

KOKKUVÕTE

Tallinna linna parkimispoliitika arengusuundade analüüs

Analüüsi teostas SPIN Unit

Damiano Cerrone, Panu Lehtovuori, Kristi Grišakov, Kristjan Männigo, Inigo Lorente Rivelora, Jesus Lopez Baeza, Topi Tjukanov.

Autorid

Damiano Cerrone, Panu Lehtovuori, Kristi Grišakov, Kristjan Männigo

Tõlge:

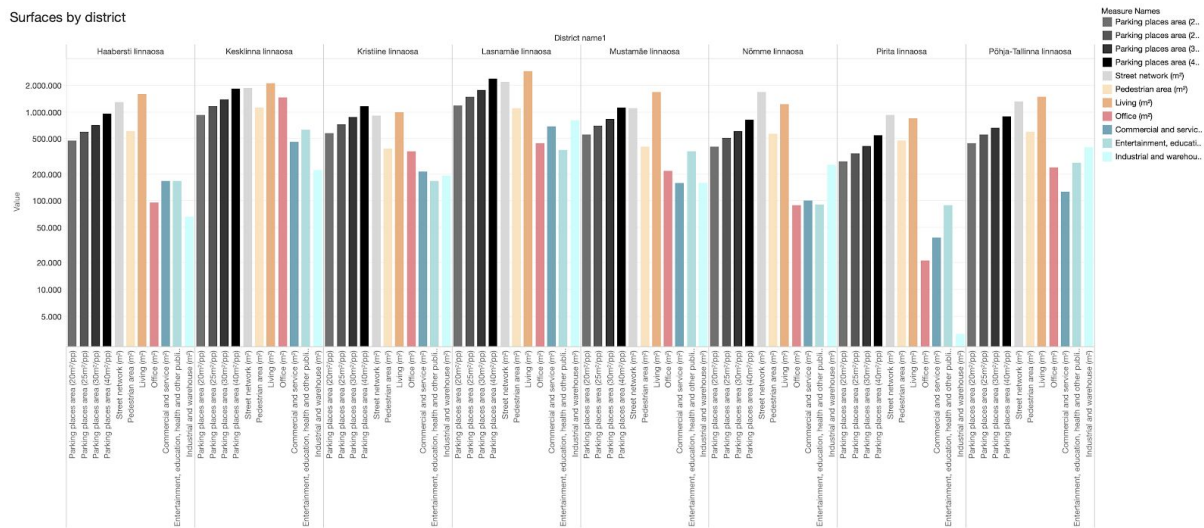
Kristi Grišakov ja Kristjan Männigo

Tegemist on Tallinna parkimispoliitika analüüsi ja parkimiskohtade uuringu lihtsustatud kokkuvõttega. Täiendav materjal töö teostamiseks kasutatud metodoloogia, analüüsi tulemuste ja materjalide kohta on leitav täismahus raportist.

PARKIMISPROBLEEMI OLEMUS

HÄSTI TOIMIV LINNARUUM

Ühe linna areng ja õitseng lähtub linnalisest tihedusest, erinevate funktsioonide mitmekesisusest ning nende omavahelisest lähedusest ja ühendustest. Linnad suudavad majanduslikult ja elanike arvu poolest kasvada ka füüsiliselt laienemata kui ettevõtlus, töökohad ja sotsiaalne suhtlus suudetakse panna tihedamalt toimima. Sellest perspektiivist vaadatuna on efektiivsel parkimispoliitikal, mis suudab vältida parkimiskohtade arvu suurt kasvu, oluline roll Tallinna majanduskasvu, sotsiaalse sidususe ja elukvaliteedi tagamisel.



Erinevate funktsioonide poolt hõivatud maa pindala linnaosade ja asumite lõikes

Ajalooliselt on linnade füüsiline vorm kujunenud vastavalt peamiselt kasutatud liikumisviisidele. Tallinna ehitatud keskkond on hetkel kujundatud autoliikluse jaoks, kuna nii parkimisalade kui sõiduteede brutopindala on kõigis linnaosades suurem jalakäijatele mõeldud ruumist. Pealtnäha võib jalakäijatele jäetud ruum tunduda piisav, kuid kõnniteede brutopindala mõõtmed ei anna tegelikku aimu selle ruumi kvaliteedist ja kasutusmugavusest. Liigne parkimisele ja sõiduteedele kulutatud maa pakub võimaluse seda vähendada teiste jätkusuutlikumate liikumisviiside kasuks.

ÜHISKONDLIK PARKIMISKULU

Hoolimata sellest, et autojuhid ei maksa auto parkimise eest tasuta parklates, ei ole parkimine kunagi tegelikult "tasuta". Kõigil parkimiskohtadel, hoolimata sellest kas need on era- või avalikus omandis, on ehitus-, hooldus- ja halduskulud. Need kulud maksab alati keegi kinni ja need kulud muutuvad nähtavaks näiteks parkimiskoha hinnas või avalike hoonete tasuvuse arvutamisel. Tasulise parkimise puhul makstavad kulud kinni autojuhid, kuid tasuta parkimise puhul jagatakse kulud kõigi elanike vahel hoolimata sellest, kas nad omavad autot või mitte.

Ühiskondlik parkimiskulu on seda kõrgem, mida rohkem esineb "tasuta" parkimist. Kõrge parkimiskohtade nõudlusega kohad nagu erinevad poed ja ärid pakuvad tasuta parkimist, kuid tõstavad kaupade ja teenuste hindu, et korvata parklate ehitus- ja halduskulusid. Seetõttu sisaldub külastajatele pakutud "tasuta" parkimise hind igas nende poolt ostetud kinopiletis, kohvitopsis või toidukorvis. Avalikus omandis oleva tasuta parkimisplatsi puhul tasuvad selle projekteerimis-, ehitus ja halduskulude eest kõik maksumaksjad.

Tunnustatud parkimispoliitika ekspert professor Donald Shoup on põhjalikult uurinud parkimise ja jaemüügi omavahelisi seoseid erinevate juhtumiuuringute kaudu. Tema hinnangul ei kahanda tasuline parkimine müügikäivet, vaid hoopis kasvatab seda. Müügikäive kasvu põhjus seisneb selles, et tasulisi parkimiskohti on üldjuhul vähem ning parkimiskohtadest vabanenud ruumist saab hea avalik ruum (näiteks läbi väikevormide ja haljastuse lisamise), kaupluse fassaadi on paremini märgata ning kaupluse külastajate arv suureneb. Linnad peaksid erinevate maakasutusviiside valikul alati valima selle, mis pakub suurimat avalikku hüve ning parandab elukvaliteeti või pakub uusi arenguvõimalusi.

Parkimiskohtade kasvu soosimine ei võimalda parklate all olevat maad kasutada mõne muu majanduslikult kasuliku tegevuse otstarbeks (rohkem kasumit ettevõtjale, elu- ja töökohti ning teenuseid linnakodanikele) ega avalike puhkealade jaoks. Tänu parkimisplatsidele on linnaruum hõredam ning vahemaad erinevate sihtkohtade vahel pikenevad. Vahemaade kasv soosib omakorda autoliikluse kasvu.

ÕIGE HIND

Tasulise parkimise hind linnatänavatel on sageli paika pandud juhuslikult. Tegelikult tuleks hinna kujundamisel võtta aluseks nõudluse poolt määratud turuhind - mida suurem täituvus, seda suurem tunnihind. Omavalitsustele pakub selline lähenemine võimaluse loobuda parkimistasude määra otsustamisest ja lasta seda kujundada hoopis autojuhtidel, kes teenust kasutavad. Taolist nõudluse-pakkumise põhist lähenemist, kus parkimistasu määrab parkimiskohtade täituvus, kutsutakse dünaamiliseks jõudluspõhiseks hinnastamiseks (*performance based parking fees*).

Parkimise dünaamiline hinnastamine on järk-järgult võetud kasutusele mitmel pool maailmas (Mackowski et al, 2015) ning see tuleks kasutusele võtta ka Tallinna parkimispoliitika kujundamisel. Tallinna jaoks oleks see üleminek lihtne, kuna linnal on juba olemas autode arvu lugemiseks vajalik IT-taristu (mobiilse parkimise andmed) ning käesolev uuring kaardistas lisaks kõik olemasolevad parkimiskohad, mida saab nüüd koos mobiilse parkimise andmetega kasutada täituvuse arvutamiseks. See omakorda tähendab, et parkimise dünaamilise hinnastamise süsteemi saaks võtta kasutusele peaaegu kohe ilma suuremate lisakuludeta.

Parkimistasusid saab kasutada jätkusuutlikumate liikumisharjumuste juurutamiseks. Ainult 10% kodulähedase parkimistasu kasv on seostatav 8% auto omamise vähenemisega (OECD, 2019). Eriti oluline on pöörata rohkem tähelepanu tasuta parkimise pakkumisele töö juures. Tasuta töökoha lähedane parkimiskoht tekitab 0,17 tonni CO₂ heidet auto kohta aastas (Eurostati andmed). Kui töö juures parkimise muuta tasuliseks, võib autoga tööl käijate hulka vähendada ligi 15% (OECD, 2019).

EHITUSKULUD

Parkimise ehituskulude arvutamine on keeruline, kuna arendajad keskenduvad ehituse kogukuludele ning eraldi statistikat ei koguta ainult parkimiskohtade rajamisele kuluvatest summadest. Koostöös ettevõttega Endover Kinnisvara selgitasime välja erinevat tüüpi parkimistaristu ehituskulud:

- 13 000€ – parkimiskoht parkimismajas
- 20 000€ – parkimiskoht maa-alusel parkimiskorrusel
- 25 000€ – parkimiskoht maa-alusel parkimiskorrusel keeruliste pinnasetööde korral

Näiteks nõuti Endover Kinnisvaralt ühe arenduse puhul vastavalt kehtivale parkimisnormatiivile nelisada parkimiskohta, ning EVS Linnatänavate standardi põhjal suurendati nõutud parkimiskohtade arvu 25% võrra, viiesajani. See omakorda suurendas ehituskulusid hinnanguliselt 1,3 miljonit eurot ($100 \times 13\,000 = 1\,300\,000\text{€}$ sh KM). Kuna parkimiskohti ja kortereid müüakse sageli koos, siis muudavad kõrgemad parkimiskohtade ehituskulud kallimaks ka korterite hinnad, mis omakorda muudab elupinnad vähem kättesaadavaks ja muudab ettevõtete jaoks mõnede tühjade kruntide arendamise ebaatraktiivseks.

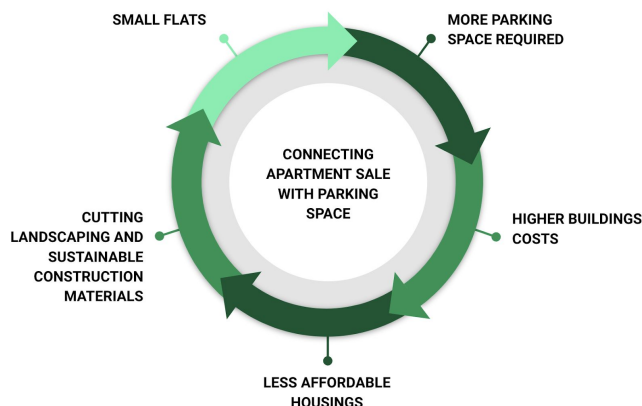
KORTERITE MÜÜK

Parkimiskohtade kõrgete ehituskulude tõttu on “tasuta” parkimiskohtade pakkumine nii elanikele kui külastajatele muutunud nii kinnisvaraarendajate kui koduostjate jaoks suureks väljaminekuks. Eelmisel aastal jõustunud Korteriomandi- ja korteriühistuseadust interpreteeritakse arendajate poolt selliselt, et kortereid ja parkimiskohti tuleks müüa ühtse pakatina (Pärli, 2018), kuna parkimiskoht arvatakse eluruumi osaks. See omakorda tähendab, et parkimiskohtade ehituskulud peavad kinni maksma ka need koduostjad, kes tegelikult parkimiskohta ei soovi ja kasutavad hoopis teisi liikumisviise nagu ühistransport.

Hetkel kehtivaparkimispoliitika ja Korteriomandi- ja korteriühistuseaduse koosmõjul suureneb nõutud parkimiskohtade arv tõenäoliselt veelgi. Parkimiskohtade ehituskulude sisaldumine korterite lõpphinnas muudab korterid kallimaks ja arendused üha keerukamaks. See omakorda võib suurendada ka linna sisest ebavõrdsust, kuna uusarendused on taskukohased vaid kõrgepalgalistele ostjatele.

Väiksemate korterite ehitamine ei ole lahendus kõrgete ehituskulude kompenseerimiseks. Kuna praegune normatiiv nõuab parkimiskohtade arvu korteri kohta, tähendab suurem korterite arv kohe ka rohkem parkimiskohti. Jällegi on tagajärjeks suuremad ehituskulud, kuna tihedas linnakeskkonnas tuleb ehitada selleks maa-aluseid korruseid. Kõrgemad kulud sunnivad omakorda leidma viise kokkuhoiuks nagu odavamate materjalide kasutamine ja väliruumi madal kvaliteet. Tekib nõiaring, mis omakorda vähendab elukeskkonna kvaliteeti ning arenduste mitmekesisust.

Teine soovimatu tagajärg on kõigile parkimiskohtadele kuluva maa roll linnakeskkonna tiheduse vähendamisel, mis omakorda pikendab kodu, töö ja erinevate teenuste vahelisi distantse ning suurendab autosõltuvust. Linnal on võimalus edendada ettevõttlikku, inimkeskset ja rohelist pealinna lõigates läbi sidemed korterite müügi ja parklakohtade vahel ning nõudes normatiivis parkimiskohti miinimumi asemel maksimumi põhjal, mis omakorda baseeruks korterite arvu asemel brutopinnal.



PARKLATE ALUSE MAA VÄÄRTUS

Üks viis parkimiskohtade hinna määramiseks on uurida parklatena kasutatava maa väärtust.

