KÖITE SISUKORD

I SELETUSKIRI 1

1 ÜLDOSA 1
1.1 UURITAVA PIIRKONNA ISELOOMUSTUS 1
2 OLEMASOLEVA PARKIMISKOORMUSE ANALÜÜS UURINGUALAL 2
2.1 UURINGUALA PARKIMISKORRALDUSE KIRJELDUS 2
2.2 PARKIMISKOHTADE ARV 3
2.3 PARKIMISKOORMUSE MUUTMINE PÄEVA LÕIKES 4
2.4 PARKIMISKOHTADE HÕIVATUS 4
2.5 OLEMASOLEVATE LASNAMÄE HOONEGARAAŽIDE MAHUTAVUS NING KASUTUS 6
3 LIIKLUSKOORMUSE ANALÜÜS 8
3.1 LIIKLUSLOENDUSE METOODIKA 8
3.2 LIIKLUSKOOSSEIS 9
3.3 TRANSIIT- JA KOHALIKU LIIKLUSE JAGUNEMINE 17
3.4 LIIKLUSSAGEDUSE MUUTUMINE 18
4 UUSEHITISTE LIIKLUSMÕJU ANALÜÜS 24
5 PERSPEKTIIVSE LIIKLUS- JA PARKIMISOLUKORRA PROGNOOS 27
6 STSENAARIUMID: LIIKLUS- JA PARKIMISKOORMUS ERINEVATE VARIANTIDE PUHUL 31
7 SOOVITUSED PARKIMISKOHTADE ARVU, FUNKTSIOONI JA PAIGUTUSE OSAS 34
7.1 PARKIMIST REGULEERIVAD SEADUSED JA ÕIGUSAKTID 34
7.2 PARKIMISE NORMATIIV 35
7.3 PARKIMISPOLIITIKA 40
7.4 „PARGI JA SÕIDA“ SÜSTEEMI LOOMINE 41
7.5 PARKIMISMAJADE EHITAMINE 42
7.6 PARKIMISALAD ELAMURAJOONIDES 43
7.7 JALGRATASTE PARKIMINE 45
7.8 PARKIMINE SUURÜRITUSTEL 45
7.9 PARKIMISE KORRALDAMISE TEHNILISED VAHENDID 46
7.10 SOOVITUSED PARKIMISKOHTADE ARVU, FUNKTSIOONI JA PAIGUTUSE OSAS 46
8 KOKKUVÕTE 48

II LISAD

1 Laagna tee - Juhan Smuuli tee
2 Lasnamäe tänav - Majaka tänav
3 Narva maantee - Mustakivi tee
4 Narva maantee - Juhan Smuuli tee
5 Narva maantee - Ussimäe tee
6 Peterburi tee - Betooni tänav
7 Peterburi tee - Kuuli tänav
8 Peterburi tee - Laagna tee - Lagedi tee
9 Peterburi tee - Majaka tänav - Pae tänav

10 Peterburi tee - Mustakivi tee
11 Peterburi tee - Juhan Smuuli tee
12 Juhan Smuuli tee - Punane tänav
13 Tartu maantee - Peterburi tee
14 Laagna tee - Mustakivi tee
15 Laagna tee - Varraku tänav
16 Laagna tee - Võidujooksu tänav
17 Tartu maantee - Lasnamäe tänav
18 „Lasnamäe elamualade parkimiskorralduse uuring“ lähteülesanne

III JOONISED

1 Asukoha skeem GE-1
2 Lasnamäe linnaosa elamualad GE-2
3 Parkimiskohtade üldarv GE-3
4 Loenduspunktide asukohad GE-4
5 Liiklusloendus hommik GE-5
6 Liiklusloendus õhtu GE-6
7 Planeeritavad hooned, parklad, teed GE-7
8 Võimalikud parkimismajade asukohad GE-8

I SELETUSKIRI

1 ÜLDOSA

Käesolev aruanne on koostatud Tallinna Linnaplaneerimise Ameti tellimusel ja käsitleb Lasnamäe elamualade parkimiskorralduse üldisi põhimõtteid. Aruanne hõlmab olemasoleva parkimiskoormuse analüüsi, liikluskoormuse analüüsi, uusehitise mõju analüüsi, perspektiivse liiklus- ja parkimiskorra prognoosi, erinevaid stsenaariume ja soovitusi parkimiskohtade arvu, funktsiooni ja paigutuse osas.

Antud uuringu koostamisel on kasutatud:

- Eesti Standardit EVS 843:2003 „Linnatänavad“
- Inseneribüroo Stratum poolt koostatud „Tallinna linna parkimise arengukava aastateks 2006-2014“
- Tallinna Tehnikaülikooli Teedeinstituudi poolt koostatud „Liiklusvoogude muutumine Tallinna linna ja selle kesklinna piiril 2004. aastal“
- Lasnamäe Linnaosa Valitsuse üldinfo koduleheküIge http://www.tallinn.ee/est/g3469/
- Lasnamäe arengukava http://www.tallinn.ee/est/g1022/
- K-Projekt AS töö nr 06140 Lasnamäe linnaosa elamute üldiseloomustus

ning on läbiviidud liiklusloendus ja parkimiskohtade loendus uuritaval alal.

1.1 UURITAVA PIIRKONNA ISELOOMUSTUS

Praeguste piiridega Lasnamäe linnaosa loodi 1.septembril 1993, kus on kokku 17 asumit: Väo, Sõjamäe, Ülemiste, Sikupilli, Uuslinn, Pae, Kurepõllu, Paevälja, Laagna, Loopealse, Katleri, Tondiraba, Kuristiku, Priisle, Mustakivi, Seli ja osaliselt Iru asum. Elanike arvult on Lasnamäe linnaosa konkurentsitult, võrreldes Tallinna ülejäänud 7 linnaosaga, esikohal.
2005. aasta jaanuari lõpu seisuga on registreeritud elanikke Lasnamäel 114 257, mis moodustab orienteeruvalt 29,5% Tallinna elanike arvust.

Lasnamäe on Tallinna linna kõige noorem elamurajoon, mille territooriumi pindala on 27,41 km² ning mida võib tinglikult jagada kaheks erinevate funktsioonidega piirkonnaks, ühelt poolt elamute ala ja teisalt Peterburi mnt lähedusest kuni Rae valla piirini olev tööstusala. Paneel-elamuehitust alustati katseliselt 1960-ndatel ja plaanipäraselt alates 70-ndate lõpust. Kõiki plaanitud elamurajoone valmis ei ehitatud, mistõttu on endiselt palju tühja reservmaad. Kortermaju jõuti ehitada kokku 650. Samas on Lasnamäel ka madalakorruselisi pärastsõjaaegseid ehitisi ning individuaalelamuid.

Lasnamäel paiknevad mitmed endised ja praegused tööstusrajoonid. Olulisemad siinkohal on Dvigateli territoorium, Suur-Sõjamäe piirkond, Peterburi maantee äärsed territooriumid, Elektroonikatööstusele spetsialiseerunud ettevõtted Juhan Smuuli ja Läänemere teel ning mitmed muud piirkonnad. Peterburi maantee, Betooni ja Paneeli tänava äärde on ehitatud suur hulk erinevaid kergkonstruktsiooniga ehitisi, kus tegutsevad peamiselt hulgilaod. Endiste suurte tööstusgigantide territooriumil on koha leidnud mitmed väikeettevõtted, mis tegutsevad alates tootmisest ja lõpetades väga erinevate teenindusvaldkondadega.

Lasnamäe linnaosas paikneb Tallinna Lennujaam ning linnaosa on hästi varustatud erinevate raudteeliinidega. Suur osa Tallinnas tegutsevatest logistika ja transpordifirmadest paikneb Lasnamäel.

Asfaldiga kaetud teede ja maanteede võrk moodustab 154 000 m², kvartalisiseselt asfaldiga kaetud pindade üldsumma on 145 590 m². Linnaosa haljasala kogupindala on 250 ha.

2 OLEMASOLEVA PARKIMISKOORMUSE ANALÜÜS UURINGUALAL

2.1 UURINGUALA PARKIMISKORRALDUSE KIRJELDUS

Käesoleva peatüki „Olemasoleva parkimiskoormuse analüüs uuringualal“ eesmärgiks oli eelkõige uurida parkimiskoormuse ja –mahu olukorda Lasnamäe tiheasustuspiirkondades, kus parkimisprobleem on väga teravaks muutunud.

Uuringuala asub Tallinnas, Lasnamäe linnaosas, piirnedes ühelt poolt Lasnamäe linnaosa piiriga ning teiselt poolt Tartu maantee ja Peterburi teega. Ala hõlmab Lasnamäe 17 asumist viitteistkümmet, neist kahte osaliselt:

1. Sõjamäe (osaliselt)
2. Ülemiste (osaliselt)
3. Sikupilli
4. Uuslinn
5. Pae
6. Kurepõllu
7. Paevälja
8. Laagna
9. Loopealse
10. Katleri
11. Tondiraba
12. Kuristiku
13. Priisle
14. Mustakivi
15. Seli

Elurajoonid on suures osas planeeritud ja ehitatud ajal mil autostumise taset ei osatud prognoosida selliseks, milliseks ta täna on kujunenud. Enim probleeme on elurajoonides just öiseks ajaks vaba parkimiskoha leidmisel. Sageli on täis on pargitud haljasalad, kõnniteed, majade sissepääsud - takistatud on jalakäijate liiklemine ning prügivedu. Ettevõtlikumad korteriühistud püüavad küll tekitada haljasalade arvelt juurde parkimiskohti ja kaitsta neid „võõraste“ eest, kuid tervikuna leevendab see vähe pidevat parkimiskohtade defitsiitsust. Vähem on probleeme eramute piirkondades, kus parkimine toimub peamiselt omal krundil, kuid ka siin on muutuvad järjest sagedasemateks arusaamatused naabrite vahel, kus tänavale pargitud sõidukid takistavad juurdepääsu kinnistutele.

Lasnamäe võib jagada tinglikult nelja erinevat tüüpi alaks: reservmaa alad, individuaalelamu alad, korterelamu alad ja tööstusalad. Antud töös on eelkõige tähelepanu pööratud kohalike elanike parkimisvõimaluste ja –tavade uurimisele.

Reservmaale, elamualade lähistele, on rajatud ajutisi valvega parklaid, mis elanikkonna poolt leiavad suurt kasutust. Väljaspool rajatud parklaid parkimist märgata ei olnud.

Individuaalelamu aladel, mida Lasnamäel on väga vähe, pargivad autod enamjaolt eramute kinnistes hoovides või siseõuedes ning antud parkimiskohti uuringusse arvestatud ei ole.

Tööstusaladel on üldiselt kinnistud piiratud aiaga ning parkimine toimub oma töötajatele ja külastajatele kinnistes parklates või siseõuedes. Olenevalt ettevõtte töögraafikust on töövälisel ajal parklad tühjad, töö ajal leiavad kõik parkimiskohad kasutust, kuid probleeme parkimiskohtade vähesusega ei paista olevat, üldiselt asuvad tööstusettevõtted eraldatuna elamualast ning tööle tulevad inimesed ei pargi elumajadele mõeldud parkimiskohtadele. Kuna enamike tööstusrajooni ettevõtete territooriumid on suletud või piiratud piirdega, ei anna see võimalust kohalikel elanikel ettevõtte töövälisel ajal parkimiskohti kasutada, seega Lasnamäe elamualade parkimiskoormuse ja –mahu, millest suure enamuse moodustavad kohalike elanike sõiduvahendid, objektiivsemaks käsitlemiseks on erinevatele asutustele mõeldud enamjaolt kinnised parkimisalad antud uuringust välja jäätud. Samuti pole suurt rõhku pandud kaupluste, kultuuriasutuste ning meditsiiniasutuste parklatele, kuna uuring näitas, et parkimiskoha leidmisega tööajal ei olnud probleeme ning töövälisel ajal olid parkimisalad enamjaolt tühjad või leidsid väikest kasutust. Uuring tõestas, et inimesed eelistasid parkida oma sõidukid kas võimalikult lähedale oma paraadnauksele või siis viia auto juba kaugemale valvega parklasse või garaaži.

Tingituna eelkõige erinevat tüüpi alade eraldatusest on Lasnamäel osade piirkondade parkimiskontsentratsioon väga kõrge ja teistes kohtades peaaegu olematu.

2.2 PARKIMISKOHTADE ARV

Parkimiskohtade koguarvu Lasnamäe linnaosas on võimatu määrata, kuna vaid paaris kohas on parkimiskohad markeeritud. Enamjaolt aga on parkimiskohad aja jooksul välja kujunenud, põhimõttel, et kuhu vähegi maja ümber autosid parkida võimalik on, sinna moodustuvad ka parkimiskohad.

Parklastes on parkimiskohtade arv määratud kas markeeringu või kohtade nummerdamise teel. Uusehitisteümbruses on parkimisele rohkem tähelepanu pööratud, kohad on markeeritud, hoonete all on parkimismajad või on hoone esimene korrus ehitatud avatud parklaks. Samas on ka need hooned piiratud kinnistu piirilt aiaga, tagades majaelanikele mugava parkimise ning välistades „võõraid“ parkijaid. Vanemate korterelamute ehitamise ajal oli autostumise tase madalam ja maja ümbrusesse projekteeritud parkimiskohad rahuldasid parkimisvajaduse. Nüüd on parkivate autode arv mitmekordistunud ja parkimisalad laienenud haljasaladele, tee äärtesse, isegi laste mänguväljakutele.

Esialgsete parkimiskohtade arvu pole otstarbekas uurimuse aluseks võtta, kuna selle määramine ilma markeeringuteta alal pole kuigi täpne ning see esialgne parkimisala on mitmekordselt laienenud, lähtuti antud töö raames parkimiskohtade üldarvu leidmisel olukorrast, kus loeti ära

parkivate autode arv ning võimalikud vabad kohad, mida oli varasemalt parkimiskohana kasutatud. Selline lähenemine annab pildi tegelikult parkivate autode arvust ja parkimiskohtade vajadusest.

Parkimiskohtade arv on esitatud tabeli kujul (Tabel 1) Lasnamäe linnaosa elamualade lõikes

Tabel 1

Elamuala		Pindala, km^2	Kohti majade ümber	Kohti parklas	Kohti garaažis	Kohti kokku
1.	Sõjamäe	1,02	tööstusrajoon			
2.	Ülemiste	0,81	75	0	12	87
3.	Sikupilli	1,35	1182	724	483	2389
4.	Uuslinn	0,22	128	100	88	316
5.	Pae	0,58	1863	0	810	2673
6.	Kurepõllu	0,68	614	821	1185	2620
7.	Paevälja	1,14	reservmaa	490	0	490
8.	Laagna	1,36	3986	690	580	5256
9.	Loopealse	0,57	203	0	0	203
10.	Katleri	0,39	956	1250	50	2256
11.	Tondiraba	1,38	reservmaa	200	0	200
12.	Kuristiku	0,84	1582	2150	0	3732
13.	Priisle	1,84	1045	430	700	2175
14.	Mustakivi	1,16	2479	1005	1220	4704
15.	Seli	0,97	1836	400	0	2236

2.3 PARKIMISKOORMUSE MUUTMINE PÄEVA LÕIKES

Arvestades Lasnamäe linnaosa eripära oli otstarbeks viia läbi parkimisloendus tööajal (8:00-17:00) ja töövälisel ajal (18:00-7:00). Loendused viidi läbi tööpäevadel 11:00-15:00 ja öisel ajal 22:00-02:00. Ajaliselt toimusid loendused sügis-talvisel perioodil (novembris), mil enamik Lasnamäe elanikest on kodudes, sest suvehooajal ja pühadel on märgata selget parkimiskoormuse vähenemist. Parkimistulemuste analüüsil oli selgelt näha erinevust töö- ja töövälise aja vahel. Öisel ajal olid parkimiskohad elumajade ümber ja parklates hõivatud, päeval oli elumajade ümber piisavat parkimisruumi.

Asutuste, ettevõtete ja tööstusala hoonete ümbruses valitses vastupidine olukord. Öösel olid parkimisalad suletud ja tühjad, hommikul hakkasid parkimiskohad täituma, kuid parkimiskohtadest otsest puudust ei olnud ka päeval.

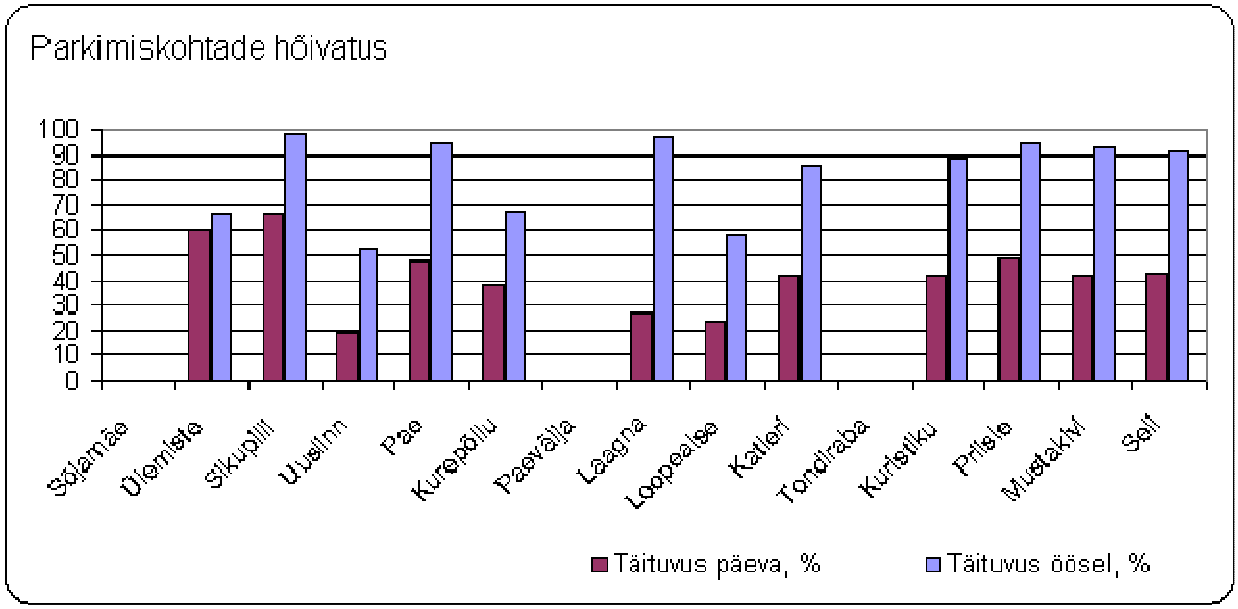
2.4 PARKIMISKOHTADE HÕIVATUS

Parkimiskoormuse uuringud näitasid, et parkimiskohad on suuremate kortermajade ümbruses õhtusel ja öisel ajal hõivatud täielikult ning parkimiseks on kasutatud ka majade ümber olevaid haljasalasid, laste mänguväljakuid ning sõiduteid, jättes kohati kahesuunalisele teele vabaks vaid ühe auto laiuse riba, väiksemate elamute ümber või reservalade naabruses on vabu kohti rohkem, kuid inimesed eelistavad parkida siiski oma elukoha vahetusse lähedusse.

Päevasel ajal, mil enamik inimestest on tööl, on vabasid parkimiskohti piisavalt.

Uuringu tulemused on esitatud graafikuna (Graafik 1):

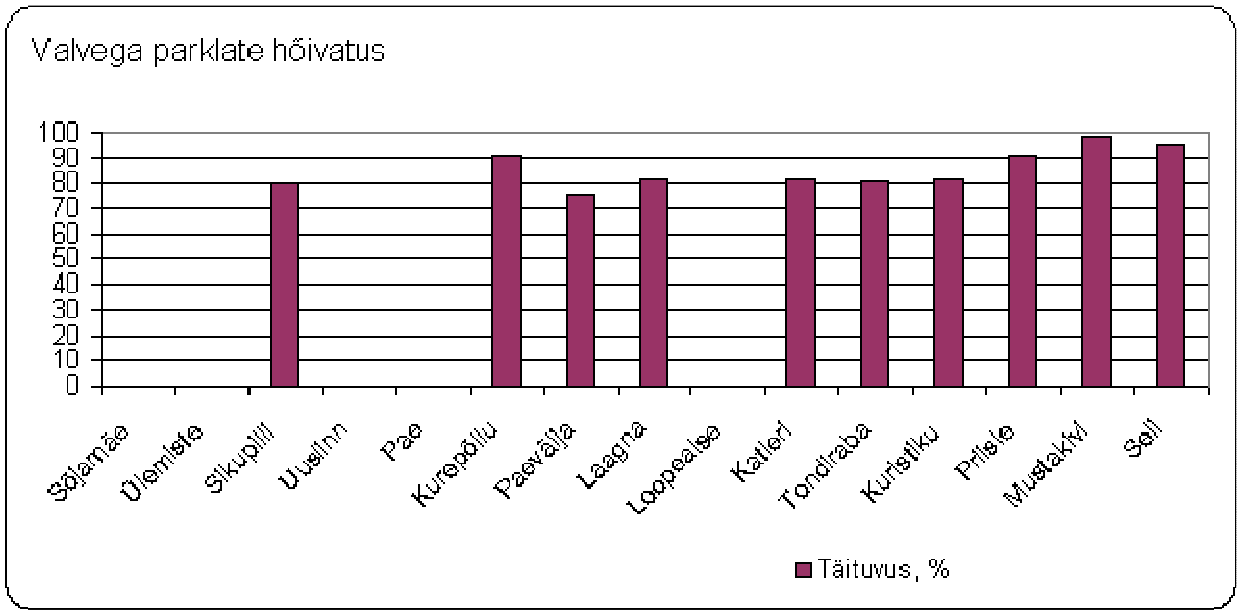
Graafik 1



Lasnamäel on 80-ndatel aastatel ehitatud suuri kahekorruselisi parkimishooneid maa-alustena ja -pealsetena. Kahjuks on jäänud pooleli mitme suure parkimishoone ehitamine. Autode varastamise või rikkumise tõenäosus valveta avaparklates on küllaltki suur. Seetõttu eelistavad keskmise või üle keskmise sissetulekuga kodanikud hoida oma autot tasulises valvega parklas, eriti kui see paikneb elukoha lähedal. Kui Tallinna linna kesklinna parkimismajas maksab kuupilet 600-1500 krooni, siis Lasnamäel paiknevas tasulises parklas 350-500 krooni. Lähitulevikus suureneb tasuliste parklate vajadus veelgi. Võimalik on parkimiskoht osta ka veoautodele, bussidele ja traktoritele, nende sõidukite kuutasud on suuremad.

Valvega parklate hõivatus on esitatud graafikuna (Graafik 2):

Graafik 2



2.5 OLEMASOLEVATE LASNAMÄE HOONEGARAAŽIDE MAHUTAVUS NING KASUTUS

Lasnamäe elamualadel on palju garaaže, maapealseid bokse, mitmekorruselisi garaažmaju nii maa all, kui ka maa peal. Uurimust läbi viies selgus, et garaažiboksid on väga populaarsed. Kuigi uurimuse käigus polnud võimalik garaaže seest poolt uurida, oli selge, et kõik garaažiboksid on kas müüdud või renditud, tühjana ei seisnud ükski hoone. Suuremate garaažide vahetusse lähedusse või peaukse kõrval olevatesse boksidesse oli ehitatud autoremonditöökodasid, autopesulaid ja autokauplusi.

Garaažmajade ja maa-alustegaraažide bokside arvu osas tuli piirduda vaid garaažiomanike või valvurite ütlustel, mis olid väga napisõnalised. Milleks garaažibokse tegelikkuses kasutatakse polnud võimalik välja selgitada. Maapealsed ühekorruselised ridaboksid olid valveta ja nende kasutatavust ja kasutusotstarvet saab vaid oletada. Siiski arvestades suurt parkimiskohtade nappust ja autode varguse- ja rüüstamise ohtu, võib oletada, et suur osa garaažidest on siiski kasutusel auto hoidmiseks.

