



Pärnu parkimisanalüüs ja -strateegia

Soovitused parkimispoliitika kujundamiseks 19.08.2025

Redaktsioon: 22.12.2025

SPIN
UNIT

Sisukord

1. UUED PARKIMISTSOONID

1.1 SISSEJUHATUS UUE PARKIMISNORMATIIVI KUJUNDAMISSE

1.2 TSONEERIMINE

1.3 TSONEERIMINE. MAI PIIRKOND

1.4 SOOVITUSED MAI PIIRKONNA PARKIMISPROBLEEMIDELE

1.5 TSONEERIMINE. KOKKUVÕTE

1.6 PARKIMISNORM

2 STSENAARIUMID

2.1 STSENAARIUMID

2.2 STSENAARIUMITE RAAMISTIK

2.3 STSENAARIUM 1 – KONSERVATIIVNE

2.4 STSENAARIUM 2 – PROGRESSIIVNE

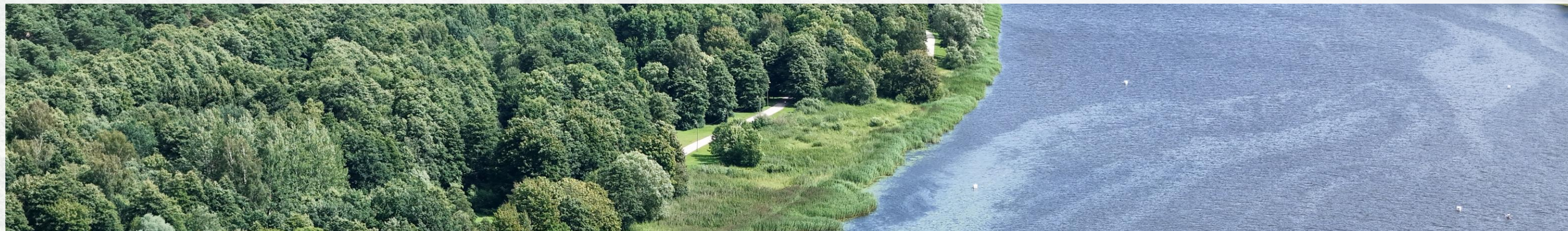
2.5 STSENAARIUM 3 – INNOVATIIVNE

3 OTSUSTE TEGEMINE

3.1 KUIDAS VALIDA STSENAARIUMI

3.2 TOETAVAD TINGIMUSED

4 VIITED



1. UUED PARKIMISTSOONID



1.1 SISSEJUHATUS UUE PARKIMISNORMATIIVI KUJUNDAMISSE

Pärnu pikaajaline visioon on selge: kujundada kõrge kvaliteediline ja inimesekeskne linnaruum, mis seab esikohale kestliku ja kaasava liikuvuse ning toetab turismist sõltuvat majandusarengut. Selle ambitsiooni saavutamine nõuab märkimisväärset pingutust, mida ei saa tagada üksnes parkimisharjumustega – vaja on laiemat muutuste kogumit nii liikuvusteenustes kui ka inimeste liikumisharjumustes. Siiski on see saavutatav: uuringutulemustest ilmneb, et Pärnul on mitmeid olulisi eeliseid, mis toetavad parkimisreformi ja kestliku liikuvuse planeerimist. Linnal on kompaktne ja jalakäijasõbralik linnastruktuur, mis võimaldab head ligipääsu teenustele jalgsi, jalgrattaga ning ühistranspordiga. Turismipõhine sesoonsus toob kaasa suuri kõikumisi parkimisnõudluses ning mõjutab linna juurdepääsetavust tipphooaegadel. Planeeritud Rail Baltica ühendus eeldatavasti suurendab piirkondlikku ligipääsetavust ning suurendab survet kinnisvaraturule, eriti kesklinna aladel. Hiljuti valminud uus jõesild on samuti aidanud tugevdada linna funktsionaalset struktuuri, parandades sisemist ühendust.

Uus parkimispoliitika on mitmetahuline ettevõtmine, mis eeldab linnadünaamika, majanduspõhimõtete ja keskkonnakaalutluste terviklikku mõistmist. See mõjutab otseselt liikumisviise, maakasutust ja linna majanduslikku elujõulisust. Tõhus parkimiskorraldus on võtmetegur liikumisvalikute mõjutamisel, linnaruumiliste arengumustrite kujundamisel ning kogu linnasüsteemi reformimisel, millel on nii sotsiaalne, keskkondlik kui majanduslik mõju.

Otsustajad, kes soovivad edukalt ellu viia parkimisreformi, peavad rakendama integreeritud lähenemisviisi, arvestades

parkimise laiemat mõju transpordile, maakasutusele ja keskkonnale. Põhimõtteliselt seisneb nende valik selles, kas eelistada konservatiivset või muutustele suunatud lähenemist.

Kõrvalolevas tabelis on esitatud peamised poliitikate eesmärgid, mis on välja töötatud põhjaliku analüüsi põhjal Pärnu ruumilise struktuuri, liikuvusmustrite ja strateegiliste prioriteetide kohta. Need eesmärgid kajastavad parkimisreformi mitmekesisest rolli keskkonnavalade kestlikkuse, majandusliku vastupidavuse, elukeskkonna kvaliteedi ja sotsiaalse õigluse edendamisel. Selle asemel et käsitleda parkimist pelgalt tehnilise küsimusena, nähakse seda raamistikus kui strateegilist tööriista, mis aitab ellu viia Pärnu pikaajalist linnaarengu visiooni ja täita kohalikke, riiklikke ja Euroopa tasandi poliitikaeesmärke.

Esimene samm uue parkimisnormi rakendamisel on ruumiliste tsoonide läbivaatamine ja ajakohastamine, millele parkimisnõuded kehtivad. See eeldab seniste tsoonipiiride kriitilist hindamist, et tagada parkimisnormide parem vastavus praegustele ja tulevastele linnaarengu mustritele, maakasutusfunktsioonidele ja liikuvuse prioriteetidele.

UUE PARKIMISPOLIITIKA STRATEEGILISED EESMÄRGID	
Keskkonnakaitse	• Vähendada pinnakatte tihendamist, et tagada vastavus ELi elurikkuse ja muldade strateegiatega (Biodiversity Strategy for 2030, Soil Strategy for 2030) • Vähendada transpordist tulenevaid heitkoguseid, et toetada kliimaneutraalsuse saavutamise kohustusi • Kaitsta rannikukooslusi ja ökosüsteeme
Majandusareng	• Arendusmaksumuse vähendamine parkimisülepakkumise kaotamise kaudu • Eluasemete taskukohasuse parandamine autovabade majapidamiste jaoks • Turismi sihtkoha konkurentsivõime tõstmine parema jalutatavuse (jalgsikäidavuse), jalgratastele kättesaadavuse ning keskkonnakvaliteedi kaudu • Innovatsioonimajanduse ja teadmispõhiste ettevõtete ligimeelitamine edumeelsete linnapoliitikate toel
Linna elamiskõlblikkus	• Ühistranspordi kasutuse suurendamine vähendades parkimisülepakkumist • Jalgsi ja jalgrattaga liikumise edendamine lähipiirkonna sõitude puhul • Autokesksete alade ümberkujundamine inimesekeskseks ja elamisväärseks linnaruumiks
Regulatiivne kooskõla	• Tagada täielik vastavus ELi keskkonnavaladele direktiividele, tegevuskavadele ja kestlikkuse eesmärkidele • Kooskõlastada tegevus Pärnu arengustrateegia ja Pärnumaa kliimakavaga • Asendada riiklikud parkimisnormid kontekstitundlike tsoonipõhiste nõuetega, mis lähtuvad jalakäijate juurdepääsetavusest
Jätkusuutlik areng	• Linnasisese hajutuse ennetamine maakasutuse tõhususe optimeerimise kaudu • Kompaktse ja segakasutusega linnaruumi edendamine, et vähendada liikumisvajadust • Roheinfra integreerimine kõikidesse uutesse parkimisrajatistesse • Ühistranspordile orienteeritud arengu toetamine ühistranspordisõlmede ümbruses
Sotsiaalne õiglus ja elanikkonna tervis	• Transpordikulude koormuse vähendamine, eeskätt madalama sissetulekuga leibkondade jaoks • Füüsilise aktiivsuse suurendamine parema jalgsi- ja jalgrattaliikluse taristu kaudu • Ligipääsetavuse parandamine eakatele ja liikumisraskustega elanikele tänu paremale ühistranspordile

1.2 TSONEERIMINE

Koostöös Pärnu linna planeerimisosakonnaga töötasime välja **tõenduspõhise lähenemisviisi uute parkimisregulatsiooni tsoonide määratlemiseks**. See metoodika eemaldub traditsioonilisest morfoloogial põhinevast tsoonipiiride määramisest ja kasutab selle asemel **ligipääsetavuskriteeriume**, et otsustada, kus parkimisnõuded kehtima peaksid. Eesmärgiks on vähendada parkimisnõudlust piirkondades, kus suurem osa teenustest on jalgsi kättesaadavad. Täpsem metoodiline kirjeldus on esitatud analüüsiraporti jaotises 5.2.

Iga Pärnu kesklinna kinnistu kättesaadavust hinnatakse erinevate teenuste lõikes ning kokkuleppel Pärnu planeerimisosakonnaga loetakse kättesaadavus tagatuks juhul, kui on tagatud kolme teenuse kättesaadavus igas teenuse kategoorias. Need kättesaadavuse tingimused on hierarhiliselt struktureeritud – esmavajalikele teenustele kehtivad rangemad (st. lühemad) kauguspiirangud, samas kui vähemolulistele teenustele kehtivad paindlikumad nõuded.

Näiteks kinnistu ligipääsetavuse skoor 7 tähendab, et piirkonnas elavad inimesed pääsevad jalgsi ligi vähemalt kolmele teenusele vähemalt seitsmes kategoorias kümnest.

Näide skoori 7 kohta (iga punkt tähendab, et vähemalt 3 objekti vastavas kategoorias on kättesaadavad määratud jalgsi teekonna ajaraadiuses):

- 1. 3 bussi- või rongipeatust 5 minuti kaugusel
- 2. 3 toidupoodi või supermarketit 5 minuti kaugusel
- 3. 3 büroohoonet 10 minuti kaugusel

- 4. 3 arsti või haiglat 10 minuti kaugusel
- 5. 3 baari või restorani 15 minuti kaugusel
- 6. 3 spordikeskust või jõusaali 15 minuti kaugusel
- 7. 3 kooli 15 minuti kaugusel

See diferentseeritud lähenemine tagab, et piirkonnad, mis vastavad vähemalt kolmele ligipääsetavuse kriteeriumile, omavad piisavat juurdepääsu põhilistele linnateenustele sobiva jalakäigu kaugusel. Konkreetne kombinatsioon kättesaadavatest teenustest võib varieeruda, sest teenusekategoriad ei ole fikseeritud ja kohanduvad kohalike oludega.

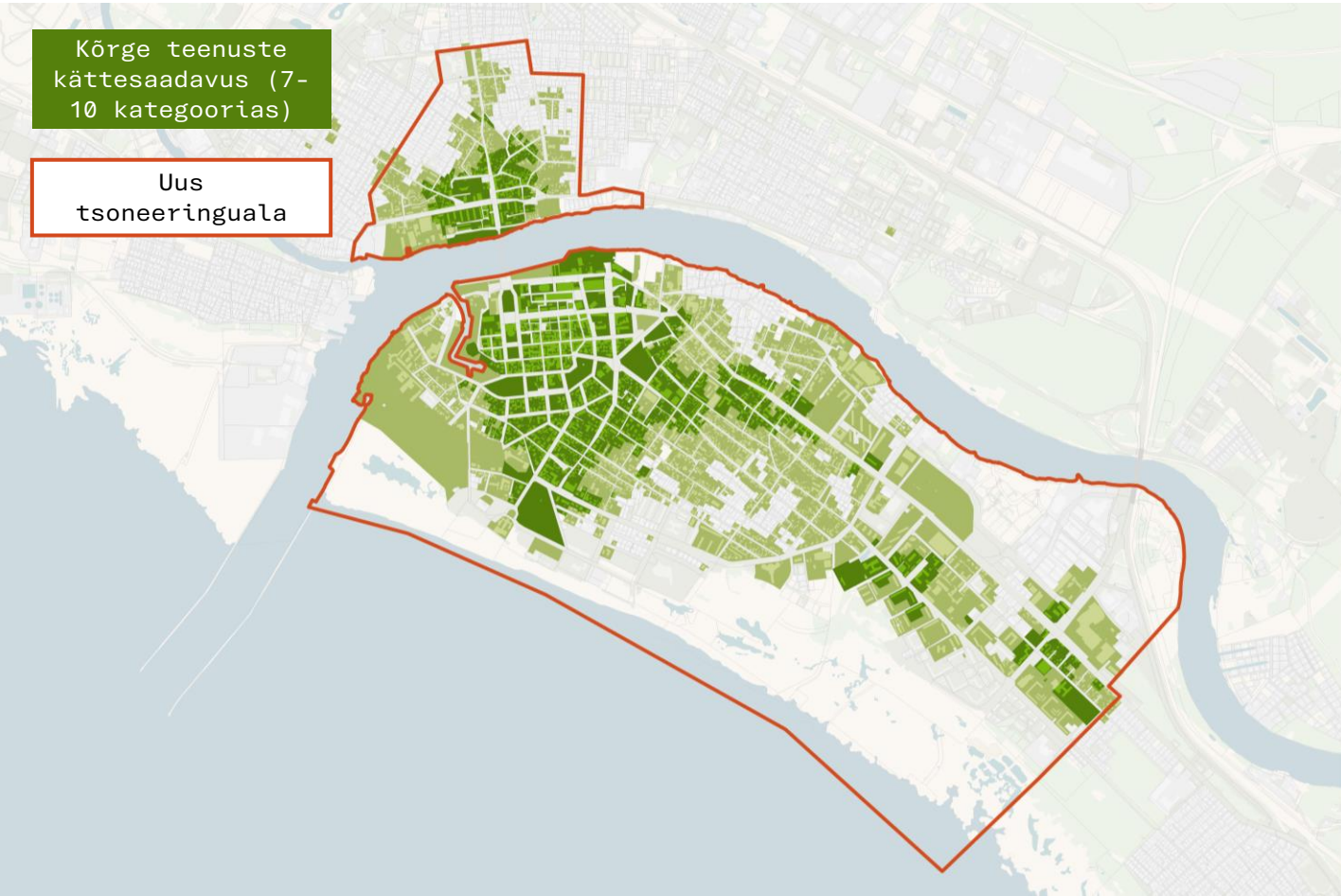
Üleminek kontekstitundlikele parkimisnõuetele tähistab põhimõttelist muutust eesmärgistatud linna planeerimise suunas. Iga tsooni parkimisreegleid kohandatakse selle kättesaadavusprofiili järgi, et optimeerida seos parkimiskohtade pakkumise, teenuste kättesaadavuse ja kestliku liikumise eesmärkide vahel. See metoodika loob kindla raamistiku, mis aitab ületada lõhet teoreetilise ruumilise planeerimise ja praktilise poliitika elluviimise vahel, tagades, et parkimisreform toetab tõhusalt Pärnu laiemat kestlikkuse, elukvaliteedi ja sotsiaalse õigluse eesmärkide saavutamist kõigis linna piirkondades.

Tsoonide määratlemine
Tehnilisest vaatenurgast lähtudes on uued parkimistsoonid tuletatud otse ligipääsetavuse analüüsi tulemustest, tehes samas strateegilisi kohandusi, et tagada praktiline rakendatavus ja linnaruumiline sidusus. Kuigi tsoonide tuumikpiirid lähtuvad analüütiliselt määratud ligipääsetavuse tingimustest, on lõplik tsoonijaotus mõõdukalt laiendatud, et järgida loogiliselt linna loomulikku morfoloogiat.

Kesklinna ja Ranna tsoonide ulatus on teadlikult kavandatud ulatuma kaugemale kitsastest analüütilistest piiridest, et arvestada eelseisvate linna arendusprojektidega

(üldplaneeringus näidatud arengualad). Need tsoonid hõlmavad piirkondi, mis praegu ei vasta täielikult seatud kättesaadavuskriteeriumidele, kuid millele vältimatult kavandatakse täiendused infrastruktuuri ja funktsioonide osas, mis suurendavad oluliselt teenustele ligipääsu. Selline tulevikku suunatud lähenemine tagab, et uued elamualad ja ärikeskkonnad kuuluvad edaspidi automaatselt sobiva parkimiskorralduse alla, vältides vajadust pidevate piiride übermõtestamise järele.

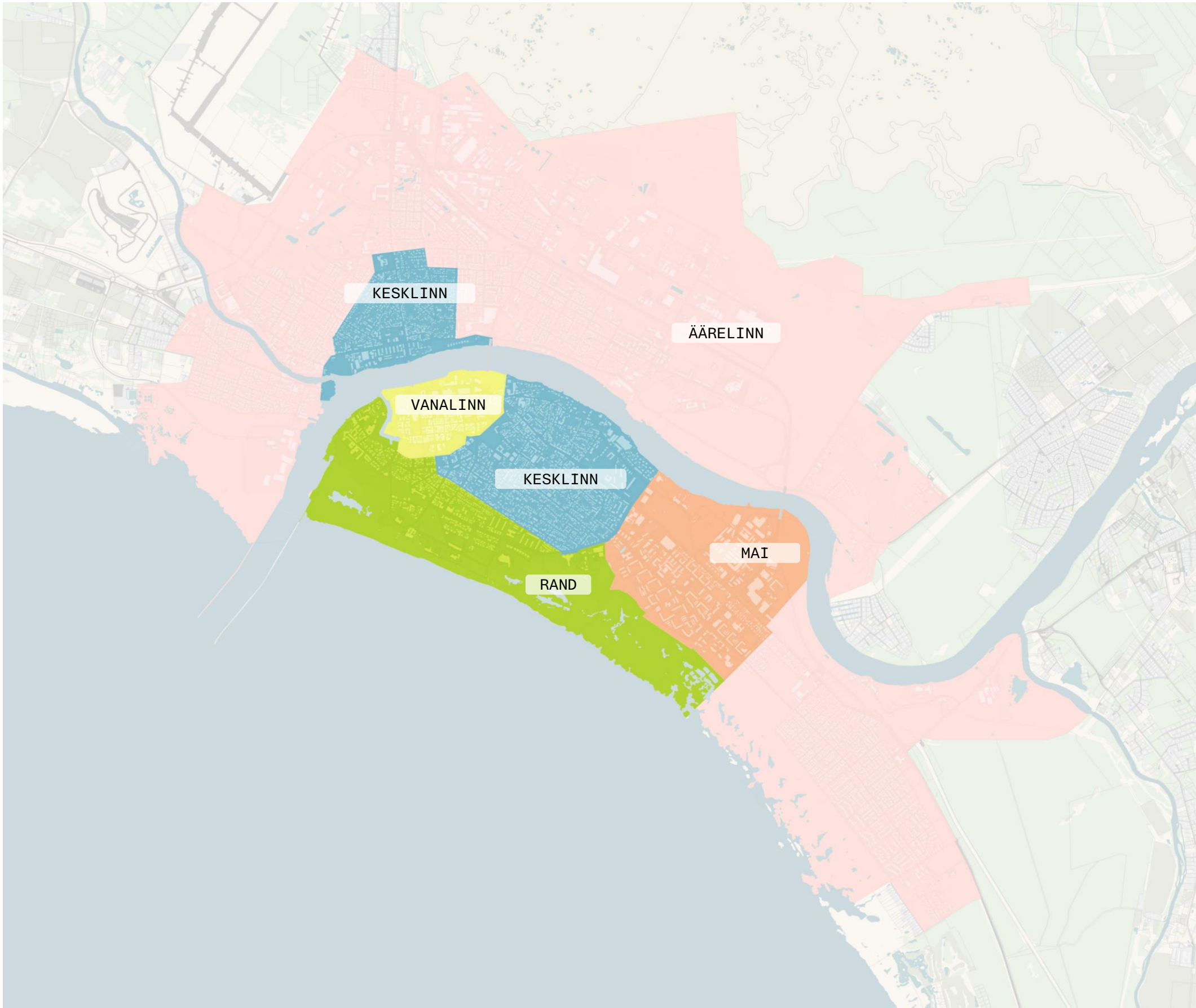
Ülejäänud linna territoorium on määratletud kui äärelinna tsoon.



1.2 TSONEERIMINE

Parkimishaldamise ja tasuliste parkimistsoonide haldamise lihtsustamiseks teeme ettepaneku rakendada **ühtne viietsooniline süsteem**. See lähenemine tugineb olemasolevatele tasulise parkimise tsoonidele, laiendades neid vastavalt ligipääsetavusanalüüsi tulemustele. Tulemuseks on sidusam raamistik, kus nii regulatsioonid kui hinnastamine vastavad tegelikule teenustele ligipääsetavusele, mitte meelevaldsetele geograafilistele piiridele.

