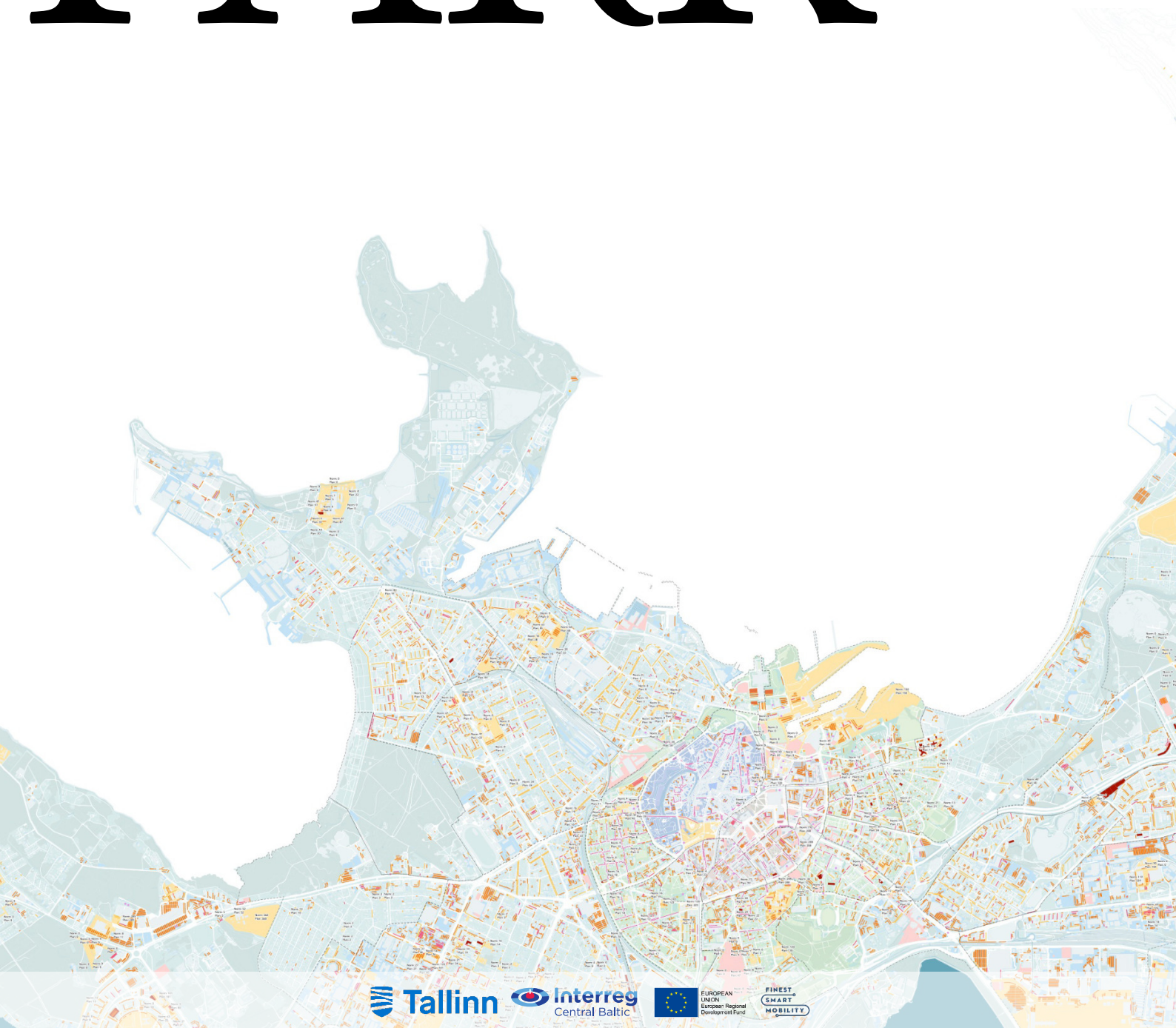
SPIN UNIT | LAB.EDU.VIZ

meta PARK



Tallinn

Interreg Central Baltic

EUROPEAN UNION European Regional Development Fund

FINEST SMART MOBILITY

Analüüsi teostas SPIN Unit
Damiano Cerrone (uurimisrühma juht)
Kristi Grišakov (projektijuht)
Panu Lehtovuori
Kristjan Männigo
Iñigo Lorente Riverola
Jesús López Baeza
Topi Tjukanov
German Mitish

Autorid
Damiano Cerrone
Kristi Grišakov
Panu Lehtovuori
Kristjan Männigo

Tõlge
Kristjan Männigo
Kristi Grišakov
Kitty Saar
Merle Karro-Kalberg

Tallinn 09/2019

Uuringut on rahastanud Central Baltic programmi projekt FinEst Smart Mobility

SPIN Unit tänab: Liivar Lutsu suurte pingutuste eest vajalike andmete ja dokumentide hankimisel ning suure töö eest kommunikatsiooni haldamisel; EuroPark Estonia OÜ -d väärtuslike andmete jagamise eest, mis võimaldas meil paremini mõista Tallinna parkimisharjumisi; Eesti Kunstiakadeemiat, kes võimaldas kasutada omi ruume töötubade läbiviimisel; Mari Jüssit uuringu protsessis kaasamõtlemise eest ja konstruktiivse tagasiside eest raporti koostamisel.

Parkimisprobleemi olemus

SISSEJUHATUS

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.

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. Tegelikkuses 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 dünaamililiseks jõudluspõhiseks hinnastamiseks (dynamic performance-based pricing).

Parkimise dünaamiline hinnastamine on järk-järgult võetud kasutusele kogu 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 CO_2 heidet auto kohta aastas (Eurostati andmed). Kui töö juures parkimise muuta tasuliseks, võib autoga tööl käijate hulka vähendada ligi 15% (OECD, 2019).

Ehituskulud

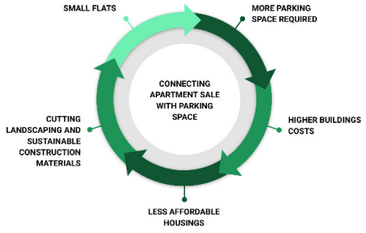
Parkimise ehituskulude arvutamine on keeruline, kuna arendajad keskenduvad ehituse kogukuludele ning eraldi statistikat ei koguta ainult parkimiskohtade rajamisele kuluvatest summadest. Koostöös ettevõttega Endover Kinnisvara selgitasime välja erinevat tüüpi parkimistaristu ehituskulud:

- 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 x 13 000 = 1 300 000€ 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.

Shoup, Donald. The high cost of free parking: Updated edition. Routledge, 2017.

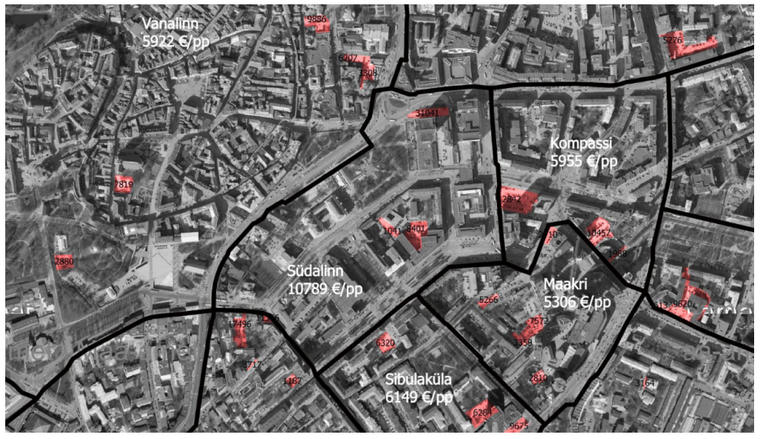
Mackowski, Daniel, Yun Bai, and Yanfeng Ouyang. "Parking space management via dynamic performance-based pricing." Transportation Research Procedia 7 (2015): 170-191.



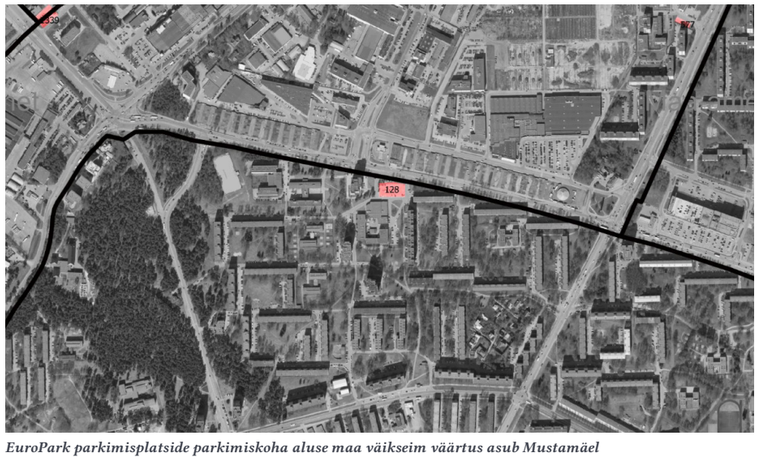
Teine soovimatu tagajärg on linnakeskkonna tiheduse vähenemine, mis omakorda pikendab kodu, töö ja erinevate teenuste vahelisi distantse ning suurendab autosõltuvust. Linnal on võimalus edendada ettevõttlikku, inimkeskset ja rohelist pealinna lõigates läbi sidemed korterite müügi ja parklakohtade vahel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



EuroPark avatud parkimisplatsid Tallinnas



EuroPark parkimisplatside parkimiskoha aluse maa kõrgeim väärtus asub Südalinnas Viru hotelli ees



EuroPark parkimisplatside parkimiskoha aluse maa väikseim väärtus asub Mustamäel

Korterite müük

Parkimiskohtade kõrgete ehituskulude tõttu on "tasuta" parkimiskohtade pakkumine nii elanikele kui külastajatele muutunud kinnisvaraarendajate ja koduostjate jaoks suureks väljaminekuks. Eelmisel aastal jõustunud Korteriomandi- ja korteriühistuseadust interpreteeritakse arendajate poolt selliselt, et kortereid ja parkimiskohti tuleks müüa ühtse paketina (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.

Praeguse parkimispoliitika 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 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.

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 on parkimiskohtade all oleva maa väärtus 128€/koha kohta Mustamäel kuni 10789€/koha kohta Südalinnas.

KEHTIV PARKIMISPOLIITIKA

Kehtiva parkimispoliitika (Tallinna linna parkimise arengukava 2006-2014) analüüsimisel pöörasime tähelepanu kehtiva arengukava eeldustele, kasutatud andmetele ning prognoosidele ja eesmärkide täitmisele.

Linnal puudub põhjalikum ülevaade parkimispoliitika mõjudest (load, tänavel parkimine, normatiivi rakendamine). Kehtivast parkimise arengukava dokumendist ei ole rakendatud kõiki parkimispoliitika monitoorimise indikaatoreid. Näiteks ei ole süstemaatiliselt kogutud andmeid parkimiskohtade täpsete asukohtade ja täituvuse kohta nii tasuta kui tasulistel parkimisaladel. Seetõttu olid olemasolevad andmed parkimiskohtade kohta puudulikud.

Praegune poliitika on olnud edukas kesklinna autoliikluse kontrollimisel, tasuta parkimisvõimaluste eemaldamisel ning "Pargi ja Reisi" süsteemi juurutamisel. Ehkki olukord kesklinnas on paranenud, on probleemid nihkunud teistesse linnaosadesse. Eriti suure surve all on kesklinna tasulise parkimisalaga piirnevad alad.

Arengukava eesmärgid

Kehtiva arengukava eesmärgid on:

- leevendada tänavavõrgu läbilaskvuse kitsaskohtade probleeme liikluse ohjeldamisega, vähendades tänavate kallihinnaliste ümberehitustööde vajadust;
- reguleerida linnakeskuse liikluskoormust, 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.

Kehtiva 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 jalgrattaparklatest, jalakäijate aga spetsiifiliselt ka liikumispuudega inimeste liikumismugavusest. Säästlikku linnaplaneerimist vaadeldakse peaasjalikult vaid süsinikuheite perspektiivist. Eraomandis parkimisalasid, mis hõlmavad enamiku Tallinna parkimiskohtadest, eraldi ei uuritud. Suurte transpordisõlmede nagu sadama, rongi- ja bussijaama parkimisvõimalusi ei käsitletud üldse.

Parkimiskohtade hõivatus

Kehtiva arengukava andmetel oli parkimiskohtade hõivatus juulis ja augustis 2005 maksimaalselt 51% päevas ja 26% öösel. Sellest ajast alates on kesklinnas parkimiskohtade täituvus tõusnud - hiljem käsitleme selles dokumendis, et 2019. aasta suve täituvus oli üle 80%.

Parkimisoperaatori AS Ühisteenused 2017. aasta ülevaatest selgus, et Südalinnas on parkimisalade täituvus kõige kõrgem - keskmiselt 90% kogu aasta vältel ja pea 100% veebruaris, märtsis ja detsembris. Vanalinna parkimiskohtade hõivatus on keskmiselt 51%, mis suureneb märkimisväärselt aasta lõpus ja märtsis. Kesklinna täituvus püsib aastaringselt keskmiselt 29%, langedes suvekuudel alla 10%. Kuna Südalinna parkimisaladel on kõrge täituvus, võiks kaaluda tulevikus Südalinna ööpäevaringse parkimisala laiendamist. Lisaks motiveerib kõrge täituvus eraarendajaid ehitama täiendavaid parkimismaju (nagu Kaubamaja piirkonnas ja sadamas).

> **AS Ühisteenused ülevaate (2017) kohaselt kulutasid linnas tasulisel alal parkivad inimesed parkimisele keskmiselt 3,9 € ja parkisid 1h - hiljem näeme aruandes, kuidas keskmine parkimistasu on tõusnud 4,5 € -ni ning keskmine parkimisaeg pikenenud 1,5h-ni.**

Parkimise kestus on kõigis parkimiskohtades ühesugune, Vanalinnas ja Südalinnas on parkimise hind vahemikus 4,6-5,6 eur, Kesklinnas vaid 1,6. Vaadeldes Südalinna piirkonna kõrget hõivatust ja märkimisväärselt madalamaid parkimishindu Kesklinna piirkonnas, on hinnaerinevused T1-T4 tsoonide naabrustes kohati liiga järsud.

2005 a. Parkimise arengukava nimetas kolme olemasolevat ja linna hallatavat jalgrattaparklat kesklinnas (Vabaduse väljak –Jaani kiriku juures; Niguliste Kullasepa tn ristmikul; Aia tn Vana Viru tn ristmikul - kohtade arv täpsustamata). Arengukava soovitas jalagrattaparklaid lisada veel seitmesse uude kohta kesklinnas ning koolide ümbrusesse. Olemasolevate jalgrattaparklate kohta Tallinnas ülevaatlik info puudub. Linnal on koostöös ettevõttega BiKeep nutika lukustusega jalgrattahoidlad. Linna veebilehe andmetel on linnal 100 BiKeep parkimiskohta. Lisanduvad muud BiKeepi hallatavad rattaparklad, mis on leitavad nende rakendusest. Linnal on ka linnarataste parklad koostöös operaatoriga Möbius bike, mida on nende kodulehe andmetel 40+ parklat üle 300 rattaga. Ettepanekute osas, mis puudutavad jalgrattaparklaid, on hädavajalik viia ellu jalgrattaparklate GIS kaardistus ning koguda andmeid BiKeepi ja Möbius bike'i kaudu, et mõista paremini kasutajakäitumist.

> **Linna parkimistulu on hetkel suurusjärgus 6 miljonit eurot. See tulu on kasvanud vastavalt 4,97 miljonilt eurolt 2013.aastal 6,89 miljoni euroni 2017. aastal.**

Ülevaade 2006. – 2014. aasta arengukava dokumendi eesmärkidest ja ettepanekutest:

Üheks kehtiva parkimispoliitika probleemiks on asjaolu, et kuigi tänavatel parkimine on võrreldes 2005a. olukorraga vähenenud, on samaaegselt suurenenud tänavaväline parkimine (Jurkevitš, 2009). Neid uusi parkimisalasid kasutatakse peamiselt pikaajaliseks parkimiseks (rohkem kui 4h) ning need paiknevad aladel, mis on ette nähtud elu- või ärihoonete arendamiseks (Jurkevitš, 2009). Seega ei ole kehtiv parkimispoliitika suutnud efektiivselt suunata maakasutust ega vähendada pikaajalist parkimist linna keskuses. Tänaväliste parklate rohkus mõjutab omakorda "Pargi ja Reisi" süsteemi kasutust, kuna autoga liikujad ei ole seda motiveeritud kasutama seni kuniks kesklinnas on arvukalt mõistliku hinnaga parkimiskohti.

Vastavalt arengukava soovitustele on parkimiskontroll lahutatud parkimise korraldusest - seda ostetakse teenusena eraettevõttelt (AS Ühisteenused). Samas puudub linna Transpordiametil parkimiskorraldusega tegelev üksus, mis monitooriks linna parkimispoliitka mõju laiemalt (parkimiskohtade asukoha ja hõivatuse kaardistamine, parkimislubade analüüs jne).

Järgmine tabel annab ülevaate kehtiva parkimispoliitka põhieesmärkidest ja hetkeseisust.

Arengukavas soovitatud näitajad strateegia jälgimiseks:

Mõõdik	Mõõdiku staatus, kommentaar
Parkimiskoormus. Septembrikuu tööpäeval linna üksikutes piirkondades tipptundide vahelisel perioodil üheaegselt parkivate sõidukite arv, eraldades sõidukid liigi ja parkimiskoha iseloomu järgi - tänaval, parkimishoonetes, suuremates parklates parkivad sõidukid.	Ei ole mõõdikut rakendatud ja infot kogutud.
Parkimiskestvus ja selle jagunemine (ühe parkiva sõiduki keskmine parkimise aeg).	Linn saab jälgida ainult parkimist linna avalikus tasulises parkimistsoonis.
Parkimiskohtade hõivatus (vabade parkimiskohtade osakaal parkimiskohtade koguarvust) erinevatel ajaperioodidel (talv-suvi, tööpäev-laupäev-pühapäev, ööpäeva lõikes, jne.)	Linna avalikus tasulises parkimistsoonis kuude lõikes jälgitav.
Parkimisest saadud tulu (sh. parkimistrahvid) parkimistsoonide lõikes.	Saadud tulu jälgitakse.
Liiklussageduse väärtused hommikusel ja õhtusel tippajal linnakeskuse piiridel ja linna administratiivpiiridel.	Liiklussagedust monitooritakse.
Sõitjate jagunemine transpordiliikide lõikes linnas tervikuna ja liikumisel linna keskusse (sõiduautoga, ühissõidukitega liikide lõikes, jalgsi ja jalgrattaga).	Monitooritakse

Ettepanekute ülevaade ja nende hetkeseis:

Eesmärgid	Hetkeseis või kommentaar
Tallinna parkimispoliitika peamised eesmärgid: Linnakeskuse hea toimivuse tagamine meeldiva elukeskkonnana, luues optimaalse suurusega jalakäijate liikluse ala ja tagades keskuse hea kättesaadavuse elanikkonnale. Sõiduautode kasutamise ohjeldamine eelkõige Tallinna keskosa liikluses parkimistasude optimeerimise ja kontrolli tõhustamise abil. Parkimiskestvuse lühendamise ja parkimistasu reguleerimise abil defitsiitse parkimispinna efektiivne kasutamine ja vabade parkimiskohtade tagamine ka tippnõudluse aegadel. Defitsiitse sõiduteepinna kasutamise optimeerimine liiklejate enamuse huvides. Soodustustingimustel parkimise piiramine tasulise parkimiskorraga aladel (v.a. seaduses ettenähtud erandid). Parkimisest saadava tulu suunamine linnatranspordi süsteemi arendamiseks. Tasulise parkimise korraldust tuleb vaadelda kui osa liikluskorraldusest.	Huvirühmad ei pea praegust linnakeskust meeldivaks jalakäijate keskkonnaks. Toimiv jalakäijate- või jalakäijate/kergliikluse prioriteediga piirkond on vaid Vanalinnas. Autode parkimine Tallinna keskosas on tasuline ning kontrolli on tõhustatud. Sõiduteepind on optimeeritud enamike elanike kasuks (auto- ja ühistranspordi kasutajad). Parkimislubade saamise õigust ning parkimissoodustusi on võrreldes 2005.a. olukorraga oluliselt vähendatud. Parkimistulu ei suunata otseselt ühistranspordi arendamisse.
Üldine liikuvus:	**Hetkeseis või kommentaar**
Selleks, et mõjutada autoomanikku autol sõitmist katkestama ja jätkama seda ühistranspordil(Pargi ja Reisi), ei piisa ainult parklate rajamisest perifeersete ühissõidukipeatuste juurde, vaid süsteemi juurutamiseks tuleb ühest küljest tõsta ühistransporditeenuse kvaliteeti nii, et oleks välistatud autost loobuja sattumine ülenormatiivse täituvusega ühissõidukisse ja tagatud ühissõiduki liiklemine täpselt sõiduplaani kohaselt, teisest küljest aga piirata auto kasutamist vastava parkimispoliitikaga.	Ühistranspordi liinivõrku ei ole põhjalikumalt uuendatud (vastav uuring valmis alles 2018). Peamiselt kesklinnas on lisatud ühistranspordi sõidurajad, millel on olnud oma roll ka keskklinna autoliikluse kasvu piiramisel. P&R süsteem on rakendatud, kuigi võimalikud süsteemi kasutajad ei ole alati P&R võimalustest teadlikud (huvigruppide koosoleku tulemus). Rahulolu P&R teenusega on langenud ning ühistranspordi kasutatavus on langenud nii linna kui regionaalses kontekstis.

Regulatsioonid	
Parkimispoliitika eesmärk peaks olema laiem kui avaliku teenuse pakkumine tulusaamise eesmärgil. Tasulise parkimise korraldust tuleb vaadelda kui osa liikluskorraldusest.	See põhimõte ei ole oma tähtsust kaotanud. Parkimispoliitikat tuleb vaadata nii linnaplaneerimise kui liikluskorralduse osana.
Parkimisest saadava tulu tuleks suunata linnatranspordi süsteemi arendamiseks.	Parkimistasu läheb linnakassasse ning seda ei suunata eraldi ühistranspordi arendamisse.
Parkimisalane informatsioon linnas võiks olla parem, seda nii tasulise parkimise alade tähistuse, hinna ja ajaliste piirangute, kui ka parkimisvõimaluste kohta.	Füüsiline märgistus on tasemel. Tühjade parkimiskohtade infot võiks paremini interaktiivsete siltide või uute rakenduse kaudu kommunikeerida. Parkimisautomaate on väga vähe, mis võib osutuda probleemiks linna väliskülaliste jaoks.
Seadusandlus, mis peaks reguleerima parkimise korraldamist on Liiklusseaduse, Teeseaduse ja Haldusõiguserikkumiste seadustiku vahel jaotunud ning tihti ebaselge nii parkimise korraldajale kui parkijale.	Korteriomandi- ja korteriühistuseadus ja EVS 843:2016 standard "Linnatänavad" on esile toodud hetkel oluliste probleemidena. Muid seadusandlikke kitsaskohti pole tähendatud.
Tallinna linn parkimishoonete rajamisel koostöös erainvestoritega nn. Public & Private Partnership- PPP põhimõtet rakendades. Maa-alused parklad on maapealsetest parkimishoonetest ca 2 korda kallimad, seega on odavam ehitada peamiselt maapealseid parkimishooneid. Uutes parkimismajades rajada juurde ca 2000 tänavavälist parkimiskohta.	Uute parkimishoonete ehitamise kohta on vähe materjali. Linna osalusel on valminud 2009a. Vabaduse väljaku parkla (200 kohta). 2019a. valmivad Mustamäel Akadeemia tee 30 parkimisala (200 kohta) ja Tammsaare tee 92 (600 kohta).
Organisatsiooniliselt peaks parkimiskorralduse struktuur olema selline, kus parkimiskontroll oleks lahutatud parkimise korraldamisest, välistamaks parkimiskorra ja sellest kinnipidamise kontrolli segunemist, ning sellega parkimiskorralduse funktsioonide hägustumist. Ulalmainitust johtuvalt soovitatakse sellist struktuuri, kus parkimispoliitika elluviijaks ja kujundajaks ning kogu parkimisinfo valdajaks on Tallinna linn, samas tegeleb parkimiskorralduse tehnilise poolega parkimisoperaator, kes valitakse konkursi alusel ning on kohustatud järgima lepingus esitatud põhimõtteid ning saab sellest vastavat operaatoritasu.	Linna Transpordiamet korraldab parkimist, kuid seal puudub eraldi parkimisega (andmete kogumine, monitoorimine jne.) tegelev üksus. Parkimisoperaatoriks on eraettevõte Ühisteenised.
Algatada järgnevad seadusemuudatused, mille jõustumine: – võimaldaks parkimiskorda rikkunud sõidukiomanikule määrata karistus ilma tema juuresolekuta (nn anonüümmenetlus). – tooks taaskasutusele nn. rattalukud; – peataks parkimistrahvi saanud sõidukiga tehtavad toimingud autoregistrikeskuses (omaniku vahetus, tehnoülevaatus jne.).	Trahve saab määrata ilma sõidukiomaniku juuresolekuta. Eraoperaatorid ei suutnud varem saada parkimiskorra rikkujate registriandmeid, kuid 2019a. kohtuotsuse järgselt peaks see probleem lahenema. Eraoperaatoritel jäi varasemalt laekumata ca 100 000 eur trahve, kuna registrist polnud võimalik saada infot sõiduki omaniku kohta. Rattalukke ei kasutata, pigem panustatakse trahvidele. Parkimistrahvide korral mingeid piiranguid autoregistrikeskuse toimingutele ei kaasne.

Ettepanekute ülevaade ja nende hetkeseis:

Kesklinna tasuline parkimine	
Kogu kesklinnas on viimastel aastatel parkivate sõidukite arv stabiliseerunud ja ühiskondlikus keskuses isegi vähenenud, planeerimisega ja liikluskorralduslike meetmetega oleks hädavajalk säilitada protsessi jätkumine ühiskondlikus keskuses.	2005a. parkimise arengukava ei loendanud parkimiskohtade tegelikku arvu, vaid hindas kesklinna parkimisnõudluse langust liiklusloenduste põhjal. Kesklinna liiklus on olnud pidevas kasvutrendis (ca 1% aastas). Samal ajal kui kesklinna liiklus on kasvanud on kasvanud ka kesklinnas parkimine, kuid muutunud on parkimiskorraldus (eraoperaatorite turule tulek). Kesklinna on kerkinud mitmeid uusi parkimismaju, kuid kõige nähtavam osa parkimise ümberorganiseerumisest on olnud tühjade kruntide muutmine avaparklateks.
Uutes parkimismajades rajada juurde ca 2000 tänavavälist parkimiskohta.	Tornimäe, Rävala, Solarise ja Rotermanni parklatel on kokku ca 2000. Lisaks on kesklinnas Viru, Stockmanni, Vabaduse väljaku (200 kohta), FinEst ja Jõe parkimismaja, mille täpse kohtade aru kohta info puudub. Lisanduvad uued valmivad arendused nagu Porto Franco sadamapiirkonnas.
Pargi ja käi süsteem: Tallinna üldplaneeringu järgi on keskosas ette nähtud autoliikluse piiranguala, mida piiravad Põhja väil, Jõe ja Pronksi tn, Tartu mnt läbimurre, Rävala pst koos kavandatud pikendusega Pärnu maanteele, Tõnismäe tn, Toompuiestee ja Rannamäe tee. Selle piiranguala servadele on soovitav rajada "neelavaid" parklaid, kuhu autoomanikud jätaksid oma auto ja suunduksid piirangualale jalgsi. Seega toimiks peale eelkirjeldatud "maksuvaba" pargi ja käi- ka "tasuline" pargi ja käi-, kus autoomanik tasuks parkimise eest "neelava" parkla omanikule/haldajale. Kokkuvõttes vähendaks "neelavad" parklad autoliiklust piirangualal, mis aitaks muuta linnasüdant inimsõbralikumaks.	Parkimismaju otseselt 'Pargi ja käi' süsteemi juurutamiseks ei ehitatud. 'Pargi ja käi' süsteem toimub tõenäoliselt orgaaniliselt viisil, kus auto pargitakse päevaks tasuta või odavamale parkimisalale, mis on sihtkohast jalutuskäigu kaugusel.
Laiendada jalakäijate ala kogu vanalinnale, tähistades kohalikele elanikele ettenähtud parkimiskohad ja ainult jalakäijatele ettenähtud ala.	Vanalinna jalakäijate ala on laiendatud. Uue parkimispoliitikaga saab ka ülejäänud linnakeskuses jalakäidavust toetada. Eriti piirkondades, mis jäävad Vanalinna vahetusse lähedusse.
Suure parkimisnõudlusega kesklinna tänavatel rakendada ajalisi (1-4h)parkimispiiranguid. Pikaajalist parkimist linna keskuses tuleks vältida.	Ajalisi piiranguid peamistel tänavatel ei rakendatud. Parkimisandmete põhjal saab järeldada, et avalikes tasulistes parkimisalades jääb keskmine parkimisaeg ühe tunni piiresse, mis tõttu ei ole pikaajaline parkimine nendel aladel problem. Pikaajaline parkimine on samas probleem tänavavälistes parklates, kus keskmine parkimisaeg on üle nelja tunni päevas.
Kesklinna tasulist parkimisala laiendada ca 2008 tingimusel, et olemasoleva tasulise parkimise koormus on jõudnud ca 70%-ni kohtade arvust.	Tasulisi parkimisalasid on alates 2006a. laiendatud sadama, Peterburi tee ja Tehnika tänava suunal. Viimane parkimisala laiendus toimus 2013. aastal. 2010a. sooviti Kalamaja muuta tasulise parkimise piirkonnaks, kuid kohalik kogukond oli sellele vastu.

Ettepanekute ülevaade ja nende hetkeseis:

Ettepanekute ülevaade ja nende hetkeseis:

Kesklinna tasuline parkimine	
Parkimisalane informatsioon linnas võiks olla parem, seda nii tasulise parkimise alade tähistuse, hinna ja ajaliste piirangute, kui ka parkimisvõimaluste kohta.	Parkimismärgistust on parandatud. Mobiilirakendus võimaldab parkimist alustada, lõpetada ning parkimise eest tasuda, koondab erinevate parkimisoperaatorite poolt hallatavad parklad ning näitab lähimaid parklaid vastavalt asukohale. Füüsiline märgistus võib jätkuvalt olla ebaselge tsoonide piirialadel (näiteks Tõnismäel).
Parkimistariif ja parkimisaja piiramine peavad kujunema regulatsioonivahendiks käibe tagamiseks parkimiskohal välistades pikaajalisi parkimisi eriti "kuumades" piirkondades.	Tornimäe, Rävala, Solarise ja Rotermanni parklatel on kokku ca 2000. Lisaks on kesklinnas Viru, Stockmanni, Vabaduse väljaku (200 kohta), FinEst ja Jõe parkimismaja, mille täpse kohtade aru kohta info puudub. Lisanduvad uued valmivad arendused nagu Porto Franco sadamapiirkonnas.
Pargi ja käi süsteem: Tallinna üldplaneeringu järgi on keskosas ette nähtud autoliikluse piiranguala, mida piiravad Põhja väil, Jõe ja Pronksi tn, Tartu mnt läbimurre, Rävala pst koos kavandatud pikendusega Pärnu maanteele, Tõnismäe tn, Toompuiestee ja Rannamäe tee. Selle piiranguala servadele on soovitav rajada "neelavaid" parklaid, kuhu autoomanikud jätaksid oma auto ja suunduksid piirangualale jalgsi. Seega toimiks peale eelkirjeldatud "maksuvaba" pargi ja käi- ka "tasuline" pargi ja käi-, kus autoomanik tasuks parkimise eest "neelava" parkla omanikule/haldajale. Kokkuvõttes vähendaks "neelavad" parklad autoliiklust piirangualal, mis aitaks muuta linnasüdant inimsõbralikumaks.	Parkimistasusid on alates 2006.a. regulaarselt tõstetud. Viimane parkimistasude tõstmine oli aastal 2016. Vanalinna ja Südalinna tsoonis kehtestati ööpäevaringne tasuline parkimine, Kesklinnas parkimine on tasuline tööpäeviti 7-19 ja 8-15 laupäeval.
Tasulise parkimise korraldust tuleks vaadelda kui teenuse müüki ja teha kõik selleks, et klient rahule jääks. Kontrolköride ülesannete hulka peaks kuuluma peale trahvinõuete väljakirjutamise ka autojuhtide informeerimine.	Parkimiskontrolörid teostavad parkimiskontrolli ning informeerivad parkimiskorralduse osas. Parkimiskontrolli teostab osaliselt ka Tallinna Munitsipaalpolitsei, kes trahvib näiteks haljasalal vms. keelatud kohas parkimise eest.
Loobuda Pirita tasulisest parkimisalast. Rakendada sesoonselt lokaalseid tasulisi parklaid.	Pirita parkimisala on hoojaline 15.maist - 15. septembrini 0,01eur/minut.

Ettepanekute ülevaade ja nende hetkeseis:

Kortermajade piirkonnad	
Parkimisalasid on võimalik suurendada suurelamute kinnistutel olevate haljasalade ja nende kinnistute vahele jäävate nn vabade riigimaade arvel.	Selget olukorra paranemist pole toimunud, kuna paralleelselt täiendustega (nt. 'Hoovid korda' programm) on suurenenud ka autode arv. 'Hoovid korda' programmi raames toetab linn hoovialade korrastamist sh. parkimisalade ümberorganiseerimist. Lisaruum parkimiskohtade
Elamurajoonide sissesõidutee äärde võiks rajada suuremaid tasulisi parklaid, millele on võimalik kaugemas tulevikus rajada lihtsama parkimishoone.	Jaoks leitakse sageli rohealade arvelt. Jalgrattaparklate lisamine pole 'Hoovid korda' programmi raames prioriteetne olnud (Tallinna rattastrateegia, 2018).
Parkimisnormatiivina soovitatakse 2-3/individuaalelamud, ridaelamud/2 boksi kohta, kortermaja/1,5. Maa-alust parkimist soovitatakse, kuid kardetakse, et see võib olla elanike jaoks liiga kallis.	Normatiiv kehtestati, kuid seda peetakse liialt jäigaks ning see ei võta arvesse erinevate piirkondade ühendusi ühistranspordiga (huvigruppide koosolek).
Pargi&Reisi	
Pargi & Reisi süsteemi rakendamine: esimeses järjekorras ümberistumisterminalide rajamine linna lõunaosas (Laagri/Vana-Pääsküla ning Järve piirkond), Tartu maanteel (Lennujaama-Ulemiste piirkond) ning Peterburi teel (Smuuli tee/Peterburi tee piirkond). Hiljem, vastavate kogemuste ja harjumuste omandamisel on otstarbekas juba saadud kogemusi arvesse võttes pargi-ja-reisi-süsteemi laiendamist kavandada ka teiste peamiste sissesõiduteede äärde.	Kokku on rajatud viis Pargi&Reisi ala 369 kohaga (Tallinna linna koduleht). 2017 aasta loenduse kohaselt oli 100% täituvus Kalevi parklas ning 82% Pirita parklas, teises kahes parklas oli vähem kui 50% täituvus (Tallinna linna loendusandmed). 2018a. avati Gonsiori tänaval uus parkla 161 kohaga (täituvuse info puudub). Madal täituvus võib viidata parklate valele asukohale või ühistransporidiühenduste madalale kvaliteedile. P&R kasutatavust mõjutavad ka liiga madalad parkimistasud sihtkohas või tasuta parkimise võimalus töökoha juures.
Jalgrattaparklad ning liikumispuudega inimese sõidukite parkimine	
7 new bicycle parking areas proposed. Parking should also be allowed at parking houses. Schools need special attention.	Linnal on 9 BiKeep jalgrattaparklat erinevates asukohtades, igaühes 10-20 kohta. Info jalgrattaparklate kohta on puudulik ja vajab täiendamist, seal hulgas olukord koolide jt. haridusasutuste lähistel. Detailsem Tallinna rattastrateegia valmis 2018. aastal ja peab olema kõigi uuenduste lähtepunktiks.
Arvestades puudega inimeste liikumisvõimalusi peaks olema kesklinna piirkonnas igal tänavalõigul vähemalt üks koht. Lähtuvalt sellest on ettepanek tähistada täiendavad parkimiskohad puudega inimestele 6 piirkonnas kesklinnas.	Puuetega elanike parkimislubade väärkasutamist toodi korduvalt esile huvigruppide koosolekutel. Linna väljastatud parkimislube on 4756, mis on rohkem kui elanike parkimislube. Puudega elaniku parkimiskaart võimaldab parkida igal pool ja piiramatu ajaga, sealhulgas kohtades kus parkimine on keelatud (juhul kui see ei häiri liiklust). Väärkasutamine on peamiselt seotud sellega, et lube kasutavad inimesed, kellel pole puuet ja kes ka ei saada puudega isikut. Probleemi on väga keeruline lahendada, kuna väärkasutust peaks kohapeal tõendama. Samuti on keeruline viia sisse lisapiiranguid parkimiskaardi kasutajatele ilma, et sellega kahjustataks nende elanike huvi, kes luba tõepoolest vajavad. Võrreldes teiste ELi riikide regulatsioonidega puude isikute parkimiskorraldusele, Eestis piirangud sisuliselt puuduvad (Parking card for people with disabilities in the European Union, 2008). Näiteks rakendatakse teistes riikides nagu Taani või Saksama parkimiskeeluga kohtadesse parkimisel ajapiiranguid (15min-3h).

Kehtiv normatiiv

Kehtiv normatiiv on üsna üksikasjalik. See põhineb ideel, et igas projektis peaks olema maakasutusest lähtuvalt helde parkimisvõimalus. Esialgses arengukava dokumendis (2005) ei ole parkimiskohtade nõude vähendamiseks arvestatavad parkimiskohtade sega- ja ristkasutus ning hea juurdepääs ühistranspordile või eraparklatele. Tallinna parkimise korralduse arengukava aastateks 2006-2014 2010. a redaktsioonis on lisandunud parkimiskohtade normi vähendamist lubavad punktid (punktid 4.2.6 ja 4.2.7) eraparklate läheduse ja ühistranspordi hea ühenduse korral, mille rakendamine on ebaselge, kuna puuduvad selged meetodid (nt. mis juhul on ühistranspordi ühendus hea?). Enamasti põhjustab praegune norm parkimisvõimaluste ülemäärast pakkumist ja tarbetuid kulusid arendajatele ning kodanikele. Eriti eluruumide puhul tuleks normi vähendada - see peaks pakkuma stiimuleid linna tihendamiseks (infill developments).

Elamute teenindamiseks vajalike parkimiskohtade arv Tallinna parkimise korralduse arengukavas aastateks 2006-2014, 2010 redaktsioonis on järgnev:

Elamu tüüp	Elamu asukoht ja normi liik					
	Linnakeskus/ Vahevöönd			Äärelinn		
	elanik	külaline	kokku	elanik	külaline	kokku
1. Väikeelamud (kuni 2 korterit)	Parkimiskohti korteri kohta					
üksikelamu, kõik korterid	1,2	0,8	2	1,5	1	2,5
2. Väikesed korterelamud (kuni 6 korterit)	Parkimiskohti korteri kohta					
2.1 ridaelamu boks, kõik korterid	1	0,6	1,6	1,2	0,8	2
3. Korterelamud	Parkimiskohti korteri kohta					
3.1 alla 3-toaline korter	0,6	0,4	1	0,8	0,6	1,4
3.2 3- ja enamatoaline korter	0,8	0,4	1,2	1	0,6	1,6
4. Munitsipaalelamud	Parkimiskohti korteri kohta					
4.1 alla 3-toaline korter	0,4	0,2	0,6	0,6	0,4	1
4.2 3- ja enamatoaline korter	0,6	0,2	0,8	0,8	0,4	1,2
5. Sotsiaalelamud (sh ühiselamud)	Parkimiskohti korteri kohta					
5.1 alla 3-toaline korter	0,3	0,1	0,4	0,4	0,2	0,6
5.2 3- ja enamatoaline korter	0,4	0,1	0,5	0,6	0,2	0,8
6. Majutusasutused	Parkimiskohti majutusüksuse kohta					
6.1 motell	-	-	-	1	-	1
6.2 hotell	0,2	-	0,2	0,5	-	0,5
6.3 hostel	0,1	-	0,1	0,2	-	0,2

Hoonete, mis ei ole elamud, teenindamiseks vajalike parkimiskohtade arv Tallinna parkimise korralduse arengukavas aastateks 2006-2014, 2010 redaktsioonis on järgnev:

Hoone kasutusotstarve	**Hoone asukoht ja normi liik**	
	Linnakeskus/ Vahevöönd	Äärelinn
1. Asutused	Parkimiskohti suletud brutopinna ruutmeetri kohta	
1.1 väikese külastajate arvuga	1/120	1/60
1.2 suure külastajate arvuga	1/80	1/40
2. Kauplused	Parkimiskohti suletud brutopinna ruutmeetri kohta	
2.1 pood	1/80	1/40
2.2 hüpermarket	1/60	1/30
2.3 sõiduautode müügi- ja hoolduskeskus	1/40	1/30
2.4 tankla kauplusega	1/30	1/20
3. Tööstusettevõtted	Parkimiskohti suletud brutopinna ruutmeetri kohta	
3.1 tootmine	1/210	1/100
3.2 ladu	1/240	1/120
4. Tervishoiuasutused	Parkimiskohti suletud brutopinna ruutmeetri kohta	
4.1 hooldusasutus, hooldekodu	1/300	1/180
4.2 haigla, polikliinik	1/150	1/80
5. Haridusasutused	Parkimiskohti suletud brutopinna ruutmeetri kohta	
5.1 lasteaed, koolieelne lasteasutus	1/270	1/150
5.2 põhikool, gümnaasium	1/240	1/120
5.3 kõrgkool, ametikool	1/180	1/80
6. Kultuuriasutused	Parkimiskohti suletud brutopinna ruutmeetri kohta	
6.1 näitusehoone, muuseum, raamatukogu	1/180	1/100
6.2 sakraalehitis	1/150	1/80
7. Spordiasutused	Parkimiskohti suletud brutopinna ruutmeetri kohta	
7.1 tervisekeskus, spa	1/120	1/80
7.2 spordisaal, ujula*	1/40	1/30
8. Saal- ja tribüünehitised	Parkimiskohti istekoha kohta	
8.1 konverentsisaal, koolituskeskus	1/25	1/16
8.2 restoran, kohvik	1/20	1/12
8.3 kino, kultuurimaja	1/16	1/8
8.4 staadion, kontserdiväljak	1/12	1/8
8.5 teater, kontserdisaal, universaalhall	1/10	1/5
9. Sadamad	Parkimiskohti paadikoha kohta	
paadisadam	1/5	1/2

Maakri näide

Maakris on umbes 20000 m² kontoripinda 150 ehitatud parkimiskohaga. Kontoriruumides on ligikaudu 1 inimene 10 m² kohta, seega kokku 2000 inimest. Parkimispinna suurus on 5300 m² (150 parkimiskoha jaoks). Maakri puhul on ehitatud parkimiskohti nõutust vähem. Detailplaneeringuga nõuti 208 parkimiskohta ja mida oli võimalik vähendada kui hoonete maht jääb detailplaneeringus lubatud mahust väiksemaks ning samuti Maakri kvartali linnakeskuses paiknemise ning läheduses asuvate parkimismajade (Rävala tänava alune parkimismaja) olemasolu tõttu.