Ülevaate garaažibokside arvust saab tabelist (Tabel 2):

Tabel 2

Elamuala	Aadress	Kohti
Sõjamäe	-	
Ülemiste	Pae tn 22a	12
Sikupilli	Pallasti tn 27a	20
	Pallasti tn 32	50
	Pallasti tn 36a	100
	Pallasti tn 37a	26
	Tuha tn 1	20
	Tuha tn 1a	40
	Tuha tn 1b	23
	Sikupilli tn 15	10
	Majaka tn 27 b	20
	Majaka tn 27 c	20
	Pae tn 11a	30
	Pae tn 13a	10
	Pae tn 13b	11
	Pae tn 15a	12
	Pae tn 15b	80
	Pae tn 15c	11
Uuslinn	Valge tn 10 a	22
	Valge tn 10 b	44
	Valge tn 10 c	22
Pae	Paekaare 1a	220
	Paekaare 1b	240
	Paekaare 1c	220
	Paekaare 74a	40
	Pae tn 56b	30
	Linnamäe tee 15b	40
	Linnamäe tee 44a	20
Kurepõllu	Laagna tee 7a-7f	1100
	Juhan Smuuli tee 48a	85
Paevälja	-	
Laagna	Paul Pinna tn 2a	30
	Miina Härma tn 10d	550
Loopealse	-	
Katleri	Paasiku tn 11	50
Tondiraba	-	
Kuristiku	-	
Priisle	Linnamäe tee 91	700
Mustakivi	Raadiku tn 9	320
	Kristjan Kärberi tn 18	900
Seli	-	
KOKKU		**5 128**

3 LIIKLUSKOORMUSE ANALÜÜS

3.1 LIIKLUSLOENDUSE METOODIKA

Liiklusloenduse läbiviimisel on aluseks võetud Tallinna Tehnikaülikooli Teedeinstituudi poolt 2002 aastal välja antud juhend: Liiklusloenduse metoodika koormussageduse määramiseks.

Liiklusloendus viidi läbi Lasnamäe linnaosa 17 ristmikul hommikusel tipptunnil kella kaheksast üheksani ja õhtusel tipptunnil kella viiest kuueni. Loenduse käigus loeti ristmiku kõikidel suundadel loenduslehe (Joonis 1) alusel 13 sõidukiliiki.

Sõidukiliikideks olid:

- sõiduautod
- pakiautod
- väikebussid (BV)
- keskmised bussid (BK)
- rasked bussid – 2 telge, üle 30 istekoha (BR2)
- rasked bussid – 3 telge, üle 30 istekoha (BR3)
- rasked bussid – 2 telge, üle 50 istekoha (BVR2)
- trammid
- väikesed veoautod (VV)
- keskmised veoautod (KV)
- rasked veoautod - 2 telge (VR2)
- rasked veoautod - 3 telge (VR3)
- autorongid

Joonis 1

LOENDUSLEHT

Loendaja:
Loenduspunkt:

Kuupäev:
Loenduse aeg:

Kella-aeg	Sõidu-rada	SÕIDU-AUTOD	PAKI-AUTOD	BUSSID					TROLLID	VEOAUTOD				AUTO-RONGID
				BV	BK	BR2	BR3	BVR2		VV	VK	VR2	VR3	
Siirdetegur		0,00	0,002	0,002	0,05	0,72	1,70	4,90		0,02	0,11	0,80	1,80	2,00
0:00--0:15	1													
	2													
	3													
	4													
	5													
	6													
	7													
	8													
	9													
	10													
	11													
	12													
0:15--0:30	1													
	2													
	3													
	4													
	5													
	6													
	7													
	8													
	9													
	10													
	11													
	12													

Loendused viidi läbi 2006. aasta jaanuari-veebruari tööpäevadel. Loenduspäevadeks olid valitud teisipäev, kolmapäev ja neljapäev, et säilitada andmete võrreldavus, kuna esmaspäeval on hommikune tipptund hilisem, kui muudel päevadel ning reedel õhtune tipptund varasem võrreldes teiste tööpäevadega.

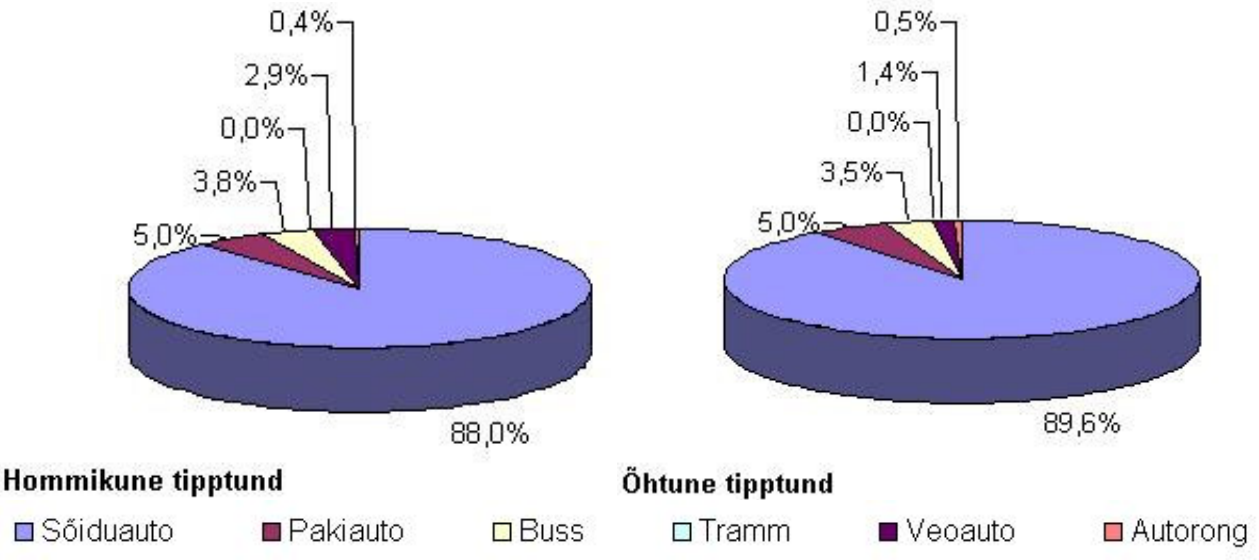
3.2 LIIKLUSKOOSSEIS

Analüüsides liikluskoosseisu Lasnamäe linnaosa ristmikel on selge ülekaal sõiduautoliiklusel. Nii hommikusel kui ka õhtusel tipptunnil on sõiduautode osakaal üldisest liiklusest 80 ja 90 protsendi vahel. Lasnamäe tänava - Majaka tänava ristmikul isegi üle 91%. Kõige väiksem sõiduautode protsent (76,2%) on Peterburi tee - Betooni tänava ristmikul. Eelnimetatud ristmikul on väga kõrge veoautode ja pakiautode osakaal, hommikusel tipptunnil isegi üle 9%. See on ka mõistetav, kuna Peterburi teelt Sõjamäe poole suunduvate teede äärde jääb Lasnamäe tööstusrajoon. Sellest tingituna on kõik kuus liiklusloendusesse kaasatud Peterburi tee ristmikku kõrge veoauto- ja pakiauto osakaaluga.

Ühistranspordist sõidavad Lasnamäel bussid ning osaliselt ka trammid. Ristmikel, mida läbib bussiliiklus, on busside osakaal 2 ja 4 protsendi vahel. Väga madal bussiprotsent on Lasnamäe tänava ja Majaka tänava ristmikul (hommikusel tipptunnil 0,8%). Kõige kõrgem busside osakaal aga Juhan Smuuli tee ja Laagna tee ristmikul – hommikul 7,3%. Juhan Smuuli tee ja Laagna tee ristmiku näol on tegemist Lasnamäe ühe suurema ristmikuga, mida läbib enamik Lasnamäe sisebussiliinidest.
Trammiliiklus kulgeb Lasnamäel piki Lasnamäe- ja Majaka tänavat ning Peterburi teed kuni Jüriöö pargini. Majaka tänaval sõidab tramm sõiduteel eraldi sõidurajal, mujal on trammitee muust liiklusest eraldatud. Trammiliinidest sõidavad Lasnamäel nr 2 Kopli – Ülemiste ja nr 4 Tondi – Ülemiste. Trammiliikluse intensiivsus oleneb sõiduplaanist.

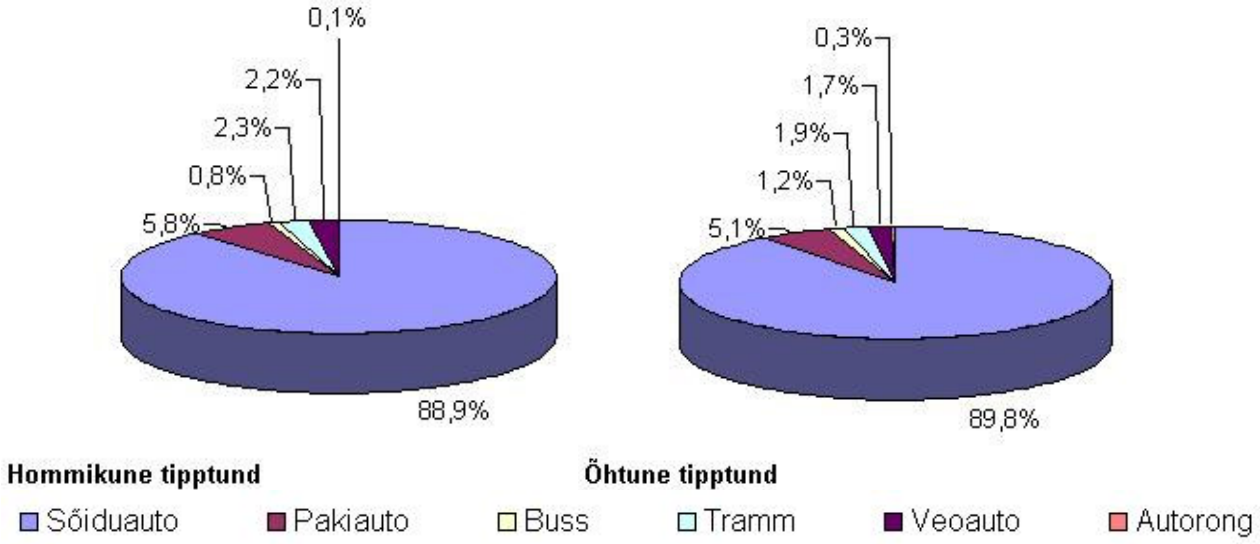
Detailsem liikluskoosseis on esitatud graafikutel – Graafik 3 kuni Graafik 19.

Graafik 3
Laagna tee - Juhan Smuuli tee (ristmik nr.: 1)



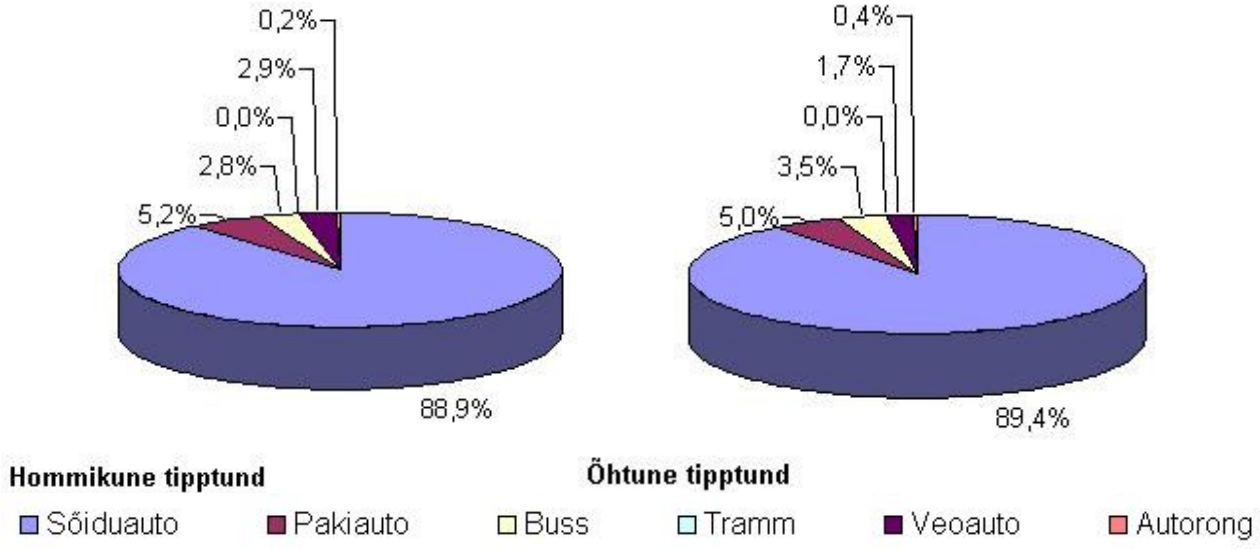
Graafik 4

Lasnamäe tänav - Majaka tänav (ristmik nr.: 2)



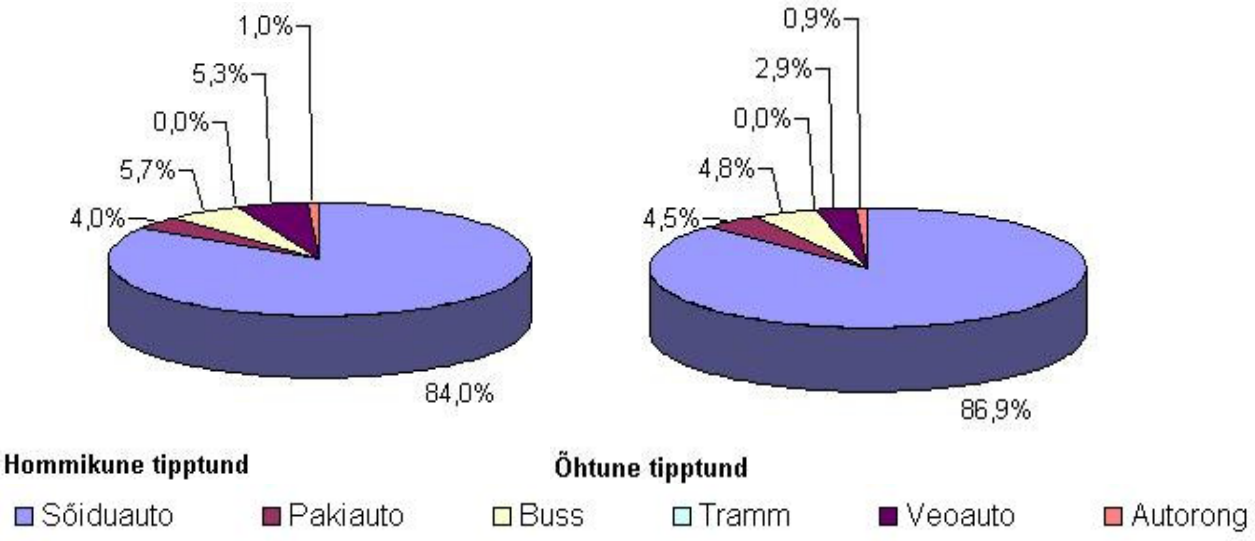
Graafik 5

Narva maantee - Mustakivi tee (ristmik nr.: 3)



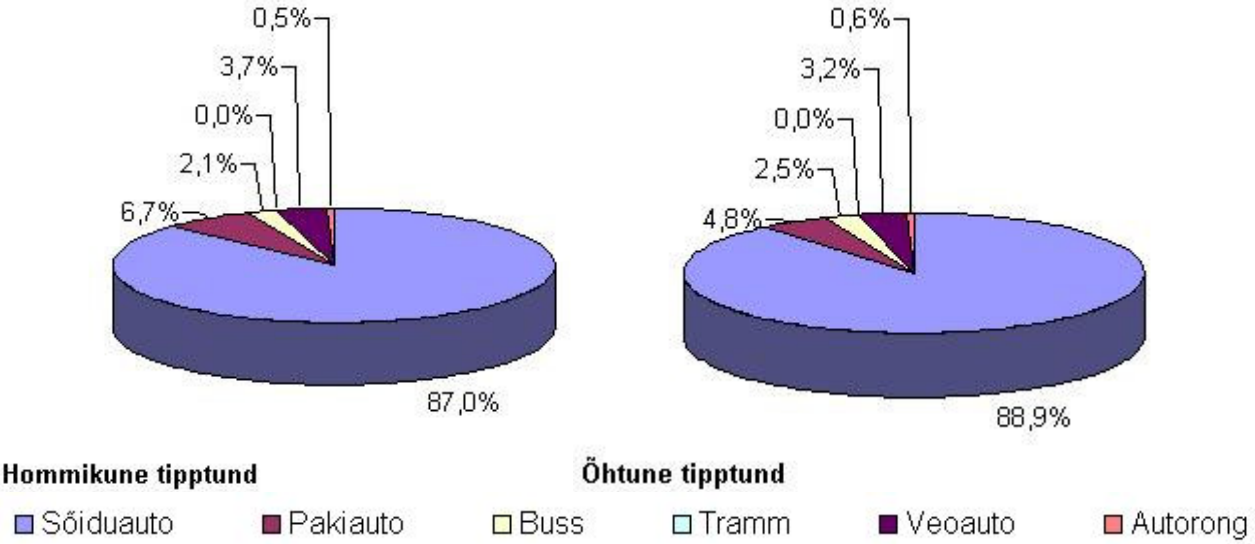
Graafik 6

Narva maantee - Juhan Smuuli tee (ristmik nr.: 4)

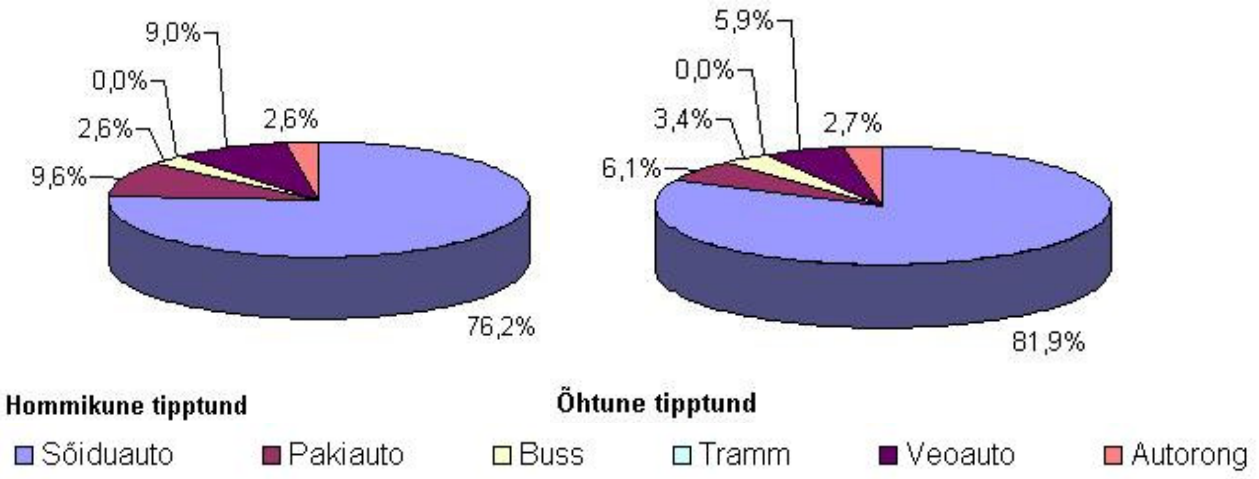


Graafik 7

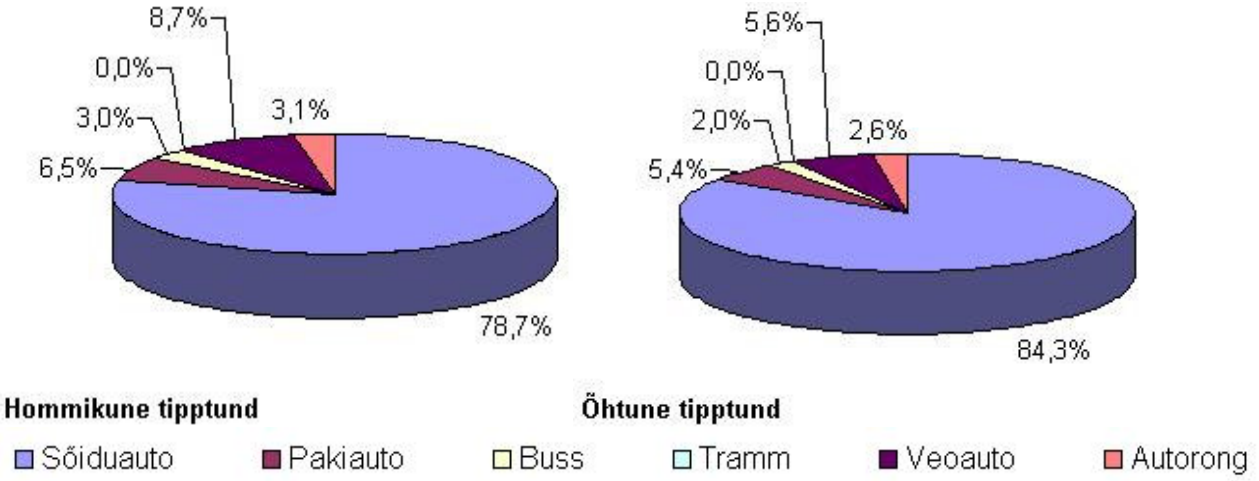
Narva maantee - Ussimäe tee (ristmik nr.: 5)



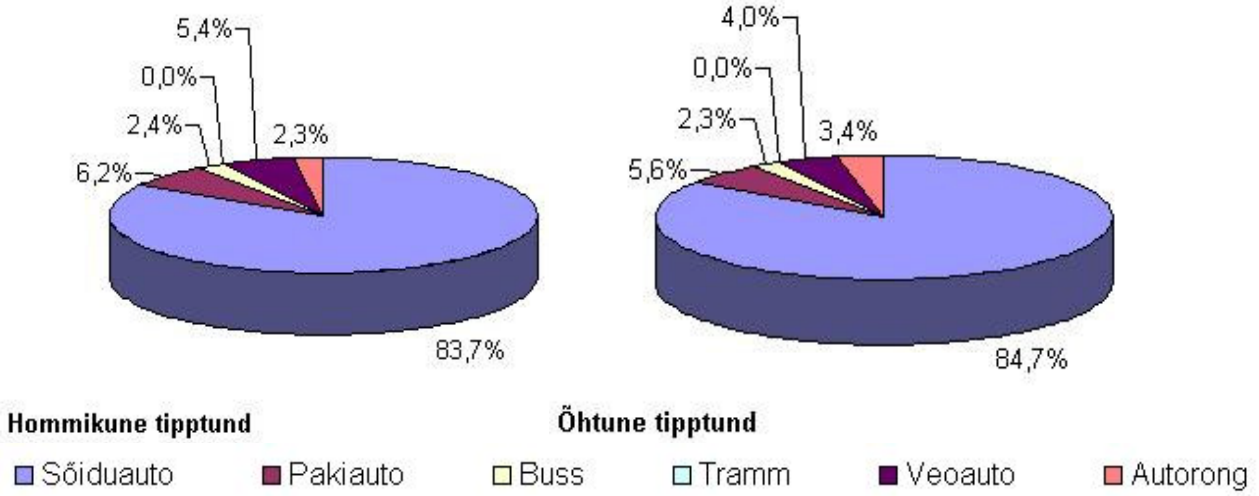
Graafik 8
Peterburi tee - Betooni tänav (ristmik nr.: 6)



Graafik 9
Peterburi tee - Kuuli tänav (ristmik nr.: 7)

