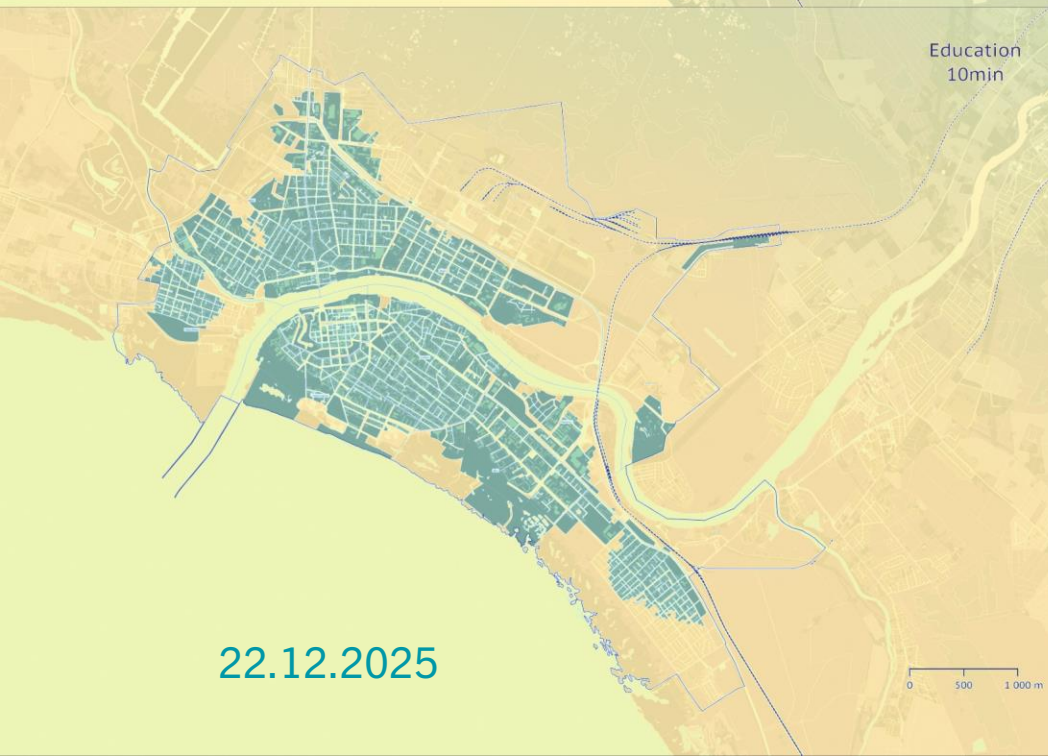
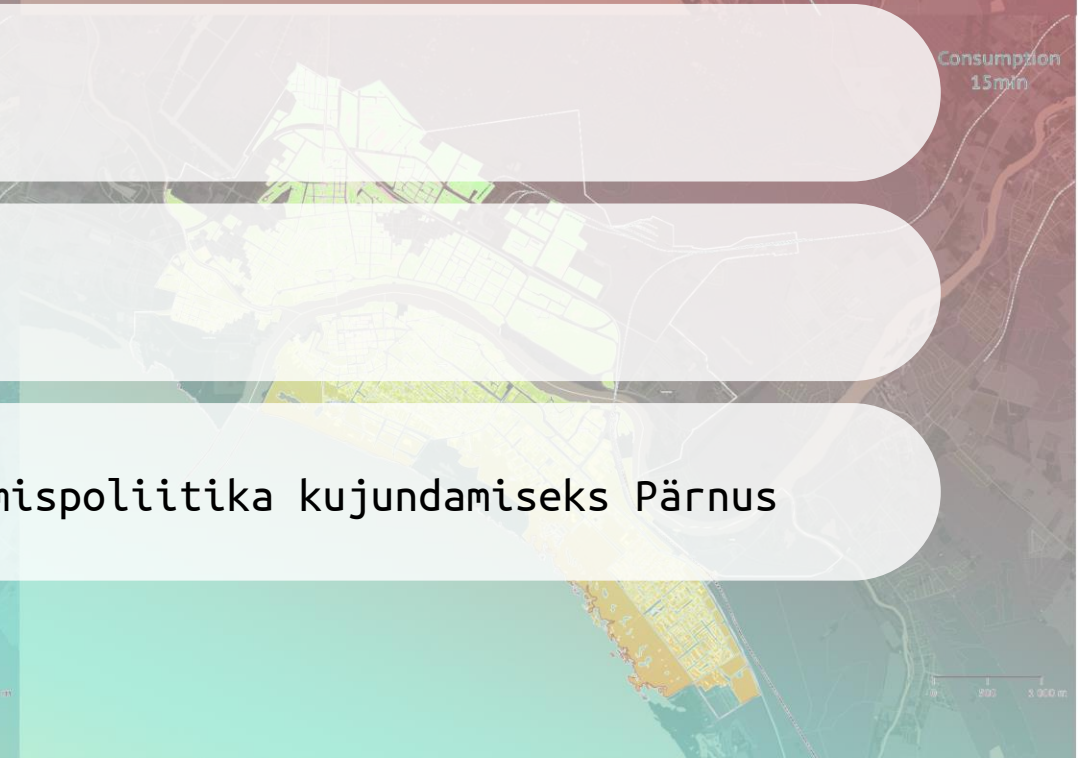
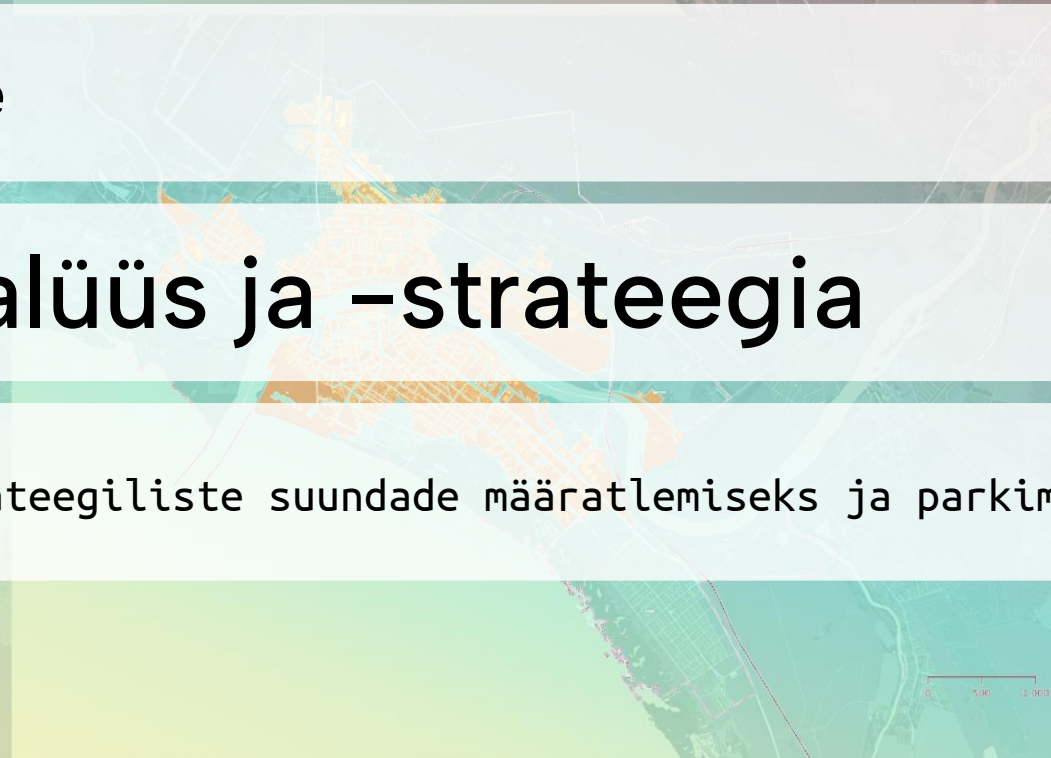




