

Töö number 2020_0053

Tellijä Raasiku Vallavalitsus
75010708
Tallinna mnt 24
75201 Aruküla

Konsultant Skepast&Puhkim OÜ
Laki 34, 12915 Tallinn
Telefon: 664 5808; e-post: info@skpk.ee
Registrikood: 11255795

Kuupäev 12.11.2020

Aruküla aleviku liikuvusskeem

I SELETUSKIRI

SISUKORD

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | ÜLDINFO | 4 |
| 1.1. | Eesmärk ja töö piiritlus | 4 |
| 2. | KERGLIIKLUSTEED | 5 |
| 2.1. | Olemasolev olukord | 5 |
| 2.2. | Kergliikluse üldpõhimõtted | 5 |
| 2.3. | Tallinna maantee | 8 |
| 2.4. | Põllu tänav | 9 |
| 2.5. | Staadioni põik..... | 9 |
| 2.6. | Staadioni tänav..... | 9 |
| 2.7. | Jaama tänav..... | 10 |
| 2.8. | Suvila tänav | 11 |
| 2.9. | Sügise tänav | 11 |
| 2.10. | Suur ring | 11 |
| 2.11. | Ettepanekud | 13 |
| 3. | SÕIDUTEED JA PARKIMINE | 15 |
| 3.1. | Olemasolev olukord | 15 |
| 3.2. | Rakendatavad üldpõhimõtted..... | 15 |
| 3.3. | Ettepanekud | 16 |
| 3.3.1. | Staadioni põik ja Staadioni tänav | 16 |
| 3.3.2. | Põllu tänav | 16 |
| 3.3.3. | Parkimine..... | 17 |
| 3.3.4. | Liikluseks suletavad teed..... | 17 |

II SEOTUD JOONISED JA LISAD

L-01...L-02 Ühendatavate sõlmpunktide skeemid

L-03 Detail: Põllu tn – Staadioni põik – Staadioni tn – Tallinna mnt; Näidislõiked

L-04 Detail: Staadioni tn ja Staadioni põigu lahenduste variandid kahesuunalise liikluse puhul

L-05 Koondskeem

2. Kergliiklusteed

2.1. Olemasolev olukord

Vaadeldaval alal on kaks olulist kergliiklussuunda – Tallinna maantee äärne kõnnitee, mis ühendab alevikku eelkõige raudteejaamaga, ja Põllu tänava kõnnitee, mille äärde jääb nt vallamaja ja Aruküla Põhikool.

Samas mitme olulise jaotustänavaga ääres rahuldavad kergliikluse võimalused puuduvad – nendest kõige kriitilisem näide on Jaama tänav. Jaama tänav on oluliseks suunaks Aruküla lääneosast liiklejale nt raudteejaama ja Konsumi poe suunas, ja vastupidi raudteejaamast tulijale apteegi ja raamatukogu ning kaugemale – lauluväljaku ja terviseradade – suunas.

Ala sisse jääb veel kolm olulist jaotustänavat puuduvate kergliiklusvõimalustega – Sügise, Staadioni ja Staadioni põik. Staadioni ja Staadioni põik moodustavad koos Põllu tänava ja Tallinna maanteega olulist kohalikku teede süsteemi – nn **Aruküla keskosa siseringi**, mis teenindab suure kergliiklejate hulgaga kooli, lasteaeda ja vallamaja ja jääb väljakujunenud korruselamute piirkonda.

Sügise tänav lõpetab vaadeldavat ala lõunast ja moodustab koos Suvila ja Jaama tänavaga nn **Aruküla keskosa välisringi**.