Parkimiskohtade väärtus (€/parkimiskoht) on leitud avatud parkimisplatside (allikas: Europark) parkimiskohtade arvu ja maa viimase ostutehingu väärtuse (allikas: Maa-ameti Maakataster) kaudu arvestades parkimiskohtade alla jääva maa suhet maaüksuse suurusesse. Niisiis on aluseks võetud hinnad pigem tagasihoidlikud, kuna krundi väärtus võib olla kasvanud võrreldes viimase müügitehinguga. Sellise arvestuse põhjal leidub kõige kallim parkimiskoht linnas Viru hotelli ees (31041€/koht) ning kõige odavam parkimiskoht A-H. Tammsaare tee Maxima XX ees (128€/koht). Asumite põhjal arvutades erinevad parkimiskohtade väärtused 128€/koha kohta Mustamäel kuni 10789€/koha kohta Südalinnas.

KEHTIV PARKIMISPOLIITIKA

Olemasolevad andmed parkimiskohtade kohta olid puudulikud. Vastupidiselt kehtiva parkimise arengukava soovitudele mõõdikute osas, ei ole süstemaatilisel kogutud andmeid parkimiskohtade täpsete asukohtade ja täituvuse kohta nii tasuta kui tasulistel parkimisaladel. Kehtiva parkimispoliitika osas (Tallinna linna parkimise arengukava 2006-2014) pöörasime tähelepanu selle eeldustele, kasutatud andmetele ning prognoosidele ja arengukava eesmärkide täitmisele.

ARENGUKAVA EESMÄRGID

Kehtiva arengukava eesmärgid on:

- leevendada tänavavõrgu läbilaskvuse kitsaskohtade probleeme liikluse ohjeldamisega, vähendades tänavate kallihinnaliste ümberehitustööde vajadust;
- reguleerida linnakeskuse liikluskootumust, et muuta keskus inimsõbralikumaks ja laiendada jalakäijate liikluse ala (Vanalinn);
- autoliikluse ohjeldamisega vähendada keskkonna saastamist kahjulike heitmetega;
- toetada parkimistasudest ja -trahvidest laekuva tulu näol täiendavalt linna transpordisüsteemi arengut.

Arengukava fookus on seatud autoliiklusele, (auto)parkimisele ja ühistranspordile ning nende omavahelistele seostele. Linnatänavate disainile, linnakeskkonna kvaliteedile, kinnisvaraarendustele ning uutele tehnoloogiatele liialt ei keskenduta. Väga vähe on juttu jalgrattaparklastest, jalakäijate aga spetsiifiliselt ka liikumispuudega inimeste liikumismugavusest. Säästlikku linnaplaneerimist vaadeldakse peamiselt vaid süsinikuheite perspektiivist. Eraomandis parkimisalasid, mis hõlmavad enamiku Tallinna parkimiskohtadest, eraldi ei uuritud. Suurte transpordisõlmede nagu sadama, rongi- ja bussijaama parkimisvõimalusi ei käsitletud üldse.

PROGNOOSID

Arengukavas esitatud hinnangutega võrreldes on majandus- ja liikuvustrendid kõvasti muutunud. Uue parkimispoliitika koostamiseks ja liikuvusteemade täielikuks mõistmiseks tuleb analüüsida muutusi nagu asjade internet (IOT), liikuvus kui teenus (MaaS), majanduskäitumine ja muid tulevikuprognoose, kus kahtlemata on peidus ka palju teadmatust. Järgnevalt toome välja peamised kehtiva arengukava prognoositud muutused võrreldes praeguse seisuga:

- Autode arvu kasvuks prognoositi aastaks 2020 425 autot 1000 elaniku kohta Eestis. See prognoos osutus tagasihoidlikuks, kuna 2018 a. seisuga on Eestis 565 autot 1000 elaniku kohta. (Statistikaamet)¹
- Autostumise trend on veelgi tugevam Harjumaal, kus autode arv on teinud läbi 10 aastaga 56% tõusu (aastal 2005 210 000 autot, aastal 2015 328000 autot). (Statistikaamet)
- Tallinna linna sees on autostumise trend vähem nähtav. 2017 aastal oli Tallinnas 198 000 autot ehk 446 autot 1000 elaniku kohta. (Tallinn Arvudes, 2019)
- Alates 2005 aastast prognoositi kesklinnas liiklusvoo kasvuks 1-2% aastas. Tegelikult on 2013 ja 2017 aasta vahel kesklinna liiklusvood isegi vähenenud (AKÖL -1,2%). Üks selge vähenemise põhjus on Järvevana tee renoveerimine, kus liiklus peale avamist on 34% kasvanud. (Tallinna liikluse muutuse monitooring automaatse seiresüsteemi andmete põhjal 2018; 2013) Samuti ühistranspordi sõiduradade tekitamine kesklinnas.

¹ Statistikaameti ja Maanteeameti statistika sõidukite arvu kohta riigi ning haldusüksuste lõikes on veidi erinev olenevalt sellest, kas statistikas sisalduvad peatatud registrikandega sõidukid. Selles uuringus kasutati läbivalt Statistikaameti andmeid (TS320: Sõidukid tüübi ja haldusüksuse järgi), et tagada järjepidevus Tallinna linna parkimise arengukavas 2006-2014 tehtud prognoosidega.

- Ülejäänud linnas (arengukava kasutab terminit äärelinn) prognoositi arengukava kohaselt 4-5% liiklusvoogude kasvu, mis oleks rohkem kui kümne aasta jooksul täheldanud ligi 60% kogukasvu. Loendusandmete kohaselt on liiklus 2012-2017 aasta vahemikus linnas kasvanud 9,5% ja Tallinna linna piiril 26%. (Tallinna liikluse muutuse monitooring automaatse seiresüsteemi andmete põhjal 2018; 2013)
- Kuigi kehtiv arengukava keskendus väga palju vajadusele toetada ühistranspordisüsteemi arengut, kasutatakse ühistransporti üha vähem (ühistranspordi osa kõigist tööle liikumistest aastal 2003 oli 51% ja aastal 2016 ainult 36%). (Tallinna liikumisviiside uuring 2015; Harju elanike liikumisviiside uuring 2017; Statistikaamet)
- Sõidujagamisteenuste (sh. taksoteenuse) kasutamise hüppelist kasvu ning muutunud ruumivajadust (takso peale minnakse üha vähem taksopeatusest, vaid igalt poolt) arengukava arvesse ei saanud võtta.

EESMÄRKIDE TÄITMINE

Kuna kehtiva arengukava jätkusuutlikku arengut suunavad eesmärgid on igati asjakohased ka tänapäeval, on peamiseks murekohaks see, et linnal puudub ülevaade oma parkimispoliitika tagajärgedest majandusele, inimeste käitumisele, looduskeskkonnale ja ehitatud keskkonnale. Seetõttu on parkimispoliitika mitmeid tahtmatuid tulemusi, mida ei ole osatud ette näha ega adresseerida.

Kõige olulisemaks tagajärjeks on parkimisnormatiivi vähene paindlikkus, mis takistab linna arengut, eelkõige uute kortermajade ehitamist ning vanade väärtuslike hoonete renoveerimist. Kuna kehtiv parkimisnormatiiv nõuab igale uuele projektile külluslikult parkimiskohti, pööratakse vähe tähelepanu olemasolevate parkimiskohtade efektiivsemale kasutamisele (jagatud kasutusega parkimisalad), uute liikumisviiside integreerimisele linnakeskkonda (jagatud sõidukid, kergliiklusvahendid), mugavatele ühistranspordihendustele ja paindlikumale hinnastamisele. Enamikul juhtudel viib parkimisnormatiivi järgimine uute detailplaneeringute kehtestamisel parkimiskohtade ülepakkumiseni, mis toob kaasa lisakulud arendajatele ning elanikele ning töötab vastu eesmärgile toetada ühistranspordisüsteemi kasutamist ja arengut.

Teisalt on suudetud edukalt kontrollida autoliikluse kasvu ja kaotada tasuta parkimine kesklinnas ning panna tööle Pargi&Reisi süsteem, mis siiski vajaks veel paremat kommunikatsiooni ning kiiremaid ühendusi. Situatsioon kesklinnas on küll paranenud, kuid probleemid kandunud teistesse piirkondadesse. Parkimistulu ei ole otseselt suunatud ühistranspordisüsteemi arengusse, kuigi linn panustab tasuta ühistransporti igaastaselt rohkem kui parkimistulu kokku. Arengukavas välja toodud Pargi&Jaluta süsteemi on suudetud edukalt rakendada vaid Vanalinna piirkonnas.

KOHTUMISED HUVIGRUPPIDEGA

Käesoleva uuringu sisendi kogumiseks korraldati kolm huvigruppide kohtumist teemadel tulevikuaarengud, igapäevane parkimiskorraldus ja Pargi&Reisi süsteem. Välja saadeti 160 kutset, kohtumistel ja töötubades osales kokku 46 huvigruppide esindajat. Kõige rohkem osales kinnisvaraarendajaid, teenuste pakkujaid ning tömbekeskuste esindajaid. Alaesindatud olid asumiseltside esindajad. Igal koosolekul tutvustati osalejatele esmalt uuringu eesmärgi ja vahetulemusi ning viidi läbi töötuba, mille eesmärk oli:

- 1) Koguda tagasisidet parkimiskogemuste, -probleemide ja -lahenduste osas.
- 2) Saada tagasisidet erinevatele ideedele, mis ei pruukinud alati sobida kohalikku konteksti.
- 3) Edendada suhtlust erinevate huvigruppide sees ja vahel.

Üldise murekohana toodi välja, et puudu on süsteem, mis annaks selge ülevaade olemasolevate parkimiskohtade tegelikust täituvusest. Nii teenusepakkujad, arendajad, linnaametite esindajad kui ka kodanikud soovisid, et linna keskus oleks elav ja atraktiivne koht, kus on vähem autosid ja vähem autoliiklust. Parkimine on alguspunkt mõnele tegevusele või kogemusele linnaruumis, mitte eesmärk omaette.

Huvigruppide tagasiside peamised sõnumid on järgnevad:

- Kõikide huvigruppide esindajad, olenemata koosoleku teemast, rõhutasid vajadust mugavalt jala läbitava kesklinna järele, kus oleks kõrgel tasemel avalik ruum.
- Inimesed soovivad saada odavat või tasuta parkimist, kuid neil pole õrna aimugi selle tegelikust hinnast. Siinkohal oleks vajalikud kampaaniad, mis tõstaksid teadlikkust.
- Pargi&Reisi alasid on liiga vähe ja mõned neist on ka liiga väikesed. Seetõttu tekivad iseorganiseeruvad Pargi&Reisi parklad kaubanduskeskustesse, kesklinna parkimisplatsidele ja tasuta parkimisega piirkondadesse kesklinna ümbruses. See omakorda tekitab konflikte vastava maatüki omanikuga, kes sooviks tüütutest parkijatest vabaneda.
- Suursündmuste puhul tuleks eelistada alternatiivseid liikumisviise kui auto. Selle saavutamiseks võiks näiteks pileteid müüa koos ühistranspordi piletiga, korraldada sündmuspõhiseid Pargi&Reisi alasid, mis on ühendatud pendelbusside ja kergliiklusvahenditega.
- Kesklinna ümbruses on kerkimas uued suured arendusalad. Uuenduslikud liikuvus- ja parkimislahendused peaksid olema seal rakendatud enne kui piirkond on täielikult välja kujunenud.
- Linna parkimismatiiv on liiga jäik. Linn küsib arendajatelt rohkem parkimiskohti, et pakkuda neid ka vanemate kortermajade teenindamiseks.
- Korteriomandi- ja korteriühistuseadust (jõustunud 1.1.2018), mis seob omavahel elupinna ja parkimiskoha, tuleks muuta või tõlgendada teisiti.

Tulevikku arenguvõimalusi puudutavale küsitlusele vastates toetasid peaaegu kõik vastajad parkimismatiivi vähendamist piirkondades, kus on hea ühistranspordi ühendus. Linnakeskkonnas sooviti, et sobiv parkimiskoht ei oleks kaugemal kui 300m (distantis Vabaduse väljakult Raekoja platsi). Üllatuslikult toetas tasulise parkimise ala laiendamist kogu Tallinnale ⅔ vastajatest. Parkimisteenuste operaatorid tegutsevad nii või teisiti parkimiskorra tagajatena üle terve linna, mitte ainult linna keskuses.

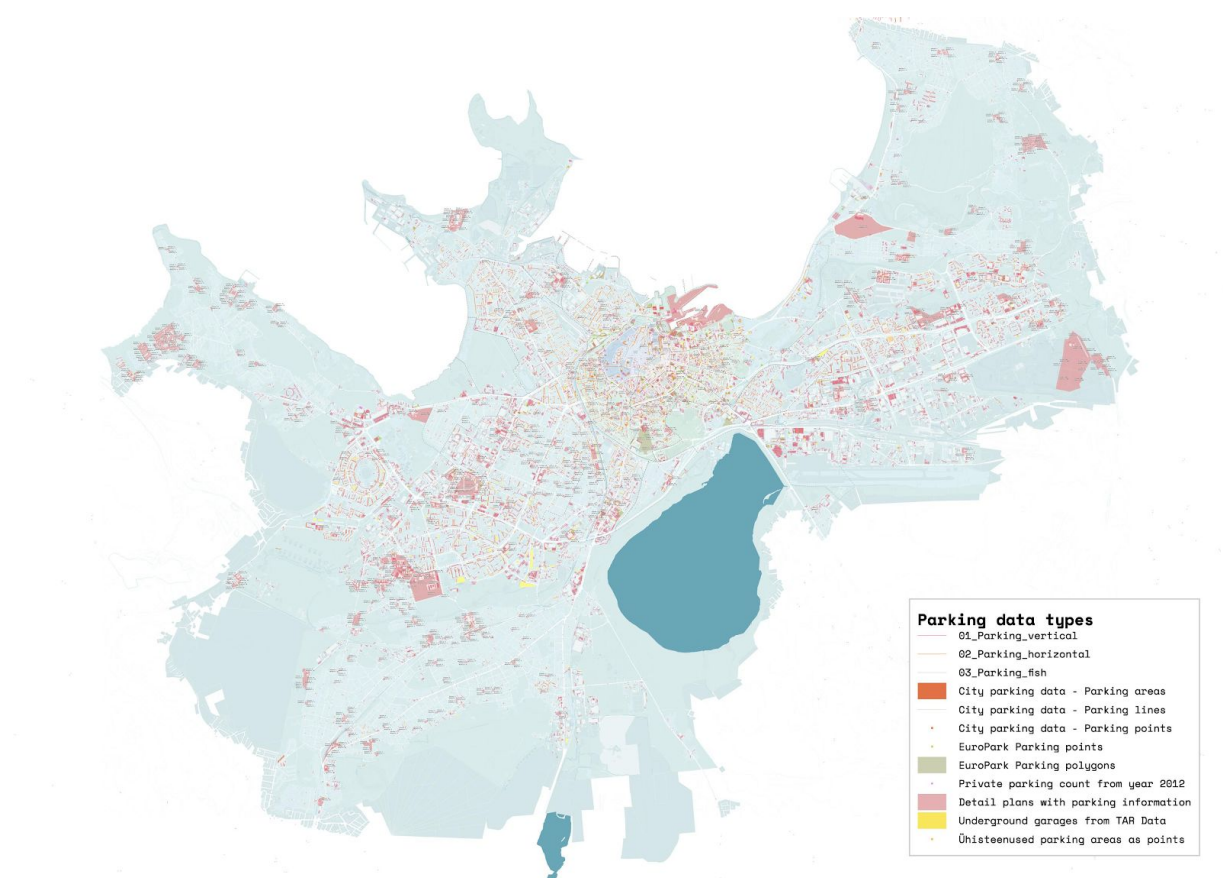
Küsitluse tulemusel ilmnas ka huvigruppide vahelisi eriarvamusi. Näiteks ärihoonete parklate avalikku kasutusse andmist (parklate ristkasutus) toetasid arendajad, kuid linnaametite esindajad olid vastu. Parklate ristkasutus võib vähendada parkimiskohtade vajadust kuni 30%, kuid selle praktika juurutamine nõuab tõenäoliselt pikemaid läbirääkimisi ja mõningaid julgustavaid näiteid.