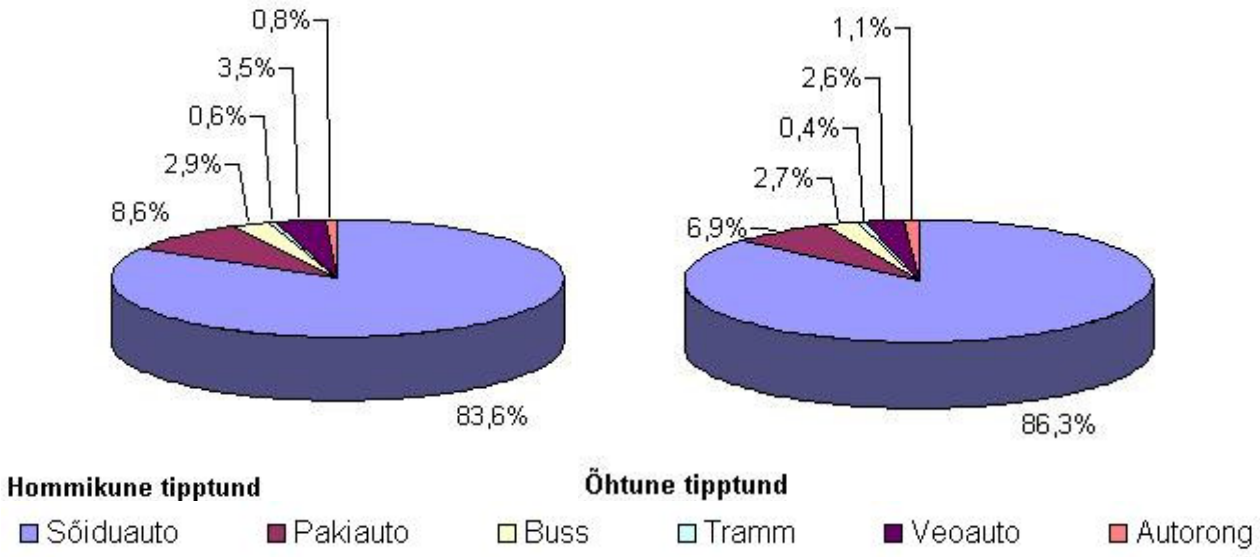


Graafik 10
Peterburi tee - Lagedi tee (ristmik nr.: 8)



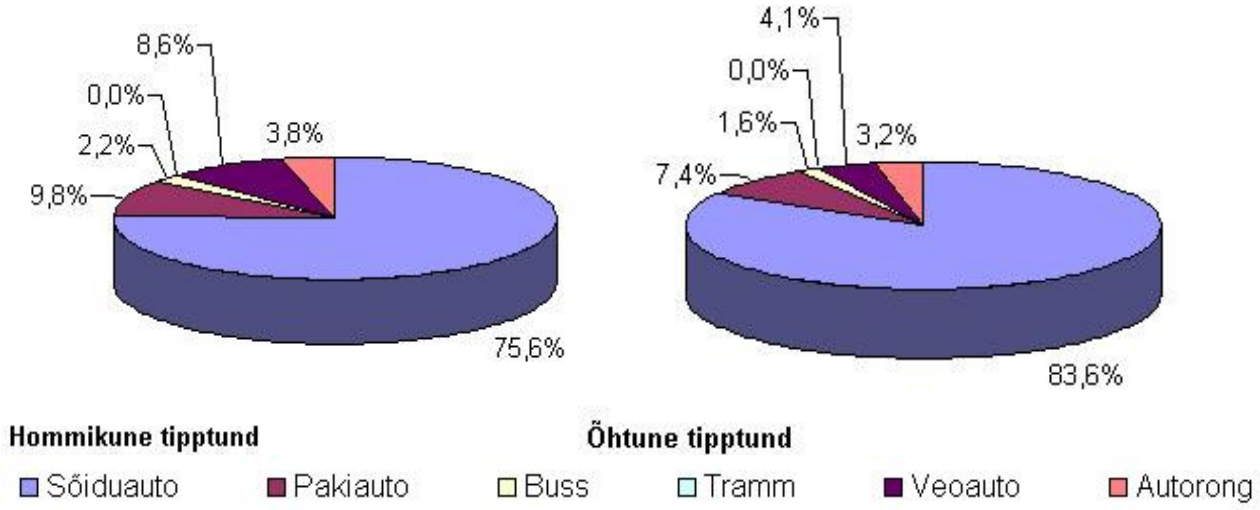
Graafik 11

Peterburi tee - Majaka tänav - Pae tänav (ristmik nr.: 9)

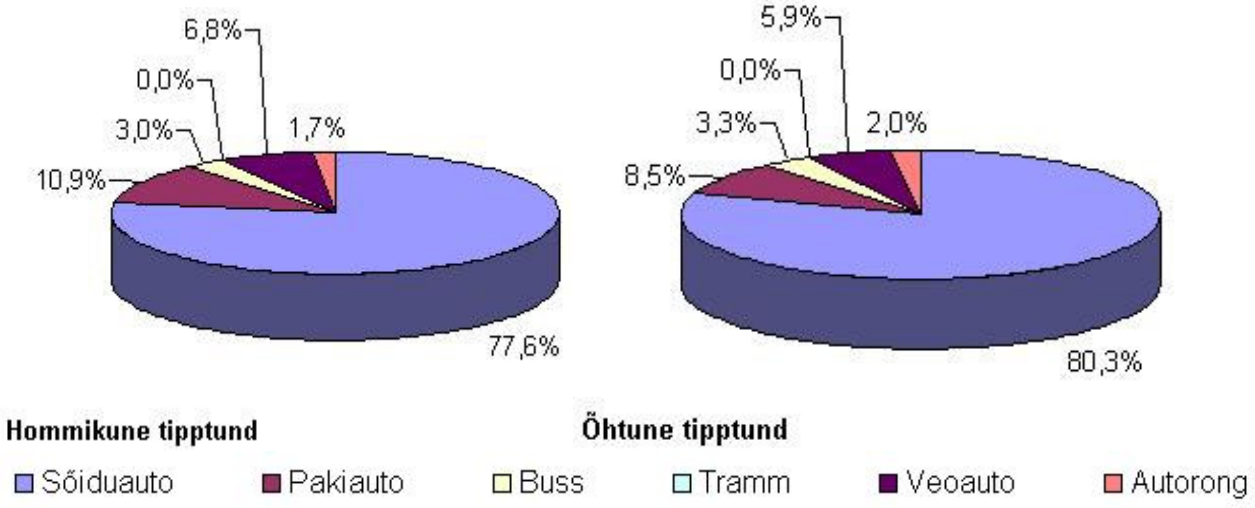


Graafik 12

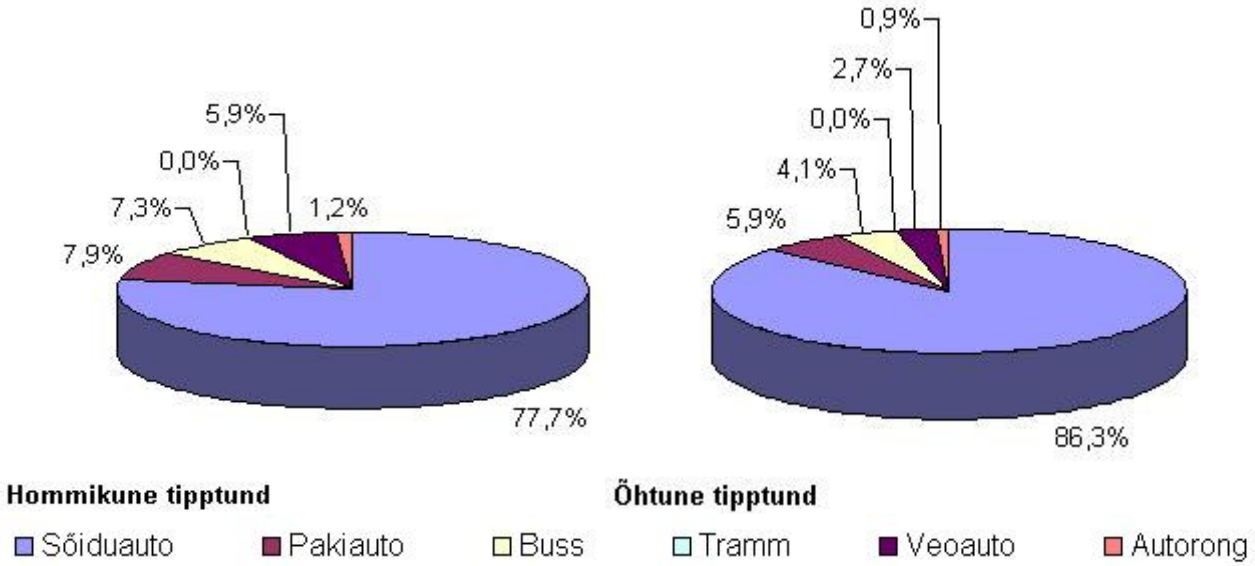
Peterburi tee - Mustakivi tee (ristmik nr.: 10)



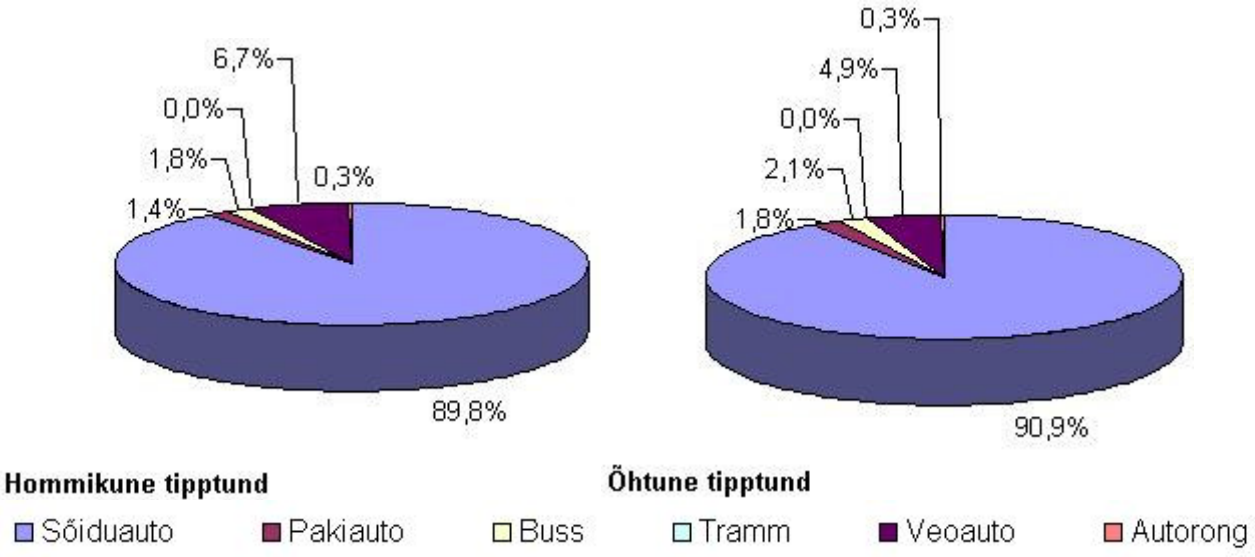
Graafik 13
Peterburi tee - Juhan Smuuli tee (ristmik nr.: 11)



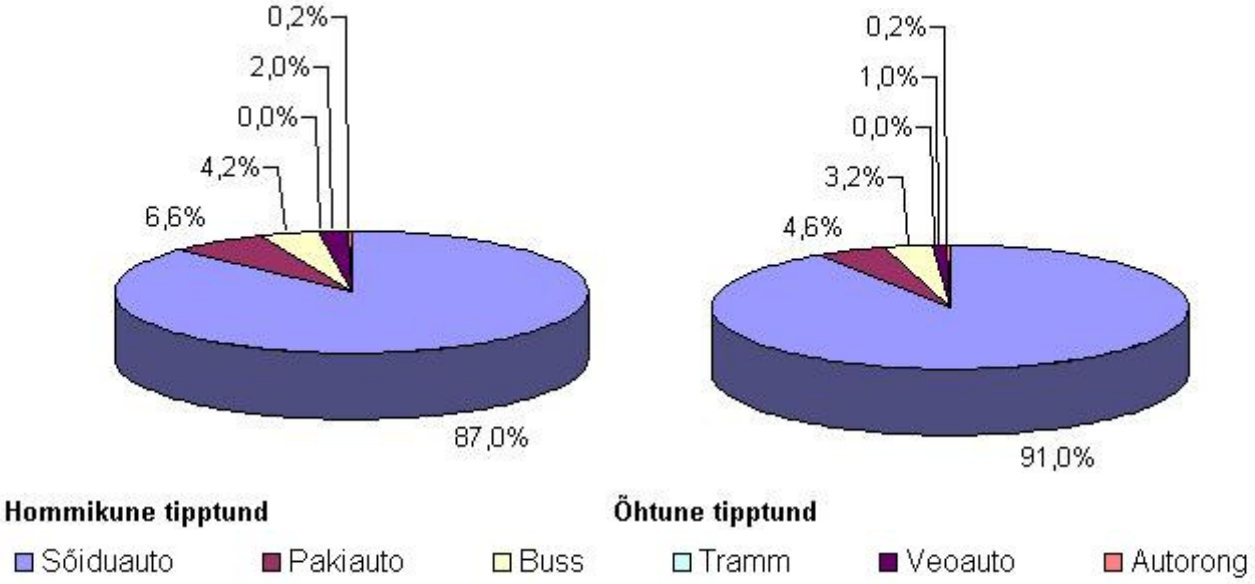
Graafik 14
Juhan Smuuli tee - Punane tänav (ristmik nr.: 12)



Graafik 15
Tartu maantee - Peterburi tee (ristmik nr.: 13)

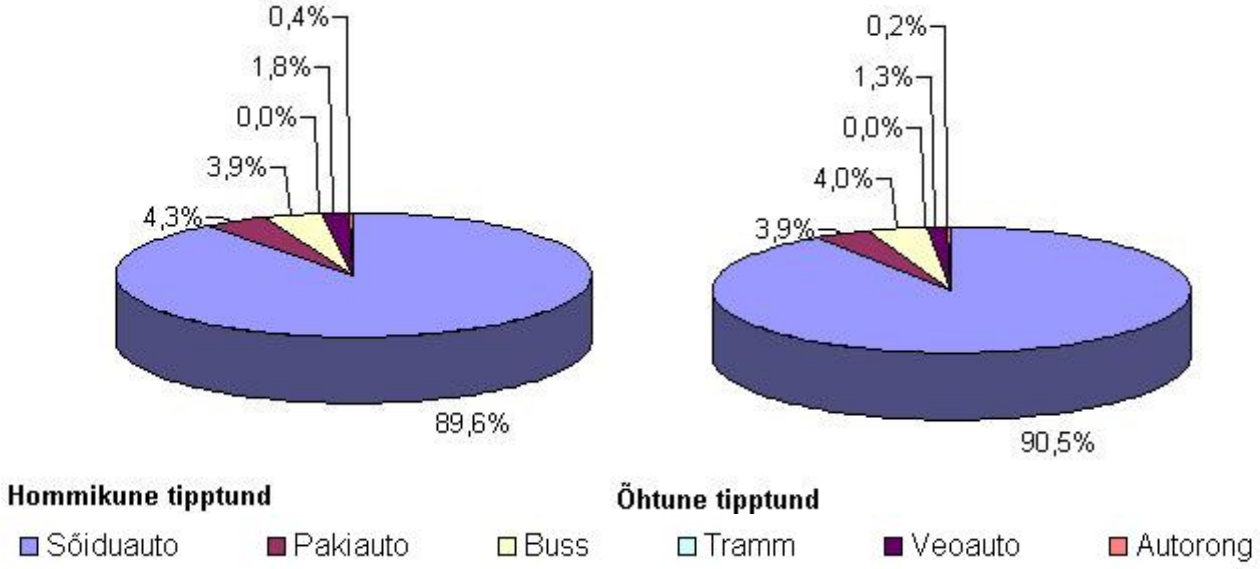


Graafik 16
Laagna tee - Mustakivi tee (ristmik nr.: 14)



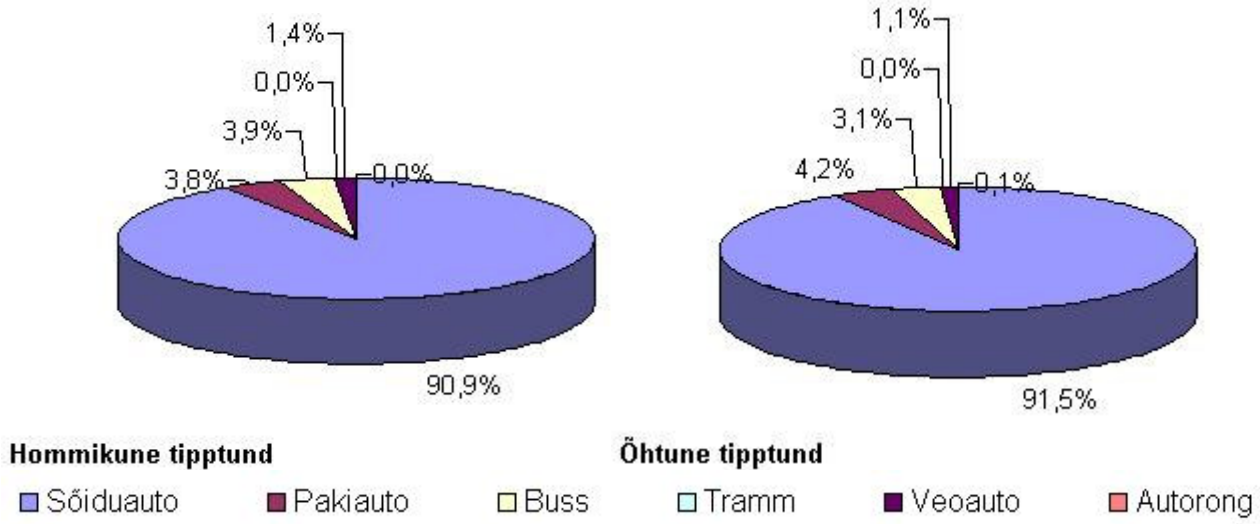
Graafik 17

Laagna tee - Varraku tänav (ristmik nr.: 15)

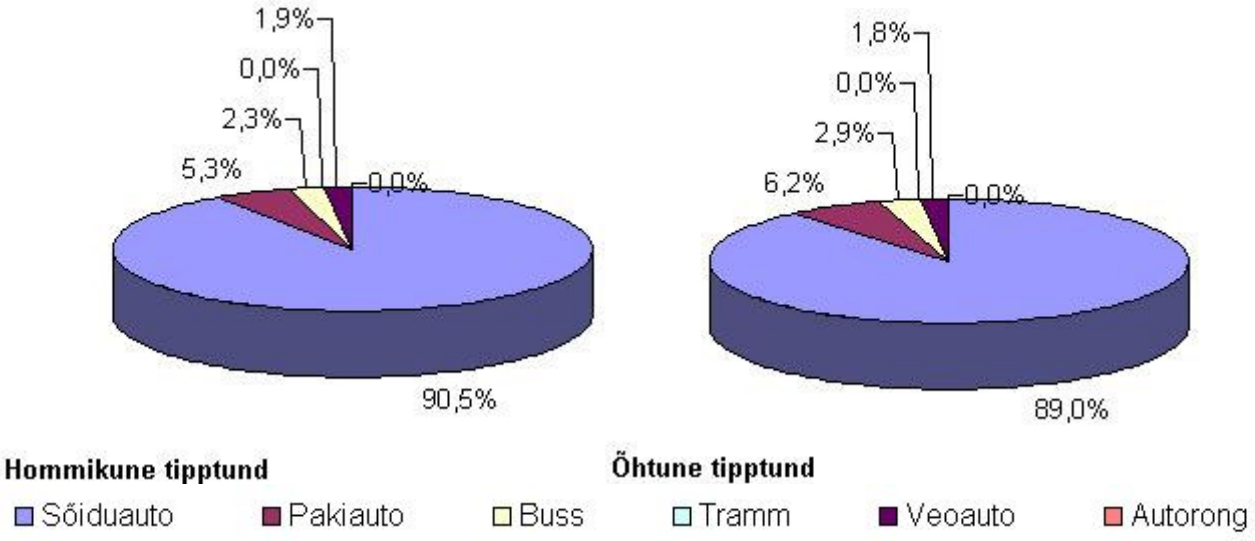


Graafik 18

Laagna tee - Võidujooksu tänav (ristmik nr.: 16)



Graafik 19
Tartu maantee - Lasnamäe tänav (ristmik nr.: 17)



3.3 TRANSIIT- JA KOHALIKU LIIKLUSE JAGUNEMINE

Transiit- ja kohaliku liikluse jagunemist Lasnamäe linnaosa territooriumil on täpselt hinnata väga raske, kuna autonumbrimärgi fikseerimise teel läbiviidavat transiitliikluseuuringut talvisel ajal teha pole võimalik ning teise transiitliikluse uuringuna tuntud sõiduki marsruudi määramist, mis hõlmaks kogu teeristlõiget läbivate sõidukite juhtide küsitlemist teekonna algus- ja lõpupunkti ning sõidu põhjuse osas, pole Eestis sellisel moel rakendatud. Antud uuring nõuaks politseijõudude kaasabi ning halvaks küsitluse ajaks kogu liikluse. Siiski annab läbiviidud liiklusloendus mõningase ülevaate transiit- ja kohalikuliikluse põhisuundadest.

Üldjoontes võib Lasnamäe linnaosas vaadelda kolme paralleelset trassi, mis kulgevad Tallinna kesklinnast läbi Lasnamäe linnapiirini ja vastupidi. Üheks kolmest trassist on Peterburi tee, mis ühendab Ülemiste liiklussõlme Tallinn - Narva maanteega. Analüüsides loendustulemusi võib öelda, et hommikusel tipptunnil läbib Peterburi maantee poolt tulles 47% sõidukitest selle lõigu. Õhtusel tipptunnil on transiit liikluseks 65% kogu sõidukite arvust. Vastupidises suunas – Ülemiste sõlmest läbi Lasnamäe linnapiiri poole kasutab eelmainitud lõiku transiidina hommikusel tipptunnil 62% ja õhtusel tipptunnil 63% liiklusest. Seega võiks öelda, et keskmine transiitliikluse osakaal Peterburi teel on 60%.

Teiseks trassiks on Narva maantee, mis kulgeb läbi Lasnamäe, ühendades Iru ja Kadriorgu. Hommikusel tipptunnil on antud lõigu transiidiprotsent 39% linna poole ja 37% linnast välja, õhtusel tipptunnil kasutab transiidina seda lõiku linna poole minnes 43% sõidukitest ja linnast välja sõites 28%. Seega küündib transiidiprotsent antud lõigul 40-ni.

Kahe eelpool mainitud trassi vahele jääb kolmas, mis läbib Lasnamäe linnaosa südant, selleks on Laagna tee ja Mustakivi tee, mis ühendavad Tallinn - Narva maantee ja Gonsiori tänava. Hommikusel tipptunnil on transiit liikluse osakaaluks linnast väljudes ja sisenedes 37%. Õhtusel ajal linna sisenedes17% väljudes aga 60%. Ka siin võib transiidi osakaaluks lugeda keskmiselt 40%.

