



# Pärnu parkimisanalüüs ja -strateegia

Uuringu põhisõnumid 29.12.2025

Strateegilised sammud elamisväärse ja säästva linnaruumi suunas

# Uuringu vajadus

## Pärnu linna strateegia

Vähendada sõltuvust autost

Meelitada rohkem külastajaid

Parendada avalikku ruumi kvaliteeti

Edendada säästvat liikumist

Meelitada noori ja peresid

## Tegelikkus

Autodele on rohkem ruumi kui eluruumideks

Pikemaajalised külastajate viibimised on vähenemas

Parkimine domineerib avalikus ja era-ruumis

Soodustatud on autode kasutamine lühikesteks sõitudeks

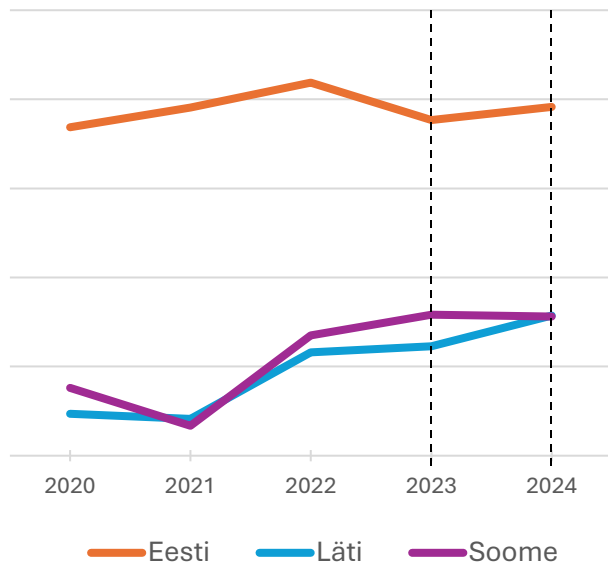
Rahvastik vananeb



# Muutuv pärnu nõuab uut lähenemist

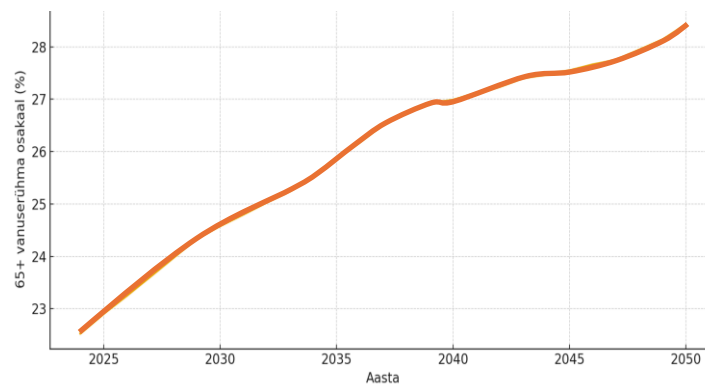
## MUUTUSED TURISMIS

Soome turistide arv langeb, Läti turistide ja siseturistide arv suureneb – see tähendab rohkem autosid.



## RAHVASTIKU DÜNAAMIKA

Pärnumaa elanikkond väheneb ja vananeb. Sisseränne keskuslinna suureneb ja parkimisvajadus suureneb.



Pärnu maakonna rahvastiku vananemise trend (65+ osakaal 2024-2050)

## AUTOPARGI KASV

Autode registreerimine Pärnumaal kasvas aastaga 7,5%, millest uute autode (sh. hübriidide ja elektriautode) osakaal on 36,4%. Autopark uueneb, kuid ka suureneb.