- 1. Vanalinn**
Ajalooline kesklinn, kus on teenuste suurim tihedus ja väga hea ligipääsetavus – vajab kõige rangemaid parkimiskorralduse meetmeid, et säilitada jalakäijate eelisõigus ning kaitsta kultuuripärandit.
- 2. Kesklinn**
Peamine äri- ja halduskeskus, millel on suurepärane ligipääs kõigile teenuse kateooriatele – toetab vähendatud parkimishaldust ja võimaldab diferentseeritud (kõrgema) hinnastamisstrateegiate rakendamist.
- 3. Rand**
Segakasutusega ranna- ja jõeäärne piirkond, mille turismi-, elamu- ja ärifunktsioonid ning mõõdukas ligipääsetavus nõuavad kohandatud parkimiskorraldust, mis arvestab piirkonna spetsiifikat.
- 4. Mai (ühistranspordipõhine tsoon)**
Tulevikku suunatud arenguala, mis on kooskõlas Rail Baltica infrastruktuuri arendusega, keskendudes ühistranspordi ühendustele ja autost sõltuvuse vähendamisele läbi edumeelsete parkimispoliitikate.
- 5. Äärelinn**
Madalama tihedusega elumupiirkonnad, kus teenustele ligipääsetavus on piiratud; vajavad paindlikumaid parkimishaldust, kuid samal ajal soodustatakse jätkusuutlike liikumisviiside kasutuselevõttu.



1.3 TSONEERIMINE. MAI PIIRKOND

Mai tsoon kujutab endast erijuhtumit, kus ligipääsetavusanalüüsi tulemusi tuleb täiendada strateegiliste linnaplaneerimise arenguprognosidega. Erinevalt teistest tsoonidest, mis tuginevad peamiselt olemasolevate teenuste paiknemisele, on selle tsooni määratlemine ainult osaliselt seotud praeguse ligipääsetavuskaardistusega. Selle põhjuseks on ebakindlus tulevaste linnaruumi arendusprojektidega kaasnevate teenuste täpse paiknemise osas. Siiski näitab rahvusvaheline kogemus, et sarnased ühistranspordi sõlmedega seotud arengualad kogevad olulist teenuste tiheduse kasvu. Rail Baltica terminali avamine toimib märkimisväärse ligipääsetavuse võimendajana, muutes oluliselt ümbritsevaid alasid parema regionaalse ühenduvuse kaudu ning meelitades ligi kaubandus-, büroo- ja teenindusarendusi.



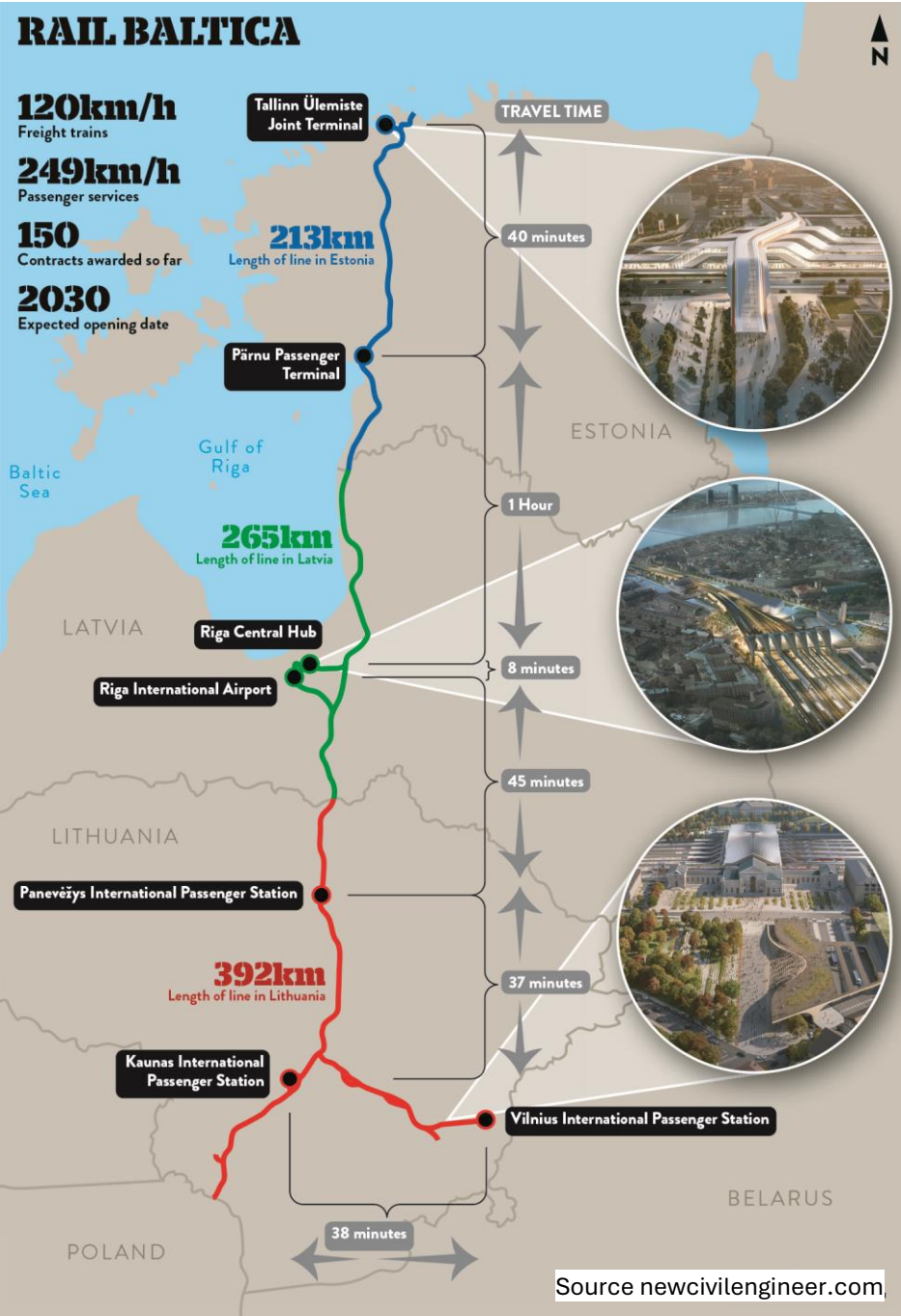
Hetke ligipääsetavusanalüüsi järgi saavutab Mai piirkond juba praegu kõrge ligipääsetavuse skoori (7 tingimust). Rail Baltica arenduspiirkonna skoor on hetkel madalam, kuid prognooside järgi saavutab see sarnase või isegi kõrgema ligipääsetavuse taseme koos ühistranspordi-sõlme arenguga. Kuna piirkondade ühenduvus ja

funktsionaalne sidusus oluliselt suureneb, otsustati need liita ühtseks regulatiivseks tsooniks. See tulevikku suunatud lähenemine tunnustab vajadust kujundada parkimispoliitikat eesseisvatest arengutest lähtuvalt, mitte pelgalt reageerida hetkeolukorrale – eriti suuremate infrastruktuuriinvesteeringute ja strateegiliste arendusalade kontekstis.

Toetavad argumendid

Rail Baltica reisiterminal, mille valmimine on planeeritud aastateks 2028–2029, toob kaasa ulatusliku muutuse Pärnu transpordikorralduses ja parkimishõudluses. Rail Baltica loob nii võimaluse kui ka kohustuse Pärnule rakendada eeskujulikku ühistranspordile orienteeritud parkimispoliitikat. Edukas lahendus eeldab tasulise parkimise tsoonide laiendamist, kontekstitundlike parkimishõudude rakendamist ning integreeritud mitmeliigilise transpordi planeerimist, positsioneerides Pärnu kogu Baltikumi mastaabis kestliku transpordipoliitika suunanäitajana.

Rahvusvaheline teaduskirjandus näitab, et kiirraudtee terminalid põhjustavad tööhõive tiheduse kasvu keskmiselt 3,5% raadiuses kuni 10 km ning kinnisvara väärtuse tõusu vahemikus 5–15% vahetus terminali läheduses. Näiteks Barcelona AVE kiirraudtee jaamade piirkonnas toimus kontsentreeritud tööhõive kasv 10 km raadiuses ning Amsterdamis Zuid piirkonnas rajati 25 aastaga 350 000 m² büroopinda. Sarnased mõjud suurendavad Pärnus arendussurvet ja transpordinõudlust, mistõttu on vajalik proaktiivne parkimise juhtimine.



1.3 TSONEERIMINE. MAI PIIRKOND

Rail Baltica ühendus võimaldab ühepäevaturismi Tallinnast ja Riiast, muutes oluliselt külastajate liikumisharjumusi. Madridi–Barcelona liini näitel on tõestatud, kuidas reisi kestuse vähenemine enam kui kuue tunni pealt 2,5 tunnile võimaldas päevareise ja muutis oluliselt turismi majandusloogikat [SpringerOpen, 2017]. Pärnus loovad 40-minutiline ühendus Tallinnaga ja 60-minutiline ühendus Riiaga sarnased võimalused lühiajalisteks külastusteks, vähendades tõenäoliselt ka pikaajalise majutuse osakaalu. See mõjutab nii parkimisvajaduse kestust kui paiknemist kogu linnas.

Lisaks rahvusvahelistele ühendustele tugevdab Rail Baltica Pärnu rolli regionaalkeskusena Pärnumaa ja Lõuna-Eesti jaoks. Terminali strateegiline paiknemine Via Baltica koridoril loob võimalusi mitmeliigilise transpordi integreerimiseks, teenindades nii rongireisijaid kui piirkondlikku autoliiklust. Selline kahepoolne ligipääsetavus loob keerukaid parkimisvajaduse mustreid, mis eeldavad targalt juhitud parkiskorraldust.

Kohalik mõju parkimisvajadusele

Rail Baltica terminal tekitab kolm erinevat parkimisvajaduse kategooriat, millele tuleb reageerida erisuguste poliitikameetmetega:

- *Park & Ride* vajadus: piirkondlikud reisijad, kes saavad rongijaama autoga (eriti Pärnumaalt ja naabermaakondadest), moodustavad suurima parkimisvajaduse kategooria.
- Töötajate ja teenindajate parkimine: terminali, kaubanduse ja kaasnevate teenuste töötajate vajadus pikaajaliseks parkimiseks (8+ tundi).
- Lühiajaline külastajate parkimine: reisijate peale- ja mahatulekud, lühikesed jaamaskäigud ning ühendustranspordi

kasutajad vajavad kiiresti vabanevat parkimisruumi (30–50 kohta maksimaalselt 2-tunnise kestusega).

Kaubanduslik ja arendusest tingitud täiendav vajadus

Jaama ümber toimuv transiidile orienteeritud areng toob kaasa lisaparkimise nõudluse büroode, kaubanduse, hotellide ja elamupiirkondade näol. Segakasutusega arendus loob võimalusi jagatud parkiskorralduseks eri funktsioonide vahel.

Mõju linnaülesele parkismustrile

Vähenenud kesklinna parkimisvajadus: raudteega saavad külastajad vähendavad eriti turismiga seotud pikaajalist parkimissurvet vanalinna ja rannapiirkonnas. Amsterdami kogemus näitab, et raudteeühenduse paranemine võib kesklinna parkimisvajadust vähendada 2–3% võrra, tipphooajal veelgi enam [Eltis, 2024]. Pärnus avaldub see mõju eelkõige suvisel turismihooajal, pakkudes alternatiivi autoga saabuvatele Balti- ja Skandinaavia turistidele.

Arendussurve hajumine

Jaamapiirkonna ümber tekivad uued arendussõlmed, mis eeldavad parkimis- korralduse laiendamist seni reguleerimata aladele. Jaama kaugus kesklinnast (~4 km) positsioneerib selle Pärnus teisejärgulise linnakeskusena, võrreldav Amsterdam Zuidi või Barcelona Santsi arengutega. Selline arenduse hajumine vähendab survet ajaloolisele kesklinnale, kuid eeldab uusi parkimistaristu lahendusi ja reegleid.

Ajalis-mustriline parkimisnõudluse muutus

Raudteegraafikud tekitavad tipptunnikoormusi, mis erinevad praegustest parkismustritest. Rahvusvahelised rongiühendused loovad tavaliselt hommikuse väljumise ja õhtuse saabumise tipptunnid, samas kui regionaalsed ühendused põhjustavad ühtlasema nõudluse päeva lõikes. Nende ajaliselt varieeruvate mustrite mõistmine ja juhtimine on oluline, et määrata optimaalne parkiskohtade arv ja hinnastamisstrateegiad.

Integreerimisvajadused

Sujuv mitmeliigiline ühendus Rail Baltica ja kohalike transpordivõimaluste vahel eeldab koordineeritud parkisepoliitikat, mis tagab optimaalse ühenduse nii rongi- kui ka kohaliku ühistranspordiga. Stockholmi SL süsteem koordineerib metroo, lähirongide, busside, trammide ja praamide liiklust, teenindades 700 000 igapäevast reisijat [IADB, 2024]. Zürichi süsteem saavutab 500+ ühistranspordireisi elaniku kohta aastas tänu integreeritud lahendustele [Eltis, 2024]. Sarnane integratsioon on vajalik Pärnus, hõlmates raudtee, kohalikku ühistransporti, rattataristut ja parkiskorraldust Rail Baltica maksimaalseks kasuks.

Majandusarengu mõjud

Parkimisvajaduse analüüs peab arvestama laiemate majandusarengust tulenevate mõjudega, mis ulatuvad kaugemale transpordivaldkonnast. Kiirraudtee jaamad põhjustavad tavaliselt kaubandus-, büroo- ja hotelliarenduse kasvu 1–2 km raadiuses, luues uusi ja erinevaid parkimisvajadusi. Väljakutse seisneb selles, et suunata seda arendustegevust nii, et see toetaks Rail Baltica kestlikkuse eesmäärke, mitte ei takistaks neid, rakendades sobivaid parkiskvoote ja hinnastamisstrateegiaid.

Uus tsoon

Rail Baltica jaama piirkond tuleb viivitamatult integreerida Pärnu parkisepoliitikasse koos tasulise parkimise tsoonide ja kontekstitundlike parkimisstandarditega, mis peegeldavad transiidile orienteeritud arenduse iseärasusi. Analüüs näitab nii olulisi võimalusi kestliku liikumise parandamiseks kui ka riske, et ilma proaktiivsete meetmeteta võib tekkida ülepakkumine, mis pärsib rongi kasutamist. Jaama piirkonnas tuleb kehtestada eraldi parkiskorraldusala, kus kehtivad:

- tasuline parkimine,
- uusarendustele vähendatud parkismiinimumid,
- maksimaalsed parkiskvoodid ülepakkumise vältimiseks.

Rakendamist tuleks alustada kohe, et õiguslik raamistik oleks valmis terminali avamiseks aastatel 2028–2029, tagades parkisepoliitika toetava, mitte takistava rolli Rail Baltica jätkusuutlike liikumisviiside eesmärkide täitmisel.

Mai tsoon (Mai - Rail Baltica) määratakse samuti tasulise parkimise alaks alates raudteejaama kasutuselevõtust.

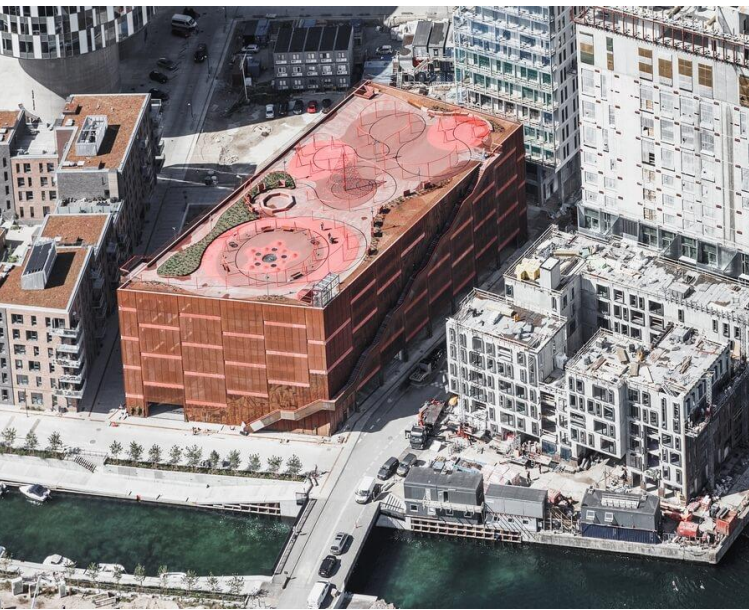
1.4 SOOVITUSED MAI PIIRKONNA PARKIMISPROBLEEMIDELE

Mai linnaosa seisab praegu silmitsi tõsise parkimisinfrastruktuuri survega. Piirkond on algselt projekteeritud vähese erasõidukite omamise põhimõttel, kuid sõidukite arvu järsk kasv on toonud kaasa teede ja avalike alade üleküllastumise sõidukitega. See mõjutab negatiivselt elanike turvalisust, elukvaliteeti ning keskkonna jätkusuutlikkust. Käesolevas jaotises käsitletakse kahesuunalist strateegiat, mis ühendab füüsilise ruumi ümberkujundamise võimalused ja käitumuslikud toetavad lahendused.

Mai linnaosa väljakutsed tulenevad 20. sajandi keskpaiga planeerimisfilosoofiast, mis andis prioriteedi ühistranspordile ja kogukondlikele vaba aja veetmise aladele, mitte isiklikule autotranspordile. Peamised probleemid on järgmised:

- **Parkimiskohtade puudumine** sunnib elanikke parkima kõnniteedele, haljasaladele ja sõiduteedele, luues takistusi ja ohutusriske;
- **Sisemised teed ei ole projekteeritud praeguste liiklusmahtude jaoks**, mis põhjustab sagedasi pudelikaelu, eriti parkivate autode tõttu;
- **Rekreatsiooni- ja kogukondlikuks kasutuseks mõeldud alad on hõivanud autod**, vähendades piirkonna elukeskkonna kvaliteeti ja esteetilist atraktiivsust;
- **Liikluskoormuse kasv** suurendab õhu- ja mürasaastet ning piiratud ligipääsetavus raskendab päästeteenistuste tööd ning kahjustab kogukondlikku sidusust.

Tänavaparkimise optimeerimine <i>Olemasolevaid maapealseid parklaid ja tänavaparkimise alasid saab ümber korraldada, et suurendada tõhusust.</i> Nurga all parkimine: laiematel tänavatel saab olemasolevad paralleelparkimiskohad ümber kujundada 45- või 60-kraadise nurga all paiknevateks parkimiskohtadeks. See lihtne muudatus võimaldab sama tänavalõigu ulatuses suurendada parkimiskohtade arvu kuni 50% võrra. Formaalseks muutmine ja ümberkujunda-mine: olemasolevad parkimisalad tuleb süsteemselt ümber kujundada, luues selgelt tähistatud standardiseeritud parkimiskohad, kattes mitteametlikud pinnatud ja parklad vett läbilaskva katendiga ning kujundades sisetänavatel loogilise liiklusvoo. Selline lähenemine võimaldab parkida rohkem sõidukeid korrastatud ja ohutul viisil, parandades ühtlasi liiklusohutust ja ruumikasutuse tõhusust.	Mitmekorruselised parkimismajad <i>Rajada mitmekorruselised parkimismajad hoolikalt valitud ja vähekasutatud kruntidele. Et suurendada kogukondlikku väärtust ja vähendada visuaalset mõju, tuleb hooned kavandada mitmefunktsiooniliste keskustena. Parkimismajad tuleb rajada olemasolevate garaažide asukohtadele.</i> Rohelised katused: Katusealasad saab muuta kogukonnaaedadeks, parkideks või puhkealadeks, pakkudes väärtuslikku rohelist. Spordirajatised: Võimalik on integreerida spordielemente, nagu korvpalliväljakud, jooksurajad või välijõusaali seadmed katusele või hoone konstruktsiooni koosseisu. Kaubandus-/kogukonnaruum: Esimesele korrusele saab paigutada väikepoode, kohvikuid või kogukonnateenuseid, luues aktiivse ja elava tänavafrondi.
Kergesti teostatavad lahendused <i>Enne ulatuslike infrastruktuuriliste või regulatiivsete muudatuste elluviimist on võimalik rakendada mitmeid lihtsaid ja kulutõhusaid meetmeid, mis võimaldavad kiiresti parandada parkimiskohtade kättesaadavust ning maa- ja ruumikasutuse tõhusust.</i> Läbimatute pindade kasutusele võtmine: kuni parkimisnõudluse probleemile leitakse püsiv lahendus, saab olemasolevaid kõvakattega alasid ajutiselt kasutada parkimisena, eriti talveperioodil, mil nende pindade aktiivne kasutus on minimaalne. Selline ajutine ümber-kasutus aitab leevendada parkimisprobleeme ilma täiendava maa hõivamiseta. Zombi-autod (Tänavaraud): koostöös korteri-ühistutega tuleks algatada ühine teavituskampaania ja parkimise loendus, mille eesmärk on tuvastada vähekasutatavad sõidukid. Initsiatiiv eristab kahte kategooriat: (1) Hüljatud või püsivalt mittekasutatavad sõidukid, mis tuleb eemaldada avalikest või ühiskasutuses olevatest parkimisaladest; (2) Hooajaliselt kasutatavad sõidukid, mis tuleb väheaktiivsetel perioodidel teisaldada, et vabastada ruumi igapäevaseks kasutuseks. Süsteemne lähenemine võimaldab tõsta parkimisalade efektiivsust ja parandada avaliku ruumi kvaliteeti.	Alternatiiv <i>Et toetada elanike jätkusuutlike liikumisviiside kasutust ja julgustada nende kasutamist ka teistel.</i> Turvaline jalgrattaparkla: Oluliseks takistuseks jalgratta igapäevasel kasutamisel on vargusekartus. Tuleks rajada turvalised ja kontrollitud ligipääsuga rattaparklad (nt “jalgrattamajad” või individuaalsed lukustatavad hoiukapid) korterelamute esimesele korrusele või uute parkimishoonete koosseisu. Mikromobiilsuse sõlmpunktid: Luua spetsiaalsed parkimis- ja laadimiskohad jagatud elektrijalgratastele ja tõukeratastele, võimaldades kiiret ja mugavat liikumist linnaosas ja selle lähiümbruses. Piirkonnapõhine autopargi jagamine: Sõlmida koostöö autode ühiskasutusteenuse pakkujaga, et luua Mai piirkonna spetsiaalne sõidukipark. Tunnipõhise või päevase rendi võimalusega saavad elanikud vajadusel autot kasutada ilma omamise kulude ja kohustusteta. Jagatud autodele mõeldud tähistatud parkimiskohad tagaksid nende hea nähtavuse ja mugava kasutatavuse.