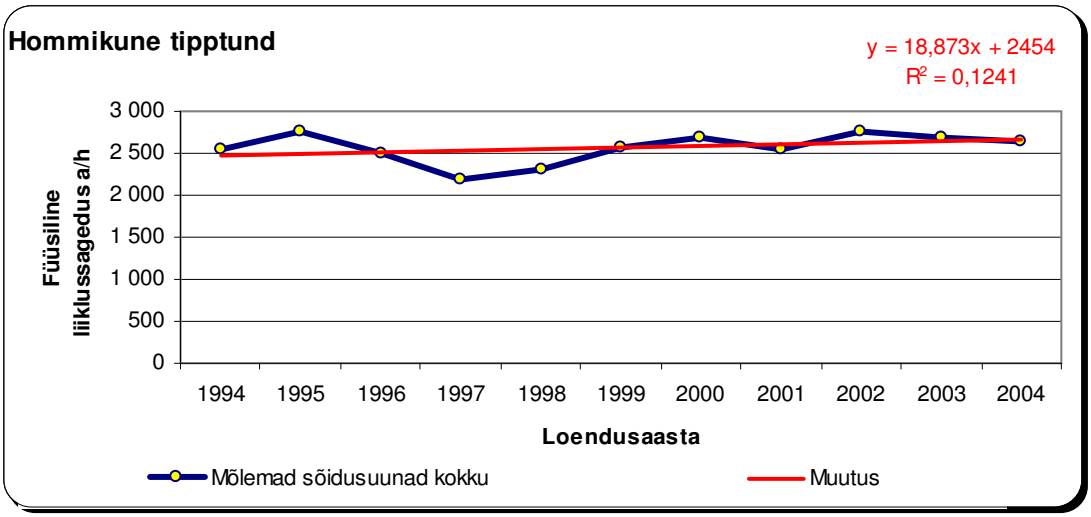
3.4 LIIKLUSSAGEDUSE MUUTUMINE

Tallinna Tehnikaülikooli Teedeinstituut on alates 1973 aastast läbi viinud liiklusuuringuid Tallinnas – Liiklusvoogude muutumine Tallinna linna ja selle kesklinna piiril. Liiklusloendust viidi läbi 33 loenduspunktis, millest 6 langevad Lasnamäe linnaosa territooriumile. Loendused viidi läbi septembris-oktoobris ainult tööpäevadel.

Antud uuringut aluseks võttes on võimalik analüüsida liiklussageduse muutumist Lasnamäe ja Kesklinna piirile jääval kolmel ristmikul. Hommikune tipptund on fikseeritud tööpäevadel kella kaheksast üheksani. Õhtune tipptund on varieerunud erinevatel aastatel, jäädes tööpäevadel kella kolme ja kuue vahele õhtul.

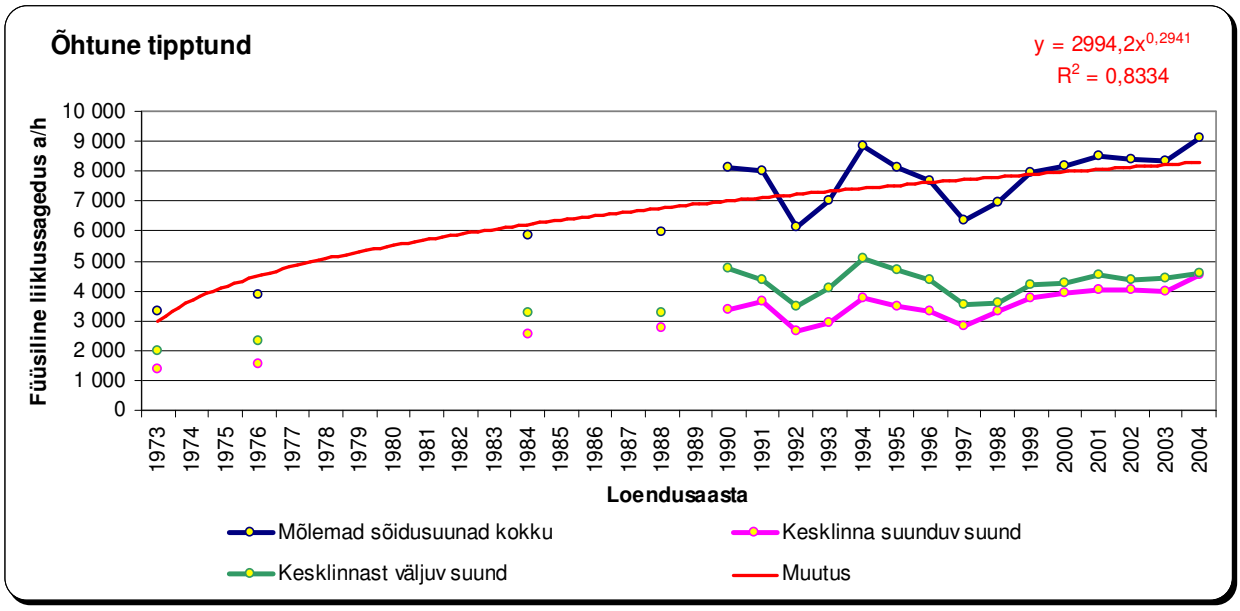
Tartu maantee - Peterburi tee ristmik
Hommikune tipptund (8:00-9:00) on vaatluse all olnud alates 1994 aastast ning on nende aastate vältel püsinud suhteliselt muutumatu liikluskoormusega (Graafik 20) jäädes 2000 ja 3000 auto vahele tunnis.

Graafik 20



Õhtust tipptundi (15:00-18:00) on loetud alates 1973 aastast. Igaaastased loendused on läbi viidud alates 1990 aastast. Graafikult (Graafik 21) on näha liiklussageduse pidevat kasvu. Siiski pikemas perspektiivis on liikluse kasutempo hakanud pidurduma jäädes 4000-5000 auto vahele tunnis kummaski sõidusuunas.

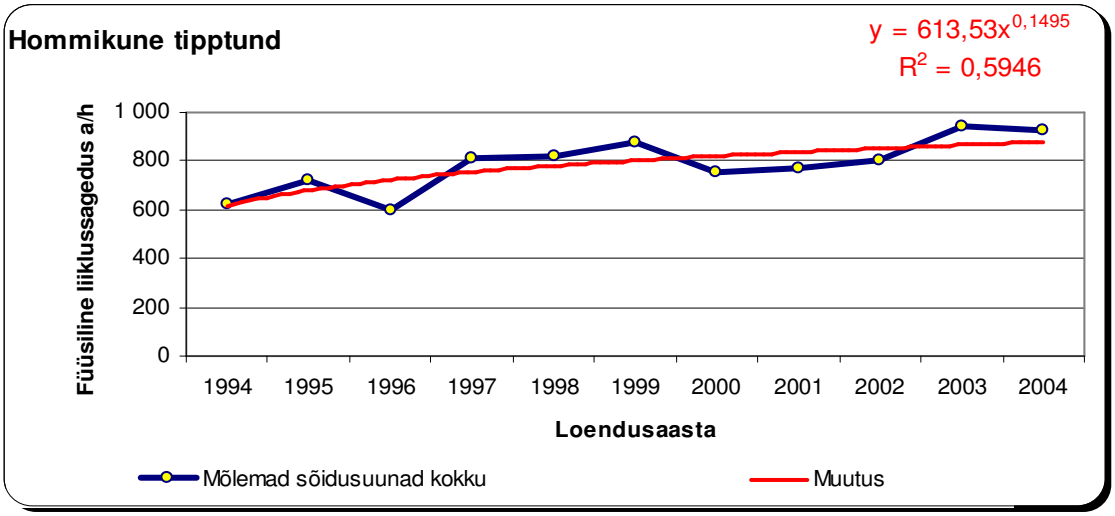
Graafik 21



Lasnamäe tänava - Majaka tänava ristmik

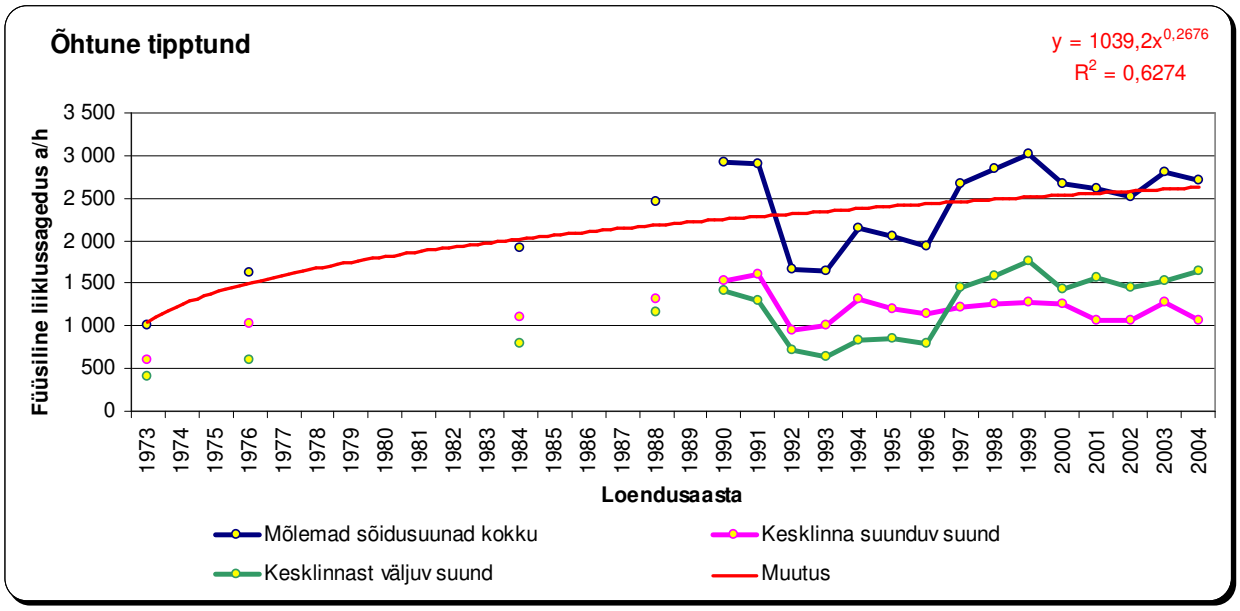
Liiklusintensiivsus on hommikusel tipptunnil üldiselt olnud tõusuteel, väljaarvatud 1996 ja 2000, mil võib täheldada langustendentsi (Graafik 22). Liikluskoormuse kasv on olnud suhteliselt stabiilne, kuid aeglustuv.

Graafik 22



Graafikult (Graafik 23) võib näha, et õhtuse tipptunni liikluskoormus Lasnamäe tänava ja Majaka tänava ristmikul on olnud hüppeliselt muutuv langedes 1992 aastal 2897-lt autolt 1669-le autole tunnis. Samuti on hüppelist liikluskoormuse muutust näha kesklinnast väljuval suunal, kus 1997 aastal tõuseb sõidukite arv 646 võrra võrreldes 1996 aastaga, mis muudab liiklussageduse sellel suunal suuremaks kui seda on kesklinna suunduval suunal. Liikluskoormus on stabiliseerumas. Tõenäoliselt on ristmiku läbilaskvus saavutamas oma ülemise piiri.

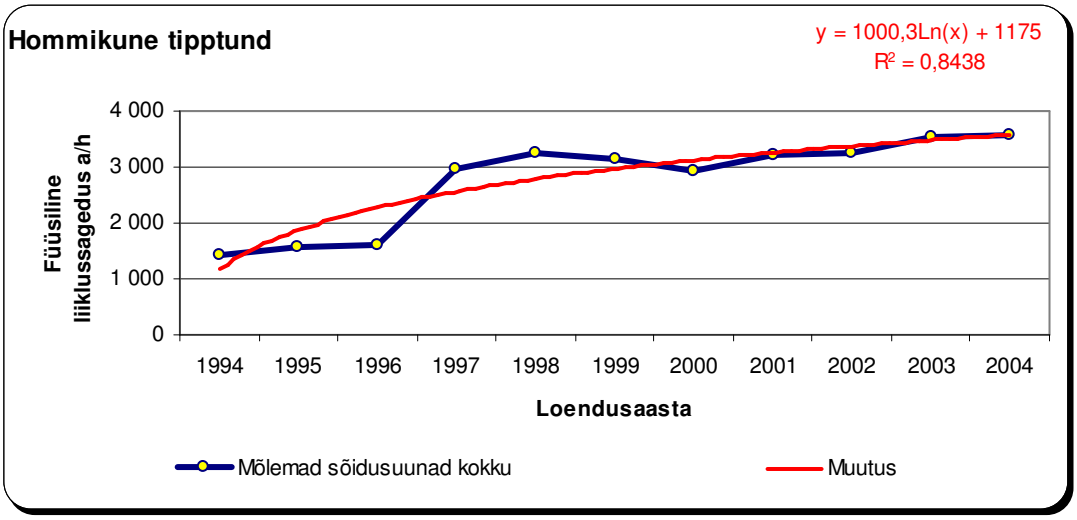
Graafik 23



Laagna tee

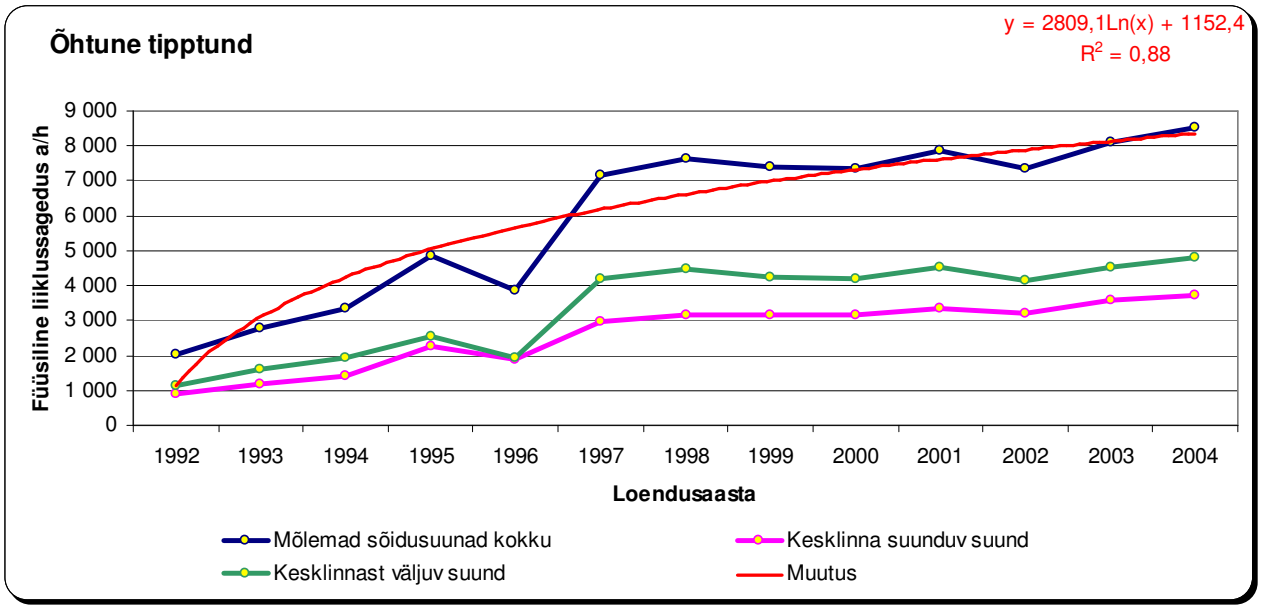
Laagna teel läbi viidud liiklusloendused näitavad alates 2000 aastast pidevat liikluskoormuse kasvu (Graafik 24). Kasvutempo on aeglustumas, jäädes 3500 ja 4000 auto vahele tunnis.

Graafik 24



Õhtuse tipptunni graafik (Graafik 25) iseloomustab liikluskoormuse muutust alates 1992 aastast. Liikluskoormus on peale 1996 aasta hüppelist langust ning 1997 aasta järsku tõusu olnud suhteliselt stabiilne, jäädes linnast väljuval suunal 4000 ja 5000 auto vahele tunnis ning linna siseneval suunal 3000 ja 4000 auto vahele.

Graafik 25

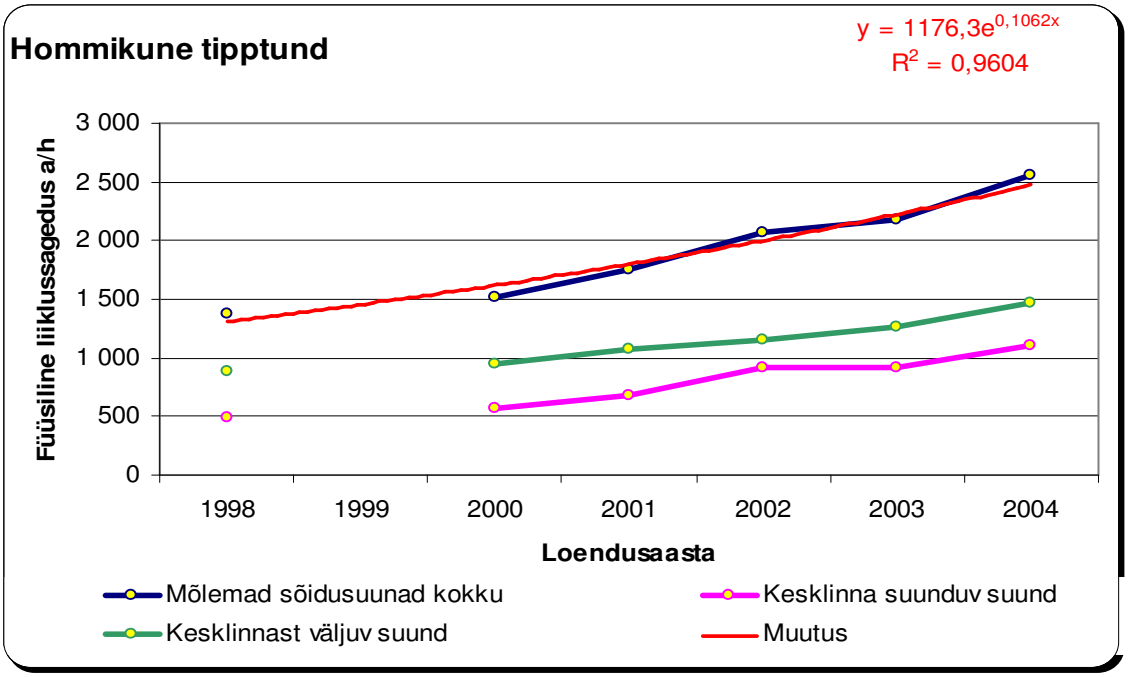


Kaks Tallinna Tehnikaülikooli Teedeinstituuti poolt loendatud ristmikku asuvad Tallinna linna piiri lähedal, olles ühtlasi ka Lasnamäe linnaosa piiril. Liiklusloendused viidi läbi septembris-oktoobris ainult tööpäevadel ning hommikuse tipptunni ajal 7:00-9:00 ja õhtuse tipptunni vältel 16:00-18:00.

Narva maantee

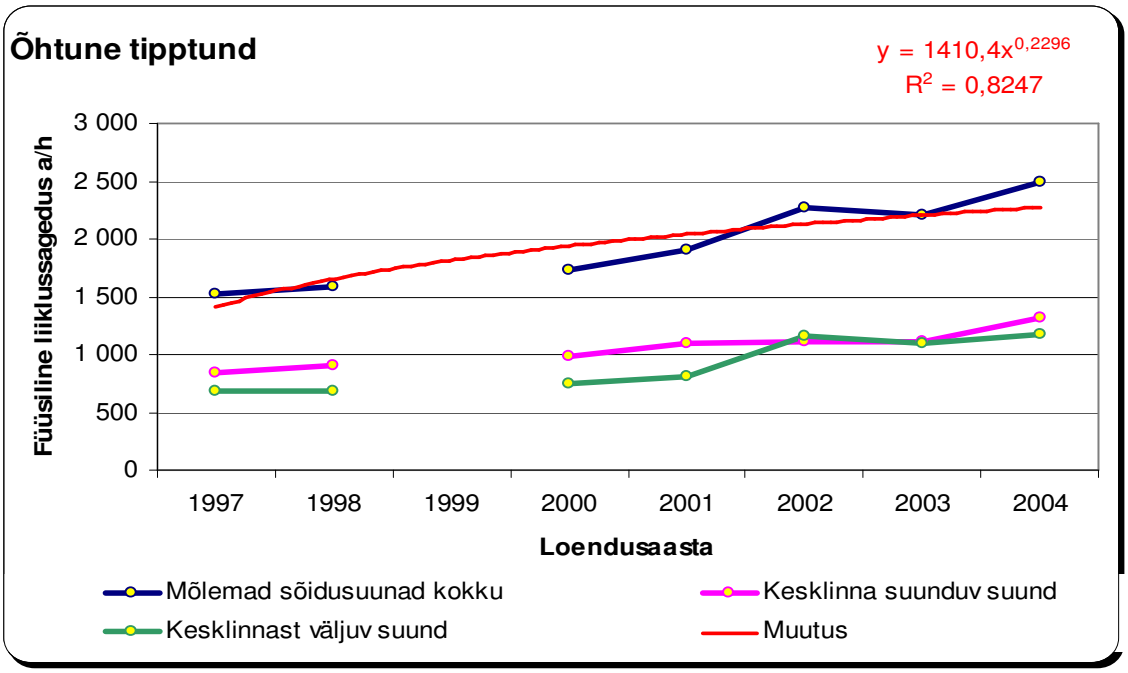
Liikluskoormuse graafik (Graafik 26) näitab liikluse pidevat kasvu alates 2000 aastast, samas ei saa kasv jätkuda lõputult, liikluse suurenedes teeristlõike läbilaskvus väheneb. Lähiaastatel on oodata liiklussageduse kasvu aeglustumist.

Graafik 26



Ka õhtuse tipptunni liiklus on alates 2000 aastast olnud tõusuteel. Siiski on linnast väljuval suunal täheldada liiklusintensiivsuse kasvu aeglustumist (Graafik 27)

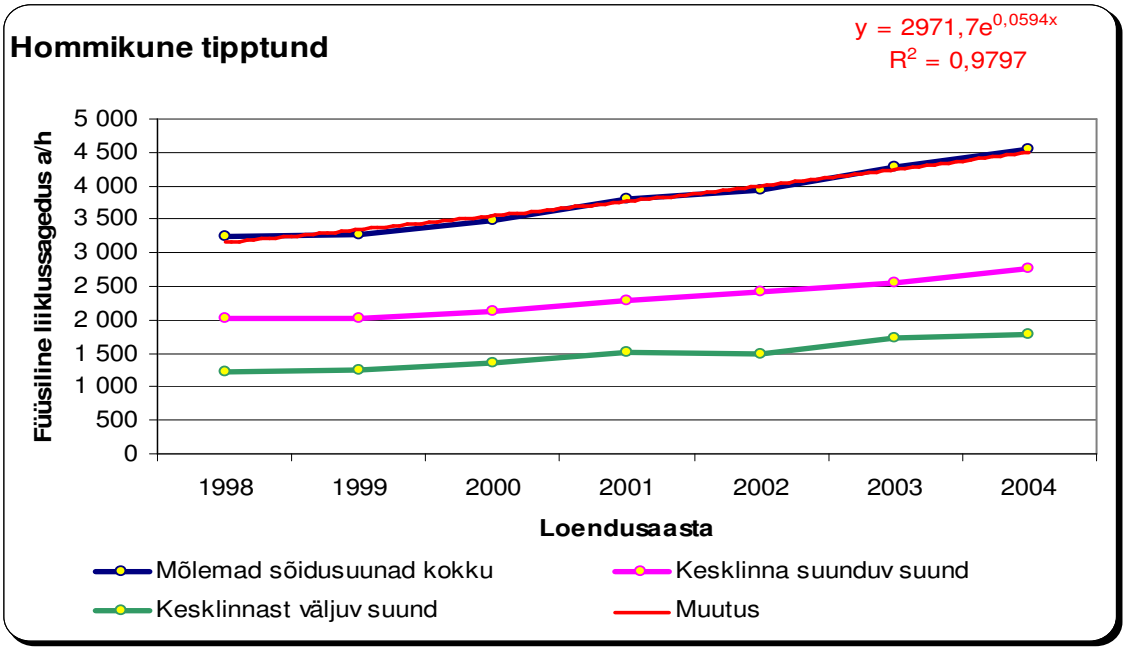
Graafik 27



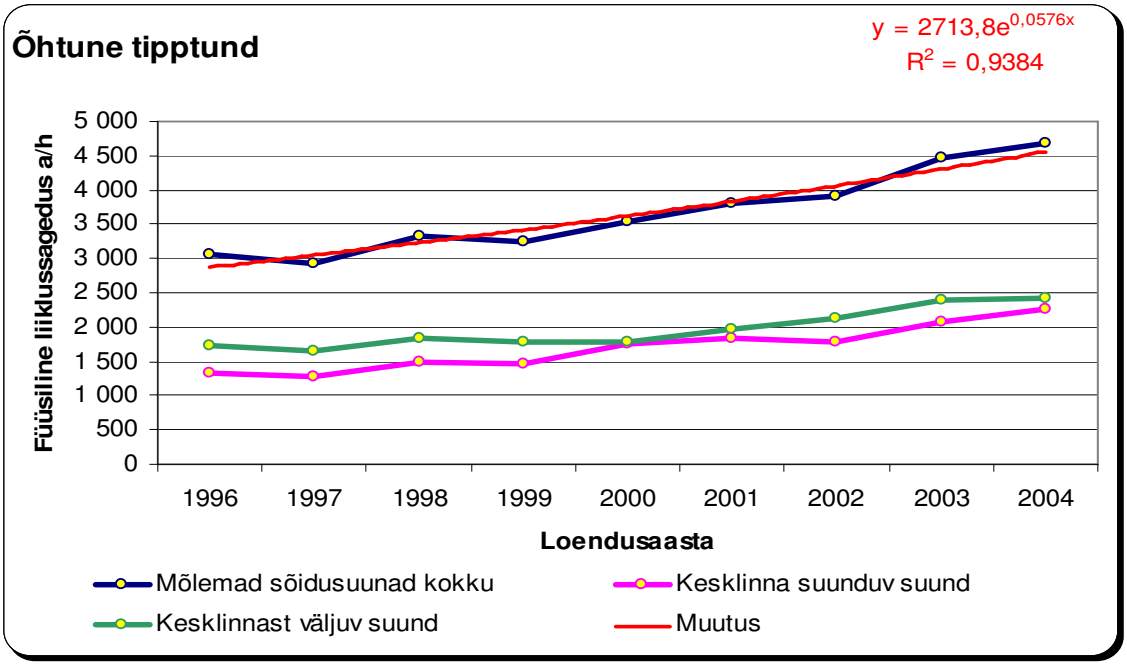
Peterburi tee

Liiklussageduse aeglane, kuid pidev kasv näitab, et teel ei ole veel läbilaskvuse potentsiaal ammendunud. Liikluskoormus Peterburi teel nii hommikusel (Graafik 28) kui ka õhtusel (Graafik 29) tipptunnil võib veel kasvada, enne kui tee läbilaskvusvõime jõuab kriitilise piirini, millest alates sõidukite liikumiskiirused hakkavad vähenema ja liiklussageduse kasvutempo pidurdub.

