

Tartu Linnavalitsus



# **Tartu linna üldplaneeringu teemaplaneering „Vabaplaneeringuga alade parkimispõhimõtted“**

Planeeringu lähteseisukohad



**Hendrikson & Ko**

Töö nr 1794/12



**Tallinn-Tartu 2013**



## SISUKORD

1	PLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK JA VAJADUS .....	3
2	PLANEERINGULAHENDUSE VÄLJATÖÖTAMISE ALUSED .....	5
3	PLANEERINGU ÜLESANDED .....	6
4	PLANEERINGU LÄHTESEISUKOHAD .....	7
5	PLANEERINGU PROTSESS, SELLE ÜLESEHITUS JA ORIENTEERUV AJAKAVA .....	10



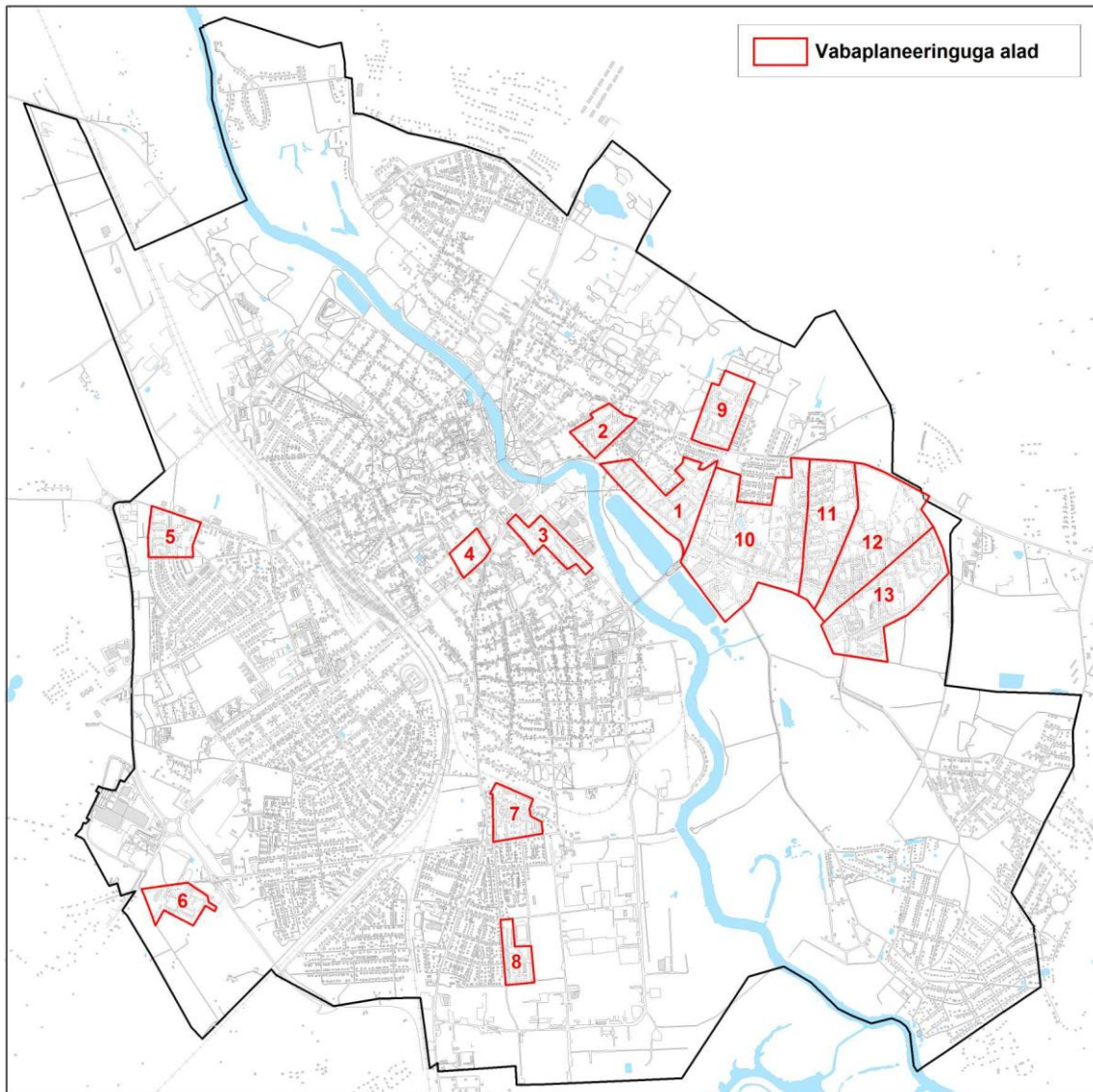
## 1 Planeeringu koostamise eesmärk ja vajadus