PARK’N’PLAY, Kopenhaagen, Taani.



Stadsberget, Piteå, Rootsi.

1.5 TSONEERIMINE. KOKKUVÕTE

Üleminek jäikadelt parkimismiinimumidelt paindlikule, kontekstitundlikule raamistikule tähistab põhimõttelist muutust tõendus põhise linnaplaneerimise suunas. Iga tsooni parkimisreeglid kalibreeritakse vastavalt ligipääsetavuse profiilile, optimeerides parkimiskohtade pakkumise, teenustele ligipääsetavuse ja kestliku liikumise vahelist seost.

See metoodika loob tugeva raamistiku, mis ühendab teoreetilise linnaplaneerimise ja praktilise poliitika rakendamise, tagades, et parkimisreform aitab Pärnu laiematele kestlikkuse ja elukvaliteedi eesmärkidele kaasa, samal ajal säilitades sotsiaalset õiglust ja majanduslikku elujõulisust kõigis linna piirkondades.

Andmekvaliteedi kaalutlused ja kompensatsioonimeetmed
Tsoonide piirid sisaldavad teadlikult puhervööndit, et kompenseerida Maa-ameti huvipunktide andmestikus tuntud puudusi. Kuna antud haldusandmestikus võib esineda teenusepunktide puudujääke või väiksemate teenusepakkujate alahõlmamist, on tsoonide piirid teadlikult määratud rangest ligipääsetavusanalüüsist pisut laiemad. See konservatiivne lähenemine tagab, et potentsiaalselt teenuste osas alaesindatud piirkondades ei rakendata liigselt piiravaid parkimisnõudeid. Hetkel koostamisel olev uus üleriigiline andmestik võimaldab tulevikus täpsemat ligipääsetavusanalüüsi ja tsoonipiiride korrigeerimist.

Dünaamiline uuendusraamistik
Parkimistsoonide kaart ja vastav normatiivne raamistik kujundatakse elava dokumendina, mis areneb koos linna arenguga. See

kohanemisvõimeline süsteem tunnistab, et linnasisene ligipääsetavus on dünaamiline ja vajab perioodilist ümberkalibreerimist, et säilitada poliitika tõhusus.

Tulevased tsoonide ja reeglite uuendused lähtuvad järgmistest põhimõtetest:

- **Regulaarsed ülevaatustsüklid** – tsoone hinnatakse üle iga-aastaselt või mitmeaastase tsükliga, kajastades linnainfrastruktuuri, teenuseosutuse ja liikumismustrite muutusi.
- **Paranenud andmekvaliteet** – uute usaldusväärsete avatud andmeallikate lisandumisel või olemasolevate andmestike täpsustumisel uuendatakse ligipääsetavusanalüüsi ja vajadusel tsoonipiire.
- **Linnaline areng** – uute teenuste, infrastruktuuri või elamuarenduste lisandumisel kohandatakse tsoone vastavalt tegelikule teenustepakkumisele.
- **Transpordiuuendused** – eriti oluline Mai (Mai+Rail Baltica) tsoonis, kus uued ühistranspordilahendused muudavad oluliselt ligipääsetavuse mustreid, tuues kaasa vajaduse tsoonide ümbervaatomiseks.
- **Poliitiline paindlikkus** – tulevased linnavalitsused säilitavad võimaluse kohandada ligipääsetavusanalüüsi parameetreid ja kriteeriume, võimaldades rakendada progressiivsemaid teenusepakkumise poliitikaid, mis võivad mõjutada tsoonide ulatust ja regulatiivseid raamistikke vastavalt muutuvale linnaplaneerimise filosoofiale.

- **Kohanemisvõimeline juhtimisraamistik** – süsteemi on integreeritud mehhanismid, mis võimaldavad kiiresti reageerida olulistele linnalistele muutustele, nagu suured infrastruktuuriprojektid või äripiirkondade paiknemise muutused. See tagab, et parkimispoliitika püsib vastavuses tegelike ligipääsetavuse tingimustega, mitte aegunud ruumiliste eeldustega.

Selline kohanemisvõimeline lähenemine tagab, et Pärnu parkimisregulatsioonid jäävad linnaruumi muutuste suhtes paindlikuks, säilitades samal ajal tugeva aluse ligipääsetavusanalüüsile.

1.6 PARKIMISNORM

Eestis kehtiv üleriigiline parkimisnormatiiv (EVS 843:2016 „Linnatänavad“) määrab minimaalsed või maksimaalsed parkimisnõuded kahe tunnuse alusel:

- hoone tüüp (nt korterelamud, eramud);
- piirkonna tüüp (nt korterelamupiirkond, eramupiirkond).

Pärnu kontekstis põhjustavad selle süsteemi rakendamisel probleeme eelkõige kaks asjaolu:

- piirkonna tüüpide määratlus ei tugine andmetele, vaid on tõlgendatav;
- süsteemi loogika kannatab nn ringviite probleemi all – piirkonna tüübid määratakse peamiselt selle järgi, milliseid hooneliike seal domineerib, kuid hiljem rakendatakse samu hooneliike sõltuvalt piirkonna tüübist erinevate nõuetega.

See tekitab olukorra, kus sama tüüpi hoone, olles ümbritsetud sarnaste hoonetega, tugevdab vastava piirkonnatüübi klassifikatsiooni, mis omakorda õigustab teatud parkimisnormi kehtestamist sellele samale hoonetüübile. Vastupidiselt võib sama hoone segakasutusega või eraldatud piirkonnas sattuda teise klassifikatsiooni alla ning sellele kehtivad erinevad nõuded. Selline olukord õõnestab regulatsiooni loogikat ja õiglust, eriti Pärnu kontekstis, kus see võib viia keerukate läbirääkimisteni ning ei arvesta piisavalt kohalikke olusid, kuna piirkonna tüübid on määratletud ähmaselt.

Ligipääsetavuspõhine tsoonide moodustamine
Uus poliitika liigub hoonetüüpide ja piirkonnatüüpide põhiselt lähenemiselt üle ligipääsetavusel põhinevale tsoonide määramisele. Selle asemel, et määratleda piirkonna tüüp hoonetüübi järgi, määratakse see teenustele ligipääsetavuse kaudu.

Parkimisnõuded seotakse otseselt teenustele jalakäigu kaugusel ligipääsetavusega – mida jalakäijasõbralikum on piirkond, seda vähem parkiskohti on nõutav, toetades otseselt Pärnu linna strateegilisi eesmärke.

Näiteks: elamud piirkondades, kus on hea ühistranspordi kättesaadavus ja kõrge jalutatavus (jalakäijasõbralik linnaruum), alluvad väiksematele parkimisnormidele olenemata elamu tüübist, ehk ei ole vahet, kas on tegemist korterelamu või eramuga. Samas piirkondades, kus teenustele ligipääs on halb ning autost sõltuvus kõrge, jääb igat tüüpi elamute kavandamisel normatiivne parkimiskohtade arv suuremaks.

See on Pärnu jaoks üks parimaid lahendusi parkimisnormatiivi strateegiliseks ümberkujundamiseks ning pakub loogilist põhjendust ka olukorras, kus parkimise hõivatuse andmeid veel ei ole.

Kokkuvõte – ligipääsetavuspõhise tsoonide määramise eelised:

- ✓ Poliitiline kooskõla: parkimisnõuded on otseselt seotud Pärnu linna strateegiliste eesmärkidega ja vastavuses Euroopa raamistikuga, mida käsitletakse käesoleva raporti analüüsiosas.
- ✓ Kontekstitundlikkus: parkimisnõuded peegeldavad liikumisvõimalusi antud piirkonnas, mitte pelgalt ehitusvormi.
- ✓ Vastavus kestliku liikumise eesmärkidele: toetab liikumisviiside nihkumist, väheseid heitkoguseid ja tõhusamat maa kasutust.
- ✓ Lihtne kommunikeerida ja uuendada: ligipääsetavustsoonid saab läbipaistvalt määratleda ja vajadusel uuendada, kasutades GIS- ja liikumisandmeid.

Tabel 9.1 — Eesti linnade ehitiste parkimisnormatiivid				
Ehitise liik	Ehitise asukoht			
	Linnakeskus		Korruselamute ala	Väikeelamute ala*
	Keskuse klass			
	I	II kuni IV		
1. Asutused	1/100	1/90	1/60	1/40
2. Kõrgkool, ametikool	1/250	1/200	1/120	1/70
3. Gümnaasium, põhikool	1/500	1/400	1/200	1/120
4. Lasteaed	1/300	1/280	1/200	1/120
5. Tööstusettevõtte ja ladu	1/300	1/250	1/150	1/90
6. Supermarket, kauplused	1/120	1/100	1/50	1/30
7. Teenindusjaam, tankla	1/30	1/20	1/20	1/20
8. Hotell	1/200	1/180	1/100	1/70
9. Restoran, kohvik	1/270	1/230	1/120	1/80
10. Koolituskeskus, ühiselamu	1/320	1/250	1/110	1/70
11. Haigla	1/240	1/200	1/120	1/90
12. Polikliinik, perearstikeskus	1/200	1/150	1/90	1/60
13. Hooldusasutus, vanadekodu	1/400	1/320	1/250	1/170
14. Teater, kontserdi- ja universaalhall (normatiiv istekohale)	1/15	1/8	1/5	1/5
15. Kino, kirik (istekohale)	1/25	1/20	1/10	1/10
16. Näitus, muuseum, raamatukogu	1/330	1/250	1/140	1/90
17. Spordisaal	1/80	1/70	1/40	1/25
18. Ujula (riietekapi kohta)	1/7	1/5	1/4	1/3
19. Tribüün (istekohale)	1/20	1/15	1/8	1/8
20. Paadisadam (paadile)	1/5	1/3	1/2	1/2
21. Korruselamu	1/80	1/60	1/50	1/50

Tabel 9.2 — Elamute parkimisnormatiiv, parkimiskoht/elamu (korter)						
Elamu liik	Elamu asukoht					
	Linnakeskus		Korruselamute ala		Väike-elamute ala	
	Uus	Olev	Uus	Olev	Uus	Olev
Eramu	2	2	2	2	3	3
Ridaelamu	1,3	1	2*	1,2	2**	1,4
1–2-toaline korter	0,9	0,6	1,3	0,7	1,5	1,0
≥ 3-toaline korter	1,1	0,8	1,5	0,9	1,7	1,1
* Kui on omal kinnistul ühine parkla, siis 1,5.						
** Kui on omal kinnistul ühine parkla, siis 1,8.						

Tabel: Väljavõtte Eesti standardist EVS 843:2016 Linnatänavad

Uus parkimisnorm
Uus parkimisnorm kehtestab kohalikul tasandil Pärnu jaoks kohandatud regulatsiooni, mis on kooskõlas Eesti standardiga EVS 843:2016 „Linnatänavad“, alustades tsoonide määratlemise põhimõtete hindamisest. Riiklik klassifikatsioon eristab kolme tsooni: linnakeskuse piirkond, korruselamute piirkond ja väikeelamute piirkond. Siiski ei kajasta see tüpoloogiline jaotus piisavalt hästi erinevusi ligipääsetavuses ega piirkondade funktsionaalses rollis.

Käesolevas raportis esitatud ligipääsetavusanalüüs näitab, et Vanalinn, Kesklinn, Rand ja Mai piirkonnad omavad võrdselt kõrget teenuste,

ühistranspordi ja avaliku ruumi ligipääsetavust. Praktikas toimivad need piirkonnad linnatuumikuna. Seetõttu rakendatakse nende piirkondade puhul uues parkimisnormis kesklinna tsooni nõudeid vastavalt riiklikule standardile.

Üleriigiline parkimisstandard määratleb minimaalsed ja/või maksimaalsed parkimisnõuded 25 erinevale hoonetüübile kolmes tsoonis:

- **Linnakeskuse tsoonis** kehtestatakse maksimaalne parkimisnormatiiv;
- **Korruselamute alal ja väikeelamute alal** on normeeritud minimaalsed parkimisnormatiivi väärtused.

Arvestades, et Eestis toimub arendusprotsess enamasti detailplaneeringu või ehitusloa etapis läbi läbirääkimiste, sisaldab uus parkimisnorm rohkem paindlikkust. Täpsemalt:

- Seal, kus riiklikus standardis on kehtestatud maksimum, määratakse kohalikus normis ka miinimum;
- Seal, kus riiklikus standardis on kehtestatud miinimum, määratakse kohalikus normis ka maksimum.

Selline lahendus tagab igale hoonetüübile selgelt määratletud parkimisvahemiku (miinimum–maksimum), kus läbirääkimised algavad minimaalsest nõudest.

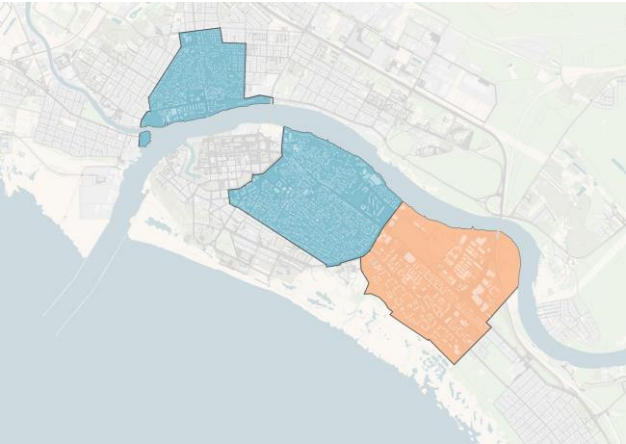
EVS 843:2016 tsoon	Standardi piirang	Kohalikku normi lisatav reegel	Märkused
Linna-keskus	Maksimaalne parkimis-kohtade arv	Lisatakse normatiivne miinimum	Läbi-rääkimist alustatakse miinimumist
Korruselamute ala ja Väikeelamute ala	Minimaalne parkimis-kohtade arv	Lisatakse normatiivne maksimum	Läbi-rääkimist alustatakse miinimumist

1.6 PARKIMISNORM

Järgnev jaotis illustreerib, kuidas riiklikku parkimisstandardit kohandatakse vastavalt Pärnu ligipääsetavuse tsoonidele. Uus norm lähtub EVS 843:2016 Linnatänavad tabeli 9.1 linnakeskuse (II keskuse klass) normatiivist, kohandades parkimisnõudeid vastavalt iga linna-alatsooni spetsiifikale.

Kesklinn ja Mai

Nendes tsoonides säilitatakse linnakeskuse maksimaalne parkimisnorm ning kehtestatakse minimaalne norm, mis on 25% madalam maksimaalsest.



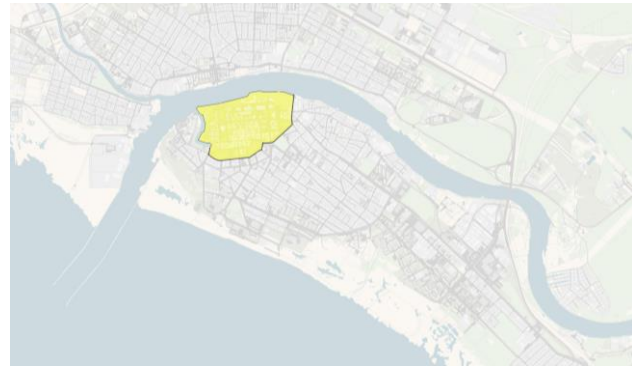
Rand

Ranna piirkonda iseloomustab ranna lähedus, madala tihedusega väikehoonestus ning kõrgekvaliteedilised avalikud ruumid ja rohealad. Need tegurid toetavad jalakäija-sõbralikkust ja lühiajalist viibimist. Seetõttu kehtestatakse Ranna piirkonnas parkimiskohtade maksimaalne nõue 25% madalamana võrreldes Kesklinna maksimaalse normiga ning minimaalne nõue määratakse omakorda 25% madalamaks sellest kohandatud maksimumist. Selline kohandus soodustab parkimiskohtade ringlust ja aitab vältida rohealade liigkasutust.



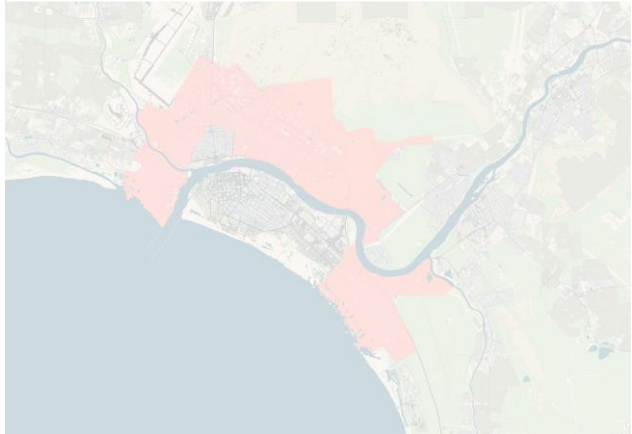
Vanalinn

Vanalinn on ainulaadne pärandipiirkond, kus on kõrge turismikoormus. Selle ajalooline miljö, jalakäijakeskne ruum ja tihe linna-ruum vajavad ranget kaitset liigse autostumise eest. Seetõttu kehtestatakse Vanalinna piirkonnas parkimiskohtade maksimaalne norm 50% madalamana võrreldes Kesklinna maksimumiga ning minimaalne nõue määratakse omakorda 25% madalamaks sellest kohandatud maksimumist. Selline lähenemine toetab kultuuripärandi säilitamist, parandab liiklusohutust ja tõstab külastajate kogemuse kvaliteeti.



Äärelinn

Need alad jäävad enamasti kõrge ligipääsetavusega tsoonidest välja. Kohalikus normis säilitatakse riiklikud minimaalsed parkimisnõuded ning kehtestatakse ka maksimaalne nõue, mis on 25% kõrgem minimaalsest.



TSOON	BAAS-TSOON EVS 843:2016 Tabel 9.1 põhjal	MINIMAALNE NÕUE	MAKSIMAALNE NÕUE	NÕUE RENOVEERIMISEL
Kesklinn	Linnakeskus	25% madalam tsooni maksimumist	EVSi väärtus (maksimaalne nõue)	50% väiksem väärtus nii miinimumi kui ka maksimumi osas
Mai	Linnakeskus	25% madalam tsooni maksimumist	EVSi väärtus (maksimaalne nõue)	50% väiksem väärtus nii miinimumi kui ka maksimumi osas
Rand	Linnakeskus	25% madalam kui tsooni Rand maksimum	25% madalam kui tsooni Kesklinn maksimum	50% väiksem väärtus nii miinimumi kui ka maksimumi osas
Vanalinn	Linnakeskus	25% madalam kui tsooni Vanalinn maksimum	50% madalam kui tsooni Kesklinn maksimum	50% väiksem väärtus nii miinimumi kui ka maksimumi osas
Äärelinn	Väikeelamute ala	EVSi väärtus (minimaalne nõue)	25% suurem väärtus kui miinimum	50% väiksem väärtus nii miinimumi kui ka maksimumi osas



2 STSENAARIUMID



2.1 STSENAARIUMID

Käesoleva uuringu ettepanekute osa esitab kolm stsenaariumi Pärnu parkimisregulatsiooni reformimiseks. Eesmärk on vähendada parkimiskohtade ülepakkumist, viia parkisepoliitika kooskõlla Euroopa Liidu kestlikkuse direktiividega ning parandada linnaruumi elukvaliteeti, tagades samas piisava parkimisvõimaluse. Kõik kolm stsenaariumi liiguvad kaugemale Eestis kehtivatest jäikadest parkimiskohtade miinimumnõuetest, eelistades paindlikumaid ja kontekstitundlikumaid lahendusi, mis lähtuvad rahvusvahelistest parimatest tavadest ning kohaliku konteksti eripäradest.

Konservatiivsel, progressiivsel ja innovatiivsel lähenemisel parkisepoliitika reformile on erinevad alustalad. Euroopa linnade kogemus näitab, et kõik kolm suunda võivad olla edukad, kui neid rakendatakse tõenduspõhiste meetodite toel. Valik järkjärgulise, tervikliku või transformatiivse muutuse vahel on poliitiline, sõltudes kohalikest oludest, institutsionaalsest suutlikkusest reformi elluviimiseks ning avaliku ja erasektori koostööst. Reformide edukas rakendamine eeldab tugevat ja läbimõeldud kommunikatsioonistrateegiat, et kaasata avalikkust ja suurendada teadlikkust.

Kõiki kolme stsenaariumi – konservatiivset, progressiivset ja innovatiivset – juhib ühtne eesmärgistatus, mille kohaselt parkisepoliitika on linnalise arengu strateegiline tööriist. Eesmärgid on seatud toetama kestlikku, elamisväärsset ja vastupidavat linnakeskkonda ning viima regulatiivsed praktikad vastavusse Pärnu arengueesmärkidega.

Parkimisreformide terviklikkuse ja tõhususe tagamiseks on ettepanek, et Pärnu võtaks kasutusele FANS-raamistiku (*Fees* – tasud või

hinnastamine, *Awareness* – teadlikkus, *Norms* – normid, *Spatial Settings* – ruumilised lahendused). See mitmetasandiline raamistik võimaldab süsteemselt hinnata ja suunata parkimisega seotud sekkumisi, jaotades väljakutsed ja lahendused nelja peamisesse valdkonda:

Tasud (*Fees*): Rahaliste mehhanismide rakendamine parkimisnõudluse mõjutamiseks ja kestlike liikumisviiside toetamiseks.

