

EKSPERTARVAMUS
Mahlamäe tn 10 detailplaneeringu liikluskorraldus

Tallinn 2021

EKSPERTARVAMUS

Käesolev arvamus on koostatud Rapla linna Rapla valla Mahlamäe tn. 10 detailplaneeringu liikluskorralduse kohta.

TAUST

Detailplaneering algatati Rapla Vallavalitsuse 22.07.2019 korraldusega nr 300. Detailplaneeringu eesmärk on üldplaneeringuga määratud lahenduse elluviimine ja kaubandushoone ehitusõiguse sätestamine Raplas, Mahlamäe tn 10 maaüksuse lääneosas. Maaüksusel asub 1977. aastal valminud Rapla KEKi haldushoone, mis on ehitismälestisena võetud riikliku kaitse alla. Üldplaneeringu kohaselt tuleb ärihoone kavandamisel järgida miljöösse sobivust, samuti keskkonda ja juurdepääsu ka kergliiklusele. Detailplaneeringu koostamisel on tehtud koostööd Kaitseministeeriumi, Muinsuskaitseameti, Päästeameti, Rahandusministeeriumi ja võrguvaldajatega. Kaasatud on puudutatud kogukond. Planeeringule on laekunud hulgaliselt ettepanekuid, millest paljudega on arvestatud. Arvestatud ei ole Muinsuskaitseameti ettepanekuga näha detailplaneeringuga ette arhitektuurse ideevõistluse tingimus. Detailplaneeringuga on kavandatud tagasihoidlik, kuni 8 meetri kõrgune hoonemaht, mis on paigutatud selliselt, et olulisemad vaatesuunad Rapla KEKi hoonele jääksid vabaks, ette on nähtud vajalik hulk parkimiskohti vastavalt EVS 843:2016 ja säilitatud ka väike haljasala Mahlamäe tänava ääres. Tegemist on avaliku ja erahuvi mõistliku kompromissiga. Ettepanek on Mahlamäe tn 10 detailplaneering vastu võtta ja korraldada avalik väljapanek.

Planeeringu koostas MOI OÜ Stipend Investments OÜ tellimisel.

Detailplaneeringu (töö nr DP-200827) seletuskirjas on öeldud järgmist:

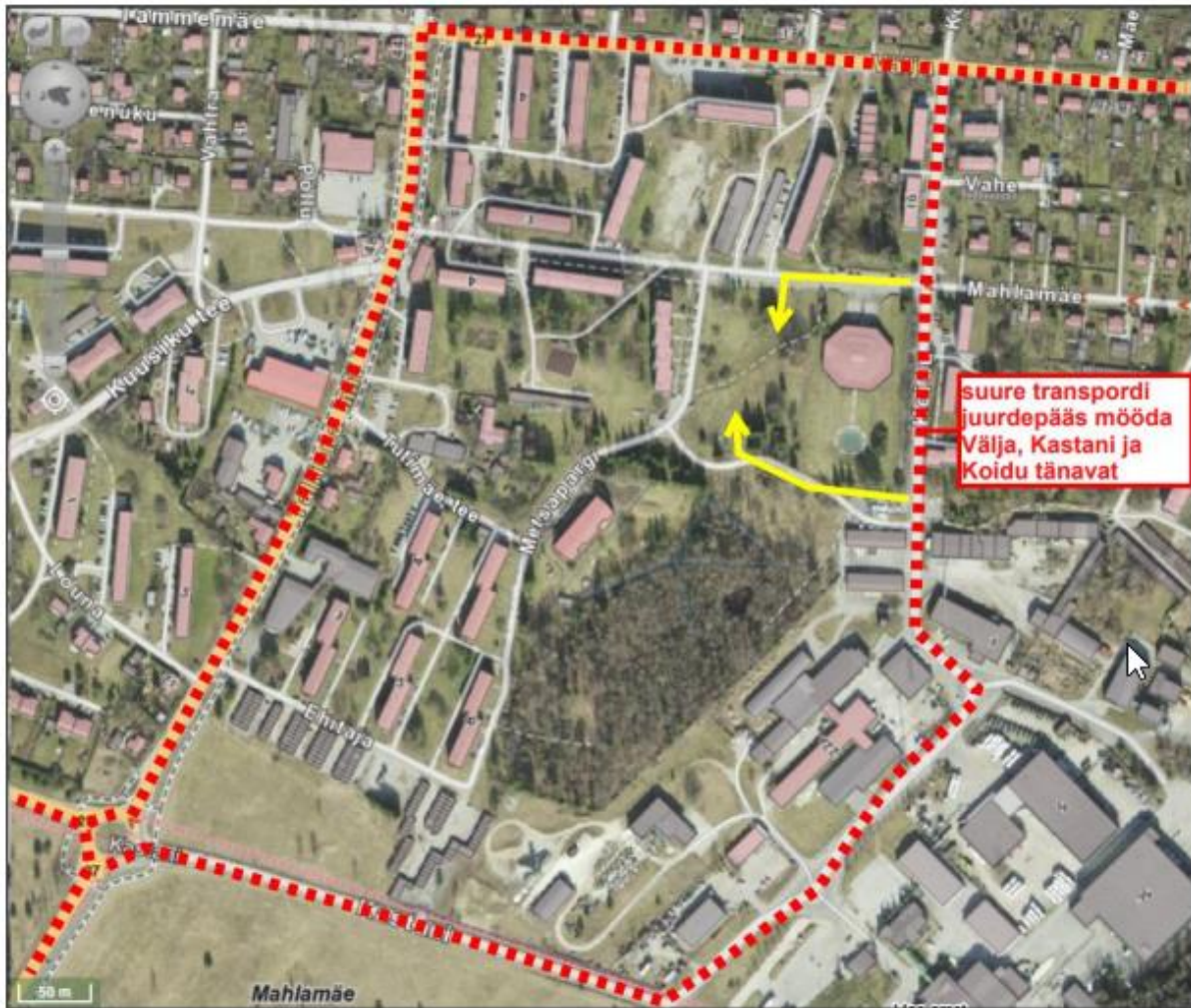
Detailplaneeringu eesmärk on maaüksuse jagamise tulemusena ehitusõiguse sätestamine Rapla linnas Mahlamäe tn 10 krundile (katastritunnus 66901:001:0606) kaubandushoone püstitamiseks.

