

# **SOFTacademy projektala olemasoleva parkimiskorralduse ruumiline ja õiguslik audit**

Akadeemia tee 4, 6, 14, 22, Mustamäe linnaosa, Tallinn, Harjumaa  
Töö number: 2301-0226

Auditi koostaja: **VERTE OÜ**  
Tammetalu tee 26, Alliku küla, Saue vald,  
Harjumaa  
Reg. nr. 14491929

Autorid: Priit Ingver  
Volitatud maastikuarhitekt, tase 7  
priit@mabverte.ee;  
+372 5342 3276

Katrina Rämmeld  
Maastikuarhitekt  
katrina@mabverte.ee



**EUROPEAN  
U R B A N  
INITIATIVE**

Tallinn 2026

**SISUKORD**

<b>1. ÜLDOSA</b>	<b>3</b>
1.1. Töö eesmärk	3
1.2. Uuringuala iseloomustus ja kinnistute andmed	3
1.3. Lähteandmed	5
<b>2. METOODIKA</b>	<b>7</b>
2.1. Auditi lähtekohad	7
2.2. Parkimiskoha määratlemise kriteeriumid	7
2.3. Välistamiskriteeriumid	8
2.4. Inventeerimise tehniline protsess	8
<b>3. TULEMUSED JA KONFLIKTIANALÜÜS</b>	<b>9</b>
3.1. Ala 1. AT4 esine hooviala	11
3.2. Ala 2. AT6 esine hooviala	14
3.3. Ala 3. AT14 esine hooviala	17
3.4. Ala 4. AT22 esine hooviala	20
3.5. Ala 5. Kvartalisisene juurdepääsutee	23
3.6. Koondtabel ja statistika	25
<b>4. KOKKUVÕTE</b>	<b>27</b>

# 1. ÜLDOSA

## 1.1. Töö eesmärk

Käesoleva töö eesmärk on teostada uuritaval alal (Akadeemia tee 2, 4, 6, 14 ja 22 vaheline välisruum) asuva parkimiskorralduse **ruumiline ja õiguslik audit**.

Uuringu koostamise ajendiks on vajadus fikseerida ala tegelik ehituslik mahutavus tõenduspõhisel meetodil, et tagada adekvaatne sisend pooleliolevasse menetlusse. Kuna uuritav ala on rajatud 1960. aastate modernistliku vabaplaneeringu põhimõtete järgi, kus algne projektlahendus ei arvestanud tänapäevase autostumisega, on hoovides aastakümnete jooksul välja kujunenud ulatuslik reguleerimata ja normidega vastuolus olev ruumikasutus.

Sellest tulenevalt on käesoleva töö põhieesmärk luua selge eristus kahe ruumilise kategooria vahel.

- **Normatiivne mahutavus.** Parkimiskohad, mis on legaalsed, tehniliselt nõuetele vastavad ja mille säilimine on tagatud kehtivate standardite, ohutusnõuete ja õigusaktidega. See defineerib kinnistu tegeliku **parkimispotentsiaali**.
- **Normatiivset taluvuspiiri ületav koormus.** Sõidukite paiknemine aladel, mis on seaduse või standardi kohaselt välistatud (sh parkimine haljasaladel, päästeteedel, puude juurekaitsealadel) või mis ei vasta ohutu parkimise parameetritele. Seda mahtu käsitletakse uuringus mitte ressursina, vaid **likvideerimisele kuuluva ohutegurina**.

Töö ülesanne on toimida tehnilise alusdokumendina. Audit selgitab välja, millises mahus on praegune "faktiline" parkimine vastuolus Eesti Vabariigis ja Tallinna linnas kehtivate projekteerimismõnede, päästeohutuse ja heakorra eeskirjadega.

## 1.2. Uuringuala iseloomustus ja kinnistute andmed

Uuritav ala asub Tallinnas, Mustamäe linnaosas, I mikrorajoonis ning hõlmab Akadeemia tee 2, 4, 6, 14 ja 22 (**AT2, AT4, AT6, AT14, AT22**) korterelamute vahelist välisruumi ja kontaktvööndit. Uuringuala kogupindala on ligikaudu 21 000 m<sup>2</sup>.



Joonis 1. Uuringuala

Uuringuala hoonestus on rajatud kahes etapis. Akadeemia tee 4, 6, 14 ja 22 hooned ning neid ümbritsev ruumistruktuur pärineb 1960. aastate algusest, Akadeemia tee 2 hoone on valminud 1980. aastal. Igas hoones asub ligikaudu 80 korterit. Kuna hoonete vahelist avalikku ruumi ei ole ehitamisest saadik terviklikult rekonstrueeritud ega kaasajastatud, ei vasta olemasolev teedevõrk ja platside lahendus tänastele vajadustele.

Uuring keskendub konkreetsetele Tallinna linnale kuuluvatele kinnistutele, mis moodustavad kvartali avaliku ruumi (hoovid, haljasalad, juurdepääsuteed). Parkimiskohti ega sõiduteid erakinnistutel ei ole. Inventuur hõlmab järgmisi katastriüksusi:

- Akadeemia tee 2a (Katastritunnus: 78405:501:0122);
- Akadeemia tee 6a (Katastritunnus: 78405:501:0194);
- Akadeemia tee 24b (Katastritunnus: 78405:501:0198).

Kõik nimetatud kinnistud on munitsipaalomandis ja nende maakasutuse sihtotstarve on üldkasutatav maa (100%). See tähendab, et tegemist on avalikuks kasutamiseks mõeldud ruumiga, kus parkimiskorraldus peab lähtuma avalikust huvist, liiklusohutusest ja linna poolt kehtestatud heakorraeeskirjadest. Hoonete (KÜ-de) kinnistud on minimaalse suurusega (hoonealune ja vahetu teenindusmaa) ning ei võimalda parkimise korraldamist oma kinnistu piires.

### 1.3. Lähteandmed

Uuringu läbiviimisel, meetodika loomisel ja hinnangute andmisel on lähtutud järgmistest õigusaktidest, standarditest ja tehnilistest andmetest:

- Liiklusseadus, RT I, 14.11.2025, 22
  - § 2 p 50 - **Parkla** on sõidukite parkimiseks ettenähtud **ehituslikult** või liikluskorralduslikult kujundatud ala, mille moodustavad **parkimiskohad** ja neid ühendavad **teosad**;
  - § 20 lg 1 - Juht ei tohi peatada ega parkida sõidukit nii, et see võib sulgeda teiste sõidukite liikluse **sissesõiduks või väljasõiduks hoovi**, garaaži, õuealale ja teega külgnevale alale ega takistada jalakäija liikumist ülekäigurajal ja ristmikul kõnniteede kulgemise suunas;
  - § 21 lg 2 p 12 - Sõidukit ei tohi peatada **haljasalal** ilma selle omaniku või valdaja loata;
  - § 64 lg 5 - Õuealal tohib parkida ainult A- ja B-kategooria ning D1-alamkategooria mootorsõidukit. Seda tohib teha ainult **tähistatud parklas**, selle puudumisel aga teel kohas, kus parkimine **ei takista jalakäijat ega muuda võimatuks teiste sõidukite liiklust**;
  - § 186. lg 1 - Parkimine peab olema korraldatud nii, et see ei häiri ega ohusta liiklust ega põhjusta elamupiirkonnas inimeste häirimist mootorsõidukite **heitgaasi ja müraga**.
- Kliimaministri määrus 17.11.2023 nr 71 "Tee projekteerimise normid" RT I, 22.11.2023, 9
  - § 20 lg 7 - Tähistatud parkimiskohtadega parkla rajamisel ja ümberehitamisel peab parkimiskohtade plaanilahendus vastama standardi **EVS 843 nõuetele**.
- Siseministri määrus 30.03.2017 nr 17 "Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded" RT I, 23.02.2021, 13
  - § 50 Sätestab nõude tagada päästetehnikale **takistusteta ligipääs** hoone sissepääsudele.
- Tallinna Linnavolikogu määrus 28.05.2020 nr 6 "Heakorraeeskiri" RT IV, 25.07.2025, 21
  - § 9 - Avalikus kohas on **keelatud kahjustada ... haljasala, puid (sh puude juurestikku)** ja põõsaid;
- Tallinna Linnavolikogu 09.03.2023 nr 3 "Tallinna jäätmehoolduseeskiri" RT IV, 02.07.2025, 15

