

EKSPERTHINNANG EESTI STANDARDI
EVS 843:2003 LINNATÄNAVAD PARKIMISE
OSA TARTU LINNALE SOBIVUSE KOHTA



Tellija: Tartu Linnavalitsuse linnaplaneerimise
ja maakorralduse osakond
Leping nr: 6836/21.3-13
Koostaja: Ilmar Pihlak

Tallinn
2005

SISUKORD

Sissejuhatus	3
1. Eesti Standardi EVS 843:2003 Linnatänavad parkimisnormatiivi põhimõtted	4
2. Ülevaade Soome parkimisnormide rakendamisest	5
3. Hinnang Tartu üldplaneeringu parkimiskorralduse lahendustele ja nende täiendamise ettepanek	8
4. Eesti Standardi EVS 843:2003 Linnatänavad parkimisnõuete rakendamine ja sobivus Tartu linnas	9
5. Planeeritud parkimismajade mõju linnakeskusele ja asukohtade sobivus	10
6. Tartu autostumise tase ja selle prognoos	12
7. Tartu keskosa tänavatel ja parklates parkivate sõidukite monitooring	14
7.1. Tallinna keskosa tänavatel ja parklates parkivate sõidukite monitooring	14
7.2. Tartu keskosa tänavatel ja parklates parkivate sõidukite monitooring	15
7.3. Annelinnas parkivate sõidukite valikuline monitooring	18
8. Tasulise parkimise korraldus keskosas ja keskuse elanike parkimisvõimalused	20
9. Soovitused parkimiskohtade kavandamiseks korruselamute alla	22
10. Soovitused parkimise korraldamiseks tänavatel ja parklates	24
10.1. Parkimise korraldamine tänavatel	24
10.2. Parkimise korraldamine parklates	25
11. Tartu ehitiste ja elamute parkimisnormatiivi korrektuuri ettepanek	26
12. Mõningad parkimishooned ja parklad	30
Kasutatud kirjandus	42
Lisad	43

SISSEJUHATUS

Käesolev uurimustöö on koostatud Tartu Linnavalitsuse Linnaplaneerimise ja maakorralduse osakonna tellimisel. Aruandes on käsitletud kõiki lähteülesande teemasid. Aruande tähtsaimaks osak on p 11- Tartu ehitiste ja elamute parkimishooneid.

Lisaks lähteülesandele on lisatud fotosid Tallinna parkimishoonetest ja parklatest.

15. detsember 2005.a.

Koostas: Ilmar Pihlak

1. Eesti Standardi EVS 843:2003 Linnatänavad parkimismormatiivi põhimõtted

Teede- ja sideministri 28.septembri 1999.a. määruse nr.55 ja Teeseaduse paragrahvi 19 lõike 2 alusel tuleb teede projekteerimisel linnades kasutada Eesti Projekteerimismormatiivi EPN 17 Linnatänavad. Nimetatud normi osa 7 Väljakud, parklad, terminaalid alusel määratakse uute hoonete parkimiskohtade vajadus (tabelid 7.1 ja 7.2) ning parklate ja parkimishoonete põhiparameetrid. Nimetatud Määrus on senini jõus kuna teda ei ole tühistatud.

Maanteeamet valmistab ette Teede projekteerimise normide ja nõuete uut redaktsiooni, mille valmimise järele on kavas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi määrusega kinnitatud Teede projekteerimise normid ja nõuded koos EVS 843:2003 Linnatänavad projekteerimise alustena, mille järele kaotaks kehtivuse 28.septembri 1999.a. määrus.

1997.a. välja antud EPN 17 parkimismormatiivid on koostatud Helsingi [15, 16], Tampere [13] ja Oslo [14] vastavate normide ja nõuete alusel, võttes aluseks, et aastal 2020 on prognoosi kohaselt Tallinnas 430 sõiduautot ja muudes linnades 390 sõiduautot 1000 elanikule (EPN 17, osa 1, tabel 2.2). Elanike elatustaseme paranedes suureneb lisaks autostumise tasemele ka ühe keskmise sõiduauto aastane läbisõit. Parkimispoliitika üheks eesmärgiks on, et see läbisõidu suurenemine toimuks peamiselt linnadevahelistel teedel ja mingil määral ka linnakeskusest kaugemal paiknevatel tänavatel.

EPN 17 tabelis 7.1 on parkimismormatiiv erinevatele ehitistele esitatud kujul- 1 parkimiskoht/suletud brutopinna m² kohta. Seejuures on oluliseks p.7.2.3 (3) nõue-parkimismormatiivi tuleb linnakeskuse jaoks rakendada suurima väärtusena, vahevööndis ja äärelinnas vähima lubatava väärtusena, mida poolte kokkuleppel võib suurendada. See nõue pidurdab parkimiskohtade arvu kontrollimatut kasvu linnakeskuses, mis võib viia keskusesse suunduvatel tänavatel liikluseraldumiseni ja halvendaks niigi kõige enam saastunud linnaosa keskkonnatervist. Selline nõue on rakendatud ka Helsingi ja Tampere parkimismormitides.

2003.a. koostatud Eesti Standardikeskuse tellimisel ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi rahastamisel EPN 17 baasil Eesti Standard EVS 843:2003 Linnatänavad, mis erineb EPN 17-st mitmete paranduste poolest, sh on suurendatud ka mõningaid ehitiste ja elamute parkimismormatiive. Standardit on soovitatav rakendada linnatänavate ja kõigi tiheasustusaladel paiknevate teede ja tänavate projekteerimisel ning nende alade planeeringute koostamisel. Standardi nõuete järgimine kuulub hea ehitustava nõuete hulka. Ei ole mõeldav, et erinevad ametkonnad või nende esindajad tõlgendavad standardi nõudeid kui vabalt muudetavaid. Küll võib aga iga linn oma Ehitismääruses piisava põhjenduse korral püstitada selliseid standardist erinevaid nõudeid, mis ei halvenda liiklusohutust, liiklusesujumist ja keskkonna tingimusi.

Elamute parkimismatiivi koostamisel lähtuti nii EPN 17 kui ka EVS 843:2003 normatiivides Oslo normidest [14], mis olid koostatud 1989 eeldusel, et tulevikus on 525 sõiduauto/1000 elaniku kohta. Eesti normid on autostumistaseme prognoosi tõttu veidi väiksemad, kuid vahevööndis ja äärealadel võib poolte kokkuleppel neid norme suurendada.

2. Ülevaade Soome parkimismatiivide rakendamisest

Eesti Projekteerimismatiivi EMP 17 Linnatänavad parkimismatiivide ja seega ka Eesti Standardi EVS 843:2003 Linnatänavad koostamisel olid eeskujudeks Helsingi ja Tampere vastavad normid [15, 16] ehitiste puhul ja Oslo normid [14] elamute puhul. Käesoleva töö koostamise käigus usutles autor Soomes Helsingi Linnaplaneerimise ameti liikluse planeerimise osakonna juhatajat Olli-Pekka Poutaneni ja Tampere linnainseneri Risto Laaksoneni 31. septembril ja 1. oktoobril sel aastal.

Helsingi parkimismatiivid on koostatud 1994.aastal. Normide prognoosi tähtjaks on valitud 2020.a. millal linnakeskus (kantakaupunki- 15 km²) peaks olema 370 sõiduauto 1000 elaniku kohta ja 54 suletud bruto m² pinda ühe elaniku kohta ning ülejäänud linna territooriumil 470 sõiduauto 1000 elaniku kohta ja 50 sb-m² elaniku kohta. 2005.a. oli linnakeskus 55,3 m² sb- m² ja kasulikku pinda 36,3 m² elaniku kohta ja eeslinnades vastavalt 43,9 ja 34,5 m². Keskmise leibkonna suurus oli linnakeskuses 1,4 ja eeslinnades 1,9 inimest korteri või elamu kohta. Helsingis oli 2003.a. 346 sõiduauto 1000 elaniku kohta, st parkimismatiivi autostumise tasemeni on veel arenguruumi.

Ehitiste parkimismatiivide (s.k.- tööpaikka- aluieiden pysäköintinormit) mõõtühikuks on autokoht suletud brutopindala m² kohta (ap/k- m²). Normid on differentseeritud järgmistele piirkondadele ja omavad järgmist tähendust:

- 1.) maksimaalsed normid, mida ei või ületada:
 - city ehk ydinkeskus (ala Y)
 - linnakeskus (ala I)
- 2.) miinimum-maksimumnorm ehk täpne ettekirjutis:
 - linnakeskuse äärealad (ala II)
- 3.) minimaalsed normid, mida võib ületada:
 - linnaosade keskused (ala A)
 - raudteejaamade ja kohalike keskuste ala (J)
 - eeslinnade ala (III).

Tampere linna 1985.a. koostatud parkimismatiivid on toodud eraldi järgmistele piirkondadele:

- city ehk ydinkeskus
- muu keskuse ala
- ülejäänud linnaalad.

Eesti parkimismatiiv jagab linnaterritooriumi järgmiselt:

- 1.) linnakeskus
 - I–II klassi linnad (ehk Tallinn ja Tartu)
 - III-V klassi linnad ehk ülejäänud linnad

- 2.) vahevöönd (korruselamute ala)
- 3.) ääreala (eramute ja ridaelamute ala).

Mitmed muud riigid (Saksamaa, Rootsi, Venemaa jt) annavad parkimismatiivi objekti iseloomuliku tunnuse kohta, näiteks istekoht, müügisaali pindala, õpilaste arv jne.

Soome eeskujule põhinevat Eesti normatiivi on mugavam kasutada detailplaneerimise projekti staadiumis, kui on teada projekteeritava hoone hoonealune pindala ja korruste arv. Helsingi normi seletuskirjas on lubatud parkimismatit täpsustada analoogsete ehitiste parkimisuuringute abil. Maksimaalseid norme ei saa keskuses alati täita, kuid läheduses olevad parklad võivad olla koormatud erinevalt erinevatel kellaaegadel. Näiteks teatrietenduse alguseks on asutuste töötajad ja asutuste külastajad lahkunud. Teist ja kolmandat tüüpi norme võib vastava põhjenduse ja krundil vaba territooriumi olemasolul ületada.

Eesti elamute parkimismatiiv põhineb Oslo linna 1989.a. parkimismatit, kus norm sõltub hoone asukohast ja elamispinna liigist (eramu, ridaelamu, korterelamu). Eraldi on ettenähtud parkimiskohad külalistele.

Soome elamute parkimismatit põhineb suletud brutopindalal. Tabelis 1 on toodud 12 Soome linna uute korruselamute ja tabelis 2 uute ridaelamute ja eramute kohta [19]. Mõõtühikuteks on nii autokoht/sb-m² kui ka autokoht/korteri või elamu kohta.

Tabel 1

Soome linnade parkimismatit uutele ridaelamutele ja eramutele
(kohti/suletud brutopinnale või ridaelamu boksile või eramule)

Jrk nr	Linn	Parkimismatit	
		Ridaelamud	Eramud
1.	Helsingi	$1/80 + 1,25/b$	$1/100 + 1/e$
2.	Espoo	$1/85 - 1/75$	$2/e$
3.	Tampere	$1/b$	min $1/e$
4.	Vantaa	$1/80 + 1, 5/b$	$2/e$
5.	Turu	$1,5/b + 1/7 b$ külalistele	$2/e$
6.	Oulu	$1/80$ või $1/b$	min $1/e$
7.	Kuopio	$1,3/b$	$2-3/e$
8.	Jyväskylä	$1/75 + 1,3/b$	$2/e$
9.	Porvoo		$1-2/e$
10.	Järvenpää	$1/b + 1/3b$ külalistele	$1, 5-2/e$
11.	Tuusula	$1,5/b$	$2/e$
12.	Kerava	$1,5/b$	

Tabel 2

Soome linnade parkimismid uute korterelamutele
(koht/suletud brutopindadele või koht/korterile)

Jrk nr	Linn	Elanikke, tuh	SA/1000el.	Korruselamute normid	
				keskus	mujal
1.	Helsinki	559	346	1/125	1/35
2.	Espoo	224	406	1/120	1/80
3.	Tampere	201	393	1/125; 1/140 ^x	1/85; 1/100 ^x
4.	Vantaa	184	421	1/90; 0,8/K	1/80; 1/K
5.	Turu	175	398	1/100	1/75
6.	Oulu	126	402	1/100	
7.	Kuopio	88	387	0,7/K	1/K
8.	Jyväskylä	82	412	1/120	1/85; 1/K
9.	Porvoo	46	459	1/100	1/85; 1/K
10.	Järvenpää	37	485	1/85	1/K + 0,2 K ^{xx}
11.	Tuusula	34	371	1/75	1/60
12.	Kerava	31	408	1/85	
		5220	436		
	Vahemik	31-559	346-485	1/75–1/125	1/60-1/95

^x saneeritavate hoonete puhul

^{xx} külalistele lisaks

Torkab silma, et üldjuhul on parkimismid suurem väiksema elanike arvuga linnades. Helsinki elamute parkimismid on lisatud järgmised märkused:

- kui korruselamu korterid on üürikorterid võib normi vähendada 15% võrra,
- kui väikeses korruselamus ei ole trepikodasid tuleb normi suurendada 15% võrra,
- kui mitme korruselamu kohta on ettenähtud üks ühine parkla või parkimishoone võib normi vähendada 5% võrra,
- külalistele ettenähtud parkimiskohad võivad paikneda tänaval,
- normikohased parkimiskohad peab oma krundil rajama krundiomanik,
- alalised elanikud, kes pargivad oma autot tänaval tasulise parkimise alal maksavad selle eest linnale aastast parkimismaksu, seda tava võib laiendada ka keskuseväliste aladele.

