

Tallinna uue parkimisnormatiivi ettepanek

Koostanud: Kristi Grišakov
TalTech Ehituse ja Arhitektuuri Instituut

2019

**TAL
TECH**

Sisukord:

1. Sissejuhatus ja uue normatiivi üldised põhimõtted	3
2. Normatiivi ettepanek	4
3. Efektiivse ühistranspordi ala (ALA) kaart ja koostamise metoodika	7
4. Huvigruppide ettepanekud ja võimalikud lahendused	10
5. Täiendavad ettepanekud Tallinna linna parkimispoliitka osas	12

1. Sissejuhatus ja uue normatiivi üldised põhimõtted

Normatiivi ettepaneku koostamisel lähtuti Tallinna parkimisuuringu MetaPark (2019) analüüsides ja soovitustest. Lisaks lähtuti Eesti Ehitusettevõtjate Liidu ja Eesti Kinnisvarafirmade Liidu ettepanekutest (vt tabel lk5). Erinevad normatiivi ettepaneku versioonid arutati läbi väiksemates töögruppides, kus osalesid kinnisvaraettevõtete esindajad (Martin Rekor, Reijo Kerdmann, Andero Laur). Ühtlasi arutati versioon läbi Tallinna Linnaplaneerimise Ameti esindajaga (Jaak-Adam Looveer). Lisaks koguti tagasisidet huvigruppide esindajatelt (linnaosade esindajad, kinnisvaraettevõtete esindajad) ühisel seminaril (15.11), kus osales 24 osalejat.

Parkimisnormide muutmise loob uusi investeerimisvõimalusi kinnisvarasse ja elamutesse, soodustades arenguid suure potentsiaali ja olemasoleva hea ühistranspordi ühendusega piirkondades. Linn muutuks seeläbi kompaktsemaks ning tekiksid uued äri võimalused, mis Tallinna linnakeskkonda elavdaksid. Parkimise kui mugavusteenuse soodustamise asemel soodustatakse linna ühistranspordisüsteemi arengut ning suunatakse arendusi hea ühistranspordi ligipääsuga piirkondadesse.

1. Helled parkimise miinimumi piirarvud on peamine põhjus, suurte parklaalade tekkimisel, mis sageli ei leia tegelikkuses kasutust. Need normid on kujundatud selliseks tasuta parkimisvajaduse tippaja järgi. Nende normide järgimine toob kaasa selle, et arendajad peavad pakkuma palju enam parkimiskohti kui efektiivne turunõudluse loogika ütleb. Teine parkimist soosiv poliitika on tasuta või väga soodsate parkimislubade jagamine linnakeskuse elanikele, mistõttu ollakse vähem motiveeritud ostma arenduste parkimiskohti.

2. Erinevat tüüpi parkimistaristul on väga kõrged ehituskulud, mis omakorda kergitavad kinnisvarahindu. Parkimiskoha maksumus on oluliselt kõrgem kui parkida parkimisloaga või tasuta tänaval.

- 13 000€ – parkimiskoht parkismajas
- 20 000€ – parkimiskoht maa-alusel parkimiskorruksel
- 25 000€ – parkimiskoht maa-alusel parkimiskorruksel keeruliste pinnasetööde korral
- 10 000€ ühe parkimiskoha hind standardse 400-kohalise parkismaja puhul

3. Tallinna kesklinnas on piisavalt tühje krunte, mis on väga soodsas asukohas kõiksugu erinevate funktsioonide pakkumiseks nagu äripinnad ja elupinnad. Üks paljude põhjuste seas, miks neid krunte kasutusele ei võeta, on kõrged parkimisnormatiivid. Eelkõige puudutab see teema väikeseid krunte, mida sageli ümbritsevad teised hooned ning kuhu ei ole võimalik mahutada parkimist muul viisil kui maaaluse parklana, mille ehituse kõrget hinda juba eelpool on mainitud. Samuti võimaldab normatiiv elavdada tänavaf fronti kui väikseste äride puhul ei pea kesklinnas rajama ohtralt parkimiskohti.

4. Tallinna linnal on tasuta ühistransport, mille kasutajaskond on viimastel kümnenditel vähenenud autokasutajate kasuks. Parkimisnormatiivi abil saab siduda parkimiskohtade arvu Tallinna ühistranspordisüsteemi arenguga ning soodustada ühistranspordi kasutamist. Mida efektiivsemaks muutub ühistransport, seda suuremaks muutub väiksema parkimisnormatiiviga ala. Muuhulgas võimaldab see arendusi suunata hea ühistranspordihendustega kohtadesse, kuna seal on normatiiv väiksem.

5. Efektiivne olemasolevate parkimiskohtade kasutus. Ristkasutust tuleb soodustada nii elamute kui ehitiste puhul. Ristkasutus võimaldab parkimiskohtade arvu vähendada kuni 30%. Ristkasutuse soodustamise üheks takistuseks on parkimiskohtade sidumine konkreetse auto või elaniku/retnikuga. Piirkonna erinevate funktsioonide parkimine tuleb lahendada optimaalse parkimiskohtade arvuga, mitte nõuda iga funktsiooni kohta eraldi suuri parkimisalasid.

2. Normatiivi ettepanek

Parkimisnormatiiv kehtib uute hoonete ehitamisel ja hoonete laiendamisel. Koostamisel võeti arvesse kinnisvaraettevõtete esindajate ettepanekuid, kehtivat parkimispoliitikat ja linna strateegilisi arengusuundi. Näitena kasutati Helsingi regiooni parkimispoliitikat, kuna autostumise statistiliste näitajate poolest on Helsingi Eestiga sarnane, samuti rakendatakse seal küllaltki tasakaalukat parkimispoliitikat, mis tähtsustab säästvaid liikumisviise, kuid arvestab ka autode olulise rolliga linna liikluses.