- § 21 - Jäätmevedajal peab olema võimalik konteinerit käsitsi teisaldada jäätmeveokini
- § 21 lg 11 - Juurdesõidutee peab olema vähemalt 3,5 meetrit lai.
- EVS 843:2016 "Linnatänavad"
  - Pt. 6.1.1 Tänavaristlõike elemendid ja nende laiused. Määrab **kvartalisese tänavalaiuse**.
  - Pt. 7.2.2 Nähtavuskaugus ristmikel. Nähtavuskolmnurgas ei tohi olla **nähtavust piiravaid takistusi**.
  - Pt. 9.2.4 Parkimiskohtade paigutamine. Määrab **parkimiskohtade möötmed** sõltuvalt parkimisnurgast. Määrab **manööverdamisruumid**.
- EVS 939-3:2020 "Puittaimed haljastuses, Osa 3: Ehitusaegne puude kaitse"
  - Pt. 6.2.2 Juurestiku kaitseala arvutamine. Annab valemid, mis määravad puu juurekaitsealad, mille sees ei tohi kahjustavaid tegevusi teha.
- Geodeetiline alusplaan. Töö nr: 8973-24; Teostaja: Geodeesia24 OÜ; 2024.
- Dendrooloogiline uuring. Töö nr 5424; Teostaja MARH Stuudiod OÜ; 2024.

## 2. METOODIKA

Käesolev peatükk kirjeldab reeglistikku, mille alusel on teostatud uuringuala ruumiline audit. Metoodika eesmärk on määratleda territooriumi olemasolev **maksimaalne parkimispotentsiaal** ja tuvastada alad, kus praegune kasutus on vastuolus kehtiva õigusruumiga.

Metoodika koostamisel on lähtunud printsibist, et olemasoleva elukeskkonna ja parkimiskorralduse ümberkujundamisel (kaasajastamisel) kohalduvad **kehtivad riiklikud standardid**. Kuna mistahes parkla rekonstrueerimine või laiendamine toob kaasa kohustuse täita Kliimaministri määrust nr 71, on ka käesolev audit teostatud kaasaegseid ohutus- ja ruuminorme aluseks võttes, välistades aegunud normatiivid.

### 2.1. Auditi lähtekohad

Uuringu läbiviimisel on lähtunud rangest vastavuse kontrollist kehtivatele riiklikele standarditele. Kuna auditeeritav ala asub Tallinna linnale kuuluval avalikul maal, ei saa parkimiskorralduse hindamisel lähtuda väljakujunenud tavast või ebamäärastest kokkulepetest, vaid ainult konkreetsest ohutus- ja kvaliteedistandardist.

Metoodika välistab nn tihendatud parkimise lugemise seaduslikuks ressursiks kahel peamisel põhjusel.

- **Varaline ohutus.** Standardist kitsamad parkimiskohad ja ahtad manööverduskoridorid suurendavad oluliselt riski sõidukite vigastamiseks. Avaliku ruumi korraldus ei tohi soosida olukorda, kus nõuetekohane kasutamine toob kaasa varalise kahju.
- **Menetluslik selgus.** Reguleerimata ja standardile mittevastav parkimine tekitab halli tsooni, suurendades linna ja järelevalveorganite halduskoormust vaidluste lahendamisel.

Sellest tulenevalt loetakse käesolevas auditis konfliktiks (likvideerimisele kuuluvaks) igasugune kõrvalekalle standardist EVS 843:2016, sõltumata sellest, kas see on antud asukohas harjumuspärane või mitte.

### 2.2. Parkimiskoha määratlemise kriteeriumid

Uuringus loetakse parkimiskohaks ainult selline maapinna osa, mis vastab samaaegselt kõigile järgmistele tingimustele:

- **Geomeetriline vastavus.** Parkimiskoha ja manööverdamisala mõõtmed on arvutatud vastavalt standardile "Linnatänavad" (Tabel 9.7 - Sõiduauto parkimiskoha mõõtmed sõltuvalt parkimisnurgast)

- **Tehniline vastavus.** Ala asub kandval kõvakattel (asfalt, kivi) või selleks ettenähtud tugevdatud ehituslikul pinnasel.
- **Õiguslik vastavus.** Ala asukoht ei riku ühtegi punktis 2.3 toodud välistamiskriteeriumi.

Mistahes maa-ala, mida faktiliselt kasutatakse parkimiseks, kuid mis ei vasta ülaltoodud kriteeriumitele, ei loeta parkimiskohaks, vaid ruumiliseks konfliktiks ja **normatiivset taluvuspiiri ületavaks koormuseks.**

## 2.3. Välistamiskriteeriumid

Olemasolevate ja potentsiaalsete parkimisalade hindamisel on rakendatud **välistamise meetodit**. Parkimine loetakse antud asukohas lubamatuks, kui esineb vähemalt üks järgmistest asjaoludest:

- Parkimine asub ristmiku või väljasõidu nähtavuskolmnurgas (EVS 843:2016);
- Parkimine takistab jalakäijaid (LS);
- Parkimine ahendab kahe-suunalise sõidutee alla 4,5 m (EVS 843:2016);
- Parkimine blokeerib ligipääsu trepikodadele ja hädaväljapääsudele (Siseministri määrus nr 17);
- Parkimine takistab prügimaja teenindamist või jäätmeveoki manööverdumist (Jäätmehoolduseeskiri);
- Parkimine toimub haljasalal, murukamaral või puu juurekaitsevööndis, sõltumata sellest, kas pinnas on juba kahjustatud või mitte (LS, Heakorraeeskiri).

## 2.4. Inventeerimise tehniline protsess

Uuring on teostatud kahes etapis, keskendudes parkimispotentsiaali ja tegeliku olukorra vastuolu (konflikti) tuvastamisele.

### 1. Etapp. Maksimaalne legaalne mahutavus

- Geodeetilisele alusplaanile on kantud lisaks kitsendusi põhjustavad objektid (nt. puude juurekaitsevööndid).
- Alale on paigutatud maksimaalne võimalik arv nõuetele vastavaid parkimiskohti.
- Tulemuseks parkimiskohtade arv, mis väljendab uuringuala tegelikku **ehituslikku taluvuspiiri** ehk parkimispotentsiaali.

### 2. Etapp. Konfliktianalüüs ja hälvete tuvastamine

- Normatiivset mudelit on võrreldud tegeliku olukorraga, kasutades välisvaatlust ja Maa-ameti ortofotosid.
- Kõik sõidukid ja viited parkimisele, mis asuvad väljaspool 1. etapis loodud mudelit, on klassifitseeritud kui - **normatiivset taluvuspiiri ületav koormus.**

### 3. TULEMUSED JA KONFLIKTIANALÜÜS

Käesolevas peatükis on esitatud uuringuala ruumiline analüüs alade kaupa. Analüüs on teostatud kahel tasandil, eristades selgelt õiguslikku potentsiaali ja faktilist olukorda.