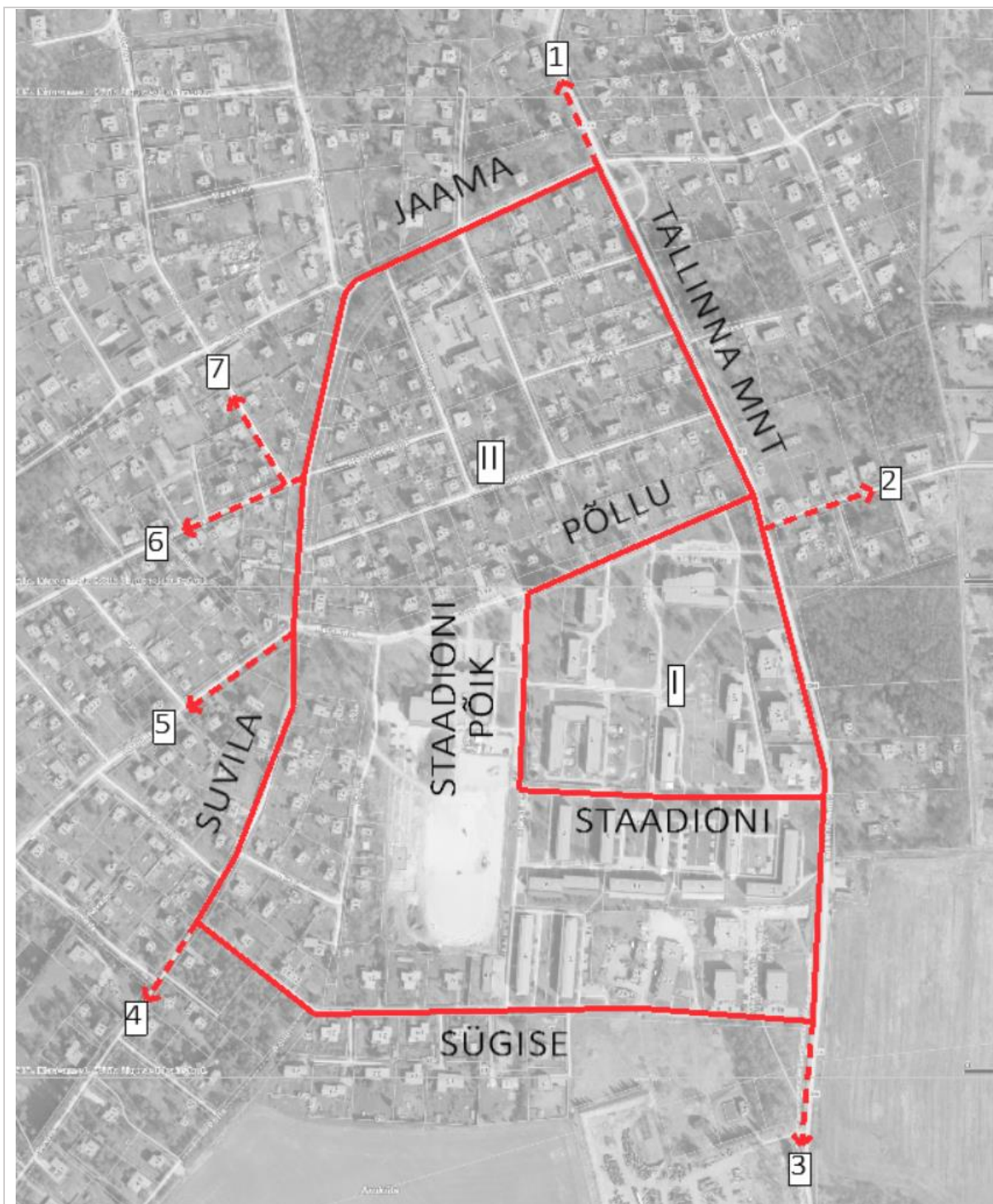
Nimetatud ringidele lisandub ka töö fookusalalt väljaulatuv **suur ring**, kuhu kuuluvad lõunas Harju tee, Talve tee, Tallinna mnt ja Lagedi-Aruküla-Peningi maantee lõik ja põhjas Kaasiku tn, Järsi tee ja Tallinna mnt.

Seega kergliikluse seisukohast vaadeldakse Aruküla keskosas kolme nimetatud ringi toimimist ja kitsaskohti.

2.2. Kergliikluse üldpõhimõtted

Aruküla aleviku suurus ja paiknemine raudtee ääres soosib kergliikluse eelistamisega eluviise ja seega võiks aleviku ruumi arendamisel pöörata tähelepanu eelkõige just kergliiklusele. Kergliikluse väga oluliseks komponendiks on liiklemine jalgrattaga, kuna distantsidel kuni 3km on jalgratas võimeline konkureerima ajakulu osas autoga. Aruküla aleviku Lagedi mnt ja raudtee vahele jääv osa on ca 2km lai, ehk perspektiivselt ideaalne jalgrattaruum, kui suudetakse tagada ohutut ja mugavat liikumiskeskkonda, mis on rattakasutaja jaoks kõige olulisem. Seega pööratakse käesolevas töös tähelepanu kergliiklusele nii jalakäiate kui jalgratturite näol.