Graafik 28



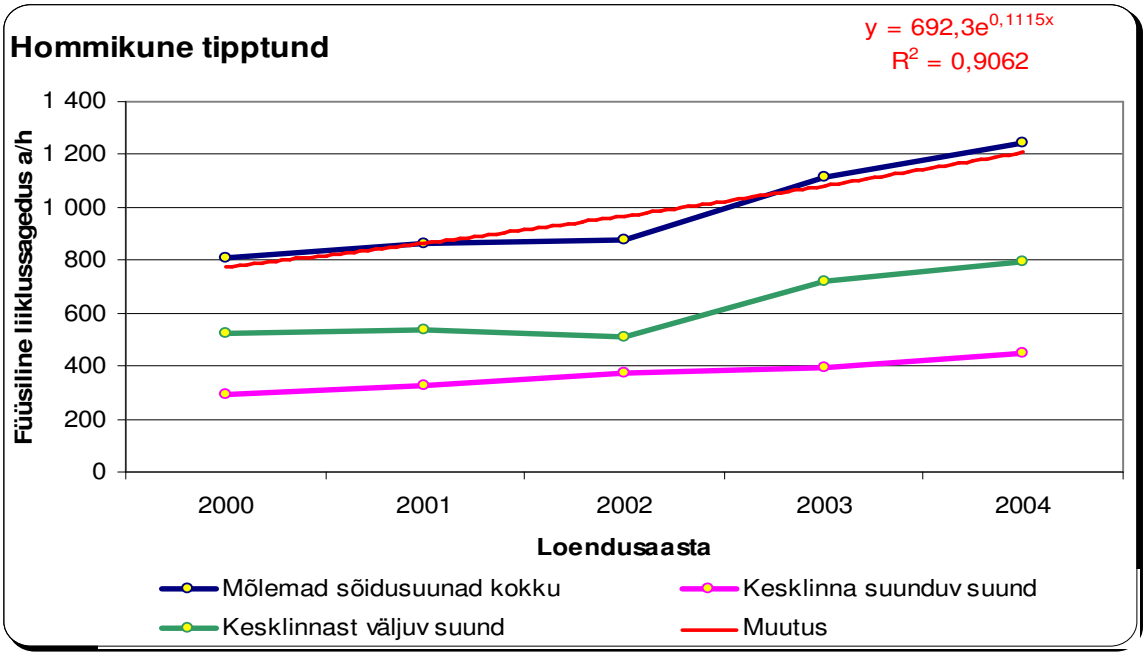
Graafik 29



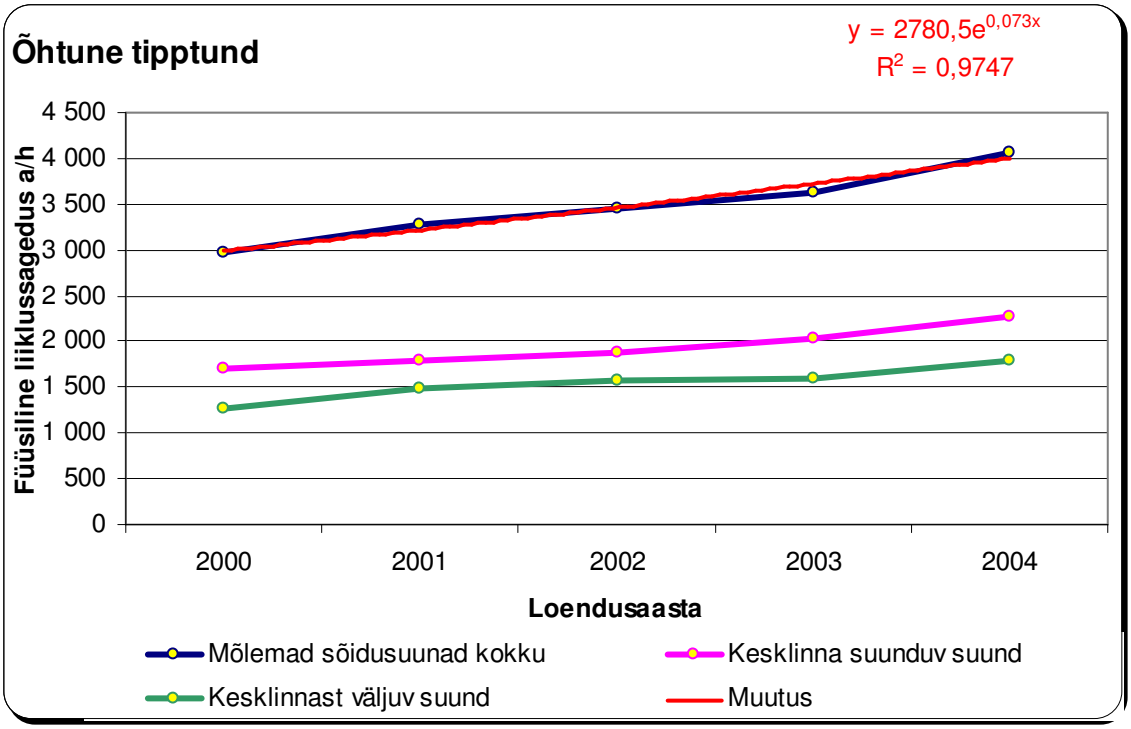
Üks Liiklusvoogude muutumine Tallinna linna ja selle kesklinna piiril uuringusse kaasatud liiklusloenduspunkt asub Lasnamäe linna territooriumi keskosas - Juhan Smuuli tee ja Punase tänava ristmikul. Liiklusloendust viidi läbi septembris-oktoobris ainult tööpäevadel hommikul 8:00-9:00 ja õhtul 15:00-18:00.

Ka antud ristmiku puhul on selgelt näha liiklussageduse kasvutendentsi. Antud ristmiku sõidusuundade liikluskoormust analüüsides on näha, et hommikusel tipptunnil (Graafik 30) tullakse kesklinna poolt ning õhtul (Graafik 31) suundutakse kesklinna poole. Samas torkab silma, et õhtune liiklus on hommikusega võrreldes mitmeid kordi intensiivsem ja ka õhtuse liikluse juures on veel liikluskoormusel kasvupotentsiaali.

Graafik 30



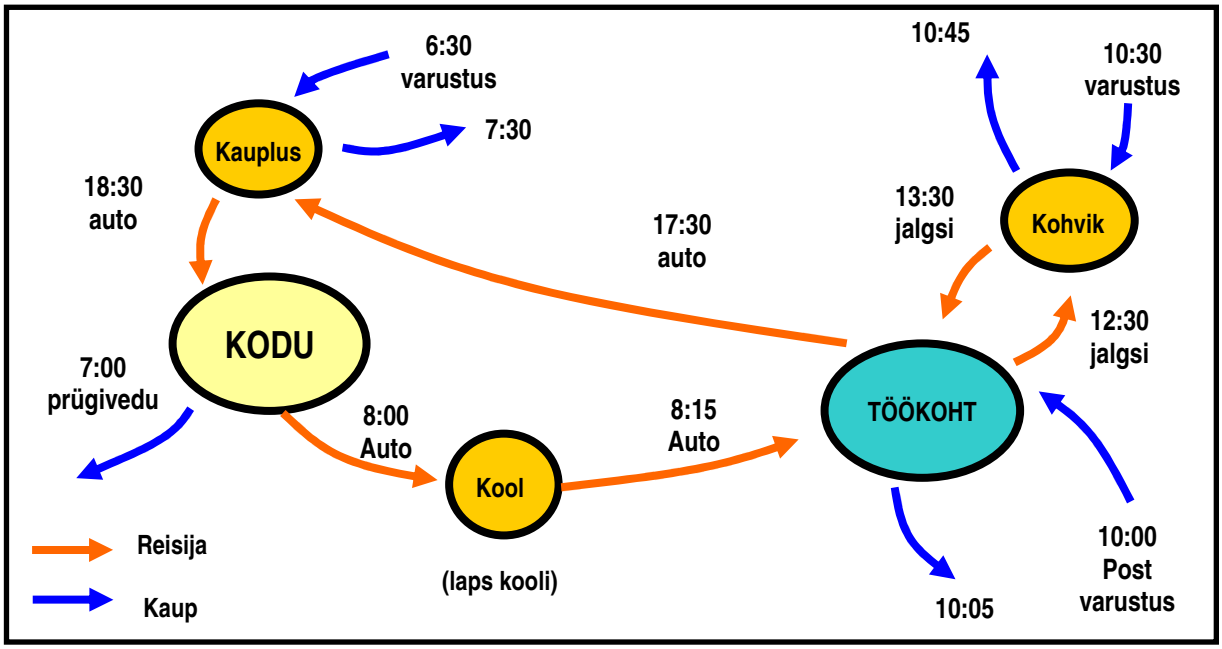
Graafik 31



4 UUSEHITISTE LIIKLUSMÕJU ANALÜÜS

Liiklusmõju oleneb eelkõige sellest, millisel eesmärgil, millise transpordiliigiga, millisel ajal ja millise sagedusega liikumisi teostatakse. Elanike tüüpilise liikumiste keti näide on esitatud alljärgneval joonisel:

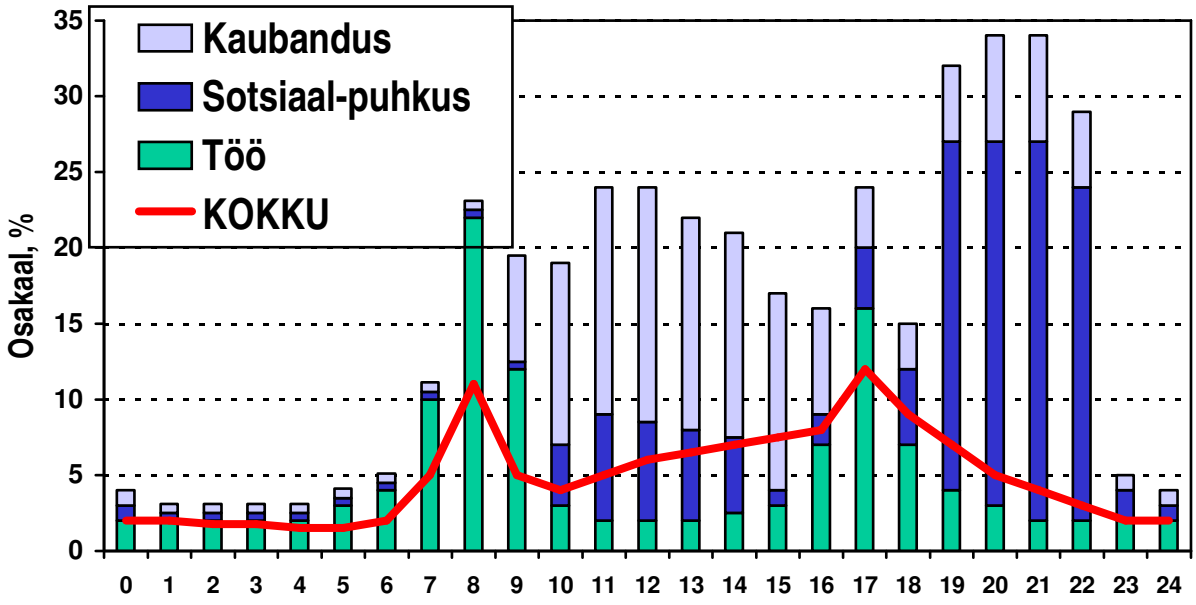
Joonis 2. Tüüpiline liikumiste kett tööpäeval.



Selliste liikumiste kompleksi tulemusena kujuneb ka ühe või teise piirkonna summaarne transpordikoormus, sealhulgas ka parkimiskoormus, mille juures erinevate liikumise eesmärkide osakaalud vahelduvad olulisel määral päeva lõikes.

Neid eesmärke arvestades on võimalik hinnata ka ehitiste võimalikku liiklusmõju, kusjuures arvestama peab nii elanike, töötajate kui ka külastajate koormusega. Samal põhimõttel kujuneb ka parkimiskoormus.

Graafik 32. Liikluskoormuse jagunemine eesmärgiti ööpäeva lõikes.



Ehitiste ja rajatiste liiklusmõju hindamisel tuleb arvestada eelkõige nende ehitiste funktsiooni, mille tulemusena avaldab ehitis liiklusmõju ümbritsevale tänavavõrgule mitmel moel:

- nõudes ligipääsu ja väljapääsu
- vajades parkimisruumi
- koormates tänavavõrku

Probleem muutub teravaks kui ehitise või rajatise liiklust genereeriv mõju kattub erinevate funktsioonidega.

Seega on kõige suuremat liiklusmõju omavateks ehitisteks ja rajatisteks eelkõige need, mis on seotud suure töökohtade arvuga ja samas ka potentsiaalselt suure klientide arvuga. Eriti kriitiline on olukord siis, kui need kaks koormust langevad kokku. Seniste parkimisuuringute põhjal reeglina jaguneb parkimise kestvus kolme suurusjärku, kus domineerivad järgmised suurused:

- pikaajaline parkimine kestvusega 8 tundi ja enam. Parkiv auto hõlmab parkimiskoha praktiliselt terveks aktiivse parkimisnõudlusega perioodiks. Reeglina on tegemist autoga tööl käivate või siis läheduses elavate inimestega.
- keskmise pikkusega parkimine 2...3 tundi. Reeglina on tegemist asutuste külastajatega.
- lühiajaline parkimine. Kestvus tavaliselt ca 15 minutit. Reeglina on tegemist asutuste lühiajalise külastamisega.

Peamiseks probleemiks Lasnamäel ongi elanike parkimine. Uuemat hoonete puhul on parkimiskohtade arv määratud ning detailplaneeringus ka ette nähtud. Märgata on probleemi just vanemate elamute puhul.

Tabel 3. Alaline elanikkond ja asustustihedus, 01.01.2005

	Rahvaarv	Asustustihedus 1km² kohta
Haabersti	38 267	1 738
Kesklinn	45 652	1 497
Kristiine	29 908	3 782
Lasnamäe	**114 440**	**4 170**
Mustamäe	65 837	8 123
Nõmme	39 102	1 344
Pirita	11 299	613
Põhja-Tallinn	56 977	3 782
Kokku	***401 502***	***2 524***

Ka tabelist on näha, et Lasnamäe asustustihedus on väga suur, seega vajadus parklate järele samuti. Kuni kella 19:00 on võimalik leida koht majaümbruses parkimiseks, kuid hiljem juba võimatu. See tekitabki olukorra, kus autod asetsevad haljasaladel ja kõnniteedel, osad tekitavad isegi liiklusohtlikke situatsioone. Juurde peaks ehitama parkimismaju, mille hind parkija jaoks oleks küllalt madal. Seejuures on oluline, et parklad asuksid elanikele küllalt lähedal.

Endiselt tuleb nõuda asutustelt ja ettevõtetelt normidejärgsete parkimiskohtade rajamaist oma krundile või ehitise mahtu ning seda jälgida detailplaneeringute kehtestamisel.

Teist liiki parkimine on see, mille korraldamine on liiklus- ja parkimiskorralduse peamiseks ülesandeks. Kuna parkimise kestvust on võimalik mõjutada administratiivsete meetmetega (maksimaalse lubatud parkimiskestvuse piiramine), siis saab ühe võimaliku parkimiskoha käivet paremini ära kasutada, võimaldades tööpäeva lõikes ühel parkimiskohal parkida paljudel sõidukitel. See on võimalik suuremate ärihoonete (kaubanduskeskuste, büroode) ümber.

Kolmandat liiki parkimise peamiseks probleemiks on sobivaima parkimiskoha leidmise soov, mille tulemusena lühikest parkimist teostavad inimesed soovivad leida parkimiskoha võimalikult oma soovitud sihtkoha läheduses. Kui selleks aga võimalust ei leita, kiputakse tihtipeale parkimise reegleid eirama ja parkima auto küll lühiajaliselt aga siiski selleks mitte ette nähtud kohtadesse. Selle probleemi peamiseks lahenduseks on parkimiskontrolli tõhustamine, eelkõige aga parkimise korraldamine, mille tulemusena ei ole võimalik parkida selleks mitte ette nähtud kohtades (näiteks kõnniteedel või haljasaladel).

Teist ja kolmandat liiki parkimine ei oma Lasnamäel kuigi laialdast osakaalu, kuna peamised büroohooned asuvad enamasti Kesklinnas. Külla aga võib tähele panna olukorra muutust, seda eriti Laagna ja Mustakivi kandis, kuhu kerkivad judo- ja vabaajakeskus, kaubandus-, tootmis- ning büroohooned. Need avaldavad liiklusele kahtlemata mõju, kuid parkimise seisukohalt pole veel teravat probleemi, sest lähiümbruses on elumajade ees päevasel ajal piisavalt vabu parkimiskohti ning objektide detailplaneeringus on pööratud tähelepanu ka parkimiskoormusele.

5 PERSPEKTIIVSE LIIKLUS- JA PARKIMISOLUKORRA PROGNOOS

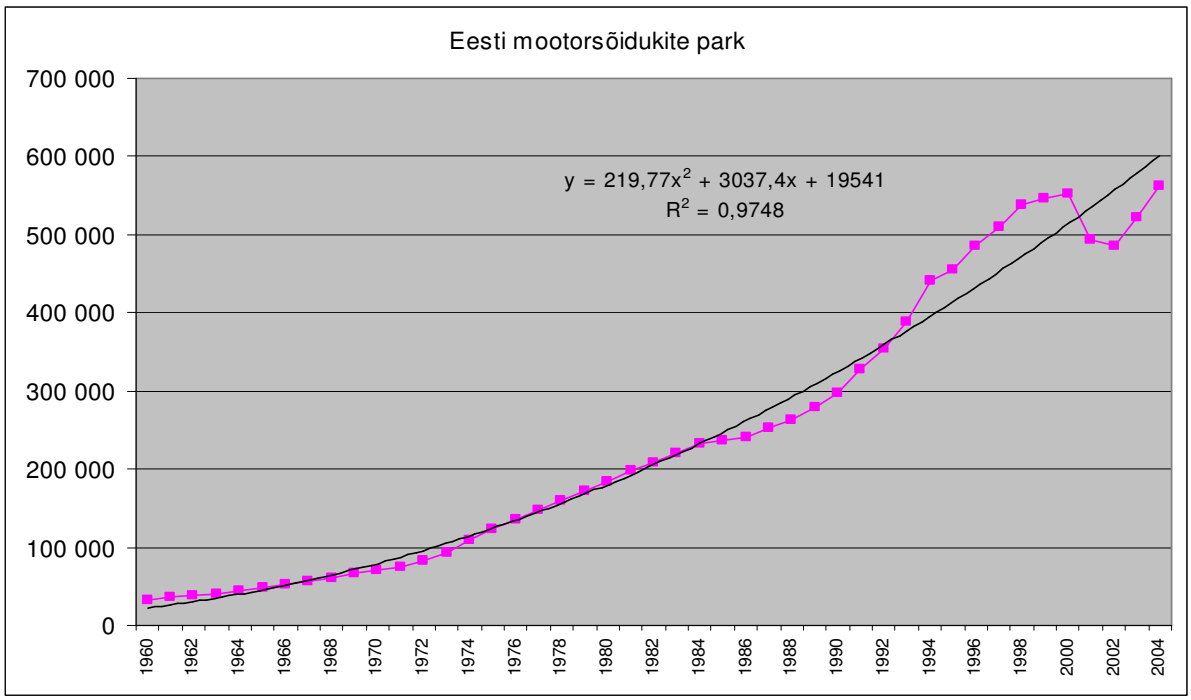
Eesti on üks kiireima autostumistaseme kasvuga riike maailmas. Autoregistrikeskuse andmeil oli 1. jaanuaril 2005. aastal Eestis registreeritud 471 183 sõiduautot, 85 732 veoautot, 5284 bussi ja 9113 mootorratast, seega kokku 571 312 mootorsõidukit. Ainuüksi 2004. aasta jooksul lisandus registrisse üle 40 tuhande mootorsõiduki, sealhulgas üle 1 000 mootorratta, üle 37 000 sõiduauto ja 2 300 veoauto. Veidi vähenes vaid busside arv.
Kuna Eesti rahvaarv 1. jaanuaril 2005. aastal oli Statistikaameti andmeil 1,347 miljonit, siis teeb see autostumistaseme näitajateks 350 sõiduautot ja 424 mootorsõidukit tuhande elaniku kohta.

Tabel 4. Eesti autoregistris registreeritud mootorsõidukid.

Arvel olevad sõidukid seisuga: 1.jaanuar 2005	Kokku	sh kuni 3 aastased	3 kuni 8 aastased	8 kuni 10 aastased	üle 10 aastased
Mootorrattad	9 113	638	904	538	7 033
Sõiduautod	471 183	46 709	62 055	39 566	322 853
- sellest era	361 056	6 968	29 451	34 384	290 253
Veoautod	85 732	8 361	13 845	6 083	57 443
- sellest era	32 491	109	1 442	1 541	29 399
Bussid	5 284	242	475	314	4 253
- sellest era	1 176	3	33	62	1 078
Haagised	42 658	5 980	6 685	3 479	26 514
Kokku mootorsõidukid	**571 312**	**55 950**	**77 279**	**46 501**	**391 582**

Eesti autopargi arengut iseloomustab järgmine graafik:

Graafik 33. Eesti autopargi arengutrendid.



Tallinna on koondunud ca 1/3 kogu Eesti sõiduautode pargist. Autoregistri andmetele toetudes võib väita, et autostumise tase Tallinnas on kõrgem kui paljudes Euroopa suurlinnades.