Tartu linna üldplaneeringu teemaplaneeringu „Vabaplaneeringuga alade parkimispõhimõtted“ koostamine on algatatud Tartu Linnavolikogu 22. detsembri 2011 otsusega nr 310. Samaaegselt algatati teemaplaneeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine. Teemaplaneering täpsustab ja täiendab kehtivat Tartu linna üldplaneeringut.

**Teemaplaneeringu koostamise eesmärk on anda suunad Annelinnas ja teistel vabaplaneeringuga aladel tekkinud parkimisprobleemide lahendamiseks vajalike tegevuste ja maakasutuspõhimõtete välja töötamiseks. Vabaplaneeringuliste kortermajade piirkondade parkimiskorralduse lahenduse põhiline eesmärk on luua üldplaneeringu tasandi täpsusastmes eeldused väärtuslikuma, inim- ja keskkonnasõbraliku elukeskkonna loomiseks läbi sobiliku haljastuse osakaalu ning samal ajal piisavate juurdepääsu- ja parkimisvõimaluste.**

Parkimispõhimõtete väljatöötamine vabaplaneeringuga aladel on oluline, kuna toetab peaaegu kõikide teiste tegevussuundade arengut. Avalikkusega läbiarutatud põhimõtted parendavad ja muudavad ohutumaks elukeskkonda, parandavad teenuste kättesaadavust ning annavad võimalusi kolmepoolseks koostööks ja erinevateks tehnoloogilisteks uuenduslikeks ja keskkonnasäästlikeks lahendusteks.

Vabaplaneeringuga alade pindala on kokku 27,8 km<sup>2</sup> ning aladel asub 20 727 korterit. Keskmine asustustihedus on 1490,9 in/km<sup>2</sup> (ühes korteris elab keskmiselt 2 registreeritud elanikku). Elanike arv ja asustustihedus on suurem Annelinna linnaosas asuvatel aladel.



Joonis 1. Planeeringuga käsitletavate vabaplaneeringuga alade paiknemine



## 2 Planeeringulahenduse väljatöötamise alused

Teemaplaneeringu koostamise ülesanne on leida lahendused vabaplaneeringuga alade parkimisprobleemidele ning viia ellu arengustrateegias „Tartu 2030“ määratud strateegilised tegevussuunad. Vastavalt arengustrateegiale **on Tartu integreeritud riiklikku ja rahvusvahelisse transpordivõrku, milles transpordikorraldus on turvaline, energiasäästlik ja keskkonnasõbralik**. Koostatava teemaplaneeringu kontekstis on eesmärgiks kvaliteetset elukeskkonda toetava parkimiskorralduse loomine.

Teemaplaneeringu koostamisel arvestatakse järgmiste dokumentide ja varem koostatud töödega:

1. Tartu linna üldplaneering;
2. Tartu linna elanike liikumiste korrespondentsmaatriks;
3. Ekspert hinnang Eesti Standardi EVS 843:2003 linnatänavad parkimise osa Tartu linnale sobivuse kohta;
4. Tartu parkimisnormatiivi määramine;
5. Sõidukite parkimisvajaduse arvestamine Tartu linna planeeringutes;
6. Mõisavahe 34-47 territooriumite korrastamise eelprojekt;
7. Jaamamõisa linnaosa korruselamute elamugrupi parkimistingimuste laiendamine;
8. Parkimisalade laiendamine ja parkimiskorralduse planeerimine olemasolevatel vabaplaneeringuga korterelamualadel;
9. Sõidukite parkimise uuring Annelinnas ja Ränilinnas;
10. Sõidukite parkimise uuring vabaplaneeringulistel aladel;
11. Liikluskoormuse uuring 2011;
12. Indikaator A4 Juurdepääs kohalikele põhiteenustele ja avalikele haljasaladele;
13. Ankeetküsitluse Tartu ja tartlased 2008 tulemused;
14. Tartu linna jalgrattaliikluse arenguskeem;
15. Eesti Standard EVS 843:2003 Linnatänavad.



### 3 Planeeringu ülesanded

1. Anda olemasoleva olukorra ülevaade ja analüüs järgmiselt:
  - a) määratakse planeeringuala, piirid ja pindalad;
  - b) näidatakse hoonegruppide lõikes korterite arv, parkimiskohtade arv ja parkivate autode arv ning detailplaneeringutega kavandatud parkimiskohtade arv;
  - c) määratletakse avalike ja tasuliste parkimisalade ning grupigaraažide paiknemine ning maht;
  - d) määratakse normatiivne parkimisvajadus ja selle praegune puudujääk;
  - e) kirjeldatakse ja analüüsitakse olemasolevat parkimise korraldust ja võimalusi, sh garaažiühistute tööd;
  - f) analüüsitakse haljasalade osakaalu ja funktsionaalsust, jalg- ja jalgrattateede olemasolu ja kasutust;
  - g) tuuakse välja ühistranspordi peatused ja teenindustasemed, vajalik jalgsikäigu kaugus jms.

Olemasoleva olukorra ülevaade ja analüüs on vormistatud eraldi seletuskirja ja kaardimaterjalina.

2. Anda vabaplaneeringuliste kortermajade piirkondade parkimiskorralduse põhimõtteline lahendus, tagades samal ajal väärtuslikum inim- ja keskkonnasõbralik elukeskkond, haljasalade osakaal ning piisavad juurdepääsu- ja parkimisvõimalused.

Selleks koostatakse parkimise korraldamise ettepanekute tegemiseks erinevad arengusuunad (stsenariumid). Stsenariumid töötatakse välja olemasoleva olukorra ülevaadet ja analüüsi arvesse võttes. Arengustsenariumeid hinnatakse ja võrreldakse keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) käigus. KSH tulemusena väljavalitud stsenarium (stsenariumid) on aluseks parkimispõhimõtete väljatöötamisel ja teemaplaneeringu eskiislahenduse vormistamisel.

Väljatöötatud ja võrreldavaid stsenariumid on esitatud eraldiseisva dokumendina.





## 4 Planeeringu lähteseisukohad

Arvestades vabaplaneeringuliste alade iseloomu ja eripära, tuleb parkimiskorralduse põhimõttelise lahenduse väljatöötamisel eelkõige arvestada järgnevate asjaoludega.