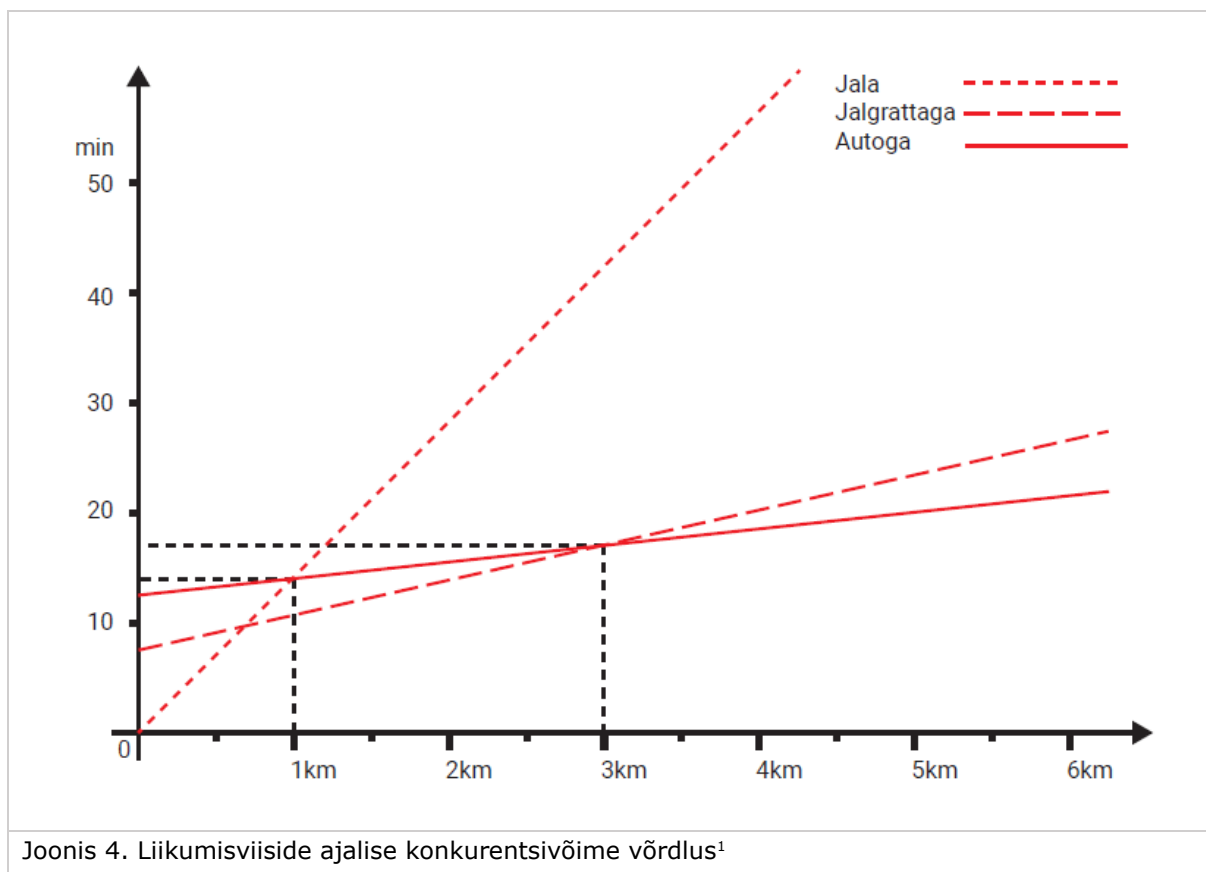
Selle valguses loetakse käesolevas töös rahuldavaks kergliikluse võimaluseks sellist kergliiklus-/kõnniteed, mis on autoliiklusest eraldatud vähemalt visuaalse piiriga (nt piirjoon), barjääriga (nt betoontõke, peenar vms) või mitte kõrgema kui 50mm äärekiviga ja mis on varustatud rampidega kõikides kohtades, kus tuleb ette kõrguste vahe, sh ristuvate sõiduteede ületuskohtades.



Joonis 2. Aruküla aleviku keskosa kergliikluse sisering (I) ja välisring (II) ning väljuvad jätkuühendused: 1) raudteejaam 2) Tiigi tn 3) Lagedi mnt ja jätkuühendus suurele ringile 4) Suvila tn 5) Harju tn ja jätkuühendus suurele ringile 6) Männiku tn 7) Järsi tee suund



Joonis 3. Aruküla aleviku keskosa siseringid (vt Joonis 2) ja suur ring (punktirjoon), kuhu kuuluvad Harju tee, Talve tee, osa Lagedi-Aruküla-Peningi maanteest ja Tallinna mnt aleviku lõunaosas ning Kaasiku tn, Järsi tee ja Tallinna mnt aleviku põhjaosas. Nooltena on tähistatud jätkuühendused



2.3. Tallinna maantee

Tallinna maantee ääres on olemasolev ca 1,5...1,7m laiusega kõnnitee, mis on sõiduteest eraldatud äärekiviga. Seda võib pidada kergliikluse seisukohast rahuldavaks vaid osaliselt, kuna eraldi jalgrattateed siin ettenähtud ei ole ja kahe ratturi üksteisest turvaliseks möödapääsemiseks on vaja ca 1,75m ruumi. Jalgratturid saavad Tallinna maanteel kasutada ka sõiduteed, kuid Eestis ei ole endiselt piisavalt arendanud sõidukultuuri, kus autojuhid arvestaksid piisaval määral sõiduteel liikuvate ratturitega. Tõenäoliselt jäävad paljud jalgratturid kasutama kõnniteed ka pärast Tallinna maantee kavandatud rekonstrueerimist. Arvestades, et kõnniteel peavad ruumi jagama jalgratturid ja jalakäijad, võiks kõnnitee ideaalis olla ca 2m lai.

Eraldi tuleb välja tuua asjaolu, et üldiselt loetakse turvaliseks jalgrattatee äärekiviks (kui on) kuni 50mm, kõik üle 50mm äärekivide lahendused piiravad oluliselt jalgratturi võimet vajadusel äärekivi ületada, nt liikudes kõnniteelt sõiduteele ja vastupidi. Tallinna maantee rekonstrueerimise projektis on äärekiviks kavandatud 12cm, mille puhul peaks 50km/h sõidutee alal olema jalgrattatee (antud juhul kõnnitee) ja sõidutee vahel min 0,75m puhver. Tallinna maanteel on selleks maksimaalselt 0,5m.

Positiivne on asjaolu, et vastavalt rekonstrueerimise projektile kuulub kõnnitee taastamine töövõttu täies mahus, mis maandab riski, et tööde tulemusena võiks tekkida ebaühtlase kattega kõnnitee.

¹ Tallinna Rattastrateegia 2018-2027

Tallinna maantee kõnniteed käsitletakse välisringi rahuldava lülina kogu pikkuses.

