

Lisa 1. Planeeringuala parkimiskorralduse analüüs

Valga linna Pika, Petseri, Roosi ja Soo tänavate vahelise kvartali korterelamute planeeringuala parkimiskorralduse analüüsi eesmärk on saada lähteandmed alale koostatava detailplaneeringu liikluskorralduse põhimõtete määramiseks, mille kaudu on võimalik muuta väärtuslikumaks ning inim- ja keskkonnasõbralikumaks, kuid ka ohutumaks planeeritava piirkonna elukeskkond. Planeeringuala korteriühistud on teadvustanud, et nende hallatavate kortermajade vahelisel alal on suurenenud vajadus parkimiskohtade järele. Maa-alad, mis on kohandatud sõidukite parkimiseks ei ole piisava suurusega, et elanike ja külaliste sõidukid saaksid reeglite päraselt pargitud. Planeeringuala parkimiskorralduse analüüsi koostamisel tuginetakse paikvaatluse käigus kogutud andmetele. Vaatlused viidi läbi 2014. aasta 19. septembril (kell 12.00-13.00), 26. septembril (kell 13.30-14.00), 22. oktoobril (kell 22.00-22.20) ja 29. jaanuaril (kell 21.10-21.30) ning 04. jaanuaril 2019. a (kell 12.10-12.45 ja 21.50-22.05). Vaatluse käigus loendati pargitud mootorsõidukid ja kaardistati pargitud sõidukite asukohad. Andmete kogumise eesmärk oli saada ülevaade planeeringuala parkimise hetkeolukorrast ja võrrelda tulemust liiklusseaduses¹ kehtestatud normidega ja Eesti Standard EVS 843:2016 „Linnatänavad“ tingimustega.

Kolmel korral on andmeid kogutud päevasel ajal ja kolmel korral tööpäevade öhtutundidel. Päevasel ajal on parkimiskoormus alal kaks korda väiksem võrreldes öhtuse ajaga. Päevasel ajal on planeeringualale pargitud kuni 83 sõiduauto ja öhtusel ajal kuni 150. Skeemil 1 illustreeritud paikvaatluse tulemusi. Skeemile on kantud planeeringualal pargitud sõidukid.

Parkimiskoormuse suurenemine öhtuti on ka põhjendatud, kuna elanikud on siirdunud koju ning parkinud oma sõidukid elukoha lähedusse. Mootorsõidukite parkimise võimalused vabaplaneeringuga alal on piiratud. 80-ndatel aastatel kortermajade hoonestust kavandades kehtisid tänasest erinevad parkimisnormid ning suure autostumisega ei osatud arvestada. Samuti oli hoonestuse kavandamise hetkel eelistus ja tava hoida mootorsõidukit garaažiboksis. Selle tarbeks on Vahtra tänavale rajatud 253 garaažiboksi.

Praegu eelistatakse hoida mootorsõidukeid võimalikult lähedal oma elukohale. Vabaplaneeringuga kortermajade elanikud on püüdnud saavutada omavahel kokkuleppeid ja kehtestanud reegleid. Parkimise korraldamiseks on tähistatud parkla ja parkimiskohad Petseri tn 8 kortermaja juures (foto 3). Parkimise korraldamisel on arvestatud kortermaja teenindava krundi võimalustega ja suurusega.

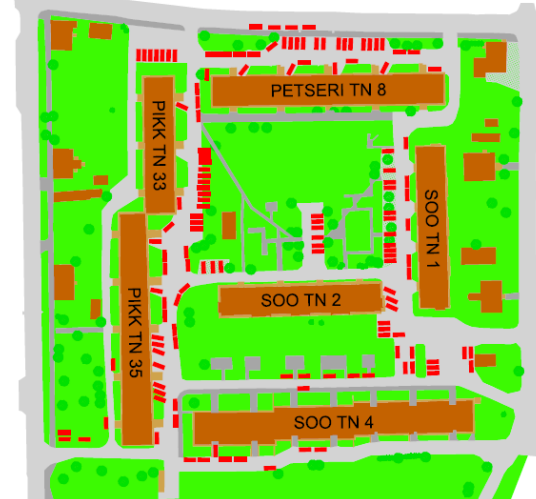
19. september 2014 (päeval)



26. september 2014 (päeval)



30. oktoober 2014 (õhtul)



29. jaanuar 2014 (õhtul)



04. jaanuar 2019 (päeval)



04. jaanuar 2019 (õhtul)



■■■ pargitud sõiduauto

Skeem 1. Paikvaatluse tulemused.