Kokkuvõte:

1. Eesti parkimismid baseeruvad ehitiste osas Helsinki ja Tampere ning elamute osas Oslo normidel, arvestades veidi väiksemat perspektiivset autostumise taset.
2. Uute hoonete parkimiskohad ehitab välja kinnitatud detailplaneeringu mahus ehitaja, kes annab need üle hoone (korteri) omanikule.
3. Eesti parkimismidi mõõtühikud autokohti/suletud brutopindala või autokohti/korteri (elamu) kohta on ülevõetud eeskujul linnadest ja on lihtsad kasutada planeeringute koostamisel.

4. Tartu parkimismääruse osaline suurendamine, võrreldes Eesti Standardiga on põhjendatud arvestades seda, et Tartu elanike arv on väiksem kui Helsingis, Oslos, Tampere või Tallinnas.

3. Hinnang Tartu üldplaneeringu parkimiskorralduse lahendustele ja nende täiendamise ettepanek

Tartu linna üldplaneering aastani 2012 [1] kehtestati Tartu Linnavolikogu 06.oktoobri 1999.a. määrusega nr. 99.

Üldplaneeringut tutvustava trükise p 6.1. Liiklusskeem nendib, et tänavate liiklusskeemi ehitusjärjekordade määramise üheks eesmärgiks on liikluskoormuse vähendamine linna keskusaladel [1, lk 17]. Seda ülesannet aitavad täita uued sillad juhul, kui Tartu ja tema valgala elanikele kuuluvate sõiduautode arv ei kasvaks. Tegelikult on oodata autostumise taseme jätkuvat kasvu (vt p 6) ja autode keskmise läbisõidu kasvu.

Üldkeskuse alale [1, skeem nr 10] uute tornelamute, üldkasutatavate hoonete (büroo-hoone, huvikeskus AHHAA) ja eriti Emajõe Ärikeskuse laienduse rajamine koos parkimismajade ning uute parklatega suurendab liiklussagedust üldkeskuse tänavatel tublisti.

Üldplaneeringu tabelis 3 toodud parkimismäärad ei vasta sel ajal kehtinud EPN 17 Linnatänavad tabelis 7.1 toodud normatiividele ja on vabalt muudetud kord suurenemise ja kord vähenemise suunas. Elamupiirkonna määrad on diferentseerimata. Seda teemat on käsitletud põhjalikumalt töös Tartu linna üldplaneeringuga kavandatud liiklusobjektide ülevaatus I etapp [2, lk 23-36]. Üldplaneeringuga kavandatud parkimismajade rajamist [1, lk 16] käsitletakse pikemalt antud töö p5 tekstis.

Ilmselt ei õnnestu 100%-lt täita nõuet, et parkimine keskusalal asuvate vabade alade hoonestamise või senise maakastutuse sihtotstarbe muutmisel põhineb nõudel, et parklad peavad olema avalikus kasutuses (ei arvestata piiratud kasutusega parklaid) [1, lk 15]. Emajõe ja Turu tn vahele püstitatava kõrghoone kallite korterite omanikud soovivad kindlasti omada isiklikku parkimiskohta hoone juurde rajatavas kinnises parklas. Ilmselt on oskuslikud parkimisalade rajamise ettepanekud Annelinna piirkonnas [1, lk 21], nende detailne analüüs ei kuulu käesoleva töö ülesannete hulka.

Kuidagi ei saa aga nõustuda Narva mnt neljast sõidurajast ühe raja kujundamist parkimisalaks. Põhitänavana ülesandeks on liikluse, mitte parkimise, korraldamine. Üldplaneeringu tänavate liigituse kohta on teinud olulised parandusettepanekud Tiit Metsvahi TTÜ-st [2, lk 16-18 ja 3, lk 13-15]. Kahjuks ei ole üldplaneeringu koostamise käigus tehtud ühtki liiklusuuringut [1, lk 35-36].

Kokkuvõtte:

1. Üldplaneeringu parkimiskorralduse lahendused ei baseeru Eesti projekteerimismääradel.

2. Konkreetseid parkimiskorralduste lahendused tuleb välja töötada spetsiaalse projektiga. Tallinna linna parkimise arengukavad on koostatud 1996, 2002 ja 2005.aastal [4, 6].
3. Käesoleva töö punktides 5,9 ja 10 on toodud parkimiskorralduse ja parkimishoonete projekteerimise üldised soovitusel.

Tartu linna üldplaneeringu 2005.a. seletuskirjas on viidatud mitmetele varasematele liiklust käsitlevatele dokumentidele, nagu 1962-1964 ja 1974-1976 generaalplaanid, 1987.a. transpordiskeem 1995.a. transpordiskeemi korrektuur, Stratum OÜ ja T.Metsvahi tööd [2, 3]. Uue üldplaneeringu p 8.2.5 käsitleb parkimist. Kaardil 9 "Parkimiskorralduse põhimõtted" on linna territoorium jaotatud erinevateks parkimistsoonideks. Käesoleva töö autori arvamuse kohaselt on keskosa pindala liiga suur. Parkimiskohtade arvu määramisel soovitatakse lähtuda EVS 843:2003 nõuetest.

4. Eesti Standardi EVS 843:2003 Linnatänavad parkimisnõuete rakendamine ja sobivus Tartu linnas

1997.a valminud ning Teede- ja sideministri 28. septembri 1999.a määrusega nr 55 kehtestatud EPN 17 Linnatänavad on siiani tänavate projekteerimise aluseks, kuna nimetatud määrust ei ole tühistatud. 2003. aastal ilmunud Eesti Standard EVS 843:2003 Linnatänavad baseerub EPN 17-l ja omab mõningaid parandusi ja täiendusi. Nii on suurendatud elamute parkimismäärat vii keskosa. Standard on soovituslik ja selle täitmist saab nõuda juhul, kui projekteerimise lähteülesandesse märkida- projekt koostada vastavalt EVS 843:2003 nõuetele.

Tartu linna üldplaneeringus 2012 aastani [1] tabelis 3 toodud parkimismäär ei vasta EPN 17 nõuetele. Ilmselt on selle tabeli nõuete alusel projekteeritud Tartus mitmeid objekte.

OÜ Liiklusbüroo poolt koostatud Turu, Väike-Turu ja Riia tänavatega piirneva ala liiklusskeemi analüüsis [12, lk 20] tõdetakse, et vaadeldavale alale jääva mitme objekti puhul on ilmselt kasutatud ehitiste vahevööndi normatiive, mida poolte kokkuleppel võidi suurendada.

Käesoleva töö autori arvates on see ala kindlalt linnakeskuse osa, kus tuleb rakendada linnakeskuse normatiive, mis on suurimad väärtused, mida ei tohi ületada.

Käesoleva töö jaotises 11 on esitatud Tartu linna ehitiste ja elamute korrigeeritud parkimismääratid, mis on võrreldes EVS tabelites 10.1 ja 10.2 toodud normatiividega suurendatud. Heakskiidu korral (loomulikult põhjendatud parandusettepanekuid arvestades) võiks korrigeeritud normatiivid lülitada Tartu linna ehitismäärusesse või selle lisasse.

Parkimismääratit suvaline ületamine Turu, Väike-Turu ja Riia tänava alas võib viia tõsiste liiklusummikuteni, eriti kaubanduse tippaegadel- tööpäevade pärastlõunad, laupäevade keskpäev ja eriti ca 10 päeva jooksul enne jõule.

Hoiatavaks eeskujuks on Ülemiste Ärikeskus Tallinnas, kus on 1400 parkimiskohta. Enne jõule suureneb ostjate hulk 2-4 korda pealelõunasel ajal. Selle tulemusena pääsevad Järvevana tee, kesklinna ja Suur-Sõjamäe tänava poolt tulijad kolme fooritakti ajal neljast Ärikeskuse kahe fooristmikku kaudu vabalt parklasse ja kahe väljasõidu kaudu kesklinna poole suunduvale Tartu maantee harule. See liiklusvool on nii suur, et kasutab täielikult ära Järvevana ristmikku ainsa fooritakti aja. Tartu poolt tulijad seisavad praktiliselt ummikus alates linna piirist või veel kaugemalt. Selle töö autor läbis 14.detsembril ca 1,5 km pikkuse lõigu linnapiirist Järvevana tee ristmikuni kella 18.30-20.00 ehk 1,5 tunni jooksul.

Seega võivad oma lennureisust maha jääda Tartu poolt tulijad (kui nad ei taipa viimast lõiku jalgsi läbida), liinibussid ei suuda oma Tallinnast tagasireisi graafiku kohaselt alustada, teatrisse või kontserdile minejatel läheb pilet kaotsi, põletatakse tohutu hulk autokütust, närvi läinud juhid üritavad sõita pikki haljasriba või kõnniteed rääkimata kiirabi, tuletõrje ning politseiteenistuse umbejooksmisest.

Kui uute suuremate ehitiste puhul on kohustuslik teha keskkonnamõjude hinnang, siis suurte uute kaubakeskuste ja nende parklate projekteerimise mõju piirkonna tänavate läbilaskvusele ja keskkonnale ei hinnata. Tallinna . Lõunamagistraal oma kahe- ja kolmetasandiliste ristmikuga võib veidi leevendada olukorda, kuid selle ehitamine kestab aastaid. Seega oli Ülemiste liiga suure kaubanduskeskuse ehitusloa andmine väga suur linnaehituslik viga.

Kokkuvõte:

1. On tehtud ettepanek korrigeerida parkimismäärusi Tartu linna jaoks (vt p 11).
2. Parkimismäärus linnakeskuse jaoks on maksimaalne lubatud väärtus.
3. Tartu kesklinna piire tuleks vähendada.
4. Eriti ettevaatlik tuleb olla kaubandusettevõtete koondamisega ühte piirkonda. Parem on rajada mitu keskmise suurusega kaubanduskeskust erinevatesse piirkondadesse.
5. Eriti ohtlikud on kaubanduskeskuste parklad, kus klient vahetub iga 30-40 minuti tagant ja ühte parkimiskohta võib päeva jooksul kasutada 10-20 autot. Büroode ja elamute parkimiskoha kohta tuleb päevas keskmiselt 1-4 autot päevas.

5. Planeeritud parkimismajade mõju linnakeskusele ja asukohtade sobivus

Tartus on hetkel kolm parkimishoonet:

- Riia 1 (Kaubamaja) 230 kohta kahel korrusel,
- Turu 14 (Zeppelini) parkimiskorrus 102 kohta,
- Fortuuna 1A parkimismaja 80 kohta, kokku 412 kohta,

Kavandatud parkimishooned on:

- Aleksandri 2 – 280 kohta,
- Vanemuise 15 hotelli- konverentsikeskuse parkimishoone 150- 270 kohta,
- Raatuse 21 200 kohta, üldkasutatav,
- Narva mnt 3 parkimishoone 75 kohta krundi teenindamiseks,

- Põik 5 parkimishoone 170 kohta- kvartali kruntide teenindamiseks,
- Turu 2 parkimishoone 270 kohta Emajõe ärikeskuse laiendamise jaoks. Kokku on sellele krundile planeeritud 474 parkimiskohta, linnaehituse normatiivi järgi oleks vaja ainult 167 parkimiskohta [12, lk 23].

Uute objektidena on Turu tn kvartalisse planeeritud tornelamu, büroohoone ja huvikeskus AHHAA. Emajõe ärikeskuse detailplaneeringu realiseerimisel suureneb parkimiskohtade arv ca 250 võrra, sh 100 kohta büroodele, 100 kohta kaubandusele ja 50 kohta kinole.

Huvikeskuse detailplaneeringu realiseerimisel tekib juurde ca 450 kohta, sh 100 kohta elamule, 100 kohta huvikeskusele, 100 kohta büroodele ja 150 kohta kaubandusele.

Tallinnas on parkimishooneid seni rajanud peamiselt erainvestorid, kes teevad oma otsuse turu- ja tasuvusuuringute alusel. Linnavalitsuse rolliks on seda protsessi suunata, kehtestada lähteülesandega ehitusnõuded ja abistada krundi omandamisel või rentimisel. Võimalik on Publik & Private Partnership- PPP põhimõtete rakendamine.

Maapealse parkimishoone ühe parkimiskoha maksumus on ca 150000- 250000 krooni. Seetõttu ei tasu parkimishooneid ehitada madala parkimisnõudlusega aladele. Parkimishoone tasuvuseks peaksid hinnad olema järgmised (Rävalla parkimismaja näitel Tallinnas):

- tunni hind 30 krooni,
- ööpäeva hind 220 krooni,
- kuukaart E-P 00.00- 24.00 1450 krooni,
- privaatparkla, eriti turvaline, kuukaart 1700 krooni.

