

2016

INSENERIBÜROO STRATUM

Veneküla detailplaneeringu liiklusanalüüs



Together we are road safety

Join! Make a difference www.erscharter.eu

- Kruubergi detailplaneering
- Mustika kinnistu detailplaneering (külaplats)
- Sinnika kinnistu detailplaneering
- Koplepõllu detailplaneering (algatamise taotlus)
- Vana-Künka detailplaneering (algatamise taotlus)

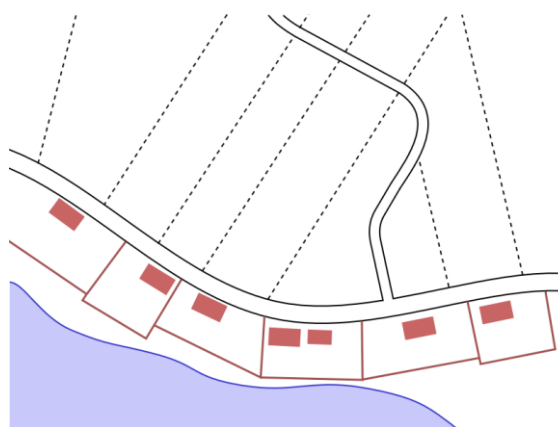
2. Olemasolev olukord.

Veneküla tee on valdavalt ~3,5-4 meetri laiune külatee. Hetkel on Veneküla arendatavas piirkonnas **13** olemasolevat majapidamist. Kehtestatud detailplaneeringutega on loodud juurde võimalus **24** uue üksikelamu ja **2** ärihoone (Lagedi 11c) ehitamise võimalus. Lisaks sellele on ette nähtud külaplatsi rajamine.

Valla üldplaneeringust tulenevalt on Veneküla tee äärne ala ette nähtud ridaküla (tänavküla, vt skeem) põhimõttel perspektiivseks elamualaks, kus kruntide minimaalne suurus on 5000 m².



Tänavküla, õued paiknevad järjest mõlemal pool külatänavat



Ridaküla, kus taluõued paiknevad ühel pool külateed

Kõigi planeeringute realiseerumisel on küla perspektiivis kokku 37 elamut, 2 ärihoonet ja külaplats.

3. Liiklusprognoos.

3.1 Lähtekohad.

Liiklusmahtude prognoosimisel on mõistlik aluseks võtta eelkõige planeeritud parkimiskohtade arv (mis lähtub kehtivast parkimismääratist) ning maakasutuse funktsioonid, mis määravad eelkõige autoliikluse ööpäevase jaotuse.

Veneküla DP liikluse prognoos on tehtud kogu detailplaneeringu ulatuses, mitte eraldi igale planeeritud kinnistule.

Vastavalt esitatud materjalile kinnistute kohta on Lagedi 11c detailplaneeringus kavandatud 71 parkimiskohta, külaplatsile 18 parkimiskohta ja iga elamu juurde 2 parkimiskohta (vastavalt 26+48 kohta kokku).

Tabel 1 DP kruntide sihtotstarbed ja kavandatud parkimiskohad

Planeering	Maa sihtotstarve	Kavandatud parkimiskohtade arv
Lagedi 11c	Äri	71
Veneküla tee elamupiirkond	Elu	26 olemasolevat, 48 lisanduvat
Külaplats	Üldkasutatav	18
Kokku:		163

Kasutanud oleme ka Lagedi tee- Veneküla teel läbiviidud liiklusloenduse andmeid 2014. aastast (Lisa 1).