2.4. Põllu tänav

Põllu tänaval on välja ehitatud kergliiklustee alates ristmikust Jaama tänavaga kuni Vallamaja parkimisplatsini ja suurimaks kitsaskohaks ongi loogilise ühenduse puudumine Tallinna maanteega. Kõnnitee ise on heas korras ja arvestades tõenäolise liikluskoormusega ka piisavalt lai. Kuna Põllu tänav lõpeb Tallinna maantee ääres ebaselge liiklusskeemiga, mis kuulub perspektiivselt ülevaatamisele, siis sõltub Põllu tn kõnnitee ühendamine Tallinna maanteega sellest, kuidas tänav Tallinna maanteele avatakse – nt kas realiseerub visioon perspektiivseks aleviku keskväljakuks Vallamaja ees. Põllu tänava lõiku Vallamaja parkla kõrval käsitletakse siseringi puuduva lülina, mille lahendamiseks on olemas vajalik ruumivaru.

Põllu tn lõik Staadioni põigult Jaama tänavani on väga oluline ühenduslüli kahe ringi vahel ja siinset kergliikluse olukorda tuleb vähemalt praeguses mahus säilitada.

2.5. Staadioni põik

Staadioni põik kuulub Aruküla keskosa siseringi lõigul Põllu tänavast Staadioni tänavani. See on oluline liiklusarter, mis teenindab kooli, staadioni ja lasteaeda nii auto- kui kergliikluse seisukohast. Siin puudub rahuldav kergliikluse võimalus. Töö käigus on analüüsitud võimalust korraldada autoliiklus ühesuunalisena, kuid kohalike elanike logistilise mugavuse säilitamiseks sellest loobuti. Kahesuunalise liikluse puhul sõltub ruumivaru suures osas tehnovõrkude paiknemisest. Arvestades, et põigu äärde võib perspektiivselt rajada nii kooli, kui lasteaia täiendavaid parkimisplatse, sõltub kergliiklustee lahendus parklate ja sõidutee liiklusskeemist. Oluline on vältida kergliiklustee „hüppamist“ ühest servast teise, eelistada võimalusel samas servas paiknemist kogu nimetatud lõigu pikkuses. Ideaalis tuleb lähtuda Staadioni tänavale rajatavast kergliiklusteest selliselt, et kahe nimetatud tänava kergliiklusteed jookseksid kokku ilma sõidutee ületamise vajaduseta vähemalt lasteaia kinnistu lõigu ulatuses.

Tänavat käsitletakse siseringi puuduva lülina, mille lahendamiseks on olemas vajalik ruumivaru.

Staadioni põigu ühendus Sügise teega ei ole küll osa kahe ringi süsteemist, kuid on oluline staadioni teenindamise seisukohast eriti ürituste toimumise ajal, millal staadioni ja Staadioni 7 hoone vahelisel alal on tihti korraldatud ajutine parkimine. Riskiks on asjaolu, et osa põigust läbib Sügise tn 4 eraomandis elamumaa kinnistut. Kuna tegemist on olulise lülina kahe ringi vahel, tuleb leida võimalus läbipääsu jätkusuutlikkuse tagamiseks, nt talumiskohustusena või osa kinnistust vöörandades.

2.6. Staadioni tänav

Staadioni tn kuulub Aruküla keskosa siseringi ja on oluline eelkõige lasteaia teenindamise seisukohast. Siin puudub rahuldav kergliikluse võimalus. Töö käigus on analüüsitud võimalust korraldada autoliiklus ühesuunalisena, kuid kohalike elanike logistilise mugavuse säilitamiseks sellest loobuti. Kahesuunalise liikluse puhul vajaliku ruumivaru tagamiseks on vajalik vöörandada Staadioni 5 ja 7 kinnistute osa maad Staadioni tn teemaa

laiendamiseks. Kergliiklustee kavandatakse tänava lõunaserva (suurema kasutajate arvuga pool), lasteaia kinnistu juures on lisaks ka teine kõnnitee tänava põhjaservas.

Tänavat käsitletakse siseringi puuduva lülina, mille lahendamiseks on võimalik vajalikku ruumivaru tagada.

2.7. Jaama tänav

Jaama tn on välisringi oluline osa, mis teenindab apteeki, raamatukogu ja ambulatooriumi. Siit saavad alguse ka jätkuühendused Männiku tee, Harju tee ja Järsi tee suunas. Rahuldavad kergliikluse võimalused siin hetkel puuduvad. Ruumivaru seisukohast on olukord keeruline lõigul Piiri tänavast Tallinna maanteeni, kus tänavamaa on ca 9,5m lai ja samas ühesuunalise liikluse korraldamine ruumivaru suurendamiseks ei ole teostatav. Piiri tänavast Suvila tn ristmikuni on vastupidine olukord – ruumivaru on väga hea ja kergliiklust on võimalik lahendada lausa sõiduteest eraldatuna haljasribaga, kujundades Jaama tn puiesteks.

Kogu tänavale rahuldava lahenduse loomine sõltub siis nimetatud kitsa lõigu käsitlemisest. Kõnnitee peab siin olema tänava lõunaservas, minimaalse laiusega 1,2m. Ühe võimalusena saab kaaluda selle lõigu kujundamist nõ jagatud ruumiga tänavaks, kus ei eraldata erinevaid liikluses osalejaid, kuid kiirusrežiimiga, pinnakattega ja väikevormidega tehakse üheselt mõistatavaks, et liikluses osalevad kergliiklejad, kellele kuulub eelisõigus liikumisel ja tänavat ületades. Minimaalse lahendusena tuleks rakendada kiirusrežiimi kuni 30km/h ja kergliiklustee eraldamist teekattemärgistusega. Kuna kitsas tänavas võib probleemiks osutada lumetõrje, tagada, et lume lükkamisel oleks minimaalse lahenduse puhul kõnnitee osa alati puhas ja eraldusjoon nähtav.