- **Normatiivne mahutavus (Objektiivne suurus)** Analüüsi aluseks on geodeetiline alusplaan, millele on projitseeritud maksimaalne võimalik parkimiskohtade paigutus, järgides rangelt EVS 843:2016 nõudeid, teede ristlõikeid ja olemasolevaid kitsendusi. Tulemusena on saadud iga ala **tehniline ülempiir** – see on konkreetne ja muutumatu arv kohti, mida on võimalik olemasolevasse ruumi seaduslikult paigutada.
- **Vaadeldav olukord (Subjektiivne indikaator)** Normatiivset mudelit on võrreldud olemasoleva olukorraga (tuginedes ortofotodele ja vaatlusele), et illustreerida ruumi puudujäägi ulatust. Fikseeritud koormuse number on esitatud **hinnangulise indikaatorina**, mitte püsiva suuruse või tõestatud parkimishõudlusena. See number on ajas muutuv ja sõltub parkijate valmisolekust rikkuda seadusi või kahjustada oma vara.
  - Indikaator ei kajasta ala füüsilist maksimumi – teoreetiliselt on võimalik haljasaladele ja manööverduosaladele "pressida" veelgi rohkem sõidukeid.
  - Indikaator kirjeldab vaid konkreetset hetkeolukorda, kus parkimistihedus on saavutatud ohutusnõuete ja heakorra eiramise hinnaga.

Käesoleva peatüki analüütiline fookus seisneb nende kahe suuruse kõrvutamises. Töö eesmärk on kaardistada **erinevus normatiivse mahutavuse ja tegeliku olukorra vahel**. Seda erinevust ei käsitleta käesolevas töös parkimiskohtade puudujäägina, vaid defineeritakse kui ruumiline konflikt, mis tuleneb kas otsesest seaduserikkumisest või nõuete eiramisest (ohtrikult tihendatud parkimine).

Uuringu analüüsi ning tulemuste lihtsamaks järgimiseks on uuringuala jaotatud vastavalt ruumilisele paiknemisele omakorda viieks erinevaks alaks. Ala-1 kuni Ala-4 asuvad kortermajade vahelistes hoovides ning Ala-5 hõlmab kvartalisese jaotustäna seda lõiku, mis jääb hoovialade kontaktvööndisse. Alade kirjelduses on kasutatud täpsustusena kortermaja aadressi, mille hoone sissepääsude ees uuritav ala asub.

# PARKIMISKORRALDUSE RUUMILINE JA ÕIGUSLIK AUDIT

Akadeemia tee, Mustamäe LO, Tallinn

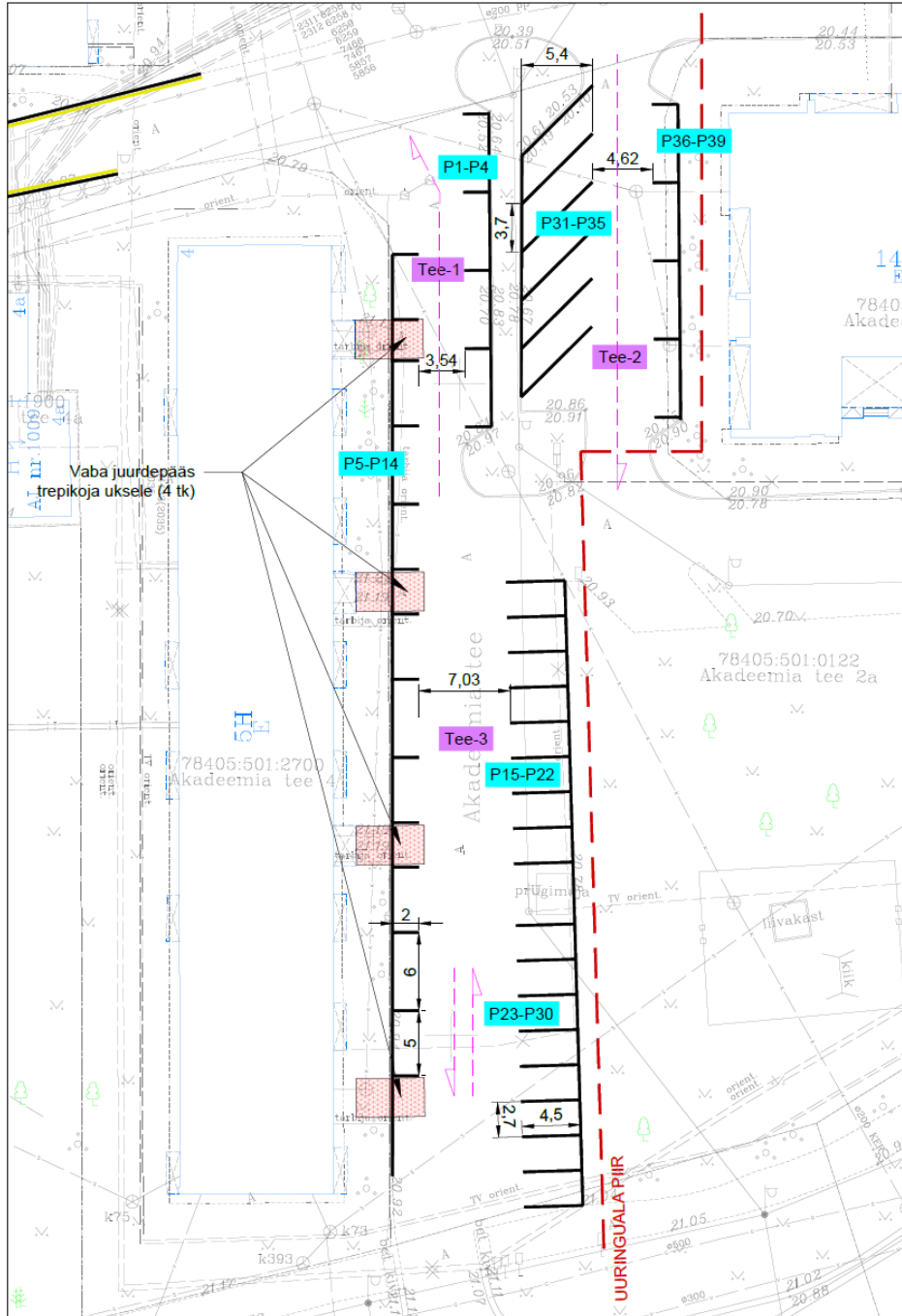
Töö nr: 2301-0226



(Joonis 2: Alade jaotuse skeem)



### 3.1. Ala 1. AT4 esine hooviala



Joonis 3. AT2 ja AT4 vahelise hoovi normatiivne parkimisskeem

Parkimislahenduse kohtade arvu määramisel on aluseks võetud välistamismeetod. Parkimiskohad on paigutatud vaid sinna, kus need ei ole vastuolus ühegi kitsendusega.

**TEHNILISED PÕHJENDUSED JA NORMATIIVNE MAHUTAVUS**

**Tee-1.** Ühesuunaline liikumine, minimaalne päästeautole nõutav läbipääs 3,5 m.

**Tee-2.** Ühesuunaline liikumine, tee laius 4,6m. EVS 843:2016 järgi on P31-P35 45°-parkimiskohtade vajalik minimaalseim manööverdamisruum 4,5m.

**Tee-3.** Kahesuunaline liikumine. Tagamaks ohutu manööverdamise, on nõutav vaba teekoridor laiusega **7,0 m**. Selle tarbeks on parkimiskohad (P15-P30) kavandatud lühendatuna (4,5 m sügavused), kasutades ära idapoolset haljasala serva sõiduki esiosa (tagaosa) üleulatuse ruumina.

**P1-P4 (4 kohta).** Rakendatud on paralleelparkimist. Ruumi ahtruse tõttu on kasutatud standardi alumist piiri (laius 2,0 m, pikkus 6,0 m), et garanteerida sõiduteel 3,5 m vaba päästetehnika ja jäätmeveo liikumise koridor.