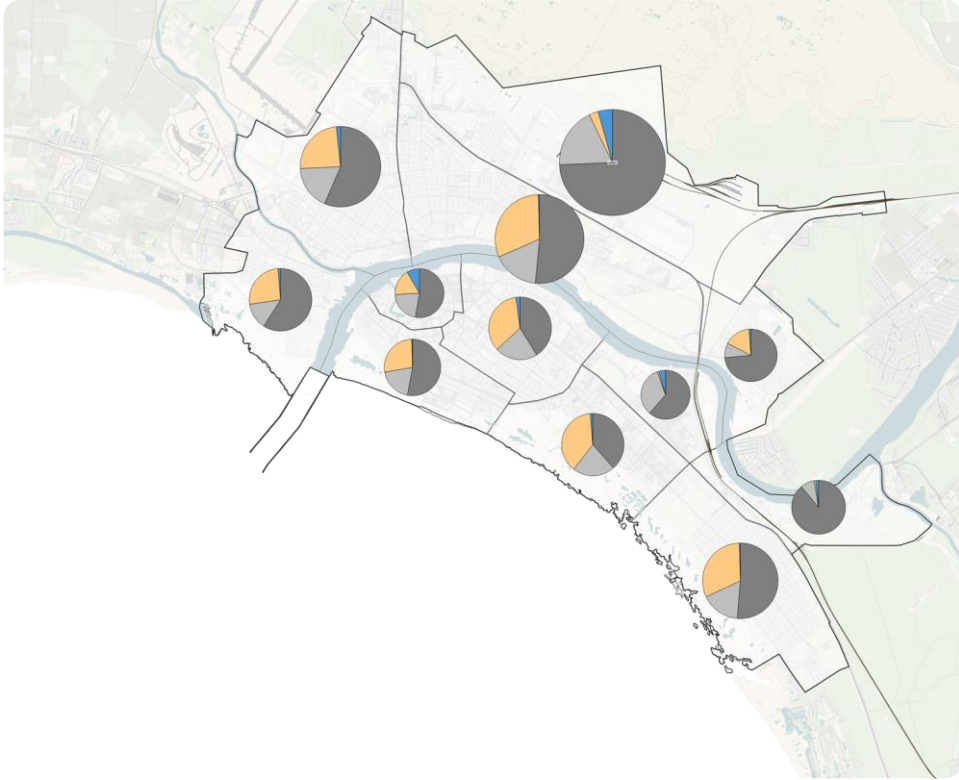
**+7,5%**

Autode registreerimise aastane kasv  
Pärnumaal

**36,4%**

Uute autode osakaal aasta jooksul  
registreeritud sõidukitest

# Autokeskne ruumikasutus

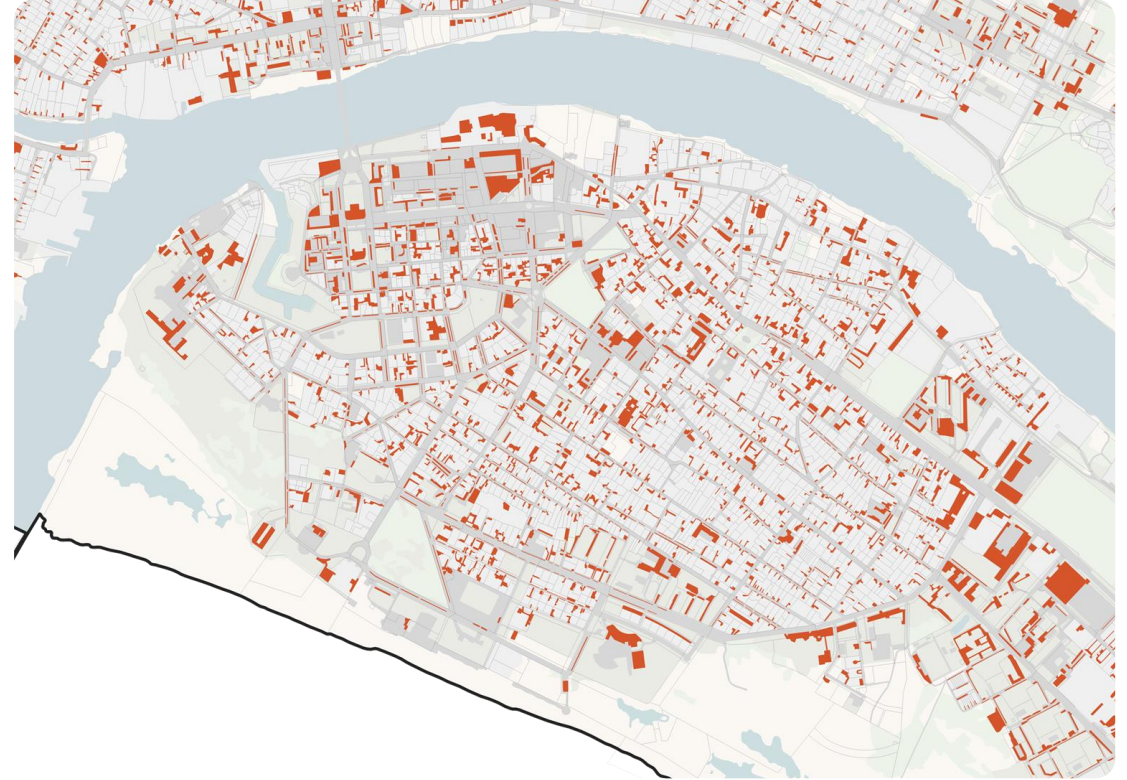


**107 m<sup>2</sup>**

Keskuslinnas on ligikaudu 107 m<sup>2</sup> teid ja parklaid elaniku kohta.

**38 m<sup>2</sup>**

Samal ajal on eluruumide netopindala hoonetes vaid ligi 38 m<sup>2</sup> elaniku kohta.