Lõppraporti lühikokkuvõte

Pärnu parkimisanalüüs ja -strateegia

Ettepanekud parkimiskorralduse strateegiliste suundade määratlemiseks ja parkimispoliitika kujundamiseks Pärnus



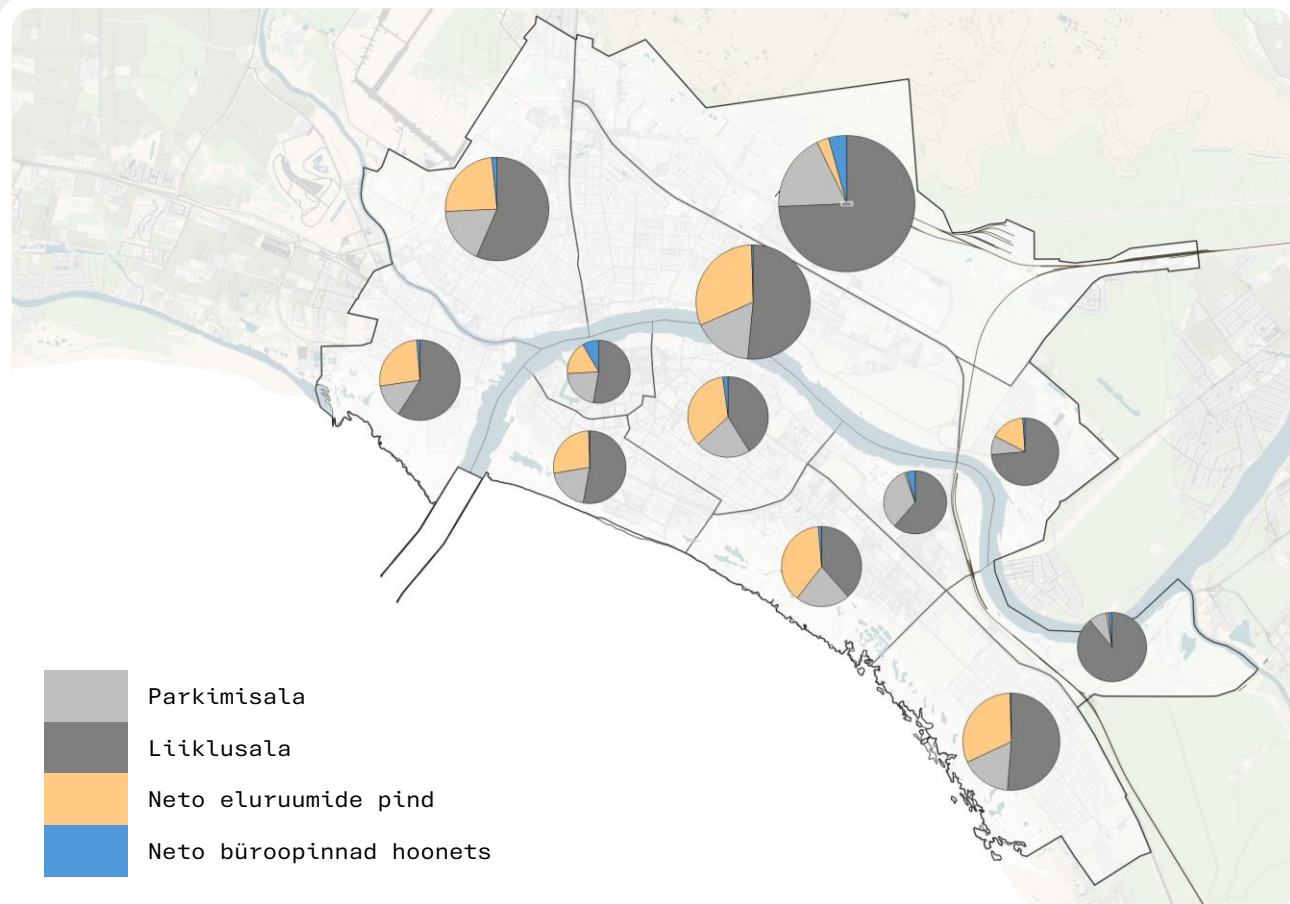
22.12.2025

ANALÜÜSI TULEMUSED JA TRENDID

ELAMISRUUM VS AUTORUUM

Pärnu linnaruumis on rohelist rohkelt – **enam kui 140 m² rohealasi elaniku kohta**. Samal ajal on märkimisväärne ka autodele eraldatud nn hall ruum: **teede ja parkimisalade pindala ulatub ligikaudu 107 m²-ni elaniku kohta**. Samal ajal on **eluruumide netopindala hoonetes vaid ligi 38 m² elaniku kohta**. See tähendab, et Pärnus on inimese kohta peaaegu kolm korda rohkem ruumi autode liikumiseks ja parkimiseks kui elamiseks.

Selline maakasutuse struktuur ei ole pelgalt ruumiline küsimus, vaid mõjutab otseselt ka linna majanduslikku toimimist, avaliku ruumi kvaliteeti ja keskkonnaseisundit. Autodele pühendatud pind tähendab alternatiivkulu – see on ruum, mida ei saa kasutada elamuehituseks, rohealadeks, avalikuks ruumiks ega kohaliku majanduse arengut toetavateks funktsioonideks. Seetõttu loob olemasolev olukord tugeva lähtekoha aruteluks, kuidas tulevikus tasakaalustada elamisruumi ja autoruumi vahet ja suunata linnaruumi areng enam inimese- ja keskkonnakesksema mudeli poole.



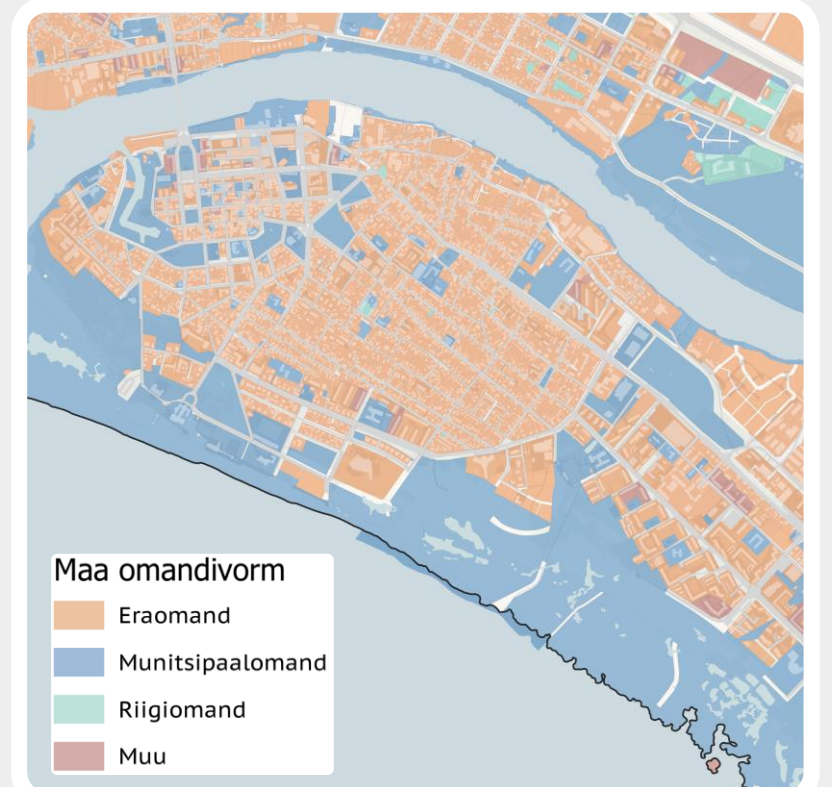
PARKIMISALA SUURUS LINNAS

- Pärnu kesklinna kogu parkimisala on 1,15 km²
- Parkimisalad kokku on suurem kui Kesklinn (0,79 km²).
- See on võrreldav sarnase uuringuga Tartus, kus parkimine hõlmab 2,4 km², mis on samuti võrdne suuruselt linna keskusega.
- Keskmine parkimisala suurus on 220 m².
- Pärnus on ligikaudu 30 m² parkimiskohta elaniku kohta.