Joonis 5. Näide minimaalsest lahendusest – Raja tänav Tallinnas, Nõmmel. Kiirusrežiim 30km/h ja teekattemärgistusega eraldatud kõnnitee osa. Silma paistab ka ilmne probleem: eraldusjoon kulub sellistes oludes väga kiiresti ja vajab pidevat uuendamist. Alternatiivina võib kasutada erinevaid teekatteid samas tasapinnas või rajada kõvast materjalist eraldusjoon (nt graniitkivi).

2.8. Suvila tänav

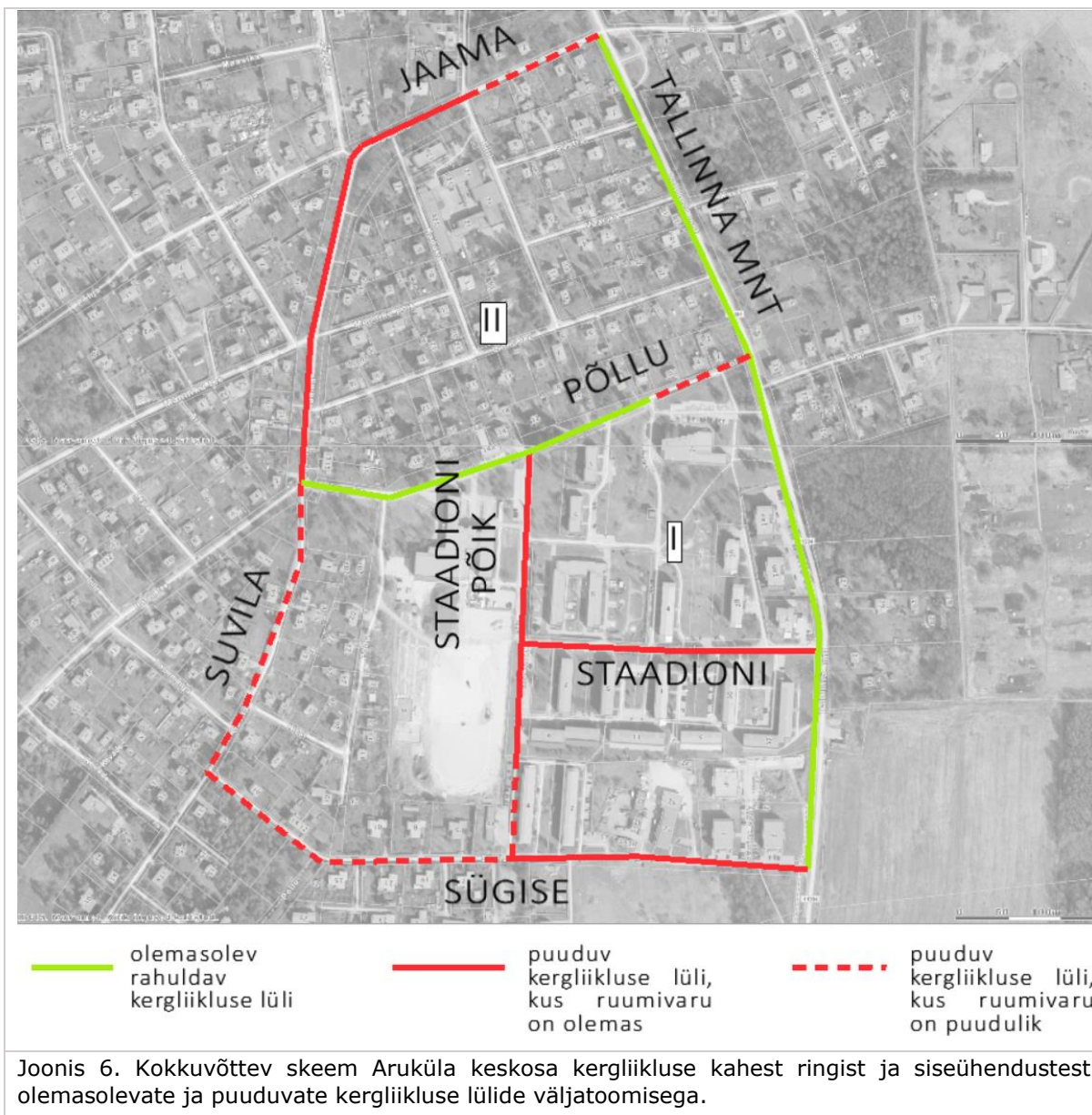
Suvila tn on välisringi osa kuni ristmikuni Sügise tänavaga. Siin puudub rahuldav kergliikluse võimalus ja ruumivaru seisukohast on tegemist väga kitsa tänavaga. Siiski, eeldusel, et liikluskoormus Suvila tänaval lähiajal oluliselt ei kasva, võib sellel lõigul kaaluda minimaalseid meetmeid, nagu kõnnitee osa eraldamine teekattemärgistusega ja kõrge hooldustaseme tagamine, sh tänavavalgustus. Aleviku keskosa kergliikluse välisringi osana jääb nimetatud lõik toimima ka siis, kui mingeid täiendavaid meetmeid ei rakendata, kuid see ei ole lõpuni rahuldav lahendus.