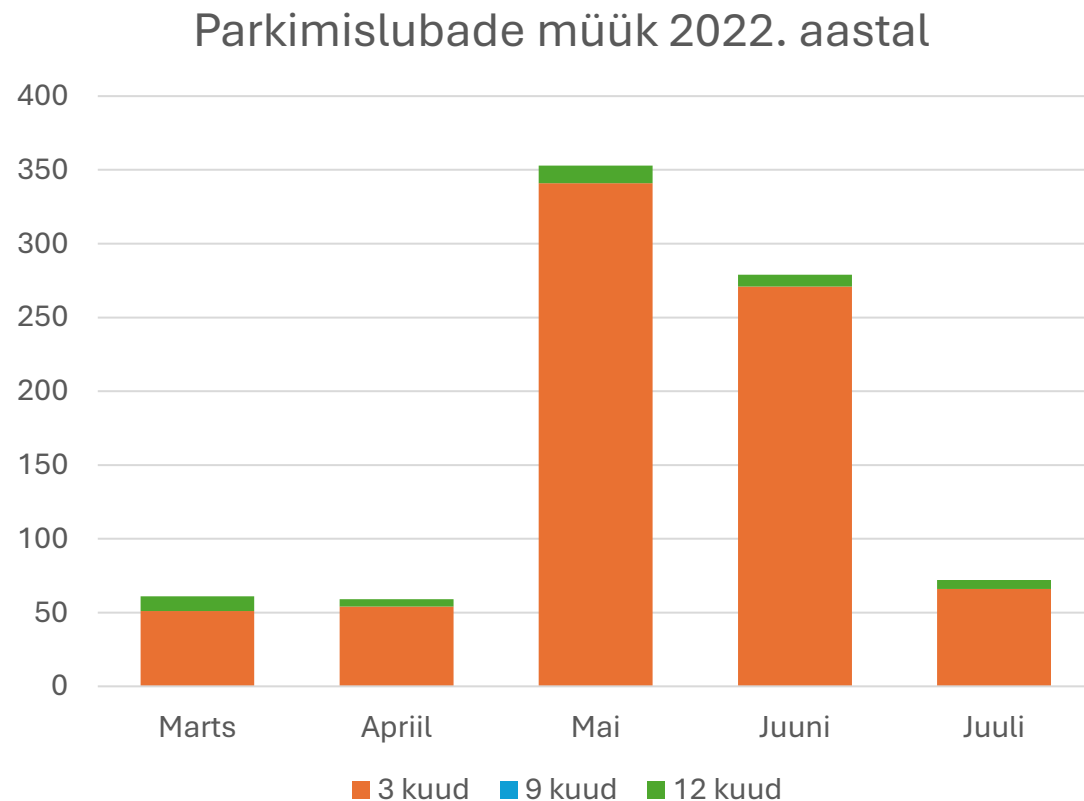
**1,15 km<sup>2</sup>**

Pärnu keskuslinna parkimisalad kokku, on suurem kui Kesklinn (0,79 km<sup>2</sup>).

**11 %**

parkimiskohtadest on linna omandis, samas enam kui 85% paikneb eramaal.

# Parkimise hinnastamine soosib lühikesi autosõite



## ELANIKE PARKIMISLOAD

### SOODUSTUSTAVAD LÜHIKESI AUTOSÕITE

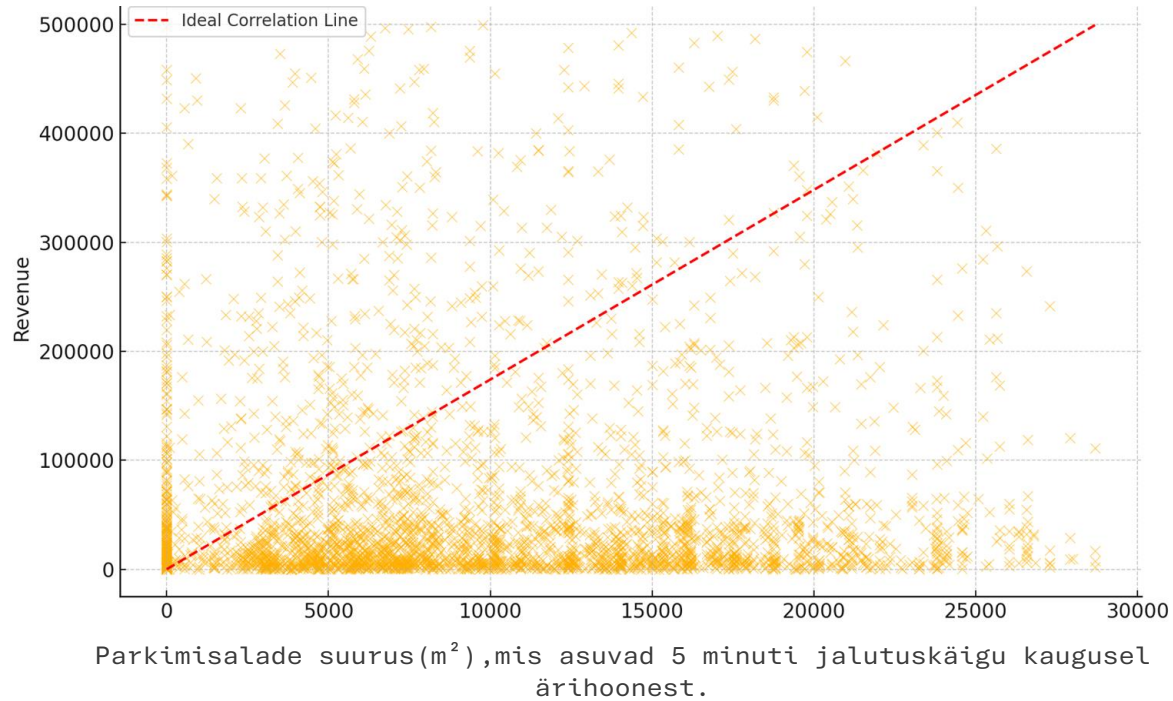
Palju ostetakse parkimislubasid kolmeks kuuks, ennekõike suvekuudeks. See viitab, et **lubasid kasutatakse pigem vaba aja veetmiseks**, mis soodustab lühikeste autosõitude teket lähestikku asuvate paikade vahel, mis oleks sobilik asendada jalutamise või rattasõiduga.

## LÜHIAJALINE PARKIMINE TSOONIDES

RANNA ja KESKLINNA tsoonides on parkimiskestus lühike, mis suurendab liikluskoormust ja parkimishäiringuid mõlemas piirkonnas. Parkimiskohtade kiire vahetumine põhjustab ummikuid ja halvendab parkimiskorraldust.

# Parkimiskoht ei taga majanduslikku edu

## Rohkem parkimist $\neq$ majanduslik edu



Pärnu ettevõtete tulude ja nende läheduses asuvate parkimiskohtade hulga vahel puudub statistiline seos. Ettevõtte edukuse määravad asukoha kvaliteet ja ligipääsetavus, mitte ainult parkimiskohtade hulk.