PARKIMISKOHTADE OMANDIÕIGUS

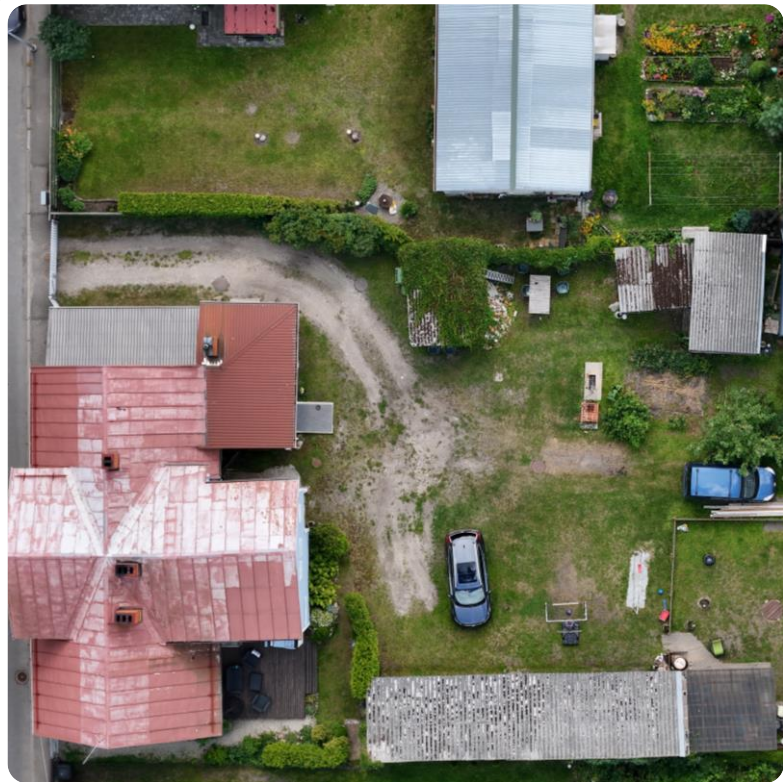
Pärnus asub vaid ligikaudu **11% parkimiskohta-dest linna omandis, samas kui 85% paikneb eramaal**. See piirab linna võimalusi ühepoolset sekkuda ning tähendab, et iga sisuline reform eeldab struktureeritud koostööd eraomanike, elamuühistute ja ettevõtjatega. Ilma selliste partnerlusteta jäävad paljud poliitikameetmed rakendamatuks või ebaefektiivseks.



ANALÜÜSI TULEMUSED JA TRENDID

KÕRGE HIND KAHJUSTAB LOODUST

Kõrged parkimistasud ajendavad elanikke rajama parkimiskohti hoovidesse, mis on ruumikasutuselt ebaefektiivne ning võib vajada kuni 3–5 korda rohkem pinda kui tänaval parkimine, vähendades linna looduskeskkonda. Tänavaparkimine kasutab olemasolevat asfalti tõhusamalt, vajab vähem ruumi ning on odavam ja lihtsam hallata. Hooviparkimine vähendab rohealade hulka, halvendab elukeskkonda ning tänavaparkimise ebapiisav reguleerimine soodustab selle levikut.

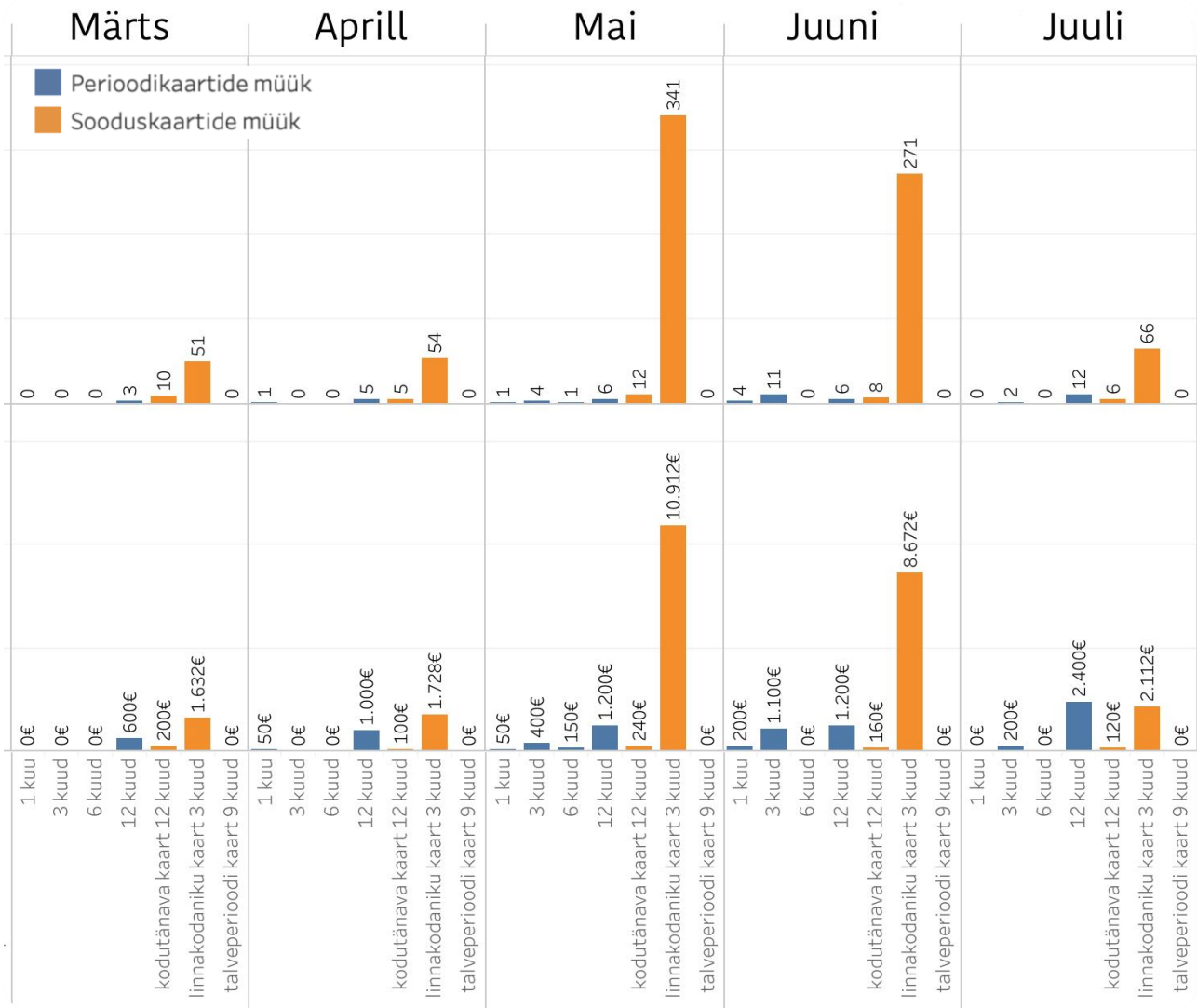
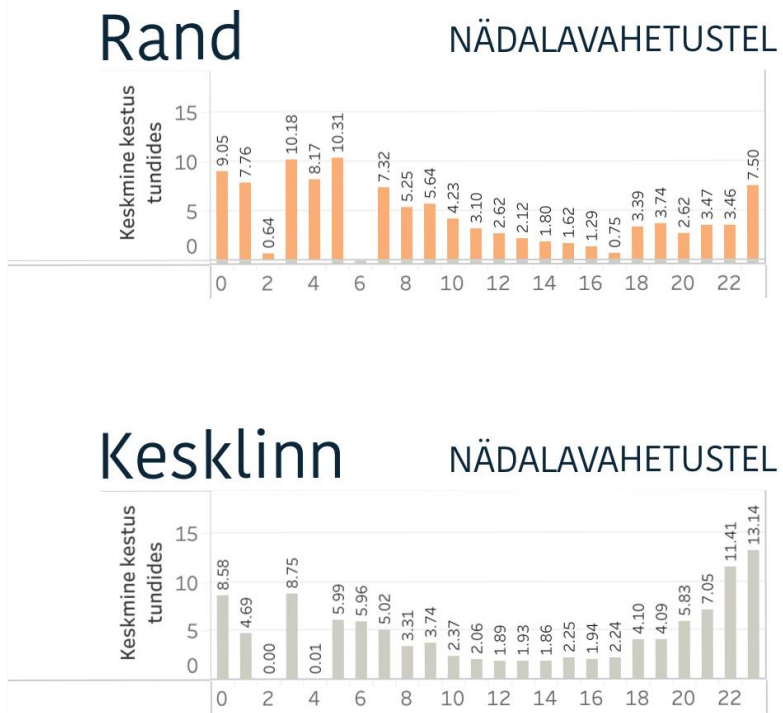