**P5-P14 (10 kohta).** Hoone fassaadi ees paiknev paralleelparkimine. Rivi on katkestatud trepikodade juures, et tagada evakuaatsioonipääsud. Kohtade laius on kitsendatud 2,0 meetrini, et säilitada sõiduteel 7,0 m laiune ala kahesuunaliseks liikleks ja manööverdamiseks.

**P15-P30 (16 kohta).** Risti parkimine (90°). Kohtade laius on tõstetud 2,7 meetrini (tavapärase 2,6 m asemel), et kompenseerida kitsamat manööverdamisruumi. Parkimiskoha 4,5 m sügavuse määramise juures on arvestatud sõiduki esiosa (tagaosa) ulatumine 0,5m ulatuses haljasalale. Käesolevas auditis ei käsitleta 0,5m üleulatust haljasala kohale haljastuse kahjustamisena, kuigi puuduvad tee serva tähistavad äärekivid.

**P31-P35 (5 kohta).** Manööverdamise vajadusele vastav diagonaalparkimine (45°).

**P36-P39 (4 kohta).** Paralleelparkimine tee servas (erandjuhu laius 2,0 m), et mitte takistada vastas asuvalt diagonaalkohalt väljapööramist.

Arvestades ülaltoodud tehnilisi piiranguid ja ohutusnõudeid, on hooviala tehniline mahutavus **39 parkimiskohta**.

**VAADELDAV OLUKORD**

Visuaalsel vaatlusel on tuvastatud, et faktiliselt pargib alal rohkem sõidukeid kui tehniline mahutavus seda lubaks. Suurem hulk rikkumisi on parkimiskohtadel **P36-P39**. Antud kohtadel pargitakse sageli nurga all (mitte paralleelselt), mis ahendab sõiduteed

## PARKIMISKORRALDUSE RUUMILINE JA ÕIGUSLIK AUDIT

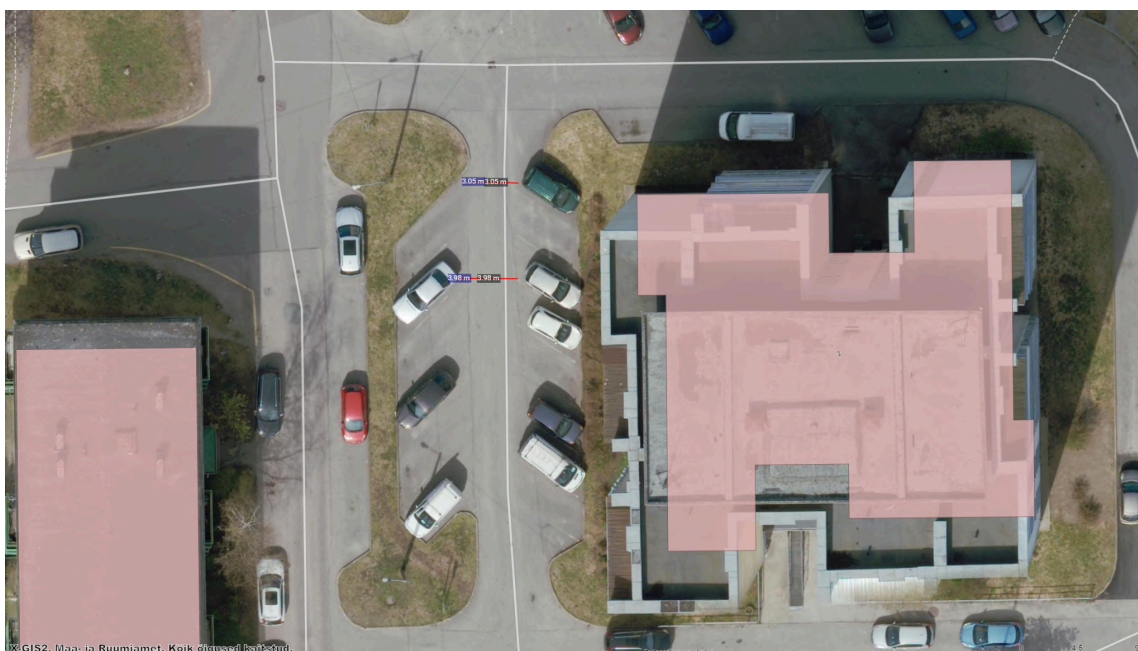
Akadeemia tee, Mustamäe LO, Tallinn

Töö nr: 2301-0226

alla 3,5 meetri, olles takistuseks päästetehnikale ning jäätmeveo sõidukitele ja vähendab vastas asuvate parkimiskohtade (P31-P35) manööverdamisruumi alla kriitilise piiri (4,5 m) (Joonis 4).

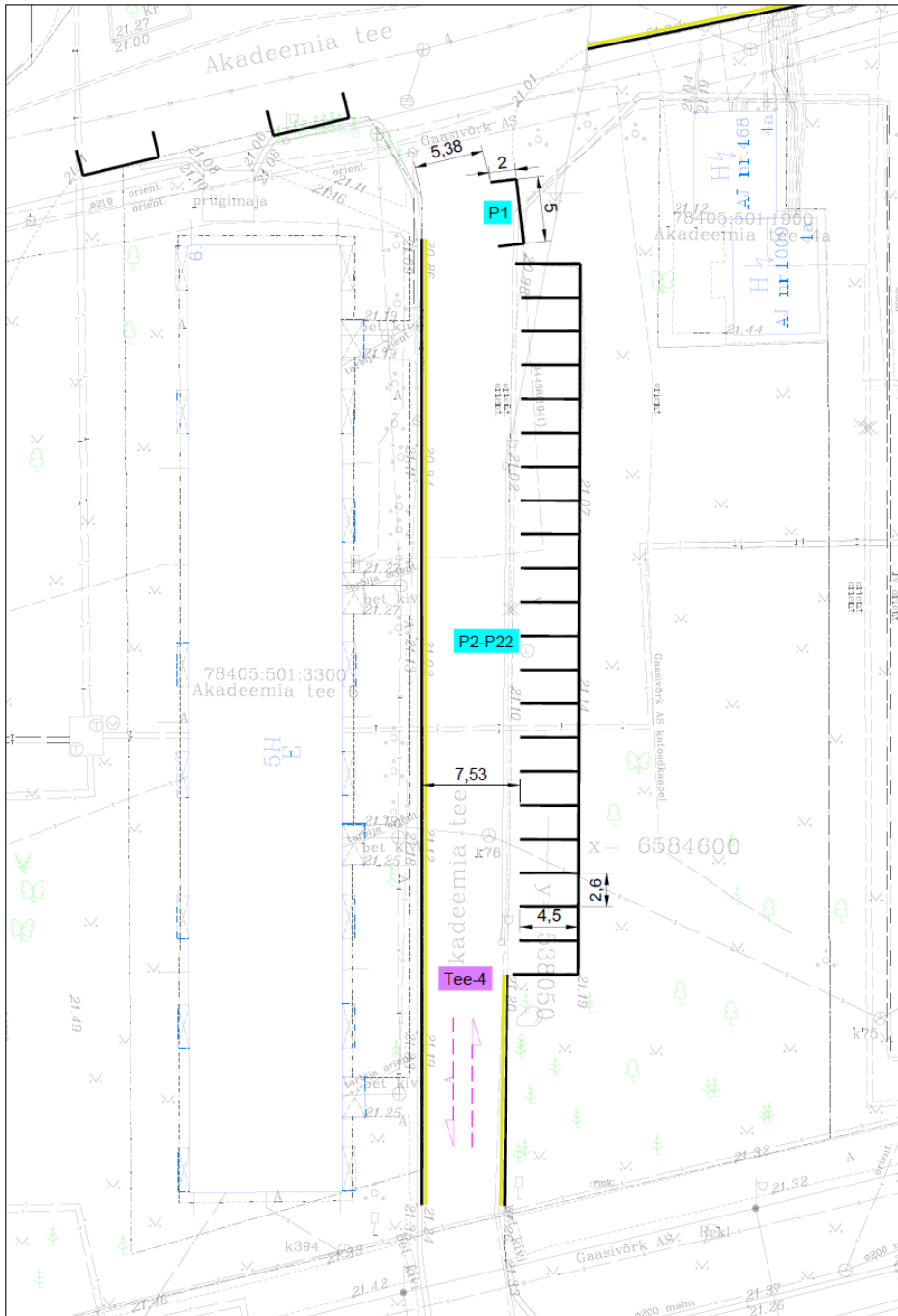
Tuvastatud on ka trepikodade ette parkimist ning liiga tihedat parkimist kohtadel P31-P35 ja P23-P30.