## Tasuta parkimine $\neq$ majanduslik edu



Tasuta parkimise perioodid (30–60 minutit) suurendavad liiklust ja vähendavad jaekaubanduse käivet, sest autojuhid tiirlevad vabade kohtade otsingul, mitte ei külasta poode.

Samal ajal soodustab liiga odav parkimine pikaajalist seismist, vähendab kohtade käivet ja halvendab parkimisruumi üldist kasutust.



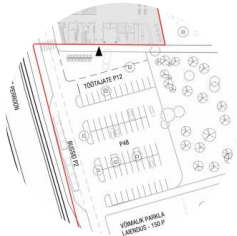
# Peamised praktilised probleemid, mis analüüsis välja tulid

## JÄTKUSUUTLIKKUS

Pärnu on peaaegu ideaalne **15-minutiline linn** – enamik igapäevaseid teenuseid on enamikest kohtadest mugavalt jalgsi ligipääsetavad.



**Rail Baltica** võib samaaegselt vähendada turistide parkimisvajadust ja suurendada pendelrändajate nõudlust.



Praegune parkimispoliitika ei ole **kooskõlas linna strateegia**, ega EL-i säästva liikuvuse eesmärkidega.



## TÕHUSUS

Elanike **parkimislube kasutatakse** suvisteks „rannas-käikudeks“, mis suurendab tipphooajal liikluskoormust ja tekitab parkimiskohtade nappust.



Mitme tsooni parkimispiletid soodustavad **autoga liikumist tsoonide vahel**, mis süvendab suvist liikluskoormust ja ummikuid.



Parkimiskohti ei kasutata linnas tervikuna **piisavalt tõhusalt**.



## HALDUS JA KORRALDUS

Suvised hinnad soodustavad **ebaotstarbekat käitumist** (nt haljasalade muutmine parkimiseks) ja võivad samal ajal vähendada küllastajate huvi.



Parkimiskohtade täituvuse ega **sõidukite paiknemise kohta andmeid ei koguta**, kuigi need on uue parkimispoliitika koostamiseks hädavajalikud.



Kuna **linnale kuulub vaid umbes 11% parkimisaladest**, jääb poliitika mõju piiratuks. 85% parkimiskohti eramaal → koostöö eraomanikega hädavajalik.