1. Vabaplaneeringulise linnaplaneerimise peamine erinevus võrreldes eelnevaga oli loobumine rangest kvartalisüsteemist tänava äärde paigutatud hoonetega, lähtudes hoonete paigutamisel pigem heast hoonetevahelisest aeratsioonist, päikesevalguse kättesaadavusest korterites, läbiva mootorsõidukiliikluse eraldamisest ning loodusliku pinna tekitamisest/säilitamisest hoonete vahel. Selleks suurendati hoonete korruselisust, vähendades samal ajal hoonealust pinda – jättes seeläbi elamisühiku kohta enam looduslikku pinda. Olulisel kohal on lisaks planeeringulise mikrorajooni mõiste: hoonetegrupp koos ligipääsudega, mille raames elanikel on võimalik tarbida igapäevaseid avalikke ja kaubanduslikke teenuseid mõistliku jalgsikäigu ulatuses, luues vajaduse sõitudeks peamiselt töökohale või spetsiifilisemate teenuste tarbimiseks. Mitmes mõttes jäid vabaplaneeringulised alad Eestis lõpuni välja arendamata - rajamata jäi hoonetevaheline haljastus, puudulik on ka teenindusvõrgustik. Eriti viimane asjaolu mõjutab ka liikumisvajadust ning omab kaudset mõju parkimishõudlusele. **Planeeringulahenduse koostamisel tuleb teadvustada, et muutused ruumistruktuuris võivad minna vastuollu vabaplaneeringualade algsete planeerimispõhimõtetega (näiteks rohealade vähendamine, läbiva liikluse suurendamine).**
2. **Planeeringus käsitletavate Tartu vabaplaneeringuga alade hoonestus, asustustihedus ning ruumiline jaotus varieerub oluliselt.** Valdavalt on tegemist kuni viiekorruseliste elamupiirkondadega, samas asuvad Annelinna linnaosas ka üheksakorruselised korterelamud. Samuti varieerub piirkondade lõikes hoonetevaheliste haljasalade osakaal ning piirkondadele juurdepääsetavus nii tänavaid mööda kui ka hoonekomplekside siseselt, samuti kinnistute struktuur ja suurus. **Piirkondade erinevus tähendab, et ei ole võimalik luua ühtset kogu linna tasandil planeerimislikku põhimõtet parkimiskorralduse muutmiseks ning autole alternatiivsete liikumisvõimaluste kättesaadavuse parandamiseks.**
3. 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. Parkimist planeerides ja korraldades tuleb silmas pidada, et autokasutajale ei loodaks eelisseisundit teiste liikumisviiside kasutajate ees ega soodustataks seeläbi arengukava eesmärkidele vastupidiselt autokasutust.**
4. Parkimiseks kasutatava maa-ala kavandamisel tuleb arvestada **kaitsealuste liikide ja rohevõrgustiku elementidega ning muinsuskaitsealuse alusel kaitstavate objektide** paiknemisega.
5. Täites Eesti Standardis EVS 843:2003 Linnatänavad esitatud nõuded, tuleks vabaplaneeringuga aladel rajada olemasolevate hoonete juurde täiendavalt ligikaudu 6700 parkimiskohta. Standardi kohaselt peab vabaplaneeringuga aladel olema kokku ligikaudu 15 600 parkimiskohta. Normijärgne parkimiskohtade puudujääk esineb kõigil vabaplaneeringuga ala tsoonides. Samas standardis esitatud nõuded ületavad