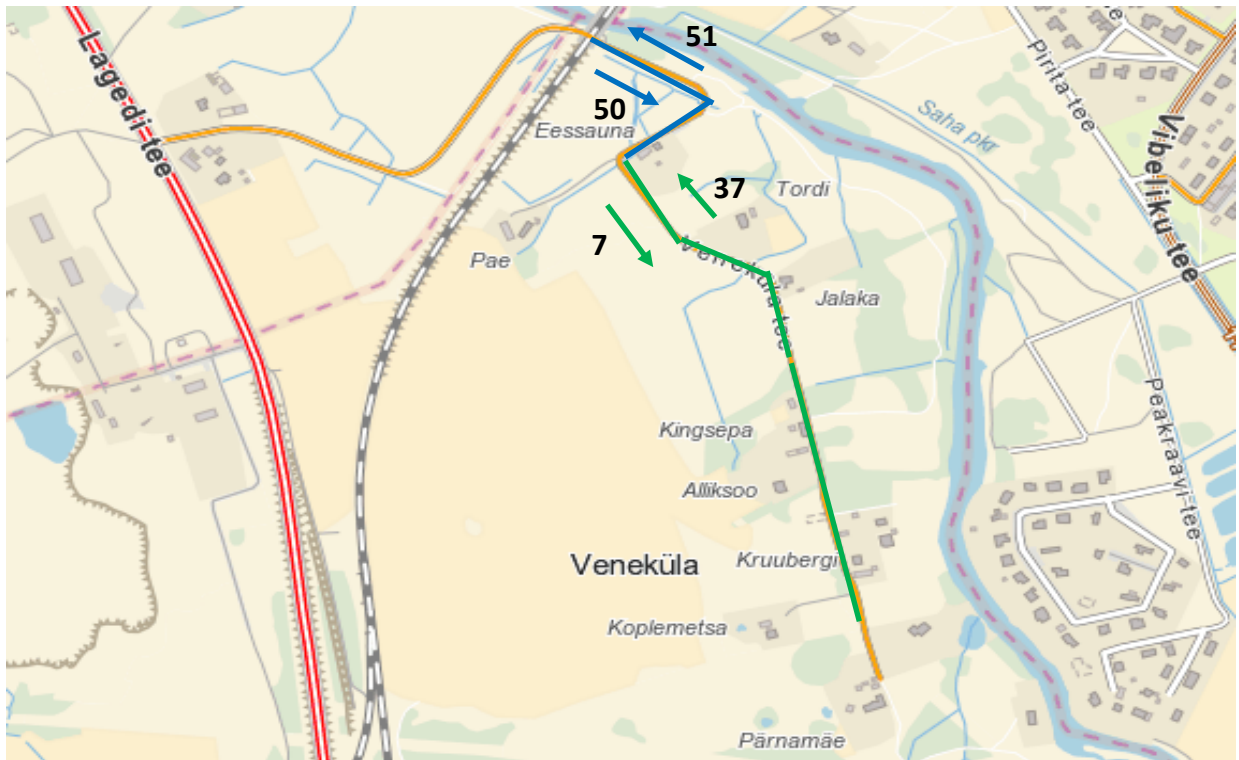
3.2 Liiklusproгноosi kokkuvõte.

Liikluse prognoosis on arvestatud maa sihtotstarbest tuleneva liikluse suunalisusega ööpäeva lõikes (äriefunktsioon tähendab hommikul tööle saabuvaid inimesi ning õhtul vastupidi). Liikluse maht on arvutatud vastava sihtotstarbe parkimiskohtade arvust. Osakaalud on võetud OÜ Stratum erinevate uuringute andmebaasist, kus on andmed Tallinnale lähemal asuvate objektide kohta. Liikluse prognoosis oleme arvestanud 100% sõltuvusega sõiduauto transpordist ning seega liikluse osakaale on suurendatud, kuna ühistranspordi osa liikumisvajaduse rahuldamisel hommikusel ja õhtusel tipptunnil on käsitletaval DP alal küllaltki väike.