Normatiivis on ainult 3 tsooni: linnakeskus (tasuta parkimise ala), ALA (efektiivse ühistranspordiühendusega ala) ja ülejäänud linn. Linnakeskuses kehtib normatiivi maksimum, millest rohkem parkimiskohti ei tohi ehitada, küll aga võib parkimiskohtade arvu vähendada. ALAs ja ülejäänud linnas kehtib miinimum reegel, ehk minimaalne nõutud parkimiskohtade arv. Parkimiskohtade arvu on osapoolte kokkuleppel võimalik suurendada, kuid mitte üle 20% normatiivi nõuetest.

Eramutele eraldi normatiivi ei seata. Praktikas pole neil ka praegu linnakeskuses ülempiiri. Eraldi korruselamute ala ja väikeelamute ala mõisteid ei kasutata. Külaliste parkimiskohti eraldi ei arvestata ja selle arvelt lubatud parkimiskohtade arvu ei suurendata. Ruutmeetripõhisel arvestusel lähtutakse suletud brutopinna ruutmeetritest. Suletud brutopinna põhises arvutuses on oluline mitte arvestada sinna hulka suletud või pool avatud parkimiskorruseid, mis tekitab olukorra, kus parkimiskohti suurendatakse parkimiskorruste ruutmeetrite arvelt. Ehitiste osas spetsiifiliste funktsioonide ning avalike hoonete puhul eraldi normatiive välja ei tooda vaid antakse üldine soovitus lähtuvalt tehtud ettepanekutest ja kehtivatest normatiividest.

Elamud

Kuigi varasemad parkimisnormatiivid on elamute puhul lähtunud korteri põhises arvestusest, on uue normatiivi koostamisel ettepanek minna üle ruutmeetripõhisele arvestusele 1/100 (väljaspool hea ühistranspordi ala 1/80), mis arvestaks korterite erinevate suurustega ja võtaks arvesse ettevõtjate ettepanekuid. Võrdluseks, Helsingis on vastav arv 150-120m² korteri kohta, halva või puuduva ühistranspordiühenduse puhul 1/100.

- **Ruutmeetripõhise arvestuse puhul oleks üks konkreetne number, millest lähtuda enamike elamute puhul, mitte 10 rida erinevaid numbreid ning erandeid.**
- **Ruutmeetripõhise arvestuse põhjal saab arendaja ise otsustada kui palju ta soovib ühe või teise suurusega kortereid ehitada. See erineb praegusest olukorrast, kus erinevates suurustes korteritel on ka erinevad normatiivid.**

- **Samuti tekiks ruutmeetripõhise arvestuse puhul parem võimalus ühtlustada normatiivimäärasid elamute ja ehitiste puhul ning sellega vältida skeemitamist, kus soodsama normatiivi tõttu ehitatakse nn ärikortereid.**
- **Lisaks vajavad ettevõtjate hinnangul väikesed korterid (<45m²) parkimiskohti oluliselt vähem (neid ostetakse investeringuna üürikorteriteks), samuti on suuremaks trendiks ja vajaduseks muutumas mikrokorterid (> 20m²).**

Paralleelselt võib kasutusele jätta ka korteri põhise arvestuse, kuid Helsingi näite põhjal kasutatakse seda ainult eramute, ridaelamute ja väikeste kortermajade (linnamajade) puhul, mitte korterelamute puhul. Korterpõhise arvestuse puhul on lähtutud põhimõttest, et linnakeskuses ja efektiivse ühistranspordiühendusega ala puhul peab normatiiv olema alla 1 koha korteri kohta. Ülejäänud linnas on 1 parkimiskoht korteri kohta miinimum, mida võib vajadusel suurendada. Uue normatiivi ettepanekus lähtume eeldusest, et linna ühistranspordivõrgu edasise arengu ja uute liikuvusteenuste lisandumise korral, ei ole vajalik ega majanduslikult mõistlik omada rohkem kui ühte autot leibkonna kohta. Linnakeskuses ja hea ühistranspordi ala lõikes suureneb nende leibkondade arv, kes ei oma autot ja/või ei kasuta seda igapäevaselt.

Erandeid normatiivi suuremaks vähendamiseks (kavandada vähem parkimiskohti) saab teha juhul kui korteriomandeid ei moodustata ja kogu maja või terviklik hooneosa (nt korrus) jääb ühele omanikule (üürimajad, sotsiaalmajad, munitsipaalmajad, ühiselamud). Samuti on arvesse võetud teisi võimalusi nõutud parkimiskohtade arvu vähendamiseks, mis taaskord soosivad ühistranspordi lähedust ning riskasutust. Elamute parkimiskohtade arvu vähendamiseks tuleb koostada piirkonna olemasolevate parkimiskohtade ja täituvuse analüüs, samuti saab GTFS (gps) andmete baasil analüüsida konkreetse asukoha ühistranspordi ligipääsetavust kogu linna mastaabis.

Ehitised

Ettepaneku koostamisel oli eesmärgiks ehitiste normatiivi ühtlustada elamute normatiiviga. Linnakeskuse puhul on normatiivi suurendatud vastavalt Tallinna parkimisuuringu (2019) ettepanekutele. Taas on lähtutud parkimiskohtade arvu suurendamise ja vähendamise võimaluste defineerimisel ühistranspordi lähedusest ja riskasutuse või avaliku kasutuse võimalustest. Lubatud on nii parkimiskohtade arvu suurendamine kui vähendamine, sest juhul kui erinevate funktsioonidega ehitisi ei arendata ühe kompaktse arendusalana tuleb riskasutus lahendada kinnistupõhiselt. See tähendab, et parkimiskohtade arvu suurendamiseks või vähendamiseks peaks koostama piirkonna olemasolevate parkimiskohtade ja täituvuse analüüsi, samuti saab GTFS (gps) andmete baasil analüüsida konkreetse asukoha ühistranspordi ligipääsetavust kogu linna mastaabis.

