



Tartu linna üldplaneeringu teemaplaneering „Vabaplaneeringuga alade parkimispõhimõtted“

Selgitus planeeringu eskiislahendusele



Hendrikson & Ko

Töö nr 1794/12



Tallinn-Tartu 2013



Käesolevaga esitatakse selgitused ning täiendused Tartu linna üldplaneeringu teemaplaneeringu „Vabaplaneeringuga alade parkimispõhimõtted“ eskiislahenduse kohta. Eskiislahenduse alusel moodustatakse planeeringu edasise menetlemise käigus planeerimisettepanek ning maaalade üldised kasutustingimused parkimiskorralduse lahendamisel, mis kajastatakse planeeringu seletuskirjas. Eskiislahenduse koostamisel on lähtunud planeeringu alternatiivsete arengustsenaariumite võrdluse raames välja toodud olulistest asjaoludest (puhkealade kättesaadavus, kaitsealuste objektide paiknemine jm).

Selgitused planeeringu eskiislahenduse juurde:

1. Valdavalt lähtutakse parkimisvõimaluste loomisel planeeringu alternatiivsest arengustsenaariumist nr 3 - parkimisvõimaluste osaline laiendamine korterelamute juures. Täiendav parkimisvajadus rahuldatakse paindlikult hoonetevahelisel aladel ning elukohast kuni 500 meetri kaugusel asuvates avalikes parklates, 80% ulatuses standardis esitatud mahust.
2. Hoonete vahel parkimiseks kasutatava täiendava maa-ala osakaal varieerub piirkonniti, võttes arvesse piirkonna miljööd (tihedus, krundi-ja hoonestusstruktuur, rohealade olemasolu). Laiendatava parkimisala ulatus on 10% kuni 30% olemasolevast parkimispiinnast järgmiselt:
 - a. Tsoon 2 (Jaama-Uus-Pikk) – 20%
 - b. Tsoon 3 (Turu-Aleksandri) – 10%
 - c. Tsoon 4 (Vanemuise-Struve) – 20%
 - d. Tsoon 5 (Ravila) – 10%
 - e. Tsoon 6 (Aardla) – 10%
 - f. Tsoon 7 (Ropka-Rahu) – 10%
 - g. Tsoon 8 (Jalaka-Alasi-Vasara) – 10%
 - h. Tsoon 9 (Lääne-Põhja) – 30%
 - i. Annelinn (tsoonid 1,10,11,12,13) – 30%
3. Tsoonis 4 lahendatakse parkimisvõimaluste loomine üksnes paindlikult hoonetevahelisel alal (laiendamise teel) ning täiendavaid parkimisalasid elukohast kaugemal ei määrata.
4. Täiendav parkimisvajadus hoonetest eemal lahendatakse juba täna parkimiseks kasutatavate alade täpsema lahendamise, täiendavate alade kasutuselevõtuga, garaažialade igapäevase parkimisalana kasutuselevõtuga või kaubanduspindade juures paiknevate parklate riskasutusega. Parkimiseks kasutatava täiendava maa-ala suuruse määratlemisel on lähtunud stsenaariumis esitatud parkimisvajadusest. Võimalused riskasutuse korraldamiseks täpsustatakse planeeringu edasise koostamise käigus.