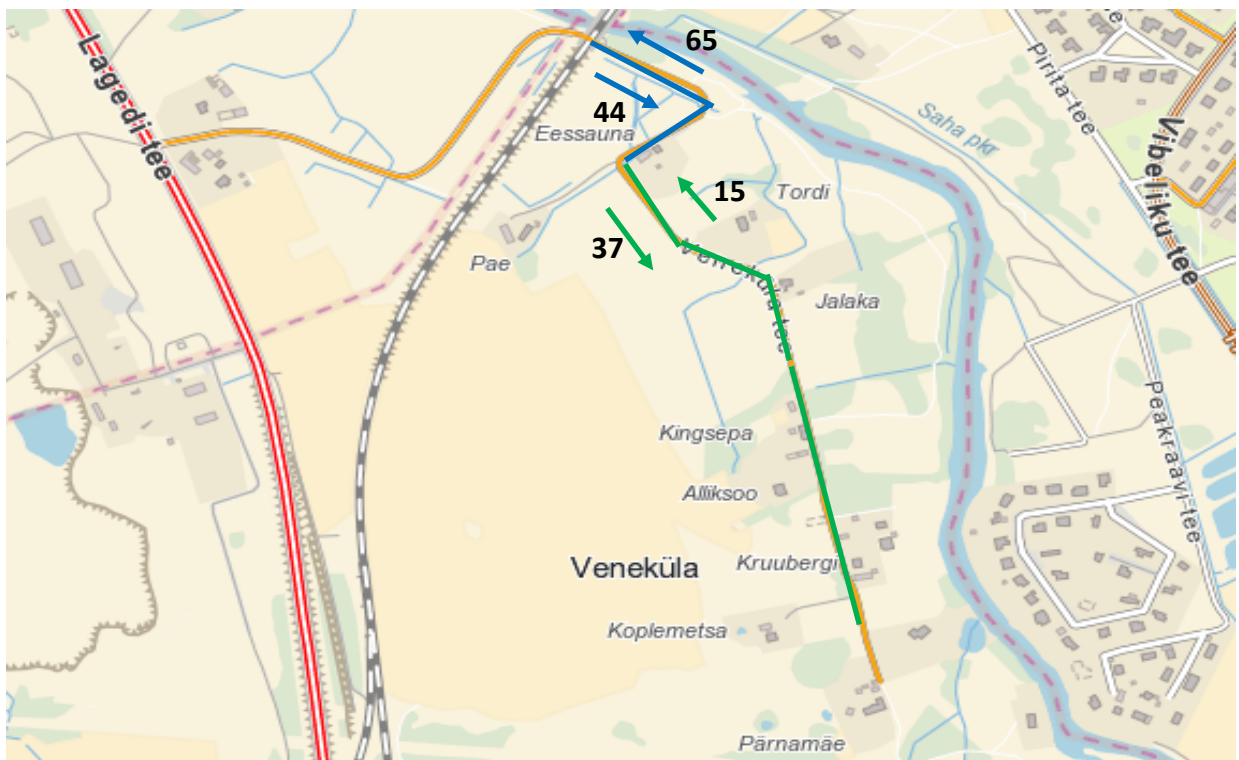
Tabel 2 Liikluse prognoos vastavalt p-kohtadele ja sihtotstarbele.

Sihtotstarve	P-kohti	liiklus, hommikune tipptund				liiklus, õhtune tipptund			
		%	sisse [a/h]	%	välja [a/h]	%	sisse [a/h]	%	välja [a/h]
Äri/tootmine	71	60%	43	20%	14	10%	7	70%	50
Elu	74	10%	7	50%	37	50%	37	20%	15
KOKKU	145		50		51		44		65

Äri-/tootmismaa funktsiooniga kinnistu kasutab juurdepääsuks skeemil sinisega tähistatud teelõiku, Veneküla arendatav piirkond rohelisega tähistatud teelõiku (Joonis 2a ja 2b).



Joonis 2a Proгноositavad liiklussagedused, hommikune tipptund.



