

Tallinna parkimisnormatiiv (tööpõhimõte)

Tallinna parkimisnormatiiv tugineb peamiselt “Tallinn 2035”, “Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035”, “Kliimakava 2050” ja “Kvaliteetse ruumi aluspõhimõtted” strateegilistele raamdokumentidele.

Parkimiskohtade arvu normidest lähtutakse mootorsõidukite parklate ja parkimiskohtade planeerimisel ning projekteerimisel uute ehitiste püstitamise ja olemasolevate hoonete laiendamise korral. Parkimiskohtade arvu norm esitatakse vahemikuna hoone suletud brutopinna (sb) või muude lisades näidatud ühikute kohta.

Tallinna parkimisnormatiiv on haldusjuhend, mis võetakse aluseks linnaruumi ja kinnistute planeerimisel ning planeerimisotsuste vastuvõtmise kaalumisel, eesmärgiga kujundada ülelinnaliselt ühetaolist praktikat parkimiskohtade kavandamisel ning lihtsustada ja kiirendada planeeringute ja projektide menetlusi.

Tallinna parkimiskohtade arvu norme ei rakendata enne otsuse jõustumist vastuvõetud või kehtestatud detailplaneeringutele (v.a juhul, kui detailplaneeringus on viide vajadusele rakendada neid norme ehitusprojekti staadiumis vastavalt hetkel kehtivale normatiivile) ega väljastatud projekteerimistingimuste alusel koostatavatele ehitusprojektidele.

Kokkuleppel taotleja ja menetleva asutusega on lubatud uuendada detailplaneeringus või väljastatud projekteerimistingimustes väljatoodud normdokumenti värseima normdokumendi vastu.

Algatatud detailplaneeringute puhul tuleb parkimiskohtade arvu määramisel võtta arvesse muutunud asjaolusid ning lähtuda kuni planeeringu kehtestamiseni värseimast normdokumendist.

I. Parkimiskohtade arvu normidega hõlmatud alad

1. Parkimiskohtade arvu normid jagavad Tallinna linna eri värvi tsoonideks (hall, lilla, oranž, kollane, roheline). Täpsed tsoonide piirid on märgitud lisa 1 skeemil.
 - 1.1. Hall tsoon on Kesklinna linnaossa jääv Tallinna ajalooline vanalinn piirkond;
 - 1.2. Lilla tsoon on valdavalt Kesklinna ja Põhja-Tallinna (Kalamaja) linnaossa jääv piirkond;
 - 1.3. Oranž tsoon on valdavalt Põhja-Tallinna ja Kesklinna linnaossa jääv piirkond;
 - 1.4. Kollane tsoon on valdavalt Mustamäe, Kristiine ja Lasnamäe linnaossa jääv piirkond;
 - 1.5. Roheline tsoon on valdavalt Haabersti, Nõmme ja Pirita linnaossa jääv piirkond.

II. Parkimiskohtade arvu arvutamise põhimõtted (sb alusel)

2. Parkimiskohtade arvu arvutamisel tuleb arvestada:
 - 2.1. Hallis tsoonis (vanalinn) parkimiskohti ei kavandata;
 - 2.2. Parkimiskohtade arv arvutatakse hoone suletud brutomahu pealt (ei arvestata parkimiskorrusega või parkimiskohtadega hõivatud pinnaga);