Foto 1. Parkimiskorraldus Petseri tn 8 kortermaja territooriumil

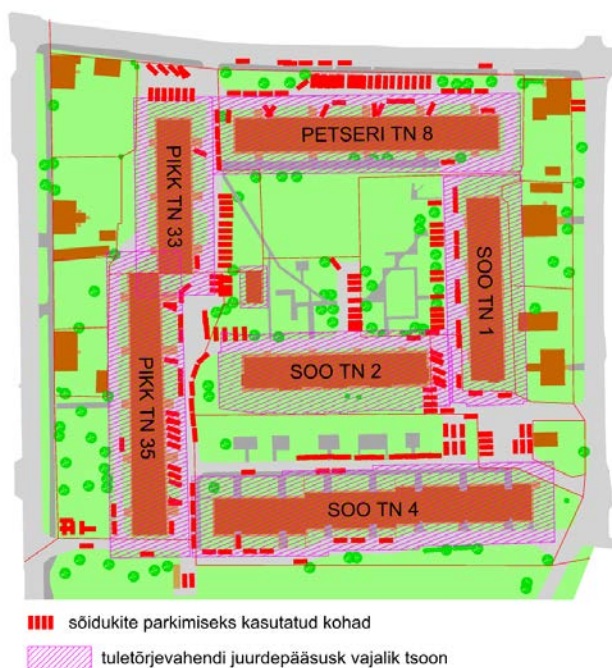
Teiste majade juures on parkimise alad ja parkimiskohad tähistamata. Mootorsõidukid pargitakse võimalikesse vabadesse kohtadesse: õueala teede äärde, murule, trepikoja sissepääsude kõrvale. Murualade porile sõitmise takistamiseks on murualade äärtesse paigaldatud maakive või siis laotud killustiku kiht. Foto 4 on illustreeriv näite vabaplaneeringuga ala mootorsõidukite parkimisviisidest ja võimalustest.



Foto 2. Näiteid parkimisviisidest ja parkimisvõimalustest planeeringualal

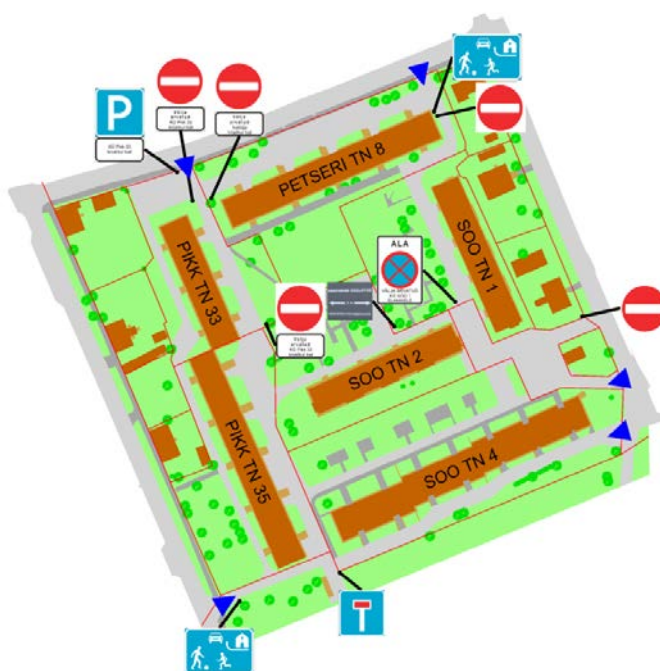
Sellisel parkides on takistatud juurdepääsud operatiivsõidukitele. Hoonele tuletõrjevahendiga juurdepääsuks peab olema vähemalt 3,5 m laiune juurdepääsutee, mis on soovitatav rajada ringsõiduna¹. Skeemil 2 on näha, et praeguses parkimiskorralduse juures on oluliselt eiratud tuleohutuse nõudeid.