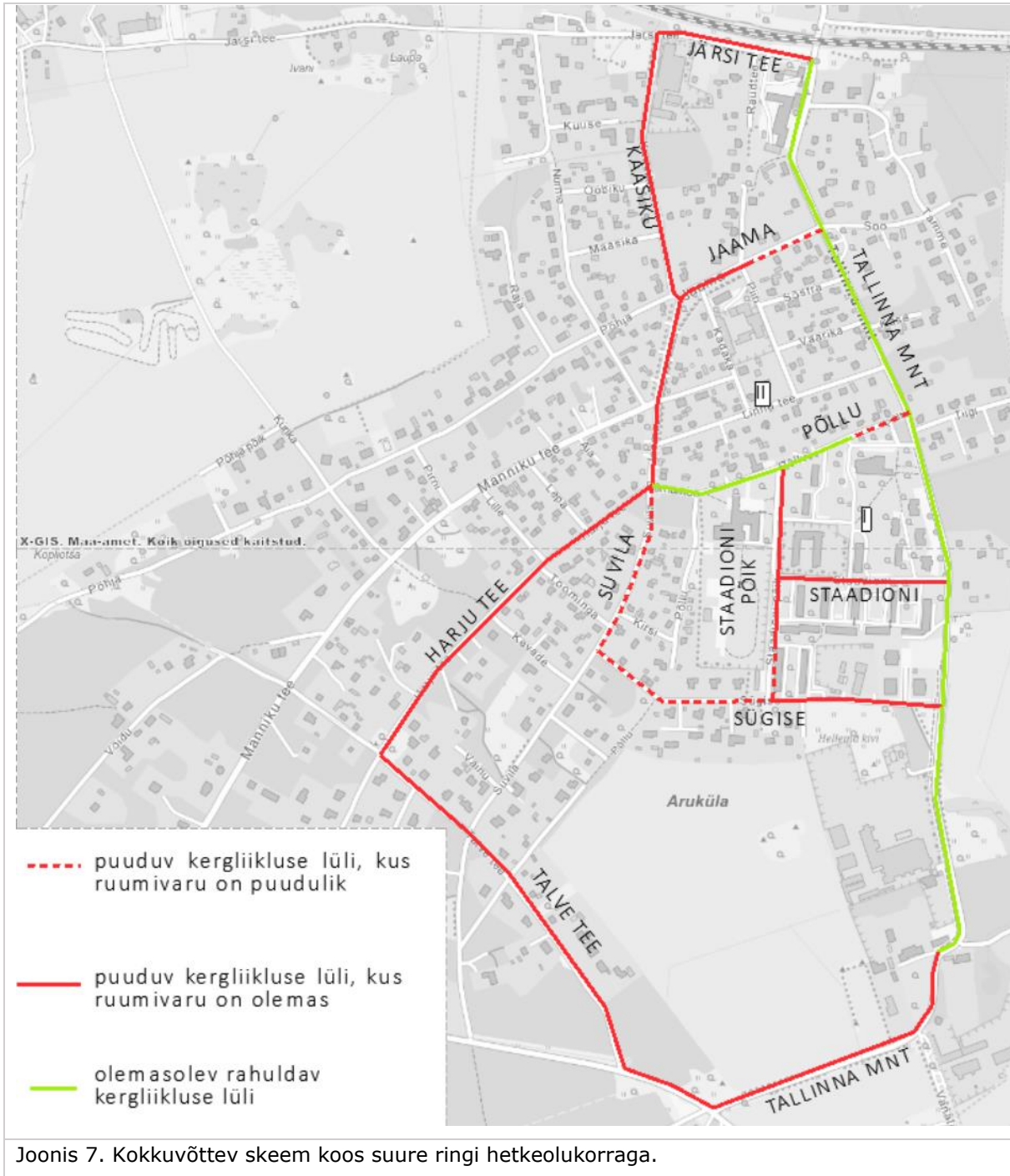
2.9. Sügise tänav

Sügise tänav on suure logistilise tähtsusega Staadioni põigult Tallinna maanteeeni, kuna teenindab staadioni, sh seal toimuvaid üritusi. Tallinna mnt ristmiku juures on viimastel aastatel püstitatud ka uusi korterelamuid, mis kasvatavad liikluskoormust ristmikule ja tänavale. Rahuldavad kergliikluse võimalused puuduvad. Ruumivaru kergliikluse korraldamiseks on olemas Tallinna maanteelt kuni Staadioni põiguni, edasi kuni Suvila tänavani on tänavamaa kitsas ja tuleb mõelda Suvila tänavaga analoogsetele lahendustele (vt 2.8).

2.10. Suur ring

Suurel ringil on tõenäoliselt suurim kergliikluse korraldamise vajadus Harju teel ja Kaasiku tänaval, millele järgneb prioriteetsuse järjekorras Talve tee, Järsi tee ja Tallinna mnt puuduv lüli. Kõikidel nimetatud tänavatel on eraldatud kõnniteede rajamiseks olemas piisav ruumivaru.