Kokkuvõtvalt on Maakri kvartalis inimese kohta:

10 m² kontoripinda (kõrge üürihinna tõttu väike)

0,075 parkimiskohta ehk 2,65 m² parkla pinda

Võrreldes neid väärtusi Tallinna kehtiva normatiiviga, mille kohaselt on 1 parkimiskoht 80m² büroopinna jaoks, siis Maarkis on see 1 parkimiskoht 130 m² kohta, 40% vähem kui normatiivi järgi vajalik.

Prognoosid

Arengukavas esitatud hinnangutega võrreldes on majandus- ja liikuvustrendid kõvasti muutunud. Uue parkimispoliitka 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)
- 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. Tegelikkuses 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.
- 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 parkimispoliitikal 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, mis mõlemad on üliolulised Tallinna majanduse kui ka elukvaliteedi parandamise jaoks. 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 ühistranspordiühendustele ja paindlikumale hinnastamisele. Enamikul juhtudel viib parkimisnormatiivi järgimine uute detailplaneeringute kehtestamisel parkimis

kohtade 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 ning arengukavas välja toodud “Pargi ja Jaluta” süsteemi (küll tasuliste parklatega) on suudetud edukalt rakendada vaid Vanalinna piirkonnas.

ÜLEVAADE DOKUMENTIDEST

Esialgne parkimisega ja üldisemalt liikuvusega seotud dokumentide analüüs keskendus peamiselt Tallinna linna tellitud uuringute ülevaatamisele. Lisaks koguti täiendavaid materjale veebipõhistest allikatest, näiteks parkimise teemaga haakuvaid diplomitööd, riiklikku statistikat või teadusuuringuid mobiilsuse kohta laiemas Harjumaa regioonis.

Üldiselt võib öelda, et saadaval on kahte tüüpi teavet:

- liikluse ja transpordi uuringud,
- kodanike küsitlustel põhinevad uuringud mobiilsuse ja / või teenustega rahulolu kohta (nii Tallinna kui ka Harju regiooni kohta).

Töös analüüsitud dokumendid:

- (2005) Tallinna linna parkimise arengukava aastateks 2006 – 2014
- (2007) Lähtekohad Pargi & Sõida süsteemi rakendamiseks Tallinnas
- (2007) Väike-Õismäe piirkonna parkimiskorralduse uuring
- (2009) Tallinna Parkimispoliitika analüüs (Jurkevitš,J; bakalaureusetöö, TTÜ)
- (2010) Kalamaja piirkonna parkimiskorralduse analüüs
- (2010) Tallinna pargi ja reisi süsteemi analüüs
- (2013) Tallinna liiklussageduste võrdlus varasemate aastatega
- (2013) Transpordi arengukava 2014-2020 (MKM)
- (2014) Põhja-Tallinna liikuvusuuring
- (2015) Harju maakonna ühistranspordi arengukava
- (2015) Liikumisviiside uuring elektrisõidukite lühirendi ja säästva transpordi kasutamise arendamiseks Tallinnas
- (2016; 2017) Elanike rahulolu Tallinna linna avalike teenustega
- (2016) Puuetega Tallinlaste toimetulekut käsitlev sotsiaaluuring
- (2016) Tallinna kesklinna liikluse muutuse monitooring automaatse seiresüsteemi andmete põhjal
- (2017) Tallinna lähipiirkonna – Harjumaa (v.a Tallinna linn) ning Kohila ja Rapla valdade elanike liikumisviiside uuring
- (2017) Tallinna rattastrateegia 2018-2027
- (2017) Tallinna ühistranspordisüsteemi arendamine, liinivõrgu optimeerimine
- (2017) Tallinna Mereääre Visioon
- (2018) Parkimise korraldamine Mustamäe I ja IV kvartalis
- (2018) Tallinlaste rahuloluküsitlus
- (2018) Tallinna liikluse muutuse monitooring automaatse seiresüsteemi andmete põhjal
- (2018) Ajutine Mustamäe. Maastikuarhitektuurne analüüs ja lahendused hoovialade elavdamiseks.
- (2019) Mustamäe linnaosade liikuvuse ja taristu analüüs ja lahendused

Kehtivate dokumentide kitsaskohad:

Puudub ülevaatlik teave liikuvuse ja parkimise arengute kohta. Suurem osa uuringutest keskendub pelgalt kolme kuni viie aastasele perspektiivile, mitte pikaajalistele (10-15 aastat) trendidele;

Vaid vähesed dokumendid käsitlevad linnaplaneerimist laiahaardeliselt. Keskendutakse kas hoiakutele või liiklusele. Ruumilisi aspekte (liikuvusele mõeldud ehitatud keskkond ja ka ruumiline areng laiemalt) pole käsitletud ega muude teemadega põimitud;

Linnaosade uuringud on kõikuva kvaliteediga, nende fookus on erinev. Põhja-Tallinna liikuvusuuring (2014) on parim näide, kuidas liiklust, liikuvust ja ruumilist arengut ja tulevikustsenaariumide loomist põimida. Teavet leiab ka Kalamaja, Mustamäe ja Väike-Õismäe kohta, kuid mõned neist uuringutest on juba vananenud. Linnaosadele oleks detailsemad uuringud kasulikud, sest kogu linna käsitlevad analüüsid ei suuda kätte näidata kõiki kohalike kitsaskohti ning välja tuua olulisi nüansse.

Kuidas muuta harjumusi	Tänaval parkimine	Elanike parkimine	Töö juures parkimine	Kõik piirkonnad
MÕJU	Tänaval olevad parkimiskohad hõivavad 20-30% tänavapinda (OECD, 2019) + hoolduskulud	Elanike parkimistasude 10% hinnatõus vähendab autode omamist 8%. (OECD, 2019) Tallinna kontekstis tähendaks see vaid +1 eur hinnatõusu ühe kuu kohta	Tasuta parkimine töö juures kasvatab autokasutust 15%. (OECD, 2019) 82% Harjumaalt Tallinnasse töölkäijatest pargib töö juures tasuta.(Harjumaa liikumisviiside uuring, 2017)	Autojuhid maksavad otseselt kinni vaid 20-25% tegelikest parkimiskuludest. Kulutusi autodele alahinnatakse seetõttu 40%. (OECD, 2019) See tähendab, et keskmise tallinlase tegelikud kulud autole on vähemalt 104eur kuus kõrgemad.

SUHTUMISED JA KULUTUSED LIIKUVUSELE LINNAOSADE KAUPA

Selles peatükis antakse ülevaade Tallinna linnakodanike liikuvuskulutustest, kasutades andmeid kodanike rahulolu ja liikuvuse uuringust. Kuna Tallinna ühistransport on tasuta, ei ole 93% kodanikest ühistranspordi kulusid.

Peamised leiud:

Tallinlased kulutavad iga kuu vähemalt 259 eurot auto peale. (Tallinna liikumisviiside uuring, 2015) OECD 2019 aastast pärit aruanne viitab, et auto omamise kulusid alahinnatakse ligi 40% võrra. Tallinna puhul tähendab see, et auto tegelikku omamiskulu hinnatakse kuus pea 104 euro võrra madalamaks.

Taksot kasutab 38% tallinlastest. Sõidujagamisteenuse madalamad hinnad viitavad, et takso kasutajate hulk kasvab. Linlased kulutavad kuus taksoteenusele keskmiselt 22 eurot. Sõidujagamisteenuste võimalused on viimastel aastatel hüppeliselt kasvanud, seega oleks tarvis uut uuringut, millega selgitatakse välja elanike tegelikud sõidujagamise kulud. (Tallinna liikumisviiside uuring, 2015) 73% elanikest on valmis maksma 10 eurot kuus parkimiskoha eest. (Elanike rahulolu Tallinna linna avalike teenustega, 2017). Tallinna linna kodanikule on aastane parkimistasu tasulise parkimise alal praegu 120 eurot. See teeb 10 eurot kuus. Eraettevõtete opereeritavatel parkimisaladel on parkimise kohatasu oluliselt suurem (Europark hallatavate parklate kuu kohatasud kesklinna piirkonnas algavad 25-40 eurost).

Igal linnaosal on eripärased liikuvuse eelistused, mustrid ning kitsaskohad. Suurema autokasutusega linnaosadel nagu Nõmme ja Pirita on teistest erinevad liikuvuse arendamise võimalused. 39% tallinlastest pendeldab tööpäevadel kesklinna vahet (Elanike rahulolu Tallinna linna avalike teenustega, 2017).

Hiljutised rahuloluuuringud näitavad vähest rahulolu "Pargi ja Reisi" teenusega ning jalgrataste parkimisvõimalustega. (Elanike rahulolu Tallinna linna avalike teenustega, 2016; 2017) Omaette kitsaskoht näib olevat ka jalgteede ja kergliiklusteede hooldus. Parkimiskohtade vähesust linnaosades ja kesklinnas kinnitavad endiselt mitmed küsitlused. Vaid 26% küsitlusele vastanutest on rahul kesklinnas parkimisega. (Elanike rahulolu Tallinna linna avalike teenustega, 2017) Samas on kesklinna parkimiskorraldusele ja parkimisteabele antud kõrge hinnang ning see ei näi olevat probleem.

1. Kulutused liikuvusele

Auto

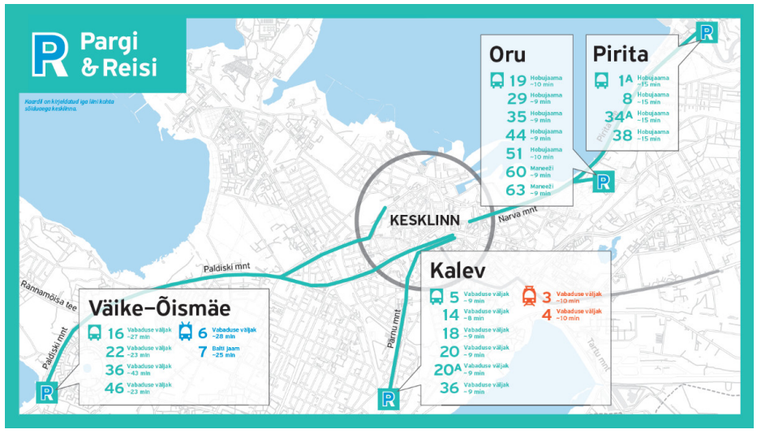
Tallinlased kulutavad autodele keskmiselt 259€ kuus. Kõige suuremad kulud on Pirita, Nõmme ja Kesklinna elanikel, kõige väiksemad kulud on Põhja-Tallinnas, Lasnamäel ja Kristiines. Ainult 7% tallinlasi on kulutanud raha ühistranspordile, peamiselt seetõttu, et ühistransport Tallinna elanikele on tasuta. Keskmine kulu ühistranspordile oli 15eur kuus. Kesklinn (Südalinn) ja Mustamäe eristuvad kui linnaosad, kus kulud ühistranspordile on kõrgemad. Samuti on oluline välja tuua, et tööandjad ei hüvita üldjuhul kulutusi ühistranspordile, kuigi sageli hüvitatakse tööandjate poolt kulutusi autosõidule näiteks pakkudes tööautot või tasuta parkimist. ⅓ Tallinna leibkondades on kasutusel tööandja poolt antud auto. (Tallinna liikumisviiside uuring, 2015)

Takso ja sõidujagamine

Taksot kasutab 38% tallinlasi. Keskmine kulu taksole ühes kuus on 22eur. Taksot kasutavad kõige rohkem Kesklinna, Mähe ja Kalamaja elanikud. Kõige rohkem kulutavad taksole raha Haabersti elanikud (32eur). Ainult 20% küsitletute taksokulud hüvitatakse tööandja poolt. 2015a. läbi viidud liikumisviiside uuring pööras eraldi tähelepanu elanike kogemustele lühirendi (ELMO) ja sõidujagamisteenuste kasutamisel. Uuringust saab järeldada, et 23% elanikest on valmis kasutama lühirenti. Uuringu läbi viimise aastal kasutas sõidujagamisteenuseid vaid 4% tallinlastest. Järgnenud aastate jooksul on sõidujagamisteenuste kasutamine tõenäoliselt mitmekordistunud ning turule lisandunud mitmeid uusi pakkujaid (Bolt, Yandex, Citybee). Juba 2015. aastal näitas 30% vastanuid valmisolekut kasutada sõidujagamisteenuseid oma igapäevaliikumiste tegemiseks. (Tallinna liikumisviiside uuring, 2015) Tõenäoliselt oleks vajalik viia läbi uus uuring, mis annaks parema ülevaate sõidujagamisteenuste (sh. tõukerattad) kasutajakogemusest erinevate vanusegruppide ja piirkondade lõikes.

Parkimine

Autoomanikud olid tasulise parkimise osas meelestatud positiivselt ning nõus maksma 10-20eur kuus parkimise eest kodulähedases väliparklas. 53% protsenti küsitletutest olid nõus maksma vähemalt 10eur kuus. Kodulähedase parkimise suurimaks murekohaks on turvalisus, seetõttu on elanikud valmis maksma rohkem valvega parkla kasutamise eest (73% vastanuid). Küsitletute pakutud suurusjärk (10 eur kuus) kattub elanike parkimislubade maksumusega linna keskuses (120eur aastas). Elaniku parkimisluba ei ole võimalik taotleda kuupõhiselt. Samas võib küsitluse tulemustest järeldada, et 10eur parkimise kuutasu oleks vastuvõetav tasu parkimise eest enamikele autoomanikest elanikele Tallinna erinevates linnaosades. (Elanike rahulolu Tallinna linna avalike teenustega, 2017)



Pargi&Reisi parklate skeem. 2019a. lisandus Gonsiori P&R parkla (161 kohta). Allikas: www.tallinn.ee

2. Soov muuta harjumusi

Tallinna liikumisviiside uuringust (2015) saab järeldada, et 72% elanikest oleks valmis oma liikumisharjumusi muutma, kuid autoga liikujate grupi harjumuste muutmine on kõige keerulisem. Nõmme, Pirita ja Haabersti linnaosade elanikud on kõige rohkem "autousku" ning seal on ka kõige vähem ühistranspordi kasutajaid. Tallinna 6 autoga sõitjat 10st ei soovi oma liikumisviisi muuta. Ainult 14% autokasutajaid oleksid valmis proovima ühistransporti (5% kõigist Tallinna elanikest). 63% Tallinna leibkondadest on vähemalt üks auto (kõige rohkem autosid Pirital ja Kristiines). Tallinna elanikud eelistavad autoga liikumist peamiselt sihtkoha kauguse tõttu, kuid ka aja kokkuhoiu ja mugavuse tõttu. Positiivselt on ühistranspordi osas meelestatud pigem naised, venekeelsed elanikud, 55-64 aastaste vanusegrupp ja Lasnamäe elanikud. Kesklinnas, Lasnamäe ja Nõmmel on kõige suurem protsent elanikke, kes sooviks autoga liikumise vahetada ühistranspordi vastu.

Rattaga sõitmine

56% Tallinna majapidamistes on jalgratas (kõikides linnaosades vähemalt 50%). Pea poolel elanikkonnast (49%) on jalgratas ja 24% soovib jalgratast omada, kui neil oleks koht, kus ratast turvaliselt hoida. 70% küsitletutest kinnitab, et sooviksid paremaid ratta parkimise võimalusi. 6% tallinlastest kasutavad ratast iga päev või mitu korda nädalas. (Tallinna liikumisviiside uuring, 2015) Kuna uuring viidi läbi oktoobris, on tõenäoline, et see protsent on tegelikkuses suurem. Vaid 45% vastanutest on (kodus) ratta parkimise võimalustega rahul, kõige probleemsem on olukord Mustamäel, Lasnamäel ja Kesklinnas. Tallinna elanike rahuloluküsitlus (2017) näitab veelgi madalamaid ratta parkimisega rahulolemise arve. Rahulolu madalamad tulemused käivadki ratta parkimise ja talvise kergliiklusteede hoolduse kohta. Vaid 29% vastanutest on rahul ratta parkimise võimalustega linna keskuses. Jalgrattaga sõidavad enam mehed, kõrgema sissetulekuga ühiskonnagrupid (sissetulek enam kui 700 eurot) ja Põhja-Tallinna elanikud. Inimesi motiveerib jalgratast valima tervis (82%).

Jalgsiliikumine

81% tallinlastest liigub iga päev või mitu korda nädalas jala. Paljud (72%) kõnnivad jala tervise edendamiseks. Teised põhjused on seotud linnaruumiga - kodu ja bussipeatuse asukoht jms. Kõrgema sissetulekuga, venekeelne elanikkond ja 45-54 aastased kõnnivad jala kõige vähem. Kõige rohkem käivad jala naised, 15-24 aastased ja 65-74 aastased tallinlased. (Tallinna liikumisviiside uuring, 2015) Elanike rahuloluküsitlus (2017) näitab, et kodupiirkonnas loetakse jala käimise võimalusi heaks, kriitilised ollakse teede hoolduse, eriti talvise hoolduse osas.

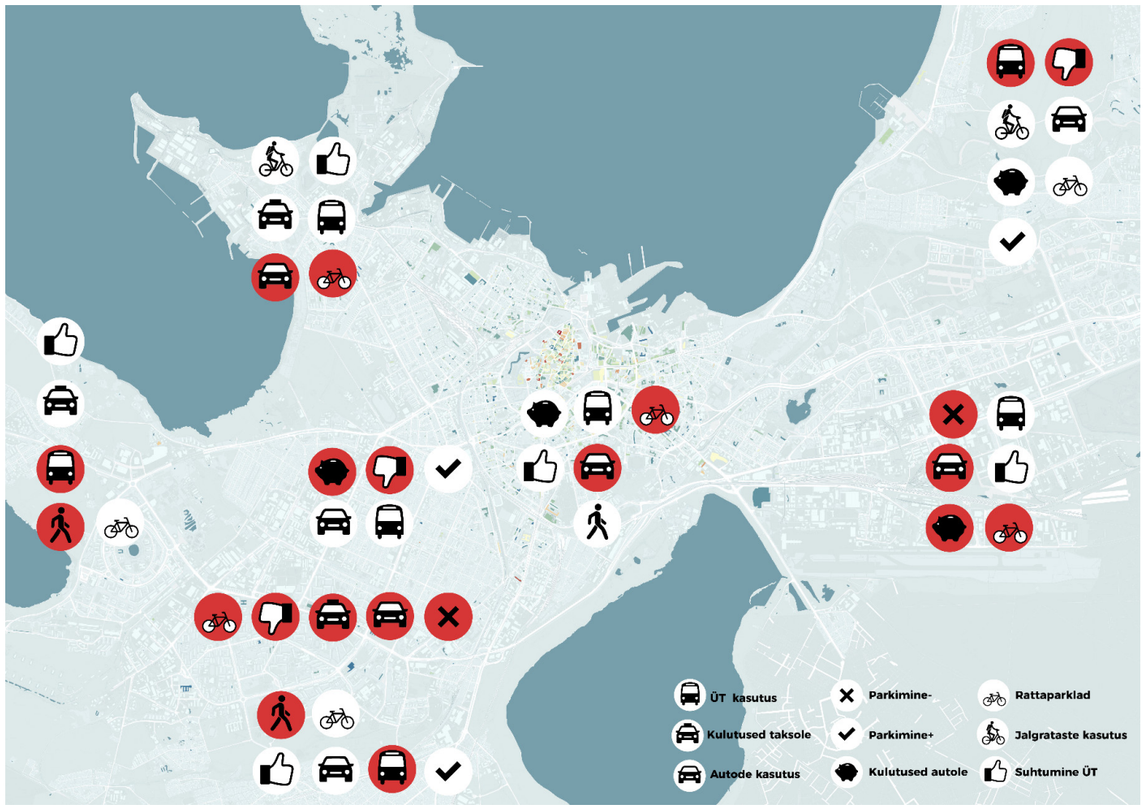
Sõidujagamine

Sõidujagamisteenuseid kasutavad 20% elanikest ja ligi ⅓ on valmis seda proovima. Sõidujagamist kasutavad peamiselt 15-29aastased noored! Vaid 3% Tallinna majapidamistest on kasutanud lühiajalist auto rentimise teenust ja ½ sooviks seda proovida (lastega suuremad majapidamised kesklinnas, Kristiines ja Pirital).

- 57% EI KASUTA rakendusi liikuvuse planeerimiseks;
- vaid 2 inimest 10st oskab nimetada mõnda sõidujagamisteenust (2015). Regulaarsed jalgratta kasutajad kasutavad ka sõidujagamisteenust enim! Kõige rohkem kasutatakse sõidujagamist Nõmmel, kesklinnas ja Põhja-Tallinnas.
- 50% vastanutest pole sõidujagamist pakkunud ja 34% ei kaaluks seda kunagi. 60% pole sõidujagamist kasutanud ja 41% ei soovi seda ka proovida. (Tallinna liikumisviiside uuring, 2015)

"Pargi ja Reisi"

Harjumaa liikumisviiside uuring (2017) näitab, et inimesed on motiveeritud P&R võimalusi kasutama, et vähendada auto- ja parkimiskulusid ja ka siis, kui parkimiskohta oleks raskem leida. 50% vastanutest ei kasutaks siiski P&R võimalusi. Peamised põhjused on: see on ebamugav, autot vajatakse ka linnas, P&R parklad pole sobivates asukohtades. On murettekitav, et rahulolu P&R süsteemiga on vastavalt elanike rahuloluküsitlusele (2017) langenud väga madalale. Rahulolu P&R süsteemiga on langenud 50% (2015) ainult 31%ni (2017).



Ülalolev kaart näitab peamiseid liikumisharjumuste erinevusi ja liikuvusvajadusi Tallinna erinevates linnaosades. Välja on toodud iga linnaosa on liikuvuseripärad ja -probleemid, ehk millises küsimuses on uuringus saavutatud kõrgeim/madalaim koht kõigi linnaosade lõikes. Suurema autokasutajate arvuga linnaosadel nagu Nõmme ja Pirita on erinevad võimalused liikuvuse parandamiseks. Näiteks Nõmme elanikud soovivad rohkem vahetada autosõitu ühistranspordi vastu. Pirital omatakse kõikidest Tallinna linnaosadest kõige rohkem jalgrattaid ning ka kasutatakse neid kõige rohkem igapäevaselt. Põhja-Tallinn, Mustamäe ja Lasnamäe eristuvad säästvate liikumisviiside eelistamisega, mida omavalitsus peaks igakülgselt toetama ja säilitama. Nii Tallinna (2015) kui Harju (2017) liikuvuuuringud näitavad, et liikumiseelistused on mõjutatud vanusest, soost, sissetulekust ning ka etnilisest kuuluvusest. Autoga sõitjad on peamiselt mehed. Mehed on ka grupp, keda on kõige keerulisem veenda proovima teisi liikumisviise nagu ühistransport. (Harjumaa liikumisviiside uuring, 2017) Ühistranspordi kättesaadavus on kõige olulisem noorte ja eakate kasutajate jaoks. Noorte jaoks on eriti olulised ka kergliiklusteed ja jalgrattaparklad. Liikumispuudega inimeste parkimise korraldamine on probleem, kuid seda pole uuringutes põhjalikumalt uuritud. Lastega perekondade parkimisvõimalusele ning liikumisharjumustele pole samuti eraldi tähelepanu pööratud (va. jalgrattasõit ja kooli viimine).

Harjumaa (va Tallinn) liikumisviiside uuringust (2017) selgus, et ajasääst ja mugavus on peamised põhjused auto eelistamiseks. 26% autokasutajatest ei soovi mitte mingitel tingimusel liikumisviisi vahetada ning 24% sõidavad autoga laste tõttu. Samas selgus uuringust, et väga suur hulk (38%) autojuhte sooviks oma liikumisharjumusi muuta (motiveerivad paremad ühistranspordi ühendused, sõidujagamine, kõrgemad parkimiskulud jne.). Niisiis on Tallinna parkimispoliitika oluline võimalus toetada inimeste liikumisharjumuste muutumist.

TALLINNA RATTASTRATEEGIA 2018-2027

Tallinna rattastrateegia soovitab võtta kasutusele parkimisnormatiivi, kuid ei anna ülevaadet praegustest parkimisvõimalustest. Samas pakub rattastrateegia välja põhjalikud soovitused ja näited jalgrattaparklate rajamiseks, alustades koolide piirkondadest and tehes paremat koostööd korteriühistute ja arendajatega.

Piirkondlikud parkimisuuringud

Linnaosade ja asumite kohta on teostatud eelnevalt vaid üksikuid parkimisuuringuid, ning osa uuringutest olid juba vananenud. Raportis toome välja Kalamaja ja Mustamäe piirkonna parkimisuuringute tulemused.

Vähene parkimiskohtade arv on probleem enamikes piirkondlikes küsitlustes ja ka linnakeskuses. Ainult 26% vastanutest olid rahul parkimisega linnakeskuses. Samas on linnakeskuse parkimise korrale ja parkimisteabele antud kõrge hinnang ning sellega ei paista olevat probleeme. Tallinlaste rahuloluküsitlusest (2017) tulenevalt olid üle poole vastanutest (51%) oma piirkonna parkimiskorraldusega rahul, samas on vaid 38% rahul parkimiskohtade arvuga. Illustratsioon näitab rahulolu parkimisega viimase kolme aasta jooksul erinevate linnaosade lõikes. Nagu ka eelnevalt mainitud uuringutes, eristusid Lasnamäe ja Mustamäe kui parkimisprobreemiga linnaosad.

Kalamaja:

2010 aasta uuring loetles piirkonnas 2063 parkimiskohta (va hoovid, parkimismajad). Parkimiskohtade täituvus oli keskmiselt 34% päeval ja 43% öösel. Uuring järeldas, et Kalamaja tänavatel ei ole sellist parkimisprobleemi, mille lahendamiseks tuleks Kalamaja muuta tasulise parkimise alaks. Pigem on probleem konkreetsete tänavatega nagu Niine, Suur-Patarei ja Jahu. (Kalamaja piirkonna parkimiskorralduse analüüs, 2010)

2019. aastal viis Põhja-Tallinna linnaosa läbi küsitluse Kalamaja ja Kelmiküla asumite elanike seas. 71% Kalamaja elanikest ja 56% Kelmiküla elanikest ei toetanud tasulise parkimisala laiendamist.

Mustamäe:

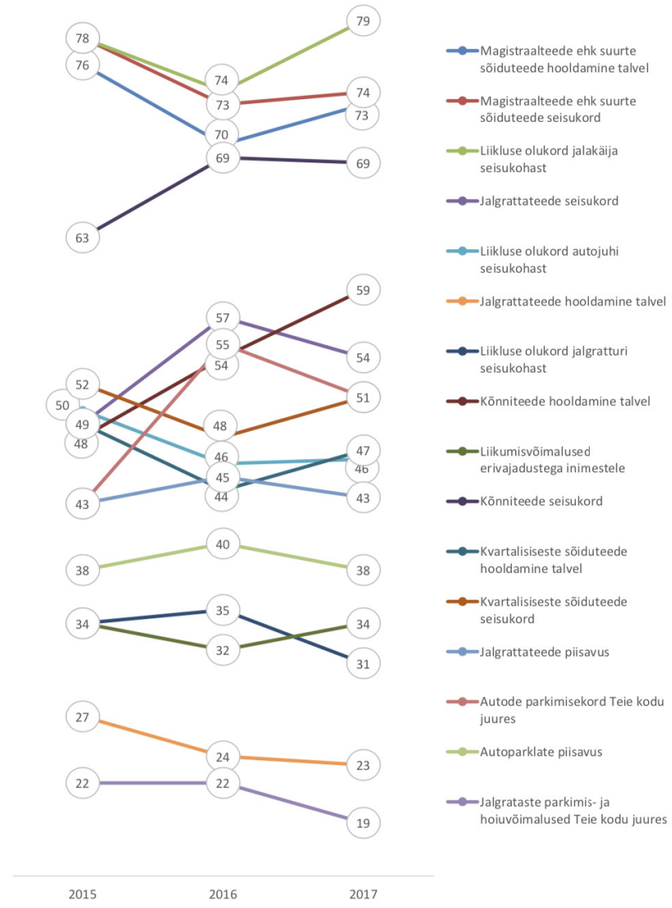
2019. aasta uuringus hinnati 6 Mustamäe linnaosa asumit (Mustamäe asumi III, IV, V, VIII mikrorajoon ning Siili ja Sääse asum) ning ja leiti, et aktiivsete autokasutajate protsent varieerus vahemikus 14% -44%, seega on asumite vahel väike erinevus, mida tuleks parkimise korraldamisel kindlasti arvestada. Päevane parkimine hõivab sõltuvalt linnaosast 40–71% parkimiskohtadest, mis tähendab, et ligi poolt autodest ei kasutata igapäevaseks liikumiseks. Öösel on hõivatud 90–100% parkimiskohtadest. 2019. aasta uuringu kohaselt katab üks parkimismaja kuni kahe asumi parkimisvajaduse, sõltuvalt selle asukohast. (Mustamäe linnaosade liikuvuse ja taristu analüüs ja lahendused, 2019)

Iga-aastase Tallinna elanike rahulolu-uuringu (2016) kohaselt sooviks küsitletutest (neist, kes ei ole parkimiskorraldusega kodu juures rahul) keskmiselt 57% parkimise olukorra parandamiseks näha rohkem parkimiskohti elamurajoonides. Kõrgeim % Mustamäel (66%), madalaim Kesklinnas (41%).

Objekt	Soovitused
Elamud	1 koht / 50 sb-m², min 1 koht / korter
Ühiselamud	1 koht / voodikoht
Äri-, kontori- ja administratiivhooned	1 koht /100 sb m², min 1/8 kohta / töötaja
Koolid ja ülikoolid	1/3 kohta / õpilane
Spordi- ja terviseasutused	Leitakse eraldi iga hoone kohta linnaplaneerimise ameti ja kinnisvaraarendaja või –omaniku koostöös
Kohvikud ja restoranid	1/5 kohta/igapäevane külastaja
Tööstushooned	1/10 kohta / külastaja, 1/8 kohta / töötaja
Transpordisõlmed	1/200 sb m², 1/8 kohta / töötaja
Kogunemiskohad (raamatukogud, muuseumid, kontserdisaalid, kinod ja teatrid)	100 ... 500 kohta
Ostukeskused ja teised spetsiifilise funktsiooni ja kasutusega hooned	1/10 kohta / istekoht, 1/8 kohta / töötaja

Väljavõte Tallinna rattastrateegia 2018-2027 rattaparkimisnormatiivist.

Eesti Uuringukeskus



Joonis 14. Rahulolu oma linnaosa teede olukorra ja liiklemisvõimalustega 2015-2017 aastate võrdluses (%, N=kõik vastajad; vastajate osakaal, kes on „väga rahul“ või „pigem rahul“)

TEGELIK OLUKORD

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 kasutusmustreid, ühistranspordi efektiivsust ning statistilisi andmeid elanikkonna kohta, mida omakorda seostasime parkimisandmetega.

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.

KUI PALJU ON TALLINNAS PARKIMISKOHTI?

Uuringu tegemist alustades puudus täpne info Tallinna parkimiskohtade asukoha ja arvu kohta. Linnal oli tänaval olevate parkimiskohtade osas andmeid vaid Südalinna ja Vanalinna piirkondade kohta, mida ei olnud regulaarselt uuendatud. 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. teenusepakkujate opereeritud parklaid. Mobiilse parkimise andmed annavad meile ühtlasi võimaluse kaardistada parkimiskäitumist ning kõikide parkimisplatside tipptunde ning käivet.

Parkimiskohtade kaardistamine

- Parkimiskohti vaadeldi tüübi ja parkimisnurga põhjal järgnevalt:
- Paralleelne: sõidusuunaga paralleelne
- Risti: sõidusuunaga risti
- Nurga all: sõidusuunaga 30°-60° nurga all
- Pargitud autode asukohtade tuvastamiseks kasutati satelliidipilti, eeldades vastavust parkimisplatsidega.
- Parkimiskohtade esiservale tõmmati joon.
- Kui kaks parkimiskoha esiserva joont olid üksteise vastas, tõmmati joon nende keskpunkti järgi.
- Kaardistati parkimiskohad, mis olid tuvastatavad parkimisjoonte järgi, ilma et sellele oleks pargitud autot.
- Kaardistati väljapool parkimisalasid pargitud autod, mis järgisid selgelt tuvastatavat parkimismustrit.
- Kaardistati parkivana tuvastatavad üksikud autod, sealhulgas autod erahoovides.

Parkimine nurgaga 30°-60° sõidusuunast
Parkimine paralleelselt sõidusuunga
Parkimine risti sõidusuunaga
Linna parkimisandmed
Linna parkimisandmed
EuroPark spaces
Linna parkimisandmed
Maaalused parklad TAR andmete põhjal
EuroPark Parking
eraldiseisev parkimisloendus aastast 2012
Kesklinna parkimisala
Pirita parkimisala
Südalinna parkimisala
Vanalinna parkimisala
Detailplaneeringud parkimiskohtade infoga

metaPARK Lõpparaport

Parkimiskohtade arv arvutati parkimisridasid tähistavatest joontest, millele oli lisatud parkimisnurga andmed (0°, 90° või 45°). Joone pikkusmõõt jagati joone sihis parkimiskoha mõõduga vastavalt standardis EVS 843:2106 “Linnatänavad” toodule, arvestades parkimisnurka.

- Jadamisi paiknevad paralleelsed parkimiskohad hõivavad 6m parkimiskoha kohta - joone pikkus jagati 6-ga ning ümardati lähima täisarvuni väljendamaks parkimiskohtade arvu vaadeldava joone kohta.
- Ridamisi 90° nurga all olev parkimiskoht hõivab parkimist tähistava joone pikkusest 2,6m. Joone pikkus jagati 2,6 ning ümardati lähima täisarvuni.
- Enamik sõidusuunaga nurga all olevatest parkimiskohtadest on 45° or 60° all, mille keskmine laius on ligikaudu 3,5m. Parkimisalasid tähistavate joonte pikkused jagati 3,5m ning ümardati lähima täisarvuni, väljendamaks parkimiskohtade arvu vastaval joonel.

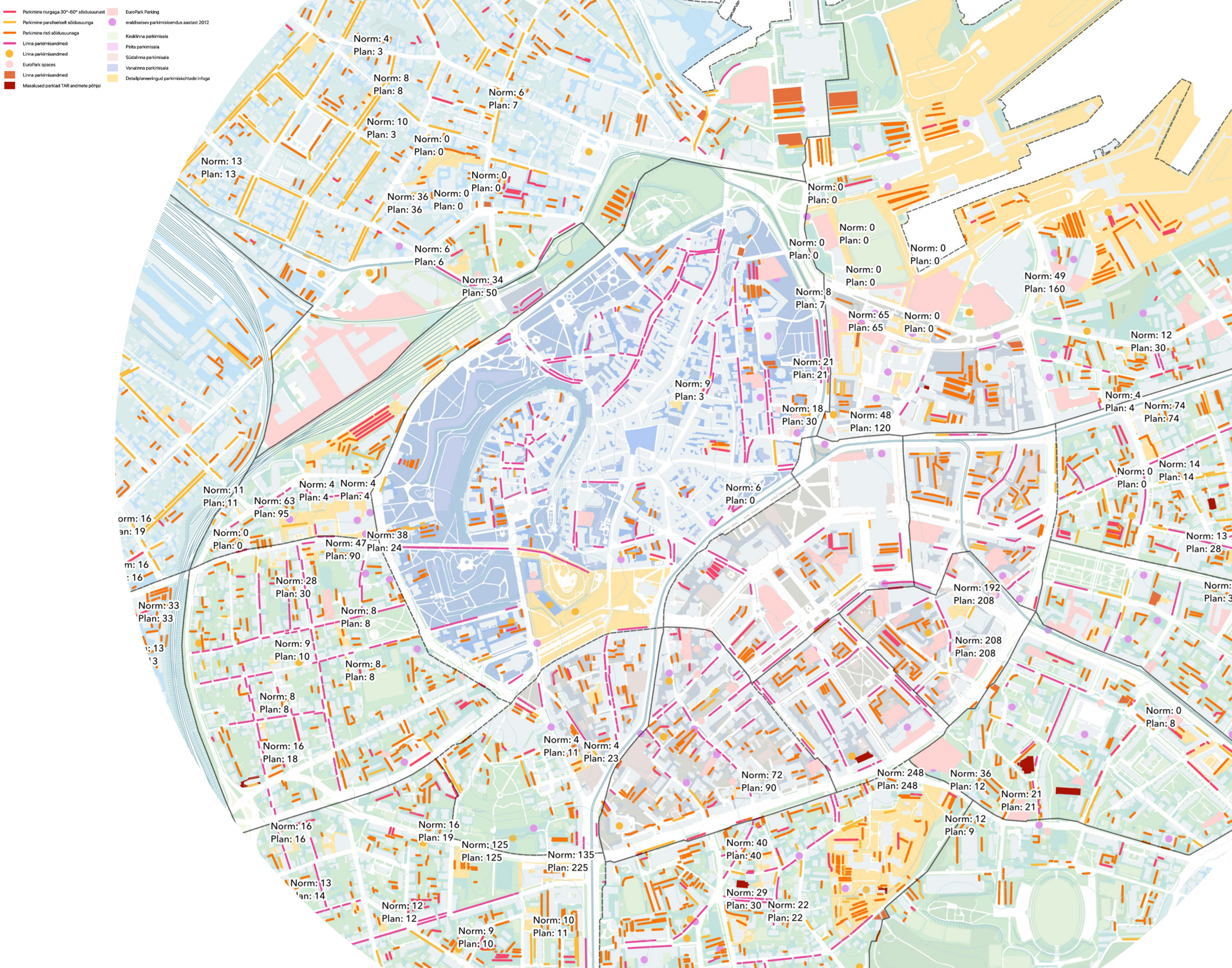
Parkimiskohtade kaart valmis järnevate andmehulkade liitmisel:

- **Parkimiskohtade andmed, mis linn on kaardistanud:**
  - Parkimiskohad linna tasulises parkimistsoonis (parkimiskohad tähistatud joonetena).
  - Parkimiskohad linna tasulises parkimistsoonis (parkimiskohad tähistatud ala polügoonina).
- **Maa-alused parkimismajad**. Tuvastatud Tallinna ruumiandmete registri (TAR) alusel (TAR, kiht “t02_71_hoone”, filtreeritud: tyyp_id=5)
- **Eraparklate operaatorite parkimiskohtade andmed:**
  - EuroPark parklate polügoonid parkimiskohtade infoga.
  - Eraparklate parkimiskohtade loendus aastal 2012 (saadud Tallinna Transpordiametilt).
  - AS Ühisteenused parklate info aadressidega, geolokeeritud SPIN Uniti poolt kasutades parkla aadressi.
- **SPIN Uniti kaardistatud parkimiskohad** (vaata eraldi peatükk parkimiskohtade kaardistamisest).
- **Eramajade parkimiskohad**, arvestades 2 parkimiskohta majapidamise kohta. Eramajad on tuvastatud Ehitisregistri avaandmete põhjal kasutusviiside numbrite järgi: 11101 (üksikelamu), 11102 (Ridaelamu või kaksikelamu sektsioon, juhul kui on oma katus ja sissepääs maapinnalt), 11103 (suvila, aiamaja).