¹Eesti Standard EVS 812-7:2018 Ehitiste tuleohutus. Osa 7: Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded, Eesti Standardikeskus



Skeem 2. Pargitud sõidukid ja tuletõrjevahendi juurdepääsuks vajalik tsoon

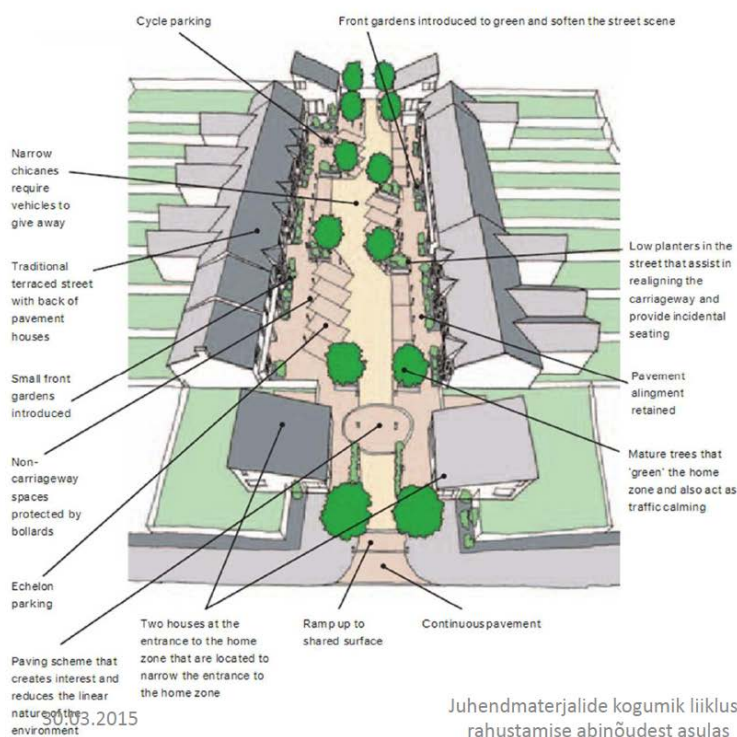
Samas on kortermajade valdajad asunud piirama mootorsõidukite arvu oma territooriumil sissesõitu piiravate märkidega. Paigaldatud on liiklusmärke „õueala“ ja „sissesõidu keeld“ koos lisatahvliga, mis lubab territooriumile siseneda üksnes korteriühistu kirjalikul loal. Kaootiselt paigaldatud märkidega ei ole võimalik saavutada soovitud eesmärki. Kortermajade kvartali juurdepääsuteedel olevad liiklusmärgid ei ole omavahel kooskõlas. Sisenemine õuealale ja sellest väljumine ei ole üheselt ja hõlpsasti tajutav. Skeemile 3 on kantud planeeringualal asuvad liiklusmärgid ja võimalikud juurdepääsuteed.