Parkimishoone tasuvuse tagamiseks peab sellel olema mitmekülgne klientuur:

- lähedal parkivate elamute elanike autod pargivad kuukaardiga peamiselt õhtul ja öösel,
- büroode töötajad pargivad kuukaardiga peamiselt päeval,
- keskuse asutuste külastajad pargivad vabadel kohtadel lühiajaliselt kalli tunnihinna alusel.

Keskuse külastajad pargivad tihti kaubamajade parkimishoonetes, kus antud kaubamajade odav kliendikaart annab õiguse tasuta parkimiseks (Tallinnas Stockmanni kaubamajas 1,5h ja Kaubamaja Partnerkaart Rävalla parkimishoones 1h).

Kriitiliseks võib osutada sisse- ja väljasõit Turu tänavalt kella 16- 18 vahel, kui lahkuvad uute büroode töötajad ja saavad tornelamu elanikud ning uute kaupluste külastajad, lisaks veel seniste objektide külastajad: Aura, Zeppelin, Plasku, bussijaam, McDonalds, Statoil, hotell.

On tõsine oht, et Turu tänava kvartali sisse- ja väljapöörduvad autod (neist pooled sooritavad vasakut pööret) ummistavad Turu tänava läbiva liikluse jaoks analoogiliselt Ülemiste kaubanduskeskuse juhtumiga (vt p 4). Selle ülesandega tegeleb täpsemalt OÜ Liiklusbüroo töö [12]. Kokku tuleks Tartu keskosa territooriumile koos olemasolevatega ca 2000 parkimiskohta.

Võrdluseks vaatame Tampere linna, kus elanike arv on kaks korda suurem kui Tartus. 2005. aastal oli Tampere keskuses 4200 parkimiskohta parkimishoonetes, üldse oli keskuse alal 9500 parkimiskohta. Esmase võrdluse alusel võib väita, et 2000 parkimiskohta Tartu keskosa jaoks on üsna sobiv arv, nende realiseerimine sõltub aga paljudest asjaoludest.

Elamute all paiknevate parkimiskohtade väljaehitamine toimub tulevaste elanike kulul. Ka kaubanduskeskused maksavad neile vajalikud parkimishooned kinni. Raskem on lugu üldkasutatavate parkimishoonetega.

Kavandatud parkimismajad on eeltoodud valgusel problemaatilisemad Raatuse 21, Narva mnt 3 ja Põik 5. Ainult elanikele orienteeritud parkimismajad ei tasu end kiirelt. On mõeldav, et piirkonda ehitatakse kõrgetasemelise viimistlusega kalleid korterelamuid, mille elanikud ostavad endale privaatse parkimiskoha neis parkimishoonetes, mis aga ei ole kasutusel keskuse külastajaile.

Kui parkimishoonete kohtade arv on 200-300, siis piisab kolmest kassiihist parkimishoone teenindamiseks 16 tunni jooksul (öösel suletud). Kui kohtade arv on 400- 600, siis peab palgalehel olema juba kuus kassiiri pluss koristaja. Seetõttu ei ole mõttekas planeerida liiga väikeseid parkimishooneid. (nagu Vanemuise hotell- 150, Narva mnt 3- 75 ja Põik tn 5- 170 kohta).

Elamu all paiknev ja ainult selle maja elanikele kavandatud garaaž ei vaja loomulikult kassiire.

6. Tartu autostumise tase ja selle prognoos

Nõukogude ajal olid autode ostmisvõimalused piiratud. Hoolimata üleliidulisest rangest uute autode müügi jaotuskavast oli Eesti autostumise taseme (sõiduautot/1000 elanikule) poolest liiduvabariikide seas kindlalt esikohal.

Pärast taasiseseisvumist 1991.a. algas autostumise taseme eriti kiire kasv, osteti peamiselt üle 10 aasta vanuseid Lääne-Euroopast sisse toodud odavaid autosid. Riiklik Autoregister registreeris peamiselt juurde tulnud autosid, mahakandmine oli nulli lähedal. Pikemat aega kasutuses mitteolnud autode kustutamine 2001-2002.aastail tõi kaasa autostumise taseme ajutise languse. Viimastel aastatel on autostumise tase jälle suurenemas.

Tabelis 3 on toodud autostumise taseme muutus aastail 2000-2004.

Tabel 3

Autostumise taseme muutus aastail 2000-2004.

Aasta	Eesti	Tallinn	Tartu
2000	339	390	299
2004	350	396	292

Tallinnas eriti kõrget taset põhjustavad Tallinna autokauplustest liisitud autod, mis osaliselt ei asu Tallinnas.

Aastal 2002 oli autostumise tase valitud riikides järgmine [10]: USA 733, Itaalia 584, Saksamaa 538, Prantsusmaa 487, Suurbritannia 455, Rootsi 452, Hispaania 451, Soome 422, Norra 414, Taani 362, Tšehhi 357, Leedu 340, Eesti 296. Poola 286, Läti 265, Ungari 259, Venemaa 154. Paljude maade autostumise tase hõlmab ka pakiautosid (nt USA, Saksamaa).

Tabelis 4 on toodud mõningad autostumise taseme prognoosid aastani 2020.

Tabel 4

Autostumise taseme prognoos

Prognoosi koostaja	Objekt	Aasta		
		2010	2015	2020
EVS 843:2003 Linnatänavad [9]	Tallinn	325	-	420
	teised linnad	270	-	350
T.Metsvahi [2]	Eesti	370	410	-
Taani firma Ramboll [21]	Eesti	413	454	492

Kõige madalam – Eesti Standardi prognoos arvestab tegelikult kasutuses olevaid autosid. Tegelikult on autoregistris arvel ka autod, mis on müügis või remondis. Võrdluses teiste riikidega tuleb arvestada ka neid autosid.

Kui Tartu autostumise tase kasvaks minimaalselt EVS prognoosi kohaselt, siis konstantse elanike arvu puhul tähendaks see 2020.aastaks 20% kasvu. Käesoleva aruande autori arvates võib see kasv olla suurem – 25-30% ehk kuni 380 sõiduautot 1000 elaniku kohta.

Kuna sõiduautod moodustavad parkivatest sõidukitest ca 95% (vt p.7), siis parkimise prognoosimisel on eriti oluline sõiduautode arvu prognoos.

Osalt põhjustab autostumise taseme kasvu ka leibkonna suuruse oodatav vähenemine 2,5-lt 2,3 inimeseni 2012.aastaks. Seetõttu suureneb leibkondade arv 1000 elaniku kohta 400-lt 435-ni ehk 8,8%. Teisisõnu – autostumise taseme 30% kasv põhjustab ühe leibkonna kohta tuleva autode arvu 19%-lise kasvu (0,73-lt 0,87 autoni ühe leibkonna kohta).

Uurimistöös Tartu linna üldplaneeringuga kavandatud liiklusobjektide ülevaatus [2] alusel võib ajavahemikul 2000-2005 liiklussagedus kasvada Tartu äärelinna magistraaltänavatel keskmiselt 1,55 ja kesklinna tänavatel 1,35 korda. Kesklinna tänavate liiklussageduse aeglasemat kasvu võrreldes äärelinnaga võivad vähendada uued sillad, kuid suurendada uued kaubakeskused.

Tallinnas ja Tartus toimub aktiivne valglinnastumine. Selle käigus endised linnaelanikud ostavad endale mõnes linnalähi vallas eramu, ridaelamu boksi või korteri jätkates töötamist linnas. Ebapiisava sagedusega ja ebamugava linnalähi bussiliinide tõttu kasutab lähivalda elama asunud perekond linnas töөлkäimiseks ühte või koguni kahte sõiduautot, suurendades sellega liiklussagedust linna magistraaltänavatel ja parklate koormust (peamiselt töökoha ja ostukeskuse juures). Sellised elanikud maksavad tulumaksu reeglina oma elukohajärgses vallas.

Linna pingutused ühistranspordi kvaliteedi (pileti hinna, liiklussageduse, bussi puhtuse, sõiduks kuluva aja) tõstmiseks ei anna erilisi tulemusi sõiduautode ja ühistranspordi kasutajate suhtarvu muutmiseks.

Ka jalgrattateede rajamine tõstab küll liiklusohutust, kuid valvega hoiukohtade puudumise tõttu ei ole oodata olulist jalgrattaliikluse kasvu. Talvel on jalgrattaliikluse osatähtsus nullilähedane.

Kui praegu paljude perede elatustase ei luba mõelda auto muretsemisele ja üha kallineva autokütuse ostmisele, siis elatustaseme tõusuga väheneb selliste perede osatähtsus ja suureneb autostumistase, kuna võrreldes Põhjamaadega ollakse valmis ostma ka vanu sõidukõlblikke autosid.

Kokkuvõtte:

1. Lähitulevikus jätkub autostumise taseme tõus.
2. Liiklussageduse ja parkimise probleemi teravdab valglinnastumine, mida linn saab reguleerida korterelamute ehitamisega linna territooriumil.
3. Kuigi linn ei saa oluliselt pidurdada autostumise taseme kasvu saab ta piirata sõiduautode läbisõidu ja parkimise kasvu keskosas parkimistasu tõstmisega.
4. Linn saab piirata liiklussageduse ja parkimise kasvu keskusel ehitiste korrigeeritud parkimismäära kasutamisega.
5. Eriti oluliselt mõjutab liiklussageduse ja parkimise kasvu uute kaubanduskeskuste rajamine keskusel. Seetõttu on vastuolulised Tartu üldplaneeringu soovitusel piirata liiklust keskosas ja samal ajal lubada uute kaubanduskeskuste rajamist samas. Tallinnas läbiviidud vaatluste alusel pargib üks auto kaubanduskeskuses keskmiselt 30-40 minutit, st 200 kohalist parklat võib külastada 250-350 autot tipptunnil.

7. Tartu keskosa tänavatel ja parklates parkivate sõidukite monitooring

7.1. Tallinna keskosa tänavatel ja parklates parkivate sõidukite monitooring

Tartu tänavatel ja parklates 20-21.oktoobril 2005.a. läbiviidud parkivate sõidukite monitooringu meetodika põhineb Tallinnas läbiviidud uuringute meetodikal.

Tallinna linnakeskuses on parkimise monitooringud läbi viidud alates 1966.aastast. Keskus on jaotatud kolmeks iseloomulikuks alaks:

- Vanalinn - parkimisrajoon 13,
- Ühiskondlik keskus ehk südalinn – rajoonid 10, 12 ja 14,
- Keskuse osa, mis jääb väljapoole ühiskondlikku keskust ehk II vöönd – rajoonid 1-9 ja 11 (lisa 1).

Parkimise loendused viiakse läbi igal aastal augustikuu viimase täisnädala tööpäevadel ajavahemikul kella 12-15-ni. Loenduse käigus fikseeritakse kõik tänavatel, parklates, parkimismajades kui ka suuremates õuedes-hoovides parkivad sõidukid. Loendamata

jääb väike osa sõidukitest, mis pargivad kinnistel aladel, kuhu loendajal puudub juurdepääs, aga ka mõnedes väiksemates hoovides.

Loendusega haaratud alal [4, lk 11-18] parkis 2001.aastal kokku 15 739 sõidukit ja neist 93,7% moodustavad sõiduautod, 1,3% veoautod, 0,8% bussid ja 4,2% mikrobussid ja pakiautod.

Parkivate autode arvu muutused valitud aastatel on toodud tabelis 5.

Tabel 5

Linnakeskuses parkivate sõidukite arv ja kasvutempo, võrreldes 1966.a.-ga.

Aasta	Parkis autosid			Kasvutempo, %			
	Kokku	sealhulgas		Kokku	sealhulgas		
1966	1231	631	600	100	100	100	100
1976	3070	-	-	249	-	-	303
1980	4134	2233	1901	336	354	317	452
1986	6231	3301	2930	506	523	488	634
1991	8043	4134	3909	653	655	652	983
1996	13781	7539	6242	1119	1195	1040	1509
2001	15739	7621	8118	1279	1208	1353	1358

Märkus: Alates 1994.a. on ühiskondliku keskuse ala täiendatud II vööndi arvelt.

2001.a. uurimise andmetel parkis 22% sõidukitest tänavatel ja 78% tänavavälistes parklates.

Uuritava ala pindala oli 5,36 km², sh Vanalinn 0,61, ühiskondlik keskus 1,44 ja II vöönd 3,31 km².

Parkimise tihedus oli uuritaval alal 2 936 autot/km², sh Vanalinnas – 1852, ühiskondlikus keskus – 4 508 ja II vööndis 2 453 a/km².

Parkimise joontihedus (tänavatel parkivate autode arvu suhe tänavate kogupikkusesse) oli uuritaval alal 49,9 a/km², sh Vanalinnas– 57,6, ühiskondlikus keskus 45,3 ja II vööndis 50,3 a/km.