Parkimiskohtade koondkaart on visuaalselt kontrollitud, et välistada erinevatest allikatest tulenevate andmete võimalikku ülekatet nagu näiteks 2012. a. parkimiskohtade loendus sisaldas andmeid parklate kohta, mis on kajastatud EuroPark või Ühisteenused parklates.

Tallinnas on ligikaudu 245 000 parkimiskohta ning need kaardistati ja loendati järgmise meetodi kohaselt:

Oluline on välja tuua, et uuringu teostamiseks oli piiratud aeg, ning parkimiskohtade kaardistamine ei olnud uuringu otsene ülesanne. Seetõttu soovitame me kaarti jooksvalt aasta jooksul täiendada, viies läbi välitöid kaardil oleva info kinnitamiseks.



PARKIMINE, MAA- JA RUUMIDE KASUTUS ASUMITES

Parkimiskohtade poolt hõivatud pindala on seatud võrdlusesse teiste oluliste asumi pinnanäitajatega, mis lubab asumite parkimiskohtade piisavuse kohta paremaid järeldusi teha.

Igas asumis on arvutatud välja järgmised pindalad:

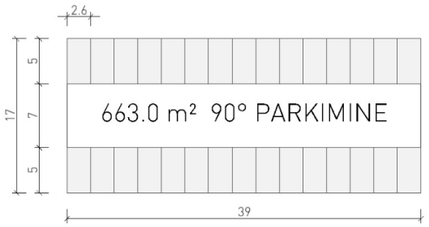
- Pakimiskohtade kogupindala asumis. Pindala on leitud parkimiskohtade kaudu arvestusega 30 m² parkimiskoha kohta. Parkimiskohtade arvu leidmine on kirjeldatud eelnevates peatükkides. Andmete allikad: parklate operaatorid, linna Transpordiamet, Ehitisregister (garaažid ja elamud) ning aerofotode põhjal kaardistamine (vt. eelnevad peatükid).
- Maakasutuse pindalad (allikas: TAR, kiht “t02_51_maakate”):
  - Tänavavõrgu pindala. Tänavavõrgu moodustavad üksteisega ühenduses olevad tänavad ja teed, millel sõidetakse autodega ning mis ei ole mõeldud jalakäijate või kergliiklusteena, ega muud liiki transpordile (mitte raudtee).
  - Arvutuse allikas: TAR, kiht “t02_51_maakate”, valitud kirjed välja “tyyp_id” väärtustega 100, 110, 120, 130, 210, 220 ja 230 - vt. TAR dokumentatsioon.
  - Jalakäijate ala ja kergliiklusteede pindala.
  - Arvutuse allikas: TAR, kiht “t02_51_maakate”, valitud kirjed välja “tyyp_id” väärtustega 240, 250, 410 ja 420 - vt. TAR dokumentatsioon.
- Hoonetes olevate ruumide pindalad ehitise kasutamise otstarvete põhikategooriates (allikas: Ehitisregister):
  - Eluruumide pindala. Andmeallikana on kasutatud Ehitisregistri avaandmeid, mille hulgast on selekteeritud kõik ruumid kasutusotstarbe koodi järgi, mis algavad numbritega 11 või on koodiga “30051”
  - Bürooruumide pindala. Andmeallikana on kasutatud Ehitisregistri avaandmeid, mille hulgast on selekteeritud kõik ruumid kasutusotstarbe koodi järgi, mis algavad numbritega 122.
  - Kaubandus- ja teenindusruumide pindala. Andmeallikana on kasutatud Ehitisregistri avaandmeid, mille hulgast on selekteeritud kõik ruumid kasutusotstarbe koodi järgi, mis algavad numbritega 123.
  - Tööstus- ja laoruumide pindala. Andmeallikana on kasutatud Ehitisregistri avaandmeid, mille hulgast on selekteeritud kõik ruumid kasutusotstarbe koodi järgi, mis algavad numbritega 125.
  - Meelelahutus-, haridus- tervishoiu- ja muude avalike ruumide pindala. Andmeallikana on kasutatud Ehitisregistri avaandmeid, mille hulgast on selekteeritud kõik ruumid kasutusotstarbe koodi järgi, mis algavad numbritega 126.

Tallinna tänavavõrgu pindala (lilla), jalakäijate ja kergliikluse pindala(kollane) ning muud sõidetavad pinnad (sinine). Allikas: TAR

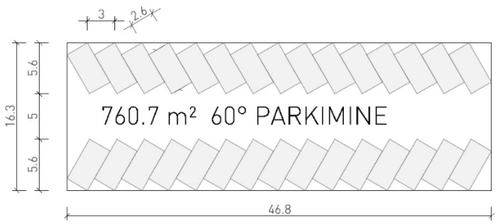
- Autode poolt hõivatud tänavapind
- Jalakäijate ja jalgrataste poolt hõivatud pind
- Teised liikumist võimaldavad pinnad, mis ei ole tänav (parkimisplatsid jne)

Järgnevalt on toodud skeem sõiduautode ruumivajaduse kohta parkimiseks arvestades riikliku standardi EVS 843:2106 mööte.

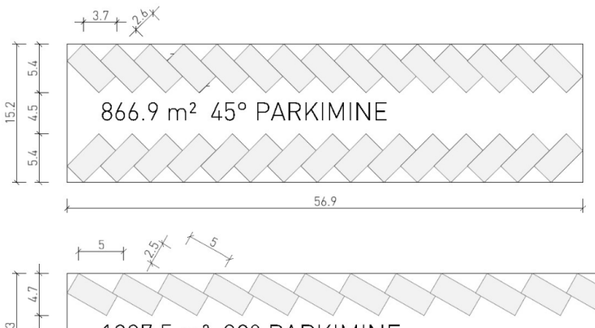
663.0 m²
30 parkimiskohta
22,1 m²/pk



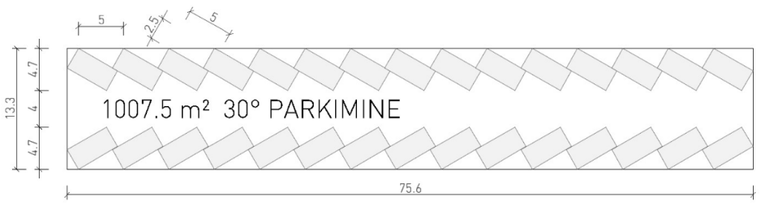
760.7 m²
30 parkimiskohta
25,4 m²/pk



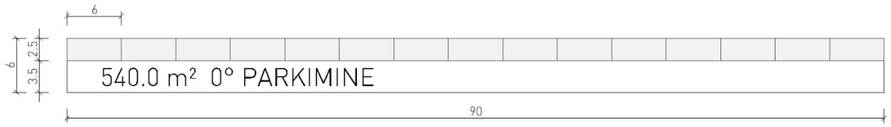
866.9 m²
30 parkimiskohta
28,9 m²/pk



1007.5 m²
30 parkimiskohta
33,6 m²/pk



540.0 m²
15 parkimiskohta
36 m²/pk



Sõiduautode parkimiskohtade ruumivajaduse skeem vastavalt standardile EVS 843:2016.

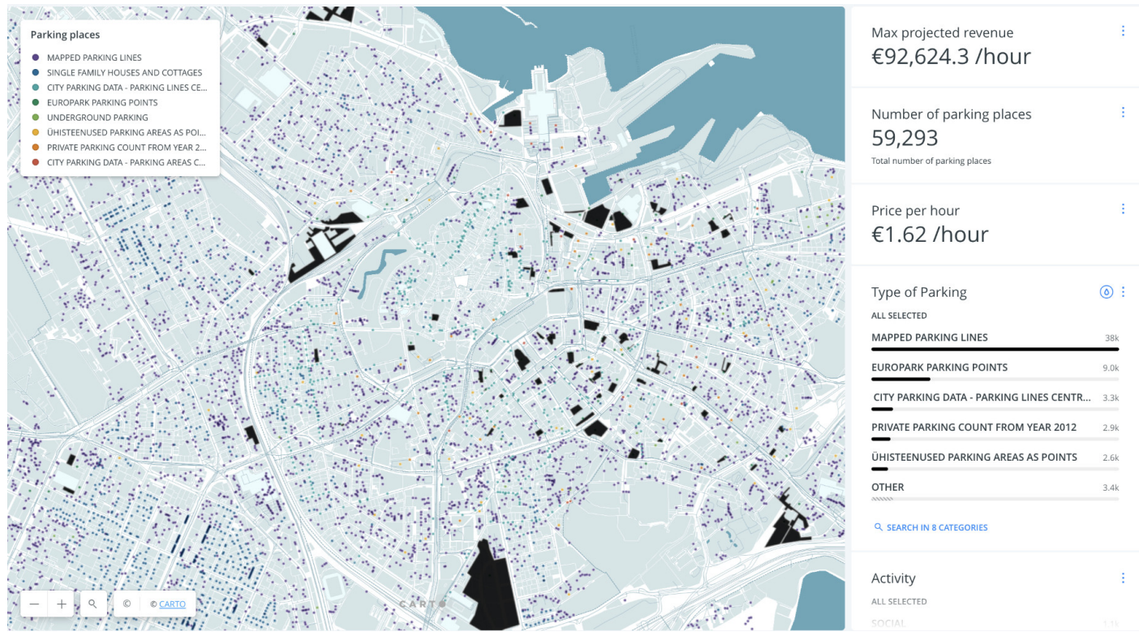
Skeemi ruumivajaduses ei kajastu:
- juurdepääsutee parklale
- soovitatav haljastus
- ringisüiduteed suuremate parklate puhul
- inva parkimiskohad



	city	parking_type	count	min	max	mean
1	Tallinn	open air	82	5.2	289,5	47,619512195121956
2	Tallinn	open air with buildings	9	56.1	220,5	116,56666666666666
3	Tallinn	open air and building first floor	1	97.7	97,7	97,7
4	Tallinn	pariking house	1	115.4	115,4	115,4
5	Tallinn	undergorund parking	1	46.5	46,5	46,5
6	Tallinn	underground parking	2	5.6	28,8	17,2
7	Tallinn	parking house	2	5	5,6	5,3

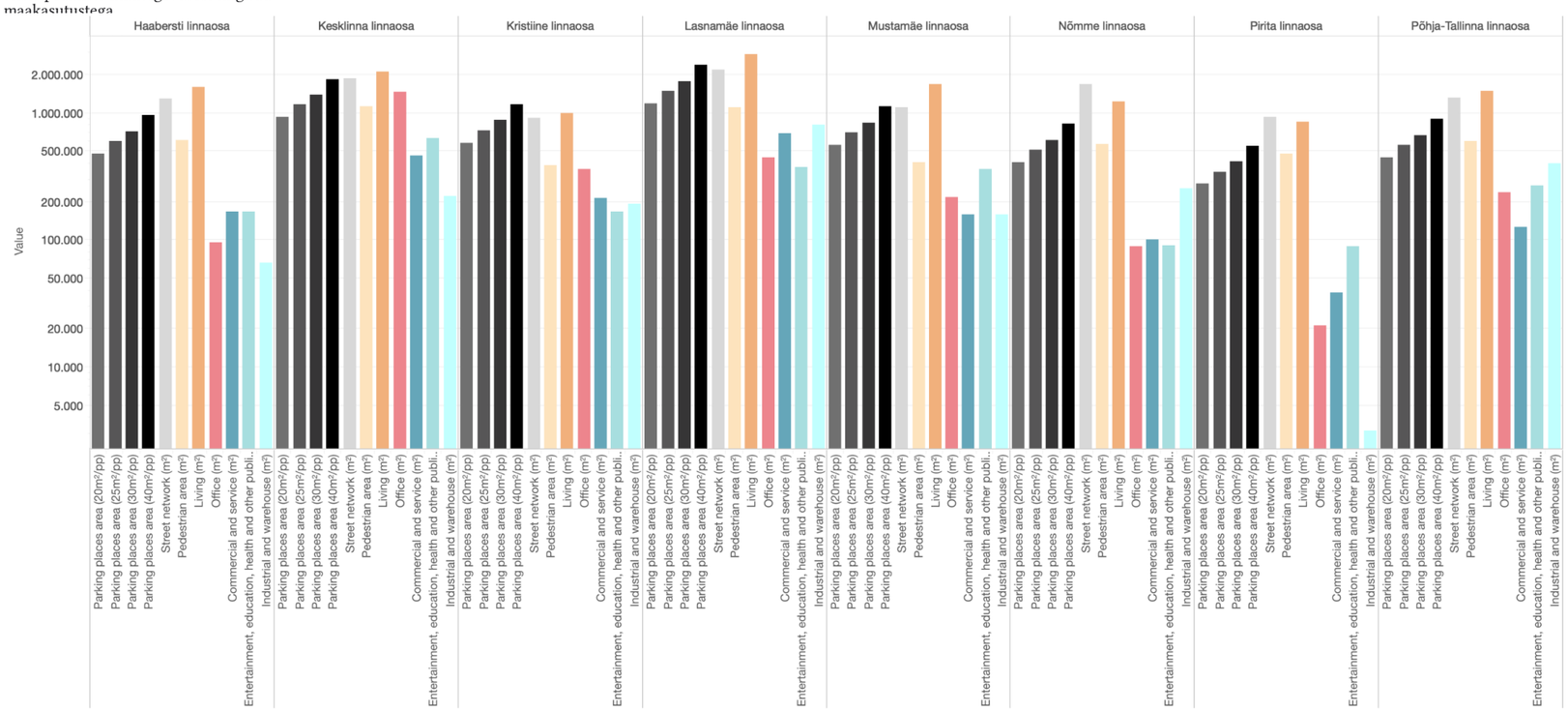
Tallinnas olevate EuroPark avaparklate pindala ja parkimiskohtade arvu põhjal võtab üks parkimiskoht ruumi keskmiselt 47,6 m².

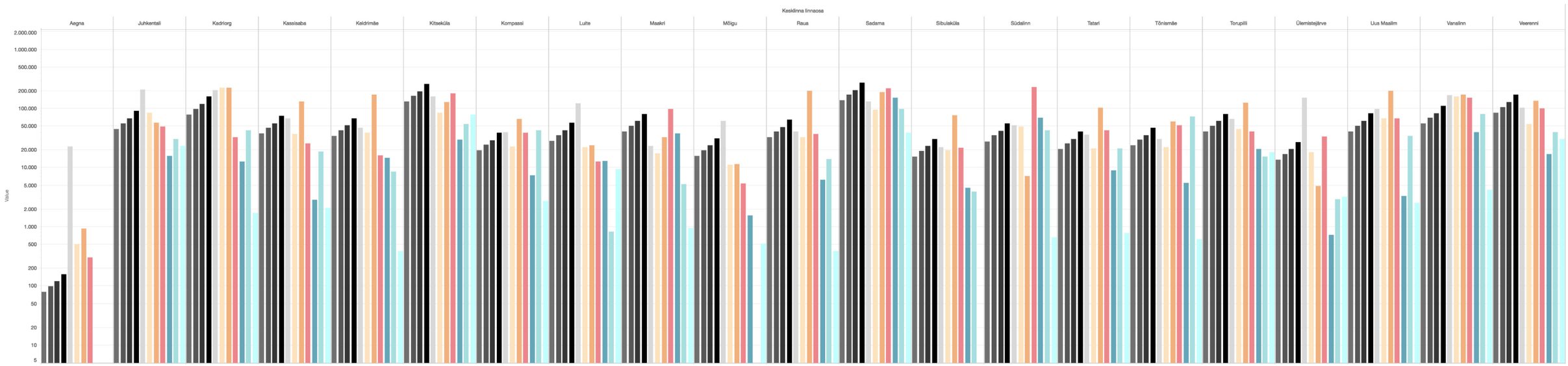
Neid andmeid jagati interaktiivsete kaartide kujul Tallinna Transpordiametiga, mis võimaldab neil otsuste tegemisel digitaalset kartograafiat paremini mõista ja kasutada.



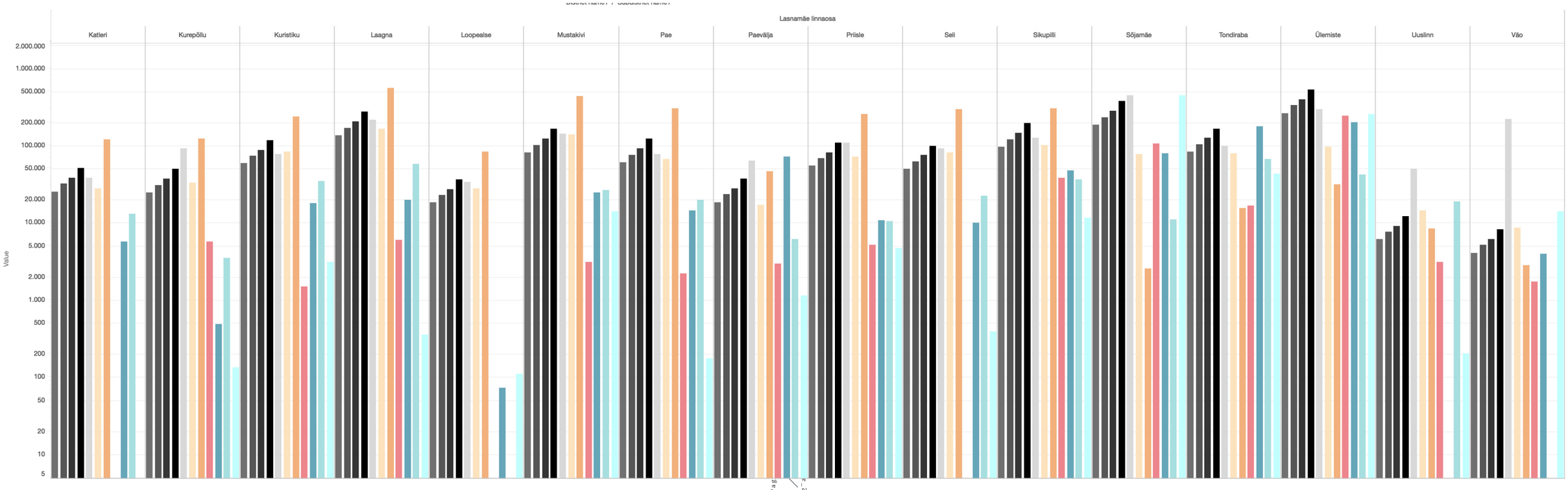
Maakasutuse graafikud linnaosade lõikes

Et teada saada, kui palju parkimiskohad linnas ruumi võtavad, on hinnatud ligikaudselt parkimiseks kasutatava maa-ala suurust igas linnaosas ja igas asumis ning võrdlesime seda teiste peamiste inimtegevusest tingitud maakasutustega.



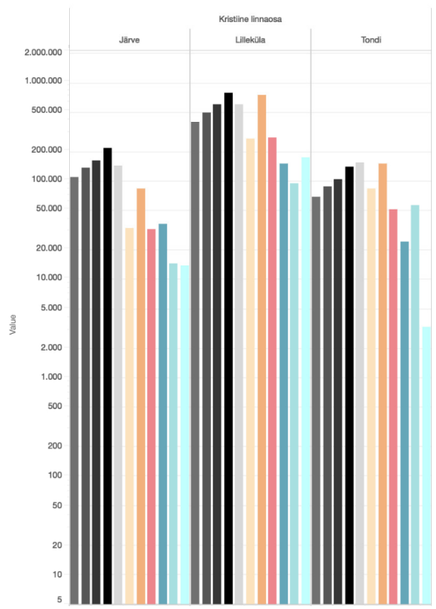


Lasnamäe linnaosa

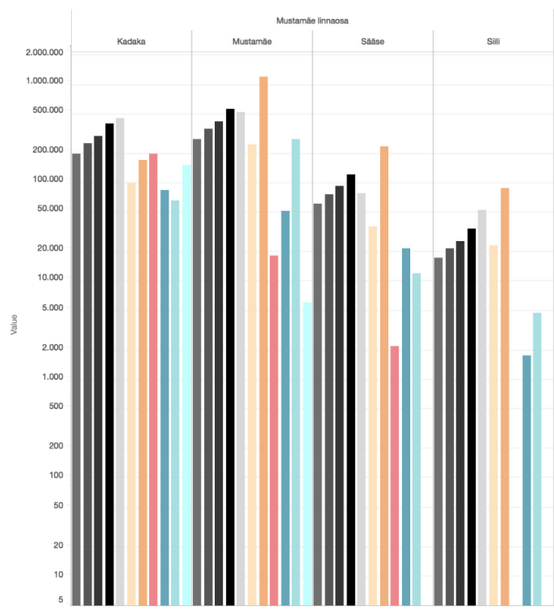


Measure Names
- Parking places area (20m²/pp)
- Parking places area (25m²/pp)
- Parking places area (30m²/pp)
- Parking places area (40m²/pp)
- Street network (m²)
- Pedestrian area (m²)
- Living (m²)
- Office (m²)
- Commercial and service (m²)
- Entertainment, education, health a..
- Industrial and warehouse (m²)

Kristiine linnaosa

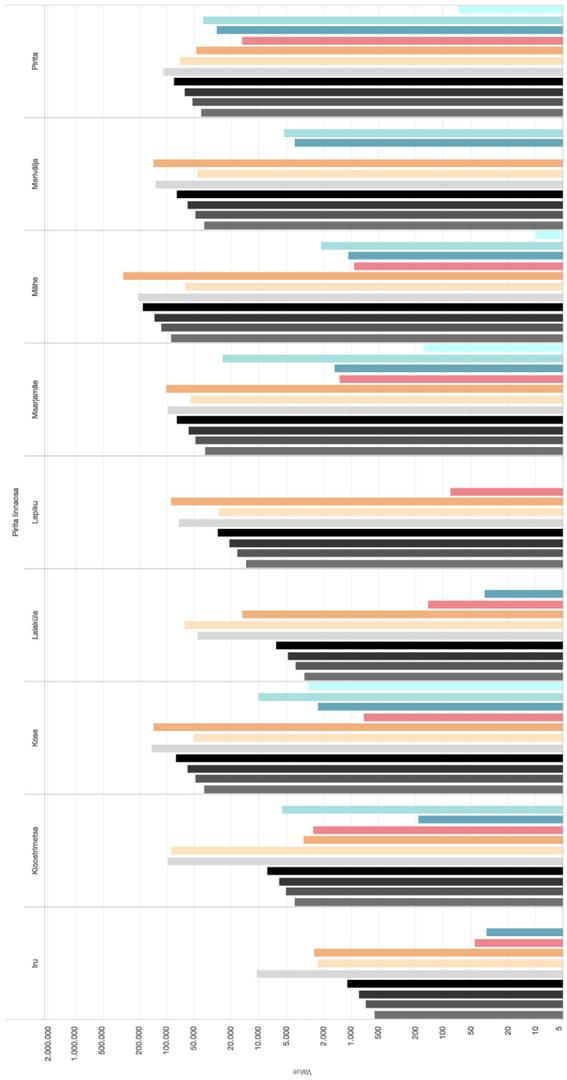


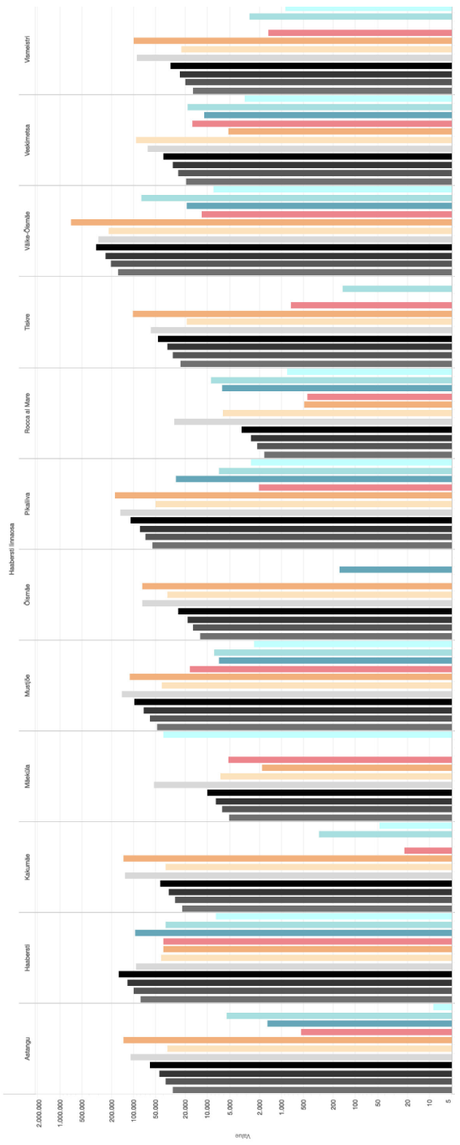
Mustamäe linnaosa

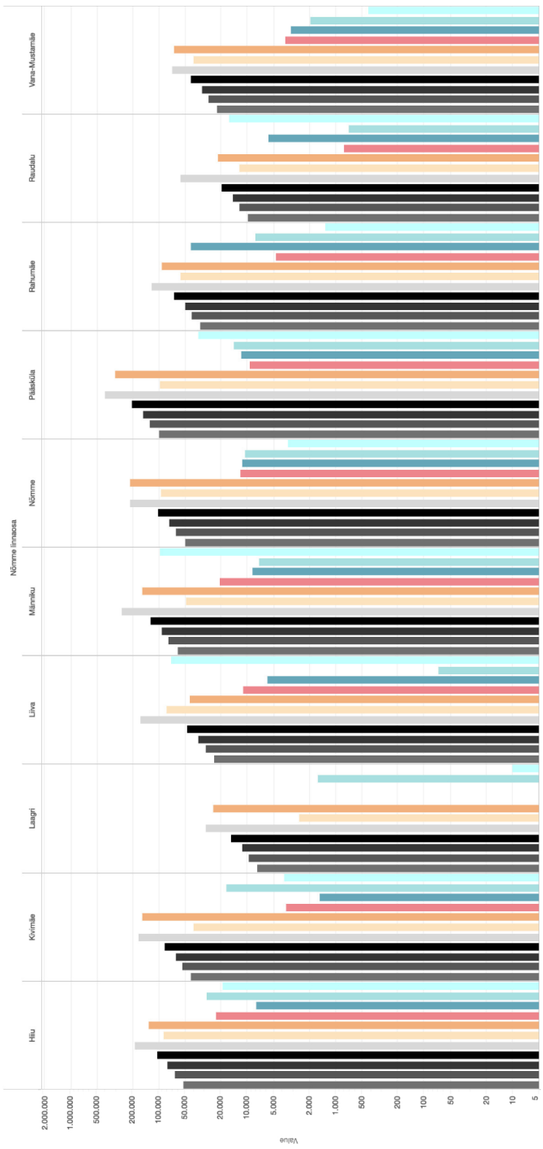


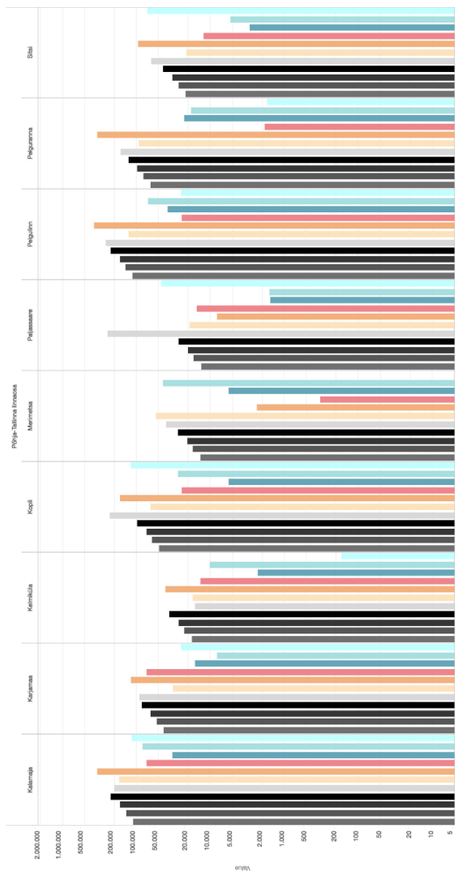
Measure Names
- Parking places area (20m²/pp)
- Parking places area (25m²/pp)
- Parking places area (30m²/pp)
- Parking places area (40m²/pp)
- Street network (m²)
- Pedestrian area (m²)
- Living (m²)
- Office (m²)
- Commercial and service (m²)
- Entertainment, education, health a..
- Industrial and warehouse (m²)

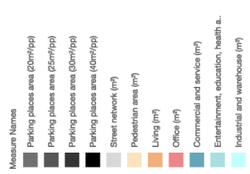
metaPARK Lõpparuport


Pirita linnaosa
Iru
Kloostrimetsa
Kose
Laagna
Mõisamäe
Merivälja
Pirita
Value
2,000,000
1,000,000
500,000
200,000
100,000
50,000
20,000
10,000
5,000
2,000
1,000
500
200
100
50
20
10
5


Haabersti linnaosa
Astangu
Haabersti
Kakumäe
Mäeküla
Muuga
Õismäe
Pikaliiva
Rocca al Mare
Tiskre
Väike-Õismäe
Veskimetsa
Vismeistri
Value
2,000,000
1,000,000
500,000
200,000
100,000
50,000
20,000
10,000
5,000
2,000
1,000
500
200
100
50
20
10
5


Nõmme linnaosa
Hiiu
Kivimäe
Lasnõmme
Liiva
Männiku
Nõmme
Pääsküla
Rahumäe
Raudalu
Vana-Mustamäe
Value
2,000,000
1,000,000
500,000
200,000
100,000
50,000
20,000
10,000
5,000
2,000
1,000
500
200
100
50
20
10
5


Põhja-Tallinna linnaosa
Kalamaja
Kesklinna
Kopli
Merimetsa
Pelgulinn
Pelguranna
Sitsi
Value
2,000,000
1,000,000
500,000
200,000
100,000
50,000
20,000
10,000
5,000
2,000
1,000
500
200
100
50
20
10
5

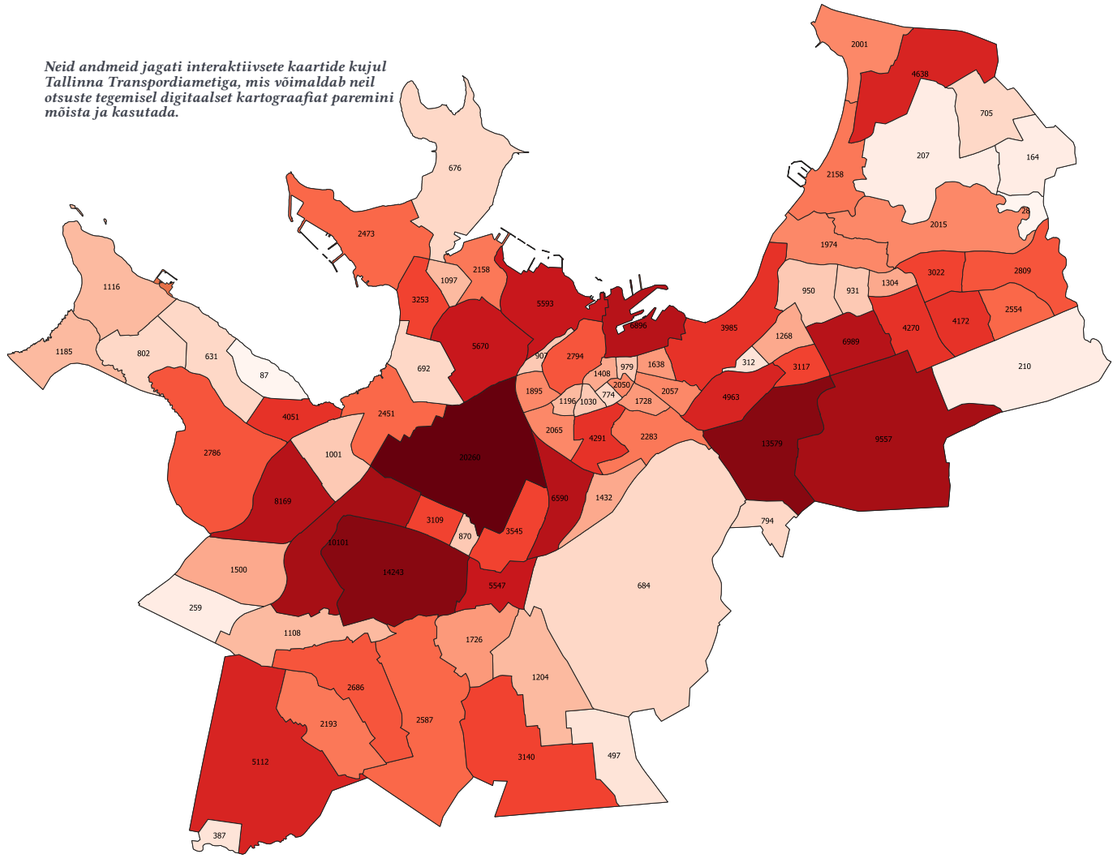

Measure Names
Parking places area (20m²/pp)
Parking places area (25m²/pp)
Parking places area (30m²/pp)
Parking places area (40m²/pp)
Street network (m²)
Pedestrian area (m²)
Living (m²)
Office (m²)
Commercial and service (m²)
Entertainment, education, health a..
Industrial and warehouse (m²)

Rahvaarv 150x150 m ruudustikus
(allikas: Rahvastikuregister)

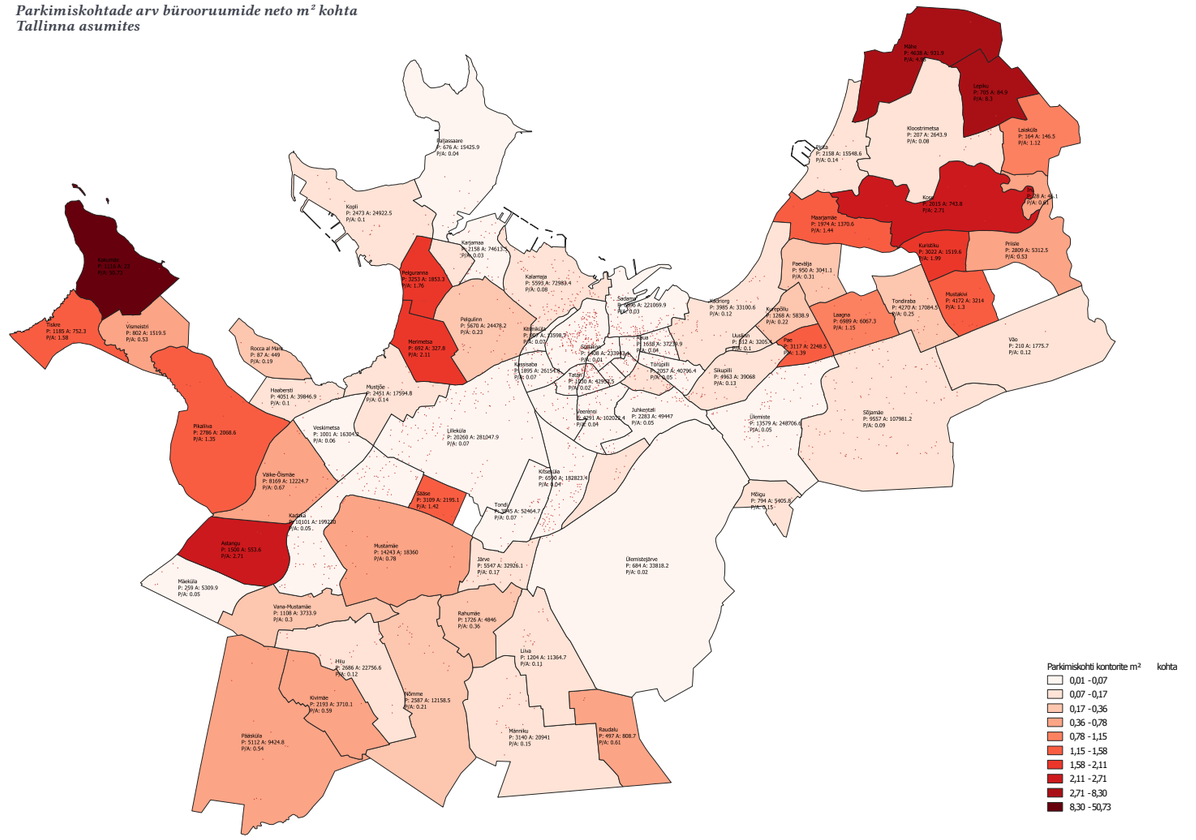


metaPARK Lõpparuport

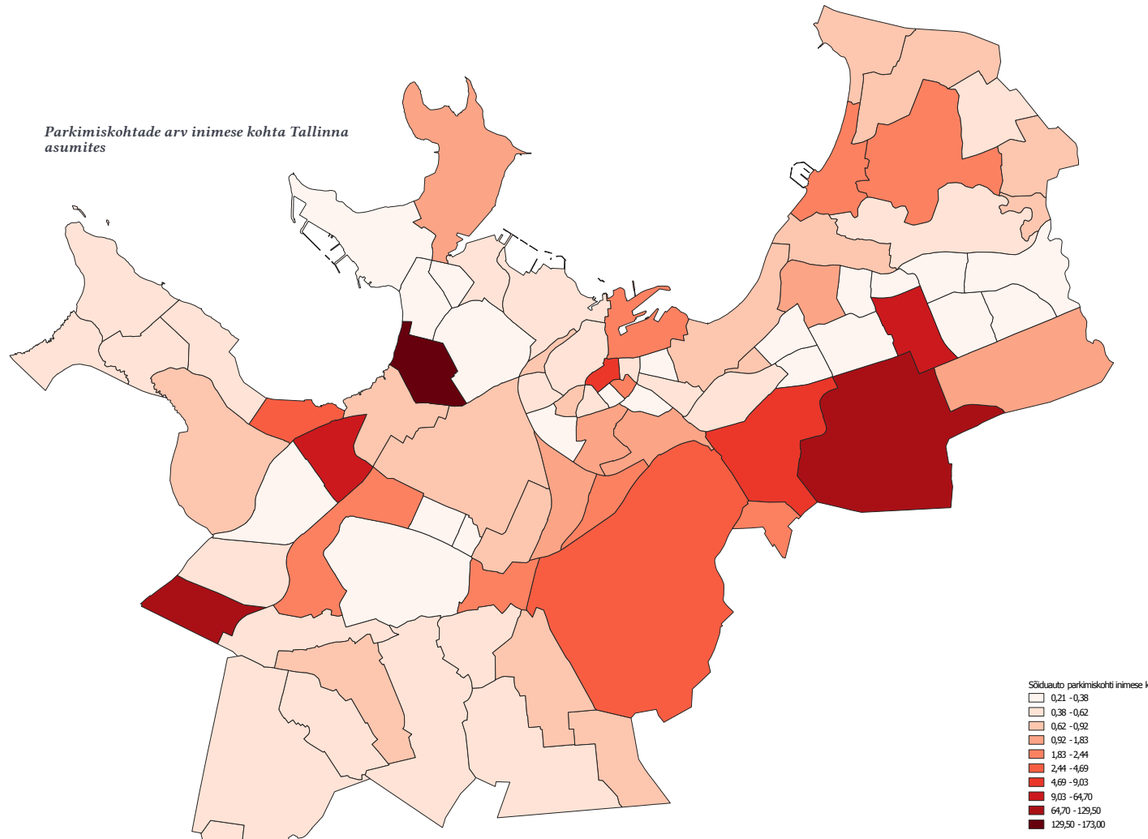
Neid andmeid jagati interaktiivsete kaartide kujul Tallinna Transpordiametiga, mis võimaldab neil otsuste tegemisel digitaalset kartograafiat paremini mõista ja kasutada.