TEGELIK OLUKORD

MetaPARK uuring koostas esimese kõiki Tallinna parkimiskohti koondava GIS kaardi, kus parkimiskohad on seotud täituvuse, parkimiskäibe, maakasutuse otstarbe ja väärtusega. Selle kaardipõhise andmebaasi põhjal saab alustada linna parkimispoliitika ja erinevate väiksemaskaalaliste muudatuste järelvalvet.

Käesolev uuring lähenes parkimisküsimusele läbi linnauuringute, et mõista paremini seoseid parkimise, maakasutuse ja kinnisvaraarenduste vahel. Seetõttu kaardistasime muuhulgas hoonete kasutust, linnakeskkonnas pakutavaid teenuseid ja nende kasutusmustrid, ühistranspordi efektiivsust ning statistilisi andmeid elanikkonna kohta, mida omakorda seostasime parkimisandmetega.

KUI PALJU ON TALLINNAS PARKIMISKOHTI?



Uuringu raames koostati Tallinna parkimiskohtade kaart, mis kombineeris omavahel erinevaid andmeallikaid (Tallinna linna parkimiskohtade andmed, Ehitisregister, TAR, Europark ning Ühisteenused mobiilse parkimise andmed, 2012. aasta parkimisloendus ning SPIN Uniti poolt kaardistatud parkimiskohad tänavatel ja avaparklates). Tänaval olevate parkimiskohtade all peetakse siin ja edaspidi silmas Tallinna linna tasulist parkimisala, mida opereerib AS Ühisteenused ja tänavaväliste parkimiskohtade all silmas kõiki Europargi jt. teenusepakujate opereeritud parklaid.

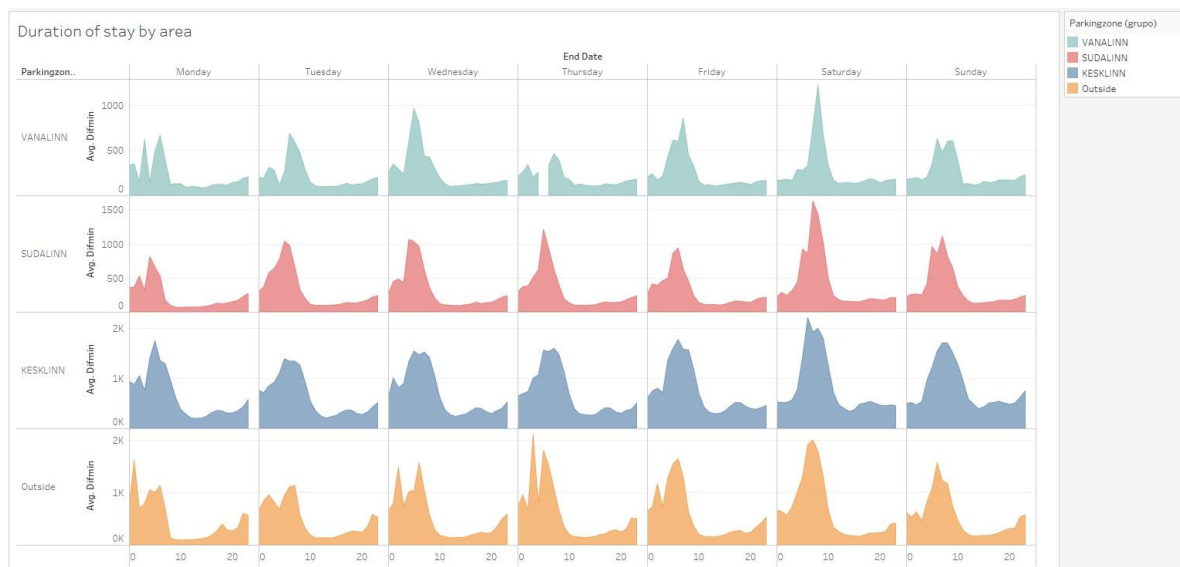
Mobiilse parkimise andmed annavad meile ühtlasi võimaluse kaardistada parkimiskäitumist ning kõikide parkimisplatside tiptunde ning käivet.

Mobiilse parkimise andmete põhjal võib järeldada, et erinevate parkimismajade- ja platside vahel päevast liikumist ei toimu. See tähendab, et tänavaväliseid parkimiskohti kasutavad igapäevaselt autoga tööle tulijad ning kui auto on korra pargitud, siis seda rohkem päeva jooksul ei liigutata. Seetõttu ei ole võimalik väita, et tänavaväliste parklate vahel liikumine genereeriks liiklust kesklinnas.

Parkimine kui liikluse tekitaja

Uuringu käigus paluti meil välja selgitada, kas parkimiskohad genereerivad liiklust. Mobiilse parkimise andmetega pole meil võimalik teha täpseid järeldusi, kuna osad autod võivad samal päeval kasutada nii tänavaväliseid kui tänaval olevaid parkimiskohti. Samas on teada andmed selle kohta kui palju autojuhte pargib samal päeval mitmes erinevas tänavavälises parklas või mitmel erineval linna tasulisel parkimiskohal.

Linna tasuliste parkimiskohtade vahel on olnud ainult tosin liikumist aastas. Tänavaväliste parklate vahel on veidi rohkem liikumist, kuid see on siiski vähem kui 100 ühes aastas. Seetõttu võib järeldada, et vähemalt tasuliste eraparklate vahel ja tasuliste avalike parkimiskohtade vahel sõitmist ei toimu.



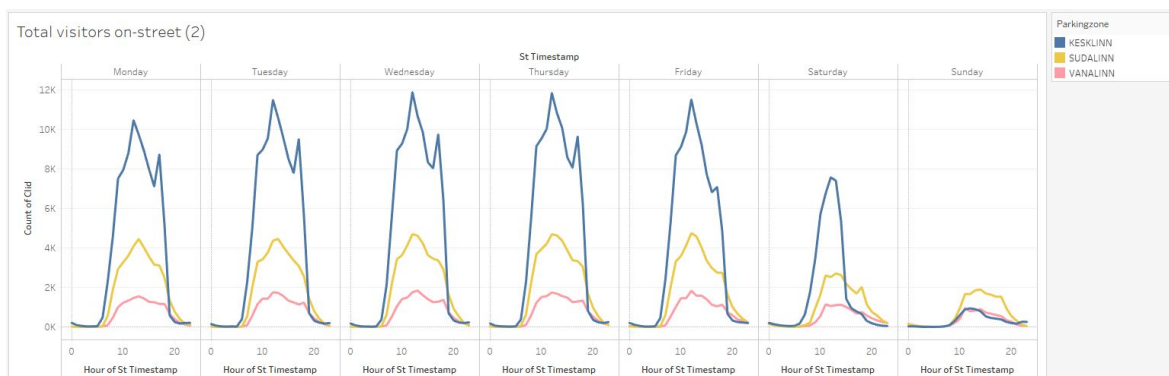
Parkimise kestvus erinevate piirkondade lõikes - kõik parkimiskohad

Tänaval parkimine

Mobiilse parkimise andmete põhjal sai uurida parkimisega seotud käitumismustreid ning täituvust. Need andmed ei võta arvesse autojuhte, kes pargivad elanike parkimislubadega, mida on Vanalinnas 117%, Südalinnas 133% ja Kesklinnas 45% kõigist tänaval olevatest parkimiskohtadest*. Kesklinnas tehtud parkimiste arv on sellegipoolest kaks korda rohkem kui Südalinnas ja peaaegu viis korda rohkem kui Vanalinnas. Sularahas maksvate parkijate arv on väga vähene, ning ei mõjuta antud tulemust.

**Vanalinnas elanike parkimislubasid 1030 ja 884 parkimiskohta (linna andmed), Südalinn 880 parkimisluba/661 kohta, Kesklinn 2099 luba/4655 kohta.*

Nii tänavavälise kui tänaval olevate parkimiskohtade analüüsiks oli kasutada ühe aasta parkimiste info, kuid on põhjust arvata, et linna tasuliste parkimiskohtade kohta antud info oli poolik. Seetõttu võivad tänaval olevate parkimiskohtade kohta käivad tulemused olla madalamad kui tegelikkuses. Linna tasuliste parkimiskohtade täituvus erinevatel nädalapäevadel on sarnane, välja arvatud pühapäeval kui Kesklinna piirkonnas pargitakse oluliselt vähem.



Parkimiste koguarv nädala lõikes - tänaval parkimine

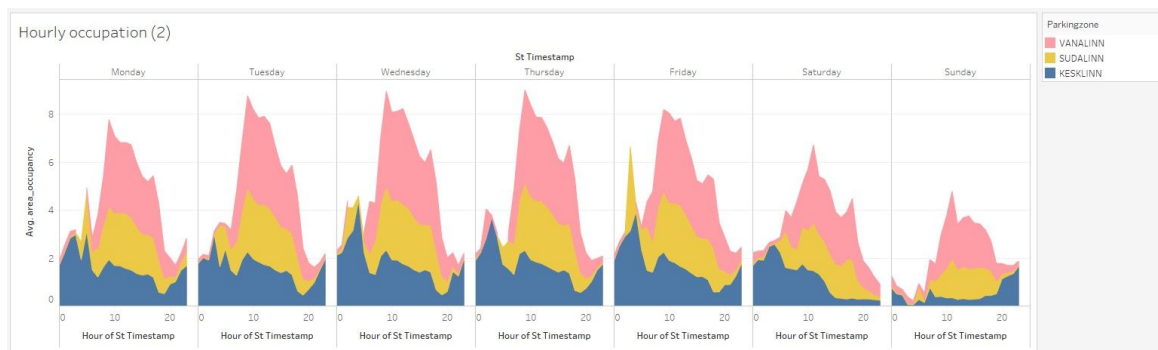
Andmetest võib järeldada, et Kesklinnas pargitakse kõige pikemalt. Kõrvutades Kesklinna kohta käivaid andmeid, esineb muster, et kõige rohkem palju pikaajalisi parkimisi lõpetatakse esmaspäeva hommikul. Ülejäänud nädala jooksul alustab enamik parkijad parkimist kell 20:00 ning pargib keskmiselt kümme tundi. Selline käitumismuster kordub ka Südalinnas ja Vanalinnas, kuid parkimise algusaeg on veidi hilisem - kell 22:00.

Päevasel ajal nii pikalt ei pargita. Keskmise parkimisaeg päeval on 1,5h Kesklinnas ja 1 tund või vähem Südalinnas ja Vanalinnas. Selline erinevus on suures kontrastis erinevate tänavaväliste parklate kasutusmustritega, kus erinevused parkimisajas on palju väiksemad. Ühtlasi saab järeldada, et pikaajalisemaks parkimiseks eelistatakse kasutada tänavaväliseid parklaid.

Era ja -avalike tasuliste parkimisalade kasutus on omavahel seotud. Mõlemat andmekogu kõrvutades saab järeldada, et kui tänaval olevate parkimiskohtade kasutamine nädala lõpus väheneb, siis samaaegselt hakkab tänavaväliste parkimiskohtade kasutamine kasvama.

Täituvus

Parkimiskohade täituvus Tallinnas on küllastumise piiril. Järgnevad graafikud näitavad, et nii tänava kui tänavaväliste parkimiskohtade täituvus on tööpäeviti üle 80%. See ei tähenda, et ilmtingimata oleks vaja rohkem parkimiskohti, kuna parkimine mõjutab inimeste käitumist - mida rohkem pakkuda parkimiskohti, seda enam kasutatakse liikumiseks autosid. Sama 'pakkumine tekitab nõudlust' reegel kehtib ka teedehituse ja isegi tasuta koogitüki puhul. Inimesed söövad tasuta kooki rohkem ja ainult mõned suudavad hoomata, et rohke suhkruga ja süsivesikute tarbimine ei pruugi neile pikemas plaanis kasulik olla.