Rapla valla üldplaneeringu kohaselt on planeeringuala maakasutuse juhtotstarve kaubandus-, teenindus- ja büroohoone maa. Üldplaneeringu kohaselt toimub ärimaa juhtotstarve arendamine Lk 4 / 17 läbi detailplaneeringu. Elukondlikke teenuseid pakkuvad ärimaad planeeritakse üldplaneeringu kohaselt elamualade vahetusse lähedusse. Detailplaneering järgib üldplaneeringut.

...

Kauplusehoone hoonestusala kavandamisel on arvestatud, et vajadusel oleks võimalik planeerida transpordimaa krunt ja jalakäijate läbipääs kinnistu idapiirile Mahlamäe tänavalt kuni Metsapargi kinnistuni lõunas. Selliselt oleks kaubandushoovi teenindava transpordi ligipääs kinnistule võimalik alternatiivina rajada ka Metsapargi kinnistu ja Koidu 20 kinnistute kaudu. Hoonestusala valikul on normikohased parkimisalad võimalik jaotada kaheks osaks ja liigendada ning sellega vältida sobimatult suure parkimisplatsi tekkimist. Seoses KEKi haldushoone võimaliku kasutuselevõetuga tulevikus on loodud valmidus kahe kinnistu parkimisalade ühendamiseks ning sissesõidutee ühiskasutuseks. Viimase tagamiseks on planeeritud servituudi seadmise vajadus.

...



Skeem kaubatranspordi juurdepääsuga Mahlamäe tänavalt ja alternatiivina Koidu tänavalt (Väljavõtte detailplaneeringu seletuskirjast).

Kaupluse kliendiparkla paikneb Mahlamäe tn ääres ja lõimituna potentsiaalse KEKi haldushoone parklaga krundi idapiiri ääres. Jalakäijate ja autodega liiklejate juurdepääsud on planeeritud toimima ühtse süsteemina. Jalgsi pääseb kaubandushooneni nii Mahlamäe tänavalt krundi loodenurgast kui ka sissesõidutee servas kirdenurgas. Kaubatranspordi saab lahendada ka Välja-Kastani-Koidu tänavate kaudu. Skeem kaubatranspordi juurdepääsudega. Parkimiskohtade vajadus on arvutatud Eesti standardi EVS 843:2016 Linnatänavad alusel.

Pos nr	Ehitise otstarve	Planeeritud brutopind m ²	Parkimise normatiivne arvutus	Normatiivsed parkimiskohad	Planeeritud parkimiskohad
1	Ärihoone – kauplus, supermarket	3 400	3 400 / 100	34	39
2	Ärihoone – büroohoone	4050	4050 / 90	45	45

Tabel: Parkimiskohtade arvutus (Linnatänavad EVS 843:2016)

Seega on detailplaneeringu järgi alale projekteeritud kokku 83 parklakohta, neist 39 kaupluse klientide jaoks ja 45 äri-büroohoone huvides.