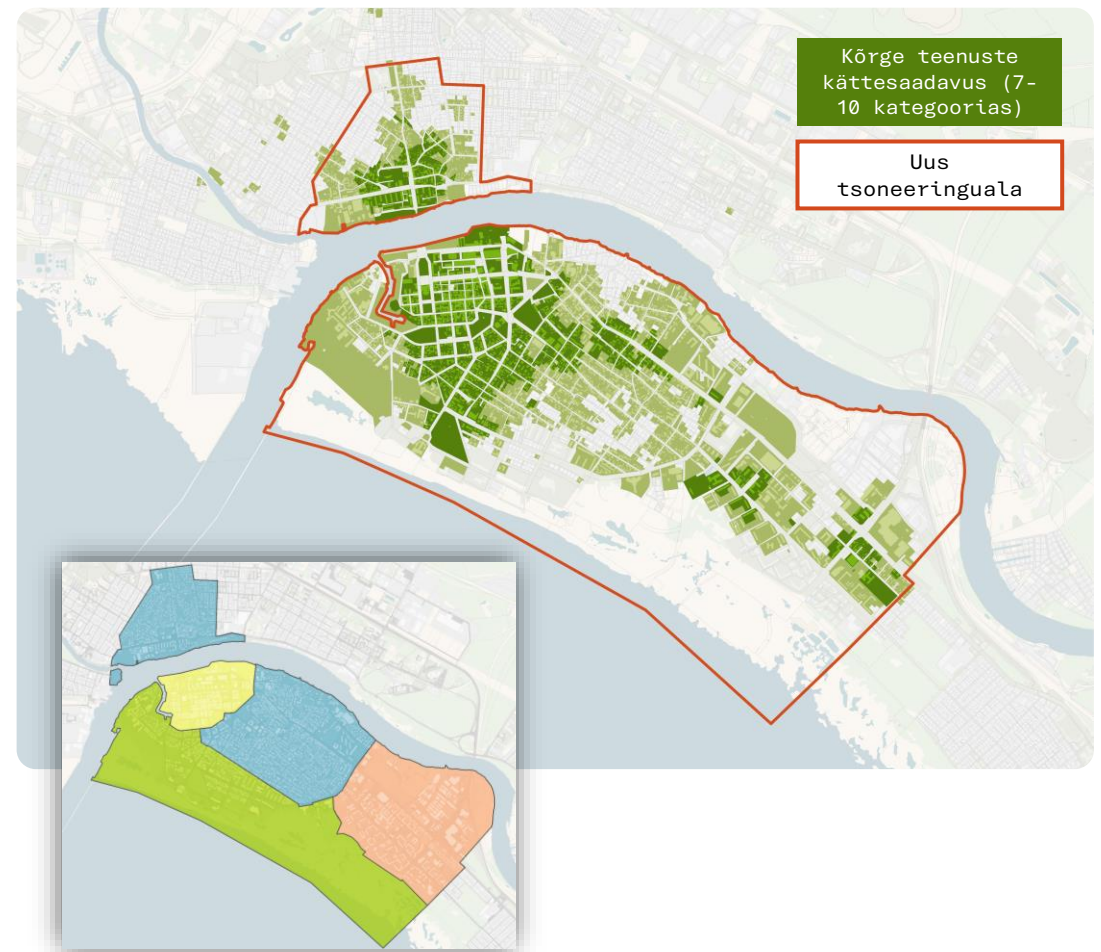


# Kolm stsenaariumit parkimispoliitika reformimiseks

## STSENAARIUMITE ERINEVUSED

| Tunnus                 | Konservatiivne   | Progressiivne       | Innovatiivne        |
|------------------------|------------------|---------------------|---------------------|
| <b>Tsooni laiendus</b> | Möödukas         | Märkimisväärne      | Märkimisväärne      |
| <b>Tasud</b>           | Kerge tõus       | Märkimisväärne tõus | Märkimisväärne tõus |
| <b>Tasuta aeg</b>      | Lühendatud       | Kaotatud            | Kaotatud            |
| <b>Juhtnorm</b>        | Riiklik standard | -25% normist        | 60% roheala reegel  |

## UUED TASULISE PARKIMISE ALAD JA TSOONID





# FANS raamistik – kaasaegse poliitikakujundamise tööriistakomplekt



**F**

**TASUD**  
(Fees)

Nutikas hinnastamine  
nõudluse juhtimiseks  
ja käitumise  
suunamiseks.



**A**

**TEADLIKKUS**  
(Awareness)

Selge  
kommunikatsioon,  
reaalajas info ja  
alternatiivide  
pakkumine.



**N**

**NORMID**  
(Norms)

Kaasaegsed,  
paindlikud ja  
asukohapõhised  
reeglid miinimumide  
asemel.



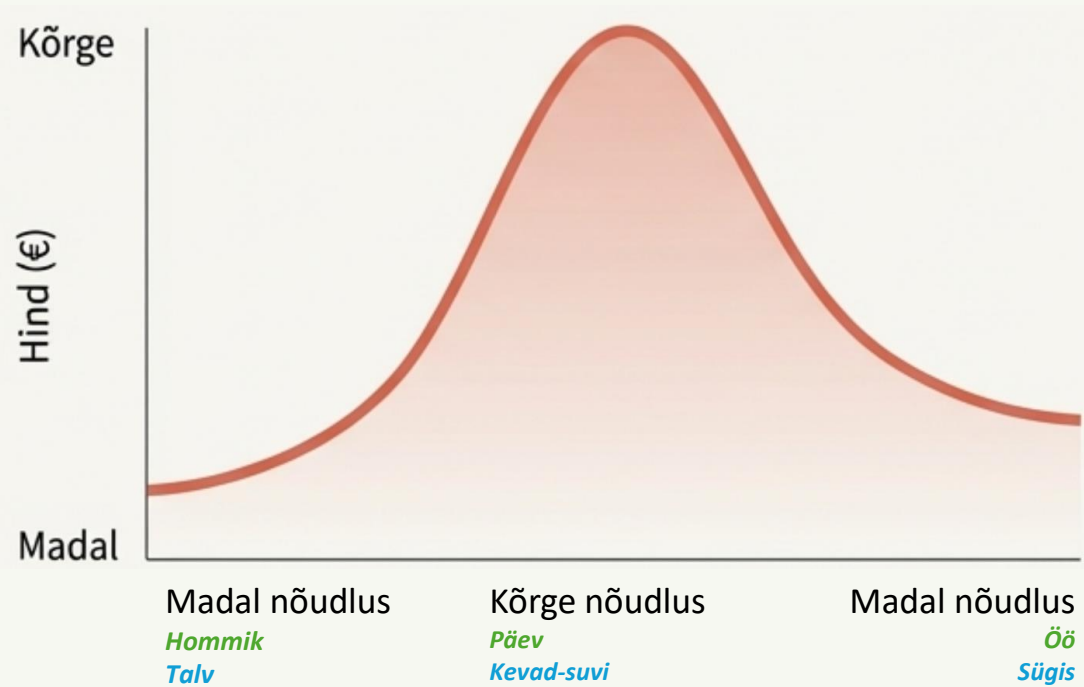
**S**

**RUUMILISED  
LAHENDUSED**  
(Spatial settings)

Kvaliteetne disain ja  
ruumikasutus, mis toetab  
linna eesmäärke

# TASUD

## DÜNAAMILISE HINNASTAMISE KONTSEPTSIOON



## MEETMED

✗ Enne

Fikseeritud parkimistasu.

Tsoonipõhine tasuline parkimine  
piirkondade kaupa.

Tasuta parkimine ja tasuta 30-60 min.

✓ Pärast

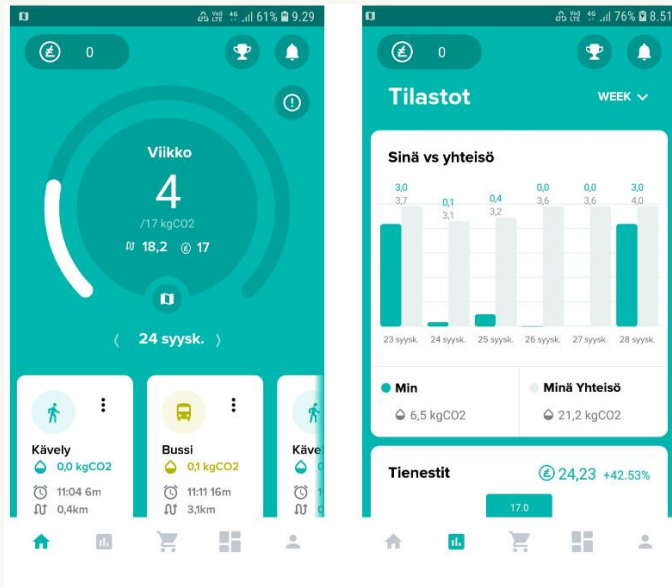
Dünaamiline hinnakujundus, mida  
korrigeeritakse igal aastal vastavalt  
parkimiskohtade täituvusele.