Hinnanguliselt on normatiivset taluvuspiiri ületav koormus antud alas **ca 6 sõidukit**. See ülejääk eksisteerib otseselt liiklusohutuse ja päästeteede läbitavuse arvelt.



Joonis 4. Päästeteede ja manööverdamisruumi vähenemine alla normatiivse piiri.

### 3.2. Ala 2. AT6 esine hooviala



Joonis 5. AT4 ja AT6 vahelise hoovi normatiivne parkimisskeem

## PARKIMISKORRALDUSE RUUMILINE JA ÕIGUSLIK AUDIT

Akadeemia tee, Mustamäe LO, Tallinn

Töö nr: 2301-0226

Parkimislahenduse kohtade arvu määramisel on aluseks võetud välistamismeetod. Parkimiskohad on paigutatud vaid sinna, kus need ei ole vastuolus ühegi kitsendusega. Kollane joon joonisel tähendab teeserva, kuhu ei ole võimalik, lähtuvalt normidest, ühtegi parkimiskohta arvestada.

### TEHNILISED PÕHJENDUSED JA NORMATIIVNE MAHUTAVUS

**Tee-4.** Kahesuunaline liikumine. Tagamaks ohutu manööverdamise, on nõutav vaba teekoridor laiusega **7,5 m**. Selle tarbeks on parkimiskohad (P2-P22) kavandatud lühendatuna (4,5 m sügavused), kasutades ära idapoolset haljasala serva sõiduki esiosa (tagaosa) üleulatuse ruumina.

**P1 (1 koht).** Rakendatud on paralleelparkimist. Ruumi ahtruse tõttu on kasutatud standardi alumist piiri (laius 2,0 m, pikkus 5,0 m), et garanteerida sõiduteel vaba liikumiskoridor.

**P2-P22 (21 kohta).** Risti parkimine (90°). Kohtade laius on 2,6 meetrit. Sügavuse 4,5 m määramisel on arvestatud, et sõiduki esiosa (tagaosa) on 0,5 m üleulatusega haljasala kohal.

Arvestades ülaltoodud tehnilisi piiranguid ja ohutusnõudeid, on hooviala tehniline mahutavus **22 parkimiskohta**.

### VAAELEDAV OLUKORD

Visuaalsel vaatlusel on tuvastatud, et faktiliselt pargib alal rohkem sõidukeid kui normatiivne mahutavus lubab. Suurem hulk rikkumisi leiab aset paralleelselt AT6 hoone fassaadiga (Joonis 6). Selline parkimine vähendab parkimiskohtade P2-P22 ohutu manööverdamisruumi alla lubatud piirmäära - 7,5m.

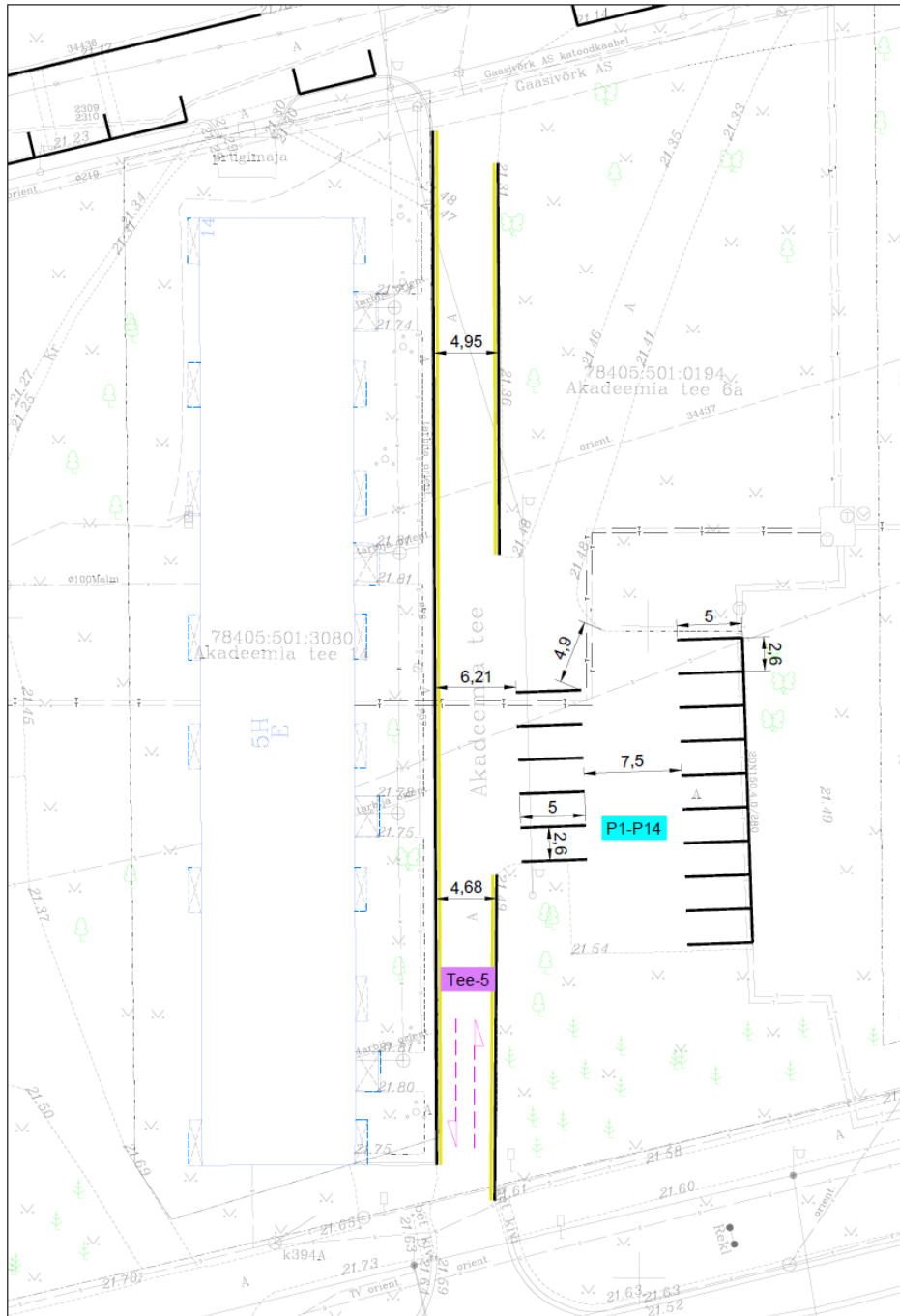
Hinnanguliselt on normatiivset taluvuspiiri ületav koormus antud alas **ca 10 sõidukit**. See ülejääk eksisteerib otseselt liiklusohutuse arvelt.