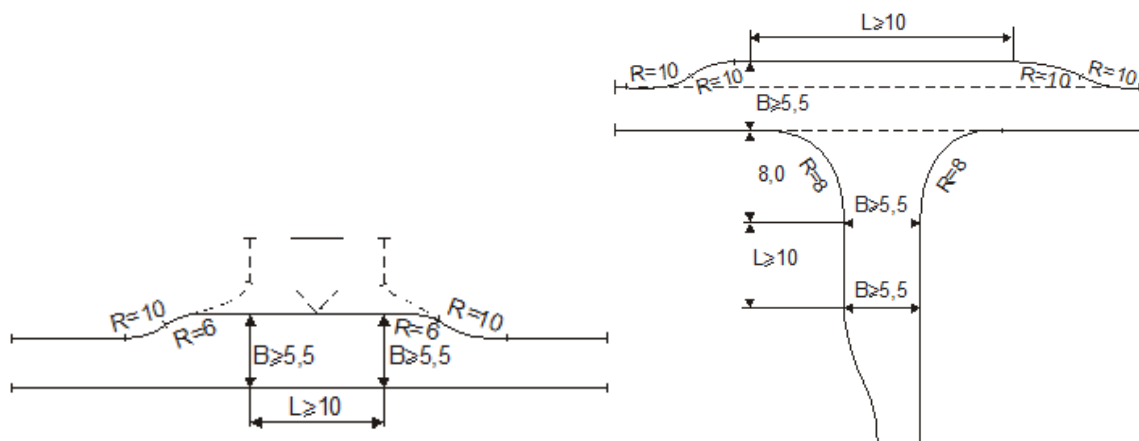
Joonis 2b Proгноositavad liiklussagedused, õhtune tipptund.

Proгноosis ei ole arvesse võetud kavandatava külaplatsi kinnistule ettenähtud 18 parkimiskohta, kuna suure tõenäosusega ei võta nende parkimiskohtade potentsiaalsed kasutajad osa igapäeva tippunniliiklusest ning selle parkla kasutus saab olema põhiliselt ürituspõhine.

3.3 Ettepanekud juurdepääsutee liikluslahenduse ja ohutuse osas.

Juurdepääsutee võimalikud parameetrid.

Vastavalt Majanduse- ja taristuministri 5.08.2015 määruse nr 106 „Tee projekteermise normid“ Lisale „Maanteede projekteermise normid“ võib taandatud aastase ööpäevase liiklussagedusega kuni 100 autot/ööpäevas teed rajada VI klassi maantee nõuetele vastavalt. See tähendab, et sellise tee võib üherajalisena. Üherajalisel maanteel tuleb ette näha vaheldumisi kord ühel kord teisel sõidusuunal paiknevad möödasõidukohtad, nende vahekaugus peab olema väiksem kui tegelik kohtumisnähtavus, kuid mitte üle 300 meetri.



Joonis 3 Möödasõidukohtade võimalikud lahendused

VI klassi tee põhiparameetrid:

Maantee klass	Projekt-kiirus (H), km/h	Sõiduraja laius ja arv, m	Sõidutee laius, m	Peenra laius, sellest			Maantee laius, m
				kogu, m	kindlust. peenar, m	tugipeenar, m	
VI	40*	3,00-4,50 või 2	3,00-6,00	0,50	-	0,50	4,00-7,00

Arvestades tulemusi võib Veneküla elumupiirkonna detailplaneeringu osa täies mahus välja ehitada olemasolevat juurdepääsuteed kasutades, arvesse võttes käesolevas aruandes toodud põhimõtteid (nähtavuskaugused, sõidukiiruse hoidmine mitte rohkem kui 30 km/h, transiitliikluse vältimine tulevikus jms).