Keskmine parkimiste arv tunnis- tänaval parkimine



Keskmine parkimiste arv tunnis- tänavaväline parkimine

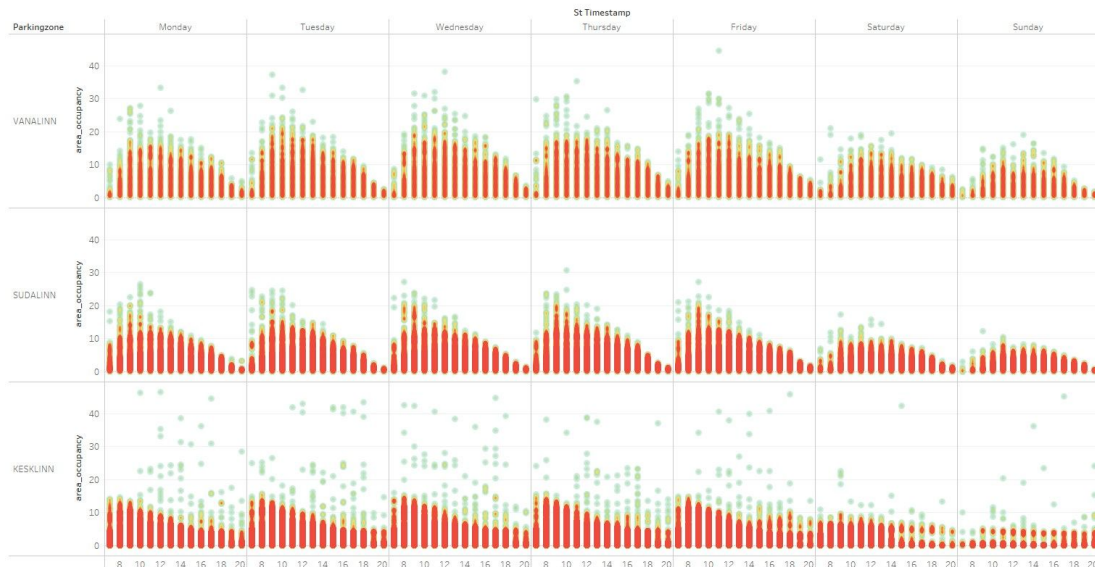
Tuleb arvestada, et mobiilse parkimise andmetes ei sisaldu nende parkijate andmed, kes pargivad lubade või tööandjaga sõlmitud parkimislepinguga. Nende parkijate arvuks võib hinnata umbes 10% täituvusest. Selleks, et parkimine oleks majanduslikult mõttekas ja parkimiskoha otsimiseks ei peaks tiirutama, võiks täituvus olla 85%. See tähendab, et enamikel päevadel on tiipturni ajal nii linna tasulised parklad kui ka eraparklad tõenäoliselt suurema täituvusega kui oleks optimaalne.

Nende andmete põhjal ei tohiks järeldada, et linnas tuleks pakkuda rohkem parkimist. Järgides 'pakkumine tekitab nõudlust' reeglit, tekitab parkimiskohtade lisamine alati veelgi rohkem vajadust autot kasutada, mis omakorda viib vajaduseni jälle uusi parkimiskohti lisada.

Tiipturnid

Tiipturnide kohta käiv info on peamiselt vajalik selleks, et selgitada välja dünaamiliste parkimistasude võimalik suurus. Kesklinnas on tänaval olevatel parkimiskohtadel väiksem täituvus päeval, mis päeva edenedes muudkui kasvab saavutades suurima täituvuse kell 8:00 hommikul. Mõned korrad aastas, suursündmuste ajal, on Kesklinna piirkonnas ka päeval erakordselt kõrged täituvused. Südalinnas on tiipturn 10:00 ja 12:00 vahel. Kõige suurema täituvusega piirkond nädala sees on Vanalinn.

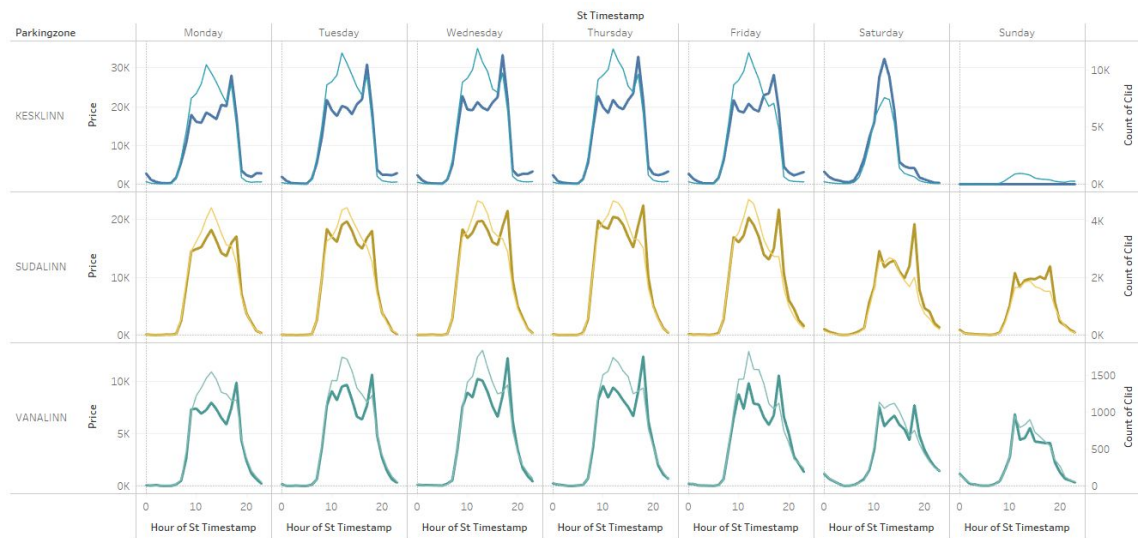
Hourly occupation



KÄIVE

Linna keskuses võib täheldada kolme peamist suundumust:

- Südalinnas on suurim käive nädala sees ja ka nädalavahetusel. Samas on nädalavahetuse käive Südalinnas ligi poole väiksem kui nädala sees. Vanalinna piirkonnas on käive stabiilne, kuid see on samas kõige vähemkasumlikum piirkond, kuna parkimiskohtade arv on väiksem.
- Kesklinn ja seda ümbritsevad alad on käibe poolest Tallinna linnaregioonis keskmisel tasemel. Samas on Kesklinnas teistest piirkondadest kõrgemad käibed just öisel ajal ning kõrge käive ka nädalavahetusel. See tähendab, et Kesklinna parkimisalad on mitmekesises kasutuses nii elanike kui ka töötajate/külastajate poolt.
- Kesklinn ja seda ümbritsevad alad on ainukesed piirkonnad, kus käive tõuseb kolm korda ühe päeva jooksul. Esimene käibe tõus toimub kell 9:00, seejärel kell 12:00 ja viimane kord kell 18:00. Südalinna käive tõuseb päeva jooksul kahel korral, kell 12:00 ja kell 18:00 reedel, laupäeval ja pühapäeval.

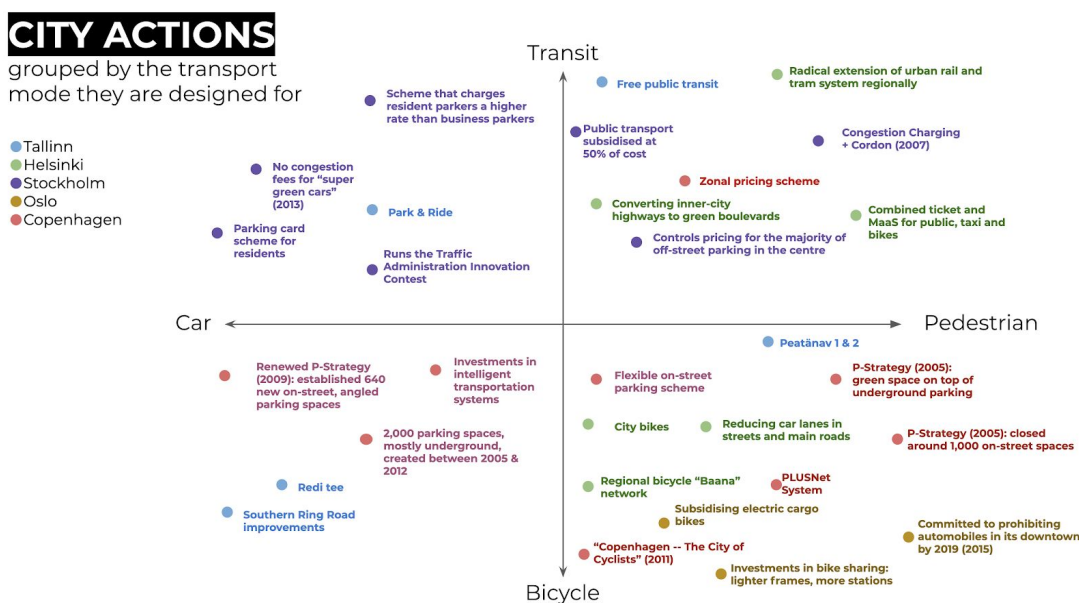


Käibe ja kasutajate arvu omavahelised seosed

Käibe ja kasutajate arvu võrdlus peegeldab, et Kesklinna piirkond teenib kõige rohkem pärastlõunal nendelt kasutajatelt, kes saavad 12:00 paiku. Sūdalinna on rohkem liikumist, kuna käibe tõuseb uute kasutajate lisandudes and suurim käibe on korrelatsioonis külastajate arvuga. See tähendab, et kasutajad vahetuvad pidevalt. Vanalinna on pigem sarnane situatsioon hoopis Kesklinna piirkonnaga.

EESKUJUD

Käesoleva uuringu raames analüüsiti eeskujudena Helsingi, Stockholmi, Oslo ja Kopenhaageni parkimispoliitkat ja seotud tegevusi. Parkimispoliitika kaudu saab linnakeskonda muuta paremaks, konkurentsivõimelisemaks ning meeldivamaks. Parkimispoliitkast saab instrument, mille läbi linn saab oma kodanikele näidata, et elanike elukvaliteeti soovitakse muuta paremaks. Need linnad on võtnud kasutusele pikaajalised strateegilised tegevused, mis vähendavad parkimiskohtade nõudlust, muudavad parkimiskogemuse sujuvamaks ning vähendavad parkimise ühiskondlikku kulu, samal ajal toetades kohalikke ettevõtteid ning elanike tervisekäitumist. Need linnad on muutnud kõik oma tasuta parkimisalad tasulisteks, et suurendada ühistranspordi kasutamist ning vähendada süsinikehete hulka.



Erinevate linnade strateegiliste tegevuste põhisuunad näidatuna maatriksis

Kõige suurem erinevus Tallinna ning eelmainitud linnade vahel on parkimiskohtade nõuded ärihoonetele. Tallinnas on miinimumnõuded uutele arendustele ligi 5 korda kõrgemad kui Helsingis ning peaaegu 8 korda kõrgemad kui Stockholmis. Ruttu tuleks teha muudatused, mis võimaldaksid normatiivi kujundamisel arvesse võtta olemasolevat head ühistranspordi ühendust (hiljem mainitud kui Aktiivse liikuvuse ala, ALA) ning viia normatiiv vastavusse vähemalt Helsingi tasemega. Elupiirkondade ehitamisel saab eeskujuks võtta nutikad lahendused, mis võimaldavad normatiivi vähendamise osas läbi rääkida vastavalt arenduse eesmärkidele ning ühistranspordi või muude liikuvusteenuste lähendusele.

Teistelt linnadelt nopitud strateegilised põhimõtted:

MÕLEMAPOOLNE KASU

Transpordi- ja parkimispoliitka peab samaaegselt suutma ressursitõhusalt parandada nii elanike elukvaliteeti kui ka ettevõtete konkurentsivõimet

NUTIKUS

Eluasemekulud ei tohiks olla liiga kõrged. Põhjendatud puhkudel võiks arendajad vabastada normatiivi järgimisest. Parkimiskulud peavad olema läbipaistvad - tasub lõppkasutaja.

MITMEKESISUS

Parkimislahendused peavad arvesse võtma erinevate asumite ja linnaosade erinevusi. Parkimispoliitika peab olema tundlik erinevate kasutajagruppide vajaduste osas (elanikud, ettevõtted jne.).

KÕIKIDE VÕIMALUSTE MAA

Uued elu- ja ärihoonete piirkonnad suuremate transpordisõlmede lähisel pakuvad võimalust katsetada efektiivsemat ja tihedamat linnakeskkonda soosivat parkimisalade riskasutust.

Helsingi linn on kasutusele võtnud hoovialade kujunduspõhimõtted, mis toetaksid elanikke jätkusuutlike liikumisviiside valikul. Välisuksest väljudes (nii kodus kui töökohas) peaksid nägema erinevaid liikumisvõimalusi tähtsuse järjekorras:

1. Jalgrattaparkla (hästi korraldatud parkimismajad või parkimine hoone sees).
2. Ühistransport (vähemalt sildid, mis viitavad lähima ühistranspordi peatuse suunas).
3. Autoparkla, mis on samuti korraldatud tähtsuse järjekorras:

-invakohad ning jagatud või e-sõidukid
 -lühiaajaline parkimine
 -elanike ja töötajate parkimine
 -kaubikud ning teised suuremad sõidukid
 -järelhaagised
 -pikka aega parkivad sõidukid (näiteks talveks seisma jäetud)

	Tallinn	Helsinki	Stockholm	Copenhagen	Oslo
City centre	1/ 80-120	1/ 500 (max)	1/ 250-1000	1/ 143	1/ 500
Inner city	1/ 80-120	1/ 220-350 (min-max)	1/ 143-200	1/ 143	1/ 500
Sub-centres	1/ 40-60	1/ 250	n/a	1/ 43	1/ 44-143
Rail stations	1/ 40-60	1/ 75	n/a	1/ 43	1/ 55-143
Other areas	1/ 40-60	1/ 60	n/a	1/ 43	1/ 55-143

Numbrid näitavad ühte parkimiskohta brutopindala kohta (m2). Helsinki linna keskuses kehtestatakse miinimumi asemel maksimum. Suur rõhuasetus on ühistranspordil ja eraoperaatorite poolt hinnastatud maaalustel parklatel. Stockholmil on paindlik norm erinevate jätkusuutlikkust propageerivate stiimulitega.