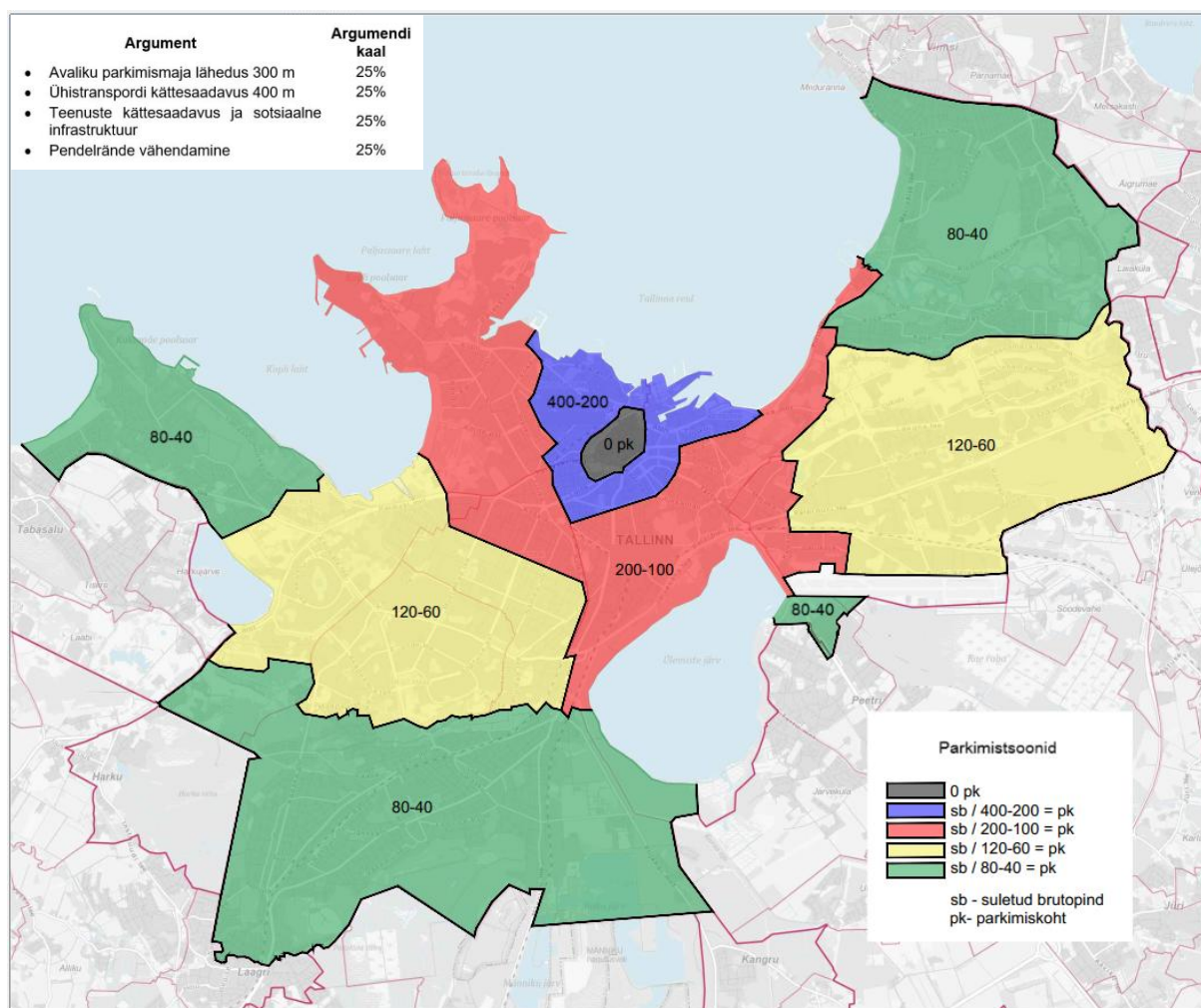
- 2.2.1. Linn ei soosi parkimiskohtade eriomandi loomist ja eelistatud on parkimiskohtade jätmine ühiskasutusse.
- 2.2.2. Kollases ja rohelises tsoonis on kinnistut teenindavad ja külastajate lühiajalised parkimiskohad vabalt juurdepääsetavad ning tõkestamata.
3. Iga planeeringu ja projekti parkimiskohtade arvutamise baasväärtus on tsooni vahemiku suurim parkimiskohtade arv.
 - 3.1. Tsooni parkimiskohtade arvu on võimalik vähendada vastavalt kasutatud argumentidele ja nende kaalule.
 - 3.2. Mitme argumenti kasutamisel jääb parkimiskohtade arv tsooni piiridesse ja objekt ei vaheta tsooni.
 - 3.3. Objekti paiknemisel erinevate tsoonide piiril, arvutatakse parkimiskohtade arv vastavalt tsoonide ühisosa väärtusele (ühe tsooni suurim ja teise tsooni väiksem parkimiskohtade arv).
4. Rahvusvaheliste transpordisõlmede (sadam, lennujaam, raudteejaam) funktsiooniga käsitletavad alad ja riigikaitse objektid (sh politseijaoskonnad, pääste jms) on eritsoonid ning käesolevad parkimiskohtade arvu normid neid ei käsitle.
 - 4.1. Nende objektide puhul kujuneb põhjendatud vajadusega parkimiskohtade arv Tallinna Linnaplaneerimise ameti ja Tallinna Transpordiameti koostöös, kuulates ära taotleja arvamuse.
5. Parkimiskohtade arvu vähendamist muutvad argumentid (osakaalud on näidatud lisas 3):
 - 5.1. Avaliku parkimismaja lähedus 300 m kaugusel. Sellele argumentile kvalifitseerutakse eeldusel, et parkimismajas on vabu kohti. Tõmbekeskuste puhul tuleb lähtuda hinnangulisest parkimisvajadusest.
 - 5.2. Hea ühistranspordi kättesaadavuse argumentile kvalifitseerutakse, kui ühissõidukipeatus (peatuse koodi kaupa) paikneb kõnealusest kinnistust 400 meetri kaugusel mööda tänavavõrku, kust väljub keskmiselt >10 väljumist tunnis (arvestatuna tööpäeviti ajavahemikus 06.00-20.00).
 - 5.3. Teenuste kättesaadavus ja sotsiaalne infrastruktuur. 15-minutilise jalgsi käigu kaugusel on kool ja lasteaed.
 - 5.4. Pendelrände vähendamise argumentile kvalifitseerutakse, kui elamuala arenduses on äri osakaal minimaalselt 33% mahust ja ärisihtotstarbega aladel on elamuala osakaal minimaalselt 33% mahust. Arvestatakse menetluses oleva objekti põhiselt (detailplaneering, projekt jne).
6. Liiklus- ja/või liikuvusuuringust tulenevate põhjendatud ja argumenteeritud järelduste põhjal on Tallinna Transpordiametil võimalik parkimiskohtade arvu vähendada.
 - 6.1. Piirkondades, kus teede ja ristmike läbilaskvus on ammendunud, on Tallinna Transpordiametil õigus piirata parkimiskohtade arvu sõltumata kasutatud argumentidest.
7. Parkimiskohtade arvu norme ei rakendata parkimiskohtade planeerimisel ja projekteerimisel ehitise olemasolevas mahus või olemasoleva ehitise väikesemahulisel (Tallinna Transpordiameti ja Tallinna Linnaplaneerimise Ametiga kokkuleppel põhjendatud juhtudel ehitismahu kasv kuni 33%) laiendamisel, mille käigus ei muudeta märkimisväärselt ehitise arhitektuurset lahendust, või riikliku kaitse alla võetud maa-alal või selle kaitsevööndis, samuti riikliku kaitse alla võetud mälestise kaitsevööndis, loodusobjekti kaitsevööndis. Kitsendust rakendatakse asukoha- ja objektipõhiselt. Samas jäävad kehtima piirkonnale kehtestatud parkimiskorralduse põhimõtted.