ELANIKE PARKIMISLOAD SOODUSTUSTAVAD LÜHIKESI AUTOSÕITE

Enamik elanikke ostab parkimislubasid kolmeks kuuks, ennekõike suvekuudeks (näiteks maikuus müüdi 341 luba, aprillis 54). See viitab sellele, et elanikud ei kasuta lubasid igapäevaste vajaduste jaoks, ega tingimata autoga linnas liikumiseks, vaid pigem soodustustena vaba aja veetmiseks. Sageli on neil privaatne parkimiskorraldus krundil ning luba ostetakse eelkõige selleks, et sõita Kesklinna, Vanalinna või randa soodsama hinnaga, mis vähendab külastajate parkimiskohtade arvu. See soodustab lühikeste autosõitude teket lähestikku asuvate paikade vahel, mis oleks sobilik asendada jalutamise või rattasõiduga. Kehtiv poliitika jätab selle jätkusuutliku liikumise võimaluse kasutamata.

LÜHIAJALINE PARKIMINE TSOONIDES

RANNA ja KESKLINNA tsoonides on parkimiskestus lühike, mis viitab sagedasele liikumisele nende kahe tsooni vahel autoga. See suurendab liikluskoormust ja parkimisnõudlust mõlemas piirkonnas. Parkimiskohtade kiire vahetumine põhjustab ummikuid ja halvendab parkimiskorraldust. See suundumus oli eriti märgatav nädalavahetustel. Analüüs näitab, et auto asemel võiks toetada jalakäimist ja rattasõitu.



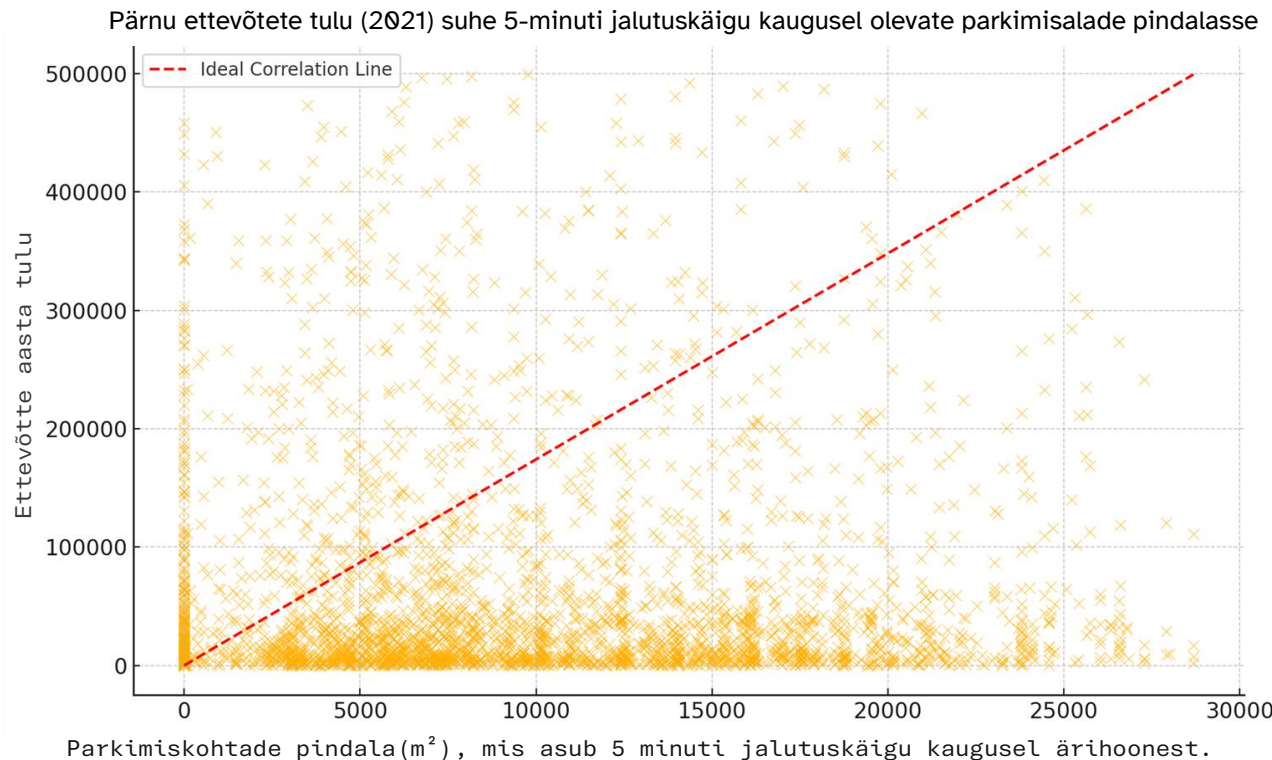
ANALÜÜSI TULEMUSED JA TRENDID

ROHKEM PARKIMISKOHTI EI TÄHENDA SUUREMAT KÄIVET ETTEVÕTETELE

Levinud on arusaam, et parkimiskohtade vähendamine äri läheduses kahjustab ettevõtete majandustulemusi ning et suurem parkimismaht tooks kaasa suurema käibe. Rahvusvahelised uuringud näitavad aga vastupidist: äritegevuse edukust mõjutavad eelkõige avaliku ruumi kvaliteet, piirkonna ligitõmbavus ning erinevate tegevuste koondumine. Pärnus analüüsiti äripiirkondade ümbruses paiknevate parkimiskohtade hulka jalutuskäigu raadiuses ning tulemused kinnitavad, et selget seost parkimiskohtade arvu ja ettevõtete käibe vahel ei ole.