Tasulised ja normatiivsed tsoonid  
lähtuvad teenuste kättesaadavusest.

Tasuta parkimine kaotatakse  
kesklinnast.

# TEADLIKKUS

## DIGITAALNE JA OFFLINE-TURUNDUS



Lahti CITICAP app



## MEETMED

✗ Enne

Töötajatele pakutakse parkimishüvesid.

Säästva liikumise ja ühistranspordi kasutajatele puuduvad hüved.

Avaliku teenusena on saadaval vaid ühistransport.

✓ Pärast

Tööandjad pakuvad hüvesid töötajatele, kes loobuvad auto kasutamisest.

Ühistranspordi ja jalgrattaga liiklejad teenivad hüvesid või soodustusi nende kasutamise eest.

Vähemalt suvehooajaks on kasutusele võetud linnarattad, et pakkuda mugavat alternatiivi autole ja toetada aktiivset liikumist.



# NORMID

## ROHKEM RUUMI INIMESTELE



Malmo 60% roheala norm

## MEETMED

### ✗ Enne

Parkimiskohtade miinimumnõuded tulenevad riiklikust standardist.

Tasulised parkimistsoonid erinevad normatiivsetest tsoonidest – esimene reguleerib kasutust ja hindu, teine määrab arendustele seatud parkimismõõde.

Normid on kehtestatud standardiga ja ei uuene koos linnaga.

### ✓ Pärast

Vähendada parkimismõõdeid 25% ja kehtestada parkimiskohtade ülemmäär

Tasulise parkimisala tsoonid vastavad normatiivsetele tsoonidele.

Norme vaadatakse üle iga kahe aasta tagant, lähtudes uuendatud teenuste kättesaadavuse kaardist.

# RUUMILISED LAHENDUSED

## UUED LAHENDUSED



## MEETMED

✗ Enne

Hoovi sügavustesse rajatakse parkimisalad.

Suurendatakse maapealset parkimisala pinda.

Puuduvad intermodaalsed sõlmed – pargi ja laadi või pargi ja kõnni

✓ Pärast

Krundi parkimiskohad peavad asuma tänavapoolses osas ja vett läbilaskva katendiga.

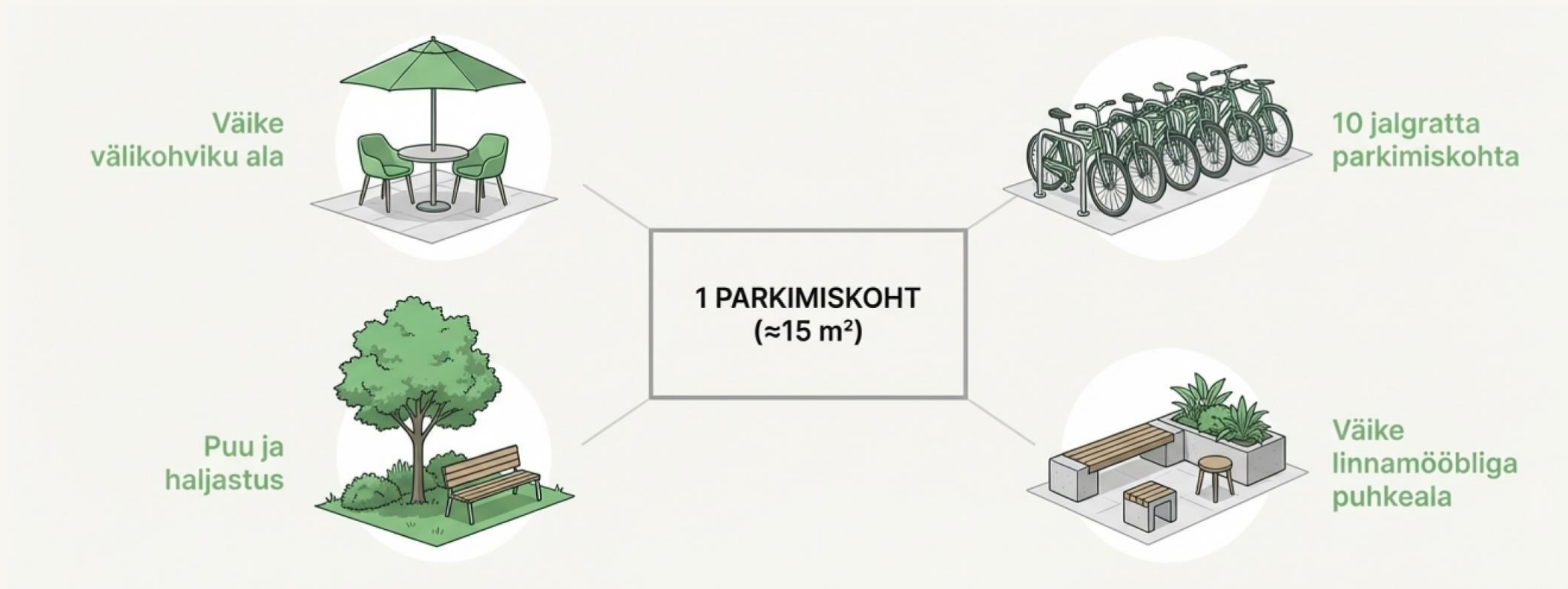
Suurendatakse multifunktsionaalseid ja mitmekorruselisi parkimislahendusi.