8. Projektides ja detailplaneeringutes esitatakse parkimiskohtade arvutus, mis saadakse vastava piirkonna määra kasutamisel pärast lisas 3 näidatud argumentide rakendamist. Lõplik parkimiskohtade arv saadakse matemaatilisel ümardamisel lähima täisarvuni.
 - 8.1. Saadud parkimiskohtade arv tuleb seletuskirjas selgitada ning tuua välja normi muutmiseks kasutatavad argumendid ja viited, kuidas kvalifitseerutakse argumendi täitmisele.
9. Planeeringutes ja projektides tuleb ette näha parkimiskohad elanike sõidukitele, kaupa vedavatele ja kinnistuid teenindavatele sõidukitele, kinnistute külastajate ja töötajate sõidukitele vastavalt piirkonna põhimõtetele. Teeninduskohad nähakse üldjuhul ette hoone väliselt.
 - 9.1. Avalikult juurdepääsetavad külaliskohad (v.a vanalinn, lilla ja oranž tsoon ning miljööalad) tuleb näha ette lühiajaliseks peatumiseks ja parkimiseks külalistele, taksodele, kulleritele jne eelkõige omal kinnistul. Kinnistut teenindavad ja külastajate lühiajalised parkimiskohad on vabalt juurdepääsetavad ning tõkestamata. Neid kohti ei seota ühegi korteriomandiga. Kohad arvestatakse suletud brutomahu arvestusse.
 - 9.2. Ühiskondliku hoone juurde tuleb rajada vähemalt viis parkimiskohta, millest vähemalt kaks on puudega inimese sõiduki parkimiskohad.
10. Mitut kinnistut hõlmava ehitiste rühma (kaks või enam ehitist) planeerimisel ja projekteerimisel kavandatakse parkimiskohad soovituslikult selle ehitiste rühma kinnistute piires ühises parklas või parkimismajas. Detailplaneeringute koostamisel tuleb eraldi krundile planeeritud parkla või parkimismaja kavandamisel näidata ära ehitiste teenindamiseks vajalik parkimiskohtade arv ning servituudi vajadus teisel kinnistul.
11. Parkimiskohad kavandatakse planeeritava või projekteeritava ehitisega samale kinnistule või kokkuleppel Tallinna linnaga (kolmepoolne leping) kinnistule, millele on seatud asjaõigus selle kinnistu jaoks.