Olulised tähelepanekud:

- Parkimiskohtade arv ei ole ettevõtete edu otsene määraja
- Kvaliteetne avalik ruum ja mitmekesine tegevuskeskkond toovad rohkem külastajaid
- Parkimisruumi vähendamine ei pruugi äritegevust kahjustada, vaid võib parandada ligipääsetavust ja liikumiskvaliteeti

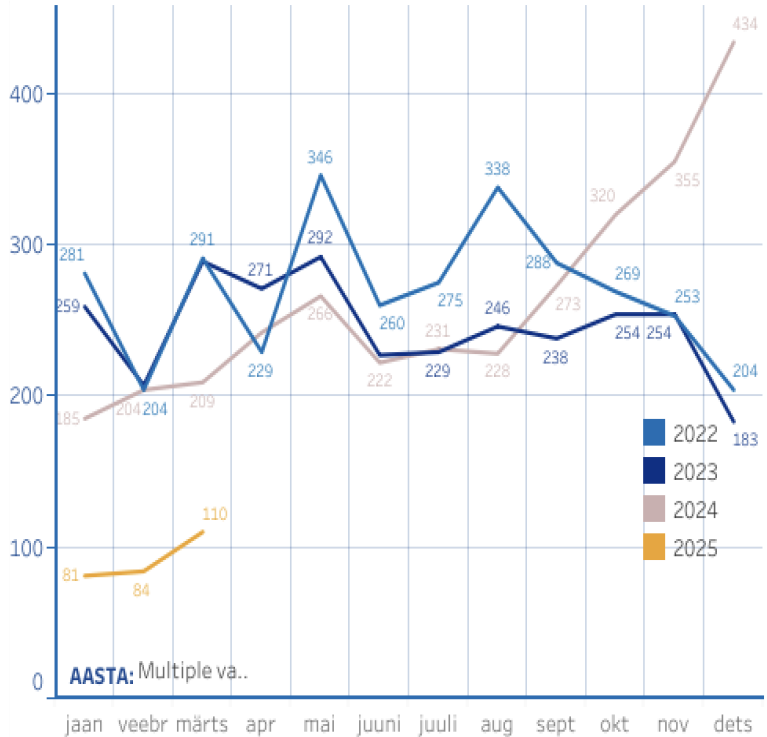


AUTOOMANDI TRENDID

2024. aastal registreeriti Pärnumaal kokku 3169 M1 ja N1 kategooria sõidukit, mis tähendas 7,5% kasvu võrreldes eelneva aastaga.

Muutused sõidukipargis:

- Uute sõidukite osakaal: 36,4% kõigist registreerimistest;
- Sõidukite keskmine vanus: 3,89 aastat – 15,5% langus võrreldes eelneva aastaga, mis näitab autopargi noorenemist;
- Bensiiniautod on jätkuvalt ülekaalus;
- Hübriidsõidukite registreerimine kasvas 59%;
- Elektriautode registreerimine kasvas 39%;

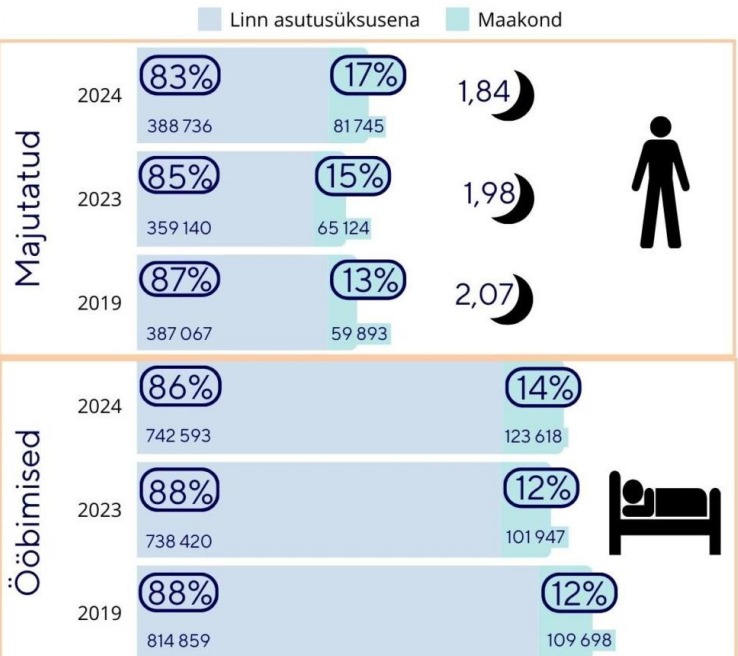


TURISMI TRENDID

Võrreldes 2023. aastaga näitas 2024. aasta Pärnumaa turismisektor kasvu – eriti siseturismi vallas, kus majutatute arv suurenes 8% ja ööbimiste arv 3%.

Märgatavalt kasvas ka väliturism: välituristide arv kasvas 15% ning ööbimiste arv 4%, mis viitab pigem lühematele külastustele. Enim saabus välituriste Lätist (41% välituristidest) ja Soomest (39%), millest esimese puhul oli kasv lausa 31%, samas kui Soomest saanud külastajate arv veidi langes (–1%).

Majutatute ja veedetud ööde arv 2024



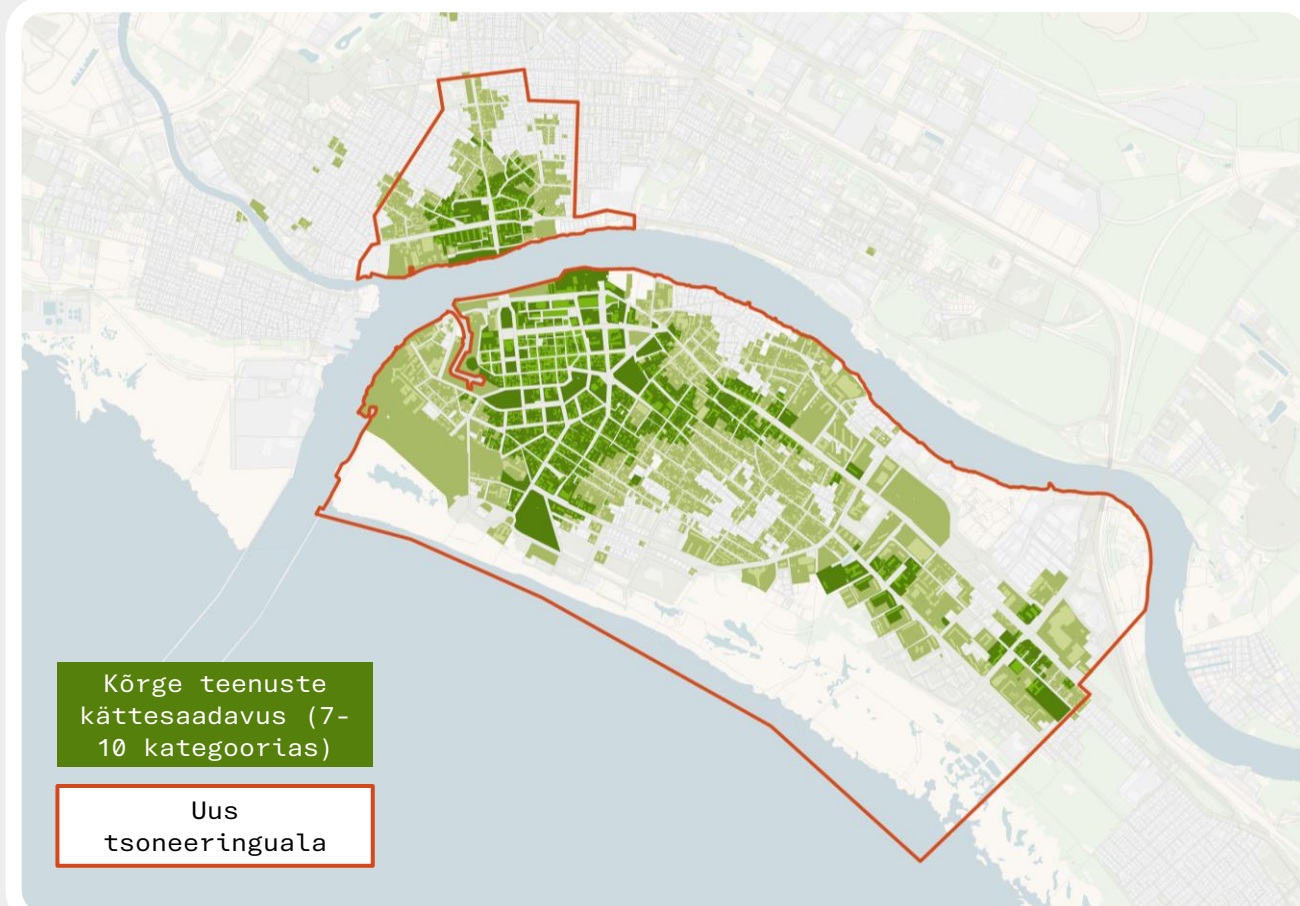
ANALÜÜSI TULEMUSED JA TRENDID

ENAMIK TEENUSEID ON JALUTUSKÄIGU KAUGUSEL

Pärnu Kesklinnas on enamik teenuseid jalutuskäigu kaugusel. Sama kehtib ka Mai piirkonna kohta, mis on üks tihedaima asustusega piirkondi, samuti Vanalinna kohta.