	Helsinki	Stockholm
Lähenemine	Tasakaalu otsimine elukeskkonna kvaliteedi ja ettevõtete konkurentsivõime vahel.	Parkimisnormatiivi vähendamine, et toetada uute elamualade arendust ja säästvate liikumisviiside propageerimine (rattad, ühistransport, sõidujagamine)
Parkimisnormi alus	Ehitusõigus (brutopindala) detailplaneeringus.	Korterite arv heakskiidetud projektis.
Poolt ja vastu	Annab selge aluse, kuid võib osutada jäigaks olukorra muutudes (arendusplaanide venimine, hoonete kasutajaskonna muutumine). Ei soosi suuri perekortereid.	Soosib suuri perekortereid, kuid tõrjub väikeseid korter-ateljeesid. Võib lisada bürokraatiat, kuna norm sõltub asukohast, detailplaneeringust ja lõplikust projektist.
Erinevus asukohati	Helsinki on jagatud kolmeks tsooniks: I, II ja III.	Linnas kehtivad üldjoontes samad reeglid.
Baasmiinimumi nõue	1 parkimiskoht / 100–150 rtm brutopinda	0.4–0.6 parkimiskohta / korter

Progressiivsed meetmed	Parkimiskohtade arvu saab vähendada: · Sõltuvalt raudteejaama lähedusest; · Jalgratta parkimiskohtade lisamisega; · Toetatud üüripindade ehitamise pealt; · Juurdepääsuga jagatavatele autodele; · Parkimisalade mitmeotstarbelise kasutamisega.	Parkimiskohtade arvu saab vähendada: · Sõltuvalt ühistranspordi ja avalike teenuste lähedusest; · Projektipõhiste tingimustega, näiteks hoonestuse tüübi, korterite suuruse ja parkla mitmeotstarbelise kasutuse läbi; · Hea ja sujuv liikuvusteenuste pakett.
Lõplikud nõuded	Toetatud üüripindade puhul küündivad vähendamised 40%ni. Vabaturu rendipindade ja eraomandis projektide maksimum vähendamismäär on kuni 25%.	Erinevused on suured. Hästi korraldatud liikuvusteenused annavad 25% vähenemise. Normi on võimalik vähendada 0.23 parkimiskohani korteri kohta, kohati isegi enam.

TULEVIKUPROGNOOS JA STSENAARIUMID

Enne tulevikuprognooside esitamist on oluline tuua välja, et **Tallinna linna kujundavad hetkel isikliku auto kasutust toetavad strateegiad**. Nende mõju on eriti nähtav kontekstis, kus linna julge samm pakkuda tasuta ühistransporti ei ole olnud piisav stabiliseerimaks ühistranspordi osakaalu kõigist liikumistest.

MUUTUJAD

Liikuvus kui teenus

Liikuvus kui teenus tähendab peamiselt erinevate liikumisvahendite ja -võimaluste koondamist ühele platvormile (rakendusse). Liikumise kui teenuse põhimõtteks on, et maksad vahendi kasutamise eest ning ei pea seda ise omama. Soomes on liikuvus kui teenus võetud kasutusele läbi Whim rakenduse. Taoliste uute teenuste ootamatu ilmumine linnakeskkonda on sageli keeruline, kuna need koondavad sageli erinevaid liikumisvahendeid, millel on traditsiooniliselt olnud kõigil oma poliitkad ja -strateegiad (parkimine, ühistransport, rattad jne). Edukad saavad olema need linnad, kes suudavad erinevate liikumisvõimaluste vahelised silotornid lammutada ja need horisontaalselt omavahel siduda. Nõnda pakutakse kasutajale alati kõige jätkusuutlikumat liikumisvõimalust.

Liikuvus kui teenus on Soomes juba kasutusele võetud. Whimi kõige kallim pakett maksab 499€ kuus ning annab võimaluse kasutada:

- autode lühirenti (2h päevas)
- ühistransporti 2 tsooni piires (sh rongid ja metroo)
- taksoteenust (distsantsid kuni 5km)
- linna rendirattaid

Eraldi ostetuna oleks nende teenuste koguhind 700€, niisiis on teenusepakett juba 200€ odavam.

Tallinnas on liikuvuse kui teenuse pioneeriks Bolti sarnased ettevõtted, mis on juba muutmas Tallinna linnaliikuvust. Soovitame Tallinna Transpordiametil ja Linnaplaneerimise Ametil alustada Bolti esindajatega koostööd, et omada paremat ülevaadet, kuidas sõidujagamismajandus mõjutab linna liiklusvoogusid ning töötada välja liikuvusteenusetele vajalike kogumisalade kujunduspõhimõtted. Kogumisaladest tuleb rohkem juttu kokkuvõtte viimases osas.

Bolti poolt jagatud kaardimaterjali põhjal selgus, et inimesed ei kasuta sõidujagamist ühistranspordi puudumisel. Vastupidi, kohtades kus on palju ühistransporti, toimub ka kõige rohkem sõidujagamist. Tõenäoliselt meeldib inimestele Bolti kasutada tänu uksest-ukseni teenuse mugavusele. Seda enam tuleb taolisi arenguid võtta arvesse ühistranspordi konkurentsivõime arendamisel.

Trendid

- ÜHISKONDLIK: Kliimamuutus ning sellega seotud püüdlused vähendada ökoloogilist jalajälge muudab inimesed teadlikumaks oma liikumisviiside ja teenuste valimisel.
- TEHNOLOOGIA: Tuleviku autod töötavad elektriga, on autonoomsed, jagatud, ühendatud nii võrku kui omavahel ning pidevalt uuenevad.
- KESKKOND: Euroopa Liidu kliimaeesmärgid muutuvad rangemaks. Süsinikneutraalsust taotletakse juba aastaks 2035.
- MAJANDUS: Liikuvusteenused on paljudes linnades juba kohal. Teenused nagu Whim on majanduslikult mõttekamad kui osta eraldi teenuseid.
- POLIITIKA: Suured investeeringud infrastruktuuri, eelkõige raudteesse. Kiiremate ühenduste vajalikkus, mis muudab üha tõenäolisemaks ka Helsinki-Tallinna tunneli.
- LINNARUUM: Tootmine kolib tagasi linnadesse, et pidurdada pendelrände ning muude transpordivajaduste pidevat kasvu.

Ainult 9% 18-aastastest tegid eelmisel aastal Stockholmis juhiloo

Eestis on 18-25 vanusegrupis juhilubade omanike protsent languses ja on võrreldes 2011. aastaga 5% kahanenud

70% millennialide põlvkonnast eelistab kogemusi omanikule

Only 9% of 18 years old last year were getting a driver license in Stockholm

In Estonia the % of 18-25y olds having a driver licence has declined 5% since 2011

70% of millennials favour experience over ownership



Me väärtustame üha rohkem nutiseadmetega veedetud aega

We increasingly value time spent using smart phones and laptops

Üha rohkem inimesi hakkab eelistama ühistransporti või sõidujagamisteenuseid, et oma aega kulutada juhtimise asemel seadmetega tegelemisele

Increasingly people will prefer PT (self-driving) in order to use their devices while moving

90 min päevas Põhjused liikumiseks muutuvad Planeerimine peab toetama uusi tegevuskeskusi

90min per day Reason of travel will change | Planning must support new activity centres

Autosid kasutatakse 4% nende elueast

Cars are used 4% of their life-time

STSENAARIUMID

Samas vaimus edasi

3G stsenaarium kirjeldab parkimist ja liikuvust Tallinnas juhul kui praeguseks välja kujunenud suundumused jäävad suures osas samaks. Võimalikud on pisikesed muutused läbi seadusandluses, regulatsioonides, teistsuguste planeerimisstiilide juurutamine ja tarbijakäitumise muutumine. Parkimisnormatiivi nõudeid vähendatakse, mis võimaldab arendajatel kulusid kokku hoida. Tasulise parkimise tsooni laiendatakse, et suunata saadud sissetulek ühistranspordi arendamiseks.

3G stsenaariumi puhul eeldame, et aastaks 2035:

- Autode omamine Tallinna regioonis stabiliseerub jäädes veidi alla 600 auto 1000 elaniku kohta.
- Autode omamine Tallinnas jääb üldjoontes samaks 450 autot 1000 elaniku kohta.
- Kesklinna elanike arv küll tõuseb, kuid samas väheneb elanike autokasutus. Seetõttu jääb parkimiskohtade nõudlus keskkonnas enam-vähem samale tasemele.
- Ühistranspordi kasutajate arv väheneb edasi, kuid pidevad investeeringud ühistranspordi taristu arengusse suudavad kasutajate arvu säilitada 33% juures kõigist tööle liikumistest.

Jätkusuutliku liikuvuse suunas

4G stsenaarium põhineb eeldusel, et süsinikneutraalsuse eesmärgi täitmist karmistakse ning kogu liikuvus peab olema süsinikneutraalne juba aastaks 2035. Selles stsenaariumis investeerib peamiselt avalik sektor uute ühistranspordiliinide ja -peatuste arendamisse ning kõiki normatiive, stiimuleid ning disainipõhimõtteid kohandatakse vastavalt jätkusuutliku arengu eesmärkidele. Maakasutust ning ühistransporti korraldatakse regionaalselt. Madalam parkimisnormatiiv võimaldab ehitada linnakeskuse oluliselt tihedamaks, kasvatades omakorda investeeringuid ja elukvaliteeti.

4G stsenaariumis eeldame, et aastaks 2035:

- Autode omamine Tallinna regioonis hakkab aeglaselt kahanema jäädes 500 auto juurde 1000 elaniku kohta.
- Autode omamine Tallinnas kahaneb 400 autoni 1000 elaniku kohta.
- Linna keskuses elades pole vajalik enam autot kasutada. Kesklinna piirkonnas katsetakse liikuvusteenuseid, mis vähendab autode hulka 1 (jagatud) auto 5 elaniku kohta. Ehk 1000 elaniku kohta on keskmiselt vaid 200 autot.
- Ühistranspordi kasutajate arv Tallinnas hakkab taas kasvama, kuni 50% kõigist tööle liikumistest.

Radikaalne Muutus

5G stsenaarium põhineb radikaalsetel muutusetel andmepõhises planeerimises ning erinevate liikuvusteenuste pakkumise optimeerimisel. Kesksed ja kiired ühistranspordiliinid toimivad edasi, osa ühistranspordi liinivõrgust võib lakata toimimast. Kogu autode kasutuse automatiseeritakse ning muudetakse jagatavaks (lähtudes liikuvuse kui teenuse põhimõttest). Kuna automatiseeritud sõidukid on pidevas liikumises ning vajavad vaid suuremaid laadimis- ja hooldusjaamu, võib parkimiskohtade vajadus langeda kuni 80%. Autoliiklus oluliselt ei vähene, kuid tänu optimeerimisele väheeb parkimiskohtade arv. See toob omakorda kaasa järgmise investeerimislaine, kuna varasemalt parklatena kasutusel olnud krundid saavad uue otstarbe eluhoone, ärihoone või haljasalana. Autosõidule kulunud aega saab nüüd kasutada muude ülesannete täitmiseks.

5G stsenaariumis eeldame, et aastaks 2035:

- Isejuhtivad autod on igapäevane nähtus, ning on kasutuses sõidujagamise eesmärgil. Isejuhtivad autod ei vaja juhte, mis võimaldab hoida kokku tööjõukuludelt ning pakkuda soodsamat liikumisteenust. Aastaks 2035 on isejuhtivate autode osakaal kõigist liikumistest 25%.
- Klassikaliste isiklikus kasutuses sõiduautode arv väheneb aastaks 2035 vähemalt poole võrra.

SOOVITUSED

Based on the research reported above, we have drafted a set of recommendations. They provide a number of main policy and planning proposals linked to the scenarios 3G and 4G, providing for two levels of ambition for City's parking policy and actions. The recommendations are relevant also for 5G scenario, but that is not systematically treated. On top of that, we have created more nuanced policy options for some recommendations, to be considered and discussed by the City and other actors in the forthcoming implementation process. The underlying logic of all metaPARK recommendations is built so that any of the proposed policies and plans move Tallinn's approach to parking and mobility in a positive direction, helping to achieve the economic, social, urbanistic and environmental aims. Thus, the recommendations for 3G and 4G are not alternatives to each other but rather support each other and add on.

The main recommendations can be summarised in the following table, using the FANS model of main mobility policy sectors introduced above:

	3G - BUSINESS AS USUAL	4G - TOWARDS SUSTAINABLE MOBILITY	5G - TECH LEAP
F	Introduce performance-based parking fees, monitor occupancy SEE 5 OPTIONS BELOW Limit free/cheap resident permits to invalids in real need	Extend the paid parking zone beyond inner city Give local neighbourhoods power to decide over their parking income	
A	Introduce good apps that link mobility and parking Create an awareness campaign on the cost of parking and sustainable mobility	Split sale of flats from parking spaces Test resident and employee mobility packages	
N	Use the new parking normative for 3G (below) Build mixed parking houses, do not burden new developments with neighbours' lacking parking	Use the new parking normative for 4G (below) Establish an Active Transit Area ATA, based on data Define maximum cap for parking in new developments inside ATA	OPTION: Remove fixed parking requirements for new developments outside ATA
S	Give walking, bikes, public transit and shared e-cars priority in site layout Make pedestrian-friendly street design and add urban green, improve signage	Support urban infill and historic heritage with all means Use shopping malls as park & ride Find place-based integrative solutions in housing districts	Introduce a people-first design guideline across the city in streets and public spaces.

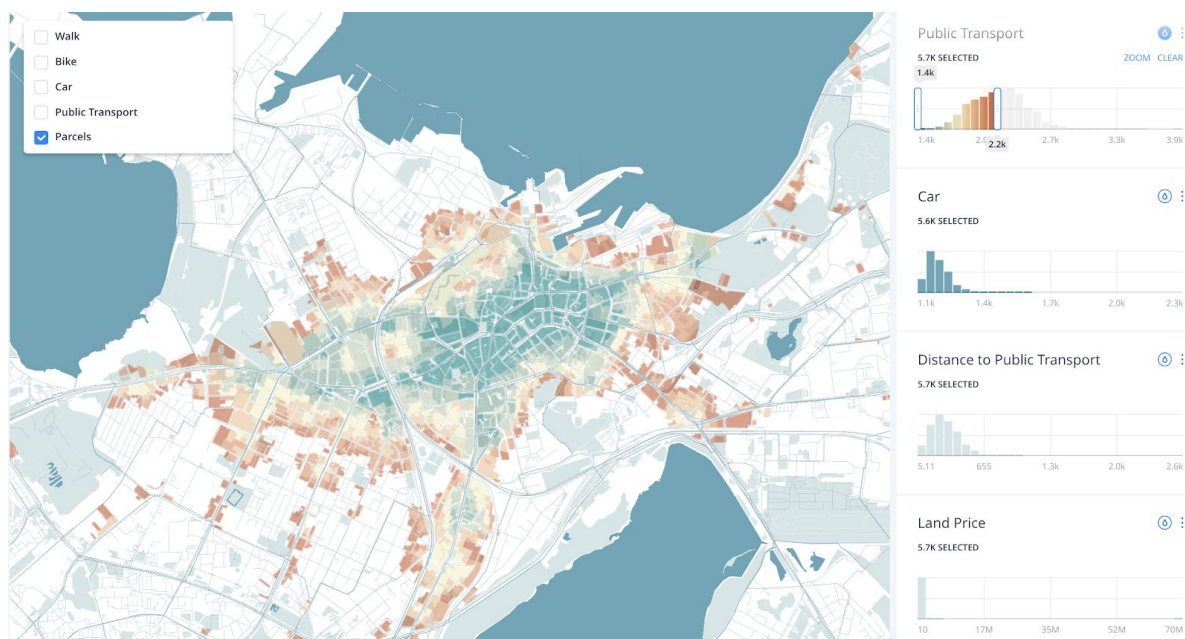
A more detailed description of the main recommendations is in the following pages.