Joonis 6. Normidele mittevastav parkimine tähistatud punase joonega

### 3.3. Ala 3. AT14 esine hooviala



Joonis 7. AT6 ja AT14 vahelise hoovi normatiivne parkimisskeem

## PARKIMISKORRALDUSE RUUMILINE JA ÕIGUSLIK AUDIT

Akadeemia tee, Mustamäe LO, Tallinn

Töö nr: 2301-0226

Parkimislahenduse kohtade arvu määramisel on aluseks võetud välistamismeetod. Parkimiskohad on paigutatud vaid sinna, kus need ei ole vastuolus ühegi kitsendusega. Kollane joon joonisel tähendab teeserva, kuhu ei ole võimalik, lähtuvalt normidest, ühtegi parkimiskohta arvestada.

### TEHNILISED PÕHJENDUSED JA NORMATIIVNE MAHUTAVUS

**Tee-5.** Tee laius 4,5 kuni 5,0m võimaldab kvartalisest kahesuunalist liikumist. Tagamaks päästeautode läbipääsu (min 3,5 m) ei ole tee äärde võimalik kavandada ühtegi paralleelset parkimiskohta. Paralleelse parkimiskoha miinimumlaius erandkorras on 2,0m.

**P1-P14 (14 kohta).** Risti parkimine (90°). Kohtade laius on 2,6 meetrit, sügavus 5m. Manööverdamisruum kahe rea vahel 7,5m. Ligipääs parkimiskohtade viiva teeni (min. 4,5 m) tagatud.

Arvestades ülaltoodud tehnilisi piiranguid ja ohutusnõudeid, on hooviala tehniline mahutavus **14 parkimiskohta**.

### VAADELDAV OLUKORD

Visuaalsel vaatlusel on tuvastatud, et faktiliselt pargib alal rohkem sõidukeid kui normatiivne mahutavus. Suurem hulk rikkumisi leiab aset paralleelselt AT14 hoone fassaadiga (Joonis 8). Selline parkimine takistab oluliselt päästeautode juurdepääsu. Parkimiskohad P1-P14 pargitakse tihedamalt täis takistades manööverdamist ning tekitades liiklusohtrikke olukordi.

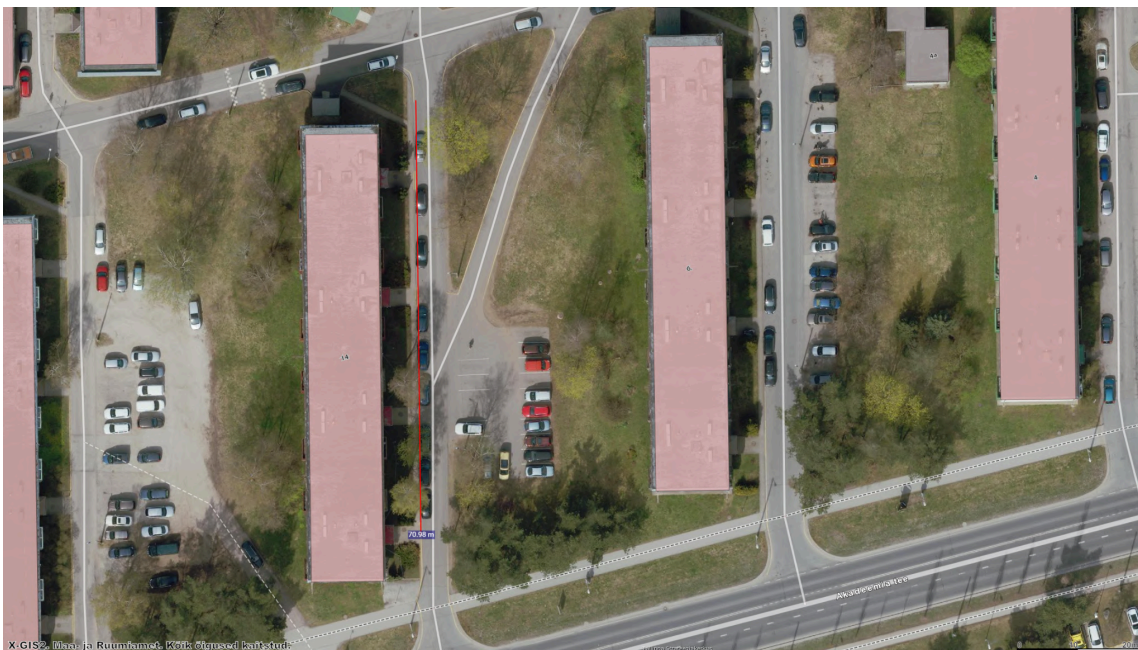
Hinnanguliselt on normatiivset taluvuspiiri ületav koormus antud alas **ca 12 sõidukit**. See ülejääk eksisteerib otseselt liiklusohutuse ja päästeteede läbitavuse arvelt.