Sellisel juhul on võimalik madala täituvuse puhul sõlmida kokkuleppeid naaberkinnistu parkimiskohtade riskasutuseks (nt rendilepingu alusel). Juhul kui piirkonnas on pigem kõrge täituvus, parkimiskohti on puudu või neid oleks vaja ka piirkonna elanike jaoks, siis on võimalik parkimiskohti suurendada eeldusel, et vähemalt osa parklast on avalikus kasutuses.

Ühistranspordi ühenduse puhul on suurendamine võimalik juhul kui antud asukoht võiks olla potentsiaalne Pargi&Reisi asukoht (või pakutakse parkimisteenust piirkonnale). Tallinna parkimisuuringu (2019) andmeanalüüsist järeldub, et kuna mitmed linna Pargi&Reisi parklad on täis või ebasobivates asukohtades, siis on elanike jaoks tavapärane tekitada nõ isetekkelisi Pargi&Reisi parklaid. Parkimiskohtade suurendamise võimalus on jäetud ka selleks, et toetada uute teenuste ja funktsioonide tekkimist ühistranspordiga ligipääsetavatesse asukohtadesse.

ELAMUD Variant 1 (arendajate poolt eelistatud variant):

	Linnakeskus (tasulise parkimise ala) MAX (miinimum puudub)	ALA (hea ÜT ala) MIN	Ülejäänud linn MIN
Kõik elamutüübid (va ridaelamu) sh mikrokorterid	1/100	1/100*	1/ 80
Ridaelamud, kuni 6 korteriga elamud (lähtuvalt suuremast väärtusest)	1/80 või 1.0 korteri kohta	1/ 80 või 1.0 korteri kohta	1/ 60 või 1.3 korteri kohta
Üürimajad, sotsiaalmajad, munitsipaalmajad (korteriomandit ei moodustata)	-20% vähendada elamute normist	-20% vähendada elamute normist	-20% vähendada elamute normist
Võimalused parkimiskohtade vähendamiseks poolte kokkuleppel			
Lähedus kiirele ühistranspordile 400m (ekspressliinid, rongiliinid, tramm) ja/või reisiaeg südalinna <30min	--	--	-20%
Lähedus (300m) parkimismajale vms riskasutust võimaldavale parklale.		-20%	-20%
NB! Normatiiv defineerib ka parkimiskohtade maksimumarvu, mis on kuni +20% ülalmainitud nõuetest (va linnakeskus, kus on maksimum).			

ELAMUD Variant 2:

	Linnakeskus (tasulise parkimise ala) MAX (miinimum puudub)	ALA (hea ÜT ala) MIN	Ülejäänud linn MIN
Korterelamud	0.8	0.8*	1.0
<i>Normatiivi vähendamise võimalus kui parkimiskohad ei ole seotud korteriomandiga</i>	0.7	0.7	0.9
Ridaelamud, kuni 6 korteriga elamud	1.0	1.0	1.3
Üürimajad, sotsiaalmajad, munitsipaalmajad, (korteriomandit ei moodustata) ja mikrokorterid	1/100	1/100	1/100
Võimalused parkimiskohtade vähendamiseks poolte kokkuleppel			
Lähedus ühistranspordi peatusele 400m	--	--	-20%
Lähedus (250m) parkimismajale vms riskasutust võimaldavale parklale.		-20%	-20%
NB! Normatiiv defineerib ka parkimiskohtade maksimumarvu, mis on kuni +20% ülalmainitud nõuetest (va linnakeskus, kus on maksimum).			

- * Variant 1 puhul arvutamise näide: Linnakeskuses (Tsoon 1) või ALAs (Tsoon 2) on 4500m² brutopinnaga elumaja, kus on nii 2,3 kui 4 toaliseid kortereid. Vajalik on rajada minimaalselt 45 parkimiskohta ALAs, linnakeskuse puhul on 45 parkimiskohta absoluutne maksimum (miinimumi pole seatud). Juhul kui on tegemist üürimajaga tuleb parkimiskohtade arvu vähendada 9 koha võrra. Poolte kokkuleppel võib minimaalset parkimiskohtade arvu suurendada kuni 9 koha võrra.
- * Variant 2 puhul arvutamise näide: 100 korteriga kortermajas puhul ALAs on nõutud minimaalselt 80 kohta, mida on poolte kokkuleppel võimalik suurendada kuni 16 kohta. Linnakeskuses on 80 kohta maksimaalne arv, mida võib vastavalt vajadusele vähendada (miinimumi pole seatud). Juhul kui ehitatakse 100 korteriga üürimaja (iga korter 43m²), siis on minimaalne parkimiskohtade arv ALAs 43 kohta.

Ehitised:

	Linnakeskus (tasulise parkimise ala) MAX (miinimum puudub)	ALA (hea ÜT ala) MIN	Ülejäänud linn MIN
Asutused ja bürood	1/ 150	1/ 150*	1/ 80
Kauplused, teenindus	1/ 100	1/ 100	1/ 80
Teised funktsioonid	Lähtuda EVS Linnatänavate standardi linnakeskuse soovitustest, kuid rakendada neid maximumina kogu linnas (mitte miinimumina) Lahendada individuaalselt ja kohapõhiselt pöörates tähelepanu ühistranspordi ligipääsule ja rattaparklatele. Kõik avaliku funktsiooniga hooned peavad olema ühistranspordiga hästi ligipääsetavad. Luua võimalusi ristikasutuseks erinevate funktsioonide vahel.		
Võimalused parkimiskohtade arvu veelgi suuremaks suurendamiseks (lisaks maksimumile) või vähendamiseks			
Lähedus ühistranspordi peatusele 400m	--	--	+/-20%
Avalik kasutus ja ristikasutus	20%	+/-20%	+/-20%
NB! Normatiiv defineerib ka parkimiskohtade maksimumarvu, mis on kuni +20 % ülalmainitud nõuetest (va linnakeskuses ainult avaliku parkla puhul).			