NORMATIIV

ALA - Aktiivse liikuvuse ala kujundamine

Paljudel Euroopa linnadel on kohalik tähistus piirkondade jaoks, kus rakendatakse erinevaid liikluspiiranguid. Ainuüksi Itaalias on 300 piiratud liiklusega piirkonda. Eelmainitud Põhjamaade linnades muutub üha populaarsemaks ummikumaksude kehtestamine ja tasuliste parkimisalade laiendamine. Ummikumaksu kehtestamine teatud piirkonda sisenemisel julgustab lähivaldade elanikke kasutama teisi liikumisviise ning Pargi&Reisi süsteemi. Samas ei aita ummikumaks kuidagi maad targemalt kasutada, soodustada linnaruumi arengut ega vähendada nende autosõitude arvu, mis tehakse linna sees.

Tallinn ei peaks siinkohal lihtsalt teiste linnade näiteid tuimalt üle võtma, vaid olema ise uuendaja ning eeskuju. Meie soovitus oleks kehtestada Aktiivse liikuvuse ala (ALA), mis on defineeritud kui kõige ligipääsetavama ning kiirema ühistranspordiga piirkond. Mida suuremaks paisub tulevikus kiire ühistranspordiga kaetud ala, seda suuremaks paisub ka ALA. Peale konkreetse piirkonna määramist on võimalik ALA kasutada uue parkimisnormatiivi kehtestamiseks, mis tähendab, et ALA sisesed detailplaneeringud peavad miinimumi asemel järgima hoopis parkimiskohtade maksimumnõuet. ALA välistele piirkondadele ei tohiks parkimiskohtade nõudeid rakendada ning arendajad peaksid saama ise otsustada vajalike parkimiskohtade arvu turuuringute ja eeldatava nõudluse baasil.



Interaktiivne kaart, mis näitab erinevate liikumisviiside ajakulu

Teine viis ALA defineerimiseks on kasutada ühistranspordi liinivõrgu puhvertsooni. Nõnda tehakse Helsingis, kus planeerijad lisavad parkimispiiranguid või vähendavad parkimiskohtade arvu arenduste puhul, mis on kuni 400m kaugusel ühistranspordist. Ka see on hea lahendus, kuid võtab arvesse vaid ühistranspordi lähedust ning mitte selle efektiivsust ning kiirust. Kasutada võiks dünaamilist ja iga aastaselt uuendatavat ALA, mis baseeruks GTFS andmetel, kuna see võimaldaks ühistranspordi taristu arengut positiivses võtmes siduda linnaehitusliku arenguga ning suunaks paremini ühendatud liinivõrgu teket selle asemel, et keskenduda vaid 2-3 peamisele koridorile, mis võivad muutuda ülekoormatuks.

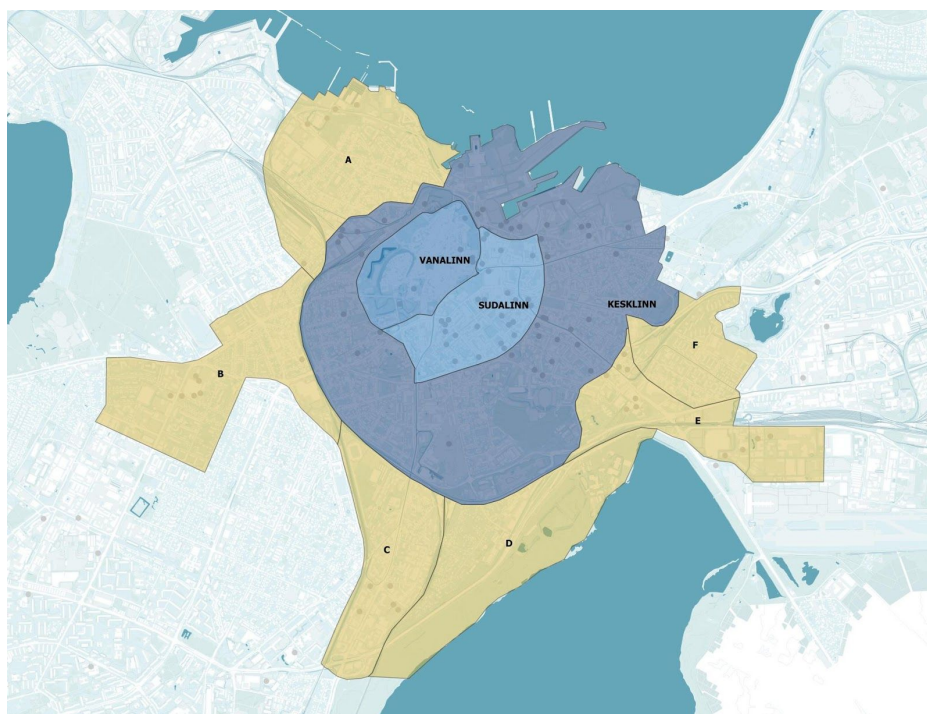
ALA annab linna jätkusuutlikule arengule selge kuju ja suuna, mis toimib lumepalliefektina. Mida efektiivsemaks muutub ühistransport, seda suuremaks muutub ALA. Mida suurem on ALA, seda rohkem on inimesed motiveeritud kasutama ühistransporti ning mitte isiklike sõiduautosid, saastades vähem ning jättes rohkem ruumi haljasalade jaoks. Parkimiskohtade nõude vähenemise tõttu on ALA sisesed

arendused madalamate ehituskuludega, mis võimaldab rohkem investeerida hoonete sise- ja väliruumi kvaliteeti.

TASULISE PARKIMISALA LAIENDAMINE

Tasulise parkimisala laiendamine võimalikult suureks on kasulik kõigile elanikele, kes ei pea enam oma avalikus ruumis hoitavate autode eest peale maksma. Kogudes parkimistasusid saame me muuta koha, mis tavapäraselt toodab reostust ning suurendab autokasutust, kohaks, mis pakub hüvesid kogu kogukonnale. Kogutud parkimistasusid peaks sellisel juhul kasutama kohalike teenuste parandamiseks. Parkimise planeerimine on sisuliselt ikkagi linnaplaneerimine, kuna parkimispoliitkad seovad omavahel transpordi ja maakasutuse. Ainult maakasutusest lähtuv parkimiskohtade planeerimine on aga aegunud planeerimispraktika.

ALA ehk aktiivse liikuvuse ala on ettepanek laiendada tasulist parkimist piirkondadele, kus ühistransport on kõige tõhusam ja hõlpsamini ligipääsetav. Piirkondade eristamiseks on erinevas suunas laienduse alad nimetatud tähtedega A, B, C, D, E ja F, kuid kasutusfaasis võib neid nimetada ka ühe tsoonina.



ALA on oma olemuselt paindlik. Ettepanekuna joonistatud tsooneerimine lähtub 2019. aasta talve-kevade andmetel ning on koostatud selle perioodi jaoks. Kaardil esitatud tsoone saab ja tuleks pärast täiendavat arutelu Transpordiametis kohandada ning neid ei tohiks võtta tasulise parkimisala fikseeritud piiridena.

Tasulise parkimisala laiendamine:

- Vähendab “tasuta parkimiskoha” ülalpidamiskulusid;
- Vähendab energiatarbimist ja saastet;
- Suurendab ettevõtete käivet. Kuna inimesed pargivad tasulisel alal lühemat aega, jõuab üks parkimiskohal päeva jooksul parkida rohkem kliente.
- Võimaldab inimestel elada turvalisemas linnakeskkonnas, kartmata pidevalt auto alla jäämist;
- Teenib majandusliku tulu Linnaosa projektide toetamiseks;
- Vähendab liiklusummikuid;
- Julgustab tühjade kruntide väljaarendamist;
- Võimaldab toetada avalikke teenuseid ilma makse tõstmata;
- Parandab õhukvaliteeti;

- Soodustab ühistranspordi laialdasemat kasutamist;
- Parendab linnaosade ilmet ja linnapilti.

ALA - parkimise jõudluspõhine hinnastamine

Dünaamiline jõudluspõhine hinnastamine (*performance based parking pricing*) tähendab parkimistasude kujundamist vastavaks parkimiskohtade tegelikule kasutatusele.

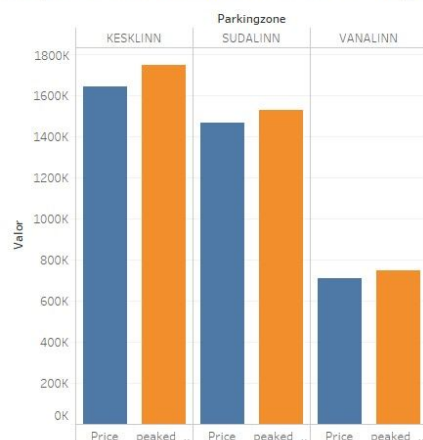
Allpool on esitatud viis parkimistasude hinnastamise võimalust:

Valik 1: Tipptunni tasu

Tasuliste parkimistsoonide parkimistasu tõuseb tipptundidel 25%, seda ajavahemikel, mis varasemalt tuvastati mobiilse parkimise andmete põhjal:

- Vanalinnas: 10:00 - 12:00
- Südalinnas: 09:00 - 11:00
- Kesklinnas: 08:00 - 10:00

Compared revenue with current no-surcharge strategy



Valik 2: Fikseeritud parkimistasu tiptundidel

Teine hinnakujundusstrateegia, on fikseeritud parkimistasu eespool nimetatud tiptundidel. Kasutatav tasumäär on kahe parkimistunni hind, olenemata tegelikust peatumise kestvusest kõrge nõudlusega ajavahemikul. See meede suurendaks märkimisväärselt tsoonides teenitavat tulu. Eriti just Südalinnas.

Scenario 2: Revenue if flat rate in peak times was charged

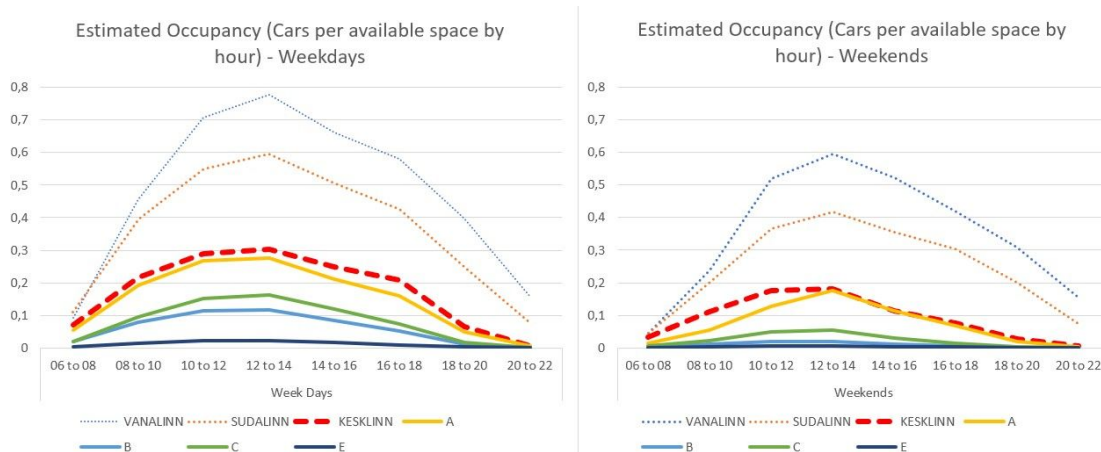


Valik 3: 15-minutilise tasuta parkimise kaotamine

Selle meetme kaotamise tulemus ei mõjutaks tulusid peaaegu üldse, kuna enamik külastusi kestab kauem kui 15 minutit. Üldjoontes peetakse lühiajalise peatumise võimaldamist tänavatel kasulikuks.

Valik 4 ja 5: Tasuliste parkimistsoonide laiendamine ALA-na (aktiivse liikuvuse alana)

Esimene sammuna tuleks uutes tasulistes parkimistsoonides hinnata täitvust.

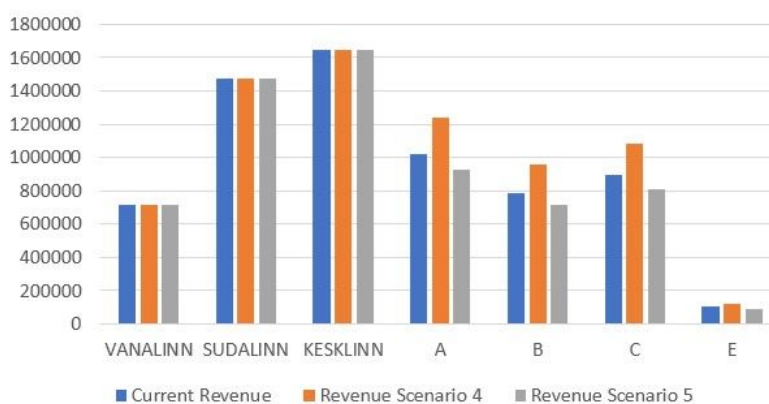


Lähtudes täituvuse prognoosist saab hinnata potentsiaalset tunnitulu, mida need piirkonnad praegu teenivad.



Valik 4: Rakendada kõigile laiendatavas tsoonis olevatele parkimiskohtadele sama parkimistasu kui Kesklinnas. See suurendaks tõenäoliselt praegust teenitavat tulu, kui just sissetulevate autode arv nendes tsoonides ootamatult ei kahane.