See tähendab, et nii elanikel kui ka turistidel ei ole enamiku teenuste saavutamiseks linnas viibides autot tegelikult vaja. Lisaks on ka Ülejõe ja Rääma asumites, jõest põhjas, hea ligipääs teenustele, mis muudab need funktsionaalselt osaks Kesklinnast. See võimaldab planeerijatel rakendada parkimis- ja liikumispoliitika, mis soodustavad jalutamist ja rattasõitu lühikeste vahemaade läbimisel, kus autot sageli pole vaja.

Samuti loob see aluse tasuliste parkimiste tsoonide laiendamiseks, kuna nendes piirkondades on autoga liikumise vajadus väiksem.



TASULISE PARKIMISALA LAIENDAMINE ARENGUALADELE

Suure jalakäijate ligipääsetavuse alade servades on linnas mitmeid uusi arengualasid, millest mitu asuvad Vanalinnas ja Kesklinnas ning üks ranna lähedal.

Soovitame Kesklinna ja Ranna parkimistsoonide piire laiendada väljapoole rangelt andmetel põhinevast analüüsist tulenevaid piire, et arvestada kavandatavate linnaarendusprojektidega, mis on määratletud üldplaneeringus. Need tsoonid hõlmaksid ka alasid, mis täna ei vasta veel täielikult kättesaadavuskriteeriumidele, kuid kuhu on ette nähtud investeeringud taristusse ja funktsioonidesse, mis parandavad lähiaastatel oluliselt ligipääsu teenustele. Selline ettevaatav lähenemine võimaldab siduda uued elamu- ja ärialad varakult sobiva parkimiskorraldusega ning vähendab tulevikus vajadust tsoonipiiride sagedaseks ümbervaatamiseks.

Ülejäänud linnaruumi käsitletakse käesolevas raamistikus äärelinna tsoonina.



TASULISTE JA NORMATIIVSETE PARKIMISTSOONIDE LAIENDAMINE

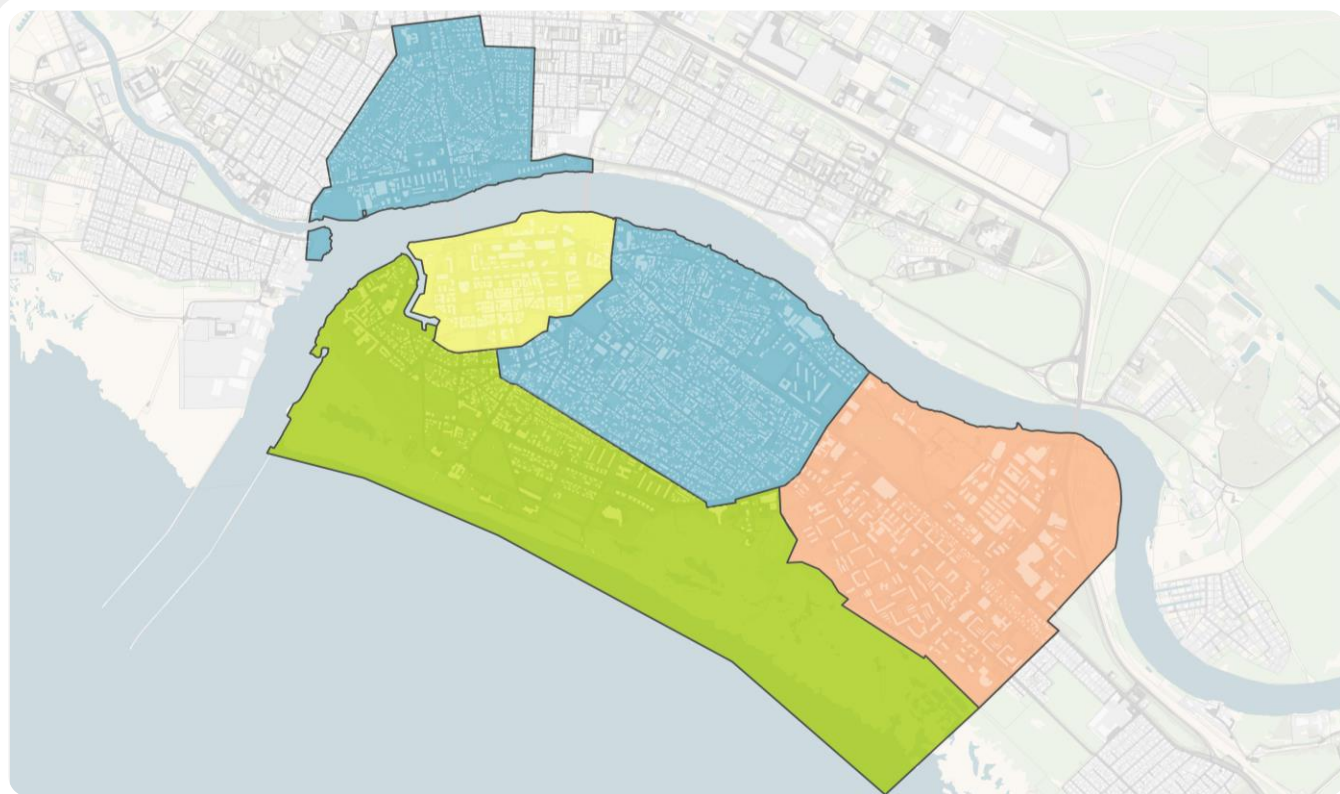
TASULISE PARKIMISALA LAIENDAMINE

Tasulise parkimisala laiendamine on strateegiline hoob Pärnu pikaajalise visiooni elluviimiseks, mille keskmes on inimkeskne linnaruum ja säästva liikuvuse eelistamine.

1. Teenuste kättesaadavusel põhinev tsoonimine: Uus parkimispoliitika tugineb kättesaadavuse analüüsile (ingl *accessibility-based zoning*), mis asendab traditsioonilised tsoonide piirid. Selle lähenemise eesmärk on vähendada parkimishooldust nendes piirkondades, kus enamik teenuseid on jalgsi ligipääsetavad (nt Vanalinn, Kesklinn, Rand).

2. Rail Baltica ja tulevikku vaatav juhtimine: Parkimistsoonide laiendamine hõlmab uut Mai-Baltica tsooni, mis muutub tasuliseks Rail Baltica terminali avamisel (prognoositud 2028–2029). See proaktiivne samm on vajalik, et juhtida Rail Baltica tekitavat arendussurvet ja transpordihoidlust, vältides parkimisüleküllust, mis kahjustaks säästva transpordi eesmärke.

3. Finantsmehhanismid: Tasuliste tsoonide laiendamine (nt kesklinn, Mai, rand) loob raamistiku nõudluspõhiseks hinnastamiseks ja tasuta parkimise perioodide kaotamiseks. Progressiivsete stsenaariumide korral võimaldab see kujundada stabiilse ja prognoositava tuluallika, mida saab sihipäraselt suunata avaliku ruumi kvaliteedi tõstmise, liikuvustaristusse ja turismikeskkonna arendamisse.



RANNAALA TASULISEKS

Pärnu rannapiirkond on linna suurima parkimishooldusega piirkond, kuid praegu on seal reguleeritud vaid piiratud osa alast. Soovitame laiendada RAND tasulise parkimise tsooni kogu rannavööndile, kuna uued ja kavandatavad arendused suurendavad parkimissurvet eelkõige lõunasuunas.