Volikogu majanduskomisjoni istungil tõstatati küsimuse planeeringu puuduliku liikluskorralduse kohta juhtides tähelepanu parkimise ja sissesõidu küsimustele. Esitati väide, selleks et „tagada ohutu liikluskorraldus peaks planeeringuala laiendama. Detailplaneeringu korrektseks läbiviimiseks tuleb liikluskorralduslikud küsimised lahendada juba vastuvõtmise etapis, et hiljem ei peaks vald midagi ümber tegema. Vajadusel tellida projekt vastavatelt spetsialistidelt.

Toimus arutelu - planeering peab sisaldama ka liikluskorralduse lahendust“.

VOLIKOGU MAJANDUSKOMISJONI ISTUNGIL OTSUSTATI:

Lükata eelnõu „Detailplaneeringu vastuvõtmine ja avaliku väljapaneku korraldamine“ tagasi vallavalitsusele menetlemiseks, ettepanekuga täiendada planeeringu liikluskorralduse poolt.

HINNANG LIIKLUSKORRALDUSE LAHENDUSELE

Käesolevas ekspertarvamuses käsitletakse eelkõige kahte liikluskorralduslikku aspekti:

- Parkimiskorraldust;
- Ligipääsu parklale ja teenindusliikluse ligipääsu lahendust.

Parkimiskorraldus

Nagu juba mainitud on detailplaneeringuga kavandatud parkla kokku 84 kohaline parkla. Neist 66 (45+21) kohta on kavandatud kavandatava hoone idaküljele ja 18 kohta põhjaküljele. Parklasse ligipääs on kavandatud Mahlamäe tänava kaudu planeeringuala põhjaküljel.

Planeeringuga kavandatud parkimiskohtade arv vastab Eesti standardiga EVS 843:2016 Linnatänavad esitatud nõetele. Võrreldes standardijärgse normatiivse parkimiskohtade arvuga (79) on kavandatud parkimiskohtade arv veidi suurem, mis ei lähe vastuollu standardi nõuetega.

Parkla lahendus on koostatud korrektselt, parkla kavandatud mõõtmed vastavad nõuetele. Parkla liigendatus ja kõrghaljastuse kasutamine on teostatud korrektselt.

Parkla poolt genereeritav liikluskoormus.

Käesolevas faasis ei ole võimalik täpselt hinnata kaupluse külastajate arvu ja sellest tulenevat parkla kasutusest tekkivat liikluskoormust. Kuid, kui võtta aluseks varasemad uuringud ja analoogsete objektide liiklusmõju saame seda hinnata järgnevalt.

Kuna tegemist on kahe erineva funktsiooniga objektidega (kaubanduspinnad + äri-büroohoone), siis on ka nende poolt tekitatav liikluskoormus erineva iseloomuga.

Varasemaid analoogseid objekte eeskujuks võttes on võimalik hinnata, et kaubanduspindade maksimaalne külastatavus leiab aset eelkõige tööpäevade õhtusel perioodil ning laupäevadel,

mil see küll hajub pikemale perioodile. Planeeringu järgi on kaupluse klientide jaoks planeeritud 39 parklakohta. Tavapäraselt ei ületa ka tippkoormuse ajal parkla täituvus 80% planeeritud parklakohtade arvust ning selle maksimaalne koormus langeb tavaliselt kolmele tunnile öhtul, (ligikaudu periood kell 16-19), sealhulgas võib maksimaalse 60 minutilise perioodi jooksul külastusest tekitatud liiklus ulatuda maksimaalselt 200%-ni arvestades kaupluse külastamise ajaks 30 minutit. seega saab hinnata, et 39-st parklakohast tekkiv liikluskoormus tunnis võiks tavaolukorras ulatuda ca 60 autoni tunnis.

Äri- ja büroohoone poolt tekitatav liikluskoormus on teistsuguse iseloomuga, tavaliselt saabuvad selle hoone töötajad tööle hommikuse tipptunni ajal ja lahkuvad seal peale tööpäeva lõppu, öhtusel tipptunnil. Samas, olenevalt hoone toimimise iseloomust võivad seda kasutada ka külastajad, kuid tavaliselt hajub see koormuse kogu tööpäevale.

Büroohoone jaoks on planeeringus kavandatud kokku 45 parkimiskohta. Hinnates selle maksimaalseks täituvuseks samuti 80%, siis on võimalik, et büroohoone parklast lahkub öhtusel tipptunnil ca 35...40 sõidukit.

Seega kujunebki parkla kasutusest tekkiva liikluskoormuse tipuperioodiks öhtune tipptund, mil parklast lahkuvad büroohoone töötajad ja see langeb kokku kaupluse külastajate liiklusega. Seega on tõenäoline, et parklasse siseneb öhtusel tipptunnil maksimaalselt 60 autot ja lahkub maksimaalselt 100 autot tunnis.

Iseenesest ei tekita selline liikluskoormus olemasoleva parkla lahenduse kohaselt tähelepanuväärseid liiklusprobleeme parklas.