Teadlikkus (*Awareness*): Avalikkuse teadlikkuse tõstmine parkisepoliitika mõjust ja käitumisharjumuste muutuste soodustamine.

Normid (*Norms*): Regulatiivsete standardite kaasajastamine, et need kajastaksid paremini kohalikke vajadusi, kestlikkuse eesmärgi ja rahvusvahelisi häid tavasid.

Ruumilised lahendused (*Spatial Settings*): Parkimisala füüsilise jaotuse ümbermõtestamine, rõhutades rohealade, kogukondlike funktsioonide ja elava linnaruumilise kvaliteedi tähtsust.

Nende nelja tugisamba integreerimise kaudu tagatakse tasakaalustatud strateegia, mis arvestab parkisepoliitika käitumuslikke, regulatiivseid, rahalisi ja ruumilisi tahke.

Stsenaarium 1 Konservatiivne

Rõhuasetus: tehniliste lahenduste täiustamine ja riskide maandamine.
Lähenemine: keskendub parkimiskohtade nappuse ja naabrusesse ülevoolu vältimisele, säilitades arendusprotsessis prognoositavuse.

- Põhiomadused:**
- Säilitab teatud parkimiskohtade miinimumnõuded, kohandades neid kohaliku konteksti järgi.
 - Prioriseerib järkjärgulisi muudatusi ja tehnilist teostatavust.
 - Eesmärgiks on tagada piisav parkimisvõimalus, kuid võimaldada samas piiratud paindlikkust.

Stsenaarium 2 Progressiivne

Rõhuasetus: kliimamuutuste leevendamine ja linnaruumi kestlikkus.
Lähenemine: toetab parkimiskohtade ülemmäärade ja maksimaalsete standardite kehtestamist, et suunata liiklus kestlike liikumisviiside poole, vähendada autost sõltuvust ning vabastada linnaruum avaliku ruumi arendamiseks.

- Põhiomadused:**
- Kehtestatakse parkimiskohtade maksimumid eesmärgiga vähendada parkimiskohtade kogupakkumist.
 - Laiendatakse tasulise parkimise alasid.
 - Soodustatakse aktiivsete ja ühistranspordipõhiste liikumisviiside kasutuselevõttu.

Stsenaarium 3 Innovatiivne

Rõhuasetus: radikaalne lihtsustamine.
Lähenemine: asendab traditsioonilised parkimishinnad, tsoonid ja standardid ühtse selge projekteerimisnõudega igale krundile kogu linna territooriumil.

- Põhiomadused:**
- Kaotatakse kõik parkimiskohtade miinimum- ja maksimumstandardid.
 - Nõutakse, et igal kinnistul peab olema vähemalt **60% vett läbilaskvat haljasala**.
 - Arendajatele ja kinnisvaraomanikele antakse vabadus otsustada ise oma parkimisvajaduste üle, eeldusel, et krundi rohealapiirang on täidetud, mis soodustab loovat ja kestlikku krundiplaneerimist.

2.2 STSENAARIUMITE RAAMISTIK

FANS (fees, awareness, norms, spatial settings) MEETMETE PRIORITEEDID UUE NORMATIIVI KUJUNDAMISEL			
Politiikasuund (FANS kategooria)	Määratlus/Eesmärk	Põhiväljakutsed Pärnus	Soovituslikud strateegiad Pärnule
Tasud (Fees)	Finantsstiimulid ja -piirangud, mis kujundavad parkimisnõudlust ja käitumist.	Madalad elanike parkimistasud: praegune elanikupilet on väga madala hinnaga ning kehtib mitmes tsoonis. See ei motiveeri kasutama ühistransporti, vaid soodustab erasõiduki kasutust ka väga lühikesteks sõitudeks. Subsideeritud parkimine: tasuta või tugevalt subsideeritud parkimine moonutab turgu ja on linnale kallis. Tasuta parkimine: 12% kogu parkimisajast jääb tasumata. 60-minutiline tasuta parkimisperiood põhjustab linnale tulude vähenemist ning võib kahandada külastuste kestust restoranides, poodides, parkides ja turismiobjektidel, mis võib kahjustada kohalikke ettevõtteid. Hinnatõusu mõju: järsud hinnatõusud võivad põhjustada avalikku rahulolematust, vähendada päevaturismi ja suurendada ebaseaduslikku parkimist. Tajutud kulu: autojuhid ei pruugi mõista tegelikku avaliku ruumi kasutamise kulu, kui parkimine on alahinnatud või tasuta.	Hooajaline dünaamiline hinnastamine: kehtestada õiglane parkimistasu, mis arvestab hooajalist nõudlust, rakendades kõrgemaid tariife turismi tipphooajal, vältides samas külastajate ja kohalike elanike eemale peletamist. Tasuliste tsoonide laiendamine: laiendada tasulise parkimise alasid vastavalt „15-minuti linna“ põhimõttele, vältimaks parkimiskohtade ülepakkumist piirkondades, kus enamiku teenusteni on võimalik jõuda jalgsi. Tsoonipõhine elanikupileti hinnastamine: kehtestada astmelised elaniku parkimisload vastavalt tsoonidele või kõrge nõudlusega piirkondadele, pakkudes samas kallima hinnaga lühiajalisi või päevapileteid linna elanikele teistest linna piirkondadest. Progresseeruv hinnastamine: rakendada kõrgemaid parkimistasusid leibkondadele või ettevõtetele, kellel on mitu sõidukit, soodustades ühisauto kasutamist. Tasuta parkimise perioodide kaotamine või vähendamine: kaotada tasuta parkimispäevad, et tagada stabiilne tulubaas ja vältida autokeskse liikumise soodustamist. Samuti vähendada või kaotada esimese 60 ja 30 minuti tasuta parkimise periood. „3 kahe tasu eest“ mudel: pakkuda kolmas parkimistund tasuta esimese asemel. See soodustab pikemaajalisi külastusi kohalike ettevõtete ja turismiobjektide juurde, vähendamata samas parkimiskohtade ringlust.
Teadlikkus (Awareness)	Kommunikatsiooni-, haridus- ja läbipaistvusmeetmed, mis parandavad avalikkuse arusaama ja toetust parkimispoliitikale.	Keerulised regulatsioonid: uued parkimisnormid on tihti raskesti mõistetavad, kuna need on kirja pandud tehnilises keeles ega selgita selgelt, kuidas need mõjutavad igapäevast kasutajat. Sagedased muudatused: Pärnus tehtud hiljutised parkimishinna muudatused on juba nõudnud inimestelt harjumist ning järjekordne suur muudatus võib ilma selge kommunikatsioonita põhjustada täiendavat segadust. Ebaselged eelised: parkimisreformide kasud ei ole tavaliselt üldsusele piisavalt hästi kommuniqueeritud, mistõttu inimesed ei mõista muudatuste eesmärki. Vähene teadlikkus: juhid ei ole sageli teadlikud oma liikumis- ja parkimisharjumuste majanduslikust, keskkondlikust ja tervisemõjust.	Avalikkuse teavituskampaaniad: korraldada avalikke suhtekampaaniaid, mis rõhutavad alternatiivsete liikumisviiside tervislikke, keskkonnasõbralikke ja rahaliselt säästlikke eeliseid. Huvigruppide kaasamine: korraldada töötoad ja arutelufoorumid elanike ja ettevõtetega, et selgitada poliitikamuudatuste positiivset mõju. Kinnisvarast tulenevad stiimulid: selgitada, kuidas uued poliitikad võivad suurendada kinnisvara väärtust, edendades jalakäijasõbralikke elurajoone ning pakkuda maksusoodustusi jätkusuutlikku liikuvust toetavate investeringute eest (nt jalgrattaparklad). Aktiivse liikumise programmid: julgustada ettevõtteid pakkuma töötajatele ühistranspordi- või jalgrattasõidutoetusi ning teha koostööd terviseorganisatsioonidega, et edendada aktiivset tööle liikumist.
Normid (Norms)	Regulatiivsed sekkumised, mis mõjutavad otseselt parkimiskohtade pakkumist ja nõudlust, näiteks minimaalsete parkimiskohtade nõuded, tsoonid ja piirangud.	Minimaalsed parkimisnõuded: põhjustavad ülepakkumist teatud piirkondades, tõstavad arenduskulusid ning soodustavad linnasisest laienemist ja autost sõltuvust. Avaliku ruumi koormus: kui parkimist ei juhita tõhusalt eramaal, kandub koormus üle avalikule ruumile. Riiklik standard: üleriigiline parkimisstandard ei arvesta kohalikke eripärasid, nagu hooajaline turism või pendelränne, mille tulemusena tekib ülepakkumine.	Minimum- ja maksimumtase: kehtestada arendajatele paindlik vahemik parkimiskohtade arvule (nt maksimaalselt üks koht elamispinna ühiku kohta), et suunata kompaktse ja jalgsi läbitava linnakeskkonna ning ühistranspordikeskse arenduse poole. Läbiraakimiste aluseks on alati miinimumnõue. Kvaliteedistandardid: kehtestada parkimisaladele kvaliteedinõuded, sealhulgas haljastus ja maastikukujundus. Jalgrattaparkla normid: kehtestada kaasaegsed normid teenuste ja avalike hoonete jalgrattaparkimisele.
Ruumiseaded või ruumilised lahendused (Spatial Settings)	Füüsilise ruumi kujunduslahendused, sealhulgas parkimiskohtade projekteerimisnõuded, taristulahendused ja avaliku ruumi kvaliteedi parandamine.	Ummistunud kesklinn: ühe ja sama parkimispileti või elaniku parkimisloa kasutamine eri tsoonides ning pikaajalised parkijad võivad põhjustada ülekoormust kõrge nõudlusega piirkondades. Visuaalne keskkonnakahju: ulatuslikud asfaltparklad kahjustavad linna visuaalset kvaliteeti ja rohealade sidusust. Autokeskne avalik ruum: linnakeskkond on kujundatud peamiselt autoliikluse vajadusi silmas pidades, mis piirab liikumisvõimaluste võrdsust mitte-autojuhtide jaoks. Hoovi muutmine parkimisalaks: kõrged parkimistasud soodustavad elanike seas haljasalade muutmist parkimisalaks, mis kahjustab keskkonnaseisundit ja elukvaliteeti. Liikuvussõlme puudumine: ebapiisavad andmed parkimiskohtade tegeliku kasutuse kohta raskendavad tõenduspõhiste otsuste tegemist.	Sõidetavate pindade vähendamine: kehtestada nõue, et parkimiskohad rajatakse krundi juurdepääsupunkti vahetusse lähedusse, joondatult tänavaäärselt. See piiraks avarate sissesõitudeede rajamist ja suunaks manööverdusvõimalused tänavale, vältides sisehoovi manööverdusalade ehitamist. Seda ei rakendata kõrge liikluskoormusega tänavatel, kus esmatähtis on liiklusohutus ja sujuvus. Jalgratta- ja jalakäijate infrastruktuur: prioriteediks võtta turvalised eraldatud rattateed, rohesaared parkimiskohtade vahel ning ohutud ülekäigukohad, vajadusel parkimiskohtade ümberkujundamise arvelt. Rohekoridorid ja avalik ruum: muuta osa tänavaparkimisest väikesteks rohealadeks või kogukondlikeks platsideks, et parandada elukeskkonda. Targad parkimissüsteemid: rakendada reaajas töötavaid sensoreid ja digitaalset platvorme parkimiskohtade täituvuse jälgimiseks, juhtimiseks ja dünaamiliseks hinnastamiseks vastavalt hõivatusele. Andmepõhine planeerimine: koguda ja analüüsida pidevalt parkimiskohtade kasutuse, vahetuvuse ja nõudluse andmeid, et kohandada poliitikat ja tagada õiglane ligipääs. Park & Ride süsteemid: arendada „pargi ja sõida“ ning „pargi ja kõnni“ süsteeme, et vähendada liikluskoormust kesklinna piirkondades.

2.3 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*-kategoriates

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 konkreetses 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.

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.

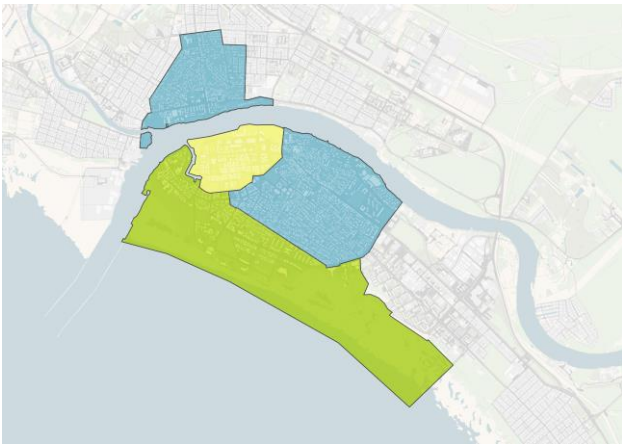
Strateegiline lähenemine

Tuginedes Pärnu olemasolevale kompaktsel 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 parkimispinda, ilma et seda drastiliselt vähendataks. Edukust mõõdetakse järkjärguliste paranduste kaudu säästlikkuse näitajates, säilitades samal ajal kõrge ligipääsetavuse taseme ja sidusrühmade rahulolu.

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.



* Praegu on otstarbekas pakkuda elektriautode omanikele soodustusi rohepöörde soodustamiseks, kuid tulevikus tuleb neid kohelda nagu tavalisi autosid, sest nad võtavad sama palju ruumi ja tekitavad liiklust samamoodi. Samuti ei soodusta elektriautoga sõitmine lühikestel vahemaadel kõndimist ega jalgrattasõitu, täpselt nagu sisepõlemismootoriga auto. Seetõttu tuleb pärast esialgsete rohepöõret toetavate soodustuste rakendamist hakata neid kohtlema nagu kõiki teisi autosid.

2.3 STSENAARIUM 1 - PARKIMISTASUD

TASU	AJAPERIOOD	VANALINN		KESKLINN		RAND		MAI		ÄÄRELINN
		Praegune	Ettepanek	Praegune	Ettepanek	Praegune	Ettepanek	Praegune	Ettepanek	Praegune
Tasuline parkimisala talveperioodil 01.09-30.04	Tunnitasu	2 €	2.5 €	1 €	1,5 €	1 €	1,5 €	tasuta	tasuta	tasuta
	Päevatasu (24h)	10 €	12.5 €	5 €	7.5 €	5 €	7.5 €			
	Tasuline aeg	E-L 08-19; P tasuta	E-P 08-19, ei ole tasuta päeva	E-L 08-19; P tasuta	E-L 08-19; P tasuta	E-L 08-19; P tasuta	E-L 08-19; P tasuta			
	Tasuta aeg	Esimesed 60 min tasuta	Esimesed 15 min tasuta	Esimesed 60 min tasuta	Esimesed 15 min tasuta	Esimesed 60 min tasuta	Esimesed 15 min tasuta			
Tasuline parkimisala suveperiood 01.05-31.08	Pileti kehtivus	-	-	-	-	Ka tsoonis VANALINN ja KESKLINN	Ainult tsoonis RAND	tasuta	tasuta	tasuta
	Tunnitasu	-	-	-	-	5 €	3 €			
	Päevatasu (24h)	-	-	-	-	25 €	15 €			
	Tasuline aeg	-	-	-	-	E-P 08-19	E-P 08-19			
	Tasuta aeg	-	-	-	-	Esimesed 30 min tasuta	Esimesed 15 min tasuta			
Külaste parkimisluba (tavahinnaga parkimisluba)	1 nädal	-	75 € ainult tsoonis VANALINN	-	50 € ainult tsoonis KESKLINN	-	50 € ainult tsoonis RAND	tasuta	tasuta	tasuta
	1 kuu	100 € kõikides tsoonides	100 € ainult tsoonis VANALINN	100 € kõikides tsoonides	80 € ainult tsoonis KESKLINN	100 € kõikides tsoonides	80 € ainult tsoonis RAND			
	3 kuud	250 € kõikides tsoonides	-	250 € kõikides tsoonides	-	250 € kõikides tsoonides	-			
	6 kuud	450 € kõikides tsoonides	-	450 € kõikides tsoonides	-	450 € kõikides tsoonides	-			
	1 aasta	850 € kõikides tsoonides	450 € ainult tsoonis VANALINN	850 € kõikides tsoonides	350 € ainult tsoonis KESKLINN	850 € kõikides tsoonides	350 € ainult tsoonis RAND			
Külaste parkimisluba (tavahinnaga parkimisluba) Suveperiood 01.05-31.08	1 nädal	-	-	-	-	-	70 € ainult tsoonis RAND	tasuta	tasuta	tasuta
	1 kuu	-	-	-	-	100 € kõikides tsoonides	100 € ainult tsoonis RAND			
	3 kuud	-	-	-	-	250 € kõikides tsoonides	250 € ainult tsoonis RAND			
	6 kuud	-	-	-	-	450 € kõikides tsoonides	-			
	1 aasta	-	-	-	-	850 € kõikides tsoonides	-			
Linna elaniku parkimisluba (TSOON)	1 kuu	15 € kõikides tsoonides	25 € ainult tsoonis VANALINN	15 € kõikides tsoonides	20 € ainult tsoonis KESKLINN	15 € kõikides tsoonides	20 € ainult tsoonis RAND	tasuta	tasuta	tasuta
	3 kuud	45 € kõikides tsoonides	-	45 € kõikides tsoonides	-	45 € kõikides tsoonides	-			
	6 kuud	85 € kõikides tsoonides	-	85 € kõikides tsoonides	-	85 € kõikides tsoonides	-			
	1 aasta	150 € kõikides tsoonides	150 € ainult tsoonis VANALINN	150 € kõikides tsoonides	120 € ainult tsoonis KESKLINN	150 € kõikides tsoonides	120 € ainult tsoonis RAND			
Linna elaniku parkimisluba tasulises parkimisalas paikneva eluruumi korral (TÄNAV)	1 kuu	-	15 € ainult tsoonis VANALINN	-	10 € ainult tsoonis KESKLINN	-	10 € ainult tsoonis RAND	tasuta	tasuta	tasuta
	3 kuud	-	-	-	-	-	-			
	6 kuud	-	-	-	-	-	-			
	1 aasta	50 €	100 € ainult tsoonis VANALINN	50 €	80 € ainult tsoonis KESKLINN	50 €	80 € ainult tsoonis RAND			
Paljulapselise lapsevanema parkimisluba	1 kuu	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta
	3 kuud									
	6 kuud									
	1 aasta									
Elektri autode parkimine	1 kuu	tasuta	Sama hind nagu teistelgi autodel, ei ole tasuta	tasuta	tasuta kuni aastani 2030 (vt. selgitus eelmisel lehel)	tasuta	tasuta kuni aastani 2030 (vt. selgitus eelmisel lehel)	tasuta	tasuta	tasuta
	3 kuud									
	6 kuud									
	1 aasta									
Puudega inimese sõiduki parkimiskaart	Kogu aasta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta

2.3 STSENAARIUM 1. PARKIMISNORMATIIV

STSENAARIUM 1		NORMATIIV		VANALINN		KESKLINN JA MAI		RAND		ÄÄRELINN	
Ehitise liik	Ühik	Uus	Renoveerimine	Uus	Renoveerimine	Uus	Renoveerimine	Uus	Renoveerimine	Uus	Renoveerimine
Asutused	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/240 ... 1/180	1/480 ... 1/360	1/120 ... 1/90	1/240 ... 1/180	1/160 ... 1/120	1/320 ... 1/240	1/40 ... 1/30	1/80 ... 1/60		
Kõrgkool, ametikool	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/533 ... 1/400	1/1066 ... 1/800	1/267 ... 1/200	1/534 ... 1/400	1/356 ... 1/267	1/712 ... 1/534	1/70 ... 1/40	1/140 ... 1/80		
Gümnasium, põhikool	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/1067 ... 1/800	1/2134 ... 1/1600	1/533 ... 1/400	1/1066 ... 1/800	1/711 ... 1/533	1/1422 ... 1/1066	1/120 ... 1/69	1/240 ... 1/138		
Lasteaed	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/747 ... 1/560	1/1494 ... 1/1120	1/373 ... 1/280	1/746 ... 1/560	1/497 ... 1/373	1/994 ... 1/746	1/120 ... 1/69	1/240 ... 1/138		
Tööstusettevõte ja ladu	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/667 ... 1/500	1/1334 ... 1/1000	1/333 ... 1/250	1/666 ... 1/500	1/444 ... 1/333	1/888 ... 1/666	1/90 ... 1/51	1/180 ... 1/102		
Supermarket, kauplused	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/267 ... 1/200	1/534 ... 1/400	1/133 ... 1/100	1/266 ... 1/200	1/177 ... 1/133	1/354 ... 1/266	1/30 ... 1/17	1/60 ... 1/34		
Teenindusjaam, tankla	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/53 ... 1/40	1/106 ... 1/80	1/27 ... 1/20	1/54 ... 1/40	1/36 ... 1/27	1/72 ... 1/54	1/20 ... 1/11	1/40 ... 1/22		
Hotell	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/480 ... 1/360	1/960 ... 1/720	1/240 ... 1/180	1/480 ... 1/360	1/320 ... 1/240	1/640 ... 1/480	1/70 ... 1/40	1/140 ... 1/80		
Restoran, kohvik	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/613 ... 1/460	1/1226 ... 1/920	1/307 ... 1/230	1/614 ... 1/460	1/409 ... 1/307	1/818 ... 1/614	1/80 ... 1/46	1/160 ... 1/92		
Koolituskeskus, ühiselamu	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/667 ... 1/500	1/1334 ... 1/1000	1/333 ... 1/250	1/666 ... 1/500	1/444 ... 1/333	1/888 ... 1/666	1/70 ... 1/40	1/140 ... 1/80		
Haigla	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/533 ... 1/400	1/1066 ... 1/800	1/267 ... 1/200	1/534 ... 1/400	1/356 ... 1/267	1/712 ... 1/534	1/90 ... 1/51	1/180 ... 1/102		
Polikliinik, perearstikeskus	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/400 ... 1/300	1/800 ... 1/600	1/200 ... 1/150	1/400 ... 1/300	1/267 ... 1/200	1/534 ... 1/400	1/60 ... 1/34	1/120 ... 1/68		
Hooldusasutus, vanadekodu	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/853 ... 1/640	1/1706 ... 1/1280	1/427 ... 1/320	1/854 ... 1/640	1/569 ... 1/427	1/1138 ... 1/854	1/170 ... 1/97	1/340 ... 1/194		
Teater, kontserdi- ja universaalhall	parkimiskohti istekoha kohta (min...max)	1/21 ... 1/16	1/42 ... 1/32	1/11 ... 1/8	1/22 ... 1/16	1/15 ... 1/11	1/30 ... 1/22	1/5 ... 1/3	1/10 ... 1/6		
Kino, kirik (istekohale)	parkimiskohti istekoha kohta (min...max)	1/53 ... 1/40	1/106 ... 1/80	1/27 ... 1/20	1/54 ... 1/40	1/36 ... 1/27	1/72 ... 1/54	1/10 ... 1/6	1/20 ... 1/12		
Näitus, muuseum, raamatukogu	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/667 ... 1/500	1/1334 ... 1/1000	1/333 ... 1/250	1/666 ... 1/500	1/444 ... 1/333	1/888 ... 1/666	1/90 ... 1/51	1/180 ... 1/102		
Spordisaal	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/187 ... 1/140	1/374 ... 1/280	1/93 ... 1/70	1/186 ... 1/140	1/124 ... 1/93	1/248 ... 1/186	1/25 ... 1/14	1/50 ... 1/28		
Ujula (riidekapi kohta)	parkimiskohti riidekapi kohta (min...max)	1/13 ... 1/10	1/26 ... 1/20	1/7 ... 1/5	1/14 ... 1/10	1/9 ... 1/7	1/18 ... 1/14	1/3 ... 1/2	1/6 ... 1/4		
Tribüün (istekohale)	parkimiskohti istekoha kohta (min...max)	1/40 ... 1/30	1/80 ... 1/60	1/20 ... 1/15	1/40 ... 1/30	1/27 ... 1/20	1/54 ... 1/40	1/8 ... 1/5	1/16 ... 1/10		
Paadisadam (paadile)	parkimiskohti 1 paadi kohta (min...max)	1/8 ... 1/6	1/16 ... 1/12	1/4 ... 1/3	1/8 ... 1/6	1/5 ... 1/4	1/10 ... 1/8	1/2 ... 1/1	1/4 ... 1/2		
Korruselamu	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/160 ... 1/120	1/320 ... 1/240	1/80 ... 1/60	1/160 ... 1/120	1/107 ... 1/80	1/214 ... 1/160	1/50 ... 1/29	1/100 ... 1/58		
Eramu	parkimiskohti eluruumi kohta (min...max)	0.75 ... 1.00	0.75 ... 1.00	1.50 ... 2.00	1.50 ... 2.00	1.13 ... 1.50	0.56 ... 0.70	3.00 ... 3.75	3.00 ... 3.75		
Ridaelamu	parkimiskohti eluruumi kohta (min...max)	0.49 ... 0.65	0.38 ... 0.50	0.98 ... 1.30	0.75 ... 1.00	0.73 ... 0.98	0.37 ... 0.46	2.00 ... 2.50	1.40 ... 1.75		
1-2 toaline korter	parkimiskohti eluruumi kohta (min...max)	0.34 ... 0.45	0.23 ... 0.30	0.68 ... 0.90	0.45 ... 0.60	0.51 ... 0.68	0.25 ... 0.32	1.50 ... 1.88	1.00 ... 1.25		
≥ 3 toaline korter	parkimiskohti eluruumi kohta (min...max)	0.41 ... 0.55	0.30 ... 0.40	0.83 ... 1.10	0.60 ... 0.80	0.62 ... 0.83	0.31 ... 0.39	1.70 ... 2.13	1.10 ... 1.38		

2.4 STSENAARIUM 2 - PROGRESSIIVNE

VISIOON

Rakendada terviklik parkimisreform, mis võtab kasutusele progressiivsed EL-i raamistikud, muudab avalikku ruumi linna atraktiivsuse suurendamiseks ja pikemaajaliste külastuste soodustamiseks ning toetab tervisepõhiseid linnaruumi väärtusi. See stsenaarium kasutab ära ajaliselt piiratud poliitilise võimaluse akent, et viia ellu süsteemne muutus läbi ruumikasutuse ümberjaotuse, käitumuslike stiimulite ja liikumislahenduste, mis toetavad Pärnu kestlikkuse ja majandusarengu eesmäärke, samal ajal kujundades poliitilist üksmeelt tulevikku suunatud, kogu linna hõlmava parkimisstrateegia ümber.

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)

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.

Luuu integreeritud liikumise ümberistumispunktid koos parkimisvõimalustega.

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

Rakendamisviis

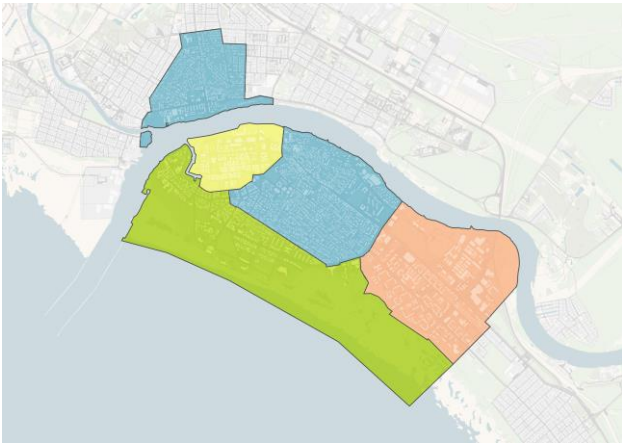
Praegused surveallikad, mis tulenevad ELi kliima- ja mulladirektiividest, pikaajalise turismi vähenemisest ning kasvavast ühiskondlikust suunast tervist edendava linnakeskkonna poole, avavad võimaluse tähenduslikeks poliitikamuudatusteks. Need väljakutsed loovad nii vajaduse kui ka poliitilise võimaluse edendada progressiivsemat ja tasakaalustatumat parkimisnormi. Hetk on poliitiliselt soodne, et rakendada normatiivne muudatus, mis jagab ümber ruumi, toetab positiivsete stiimulite kaudu käitumise muutust ning on kooskõlas Pärnu pikaajaliste eesmärkidega kestlikkuse, rahvatervise ja majandusliku vastupidavuse osas. Seega tuleks neid surveid ja võimalusi aktiivselt kasutada poliitilise konsensuse loomiseks ja uuendusliku, tulevikku vaatava parkimisstrateegia rakendamiseks.

Tasulised parkimistsoonid

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

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.



2.4 STSENAARIUM 2 - PARKIMISTASUD

TASU	AJAPERIOOD	VANALINN		KESKLINN		RAND		MAI		ÄÄRELINN
		Praegune	Ettepanek	Praegune	Ettepanek	Praegune	Ettepanek	Praegune	Ettepanek	Praegune
Tasuline parkimisala talveperioodil 01.09-30.04	Tunnitasu	2 €	3.5 €	1 €	2,5 €	1 €	2,5 €	tasuta	1 €	tasuta
	Päevatasu (24h)	10 €	17.5 €	5 €	12.5 €	5 €	12.5 €		5 €	
	Tasuline aeg	E-L 08-19; P tasuta	E-P 24/7, ei ole tasuta päeva ega perioodi	E-L 08-19; P tasuta	E-P 08-20	E-L 08-19; P tasuta	E-L 08-19; P tasuta		E-R 07-19; L,P tasuta	
	Tasuta aeg	Esimesed 60 min tasuta	Ei ole tasuta parkimist	Esimesed 60 min tasuta	Ei ole tasuta parkimist tasulisel ajal, maksa 2 tunni eest, saad 3 tundi	Esimesed 60 min tasuta	Ei ole tasuta parkimist tasulisel ajal, maksa 2 tunni eest, saad 3 tundi		Esimesed 15 min tasuta	
Tasuline parkimisala suveperiood 01.05-31.08	Pileti kehtivus	-	-	-	-	Ka tsoonis VANALINN ja KESKLINN	Ainult tsoonis RAND	tasuta	-	tasuta
	Tunnitasu	-	-	-	-	5 €	4 €			
	Päevatasu (24h)	-	-	-	-	25 €	20 €			
	Tasuline aeg	-	-	-	-	E-P 08-19	24/7, ei ole tasuta aega			
	Tasuta aeg	-	-	-	-	Esimesed 30 min tasuta	Ei ole tasuta aega			
Külaliste parkimisluba (tavahinnaga parkimisluba)	1 nädal	-	Parkimine ainult residentidele, külalised saavad kasutada ainult tunnipõhist parkimist	-	50 € ainult tsoonis KESKLINN	-	50 € ainult tsoonis RAND	tasuta	30 € ainult tsoonis MAI	tasuta
	1 kuu	100 € kõikides tsoonides		100 € kõikides tsoonides	80 € ainult tsoonis KESKLINN	100 € kõikides tsoonides	80 € ainult tsoonis RAND		60 € ainult tsoonis MAI	
	3 kuud	250 € kõikides tsoonides		250 € kõikides tsoonides	-	250 € kõikides tsoonides	-		-	
	6 kuud	450 € kõikides tsoonides		450 € kõikides tsoonides	-	450 € kõikides tsoonides	-		-	
	1 aasta	850 € kõikides tsoonides		850 € kõikides tsoonides	350 € ainult tsoonis KESKLINN	850 € kõikides tsoonides	450 € ainult tsoonis RAND		200 € ainult tsoonis MAI	
Külaliste parkimisluba (tavahinnaga parkimisluba) Suveperiood 01.05-31.08	1 nädal	-	-	-	-	-	70 € ainult tsoonis RAND	tasuta	-	tasuta
	1 kuu	-	-	-	-	100 € kõikides tsoonides	150 € ainult tsoonis RAND			
	3 kuud	-	-	-	-	250 € kõikides tsoonides	300 € ainult tsoonis RAND			
	6 kuud	-	-	-	-	450 € kõikides tsoonides	-			
	1 aasta	-	-	-	-	850 € kõikides tsoonides	-			
Linna elaniku parkimisluba (TSOON)	1 kuu	15 € kõikides tsoonides	35 € ainult tsoonis VANALINN	15 € kõikides tsoonides	30 € ainult tsoonis KESKLINN	15 € kõikides tsoonides	30 € ainult tsoonis RAND	tasuta	30 € ainult tsoonis MAI	tasuta
	3 kuud	45 € kõikides tsoonides	-	45 € kõikides tsoonides	-	45 € kõikides tsoonides	-		-	
	6 kuud	85 € kõikides tsoonides	-	85 € kõikides tsoonides	-	85 € kõikides tsoonides	-		-	
	1 aasta	150 € kõikides tsoonides	200 € ainult tsoonis VANALINN	150 € kõikides tsoonides	150 € ainult tsoonis KESKLINN	150 € kõikides tsoonides	150 € ainult tsoonis RAND		150 € ainult tsoonis MAI	
Linna elaniku parkimisluba tasulises parkimisalas paikneva eluruumi korral (TÄNAV)	1 kuu	-	20 € ainult tsoonis VANALINN	-	13 € ainult tsoonis KESKLINN	-	13 € ainult tsoonis RAND	tasuta	13 € ainult tsoonis MAI	tasuta
	3 kuud	-	-	-	-	-	-		-	
	6 kuud	-	-	-	-	-	-		-	
	1 aasta	50 €	150 € ainult tsoonis VANALINN	50 €	120 € ainult tsoonis KESKLINN	50 €	120 € ainult tsoonis RAND		120 € ainult tsoonis MAI	
Paljulapselise lapsevanema parkimisluba	1 kuu	tasuta	Leibkonna kohta 1 auto tasuta	tasuta	Leibkonna kohta 1 auto tasuta	tasuta	Leibkonna kohta 1 auto tasuta	tasuta	Leibkonna kohta 1 auto tasuta	tasuta
	3 kuud									
	6 kuud									
	1 aasta									
Elektri autode parkimine	1 kuu	tasuta	Sama hind nagu teistelgi autodel, ei ole tasuta	tasuta	tasuta kuni aastani 2028	tasuta	tasuta kuni aastani 2028	tasuta	tasuta kuni aastani 2028	tasuta
	3 kuud									
	6 kuud									
	1 aasta									
Puudega inimese sõiduki parkimiskaart	Kogu aasta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta

UUED PARKIMISTSOONID

STSENAARIUMID

OTSUSTE TEGEMINE

VIITED

2.4 STSENAARIUM 2. PARKIMISNORMATIIV

STSENAARIUM 2		Normatiiv		Vanalinn		Kesklinn ja Mai		Rand		Äärelinn	
Ehitise liik	Ühik	Uus	Renoveerimine	Uus	Renoveerimine	Uus	Renoveerimine	Uus	Renoveerimine	Uus	Renoveerimine
Asutused	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/320 ... 1/240	1/640 ... 1/480	1/160 ... 1/120	1/320 ... 1/240	1/213 ... 1/160	1/427 ... 1/320	1/53 ... 1/40	1/107 ... 1/80		
Kõrgkool, ametikool	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/711 ... 1/533	1/1421 ... 1/1067	1/356 ... 1/267	1/712 ... 1/533	1/475 ... 1/356	1/949 ... 1/712	1/93 ... 1/53	1/187 ... 1/107		
Gümnasium, põhikool	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/1423 ... 1/1067	1/2845 ... 1/2133	1/711 ... 1/533	1/1421 ... 1/1067	1/948 ... 1/711	1/1896 ... 1/1421	1/160 ... 1/92	1/320 ... 1/184		
Lasteaed	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/996 ... 1/747	1/1992 ... 1/1493	1/497 ... 1/373	1/995 ... 1/747	1/663 ... 1/497	1/1325 ... 1/995	1/160 ... 1/92	1/320 ... 1/184		
Tööstusettevõtte ja ladu	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/889 ... 1/667	1/1779 ... 1/1333	1/444 ... 1/333	1/888 ... 1/667	1/592 ... 1/444	1/1184 ... 1/888	1/120 ... 1/68	1/240 ... 1/136		
Supermarket, kauplused	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/356 ... 1/267	1/712 ... 1/533	1/177 ... 1/133	1/355 ... 1/267	1/236 ... 1/177	1/472 ... 1/355	1/40 ... 1/23	1/80 ... 1/45		
Teenindusjaam, tankla	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/71 ... 1/53	1/141 ... 1/107	1/36 ... 1/27	1/72 ... 1/53	1/48 ... 1/36	1/96 ... 1/72	1/27 ... 1/15	1/53 ... 1/29		
Hotell	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/640 ... 1/480	1/1280 ... 1/960	1/320 ... 1/240	1/640 ... 1/480	1/427 ... 1/320	1/853 ... 1/640	1/93 ... 1/53	1/187 ... 1/107		
Restoran, kohvik	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/817 ... 1/613	1/1635 ... 1/1227	1/409 ... 1/307	1/819 ... 1/613	1/545 ... 1/409	1/1091 ... 1/819	1/107 ... 1/61	1/213 ... 1/123		
Koolituskeskus, ühiselamu	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/889 ... 1/667	1/1779 ... 1/1333	1/444 ... 1/333	1/888 ... 1/667	1/592 ... 1/444	1/1184 ... 1/888	1/93 ... 1/53	1/187 ... 1/107		
Haigla	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/711 ... 1/533	1/1421 ... 1/1067	1/356 ... 1/267	1/712 ... 1/533	1/475 ... 1/356	1/949 ... 1/712	1/120 ... 1/68	1/240 ... 1/136		
Polikliinik, perearstikeskus	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/533 ... 1/400	1/1067 ... 1/800	1/267 ... 1/200	1/533 ... 1/400	1/356 ... 1/267	1/712 ... 1/533	1/80 ... 1/45	1/160 ... 1/91		
Hooldusasutus, vanadekodu	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/1137 ... 1/853	1/2275 ... 1/1707	1/569 ... 1/427	1/1139 ... 1/853	1/759 ... 1/569	1/1517 ... 1/1139	1/227 ... 1/129	1/453 ... 1/259		
Teater, kontserdi- ja universaalhall	parkimiskohti istekoha kohta (min...max)	1/28 ... 1/21	1/56 ... 1/43	1/15 ... 1/11	1/29 ... 1/21	1/20 ... 1/15	1/40 ... 1/29	1/7 ... 1/4	1/13 ... 1/8		
Kino, kirik (istekohale)	parkimiskohti istekoha kohta (min...max)	1/71 ... 1/53	1/141 ... 1/107	1/36 ... 1/27	1/72 ... 1/53	1/48 ... 1/36	1/96 ... 1/72	1/13 ... 1/8	1/27 ... 1/16		
Näitus, muuseum, raamatukogu	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/889 ... 1/667	1/1779 ... 1/1333	1/444 ... 1/333	1/888 ... 1/667	1/592 ... 1/444	1/1184 ... 1/888	1/120 ... 1/68	1/240 ... 1/136		
Spordisaal	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/249 ... 1/187	1/499 ... 1/373	1/124 ... 1/93	1/248 ... 1/187	1/165 ... 1/124	1/331 ... 1/248	1/33 ... 1/19	1/67 ... 1/37		
Ujula (riidekapi kohta)	parkimiskohti riidekapi kohta (min...max)	1/17 ... 1/13	1/35 ... 1/27	1/9 ... 1/7	1/19 ... 1/13	1/12 ... 1/9	1/24 ... 1/19	1/4 ... 1/3	1/8 ... 1/5		
Tribüün (istekohale)	parkimiskohti istekoha kohta (min...max)	1/53 ... 1/40	1/107 ... 1/80	1/27 ... 1/20	1/53 ... 1/40	1/36 ... 1/27	1/72 ... 1/53	1/11 ... 1/7	1/21 ... 1/13		
Paadisadam (paadile)	parkimiskohti 1 paadi kohta (min...max)	1/11 ... 1/8	1/21 ... 1/16	1/5 ... 1/4	1/11 ... 1/8	1/7 ... 1/5	1/13 ... 1/11	1/3 ... 1/1	1/5 ... 1/3		
Korruselamu	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/213 ... 1/160	1/427 ... 1/320	1/107 ... 1/80	1/213 ... 1/160	1/143 ... 1/107	1/285 ... 1/213	1/67 ... 1/39	1/133 ... 1/77		
Eramu	parkimiskohti eluruumi kohta (min...max)	0.56 ... 0.75	0.56 ... 0.75	1.13 ... 1.50	1.13 ... 1.50	0.84 ... 1.13	0.42 ... 0.53	2.25 ... 2.81	2.25 ... 2.81		
Ridaelamu	parkimiskohti eluruumi kohta (min...max)	0.37 ... 0.49	0.28 ... 0.38	0.73 ... 0.98	0.56 ... 0.75	0.55 ... 0.73	0.27 ... 0.34	1.50 ... 1.88	1.05 ... 1.31		
1-2 toaline korter	parkimiskohti eluruumi kohta (min...max)	0.25 ... 0.34	0.17 ... 0.23	0.51 ... 0.68	0.34 ... 0.45	0.38 ... 0.51	0.19 ... 0.24	1.13 ... 1.41	0.75 ... 0.94		
≥ 3 toaline korter	parkimiskohti eluruumi kohta (min...max)	0.31 ... 0.41	0.23 ... 0.30	0.62 ... 0.83	0.45 ... 0.60	0.46 ... 0.62	0.23 ... 0.29	1.28 ... 1.59	0.83 ... 1.03		

2.5 STSENAARIUM 3 - INNOVATIIVNE

VISIOON

Rakendatakse murranguline tsoneerimisreform, mis asendab traditsioonilised parkimishinnid ühtse rohealade normiga, nõudes vähemalt 60% vett läbilaskvat roheala igal kinnistul. See reform kujundab linnaruumi ümber, asetades esikohale keskkonnahoidlikkuse ja rahvatervise. Ühtne projekteerimishinn loob selge regulatiivse raamistiku ja võimaldab loovaid lahendusi, mis tasakaalustavad hoonestuse tihedust, liikuvust ja ökoloogilist kvaliteeti, teenides nii avalikke kui ka erasektori huve.

Põhitegevused *FANS*-kategooriates (erinevus stsenaariumist 2 on vaid normide osas, muu on sama)

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 täitvusaandmetest.

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)

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.

Luua integreeritud liikumise ümberistumispunktid koos parkimisvõimalustega.