Ajavahemikul 1966-2001.a. on linnakeskuses parkivate autode arv suurenenud ligikaudu samas tempos kui linna sõiduautode park. Teisisõnu- sõiduautode pargi prognoosi alusel võib koostada linnakeskuse parkimiskoormuse kasvu prognoosi.

7.2. Tartu keskosa tänavatel ja parklates parkivate sõidukite monitooring

Tartu keskosa tänavatel ja parklates parkivate sõidukite monitooring viidi läbi neljapäeval, 20.oktoobril ja reedel 21.oktoobril kella 11-15 vahelisel ajal Tallinna parkimismonitooringu meetodil.

Tartu keskosa on Tartu linna üldplaneeringu [3, skeem 10] alusel piiritletud järgmiste tänavatega: Lai, Kloostri, Kroonuaia, K.E.v.Baeri, Vallikraavi, J.Kuperjanovi, Pepleri, Väike-Tähe, Tähe, Pargi, Aida, (Emajõgi), Paju, Pika ja Sauna. Kõik nimetatud tänavate lõigud jäävad uurimisala sisse.

Tartu keskosa tänavatel parkivate sõidukite monitooringu tulemused on toodud lisa 3 ja parklates parkivate sõidukite monitooringu tulemused lisa 4.

Kahe monitooringu koondtulemused on toodud tabelis 6.

Tabel 6

Sõiduki liik	Parkijate arv			% jaotus	
	tänavatel	parklates	kokku	Tartu	Tallinn 2001
Sõiduautod	912	1865	2777	94,8	93,7
Pakiautod	34	85	119	4,1	4,2
Muud	9	24	33	1,1	2,1
Kokku	955	1974	2929	100,0	100,0

Parkivate sõidukite jaotus liikide lõikes on üsna sarnane Tallinna 2001.a. tulemustele sõiduautode osatähtsus on 94-95%. Kümme enamkoormatud tänavalõiku Tartu keskosas olid:

- Tiigi tn – 24,4 autot/100m
- Magistri tn – 24,0 a/100m
- Kitsas tn – 20,0 a/100m
- Lao tn – 15,6 a/100m
- Poe tn – 13,7 a/100m
- Akadeemia tn – 13,2 a/100m
- Ülikooli tn – 13,1 a/100m
- Kүүtri tn – 11,6 a/100m
- Kompanii tn – 11,4 a/100m
- Pepleri tn – 10,8 a/100m.

Tartu keskosa pindala planimeetriga mõõdetult on 1,79 km². Kui sellest pindalast lahutada Emajõe pindala keskosa piirides – 0,11 km², jääb keskosa pindalaks 1,68 km². Kuna Tallinna keskosa pindala sisaldab Harjumäge, Lindamäge, Schnelli tiigi ja Tornide väljaku haljasalaid on õige jätta Tartu keskosa pindala sisse Toomemäe ja kesklinna pargi ala.

Tartu keskosa parkimise tihedus oli 1 743 a/km², Tallinna linnakeskuses 2001.a. – 2 936 a/km² ehk 1,68 korda rohkem kui Tartus. See on üsna loogiline tulemus, kuna Tallinna linnakeskuse hoonete korruselisus ja elanike tihedus on suurem kui Tartus.

Parkimise joontihedus (tänavatel parkivate autode suhe tänavate kogupikkusesse) oli uuritaval alal 57 a/km ja Tallinna linnakeskuses 49,9 a/km.

Kui arvestada, et Tartu keskosa tänavate kogupikkusest ca 25% moodustavad ristmikud ja hoovidesse sissesõidud, siis parkimiseks jääks $16\,740 \times 0,75 = 12\,555\text{m}$. 98-st uuritud tänavalõigust 10% oli peatumine keelatud, 38% oli parkimine lubatud tänava ühel küljel ja 52% oli parkimine lubatud tänava mõlemal küljel. Seega on Tartu keskosa tänavatel parkimiseks kasutatava ala joonpikkus:

$$12\,555 (0,38 + 2 \times 0,52) = 17\,828\text{m}.$$

Võttes ühe sõiduauto parkimiseks vajalikuks alaks 7 m pikkuse lõigu, on Tartu keskosas teoreetiliselt võimalik parkida:

$$17\,828 : 7 = 2\,547 \text{ sõiduautol}.$$

Tegelikult parkis monitooringu ajal tänavatel 955 sõidukit. Seega oli võimalikust parkimisalast kasutatud 38%. Suve algul (mai-juuni) on täitumine muidugi suurem. Kogemuste alusel loetakse parkimisvõimalused ammendavaks siis, kui võimalikest kohtadest on kasutatud 75-80%, mille puhul osa tänavaid on juba 100% ulatuses hõivatud ja tekib vaba parkimiskohta otsivate autode poolt täiendav liiklussagedus. Sellisel puhul loetakse õigeks valveta tasulisel parkimisalal parkimistariifi tõstmist. EVS 843:2003 Linnatänavad tabelite 10.3 ja 10.4 alusel ei pea parkimiskoht paiknema vahetult külastusobjekti juures.

Keskosa tänavad on enim koormatud tööpäevadel ajavahemikus 9-18, enamuse sellel ajal parkivatest autodest moodustavad keskosa külastajad.

Tartu keskosas parkinud 2 929 autost parkis tänavavälistes parklates 1 974 ehk 67,4%, Tallinna linnakeskuses 2001.a.parkinud 15 739 autost parkis tänavavälistes parklates 12 287 ehk 78,1%.

Suurimad parkivate autode arvud fikseeriti järgmistes parklates:

- Plasku ja autobussijaama vahel – 217 autot
- Aura ja Zeppelinini vahel – 152 autot
- Endise Kaubamaja taga – 135 autot
- Kalevi tn ja Kultuurimaja parkla – 96 autot
- Turuhoone parkla – 82 autot.

Üllatavalt vähe oli autosid uue Kaubamaja kahel parkimiskorrusel – 71 autot, samal ajal Kaubamaja ja pargi vahelises parklas 51 autot. Alakoormatud oli ka Zeppelinini keldrikorruse parkla – ainult 8 autot.

2005.aasta märtsis uuris Tartu kesklinna valveta tasulise parkimisalas parkimiskohtade täitumist AS Tartekplus [11].

Tabelis 7 on toodud käesoleva uurimise ja Tartekplusi uurimise andmete võrdlus. Tänaval parkijate osas on erinevus tühine, parklates parkis oktoobris ligi 100 autot enam kui märtsis.

Tabel 7

Tänavatel ja parklates parkivate sõidukite arvu võrdlus 2005.a. oktoobris ja märtsis

Jrk nr.	Tänavanimetus	Parkimis-kohti	Parkis		Vahe + -	Täituvus %, max
			20-21.X	17-18.III		
	Tänavad:					
1.	Gildi	20	10	14	-4	70
2.	Jaani	15	2	5	-3	33
3.	Jakobi	66	15	32	-17	48
4.	Kompanii	35	25	31	-6	89
5.	Küütri	12	29	10	+19	242
6.	Lai	38	11	5	+6	29
7.	Lossi	25	16	10	+6	64
8.	Lutsu	14	6	5	+1	43
9.	Munga	30	13	21	-8	70

10.	Poe	33	26	22	+4	79
11.	Rüütli	13	5	9	-4	69
12.	Magistri	37	36	34	+2	97
13.	Vallikraavi	58	65	61	-2	112
14.	Vanemuise tn	32	37	26	+11	116
15.	Ülikooli	111	89	113	-24	102
16.	Aleksandri	47	51	31	+20	109
17.	Vabaduse pst	41	31	30	+1	76
18.	Magasini	30	11	14	-3	47
19.	Soola	8	8	1	+7	100
	Kokku	665	486	474	+10	73
	Parklad:					
1.	Vanemuise ülemine	47	51	34	+17	109
2.	Hotell Tartu esine	34	43	9	+34	126
3.	Turu sild	36	9	8	+1	25
4.	Sadamaturg	67	45	39	+6	67
5.	Turuhoone parkla	46	82	42	+40	178
	Kokku	230	230	132	+98	100

Tartu Linnavalitsuse linnamajanduse osakonna tellimisel on OÜ Liiklusbüroo koostanud uurimustöö Turu, Väike-Turu ja Riia tänavatega piirneva ala liiklusskeemi analüüs [12].

Turu tänav – Riia tänav – Emajõe – Väike-Turu vahelisel alal uuriti parkimiskoormust 24.oktoobrist kuni 6.novembrini ehk kohe peale käesoleva töö monitooringut: tööpäevadel, laupäevadel ja pühapäevadel.

Kuna parklate piiride kirjeldused ei lange täpselt kokku, siis saab võrrelda ainult vaadeldaval alal üheaegselt parkinud sõidukite arvu.

OÜ Liiklusbüroo andmetel parkis vaadeldaval alal 576 sõidukit, mille hulgas on ca 120 sõidukit Ärikeskuse suletud parklas, seega tänavatel ja parklates kokku 456 sõidukit. Käesoleva uuringu ajal – 21.oktoobril- parkis vaadeldaval alal 600 sõidukit.

7.3. Annelinnas parkivate sõidukite valikuline monitooring

Selgitamaks tüüpilise elurajooni (magala) autode parkimise tendentsi viidi 20-21.oktoobrini 2005.a. läbi parkivate autode loendus järgmiste elamute parklates: Kalda tee 34, 38, 40, 42 ,44 ja 46.

Parkivate autode arvu loendati neljapäeval 20.oktoobril kell 22.00 (enamus elanikke kodus ja külalised lahkunud) ja 21.oktoobri hommikul kell 10.00 (autoga töөлēsõitnute autod on lahkunud).

Neljapäeva õhtul loendati nimetatud hoonete lähistel asuvates parklates 109 sõiduautot ja reede hommikul 48 sõiduautot. Seega kasutas autot töөлēsõiduks 61 autoomanikku ehk 56%.

Kokku on antud piirkonna hoonetes 264 korterit. Oletades, et keskmiselt elab igas korteris 2,5 inimest, elab piirkonna hoonetes 660 inimest.

Oletades, et ca 30% selle piirkonna autoomanikest hoiab oma autot Kalda tee äärses tasulises parklas tuleb 660 elaniku kohta $1,3 \times 100 = 142$ sõiduauto, mis teeb autostumise tasemeks 215 sõiduauto 1 000 elaniku kohta. 1.01.2005.a. seisuga oli Tartus keskmiselt 292 sõiduauto 1 000 elaniku kohta. Seega on Annelinna piirkonna autostumise tase väiksem kui Tartu keskmine.

Kui oletada, et keskmiselt 50-60% Tartu autoomanikest kasutab oma autot igapäevasteks tööle sõitudeks, siis sellest järeldub parkimiskohtade vajadus töökohtade juures.

Kokkuvõtte ja järeldused

Tartu parkimiskoormus keskosa tänavatel ja parklates on, arvestades elanike arvu erinevusi, võrreldav Tallinna linnakeskuse parkimiskoormusega:

1. Tartu linna üldplaneeringus fikseeritud keskosa pindala – 1,68 km² on liiga suur selleks, et käsitleda seda ala EVS 843: 2003 Linnatänavad tabelite 10.1 ja 10.2 tähenduses linnakeskusena.
2. Parkimise linnakeskuse ala võiks olla piiritletud järgmiste tänavatega: Lai – Jakobi – K.E.v.Baeri – Vallikraavi – J.Kuperjanovi – Pepleri - Väike-Tähe _ Lille – Kalevi - Soola –Turu - Väike-Turu - Emajõgi - Fortuuna - Pikk- Kivi - Narva mnt. Piirkond, kus asuvad Mäe, Urva, Roosi, Punga, Paju, Aida, Lao, Pargi, Põlva, Kloostri ja Kroonuaia tänavad kuuluks parkimisnormi mõttes vahevööndisse.
3. Ala, mis jääb Riia – Väike-Turu –Turu tänavate vahele (OÜ Liiklusbüroo käsitletud ala) on kindlasti kiirelt arenev linnakeskuse ala.
4. Eelpool nimetatud ala kuulub praegu osaliselt Tartu valveta tasulise parkimise III hinna vööndisse parkimistasuga 2 krooni tund. Tuleks kaaluda kogu selle ala viimist II hinnatsooni. Zeppelini parkla võiks olla ruumiliselt piiratud, sisse- ja väljasõit läbi tõkkepuu, 1h parkimist Zeppelini püsiklientidel tasuta, Zeppelini sissepääsul paikneks parkimiskassiir analoogselt Stockmanni, Tallinna Kaubamaja (kasutab Rävåla parkimishoonet) ja Tartu Kaubamajaga. Selline lahendus aitaks vähendada laupäevaseid ülekoormusi.
5. Valveta tasulisel parkimisala tänavatel paiknevad parkimiskohad tuleks, Tallinna eeskujul, tähistada sinise värviga 6m pikkused parkimiskohad. Selline lahendus toob juurde 15-20% kohti võrreldes tähistamata lahendusega.
6. Tartu keskosa edasine parkimiskohtade probleemi lahendamiseks on järgmised ettepanekud:
 - uusehitustele vajalike parkimiskohtade arv määrata käesoleva aruande p.11 toodud korrigeeritud normide alusel
 - vastavalt parkimiskohtade vajaduse suurenemisele kaaluda mitmefunktsionaalsete parkimishoonete ehitamist erakapitali abiga. Parkimishoonete tasuvuseks peab nende lühi- ja pikaajalise parkimise tariifid olema samas suurusjärgus kui Tallinnas, kohtade arv vähemalt 300-400.