- oluliselt olemasoleva parkimisnõudluse – vastavalt loendusele parkis vabaplaneeringuga aladel hoonete juures ja avalikes parklates 9839 sõidukit. **Parkimisnormatiivis esitatud nõutavate parkimiskohtade arv ületab oluliselt olemasoleva parkimisnõudluse.** Sellises mahus parkimiskohtade rajamine ei ole arvestades praegust parkimisnõudlust ja linna transpordiplaneerimise üldpõhimõtteid otstarbekas.
- Arvestada tuleb, et täiendavate parkimiskohtade rajamine nõuab rohkelt ressursse. Samas tuleb uute parkimiskohtade rajamisel jaotada ümber piirkonna alade funktsioonid. Sageli ei ole piirkonnas parkimisvõimaluste laiendamisel muud võimalust, kui vähendada haljasalade ja mänguväljakute alla jääva maa osakaalu kogu ruumijaotuses. Samuti soodustab suuremahuline täiendavate parkimiskohtade rajamine autokasutust ning loob auto kasutajatele eelised teiste liikumisviiside kasutajate ees, mis on vastuolus Tartu linna arengukavade ja planeeringutega.
  - Mitte üheski tsoonis vabaplaneeringuga alal ei ole olemasolev parkimisnõudlus piisav, et tekiks vajadus parkimisnormi täitmiseks täies mahus.** Tänapäeval hetkel rahuldab parkimisnõudluse parkimisnormatiivi rakendamine 62,4% ulatuses. Nõudlus normatiivi täitmise järel on suurem tsoonides 12 ja 7 (vt tsoonide paiknemist jooniselt 1). Piirkondade lõikes eristub Annelinna linnaosa keskmisest suurem autode hulk ja seega suurem parkimisnõudlus.
  - Autokasutust ja seeläbi ka parkimisnõudlust mõjutab ühistransporditeenuse kättesaadavus ja kvaliteet. **Kvaliteetne ja hea kättesaadavusega ühistransport vähendab vajadust autokasutuse järel.** Oluline on hea juurdepääs bussipeatustele, sobilikud sõidumarsruudid ja väljumiste ajad, teenuse kvaliteet ning samuti ka teenuse maine. **Tartu linnas, sealhulgas vabaplaneeringuga aladel, tagavad peatuste paiknemine ja bussiliinide intervall normatiivi kohaselt ühistranspordi kättesaadavuse.** Inimesed elavad bussipeatustest mõistliku jalgsikäigu teekonna kaugusel - enamik elanikest elab bussipeatustele lähemal kui 300 meetrit, 0,2% Tartu linna elanikest elab peatusest kaugemal kui 500 meetrit. Igal tunnil väljub elukohalähimestest peatustest vähemalt üks buss. **Tartu linnas asuvate bussipeatuste paiknemist võib pidada inimeste vajadustele vastavaks.**
  - Kergliikluse kasutatavuse suurendamiseks ning liikumise mugavamaks muutmisel on olulisel kohal jalg- ja jalgrattateede võrgustiku arendamine. Siinjuures on oluline ka nende ohutuse parandamine. Olemasolevad jalgrattateed ei võimalda kõikidest Tartu osadest üksnes jalgrattateid kasutades kesklinna jõuda. Samuti varieeruvad jalgrattateede kasutusvõimalused ja juurdepääs vabaplaneeringuga aladel. **Jalg- ja jalgrattateede võrgustik tagab osades piirkondades piisavad ühendusvõimalused. Siiski esineb probleeme võrgustiku terviklikkusega ning ka katendi kvaliteediga.** Tähelepanu tuleb pöörata ja jalgrataste hoiutingimustele. Arvestades Tartu asustust ja teedevõrku on jalgrattaliiklus heaks alternatiiviks autoliiklusele.
  - Nõukogude ajal ehitatud korterelamute juurde kuulusid garaažikompleksid, mis rajati kas maa-aluste või maapealsete garaažidena. Garaažikompleksid olid mõeldud teenindama lähedal asuvaid korterelamuid, kuid ei olnud siiski korteri ja konkreetse elamuga seotud. Samas hoonestuse planeerimisel teatud piirkondades lähtuti eeldatavasti põhimõttest, et autode parkimine toimub lähedal asuvas garaažikompleksis (nt Jaamamõisa piirkond), mistõttu kavandati parkimiskohti korterelamute juurde vähem. Rajatud garaažikompleksid vabaplaneeringuga aladel