5. Täiendava maaala kasutusse võtmisel parkimisalana nii hoonete vahel kui hoonetest eemal tuleb lähtuda järgmistest põhimõtetest:
 - a. Maksimaalselt säilitada looduslikku pinda, võimalusel laiendada parkimiseks kasutatavat maaala tehiskattega pindadel.
 - b. Luua ohutu ja mugav liikumisruum kõigile liiklejatele, pidades eraldi silmas jalgsi ja jalgrattaga liiklejate vajadusi.
 - c. Täiendavad parkimisalad liigendada väiksemateks üksusteks, kasutada haljasribasid, põõsarinnet ning kõrghaljastust meeldiva miljöö loomiseks. Parklate liigendamine võimaldab luua poolavalikku ruumi, millega kasutajatel on lihtsam seostuda, luues eeldused hoolitsetud ning turvalise keskkonna kujunemiseks.
 - d. Tagada normikohane valgustus.
 - e. Eelistada asukohti, kus on võimalik loomulik järelvalve akendest või möödakäivate inimeste poolt.
 - f. Samaaegselt autode parkimisega lahendada piirkonnas jalgrataste ning lapsevankrite ohutu ja mugava igapäevase hoiustamise võimalused.
6. Kesklinna läheduses paiknevatel vabaplaneeringulistel aladel tuleb arvestada täiendava maaala kasutuselevõtu keerukusega, mistõttu ulatuslikke täiendavaid parkimisvõimalusi ei looda.
7. Planeeringualale jäävate garaažide puhul soositakse nende aktiivsemat kasutuselevõttu (eelkõige tsoonid 9, 7, 3 ja 4) igapäevase parkimisvajaduse rahuldamiseks. Lahendus igas asukohas sõltub kohapealsetest tingimustest. Garaažialade muutmisel avatud parkimisaladeks suureneb kokkuvõttes parkimiskohtade arv. Juhul, kui olemasolevate garaažide juures tehakse renoveerimistöid, tuleb arvestada piirkonnas valdavaks kujunenud lahendusi materjalide ja värvitoonide osas. Garaažide likvideerimisel peab maaalal säilima parkimisfunktsioon.
8. Teatud asukohtades soositakse maaaluste garaažide katustele parkimisvõimaluste loomist, leevendamaks piirkondlikku puudujääki parkimiskohtade arvus. Lahenduse teostatavus sõltub konkreetse rajatise ehitustehnilistest tingimustest, põhimõtteliselt on katuste kasutuselevõtt võimalik. Eraldi tähelepanu tuleb n-ö katuseparklate rajamisel pöörata ehitustehnilisele teostatavusele ning meeldiva miljöö loomisele (haljastus parkla piiril, liigendamine väiksemateks üksusteks, valgusreostuse vältimine).
9. Parkimise ja liikluskorralduse lahendamisel igas asukohas tuleb esmajärgus tähelepanu pöörata ligipääsu tagamisele, võimaldamaks ligipääsu hoonetele operatiivsõidukitega või taksoga, samuti sujuva ja loogilise liiklusskeemi võimaldamisele. Vältida tuleb hoovialade piiramist tõkkepuuga või muude füüsiliste liikumist takistavate meetmetega.



10. Hoonetevahelise täiendava parkimisvõimaluse lahendamisel on eelistatud mitme kinnistu parkimisvajaduse kompleksne käsitlemine.
11. Kui piirkonnas on väljastatud tingimused parkimise laiendamise lahendamiseks, tuleb täiendava parkimismahu arvestamisel arvesse võtta juba laiendatud parkimisala ulatust.
12. Üldiselt ei soosita täiendava parkimisvajaduse lahendamist linna põhi- ja jaotustänavate äärde täiendavate parkimiskohtade loomisega.
13. Asukohtades, kus esineb ulatuslik parkimisvajadus või ruumi parkimise lahendamiseks on vähe, on soovitatav parkimisvajadus lahendada parkimismajades (Annelinn, Jalaka tänava piirkond).
14. Eskiislahenduses määratletud potentsiaalne pind parkimisvajaduse lahendamiseks ületab kogupindaliselt stsenaariumi kohast parkimiskohtade arvu. Planeeringulahenduse edasise menetlemise käigus võivad tingimused täpsustuda (ristkasutuse võimalused, garaažialade kasutatavus jm) ja sellest tulenevalt alade pindala muutuda.



Tabel 1. Planeeringueskiisi arvutuskäigud

	TÄNANE OLUKORD		TÄIENDAVA PARKIMISPINNA VAJADUS	PLANEERINGUESKIIS			
	Parkimis- kohtade arv	Arvestuslik olemasolev parkimisala pindala**		III stsenaarium	Hoonete vahel parkimisala laiendamine	= ruutmeetrites	Eskiislahenduses määratletud hoonetest eemal paiknevate parkimisalade pindala
Tsoon 2	317	6340	5437	20%	1268	2490	-1679*
Tsoon 3	274	5480	2390	10%	548	2150	308
Tsoon 4	112	2240	420	20%	448	0	28
Tsoon 5	454	9080	5046	10%	908	7600	3462
Tsoon 6	430	8600	2794	10%	860	2230	296
Tsoon 7	610	12200	3414	10%	1220	3340	1146
Tsoon 8	447	8940	5805	10%	894	7610	2699
Tsoon 9	348	6960	13485	30%	2088	11440	43
Tsoon 1	1091	21820					
Tsoon 10	1588	31760					
Tsoon 11	870	17400					
Tsoon 12	949	18980					
Tsoon 13	1366	27320					
Tsoonid 1, 10, 11, 12, 13	5864	117280	69748	30%	35184	64940	30376
Planeeringuala kokku	8856	177120	108539		43418	101800	36679

*Puuduolev parkimisvajadus lahendatakse tsoonis 1

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



Joonis 1. Täna sel hetkel on ühe parkimisplatsi suurus ligikaudu 20 m².
Ortofoto: Maa-amet