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

Rakendamisviis

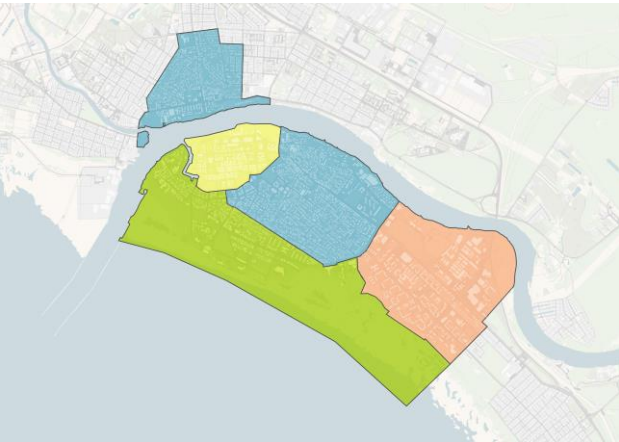
Praegu kehtivad linnaruumi arenduse normid seavad esikohale ehitatud taristu loodustaristu asemel, luues killustatud regulatiivse raamistiku, mis ei suuda piisavalt lahendada kliimakindluse ja linnakeskkonnaga seotud rahvatervise probleeme. Olemasolevate tsoneerimiskodeksite keerukus – koos arvukate kattuvate nõuete ja eranditega – tekitab takistusi kestlikule arengule ning võimaldab keskkonda kahjustavaid praktikaid läbi regulatiivsete lünkade. 60% rohealade nõue lahendab neid süsteemseid probleeme, luues selge hierarhia, kus keskkonnatulemuslikkus on kõigi arendusotsuste alus. Selle poliitika tugevus seisneb selles, et ühe lihtsa mõõdikuga on võimalik saavutada mitmeid eesmärke.

Strateegiline lähenemine

Tõhusad regulatsioonid põhinevad lihtsusel, võimaldades laialdast mõistmist ja kiireid, nähtavaid tulemusi. 60% rohealade nõue tõestab seda, edendades ligipääsetavust ja kaasatust nii elanike, planeerijate kui ka arendajate seas, kuna reeglit on lihtne mõista ka ilma eriteadmisteta. See toetab kaasavat osalust ja kasvatab avalikku toetust tänu rohealade vahetule keskkonna- ja esteetilisele mõjule. Lähenemine lihtsustab rakendamist, pakkudes selgeid juhiseid, mis lühendavad projektide realiseerimisaega ja vähendavad halduskoormust, minimeerides pikki läbirääkimisi ja ressursside raiskamist. Ühtse normatiivse nõude kehtestamine vabastab loovuse, võimaldades arhitektidel ja projekteerijatel luua erinevaid tüpoloogiaid ja kestlikke linnaruumi lahendusi, parandades seeläbi üldist elukeskkonna kvaliteeti.

Tasulised parkimistsoonid

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



2.5 STSENAARIUM 3 – ÜKS LOODUS, ÜKS REEGEL

Linnalised parkimisregulatsioonid kujutavad endast olulist rakendamise ja kommunikatsiooni väljakutset, mis võib oluliselt vähendada nende mõju ja lükata vajalikke tegevusi edasi aastateks.

Tüüpilised parkimisnormid, mis on loodud parkimiskohtade pakkumise ja linnalise tiheduse juhtimiseks, sisaldavad keerukaid arvutusi, erandeid ja krundipõhiseid kohandusi, mida on keeruline tõhusalt selgitada nii poliitikakujundajatele, kes peavad neid koostama ja rakendama, kui ka elanikele, kes peavad mõistma nende mõju.

See kommunikatsioonilünk tekitab olulisi tõkkeid, aeglustab planeerimisprotsessi, põhjustab bürokratlikke viivitusi, ebajärjekindlat rakendamist ja vähendab avalikku arusaamist, pidurdades seeläbi tõhusat linnaarengut ja elanike toetust.

Traditsioonilise lähenemise väljakutsed

Olemasolevad projekteerimisstandardid ja parkimisnõuded ei vasta praktikas sageli tegelikule nõudlusele. Ehkki juhised on esialgu selged, muutuvad üksikprojektid sageli „erijuhtumiteks“, kus tavapäraseid nõudeid muudetakse läbi läbirääkimiste. See on muutunud reegliks, mitte erandiks.

Näiteks:

- Üliõpilaste või eakate tiheasustusega korterelamutes on parkimiskohad sageli ülehinnatud, mis toob kaasa alakasutatud maa-ala ja ebatõhusa maakasutuse.
- Samas peredele suunatud suuremate korterite arendustes võib parkimisvajadust alahinnata, mis tekitab koormust kohalikule taristule ja naabruskonna parkimisvõimekusele.

Sellised pidevad läbirääkimised põhjustavad olulist halduskoormust linna planeerijatele detailplaneeringu etapis, raskendavad kooskõlastusprotsessi, suurendavad arenduskulusid ning vähendavad kogu süsteemi tõhusust.

Tulemuseks on üha keerukam ja ajamahukam planeerimisprotsess, mis ei rahulda lõpuks ei arendajate ega kogukonna ootusi.

Põhiettepanek on asendada kogu parkimis-normatiiv üheainsa projekteerimisstandardiga, mille kohaselt vähemalt 60% krundi pindalast peab olema pühendatud rohealadele ja vett läbilaskvatele pindadele. Kõik muud projekteerimiselemendid – sealhulgas parkimine ja krundi paigutus – tulenevad sellest alusnõudest.

Rohepinna nõue kaotab vajaduse konkreetsete parkismiinimumide ja fikseeritud hoonestustiheduse (põrandapinna suhe) määratlemise järele, kuna need elemendid reguleerivad end ise antud ruumilise piirangu sees. Lisaks annab see omavalitsustele tugevama positsiooni arendusläbirääkimistes, määrates miinimumrohepinna, mis kehtestab selged piirid avaliku hüve kaitseks, mille raames peavad eraõiguslikud huvid tegutsema.

Selle lähenemise suurim tugevus peitub selle erakordses selguses ja lihtsas kommunikatsioonis. Erinevalt kehtivatest regulatsioonidest, mille mõistmiseks on vaja erialateadmisi, on see nõue kõigile sidusrühmadele koheselt arusaadav. Poliitikakujundajad saavad tsooninõudeid väljendada lihtsate sõnadega, kodanikud mõistavad hõlpsasti nii eesmärgi kui ka mõjusid ning planeerijatel ja arendajatel on konkreetne ja mõõdetav siht, mis juhib projekteerimisotsuseid ja toetab loovust kehtestatud piirangute raames.

See mudel põhineb põhimõttel, et kõrge rohepinna osakaal piirab automaatselt vett mitteläbilaskvate pindade kasutust, mõjutades kaudselt parkimiskohtade arvu ilma jäikade kvootide või keerukate arvutusteta. Selline lähenemine loob isereguleeruva süsteemi, kus ruumilised otsused tasakaalustavad loomulikult hoonestustiheduse, liikumisvajaduse ja

keskkonnatulemuslikkuse ilma täiendavate regulatiivsete kihtideta.

Praktilise näitena võib tuua uue elamu kesklinnas, millele kehtib 60% rohepinna nõue: ülejäänud 40% krundist peab mahutama kõik ülejäänud funktsioonid, sealhulgas hoone jalajälje, sissesõiduteed ja parkimiskohad. See piirang sunnib arendajat tegema teadlikke valikuid: suurem hoonepind tähendab automaatselt väiksemat võimalikku parkimisala ning rohkem parkimiskohti tähendab väiksemat hoonet. Selline dünaamika tagab, et arendusotsused tasakaalustavad loomulikult vastandlikke vajadusi ilma vajaduseta iga projekti puhul eraldi läbi rääkida.

2.5 STSENAARIUM 3 – 60% ROHEPIND

POLIITIKA VÄLJAKUTSE	PRAEGUNE LÄHENEMINE	60% ROHEPINNA LAHENDUS	MÕÕDETAV MÕJU
Parkimis-kohtade ülepakkumine	Keerulised minimaalsed parkimiskohtade suhtarvud (nt 1,5 kohta/elamispind, 2,0 kohta/elamispind jne), mis nõuavad projektipõhiseid läbirääkimisi võivad viia parkimiskohtade ülepakkumiseni.	Loomulik piirang: ülejäänud 40% mahutab hoone ja parkimise	Iseeneslik reguleerimine: kaotab 85% parkimishinnast eranditest
Keskkonna-nõuete täitmine	Eraldi rohealad, sademevee lahendused, elurikkuse nõuded	Ühtne standard: rohealad lahendavad sademevee, toetavad elurikkust	Kolmekordne kasu: lahendab 3 keskkonnateemat ühe reeglina
Linna soojussaare efekt	Vabatahtlikud roheliste katuste ja puude programmid	Kohustuslik 60% rohepind alandab pindade temperatuuri	Kvantifitseeritav jahtumine: 3-5°C arendusaladel
Sademevee juhtimine	Keerulised sademevee arvutused, veekogumisbasseinide nõuded ja vett läbilaskvate katete standardid.	60% vett läbilaskvad pinnad juhivad vett ilma lisataristuta	Kulude kokkuhoid: vähendab linna sademeveetaristut
Hoonestuse tiheduse kontroll	Kasutatakse hoonestustiheduse piiranguid, kõrgusepiiranguid, ehitusjoonest tagasiaste nõuded.	Roheala nõue loomulikult piirab tihedust – suurem maja, vähem parkimist.	Lihtsam regulatsioon: väldib mitut piirangut
Rahvatervis ja puhkealad	Eraldi avatud haljasalade nõuded, pargimaamaksud ja rekreatsioonirajatiste kohustused.	Hajutatud rohealad igas kvartalis tagavad ligipääsu	Tervise võrdõiguslikkus: iga arendus toetab naabruskonna heaolu
Avalikkuse arusaamine	Kodanikud vajavad juriidilist pädevust, et mõista tsoneerimise mõju.	“60% peab olema roheline” on kõigile arusaadav	Demokraatlik kaasamine: lihtne, arusaadav
Arenduskindlus	Pikad läbirääkimised, ettearvamatud tulemused ja kaebemenetlused.	Selge ja mõõdetav standard ilma tõlgendamiseta	Investeeringuskindlus: etteaimatav ja läbipaistev kinnitamisprotsess.
Kliimakindlus	Eraldi kliimakohanemise strateegiad ja süsiniku sidumise programmid.	Rohealad tagavad süsiniku sidumise, kliimakohanemise ja õhukvaliteedi paranemise.	Mitmekordne kasu: aitab täita kliimaeesmärgi lisaprogrammideta

See stsenaarium on loodud eesmärgiga saavutada suurim positiivne mõju liikumisviiside ja keskkonnatulemuste osas, luues tingimused, mis vähendavad sõltuvust autost kogu linnas ning soodustavad looduskeskkonna taastamist. Tegemist on tervikliku, rakendatava ja progressiivse lahendusega, mis on kooskõlas Pärnu strateegilise suunaga inimesekeskse linnaruumilise kujundamise ja regulatiivse lihtsuse poole.

See ühtne mudel lahendab elegantselt mitu eesmärki korraga: toetab linnalikkude elurikkust, reguleerib hoonestuse mahtu ja juhib parkimiskohtade pakkumist ühe regulatiivse tööriista abil. Sellel lähenemisel on tugev potentsiaal kujuneda eeskujuks progressiivsele linnaplaneerimisele, mida ka teised omavalitsused saaksid kohandada vastavalt oma kontekstile.

60% rohepinna nõue eeldab planeerimisseaduse, detailplaneeringu protseduuride ja parkimishinnade täielikku ühtlustamist üheks kooskõlastatud regulatiivseks raamistikuks. Selline ühtne lähenemine võimaldab saavutada oluliselt paremaid tulemusi ning on võimalik ka juriidilisel tasandil koostada lihtsalt ja selgelt. Sellise integratsiooni saavutamine nõuab olulist poliitilist kokkulepet, laiaulatuslikku tehnilist koostööd eri linnaosakondade vahel ning märkimisväärset ajakulu reformi korralikuks elluviimiseks. Tegemist on ambitsioonika institutsionaalse reformiga, mis toob linnale olulist kasu linnaruumilises arengus.

Pingutused keskenduvad sisuliste muudatuste elluviimisele olemasolevate regulatiivsete raamistike sees, edendades samal ajal linna kestlikkuse ja atraktiivsuse eesmärke. Ühtne

rohepinna mudel pakub Pärnule kõige veenvamat pikaajalist visiooni linnaarengu suunamiseks. Kui toimub ulatuslik planeerimisreform või poliitiline otsus selle transformatiivse lähenemise rakendamiseks sobiva institutsionaalse võimekuse ja ajastusega, saab sellele visioonile pakkuda strateegilist, tehnilist ja regulatiivset tuge.

2.5 STSENAARIUM 3 MALMÖ NÄIDE

Malmö näide – õppetunnid Pärnule

Aastal 2001 kehtestas Malmö Bo01 linnaosas nn rohealade osakaalu nõude (Green Space Factor) väärtusega 0,6, nõudes, et 60% arendusalast oleks kaetud kvaliteetse rohealaga. See süsteem asendas traditsioonilised parkimisele keskenduvad regulatsioonid ühe mõõdetava keskkonnastandardiga, mis loomulikult tasakaalustas parkimise, hoonestustiheduse ja rohealade pakkumise.

Tegemist oli Malmö linna laiemast linnauuendusstrateegiast lähtuva algatusega, mille eesmärk oli muuta endine tööstusala kestlikuks eeskujulikuks linnaosaks. Sarnaselt Pärnu olukorrale oli Malmö väljakutseks keeruline planeeringusüsteem, mis lõi halduskoormust, kuid ei andnud järjepidevaid keskkonnatulemusi.

Keskkonnamõjud

Bo01 linnaosa 60% rohealade nõue tõi kaasa mõõdetavad positiivsed keskkonnamõjud, sealhulgas tõhus sademevee juhtimine, linnalise soojussaare efekti vähendamine ja elurikkuse suurenemine. Arendused saavutasid olulise rohealade katvuse ilma vajaduseta eraldi keskkonnanõudeid seada.

Halduskoormuse vähenemine

Malmö kogemus kinnitas, et üks ühtne rohealade standard vähendas oluliselt planeeringu-menetluse keerukust. Arendajad ei pidanud enam eraldi läbi rääkima mitmeid paralleelseid nõudeid, vaid töötasid ühe selge reegli raames, mis võimaldas loovaid lahendusi tagades samas keskkonnatulemused.

Arenduse kvaliteet

Nõue sundis arendajaid optimeerima projekteerimist, luues uuenduslikke

arhitektuurseid ja krundiplaneeringu lahendusi, mis tasakaalustasid tihedust, funktsionaalsust ja keskkonnakvaliteeti. Parkimine kujunes loomulikult optimaalseks, rohealadest said iga arenduse lahutamatu osa.

Avalikkuse mõistmine ja toetus

Lihtne sõnum „60% peab olema roheline“ võimaldas elanikel poliitikat hõlpsasti mõista ja toetada. Kodanikud mõistsid, mida nõue tähendab ja miks see oluline on, mis eristus teravalt keerulistest tehnilistest regulatsioonidest, mis sageli välistavad avalikkuse osalemise.

Lahenduse laienemine ja mastaapsus

Pärast Bo01 edukust laiendas Malmö rohealade osakaalu nõude nõudeid teistele linnaosadele ning lõpuks kehtestas selle linnaplaneerimise üldnõudena. See näitab lähenemise praktilist rakendatavust ka linnaüleselt.

ÕPPETUNNID PÄRNULE

Institutsionaalne edukus

Ühtne lähenemine vähendas Malmö näitel halduskoormust, lihtsustades osakondadevahelist koostööd.

Arendajate kohanemine

Arendajad kohanesid kiiresti rohealade nõudega, pidades seda sageli selgemaks ja prognoositavamaks kui varasemaid paindumatuid süsteeme. Paljud arendajad tõid välja, et selge nõue võimaldas tõhusamat planeerimist võrreldes varasemate aeganõudvate läbirääkimistega.

Majanduslik tasuvus

Bo01 piirkonna projektid tõestasid, et 60% rohealade nõue on majanduslikult elujõuline. Kuigi arendajatel oli alguses teatud kõhkusi, võimaldas selge ja paindlik reegel kasumlikku arendustegevust koos oluliselt paremate keskkonnatulemustega.

Pikaajaline toimivus

Üle kahe aastakümne hiljem ületavad Malmö rohealade nõudega piirkonnad jätkuvalt traditsioonilisi piirkondi keskkonnanäitajate, elanike rahulolu ja kinnisvara väärtuse osas. See lähenemine on tõestanud oma kestlikkust ja tõhusust ajas.

Regulatiivne lihtsus

Malmö kogemus lükkab ümber hirmud, et ühe standardi rakendamine suurendab institutsionaalset keerukust. Vastupidi – mitme paralleelse regulatsiooni asemel ühtse nõude kehtestamine vähendas halduskoormust. Planeerijad vajasid vähem spetsiifilist väljaõpet, menetlused muutusid kiiremaks ja järelevalve lihtsamaks.

Arendajate vastupanu kadumine

Kui arendajad alguses kahtlesid, muutus suhtumine positiivseks niipea, kui süsteemi prognoositavus ja paindlikkus ilmneseid. Selge raamistik võimaldas loovat arhitektuurset lahendamist kindlate piiride sees, mitte ei takistanud kujundusvõimalusi.

Keskkonnatõhusus

Kriitikute kahtlused, et üks standard ei suuda lahendada erinevaid keskkonnaeesmärke, ei osutunud tõeks. Malmö 60% rohenõue parandas sademeveehaldust, elurikkust, õhukvaliteeti ja elukeskkonna atraktiivsust samaaegselt.

SOOVITUSED PÄRNULE

- Pärnu võiks alustada 60% rohealade nõude rakendamist esmalt ühes linnaosas, näiteks Mai+Rail Baltica piirkonnas, testides tulemusi enne linnaülest rakendamist.
- Luua arendajate, ametnike ja linnaosade esindajate vaheline koostööfoorum (sarnaselt Malmö „Creative Dialogue“ protsessile).
- Planeerida korduvhindamise ja täiustamise mehhanismid (nt tulevikus rohepoe punktisüsteemi lisamine) säilitades samas algse lihtsuse.

Küsimus ei ole enam selles, kas 60% rohealade nõue toimib – Malmö näide kinnitab, et see toimib. Küsimus on, kas Pärnu kasutab võimalust ühineda edumeelsete linnade hulka.

2.5 STSENAARIUM 3 – PARKIMISTASUD (sama hinnastamine nagu stsenaariumi 2 puhul)

TASU	AJAPERIOOD	VANALINN		KESKLINN		RAND		MAI		ÄÄRELINN
		Praegune	Ettepanek	Praegune	Ettepanek	Praegune	Ettepanek	Praegune	Ettepanek	Praegune
Tasuline parkimisala talveperioodil 01.09–30.04	Tunnitasu	2 €	3.5 €	1 €	2,5 €	1 €	2,5 €	tasuta	1 €	tasuta
	Päevatasu (24h)	10 €	17.5 €	5 €	12.5 €	5 €	12.5 €		5 €	
	Tasuline aeg	E-L 08–19; P tasuta	E-P 24/7, ei ole tasuta päeva ega perioodi	E-L 08–19; P tasuta	E-P 08–20	E-L 08–19; P tasuta	E-L 08–19; P tasuta		E-R 07–19; L,P tasuta	
	Tasuta aeg	Esimesed 60 min tasuta	Ei ole tasuta parkimist	Esimesed 60 min tasuta	Ei ole tasuta parkimist tasulisel ajal, maksa 2 tunni eest, saad 3 tundi	Esimesed 60 min tasuta	Ei ole tasuta parkimist tasulisel ajal, maksa 2 tunni eest, saad 3 tundi		Esimesed 15 min tasuta	
Tasuline parkimisala suveperiood 01.05–31.08	Pileti kehtivus	-	-	-	-	Ka tsoonis VANALINN ja KESKLINN	Ainult tsoonis RAND	tasuta	-	tasuta
	Tunnitasu	-	-	-	-	5 €	4 €			
	Päevatasu (24h)	-	-	-	-	25 €	20 €			
	Tasuline aeg	-	-	-	-	E-P 08–19	24/7, ei ole tasuta aega			
	Tasuta aeg	-	-	-	-	Esimesed 30 min tasuta	Ei ole tasuta aega			
Külaliste parkimisluba (tavahinnaga parkimisluba)	1 nädal	-	Parkimine ainult residentidele, külalised saavad kasutada ainult tunnipõhist parkimist	-	50 € ainult tsoonis KESKLINN	-	50 € ainult tsoonis RAND	tasuta	30 € ainult tsoonis MAI	tasuta
	1 kuu	100 € kõikides tsoonides		100 € kõikides tsoonides	80 € ainult tsoonis KESKLINN	100 € kõikides tsoonides	80 € ainult tsoonis RAND		60 € ainult tsoonis MAI	
	3 kuud	250 € kõikides tsoonides		250 € kõikides tsoonides	-	250 € kõikides tsoonides	-		-	
	6 kuud	450 € kõikides tsoonides		450 € kõikides tsoonides	-	450 € kõikides tsoonides	-		-	
	1 aasta	850 € kõikides tsoonides		850 € kõikides tsoonides	350 € ainult tsoonis KESKLINN	850 € kõikides tsoonides	450 € ainult tsoonis RAND		200 € ainult tsoonis MAI	
Külaliste parkimisluba (tavahinnaga parkimisluba) Suveperiood 01.05–31.08	1 nädal	-	-	-	-	-	70 € ainult tsoonis RAND	tasuta	-	tasuta
	1 kuu	-	-	-	-	100 € kõikides tsoonides	150 € ainult tsoonis RAND			
	3 kuud	-	-	-	-	250 € kõikides tsoonides	300 € ainult tsoonis RAND			
	6 kuud	-	-	-	-	450 € kõikides tsoonides	-			
	1 aasta	-	-	-	-	850 € kõikides tsoonides	-			
Linna elaniku parkimisluba (TSOON)	1 kuu	15 € kõikides tsoonides	35 € ainult tsoonis VANALINN	15 € kõikides tsoonides	30 € ainult tsoonis KESKLINN	15 € kõikides tsoonides	30 € ainult tsoonis RAND	tasuta	30 € ainult tsoonis MAI	tasuta
	3 kuud	45 € kõikides tsoonides	-	45 € kõikides tsoonides	-	45 € kõikides tsoonides	-		-	
	6 kuud	85 € kõikides tsoonides	-	85 € kõikides tsoonides	-	85 € kõikides tsoonides	-		-	
	1 aasta	150 € kõikides tsoonides	200 € ainult tsoonis VANALINN	150 € kõikides tsoonides	150 € ainult tsoonis KESKLINN	150 € kõikides tsoonides	150 € ainult tsoonis RAND		150 € ainult tsoonis MAI	
Linna elaniku parkimisluba tasulises parkimisalas paikneva eluruumi korral (TÄNAV)	1 kuu	-	20 € ainult tsoonis VANALINN	-	13 € ainult tsoonis KESKLINN	-	13 € ainult tsoonis RAND	tasuta	13 € ainult tsoonis MAI	tasuta
	3 kuud	-	-	-	-	-	-		-	
	6 kuud	-	-	-	-	-	-		-	
	1 aasta	50 €	150 € ainult tsoonis VANALINN	50 €	120 € ainult tsoonis KESKLINN	50 €	120 € ainult tsoonis RAND		120 € ainult tsoonis MAI	
Paljulapselise lapsevanema parkimisluba	1 kuu	tasuta	Leibkonna kohta 1 auto tasuta	tasuta	Leibkonna kohta 1 auto tasuta	tasuta	Leibkonna kohta 1 auto tasuta	tasuta	Leibkonna kohta 1 auto tasuta	tasuta
	3 kuud									
	6 kuud									
	1 aasta									
Elektri autode parkimine	1 kuu	tasuta	Sama hind nagu teistelgi autodel, ei ole tasuta	tasuta	tasuta kuni aastani 2028	tasuta	tasuta kuni aastani 2028	tasuta	tasuta kuni aastani 2028	tasuta
	3 kuud									
	6 kuud									
	1 aasta									
Puudega inimese sõiduki parkimiskaart	Kogu aasta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta	tasuta