IV Protsess ja rakenduskava

12. Ehitusõiguse protsessides ja etappides ((detail)planeeringute, projektide (projekteerimistingimuste), ehitusloa jt menetlustes) on kohustus küsida sisendit Tallinna Transpordiametilt. Juhindumine toimub tulenevalt Tallinna Linnavalitsuse 03.11.2021. a määrusest nr 36 „Tallinna linna töökorraldus projekteerimistingimuste ja planeerimise valdkonnas“ mh § 2 lg 4, § 4, § 19 lg 2 p 11, § 19 lg 3 p 1, § 20 lg 1 p 3 § 20 lg 3 p 2, § 25 lg 3 p 5, § 27 lg 1 p 3, § 36 lg 1 p 3 ja § 36 lg 3.

Lisa 1. Parkimistsoonide skeem



Lisa 2. Parkimiskohtade arvu normid

Suletud bruto arvestusega

Vanalinn	Lilla	Oranž
0	sb/400–sb/200	sb/200–sb/100

Kollane	Roheline
sb/120–sb/60	sb/80–sb/40

Haridusasutus – 20 parkimiskohta (max) või sb/300.

Tömbekeskus (asukohast tsoonis ja iseloomust sõltuvad tingimused ning elluviimise tegevuskava):

- Kaubanduskeskus – tuleb lähtuda kasutusotstarbest ja külastatavuse prognoosist. Äripindadele tehakse ettepanek võimaldada parkimise võimalust töövälisel ajal, nn öisel ajal kasutatav kohalike elanike poolt.
- Kultuuriasutused – sb/330–sb/200.
- Spordiasutused – sb/80. Väljakute, staadionite ja universaalhallide parkimisvajaduse hindamisel tuleb lähtuda kasutusotstarbest ja külastatavuse prognoosist. Parkimiskohtade arv määratakse kindlaks analoogsete ehitiste järgi.

Sõidukite teenindus – sb/30

Tööstus ja laod – 50% tsoonis kehtivast normist

Väikesadam – 1/5 veesõiduki kohta

Tervishoiuasutused – lähtuvalt tsoonis kehtivast normist ja tuleb lähtuda kasutusotstarbest ja külastatavuse prognoosist. Parkimiskohtade arv määratakse kindlaks analoogsete ehitiste järgi.

Rida- ja ühepereelamud – vähemalt üks parkimiskoht korteri kohta (asukohapõhine).

Lisa 3. Parkimiskohtade arvu normide muutmise argumendid

Argument	Argumendi kaal
Avaliku parkimismaja lähedus 300 m	25%
Ühistranspordi kättesaadavus 400 m	25%
Teenuste kättesaadavus ja sotsiaalne infrastruktuur	25%
Pendelrände vähendamine	25%

Argumendi arvestamise näide: *tumesinine tsoon, vahemik $sb/400$ – $sb/200$.*

Normi lähtetase $sb/200$ + argument 1 (25%) = parkimisnormi arvestamisel kasutatav norm $sb/250$.

NB! Mitme argumendi rakendamisel ja tsooni maksimumi saavutamisel ei liigu norm järgmisesse tsooni.