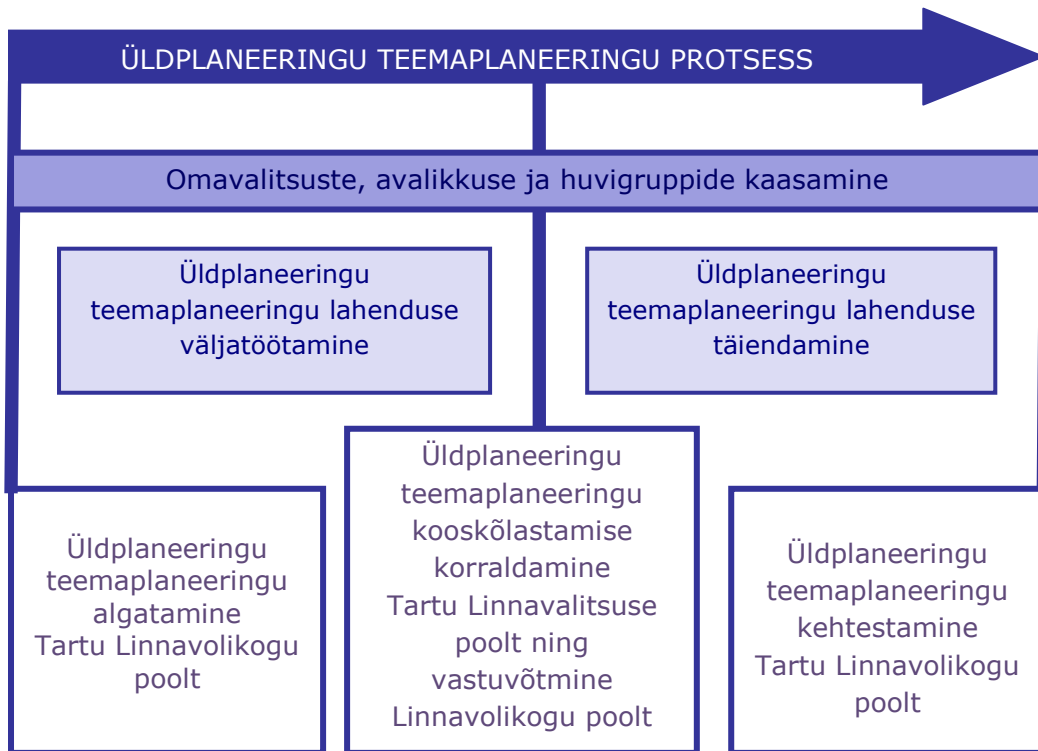


linna erinevates piirkondades (tsoonides) on erineva mahuga. Erinev on ka garaažide kasutamise aktiivsus. **Maapealsete garaažikomplekside kasutamise aktiivsus on suhteliselt madalam, samas võtavad need enda alla suure pinna kogu krundi pindalast ning on sageli silmariivavad.** Mahutavuse osas võiks garaažide asemel olla parkimiskohad, mis võimaldaks parkida rohkematel mootorsõidukitel või suurendada nende kasutamiskiivust, mis leevendab parkimisprobleeme vabaplaneeringuga aladel.



## 5 Planeeringu protsess, selle ülesehitus ja orienteeruv ajakava

Teemaplaneeringu ja KSH protsessi ülesehitust iseloomustab alljärgnev üldistatud skeem.



Joonis 2. Planeeringuprotsessi ülesehitus

Üldplaneeringu teemaplaneeringu lahenduse väljatöötamine toimub kohaliku omavalitsuse spetsialistide, avalikkuse ja erinevate huvigruppide koostöös. Üldplaneeringu teemaplaneeringu koostamise raames viiakse läbi erinevaid töökoosolekuid ning protsessi erinevates etappides avalike arutelusid (lähteseisukohtade ja KSH programmi avalik arutelu, mille käigus tutvustatakse erinevaid stsenaariumeid, teemaplaneeringu eskiislahendust tutvustav avalik arutelud ning teemaplaneeringu ja KSH aruande avalikustamise järgne avalik arutelu).



Teemaplaneeringu ja KSH koostamise protsess järgib järgmist orienteeruvat ajagraafikut.

*Tabel 1. Planeeringu eeldatav ajakava*

Planeeringu etapp	KSH etapp	Eeldatav toimumisaeg
Algatamine	Algatamine	detsember 2011
Planeeringu lähteandmete koondamine	Programmi koostamine, seisukohtade küsimine	detsember 2012 - veebruar 2013
Lähteseisukohtade moodustamine, avalikustamine	Programmi avalikustamine	märts 2013
Eskiislahenduse koostamine	Programmi heakskiit	
Eskiislahenduse läbiarutamine huvigruppidega, avalikustamine	Aruande koostamine	alates aprill 2013
Kooskõlastamine*		
Vastuvõtmine	Aruande eelnõu	august 2013
Avalikustamine	Aruande avalikustamine	september 2013
Planeeringu järelevalve **	Aruande heakskiit	oktoober 2013
Kehtestamine		