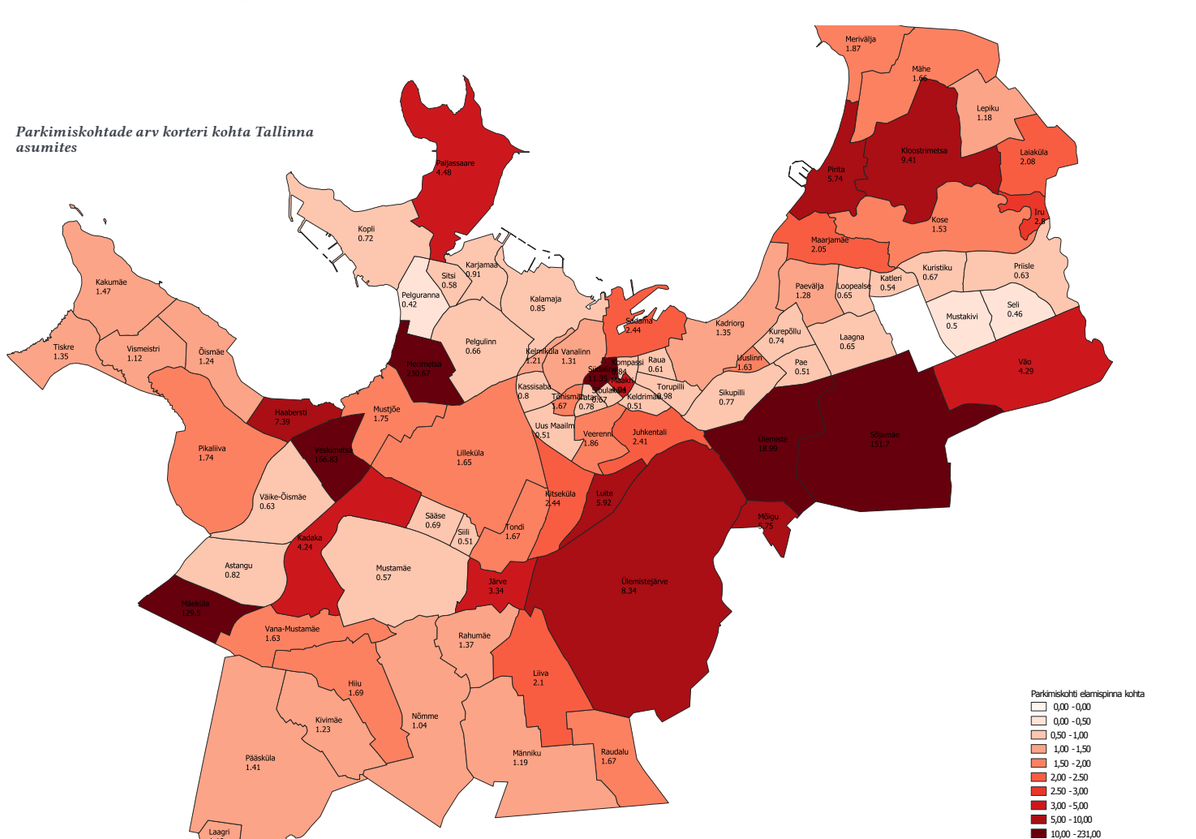
Parkimiskohtade arv bürooruumide neto m² kohta Tallinna asumites



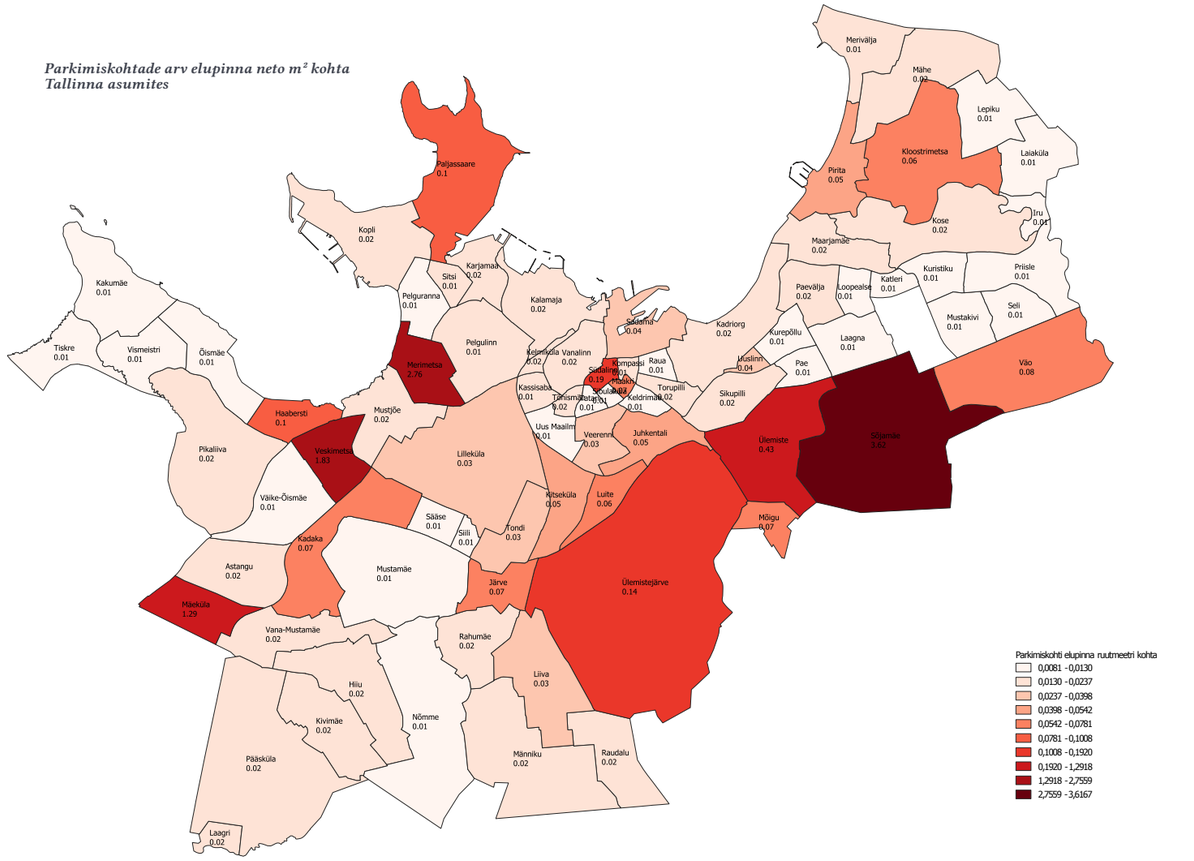
Parkimiskohtade arv inimese kohta Tallinna asumites



Parkimiskohtade arv korteri kohta Tallinna asumites



Parkimiskohtade arv elupinna neto m² kohta Tallinna asumites



Parkimiskohtade arv korteripinna (ruutmeetri) kohta püsib pea kõigis elamupiirkondades suhteliselt ühesugune - 1-2 autokohta 100 ruutmeetri elamispinna kohta. Korteri kohta arvestatuna arvud muutuvad, kuna nõukogudeaegsetes elamupiirkondades on väiksemad korterid ning tihedam hoonestus, mistõttu parkimiskohti korteri kohta on vähem kui kesklinnas ja eramajade piirkondades.

Kuna peaaegu igal leibkonnal on auto, põhjustab see parkimiskohtade puuduse. Probleeme on Pelgurannas ja Sitsis, paljudes Lasnamäe osades, nagu Seli, Mustakivi, Katleri ja Pae ning Mustamäel ja Siilis, kus kõigil on vaid 0,5 parkimiskohta korteri kohta . Samas olukorras on ka Uus-Maailm ja kesklinnas asuv Keldrimäe. Nendes piirkondades tuleks kasuks mõistliku hinnaga turupõhine uute parkimiskohtade pakkumine, mis on eelistatavalt integreeritud kontori- või vaba aja veetmise ning Pargi ja Reisi lahendustega.

	Kaubanduse pindala (m²)	Parkimiskohti (tk)	Kaubanduse pindala parkimiskoha kohta (m²)	Andmete allikad
Telliskivi RIMI	1470	40	36,8	Ehitisregister
Kristiine Kaubanduskeskus	53640	1300	41,3	Ehitisregister
Kaubanduskeskus T1*	55000	1500	36,7	http://www.prokapital.com/prokapital_projects/t1-shopping-center/
Rocca al Mare Kaubanduskeskus	57000	1250	45,6	https://www.roccaalmare.ee/about

* T1 Kaubanduskeskuses on veel teisi funktsioone nagu kontorid, kino, spordiklubi, restoranid jne. Mis ei ole antud 55000 m² sees. Keskuses on kokku 120 000 m² suletud netopinda.

Parkimine valitud kaubanduskeskustes

TÄNAVAVÄLINE PARKIMINE

EuroPark Estonia OÜ on andnud uuringu teostamiseks kõigi nende parklate kohta anonüümsena mobiilse parkimise andmed. Need andmed jäävad vahemikku 1.1.2018 kuni 23.2.2019. Europark haldab hoonestamata parklate parkimiskohti, parkimismaju ja maa-aluseid parkimiskohti, mida edaspidi nimetatakse selles uuringus tänavaväliseks parkimiseks - kuna suurem osa nende parkimiskohtadest ei asu tänavate ääres.

EuroParki hallatavad tänavavälise parkimise asukohad ja mahutavus.



Andmete struktuur:

- Sõiduki anonüümne ID
- Anonüümne kasutajatunnus
- Sisenemise ajatempel
- Väljumise ajatempel
- Parkimiskoha ID, nimi ja aadress
- Kanal parkimise eest tasumiseks - Parkimise APP (1 ja 2), IVR, SMS või Autlo APP.
- Iga parkimise tariifid
- Vabad parkimiskohad

EuroParki andmekogu sisaldas 1 656 749 rida. Andmeid töödeldi, et hinnata parkimiskohtade hõivatust kogu aja vältel, samuti tariife arvestavat potentsiaalset tulu, aga ka muid suundumusi, mis aitavad mõista mõnda olulist trendi Tallinna liikuvuses. Analüüsi tulemused on kirjeldatud järgnevalt.

Piirangud: iga andmerida tähistab ühte sõidukijuhti, kes maksab parkimistasu, nii et see ei hõlma tööandja lepingutega kasutajaid ja kasutajaid, kes maksavad sularahas - Tallinna linna andmetel maksab vähem kui 4% inimestest tänaval parkimise eest sularahas. Edasisel ja täpsemal analüüsil oleks tarvis vaadelda ka tööandjate parkimislepingutega parkimisi.

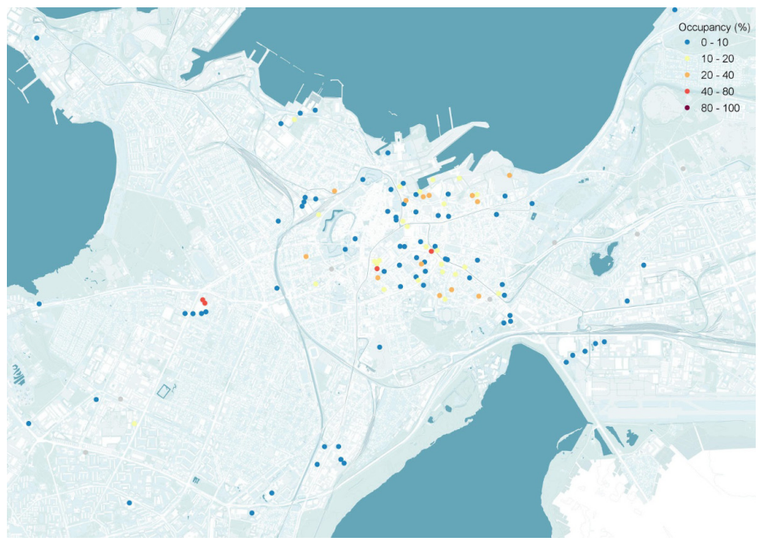
Parkimiskohtade täituvus on arvutatud samaaegsete külastajate ja parkimiskohtade koguarvu jagatisena kasutades järgmisi protseduurireegleid:

- Samaaegsete külastajate arvu lisamine igal sisseregistreerimisel: PL/pgSQL keeles funktsiooniga päring andmebaasist, et saada iga sisenemise ajal igas parkimishoones või väliparklas pargitud autode arv.
- Samaaegsete kasutajate jagamine saadaolevate parkimiskohtade arvuga.

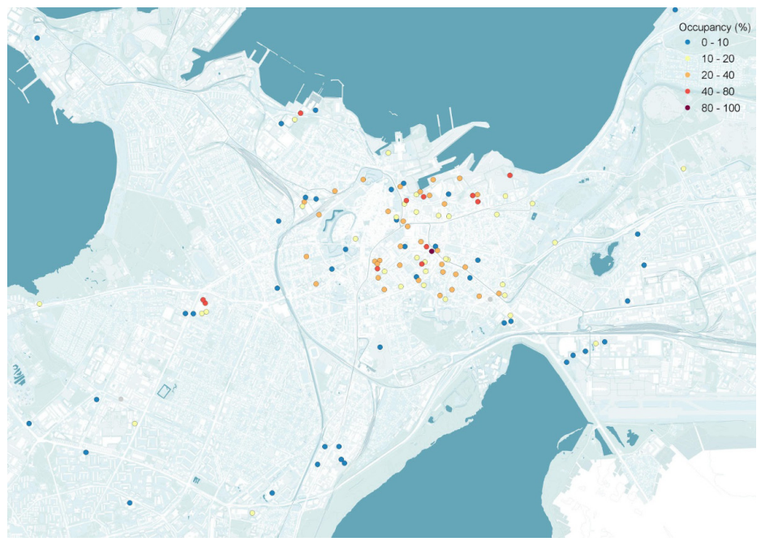
Tänavavälise parkimise täituvus näitab, et neid parkimiskohtasid kasutatakse kõige enam kogu linnas teisipäevast reedeni.

Allolevas tabelis kirjeldatakse iga tänavavälise parkimise tsooni hõivatust ajas. Linna piirkonniti on parkimiskäitumine järgmine:

Hommik

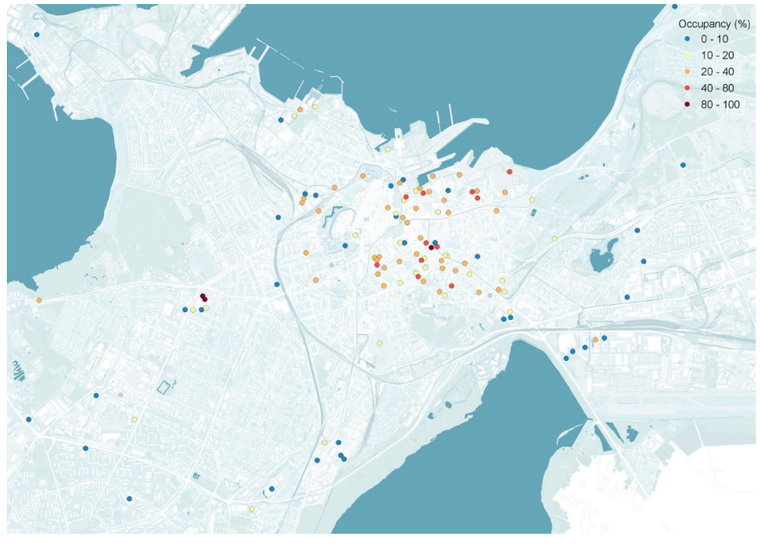


Pärastlõuna

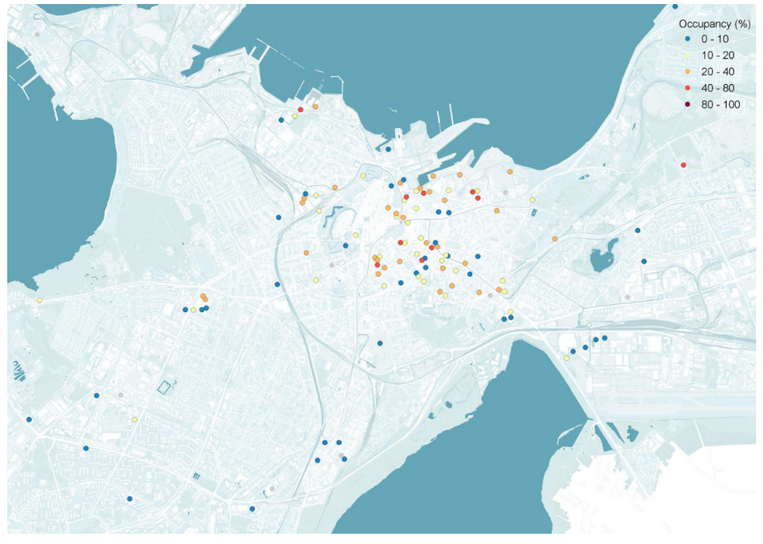


Tänavaväliste parklate hõivatus tööpäevadel

Lõuna

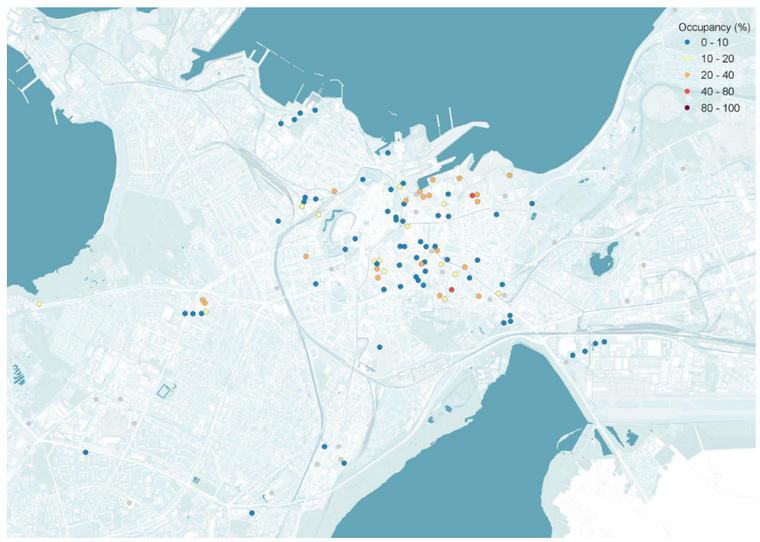


Õhtu

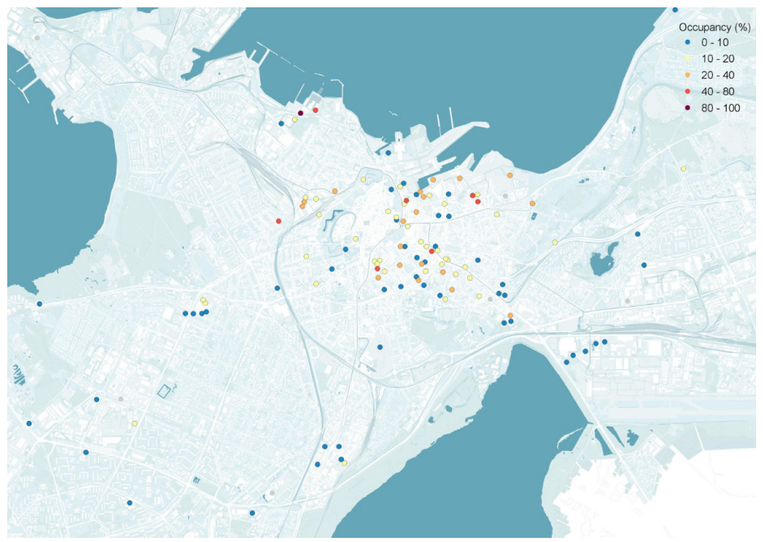


metaPARK Lõpparuanne

Hommik

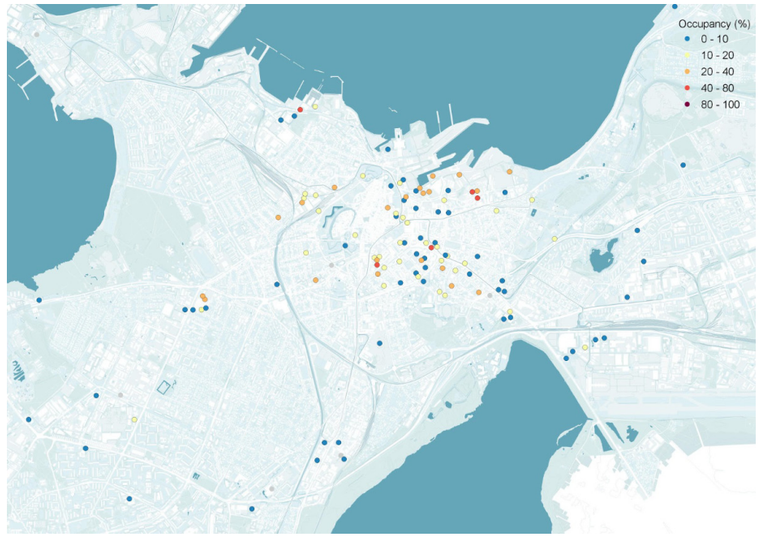


Pärastlõuna

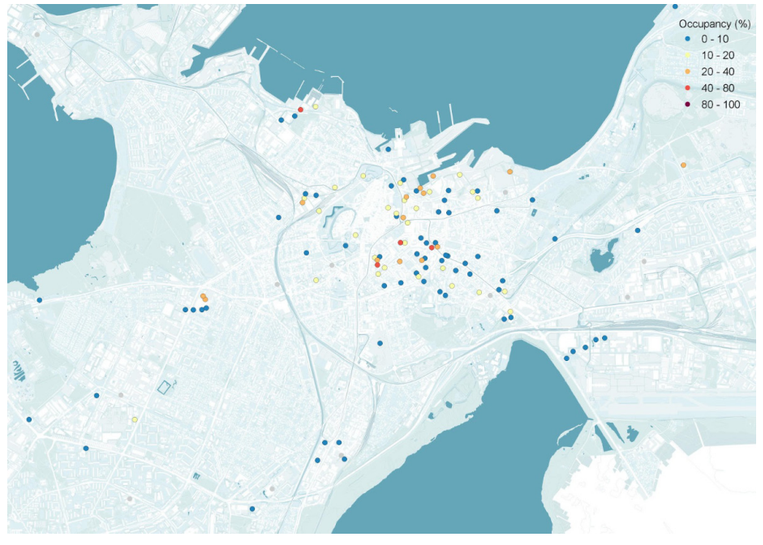


Tänavaväliste parklate hõivatus nädalavahetustel

Lõuna



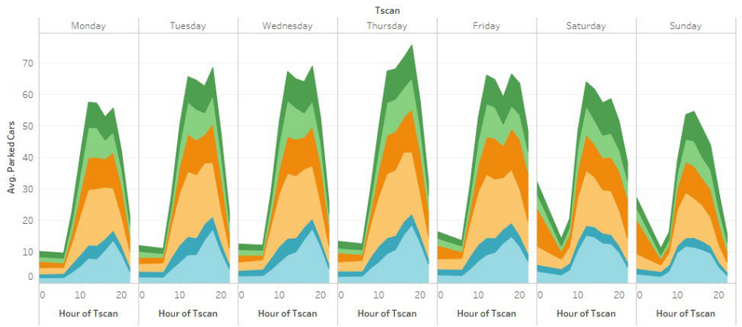
Õõ

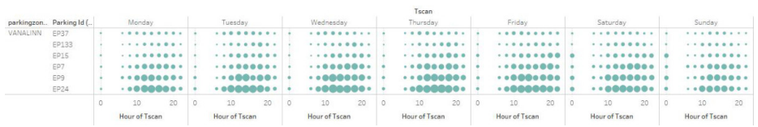


metaPARK Lõpparaport

Parkimine vanalinnas

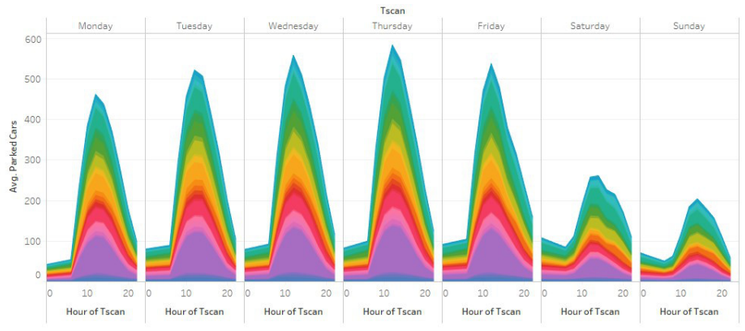
Suuremat osa parkimiskohti kasutatakse pidevalt, nende hõivatuse tipptund on pärast kümmet hommikul ja parklad on autosid täis ka öötundidel. Vanalinn on ööpsiti populaarne külastuspaik, siin asuvad baarid, klubid, restoranid, aga ka teenused ja asutused, mida külastatakse päeval. Sellega on seletatav parkimiskohtade pidev hõivatus. Tänaval parkimine valitakse eelkõige seetõttu, et vanalinnas puudub parkimismaja ning maa-aluseid parklaid on keeruline ehitada. See ei tähenda, et kõrge tunnitasu tõttu peaks parkimiskohti seega juurde tegema. Pigem vastupidi, intensiivne autoliiklus kahjustab nii ajaloopärandit kui vanalinna kuvandit. Parkivad autod blokeeriksid need tänavaäärsete ettevõtete vaateaknad, mis toetavad jalakäijaõbralikku vanalinna ning vilgast tänavaelu. Umbes pool parkimiskohtadest on hõivatud vanalinna külaliste poolt, kes parkimise eest ka kõrget tasu maksavad. Teine pool on ilmselt vanalinna elanike kasutuses, kuid neid pole meil selle uurimistöö raames kasutatud andmebaasiga võimalik kaardistada. Parkimiskohtade intensiivne kasutus reede õhtust pühapäeva hommikuni on märkimisväärne, kuid mitte üllatav, arvestades vanalinnas paiknevaid lõbustusasutusi.

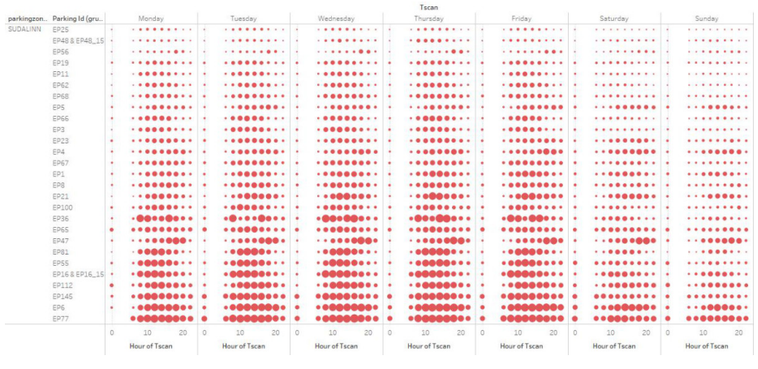


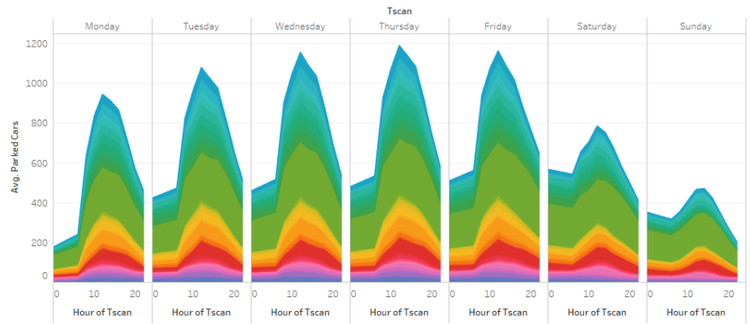


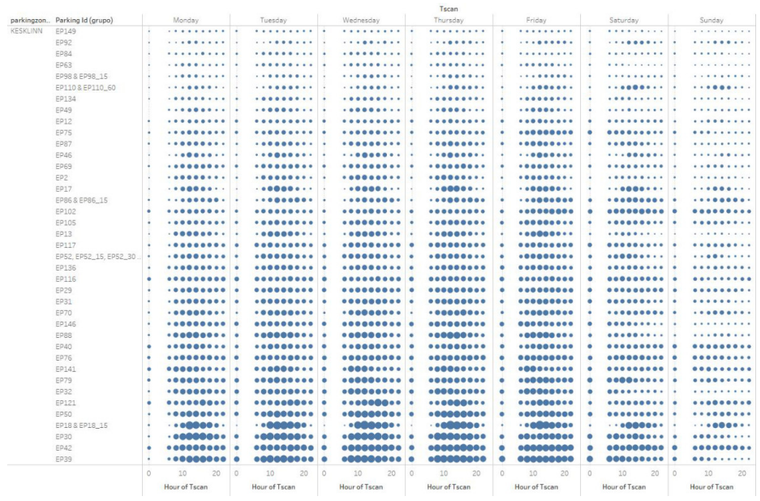
Parkimine südalinnas

Südalinn on selline piirkond, kus eraparkimine on laialdaselt kasutuses vaatamata sellele, et ka tänavaäärset parkimist on siin omajagu. Eraparklate intensiivsem kasutusaeg jääb tööpäevadesse. Selle tsooni tänava väliste parkimiskohtade kasutusintensiivsust tõstavad ka vanalinna külastajad. Hooneid, mis seda käitumismustrit esindavad, kasutatakse ka nädalavahetusel. Vastavalt parkimisandmetele saame öelda, et selle piirkonna tipptund jääb 12:00 kuni 14:00 vahele. Neid kohti kasutatakse peamiselt nädala sees, nädalavahetusel kasutajate arv kahekordistub. Tihedaima liiklusega on tsoon EP81: Tartu mnt 1 (EP81).









Parkimine kesklinnas

Kesklinnas avalduvad Südalinnaga sarnased mustrid. Võrreldes Vanalinna ja Südalinnaga on siin enim sõidukeid laupäeva hommikul. Parkimistasud on nädala sees võrreldes Südalinnaga võrdlemisi madalad. Võib oletada, et siin on parkimisvajadus nädala lõikes pisut väiksem. Tuleb välja tuua, et mitte tänavaäärsed parklad on just öösiti intensiivsemalt kasutuses. Siin piirkonnas teenindab vabaõhuparklatest enim sõidukeid EP42: Ahtri 3 piirkond.

Parkimisnõudluse ruumiline jaotus

Parklate täituvuse ja nende ruumilise paiknemise analüüsimiseks on parklate täituvust analüüsitud kahetunnistes intervallides tööpäevade ja nädalavahetuse lõikes, alates kella 6 hommikul, kuni 22 tööpäeval ning südaööni nädalavahetusel. Parkimise nõudluse ruumilise jaotuse tähelepanekud:

- Nädala sees kasvab Südalinna ja Kesklinna piirkondades tänavaväliste parkimiskohtade hõivatus ühtlaselt tööaegadeks.
- Nädalavahetustel on kõige intensiivsemalt kasutatud linna põhitänavate Rävala puiestee ja Narva maantee äärsed parkimismajad.

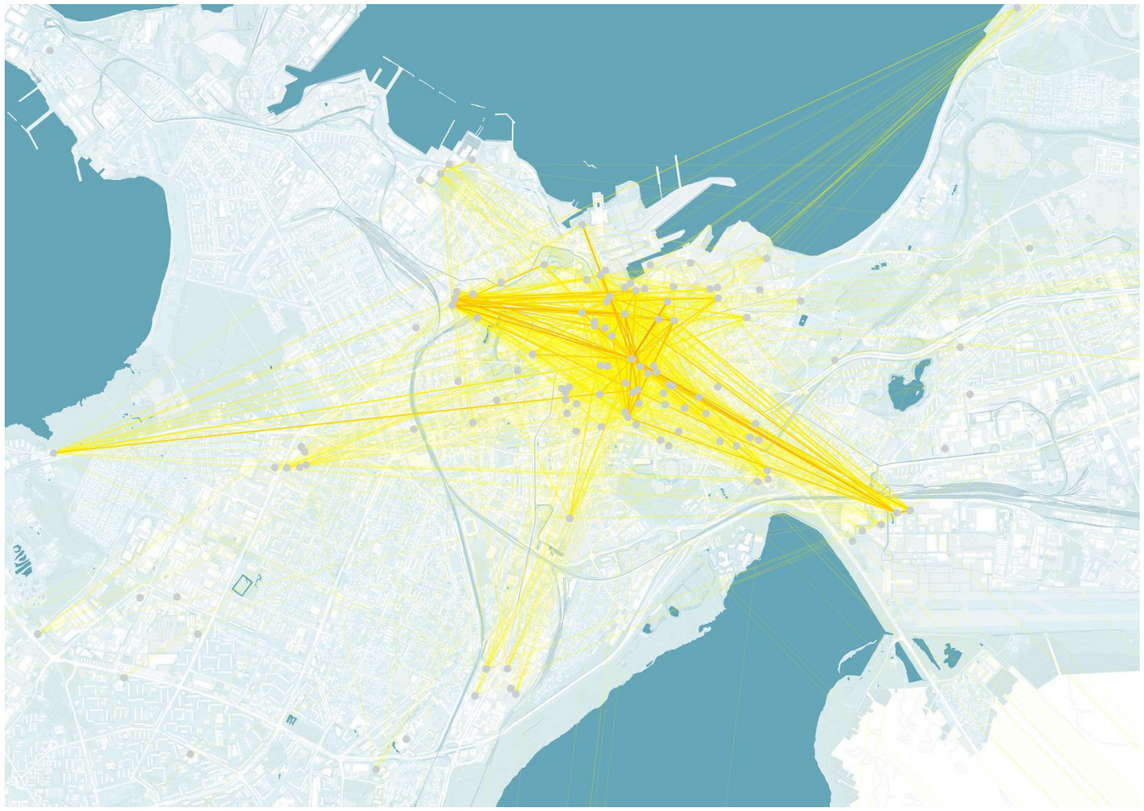
Parkimine kui liikluse tekitaja

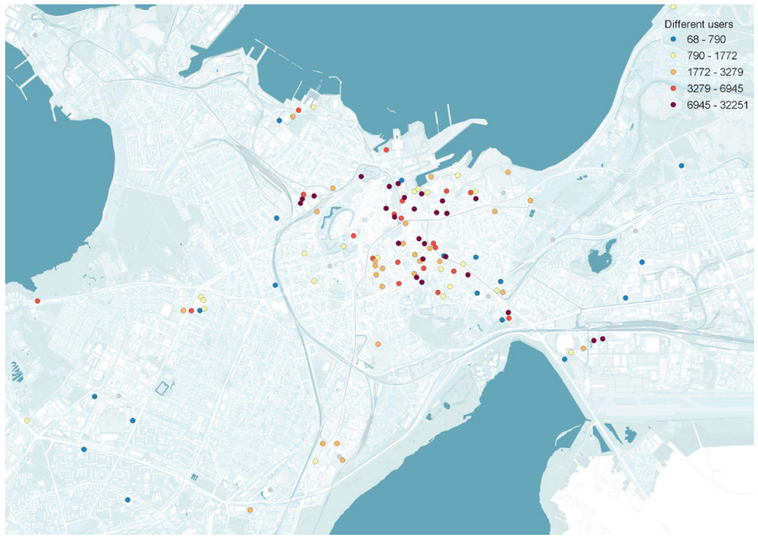
Uuringu käigus paluti meil välja selgitada, kas parkimiskohad genereerivad liiklust. Mobiilse parkimise andmetega pole meil võimalik teha täpseid järeldusi, kuna osad autod võivad samal päeval kasutada nii tänavaväliseid kui tänaval olevaid parkimiskohti. Samas on teada andmed selle kohta kui palju autojuhte 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.

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.

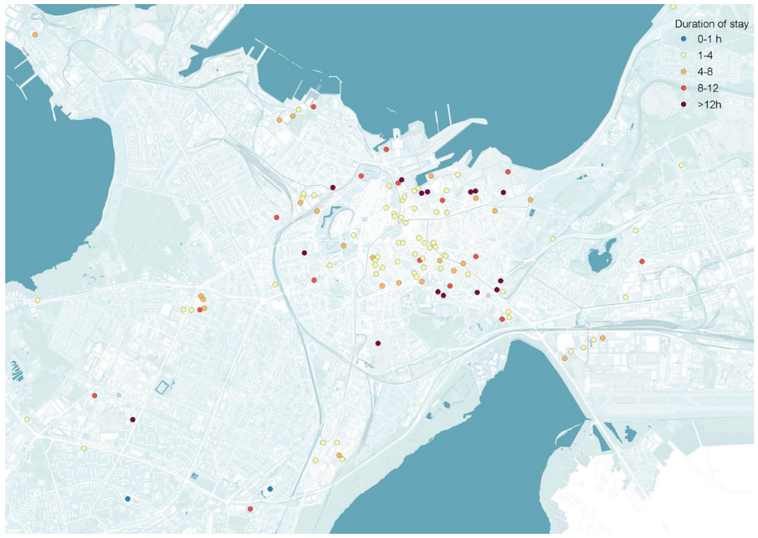
Samas tuleb märkida, et kõige rohkem tänavaväliste parkimiskohtade vahelist liikumist toimub sadama, rongijaama ja lennujaama vahel. Enamik juhte, kes ühel päeva jooksul tänavaväliste parklate vahel liiguvad, kasutavad ka EP81: Tartu mnt parklat (Endine EKA krunt).





Parkijate hulk

Kesklinn on suurima parkijate arvuga piirkond. Tänavavälise parkimise suur osakaal Südalinnas ja selle keskne asukoht transpordi seisukohast seletab selle piirkonna parkijate arvu sarnast suurusjärku Kesklinnaga. Eri tüüpi kasutajate kontsentratsioon nendes piirkondades jaotub tänavavälise parkimise vahel võrdsemalt. Parkimisalad, mis meelitavad proportsionaalselt rohkem kasutajaid, paiknevad Südalinnas, Vanalinnas, suuremates transpordi sõlmedes (sadam, lennujaam ja rongijaam) ning põhimaanteedel.



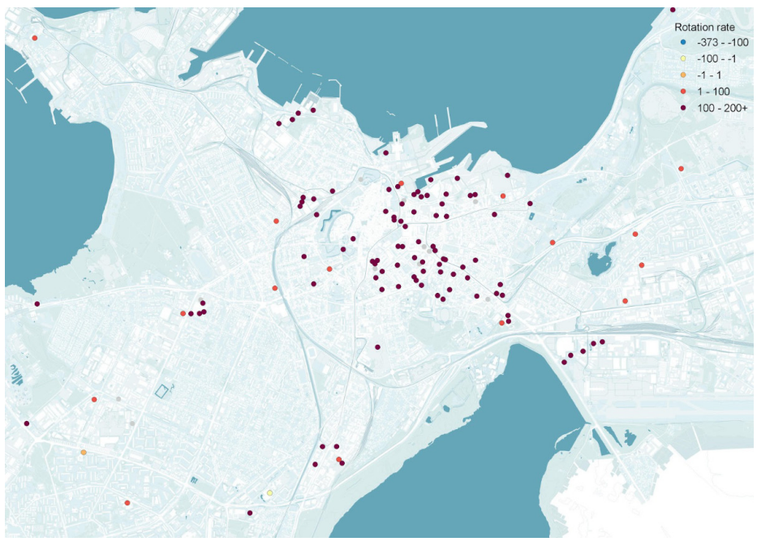
Parkimiskestvus

Tänavavälise parkimise keskmine parkimisaeg Kesklinnas on ligi kolm korda pikem kui ülejäänud linnas, olles nädalavahetustel vaid õige pisut pikem. Lühima parkimiskesvusega piirkonnaks on peamine transiidi sõlmpunkt Südalinn, mille parkimiskohad on kõrgemalt hinnastatud (üks lühiajalise peatumise põhjustest), kuid siiski oma tsentraalse paiknemise tõttu linnas aktiivselt kasutuses. Pikimad peatused on koondunud sadama ümbrusesse ja vanalinnast kaugematele aladele.

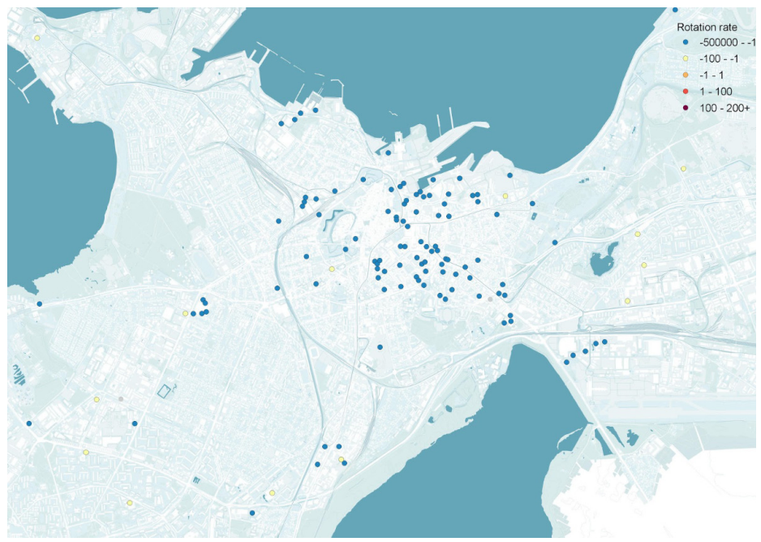


Parklate rotatsioonimäärad

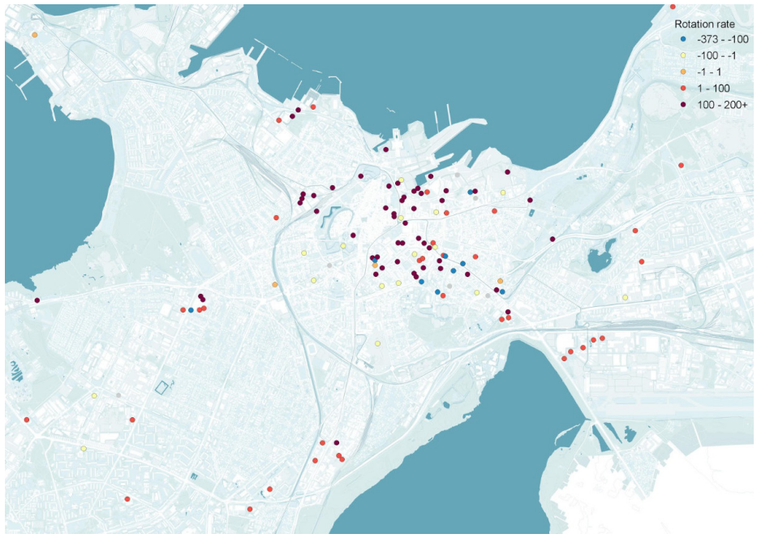
Parkla rotatsioonimääraks on saabuvate ja väljuvate sõidukite vahe igas rajatises olevate vabade parkimiskohtade koguarvust. Rotatsioonimäär võimaldab meil tuvastada tänavavälise parkimise kasutamise dünaamikat. On näha, kuidas parklad võtavad hommikul kasutajad vastu ja hakkavad neid pärastlõunal jälle kaotama, jättes saadaolevad parkimiskohad tühjaks või potentsiaalselt kättesaadavaks elanikele, kes tavaliselt pargivad oma autod tänaval. Vastuolulised on mõned parkimisrajatised kesklinnas, tõenäoliselt kohalike elanike kasutuses, mis kaotavad autosid varahommikul. Mõnedesse tulevad kasutajad öösel.