- vastavalt vajadusele tuleb tõsta 3-5 aasta tagant hüppeliselt parkimistasu määrasid. Keskus ei suuda mahutada kõiki soovijaid, kui parkimistasu on madal. Tallinna ühiskondlikus keskuses on 1 tunni parkimistasu suurenenud 12 aasta jooksul 6-lt 24 kroonini.

8. Tasulise parkimise korraldus keskosas ja keskuse elanike parkimisvõimalused

Sõidukite valveta tasuline parkimine kesklinnas on reguleeritud Tartu Linnavolikogu 13.02.2003.a. määrusega nr 17 ja muudetud 05.06.2003.a. määrusega nr 30 ja 19.02.2004.a. määrusega nr 61.

Esmakordselt kehtestati tasuline parkimine Tartu Linnavalitsuse 28.09.1992.a. määrusega nr 462, siis oli parkimistasuks 60 senti ühe tunni eest ja pikaajalisel parkimisloal 100 krooni kuus. Tänapäevaks on parkimistasud oluliselt suurenenud.

Tabelis 8 on toodud 1 tunni parkimistasude võrdlus Tartus, Tallinnas ja Helsingis.

Tabel 8

Vöönd	Tartu	Tallinn	Helsingi
I	12	48	2,4 E
II	4	24	1,2 E
III	2	12	0,6 E

Tabelist selgub, et Tallinna parkimistasu on suurem kui Helsingis, Tartu oma on aga Tallinnaga võrreldes 4-6 korda väiksem.

Parkimise eest saab tasuda mobiiltelefoni korraldusega, parkimisautomaadist ostetud parkimispiletiga või kiipkaardiga. Väga tülikas on parkimispileti ostmine 50-sendiste või 1-krooniste müntidega. Olukord paraneb kui Eesti võtab maksevahendina kasutusele Euro ja euro-sendid, sel puhul tuleb parkimisautomaadid ümber seadistada.

Järeldused:

1. Tasulise parkimise ala on praegu sobiva suurusega.
2. Kesklinnas parkimiskasvu piiramiseks tuleks lähiajal parkimistasu tõsta, näiteks tunnihinnad 16-8-4 krooni.
3. Parkimisummistusi on täheldatud laupäeviti Turu tn ja Emajõe vahelisel alal [12]. See ala tuleks üle viia B piirkonna tariifidele.
4. Zeppelini kaubakeskus võiks analoogselt Tallinna Stockmanni või Kaubamajaga kehtestada oma alal tasulise parkimise. Tasustussüsteem võiks olla 1h- tasuta, 1-2 t- 10 krooni, üle 2 t- igal tunnil 20 krooni (analoogselt Tartu Kaubamajaga, kuid odavam tariifiga).
5. Tartu uues Kaubamajas on parkimistasude süsteem ja parkimiskohtade ning läbisõiduteede gabariidid head. Vanemuse tn pikenduse poolt sissesõidul on

esinenud ummikuid vale pöördetrajektoori kasutamise tõttu. 180 kraadine pööre tuleb korrektselt tähistada madala äärekiviga.

6. Parkimistasu kohustuse tekkimine 15 minuti möödumisel parkimise alustamise hetkest on mõistlik lahendus, sama kord kehtib ka Tallinnas.
7. Turu piirkonnas parkimistasu maksmise kohustus 60 minuti möödumisel parkimise alustamise hetkest on kergelt rikutav, sõiduki omanik võib parkimiskella osuteid 50 minuti möödumisel edasi keerata. Täpsem oleks tõkkepuu ja piletautomaadi kasutamine, tõkkepuu avaneb, kui on pargitud alla 1 tunni. Selline süsteem on kasutusel Tallinnas Narva mnt ärikeskuses (endine RET- i hoone).
8. Parkimissoodustuse andmine kesklinna elanikele määruse p 6.1. alusel on õige. Parkimistasu määr peaks olema suurem kui 50 krooni kalendriaastas. Tänaval parkiv auto raskendab tänavate puhastamist ja lumetõrjet. Tallinnas on vastav tasu 100 krooni aastas.
Helsingis on elaniku parkimisala hind 540 EEK-i ehk 36 E aastas. Parkimisluba asutuse töötajatele maksab 360 E ehk 540 EEK-i aastas (1 kaart ühele asutusele).
9. Parkimistasud pikaajalistele parkijatele on Tartu kesklinna C piirkonnas odavam kui Annelinna tasulistes parklates, mis ei ole normaalne. Tabelis 9 on toodud kuutasude võrdlus Tartus ja Tallinnas.

Tabel 9

Parkimise kuutasud, kr

Asukoht, vöönd	Tartu	Tallinn
I	1000	1500
II	500	3500
III	150	2500
Elamurajoon	280	400-600

10. Tallinna vööndite tasulise parkimise aeg on Vanalinnas (I vöönd) ööpäevaringselt, südalinnas (II vöönd) ja kesklinnas (III vöönd) tööpäevadel kella 7.00-19.00 ja laupäevadel kella 8.00-15.00-ni. Tallinna tasuline aeg algab liiga vara –7.00, kui ei ole veel saanud kesklinnas töötajaid ega külastajaid ning lõpeb liiga hilja –19.00, kui töötajad on lahkunud, kuid teatrite külastajad peavad tasuma 15-30 minuti eest. Tartus kehtestatud parkimisaeg 8.00-18.00 on sobiv, laupäevadel võiks aega lühendada ajavahemikule 8.00-15.00 või 8.00-14.00. Parkimistasu peaesmärk on vabade parkimiskohtade garanteerimine päevaringselt, mitte linna kassa täitmine. Kui tasuliste parkimiskohtade täituvus on tippunnil mingis piirkonnas keskmiselt 80-85%, on aeg tõsta parkimistasu hüppeliselt ja hoida seejärel samal nivool 3-5 aastat.
11. Uute elamute rajamisel keskossa tuleb elanike parkimiskohad tagada elamu krundil vastavalt käesoleva töö p.11 nõuetele.
12. Uute elamute väljaostmata kohti võib arendaja rentida kõrvalmajade elanikele.
13. Oletame, et 10-20 korteriga elamu on erastatud. Kõike elanikud maksavad omanikule korteri eest üüri. Need elanikud, kelle autod seisavad tõkkepuuga

eraldatud hoovis, peaksid maksta parkimiskoha eest eraldi üüri majaomanikule. Majaomanik ei tohiks kasu nimel hoovihaljastust täielikult asfaltteega asendada.

14. Tartu elanikud, aga eriti Tartu külastajad peaksid kioskitest ja bensiinjaamadest saama osta Tartu tasulise parkimisala teatmikku, kus lisaks tariifidele on toodud ka parkimisvööndite piirid.
15. Ei saa nõustuda AS Tartekplus töös [11, lk.11] toodud soovitusel autosilla valmimise järel Laial tänaval sõidukite parkimise lubamist koos kahesuunalise liiklusega.

9. Soovitused parkimiskohtade kavandamiseks korruselamute alla

EVS 843:2003 Linnatänavad osa 10.3 on toodud parkimishoonete projekteerimise põhilised nõuded.

Viimasel ajal on lisandunud parkimiskohtade projekteerimine korruselamute alla. Tallinnas on kasutatud viimasel ajal kahes tasapinnas garaaže :

- mõlemad korrused maa all,
- üks korrus maa all, teine maapinna tasandil.

Sellised garaažid on Lootsi 3a, Kaupmehe 6, rajatavad garaažid Narva mnt Postimaja kõrval ja Rottermanni kvartalis.

Tartus torkas parkimise monitooringu ajal silma garaaž Ülikooli tn uue elamu all ja Vallikraavi tänavale ehitatava hoone all. Neist esimene oli nappide mõõtmetega, teine aga lahe.

Paljude korruselamute alla rajatud garaažid on nii või teisiti liiga ahtad ja ebamugavad põhjustades väheste kogemustega autojuhtide puhul autode kokkupõrkeid.

Soovitused parkimiskohtade kavandamiseks:

6. Rambi pikikalde nõuded on toodud EVS tabelis 10.11. Üks järsemaid rampe on Tartu mnt all asuvas garaažist- 19%. Rambi pikikalde hoidmiseks normi piirides on järgmised võimalused:
 - välistingimustes oleva rambi alla paigutada küttegaabel,
 - hoone 1. korruse põranda kõrguse suurendamine maapinna suhtes,
 - väiksemas garaažis minimaalse kõrgusgabariidi 2,1 m kasutamine,
 - rambi pikkuse suurendamine nii, et osa temast kulgeb garaaži sees,
 - ventilatsioonitorude oskuslik paigutamine garaaži laetalade vahele.
7. Parkimishoones paiknevad kandepostid 16-17m kaugusel, pikisamm on 5 või 7,5m. Kortrelamu nõuab tihedamat postivõrku. Põiksuunas võiks sammuks olla $4,75+8,5+4,75=17,0m$, seejuures maja laiuseks kujuneks 13,25m pluss seinapaksused ja üks parkimisrida paikneks elamu õuepoolisel küljel. Elamu õue osa on oskuslikult kasutatud elamutes Kaupmehe 6, Ravi 23 ja Veerenni 19 (vt fotod).

8. Parkimiskohad võivad olla paigutatud ka lahtiselt või kinniselt hoone I korruse tasandil: Vabaõhumuuseumi tee 2-4, Sõpruse-Varese vahel, Terasel 11. Parkimismustriga mittersobiv postivõrk nõuab ühe auto kohta suurt pindala. Terasel 11 garaaživärvatega fassaad ei sobi kesklinna (vt fotod).
9. Korruselamu all paiknevas garaažis manööverdab tavaliselt üks auto korraga. Seetõttu võib rahuldava lahenduse korral kasutada mõõtmeid $B=2,5\text{m}$, $L=5,0\text{ m}$, $A=6,5\text{m}$.

Tihti on need nõuded formaalselt täidetud, kuid manööverdada ikkagi ebamugav. Seda põhjustavad läbisõidu ääres paiknevad postid. EVS tabel 10.10 järgi on seinä ääres või posti kõrval paikneva parkimiskoha minimaalne laius $2,75\text{m}$.

Oletame, et posti ristlõige on $0,40 \times 0,40\text{m}$. Sellisel juhul on kolme auto paigutamiseks vajalik postide telgede vahe hoone pikisuunas:

$$0,20 + 2,75 + 2,5 + 2,75 + 0,2 = 8,4\text{ m}$$

ja kahe auto paigutamiseks postide vahel:

$$0,20 + 2,75 + 2,75 + 0,2 = 5,9\text{ m}.$$

Kahjuks on Ahtri tänaval paikneva Admirali maja äärmises parkimisreas postide telgede vahe $5,0\text{m}$, puhas vahe $4,4\text{ m}$ ja see on joonitud kahele autole!! Tegelikult mahub sellesse vahesse parkima ainult üks auto. Sama viga on ka Sõpruse pst maja I korruse tasandil paiknevas lahtises parklas.

10. Parkimiskohtade põiksuunalist vahekaugust saab arhitekt vabalt veidi suurendada, sest planeeritavate korterite suurused ei ole täpselt piiritletud- kolmetoaline korter võib olla nii 62 kui ka 78 m^2 suur, hea konstruktor muudab kandetalade ja postide (põikraami) gabariite nii dimensioneerida kui vaja.
11. Kui maja alla on kavandatud parkimine, tuleks lahendada korruste plaanid koos parklaga. Tundub, et tihti ei ole seda tehtud ja kõige viimasena joonistatakse keldris paikneva parkla põrandale normikohased parkimiskohad imekitsaste läbisõiduteedega, mis ei võimalda autol ei sisse ega välja sõita, eriti kui kaks külgmist naabrit on varem kohal.
12. Liftiga elamutes liigub lift tavaliselt ka parkimiskorrusteni.
13. Mitmel elamu all paikneval garaažil on liiga kitsas värav, värava taga ootab ees 180 kraadine pööre, mida on väga raske ühe hooga teha (tuleb manööverdada edasi-tagasi).
14. Parkimishoone rambi üleminekut horisontaalpinnale tuleb ümardada $R=25\text{m}$ kumera- ja nõgusa vertikaalkõveraga. Pikk auto võib muidu sõita pampriga teepinna vastu või jääda väikese kliirensi tõttu põhja pidi kinni. Selline seik esines Tartu mnt aluse garaaži 19% rambi ehitamisel.
15. Uute elamute alla rajatud parkimiskohad müüakse tavaliselt maja elanikele täie hinnaga. Ühe koha maksumus võib kõikuda $150\text{-}250$ tuhande krooni vahel, mis $1\text{-}3$ toalise korteri $1,5\text{-}2$ miljonilisest hinnast moodustab väikese osa. Maa-alune parkimiskoht on maapealsest kallim.
16. Eraldi maapealse parkimishoonesse ehitatud koht on odavam kui elamu alla ehitatud parkimiskoht. Üheks lahenduseks on ehitada uute elamute rühmale eraldi

parkimishoone personaalsete kohtadega, mis ostetakse kohe välja. Sellised parkimishooned ei leia reeglina klientuuri nõukogudeaegsetes paneel-elamurajoonides nagu Annelinn, mille elanikel ei ole piisavalt raha.