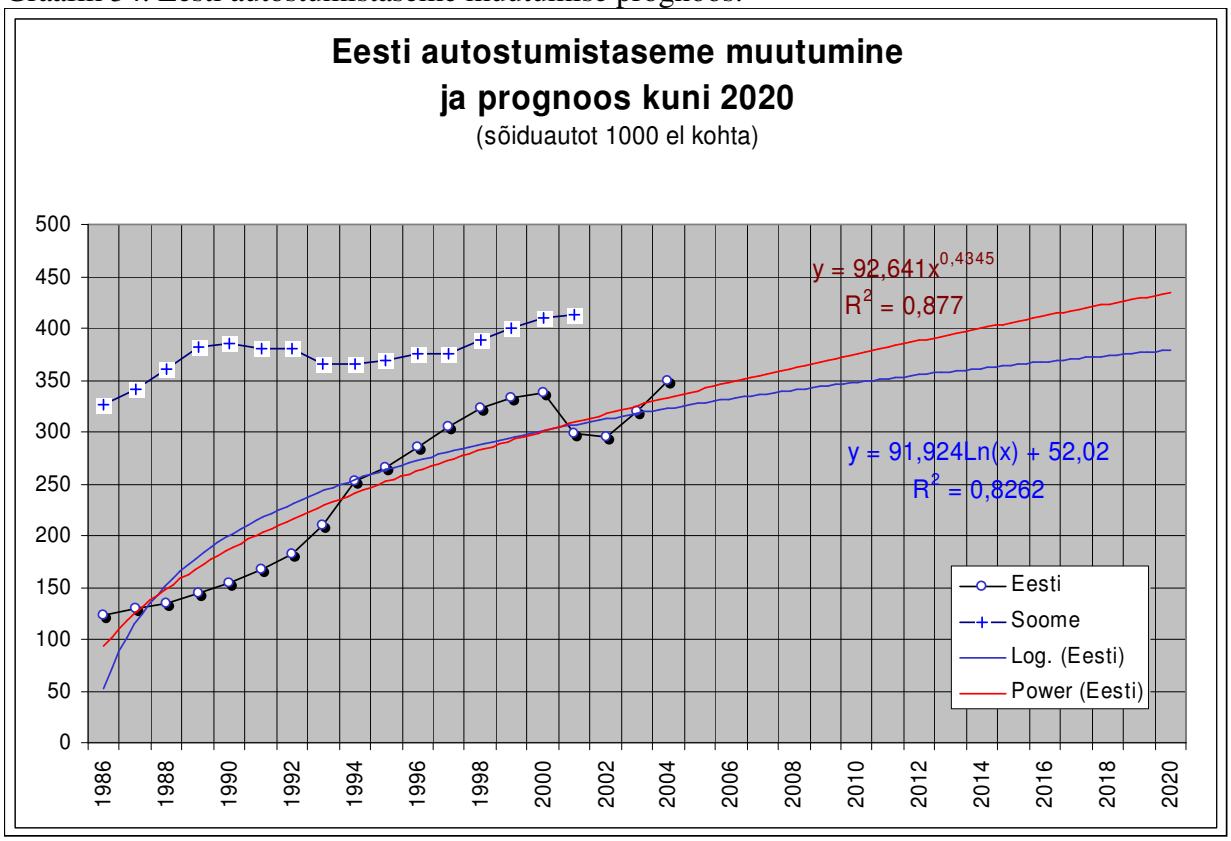
Tabel 5. Registreeritud mootorsõidukite arv Eestis ja Tallinnas.

	1991	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**
Eestis	240 912	463 883	493 349	400 697	433 982	493 780
Tallinnas	78 077	159 366	160 420	132 874	145 692	170 133
Autobussid						
Eestis	7 943	6 059	5 542	5 306	5 364	5 194
Tallinnas	2 120	1 739	1 747	1 754	1 760	1 924
Veoautod ja eriautod						
Eestis	67 688	82 119	80 535	80 179	83 430	86 201
Tallinnas	13 086	23 222	24 410	25 933	28 102	31 660
Mootorrattad						
Eestis	105 728	6 703	6 837	7 259	8 112	10 234
Tallinnas	7 550	1 230	1 319	1 386	1 595	13 401

Tavaliselt ongi autostumise prognoositav kasvutempo üks määravaid tegureid liiklus- ja parkimisvajaduse hindamisel. Kui prognoosida liialt suuri kasvutemposid, raiskame me ressursse ebaotstarbekalt ja planeerime liialt mahukaid ja kalleid transpordirajatisi, kui aga lähtuda väga madalast kasvutempost, siis ammendub transpordisüsteemide läbilaskvus oodatust oluliselt varem.

EVS 843:2003 „Linnatänavad“ on koostatud mitmete Lääne-Euroopa riikide ja suuremate linnade (Helsingi, Stockholmi, Oslo, Tampere jt.) vastavate normide alusel, võttes aluseks, et aastal 2010 on prognoosi kohaselt Tallinnas tegelikus kasutuses 325 sõiduautot 1000 elanikukohta ja aastaks 2020 tõuseb see väärtus kuni 420 sõiduautoni 1000 elaniku kohta (EVS 843:2003, pt.5.3 tabel 5.2). Ent juba 2004. a. lõpus oli Tallinnas registreeritud 350 sõiduautot 1000 elanikule, tõsi küll mitte kõik need sõiduautod ei olnud reaalselt kasutuses. Kuna aga tegelikult kasutuses olevate sõiduautode määra on raske hinnata, siis võib eeldada, et juba 2005. aastal on reaalne autostumine saavutamas või isegi ületanud 2010. aastaks prognoositud taseme ja oodatav autostumistase 2015. aastaks ulatuda 400...410 sõiduautoni 1000 elaniku kohta. Seega võib kasv 2015. aastaks moodustada 2005. aastaga võrreldes 10...20%.

Graafik 34. Eesti autostumistaseme muutumise prognoos.



Elanike elatustaseme paranedes suureneb ka ühe keskmise sõiduauto aastane läbisõit, linna liikluspoliitika eesmärgiks on aga see, et see suurenemine toimuks peamiselt linnadevahelistel teedel ja mingil määral ka linna keskusest kaugemal paiknevatel tänavatel.

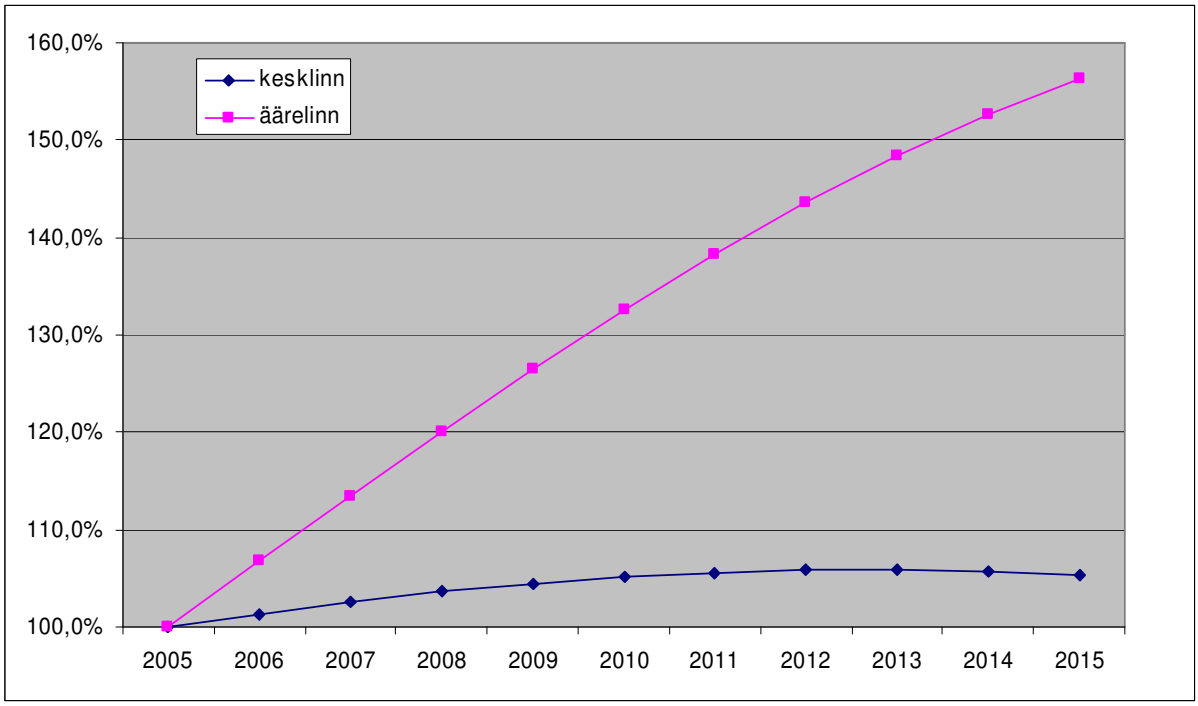
Kui senised autostumise arengu ja liiklussageduste muutumise tendentsid peaksid üldjoontes säilima, võib prognoosida järgmise kümnendi iga-aastaseks liikluse kasvuks kesklinnas 1...2% ja äärelinnas 4...5%. Sellise kasvu tulemusena võib äärelinna liikluse kasv võrreldes 2005. aastaga ulatuda 150 kuni 160%-ni.

Lasnamäed võiks lugeda üldjoontes vahevööndiks, mille arengusuunad peaksid jääma madalamaks kui kesklinnas ja kõrgemaks kui äärelinnas.

Tabel 6. Liikluse kasvu prognoos võrreldes 2005.aastaga

Liikluse kasv võrreldes 2005. aastaga, %		
	kesklinn	äärelinn
2005	100,0	100,0
2006	101,4	106,8
2007	102,6	113,5
2008	103,6	120,1
2009	104,5	126,5
2010	105,1	132,6
2011	105,6	138,3
2012	105,8	143,6
2013	105,9	148,4
2014	105,7	152,7
2015	105,4	156,3

Graafik 35. Liikluse kasvu prognoos Tallinna kesklinna ja äärelinna aladel



Selline liikluskoormuse kasv toob kaasa ka märgatava parkimisnõudluse suurenemise.

6 STSENAARIUMID: LIIKLUS- JA PARKIMISKOORMUS ERINEVATE VARIANTIDE PUHUL

Stsenaarium 1:
Lasnamäel on rajatud “ajutisi” suurparklaid seni väljaehitamata aladele. Võib eeldada, et magistraalteede väljaehitamisel ja planeeringute realiseerimisel, võivad parklate omanikud saadava tulu kaotamise hirmus tekitada tülikaid kohtuprotsesse, mille taha võivad planeeringud takerduda.

Samas suureneb territooriumite heakorrastamisel ja magistraaltänavate väljaehitamisel parkimiskohtade defitsiit.

Kui ei pöörata suurt tähelepanu parkimisprobleemile, võib Lasnamäe elumajade ümbrus ja tänavad ummistuda parkivatest sõidukitest. Seega tuleks detailplaneeringute koostamisel ja parklate ning parkimismajade kavandamisel lähtuda suurematest parkimiskohtade arvust kui seda ette näevad normid, sest enamus varem ehitatud elamutest ei rahulda juba praegu parkimisvajadust ning autostumise tase kasvab iga päevaga.

Stsenaarium 2:
Lasnamäele on kavas ehitata lähitulevikus ühistranspordikeskused, kus oleksid suured parkimismajad sõiduautodele ning kus peatuksid ühissõidukid. Joonisel 3 on näidatud Tallinna Transpordiameti ettepanekud võimalike pargi-ja-sõida-süsteemi (inglise keeles Park & Ride) ümberistumisterminalide paiknemise kohta Lasnamäe linnaosas.

Joonis 3



Selline transpordikeskuste rajamine vähendab oluliselt Lasnamäe transiitliikluse osakaalu. Paljud kesklinna suunduvad inimesed valivad ummikute ja tülikate parkimiskoha otsingute või kesklinnas parkimistasu maksmise asemel odavama ja mugavama ühistranspordi kasutuse.

Esimeses järjekorras alustatakse pargi-ja-sõida süsteemi ümberistumisterminalide rajamise kavandamist Lasnamäe linnaosas Tartu maanteel (Lennujaama-Ülemiste piirkond) ning Peterburi teel (Smuuli tee / Peterburi tee piirkond). Hiljem kavandatakse pargi-ja-sõida-süsteemi laiendamist ka teiste peamiste sissesõiduteede äärde.

Sellise stsenaariumi korral suureneks tunduvalt Lasnamäe linnaosa parkivate autode arv ning on oht, et kui ei rajata piisava mahutavusega parkimismaju, võivad Park & Ride süsteemi kasutavad autojuhid hakata parkima Lasnamäe elumajade ja ettevõtete parklatesse. Elumajade esised parklad on tööpäevadel suhteliselt tühjad ja tõenäoliselt suuremat parkimiskohtade defitsiiti ei teki, samas ettevõtete parklad ei ole kavandatud sellise parkimiskoormuse tõusu jaoks.

Samuti suureneks ühistranspordi osakaal Lasnamäel. Sellise süsteemi loomine aitaks kaasa ka Lasnamäe siseliikluse vähenemisele. Enam ei kasutataks nii palju autot. See aga võib tingida olukorra, kus Lasnamäe elumajade esised parkimiskohad oleksid hõivatud öö-päevaringselt, kuna tööle suunduvad inimesed eelistavad ühistransporti.

Väga oluline on, et loodavad transpordikeskuste parkimismajad oleksid turvalised, maksuvabad ja piisava mahutavusega. Vastasel juhul eelistaksid autoomanikud parkida oma sõiduki keskuse lähiümbruse tänavatele.

Stsenaarium 3:
Ühe tuleviku kavana on võimalik pikendada kesklinnast tulevaid trammiliine Tallinna lennujaamani. See vähendaks autoliikluse osakaalu ja parkivate sõidukite arvu eelkõige lennujaama ümbruses. See muudaks otstarbekas rajada praeguse Ülemiste keskuse parkla kohale pargi-ja-sõida süsteemi ümberistumisterminal. Mis võimaldaks mugavalt kasutada bussi-, trammi- ja rongitransporti. Ümberistumiskeskuse koht oleks sobiv ka silmas pidades tulevase Ülemiste City rajamist.

See stsenaarium koondaks suure osa sõidukite ja inimeste kontsentratsioonist ühte punkti. See nõuab väga täpset parkimiskohtade kalkuleerimist, et autod ei ummistaks Ülemiste liiklussõlme ja lähiala tänavaid. Ühissõidukite kiiremaks ja mugavamaks liikumisvahendiks muutumine toob endaga kaasa suure hulga inimesi, kes eelistavad ühistransporti isiklikule autole, seda eelkõige tööle-koju sõitudeks. Samas on vähe usutav, et inimesed loobuksid isiklikust sõiduvahendist täielikult, pigem hakataks kasutama autot töövälisel ajal, eelkõige puhkepäevadel. Selline stsenaarium suurendab öö-päeva ringselt elumajade ees ja parklates parkivate sõidukite arvu.

Stsenaarium 4
Juhul kui Laagna teele ehitatakse välja kavandatud trammiliin, vähendaks see parkivate autode osakaalu Laagna tee äärde tööle tulevate inimeste arvelt, samas aga hoiaks Laagna tee lähiala majaesised parkimiskohad täidetuna elanike autodest, kes eelistaksid kasutada ühistransporti.

Stsenaarium 5:
Uute läbimurrete rajamisega tekiks võimalus vähendada transiitliikluse osakaalu Lasnamäel, seda eriti Peterburi teel. Uute teede ja eelkõige ümbersõidu teede rajamisega avaneb võimalus keelata veoautode transiitliikluse Lasnamäe linnaosas. Veoautodel oleks luba siseneda Lasnamäele vaid kauba peale ja maha panemiseks. See olukord aitaks kaasa linnaliikluse sujuvamaks muutmisele, vähendaks ummikuid ja hoiaks ära olukorra, kus veoautod on omavoliliselt hakanud kasutama kaubanduskeskuste parklaid öisteks peatuspaikadeks.

Samas liikluse kiiremaks ja sujuvamaks muutumine võib tuua kaasa autostumistaseme tõusu, inimesed eelistavad kiirelt ja mugavalt jõuda sihtpunkti oma autoga, mitte enam ühistranspordiga.

Stsenaarium 6:
Uute ühendusteede loomine – Mustakivi tee pikendus Piritale, Smuuli tee pikendus Suur-Sõjamäele, Smuuli tee pikendus Pirita teele, Rahu tee jt aitavad luua paremat ühistranspordivõrku, mis omakorda teeb mugavamaks sõiduautost loobumise ja ühistranspordi kasutamise, mis omakorda vähendab Lasnamäele tööle tulevate inimeste parkimisvajadusi. Samuti muutub Lasnamäe elanike seas auto rohkem luksusesemeks, mida kasutatakse vabal ajal, väheneb auto

igapäevase kasutamise vajadus, mis omakorda vähendab elumajade esisete parkimiskohtade vajadust. Suurendab aga garaažide ja valvega parklate vajadust.

Stsenaarium 7:
Uute tõmbekeskuste ja uute suurte tööstusparkide rajamine suurendab oluliselt nende piirkondade parkimisvajadust, seda nii sõiduautodele kui ka veoautodele. Samas võiks loodavaid suuri parkimisalasid kasutada töövälisel ajal kohalik elanikkond ja tööajal töölised ja kliendid. Vastasel juhul võtaksid eraldi parklad ärisektorile ja elanikele liiga suure ja ebaratsionaalselt kasutatava territooriumi enda alla.

Stsenaarium 8:
Tulevikus on võimalik Lasnamäe linnaosa ja Maardu linna kokkukasvamine. Suur osa Maardus töötavatest inimestest elab praegusel perioodil Lasnamäel. Teiselt poolt jälle käib suur osa Maardus elavatest inimestest tööl Tallinnas. Toimiv ühistranspordiliiklus nende kahe koha vahel võimaldaks inimestel liikuda tööle ja tagasi ilma liigsete probleemideta, mis omakorda vähendaks parkimiskohtade vajadust.

Stsenaarium 9:
Maa hinna tõusuga ja ehitustegevuse kasvuga Lasnamäel on suur tõenäosus, et praegustel reservmaa-aladel paiknevad tasulised parkimisplatsid likvideeritakse ja nende asemele kerkivad uued äri- ja elamukvartalid. See muudaks Lasnamäel parkimiskohtade leidmise teravaks probleemiks, mis suurendaks valesti parkivate sõidukite arvu, rohkem hõivataks parkimiseks haljasalasid ning sõidutee ääri, seda just tiheasustusaladel. Sellise situatsiooni vältimiseks tuleks kavandada praeguste parkimisalade kohtadele või nende vahetusse naabrusesse uued parkimismajad või tasulised parkimisplatsid, sest inimesed eelistavad parkida autot juba harjumuspäraseks saanud kohtades. Samuti võiks kaaluda uute parklate rajamist Laagna tee kohale, sest kahel pool Laagna teed on parkimisprobleem eriti terav.

7 SOOVITUSED PARKIMISKOHTADE ARVU, FUNKTSIOONI JA PAIGUTUSE OSAS

7.1 PARKIMIST REGULEERIVAD SEADUSED JA ÕIGUSAKTID

Käesoleval ajal reguleerivad parkimise korraldamist järgnevad seadused ja õigusaktid

Seadusandlik akt	Vastu võtmine	Reguleerimisala
1.Teeseadus	Vastu võetud 17.02.1999 a. seadusega (RT I 1999, 26, 377), jõustunud 23.03.1999	Sätestab tee suhtes esitatavad nõuded, tee omaniku ja liikleja õigused ja kohustused ning vastutuse liiklusohutusnõuete rikkumise eest, reguleerib teehoiu, tee kasutuse ja kaitse korraldamist ja rahastamist ning inimeste ja keskkonna kaitset liiklusest tulenevate ohtude eest.

2. Liiklusseadus	Vastu võetud 14.12.2000 a. seadusega (RT I 2001, 3, 6), jõustunud 1.02.2001	Sätestab liikluse korraldamise Eesti teedel ning liiklusohutuse tagamise alused ja põhinõuded.
3. Liikluseeskiri	Valitsuse 2.02.2001 a. määrus nr 48 (RT I 2001, 15, 66), jõustunud 6.02.2001	Määrusega kehtestatakse liikluskord Eesti teedel.
4. Väärteomenetluse seadustik	Vastu võetud 22.05.2002 a. seadusega (RT I 2002, 50, 313), jõustunud 1.09.2002	Seadustikus sätestatakse väärtegude kohtuvälise menetluse ja kohtumenetluse kord ning väärteo eest kohaldatud karistuse täitmisele pööramise kord.
5. Parkimistasu kehtestamine	Tallinna Linnavolikogu 30.01.2003 määrus nr 9	Määrus sätestab tasulise parkimise korra Tallinnas.
6. Jalakäijate alade kehtestamine Vanalinnas	Tallinna Linnavalitsuse 23.02.2000 määrus nr 12	Määrus sätestab jalakäijate alade kehtestamise Tallinna vanalinnas.

Kehtiva seadusandluse kohaselt ei saa praegu määrata parkimiskorda rikkunud sõidukile karistust ilma juhti väljaselgitamata. Ainsaks efektiivseks meetodiks on sõiduki sundteisaldamine, mis paljudel juhtudel osutub põhjendamatult ekstreemseks.

Seetõttu võiks kaaluda kehtiva seadusandluse muutmist, mis võimaldaks parkimiskorda rikkunud sõidukiomanikule määrata karistus ilma tema juuresolekuta (nn anonüümmenetlus). Taas võiks võtta kasutusele rattalukud, mida mujal maailmas väga edukalt rakendatakse. Ning juhtide distsiplineerimiseks võiks trahvi saanud ja maksmata jätnud juhil piirata sõidukiga tehtavad toimingud autoregistrikeskuses (omaniku vahetus, tehnoülevaatus jne).

7.2 PARKIMISE NORMATIIV

Eestis on välja töötatud Eesti Standard EVS 843:2003 „Linnatänavad", mis omakorda baseerub endise Projekteerimisnormi EPN 17 "Linnatänavad" peamistel nõuetel. Nimetatud dokumendi osa 10. Väljakud, parklad, terminaalid peatükk 10.2 sisaldab ka projekteerimisel kasutatavat parkimisnormatiivi, mille alusel on võimalik määrata uute hoonete parkimiskohtade vajadus ning parklate ja parkimishoonete põhiparameetrid. Eesti Standard EVS 843:2003 on projekteerimisel soovituslik dokument ja tema nõudeid on kohustuslik täita vaid juhul, kui projekteerimise ülesanne nii sätestab.

Selle normdokumendi peatükis 10.2 "Parklate kavandamine planeerimise ja projekteerimise erinevatel etappidel" sätestatakse [väljavõte Eesti Standardist EVS 843:2003 Linnatänavad]:

1. Koos tänava planeerimisega tuleb lahendada sõidukite parkimine.

2. Üldplaneeringus tuleb määrata:
   - parkimispoliitika (liikumisviis, autostumistase, piirangud jne);

- parkimisnormatiivi rakendamise üldised põhimõtted;
- suurte parkimishoonete asukohad;
- parkimist käsitlevad nõuded ja soovitused.

3. Detailplaneeringus tuleb:
- täpsustada parkimisnormatiivi rakendamise põhimõtted;
- kavandada parklate mõõdud ja liitumised tänavavõrguga;
- sobitada valitud lahendus keskkonda;
- lahendada parklate ja matka sihtkohtade vahelised jalgteed;
- ette näha parklate etapiviisilise ehitamise võimalus;
- vajadusel kavandada parkimispiirangud.

4. Tänava, väljaku, kvartali ja üldkasutatava hoone ehitusprojektis tuleb määrata:
- plaanilahendus ja vertikaalplaneerimine;
- parkimis- ja liikluskorraldus;
- puuetega isikute sõidukite parkimine;
- laadimiskohad varustussõidukitele;
- parkla ja parkimishoone konstruktsioon;
- parklaga seotud tehnovõrgud ja liikluskorraldusvahendid;
- haljastus.