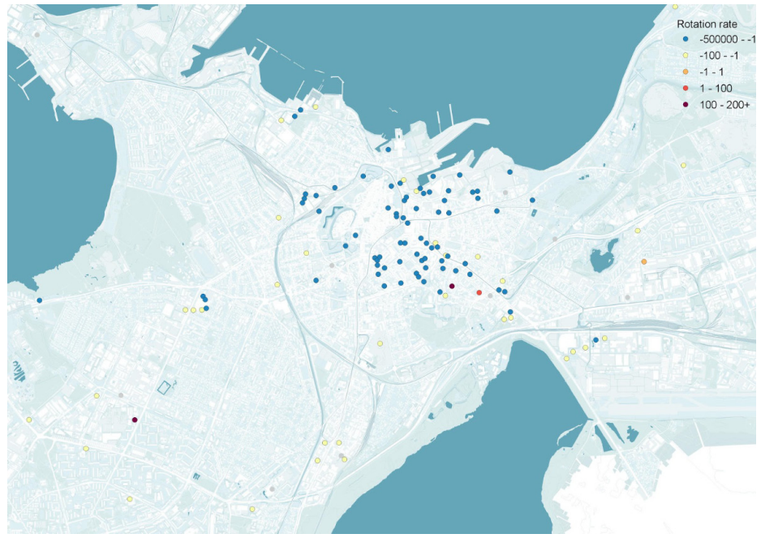
Hommik



Pärastlõuna



Lõuna



Öö

PARKIMINE TÄNAVAL

Tallinna Transpordiamet on uuringu jaoks väljastanud anonüümsed mobiilse parkimise andmed vahemikus 30/1/2017 kuni 25/2/2019.

Andmestruktuur:

- Andmerea ID
- Parkimise alustamise ajatempel
- Parkimise lõpetamise ajatempel
- Parkimistsoon - Vanalinn, Südalinn, Kesklinn, Linnateater ja Pirita.
- Tasumise viis: APP (1 ja 2), IVR, SMS või Autlo APP valimine.
- Parkimise tasumäär (igal parkimisel)

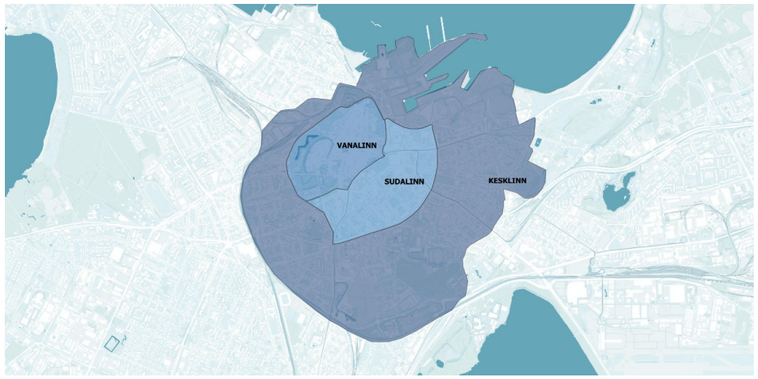
Neid andmeid on kasutatud parkimiskohtade hõivatuse hindamiseks ajas, samuti võimaliku tulu hindamiseks arvestades tasumäärasid ja tasumäärade hinna alandamisi. Andmemassiiv koosnes 1 048 001 reast, millest igaüks vastab ühele parkimisele.

Piirangud: kehtivad samad piirangud, mis tänavavälisel parkimisel.

Keskmine parkimiskestvus piirkonniti	
Kesklinn	107.6 min
Linnateater	204.7 min
Pirita	110.4 min
Südalinn	63.1 min
Vanalinn	62.4 min

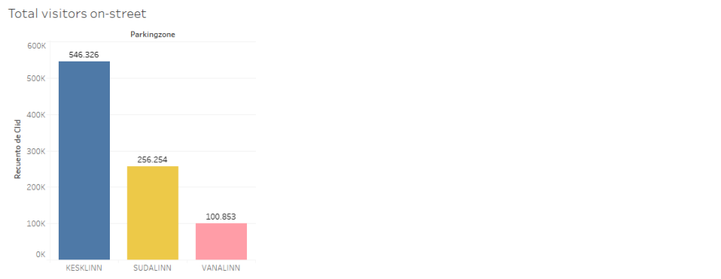
Kui jätta kõrvale Pirita ja Linnateatri erijuhtumid, saab võrdluseks välja tuua keskmise parkimisaja Kesklinna, Südalinna ja Vanalinna kohta kokku, mis käesoleva analüüsi järgi on 78 minutit ning on olnud varasemalt 2016. ja 2017. aastal 60 minutit (AS Ühisteenused "Tallinna tasulise parkimise ülevaade, detsember 2017.a", koostatud 2018).

Keskmine parkimistasu eri piirkondades	
Kesklinn	2.6 €
Pirita	1.1 €
Südalinn	4.9 €
Vanalinn	6.1 €

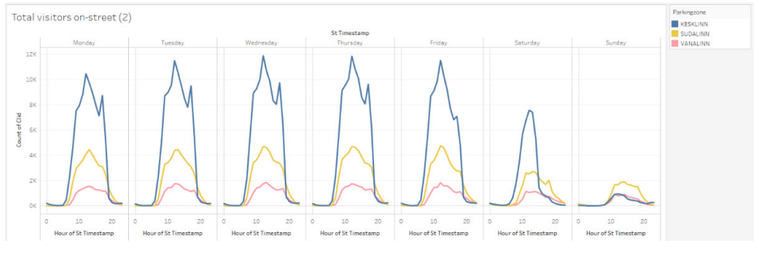


Tallinna tasulise parkimisala tsoonid

Nii tänavaväliste 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.



Andmetest võib järeldada, et Kesklinnas pargitakse kõige pikemalt. Kõrvutades Kesklinna kohta käivaid andmeid, esineb muster, et kõige rohkem 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. Keskmine 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.

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

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 suhkru ja süsivesikute tarbimine ei pruugi neile pikemas plaanis kasulik olla.
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.

Parkimise kestvus

Kesklinn on piirkond, kus sõidukijuhid pargivad kõige kauem. Nädala lõikes saab täheldada suurt hulka kauakestvaid sõidukite parkimisi, mille parkimisaja lõpp jääb esmaspäeva hommikutele. Ülejäänud nädala jooksul jätavad autojuhid, kes pargivad auto Kesklinnas pärast kella 20.00, sinna keskmiselt 10 tunniks. Sarnane muster kordub Südalinnas ja Vanalinnas, ent parkimisaja algus on 22:00. Päeva jooksul lüheneb keskmine parkimise kestus märkimisväärselt, olles Kesklinnas 1,5 tundi ja Südalinnas ja Vanalinnas 1 tund või vähem.

Selline parkimisalade kasutus vastandub tänavaväliste parkimisalade kasutusele, milles erinevused parkimise ajalise ketvuse osas nädala jooksul ning ööpäeva lõikes on väiksemad. Samuti võib täheldada, et tänavavälisete parkimisalade kasutamine on pikaajalise parkimise puhul eelistatum.

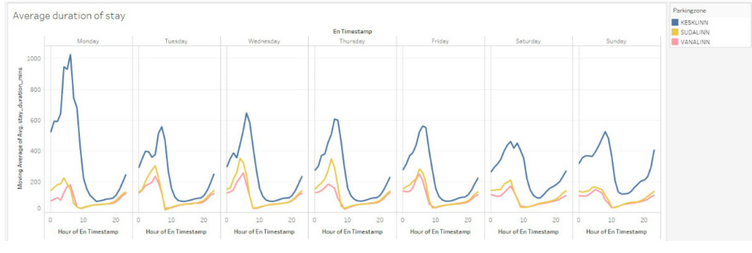
Tipptunnil parkijate motivatsiooni paremaks mõistmiseks, tuleks tipptundide ajal läbi viia täiendavaid välitöid ja küsitlusi. Oluline on rõhutada, et era ja -avalike tasuliste parkimisalade



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 tipptunni 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.

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.



Parkimistsoonide tipptunnid

Parkimistsoonide täituvuse tipptunnid on arvutatud samaaegsete külastajate ja parkimiskohtade koguarvu jagatisena kasutades järgmisi protseduurireegleid:

- Esmalt on arvutatud samaaegsete parkijate arv parkimistsoonis.
- Seejärel on arvutatud olemasolevate parkimiskohtade arv parkimistsoonis. Parkimiskohtade arv tänavatel kaardistati käsitsi aerofotode abil (vt. eraldi peatükk parkimiskohtade kaardistamisest).
- Parkimistsooni samaaegsete kasutajate arvu jagamine saadaolevate parkimiskohtade arvuga.

Tipptundide kohta käiv info on peamiselt vajalik selleks, et selgitada välja jõudluspõhiste 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 tipptund 10:00 ja 12:00 vahel. Kõige suurema täituvusega piirkond nädala sees on Vanalinn.

Hõivatus ja tulu

Võrreldes tänavavälise parkimisega täheldasime tänavate parkimiskohtade kasutamisel erinevaid mustreid. Kui Kesklinna hõivatus on tänavavälistes parkimiskohtades tööajal kõrge, täheldasime samal ajal tänavatel parkimise täituvuse vähenemist. Tsoonide võrdlusest selgub, et üleöö parkimiseks eelistatakse tänavaväliseid parkimiskohti.

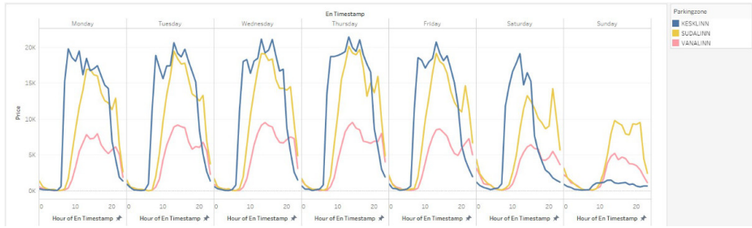
Korrelatsioonianalüüs külastajate arvu ja aja jooksul teenitud tulude vahel kajastab seda, et Kesklinnas tuluteenimine pärastlõunasesel ajal on stabiilsem, kui Vanalinna ja Südalinna tsoonis, kus tekib tulu järsk langus alates kella 12-st. Südalinna ja Vanalinna parkimistsooni iseloomustab veel tuluteenimise õhtune tõus, mis Südalinna tsoonis tähendab kohati ka hõivatuimaid parkimiskohti päeva lõikes. Sarnane on ka Vanalinna parkimise dünaamika.

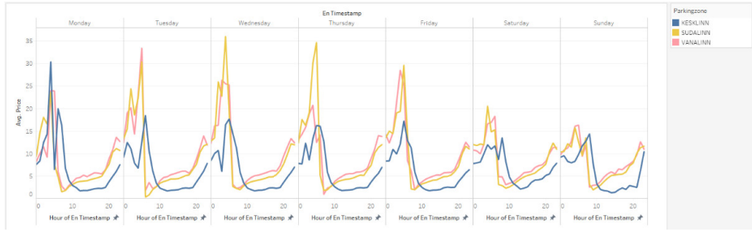
Linna keskuses võib täheldada kolme peamist suundumust:

- 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.

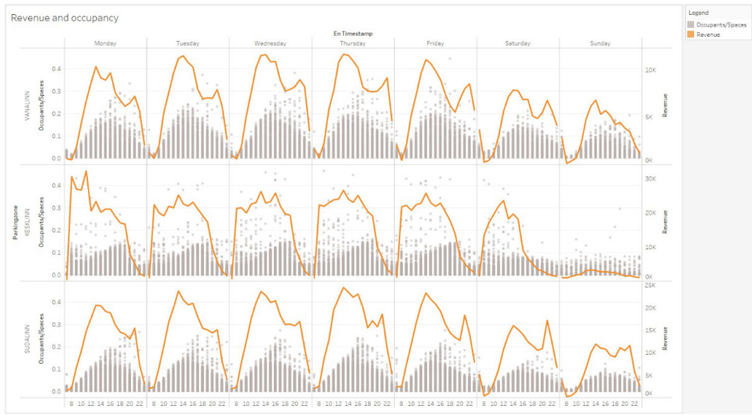
Käibe ja kasutajate arvu võrdlus peegeldab, et Kesklinna piirkond teenib kõige rohkem pärastlõunal nendelt kasutajatelt, kes saabuvad 12:00 paiku. Südalinnas on rohkem liikumist, kuna käive tõuseb uute kasutajate lisandudes and suurim käive on korrelatsioonis külastajate arvuga. See tähendab, et kasutajad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

Mobiilsete parkimiste tulu nädala ja kellaaegade lõikes Tallinna tänavatel tasulistes parkimistsoonides





Parkimisalade hõivatuse ja parkimistulude vahelist otsest korrelatsiooni ei ole, kuna ilmneb, et parkimiskohtade suurema hõivatuse ajal pargitakse lühemaks ajaks, sh. peatuvad lühemat aega kui 15 minutit (tasuta).



EESKUJUD

Käesoleva uuringu raames analüüsiti eeskujudena Helsingi, Stockholmi, Oslo ja Kopenhaageni parkimispoliitkat ja seotud tegevusi. Parkimispoliitika kaudu saab linnakeskkonda 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 süsinikheidete hulka.

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

	Tallinn	Helsinki	Stockholm	Copenhagen	Oslo
City center	1/80-120	1/500 (max)	1/250-1000	1/143	1/500
Inner City	1/80-120	1/220-350	1/143-200	1/143	1/500
Sub-centers	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

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 lahendusele.

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 lähistel pakuvad võimalust katsetada efektiivsemat ja tihedamat linnakeskkonda soosivat parkimisalade ristkasutust.

Helsinki

Peamised allikad on linna avaldatud poliitilised suunised ja nende taga olevad omavalitsuste ettepanekud:

-Helsingin Pysäköintipolitiikka, 2014

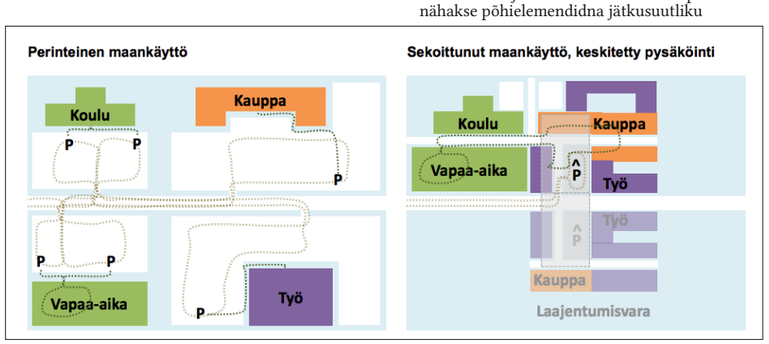
-Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liiknesuunnitteluosaston selvityksiä 2013:1.

Kontekst:

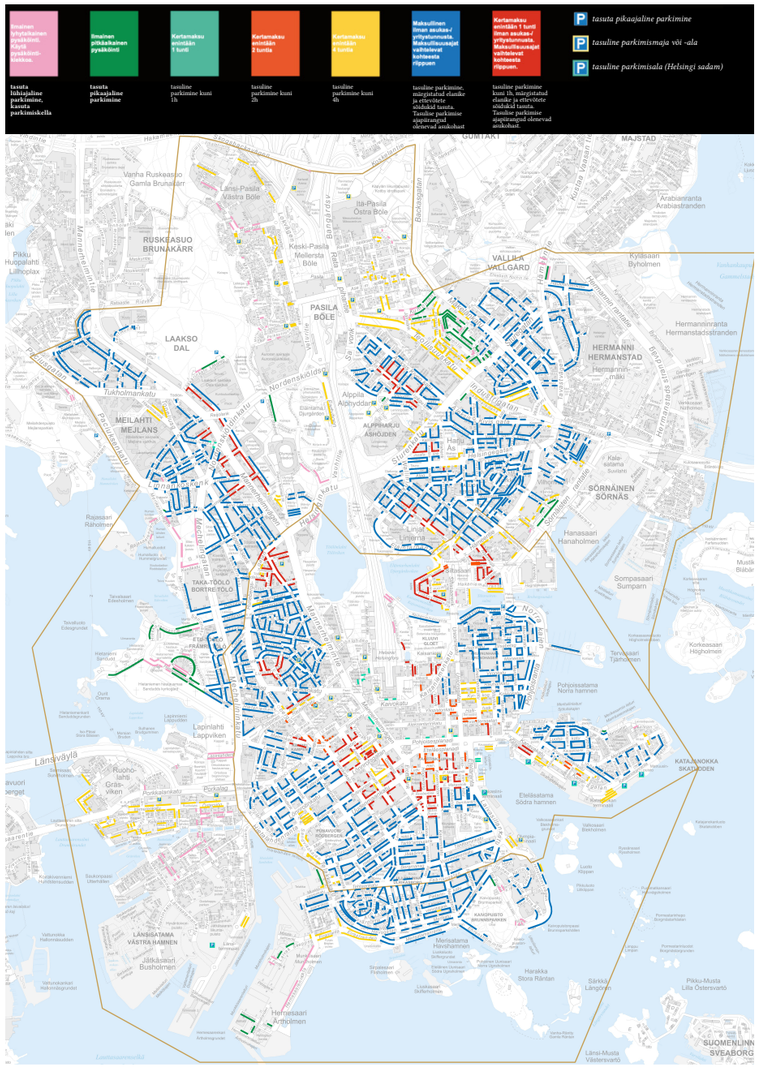
- Helsingi kehtivat parkimispoliitikat on rakendatud alates 2014. aastast.
- Põhiidee on toetada visiooni kvaliteetse kesklinna laiendamisest, samas kahjustamata ärivõimalusi ja elukvaliteeti. Parkimispoliitikat nähakse põhielemendidna jätkusuutliku liikuvuse kavandamisel. Selle peamine jõud seisneb kesklinna liiklusvoogude reguleerimises.
- Vaatamata sellele, et fookus on jalgsi ning jalgrattaga liiklemisel ja ühistranspordil, peetakse ka isiklikke autosid tulevikus oluliseks transpordivahendiks. Samas tuleks isiklike sõiduautode kasutamist optimeerida.

Tähelepanuväärivad punktid:

- Kalkulatsioonijuhendis (Asuintonttien pysäköintipaikkamäärien laskentaohjeet, 2015) on Helsingi jagatud kolme tsooni. Jaotus on tehtud auto omandisuhete arvu ja linnastruktuuri järgi. Lisaks mõjutab nõutavate parkimiskohtade arvu ka ühistranspordi võrgustiku kättesaadavus.
- Helsingi linna lähenemine seisneb avatud läbirääkimistes arendaja ja linnavõimu vahel. Parkimisnõuded põhinevad planeeritud ehitusõigusel. Parkimisruumi saab vähendada erinevate stiimulite pakkumisega. Selle hulgas on näiteks jalgrattaparkimiskohtade lisamise võimalus, toetatud üürimajade rajamise osakaalu vähendamine, juurdepääs jagatud autodele ja mitmeotstarbelistele parklatele. Toetatud üürimajade rajamisel küündib nende osakaalu vähendamine koguarenduses 40%ni. Vabaturu rendipindade ja omaniku asustatavate projektide maksimaalne vähendamismäär on 25%.
- Lisaks on Helsingi linn 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)



Parklate ristkasutus võib vähendada parkimiskohtade vajadust kuni 30%. Allikas: Helsingin Pysäköintipolitiikka, 2014


Ilmainen lyhytaikainen pysäköinti, käytä pysäköintikiekkoa.
Ilmainen pitkäaikainen pysäköinti
Kertamaksu enintään 1 tunti
Kertamaksu enintään 2 tuntia
Kertamaksu enintään 4 tuntia
Maksullinen ilman asukas-/ yritystunnusta. Maksullisuusajat vaihtelevat kohteesta riippuen.
Kertamaksu enintään 1 tunti ilman asukas-/ yritystunnusta. Maksullisuusajat vaihtelevat kohteesta riippuen.
tasuta lühiajaline parkimine, kasuta parkimiskella.
tasuta pikaajaline parkimine
tasuline parkimine kuni 1h
tasuline parkimine kuni 2h
tasuline parkimine kuni 4h
tasuline parkimine, määrgistatud elanike ja ettevõtete sõidukid tasuta. Tasuline parkimine ajapiirangud olenevad asukohast
tasuline parkimine kuni 1h, määrgistatud elanike ja ettevõtete sõidukid tasuta. Tasuline parkimine ajapiirangud olenevad asukohast.
tasuta pikaajaline parkimine
tasuline parkimismaja või -ala
tasuline parkimisala (Helsingi sadam)
GUMTÄRT
MAJSTAD
Vanha Ruskeasuo
Gamla Brunsäter
Länsi-Pasila
Västra Böle
Itä-Pasila
Östra Böle
Keski-Pasila
Mellersta Böle
RUSKEASUO
BRUNAKÄRR
VALLILA
VALLGÅRD
Kyläsaari
Byholmen
Arabianranta
Arabiastranden
PASILA
BÖLE
LAAKSO
DAL
HERMANNI
HERMANSTAD
Hermanninranta
Hermanstadsstranden
SÖRNÄINEN
SÖRNÄS
MEILAHTI
MEJLANS
Alppipuisto
Alpparken
ALPPIHARJU
ALHOLMEN
Kalasatama
Sunnuntaipuisto
Hanasaari
Hanaholmen
Sompasaari
Sumpan
TAKA-TÖÖLÖ
BORTRE-TÖÖLÖ
Töölönlahti
Tölöviken
Meilahden
Rantatie
Länsiväylä
Ruoholahti
Grabbviken
Pohjoissatama
Norra hamnen
Eteläsatama
Södra hamnen
KATAJANOKKA
SKATUDDEN
Lapinlahti
Lappviken
Lapinlahden
Lappviken
Kaivopuisto
Observatoriekullen
Observatoriekullen
Kaivopuisto

Stockholm

Kontekst:

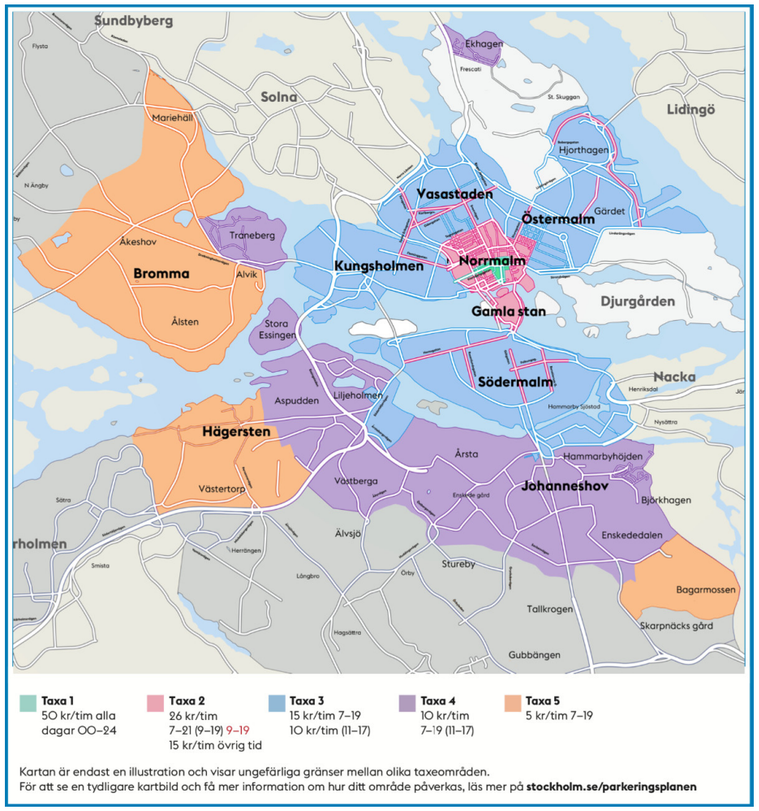
- Planeerimisskeem on ühe keskusega, mis on segakasutuses. Stockholmi kesklinna teenindavad pendelrongi-, metroo- ja bussiliinid.
- Stockholmi linn alustas uue parkimispoliitika elluviimist 2013 aastal, sidudes seda hoolikalt linna strateegilise liikuvuskava peamiste eesmärkidega.
- Reisijate andmed 2013. aasta kohta: 70% Stockholmi maakonna elanikest kasutas mitu korda nädalas ühistransporti ja umbes 54% kõigist reisidest tehti ühistranspordiga. Ligi 80% kõigist reisidest tehti ühistranspordiga, kui sihtkoht asus Stockholmi kesklinnas.
- Hinnanguliselt pargib Stockholmi kesklinna tänavatel nädala sees keskmiselt umbes 40 000 autot päevas. (Stockholmsstad, 2013)
- Stockholmi deklareeritud linnalise liikumiskeskkonna strateegia on järgmine: „parkimiskohtade nõudlus ei tohiks 2030. aastaks ületada 85% olemasolevatest võimalustest", võrdluseks - 2011. aastal oli vastav nõudlus 90,9%. Strateegia nõudis ka ühistranspordi, mootorita sõidukite ja liikuva liikluse eelistamist. (Stockholmsstad, 2012)
- 40% Stockholmi kesklinna parkimismajadest kuulub omavalitsusele ~, mis moodustas tollal Stockholmi kesklinnas 8400 parkimiskohta. Suurim eraettevõtja on Q-park, mis koos omavalitsuse omandis olevate parkimiskohtadega pakkus kesklinnas 3800 kohta (roheline tsoon, selgitatud allpool). (Envall, 2009)

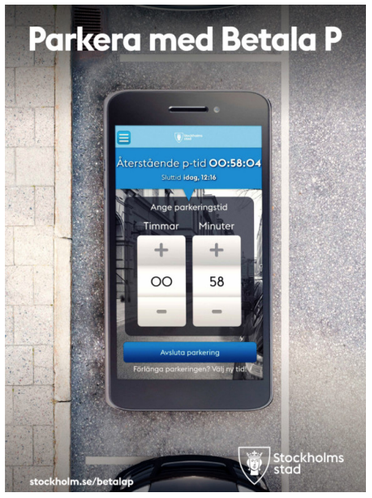
Tähelepanuväärivad punktid:

- Poliitika peamine eesmärk näib olevat pidevalt tänavapealsete parkimiskohtade vähendamine. Stockholmi linn korraldab olulisel määral ka tänavatevälise parkimise hinnastamist südalinnas. See annab omavalitsusele jõu kontrollida hinnastamist.
- Parkimise hinnastamise põhimõtted on osa laiemast eesmärgist Stockholmi linnaelu kvaliteeti parandada;
- Edukalt juurutatud ummikumaks rõhus Hamiltoni (2014) järgi elanike keskkonnateadlikkusele, avalikkuse sekkumisele ja hinnastamispoliitikale;
- Parkimist korraldavad eraettevõtted ja omavalitsus saavad ühise tandemina edukalt laiendada Stockholmi parkimissüsteemi tehnoloogilist võimsust (erinevad Stockholmi linna disainitud nutika linna lahendused koostöös tööstusega);
- Parkimisnorm: Stockholmi regioon 0.27–1.7 parkimiskohta korteri kohta. Nacka ja Solna kesklinna lähedased piirkonnad 0.5–1,2 parkimiskohta korteri kohta. Hagastaden 0.7 parkimiskohta korteri kohta, uuematel 0.5 parkimiskohta korteri kohta (0.4–0.6 parkimiskohta korteri kohta). Olenevalt asukohast, juurdepääsust ühistranspordile, projekti spetsiifikast, hoonestuse tüübist ja liikuvuskavast on normi võimalik vähendada kuni 0.23 kohani korteri kohta.
- Parkimise hinnastamiseks toimub igal teisel aastal parkimisuuring, mille käigus loetletakse kõrge nõudlusega piirkondades päeval parkivaid autosid (iga teelõiku ühe korra). Sellest olenevalt muudetakse hinda - liiga kõrge täituvuse puhul tasusid tõstetakse, kuna kõrge täituvus toob kohe kaasa teised ebameeldivad tagajärjed nagu tühisõit parkimiskoha otsimiseks. Selle strateegiaga tõstis linn parkimistasusid nendes siselinna kvartalites, kus nõudlus oli eriti kõrge.

Tasulised avalikud parkimisalad on Stockholmis väga suured. Kesklinnas ja vanalinnas (mis on Tallinna Vanalinna ja Südalinnaga võrreldavad), on parkimise tunnihind 25-50SEK (2,5-5 eur/h). Äärelinnas (võrreldav näiteks Mustamäe ja Nõmmega) jäävad hinnad vahemikku 5-15SEK (0,5-1.5eur/h) päeval. Tumehall ala on tasuta parkimisega. Helehall tähistab piirnevaid teisi omavalitsusi nagu Nacka ja Solna (allikas:Quora)

"Survey methodology for measuring parking occupancy: Impacts of an on-street parking pricing scheme in an urban center", Section 4: Case Study of Stockholm. (Oded Cats et al. 2016)





Boendeparkering

Taxa	Boende per månad	Dygnsbiljett (boende)
2	1 100 kr	75 kr
3	1 100 kr	75 kr
4	500 kr	35 kr
5	300 kr	20 kr

Helsinki VS Stockholm

Büroohoonetele kehtiv parkimisnormide võrdlus valitud linnade põhjal. Helsingi kesklinnas puudub fikseeritud norm, mis tähendab, et parkimine lahendatakse juhtumi kaupa. Suurt tähelepanu pööratakse ühistranspordile ja turureeglitele vastavalt majandatavale maa-alustele parklatele.. Ülejäänud linnas on norm 1pk / 220–350 rtm, linnaosakeskustes 1pk /250 sum, teistes rongijaamades 1pk /75 sum ja ülejäänud linnas 1pk / 60 rtm.

	Helsingi	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 osutuda 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	Helsingi 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.
Löplikud 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.

Kopenhaagen

Kontekst:

- Kopenhaageni linnas alustati kesklinna piirkonnas parkimiskohtade vähendamisega 1960ndatel. 1990. aastate lõpus eemaldas linn 400 parkimiskohta, mis moodustasid tänavatel olevatest tasustatud parkimiskohtadest ligikaudu 1%.
- Ajavahemikul 1995 - 2012 vähenesid süsinikdioksiidi heitekogused 40%; linna eesmärgiks on saavutada aastaks 2025 süsinikuneutraalsus.
- Poliitika rakendamine / hinnastamismudel:
  - Aastal 2011 tutvustas linn paindlikku tänaval parkimise projekti, (segakasutusega parkimine) ~ teatud aegadel eraldati tänavatel parkimiskohad jalgratastele ja teistel autodele.
  - Aastateks 2011 kuni 2025 töötati kohalike omavalitsuste poolt välja strateegia "Kopenhaagen — jalgratturite linn" eesmärgiga laiendada jalgrattasõidu infrastruktuuri (PLUSnet System) ja rakendada arukaid transpordisüsteeme. PLUSneti projekti raames loodab linn kohandada 80% olemasolevatest jalgrattateedest kolmerealisteks. Aastatel 2005 kuni 2017 investeeriti jalgrattaspordi infrastruktuuri projektidesse üle miljardi Taani krooni.
  - Autoparklatel on tsoonide põhine hinnastamine (tariifitsoonid): punane / roheline / sinine / kollane, igaühel on kellaajast sõltuv parkimisskeem (üldiselt, mida kaugemale kesklinnast, seda odavam on parkida). On ka ajapiirangutega parkimistsoone. Nädalavahetustel alates laupäevast (kella 17.00) kuni esmaspäevani (kell 8.00) on parkimine tasuta. Väljaspool tariifitsoone on parkimine tasuta (mõnikord ka ajaliste piirangutega).

Tehnoloogilised võimalused:

Intelligentne transporditeenus (ITT). Selle ühte peamist projekti (Grøn bølge) rakendatakse ummikute vähendamiseks Kopenhaageni peamistel marsruutidel ning jalgratturite rahulolu tõstmiseks. Süsteem reguleerib konkreetsete jalgratturite rühmade jaoks automaatselt foori, tagamaks nende teekonna tõhusus. Teine intelligentsete transpordisüsteemide projekt reguleerib LED-tuledega bussi- ja rattaliinide laiust asfaldil. Radasid on võimalik kohandada vastavalt liikluse vajadustele (jalgrattad, bussid, autod, isegi jalakäijad).

Tähelepanuväärivad punktid:

- Linna peamiseks eesmärgiks, nii Kopenhaageni kui ka Stockholmi ning Oslo puhul, on muuta linnakeskkond elamisväärsemaks ning vähendada süsinikdioksiid heitekoguseid. Kopenhaagen investeerib nende eesmärkideni jõudmiseks jalgrattasõidu infrastruktuuri, tehnoloogiasse ja linna jalgrattasõidu kultuuri.
- Näib, nagu oleks valdav enamus linnavalitsuse tegevustest kavandatud tõstmaks jalgrattasõidu kvaliteeti ja jalgratturite rahulolu, vähendades kesklinna liikluses osalevate autode hulka.

Suurem osa Kopenhaagenis olevatest tänavaparkimise aladest on tasulised esmaspäeva hommikul 8:00st kuni laupäeva õhtul kella 17:00ni. Võimalik on soetada päeva- ning nädalapileteid. Kesklinna parkimise päevapiletite hinnad varieeruvad vahemikus 19 - 35 DKK (2,5 - 4,6 EUR). Öise parkimise hinnatase on madal.

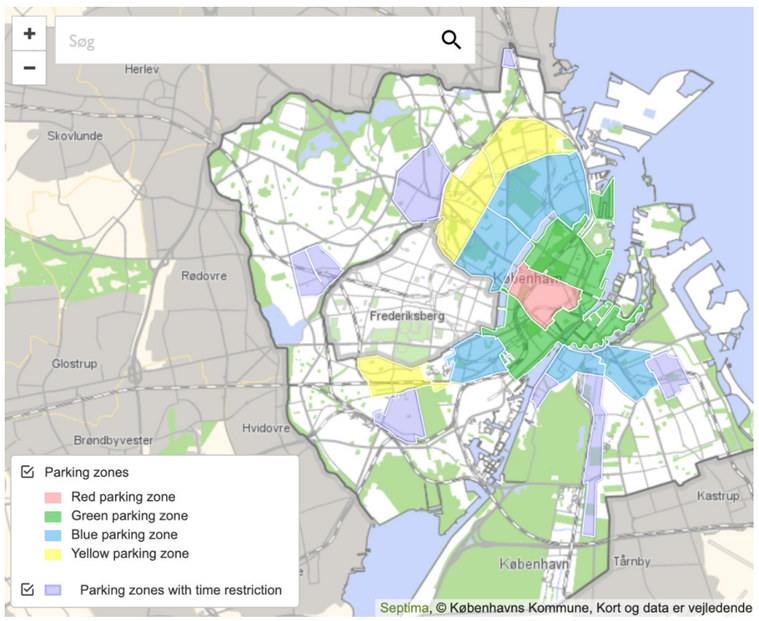
Andmete peamised allikad:

-"Urban parking policy in Europe: A conceptualisation of past and possible future trends" (Giuliano Mingardo jt 2014)

-"Baltic Sea Region cities advancing towards sustainable urban mobility – Copenhagen and Gdynia case studies" (Adam Przybylowski jt 2017))

- Kopenhaageni linna veebileht - https://international.kk.dk/

- Visit Copenhagen



Time	Red zone	Green zone	Blue zone	Yellow zone	Frederiksberg
Weekdays 08-18 18-23 23-08	Per hour DKK 35 DKK 13 DKK 5	Per hour DKK 19 DKK 13 DKK 5	Per hour DKK 11 DKK 13 DKK 5	Per hour DKK 9 DKK 9 DKK 2	Per hour Two hours free parking 07:00-24:00*
Saturdays 00-08 08-17 After 17	DKK 5 DKK 35 Free	DKK 5 DKK 19 Free	DKK 5 DKK 11 Free	DKK 2 DKK 9 Free	Two hours free parking 07:00-17:00*
Sundays & holidays	Free	Free	Free	Free	Free

There are different ways to pay for parking:

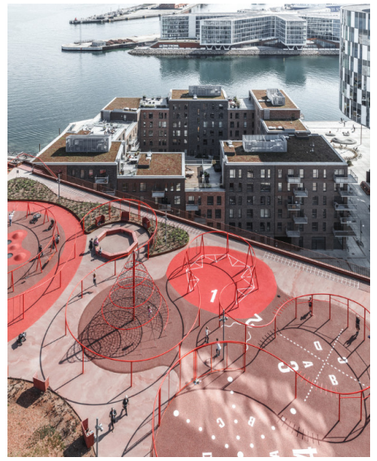
- Card: Use the pay stations placed on the streets. Important: You need to enter your licence plate
- Mobile payment: Download an app from one of the following providers: Easypark, WayToPark, Parkman, ParkOne, JoinPlot, Apcoa or Parkpark
- Scratch cards can be used as an alternative to paying with card or mobile. Scratch cards can be purchased online via parking.kk.dk
- Time interval cards: Buy a time interval card that is valid for a minimum of 5 weekdays (minimum 1 day for business use) at parking.kk.dk
- Residential or commercial parking licence: Different types of parking licences are available to permanent residents and businesses with a company address within the pay zone or in an area with time restricted parking. For more information and prices visit parking.kk.dk

JAJA Architects, Park n Play, completed 2016











metaPARK Lõpparuport

Oslo

Kontekst:

- 2016. aasta juunis koostati Oslo linna kliima- ja energiastrateegia. Eesmärgid hõlmasid 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamist 50% (600 000 tonni) võrra võrreldes 1991. aasta omadega ja kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamist nullini 2050. Aastaks.
- Strateegia kutsus üles kiirendama üleminekut individuaaltranspordilt ühistranspordile, suurendama jalgrattasõidu / kõndimisvõimalusi ja võtma laiemalt kasutusele transpordi vähendamise planeerimise.
- Poliitilised avaldused sisaldasid: „fossiilivabad tänavad ja piirkonnad", „Oslo saab olema Euroopa keskkonnapealinn" ja „Inimesed väärivad elavamat linnaelu, puhtamat õhku, rohkem rattateid ja paremat ühistransporti".

Poliitika rakendamine / hinnastamismudel:

- Ülalnimetatud kliima- ja energiastrateegia kohaselt seadis linnavolikogu 2016. aastal eesmärgi vähendada volikogu ametiaja jooksul linnas liiklust 20% ja aastaks 2030 kolmandiku võrra ~ "Linnavolikogu muudab volikogu koosseisu ajal 1. ringis oleva kesklinna osa autovabaks. "
- Oslos on ringtee süsteem ja uuendatud poliitika näeb ette, et Oslo seesmises ringis, 1. ringis, peaks Oslo olema autovaba.
- Tänavatel parkimine on tavaliselt omavalitsuse halduses; parkimismajad enamasti eraomandis; parkimisplatsid on kas era- või munitsipaalomandis. Munitsipaalparklate hinnakujundus järgib tsooniloogikat, igal tsoonil on oma hind ja ajalised piirangud. Kesklinnas on parkimine tasustatud kella 9–20 ning muul ajal sageli tasuta, väljaspool kesklinna piirkonda on nii tasuta kui ka tasulisi parkimistsoone. Enamikul linna tasulistel parkimiskohtadel on parkimisajapiirang.
- Enamik erakätes olevatest parkimismajadest, parklatest ja parkimiskohtadest on TimeParki, OneParki, Q-Parki ja EuroParki omandis ning on tasulised ööpäevaringselt.

Tehnoloogilised võimalused:

- Lisaks munitsipaalsele mobiilirakendusele Bil I Oslo (auto Oslos) on olemas analoogsed tasulised jaamad, mis võimaldavad digitaalselt tasuda avalikes parkimiskohtades ilma kviitungit väljastamata.
- Alates 2018. aasta septembrist on transpordi ökosüsteemi integreeritud ParkMani parkimisrakendus, mis aitab kasutajatel üles leida parkimiskoha (vähendades seeläbi sõiduaega) ja seejärel parkimise eest tasuda.

Tähelepanuväärivad punktid:

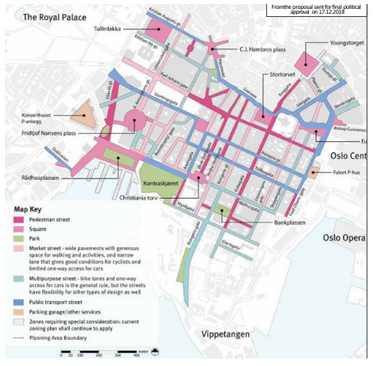
- Kaasaegne parkimise hinnastusmudel haakub omavalitsuste juhitud keskkonnastrateegiaga.
- Omavalitsus näib olevat avaliku parkimise digiteerimise suundumuses esirinnas ja on valmis erasektoriga koostööd tegema.
- Omavalitsus töötab eesmärgiga muuta Oslo linnakeskuse 1,9 km2suurune ala jalakäijate tsooniks.