Skeem 3. Juurdepääsuteed ja liiklusmärgid planeeringualal

Liiklusseaduse¹ tähenduses on õueala jalakäijate ja sõidukite samaaegseks liiklemiseks ettenähtud ala, kus ehituslike või muude vahenditega on vähendatud sõidukite kiirust ning mille sisse- ja väljasõiduteed on tähistatud õueala liikluskorda kehtestavate liikluskorraldusmärkidega. Õuealal tohib sõidukiga liikuda kuni 20 kilomeetrise tunni kiirusega, kui jalakäija või robotliikur on vahetusläheduses tohib sõiduk liikuda jalakäija või robotliikuri kiirusega. Õuealale tohib mootorsõidukiga sõita vaid peatumiseks või parkimiseks. Parkida tohib ainult tähistatud parklas. Parkla puudumise korral võib parkimiseks kasutada ka teed, kui ei takistata jalakäijat ega muudeta võimatuks teiste sõidukite liiklust. Õuealal ei tohi juht jalakäijat ohustada ega takistada, vajaduse korral tuleb sõiduk seisma jätta. Samas ka jalakäija ja õuealal mängivad lapsed ei tohi juhti põhjendamatult takistada. Õueala liikluskord eeldab ruumi jagamist ja selle kasutajate mõistvat suhtumist ning arvestamist teineteisega. Sellest tulenevalt on otstarbekas õueala kujundamist läbi viia kaasava protsessina, mille käigus saab seal elav kogukond väljendada oma soove ja hinnata vajadusi. Ühise ruumi kujundamisel lepitakse kokku, milliseid kujunduslikke ja liiklust rahustavaid elemente kasutatakse: teekattematerjal, teekitsendused, tõkendeid, haljastust, tänavamööblit.

Õueala kujundamise skeem ning “enne ja pärast” liikluslahenduse näide



Juhendmaterjalide kogumik liikluse
rahustamise abinõudest asulas



38

Skeem 4. Näide õueala kujundamisest läbi liikluslahenduse (Allikas: R. Rom, 2014. Juhendmaterjalide kogumik liikluse rahustamise abinõudest asulas)

Käesoleva planeeringuala liikluskorralduse põhimõtete määramisel on otstarbekas kehtestada kvartalile õuealale kehtivad reeglid ja põhimõtted. Vabaplaneeringuga alal moodustavad kortermajad neljast küljest piiratud siseõue. Alale sisenetakse mootorsõidukitega üksnes, kas parkimise või peatumise eesmärgil.

Vajadus kvartalit läbivaks liikluseks puudub. Ühest suunast teise liikumiseks on kasutatavad Pikk ja Petseri tänav ning projekteeritud Vahtra tänav.

Õueala põhimõtet arvestades on ideaalne planeerida kvartalis parkimisalad. Eesti Standardiga EVS 843:2016 „Linnatänavad“ on kehtestatud parkimisnormatiivid olemasolevatele kortermajadele korterisuurust arvestades (tabel 1).

Tabel 1. Elamute parkimisnormatiiv (parkimiskoht/korter)

Elamu liik	Parkimiskohti elanike tarbeks
1-2-toaline korter	0,7
3- ja enama toaline korter	0,9

Planeeringuala kortermajade parkimisvajadus standardi järgi on arvutatud tabelis 2.

Tabel 2. Planeeringuala kortermajade parkimiskohtade norm

Kortermaja	1-2-toaliste korterite arv	≥ 3-toaliste korterite arv	Parkimiskohtade arv normatiivi järgi
Petseri tn 8	35	40	61
Soo tn 1	35	20	43
Soo tn 2	32	23	43
Soo tn 4	48	38	68
Pikk tn 33	25	20	36
Pikk tn 35	35	40	61
Parkimiskohtade arv kokku			312

Planeeringuala kortermajade parkimisvajadus normatiivi järgi on kokku 312 parkimiskohta. Paikvaatluse käigus loendati, et kõige rohkem parkis kortermajade vahel korraga 150 sõiduauto. See on kõigest 48 % normatiiviga kehtestatud parkimiskohtade vajadusest. Standardi kohaselt peavad arvutatud parkimiskohad asuma ehitisega samal krundil või kortermajade kvartali territooriumil. Standard välistab parkimiskohtade planeerimise tänavale. Kohaliku omavalitsuse nõusolekul võib kavandada parkimiskohti ka väljaspoole planeeringuala üldkasutatavatesse parklatesse tingimusel, et need parkimisalad jäävad elukohast jalgsikäigu kaugusele (kuni 300 m).