* Näide: Kontoriruumides on ligikaudu 1 inimene 10 m² kohta. 20 000m² büroohoone puhul on seega kokku ca 2000 inimest. Uue normatiivi järgi on sellise suuruse arenduse puhul nõutud 133 parkimiskohta (20000/150=133), mis teeb 15 inimest/1 koht. ALA puhul võib parkimiskohti suurendada 20% (26 kohta, kokku 159kohta), kui parkla on lisaks avalikus kasutuses või ristikasutuses teise arendusega. ALA ja ülejäänud linna puhul võib avaliku kasutuse ja ristikasutusega parkimiskohti nii suurendada kui vähendada, et võimaldada olemasoleva parklaruumi efektiivsemat kasutamist piirkonna erinevate funktsioonide lõikes (või pakkuda parkimisteenust piirkonna elanikele). Läbirääkimiste aluseks peaks olema piirkonna olemasolevate parklate ja parkimishoonete ülevaade, ligikaudne kohtade arv ning täituvus.

3. Efektiivse ühistranspordi ala (ALA) kaart ja koostamise meetodika

Hea ühistranspordiühendusega ala (ALA) defineerimiseks arvutamiseks kaaluti erinevaid variante - sõiduaeg ja distants kesklinnast, ühistranspordi ligipääsetavus ning suuremate magistralide ja ühistranspordisõlmede kasutamine.

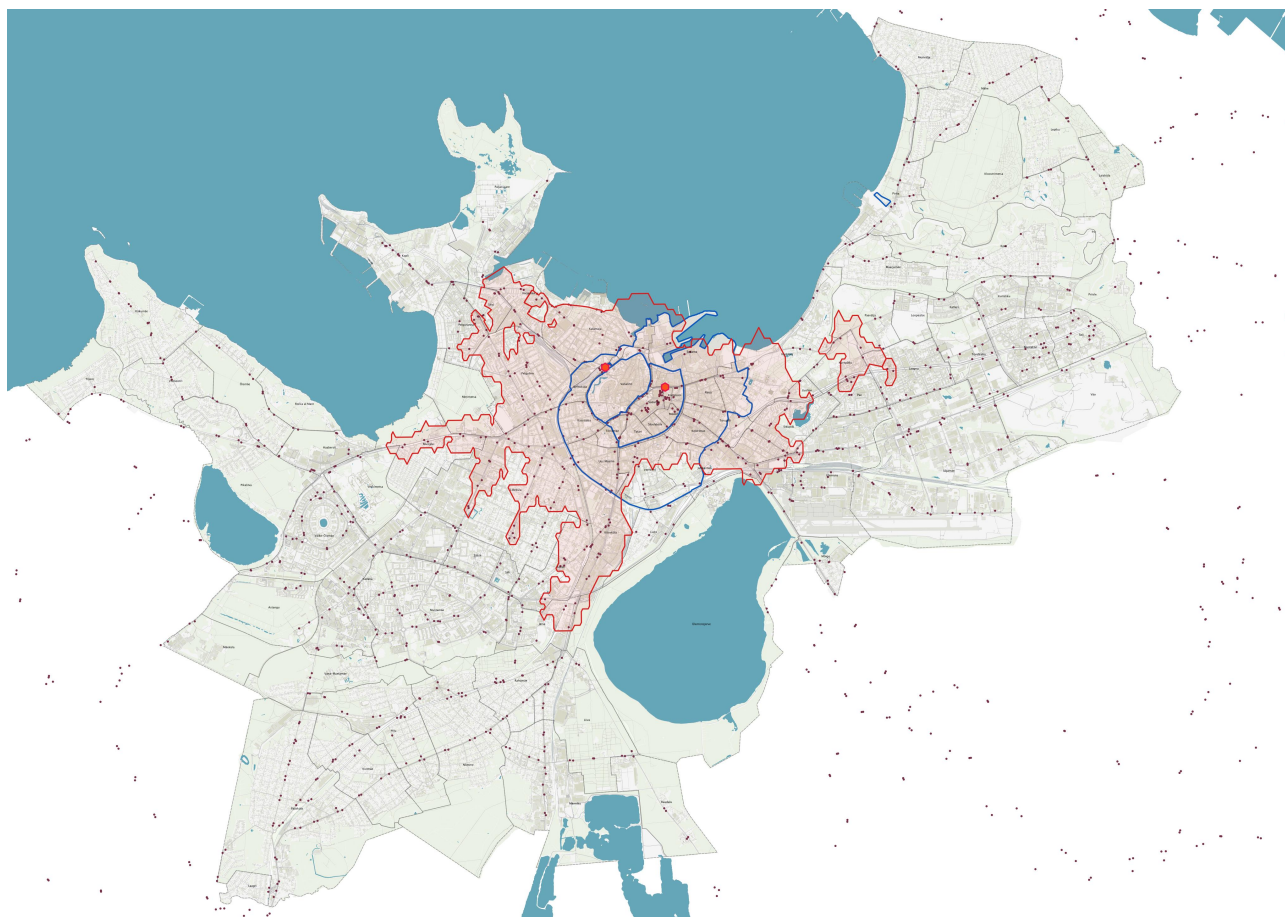
Hea ühistranspordi ühendusega ala (ALA) defineerimiseks ei valitud kaugust kesklinnast kuna kesklinna geograafilist keset on keeruline defineerida. Kesklinna keskmise asukoha arvutamiseks või kesklinna defineerimiseks on väga mitmeid meetodeid ja arvutusvõimalusi, kuid paratamatult jäävad tulemus võimaluste paljususe tõttu alati vaieldavaks. Muuhulgas teeb see keeruliseks igasuguste raadiuste defineerimise tsoonide määramiseks (nt 2km raadiuses jalakäidav kesklinn), kuna ka raadiuse määramiseks peab olema otsustatud, mis on linna