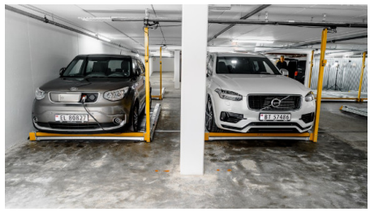
What happened when Oslo decided to make its downtown basically car-free?

It was a huge success: Parking spots are now bike lanes, transit is fast and easy, and the streets (and local businesses) are full of people.



[Photo: Åsmund Holien Mo/Urban Sharing]

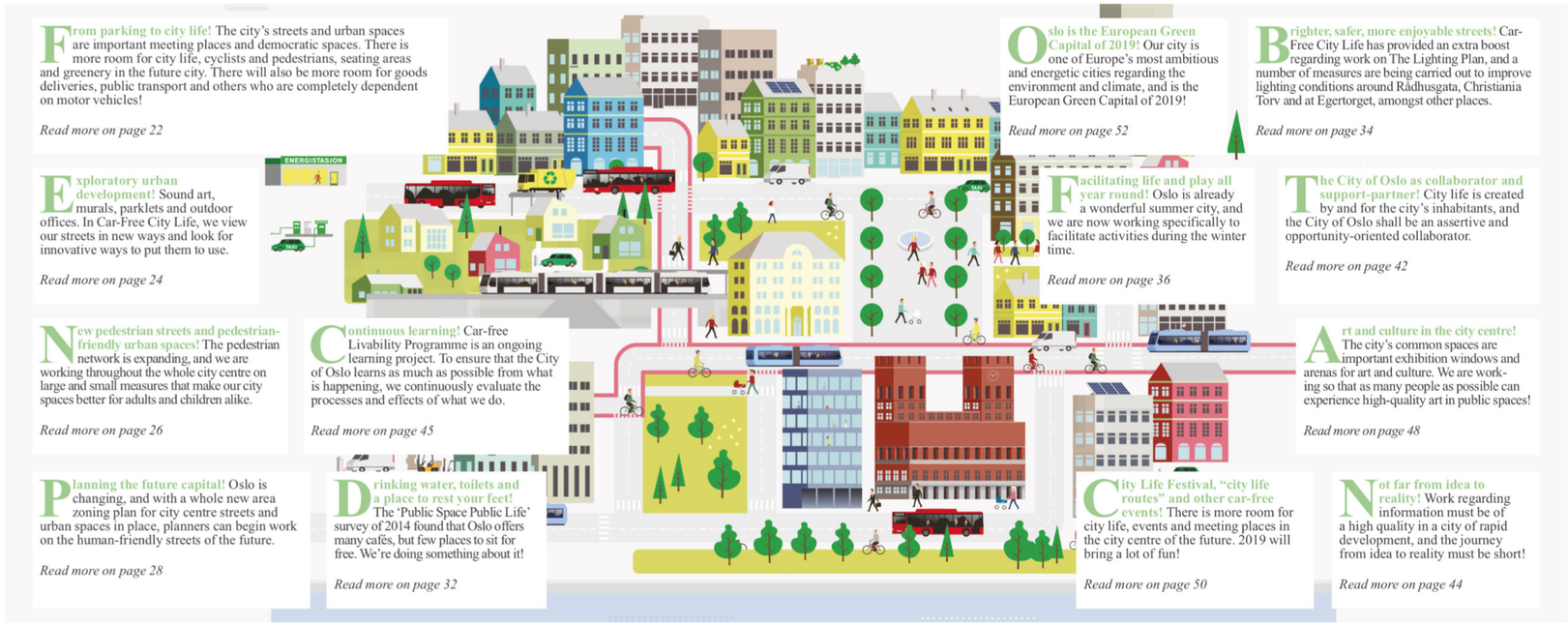




WÖHRi tehniline ruumisäästlik parkimissüsteem - kaldteedeta ja kallite liftideta. Seda süsteemi kasutatakse näiteks Oslos Håsle Torni iheasustusega elamuprojektis. Elektriautode laadimisvõimalused on seadmesse integreeritud.

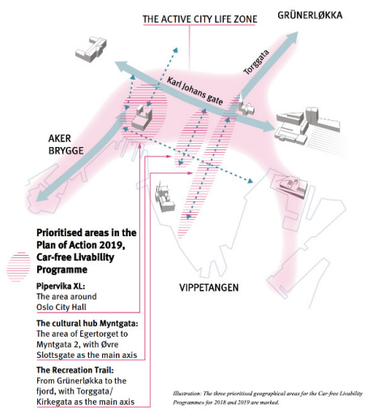
- "Oslo 2019: A Car-Free City Centre" (Ulf Rydningen et al. 2017)

This is the Car-free Livability Programme!



"Oslo 2019: A Car-Free City Centre" (Ulf Rydningen et al. 2017)

Page_57 / Page_58



The seven factors of city life

The Programme of Action describes city life with the help of seven city-life factors that must be present in order for the centre of Oslo to function at its best:

- URBAN ECONOMICS
- ART AND CULTURE
- MOBILITY
- PEOPLE
- ARCHITECTURE
- INNOVATION
- NATURE

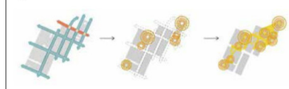
The ten-year "Programme of Action for increased city life in Oslo city centre" was approved by Oslo City Council on 5 September 2018, and is a direct consequence of the city life survey's findings.

The Programme of Action divides Oslo city centre into 13 areas. These areas have been mapped and analysed both as part of a whole and as distinct places with their own identity and character. Each area has its own set of strategies and initiatives that contribute to increased city life.

The Programme of Action is a tool to take advantage of the opportunity that lies in putting people in the driver's seat and innovative thinking regarding what a city centre should be. This is also the leading strategical document for the work concerning the Car-free Livability Programme.

Primary strategies in the Programme of Action for increased city life:

Emphasise and activate hidden urban spaces



Increase interaction and synergy effects between destination points



Improve connections to and from the city centre



"Oslo 2019: A Car-Free City Centre" (Ulf Rydningen et al. 2017)

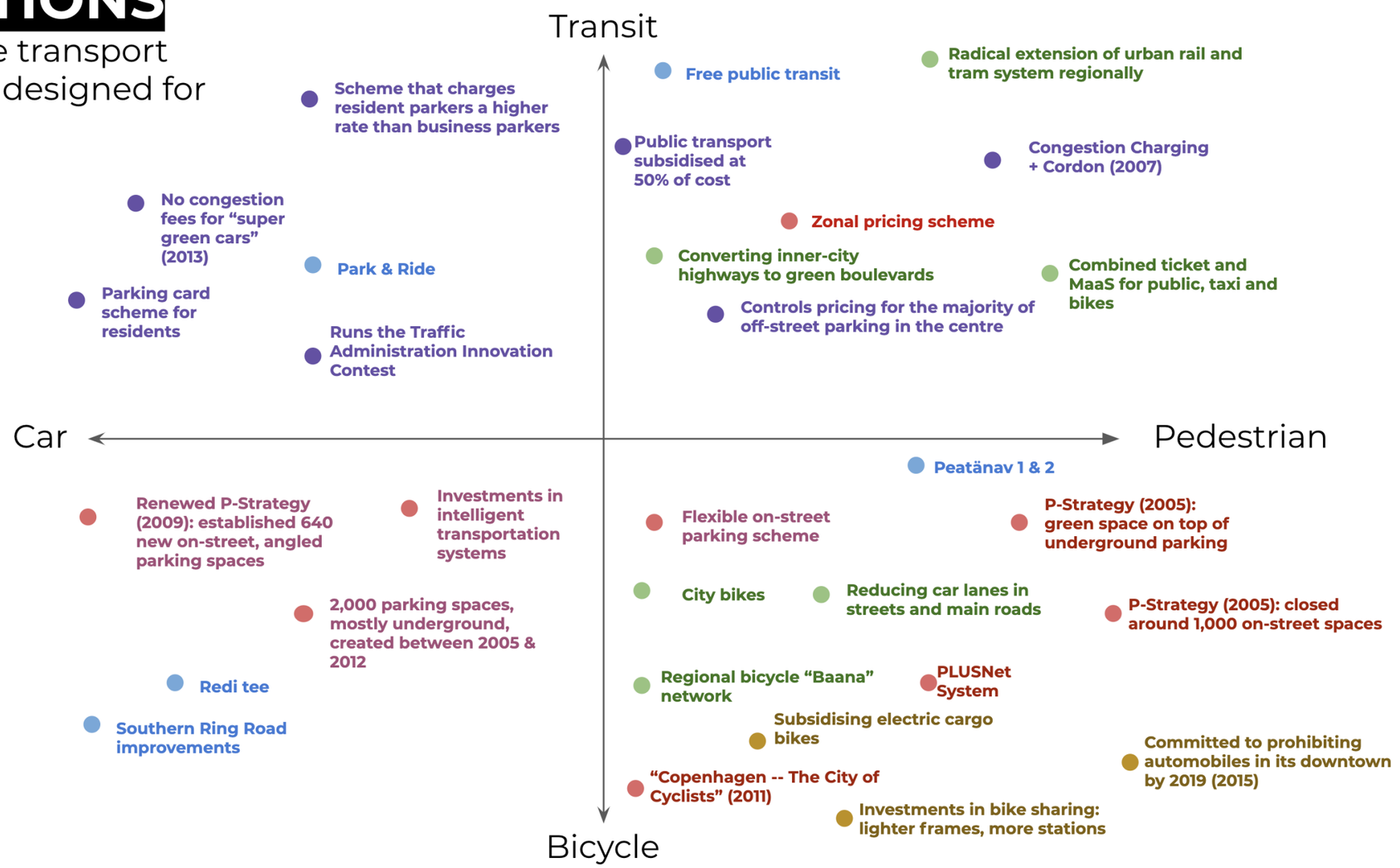
LINNADE TEGEVUS

Ülaltoodud nelja linna (Helsingi, Stockholmi, Kopenhaageni ja Oslo) tegevusi kujutatakse siin graafikus. Järgnevas skeemis on rühmitatud linnade tegevused vastavalt sellele, millist transpordiliiki need kõige rohkem mõjutavad või millele nad on suunatud. Sellest skeemist võib märgata, kuidas iga linn keskendub oma kindlatele suundadele, samal ajal kui Tallinn on hajutatud eri transpordiliikide vahel. Näiteks keskendub Stockholm rohkem tegevustele, mis mõjutavad autoliiklust ja transiiti. Kopenhaagenis keskendutakse jalgratta- ja jalakäijate stiimulitele. Tallinna osas tegevused erinevad ja neil puudub selge telje suund. Kui bussirajad ja tasuta ühistransport osutaksid transiidi suunale, järgivad ülejäänud stiimulid pigem autoliikluse telge. Kuna Peatänava projekt on edasi lükatud, puuduvad jalakäijate ja jalgrattaga seotud stiimulid. Kuna tasuta ühistransport võeti kasutusele juba rohkem kui 6 aastat tagasi (2013), on ühistranspordi strateegilise suuna jätkamise näitamiseks vaja uut jätkuprojekti. Skeemi võib seletada ka asjaolu, et teistes linnades võib olla linnaametite vahel tihedam koostöö ja järgitakse ühiselt seatud põhimõtteid, samal ajal, kui Tallinnas on ametkonnad iseseisvamad oma tegevustes. See pole tingimata probleem, kuid Tallinna Transpordiameti ja Linnaplaneerimise Ameti jaoks on ülimalt oluline oma poliitika ja tegevus koos üle vaadata, et neil oleks selge ja ühine linna arengu eesmärk.

CITY ACTIONS

grouped by the transport mode they are designed for

- Tallinn
- Helsinki
- Stockholm
- Oslo
- Copenhagen



PARIMAD PRAKTIKAD

Ülaltoodud eeskujude hulgast oleme valinud piiratud arvu parkimisvõimaluste pakkumise ja jätkusuutliku liikuvuse korraldamise näidispraktikaid.

Allolevast tabelist on näha, et parkimispoliitikat käsitlev kirjandus pakub palju ideid parkimise jätkusuutlikuks arendamiseks, selliseid, mis vastavad konkreetsele olukorrale ja linna vajadustele. Allolev tabeli põhiliseks allikaks on Majandusliku Koostöö ja Arengu Organisatsiooni (OECD) parkimispoliitikate analüüs (2019).

Erinevad parkimispoliitikad võib laias laastus jagada neljaks:

TASUD - tasuta parkimist piiravad tasud ja maksud;

TEADLIKKUS - kodanike teavitamine nende liikumisviisi kuludest ja jätkusuutlikumate ning odavamate alternatiivide pakkumine;

NORMID - kõik parkimiskohti puudutavad reeglid ja piirangud;

RUUM - parklate ja tänavate ehitamist ja kavandamist suunavad tegevused.

REEGLID	Tänaval parkimine	Kodulähedane parkimine	Tööandja parkla	Kõik alad
Tänaval parkimise pakkumine	Tasulise parkimise ala laiendamine. Tänavaäärsete tasuliste parkimiskohtade vähendamine.	Kodulähedane parkimine reguleerida lubadega. Sisehoovis parkimine peaks toetama jalgratast ja e-autosid.		Munitsipaalparkimi smajade ehitamine või avaliku- ja avaliku sektori koostöös ehitatud parkimismajad väljavalitud paikades, et vähendada tänaval parkimist ja mõju rohealadele.
Minimaalsed ja maksimaalsed piirangud	Parkimiskohtade maksimumlimiit.		Vähendada miinimumi ettevõtetele, kes propageerivad ühissõidukite kasutamist või soodustavad teisi kestlikke liikuvusharjumusi.	Maksimumpiirangu te eelistamine. Parkimise väljaehitamine vaid juhul, kui ümbritsevad tänavad kannavad lisakoormuse välja. Jalgrataste parkimisnormatiivi sisse seadmine uute arenduste puhul.
Maksimaalsed ajalised piirangud	Ajalised piirangud, eriti toetamaks südalinna tänavakaubanduse piirkondi.			

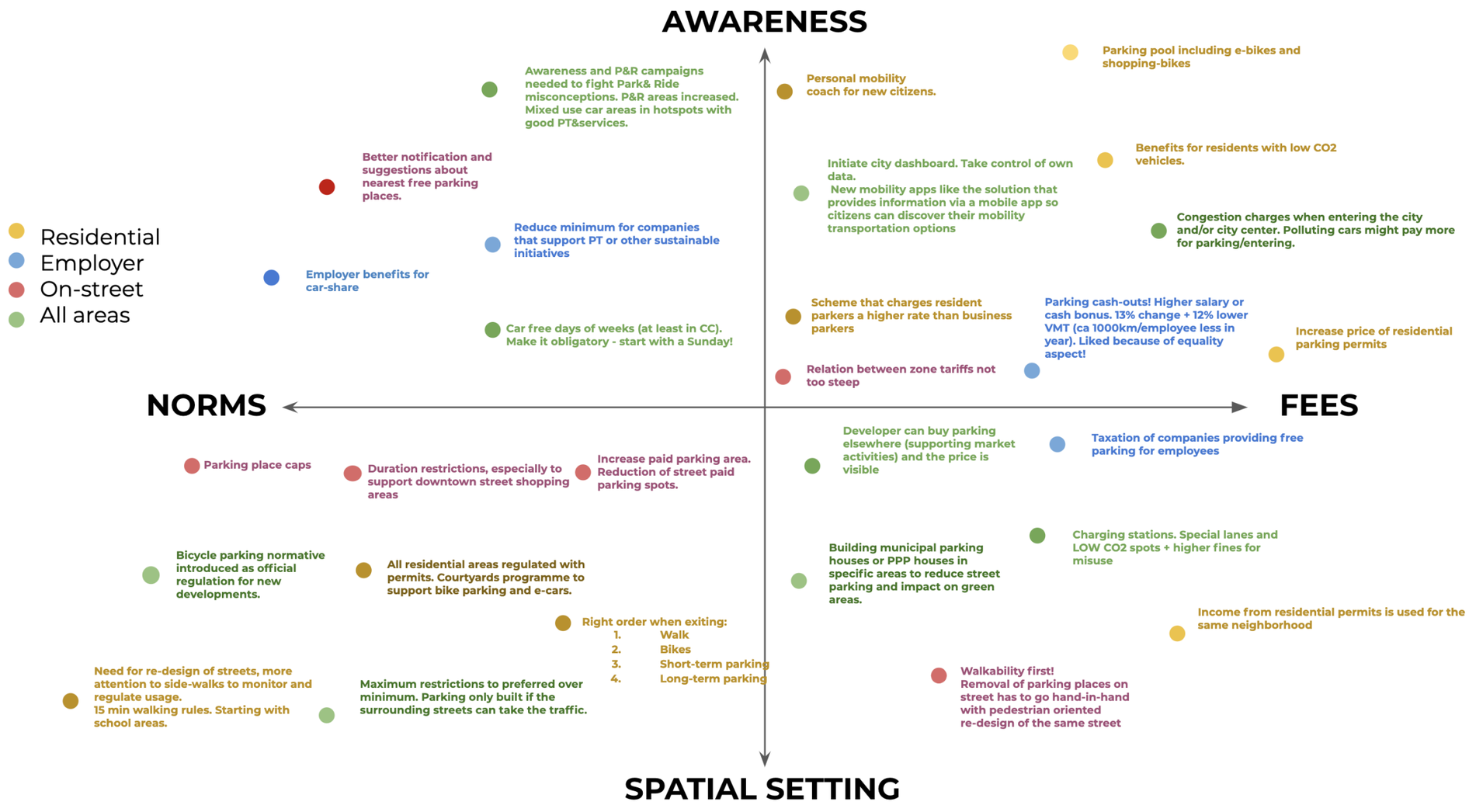
ERGUTUSVAHENDID	Tänaval parkimine	Kodulähedane parkimine	Tööandja parkla	Kõik alad
Parkimise hinnastamine	Erinevate tsoonide parkimishinna erinevuste tasakaalustamine	Kodulähedaste parkimislubade hinna tõstmine. Skeem, mille kohaselt küsitakse elaniku parkimisloa eest kõrgemat hinda, kui lühiajalise parkimisloa eest.		Ummikumaksud linna ja/või linnasüdamesse sisenemisel. Rohkem saastavamad autod võiksid parkimise/sisenemi se eest rohkem maksta.
Maksud ja soodustused		Parkimise eest saadavat tulu kasutatakse konkreetse piirkonna või asumi hüvanguks.	Tasuta parkimiskohti pakkuvate ettevõtete maksustamine.	
Parkimistasu väljavõtmine			Kõrgem palk või rahaline boonus. 13% motiveerib see vahetama liikumisviisi ja autoga läbitud kilomeetrite arv väheneb 12% (ca 1000 km töötaja kohta vähem aastas). Meeldib töötajatele, kuna kohtleb erinevate liikumisviiside kasutajaid võrdselt.	Arendaja võib osta parkimist mujalt (toetab ka turu aktiivsust), tasu on läbipaistev.

Ülevaade peamistest TTNR (Tasud, Teadlikkus, Normid, Ruum) poliitika tegevustest:

TEADLIKKUS	Tänaval parkimine	Kodulähedane parkimine	Tööandja parkla	Kõik alad
	Parem teavitus ja suunamine lähimatele vabadele parkimiskohtadele. Autovabad päevad või nädalad (vähemalt kesklinnas) muuta kohustuslikuks, alustada pühapäevadest.	Isiklik liikuvusnõustaja uutele elanikele.		Uued liikuvusrakendused nagu lahendus, mis annab telefoni kaudu informatsiooni kõigi liikuvusvõimaluste ja väljumisaegade muutumise kohta. See rakendus võiks kodanikke telefonitsi teavitada muutustest, pakkuda välja lähtekohast väljumise aja, et vältida tipptundi liikluses ja aitaks korraldada auto jagamist sõbra või pereliikmega. Väljakujunenud liikumisviisi muutmise eest kestlikumaks võib pakkuda preemiaid.

RUUMILINE	Tänaval parkimine	Kodulähedane parkimine	Tööandja parkla	Kõik alad
Tänava disain	Jalgsi käidavus eelkõige! Lühiajalised parkimised, et toetada kullerteenust ja tänavakaubanduse piirkondi. Parkimiskohtade kaotamine tänaval peab käima käsi-käes tänava jalakäijasõbralikuks kujundamisega (sh. tänavahaljastuse, väikevormide, rekreatsioonivahendi te lisamine)	Liikumisvõimalused välisuksest väljudes (mida vähem tähtis, seda kaugemal): 1. Jalgsi 2. Rattad 3. Lühiajaline parkimine 4. Pikaajaline parkimine		Tänavate ümberkujundamise vajadus, enam tähelepanu kõnniteedele kasutuse jälgimiseks ja reguleerimiseks. 15 minuti jalakäimisreegel. Alustada tuleb koolipirkondadest. Roheline võrgustik. Autoliikluse eraldamine jalgratta ja jalakäimisteedest.
Madala CO2 saastega sõidukite soodustamine		Soodustused elanikele, kel on madala CO2 heitega sõidukid.		Laadimispunktid. Eraldi liikumisrajad ja MADALA CO2 punktid + kõrged trahvid kuritarvitamisele.
Jalgrataste ja elektritõukerataste soodustamine.	Linna rajatud nähtavad ja turvalised rataste kinnituskohad kõigil tänavatel. Jalgrattateede rajamine (jm. rattastreteegia tegevused).	Jagatud asumipõhised parklad ka e-ratastele ja käruga kaubaratastele.		Teadlikkuse tõstmine ja võitlemine väärarusaamadega. Liiklushügieen (eriti tõukerataste puhul). Tõukeratta soovituslike parkimiskohtade märgistamine tõmbekeskustes (soovituslikult ühendada rattaparklatega) .
Sõidujagamine	30% sõidujagamise teenuse turu kasv võib tulevikus oluliselt vähendada tänaval parkimise vajadust.	Sõidujagajatele paremad ja tähistatud parkimiskohad.	Tööandja soodustused sõidujagamisele.	Pealevõtu kohtade määramine ja markeerimine olulistes liikuvuskeskustes ja äripiirkondades. Sarnased taksopeatustele.
Pargi ja reisi				"Pargi&Reisi" kampaaniad peavad näitama tegelikkust ja võitlema väärarusaamadega. P&R alasid peab olema rohkem. Mitmeti kasutatavad parkimisalad sõlmpunktides heade P&R teenustega.
TULEVIKU vajadused. Autonoomsed autod ja robotid	Pole vajadust tänaval parkimise järele. Järgida tuleks põhimõter "inimene eelkõige" ehk jalakäijad ja kergliiklus peab olema eelisolukorras.			Tänavaga mitteseotud parkimisalad võivad väheneda 80% võrra. Tänavadisainlahendu sed droonide ja robotite juurdepääsu hõlbustamiseks, peatumispunktide markeerimine. Juhtimisteabe jagamine linnaga on eelduseks igasuguse teenuse pakkumisele, kõnniteede suurem jälgimine. Teenuste maksustamine.

See diagramm näitab erinevaid parkimispoliitika võimalusi neljal varemkirjeldatud TTNR-suunal, milles erinevad tegevused sihtrühmade lõikes on näidatud erinevate värvidega. Tallinna linn kasutab hetkel vaid üksikuid elemente erinevate TTNR-poliitika suundade ja sihtgruppide lõikes.



TULEVIKUPROGNOOS JA STSENAARIUMID

Enne tulevikuprognooside esitamist on oluline tuua välja, et Tallinna linna kujundab peamiselt isikliku auto kasutust toetav strateegia. Selle mõju on eriti nähtav kontekstis, kus linna julge samm pakkuda tasuta ühistransporti ei ole olnud piisav stabiliseerimaks ühistranspordi osakaalu kõigist liikumistest.

MUUTUJAD

MaaS - Liikuvus kui teenus

Liikuvus kui teenus (edaspidi ka MaaS = Mobility as a Service) kirjeldab üleminekut isiklikus omanduses olevatelt transpordiliikidelt erinevatele ruumiliselt ja digitaalselt ühendatud transpordiliikidele, mida saab kasutada ühtse süsteemina. MaaS-i kasutajatel on juurdepääs nii erasektori opereeritavatele liikuvusteenustele kui ka ühistranspordile ühe kõikehõlmava teenuse kaudu. MaaS ei ole loodud asendama praegu olemasolevaid liikuvusteenuseid, nagu taksod, ühistransport või linnarattad, vaid pakub platvormi, et muuta need kõik omavahel ühendatud ja hõlpsasti kättesaadavaks.

Taoliste uute teenuste ootamatu ilmumine linnakeskkonda on sageli keeruline, kuna need koondavad sageli erinevaid liikumisvahendeid, millel on traditsioonilisel 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.

Arutades "liikuvuse kui teenuse" võimalusi uuringu raames toimunud huvigruppide koosolekutel, kaheldi sellise teenuse lähiajal Tallinnasse jõudmises. Samas pakub Tallinn juba praegu mitmesuguseid liikuvusteenuseid, mis vajavad edasist integreerimist ühtseks teenuseks. Näiteks pakub Bolt praegu nii sõidujagamisteenust kui ka elektri tõukerattaid. Elmo rent võimaldab elektriauto lühiajalist rentimist, ka kuupiletiga (99 €).

MaaS on sageli rahaliselt soodsam valik ja stimuleerib inimesi veelgi rohkem liikuma. Seda järgivad ka PWC, Autotraderi ja Gartneri aruanded, mida käsitletakse järgmises peatükis. Helsingis töötab MaaS täielikult nutitelefoni rakenduse abil. Teenus "Whim Unlimited" maksab 499 eurot kuus ning konkureerib nii ajaliselt kui ka majanduslikult teiste saadaolevate transpordiliikidega.

Juba ligikaudse arvutuse * põhjal on selge, kuidas Whimi pakutav MaaS konkureerib praeguste omandi- ja tellimusskeemidega (subscription schemes). Kui üks inimene kasutab autot kuni 2 tundi päevas **, kasutab aktiivselt ühistransporti ja linnaratast ning võtab vähemalt korra kuus takso lühikese vahemaa läbimiseks, saab ta kokku hoida vähemalt 200 € kuus ehk 2400 € aastas.

Whimi kõige kallim pakett "Whim Unlimited" maksab 499€ kuus ning annab võimaluse kasutada:

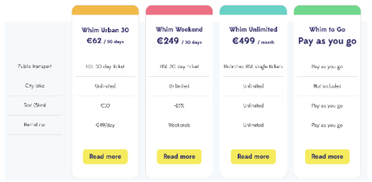
- autode lühirenti (2h päevas)
- ühistransporti 2 tsooni piires (sh rongid ja metroo)
- taksoteenust (distantsid kuni 5km)
- linna rendirattaid

Eraldi ostetuna oleks nende teenuste koguhind 700€, niisiis on teenusepakett juba 200€ odavam kui samasid teenuseid eraldi ostes ja ühtlasi ligilähedalt samavõrra odavam ka auto omamisega kaasnevatest kuludest.

Lähitulevikus on MaaS autonoomsete sõidukite kasutuselevõtuga veelgi konkurentsivõimelisem kui praegused transpordiliigid. ITS Finland prognoosib, et 2030. aastal on Helsingis võimalik valida mitme tellimusteenuse vahel, mis pakuvad:

- autovedu maksimaalselt 15 min ooteajaga ükskõik kuhu
- juurdepääsu ühistranspordile
- juurdepääsu raudtee transpordile

Selle tagajärjel vähendatakse linnas 30% sõidukeid.



WHIM App

** Auto omamise kulud Soomes ühes kuus erinevatel allikate järgi (ostukulud kaasa arvtud, keskmise sõiduauto puhul, mille ostuhind jääb alla 20 000 €):*

- *685 € City Car Club (https://citycarclub.fi/et/auto-omanike-kulud)*
- *684 € Asset Finance (https://assetfinanceinternational.com/index.php/auto/emea/auto-emea-articles2/14912-car-ownership-costs-in-norway-disposed-to-be-most-mostmost-double-that - Ungaris)*
- *583 € Yle*

*** 2h on enam kui piisav päevaseks liikumiseks Helsingi regiooni sees. Selles kaardil (allpool), mis on välja võetud Mapple'ist, näeme kõiki Helsingi, Espoo ja Vantaa (pealinna piirkonna, edaspidi ka PP) piirkondi, kuhu tipptundidel pääseb 1 tunni jooksul autoga. Isegi kaugematest naaberlinnadest, nagu Porvoo, Lohja ja Hyvinkää, mis kuuluvad endiselt pendelrände tsooni (umbes 10–40% peallinna piirkonda pendeldajatest, vt. alumine kaart allpool), on sõiduaeg PP-sihtkohtadesse ainult ligikaudu 1 tund.*

PWC, Five trends transforming the Automotive Industry, 2018

modern

2017 **33 %**

2030 **38 %**

+5 percentage points, relative increase of **+15%**

- Technical innovations are part of everyday life: Use of smartphones and apps for urban transport
- Sustainable and healthy lifestyle demands pragmatic view of cars as transportation
- Increased inter-modal transport (car versus public transport)
- Car ownership less important as a status symbol
- Rural areas still use cars

e +
a +
s ++
c ++

transitory

2017 **41 %**

2030 **39 %**

–2 percentage points, relative decrease of **–5%**

- Individuality and consumption behaviour promote the formation of different mobility profiles
- Primarily young, urban users use alternatives such as car-sharing
- The still traditionally-oriented user group continues to prefer owning a car for reasons of comfort, status and flexibility

e
a
s +
c +

traditional

2017 **26 %**

2030 **23 %**

–3 percentage points, relative decline of **–12%**

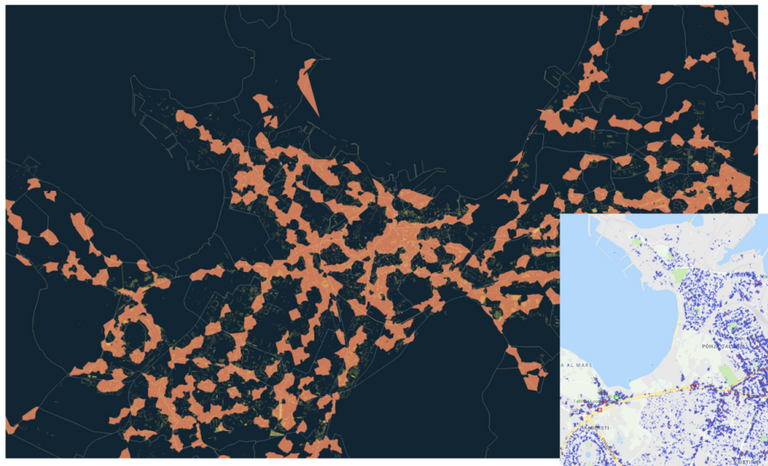
- Mainly rural population that tends to shy away from technological innovations
- Ownership or access to own car is the norm
- In urban environments, they often turn to public transport to avoid congestion and parking problems

e –
a – –
s –
c –

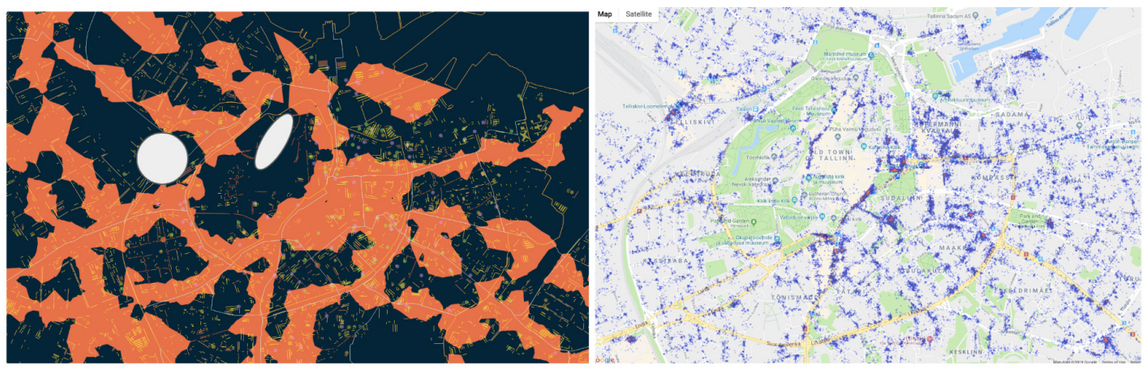
Tallinnas on liikuvuse kui teenuse pioneeriks Bolti sarnased ettevõtted, mis on juba muutmas Tallinna linnaliikuvust. Soovitame Tallinna Transpordiametil ja Linnaplaneerimise Ametil alustada Bolti esindajatega koostööd, et omada paremat ülevaadet, kuidas sõidujagamismajandus mõjutab linna liiklusvoogusid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

Bolti poolt jagatud kaardimaterjali põhjal (Bolti sõidujagamis alguspunktid veebruarikuus 2019, nii päevasel kui ka õisel ajal) 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.

BOLT esindajaga uuringu käigus peetud vestlusel sooviti, et vanalinna ümber oleksid spetsiaalsed kogumiskohad (või kogumisalad, pick-up points), sest see likvideeriks vanalinna ümber tiirutavate autode panuse liiklusprobleemidesse ja põhjustaks vähem segadust, kui autod oma kasutajaid otsivad.



Vasakul ja all tumeda taustaga: Oranž ala on kuni 5 min jalutuskäigu kaugus lähimast ühistranspordi peatusest; Paremal ja all: Bolti kogumispunktide tihedus 2019. aasta veebruaris.



TRENDS

Selles peatükis käsitletakse trende, mis mõjutavad linnalise liikumiskeskkonna tulevikku ja mõjutavad seega ka võimalikku parkimispoliitikat. Trende on kasutatud sisendina Tallinna liikuvuse stsenaariumide koostamisel. Trendid on väliseid mõjutajaid ja nende edasine mõju sõltub sisetingimuste - riiklike õigusaktide ja strateegiate, linna tegevuste ja kodanike eelistuste - kujunemisest. Peamised kasutatud allikad on analüüsi- ja prognoosiettevõtted nagu PwC, Autotrader ja Gartner ning akadeemiline URMI projekt (www.urmi.fi). Asjakohased trendid on rühmitatud tulevikuuuringute STEEPV meetodi abil, et hõlmata võimalike muutuste sotsiaalsed, tehnoloogilised, ökoloogilised, majanduslikud, poliitilised ja väärtusmõõtmed.

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.

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.

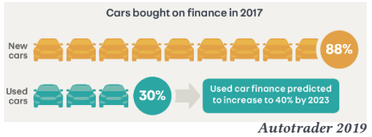
Praegune poliitika toetab isiklike autode kasutamist

Praegune poliitika toetab paljuski erasõidukite kasutamist ja selle otsesed kulud (rääkimata keskkonna- ja sotsiaalkuludest) on peidetud - tasutakse maksudena või jagatakse teistega, ka nendega, kes autot ei oma ega kasuta. Paljudel juhtudel ei sõltu see otseselt parkimis- ja transpordipoliitikast, vaid sellest, kuidas need põhimõtted ristuvad riiklike eeskirjade ja standarditega.

- Erasõidukeid soosiv poliitika nii riiklikul kui munitsipaaltasandil avaldub muuhulgas:
- tänavatesse ja teedesse tehtavates riiklikes investeeringutes;
- parkimisvõimaluste helde planeerimise korral erinevates asukohtades;
- tasulise parkimise piiratud aladel ja suhteliselt odavates hindades;
- maakasutuse ja avaliku transiitliikluse väheses koordineerimises
- seaduses, normatiivis ja standardis, mis nõuab iga korteri jaoks parkimiskohta

Aja jooksul on hakanud linnaehitus autoga kohanema, muutes auto kasutamise lihtsaks ning muude liikuvuslahenduste olukorra ja finantseerimise keerukamaks. Oma ajaloo, sissetuleku taseme ja endiselt suhteliselt uue (max 30 aastat) autosõbraliku poliitika tõttu pole Tallinn nii autole orienteeritud kui paljud teised Euroopa linnad, kuid nihe autode poole on tugev. Hiljuti, seoses Reidi tee projektiga avaldatud autokasutuse kasvuprognoosid peegeldavad seda.

MetaPARK uuring läheb eelneva vaatlusest sammuke edasi. Läbi trendide jälgimise ja stsenaariumite koostamise saame uurida võimalikke suunamuutusi. Millised trendid võivad muuta praeguse poliitika kulgu? Milliseid erinevaid lähenemisviise tuleks strateegiliste valikutena arvesse võtta?



Autotrader 2019

Ainult 9% 18-aastastest tegid eelmisel aastal Stockholmis juhiloa

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

70% millenniaalide põlvkonnast eelistab kogemusi omamisele

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

Liikuvuse trendid

PwC, Autotraderi, Gartneri ja URMI erinevate hinnangute põhjal saame kokku võtta järgmised käesoleva uuringu jaoks olulised trendid:

Sotsiaalsed trendid

- Tulevikus on autod elektrilised, autonoomsed, jagatud, omavahel ja võrguga ühendatud ning iga-aastaselt uuendatud.
- Tulevikus on liikuvus kasutajate jaoks tunduvalt lihtsam, paindlikum ning individuaalsem.
- Tulevikus kasutatakse ja jagatakse autot vastavalt nõudlusele.
- Tootjad ja tarnijad peaksid seadma kasutaja oma ärimudeli keskmesse ning pakkuma lihtsaid liikuvuslahendusi.
- Uued tehnoloogilised lahendused võivad muuta individuaalse transpordi kasutamise võimalikuks inimestele, kellel varasemalt puudus transpordile ligipääs – näiteks puuetega inimestele, lastele ja eakatele.

Tehnoloogilised trendid

- Isejuhtivate sõidukite pealetungi positiivne mõju sõidujagamise kontseptsioonile.
- Sõidukite kasutamise intensiivsus ning kasutusiga muutuvad oluliselt elektrifitseerimise ja ühiskasutuse tõttu.
- Uued kiirtranspordi tehnoloogiad. Kiired trammi, rongi, monorelss-raudtee ühendused.
- Uute tehnoloogiatega täiustatud vanade liikumisvahendite ja viiside kasutuselevõtt (elektrirattad, elektrilised tõukerattad, segwayd), sealhulgas ka kõndimisel põhinevad.

Jätkusuutlikuse trendid

- 2020. aastaks hõlmavad pooled kõigist nutika linna eesmärkidest kliimamuutuste, vastupidavuse ja jätkusuutlikkuse toimeindikaatoreid (key performance indicators - KPIs).
- Euroopa Liidu eesmärk on karmistunud - kogu transport peaks aastaks 2035 olema süsinikuvaba.
- Erasõitude aastane läbisõit tõuseb aastaks 2030 hinnanguliselt 23% - 5.88 trillioni kilomeetrini Euroopas.
- Euroopa sõidukite hulk väheneb eeldatavasti aastaks 2030 280 millionilt 200 millionini.
- Kuna sõidukite läbisõit suureneb, vahetatakse need välja tunduvalt varem.

Majanduslikud trendid

- Osa tootmisest, kaasa arvatud toidu tootmisest, kolib linnadesse tagasi, aidates seeläbi piirata pendelrände ja transpordi kasvu.
- Siiski võib uute sõidukite müük USA-s, Hiinas ning Euroopas kasvada 30%.
- Aastaks 2030 võib uute täiselektriliste autode osakaal moodustada 55% kogu uute autode müügist Euroopas.
- Jagamismajandus jätkab kasvu ning võib aidata leibkondadel vähendada majapidamiskulusid 7%.
- Praegused autoomanikud sooviksid keskmiselt 55% kokkuhoidu oma igakuistest kulutustest sõidukitele, et nad oleksid nõus muutma harjumusi jagamismajanduse kontseptsiooni kasuks liikuvuses.
- Vahemikus 2020 kuni 2025 peab autotööstus leidma viise kompenseerimaks langevaid marginaale ning suurenevaid investeeringuid.

Poliitilised trendid

- Poliitiline mõõde on oluline nii kliimaeesmärkide seadmisel kui ka kaubandussõdade ohu ning samuti ühenduvuse (osalisel) vähenemisel - Venemaa piiril olev Eesti on haavatavam kui kesksemad ja suuremad Euroopa Liidu riigid.
- Kliimaeesmärgid ja uued rahvusvahelised rahastamismudelid muudavad suuremad (raudtee) investeeringud infrastruktuuri tõenäolisemaks ja kiiremaks. Isegi Tallinna-Helsingi tunnel on persektiivne.
- Digitaalse kapitalismi (reaalsed või tajutavad) riskid võivad nutikaid lahenduste realiseerumist aeglustada.
- Tänavad ja liiklusreeglid tuleb ümber kujundada arvestades nii tarnerobotite (delivery-bot), droonide kui ka isejuhtivate sõidukite lisandumisega.