17. Annelinnas on võimalik parkimiskohtade arvu suurendada järgmiste lahendustega:

- parkimiskohtade markeerimisega,
- elamutele kinnistatud krundil parkimistasku pikendamise või kaherealise parkimise kavandamisega,
- valvega odava kuutasuga parklad, seda vormi eelistavad kallimate autode omanikud ja need, kes ei kasuta autot igapäevasteks töölesõitudeks,
- valvega parkla territooriumile rajada teine korrus- nn parkimisdekk, mis kahekordistab kohtade arvu. Näiteks on Tallinnas Liivalaia tn Hansapanga õuel paiknev lahendus (vt fotod). Sellises valvega parklas suureneks kuutasu kindlasti kuid ta ei ulatuks kesklinna parkimishoonete tasemeni, mis on 1500 kr. Üheks deki näiteks on Eedeni parkla Annelinnas.

10. Soovitused parkimise korraldamiseks tänavatel ja parklates

10.1. Parkimise korraldamine tänavatel

EVS 843:2003 Linnatänavad alusel peaksid uute ehitiste ja elamute normatiivsed parkimiskohad üldjuhul paiknema ehitise või elamu krundil (10.2.2(3)RJ ja (7)RJ).

Ehitistega seotud parkimiskohad võivad paikneda ka üldkasutatavates parklates. Reeglina ei tohi parkimiskohad paikneda magistraaltänavate sõiduteel.

Varem ehitatud ehitistele ja elamutele ei ole reeglina kavandatud piisavalt tänavaväliseid parkimiskohti. Seetõttu pargivad sõidua autod pea kõigis maailma linnades nendel tänavatel, kus see ei ole keelatud.

Juurdepääsudel, mis on tänava laiusega, võib parkimine olla korraldatud järgnevalt:

- ühel tänava poolel,
- mõlemal tänava poolel,
- vaheldumisi tänava ühel või teisel poolel (see on liikluse rahustamise üks võtteid),
- reeglina autod pargivad paralleelselt äärekiviga ehk 0 kraadi all (vt EVS, tabel 10.5),
- laia kõnnitee puhul võivad autod parkida kas osalt või täielikult kõnniteel, kõnnitee vaba osa laius peab olema vähemalt 1,5m,
- parkimiskohad võivad paikneda paralleelselt tänava teljega 3-4 kaupa taskus, taskute vahele istutatakse puu (Brüsseli rekonstrueeritud tänavate lahendus),
- parkivate autoridade vahel asuv jalakäijate ülekäigukoht peab olema minimaalse laiusega (risti teed), parkivate autode vahele rajatakse ühe või mõlemapoolne kõnnitee väljaulatuv osa ehk ohutussaar. Ohutussaar võib paikneda ka sõidutee keskel (üks liikluse rahustamise võtetest),

- sõiduteega paralleelselt paikneva parkimiskoha tähistuseks sobib EVS joonis 10.11 ülemine näide paremini kui alumine. Piiratud kiirusega tänavatel (30-40 km/h) võib parkimiskoha laius B olla 2,5 asemel ka 2,2 m, mis vastab rahuldavale lahendusele.
- väga väikese lii klusega nn parkimistänavatel võib autode parkimisnurk olla ka vahemikus 30-90 kraadi (näiteks Magistri või Poe tänav Tartus).
- tänavaga paralleelset parkimist kasutatakse peamiselt kesklinna lühiajalisteks parkimisteks, tänavala lii klussagedus kuni 600 a/h, parklast väljasõit võimalik foori keelava tule ajal, seda vormi kasutavad keskuse lühiajalised (kuni 15 minutit) või 0,5-1,5 tundi parkivad külastajad ja parkimislooga kohalikud elanikud.

10.2. Parkimise korraldamine parklates

EVS 843:2003 Linnatänavad p 10.2.4 Sõiduautode parklad annab parklate projekteerimise põhinõuded.

Selles jaotises tuuakse veel mitmeid täpsustavaid nõudeid ja soovitusi.

1. Suurtes parklates või parkimishoonetes, kus sisse- ja väljasõitu reguleerib tõkkepuu, peab arvestama tõkkepuu läbilaskvust:
 - tõkkepuu koos pileti väljastaja ja väljasõidul piletit neelava aparaadiga – 250-360 a/h läbi ühe tõkkepuu,
 - tõkkepuu koos piletit tagastava aparaadiga 300-400 a/h,
 - parkimise eest maksmine kassas, üks kassiir teenindab 120-200 juhti tunnis.
2. Sõiduauto parkimiskoha normaalne laius on 2,5 m ja pikkus 5,0m. Kaubakeskuste parklates, kus keskusesse saabuvad vanemad lastega ja avatakse pea korraga auto 4 ust, on soovitav kasutada parkimiskoha laiust 2,6 m. See sobib paremini ka laiadele maasturitele, mis on Eestis üsna levinud.
3. Parkimiskoha pikkust võib vähendada 4,5m-ni, kui parkimiskoha otsaserva piirab madal äärekivi (8-10 cm), millest sõiduauto esi- või tagaosaga saab üle ulatuda (EVS, joonis 10.6). Sellisel juhul on kaherealise parkla laius äärekivide vahel $4,5 + 7,0 + 4,5 = 16,0$ m. Parkimiskoha pikkus on 5,0 m juhul, kui see lõpeb tugimüüri, seina või teise parkimisreaga (10.2.4 (6) RJ).
4. Nurga all (30-75 kraadi) parkimise puhul on autode liikumine ridade vahel ühesuunaline. Kaubakeskustes (Espoo, Iso Omena, 75 kraadi). Ühe auto kohta tulev parkla netopindala (koos läbisõiduga) on [18, lk 227]
 - 45 kraadi puhul $24,8 \text{ m}^2/\text{a}$
 - 60 kraadi puhul $22,6 \text{ m}^2/\text{a}$
 - 75 kraadi puhul $20,7 \text{ m}^2/\text{a}$
 - 90 kraadi puhul $21,3 \text{ m}^2/\text{a}$.

Nurga all parkimisel on läbisõidutee läbilaskvus suurem kui täisnurga puhul. Seetõttu sobib täisnurga alla parkimine töö- ja elukoha parklatesse ja nurga parkimine lühiajalistesse (20-40 minutit) kaubakeskuste parklatesse.

5. Vastastikku paiknevate parkimisriidade lõpus peaks olema "reissiini" taoline ehk poolellipsi taoline äärekiviga tõstetud liiklussaar, mis säilitab parkimissüsteemi ka lumekatte korral.
6. Parkla ümber ja vaheridade vahele on soovitatav istutada puid (nt Tallinnas Linnahalli parkla (rajatud 1980) on kujunemas pargiks, mille puude all pargivad autod.
7. Parklat küljelt ääristavale haljasalale tuleb rajada vähemalt 40cm laiune betoonkivide või asfaldiga kaetud riba külguksest väljuvatele.
8. Parkimiskohad tuleb korralikult märgistada, see tõstab parkla mahutavust 10-20% ja tagab läbisõiduteedel vaba liikluse.
9. Suurtes parklates tuleb parkimisread nummerdada auto leidmise hõlbustamiseks (vt foto Rocca-al-Mare kaubakeskuse parklast).
10. Üheks abinõuks kitsastes oludes parkimiskohale mugava sisse- ja väljasõidu tagamiseks on kitsa läbisõidu korral parkimiskoha laiuse suurendamine (tabel 10).

Tabel 10

Parkimiskohtade mõõtmed

Variandid	A	B	Kaherealise parkla laius	Pindala autole m ²
EVS 843:2003	7,0	2,5	17,0	21,25
Variant I	6,5	2,6	16,5	21,45
Variant II	6,0	2,7	16,0	21,6
Autokoha pikkus 4,5 m				
EVS 843:2003	7,0	2,5	16,0	20,0
Variant I A	6,5	2,6	15,5	20,15
Variant II A	6,0	2,7	15,0	20,25

Nagu nähtub tabelist on ühele autole kuuluva parkla netopindala erinevused väga väikesed.

11. Uute parklate rajamisel tuleks arvestada võimalusega, et tulevikus võib sellele krundile rajada parkimishoone. Minimaalne parkimishoone pindala oleks 34 x (64-80) m.

11. Tartu ehitiste ja elamute parkimisnormatiivi korrektuuri ettepanek

Antud töös tehakse ettepanek EVS 843:2003 Linnatänavad tabelites 10.1 ja 10.2 toodud parkimisnormatiivi osaliseks muutmiseks Tartu linna jaoks. Korrigeeritud normatiiv võiks olla lisatud Tartu linna ehitismäärusesse.

Eesti Standardi Linnatänavad tabel 4.1 alusel kuulub Taru II klassi linnade hulka: suur keskus, teenindab mitut maakonda, elanike arv 80-200 tuhat.

Tabelis 10.1 on Eesti linnade ehitiste parkimismormatiiv diferentseeritud sõltuvalt ehitise asukohast: linnakeskus, vahevöönd, äärelinn. Linnakeskuse territoorium on määratud Tartu üldplaneeringuga ja on käesoleva töö autori arvates liiga suur. Vahevööndisse kuuluvad linnakeskusest väljapoole jäävad alad, mis on valdavalt hoonestatud korruselamutega. Äärelinnaks loetakse ala, mis on valdavalt hoonestatud eramute ja ridaelamutega, sh on ka üksikuid väiksemaid korruselamuid (2-3 korruselised, 2-8 korterit). Ettepaneku kohaselt korrigeeritakse Tartu linnakeskuse ehitiste normatiivi veidi suuremaks, lähtudes oodatavast erinevusest Tallinna ja Tartu linnakeskuse krundi ehitustiheduse (suletud brutopinna suhe krundi pindalasse) ja linnakeskuse osatähtsusest linna pindalast (see näitaja on Tartul suurem kui Tallinnal).

Ettepanek 1.

Projekteeritavate ehitiste vajalik parkimiskohtade arv tuleb määrata tabeli 1 alusel. Ehitiste parkimismormatiivi tuleb linnakeskuse jaoks rakendada suurima väärtusena, mida ei tohi ületada (millest väiksemat näitajat võib kasutada vastava põhjenduse korral) ning vahevööndi ja äärelinna jaoks vähima lubatava väärtusena, mida poolte (linnavalitsus ja arendaja) kokkuleppel võib suurendada.

Olemasolevate ehitiste rekonstrueerimise korral on normatiiv kõigis vööndites soovituslik, mida võimaluse korral tuleks täita. Puuduvad parkimiskohad võivad olla lähedal asuvates parkimishoonetes, parklates või nendel tänavatel, kus peatumine ja parkimine on lubatud. Kehtima jääb standardi p.10.2.2 (3) RJ ning punktid 10.2.2 (4-6).

Tabel 11

Projekteeritavate ehitiste parkimismormatiivid
(parkimiskoht/suletud brutopinna m²)

Ehitise liik	Ehitise asukoht		
	Linna- keskus	Vahe- vöönd	Ääre- linn
1. Asutused			
- suure külastajate arvuga	1/100	1/70>	1/40>
- väikese külastajate arvuga	1/150>	1/100>	1/70>
2. Kõrgkool, ametikool	1/300	1/150	1/80>
3. Gümnaasium, põhikool	1/350>	1/200	1/100>
4. Lasteaed	1/300>	1/200>	1/150>
5. Tööstusettevõtte	1/200>	1/100>	1/80>
6. Ladu	1/300>	1/200>	1/150
7. Kauplused	1/100>	1/60>	1/30>
8. Sõiduautode müügi- ja hooldekeskus	1/60	1/50	1/30>
9. Tankla kauplusega	1/20	1/20	1/20
10. Hotell, restoran, kohvik	1/200>	1/100>	1/80>
11. Koolituskeskus, ühiselamu	1/250>	1/120>	1/100
12. Haigla, polikliinik	1/200>	1/150	1/100
13. Hooldusasutus, vanadekodu	1/400	1/300	1/200

14. Teater, kontserdisaal, universaalhall (istekohale)	1/8>	1/5	1/5
15. Kino, kirik	1/200>	1/100>	1/80>
16. Näitus, muuseum, raamatukogu	1/250>	1/150	1/120
17. Spordisaal, ujula	1/80	1/40	1/25
18. Tribüün (istekohale)	1/12>	1/8	1/8
19. Paadisadam (paadile)	1/3	1/2	1/2

* Märkus: Märk > näitab, et pakutav normatiiv on suurem kui EVS-i oma

Ettepanek 2.

Projekteeritavate elamute juurde vajalik parkimiskohtade arv tuleb määrata tabeli 2 alusel. Parkimismnormatiivi tuleb rakendada kõigi vööndite puhul vähima lubatava väärtusena, mida poolte kokkuleppel võib suurendada.