LIGIPÄÄS PARKLASSE

Nagu juba mainitud on parklasse sisse- ja väljasõit kavandatud Mahlamäe tänava kaudu. Parklasse on võimalik siseneda Mahlamäe tänavalt nii parem- kui vasakpöördega, samuti on sealt võimalik väljuda kas parem- või vasakpöörde teostamise järel, seega on tagatud ühendus nii Tallinna maantee kui Viljandi maanteega.

TEENINDUSSÕIDUKITE LIGIPÄÄS

Planeeringu kohaselt on kavandatud teenindussõidukite ligipääs hoonele Mahlamäe tänavalt ja alternatiivina on võimalus luua juurdepääs ka planeeringuala lõunapoolselt küljelt Välja, Kastani ja Koidu tn kaudu (vt skeem lk 3).

Kui võrrelda konfliktide arvu teenindussõidukite ja kergliiklejate vahel Mahlamäe tn juurdepääsul ja Koidu tn ristmikul, siis potentsiaalsete konfliktide arv on sarnane kuna ida suunalt kaubanduskeskusesse liikuvate jalakäijate trajektoor lõikub veotranspordiga nii Mahlamäe tänavalt juurdepääsul kui ka Koidu tänava kaudu lähenemisel Mahlamäe – Koidu ristmikul. Lääne suunast kaubanduskeskusesse lähenev jalakäija ei satu veokiga konflikti ei parkla juurdepääsul ega ka Koidu tn ristmikul.

Käesoleva ekspertarvamuse raames on analüüsitud ka alternatiivse raskeveoki juurdepääsutee rajamist kauplusele Koidu tänava kaudu ning üle Metsapargi kinnistu (67001:008:0059) (vt skeem lk 3). Arvestama peab, et juurdepääsutee peab vastama samadele nõuetele, millele vastab kavandatud juurdepääs Mahlamäe tänava kaudu. Mahlamäe teekoridori laius koos sõidutee ja kergliiklusteega on ca 11,5 meetrit. Kui

kavandada raskeveoki juurdepääsule vastav juurdepääsutee ka Koidu tänavalt Mahlamäe tn 10 kinnistule, siis peaks ka sellisel juhul olema juurdepääsutee laiuseks minimaalselt 11,5 meetrit (kaks sõidurada + kergliiklustee koos ohutusala). Hetkel on Mahlamäe tn 10 kinnistust lõunapoole jääva Metsapargi kinnistul olemasoleva tee (jalgte) laiusega ca 1,5 meetrit. Seega tähendaks alternatiivse raskeveokite juurdepääsu võimaldava juurdepääsutee rajamine Mahlamäe tn 10 kinnistule Koidu tänava ja Metsapargi kinnistu kaudu seda, et teemaad tuleks väga oluliselt laiendada. Arvestades asjaolu, et Mahlamäe tn 10 kinnistule on Koidu-Kastani ja Mahlamäe tänava rekonstrueerimisel nõuetele vastav juurdepääs kavandatud ja valmis ehitatud Mahlamäe tänava kaudu, oleks alternatiivse juurdepääsu rajamine sellises ulatuses teemaad laiendades ebamõistlik.

Täiendavalt on oluline välja tuua, et sedavõrd laia teekoridori kavandamine Metsapargi kinnistu kaudu Mahlamäe tn 10 kinnistule tooks kaasa olulisi negatiivseid mõjusid Metsapargi kinnistule, mis on üldkasutatav maa ehk pargiala. Selline lahendus ei oleks kooskõlas säästliku maakasutuse põhimõttega.

Lisaks tuleks ka Koidu tänava kaudu raskeveokil juurdepääsuks Mahlamäe tn 10 kinnistule ületada kergliiklusteed, mistõttu ei aitaks alternatiivne lahendus ära hoida ka raskeveoki ja kergliiklusteel liikleja võimalikku konflikti. Seega ei ole, käesoleva arvamuse koostajate hinnangul, mõistlik rajada Mahlamäe tn 10 kinnistule alternatiivset juurdepääsu Metsapargi kinnistu kaudu.

KOKKUVÕTE

Tervikuna saab pidada planeeringu liikluslahendust korrektseks ja ohutuks ning allakirjutanute arvates on võimalik lahendust võtta aluseks edasise tehnilise lahenduse koostamisel. Hinnanguliselt ei tekita pakutud lahendus olulisi liiklusprobleeme ei selle rakendamise järgselt ega ka pikemas perspektiivis ning ohutu liikluskorralduse tagamiseks ei ole oluline planeeringuala laiendada.

Ekspertarvamuse koostasid:

Tallinnas, 10. augustil 2021. aastal

Dago Antov

Reigo Ude

/allkirjastatud digitaalselt/