Valik 5: Parkimistasu laiendatud tsoonides on 25% Kesklinnas kehtivast tariifist.



ALA - Parkimistasu kohalik ümberjaotamine

Et kõik toimiks, mitte ainult parkimise seisukohast, vaid ka sotsiaalselt ja poliitiliselt, tuleks kõik parkimistasudest saadavad tulud suunata linnaosadesse, kus tasu kogutakse. Rahalisi vahendeid saaks kasutada kohalikul tasandil avaliku ruumi, tänavakujunduse, haljastuse, kohalike ühistranspordipeatuste, jalakäijate teede, jalgrattateede ja munitsipaalteenuste parandamiseks, et parandada elukvaliteeti üldisemalt.

Oluline on saavutada poliitikute ja kodanike vahel ühine arusaam või lepe parkimisest saadud tulude kohalikust kasutamisest, sest ilma sellise läbipaistvusega on kohalikud elanikud iseenesest igasuguste muudatuste vastu ja tajuvad tasulise parkimisala suurendamist järjekordse maksuna.

Parkimistasuta piirkondade täisparkimine

Tasulise parkimisala laiendamine aitab vähendada survet neile piirkondadele, kus mitteresidendid pargivad autod tasuta parkimisaladele ja jalutavad sealt oma sihtkohta. Selliselt käitudes põhjustavad mitteresidendid parkimiskohtade kõrge täituvuse ning elanikud kipuvad enamasti seda tõlgendama parkimiskohtade puudusena piirkonnas. Hästi ligipääsetavate ja tasuta parkimiskohtade olemasolu tühistab kõik pingutused ühistranspordi kasutamise edendamisel pendelrände vähendamiseks (P&R süsteem).

PARKIMISKOHTADE NÕUDED

Miinimumnõuetele tuleks eelistada maksimumnõudeid

Parkimisnormatiivi vähendamine ning koostöö arendajatega võimaldab kiirendada investeringuid linnakeskkonda. Tihendamine, tühjade kruntide täitmine ning uued teenused tuleksid Tallinnale kasuks, kuna muudavad linnakeskkonna mitmekesisemaks.

Helded parkimiskohtade miinimumnõuded on peamine põhjus, miks parkimiskohtadele kulub liialt palju väärtuslikku maapinda. Taolisi nõudeid on peetud oluliseks, et rahuldada parkimiskohtade nõudlust tipptunni aegadel. Arendajate jaoks tähendab selliste nõuete täitmine, et nad peavad ehitama palju rohkem parkimiskohti kui võiks eeldada turuloogika põhjal. Teine parkimiskohtade nõue, mis raiskab väärtuslikku maad on elanikele tasuta parkimiskohtade pakkumine.

Allolevad tabelid teevad ettepaneku parkimisnormatiivi muutmiseks 3G (väikesed muutused) või 4G (põhjalikud muutused ja suuremad investeringud) stsenaariumi korral.

Parkimisnormatiiv 3G "Samas vaimus edasi" stsenaariumile

	Kesklinn	Muud piirkonnad
Korterelamu baasnorm	1/ 100 (0.8 parkimiskohta korteri kohta)	1/ 80 (1.0 parkimiskohta korteri kohta)
Väikeelamud	1/ 80 (1.0 parkimiskohta korteri kohtat)	1/ 60 (1.3 parkimiskohta korteri kohta)
Üksikelamud	--	2 parkimiskohta korteri kohta
Progressiivsed meetmed parkimiskohtade arvu veelgi suuremaks vähendamiseks		
Lähedus kiirele rööbastranspordile 600m	--	-15%
Sotsiaalelamud	-20%	-10%
Elanike liikuvuspakett	-15%	-15%
NB! Normatiiv defineerib ka parkimiskohtade maksimumarvu, mis on kuni +10% ülalmainitud nõuetest.		

	Kesklinn	Muud piirkonnad
Asutused	1/ 150	1/ 50
Kauplused	1/ 80	1/ 40
Teised funktsioonid	Lahendada individuaalselt, pannes rohkem rõhku ühistranspordi ning muude säästvate liikumisviiside kasutamisele, jalgrattaparklate lisamisele. Kehtiv parkimisnormatiiv võib olla alguspunktiks.	
Progressiivsed meetmed parkimiskohtade arvu veelgi suuremaks vähendamiseks		
Lähedus kiirele rööbastranspordile 600m	--	- 15%
Töötajate liikuvuspakett	- 10%	- 10%
Parklate avalik- või ristkasutus	- 20%	- 15%
NB! Normatiiv defineerib ka parkimiskohtade maksimumarvu, mis on kuni +20% ülalmainitud nõuetest.		

Parkimisnormatiiv 4G "Jätkusuutliku liikuvuse suunas" stsenaariumile

	Kesklinn	Hea ühistranspordi ühendusega piirkonnad - ALA	Ülejäänud piirkonnad
Korterelamu baasnorm	1/ 150 (0.5 parkimiskohta korteri kohta)	1/ 135 (0.6 parkimiskohta korteri kohta)	1/ 100 (0.8 parkimiskohta korteri kohta)
Väikeelamud	1/ 135 (0.6 parkimiskohta korteri kohta)	1/ 100 (0.8 parkimiskohta korteri kohta)	1/ 80 (1.0 parkimiskohta korteri kohta)
Üksikelamud	--	1 parkimiskohta korteri kohta	2 parkimiskohta korteri kohta
Progressiivsed meetmed parkimiskohtade arvu veelgi suuremaks vähendamiseks			
Lähedus kiirele rööbastranspordile 600m	--	--	-15%
Sotsiaalelamud	-20%	-15%	-10%
Töötajate liikuvuspakett	-15%	-15%	-15%
NB! Normatiiv defineerib parkimiskohtade maksimumarvu, mitte miinimumi			

	Kesklinn	Hea ühistranspordi ühendusega piirkonnad - ALA	Ülejäänud piirkonnad
Asutused	1/ 500	1/ 250	1/ 60
Kauplused	1/ 200	1/ 100	1/ 50
Teised funktsioonid	Lahendada individuaalselt pöörates tähelepanu ühistranspordi kasutamisele ja rattaparklatele. Kõik avaliku funktsiooniga hooned peavad olema ühistranspordiga hästi ligipääsetavad ja madala parkiminõudlusega. Võimalus riskasutuseks.		
Progressiivsed meetmed parkimiskohtade arvu veelgi suuremaks vähendamiseks			
Lähedus kiirele rööbastranspordile 600m	--	--	-15%
Parklate avalik- või riskasutus	-20%	-15%	-10%
Töötajate liikuvuspakett	-10%	-10%	-10%
Madala ruumikasutusega hooned (tootmishoone, ladu)	-20%	-20%	-20%
NB! Normatiiv defineerib ka lubatud parkimiskohtade maksimumarvu, mis on kuni +20% ülalmainitud nõuetest.			

PARKIMISKOHTADE MÜÜK PEAKS OLEMA LAHUTATUD ELUPINDADE MÜÜGIST

Parkimiskohtade käsitlemine eluruumi osana, nagu näeb ette Korteriomandi- ja korteriühistuseadus, tekitab huvigruppide esindajate seas palju pahameelt. Parkimist nähakse individuaalse elustiili ühe osana, ning üha enam inimesi ei soovi, et parkimiskoha saaks elukoha soetamisel kauba peale.

Antud seaduse muutmine ei ole otseselt linna võimuses, kuid seda seadust tuleks muuta, et turg saaks reguleerida tegelikku parkimiskohtade vajadust ning areneda saaksid uued liikuvusteenused ning muud jätkusuutlikud liikumisviisid nagu rattasõit või jalutamine. Nagu oleme korduvalt rõhutanud, kergitab parkimiskohtade käsitlemine eluruumi osana märgatavalt korteri hinda ning muudab uued elupinnad kättesaadavaks vaid kõrgema sissetulekuga elanikele.

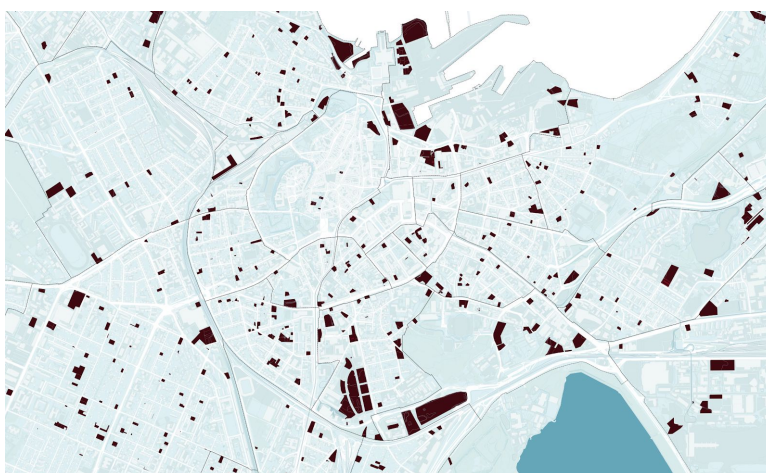
Tühjad krundid

Tallinna kesklinnas on piisavalt tühje krunte, mis on väga soodsas asukohas kõiksugu erinevate funktsioonide pakkumiseks nagu äripinnad, elupinnad, mänguväljakud, haljasalad või ajutine kasutus. Siiski kasutatakse neid krunte hoopis avaparklatena või oodatakse lihtsalt paremaid aegu. Iga krundi võiks potentsiaalselt võtta kasutusele, et elavdada majandust ning antud piirkonna elukvaliteeti. 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.

Tühjade kruntide kasutuselevõtt on oluline ka mitmetel muudel põhjustel:

- Nad aitavad luua kompaktsemat ja jätkusuutlikumat linnakeskkonda.
- Ehitustegevus annab tööd paljudele inimestele. Kui krundile ehitatakse uus ärihoone või äripinnad, siis genereerib uusi töökohti ka hoone uus funktsioon.
- Naabruskonna elanike elukvaliteet muutub paremaks, kuna piirkonda tekib juurde uusi tegevusi, teenuseid ning rohkem suhtlust.
- Uue hoone puhul tekib sealt linnale uus pikaajaline maksumaksja ning eluhoone puhul saavad sinna kolida uued linnakodanikud.
- Krundi (ning piirneva tänava ja kogu kvartali) esteetiline välimus paraneb.
- Pinnasetolm, mis tõuseb tühjadelt kruntidelt, kahjustab linna õhukvaliteeti ja elanike tervist.
- Tõstab krundi ümbritseva kinnisvara väärtust ning kogu piirkonna või tänava mainet.



Tühjad krundid - hoovid

Helsinki kesklinnas nähakse hoove linnaelu oluliste elementidena. Viimase kümne aasta jooksul on paljud kvartalid raudteejaama ümbruses olnud avalikkusele pooleldi suletud. Uue intitsiatiivina loodi nende kvartalite põhjal täiesti uus jalakäiguteede võrgustik, mille lisandväärtuseks olid paremad ühendused piirkonnas paiknevate oluliste sihtkohtade vahel. Maapealsed rajad on omakorda ühendatud Helsinki maa-aluste kõnniteede süsteemi ja suurte parkimisaladega, mis muudavad nende kasutamise mugavaks hoolimata aastaajast. Nende uute käiguteede kõrvale on tekkinud mitmeid uusi ettevõtteid, kuna teedevõrgustiku poolt loodud uut tüüpi avalik ruum soosib inimeste liikumist ning omavahelist suhtlust.

Tallinnas on lugematul hulgal erinevaid hoove, mida saaks kasutada sarnasel viisil. Suured Maakri ja Südalinna kvartalid võiksid olla ühendatud paremal viisil just jalakäijate seisukohast, kes peavad saama mugavalt liikuda Hobujaama, Rävala puistee, Viru keskuse ja Vanalinna vahel.

Ajaloolised hooned ja tööstushooned

Vanade hoonete puhul võib parkimisnormatiivi järgimine motiveerida omanikku või arendajat hoonet renoveerimise asemel hoopis lammutama. Seetõttu peaks ajalooliste hoonete puhul normatiiv olema paindlik. Samuti on oluline parkimisnormatiivi paindlikkus vanadele tootmishoonetele uute funktsioonide andmisel ning eestiaegsete ning nõukogudeaegsete hoonete renoveerimise toetamisel, kuna neil on väga suur potentsiaal meelitada ligi nii kohalikke kui rahvusvahelisi investoreid. Vanad tolmused krundid tuleks muuta haaravateks arhitektuurseteks projektideks, avalikuks ruumiks ja rohealadeks.

Parkimine elamupiirkondades

Nõukogude ajal ehitatud elamurajoonides Põhja-Tallinnas, Haaberstis, Mustamäel ja Lasnamäel on mõnes mikrorajoonis vaid 0,5 parkimiskohta korteri kohta. See on väga madal arv ning isegi 4G jätkusuutliku stsenaariumi puhul oleks soovituslik nendes piirkondades parkimiskohtade arvu tõsta. Parkimiskohtade puudust ei tohiks lükata uusarenduste kanda. Meie peamine soovitus on mitte proovida lahendada parkimiskohtade küsimust ühe suure muutusega, vaid läheneda nendele piirkondadele ruumipõhiselt otsides soodsaid ning keskkonnasõbralikke lahendusi, mis sobivad antud asumiga. Selliseid lahendusi võib otsida ka läbi arhitektuurivõistluste, kuna uued parkimishooned võivad olla multifunktsionaalsed.