Tsooni laiendamine aitab ennetada juhuslikku ja kontrollimatut parkimist rannaümbruses, säilitades rohealade ja avaliku ruumi kvaliteedi. Samuti vähendab see tarbetuid autosõite parkimiskoha otsimisel, parandades liiklusohutust ja küllastajate kogemust.



RAIL BALTICA JA MAI PIIRKOND

Mai tsooni kaasamine tasulise parkimise alasse on põhjendatud Rail Baltica terminali rajamisega, mis parandab piirkonna ühistranspordiühendusi ja toob juurde töökohti. Piirkonna teenuste tihedus ja ligipääsetavus kasvab, nõudes ühtset parkimispoliitikat ja regulatsiooni. Tasuline parkimine aitab vältida liiklus- ja parkimisprobleeme ning toetab linnaruumi korrastatust. Rahvusvahelised analüüsid näitavad, et sarnased piirkonnad kogevad kiiret tööhõive kasvu ja kinnisvara väärtuse tõusu, mis suurendab arendussurvet.



STSENAARIUM 1 – KONSERVATIIVNE

VISIOON

Järk-järguline üleminek säästvama liikumisviiside jaotusele konservatiivse tõenduspõhise parkimisreformi kaudu, mis säilitab sidusrühmade usalduse, kuid samal ajal võimaldab samm-sammult saavutada linna kestlikkuse eesmäärke järgneva kümnendi jooksul.

Tegemist on vahepealse stsenaariumiga, mis aitab linna strateegilisi eesmäärke ellu viia, nõudes lühiajaliselt vähem poliitilisi ja tehnilisi ressursse, ent pikemas perspektiivis võib eeldada suuremaid kohustusi ja pühendumist.

PÕHITEGEVUSED FANS-KATEGOORIATES

TASUD (FEES)

Tasulise parkimisala laiendamine Kesklinna jõest põhja poole. **Hinnastamise tabel on leitav järgmistel lehekülgedel.**

Tasuta parkimisaja kestust vähendatakse.

Hinnad tõusevad vähesel määral (vt. parkimistasude tabel järgmisel lehel).

Tunnipiletid, pikaajalised load ja elaniku parkimisload kehtivad ainult selles konkreetsetes tsoonis, mille jaoks need on väljastatud.

Elektriautode tasuta parkimine lõpetatakse vanalinnas ja aastaks 2030 ka Kesklinna ja Ranna tsoonis*.

TEADLIKKUS (AWARENESS)

Viia läbi teadlikkuse tõstmise kampaaniaid, mis julgustavad liikuma säästvama liikuvuse suunas, selgitades aktiivse liikumise eeliseid ja selle panust linna elurikkusesse.

NORMID (NORMS)

Säilitada uue normatiivi alusena riiklikus standardis (EVS 843:2016) kehtestatud parkimiskohtade miinimum- ja maksimumarvud.

RUUMILISED LAHENDUSED (SPATIAL SETTINGS)

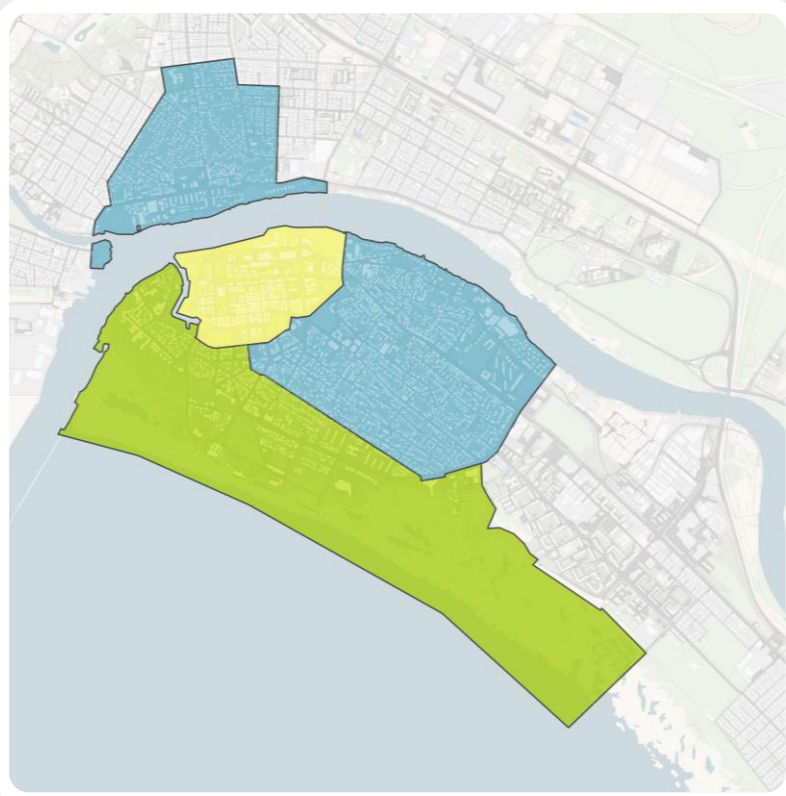
Parandada paralleelparkimise lahendusi olemasolevatel tänavatel ja kohandada sobivaid alasid 30-60 kraadise nurga all parkimiseks.

Nõuda uusarendustelt parkimiskohtade projekteerimist kinnistu tänavaäärsele küljele, sh ka eramute puhul.

TASULISED PARKIMISTSOONID

Kesklinna tasuline parkimistsoon laieneb jõest põhja poole, hõlmates arenevaid hoonestusalasid.

Ranna tasuline parkimistsoon laieneb lõuna suunas, hõlmates kõrge ligipääsetavusega alasid ja integreerides uusi arenduspiirkondi



RAKENDAMISVIIS

Otsuste tegemist juhivad riskijuhtimine ja sidusrühmade konsensus, kus parkimisreformid võetakse kasutusele sellises tempos, mis võimaldab pidevat hindamist ja kohandamist. Stsenaarium eeldab, et säästva liikuvuse üleminek on saavutatav olemasolevate süsteemide järkjärgulise täiustamise, mitte fundamentaalse ümberkorralduse kaudu. Poliitikamuudatused viiakse ellu olemasolevate omavalitsuslike protsesside kaudu, kasutades paremaid koordineerimismehhanisme, mitte uusi juhtimisstruktuure.

STRATEEGILINE LÄHENEMINE

Tuginedes Pärnu olemasolevale kompaktsele ja jalakäijasõbralikule linnaruumi iseloomule, rakendab konservatiivne stsenaarium parkimisreformi järkjärguliste muudatuste kaudu, mis toimivad olemasolevate institutsionaalsete raamistikute sees. Lähenemine rõhutab turupõhiseid lahendusi, vabatahtlikke koostöövorme ja tehnoloogilisi täiustusi, mis optimeerivad olemasolevat parkimispiinda, ilma et seda drastiliselt vähendataks. Edukust mõõdetakse järkjärguliste paranduste kaudu säästlikkuse näitajates, säilitades samal ajal kõrge ligipääsetavuse taseme ja sidusrühmade rahulolu.

STSENAARIUM 2 – PROGRESSIIVNE

VISION

Rakendada ELi parimatel praktikatel põhinev parkimisreform, mis parandab avalikku ruumi, soodustab pikemaid külastusi ja toetab tervislikku linnaruumi. Kasutada lühiajalist võimalusakent ruumi ümberjaotuseks, käitumuslikeks stiimuliteks ja mitmeliigilisteks liikumislahendusteks, et kujundada linnaülene, tulevikku suunatud parkimisstrateegia Pärnu kestlikkuse ja majandusarengu eesmärkide saavutamiseks.

PÕHITEGEVUSED FANS-KATEGORIATES

TASUD (FEES)

Laiendada tasulise parkimise piirkonda Kesklinn üle jõe põhja suunas, Mai ja Ranna piirkonda. **Hinnastamise tabel on leitav järgmistel lehekülgedel.**

Tasuta parkimise ajapiirang kaotatakse. Tasuline parkimine algab esimesest minutist.