Luuakse erinevaid liikuvusi ühendavaid ümberistumispunkte koos parkimisvõimalustega.



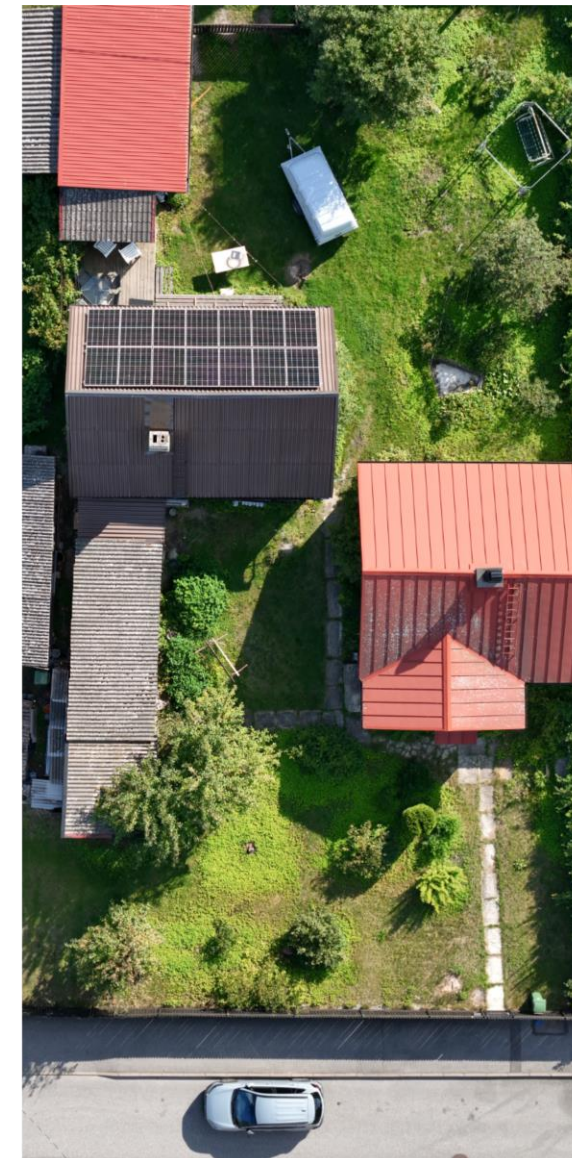
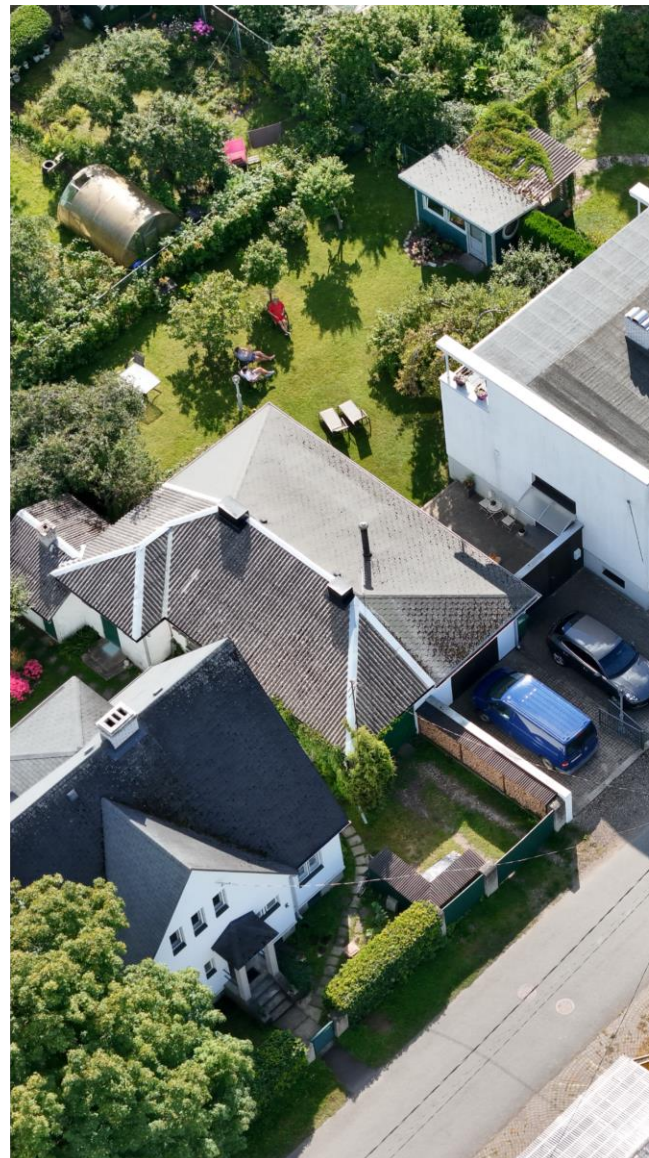
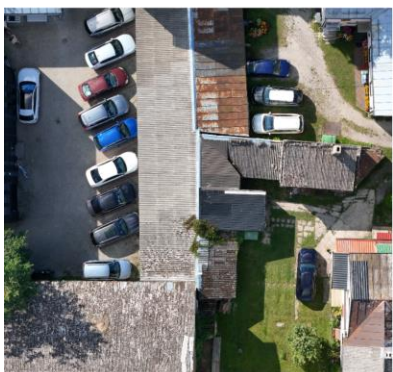
# Igal parkimiskohal on alternatiivkulu

Parkimine ei ole kunagi „tasuta“. See on maakasutus, mis välistab teised võimalused. Iga auto jaoks loodud ruutmeeter on ruutmeeter, mida ei saa kasutada elavama, rohelisema ja sotsiaalsema linnaruumi loomiseks.