Me soovitame järgmisi samme:

- Olemasolevate parkimiskohtade jagamiseks saab kasutada IT-lahendusi ning see lihtsustaks vabade parkimiskohtade leidmist.
- Parkimiskohti tuleks lisada 2-5 kohaga rühmade kaupa üheskoos hoovialade funktsioonide, haljastuse või väikevormide täiendamisega. Uued kohad võiks esmajärgus olla mõeldud kasutamiseks (ja nõnda ka linna poolt nõutud) liikumispuudega elanikele, külalistele ja jagatud e-autodele.
- Väikeste sekkumiste kaudu tuleks lisada ka muud praktilist nagu laadimisjaamad, rattaparklad ning e-rataste parklad/laadijad. Sellisel viisil hakkavad kõik need pisikesed muutused üheskoos toetama laiemat strateegiat, muudavad elupiirkondade kuvandit kaasaegsemaks ning tekitavad elevust elanike seas.
- Hea ühistranspordiühendusega kohtadesse võib ehitada suuremaid "nutikaid" parkimismaju, mida võib kombineerida teiste funktsioonidega nagu tervishoid, meelelahutus, lastehoiud, koostöökontorid, kauplused. Sellistes projektides tuleks pöörata tähelepanu ka taastuenergia kasutamisele ning nagu eelnevas punktis ka laadimisjaamade ja rattaparklate/hoidlate lisamisele.
- Nõukogudeaegsed garaažid tuleks mõtestada ümber nii sotsiaalselt kui ruumiliselt. Tõenäoliselt saaks nende arendamiseks kasutada kaasavat ja loomingulist planeerimisprotsessi.
- Tulevikus tuleb tõenäoliselt tänaval parkimine muuta tasuliseks ka nendes elamupiirkondades, alustada tuleks väga hea ühistranspordi ühendusega osadest.

MUUTUSTE JUHTIMINE

Elanike parkimisload

Linn annab välja 40% rohkem elanike parkimislube kui on parkimiskohti tänavatel. Linnal on circa 6200 parkimiskohta, kuid erinevaid parkimislube on jagatud üle 10 000. Isegi kui nende hulka mitte arvestada puudega elanike parkimislube (4765), katavad ülejäänud load 83% linna tasulistest parkimiskohtadest. Ainult Kesklinnas on jagatud lubade arv väiksem kui parkimiskohtade arv tänaval.

Parkimislubade andmise süsteemi tuleks uuendada. Kuna elanike parkimislubade tegeliku kasutuse kohta andmed puuduvad, siis tuleks elanike parkimiskäitumist täpsemalt uurida.

Parkimislubade hinna võib siduda elaniku sissetuleku või auto energiaklassi/CO2 heitega, et muuta süsteem võrdsemaks ning jätkusuutlikumaks. Sellise lähenemisega saab linn suurendada ka parkimislubadest saadavat tulu.

Linn saab pakkuda soodsamaid parkimislube uute elektriliste ja vähese heitega sõidukite omanikele. Hetkel kehtivad kõik parkimisload aasta, ning neid ei saa taotleda lühemaks perioodiks. Me soovime pakkuda elanikele võimalust taotleda parkimislube kuu kaupa, kuna siis saavad elanikud kasutada neid siis kui tekib tõsine vajadus. Parkimislubade hind tuleks viia vastavusse turuhinnaga. Kesklinna parkimiskohtade kuutasud algavad 25-40eurost ning uusarenduste parkimiskohad maksavad 5000eur kuni 12 000eurot. Kehtiva parkimisloa aastatasu 120eur puhul võib elanik 5000 eur parkimiskohale kulutamise asemel parkida 42 aastat tänaval. Nagu sissejuatuses mainitud võib isegi väike 10% parkimisloa hinnatõus vähendada autode omamist 8% (OECD, 2019).

Praegune parkimisnormatiiv nõuab külaliste parkimiskohti. Külaliste parkimiskohtade nõudmisele ei ole parkimispoliitika uuringute seisukohast ühtegi head põhjendust. Üle poole huvigruppide esindajatest soovitasid küsitluses selle nõude eemaldada.

Pargi & Sõida

Rahulolu Pargi&Reisi teenusega on viiekümne protsendilt 2015. aastal langenud vaid kolmekümne ühe protsendini 2017. aastal (Elanike rahulolu Tallinna linna avalike teenustega, 2017), samal ajal on P&R alade täituvus tõusnud (Tallinna linna andmed). Kui inimesed ei leia sobivat P&R parklat või seal puuduvad vabad kohad (Kalev, Pirita), ollakse sunnitud ise leidma P&R lahendus, mis vastab igapäevavajadustele. Parim lahendus oleks kui linnal oleks võimalik leida uusi krunte uute P&R parklate rajamiseks. See variant tundub raskesti teostatav, kuna linn ei pruugi omada maad sobivas kohas.

Huvigruppide koosolekutel ilmnas, et juba praegu kasutatakse ostukeskuste ning spordikeskuste parklaid mitteametlike P&R parklatena. Ühe variandina võiks linn hakata P&R süsteemi arendama suurte ostukeskuste koostöös ning teiste asutustega, kus parkimisalade täituvus on tööpäevadel nagunii madalam. Oluline oleks jõuda kokkuleppele parklate hoolduse ja lumekoristuse osas. P&R parklate omavoliline teke on üks kaubanduskeskuste haldajate põhiprobleeme, ning selles osas peaks otsima lahendusi koostöös linnaga. Huvigruppide koosolekute põhiselt võiks P&R koostööd organiseerida Kristiine keskuse, Ülemiste keskuse, Peetri Selveri, Tallinna Lauluväljaku, Saku Suurhalli/Rocca Al Mare keskuse, Pirita Selveri/Velodroomiga, Järve Selveriga.

Soovitavalt ei tohiks need kohad olla liialt kesklinna lähedal. Ülemistest ja Kristiinest ühistransporti kasutades kesklinna jõuda võib olla palju aeglasem kui seda autoga teha. Seetõttu peaks kesklinna lähedastes P&R parklates olema võimalus ka kasutada teisi liikuvusteenuseid (tasuta või mingi ajapiiranguga), mis muudaks autost loobumise atraktiivseks:

- linnarattad;
- elektri tõukerattad;
- isesõitev buss;
- kiire ühistransport.

P&R kasutamine ja pileti soetamine võiks käia hoopis läbi ühtse rakenduse, mis liidaks sinna ka liikuvusteenused. Sellest on pikemalt juttu järgmises osas.

Huvigruppide kohtumisel tuli välja, et kodanikud teavad Pargi&Reisi süsteemi praktilise kasutamise ja võimaluste kohta ääretult vähe. Näiteks arvas enamik osalejaid, et tegemist on tasulise süsteemiga. Kui linn soovib P&R süsteemi arendada, siis tuleks ühtlasi korraldada erinevaid kampaaniaid potentsiaalsete kasutajate teadlikkuse tõstmiseks ning levinud väärarusaamade kummutamiseks.

LIKUVUSTEENUSTE KOGUNEMISALAD

Tallinn peaks hakkama koheselt organiseerima linna liikuvusteenuseid, mis hetkel piirduvad vaid Bolti, Uberi ja Yandexi taksode ning Citybee ja Bolti tõukeratastega (+ linna rattaparklad Möbius bike). Peab olema valmis selleks, et teenuseid ning ka teenusepakujaid võib veelgi ootamatult juurde tulla. Seetõttu peab linn organiseerima ruumi selliselt, et uutel liikuvusteenustel oleks oma kindel koht. Esimene oluline samm oleks määrata kogunemisalad autodele reisijate peale võtmiseks ja sõidu lõpetamiseks järgnevatel kohtadel:

- Vanalinna ümbruses, et vähendada asjatut ringisõitmist ning sellest tulenevat lisaliiklust;
- peamistes transpordisõlmedes - bussijaam, Balti jaam, sadama A ja D terminalid, lennujaam;
- peamiste tömbepunktide ning meelelahutuspiirkondade lähedal.

Kogunemisalad võivad olla lihtsalt tähistatud rohelist värvi 1-2 parkimiskohana. Keskseid kogunemisalasid võib kujundada ka suuremate platsidena (kuni 3 parkimiskohta), kuhu mahuvad ka linnarattad, tõukerattad ning muud liikuvusteenuste rendisõidukid. Teenuspakkujad olid selle mõtte osas kohtumistel väga toetavad.

Tänav on elava linnaelu allikas, mitte pelk taristu

Tallinna parkimiskohad hõivavad umbes 3% Tallinna linna pindalast. Tänavapealne parkimisala moodustab üldjuhul 20-30% linnatänavate pindalast (Litman, 2012). Seetõttu on avaliku parkimisvõimaluse maksustamine (nii tänaval kui parkimismajades) väga oluline. Avalikku kasutusse määratud maa on sotsiaalne hüve ja selle kasutamise maksustamine teenib ühiskonnale tagasi. Kokkusaamistel sidusrühmadega toodi esile, et Tallinna linn omab näiteks Helsingi linnaga võrreldes linnas väga vähe maad. Samas on Tallinna linn enamiku teede ja tänavate omanik, mis on tohutu pindalaga ja arenduspotentsiaaliga alad. Igas Tallinna linnaosas on vähemalt 1 km² pinda antud teede jaoks, mis on sama palju kui elupindade brutopindala.

Kui uute nutikate liikuvuslahenduste (rattad, elektrilised tõukerattad, pakirobotid) ja kullerteenuste (toit, pakid) populaarsus hüppeliselt kasvab, vajavad need teenused ka üha rohkem tänavaruumi. Hetkel kasutatakse selleks sageli kõnniteed, mis juba praegu on paljudel juhtudel jalakäijatele liiga kitsas. Seega peab linn hakkama palju rohkem tähelepanu pöörama tänavate kujunduspõhimõtetele. Need põhimõtted peavad võtma arvesse uute teenuste ja liikumisviiside nõudlust tänavaruumile ja tasakaalustama parkimisele, sõiduradadele ja jalakäijatele mõeldud ruumi vahekorda.

Elanikud peavad olema teadlikud "tasuta parkimise" tegelikust maksumusest

82% Harjumaa Tallinnasse sõitvad autokasutajad pargivad pealinnas tasuta (Harjumaa liikuvusuuring, 2018). Töökohtade tasuta parklad, tänaväärse parkimise soodustused ja kaubanduskeskuste ning äärelinna ärikeskuste tasuta parklad moonutavad elanike arusaamist tegelikest autoga seotud kulutustest kuni 40% võrra. Näiteks, kui arvestada auto keskmiseks eluaeks 10 aastat, siis maksavad tööandjad auto omamisele tasuta parkimise pakkumisega tihti peale 10 000 eurot (OECD, 2019). Parkimisest tasuta mulje jätmine soodustab elanike töökohast aina kaugemale kolimist ja äärelinnastumist.

Koostöö

Linna uus parkimispoliitika tuleks koostada järgides teisi linna- ja transpordiplaneerimise dokumente ning tegevusi (Tallinna rattastrateegia 2018-2027, Tallinna arengukava 2021+, Tallinna regiooni säästva

linnaliikuvuse strateegia 2035). Koostöö linna erinevate ametite ja ministeeriumite vahel on ainus viis muuta uus parkimispoliitika efektiivseks ning vältida taoliste seaduselünkade tekkimist, mis võimaldavad strateegilistele eesmärkidele vastu töötama hakata.

Erinevate liikuvuseelistustega elanikke tuleb kohelda võrdselt.

Neid, kel puudub auto, ei tohi seada sundolukorda, kus nad peavad toetama parklate rajamist. Tööandjate pakutud soodustused peavad olema erinevate liikumisviiside kasutajate vahel olema jaotatud võrdselt. Näiteks võib pakkuda parkimissoodustuse rahalist väljavõtmist või teisi sarnaseid initsiatiive, mis edendavad töötajate vahelist võrdsust ja tutvustavad "tasuta" parkimise tegelikku hinda.

Minu Parkimise rakendus

Peamistel linnakeskuse parklatel peaks olema parkimissensorid, mis edastaks infot parkimiskohtade täituvuse kohta reaajas. Meie soovime, et avalike tasuliste parkimiskohtade info ja eraoperaatorite andmed vabade parkimiskohtade kohta võiks olla kõik ühes rakenduses ühendatud. See võimaldaks autojuhtidel sõita otse vabade kohtadega parklasse või Pargi&Reisi parklasse. Rakendust saaks kasutada Pargi&Reisi süsteemi juurutamisel ning selleks, et vähendada parkimiskoha otsimisele kuluvat tühisõitu ning ajakulu.

Mõõdikud

1. Parkimiskohtade täituvuse kohta andmete kogumist tuleb jätkata. Täituvuse ning muude parkimiskäitumise eripärade kohta tuleks koostada aruanne vähemalt kord kvartalis.
 - a. Võtta kasutusele mobiilse parkimise andmed, ning võimaldada info regulaarset värskendamist.
 - b. Alustada koostööd eraoperaatoritega, et omada ülevaadet erinevate parkimisplatside täituvusest ning muudest harjumuste muutustest parkismajade ja -platside kasutamises.
2. Mobiilse parkimise andmeid tuleks võrrelda tegeliku olukorraga tänaval (välitööde teostamine tegeliku täituvuse määramiseks).
3. Uue süsteemi juurutamine, mis võimaldaks jälgida parkimislubade kasutust või saada tagasisidet parkimislubadega elanike parkimiseelistustest.

Piirangud ja järgmised sammud

Tallinna Transpordiameti püstitatud küsimused ja ülesanded aitasid meil paremini mõista Tallinna parkimise fenomeni. Tellija ei lisanud tööde nimekirja mõningaid ülesandeid, mis sisalduvad teistes võrreldavates parkimisuuringutes. Kahjuks ei võimaldanud meie töö piiratud aeg ja eelarve taoliste ülesannetega selle uuringu raames tegeleda. Seetõttu soovitame me Tallinna Transpordiametil need ülesanded lähitulevikus siiski täita, et täiendada selle uuringu tulemusi:

- Küsitluse läbiviimine tänaval olevate parkimiskohtade ja tänavaväliste parkimiskohtade kasutajatega.
- Küsitluse läbiviimine parkimisloa omanikega, et mõista miks ja kuhu nad oma autosid pargivad.
- Eraldi parkimisuuringute läbiviimine igas linnaosas.
- Välitööd suure parkimiskohtade valimi baasil, mida tuleks kasutada mobiilse parkimise andmete põhjal saadud täituvuse kontrollimiseks.
- Välitööd ja küsitluse läbiviimine, et paremini mõista milliste parkimiskohtade puhul kasutatakse kõige rohkem sularaha. Hetkel teadaolevad numbrid on kõigi erinevate parkimiskohtade peale kokku.
- Koguda andmeid lepingulise parkimise tegeliku kasutamise kohta, et mõista nende parkijate mõju täituvusele. Selle uuringu põhjal võib öelda, et lepingulistel parkijatel on mõju, kuid selle täpseks kirjeldamiseks oleks vaja rohkem andmeid.