Tabeliga 12 määratud projekteeritavate elamute kõik parkimiskohad peavad paiknema elamu krundil. Erandina võib osa parkimiskohtadest olla planeeritud antud elamualale projekteeritavas sellekohases parkimishoones või parklas.

Tabel 12

Projekteeritavate elamute parkimismnormatiiv, parkimiskoht/elamu (korter)

Elamu liik	Elamu asukoht ja normi liik								
	Linnakeskus			Vahevöönd			Äärelinn		
	elanik	küla- line	kokku	elanik	küla- line	kokku	elanik	küla- line	kokku
Eramu	-	-	-	-	-	-	1-2	1	2-3
Ridaelamu	-	-	-	1	0,2	1,2	1,3	0,2	1,5
1-2 toaline korter	0,7	-	0,7	0,7	0,1	0,8	0,8	0,1	0,9
> 3 toaline korter	0,9	-	0,9	0,9	0,1	1,0	1	0,1	1,1

Ettepanek 3.

Olemasolevate elamute parkimismnormatiiv on toodud tabelis 13. Parkimismnormatiiv on kõigi vööndite puhul soovistulik, mis võib olla tegelikkuses suurem. Kui olemasoleva elamu krundile ei mahu tabeli 13 abil arvutatud parkimiskohad ära, siis need võivad väljakujunenud praktika kohaselt paikneda lähedal asuvates parkimishoonetes, parklates või nendel tänavatel, kus peatumine ja parkimine on lubatud.

Nii uute kui ka olemasolevate elamute puhul on soovitatav krundil (hoovis) paiknevate parkimiskohtade juurdepääsu reguleerida elektroonse tõkkepuuga või lukustatava väravaga.

Juhul, kui olemasolevale hoonele ehitatakse peale lisakorrus (lisakorruseid) tuleb uutele korteritele vajalik parkimiskohtade arv määrata tabeli 12 alusel.

Kui krundile ei mahu ära parkima tabeli 13 alusel leitud olemasoleva elamu parkimiskohad koos uute elanike vajalike parkimiskohtadega, tuleks loobuda peale (või juurde-) ehituse kavandamisest. Sellise otsuse peaks tegema Linnavalitsus ja see peaks kajastuma projekti lähteülesandes.

Linnavalitsus peaks soovitama olemasolevate hoonete omanikele mitte muuta kogu õue asfalteeritud parklaks. Tuleks säilitada mõistlik osa senisest haljasalast ja terved puud. Kahjuks on Tartu keskosas mitmed hooned muutunud pea 100% ulatuses parklateks: Poe tn sisehoov, Kүүtri tn hotelli vastas, Lutsu 14A hoov, Mainori õu Pepleri tn jt.

Tabel 13

Olemasolevate elamute parkimismatiiv
parkimiskoht/elamu (korter)

Elamu liik	Elamu asukoht ja normi liik								
	Linnakeskus			Vahevöönd			Äärelinn		
	elanik	küla- line	kokku	elanik	küla- line	kokku	elanik	küla- line	kok- ku
Eramu	1	-	1	1	-	1	1	1	2
Ridaelamu	0,8	-	0,8	0,8	0,1	0,9	1	0,2	1,2
1-2 toaline korter	0,4	-	0,4	0,5	0,1	0,6	0,6	0,1	0,7
> 3 toaline korter	0,5	-	0,5	0,6	0,1	0,7	0,8	0,1	0,9

12. Mõningad parkimishooned ja parklad



Foto 1. Parkimishoone Tartus Fortuuna tn. Gabariidid kitsad

Fotod 2-24 on Tallinna objektidest



Foto 2. Tallinna suurim parkimishoone Kristiine keskuses. Läbisõidutee on normist kitsam. Ühe ühise sisse- ja väljasõidutee tõttu on ummikud tippkoormuse ajal. Nõuaks kahte eraldi sisse- ja väljasõiduteed.



Foto 3. Admirali maja Ahtri tn. Nelja korruseline parkimismaja on tänava poolt varjatud. Kaldtasapindadega kolmerealine parkimismaja vasakpoolses reas tähistavad 5m sammuga postid parkimist. Võrreldes Rävala pst. parkimishoonega halb konstruktiivne lahendus.



Foto 4. Maa-aluse kahekorruselise garaaži rajamine Rottermanni kvartalis. Ühise suure garaaži peale kerkib 4 eraldi hoonet.



Foto 5. Lootsi tn elamu-büroohoone all on kahekorruseline maa-alune garaaž (D-terminaali juures).



Foto 6. Kaupmehe tn 6 paikneva 8 korruselises elamu- ja bürooones on 109 korterit ja 90 parkimiskohta. I korruse tasandil on bürood ja maa-aluse garaaži väravad. Maapinna tasandil paikneva garaaži sissesõit toimub maja otsaseintes paiknevate väravate kaudu. Lift ühendab kõik korrused.



Foto 7. Elamu- ja büroohoone Ravi tn 23. Maa-aluse garaaži katusel paikneb parkla.



Foto 8. Ravi tn 23. Sissesõit maa-alusesse garaaži.



Foto 9. Elamu Veerenni tn 19. Sonnel tõstetud, sissesõit lauge. Garaaži värav on 4 m lai. Ventilatsioon läbi trellitatud “keldriakende”.



Foto 10. Elamu Pärnu mnt 289 Nõmmel. Garaaži sissesõit tänavaga risti paikneva hoone tagaküljel. Keldrikorrusel põiksuunalised r/b raamid.



Foto 11. Elamu Tobiase 10. Sissesõit maa-alusesse garaaži. Mõned kohad paiknevad tänavatasandil värava taga.



Foto 12. Elamu Teras 11. I korruse mahus on parkimiskohad 10 autole. See lahendus ei sobi kesklinna.



Foto 13. Elamu Sõpruse pst ja Räägu tn. nurgal. Parkimiskohad I korruse tasandil.

Foto 14. Sama hoone. Ebaõnnestunud postide vahekaugused võimaldavad vaid mõne auto parkimist.





Foto 15. Elamud Vabaõhumuuseumi tee 2 ja 4. Autod parkivad I korruse tasandil kandepostide vahel ja hoovis. Sissesõidul tõkkepuu.



Foto 16. Eramu nõmmel. Krundil parkib 3 autot, maja mahus 2 auto kohta.



Foto 17. Eesti suurim, 3000 kohaga parkla Rocca-al-Mares. Parkimisrea lõpetus saarekese, rea numbriga ja kõrghaljastusega. Tartu Lõunakeskuse parkimisread on nummerdamata.

Foto 18. Ülemiste keskuses on 1400 parkimiskohta. Hoonega paralleelselt paiknevad parkimisread. Jalakäijatele, eriti laste liikumistee keskuse sissepääsu suunas on ohtlik.



Foto 19. K.A.Hermanni tn.
Autode parkimine 2-3 kaupa
puude vahel.

Foto 20. K.A.Hermanni tn.
Sisepääs hoovis asuvasse
parklasse on läbi lukustatava
värava.





Foto 21. Liivalaia tn 8.
Hansapanga õu.
Kahetasandiline suhteliselt
odav parkla. Postide samm 7,5
x 17m.
Laepaneelide $h = 400\text{mm}$.



Foto 22. Sama parkla
tõkkepuudega sisse- ja
väljasõit II korrusele.



Foto 23. Sõpruse-Räägu ristmiku elamute kvartal. Siseõues laste mänguväljak ja parkla 14 autole. (Vt fotod 13 ja 14 samadest hoonetest).



Foto 24. Sõiduautode parkimist Estonia puistees Eesti Kontserdi saali ees takistavad betoonist poolkerad ja pollarid (mõned neist on alla lastavad).

Kasutatud kirjandus

A. Eestikeelsed

1. Tartu linna üldplaneering aastani 2012. Tartu, 2000.
2. Tiit Metsvahi. Tartu linna üldplaneeringuga kavandatud liiklusobjektide ülevaatus. I etapp. Tallinn, 2002.
3. Tiit Metsvahi. Tartu linna üldplaneeringuga kavandatud liiklusobjektide ülevaatus. II etapp. Tallinn, 2002.
4. Inseneribüroo Stratum. Tallinna linna parkimise arengukava aastateks 2002-2005. Tallinn, 2002.
5. Inseneribüroo Stratum. Tartu liiklus 2004. Tallinn, 2004.
6. Inseneribüroo Stratum. Tallinna linna parkimise arengukava aastateks 2006-2014. Tallinn, 2005.
7. K Projekt. Töö nr 05409 (koostöös Stratum OÜ-ga). Tallinna kesklinna parkimiskorraldus. Tallinn, 2005.
8. Eesti Ehitusteave. Eesti Projekterimisnormid EPN 17. Linnatänavad. Osa 7. Väljakud, parklad, terminaalid. Tallinn, 1997.
9. Eesti Standardiamet. Eesti Standard EVS 843:2003 Linnatänavad. Tallinn, 2003.
10. Maanteeamet. 2004. Aastal Eestis toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste statistika. Tallinn, 2005.
11. AS Tartekplus. Tartu kesklinna valveta tasulises parkimisalas parkimiskohtade täituvuse liiklusuuring. Tartu, 2005.
12. OÜ Liiklusbüroo. Turu, Väike-Turu ja Riia tänavatega piirneva ala liikluskeemi analüüs. Tallinn, 2005.

B. Muukeelsed

13. Tampereen kaupungin kaavoitusvirasto. Julkaisu BL/1/1985. Tampereen autopaikka-normit. Tampere, 1985.
14. Parkeringsnormer for Oslo. Oslo, 1989.
15. Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta. Työpaikka-alueiden pysäköintinormit. Helsinki, 1994.
16. Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta. Asuintonttien autopaikkamäärien askenta-Ohjeet. Helsinki, 1994.
17. Suomen kuntatekniikan yhdistys. Katu 2002. Katusuunnittelun ja –rakentamisen Ohjeet. Jyväskylä, 2003.
18. Kalenoja, Hanna. Tampereen keskustan pysäköintitutkimus. Tampereen teknillinen yliopisto, 2003.
19. Hanna Reihe, Riika Kallio. Pysäköinti, pihakadut ja hidaskadut. Rakennustieto, Tampere, 2004.
20. Ympäristöministeriö. Liikenne yhdyskunnan suunnittelussa. Ympäristöopas 104. Helsinki, 2004.
21. Ramboll. Technical Assistance for Financial and Environmental Analyses of Saaremaa Fixed Link. Study Report No. 2. Copenhagen, 2005.

LISAD

Tartu keskosa tänavatel parkivad sõidukid 20-21 oktoobril 2005.a.

Jrk. nr.	Täna va nimetus, l	Lõigu nimetus	Suund	Sõiduki liik			Kokku
				SA	PA	muud	
1.	Vabaduse puiestee 820 m	Riia-Raekoja	v	4	-	1	5
			p	7	-	-	7
		Raekoja-Gildi	v	-	-	-	-
			p	6	-	-	6
		Gildi-Munga	v	-	-	-	-
			p	6	-	-	6
		Munga-Lai	v	-	-	-	-
			p	7	-	-	7
		Kokku	v	4	-	1	5
			p	26	-	-	26
2.	Lai tn 470 m	Vabaduse-Magasini	v	1	-	1	2
			p	-	-	-	-
		Magasini-Rüütli	v	5	-	-	5
			p	-	-	-	-
		Rüütli-Jaama	v	-	-	1	1
			p	1	-	-	1
		Jaani-Jakobi	v	-	-	-	-
			p	2	-	-	2
Kokku	v	6	-	2	8		
	p	3	-	-	3		
3.	Jakobi tn 350 m	Baeri-Lai	v	-	-	-	-
			p	2	-	-	2
		Lai-Lutsu	v	-	-	-	-
			p	2	-	-	2
		Lutsu-Munga	v	1	-	1	2
			p	3	-	-	3
		Munga-Küütri	v	-	-	-	-
			p	6	-	-	6
Kokku	v	1	-	1	2		
	p	13	-	-	13		
4.	Magistri tn 150 m	Gildi-Raekoja	v	26	-	-	26
			p	8	2	-	10
5.	Kompanii tn 220 m	Munga-Gildi	v	6	-	-	6
			p	-	-	-	-
		Gildi-Küütri	v	5	-	-	5
			p	5	1	1	7
		Küütri-Raekoja	v	5	-	-	5
			p	1	1	-	2
		Kokku	v	16	-	-	16
p	6		2	1	9		