5. Uute alade planeerimisel tuleb parkimiskohad paigutada peamiselt kruntidele, vältides tänaval parkimist.

RJ: Uute ja oluliselt ümberehitatavate alade detailplaneeringus ei tohi reeglina parkimiskohti kavandada tänavale. Varemhoonestatud ala planeeringus võib osa parkimiskohti kavandada juurdepääsudele, kui seal on vaba ruumi ja kruntidele ei ole võimalik paigutada kõiki parkimisnormatiivi järgseid parkimiskohti.

Parkla otstarbekaks kasutamiseks on soovitav, et planeeritaval alal paikneksid erineva tööaja ja kasutusrežiimiga hooned.

Parkla võib kavandada igale hoonele eraldi või mitmele ühisena.

Parkimisnormatiiv

1. Planeerimisprojektis tuleb ette näha parkimiskohad elanike-, kaubaveo-, teenindus-, külastajate- ja töölkäijate sõidukitele.

RJ: Parkimissüsteem koosneb järgmistest osadest:
- parkimishooned;
- tänavavälised parklad;
- sõiduteega vahetult liituvad parkimisrajad või -taskud;
- krundil paiknevad garaažid, katusealused parklad, parkimisdekid ja parklad.

2. Ehitisele vajalik parkimiskohtade vajalik arv tuleb määrata tabeli 10.1 alusel.

Tabel 10.1 - Eesti linnade ehitiste parkimisnormatiivid (parkimiskoht/suletud brutopinna m^2)

Ehitise liik	Ehitise asukoht			
	Linnakeskus		Vahe-vöönd	Äärelinn
	Linna klass			
	I - II	III - V		
1. Asutused:				
- uus, suure külastajate arvuga	1/140	1/100	1/80	1/50
- uus, väikese külastajate arvuga	1/300	1/200	1/160	1/80
- olemasolev, suure külastajate arvuga	1/300	1/140	1/100	1/60
- olemasolev, väikese külastajate arvuga	1/400	1/200	1/150	1/90
2. Kõrgkool, ametikool	1/400	1/300	1/150	1/100
3. Gümnaasium, põhikool	1/800	1/400	1/200	1/150
4. Lasteaed	1/600	1/400	1/300	1/200
5. Tööstusettevõte ja ladu	1/500	1/400	1/250	1/150
6. Kauplused:				
- uus	1/150	1/120	1/80	1/50
- olemasolev	1/180	1/140	1/100	1/60
- sõiduautode müügi- ja hooldekeskus	1/120	1/60	1/50	1/40
7. Teenindusjaam, tankla	1/50	1/20	1/20	1/20
8. Hotell	1/400	1/300	1/200	1/100
9. Restoran, kohvik	1/400	1/300	1/150	1/100
10. Koolituskeskus, ühiselamu	1/400	1/300	1/150	1/100
11. Haigla, polikliinik	1/300	1/250	1/150	1/100
12. Hooldusasutus, vanadekodu	1/500	1/400	1/300	1/200
13. Teater, kontserdi- ja universaalhall (istekohale)	1/20	1/10	1/5	1/5
14. Kino, kirik	1/400	1/300	1/150	1/100
15. Näitus, muuseum, raamatukogu	1/400	1/300	1/150	1/120
16. Spordisaal, ujula	1/100	1/80	1/40	1/25
17. Tribüün (istekohale)	1/25	1/15	1/8	1/8
17. Paadisadam (paadile)	1/5	1/3	1/2	1/2

Märkused
- olenemata arvutuse tulemusest ei kavandata ühiskondliku hoone juurde alla 5 parkimiskoha (erandina väikese kaupluse, kohviku jms puhul 2 kuni 3 kohta);
- messid, lõbustuspargid jms erikalkulatsiooni alusel.

RJ: Planeerimisprojektis leitakse parkimiskohtade arv valemiga:

$$P = A \times n$$

kus
P - parkimiskohtade arv
A - suletud brutopind
n – parkimisnormatiiv

3. Ehitiste parkimisnormatiivi tuleb linnakeskuse jaoks rakendada suurima väärtusena, vahevööndis ja äärelinnas vähima lubatava väärtusena, mida poolte kokkuleppel võib suurendada.

RJ: Suletud brutopind (sb b - m2) on korruste suletud brutopindade summa.
Korruse suletud brutopind on kõigist külgedest piiratud ja kaetud pind, mis arvutatakse eraldi kõikidele korrustele seinte viimistletud välispinnast mõõdetuna.

Planeeritaval alal vajalik parkimiskohtade koguarv leitakse alal paiknevate ehitiste parkimiskohtade summana. Kui osa parkimiskohtadest on kavas paigutada üldkasutatavatele aladele (väljakud, tänavad jne), vähendatakse vastavalt krundi parkimiskohtade kohustust. Kui ühele krundile kavandatakse mitme funktsiooniga hoone(-id), tuleb igale funktsioonile leida vajalik parkimiskohtade arv eraldi.

Arvestades nende funktsioonide toimimise üheaegsust, leitakse summaarne parkimis-kohtade vajadus:
- aritmeetilise summana, kui kõik funktsioonid toimuvad samaaegselt;
- osasummana üheaegselt toimivate funktsioonide parkimiskohtade arvust.

4. Parklates peab iga 50 parkimiskoha kohta olema 1 koht puuetega inimeste sõidukile.

5. Suure näitusehalli, spordirajatise, raudteejaama, reisisadama, hotelli, teatri, kontserdihalli ja turismiobjekti juurde tuleb ette näha eraldi parkimiskohad bussidele.

RJ: Vajalik parkimiskohtade arv määratakse uuringutele tuginevalt analoogsete ehitiste järgi.

6. Piiratud parkimisvõimaluste korral tuleb p 10.2.2(5) loetletud ehitiste teenindamiseks kavandada süsteem “pargi ja sõida” (Park and Ride) või selle ehitise lähedal ette näha lühiajalise peatumise kohad peale- ja mahaminekuks.

7. Elamute juurde vajalik parkimiskohtade arv tuleb määrata tabeli 10.2 alusel.

Parkimisnormatiivi tuleb rakendada linnakeskuses suurima väärtusena, millest võib ka vähem kohti kavandada, vahevööndis ja äärelinnas tuleb parkimisnormatiivi käsitleda vähima lubatava väärtusena, mida poolte kokkuleppel võib suurendada.

RJ: Tabeliga 10.2 määratud normatiivsed parkimiskohad peaksid üldjuhul paiknema elamu krundil.

Tabel 10.2 - Elamute parkimisnormatiiv, 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
Projekteeritav eramu	-	-	-	-	-	-	1 - 2	1	2 - 3
Olemasolev eramu	1	-	1	1	-	1	1	1	2
Projekteeritav ridaelamu	-	-	-	1	0,2	1,2	1,2	0,2	1,4
Olemasolev ridaelamu	0,8	-	0,8	0,8	0,1	0,9	1	0,2	1,2
Projekteeritav 1-2 toaline korter	0,6	-	0,6	0,7	0,1	0,8	0,8	0,1	0,9
Olemasolev 1-2 toaline korter	0,4	-	0,4	0,5	0,1	0,6	0,6	0,1	0,7
Projekteeritav > 3-toaline korter	0,8	-	0,8	0,8	0,1	0,9	1	0,1	1,1
Olemasolevolev > 3-toaline korter	0,5	-	0,5	0,6	0,1	0,7	0,8	0,1	0,9

(8) Elamualal tuleb ette näha lisaks krundil paiknevatele parkimiskohtadele veel üldkasutatavad parkimiskohad normatiiviga 1 pk/1000 sb - m^2 külaliste sõiduautodele ja 1 pk/ 5000 sb - m^2 bussidele või veoautodele.

Standardi EVS 843:2003 tabelis 10.3 on toodud ka soovitavad parkimiskohtade kaugused matka sihtpunktist.

Tabel 10.3: Parkla soovitatav jalgsikäigu kaugus matka sihtpunktist

Hoone või ürituse liik	Jalgsikäigu kaugus (m)
Ridaelamu ja väiksem korruselamu	100
Korruselamu	150
Töökoht	300
Kauplus	100
Kultuuriehitis	150
Spordiehitis	200
Terminaal	100
Puuetega inimeste sõidukite parkimiskoht	10
Teenindusliiklus	10
Massiüritused, messid	500

Tabel 10.4: Parkla suurim kaugus matka sihtpunktist, (m) sõltuvalt matka eesmärgist

Elukoht	300
Töö- või õppimiskoht	400
Asjaajamine ja sisseostud	
- lühiajaline (< 30 min)	100
- keskmine (30 min - 2 h)	200
- pikaajaline (> 2 h)	400

Seega tuleb projekteerimisstandardi kohaselt projekteerida elukohtade jaoks kasutatavad parkimiskohad Lasnamäe linnaosas reeglina kaugusele 100-150 m, töökohtade ja muude ehitiste rakenduste puhul on selleks kauguseks aga 100-300 m.

7.3 PARKIMISPOLIITIKA

Tallinna Linnavolikogu 20. juuni otsusega nr.195 on kinnitatud "Tallinna liikluse arengusuunad aastateks 2005 - 2014". Vastavalt arengusuundadele on Tallinna liikluskorralduse põhiülesandeks tagada linnas võimalikult ohutu, efektiivne, konkurentsivõimeline ja keskkonnasõbralik liiklus lähtudes linna elanike ja külaliste, ettevõtete ja ametkondade vajadustest.

Erinevalt teiste Euroopa riikide suurlinnadest puudub Tallinna linnal kehtestatud transpordipoliitika ja selle koostisosana parkimispoliitika, millega oleks määratud linnatranspordi süsteemi arendamise strateegia.

Parkimispoliitika kujutab endast meetmetekompleksi, millega mõjutatakse parkimisnõudlust suure külgetõmbega linnaosades ning mis võib ja peab mõjutada liiklust ka laiemal alal. Rakendatavad meetmed: parkimiskoormuse reguleerimine alternatiivsete transpordiliikide arengu soodustamise abil, parkimise kestvuse ajaline piiramine defitsiitse parkimispinna käibe suurendamiseks, parkimistasu nõudmine sõltuvalt parkimiskoha paiknemisest ja parkimise kestvusest, uute tänavaväliste parklate rajamine tänavatel parkimise osatähtsuse vähendamiseks.

Otstarbeka parkimispoliitika abil saab leevendada tänavavõrgu läbilaskvuse kitsaskohtade probleeme liikluse ohjeldamisega, vähendades tänavate kallihinnaliste ümberehitustööde vajadust ja reguleerides linnakeskuse liikluskoormust, et muuta keskus inimsõbralikumaks.

Parkimispoliitika väljatöötamisel on vajalik arvestada, et see võib mõjutada parkimise regulatsioonialal ja selle vahetus naabruses alljärgnevaid nähtusi ja protsesse:
- liiklusvoogude suurus ja ebaühtlus;
- transpordiliigi valik;
- ligipääsu kvaliteet;
- maakasutuse muutumine;
- maa hind ja rendid;
- jaekaubanduse käive;
- keskkonnaseisund (sh miljöö, visuaalsus).

Parkimispoliitika realiseerimine on kompromisside leidmine erinevate mõjude vahel, kusjuures eesmärgid eelistuste suhtes peavad olema selged. Paraku ei saa vähegi suuremat piirkonda vaadeldes püstitada ainult üheseid esmaseid ehk taktikalisi eesmärke. Seevastu saab strateegiline eesmärk olla ühene ja seda võiks sõnastada järgmiselt: parkimise reguleerimine eesmärgiga mõjutada transpordiliigi valikut ühistranspordi kasutamise kasuks ja sel moel saavutada liiklusvoogude vähenemine ning keskkonnaseisundi paranemine vaadeldavas piirkonnas.

Vastavalt Lasnamäe arengule ja parkimisnõudluse muutumisele muutuvad senisest enam olulisteks suuremad parkimismajad, tänaval parkimist aga tuleb mõnevõrra piirata. Suuremate parkimismajade ülesandeks jääbki eelkõige läheduses elavate inimeste teenindamine.

Tabel 7. Parkla ja parkimishoone vähim kaugus elamutest, koolidest, lasteaedadest ja haiglatest

Hoone liik	Kaugus (m) maapealsest ja poolmaaalusest parklast ja parkimishoonest kohtade arvuga				
	<10	11-25	26-50	51-100	>100
Elamu akendega sein	-	10	15	20	25
Elamu akendeta sein	-	-	5	10	15
Gümnaasium, põhikool ja lasteaed	-	10	20	30	40
Haigla	10	20	30	40	50

On soovitav säilitada parkimiskoormuse tase ca 70-80% parkimiskohtade arvust, mille tulemusena on reeglina suhteliselt hõlpsasti võimalik parkimiskoht leida ja mille tulemusena välditakse asjatut mootorsõidukiliiklust vaba parkimiskoha leidmisel või liikluseeskirjade eiramist parkimisel. Selle taseme saavutamisel eelkõige elumajade ümbruses on otstarbekas kaaluda parkimisala (parkimisplatsid, parkimismajad) laiendamist.

Suure parkimisnõudlusega tänavatel, mis ühtlasi on ka suure liikluskoormusega hommikusel- ja õhtusel tipptunnil tuleks vajadusel rakendada ajalisi parkimispiiranguid, mis lubaksid näiteks tänavat kasutada parkimiseks õhtul kella 19:00 kuni hommikul kella 7:00-ni.

7.4 „PARGI JA SÕIDA“ SÜSTEEMI LOOMINE

Ühe parkimispoliitika arengusuunana on kindlasti mujal maailmas laialdast kasutust leidev nn “pargi ja sõida” (inglise keeles – Park & Ride) printsiip.

Selleks, et mõjutada autoomanikku autol sõitmist eelkõige kesklinna piirama, katkestades sõidu äärelinnas ja jätkates seda ühistranspordil, ei piisa ainult parklate rajamisest perifeersete ühissõidukipeatuste juurde. Arenenud riikide kogemuste põhjal tuleb selleks, et autosõitja loobuks mugavast autosõidust ühistranspordi kasuks, rakendada komplekssselt rida meetmeid, mille eesmärgiks on tagada liiklejale „pargi ja sõida” printsiibi kasutamisel odavam, kiirem ja/või mugavam liikumisvõimalus tema soovitavasse liikumise sihtpunkti.

Odavam - arvestades kõiki kulutusi (kütus, auto ekspluatatsioon, parkimistasud jms.) on ühissõiduki kasutamine linnakeskusse sõiduks soodsam.
Kiirem - ühissõiduk suudab vahemaa kesklinna läbida umbes samasuguse ajaga, mis kuluks sõiduautos liikumisele ja parkimiskoha leidmisele ning parkimise vormistamisele.
Mugavam - juhil on võimalus vältida kesklinna liikluspinget, tema sõiduki parkimise ja ühissõidukile ümberistumisega seotud tegevus on muudetud äärmiselt kasutajasõbralikuks ja tema ligipääs ühissõiduki kasutamisel liikumise soovitavasse sihtpunkti on hõlbus.

Selle eesmärgi saavutamise tähtsamateks momentideks on:

- muuta ühissõiduki pileti ja parkimistasude suhe linnakeskuses selliseks, et auto ja ühissõiduki kasutamise kvaliteedi ja hinna suhe muudaks auto kasutamise kesklinnas ebaotstarbekalt kulukaks;
- pakkuda autol keskusesse suundujale alternatiivi kvaliteetse ühistransporditeenuse näol, mis oleks hinnalt palju soodsam ja kvaliteedilt vastuvõetav (võrdset kvaliteeti ei ole

ühistransport võimeline pakkuma arvestades ümberistumist, ootamist, istekohtade olemasolu jne);
- muuta ümberistumine „Park & Ride“ ümberistumiskompleksis võimalikult sujuvaks ja mugavaks.

Ümberistumise sujuvuse tagamiseks tuleb püstitada ümberistumiskompleksi juures autotee äärde elektroonilised infotablood, millelt autolsõitja saab teada järgmise ühissõiduki väljumise kellaaja ja sõiduplaanikohase liiklusintervalli. Selle järgi saab autolsõitja otsustada, kas tasub parkida selles parklas, sõita järgmiseni vältimaks pikka ootamist või selleks korraks koguni ümberistumisest ühissõidukile loobuda. Sujuvuse hulka kuulub muidugi ka jalgsikäigu vahemaa pikkus, kaitstus ilmastiku kapriiside (vihma) eest jne. Ümberistumise aitab muuta atraktiivsemaks erinevate kaubandusobjektide olemasolu kompleksis, mis võimaldaks “möödaminnes” mõne vajaliku toimingu ära toimetada. Olgu nimetatud, et atraktiivsuse huvides on parkimine pargi-ja-sõida-süsteemi parklates tavaliselt tasuta.

Tähtsaimaks meetmeks, mis pargi ja sõida juurutamiseks Tallinnas tuleks ellu viia, on kvaliteetse ühistransporditeenuse tagamine, milles oleks välistatud autost loobuja sattumine ülenormatiivse täituvusega ühissõidukisse, soovitavalt tagatud vaba istekoht ja ühissõiduki saabumine täpselt sõiduplaanis ettenähtud ajal nii ümberistumispeatusesse, kui ka matka sihtkohta.

Pargi ja sõida-süsteemi eduka rakendamise eeltingimuseks on autosõitjale konkurentsivõimelise ühistransporditeenuse tagamine.

Peamiseks küsimuseks siinkohal on eelkõige sobivate ümberistumisterminalide koha valik. Selle juures tuleks arvestada järgmisi nõudeid:

- pargi ja sõida ümberistumisterminalides peab olema piisavalt suur parkla, mille asukoht ei asu põhilisest sissesõidutänavast ja samas ühissõidukipeatsest liialt kaugel.
- soovitav on, et antud kompleksis oleksid olemas ka muud kaubandus-teenindusettevõtted.
- ümberistumisterminal peaks paiknema sellises piirkonnas, kust edasiliikumine sõiduauto kasutamisega oleks oluliselt pingelisem, kui liikumisel ümberistumisterminalini.
- samas peab ümberistumisterminalist kesklinnani olema soodustatud (eelistatud) ühissõidukiliiklus ja seda reeglina sõiduautode arvelt.

7.5 PARKIMISMAJADE EHITAMINE

Uute parkimishoonete (sh. ka mõne muu hoone juurde ehitatud parkimishoonete) asukoha leidmisel ja ehitusvõimaluste kaalumisel tuleb arvestada järgmiste asjaoludega:

- Parkimishooneid on seni rajanud erainvestorid, kes teevad oma otsuse turu- ja tasuvusuuringute alusel. Linnavalitsuse rolliks on seda protsessi suunata, kehtestada lähteülesandega ehitusnõuded ja abistada krundi omandamisel või rentimisel. Suurendamaks Linnavalitsuse juhtivat rolli antud protsessis ja täitmaks linna transpordipoliitika strateegilisi eesmärke on vajalik, et tulevikus osaleks ka Tallinna linn parkimishoonete rajamisel koostöös erainvestoritega nn. Public & Private Partnership - PPP põhimõtet rakendades.

- On teada, et maa-alused parklad on maapealsetest parkimishoonetest ca 2 korda kallimad, seega on odavam ehitada peamiselt maapealseid parkimishooneid. Iga konkreetse parkimishoone lahendus sõltub aga samas ka lokaalsetest tingimustest ja linna eesmärkidest.

- Kuna maapealne parkimishoone kujundab oluliselt linnapilti ja ta peaks olema omapärasem ja paremini kujundatud, kui paljud uued parklad kaubanduskeskustes.

- Neljarealise parkimishoone laius on ca 34 m, pikkus vähemalt 60 m. Koos juurdepääsuteede ja kujundusega määrab see ära parkimishoone paigutamiseks vajaliku krundi suuruse.

- Maapealse parkimishoone ühe parkimiskoha maksumus on ca 150 000 - 200 000 krooni. Seetõttu ei tasu parkimishooneid ehitada madala parkimisnõudlusega aladele, kus kallid parkimishooned ei leia rakendust.

- Parkimishoone tasuvuse tagamiseks peab sellel olema mitmekülgne klientuur:
  - lähedal paiknevate elamute elanike autod pargivad kuukaardiga peamiselt õhtul ja öösel;
  - büroode töötajad pargivad kuukaardiga peamiselt päeval;
  - ettevõtete külastajad pargivad vabadel kohtadel lühiajaliselt.

- Rajada maapealseid või maa-aluseid garaaže, mille bokse saaksid lähedal elavad inimesed osta. Arvestades korruselamute piiratud võimalusi, peaksid garaažid olema kasutusel nii auto hoidmiskohana kui ka panipaigana, kus saaks hoida jalgrattaid, suuski ja muid spordivahendeid. Kergliiklusteede võrgu arenguga Lasnamäel suureneb kindlasti jalgrattaliiklus, mis aitab vähendada teravaid parkimisprobleeme ja ummikuid.

Praegu valitseb veel Lasnamäel olukord, kus turvalisuse kaalutlustel on elanikkond valmis kasutama parkimismajade ja tasuliste valvega parkimisalade teenuseid ka siis kui need asuvad kodust kaugel. Seega tuleks kindlasti mõelda uute parkimismajade rajamisele, seda eelkõige piirkondades, mis on elumajadele lähedal ning kuhu lähitulevikus on plaanitud rajada äri-, vaba-aja ja tootmispindu. Samuti piirkondadesse, kus praegu on suured tasulised valvega parkimisplatsid, mis kehtestatud detailplaneeringutega lähitulevikus likvideeritakse.

7.6 PARKIMISALAD ELAMURAJOONIDES

Parkimisprobleemide leevendamiseks elurajoonides on vajalik:
- kindlaks määrata piirkonna vajadusi rahuldav parkimiskohtade arv;
- analüüsida tasulise parkimise võimalusi ja nõudlust nende järele;
- leida võimalusi parkimiskohtade laiendamiseks suurelamute juures.

Parkimisalasid on võimalik suurendada suurelamute kinnistutel olevate haljasalade ja nende kinnistute vahele jäävate nn vabade riigimaade arvel. Mõttekas oleks seadustada mehhanism majadevahelise riigimaa munitsipaliseerimiseks ja selle rentimiseks või müümiseks korteriühistutele sihtotstarbega parkimisalade rajamiseks.

Olemasolevate korterelamute piirkondade parkimiskohtade suurendamine tuleb lahendada esmalt linnaosa üldplaneeringuga. Konkreetne parkla projekt tuleb koostada konkreetsele objektile.

Tänavatel, kus parkivad autod ei takista oluliselt autoliiklust tuleb lubada parkimist.

Elamurajoonide sissesõidutee äärde võiks rajada suuremaid tasulisi parklaid, millele on võimalik kaugemas tulevikus rajada lihtsama parkimishoone. Kuna tasulistes parklates piirkonniti kohti napib, siis see on märk turvalisema parkimisviisi eelistamisest elanike poolt.

Parkimisprobleemide leevendamiseks ja korrastamiseks on erinevatel elamutüüpidega hoonestatud aladele välja pakutud järgmised lahendused.

I Eramud.
Uute ja olemasolevate eramute kruntidele on vajalik ette näha parkimiskohad 2-3 autot. Soovitav on eramu paigutamine krundile vähemalt 5 m tagasiastega, mis võimaldab 1-2 eramu omaniku külalisel parkida oma auto krundile, jättes nii vabaks suhteliselt kitsa juurdepääsutee.

II Ridaelamud.
Uute või olemasolevate ridaelamu krundile peaks saama parkida vähemalt kaks autot. Teise võimalusena võib ridaelamu krundi ühte otsa rajada vajaliku suurusega parkla, mis võib olla kaetud varikatusega. Külaliste autodele tuleks projekteerida ridaelamu juurde mõned üldkasutatavad parkimiskohad, jättes nii vabaks suhteliselt kitsa juurdepääsutee.