2.5 STSENAARIUM 3. PARKIMISNORMATIIV (normatiiv sama, mis stsenaariumi 2 puhul)

STSENAARIUM 2		Vana linn		Kesklinn ja Mai		Rand		Äärelinn	
Ehitise liik	Ühik	Uus	Renoveerimine	Uus	Renoveerimine	Uus	Renoveerimine	Uus	Renoveerimine
Asutused	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/320 ... 1/240	1/640 ... 1/480	1/160 ... 1/120	1/320 ... 1/240	1/213 ... 1/160	1/427 ... 1/320	1/53 ... 1/40	1/107 ... 1/80
Kõrgkool, ametikool	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/711 ... 1/533	1/1421 ... 1/1067	1/356 ... 1/267	1/712 ... 1/533	1/475 ... 1/356	1/949 ... 1/712	1/93 ... 1/53	1/187 ... 1/107
Gümnasium, põhikool	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/1423 ... 1/1067	1/2845 ... 1/2133	1/711 ... 1/533	1/1421 ... 1/1067	1/948 ... 1/711	1/1896 ... 1/1421	1/160 ... 1/92	1/320 ... 1/184
Lasteaed	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/996 ... 1/747	1/1992 ... 1/1493	1/497 ... 1/373	1/995 ... 1/747	1/663 ... 1/497	1/1325 ... 1/995	1/160 ... 1/92	1/320 ... 1/184
Tööstusettevõtte ja ladu	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/889 ... 1/667	1/1779 ... 1/1333	1/444 ... 1/333	1/888 ... 1/667	1/592 ... 1/444	1/1184 ... 1/888	1/120 ... 1/68	1/240 ... 1/136
Supermarket, kauplused	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/356 ... 1/267	1/712 ... 1/533	1/177 ... 1/133	1/355 ... 1/267	1/236 ... 1/177	1/472 ... 1/355	1/40 ... 1/23	1/80 ... 1/45
Teenindusjaam, tankla	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/71 ... 1/53	1/141 ... 1/107	1/36 ... 1/27	1/72 ... 1/53	1/48 ... 1/36	1/96 ... 1/72	1/27 ... 1/15	1/53 ... 1/29
Hotell	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/640 ... 1/480	1/1280 ... 1/960	1/320 ... 1/240	1/640 ... 1/480	1/427 ... 1/320	1/853 ... 1/640	1/93 ... 1/53	1/187 ... 1/107
Restoran, kohvik	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/817 ... 1/613	1/1635 ... 1/1227	1/409 ... 1/307	1/819 ... 1/613	1/545 ... 1/409	1/1091 ... 1/819	1/107 ... 1/61	1/213 ... 1/123
Koolituskeskus, ühiselamu	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/889 ... 1/667	1/1779 ... 1/1333	1/444 ... 1/333	1/888 ... 1/667	1/592 ... 1/444	1/1184 ... 1/888	1/93 ... 1/53	1/187 ... 1/107
Haigla	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/711 ... 1/533	1/1421 ... 1/1067	1/356 ... 1/267	1/712 ... 1/533	1/475 ... 1/356	1/949 ... 1/712	1/120 ... 1/68	1/240 ... 1/136
Polikliinik, perearstikeskus	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/533 ... 1/400	1/1067 ... 1/800	1/267 ... 1/200	1/533 ... 1/400	1/356 ... 1/267	1/712 ... 1/533	1/80 ... 1/45	1/160 ... 1/91
Hooldusasutus, vanadekodu	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/1137 ... 1/853	1/2275 ... 1/1707	1/569 ... 1/427	1/1139 ... 1/853	1/759 ... 1/569	1/1517 ... 1/1139	1/227 ... 1/129	1/453 ... 1/259
Teater, kontserdi- ja universaalhall	parkimiskohti istekoha kohta (min...max)	1/28 ... 1/21	1/56 ... 1/43	1/15 ... 1/11	1/29 ... 1/21	1/20 ... 1/15	1/40 ... 1/29	1/7 ... 1/4	1/13 ... 1/8
Kino, kirik (istekohale)	parkimiskohti istekoha kohta (min...max)	1/71 ... 1/53	1/141 ... 1/107	1/36 ... 1/27	1/72 ... 1/53	1/48 ... 1/36	1/96 ... 1/72	1/13 ... 1/8	1/27 ... 1/16
Näitus, muuseum, raamatukogu	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/889 ... 1/667	1/1779 ... 1/1333	1/444 ... 1/333	1/888 ... 1/667	1/592 ... 1/444	1/1184 ... 1/888	1/120 ... 1/68	1/240 ... 1/136
Spordisaal	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/249 ... 1/187	1/499 ... 1/373	1/124 ... 1/93	1/248 ... 1/187	1/165 ... 1/124	1/331 ... 1/248	1/33 ... 1/19	1/67 ... 1/37
Ujula (riidekapi kohta)	parkimiskohti riidekapi kohta (min...max)	1/17 ... 1/13	1/35 ... 1/27	1/9 ... 1/7	1/19 ... 1/13	1/12 ... 1/9	1/24 ... 1/19	1/4 ... 1/3	1/8 ... 1/5
Tribüün (istekohale)	parkimiskohti istekoha kohta (min...max)	1/53 ... 1/40	1/107 ... 1/80	1/27 ... 1/20	1/53 ... 1/40	1/36 ... 1/27	1/72 ... 1/53	1/11 ... 1/7	1/21 ... 1/13
Paadisadam (paadile)	parkimiskohti 1 paadi kohta (min...max)	1/11 ... 1/8	1/21 ... 1/16	1/5 ... 1/4	1/11 ... 1/8	1/7 ... 1/5	1/13 ... 1/11	1/3 ... 1/1	1/5 ... 1/3
Korruselamu	parkimiskohti 1 m ² SB kohta (min...max)	1/213 ... 1/160	1/427 ... 1/320	1/107 ... 1/80	1/213 ... 1/160	1/143 ... 1/107	1/285 ... 1/213	1/67 ... 1/39	1/133 ... 1/77
Eramu	parkimiskohti eluruumi kohta (min...max)	0.56 ... 0.75	0.56 ... 0.75	1.13 ... 1.50	1.13 ... 1.50	0.84 ... 1.13	0.42 ... 0.53	2.25 ... 2.81	2.25 ... 2.81
Ridaelamu	parkimiskohti eluruumi kohta (min...max)	0.37 ... 0.49	0.28 ... 0.38	0.73 ... 0.98	0.56 ... 0.75	0.55 ... 0.73	0.27 ... 0.34	1.50 ... 1.88	1.05 ... 1.31
1-2 toaline korter	parkimiskohti eluruumi kohta (min...max)	0.25 ... 0.34	0.17 ... 0.23	0.51 ... 0.68	0.34 ... 0.45	0.38 ... 0.51	0.19 ... 0.24	1.13 ... 1.41	0.75 ... 0.94
≥ 3 toaline korter	parkimiskohti eluruumi kohta (min...max)	0.31 ... 0.41	0.23 ... 0.30	0.62 ... 0.83	0.45 ... 0.60	0.46 ... 0.62	0.23 ... 0.29	1.28 ... 1.59	0.83 ... 1.03



3 OTSUSTE TEGEMINE



3.1 KUIDAS VALIDA STSENAARIUMI – võrdlev analüüs

Kolm pakutud stsenaariumi kujutavad endast erinevaid lähenemisi parkimisreformile – konservatiivsest järkjärgulisest muutusest kuni linnaruumi täieliku ümberkujundamiseni. Iga stsenaarium tasakaalustab erinevaid prioriteete: Stsenaarium 1 rõhutab huvigruppide usalduse hoidmist ja järkjärgulist üleminekut; Stsenaarium 2 kasutab ära hetke poliitilist akent ulatuslikuks reformiks; Stsenaarium 3 toob sisse radikaalse muutuse keskkonnasäästlikkuse suunas, rakendades rohealade kohustust.

Stsenaarium 1 (Konservatiivne) käsitleb parkimisreformi kui vaheetappi jätkusuutlikkuse suunas liikumisel, mis nõuab lühiajaliselt minimaalseid poliitilisi ja tehnilisi ressursse. See tugineb Pärnu olemasolevale kompaktsusele ning töötab kehtivate institutsiooniliste raamistikuga.

Stsenaarium 2 (Progressiivne) kasutab ära väliseid survemehhanisme nagu EL-i direktiivid, turismisektori väljakutsed ja tervisepõhised linnaplaneerimise väärtused, et luua ulatusliku muutuse võimalus. Parkimisreformi nähakse siin laiemate säästva liikuvuse muudatuste katalüsaatorina.

Stsenaarium 3 (Innovatiivne) muudab parkimispoliitika olemust terviklikuks rohelise infrastruktuuri strateegiaks, asendades traditsioonilised parkimisnõuded 60% vett läbilaskva rohepinna standardiga, lahendades samaaegselt mitmeid linnaeesmärke.

Kõigi stsenaariumite eesmärk on toetada säästvat liikumisviisi muutust, kuid need erinevad ambitsioonikuse ja ajaperspektiivi poolest:

Stsenaarium 1: aeglane üleminek konservatiivsete meetmete abil, prioriteediks

riskide maandamine ja konsensus; eeldab pidevat arengut ilma suurte ümberkorraldusteta;

Stsenaarium 2: ulatuslik reform, kasutades EL-i raamistikku ja hetkeolukorra survet süsteemseks muutuseks; rakendab kohanduvat juhtimist kliimaeesmärkide saavutamiseks;

Stsenaarium 3: radikaalne muutus ühtse rohepinna standardi kaudu, lihtsustab regulatsioone, võimaldab loovust ja kiireid tulemusi, lahendades killustunud linnaplaneerimist.

TASUD
Stsenaarium 1: mõõdukas hinnatõus, tasuta parkimise perioodi lühendamine, tsoonipõhised piletid ja load.

Stsenaarium 2: märkimisväärne hinnatõus, tasuta aega ei ole, skeem 3x2 (esimesed kaks tundi tasuline, kolmas tasuta), iga-aastane ülevaatus kasutusandmete põhjal, tulu suunatakse avaliku ruumi ja turismi arendamisse; Vanalinnas elanikuloa piirang.

Stsenaarium 3: kordab progressiivset lähenemist, sisaldades olulist hinnatõusu ja andmepõhist regulaarselt uuendatavat süsteemi.

TEADLIKKUS
Jätkusuutliku liikuvuse edendamise jõupingutused arenevad üksikutest teavituskampaaniatest kuni integreeritud stiimulite süsteemideni.

Stsenaarium 1: Teavituskampaaniad, mis tõstavad esile aktiivse liikumise positiivset mõju tervisele ja elurikkusele.

Stsenaarium 2: Eraettevõtjate kaasamine, pakkudes võimalust loobuda tööandja parkimistasust rahalise hüvitise kasuks, preemiasüsteem ühistranspordi piletirakenduses ning piletisüsteemiga lõimitud elektrijalgrataste laenus.

Stsenaarium 3: Sarnane progressiivsele stsenaariumile, kuid keskendub jätkusuutlike valikute täiendavatele stiimulitele, näiteks maksusoodustustele.

NORMID
Normid arenevad kehtivate standardite hoidmisest innovaatiliste vähenduste ja rohepõhimõtete suunas.

Stsenaarium 1: Lähtutakse riiklikult kehtestatud minimaalsetest ja maksimaalsetest normidest.

Stsenaarium 2: Kohaldatakse riiklikele

normidele 25% vähendust, nähakse ette kohustuslik ühiskasutuses parkimine ja standardite ülevaatus iga kahe aasta järel.

Stsenaarium 3: Kehtestatakse miinimumnõudena vähemalt 60% vett läbilaskvat haljastatud ala, asendades traditsioonilised nõuded ökoloogilisi väärtusi eelistavate lahendustega.

RUUMILISED LAHENDUSED
Linnaruumi sekkumised toetavad järjest enam tõhusat ja jätkusuutlikku kujundust, pöörates kasvavat tähelepanu jalakäija- ja jalgrattasõbralikule avalikule ruumile.

Stsenaarium 1: Täiendatakse paralleel- ja nurgaparkimise lahendusi; uusarendustes, sealhulgas eramute puhul, kehtestatakse tänavapoolse parkimise nõue.

Stsenaarium 2: Kohustuslik tänavapoolne parkimine; hooajalised jalakäijate alad (suvetänavate programm); integreeritud transpordipunktid; jätkusuutlik sademevee lahendamine.

Stsenaarium 3: Sarnaneb progressiivsele stsenaariumile, kuid lisanduvad vett läbilaskvad katendid ja kõrgendatud sademevee juhtimise nõuded.

ASPEKT	STSENAARIUM 1 (Konservatiivne)	STSENAARIUM 2 (Progressiivne)	STSENAARIUM 3 (Innovatiivne)
Muutuste tempo	Järk-järguline, madala riskiga	Julge, süsteemne	Radikaalne, lihtsustav
Parkimistsoonide laiendamine	Kesklinna põhjaosa, Ranna lõunaosa	Kesklinna põhjaosa, Mai, Ranna	Sama mis progressiivses stsenaariumis
Tasustruktuur	Mõõdukad hinnatõusud, lühem tasuta parkimise aeg	Olulised hinnatõusud, tasuta aega ei rakendata, 3x2 skeem, iga-aastane ülevaatus	Sama mis progressiivses stsenaariumis
Teavitustegevused	Põhilised kampaaniad tervisealaste eeliste teemal	Stiimulid, rakendused, elektrijalgrataste lõimimine	Sama mis progressiivses stsenaariumis
Parkimisnormid	Riiklikud standardid säilitatakse	25% vähendus, ühiskasutuse kohustus, ülevaatus iga kahe aasta järel	Vähemalt 60% vett läbilaskva rohealaga miinimum
Ruumilised sekkumised	Parkimislahenduste täiustamine, tänavapoolse parkimise nõue	Suvised jalakäijate tänavad, sademevee juhtimine	Sama mis progressiivses, rõhuga rohealadele
Ressursivajadus	Lühiajaline madalam vajadus	Suurem, koos sidusrühmade kaasamisega	Kõrge, kuid lihtsustatud ühe põhinäitaja kaudu
Jätkusuutlikkuse fookus	Sammulised parandused	Käitumise ja ruumilise kasutuse ümberkujundamine	Ökoloogiline prioriteet rohealade normi kaudu

3.1 KUIDAS VALIDA STSENAARIUM

Kuidas valida sobiv parkimispoliitika stsenaarium?

Sobiva parkimispoliitika stsenaariumi valik on nüansirikas protsess, mis peab lähtuma linna spetsiifilistest eesmärkidest, võimekusest ja kontekstist. Otsustajatel tuleb seda käsitleda pideva arenguna, mitte ühekordse otsusena, kuna linnakeskkond ja kogukonna vajadused on pidevas muutumises.

Riskipõhine lähenemine rõhutab järkjärgulisi muudatusi ja olemasolevate süsteemide järkjärgulist kohandamist, keskendudes tehnilistele lahendustele (nt nutiparkimise lahendused ja nõudluse juhtimise strateegiad). See lähenemine järgib Lindblomi inkrementalismi teooriat, mille kohaselt poliitikakujundamine toimub pigem väikeste järjestikuste sammude kui põhjalike ümberkujunduste kaudu (Ghosh jt, 2021). Eelised on väiksem rahaline risk, lihtsam tagasipööramine, suurem sidusrühmade toetus ja madalam poliitiline risk.

Transformatiivne lähenemine keskendub käitumuslike muutuste esilekutsumisele ja süsteemsele mõtlemisele, integreerides parkimispoliitika laiematesse linnaliikuvuse muutmise eesmärkidesse. See järgib Transformatiivse Innovatsiooni Poliitika (TIP) raamistikke, mis keskenduvad uuenduslike nišside toetamisele, nende laiendamisele ja süsteemsete muutuste võimaldamisele.

Mitmetasandiline perspektiiv (Multi-Level Perspective) analüüsib parkimispoliitikat kolmel tasandil: nišš (innovatsioon), režiim (institutsionaalne süsteem) ja maastik (laiemad ühiskondlikud survefaktorid). Transformatiivne muutus eeldab koordineeritud tegevust kõigil kolmel tasandil.

Valik konservatiivse ja progressiivse lähenemise vahel peaks põhinema süsteemsel kohalike tingimuste, institutsionaalse võimekuse ja sidusrühmade dünaamika hindamisel, mitte ideoloogilistel eelistustel. Mõlemad lähenemised võivad saavutada olulisi tulemusi, kui neid rakendatakse tõenduspõhiselt, toetudes tugevale kommunikatsioonile, tehnilistele lahendustele ja kohanduvatele juhtimisprotsessidele (Orbach ja Minott, 2023).

Oluline on kohandada poliitikad vastavalt kohalikele poliitilistele, majanduslikele ja kultuurilistele tingimustele ning mõista parkimisreformi pikaajalise protsessina, mis nõuab järjepidevat tööd ja kohanduvat strateegiat. Tõenduspõhised poliitikaraamistike soovitusel rõhutavad kvantitatiivsete ja kvalitatiivsete andmete ühendamist – parkimise hõivatuse ja majandusmõjude analüüsi täiendatakse sidusrühmade intervjuude ja osalusplaneerimisega (Moullin jt, 2020).

Poliitikakujundajad ja reformi eestkõnelejad peaksid keskenduma koalitsioonide loomisele, poliitikaakende ära kasutamisele ja paindlike rakendamisprotsesside kujundamisele, mis võimaldavad kohaneda muutuvate oludega, säilitades samas reformi suuna (Barata, Cruz ja Ferreira, 2011).

Parkimisreformide õnnestumine on kõige tõenäolisem juhul, kui kombineeritakse järkjärguline rakendamine pikaajalise visiooniga, toetudes tugevatele sidusrühmade kaasamisele ja kohanduvatele juhtimispraktikatele (Hubert, 2014).

Järeldused ja soovitusel poliitikakujundajatele

Nii riskipõhised kui ka transformatiivsed lähenemised on tõestanud oma edukust Euroopa linnades, kui neid on kohandatud kohalikele oludele ja toetatud tugeva kommunikatsiooni, sidusrühmade kaasamise ja kohanemisvõimelise juhtimisega. Valik nende lähenemiste vahel ei peaks põhinema ideoloogial, vaid süsteemsel hinnangul Pärnu kohalikele oludele, institutsionaalsele võimekusele ja sidusrühmade dünaamikale.

Riskipõhised lähenemised sobivad olukordadesse, kus poliitiline riskikartlikkus, piiratud ressursid või sidusrühmade vastuseis on olulised. Need võimaldavad järkjärgulist edenemist, lihtsamat kohandamist ja madalamaid esialgseid kulusid, kuid võivad jääda ebapiisavaks sügavate süsteemsete muutuste saavutamiseks ambitsioonikate pikaajaliste eesmärkide täitmiseks.

Transformatiivsed lähenemised sobivad paremini olukordadesse, kus on tugev poliitiline tahe, institutsionaalne võimekus ja selge visioon linnaarengu muutmiseks. Need võivad tuua kaasa olulisi muutusi liikumisharjumustes ja linnastruktuuris, kuid nõuavad tugevat koalitsioonide loomist, järjepidevat tööd ja valmisolekut taluda suuremat lühiajalist riski ja keerukust.

Pärnu puhul, kelle visiooniks on luua kõrgevaliteediline inimesekeskne linnaruum koos vähendatud autost sõltuvusega, võib optimaalseks lähenemiseks olla hübriidstrateegia: kombineerida riskipõhise lähenemise hallatav tempo ja kaasamine transformatiivsete eesmärkide ja pikaajalise visiooniga. See tähendab järkjärguliste

reformidega alustamist, mis suurendavad avalikku usaldust ja institutsionaalset kogemust, luues samas aluse ambitsioonikamatele süsteemsetele muutustele koos kasvava suutlikkuse ja toetusega.