Jrk. nr.	Tänavanimetus, l	Lõigu nimetus	Suund	Sõiduki liik			Kokku
				SA	PA	muud	
6.	Magasini tn 180 m	Lai-Munga	v	10	-	-	10
			p	-	1	-	1
7.	Rüütli tn 390 m	Lai-Munga	v	5	-	-	5
			p	-	-	-	-
		Munga-Raekoja	v	-	-	-	-
			p	-	-	-	-
		Kokku	v	5	-	-	5
p	-	-	-	-	-		
8.	Jaani tn 170 m	Lai-Lutsu	v	-	-	-	-
			p	-	-	-	-
		Lutsu-Munga	v	-	-	-	-
			p	2	-	-	2
		Kokku	v	-	-	-	-
p	2	-	-	-	2		
9.	Munga tn 360 m	Jakobi-Jaani	v	-	-	-	-
			p	7	-	-	7
		Jaani-Rüütli	v	-	-	-	-
			p	3	-	-	3
		Rüütli-Magasini	v	-	-	-	-
			p	3	-	-	3
		Magasini-Vabaduse	v	-	-	-	-
			p	-	-	-	-
Kokku	v	-	-	-	-		
p	13	-	-	-	13		
10.	Lutsu tn 140 m	Jakobi-Jaani	v	2	-	-	2
			p	4	-	-	4
11.	Gildi tn 230 m	Jaani-Rüütli	v	-	-	-	-
			p	-	-	-	-
		Rüütli-Kompanii	v	6	-	-	6
			p	-	3	-	3
		Kompanii-Vabaduse	v	-	-	-	-
p	1	-	-	1			
Kokku	v	6	-	-	6		
p	1	3	-	-	4		
12.	Poe tn 190 m	Vabaduse-Küüni	v	23	1	-	24
			p	-	-	-	-
		Küüni-Ülikooli	v	-	-	-	-
			p	2	-	-	2
		Kokku	v	23	1	-	24
p	2	-	-	-	2		

Jrk. nr.	Tänavanimetus, l	Lõigu nimetus	Suund	Sõiduki liik			Kokku
				SA	PA	muud	
13.	Küütri tn 250 m	Jakobi-Ülikooli	v	10	-	-	10
			p	14	-	-	14
		Ülikooli-Rüütli	v	1	-	-	1
			p	-	-	-	-
		Rüütli-Kompanii	v	3	-	1	4
			p	-	-	-	-
		Kokku	v	14	-	1	15
p	14	-	-	-	14		
14.	Küüni tn 400 m	Raekoja-Riia	v	-	-	-	-
			p	-	-	-	-
15.	Ülikooli tn 680 m	Munga-Gildi	v	-	-	-	-
			p	3	-	-	3
		Gildi-Küütri	v	13	-	-	13
			p	-	-	-	-
		Küütri-Lossi	v	5	1	-	6
			p	-	-	-	-
		Lossi-Raekoja	v	19	1	-	20
			p	11	-	-	11
		Raekoja-Vallikraavi	v	-	-	-	-
			p	9	-	-	9
		Vallikraavi-Vanemuise	v	-	-	-	-
			p	18	-	-	18
		Vanemuise-Riia	v	-	-	-	-
p	7		2	-	9		
Kokku	v	37	2	-	39		
p	48	2	-	-	50		
16.	K.E.v.Baeri tn 630 m	Jakobi-Oru	v	18	-	-	18
			p	-	-	-	-
		Oru-Näituse	v	6	-	-	6
			p	-	-	-	-
		Näituse-Lossi	v	13	-	-	13
			p	10	-	-	10
		Lossi-Vallikraavi	v	13	-	-	13
p	10		-	-	10		
Kokku	v	50	-	-	50		
p	20	-	-	-	20		
17.	Lossi tn 370 m	Baeri-Ülikooli	v	8	2	-	10
			p	6	-	-	6
18.	Vallikraavi tn 800 m	Pepleri-Baeri	v	7	-	-	7
			p	8	-	-	8
		Baeri-Ülikooli	v	4	-	-	4
			p	27	-	-	27

Jrk. nr.	Tänavanimetus, l	Lõigu nimetus	Suund	Sõiduki liik			Kokku	
				SA	PA	muud		
19.	Vanemuise tn 550 m	Ülikooli-Küüni	v	12	2	-	14	
			p	4	1	-	5	
			Kokku	23	2	-	25	
		Küüni-Ülikooli	p	39	1	-	40	
			v	8	-	-	8	
			p	16	-	-	16	
			Ülikooli-W.Struve	v	-	-	-	-
				p	-	-	-	-
				W.Struve-Akadeemia	v	2	-	-
			Akadeemia-Pepleri	p	-	-	-	-
				v	10	1	-	11
				p	-	-	-	-
Kokku	20	1		-	21			
p	16	-		-	16			
v	-	-		-	-			
20.	Aleksandri tn 540 m	Riia-Soola	v	-	-	-	-	
			p	22	-	-	22	
		Soola-Lao	v	5	-	-	5	
			p	10	1	-	11	
		Lao-Aida	v	7	-	-	7	
			p	5	1	-	6	
			Kokku	12	-	-	39	
			p	37	2	-	4	
21.	Aida tn 270 m	Aleksandri-Kalevi	v	4	-	-	4	
			p	-	-	-	-	
		Kalevi-Turu	v	1	-	-	1	
			p	1	-	-	1	
			Kokku	5	-	-	5	
22.	Lao tn 90 m	Aleksandri-Kalevi	v	6	-	-	6	
			p	8	-	-	8	
23.	Soola 420 m	Kalevi-Aleksandri	v	3	-	-	3	
			p	-	-	-	-	
		Aleksandri-Turu	v	-	-	-	-	
			p	5	-	-	5	
			Kokku	3	-	-	3	
24.	Turu tn 550 m	Riia-Aida	p	5	-	-	5	
			v	-	-	-	-	
25.	Lille tn 240 m	Kalevi-W.Struve	v	11	2	-	13	
			p	8	-	-	8	
26.	Kalevi tn 520 m	Soola-Lille	v	5	-	-	5	
			p	-	-	-	-	

Jrk. nr.	Tänavanimetus, l	Lõigu nimetus	Suund	Sõiduki liik			Kokku	
				SA	PA	muud		
27.	Tähe tn 460 m	Lille-Alo	v	6	-	-	6	
			p	-	-	-	-	
		Lao-Aida	v	1	-	-	1	
			p	8	-	-	8	
			Kokku	v	12	-	-	12
				p	8	-	-	8
		Pargi-Põlva	v	6	-	-	6	
			p	-	-	-	-	
		Põlva-Riia	v	13	-	-	13	
			p	6	-	-	6	
			Kokku	v	19	-	-	19
				p	6	-	-	6
28.	Põlva tn 180 m	Tähe-tupik	v	1	-	-	1	
			p	3	-	-	3	
29.	Väike-Tähe 400 m	Tähe-Riia	v	22	1	1	24	
			p	4	1	-	5	
30.	Riia tn 730 m	Turu-Kalevi	v	-	-	-	-	
			p	5	-	-	5	
		Kalevi-Pepleri	v	-	-	-	-	
			p	-	-	-	-	
		Kokku	v	-	-	-	-	
			p	5	-	-	5	
31.	Võru tn 250 m	Riia-Väike-Tähe	v	-	-	-	-	
			p	18	-	-	18	
32.	Pepleri tn 500 m	Riia-Vanemuise	v	-	-	-	-	
			p	9	-	-	9	
		Vanemuise-Tiigi	v	9	1	-	10	
			p	4	-	-	4	
		Tiigi-Vallikraavi	v	20	-	-	20	
			p	11	-	-	11	
		Kokku	v	29	1	-	30	
			p	24	-	-	24	
33.	Tiigi tn 250 m	Pepleri-Akadeemia	v	16	-	-	16	
			p	10	1	-	11	
		Akadeemia-W.Struve	v	16	-	-	16	
			p	18	-	-	18	
		Kokku	v	32	-	-	32	
			p	28	1	-	29	
34.	Akadeemia tn 340 m	Tiigi-Vanemuise	v	8	-	-	8	
			p	15	-	-	15	
		Vanemuise-Riia	v	22	-	-	22	
			p	-	-	-	-	
		Kokku	v	30	-	-	30	
			p	15	-	-	15	

Jrk. nr.	Tänavanimetus, l	Lõigu nimetus	Suund	Sõiduki liik			Kokku
				SA	PA	muud	
35.	W.Struve tn 330 m	Tiigi-Vanemuise	v	6	-	-	6
			p	5	-	-	5
		Vanemuise-Riia	v	-	-	-	-
			p	18	1	-	19
		Kokku	v	6	-	-	6
p	23	1	-	24			
36.	Kitsas tn 80 m	W.Struve-tupik	v	9	-	-	9
			p	7	-	-	7
37.	Pargi tn 330 m	Kalevi-Tähe	v	2	1	-	3
			p	2	-	-	2
38.	Väike-Turu tn 530 m	Soola-Turu	v	-	-	-	-
			p	-	-	-	-
39.	Sadama tn 190 m Ülejõe keskus	Turu-Väike-Turu	v	-	-	-	-
			p	-	-	-	-
40.	Põik tn 180 m	Fortuuna-Raatuse	v	-	-	-	-
			p	2	1	-	3
41.	Kivi tn 280 m	Pikk-Narva mnt	v	10	1	1	12
			p	3	-	-	3
42.	Fortuuna tn 350 m	Narva mnt-Pärna	v	8	1	-	9
			p	-	-	-	-
43.	Punga tn 110 m	Narva mnt	v	-	-	-	-
			p	-	-	-	-
44.	Roosi tn 240 m	Narva mnt-Pikk	v	5	-	-	5
			p	-	-	-	-
45.	Mäe tn 170 m	Narva mnt-Pikk	v	-	-	-	-
			p	-	-	-	-
46.	Urva tn 130 m	Mäe-Roosi	v	-	-	-	-
			p	3	-	-	3
47.	Pikk tn 730 m	Mäe-Roosi	v	-	-	-	-
			p	-	-	-	-
		Roosi-Kivi	v	3	1	-	4
			p	-	-	-	-
		Kivi-Raatuse	v	2	1	-	3
			p	3	-	-	3
		Raatuse-Paju	v	-	-	-	-
			p	-	-	-	-
		Kokku	v	5	2	-	7
p	3	-	-	3			
Tartu keskosa kokku (p. 1. - 47.)			v	478	17	7	502
			p	434	17	2	553
Kokku				912	34	9	955

Tartu keskosa parklates parkivad sõidukid 20-21.oktoobril 2005.a.

Jrk. nr.	Parkla asukoht	Sõiduki liik			Kokku
		SA	PA	muud	
1.	Poe tn - Raekoja platsi vaheline õu	49	1		50
2.	Parkla hotell Londoni vastas	3			3
3.	Küütri tn Tartu LV ökon.osak.arhiivi õu	14			14
4.	Munga - Jakobi nurga siseõu	48			48
5.	K.E.v.Baeri - Jakobi ristmiku kahes sektoris	17	1		18
6.	Lossi põik (Riigikohus + Naistekliinik)	50			50
7.	Lossi - Ülikooli ristmiku nurk (Keeltemaja)	8			8
8.	Kaubamaja parkla parem pool	48	3		51
9.	Turuhoone parkla	73	8	1	82
10.	Kaubamaja alune parkla	69	2		71
11.	Poe tn õu (Barclay vastas)	23			23
12.	Riia tn hotelli tagune õu	20	4		24
13.	Endise kaubamaja tagune parkla	130	5		135
14.	Plasku ja autobussijaama vahel	191	17	9	217
15.	Turu tn Statoli + Sadamaturu parkla	43	2		45
16.	Turu tn McDonaldisi ümber	32	2		34
17.	Aura ja Zeppelinini ümber	146	4	2	152
18.	Statoli bensiinjaama ümber	36			36
19.	Zeppelinini maa-alune parkla	8			8
20.	Tuletõrje hoone parkla Aleksandri tn 11	20	6	1	27
21.	Aleksandri tn passaaži parkla	16			16
22.	Kalevi tn Kultuurimaja parkla	96			96
23.	Kaitsekolledzi õu Võru tn	14		1	15
24.	Kino Saluut parkla	8	2		10
25.	Tähe tn parkla Riia tn otsas	8	2		10
26.	Tähe tn parkla TÜ õppehoone juures	17			17
27.	Mainori parkla Pepleri tn	22			22
28.	Vanemuise tagune parkla	22			22
29.	Kohtuhoone parkla Riia - Lille tn vahel	51			51
30.	Lutsu ja Laia tn vaheline parkla	23			23
31.	Parkla Lutsu 14A õues (a/ü keskladu)	8			8
32.	Raekoja plats (remondis)	0	2		2
33.	Atlantise parkla	39			39
34.	Atlantise parkla valdaja loal	65	1		66
35.	Honda parkla valdaja loal	43	4		47
36.	Honda parkla valdaja loal	36	5		41
37.	Hondale üle tee asuv parkla	39	1		40
38.	Raatuse ärikeskuse parkla	57	3		60
39.	Fortuuna tn parkla	12	1		13
40.	Hinnapommi parkla Pikal tn	11			11
41.	Kivi tn parkla	34			34
42.	Ühiselamu Narva mnt 25	24			24
43.	Klubi Tallinn parkla Narva mnt-I	8			8
44.	Konsumi parkla	39	3	2	44
45.	Parkla jalakäijate vantsilla juures	9			9
46.	Hotell Tartu taga ja küljel	44	4	8	56
47.	Hotell Tartu ees	41	2		43
48.	Parkla Kontsertmaja ja TÜRaamatukogu vahel	51			51
	Kokku parklates	1865	85	24	1974