keskpunkt (Raekoja plats?, Viru Keskus? jne.). Linnakeskus ei tohiks olla ainuke hea ühistranspordi ala määramise sihtpunkt, kuna elanikud liiguvad erinevate sihtpunktide vahel üle kogu linna st, et kõigil ei ole kesklinna asja. Ühistranspordi areng peaks olema seetõttu polütsentriline, kuna elanikel on vaja liikuda erinevate linnaosade vahel võimalikult otsemat teed pidi (mis ei pruugi olla läbi kesklinna). Tallinnasse on tekkimas uued arengupiirkonnad (keskused), mis asuvad ühistranspordisõlmede ligiduses ja millel on seetõttu väga kiire ühendus regiooni või teiste Tallinna linnaosadega. Samas asuvad need kesklinnast kaugemal ja seetõttu seal normatiivi piiranguid ei rakendata. Kui need keskused muutuvad tugevamaks ja seoses sellega ka arendussurve, peaks ALA arvutuses olema võimalik uusi keskuseid arvesse võtta ja nende hea ühendatuse tõttu nõutud parkimiskohtade arvu vähendada.

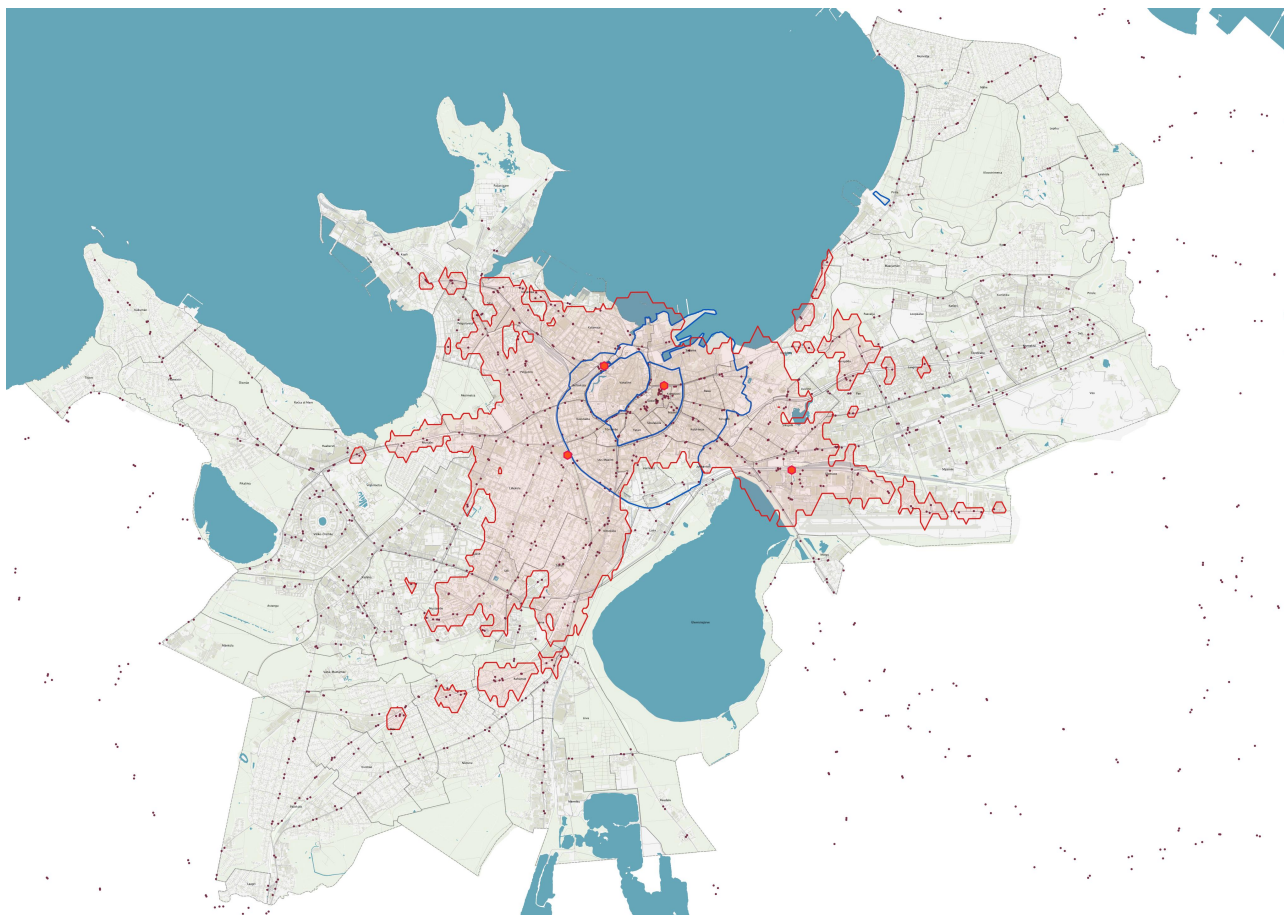
ALA täpsemaks arvutamiseks kasutati linna peamisi transpordisõlmi (Balti jaam, Hobujaama/Viru, Kristiine ja Ülemiste) kuna:

- Transpordisõlme saab selgelt defineerida. Tavapäraselt läbib sõlme vähemalt 3 erinevat transpordiliiki (buss, tramm, rong) ja sõlme asukoht ei muutu ajas kiiresti.
- Kuna sõlme geograafiline asukoht on teada, siis saab lihtsalt ja teaduslikult täpselt arvutada ALA piire.
- Kui kesklinna kõrvale tekivad uued aktiivsed keskused (polütsentriline areng), mis on hea ühistranspordi ühendusega, siis laieneb koos sellega ka ALA. Ehk siis mida rohkem paranevad linna transpordiühendused, seda rohkem laieneb ka ALA.
- ALA toetab otseselt Tallinna linna säästva liikuvuse strateegiat, mille põhjal linna liikluskooormus ei kasva ning ühistranspordikasutajate arv suureneb. Lisaks suunab ALA kasutamine arendused hea transpordiühendustega piirkondadesse.