Väärtustrendid

- Kliimatundlikkus, aeglasemate liikumisviiside eelistamine, lennuhäbi, kohalik toit, lähiturism ja eetilised valikud mõjutavad inimeste asukohta ja teenuste valikuid üha enam.
- 3/4 millenniaalidest eelistavad kogemusi asjadele. Liitreaalsus võib kasvada, kuid üha enam väärtustatakse ka autentsust.
- Autotööstuse ümberkujundamist juhib noorem tehniliselt asjatundlik põlvkond.
- Isejuhtivate sõidukitega liikumine võib moodustada aastal 2030 40% erasõitude aastasest läbisõidust Euroopas.
- E-poodide ja kullerteenuste osakaal suureneb.
- 88% 2017. aastal ostetud uutest autodest osteti laenurahadega; 30% kasutatud autodest osteti laenurahadega. Prognooside kohaselt tõuseb see 2023. aastaks 40% -ni.

Nutikad parkimisstrateegiad

Nutikad parkimisstrateegiad põhinevad kasutajate andmete ning andurite kasutamisel hõivatud ja vabade parkimiskohtade tuvastamiseks. Seejärel teave koondatakse ning edastatakse lõppkasutajatele veebirakenduste kaudu. Need rakendused hõlmavad telemaatikat ja multimodaalseid teenuseid (näiteks neid, mis on integreeritud navigatsioonilahendustesse). Tallinnas on näiteks Ülemiste piirkond võtnud kasutusele nutika parkimise lahendused, et teavitada kasutajaid vabadest parkimiskohtadest. Barking rakendus pakub teenust hoovide ja muude suletud parkimiskohtade ristkasutuse toetamiseks päeva vähem hõivatud perioodidel. Praegu on neil Tallinna kesklinnas ca 40 asukohta.

Nutikad parkimistrateegiad on viimaste aastate jooksul põhjalikult muutunud - parklate jälgimiseks kasutatakse sensorite abi, kasutajakogemus on üliolulineng seda mõõdetakse hoolikalt. Tarbijad on taoliste nutikate uuenduste osas väga avatud, kuna need parandavad sõidukogemust, näiteks vähendades parkimiskohta leidmiseks kuluvat aega või koondades erinevad parkimisvõimalused ühele platvormile. Kohalikud omavalitsused kasutavad nutikat parkimist elanikele pakutava teenuste kaasajastamiseks ning linna liikuvuseesmärkide täitmiseks. Kohalikud omavalitsused peaksid olema valvel, kuna paralleelselt tuleb turule mitmeid erinevaid liikuvuslahendusi ja uusi rakendusi, mis aitavad elanikke teekonna planeerimisel või parkimiskoha leidmisel. Elaniku jaoks on see segane olukord ning omavalitsuse jaoks on sellisel juhul keeruline parkimist keskselt hallata. Veelgi enam, nutikas parkimine liitub peatselt teiste nutikate tänava lahendustega nagu nutikad valgustid, hooned jms muutuv infrastruktuur. Linnad peaksid tagama, et erinevate teenuse korraldamine ning nende rakendusliidesed oleks omavahel ühilduvad. (Gartners' Hype Cycle for Sustainable Economy report, 2017)

Liikumisvõimalused sadamast

Sadama tekitatud liiklus on viimase kahe aastakümne jooksul järsult kasvanud. Nii sõiduautode kui ka veoautode arv on ületanud prognoose, muutes Helsingi-Tallinna ühenduse üheks tihedamaks mereteeks kogu maailmas. Kui reisijate koguarv püsis aastatel 1998-2008 üsna stabiilsena, siis sõiduautode ja veoautode arv aina kasvas. Oluliselt kasvas tööga seotud reiside arv kahe riigi vahel. Alates 2008. aastast on kõik numbrid uuesti kasvama hakanud ja näib, et see trend jätkub.

Kuigi autod ja veoautod loovad sadama-alal keerulise kohaliku transpordi planeerimise ülesande, ei tohiks seda probleemi ületähtsustada. Parvlaevade liiklus - keskmiselt 3900 autot ja 900 veoautot päevas (2017) - on vaid väike osa kogu liiklusest Tallinna kesklinna ja tagasi, mis tööpäeviti on 174 000 autot kesklinna ja tagasi,

nädalavahetustel 120 000 (2017). Isegi parvlaevaliikluse tipupäevad ei mõjuta oluliselt linna üldist liiklusmustrit.

Kui arvestada, et üks auto veab keskmiselt kahte reisijat, on sõiduautoga sõitjate ja veoautojuhtide arv aastas umbes 3 miljonit (2017). See tähendab, et suurem osa, umbes 6 miljonit reisijat aastas, kõnnib (või võtab takso) terminalidest kesklinna. Hea jalutuskeskkond Sadama piirkonnas peaks seega olema kõige olulisem planeerimise teema (statistika teave pärineb Soome Transpordi Infrastruktuuri Agentuuri 2018. aasta aruannetest).

Linlikud trendid

Lääne linnad ja ühiskonnad elavad läbi suurt üleminekut tööstuslikust etapist linnalisse. Seda üleminekut iseloomustab teatav ebakindlus linnastumise määra edasise suuna osas (Batty, 2018), st. kui suur osa elanikkonnast elab linnades ja mida me täpselt mõistame linlikkuse ja linliku elustiili all. Liikuvus on üks neist sektoritest, mis võib tulevikus kardinaalselt muutuda. Stsenaariumite koostamise põhiülesanne on näha linnastumise eeliste kasvavat rolli, mida on omakorda tihedalt seotud linnaelu lihtsuse, mugavuse ja majandusliku tõhususega.

Linlikud trendid Tallinnas

Rahvastik ja areng

Eestis on linnarahvastiku osakaal 68,9% (2018) ja linnastumise aastane muutumismäär on hinnanguliselt 0,01% (2015–2020) (CIA World Factbook, külastatud 11.3.2019). Eestis on täiendav linnastumine praeguse postindustriaalse ajastu tüüpilise tunnusena ebamäärane. Globaalne massiline linnastumine on endiselt tõsi, kuid arenenud riikides on pilt juba muutumas. Kuna Eesti rahvastik väheneb (hinnanguliselt -0,6% aastas), võib väheneda ka linnade kasv. Tallinna linnas on 453 000 elanikku (2018). Pärast pikka langust näitab see kasvu. Alates 2011. aastast on rahvaarv kasvanud 59 000 inimese võrra ehk umbes 2,0% aastas. Ehkki osa sellest kasvust võivad olla inimesed, kes "kolivad paberit" omavalitsuste vahel kodanike tasuta ühistranspordi tõttu ja ka muudel põhjustel, näib see siiski üsna püsiv ja järgib Läänemere piirkonna teiste sarnaste linnade mustrit. See kasv on tegelikult üsna kiire ja näitab olulisi struktuurilisi muutusi üleriigilises rahvastiku paiknemises, mis on tüüpiline praegusele linnastumise faasile, kus “võitja võtab kõik”.

Lähtudes minevikutrende pikendavatest prognoosidest, on Tallinna majanduskasvu aastane kasvumäär aastatel 2019-2040 hinnanguliselt 1,09%.

Tallinna elanike arv on 570 000 aastal 2040. See arv on suurem kui hilis-Nõukogude aja rahvastiku tipptase - pisut alla poole miljoni 1989. aastal. Huvitav küsimus on, kus linna piirkonnas need inimesed elavad ja kes nad on?

Kui kogu linnapiirkonna (Harju) kasvutempo on sarnane, mis on usutav, kuna eeslinnadesse kolimine on aeglustunud, oleks laiemas linnapiirkonnas 2040. aastal 0,7 miljonit inimest ehk umbes 70% riigi elanikkonnast sellel ajal.

Trendistsenaarium maalib seega tuleviku-Eestist väga Tallinna-keskse pildi, mis seab kahtluse alla riigi praeguse kuvandi ja peamised arenguküsimused. Värskete SUMP-stsenaariumide kohaselt on Tallinna piirkonna elanike arv 2035. aastal 670 000, mis on sarnane ülalmainitud prognoosiga.

Mitmekeskuseline areng

Kaasaegsete linnaregioonide tavapäraseks osaks on mitmekeskuseline areng. See on põhjustatud iga regiooni ainulaadsest asustusstuktuurist ning ühendustest, mis seavad esile teatud atraktiivsemad ja paremini ühendatud piirkonnad. Erinevate huvigruppide jaoks on olulised erinevad kvaliteedid - eksklusiivsed butiigid, automüügisalongid, idufirmad, finantsasutused on erinevate eelistustega oma asukoha suhtes. Need eelistused viivad omakorda erinevate keskusalade tekkimiseni, mis meelitavad ligi spetsiifilise profiiliga kasutajagruppe. Samaaegselt on mitmekeskuseline areng oluline Euroopa Liidu linnapoliitika eesmärk. Lissaboni kokkuleppe kohaselt (2009) tuleks taotleda Euroopa ülest ruumilist ühtlustumist (cohesion). Kuigi Euroopa Liidul ei ole otseselt võimalik kohalikke planeerimissüsteeme mõjutada, nähakse mitmekeskuselist arengut siiski võimalusena luua ühiskondlikult ja majanduslikult võrdsemaid linnaregioone.

Siiani on Tallinn olnud liiga väike, et tekiks mitmekeskuseline areng. Tallinna ühekeskuselist arengut on siiani toetanud piiratud asukoht (mere ja järve vahel), keskusesse suunatud ühistranspordivõrgustik ning suured investeeringud kesklinna äripiirkonna (Maakri-Tornimäe) arengusse. Samuti Vanalinna roll olulise turismi- ja meelelahutuskeskusena. Tallinna Linnaplaneerimisameti jaoks koostatud metaLinna projekti (2019) raames tuli ilmsiks, et olukord on muutumas. Lõunapoolne ringtee ning uute kesklinnast mööduvate teede ehitamine on võimaldanud tekkida uutel väiksematel keskustel. Kõige selgemalt joonistuvad hetkel välja Ülemiste piirkond, Tammsaare-Pärnu mnt. Ristumiskoht aga ka Hipodroomi rist (Endla-Mustamäe tee) ja Telliskivi. Sadama ja Narva mnt pikendust võib vaadelda kui olemasoleva äripiirkonna pikendust.

Meie uuringute alusel ja vestluste põhjal arendajatega on selge, et Tallinn on muutumas mitmekeskuseliseks. Samas on need keskused alles arenemisjärgus, arenevad kaootiliselt ning ei järgi üldplaneeringu põhimõtteid.

Uute detailplaneeringute kinnitamisel tuleks seetõttu vaadata üle olemasolevad pikemad plaanid ja kujundada strateegia uute keskuste arengu suunamiseks. Vastasel juhul muutuvad keskused saarekesteks, mida on olemasoleva keskusega üha keerulisem edukalt ühendada.

Liikuvus - võimalikud Tallinna transpordi arengusuunad

Tallinna linnakeskuses on alates 2000datest suudetud autode arvu kasvu ohjeldada, kuigi paralleelselt on autode arv ja läbisõit teinud massiivse hüppe. Järelikult on kesklinna liikuvust suunavad põhimõtted olnud edukad ning neid tegevusi tuleks jätkata.

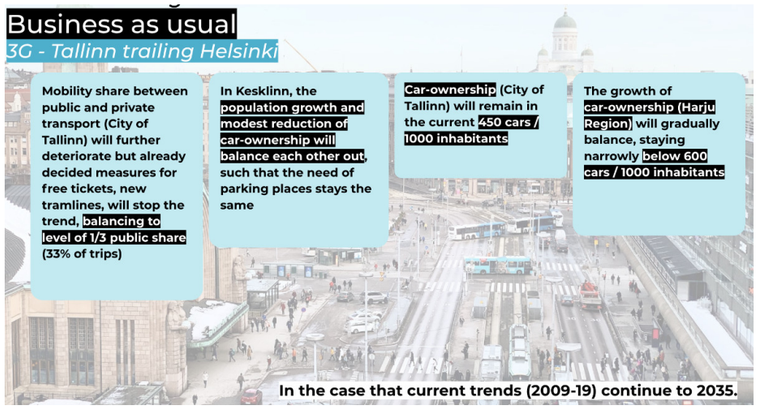
Igas uues projektis peaks projektide (uued tänavad vms avalik ruum) olema järgnevad: 1) jalakäijad, 2) kergliiklus, 3) trammid, 4)muud sõidujagamisteenused ja ühistransport, 5) logistikateenused (kullerid) 6) autod.

Loomulikult tuleb tähelepanu pöörata ligipääsetavuse tagamisele liikumispuudega elanikele ja eakatele ning võimaldama lühiajalisi külastusi ka autoga. Kogu kesklinn peaks seega muutma vähe autodele orienteerituks, rohelisemaks ja inimsõbralikumaks. Erilist tähelepänu tuleks pöörata sundliikumise vähendamisele (laste kooli/lasteaeda sõidutamine jms.), pakkudes mugavamaid alternatiive autole. See omakorda vähendab ka elanike sundliikumistest kantud ajakulu.

Linna kontekstis tuleks keskse liikuvusarterina näha nn lõuna ringteed (Ehitajate tee-Tammsaare-Järvevana-Peterburi mnt), mis pakuks erinevaid nutikaid liikumisvõimalusi kesklinna (aga ka muude piirkondade suunal). Strateegiliselt olulise sõlmpunktidena tuleks näha piirkondi, kus ringtee ristub teiste suurte teedega Haaberstis, Järvel ja Ülemistel. Nendes piirkondades peab looma multimodaalseid liikuvuslahendusi võimaldades elanikel mugavalt liikumisviise vahetada. Viimsist tulev liiklus tuleks osaliselt suunata Tallinna ringtee peale. Selle läbimurde ehitamine oleks samuti oluline pidades silmas Tallinn-Helsinki tunneli perspektiivi, mis loob uusi arenguvõimalusi just selles linna piirkonnas. Kõige rohelisemad ja parimate vaadetega teed tuleks kohandada mugavateks ning kiiret sõitu võimaldavateks ratta- ja tõukerattateedeks. Lisaks saab need uued terviseteed siduda vabaajateenuste vms tõmbekeskustega. Mugavate alternatiivsete liikumisvõimaluste pakkumine toetab muuhulgas ka parkimisnormatiivi vähendamist.

STSENAARIUMID

SAMAS VAIMUS EDASI



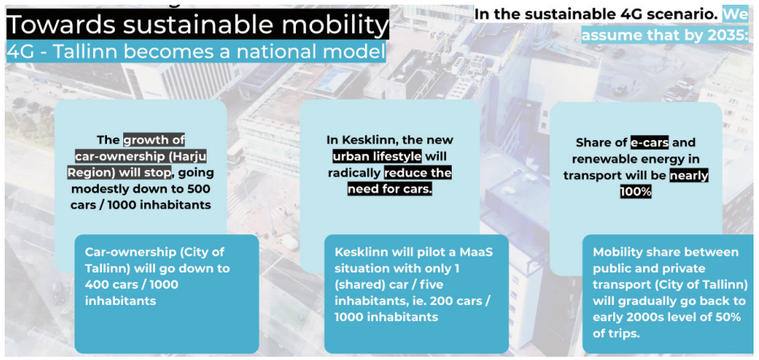
3G stsenaarium kirjeldab parkimist ja liikuvust Tallinnas juhul kui praeguseks välja kujunenud suundumused jäävad suures osas samaks. Võimalikud on pisikesed muutused läbi seadusandluse, regulatsioonide, teistsuguste planeerimisstiilide juurutamise ja tarbijakäitumise muutumise. Parkimisnormatiivi nõudeid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

3G stenaariumis eeldatakse et aastaks 2035:

- Autoomanike arvu kasv (Harjumaal) tasakaalustub järk-järgult, jäädes püsima pisut allapoole 600 auto piiri 1000 elaniku kohta (Säästva linnaliikuvuse arengukava stsenaariumites hinnatakse seda arvu 550 autot 1000 elaniku kohta)
- Autoomanike arv Tallinna linnas jääb püsima praegusele tasemele - 450 autot 1000 elaniku kohta.
- Kesklinnas tasandavad rahvastiku kasv ja autoomanike hulga tagasihoidlik vähenemine üksteist, nii et elamu juurde kuuluvate parkimiskohtade vajadus jääb samaks.
- Ühistranspordi ja eratranspordi vaheline liikuvuse osakaal Tallinna linnas halveneb veelgi, kuid juba kasutusele võetud või kavandatavad meetmed tasuta piletite, uute trammiliinide, Pargi & Reisi süsteemi näol takistavad selle trendi jätkumise, jõudes tasakaalu 1/3 ühistranspordi osakaalu juures (33% reisidest). (Märkuseks, et Säästva linnaliikuvuse arengukava hinnangul moodustab kogu Harju piirkonna osakaal 28%, mis on tasakaalus meie hinnanguga Tallinna linna kohta)
- Elamurajoonide parkimise arvestamisel kasutame Helsingi süsteemi variatsiooni, mis algab 1 parkimskohast 100 ruutmeetri brutopinna kohta Kesklinnas ning 1 parkimskoht 80 ruutmeetri brutopinna kohta ülejäänud linnaosades. See tähendaks kehtiva normi selget vähendamist, viies normi munitsipaalelamutele kehtiva nõude tasemele.
- Invaliidide, külaliste, jalgrataste ja ühiskasutatavate e-autosid puudutav poliitika peab olema range, tagamaks tingimused ka nõrgemate sihtrühmade tarbeks.
- Eramutele üldine soovitus 2 parkimiskohta korteri peale.
- Soovitused jalgrataste parkimiseks järgivad Tallinna rattastrateegiat.
- Lisanõudlus tuleks lahendada turupõhiste lahendustega. Sellega muutub avaliku parkimise hinnastamine keskseks küsimuseks, kuna see on turumajanduse üks teguritest. Elanikukaarti (aastane / kuine) saab kasutada nii Europarki kui ka linna tasuliste parkimiskohtade kasutamisel kokkulepitud “vautšerina” .
- Kontorite ja muude pindade puhul järgime ligikaudu heade eeskujude Göteborgi, Malmö, Kopenhaageni ja Tampere keskmist, võttes normiks 1 parkimiskoht 150 ruutmeetri kohta kesklinnas ning 1 parkimiskoht 50 ruutmeetri kohta väljaspool kesklinna piirkonda. Kuna paljud arendajad soovivad rohkem parkimist, määratleb norm ka maksimumi. Heade liikuvuslahenduste korral pakume maksimaalselt 20% normist. Parkimisvõimaluste sega- ja mitmeotstarbelise kasutamise korral võib saavutada normidega võrreldes 20% lise vähenemise.



JÄTKUSUUTLIKU LIIKUVUSE SUUNAS



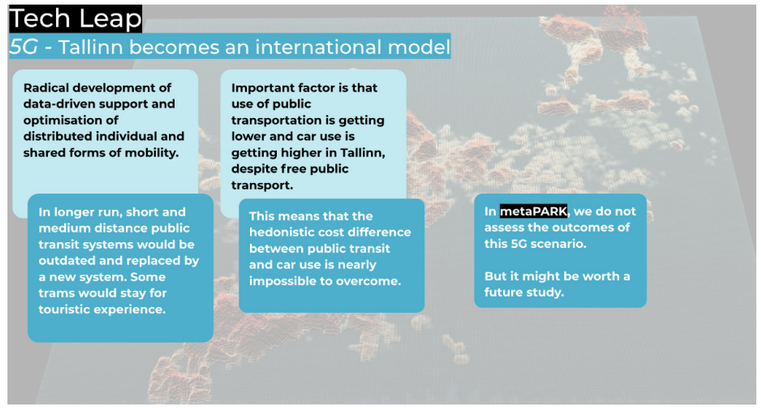
4G stsenaarium põhineb eeldusel, et süsinikneutraalsuse eesmärke täitmist karmistakse ning kogu liikuvus peab olema süsinikneutraalne juba aastaks 2035. Selles stsenaariumis investeerib peamiselt avalik sektor uute ühistranspordiliinide ja -peatuste arendamisse ning kõiki normatiive, stiimuleid ning 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:

- Autoomanike arvu kasv (Harjumaal) peatub, langedes 500 autoni 1000 elaniku kohta (Hinnang on säästva linnaliikuvuse arengukavas kesktee ja kõige jätkusuutlikum stsenaarium)
- Autoomanike arv Tallinna linnas langeb 400 autoni 1000 elaniku kohta.
- Kesklinnas vähendab uus urbanistlik eluviis radikaalselt autode vajadust. Eeldame, et Kesklinn piloteerib MaaS-i olukorda, kus on ainult 1 (jagatud) auto viie elaniku kohta, st. 200 autot 1000 elaniku kohta.
- Ühistranspordi ja eratranspordi vaheline liikuvuse osakaal Tallinna linnas tasakaalustub 50% reisidest. (säästva linnaliikuvuse arengukava hindab 45% Harju piirkonna jaoks, mis on kooskõlas antud uurimustöös tooduga)
- Kortermajade piirkondades kasutame me Helsinki süsteemiga võrreldavat normatiivi, mis on 1 parkimiskoht/100m2 brutopinna kohta üldreeglina, 1p/135m2 brutopinna kohta hea transpordiühendusega piirkondades (ALA) nagu Mustamäe ja Kristiine ning 1p/150m2 brutopinna kohta Kesklinna piires. Seejärel saab parkimiskohtade arvu projektipõhiselt muuta võttes arvesse rongi/trammi ühendusi ning erilahendusi (üürimajad, eakate majad jne.).
- Eramutele üldine soovitus 2 parkimiskohta korteri peale.
- Eluhoonete jaoks defineerib normatiiv ainult MAKSIMUMI (parkimiskohtade ülempiir), mis on praeguse süsteemiga võrreldes suur muutus. Parkimise rist- ja segakasutuse puhul võib nõutud parkimiskohtade arv veelgi väheneda, vastavalt -40% ja kesklinnas isegi kuni 50%.
- Alla 2000 ruutmeetrise pinnaga linnakvartaleid tihendav hoonestus ei vaja eraldi parkimist.
- Liikumispuudega elanike, külaliste, jalgrataste ja ühiskasutatavate e-autode parkimist puudutav poliitika peab olema hästi korraldatud, tagamaks hhead tingimused kõigi sihtrühmade tarbeks.
- Soovitused jalgrataste parkimiseks järgivad Tallinna rattastrateegiat.
- Linn võiks kutsuda ettevõtteid liituma liikuvusteadlikkust tõstvate kampaaniatega, milles saab kaasa lüüa näiteks andes töötajatele boonust auto koju jätmise eest kui nad kasutavad selle asemel ratast, liikuvuteenuseid või ühistransporti.
- Elanikukaarti (aastane / kuine) saab kasutada nii Europarki kui ka linna tasuliste parkimiskohtade kasutamisel kokkulepitud "vautšerina"
- Kontorihoonete osas võtame eeskuju Oslo ja Helsinki näidetest ning viime normatiivi 1p/60m2 äärelinnas, 1p/250m2 hea ühistranspordi ühendusega piirkondades (ALA) nagu Ülemiste ja 1/500m2 kohta kesklinnas.
- Kuna mitmed arendajad sooviksid parkimiskohti juurde saada, siis sätestab normatiiv ka limiidi, mille osas saab läbi rääkida (+20%,). Sega- ja ristkasutuse puhul on limiit väiksem.
- Linna kontekstis tuleks uue liikuvusarterina näha nn lõuna ringteed (Ehitajate tee-Tammsaare-Järvevana), mis pakub erinevaid nutikaid liikumisvõimalusi kesklinna (aga ka muude piirkondade suunas).
- Kõikide võimaluste maa (vt lk. 50): strateegiliselt olulise kohtadena tuleks näha piirkondi, kus ringtee ristub teiste suurte teedega Haaberstis, Järvel ja Ülemistel.
- Sinine & roheline mereäär: kõige rohelisemad ja parimate vaadetega teed tuleks kohandada mugavateks ning kiiret sõitu võimaldavateks ratta- ja tõukerattateedeks. Lisaks saab need uued terviseteed siduda vabaajateenuste vms tõmbekeskustega.
- Linnakeskus (Vanalinn, Südalinn, Maakri ja teised piirkonnad Liivalaial, sadamas ja Kalamajas) on autovabad või piirangutega alad, mis prioritiseerivad ühistransporti ja kõndimist.
- Valitud linnakud, innovatsioonikeskused ning muud olulised piirkonnad võiksid samuti olla piirangutega alad, kus on jalakäijate tsoonid ning piiratud parkimine.

4G stsenaarium mõistab, et kasutajakogemust hakkavad lisaks suunama uued liikuvusrakendused. Need rakendused lähevad kaugemale praegusest reisiplaneerija funktsioonist liites erinevad liikumisvõimalused üheks tervikuks ja motiveerides kasutajaid oma liikumisharjumusi muutma (näiteks soovitab rakendus muuta sõiduaegu ummikute vältimiseks või koondab sõidujagamiseks samas kandis elavaid tuttavaid). Linnad saavad taolisi rakendusi kasutada elanikele liikuvusnõuannete, transpordiinfo ja suursündmuste info edastamiseks ning saada tagasisidet (probleemidest teavitamine jne.) kasutajatelt. (Gartner, 2017)

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 kasutus 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 optimimeerimisele väheb 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.

5G stsenaariumi hakkavad kujundama järgnevad muutused:

Hetkel tehakse sõidujagamisteenuste kaudu alla 1% sõitudest (Euroopas). Samas on sõidujagamisteenuste aastane kasvutempo (CAGR, 2017–2030) nii võimas, et sõitude arv võib ületada juba 2030 20% piiri. 10% saavutatakse tõenäoliselt juba 2020date teiseks pooleks. Isejuhtivad autod (vähemalt tase 4) võivad tulla turule alates 2022. Esimesed isejuhtivad autod on tõenäoliselt suunatud sõidujagamisteenuste pakkumisele, kuna seda nähakse nende peamise rakendusena.

Isejuhtivate autode tulek annab suure tõuke jagamisteenustele, kuna tööjõukulud kukuvad. 2022 ja 2030 vahel võib seetõttu toimuda suur hüpe teenuste kasutamises ning 2030. aastaks võib isejuhtivate autodega sõidujagamine juba ületada 25% kõigist liikumisviisidest. Isejuhtivad autod võivad edaspidi moodustada rohkem kui 40% autode aastasest läbisõidust. Klassikaline tavaline auto seevastu kaotab läbisõidus (alla poole aastasest läbisõidust). (PWC, 2018)

Isejuhtiva sõiduki tulek vajab linnadelt kiiret reageerimist uute nõuete ja tänavadisaini osas. Isejuhtivatele sõidukite tulek linnapilti võiks ideaalis tähendada rohkem rohealasid, rohkem lühiajalisi parkimiskohti (reisijate ootamiseks või pealevõtmiseks) ning uusi makse (näiteks, tühjade autode läbisõidu maksustamine, et vältida ülemäärast liikumist). Isejuhtivate autode liikumistrajektoore tuleb tugevalt piirata, ning linnadel peals olema põhimõte INIMESED eelkõige. See tähendab, et tänavate jms avaliku ruumi kujundamisel jäetakse suured teed autodele ja kõrvaltänavad kergliiklusele/ jalakäijatele. Isesõitvatel bussidel võivad olla päeva jooksul muutuvad marsruudid, olenevalt vajadusest. Hoonete peauksed muutvad taas tähtsaks, kuna enam ei siseneta parklate uste kaudu.

> **Inimesi mõjutab isiklikust autost loobuma võimalus hoida kokku kuni 50% autoga seotud sõidukuludest ning kiirus (auto peab saabuma vähem kui 10min ooteajaga). Uued liikuvusteenuste puhul mängib teenuse mugavus suuremat rolli kui hind. (Gartner, 2017) Erinevate liikuvusteenuste kasutamine on tõusuteel, viimase kahe aastaga on kasutajate hulk tõusnud 19% 23%ni (Gartner, 2017).**

Gartner (2017) hindab liikuvusteenuste käibe kasvuks 30% aastaks 2020. See suur hüpe on seotud teenuste jõulise laienemisega, sh tihedatest linnakeskustest äärelinnadesse ja hõredamasse linnaregiooni. Erinevad liikumisvõimalused viiakse multimodaalselt kokku - tramm, buss, rong, autojagamine, sõidujagamine, rattarent, autorent jne. on omavahel sujuvalt seotud. Uued teenused võivad tekitada ka palju segadust, kuna kasutusel on mitmed erinevad rakendused ja maksesüsteemid. Kuna linnatransport tegutseb üldjuhul autonoomselt, siis on kasutajatel keeruline omavahel ühendada kõiki erinevaid süsteeme, mida nad kasutavad.

KOHTUMISED HUVIGRUPPIDEGA



Kohtumised huvigruppidega

Käesoleva uuringu sisendi kogumiseks korraldati kolm huvigruppide kohtumist teemadel tulevikuarengud, igapäevane parkimiskorraldus ja Pargi&Reisi süsteem. Välja saadeti 160 kutset, kohtumistel ja töötubades osales kokku 46 huvigruppide esindajat. Tuleviku arenguvõimaluste küsitlusele vastas 33 osalejat. Kõige rohkem osales kinnisvaraarendajaid, teenuste pakkujaid ning tõmbekeskuste esindajaid. Alaesindatud olid asumiseltside esindajad. Igal koosolekul tutvustati osalejatele esmalt uuringu eesmärke ja vahetulemusi ning viidi läbi töötuba, mille eesmärk oli:

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

Üldise murekohana toodi välja, et puudu on süsteem, mis annaks selge ülevaate 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.

Kohtumised

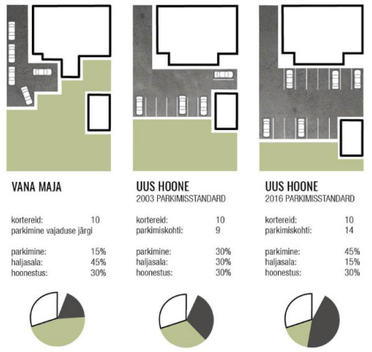
1. Tuleviku parkimispoliitika stsenaariumid

Esimene kohtumine keskendus huvigruppidele, kelle tegevus otseselt mõjutab linna ehitatud keskkonna ja linnaliikuvuse arengut. Soovisime teada rohkem nende ettevõtete tulevikuplaanide ning rolli kohta linna arengus. Samuti soovisime rääkida nende ootustest uuele parkimispoliitikale ning kuidas see saab toetada nende äristrateegiat. Kohtumisele kutsuti erinevaid teenusepakkujaid - kinnisvaraarendus, kullerteenused, sõidujagamine, lühirent, parkimine jne. Kohtumisel osales 15 huvigruppide esindajat. *

Esimese huvigruppide kohtumise kokkuvõte

Kohtumine kinnitas meie esialgset hüpoteesi, et parkimist ei peaks korraldama lähtudes linna geograafilisest keskusest, vaid pigem lähtudes erinevate teenuste lähedusest ja üldisest ligipääsetavusest. Need kategooriad tõid huvigruppide esindajad eriliselt esile kohtumise ülesande käigus, mis keskendus SPIN Uniti poolt loodud andmekihtide põhise tööriista kasutamisele, lähtudes oma ärihuvist. Uued kasvavad teenused, nagu Bolt ja Wolt, sooviksid näha rohkem lühiajaliseks peatumiseks ettenähtud parkimiskohti, et pakkuda efektiivset kullerteenust. ELMO sarnastel lühirendipakkujatel on probleemid koostöö tegemisel eraoperaatoritega ning vajaliku infrastruktuuri (laadijad, parkimiskohtade laius) hankimisel, eriti juhul kui pakutakse teenust kaubanduskeskustes ja/või parkimismajades. Kuna globaalsete trendide alustel võib näha sõidujagamisteenuste edasist kasvu ning elektriautode laiemat kasutust, siis tuleb vastavalt korraldada ka parkimisvõimalusi. Oluline infrastruktuur (näiteks laadimisjaamad), tuleb viia mitte ainult linnakeskusesse aga eelkõige kortermajade piirkondadesse.

** Osalejad: Wolt, Eesti Kinnisvarafirmade Liit, Domus, Endover, Kapitel, Kaubamaja Grupp, Europark, ELMO rent.*



Vana maja kitsuke parkla asendub linnatänavate standardit järgides järjest suurema parkimisalaga.

Allikas: Arjus, Tõnis (2019) “Mugavuslõksust välja” artikkel, ilmunud ajalehes Sirp

*** Osalejad: Tallinna Transpordiamet, Tallinna Keskkonnaamet, Tallinna Linnakantselei, Tallinna Kommunaalamet, Haabersti LOV, Põhja-Tallinna LOV, Hendrikson & Ko OÜ, Den Eesti OÜ.*

****Osalejad: Harju Omavalitsuste Liit, Rae vallavalitsus, Citycon, Tallinna Lauluväljak, Kaubamaja AS, Mainor Ülemiste, Saku Suurhall, GO Grupp.*

(2) Igapäevased parkimisprobleemid

Teine koosolek keskendus nendele kasutajatele, kes igapäevase parkimiskorraldusega kõige lähemalt kokku puutuvad - elanikud, asumiseltsid, linnaametite ja linnaosade esindajad. Samuti erinevatele ekspertidele või MTÜdele, kes lähtudes oma peamisest tegevusest parkimisprobleemidega tegelevad. Soovisime teada saada nende erineva perspektiiviga osalejate peamised murekohad seoses parkimise korraldusega. Eriti soovisime saada aimu erinevate piirkondade eripäradest, nö rohujuuretasandi probleemidest ning võimalikest lahendustest. Teisel kohtumisel osales 22 osalejat.

Osalejatega viidi läbi struktureeritud ajurünnak, mis meetodina võimaldas igal osalejal esmalt panna kirja oma mõtted ning alles seejärel arutada ja korrastada neid suhtluses teiste osalejatega. Tulemusena valmis tegevuskava, kuhu panustasid kõik osalised. Lisaks paluti osalejatel vastata tulevikuarengute küsitlusele, mis katsetas vastajate valmisolekut ja suhtumist võimalikesse muudatustesse Tallinna linnaruumis ja parkimispoliitikas. **

Teise kohtumise kokkuvõte

Parkimisel on tõsised tagajärjed keskkonnale, kuna väga suur osa parkimist toimub avatud sõelmeplatsidel. Lisaks muudetakse väärtuslikud haljasalad sageli parkimisaladeks, seda eriti tihedates kortermajade piirkondades. Neid probleeme saaks lahendada kui parkimisalade haljastus- ja kujunduspõhimõtted oleks selgemalt reguleeritud. Eriti selles osas, mis puudutab pinnasekatet. ‘Hoovid korda’ projekti raames annab linn sageli kasutamiseks oma maad, mis muudetakse parkimiskohtadeks. Kortermajade piirkondade kujundamine vajaks uusi reegleid, mis kindlustaksid, et jätkusuutliku kujunduse põhimõtteid järgitakse nii liikuvuse (jalgrattahoidlad, jalakäidavus) kui ka ökoloogilisest/sotsiaalsest (haljastus, avaliku ruumi kvaliteet) aspektist. Kehtiv standard “Linnatänavad” (EVS 843:2016) sai väga palju kriitikat eeskätt aegunud põhimõtete populariseerimise pärast, mis toetavad autokeskse tänavaruumi arengut, rääkimata ülikõrgest parkimisnormatiivist, mida sama dokument ette näeb.

(3) Pargi&Reisi perspektiivsed asukohad

Kolmandal kohtumisel soovisime uurida võimalusi liikuvuse kui teenuse edasiseks arendamiseks. Seetõttu keskendusime eelkõige avaliku- ja erasektori koostöö võimalustele ja valmisolekule uute parkimislahenduste pakkumiseks.

Kolmandale koosolekule kutsuti need maaomanikud, kes omavad parklaid oluliste tõmbekeskuste ja ühistranspordikeskuste lähedal. Need kohad oleks ühtlasi sobilikud Pargi&Reisi või Pargi&Käi parklate asukohad. Kolmandal koosolekul osales 9 huvigruppide esindajat. Sarnaselt teisele koosolekule viidi huvigruppide esindajatega läbi struktureeritud ajurünnak ja paluti vastata tuleviku arengusuundade küsitlusele. ***

Kolmanda kohtumise kokkuvõte

Inimesed kasutavad suurte kaubanduskeskuste parklaid (Ülemiste, Kristiine) mitte-ametlike Pargi&Reisi parklatena. Enamik omanikke näevad selles probleemi ja on hakanud oma parkimist reguleerima ajalimiitidega. Tõmbekeskuste esindajad sooviksid samuti näha paremaid tingimusi kõndimiseks ning ühistranspordiühendusi. Suursündmuste võõrustajad, näiteks Lauluväljak, rõhutavad vajadust uute ja mugavamate liikumisviiside järele. Võimatu on tagada piisavalt suuri parkimisalasid, seda eriti massiürituste puhul. Seetõttu on oluline pakkuda välja alternatiive nagu pendelbussid, parkimise-ühistranspordikaardi pakette jne. Üllatuslikult olid tõmbekeskuste esindajad parklate ristkasutuse osas väga toetavad.

Neljas ja viies kohtumine toimusid osana Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035 üritustest maikuus.

Nendele kohtumistele kutsuti kõik huvigruppide esindajad, kes olid saanud kutse ühele varasematest kohtumistest. Neljandal ja viiendal kohtumisel osales üle 200 registreeritud osaleja.

Jätkutegevustena oleks oluline viia läbi linnaosade või asumite põhised täpsemad parkimisuuringud. Meile kättesaadavatest andmetest lähtub, et erinevatel linnaosadel on erinev ruumiline situatsioon ja ka erinevad liikumiseelistused. Sellest lähtuvalt ka erinevad parkimisprobleemid. Oleks oluline mõista neid probleeme süvitsi, kuna selle uuringu üldised soovitused ei pruugi arvestada iga asumi erilist olukorda ja probleeme.

ÜLEVAADE

Enamik osalejatest nõustus, et parkimist tuleks rohkem reguleerida ka kesklinnast väljaspool asuvates piirkondades. Kõik nõustusid ka sellega, et linnakeskus peaks olema elav ja atraktiivne paik. See teema võib esmapilgul tunduda parkimisega vähe seotud, kuid praegune parkimispoliitika mõjutab selgelt nii arhitektuuri kvaliteeti, haljastust kui ka avaliku ruumi kvaliteeti linnas. Linnakeskuse kõrval on tärkamas uued väiksemad keskused, mille liikuvuslahendused (sh parkimine) tuleks strateegiliselt läbi mõelda enne kui need on täielikult välja ehitatud.

Peamised põhimõtted

Kõigi huvigruppide esindajate jaoks oli JALAKÄIDAV linnakeskus esmatähtis vajadus. Avalik ruum (sh tänavad) peavad olema hästi kujundatud ja hooldatud. Uksest-ukseni autokultuuri muutmine nõuab, et tänavad ja muu avalik ruum oleks mugavalt läbitav aastaringselt. Ühistranspordi ligipääs on piisav, kuid see võiks olla kiirem. Peamiseks murekohaks on Hobujaama ülekoormatud peatus, mis muudab kogu süsteemi aeglasemaks ja hapramaks. Jalakäidavus on oluline ka ostuskeskuste ja muude tõmbekeskuste jaoks. Tavaliselt on kõige keerulisem ja ebamugavam kohale jõuda just jalakäijal. Bussipeatused ja tõmbekeskused ei ole sageli omavahel mugavate jalakäiguteedega ühendatud. Osalejate jaoks oli aktsepteeritav jalutuskäik kuni 300m parkimiskohast valitud teenuseni.

Kehtiv parkimisnormatiiv on liiga jäik. Huvigruppide esindajad soovivad, et see muutuks paindlikumaks ning oleks rohkem infot selle kohta, millistes piirkondades oleks parkimist juurde vaja. Praeguseid otsuseid parkimiskohtade osas tehakse huvigruppide arust pigem lähtudes isiklikust arvamusest kui andmetepõhisest teadmisest. Arendajad sooviksid ise otsustada parkimiskohtade täpse arvu. Kesklinna ostukeskuste esindajad sooviksid näha rohkem parkimist, samal ajal kui kontori- ja eluhoonete arendajad ei näe selleks erilist vajadust hea ühistranspordi ühenduse tõttu. Üldise arvamuse kohaselt võiks normatiiv seetõttu pakkuda paindlikkust.

Uut seadust (Korteriomandi- ja korteriühistuseadus, jõustunud 1.01.2018) saab tõlgendada uue ja paindlikuma normatiivi olulise takistusena. Uus seadus on ühelt poolt muutnud lihtsamaks jagatud parkimiskohtade kasutamise hoone erinevate omanike vahel. Samas on uute korterite puhul nüüd parkimiskoht seotud elupinnaga, ning see on eluruumi osa. Kinnisvaraturg on seda tõlgendanud viisil, et kõigil uutel korteritel peaks kindlasti parkimiskoht olema (Pärli, 2018).

Pargi&Reisi alad on väikesed ning neid on vähe. Meie uuringust ilmneb, et inimesed korraldavad P&R alasid ise kesklinna piirile. Mõned neist, nagu Kristiine ostukeskus, tekitavad omakorda probleeme nende parklate omanikele. Üllatuslikult Inimesed tunnevad linna, sest inimesed ongi linn. Mõnikord on üks kohtumine väärt enam kui mitu kuud uurimistööd.

Tuleviku arengusuundade küsitlus:

Kohtumistel osalejad täitsid veebiküsitlustiku, mis andis võimaluse valida eelistatud tulevikumuutusi ning hinnata erinevate muutuste tõenäosust. Järgnevad lõigud annavad ülevaate eelistatud tulevikumuutustest. Küsitlust kasutati mõningate parkimispoliitika võimaluste testimiseks. Küsitlusele vastas 33 osalejat.