# PARKIMISKORRALDUSE RUUMILINE JA ÕIGUSLIK AUDIT

Akadeemia tee, Mustamäe LO, Tallinn

Töö nr: 2301-0226



Joonis 8. Päästesõidukeid takistav parkimine tähistatud punase joonega



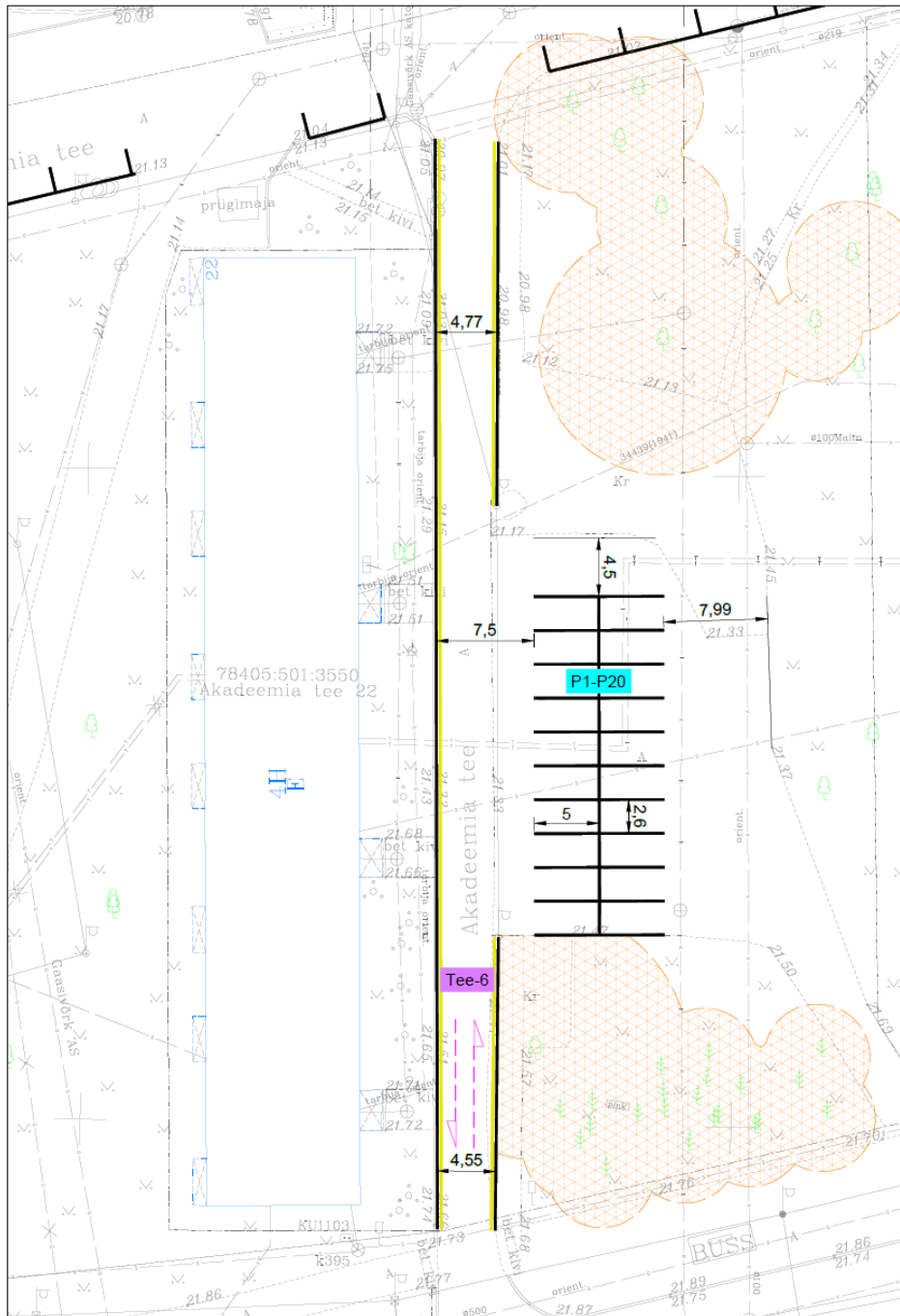
**Maastikuarhitektuuribüroo Verte!**

Priit Ingver, Katrina Rämmeld

02.2026

19

### 3.4. Ala 4. AT22 esine hooviala



Joonis 9. AT14 ja AT22 vahelise hoovi normatiivne parkimisskeem

## PARKIMISKORRALDUSE RUUMILINE JA ÕIGUSLIK AUDIT

Akadeemia tee, Mustamäe LO, Tallinn

Töö nr: 2301-0226

Parkimislahenduse kohtade arvu määramisel on aluseks võetud välistamise meetod. Parkimiskohad on paigutatud vaid sinna, kus need ei ole vastuolus ühegi kitsendusega. Kollane joon joonisel tähendab teeserva ning oranžid viirutused puude arvutuslikku juurekaitsevööndit, kuhu ei ole võimalik, lähtuvalt normidest, ühtegi parkimiskohta arvestada.

### TEHNILISED PÕHJENDUSED JA NORMATIIVNE MAHUTAVUS

**Tee-6.** Tee laius 4,5 kuni 4,8m võimaldab kvartalisest kahesuunalist liikumist. Tagamaks päästeautode läbipääsu (min 3,5 m) ei ole tee äärde võimalik kavandada ühtegi paralleelset parkimiskohta.

**P1-P20 (20 kohta).** Risti parkimine (90°) kahes reas. Kohtade laius on 2,6 meetrit, sügavus 5m. Manööverdamisruum 7,5m. Ligipääs parkimiskohtade viiva teeni (min. 4,5 m) tagatud.

Arvestades ülaltoodud tehnilisi piiranguid ja ohutusnõudeid, on hooviala tehniline mahutavus **20 parkimiskohta**.

### VAADELDAV OLUKORD

Visuaalsel vaatlusel on tuvastatud, et faktiliselt pargib alal märgatavalt rohkem sõidukeid kui normatiivne mahutavus. Varasemalt vaid asfaldiga kaetud parkimisala on viimase 25 aasta jooksul isetekkeliselt killustiku lisamisega haljastuse arvelt laienenud (Joonis 10. ja Joonis 11.). Organiseerimatus on loonud hoovis parkimise osas kaose. Sõidukid pargivad nii haljasalal, kõnniteel kui ka majaga paralleelselt kulgeval kahesuunalisel sõiduteel takistades seeläbi ka ohuolukorras päästeautode läbipääsu.

Hinnanguliselt on normatiivset taluvuspiiri ületav koormus antud alas **ca 20 sõidukit**. See ülejääk eksisteerib otseselt liiklusohutuse, päästeteede läbitavuse, haljastuse ja jalakäijate ohutuse arvelt. (Joonis 11)



# PARKIMISKORRALDUSE RUUMILINE JA ÕIGUSLIK AUDIT

Akadeemia tee, Mustamäe LO, Tallinn

Töö nr: 2301-0226



Joonis 10. Parkimisolukord AT22 hoovis, aastal 2000



Joonis 11. Parkimisolukord AT22 hoovis, aastal 2025



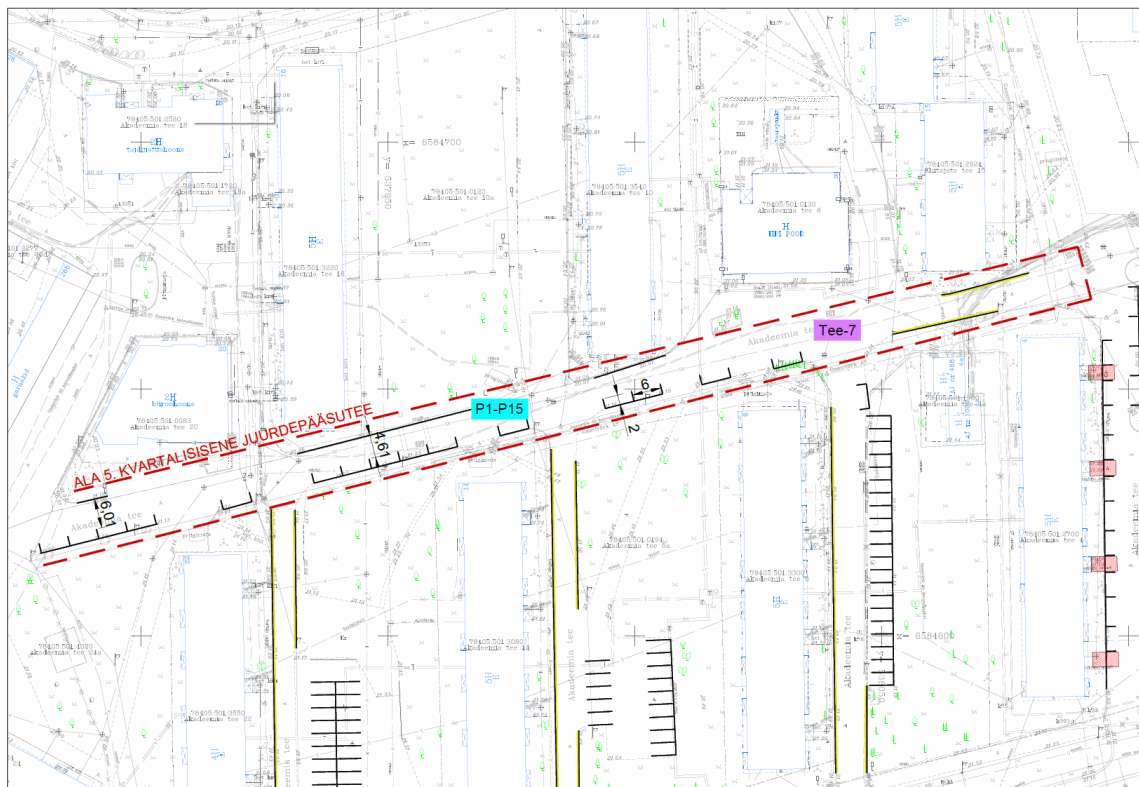
**Maastikuarhitektuuribüroo Verte!**

Priit Ingver, Katrina Rämmeld

02.2026

22

### 3.5. Ala 5. Kvartalisisene juurdepääsutee



Joonis 12. Kvartalisisene juurdepääsutee. Lõik AT4 kuni AT 22 kontaktvööndis.

Parkimislahenduse kohtade arvu määramisel on aluseks võetud välistamise meetod. Parkimiskohad on paigutatud vaid sinna, kus need ei ole vastuolus ühegi kitsendusega. Kollane joon joonisel tähendab teeserva, kuhu ei ole võimalik lähtuvalt normidest, ühtegi parkimiskohta arvestada.