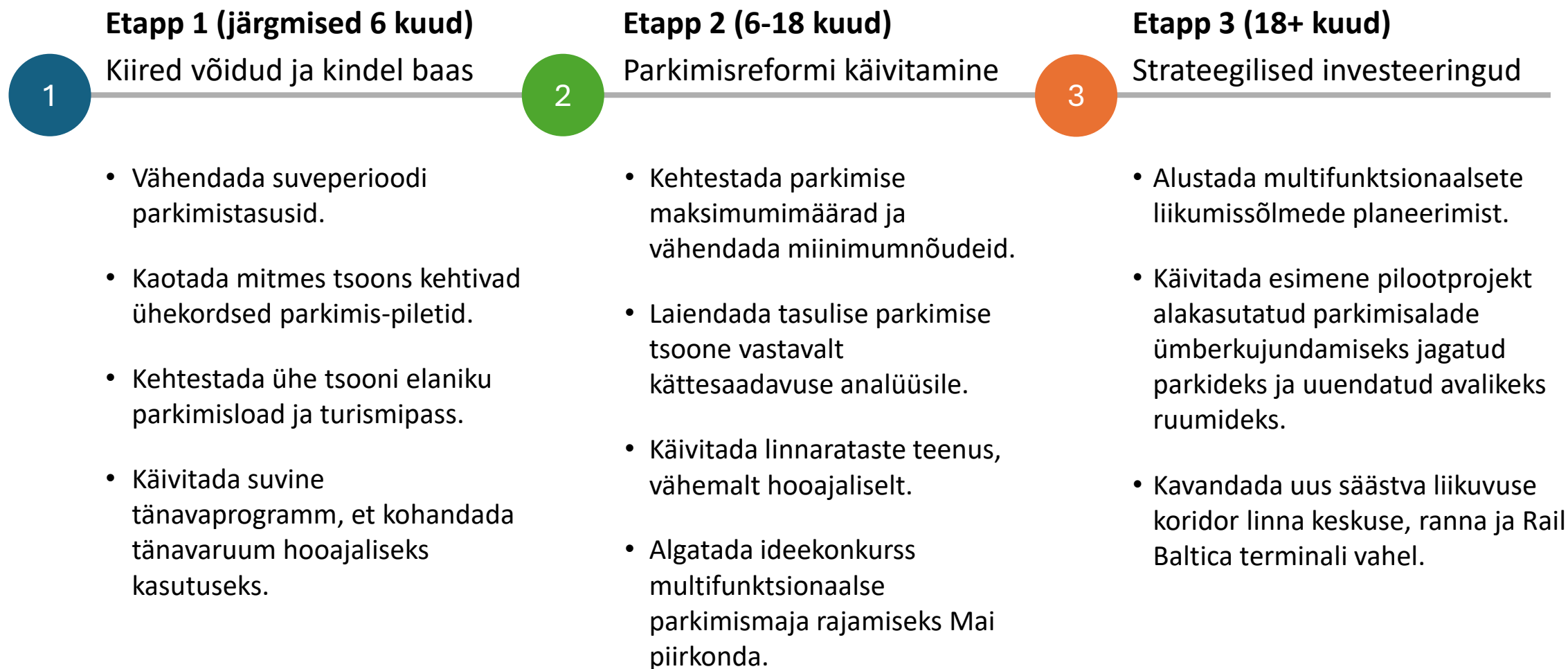
# Hooviparkimise trend tuleb pöörata ümber



*Elurikkuse vähenemine on seotud laste seas levivate mittenakkuslike haiguste sagenemisega.*



# Etapiviisiline üleminek strateegilise muutuseni



# Kolm strateegilist suunamuutust Pärnu tulevikuks

Uuringust selguvad kolm põhimõttelist poliitilist suunda, mis koosmõjus loovad selge raamistiku parkimiskorralduse reformimiseks ning avavad võimaluse jõuda elujõulisema, vastupidavama ja elamisväärsema linnani.

1



## **Parkimine kui strateegiline vara**

Hinnastada, mõõta ja juhtida parkimist kui linnaruumi ressursi, et toetada linna strateegiliste eesmärkide saavutamist.

2



## **Eelistada paindlikkust**

Asendada fikseeritud hinnad dünaamilise hinnastamisega ning ühtsed parkimisnõuded asukohapõhiste tingimustega, mis arvestavad piirkondlikku nõudlust ja ligipääsetavust.

3



## **Reinvesteerida turismi ja liikuvusse**

Suunata parkimistulud sihipäraselt avaliku ruumi, rohealade ja liikumisvõimaluste parandamisse, et tõsta linna atraktiivsust turistide ja perede jaoks.