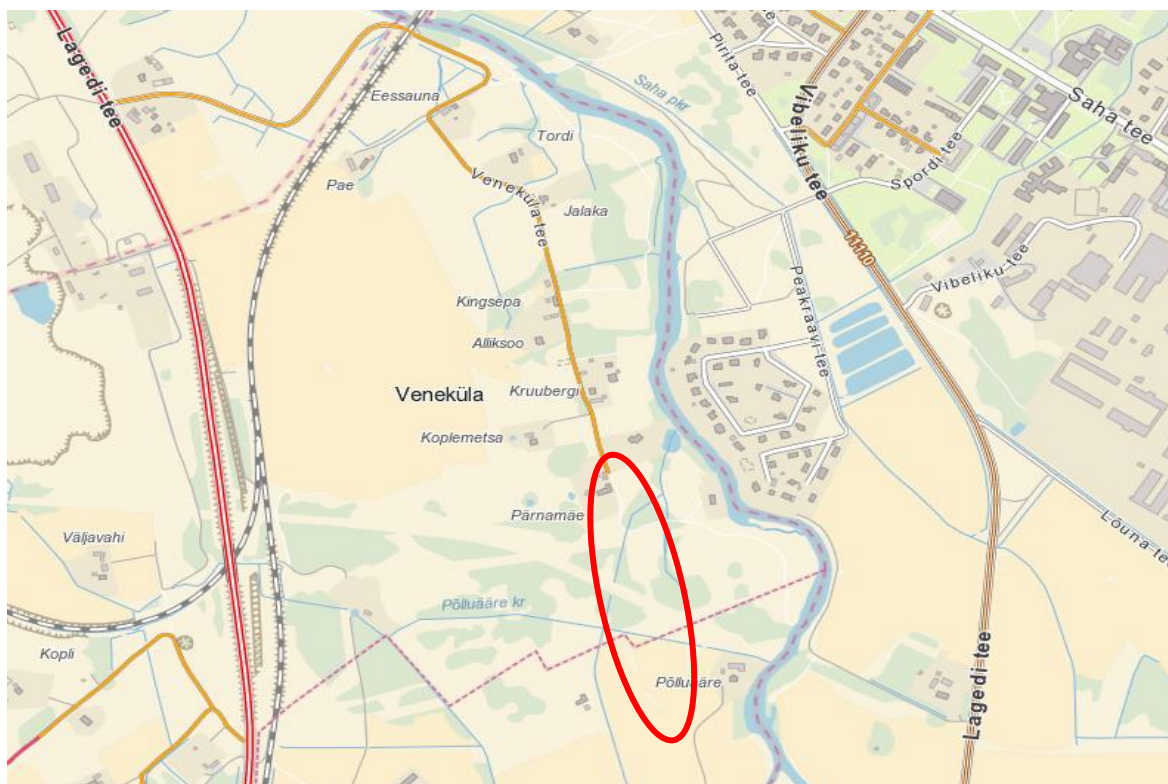
Lagedi tee 11c äri-/tootmismaa jaoks peab aga nägema vähemalt veotänav funktsiooni rahuldava lahenduse kavandamist. Silmas peab pidama ka kergliiklejatele eraldatud liikumisvõimaluse rajamist.



Joonis 3 Võimalikud möödumiskohad ja tagasipöördekoht.

Kavandatavaid planeeringuid teenindaval juurdepääsuteel tuleb füüsiliste meetmetega tagada sõidukite liikumiskiirus mitte enam kui 30 km/h, mis tagaks kergliiklejate ohutuse jagatud ruumi tingimustes. Selleks sobivad näiteks nn poolsulgemised (ainult üks sõiduk pääseb korraga läbi), tõstetud pinnad jms. Täpsemad lahendused määratakse kindlaks tehnilise projekti käigus.

Oluline on silmas pidada, et kui tulevikus arendused Lagedi poolt jõuavad Veneküla arendatava piirkonnale lähemale, siis mitte kavandada sõidutee nõ läbimurret, lubada vaid kergliiklustee rajamist. Loomulikult sõltub konkreetne lahendus ka Veneküla tee ja Tallinna ringtee ristmiku ja kogu Vao sõlme lahendusest. Juhul kui Veneküla ja Lagedi vahelist liiklust nimetatud ristmike kaudu ei ole võimalik ratsionaalselt ja ohutult lahendada, siis võib siiski tekkida ka vajadus Veneküla ja Lagedi ühendamiseks sõiduteega, kuid sel juhul suureneb ka Veneküla nõ tänavküla läbivate mootorsõidukite arv, mis halvendab liiklusohutust ja elukeskkonda.



Margus Nigol
Tarmo Sulger

Inseneribüroo Stratum
01.02.2016

Lisa 1 Tallinna ringtee – Veneküla tee aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus 2014 (AKÖL)

[illegible]