Miniversioon (ainult Balti jaam ja Viru/Hobujaama):



Põhiversioon (kõigi 4 transpordisõlme koondlulatus 20min lõikes):



Hea ühistranspordiühendusega piirkond (ALA) kaardi koostamine:

- Alguspunktiks võtta transpordisõlme asukoht ja sihtkohaks kõik teised punktid linnas
- Kasutades GTFS andmeid (reaalaja gps andmed Tallinna transpordisüsteemist) arvutatakse välja, kui kaugele jõuab 20 minutiga.
- Näites on arvutatud 5 november kell 17.00, kuid ALA defineerimisel tuleks kasutada aasta keskmist tipptunni reisiaega.
- Käesolev kaart arvutati QGISiga kasutades Travel Time API teenust, mis kasutab Tallinna GTFS andmeid.

Transpordiamet saab reisiaega arvutada tunni kaupa kasutades Tallinna GTFS andmeid või väliseid GTSF analüüsisüsteeme nagu TravelTime. Meie soovitus on, et ALA moodustub kõigist kruntidest, mis jäävad 20min teekonna piiridesse transpordisõlmest. Seda saab arvutada lihtsa algoritmiga. Tänavate kasutamine piiridena ei ole hea viis ALA piiride defineerimiseks, kuna sellisel juhul muutub antud tänav barjääriks ning kaks tänavapoolt arenevad erinevalt. ALA kaarti saab veelgi täpsustada. Näiteks võib lisada ALasse teisi linna seisukohalt olulisi piirkondi, kus parkimisnormatiiv võiks olla madalam. Samuti võib muuta ALA arvutuspõhimõtteid, näiteks pikendada ajalimiiti 20 minutilt lühemaks või pikemaks.

4. Huvigruppide ettepanekud ja võimalikud lahendused

Ettepanek	Ettepaneku allikas	Lahendus
Võimalikult ruttu rakendada parkimisuuringu stsenaariumi 3G ja ennekõike normatiivi ruutmeetri kohta. Linnakeskuses võiks põhjendatud parkimismäära olla keskmiselt 0,8 ning korruselamute alal keskmiselt 1,1 parkimiskohta ühe korteri kohta. Seejuures peab olema lubatud rajada ka rohkem parkimiskohti, kui selleks on olemas ostjate huvi või muu vajadus.	EKFL/EEEL	Ettepanek on sisse viidud. Normatiivi kaks valikuvarianti võimaldavad nii ruutmeetri kui korteri põhise lähenemist. Korteri põhine lähenemine genereerib peaaegu alati suurema nõutud parkimiskohtade arvu. Parkimismäära kujundamisel on arvesse võetud 3G stsenaariumit ning EEELi ettepanekut normide osas. Väljaspool linnakeskust on lubatud normatiivi suurendamine kuni 20%.
Pikemas perspektiivis (3-5 aastat) näeme vajadust liikuda stsenaariumi 4G poole koos muude uuringus toodud meetmetega.	EKFL	Ettepanek on sisse viidud. Normatiivi ja sellega seotud ALA (hea ühistransport) kaarti uuendatakse iga kolme aasta tagant ja täiendatakse vastavalt arendajate tagasisidele ja muutunud olukorrale (ÜT ja ülejäänud linna parkimispoliitika)
Tallinna Linn vajab täpset kaarti, mis määrab erinevad nõuded sõltuvalt piirkonnast. Erinevate tsoonide loomine peaks ennekõike lähtuma ühistranspordi kättesaadavusest. Linnakeskuse alana võiks käsitleda kesklinna linnaosa tervikuna, lisaks veel Kalamaja piirkond ja linnaosade keskused (nt Nõmme keskus) ning alad, kus on hästi korraldatud ühistransport. Sellisteks aladeks on näiteks magistraaltänavad (nt Sõpruse pst, Mustamäe tee, Pärnu mnt, Paldiski mnt, Narva mnt), kus võik norm olla 0,8.	EKFL/EEEL	Ettepanek on sisse viidud. Tekib kolm tsooni kesklinn (tasulise parkimise ala), ALA ja ülejäänud linn. ALA määratleb kaart, mis määrab efektiivse ühistranspordiühendusega piirkonnad transpordisõlmede põhise. Kaart on ajas paindlik ja areneb koos linna ühistranspordiga.
Soosida rist- või ühisparklaid/ Parkimiskohtade riskasutuse tagamine on nii õiguslikult kui tehniliselt väga keeruline ning meie arvates on see rakendatav väga üksikute juhtudel ning üksnes olukorras, kus parkimise teenuse pakkujal tekib huvi parkla opereerimiseks. Parkimiskohtade riskasutuse korral peab aga olema võimalus parkimismäära vähendamiseks.	EKFL/EEEL	Parklate riskasutust soositakse ehitiste parkimismäära vähendamise puhul. Elamute osas on võimalik parkimiskohtade arvu vähendada, kui läheduses asub parkimismaja või parkimisala, mis võimaldab riskasutust (sh parkimist väljaspool krundipiiri)