Lõppkokkuvõttes on kõige tõhusam parkimisreform kontekstitundlik, kohanemisvõimeline ja tõenduspõhine – tunnistades parkimise alternatiivkulu ja seades prioriteediks linna ruumi õiglasema jaotuse. Otsustajad peaksid keskenduma koalitsioonide loomisele, poliitikaakende ära kasutamisele ja strateegiate paindlikule kohandamisele vastavalt muutuvatele oludele ja ambitsioonidele.

3.1 KUIDAS VALIDA STSENAARIUM

Euroopa linnade kogemus näitab, et nii konservatiivsed kui ka progressiivsed lähenemised võivad olla edukad, kui neid rakendatakse läbimõeldult ja toetatakse tõhusa kommunikatsiooniga. Seetõttu on parim lähenemine see, mille Pärnu linn otsustab valida.

Zürich rakendas juba 1989. aastal transformatiivset lähenemist parkimiskohtade maksimumlimiitidega, mis kulmineerus 1996. aastal „ajaloolise kompromissiga“: parkimiskohtade koguarv külmutati 1990. aasta tasemel ning igale kadunud maapealsele kohale tuli rajada samaväärne maa-alune parkimiskoht. See aitas vähendada autokasutust 40%-lt (2000. aastal) 29%-ni (2021. aastaks) ning pälvis 2010. aasta referendumil 55% elanike toetuse (Kong jt, 2024).

Viin demonstreerib edukat konservatiivset lähenemist, rakendades järkjärgulist kogu linna hõlmavat lühiajalise parkimise tsoonide süsteemi. Viinis ei vähendatud parkimistaristut, küll aga kehtestati ajapiirangud ja tasud, kasutades elanikupileteid (Parkpickerl), mis tasakaalustasid elanike huvid ja nõudluse juhtimise. Kommunikatsioon keskendus „paremale juhtimisele“, mitte piirangutele.

Hamburg läks julgelt üle minimaalse parkimisnormi kaotamisele elamuarenduses, keskendudes eluaseme taskukohasuse ja arendusvõimaluste parandamisele, viidates teiste linnade edulugudele.

Amsterdam kehtestas rangelt piiratud elanikupiletite süsteemi koos pikkade ootenimekirjadega, mille tulemusel vähenes autoomandus iga ootenimekirjas oldud aasta kohta 2 protsendipunkti võrra (Kong jt, 2024).

Park4SUMP projekt (2018–2022, 16 Euroopa linna) tõi välja seitse võtmevaldkonda parkimise juhtimisel:

1. juhtimise laiendamine autokasutuse mõjutamiseks,
2. parkimistulude suunamine kestlikku liikuvusse,
3. uusarenduste parkimisstandardid,
4. tõhus järelevalve,
5. integreerimine kestliku linna liikumiskavadesse,
6. tehnoloogilised ja institutsionaalsed uuendused,
7. ning kombineeritud „stiimul ja piirang“ meetmed erinevatele kasutajagruppidele.

Vali stsenaarium, mis sobib kõige paremini Pärnu eesmärkide, võimekuse ja kontekstiga. Kombineeri järkjärgulised sammud selge pikaajalise visiooniga ning säilita paindlikkus kohaneda õppimise ja muutuvate oludega.

3.2 TOETAVAD TINGIMUSED

Parkimispoliitika reformi toetavad tingimused

Parkimispoliitika reform ei toimu isoleeritult, vaid on oluliselt tõhusam, kui see on integreeritud laiematesse liikuvuse, ruumilise planeerimise, sotsiaal- ja majandusstrateegiatesse, mitte rakendatud üksikute regulatiivsete muudatustena. Reformi edukus sõltub toetavate tingimuste olemasolust – tegemist on väliste tegurite kogumiga, mida parkimisreform ise otseselt ei mõjuta, kuid millel on otsustav mõju selle õnnestumisele.

Sellisteks tingimusteks on näiteks tõhus ühistranspordivõrk, kvaliteetne ja jalakäijasõbralik linnaruum, piisav institutsionaalne võimekus, parkimisnormide kooskõla planeerimisõiguslike raamistikuga ning avalikkuse aktsepteerimine. Ilma nende tingimusteta võivad ka hästi kujundatud reformid jääda soovitud mõjusid saavutamata. Toetavad tingimused kujundavad seega keskkonna, mis määrab parkimispoliitika sekkumiste praktilise, sotsiaalse ja poliitilise teostatavuse.

Konservatiivsetel ja progressiivsetel stsenaariumitel on erinevad toetavad eeldused, mis peegeldavad nende teoreetilisi lähtekohti ja rakendamise keerukust. Konservatiivsed stsenaariumid, mis põhinevad samm-sammulise muutuse ja riskijuhtimise põhimõtetel, eeldavad peamiselt mõõdukaid täiustusi olemasolevates süsteemides ning vabatahtlikke koostöömehhanisme. Progressiivsed stsenaariumid nõuavad ulatuslikumat taristu arendamist ja formaalsemaid juhtimismudeleid. Samas kattuvad mõlemad lähenemised põhikategooriate osas, mis kajastavad linnalise liikuvussüsteemi omavahelist seotust.

Meie analüüsi põhjal eristub seitse kriitilist toetava tingimuse kategooriat:

1. Ühistranspordi arendamine, et pakkuda alternatiivi eraparkimisele;
2. Piirkondlik koordineerimine, et vältida negatiivseid nihkeid ja juhtida pendelrännet;
3. Eraettevõtjate kaasamine, et turuosalisel toetaksid poliitika eesmärgi ega tööta neile vastu;
4. Tehnoloogia ja taristu, et kompenseerida vähendatud parkimispakkumist nutikate lahendustega;
5. Poliitiline ja regulatiivne raamistik, et tagada õiguslane rakendatavus;
6. Sidusrühmade võimekuse tõstmine, et suurendada kogukondlikku toetust ja professionaalset pädevust;
7. Rahastamis- ja majandusmehhanismid, et kindlustada pikaajaline finantsiline jätkusuutlikkus ja stiimulid.

Iga toetav tingimus seostub parkimisnormatiividega läbi spetsiifiliste mõjumehhanismide: nõudluse vähendamine (alternatiivsete liikumisviiside kaudu), pakkumise optimeerimine (ühiskasutus ja nutikad süsteemid) ning poliitika rakendatavuse parandamine (järelevalve ja kogukonna aktsepteerimise kaudu).

Oluline on märkida, et kõiki toetavaid tingimusi ei pruugi olla võimalik reformi rakendamise eel täielikult täita; osa neist võib jääda väljapoole linna rahalisi, poliitilisi või institutsionaalseid võimekusi. Selle raamistikuga soovitakse poliitikakujundajatele rõhutada, et parkimisnormatiivide reform ei ole imerelv — mõõdetavad ja tähenduslikud tulemused eeldavad vähemalt osade toetavate tingimuste olemasolu. Raamistikku tuleks kasutada ka diagnostilise tööriistana, et hinnata olemasolevaid eeldusi, tuvastada vajakajäämised ning määratleda, milliseid tingimusi saab asendada või etapiviisiliselt arendada.

Eesmärk ei ole luua ideaalset ettevalmistust, vaid tagada teadlik ja kaalutletud rakendamine, mis suurendab reformi õnnestumise tõenäosust ning vähendab soovimatute kõrvalmõjude riski. Toetavate tingimuste mõistmine võimaldab tõenduspõhist rakendamise ajastust ja riskijuhtimist.

Selle asemel, et püüda kõiki toetavaid tingimusi samaaegselt rakendada, saavutatakse parkimispoliitika reformi edu sagedamini läbi strateegilise etappide kaupa rakendamise, kus esmalt tugevdatakse põhivõimekusi ja seejärel liigutakse keerukamate koordineerimis-mehhanismide suunas.

Järgnevalt esitatud raamistik pakub juhiseid toetavate tingimuste arendamise prioriseerimiseks, võttes arvesse valitud stsenaariumi, kohalikke olusid ja olemasolevaid ressursse, säilitades samas keskse fookuse lõppeesmärgil — jätkusuutliku linnaliikuvuse saavutamisel.

3.2 TOETAVAD TINGIMUSED

Kategooria	Konservatiivse stsenaariumi eeltingimused	Progressiivse stsenaariumi eeltingimused	Kuidas need toetavad parkimisnormi
ÜHISTRANSPORDI PARANDAMINE			
Teenuste sageduse parandused	Möödukad suurendused olemasolevatel marsruutidel (15-20% sageduse kasv)	Märkimisväärne teenuste laiendamine (20-30% sageduse kasv) öhtu/nädalavahetuse kattega turismi tippkuudel.	Vähendab parkimisvajadust, pakkudes toimivaid alternative ning võimaldab kehtestada madalamaid parkimisnorme hästi teenindatud piirkondades
Võrgustiku sidusus	Põhiline koordinaatsioon bussi- ja raudteeühenduste vahel, eriti suvekuudel.	Terviklik eri liikumisviiside sidumine koos reaalajas ühenduste tagamisega, pöörates erilist tähelepanu suvekuude tipukoormusele	Toetab tsoonipõhiseid parkimisnõuete vähendusi, tagades usaldusväärsed ühendused ja põhjendades madalamaid parkimisstandardeid turismi piirkondades
Turismile orienteeritud teenused	Hooajaline ühendusbuss linnakeskuse, ranna ja hotellide vahel tippkuudel	Hooajaline ühendusbuss linnakeskuse, ranna ja hotellide vahel tippkuudel.	Vähendab parkimisvajadust turismitsoonides, pakkudes külastajatele spetsiaalseid liikumisvõimalusi ning vähendades sõiduauto kasutust lühikesteks sõitudeks majutuskotade ja atraktsioonide vahel
Ligipääsetavuse parandused	Uute ühistranspordi sõidukite vastavus ligipääsetavusele standarditele	Universaalse disaini põhimõtete rakendamine kogu transpordivõrgus ja nullheitega sõidukite kasutuselevõtt	Tagab võrdsuse parkimisnormide vähendamisel, säilitades kõigile sihtrühmadele liinivõrgule ligipääsu ja vähendades ühistranspordi heitmeid
REGIONAALNE KOORDINATSIIOON			
Omavalitsuste koostöö	Mitteametlikud koostöökokkulepped naaberomavalitsustega	Regionaalse mobiilsusasutuse loomine või ametlik inter-munitsipaalne transpordilepe	Väldib parkimise ülekandumise mõju naaberomavalitsustesse ja võimaldab regionaalset nõudluse juhtimist ja andmehahetust
Pendelrände juhtimine	Põhilised Pargi-ja-Reisi süsteemid	Terviklik regionaalne parkimisstrateegia koos nõudluspõhise hinnastamisega	Vähendab igapäevaste autokasutajate arvu (sh. pendelrändajate arvu) ja soodustab uute liikumisteenuste (nt ühiskasutus, park&ride) kasutuselevõttu
Turismi koordineerimine	Ühine turundus regionaalse sihtkoha arendus- ja/või turundusorganisatsiooniga	Integreeritud regionaalse turismi liikuvuspakett sujuvate maksmissüsteemidega	Hoiab turismi konkurentsivõimet, pakkudes samal ajal alternative parkimispiirangute rakendamisel
Andmejahamise protokollid	Liikluse loenduste jahamine omavalitsuste vahel	Reaalajas parkimise ja liiklusandmete integreerimine üle regiooni	Võimaldab tõenduspõhist parkimisnormide kohandamist ja poliitika tõhususe jälgimist
ERASEKTORI KAASAMINE			
Kaubanduskeskuste parkimine	Vabatahtlikud kokkulepped jagatud parkimise korraldamiseks väljaspool tipptunde	Lepingulised nõuded jagatud parkimise ja liikuvusteenuste pakkumiseks	Maksimeerib olemasoleva parkimispinna kasutust, vähendades uute parkimiskohtade vajadust ja toetades madalamaid nõudeid
Eramaa parklad	Disainijuhised uutele eraparklatele	Jõudlusstandardid ja hinnastamise koordineerimine	Tagab eraparklate arengusuuna vastavuse linna parkisepoliitikaga ja tsoonipõhiste nõuetega
Tööandjate koostöö	Vabatahtlikud tööandjate soodustuste programmid	Kohustuslikud tööreiside juhtimiskavad suurtele tööandjatele	Vähendab töökohtade parkimisvajadust ja lubab madalamaid parkimisnõudeid ärikvartalites
Turismiteenuste pakujate integreerimine	Põhiline info jahamine parkimise kättesaadavuse kohta	Terviklikud liikuvuspaketid koos majutuse, parkimise ja transpordiga	Toetab turismiga seotud parkimise juhtimist ja tagab külastajate rahulolu ka piiratud parkimisraamistiku tingimustes
TEHNOLOOGIA JA INFRASTRUKTUUR			
Nutikad parkimissüsteemid	Põhilised parkimiskohtade hõivatuse andurid võtmepiirkondades (Vanalinn, Kesklinna piirkond)	Terviklik linnaülene nutikas parkimissüsteem koos mobiilirakendusega	Optimeerib piiratud parkimispinna kasutust, suunates kasutajad vabadele kohtadele ja vähendades otsinguliiklust
Makselahendused	Ühtne makselahendus vaid munitsipaalparkimisele	Regionaalne maksesüsteem, sh transport, parkimine ja rattaringlus	Toetab liikumisviisi muutust, muutes alternatiivse transpordi sama mugavaks kui auto ning lubab dünaamilist hinnastust nõudluse juhtimiseks
Reaalajas info	Digiekraanid suuremates parklates	Mobiilirakendus reaalajas saadavuse, hinnastuse ja liikumisvõimalustega	Vähendab parkimisest tingitud ebakindlust, pakkudes reaalajas infot vabade kohtade, hindade ja alternatiivide kohta
Järelevalve tehnoloogia	Numbrimärgi tuvastus parkimisreeglite rikkumisel	Tehisintellektil põhinev automaatne järelevalve ja trahvisüsteem	Tagab parkimisreeglite täitmise ja suurendab vähendatud normide tõhusust
POLIITIKA JA REGULATIIVNE RAAMISTIK			
Planeerimise normid	Möödukas kohandamine olemasolevates parkimisnõuetes	Terviklik planeeringureform, mis seob parkimise, tiheduse ja disainistandardid	Rakendab parkimisnormi otseselt õigusaktide ja planeerimisstandardite kaudu
Regionaalse poliitika koordineerimine	Mitteametlik parkisepoliitika koordineerimine	Ametlik regionaalne parkisepoliitika koos siduvate kokkulepetega	Väldib konkurentsist tingitud parkimisülepakkumist omavalitsuste vahel
Keskkonnanõuded	Põhilised kestlikkuse aruandlusnõuded	Terviklik keskkonnamõjude seire ja leevendamine	Õigustab parkimisnõuete vähendamist keskkonnavalaste kasude ja kliimaeesmärkidega
Võrdsuse tagamine	Standardne ligipääsetavuse tagamine	Proaktiivsed meetmed, sh taskukohase eluaseme parkisepoliitika	Tagab, et parkimisnormide vähendamine ei kahjusta taskukohasust ja sotsiaalset võrdsust
SIDUSRÜHMADE KAASAMINE			
Avalik teavitustöö	Põhiline teadlikkuse tõstmine parkisepoliitika muudatustest	Terviklik käitumismuutuse kampaania koos kogukonna kaasamisega	Loob avalikkuse toetuse, selgitades parkimisnormide kasu ja leevendades muresid
Ametnike koolitus	Standardkoolitus omavalitsuse töötajatele	Täiendkoolitus kestliku mobiilsuse planeerimises ja juhtimises	Tagab uute normide rakendamise tõhususe, arendades sisemist kompetentsi
Kogukonna kaasamine	Traditsioonilised avalikud arutelud	Osalusplaneerimise protsessid koos kogukonna pideva kaasamisega	Loob kogukonna toe ja kohalikud lahendused parkisepoliitika rakendamisel
Ettevõtluse kaasamine	Infotunnid mõjutatud ettevõtetele	Aktiivne partnerlus ettevõtlusliitudega	Kindlustab ettevõtjate toe, näidates majanduslikku kasu ja lahendades praktilisi muresid
FINANTS- JA MAJANDUSLIKUD MEETMED			
Tulude juhtimine	Põhiline parkimistulude ja -kulude jälgimine	Täiustatud finantsproгноosid ja tulemuste alusel suunatud eelarvejahutus	Võimaldab kehtestada hinnastamist, mis toetab parkimisnormi eesmäärke ja säilitab linna tulud
Alternatiivsed rahastusmehhanismid	Traditsiooniline munitsipaalne rahastamine	Avaliku ja erasektori partnerlused ning innovaatilised rahastusinstrumendid	Loob rahastuse alternatiividele, mis võimaldavad parkimisnõudeid vähendada ilma ligipääsu ohverdamata
Mõjude hindamine	Põhiline majandusmõjude seire	Terviklik sotsiaalsete, majanduslike ja keskkonnamõjude hindamine	Tõendab parkimisnormi tõhusust laiemate linna- ja kestlikkuse eesmärkide saavutamisel
Toetusprogrammid	Põhilised soodustused kestliku transpordi kasutajatele	Terviklik mobiilsuskrediitide ja dünaamilise hinnastamise süsteem	Toetab parkimisnõuete vähendamist, muutes alternatiivid atraktiivsemaks kui parkimine

Andersson, Kerstin. 2003. “Examensarbete Inom Landskapsingenjörsprogrammet 2008:27 LTJ-Fakulteten SLU, Alnarp ISSN 1651-8160 Grönytefaktorn -Ett Pussel Med Bostadsgårdens Grönska.” https://stud.epsilon.slu.se/12644/1/andersson_ke_171023.pdf.

Andrén, Sabina. 2025. “Urban Sustainable Development from a Place-Based and a System-Based Approach: Case Study Malmö.” Lund University. 2025. <https://portal.research.lu.se/en/publications/urban-sustainable-development-from-a-place-based-and-a-system-bas>.

ARMSTRONG, ANDREA ELIZABETH. 2010. “Durham E-Theses.” <https://core.ac.uk/download/85536.pdf>. Austin, Gary. 2013. “CASE STUDY and SUSTAINABILITY ASSESSMENT of Bo01, MALMÖ, SWEDEN.” *Journal of Green Building* 8 (3): 34–50. <https://doi.org/10.3992/jgb.8.3.34>.

Barata, Eduardo, Luis Cruz, and João-Pedro Ferreira. 2011. “Parking at the UC Campus: Problems and Solutions.” *Cities* 28 (5): 406–13. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2011.04.001>.

Duxfield, Isobel, and Michiel Modijefsky. 2023. “PARK4SUMP - Objectives and Key Messages on Parking Management for Cities.” EU Urban Mobility Observatory. 2023. https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/park4sump-objectives-and-key-messages-parking-management-cities_en.

Garrick, Norman, and Christopher McCahill. 2012. “Lessons from Zurich’s Parking Revolution.” Bloomberg.com. Bloomberg. August 8, 2012. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2012-08-08/lessons-from-zurich-s-parking-revolution>.

Ghosh, Bipashyee, Paula Kivimaa, Matias Ramirez, Johan Schot, and Jonas Torrens. 2021. “Transformative Outcomes: Assessing and Reorienting Experimentation with Transformative Innovation Policy.” *Science and Public Policy* 48 (5). <https://doi.org/10.1093/scipol/scab045>.

Hubert, Thomas. 2014. “Incrementalism vs. Transformation: How to Change in the Face of Climate Change?” CIFOR Forests News. July 17, 2014. <https://forestsnews.cifor.org/23456/incrementalism-vs-transformation-how-to-change-in-the-face-of-climate-change?fnl=en>.

Kong, Weichang, Dorina Pojani, Jonathan Corcoran, and Neil Sipe. 2024. “Parking Policies in Six Continents: Mixed Outcomes and Multifaceted Barriers to Reform.” *Policy Design and Practice*, April, 1–18. <https://doi.org/10.1080/25741292.2024.2333602>.

Kruuse, Annika. 2001. “GRaBS Expert Paper 6 the Green Space Factor and the Green Points System.” https://tcpa.org.uk/wp-content/uploads/2021/11/EP6_FINAL.pdf.

Moullin, Joanna C., Kelsey S. Dickson, Nicole A. Stadnick, Bianca Albers, Per Nilsen, Sarabeth Broder-Fingert, Barbara Mukasa, and Gregory A. Aarons. 2020. “Ten Recommendations for Using Implementation Frameworks in Research and Practice.” *Implementation Science Communications* 1 (1). <https://implementationsciencecomms.biomedcentral.com/articles/10.1186/s43058-020-00023-7>.

Orbach, Rebecca, and Owen Minott. 2023. “Eliminating Parking Minimums in Buffalo.” Bipartisanpolicy.org. 2023. <https://bipartisanpolicy.org/blog/eliminating-parking-minimums-in-buffalo-ny/>.

Vartholomaios, Aristotelis, Maria Papadopoulou, A Vartholomaios, N Kalogirou, E Athanassiou, and M Papadopoulou. 2013. “The Green Space Factor as a Tool for Regulating the Urban Microclimate in Vegetation-Deprived Greek Cities. Estimation of Heating and Cooling Loads of Residential Urban Blocks by Using Urban Morphological Indicators View Project the Green Space Factor as a Tool for Regulating the Urban Microclimate in Vegetation-Deprived Greek Cities.” <https://doi.org/10.13140/2.1.1598.8484>.