2.11. Ettepanekud

Töö autor teeb seoses kergliiklusega järgmisi ettepanekuid prioriteetsuse järjekorras:

- **Prioriteet 1:** tagada, et Tallinna mnt rekonstrueerimise käigus säilib kõnnitee kogu pikkuses vähemalt praegusel kvaliteeditasemel, likvideeritakse puudusi, nagu puuduolevad rambid ristumiskohtades ja kõnnitee katendite taastamisel tagatakse ühtlane katendi kvaliteet kogu kõnnitee pikkuses. Ideaalis tuleb kõnnitee lisada töövõttu kogu ulatuses ja seda võimalusel laiendada 2 meetrini.

- **Prioriteet 2:** aleviku keskosa siseringil Põllu – Staadioni põik – Staadioni rajada (või säilitada) autoliiklusest eraldatud kergliikluse võimalused ringi siseküljel, arvestades Vallamaja ees perspektiivse keskväljakuga
- **Prioriteet 3:** aleviku keskosa välisringil Jaama – Suvila – Sügise rajada võimalusel eraldatud kergliikluse võimalused (nt Jaama tn puiestee osa), kitsates oludes rakendada minimaalseid meetmeid, nagu kõrge hooldustasemega jagatud ruum, eraldamine teekattemärgistusega jms
- **Prioriteet 4:** korraldada kergliiklus suurel ringil ja keskosast väljuvatel jätkuühendustel eelkõige edela suunas Harju ja Männiku teel ja Kaasiku tänaval (raudteejaama täiendav ühendus keskuse suunas)

3. Sõiduteed ja parkimine

3.1. Olemasolev olukord

Sõiduteede olukord aleviku keskosas on üldjoontes hea. Tänavavõrk on tihe ja suuri logistilisi probleeme ei tuvastatud. Puuduva kõva kattega tänavad saavad tõenäoliselt järkjärgult asfalteeritud. Suurima liikluskoormusega asulasisene tänav – Tallinna maantee – on riigitee ja kuulub lähiajal rekonstrueerimisele.

Sõiduteede osas saab välja tuua mõned puuduvad lülid ja/või riskikohad:

1. **Järsi tee ja Tallinna mnt ristmik koos juuresolevate parklatega ja kavandatud ülekäiguradadega, kus rongi peatumise eel/järel võib olla kõrge lühiajaline liiklusintensiivsus korruga sõiduteel, kergliiklusteel ja raudteel:** vajab täiendavat liikluse modelleerimist. Probleemi on võimalik leevendada, kui nii auto- kui jalgrattaparklad oleksid vastava suuna raudteeplatvormiga samal pool teed Tallinna mnt suhtes, mis vähendab rongi peatumise eel/järel teed ületavate inimeste hulka.
2. **Vallamaja ees on liiklus korraldatud läbi parkimisplatsi, Põllu tänava ühendus Tallinna maanteega puudulik:** sellel kohal on kõrge linnaehituslik tähtsus kogu alevikule, kuna potentsiaalselt on tegemist aleviku keskväljakuga. Põllu tn tuleb Tallinna maanteele avada ja Vallamaja parkimine perspektiivselt lahendada hoonest läänes, kuid see sõltub keskväljaku lahendusest.
3. **Staadioni põigu ühendus Sügise tänavaga ei ole munitsipaalomandis tänavamaa:** kuna see lõik on ka kergliikluse seisukohast väga oluline, tuleb leida jätkusuutlik lahendus, nagu talumiskohustuse seadmine või võõrandamine
4. **Põllu tänava lõik Sügise ja Pärnamäe tn vahel on katkendlik, ei ole kogu ulatuses tänavamaa:** Sügise ja Põllu tn vahel ca 50m lõigul on küll tänavamaaks sobiliku gabariidiga kinnistud krunditud, kuid on eraomandis elamumaad. Tegemist ei ole põletava probleemiga ja kui Põllu tn jääbki selles kohas katkendlikuks, siis aleviku liikluskkeem oluliselt ei kannata. Siiski võiks kaaluda omanikele sobivatel tingimustel kergliikluse võimaldamist, kuna see looks täiendavat turvalist juurdepääsu koolile. Munitsipaalomandis koolimaja kinnistul tuleks Põllu tn siiski eraldada tänavamaa kinnistuks.
5. **Pärnamäe (Põllu jätk), Suvila, Jaama tänavate ja Harju tee ristmik on vallavalitsuse arvamusel liiklusohutlik nii kergliiklejatele kui autojuhtidele:** olukorda on võimalik leevendada lihtsate liikluskorralduse meetmetega, nagu kiirusbarjäärid, kiirusrežiim, ülekäiguraja nõuetekohane valgustus. Samuti tuleb tagada aastaringiselt väga hea nähtavuskolmnurk Harju tee ja Suvila tn vahel. Ristmik saab edukalt toimida nn jagatud ruumi põhimõttel, kus terve ristmik on tõstetud ja teekate või märgistus viitavad autode ja kergliikluse ühiskasutusele

3.2. Rakendatavad üldpõhimõtted

Vastavalt lähteülesande püstitusele ei ole alevikus ettenähtud läbi viia suuremahulisi muudatusi tänavavõrgus ja liikluses. Seoses sellega ettepanekute tegemisel keskendutakse detailsemalt aleviku siseringi teedele Põllu-Staadioni põik-Staadioni, kus on

kõige suurem vajadus nii täiendavate parkimiskohtade kui kergliikluse korraldamise järele. Ettepanekud on kohalikule omavalitsusele informatiivsed ja kuuluvad edasisele täpsustamisele ehitusprojektidega. Üldpõhimõtted ettepanekute tegemisel on:

- kahe-suunalised sõiduteed 6,5m, erandlikult 5,5m laiusega
- risti parkimise koht 2,7x5m
- paralleelparkimise koht 2,8x6m
- kergliiklustee 2m, erandlikult 1,2m laiusega

3.3. Ettepanekud

3.3.1. Staadioni põik ja Staadioni tänav

Alternatiiv 1:

Tegemist oli ühesuunalise liikluse variandiga, millest on töö käigus loobutud.