Parkimiskohtade sidumine korteri-omandiga (Korteriomandi ja korteriühistu seadus)/ Kui korteri ostja soovib korteriga koos ka parkimiskoha kasutamise võimalust (erikasutusõigusena), siis peab arendaja talle ka kindla koha tagama.	EKFL/ EEEL	Tallinna linn peaks omalt poolt tegema kõik võimaliku, et muuta kehtivat Korteriomandi ja korteriühistu seadust, kuna see muudab keerulisemaks Tallinna säästva liikuvuse strateegia rakendamise kui ka riikliku transpordi arengukava rakendamise. Tänu antud seadusele on ka auto mitte kasutajad sunnitud koos korteriga ostma parkimiskoha, kui eelnevalt on erikasutusõigus juba antud (maaklerid soovivad nõ igaks juhuks osta korterit koos autokohaga). Parkimiskohtade kasutus peaks olema korterte müügist lahtutatud. Parkimiskohtade mittesidumine konkreetse korteriga on tänases õigusruumis võimalik, kuid arendajad ei ole kohustatud seda järgima. Parkimiskohad võivad olla samasugune kaasomandi osa nagu on trepikoda või õues asuv mänguväljak, selleks tuleb lihtsalt eriomandid (või erikasutusõigused) jätta moodustamata. Mitteseotud parkimiskohtadele võiks rakendada parkimiskohtade vähendamiseks (0.1 normist) (Variant2), et arendajatel oleks motivatsiooni parkimiskohtasid korteriomandiga mitte siduda.
Ettepanek üürimajade puhul kohaldada miinimumnõudena kuni 50% väiksemat normatiivi kui korteritel, mida arendatakse müügiks. /Otstarbekas kui detailplaneeringuga ja projektiga kavandataksegi üürikorterite maja ja hoone jääb ka tulevikus üürikorteritega hooneks. Sellisel juhul võiks parkimismnorm korterite osas olla näiteks 0,1 . Kui hoone jagatakse väikesteks korteriomanditeks ja need võõrandatakse, siis peaks lähtuma p. 4 toodud arvutusest.	EKFL/ EEEL	Ettepanek on sisse viidud variandina, kus üürimajadele rakendatakse 1/100 ruutmeetri põhiste reeglit (variant 2), mida on võimalik vähendada 20% (variant 1).
Parkimiskohtade arvu määramisel tuleks arvestada tubade arvu ja pinda. Kuna üürikorteritena kasutatakse peamiselt ühe- ja kahetoalisi väikese pinnaga kortereid. Samuti soovivad just selliste korterite ostjad kõige harvem soetada parkimiskohta. Seega võiks näiteks kuni 45 m² elamispinnaga korterite puhul rakendada koefitsienti 0,5.	EEEL	Ettepanek on sisse viidud variandina, kus korterilele rakendatakse 1/100 reeglit (Variant1). Sellisel juhul oleks 45m² korteri puhul koefitsient ca 0,5.
Kõigile sisu poolest sarnastele lahendustele peavad kehtima samad nõuded (nn ärimaale tehavad korterite arendused vs elumumaale)	EKFL	Ehitiste normatiiv on viidud rohkem tasakaalu elamute normatiiviga, mis lihtsustab samade reeglite järgimist.
Parkimiskohtade rajamine maa peale on põhjendatud äärelinnas. / Linna idee määratleda tulevikus maapealse parkimise osakaal 10% ei ole igas olukorras mõistlik.	EKFL/ EEEL	Maapealse parkimise osakaalu nõuet pole arvesse võetud, kuna see võib tõsta eluaseme hinda lõpptarbija ehk elaniku jaoks. Võib muuta Tallinna elupinnad kallimaks, ning arendamise odavamaks linnast väljaspool. Ehk soodustab mõlema variandi puhul arendusi ja elukoha valikut regioonis, mitte Tallinna linnas.
Kui ei ole võimalik või majanduslikult otstarbekas rajada kõiki nõutud parkimiskohti arenduskinnistule, siis on vajalik võimalus parkimiskohtade rajamiseks väljapoole arenduskinnistust piire või rahalise kompenseerimise mehhanism olemasolu (Kaaluda sarnase mehhanismi loomist nagu on haljastusühikute kompenseerimine). /	EKFL	Uue normatiivi ettepanekus on arvesse võetud riskasutuse võimalust, samuti lähedust parkimismajale või muule parkimisinfrastruktuurile, millega saab normatiivi vähendada. Rahalise kompenseerimise mehhanismi osas ettepanekut ei tehta.

Lisaks tuleks ette näha parkimisnormi vähendamise võimalus, näiteks juhul, kui läheduses on parkimismaja või avalik parkla, näiteks rakendades koefitsienti 0,5.	EEEL	Uue normatiivi ettepanekus on arvesse võetud ristkasutuse võimalust, samuti lähedust parkimismajale või muule parkimisinfrastruktuurile, millega saab normatiivi vähendada.
Normatiivi ülevaatus iga 3 aasta tagant, et need oleksid koosõlas tegelike vajaduste ning linna arenguga	EKFL/ EEEL	Ettepanek arvesse võetud. Soovitus on normatiivi täiendada iga kolme aasta tagant. Protsessi osas tuleks iga kolme aasta tagant koguda tagasisidet kinnisvaraarendustega seotud liitudelt ja linnaosadelt. Vajadusel viia läbi täiendavad töötoad. Ühtlasi kaardistada uuesti hea ühistranspordiala kaart.
Uued nõuded peavad kehtima tagasiulatuvalt ka juba kehtestatud detailplaneeringutele. Kuni uute normide rakendamiseni on vaja õigusselgust praegustes nõuetes ja tuleks rakendada „Tallinna parkimise korralduse arengukava aastateks 2006-2014”/Leiamet, et kui piirkonnad (tsoonid) on kindlaks määratud, siis tuleb edaspidi detailplaneeringute koostamisel jätta parkimiskohtade arv numbritena väljendamatuna ning määratleda selle asemel parkimismäära alusel parkimise piirkond. Selline lahendus võimaldab paindlikkust, sest detailplaneeringute elluviimine on ajaliselt piiritlemata ja ehitusprojekti koostamisel saab lähtuda kehtivast parkimisnormist./ kehtivate detailplaneeringute elluviimisel väiksemas mahus, kui detailplaneering ette näeb, arvestatakse hoonete projekteerimisel proportsionaalselt väiksema arvu parkimiskohtadega.	EKFL/ EEEL	Ettepanek arvesse võetud. Detailplaneeringute koostamisel jätta edaspidi parkimiskohtade arv numbritena väljendamatuna ning määratleda selle asemel parkimismäära alusel parkimise piirkond. Ehitusprojekti koostamisel ja ehitusloa taotlemisel lähtutakse sellisel juhul kehtivast normist, mis võib 3 aasta jooksul muutuda. Kehtivate detailplaneeringute elluviimisel väiksemas mahus, kui detailplaneering ette näeb, arvestatakse hoonete projekteerimisel proportsionaalselt väiksema arvu parkimiskohtadega vastavalt kehtivale normatiivile.
Linna idee jätta kompaktses uusarenduspiirkondades parkimisnõuded kehtestamata on mõistlik, kuid selleks on vaja täpsemalt määratleda, mis on kompaktnen uusarenduspiirkond.	EEEL	Ettepanekut pole arvesse võetud. Sisuliselt võimaldab uus normatiiv ettepanek selles osas piisavalt paindlikkust.