III Korterelamud.
Ühekorruseliste maapealsete boksgaraažide ehitamine tuleks lõpetada. Soovitav on maa-aluste või vähemalt 2-korruseliste lihtsate nn parkimisdekkide ehitamine. Kortereramu juurde tuleb ette näha parklad, parkimiskohtade arvestusega vähemalt 1,5 parkimiskohta korteri kohta. Kui on tegemist elamuga, mille mõningatel korrustel paiknevad bürood ja kauplused tuleb nende jaoks ette näha lisaks parkimiskohad vastavalt normidele.

Korterelamute esiste kvartalisiseste teede äärsed taskukujulisi parklaid (90° all parkimine) tuleks pikendad võrdseks elamu pikkusega, jättes olevad puud parkimiskohtade vahelistele “saarekestele”. Kaherealise parkla rajamine elamu ette nõuab kaalumist ja sellist lahendust, mis tagab tuletõrje, kiirabi ja kolimisauto vaba juurdepääsu elamu. Elamute akendeta otsaseina juurde rajatud parkimiskohad on osutunud ebapopulaarseks (pole silmsidet).

Maja esise parkla lahenduse väljatöötamiseks on vaja määrata konkreetne autokohtade arv ja lähtudes piiravatest teguritest (kõrghaljastus, laste liivakastid, pesukuivatuse ja vaibakloppimise inventar, prügikonteinerite kohad jne) koostada projekt igale majale eraldi. Projekti väljatöötamine peaks olema eelkõige majaomanike mure, kuid linnaosa valitsus saab siin kaasa aidata, organiseerides koos majaomanikega (korteriühistud või nende puudumisel maja hooldaja) planeeringute koostamist majade rühmadele arvestusega, et vabaplaneeringuga piirkondades võivad majadele teenindamiseks eraldatud kruntide piirid osutuda mittesobivaiks ja rühmiti planeerimisel saab välja töötada kompromisslahendusi ning vajadusel teha ettepanekud krundipiirde muutmiseks.

Põhitänavatel ja jaotustänavatel tuleb parkimine sõiduteel keelata, samuti tuleb likvideerida selline parkimise korraldus, kus parkimiskohalt tagurdatakse vahetult sõidurajale või parkimiskohale sõit toimub põhirajalt tagurdamise teel.

Juurdepääsudel on parkimine sõiduteel lubatud, kuid tuleb silmas pidada, et parkimise korraldus ei takistaks liikluse kulgu ega ohustaks ja häiriks teisi liiklejaid.

Parklate kavandamisel tuleks vältida enamlevinud vigu parklate projekteerimisel:

- Parkla sisse- ja väljasõit on kavandatud liigilt tähtsamale tänavale ja ristmikualale lähemal kui 50 m.
- Parklat piirava äärekivi kõrgus sõidutee pinnast on 8-10 cm asemele 12-15 cm, mistõttu väiksema kliirensiga sõiduautod pargitakse äärekivist 20-30 cm eemale, selle asemel et auto gabariit võiks ulatuda ca 30-40 cm üle äärekivi. Madala äärekivi korral võib parkimiskoha pikkuseks võtta 5,0 m asemele 4,5-4,7 m. Madala äärekivi puhul võib 90º parkimisnurgaga kaherealise parkla üldlaiust vähendada 17,0 m-lt 16,0…16,5 m-ni, ilma et autode sisse- ja väljasõit parkimiskohale halveneks.
- Paljudes suurtes parklates ei ole parkimisrea algus ja lõpp fikseeritud teepinnast kõrgemal paikneva poolümara saarekesega.
- Paljudes parklates ja ka sõiduteel paiknevates parklates ei ole parkimiskohad märgistatud, mis vähendab võimalikku kohtade arvu 15-20 % võrra.
- Ei ole kasutatud parkimisrea lõpus seisvate autode manööverdamist hõlbustavat parkla laiendust.

7.7 JALGRATASTE PARKIMINE

Parkimispoliitika rakendamisel ei tohi ära unustada ka jalgrattaid. Suurt tähelepanu pööratakse jalgrattateede võrgustiku loomisele ja kergliiklejate liikumistingimuste parandamisele, kuid välja on jäänud jalgrataste parkimisprobleemid.

Arvestades, seda mismoodi kasvab jalgrataste kasutajate hulk ja rajatakse juurde uusi kergliiklusteid on kindlasti vajalik linnal pöörata tähelepanu ka jalgrataste parkimisele.
Praegu on põhilisteks probleemideks:

- hoiurestid puuduvad
- ebaturvaline
- ühenduvus jalgrattateedega puudulik.

Jalgrattaliikluse propageerimiseks on oluline et kõikide koolide juurde oleks ette nähtud kinnised (valvatavad) jalgrataste hoidmise võimalused. Samuti võiksid olla jalgrattaparklad spordikeskuste, meelelahutuskohtade ja kaubanduskeskuste juures.

Jalgrataste parkimine peaks olema võimaldatud kõikides parkimismajades.

7.8 PARKIMINE SUURÜRITUSTEL

Eraldi tähelepanu tuleb pöörata meelelahutusasutuste ja suurürituste korraldamiseks mõeldud rajatiste parkimiskohtade arvutamisele. Tuleb arvestada asjaoluga, et ürituse ajal on palju parkida soovijaid ja lisaks autode paigutamisele on suurüritustel probleemiks ka liikluse sujuv korraldus, eriti ürituse lõppemise järele. Samas kui üritusi ei toimu, puudub ka parkimisvajadus. Selleks oleks soovitav ühendada suurürituste korraldamiseks mõeldud rajatiste parklad näiteks suuremate büroode või kaubanduskeskuste parklatega, et parkla täituvus oleks ühtlasem erinevatel

kellaaegadel ja nädalapäevadel. Sellisel juhul tuleb aga silmas pidada, et üritus ei tohi alata enne kui parklakasutuse tippaeg on möödas.

Parkimiskohtade vajaduse määramisel tuleb lisaks normidele hinnata ka ürituse sihtgruppi. Üldjoontes võiks arvestada suurtel staadionitel – 1 parkimiskoht 10-15 istekoha kohta. Kontserdil, mille sihtgrupp ei ole teismelised on soovitav 1 parkimiskoht 5 istekoha kohta.

Suurürituste parkimise korraldamist tuleb iga ürituse puhul käsitleda eraldi. Selleks tuleb määrata eeldatav külastajate arv ja vastavalt sellele välja töötada piirkonna liikluslahendus koos parkimislahendustega. Lahendused peaksid olema juba varem välja töötatud, et vastava külastajate arvuga ürituse toimumisel saaks neid operatiivselt rakendada.

7.9 PARKIMISE KORRALDAMISE TEHNILISED VAHENDID

Mistahes parkimiskorra rakendamine on efektiivne ainult sel juhul kui parkimiskorraldus on üheselt mõistetav. Liiklejat tuleb õigeaegselt ja selgelt teavitada kehtestatud parkimiskorrast aga ka näiteks alternatiivsetest võimalustest, kui kehtestatud "parkimisteenuse kasutamine" ei ole liiklejale vastuvõetav.

Parkimiskohad tuleb tähistada. Lisaks parkimiskohtade tähistamisel on oluline anda sõidukijuhile informatsiooni parkimise või peatumise piirangute kohta. Parim vahend selleks on samuti teekattemärgised nr 931 "Peatumise keelujoon" ja 932 "Parkimise keelujoon".

Tallinna liiklejate käitumiskultuur ei ulatu veel paljude arenenud lääneriikide omani, mille tulemusena on tõenäoline suhteliselt pikaajalise parkimisanarhia tekkimine. See võib viia massilise parkimiseni selleks mitte ette nähtud aladel (kõnniteedel, sõiduteedel, haljasaladel), mille tulemusena halveneb keskkonnaseisund ning tekitatakse täiendavalt häireid liikluskorralduses. Selleks tuleks kasutusele võtta ka mehhaanilised tõkestusvahendid:

- betoonist poolkera – kasutatakse põhiliselt sõidukite parkimise takistamiseks kõnniteedel
- torupiire – takistatakse sõidukite sõitmist kõnniteele
- „linnatuvid" - uudse linnakujundusliku lahendusena kasutatakse betoon poolkerade asemel
- statsionaarselt paigaldatavad postid kõnniteede servades

Samuti tuleks parkijate distsiplineerimiseks rakendada:

- parkimisreeglitest kinnipidamise efektiivsemat kontroll – trahvid, sõidukite teisaldamine
- rattalukke

7.10 SOOVITUSED PARKIMISKOHTADE ARVU, FUNKTSIOONI JA PAIGUTUSE OSAS

Tinglikult võib parkimiskohtade arvu, funktsiooni ja paigutuse soovituste andmiseks jagada Lasnamäe linnaosa kolmeks osaks.

Esimese osa moodustab tööstus- ja ettevõtluspiirkond, kus parkimiskohad on hõivatud vaid ettevõtete tööajal ning enamjaolt on parkimiskohad piiratud ettevõtte territooriumil aiaga.

Parkimiskohtade defitsiiti ei esine ning parkimiskohtade arvu määrab ettevõte lähtuvalt oma vajadustest. Samasse kategooriasse käivad ka kauplused, polikliinikud ning muud teenindusettevõtted. Kuigi teenindusasutuste külastatavus on suur, viibitakse asutuses lühikest aega ja ühte parkimiskohta kasutab päeva jooksul palju autosid.

Teise osa moodustavad uusehitised ja planeeringud. Nende kavandamisel on lähtutud kehtivatest parkimisnormatiividest ja hoonete juurde on rajatud piisavalt parkimiskohti.

Kahe esimese tingliku jaotusega parkimise osas probleeme ei ole. Tõsised probleemid on aga kolmanda osaga, mille moodustavad olemasolevad elumajad, mille ehitamisaastad jäävad aega, mil autostumistase oli madal ja kehtivad normid nõudsid tunduvalt vähem parklakohti kui seda kehtestavad praegused normid.

Olemasolevate elumajade parkimiskohtade vajadused on arvutatud EVS 843:2003 Tabel 10.2 – Elamute parkimisnormatiiv alusel ning esitatud tabelis (Tabel 8).

Tabel 8. Olemasolevate elumajade parkimiskohtade vajadused

Elamuala		Elamuala pindala, km^2	Eluruumide brutopind, ca m^2	Kohti majade ümber	Kohti parklas	Kohti garaažis	Kohti kokku	Arvutuslikult vajalik parkimiskohtade arv, ca tk	Parkimis-kohti rohkem / vähem
1.	Sõjamäe	1,02	1 427	tööstusrajoon			28	9	19
2.	Ülemiste	0,81	3 980	75	0	12	87	32	55
3.	Sikupilli	1,35	437 279	1 182	724	483	2 389	3 646	-1 257
4.	Uuslinn	0,22	13 842	128	100	88	316	106	210
5.	Pae	0,58	510 264	1 863	0	810	2 673	3 887	-1 214
6.	Kurepõllu	0,68	154 775	614	821	1 185	2 620	1 086	1 534
7.	Paevälja	1,14	25 486	reservmaa	490	0	490	176	314
8.	Laagna	1,36	913 651	3 986	690	580	5 256	6 960	-1 704
9.	Loopealse	0,57	7 069	203	0	0	203	61	142
10.	Katleri	0,39	199 676	956	1 250	50	2 256	1 548	708
11.	Tondiraba	1,38	77	reservmaa	200	0	200	1	199
12.	Kuristiku	0,84	363 482	1 582	2 150	0	3 732	2 596	1 136
13.	Priisle	1,84	385 395	1 045	430	700	2 175	2 827	-652
14.	Mustakivi	1,16	638 041	2 479	1 005	1 220	4 704	4 821	-117
15.	Seli	0,97	460 986	1 836	400	0	2 236	3 407	-1 171

Esitatud tabel näitab selgelt, et piirkondades, kus on rohkem elumaju on ka suurem parkimiskohtade defitsiit. Antud piirkondades on väga vähe vaba maad, kuhu oleks võimalik rajada suuri parklaid või parkimismaju. Kõne alla tuleb olemasolevate parklate asemele parkimismajade ehitamine või naaberelamuala territooriumile parkimiskohtade rajamine. Samuti võiks kaaluda Laagna tee kohale parkla ehitamist.

Ettevaatlikult tuleb suhtuda tabeli suure parkimiskohtade varuga piirkondadesse. Suur parkimiskohtade varu näitab, et käesoleval hetkel antud piirkonnas suuri parkimisprobleeme ei ole. Seda aga eelkõige antud piirkonna hõreasustuse ning sinna rajatud suurte tasuliste parklate tõttu, mis aga tegelikkuses teenindavad naaber elamualasid.

Suur oht on, et maa hinna tõustes ja ehitustegevuse kasvades, likvideeritakse enamuses reservmaadel olevad suured parklad ning asemele ehitatakse majad, mis küll parkimiskohtade arvult vastavad igati kehtestatud normidele, kuid katavad ainult kohalike elanike parkimisvajaduse. Et vältida suurt parkimiskohtade defitsiiti, tuleks praeguste tiheasustuspiirkondade lähiümbrusesse rajada parkimismaju või vähemalt reserveerida see maa parklate ja parkimismajade jaoks.

Lasnamäe piirkonnas tiheasustusaladel on maksimaalne võimalik parkimiskoormus ületatud. Kohalikel elanikel on rohkem autosid, kui majade ümber parkida on võimalik, sellest tulenevalt on täidetud ka reservmaadel asuvad parkimisalad. Hõreasustusaladel kasvab parkimiskoormus koos uusehitistega.

8 KOKKUVÕTE

Lasnamäe on suures osas planeeritud ja ehitatud ajal mil autostumise taset ei osatud prognoosida selliseks, milliseks ta täna on kujunenud. Enim probleeme on elurajoonides just öiseks ajaks vaba parkimiskoha leidmisel. Sageli on täis pargitud haljasalad, kõnniteed, majade sissepääsud - takistatud on jalakäijate liiklemine ning prügivedu. Ettevõtlikumad korteriühistud püüavad küll tekitada haljasalade arvelt juurde parkimiskohti ja kaitsta neid „võõraste“ eest, kuid tervikuna leevendab see vähe pidevat parkimiskohtade defitsiitsust.
Parkimistulemuste analüüsil oli selgelt näha erinevust töö- ja töövälise aja vahel. Öisel ajal olid parkimiskohad elumajade ümber ja parklates hõivatud, päeval oli elumajade ümber piisavat parkimisruumi. Asutuste, ettevõtete ja tööstusala hoonete ümbruses valitses vastupidine olukord. Öösel olid parkimisalad suletud ja tühjad, hommikul hakkasid parkimiskohad täituma, kuid parkimiskohtadest otsest puudust ei olnud ka päeval.

Uusehitisteümbruses on parkimisele rohkem tähelepanu pööratud, kohad on markeeritud, hoonete all on parkimismajad või on hoone esimene korrus ehitatud avatud parklaks. Samas on ka need hooned piiratud kinnistu piirilt aiaga, tagades majaelanikele mugava parkimise ning välistades „võõraid“ parkijaid.

On soovitav säilitada parkimiskoormuse tase ca 70-80% parkimiskohtade arvust, mille tulemusena on reeglina suhteliselt hõlpsasti võimalik parkimiskoht leida ja mille tulemusena välditakse asjatut mootorsõidukiliiklust vaba parkimiskoha leidmisel või liikluseeskirjade eiramist parkimisel. Selle taseme saavutamisel eelkõige elumajade ümbruses on otstarbekas kaaluda parkimisala (parkimisplatsid, parkimismajad) laiendamist.

Projekteerimisstandardi kohaselt tuleks projekteerida elukohtade jaoks kasutatavad parkimiskohad Lasnamäe linnaosas reeglina kaugusele 100-150 m, töökohtade ja muude ehitiste rakenduste puhul on selleks kauguseks aga 100-300 m.

Praegu valitseb veel Lasnamäel olukord, kus turvalisuse kaalutlustel on elanikkond valmis kasutama parkimismajade ja tasuliste valvega parkimisalade teenuseid ka siis kui need asuvad kodust kaugel. Kuupilet maksab Lasnamäel paiknevas tasulises parklas 350-500 krooni.

Lasnamäel on rajatud “ajutisi” suurparklaid seni väljaehitamata aladele. Võib eeldada, et magistraalteede väljaehitamisel ja planeeringute realiseerimisel, võivad parklate omanikud saadava

tulu kaotamise hirmus tekitada tülikaid kohtuprotsesse, mille taha võivad planeeringud takerduda. Samas suureneb territooriumite heakorrastamisel ja magistraaltänavate väljaehitamisel parkimiskohtade defitsiit.

Vastavalt Lasnamäe arengule ja parkimisnõudluse muutumisele muutuvad senisest enam olulisteks suuremad parkimismajad, tänaval parkimist aga tuleb mõnevõrra piirata. Suuremate parkimismajade ülesandeks jääbki eelkõige läheduses elavate inimeste teenindamine.

Parkimishooneid on seni rajanud erainvestorid, kes teevad oma otsuse turu- ja tasuvusuuringute alusel. Linnavalitsuse rolliks on seda protsessi suunata, kehtestada lähteülesandega ehitusnõuded ja abistada krundi omandamisel või rentimisel. Suurendamaks Linnavalitsuse juhtivat rolli antud protsessis ja täitmaks linna transpordipoliitika strateegilisi eesmärke on vajalik, et tulevikus osaleks ka Tallinna linn parkimishoonete rajamisel koostöös erainvestoritega nn. Public & Private Partnership - PPP põhimõtet rakendades.

On teada, et maa-alused parklad on maapealsetest parkimishoonetest ca 2 korda kallimad, seega on odavam ehitada peamiselt maapealseid parkimishooneid. Iga konkreetse parkimishoone lahendus sõltub aga samas ka lokaalsetest tingimustest ja linna eesmärkidest.

Otstarbeka parkimispoliitika abil saab leevendada tänavavõrgu läbilaskvuse kitsaskohtade probleeme liikluse ohjeldamisega, vähendades tänavate kallihinnaliste ümberehitustööde vajadust ja reguleerides linnakeskuse liikluskoormust, et muuta keskus inimsõbralikumaks.

Ühe parkimispoliitika arengusuunana on kindlasti mujal maailmas laialdast kasutust leidev nn “pargi ja sõida” (inglise keeles – Park & Ride) printsiip.

Kui ei pöörata suurt tähelepanu parkimisprobleemile, võib Lasnamäe elumajade ümbrus ja tänavad ummistuda parkivatest sõidukitest. Seega tuleks detailplaneeringute koostamisel ja parklate ning parkimismajade kavandamisel lähtuda suurematest parkimiskohtade arvust kui seda ette näevad normid, sest enamus varem ehitatud elamutest ei rahulda juba praegu parkimisvajadust ning autostumise tase kasvab iga päevaga.

Ehitiste ja rajatiste liiklusmõju hindamisel tuleb arvestada eelkõige nende ehitiste funktsiooni, mille tulemusena avaldab ehitis liiklusmõju ümbritsevale tänavavõrgule ning mille alusel moodustub parkimisvajaduse määr. Uuemate hoonete puhul on parkimiskohtade arv määratud ning detailplaneeringus ka ette nähtud. Märgata on probleemi just vanemate elamute puhul.

Parkimisalasid on võimalik suurendada suurelamute kinnistutel olevate haljasalade ja nende kinnistute vahele jäävate nn vabade riigimaade arvel. Mõttekas oleks seadustada mehhanism majadevahelise riigimaa munitsipaliseerimiseks ja selle rentimiseks või müümiseks korteriühistutele sihtotstarbega parkimisalade rajamiseks.

Olemasolevate korterelamute piirkondade parkimiskohtade suurendamine tuleb lahendada esmalt linnaosa üldplaneeringuga. Konkreetne parkla projekt tuleb koostada konkreetsele objektile.

Elamurajoonide sissesõidutee äärde võiks rajada suuremaid tasulisi parklaid, millele on võimalik kaugemas tulevikus rajada lihtsama parkimishoone. Kuna tasulistes parklates piirkonniti kohti napib, siis see on märk turvalisema parkimisviisi eelistamisest elanike poolt.

Korterelamute esiste kvartalisiseste teede äärsed taskukujulisi parklaid (90° all parkimine) tuleks pikendad võrdseks elamu pikkusega, jättes olevad puud parkimiskohtade vahelistele "saarekestele". Kaherealise parkla rajamine elamu ette nõuab kaalumist ja sellist lahendust, mis tagab tuletõrje, kiirabi ja kolimisauto vaba juurdepääsu elamu. Elamute akendeta otsaseina juurde rajatud parkimiskohad on osutunud ebapopulaarseks (pole silmsidet).

Põhitänavatel ja jaotustänavatel tuleb parkimine sõiduteel keelata, samuti tuleb likvideerida selline parkimise korraldus, kus parkimiskohalt tagurdatakse vahetult sõidurajale või parkimiskohale sõit toimub põhirajalt tagurdamise teel.

Juurdepääsudel on parkimine sõiduteel lubatud, kuid tuleb silmas pidada, et parkimise korraldus ei takistaks liikluse kulgu ega ohustaks ja häiriks teisi liiklejaid.

Suure parkimisnõudlusega tänavatel, mis ühtlasi on ka suure liikluskoormusega hommikusel- ja õhtusel tipptunnil tuleks vajadusel rakendada ajalisi parkimispiiranguid, mis lubaksid näiteks tänavat kasutada parkimiseks õhtul kella 19:00 kuni hommikul kella 7:00-ni.

Eesti on üks kiireima autostumistaseme kasvuga riike maailmas. Tavaliselt ongi autostumise prognoositav kasvutempo üks määravaid tegureid liiklus- ja parkimisvajaduse hindamisel. Kui prognoosida liialt suuri kasvutemposid, raiskame me ressursse ebaotstarbekalt ja planeerime liialt mahukaid ja kalleid transpordirajatisi, kui aga lähtuda väga madalast kasvutempost, siis ammendub transpordisüsteemide läbilaskvus oodatust oluliselt varem.

Liikluse kasvu on märgata kogu teedevõrgul, pidurdumismärke on näha vaid ristmikel, mille läbilaskvus on ammendumas.

Kui senised autostumise arengu ja liiklussageduste muutumise tendentsid peaksid üldjoontes säilima, võib prognoosida järgmise kümnendi iga-aastaseks liikluse kasvuks kesklinnas 1...2% ja äärelinnas 4...5%. Sellise kasvu tulemusena võib Lasnamäe liikluse kasv võrreldes 2005. aastaga ulatuda 150 kuni 160%-ni.

Analüüsides liikluskoosseisu Lasnamäe linnaosa ristmikel on selge ülekaal sõiduautoliiklusel. Nii hommikusel kui ka õhtusel tipptunnil on sõiduautode osakaal üldisest liiklusest 80 ja 90 protsendi vahel. Suur osakaal on transiitliiklusel, mis moodustab keskmiselt poole suuremate teede liikluskoormusest.

Eraldi tähelepanu tuleb pöörata meelelahutusasutuste ja suurürituste korraldamiseks mõeldud rajatiste parkimiskohtade arvutamisele. Tuleb arvestada asjaoluga, et ürituse ajal on palju parkida soovijaid ja lisaks autode paigutamisele on suurüritustel probleemiks ka liikluse sujuv korraldus, eriti ürituse lõppemise järele. Samas kui üritusi ei toimu, puudub ka parkimisvajadus. Selleks oleks soovitav ühendada suurürituste korraldamiseks mõeldud rajatiste parklad näiteks suuremate büroode või kaubanduskeskuste parklatega, et parkla täituvus oleks ühtlasem erinevatel kellaaegadel ja nädalapäevadel. Sellisel juhul tuleb aga silmas pidada, et üritus ei tohi alata enne kui parklakasutuse tippaeg on möödas.

Mistahes parkimiskorra rakendamine on efektiivne ainult sel juhul kui parkimiskorraldus on üheselt mõistetav. Liiklejat tuleb õigeaegselt ja selgelt teavitada kehtestatud parkimiskorrast aga ka näiteks alternatiivsetest võimalustest, kui kehtestatud "parkimisteenuse kasutamine" ei ole liiklejale vastuvõetav.