Alternatiiv 2: vt Lisa L-04.

Kuna nimetatud teelõigud soovitakse säilitada kahe-suunalistena, on vajalik teemaa laiendamine naaberkinnistute arvelt, või osaline loobumine parkimisreast ja/või kergliiklusteest, mis ei ole soovitatav.

Kahe-suunalise liikluse korraldamiseks Staadioni põigul tuleb kergliiklustee rajada oluliselt lähemale lasteaia kinnistu piirile. L-04 näidatud variandil on jäetud puhvriks 1,5m, mille puhul langeb teekatte piir praktiliselt kokku kooli kinnistu piiriga. Selle lahenduse tehniline teostatavus sõltub spordirajatiste konstruktsioonist ja tuleb hinnata kohapeal. 1,5m nihutamisruumi kasutamine (tee rajamine veel lähemale lasteaia kinnistule) eeldab suure tõenäosusega kaitsehaljastuse likvideerimist.

Staadioni tänaval parkimisrea säilitamise puhul tuleb tänavamaad laiendada Staadioni tn 5 ja 7 kinnistute arvelt: Staadioni tn 7 kinnistu põhjapiir täies ulatuses nihutada min 2,6m võrra (kinnistu vähendamine min 131m² võrra), Staadioni 5 mõnevõrra vähem – 92m² väikesmaks.

Parkimisreast loobumise puhul on võimalik kahe-suunaline liiklus lahendada täies ulatuses olemasoleval tänavamaal, kuid lasteaia värava ees tekib täiendava liikluse rahustamise vajadusega koht ja soodsaid võimalusi lühiajaliseks parkimiseks ei ole sel juhul võimalik luua, mis toob kaasa riski, et pargitakse teeservas või kõnniteel.

3.3.2. Põllu tänav

Vt Lisa L-03.

Põllu tänava ühendamine Tallinna maanteega kuulub lahendamisele keskväljaku arhitektuurikonkursi mahus. Ühe võimaliku variandina kuulub Vallamaja esine olemasolev parkla likvideerimisele, mille tõttu tuleb Põllu tänav avada Tallinna maanteele. Põllu tänav on kahe-suunaline ja oleks perspektiivse keskväljaku juures varustatud ka eraldi bussipaviljoniga.

Alternatiivina, kui soovitakse säilitada olemasolevat liiklusskeemi, on võimalik kaaluda Põllu tänava „ametlikku“ ümbertõstmist praegusele liiklusteljele läbi parkla, mis eeldab samuti parkla likvideerimist. Sellisel juhul oleks Vallamaja parkla hoonest läänes, Põllu uuest osast lõunas oleks väiksemas mahus keskväljak, põhjas aga pargiala, bussipaviljon ja tupiktee Põllu tn 2 kuni 8a kinnistute teenindamiseks.

Perspektiivse keskväljaku lahendamiseks korraldada konkurss. Mõlema kirjeldatud variandi puhul on soovitatav, et keskväljaku ruumiline lahendus ja pinnakatted võimaldaksid ajutist parkimist suurürituste ajaks.

3.3.3. Parkimine

Vt Lisa L-03.

Ettepanek sisaldab võimalike uute parkimiskohtade rajamist:

- Ca 11 parallelparkimise kohta Staadioni põigu kõrvale lasteaia juurde
- Kuni 11 parallelparkimise kohta Staadioni tn kõrvale lasteaia juurde, arvu on võimalik suurendada
- Ca 18 parkimiskohta olemasolevas/laiendatavas parklas lasteaia põhjas, mis tuleb varustada ka überpööramisplatsiga teenindavatele veokitele min 12x12m
- Kuni 9 täiendava parkimiskoha rajamise võimalus Staadioni põigu ja Põllu tn 3 kinnistu vahele munitsipaalmaale (vajadusel)
- Kuni 6 kohaga parkla pargi külalistle Staadioni tänaval
- Paindliku mahutavusega parkla Staadioni ja Sügise tn vahel. See parkla oleks haljastusega liigendatud ja soovitatavalt nt murukivi kattega
- Kuni 18 kohaga parkla Sügise tn 4 kinnistul võimalusega laiendada Sügise tn 4a kinnistule
- Perspektiivse keskväljaku lahenduses arvestada ajutise parkimise korraldamise võimalusega

3.3.4. Liikluseks suletavad teed

Ettepaneku kohaselt suletakse avalikuks liikluseks ühiskondlike ehitiste maal (perspektiivse pargi alal) olev läbisõit, mis jääb ligipääsetavaks ainult teenindavale transpordile. Põhjenduseks on perspektiivis tervikliku pargiala kujundamise võimalus. Sellisel juhul jääb nimetatud tee kasutusele pargiteena, mida tuleb pargi projekti koostamisel rõhutada vastavate kujundulike meetmetega. Liikluskorralduslikult lubatakse teele ainult kohaliku omavalitsuse loaga teenindavat transporti.