Standardiga soovitatakse õuealal parkimiseks kasutada kvartali servasid. See soovitus jätab õueala keskmesse võimaluse rajada väljaku puhkamiseks ja lastele mänguala. Antud planeeringualal on hoonestus paigutatud üsna kvartali äärtesse ja võimalused kvartali servadesse parkimisalasid planeerida on vähe. Parkimiskohtade kavandamine üksnes kvartali äärealadele ei võimalda kogu parkimise lahendamist ja ei oma piisavat vaba ruumi normi täitmiseks. Parkimiskorralduse planeerimisel tuleb teha valikuid ja leida piirkonna elanikele kõige sobivam lahendus.

Parkimispõhimõtete määramisel on võimalik välja tuua kolm erinevat võimalust:

1. Parkimisvajadus rahuldatakse kortermaja teenindamiseks määratud maaüksusel. Arvesse võetakse elanike soovi ja paikvaatluse tulemusi. Põhimõtteliselt tuleb kogu kortermaja

teenindusmaa planeerida parkimiskohtade tarbeks. Teenindusmaa täisparkimine ei anna võimalust elukeskkonna kvaliteedi tõstmiseks ja ühiselt kasutatava ruumi kavandamiseks. Ümbritsevas ruumis on domineerival kohal mootorsõidukid.

2. Säilitatakse olemasolev parkimiskohtade arv, mis tuleneb paikvaatlusest (reaalne vajadus). Eeldades, et pargitavate sõidukite hulk oluliselt enam ei suurene. Kvartali juurdepääsuteedel keelatakse parkimine, parkimisvõimalus tagatakse elukoha lähedal, selleks määratud aladel. Kortermajade vahelise ruumi kasutamisel ei lähtuta maaüksuse piiridest. Põhimõtete väljatöötamisel eelistatakse jagatud ruumi ja liikluse rahustamise põhimõtete kasutamist.
3. Standardist tulenev parkimiskohtade vajadus või kokkulepitud protsent normist rahuldatakse osaliselt kortermaja teenindamiseks määratud maaüksusel. Parkimiskohad, mis ei mahu teenindusmaale planeeritakse jalgikäigu kaugusele avalikule parkimisplatsile. Stsenarium ei eelda kortermajade vahelisel alal parkimiskohtade jagamist naabermaja elanikega. Vajadus on planeeringuala läheduses leida võimalused avaliku parkimisplatsi rajamiseks.

Ükskõik, millise lahenduse kasuks otsustatakse tuleb maa-ala planeerimisel ja selle ehitus- või kujundusprojekti koostamisel arvestada järgmiste standardis välja toodud tingimustega, et luua planeeritavale alale piisavalt juurdepääsu- ja parkimisvõimalusi, kuid samas säilitada inim- ja keskkonnasõbralikum elukeskkond:

- Õuealale sisenemine ja selt väljumine peab olema üheselt ja hõlpsasti tajutav,
- Parkimiskohad kavandada elamu akendega seinast vähemalt 8 m kaugusele,
- Parkla planeerimisel arvestada ehitise ja krundi proportsioonidega,
- Lahendada parklate ja kortermajade vahelised jalgteed ja liikumissuunad,
- Kavandada jalgrattaparklad kortermajade lähedale (kavandada vähemalt 10% standardiga seatud normist. Norm on 1 parkimiskoht 40 suletud brutopinna kohta (m^2) või 1 parkimiskoht 0,5 korteri kohta),
- Määrata haljastatavad alad ja haljastamise põhimõtted,
- Parklad on soovitatav jagada haljastusega kuni 20 autokohaga osadeks,
- Parkimisala tuleb eraldada muust keskkonnast 3 m kuni 5 m laiuse põõsaste- või puudereaga,
- Kavandada 1 koht puuetega inimeste sõidukile vähemalt iga 50 parkimiskoha kohta,
- Puuetega inimese sõidukite parkimiskoha kaugus sihtpunktist peaks olema 10 m kaugusel,
- Hoonele tuletõrjevahendiga juurdepääsuks peab olema vähemalt 3,5 m laiune juurdepääsutee, mis on soovitatav rajada ringiratast ümber hoone,
- Juurdepääsutee peab üldjuhul asuma hoone seinast 5-8 m kaugusel.