#### TEHNILISED PÕHJENDUSED JA RUUMILINE LAHENDUS

**Tee-7.** Tee laius 5,5 m kuni 8,2 m võimaldab kvartalisest kahe-suunalist liikumist ning kohati paralleelparkimist, mille laius on erandkorras 2,0 m.

**P1-P15 (15 kohta).** Paralleelne parkimine (0°) ühes teeservas. Kohtade laius on erandkorras lubatud 2,0 meetrit, pikkus sõltuvalt asukohast 5 m või 6 m.

Arvestades ülaltoodud tehnilisi piiranguid ja ohutusnõudeid on juurdepääsutee uuritud lõigu ääres tehniline mahutavus **15 parkimiskohta**.

## PARKIMISKORRALDUSE RUUMILINE JA ÕIGUSLIK AUDIT

Akadeemia tee, Mustamäe LO, Tallinn

Töö nr: 2301-0226

### VAADELDAV OLUKORD

Visuaalsel vaatlusel on tuvastatud, et faktiliselt pargib tee ääres rohkem sõidukeid kui normatiivne 15 sõidukit. Rikkumistest levinumad on jalakäijate takistamine, nähtavuskolmnurgas vaate blokeerimine, pöörderaadiuse kitsendamine ja prügimajade käitlemise tõkestamine.

Hinnanguliselt on normatiivset taluvuspiiri ületav koormus antud alas **ca 5 sõidukit**. See ülejääk eksisteerib otseselt päästeteede läbitavuse, jalakäijate ning liiklusohutuse arvelt.



### 3.6. Koondtabel ja statistika

Alljärgnev koondtabel kõrvutab uuringuala absoluutset normatiivset mahutavust visuaalse vaatluse teel fikseeritud faktilise olukorraga. Tuleb rõhutada, et vaadeldav olukord ja sellest tulenev ületav koormus on esitatud subjektiivse indikaatorina. Ületav koormus realiseerub eranditult päästeohutuse (sõiduteede ahendamise alla kriitilise 3,5 m piiri), jalakäijate ohutuse ja linnakeskkonna heakorra (haljasalade hävitamine) arvelt.

	Normatiivne mahutavus	Vaadeldav olukord	Ületav koormus
ALA 1. (AT4 ees)	39 parkimiskohta	ca 45 sõidukit	ca +6 sõidukit
ALA 2. (AT6 ees)	22 parkimiskohta	ca 32 sõidukit	ca +10 sõidukit
ALA 3. (AT14 ees)	14 parkimiskohta	ca 26 sõidukit	ca +12 sõidukit
ALA 4. (AT22 ees)	20 parkimiskohta	ca 40 sõidukit	ca +20 sõidukit
ALA 5. (Juurdep.)	15 parkimiskohta	ca 20 sõidukit	ca +5 sõidukit
<b>KOKKU:</b>	<b>110 parkimiskohta</b>	<b>ca 163 sõidukit</b>	<b>ca. +53 sõidukit</b>

Tabelist nähtuv erinevus normatiivse mahutavuse (110) ja vaadeldava olukorra (ca 163) vahel nõuab selget terminoloogilist eristamist. Uuringuala faktiline koormus ületab normatiivset ehituslikku taluvuspiiri ligikaudu 48% võrra.

Käesoleva auditi kontekstis ja edasises ruumiplaneerimises tuleb rangelt eristada kahte kategooriat:

- **Parkimiskoht.** Juriidilistele ja tehnilistele normidele vastav korrektne ning eesmärgipärane ruum auto peatamiseks ja hoidmiseks. Auditi kontekstis on see arv absoluutne, kontrollitav ja moodustab kvartali tegeliku parkimisressursi baastaseme.
- **Reguleerimata parkimisvõimalus** kirjeldab ruumilist olukorda, mis füüsiliselt võimaldab sõiduki paigutamist (nt märgistamata asfalt, normist kitsam teelaiendus või ligipääsetav haljasala), kuid mille kasutamine parkimiseks ei vasta kehtivatele seadustele, standarditele (EVS 843:2016) ega taga ohutusnõudeid.

Vaadeldav 163 sõiduki olemasolu (ehk normi ületav koormus +53 sõidukit) ei defineeri seega kvartali tegelikku mahutavust, vaid näitab, **millises mahus neid reguleerimata parkimisvõimalusi igapäevaselt ära kasutatakse**. Kuna need +53 sõidukit pargivad

## **PARKIMISKORRALDUSE RUUMILINE JA ÕIGUSLIK AUDIT**

Akadeemia tee, Mustamäe LO, Tallinn

Töö nr: 2301-0226

aladel ja viisidel, mis ei kvalifitseeru legaalse parkimiskohana, ei saa seda mahtu käsitleda säilitamist ega kompenseerimist vajava õiguspärase ressursina.



## 4. KOKKUVÕTE

Käesolev audit fikseerib Akadeemia tee 2, 4, 6, 14 ja 22 korterelamute hoovialadel ning nendega seotud kvartalisisesel juurdepääsuteel asuva parkimiskorralduse normatiivse ja ehitusliku baasolukorra.

Tuginedes Eesti Vabariigis kehtivatele projekteerimismõõtudele, ohutusnõuetele ja heakorraeeskirjadele, on auditi peamised järeldused järgmised:

- **Normatiivne lähtetase.** Uuringuala maksimaalne seaduslik ja tehniliselt ohutu parkimismahutavus on **110 parkimiskohta**. See number on saavutatud, rakendades standardis EVS 843:2016 lubatud miinimumnõudeid ja erandeid (sh 2,0 m laiused paralleelsed parkimiskohad ja sõiduki esiosa üleulatused haljasala kohale). Tegemist on kvartali absoluutse füüsilise piiriga – täiendavaid parkimiskohti ei ole olemasolevasse ruumistruktuuri seaduslikult võimalik paigutada.
- **Normatiivi ületav faktiline koormus.** Kvartalis väljakujunenud faktiliste parkimisvõimaluste maht ulatub vaatluste põhjal hinnanguliselt 163 sõidukini, ületades normatiivset baasolukorda ca 53 sõiduki võrra. See normatiivi ületav koormus realiseerub eranditult päästeteede läbitavuse, jalakäijate ohutuse ja haljastuse säilimise arvelt. Tuvastatud lisakoormus on juriidilises ja tehnilises mõttes likvideerimisele kuuluv ruumiline konflikt ja ohutegur, mitte planeeringus säilitamist ega kompenseerimist nõudev õiguspärane ressurss.
- **Normivälisele parkimisruumi kasutamisele puudub õiguspärane ootus.** Kvartalis aastakümnete jooksul isetekkeliselt laienenud parkimispraktika ei tekita ruumikasutajates õiguspärast ootust selle olukorra säilimisele. Juriidiliselt ei saa tekkida õiguspärast ootust õigusvastase olukorra jätkumisele, sealhulgas parkimisele haljasaladel ning päästetehnika ligipääsude ahendamisele. Asjaolu, et järelevalveorganid ei ole varasemalt rikkumistesse järjepidevalt sekkunud, ei seadusta kehtivate ohutusnormide eiramist.
- **Alus edasiseks planeerimiseks.** Igasugune olemasoleva olukorra võrdlus tuleviku arendusprojektide ja rekonstrueerimiskavadega peab lähtuma auditeeritud normatiivsest baastasemest (110 parkimiskohta). Faktilise anarhia ja seaduserikkumiste käigus tekkinud "parkimisvõimaluste" arvu ei saa käsitleda varasema legaalse mahutavusena. Munitsipaalmaa omaniku kohustus on tagada ohutusnõuete täitmine ning lõpetada avaliku ruumi mittesihipärane kasutamine.