5. Täiendavad ettepanekud Tallinna linna parkimispoliitika osas

Probleem: elanike parkimislubade hind on ebaproportsionaalselt madal võrreldes tasuliste parklate hinnapoliitika ja parkimiskohtade maksumusega uusarendustes. Seetõttu ei pruugita osta arendaja poolt ehitatud parkimiskohta, vaid eelistatakse parkida linnatänaval. Samuti ei soovita kasutada auto pikemaajalisemaks hoidmiseks tasulisi parklaid, vaid hoitakse autot linnatänavatel. Lisaks puudub linnal ülevaade parkimislubade kasutamisest. Elanike parkimislubade hulk moodustab Vanalinnas 117%, Südalinnas 133% ja Kesklinnas 45% kõigist tänaval olevatest parkimiskohtadest.

Ettepanek: Elanike parkimislubade hind peaks olema vastavuses turuhinnaga. Hinnapoliitika peaks kujunema turuhinna alusel, näiteks võttes aluseks tasulise parkimise piirkonna soodsamate parklate kuuhindu (alates 40eur/kuu). Hinna kujundamisel tuleks arvesse võtta ka arenduste parkimiskohtade maksumust. Näiteks kui arenduse parkimiskoha arv on 6000eur (mis on pigem madal hind), siis saab selle tasu eest tänaval parkida 12,5 aastat.

Tõenäoliselt peaks sellise perspektiivi puhul olema tänaval parkimise hind veelgi kõrgem. Parkimislubade ostmist tuleks võimaldada kuu kaupa, mitte soodustada elanikel auto hoidmist linnatänavatel (olenemata tegelikust vajadusest). Parkimislubade kasutajad koondada ühtsesse parkimisrakendusse ning muuta parkimisload digitaalseks (aktiveerid loa kui tegelikult tänaval pargid). Muuhulgas annab see võimaluse saada ülevaadet tegelikust lubade kasutamisest linnatänavatel sh tegelikust täituvusest (kuna need andmed hetkel puuduvad), mis omakorda aitab linnal kujundada nõudluspõhist parkimise hinnapoliitikat.

Probleem: Väljaspool tasulise parkimise ala hoitakse autosid tänaval pikemat aega, kuna puudub kontroll ja parkimise piirangud. Seetõttu on raskendatud tänavate hooldus ja koristus. Samuti on keerulisem parkimiskohti leida neil, kes tõepoolest igapäevaselt autot kasutavad. Mustamäel ja Väike-Õismäel on lahendusena piiratud parkimist katsetatud teatud suuremate tänavate ääres. Lisaks puudub linnal ülevaade kõige probleemsematest parkimispiirkondadest, kus nõudlus on väga suur, kuid tänaväärsete parkimiskohtade arv on piiratud. Sisuliselt on kõigil (nii Tallinna kodanikel kui mittekodanikel, hoone elanikel kui ka kõigil teistel) õigus piiramatult linnatänavatel parkida.

Ettepanek Elanike parkimiskäitumise reguleerimiseks viia kogu linn üle tasulise parkimise süsteemile (ööpäevaringne), mis Tallinna kodanikele on tasuta (va tasulise parkimise alas kesklinnas, kus elanike parkimisload jäävad tasuliseks). Tallinna mittekodanikud peavad maksma parkimistasu või hoidma sõidukeid eraparklates. Süsteem rakendub sarnaselt praegusele mobiilse parkimise süsteemile, mis on ligipääsetav nii rakenduse kui telefonikõne/sõnumite kaudu. Iga kodanik on seotud maksimaalselt kahe aadressiga (lisaks kodule võib üks veel olla), kus tasuta parkimine on piiratud raadiusega (sarnaselt tasulise parkimisala lubade tsoonide suurusel), ideaalis GPS kordinaadi põhine, mis määraks täpsema asukoha. Lisaks võib kodanikule anda igakuiselt arvu tasuta parkimise tunde, mida võib kasutada nende kahe aadressi välisel parkimisel.

Ettepaneku positiivsed mõjud:

- linn saab pakkuda lahenduse elanike parkimisprobleemile. Tasuta parkida saavad ainult Tallinna elanikud.
- Elanikud väärtustavad rohkem võimalust linna tänavaid ja teid tasuta parkimiseks kasutada. Linnatänavatel on hoolduskulud ja remonikulud, mis tasutakse linnakassast. Niisiis peaks tasuta või soodushinnaga parkimine olema privileeg.
- Linnakassasse lisandub tulu parkimistasudest. Parkimistasu võiks olla sarnane kesklinna tasuga või veidi väiksem (täpsemad arvutused tasuliste parkimisalade võimalike tulude kohta on Tallinna parkimisuuringus 2019). Jätkuvalt võib rakendada 15min tasuta parkimist.
- Linn omab täpset ülevaadet kodanike parkimiskäitumisest, seejuures saab tsooni ja aadressi täpsusega määrata probleemseid piirkondi, kus täituvus on kõrgem.
- Rakenduse abil saab luua uue kommunikatsioonikanali kodanikega, mida saab kasutada muu informatsiooni jagamiseks - nt tänavakoristused, teetööd, ühistransport, Pargi&Reisi süsteem, rattaringlus vms info, mis toetab linna strateegiliste eesmärkide täitmist.