Parkimise hinnad tõstetakse märkimisväärselt ja laekuv tulu reinvesteeritakse avaliku ruumi uuendamisse ja turismisektori arendamisse.

Vanalinnas saavad perioodilisi parkimislube osta vaid elanikud.

Parkimise hinnastamist vaadatakse üle igal aastal, lähtudes uuendatud teenuste kättesaadavuse kaardist ja parklate täituvusandmetest.

TEADLIKKUS (AWARENESS)

Kaasata erasektorit, et soodustada tööandjate poolt pakutava tasuta parkimise alternatiivide (cash-out) kasutuselevõttu. Toetada seda tegevust kampaaniate, maksusoodustuste või arendusõiguste lisaboonuste kaudu uusarendustes.

Ühistranspordi mobiilirakendus, mis premeerib keskkonnasõbralikke liikumisviise.

Kutsuda vähemalt suvehooajaks e-jalgrataste renditeenus Pärnusse ning integreerida see ühistranspordi piletisüsteemiga.

NORMID (NORMS)

Rakendada uues parkimisnormis miinimum- ja maksimumparkimiskohtade normi vähendamist 25% võrra võrreldes kehtiva standardiga (EVS 843:2016).

Kohustada erinevate, üksteist täiendavate kasutusviiside korral parkimiskohtade ühiskasutust.

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

RUUMILISED LAHENDUSED (SPATIAL SETTINGS)

Kohustada uusi arendusi projekteerima parkimiskohad kinnistu tänavapoolsele küljele, sh eramute puhul.

Algatada „suvised tänavad“ programm, mille raames suvekuudel muudetakse kesklinna või turismi piirkonna tänavad jalakäijate alaks.

Luua integreeritud liikumise ümberistumispunktid koos parkimisvõimalustega.

Nõuda eramute ja äriparklate puhul säästlikke sademevee lahendusi ja vett läbilaskvaid pinnakatteid.

TASULISED PARKIMISTSOONID

Tasuline parkimise ala laiendatakse jõe põhjakaldale ja ka Mai piirkonda ajaks, mil Rail Baltica jaam valmib.



RAKENDAMISVIIS

Praegused surveallikad ELi kliima- ja mulladirektiividest, turismi vähenemisest ning tervisepõhisest linnakeskkonnast loovad võimaluse parkimisnormi muutmiseks. See on soodne aeg ruumikasutuse ümberjaotuseks ja käitumise positiivseks mõjutamiseks, kooskõlas Pärnu kestlikkuse ja majanduse eesmärkidega. Tuleb kasutada poliitilist konsensust tervikliku ja tulevikku vaatava parkimisstrateegia loomiseks.

STRATEEGILINE LÄHENEMINE

Süsteemne mõtlemine ja transformatiivse muutuse teooria juhivad otsuste tegemist, kus parkimisreformid toimivad laiemate kestlike liikumislahenduste katalüsaatorina. Stsenaarium eeldab, et järk-järgulised lähenemised ei ole piisavad kliima- ja eluasemeprobleemide ulatuse ja kiireloomulisuse lahendamiseks, mistõttu on vaja julgeid poliitikameetmeid, mida toetab põhjalik sidusrühmade kaasamine ja kohanemisvõimeline juhtimine.

STSENAARIUM 3 – INNOVATIIVNE

VISIOON

Rakendada ELi parimatel praktikatel põhinev parkimisreform, mis parandab avalikku ruumi, soodustab pikemaid külastusi ja toetab tervislikku linnaruumi. Kasutada lühiajalist võimalusakent ruumi ümberjaotuseks, käitumuslikeks stiimuliteks ja mitmeliigilisteks liikumislahendusteks, et kujundada linnaülene, tulevikku suunatud parkimisstrateegia Pärnu kestlikkuse ja majandusarengu eesmärkide saavutamiseks.

PÕHITEGEVUSED FANS-KATEGOORIATES

TASUD (FEES)

Laiendada tasulise parkimise piirkonda Kesklinn üle jõe põhja suunas, Mai ja Ranna piirkonda. **Hinnastamise tabel on leitav järgmistel lehekülgedel.**

Tasuta parkimise ajapiirang kaotatakse. Tasuline parkimine algab esimesest minutist.

Parkimise hinnad tõstetakse märkimisväärselt ja laekuv tulu reinvesteeritakse avaliku ruumi uuendamisse ja turismisektori arendamisse.

Vanalinnas saavad perioodilisi parkimislube osta vaid elanikud.

Kehtestada „3x2“ parkimisskeem – esimesed kaks tundi tasuline ja kolmas tund tasuta.

Parkimise hinnastamist vaadatakse üle igal aastal, lähtudes uuendatud teenuste kättesaadavuse kaardist ja parklate täituvusandmetest.

TEADLIKKUS (AWARENESS)

Kaasata erasektorit, et soodustada tööandjate poolt pakutava tasuta parkimise alternatiivide (cash-out) kasutuselevõttu. Toetada seda tegevust kampaaniate, maksusoodustuste või arendusõiguste lisaboonuste kaudu uusarendustes.

Ühistranspordi mobiilirakendus, mis premeerib keskkonnasõbralikke liikumisviise.

Kutsuda vähemalt suvehooajaks e-jalgrataste renditeenus Pärnusse ning integreerida see ühistranspordi piletisüsteemiga.

NORMID (NORMS) Erinevus stsenaariumist 2 on vaid normide osas, muu on sama.

Kinnistutel minimaalselt 60% vett läbilaskvat roheala või rohelist taristut.

RUUMILISED LAHENDUSED (SPATIAL SETTINGS)

Kohustada uusi arendusi projekteerima parkimiskohad kinnistu tänavapoolsele küljele, sh eramute puhul.

Algatada „suvised tänavad“ programm, mille raames suvekuudel muudetakse kesklinna või turismi piirkonna tänavad jalakäijate alaks.

Luuu integreeritud liikumise ümberistumispunktid koos parkimisvõimalustega.

Nõuda eramute ja äriparklate puhul säästlikke sademevee lahendusi ja vett läbilaskvaid pinnakatteid.

TASULISED PARKIMISTSOONID

Tasuline parkimise ala laiendatakse jõe põhjakaldale ja ka Mai piirkonda ajaks, mil Rail Baltica jaam valmib.



RAKENDAMISVIIS

Praegu kehtivad linnaruumi arenduse normid seavad esikohale ehitatud taristu loodustaristu asemel, luues killustatud regulatiivse raamistiku, mis ei lahenda piisavalt kliimakindluse ega linnakeskkonna rahvatervise probleeme. Keerukad tsoneerimiskoodeksid koos arvukate nõuete ja eranditega loovad takistusi kestlikule arengule ning võimaldavad regulatiivseid lünki, mis kahjustavad keskkonda. 60% rohealade nõue lahendab neid süsteemseid probleeme, luues selge hierarhia, kus keskkonnatulemuslikkus on arendusotsuste alus. Selle poliitika tugevus seisneb selles, et ühe lihtsa mõõdikuga saab saavutada mitmeid eesmärke.

STRATEEGILINE LÄHENEMINE

Tõhusad regulatsioonid põhinevad lihtsusel, võimaldades laialdast mõistmist ja nähtavaid tulemusi. 60% rohealade nõue edendab ligipääsetavust ja kaasatust elanike, planeerijate ja arendajate seas, kuna reeglit on lihtne mõista ilma eriteadmisteta. See toetab avalikku toetust tänu rohealade vahetule keskkonna- ja esteetilisole mõjule. Lihtsustatud rakendusprotsess lühendab projekteerimisaega ja vähendab halduskoormust, minimeerides ressursikasutust. Ühtse normatiiviga saab arhitektidel ja projekteerijatel luua mitmekesiseid ja kestlikke linnalahendusi, parandades elukeskkonda.



SPINUNIT OÜ, Tallinn–Helsinki, Detsember 2025

Damiano Cerrone, Kristjan Männiko, Jesús López Baeza