Eelistatud linnaehituslikud muutused

Linnakeskuses (1. tsoon) ärihoonete juurde parkimiskohtade rajamisele linna poolt piiranguid ei seata, kui need antakse avalikku kasutusse.

POOLT 12 (ettevõtjate koosolek) / VASTU 14 (linna esindajate koosolek)

Parkimiskohtade nõue uute elamute kavandamisel põhineb ehitusmahu brutopinnal (nt. 1 parkimiskoht 100 m2 kohta), mitte elamisühikute arvul (nt. 1,2 pk 1 korteri kohta).

11 poolt / 17 vastu (ettevõtjad pigem vastu)

P&R ristkasutus

8 poolt / 7 vastu (küsitud ainult ettevõtjate koosolekul)



on P&R süsteemi kasutamise kohta vähe teadlikkust (sh nende huvigruppide esindajate seas, kes osalesid kohtumisel). Näiteks ei teata, et ühistranspordi kasutamine on P&R süsteemiga tasuta.

Halb suhtlus ja vähene arusaam autosõidu tegelikest kuludest on ühed kõige olulisemad probleemid. Mida autoga liikumine teeb meie tervisele? Kui palju see kahjustab keskkonda? Kui palju meie, korteriühistud, tööandjad ja linn kulutavad raha "tasuta" parkimise pakkumisele? Inimesed soovivad parkida tasuta, kuid neil pole aimugi selle tegelikust hinnast.

Paremat suhtlust on vaja P&R süsteemi osas aga ka suururitustega (Laulupidu, suured kontserdid) seotud liikumise haldamiseks. Kui saabub palju inimesi väljastpoolt linna, siis kasutatakse sageli autot, kuna teiste võimaluste kohta info puudub. Inimesed eelistavad alati mugavust hinnasäästule, niisiis peavad kõik alternatiivsed lahendused olema eriti hästi kommunikeeritud, lihtsate reeglitega ja mugavad.

USALDUSE VÕITMINE

Avatud kohtumiste korraldamine oluliste ametnike, ettevõtjate ja kohalike ekspertidega pakkus meile võimaluse siduda meie uurimustöö inimestega, kes omakorda tundsid läbi selle suuremat sidet Tallinna linnaga. Meie tööle aitas anda nägu avatud suhtlus ning koosolekul osalejate võimestamine uue info ja interaktiivsete tööriistadega. Läbi selle, sai tekkida suurem usaldus erinevate ettevõtete ja teenusepakkujatega, kes lubasid meil selle uuringu raames kasutada oma andmeid.

Sageli kulutame me palju ressursse probleemide, lahenduste ja uute ideede leidmisele läbi andmeanalüüsi. Samas kui küsida õigeid küsimusi tuleb palju vajalikke mõtteid otse inimestelt, kes on vähemalt osasid neid probleeme juba proovinud lahendada ja sageli sellega ka hakkama saanud. Nende inimestega rääkimine andis meile võimaluse mõista paremini meid huvitava (parkimis)probleemi põhjuslikke seoseid.

Säästvat liikuvust ja alternatiive autosõidule eelistati kõikides huvigruppides. Huvigrupid juba teavad, et liikuvuseelistused on muutumises ja toetavad selle muutuse edasist arengut.

27 - (häälte arv) Tallinna-Helsinki raudteetunnel on aastaks 2035 avatud.

25 - Jalgrattaid kasutatakse igapäevaseks liikumiseks hoolimata mõnedest külmematest talvenädalatest.

23 - *Ei meeldi* et Ühistranspordi kasutatavus väheneb ja autokasutus suureneb hoolimata sellest, et ühistransport on tasuta.

27
vastajale meeldib, et Tallinna-Helsinki raudteetunnel on aastaks 2035 avatud

23
vastajale EI MEELDI, et Ühistranspordi kasutatavus väheneb ja autokasutus suureneb hoolimata sellest, et ühistransport on tasuta.

21
vastajale meeldib, et Linnakeskuses on Viru väljak, Narva mnt. ja Pärnu mnt. muudetud jalakäijate ja ühistranspordi alaks.

25
vastajale meeldib, et Jalgrattaid kasutatakse igapäevaseks liikumiseks hoolimata mõnedest külmematest talvenädalatest.

20
vastajale meeldib, et Kulud autokasutusele on paindlikud ja ei piira olulilselt inimeste töö- ja elukoha valikuid.



Kuni 300m peetakse mõistlikuks parkimiskoha ja sihtkoha vaheliseks distantsiks (võrreldav vahemaaga Vabaduse väljaku ja Raekoja platsi vahel). Üllatuslikult toetas ⅔ vastajatest kogu linna muutmist tasulise parkimise alaks. Need arengud näitavad, et kuna eraoperaatorid pakuvad oma teenuseid kogu linnas ja ka kortermajade piirkondades, siis toimub juba parkimise reguleerimine linna tasandil. Näiteks ühistute puhul pakuvad operaatorid teenust tasuta või väga väikese kuutasu eest ja teenivad kasumit peamiselt trahvidest.

28 Parkimiskohtade arvu nõuet uusarendustel võib vähendada 2. tsoonis, kui on tagatud hea ühistranspordi ühendus kesklinnaga.

24 Kui parkimiskoht jääb sihtkohale kuni 300 m kaugusele, siis võib selle kättesaadavust pidada heaks.

23 Transpordiliik, mis pakub tõsiseltvõetavat alternatiivi isikliku auto kasutamisele peab pakkuma uksest-ukseni liikumise võimalust (nt. jalgratas, takso, sõidujagamise teenus, vmt.) ning selle kasutamiseks tuleb muuta osa auto parkimiskohti uue liikumisviisi kasuks.

21 Parkmine on tasuline üle linna ning hinnastamine sõltub koha kasutatavusest (nõudlusest).

17 Külaliste parkimiskohtade nõue elamute puhul parkimisnormatiivis tuleks eemaldada.

Vastuolud

Küsitluses ilmnesid ka mõned vastuolud, kus erinevad huvigrupid jäid eriarvamusele. Need vastuolud ilmnesid näiteks ristkasutuse pritsiibil toimivate ärihoonete parkimiskohtade puhul. Arendajad toetasid ettepanekut, kuid linnaametnikud olid pigem vastu. Arendajad jälle olid kahtevad ettepaneku osas, mis muudaks parkimiskohtade arvutamise korteripõhisest ruutmeetripõhiseks. Tõenäoliselt on tõrksus seotud eelmainitud seadusega (Korteriomandi- ja korteriühistuseadus), mis parkimiskohti eluruumina käsitleb. Ristkasutuse juurutamise osas jäädi kahevahele. Ristkasutuse võimaluste tutvustamisega peaks tulevikus jätkama. Helsinki parkimispoliitikas rakendatakse seda edukalt, ning see vähendab parkimiskohtade arvu 30% võrra. Ristkasutust saaks juurutada ka Tallinnas aga tõenäoliselt vajab see läbirääkimisi ning mõnda julgustavat näidet.

- Linnakeskuses (1. tsoon) ärihoonete juurde parkimiskohtade rajamisele linna poolt piiranguid ei seata, kui need antakse avalikku kasutusse. Seda väidet toetasid pigem arendajad (esimene kohtumine) 12 häälega ning oldi vastu teisel koosolekul, kus osalesid peamiselt linnaametite esindajad.
- Parkimiskohtade nõue uute elamute kavandamisel põhineb ehitusmahu brutopinnal (nt. 1 parkimiskoht 100 m2 kohta), mitte elamisühikute arvul (nt. 1,2 pk 1 korteri kohta). Ruutmeetripõhise arvestamise poolt oldi teisel koosolekul (11 häält), kuid vastu oldi esimesel koosolekul (17 häält).
- Ristkasutus ei saanud selget toetust ühelgi koosolekul ning kogus 8 poolt ja 7 vastuhäält.

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 parkimisnormatiiv 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 parkimisnormatiivi vähendamist piirkondades, kus on hea ühistranspordi ühendus.

Linnakeskkonnas sooviti, et sobiv parkimiskoht ei oleks kaugemal kui 300m (distants 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 ilmnes 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.

SOOVITUSED

Vajadus strateegia järele

Tallinna praegune parkimis- (ja liikuvus) poliitika ei ole väga selgelt sõnastatud, vaid see on pigem paljude pika aja jooksul tehtud otsuste tulemus. Seda, kas Tallinnas on parkimisprobleem, saab määratleda ainult kehtivate poliitiliste või strateegiliste eesmärkide põhjal. Hetkel Tallinna parkimise olukorra defineerimiseks 'probleemsena' taoline võrdlusalus puudub. Keerulises linnakeskkonnas on parkimine vaid üks komponent. Seda saab uurida ja täiustada vaid kooskõlastatud strateegia valguses, mis ühendab ühistranspordi ja erasektori liikuvuse Tallinna regioonis laiemalt, ning seob need ka riiklike ning ELi kliima- ja ühiskondliku heaolu eesmärkidega.

Kõik suuremad Põhjamaade linnad on hetkel ellu viimas pikaajalisi ja strateegilisi protsesse, mille eesmärgiks on parkimisvajaduse järk-järguline vähendamine, muutes parkimise füüsiliselt lihtsamaks ja vähendades selle sotsiaalseid kulusid. Nende linnade peamised tegevused eesmärkide täitmiseks on kombineerida piirkondlikke raudteeinvesteeringuid, rajada kvaliteetseid piirkondlikke jalgrattamarsruute, kitsendada autoteid ning muuta linnakeskused jalakäijasõbralikumaks. Lisaks on kasutusele võetud dünaamiline hinnastamispoliitika, mis pärsib autosõitu tipptunni aegadel ning soodustab jalgsi ja jalgrattaga liikumist ning sõidujagamist. Parkimine on korraldatud viisil, et jalgratastele ja ühistranspordile oleks tagatud kerge ligipääs. Eelisjärjekorras tagatakse parkimine sihtgruppidele, kellele autoga liiklemine on kõige vajalikum - liikumispuudega elanikud, vanurid, pered ja lühiajalised kasutajad. Igapäevased kasutajad maksavad rohkem või võimaldatakse neile parkimine oma koduuksest veidi kaugemal. Turupõhine pakkumine kasvab, samas on rangeid parkimisnorme on lõdvendatud või muudetud. Sarnaseid põhimõtteid jälgib ka Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035.

Parkimispoliitika peamine tõukejõud peaks olema soov leida positiivne tasakaal ühiskondlike kulude ja ühiskondlike hüvede vahel. metaPARK uuring näeb parkimispoliitikat, mis oleks kooskõlas ehitatud keskkonna, elanike elukvaliteedi ja ettevõtlusega, kui arengumootorit parema, konkurentsivõimelisema ja meeldivama Tallinna suunas.

NORMATIIV

Parkimisnormatiiv on üks võimsamaid planeerimisvahendeid, mõjutades otseselt linnaehitust, linna majandust ja kodanike elukvaliteeti. Parkimisnormatiivid juhivad otseselt projekteerimisprotsessi, alates maakasutusest kuni hoone tegeliku arhitektuurini. Seni kuni puuduvad täpsed normatiivid avaliku ruumi ja/või rohevõrgustiku miinimumnõuete tagamiseks korteri kohta*, ignoreeritakse nende alade planeerimist ning keskendutakse peamiselt vaid sõidukite ruumivajaduste tagamisele.

Parkimiskohtade näol on tegemist maakasutusega, mis ei anna linnale sissetulekuallikat (va avalikud tasulised parkimisalad) ega tekita teenuseid avalike hüvede tarbeks, ehkki seda nõuab avalik haldus. Minimaalsete parkimisnõuete kasutamine maksimaalsete asemel on samuti vastuoluline, kuna normid pruugi olla kooskõlas teatud piirkonna elanike demograafiliste näitajate, eelistuste ja liikumisviisidega. Kehtivad reeglid on üsna meelevaldsed või järgivad riiklikke norme, mis on samuti meelevaldsed ning ei pruugi arvestada kohalike sotsiaalsete, kultuuriliste, majanduslike ja keskkonna eripäradega.

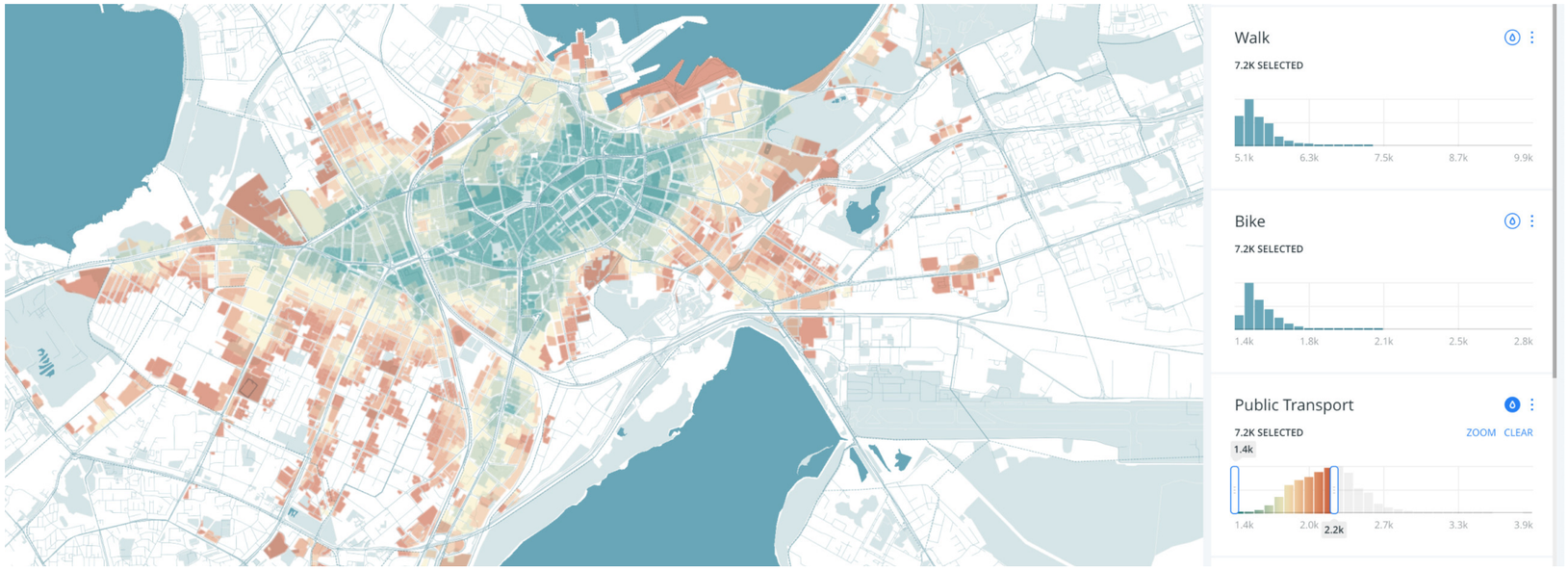
Uute normide suunas

Uue parkimispoliitika esimene argument on majanduslik: parkimisnormide muutmine ja parkimise erasektorile avamine loob uusi investeerimisvõimalusi kinnisvarasse ja elamutesse. Tõuke saaks linna tihendamine ning uued ärivõimalused, mis Tallinna linnakeskkonda elavdaksid. Hiljem lisanduksid keskkonna- ja ühiskondlikud stiimulid. Kui linn vajab tänavate jaoks vähem raha ja avalikus linnaruumis vähem pinda autodele, tekib võimalus parandada avaliku ruumi kvaliteeti, luua paremaid tingimusi kergliikluseks, lisada linnakeskkonda rohelust ning muuta linn elavamaks. Uue poliitika vastuvõtmisel ja õnnestumisel on keskne roll omavalitsuste otsustel, kus ja kuidas kogutud parkimistasusid kasutada.

Hoolimata autode läbisõidu ja parkimisnumbrite võimalikust vähenemisest, on autod (e-autod, autonoomsed ja ühiskasutuses olevad autod) jätkuvalt olulised ning parkimine täna ja ka edaspidi suur probleem, viies sageli suurte, erinevate sihtrühmade poolt ristkasutuses olevate tsentraliseeritud parkimishoonete vajaduse järele. Arenduste tihendamaks muutumine põhjustab parkimise probleeme ka uutes projektides. Isegi täieliku MaaS-i stsenaariumi korral võib eeldada, et vajadus parkimise järele jääb. Ligikaudne hinnang võib olla umbes 1 auto 5 korteri kohta eluhoones ning 1 auto 10-15 töötaja kohta kontorihoones. Nii madala parkimisnumbri saavutamiseks on tingimata vajalikud avaliku sektori investeeringud infrastruktuuri ja integreeritud MaaS-teenustesse.

Turupõhised poliitikad

Teine viis parkimisega tegelemiseks on erastamine. Parkimiskohtade ehitamise ja haldamise täielikult erasektori kätte viimine võib näida absurdsena, ent Jeff Specks (2013) ja Donald Shoup (2017) on välja toonud mitmeid näiteid, mis tõestavad vastupidist. Kirjeldatud on turupõhise poliitika edu Ameerika kontekstis, kuid miski ei takista nende mudelite toimimist Põhjamaades. Tallinnas on nii kinnisvaraarendajad kui ka EuroPark avaldanud soovi korraldada uus, peamiselt turul põhinev süsteem.



**Nõutud on vaid krundi haljastusprotsent - krundil aastaringselt kasvava haljastuse aluse pindala suhe krundi pindalasse. Samas ei võta haljastusprotsent arvesse avaliku ruumi kvaliteeti krundil või lähiümbruses, näiteks ligipääsu parkidele, rohevõrgustikule vms. puhke- ja tervisetaristule.*

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.

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.

Üksikasjalikumalt kirjeldades, kasutasime ALA laiendamise arvutamisel lähtekohana Tallinna demograafilise ruudustiku (~ 6000 ruutu) keskpunkti ja sihtkohana 25 juhuslikult genereeritud, kuid hajutatult paigutatud punkti Tallinna munitsipaalalal. Iga algus-lõppunktipaarile on arvutatud OpenTripPlanneriga iga transpordiviisi jaoks keskmine aeg reisiks lähtepunktist sihtpunkti (sekundites), st. kui lähtepunktile arvutatud väärtus on 3455, tähendab see, et keskmiselt kulub sellest punktist juhuslikku sihtkohta (25-st) jõudmiseks 3455 sekundit. Ajavahemik ühest lähtepunktist kuni kõigi juhuslike sihtkohtadeni arvutatakse, leides optimaalsed marsruudid igast lähtepunktist 25-sse sihtkohta. Transpordiosakonnale edastatud interaktiivsetel kaartidel esitatakse see ajaline väärtus minutites, et kaarti oleks lihtsam hinnata.

Kuna GTFS-i (General Transit Feed Specification) andmetele on igal ajal võimalik juurde pääseda tasuta, on tulevikus võimalik uuendada ühistranspordi eeldatavat reisiaega ning ka sihtkohtade arvu ja asukohta. Tegelikult, kui ideed kasutada ALA-d ühistranspordi toimivuse mõõtmiseks või isegi ALA kasutamist uue parkimisnormi piirmäärade määramiseks, nagu paljud linnad juba teevad, soovitame mudelit selle ulatuse ja keerukuse osas ajakohastada. Näiteks kui tulevikus lisada töökohtade ja haridusasutuste paiknemine, tuleks ALA ümber arvutada, kasutades töökohtade ja koolide asukohti sihtkohtadena. Võimalik on lisada veelgi erinevaid teenuseid, mis tähendab, et kõiki teenuseid ja jaemüüki võib kasutada Tallinnas sihtpunktidena ja iga aadressi lähtekohana. ALA on uuringus määratletud ühistranspordi põhjal, kuid on arvutatud ka autosõidu, jalgrattasõidu ja jalgsi liikumise ajad igale lähtepunktile kaardil.

Kui omavalitsus selles suunas liigub, soovitame lähtepunktide ja sihtkoha määramiseks kasutada ETAK-i (Eesti topograafia andmekogu, Maa-amet) hoonete andmeid, et ALA oleks võrreldav ka Eesti linnade vahel. Enamgi veel, soovitame ALA arvutamise ühtse mudeli kehtestada riiklikul tasandil, olenemata otsestest vajadustest parkimisnormide järele, vaid et kehtestada Eesti ühistranspordi tõhususe ja kättesaadavuse jaoks tulemuslikkuse põhiindeks (key performance index - KPI).

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 isiklikke 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.

metaPARK Lõpparuport

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.**

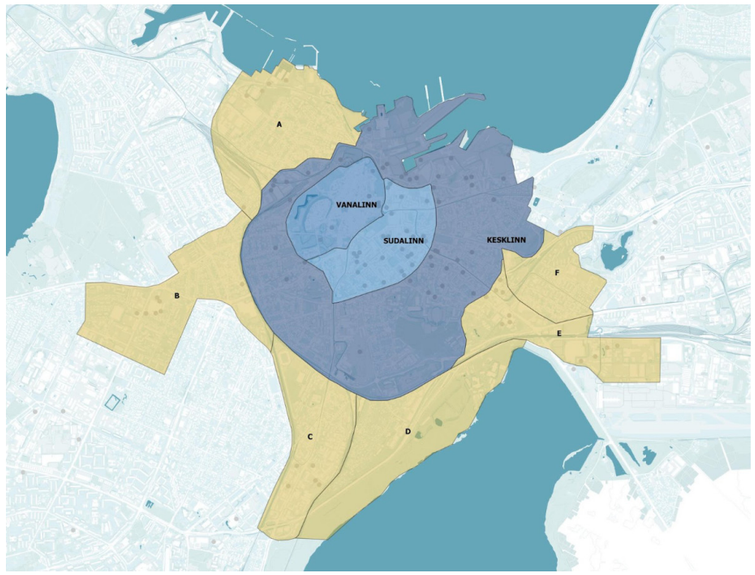
Kogutud parkimistasusid peaks sellisel juhul kasutama kohalike teenuste parandamiseks. Parkimise planeerimine on sisuliselt ikkagi linnaplaneerimine, kuna parkimispoliitkad seovad omavahel transpordi ja maakasutuse. Ainult maakasutusest lähtuv parkimiskohtade planeerimine on aga aegunud planeerimispraktika.

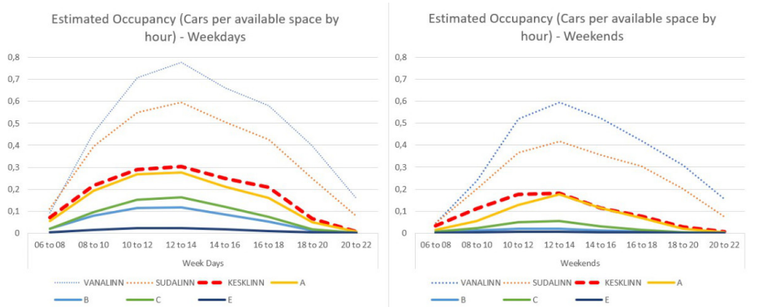
ALA ehk aktiivse liikuvuse ala on ettepanek laiendada tasulist parkimist piirkondadele, kus ühistransport on kõige tõhusam ja hõlpsamini ligipääsetav. Piirkondade eristamiseks on erinevas suunas laienduse alad nimetatud tähtedega A, B, C, D, E ja F, kuid kasutusfaasis võib neid nimetada ka ühe tsoonina.

ALA on oma olemuselt paindlik. Ettepanekuna joonistatud tsoneerimine 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 heitmeid;
- suurendab ettevõtete käivet. Kuna inimesed pargivad tasulisel alal lühemat aega, jõuab üks parkimiskoht päeva jooksul parkida rohkem kliente (Shoup, 2017).
- 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





Tuginedes mobiilse parkimise andmetele ja stsenaariumis kirjeldatud käitumisharjumustele, oleme hinnanud ka laiendatud parkimisalade täituvust.

PARKIMISE JÕUDLUSPÕHINE HINNASTAMINE

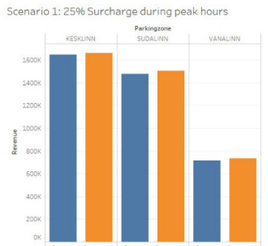
Dünaamiline jõudluspõhine hinnastamine (performance based parking pricing) tähendab parkimistasude kujundamist vastavaks parkimiskohtade tegelikule kasutusele.

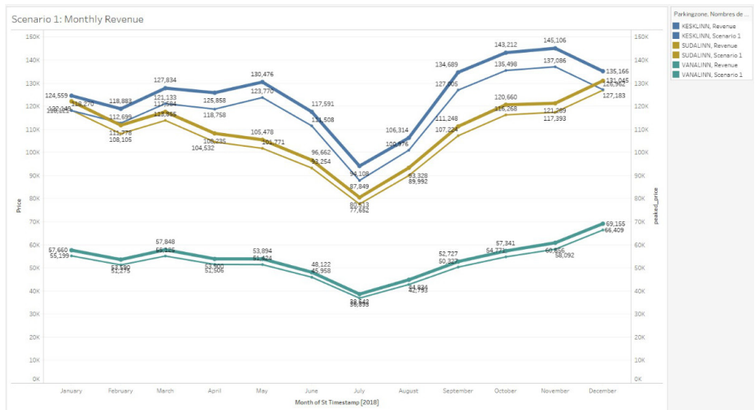
Allpool on esitatud viis parkimistasude hinnastamise võimalust:

alik 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



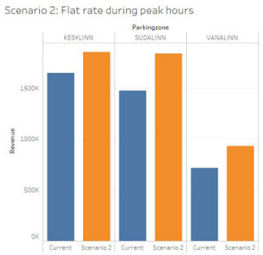


Valik 2: Fikseeritud parkimistasu tipptundidel

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

Võimalik tulu suurenemine vastavalt piirkonnale:

- Kesklinn: +12.35%
- Sudalinn: +24.44%
- Vanalinn: +29.89%



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.

Võimalik tulu suurenemine vastavalt piirkonnale:

- Kesklinn: +0.72%
- Sudalinn: +2.03%
- Vanalinn: +2.61%



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

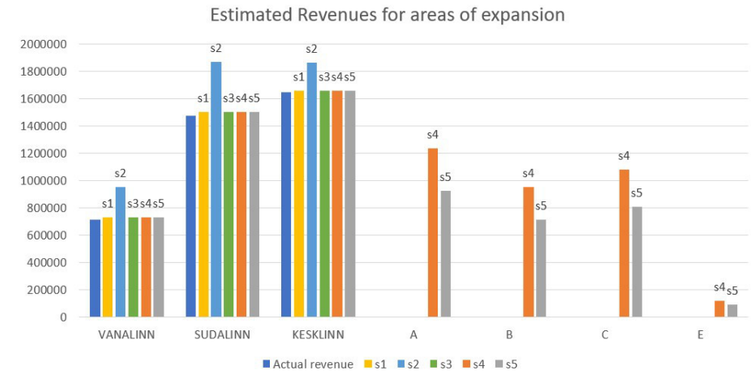
Et kõik toimiks, mitte ainult parkimise seisukohast, vaid ka sotsiaalselt ja poliitiliselt, tuleks kõik parkimistasudest saadavad tulud suunata linnaosadesse, kus tasu kogutakse. Rahalisi vahendeid saaks kasutada kohalikul tasandil avaliku ruumi, tänavakujunduse, haljastuse, kohalike ühistranspordipeatuste, 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 läbipaistvuseta on kohalikud elanikud iseenesest igasuguste muudatuste vastu ja tajuvad tasulise parkimisala suurendamist järjekordse maksuna.

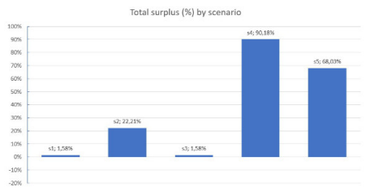
Parkimistasuta piirkondade täisparkimine

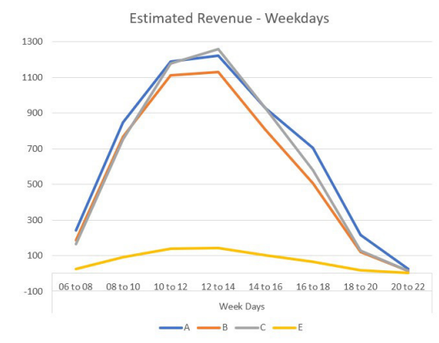
Tasulise parkimisala laiendamine aitab vähendada survet neile piirkondadele, kus mitteresidendid pargivad autod tasuta parkimisaladele ja jalutavad sealt oma sihtkohta. Selliselt käitudes põhjustavad mitteresidendid parkimiskohtade kõrge täituvuse ning elanikud kipuvad enamasti seda tõlgendama parkimiskohtade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

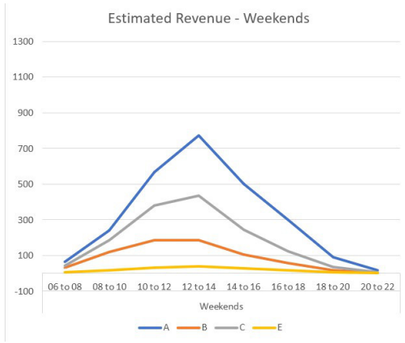
Parkimise hinnastamine väljaspool ALA

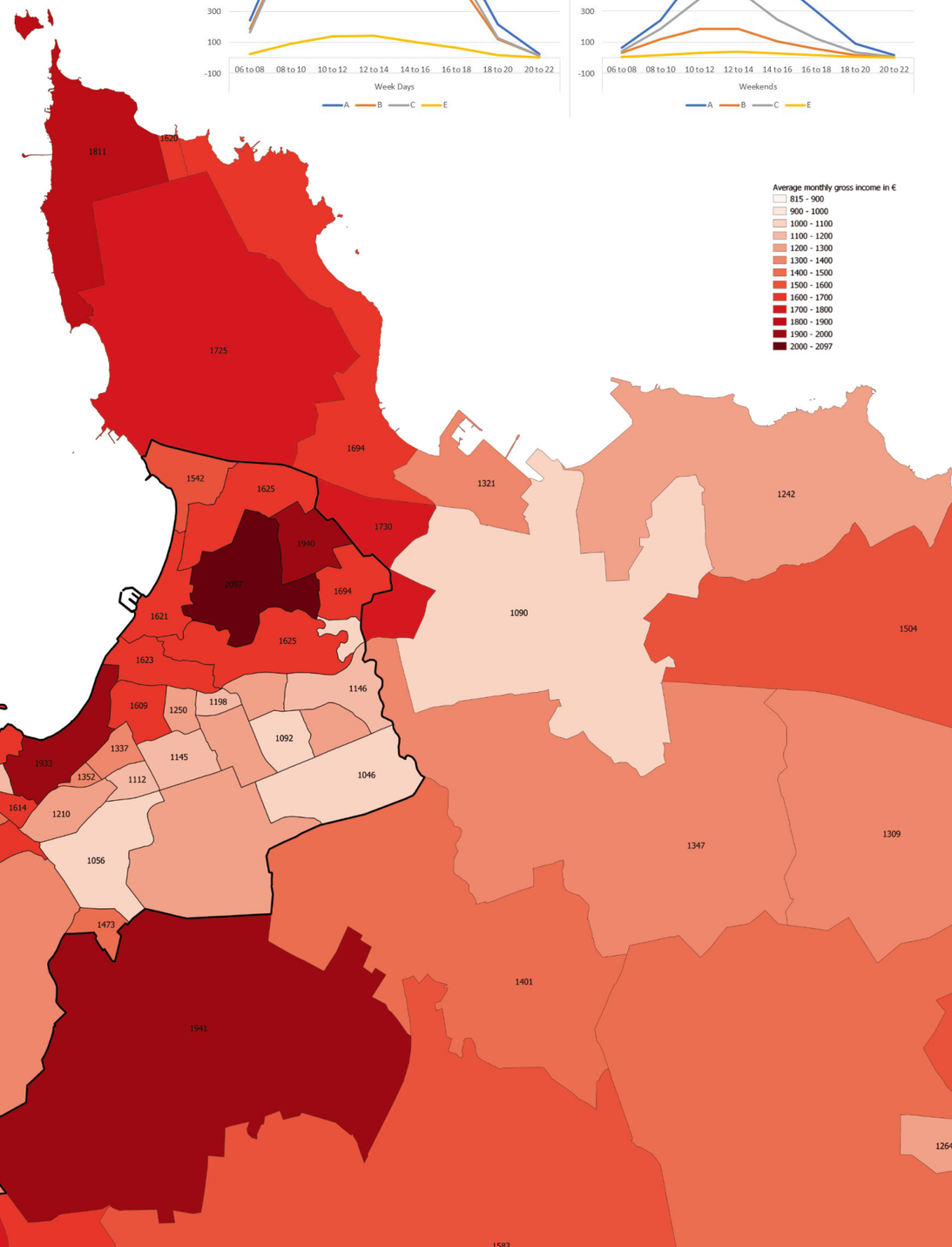
Kui Tallinn võtab arvesse tasulise parkimise laiendamist ka ALA-st kaugemale, võib keskmine nt. kuu sissetulek olla hea hinnastamise leidmise mõõdikuks (allpool kaardid Statistikaameti andmetel keskmistest kuu sissetulekutest 2018 a.)











metaPARK Lõpparuanne
Tallinn
SPRING UNITY
interreg
metaPARK Lõpparuanne
Tallinn
SPRING UNITY
interreg

PARKIMISKOHTADE NÕUDED

Miinimunõuetele tuleks eelistada maksimumnõudeid

Parkimisnormatiivi vähendamine ning koostöö arendajatega võimaldab kiirendada investeeringuid 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 investeeringud) 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%
Normatiiv defineerib ka parkimiskohtade maksimumarvu, mis on kuni +10% ülalmainitud nõuetest.		

	Kesklinn	Muud piirkonnad
Asutused	1/ 150	1/ 50
Väikeelamud	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%
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 (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%
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 ristkasutuseks.		
Progressiivsed meetmed parkimiskohtade arvu veelgi suuremaks vähendamiseks			
Lähedus kiirele rööbastranspordile 600m	---	---	- 15%
Parklate avalik- või ristkasutus	- 20%	- 15%	- 10%
Töötajate liikuvuspakett	- 10%	- 10%	- 10%
Madala ruumikasutusega hooned (tootmishoone, ladu)	- 20%	- 20%	- 20%
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, tekitas 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

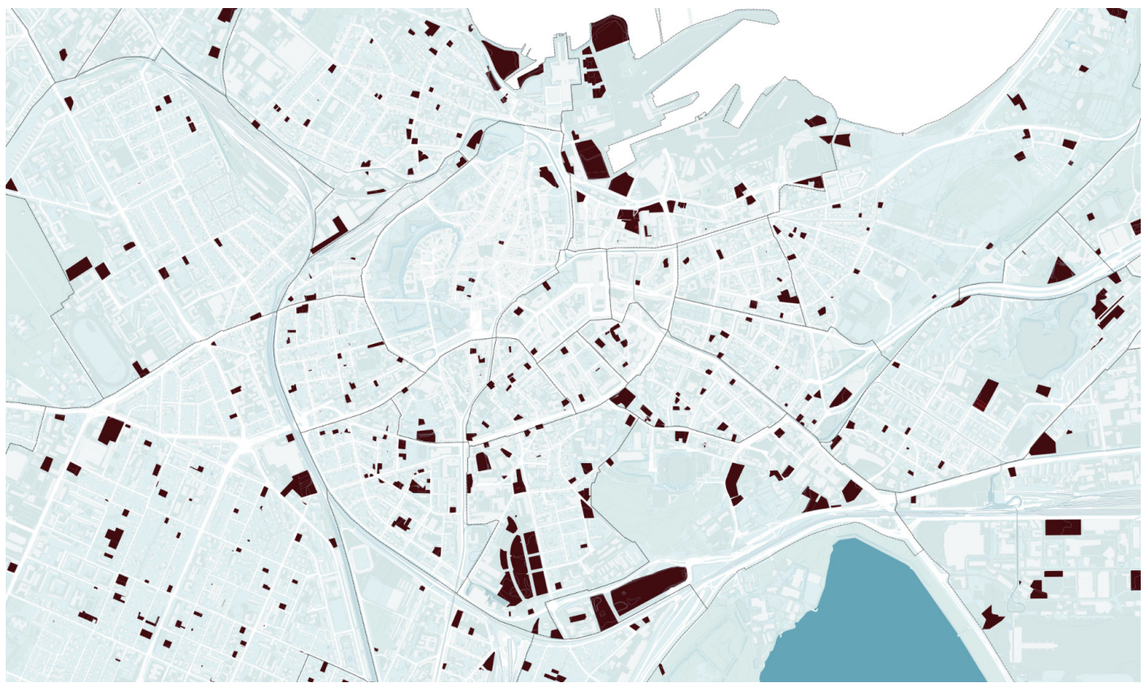
Tallinna kesklinnas on piisavalt tühje krunte, mis on väga soodsas asukohas kõiksugu erinevate funktsioonide pakkumiseks nagu äripinnad, elupinnad, mänguväljakud, haljasalad või ajutine kasutus. Siiski kasutatakse neid krunte hoopis avaparklatena või oodatakse lihtsalt paremaid aegu. Iga krundi võiks potensiaalselt 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 krunti 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 puiestee, Viru keskuse ja Vanalinna vahel.



**Antud problemaatikat ilmestab hästi näide Tõnis Arjuse kirjutatud artikkel "Mugavuslõksust välja" Sirbis 15.03.2019*

Ajaloolised- 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 investeeringuid. Vanad tolmused krundid tuleks muuta haaravateks arhitektuurseteks projektideks, avalikuks ruumiks ja rohealadeks.

Uue normatiivi koostamisel võiks kaaluda põhimõtet, et erakasutuses (nt. eramud, kortermajad) olevatele parkimiskohtadele, kus kasutajate ring on väike, ei ole tarvis seada normatiivseid mööte, st. võiks lubada teha väiksemaid parkimiskohti kui 2,6m x 5,0m. Parkimiskohtade arv ja suurus lahendatakse vastavalt vajadusele, kuid mitte suuremana, kui näeb ette hetkel kehtiv baasnormatiiv, andes seega enam pinda hoovi teistele kasutusviisidele, näiteks haljasaladele või mänguväljakutele*.

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 taastuvenergia kasutamisele ning nagu eelnevas punktis ka laadimisjaamade ja
- 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.

Kestliku parkimispoliitika peamised põhimõtted

1 Elanikud peavad olema teadlikud "tasuta parkimise" tegelikust maksumusest

82% Harjumaalt Tallinnasse sõitvad autokasutajad pargivad pealinnas tasuta (Harjumaa liikuvusuuring, 2018). Töökohtade tasuta parklad, tänavaäärse 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.

2 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

3 Normatiivide osas tuleb maksimume eelistada miinimumidele.

Helded parkimise miinimumi piirarvud on peamine põhjus, suurte parkla-alade tekkimisel. 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 parklaalade laialdast levimist soosiv poliitika on tasuta või väga soodsate parkimislubade jagamine linnakeskuse elanikele.

4 Väike muutus parkimistasudes võib auto omamisele mõjuda otsustavalt.

10%ne kodulähedase parkimistasu kasv on seostatav 8% auto omamise vähenemisega (OECD, 2019). Autoga tööl käijate hulk väheneb 15% võrra, kui töö juures parkimine muutub tasuliseks. Tasuta töökoha parkimiskoht tekitab 0.17 tonni CO2 heidet auto kohta aastas (Eurostati andmed).

5 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 arenduspotensiaaliga alad. Igas Tallinna linnaosas on vähemalt 1 km2 pinda antud teede jaoks, mis on sama palju kui elupindade brutopindala.

ERINEVAD EESKIRJAD: kesklinnas ja hea ühistranspordiga piirkondades on autoparklates palju lokaalselt kohandatud dünaamilisi hinna-, aja- ja autotüübi kategooriaid. Näiteks saavad ühiskasutatavad autod paremaid parkimiskohti rongijaama või teenindusjaamade läheduses.

TURG: Kulud elamuehitusele ja parklatele eraldatakse teineteisest, avades tee vabale ja konkurentsitihedale parkimisturule. Erinevad auto kasutamise viisid (igapäevane, nädalavahetusel, puhkuste ajal, jagatud) eeldavad erinevaid parkimise- ja pikaajalise hoidmise lahendusi, avades võimalusi erinevatele ärimudelitele.

DIGITAALSED TÖÖRIISTAD: Nõudlust parkimiskohtade järele vähendatakse uute „nutikate" kasutusmudelite leidmisega. Parkimiskohtade mitmekülgset ja vahelduvat kasutamist soodustab süsteemne töö andmete, andmete jagamise, operaatorite ja omanikega. Samuti tuleb need andmed integreerida kaardirakenduste, muutuvate teeolude, hinnapoliitikaga ning võimaldada kasutajatel mugavalt parkimiskohti leida ja vahetada.

JALGRATTALIIKLUSE EDENDAMINE: Jalgratta kasutamist ja parkimist edendatakse süstemaatiliselt vastavalt linna rattastrateegiale. Omavahel on integreeritud piirkondlikud jalgrattateed, linnasiseste tänavate rattarajad, jalgrattaparklad, mitmesugused teenused ja majanduslikud stiimulid.

ELEKTRISÕIDUKID: E-autodele pakutakse tasuta parkimist ja isegi tasuta laadimist. E-autodega saab tihedama liiklusega tänavatel liigelda ühistranspordi radadel.

PIIRKONDLIK AVALIKU SEKTORI ETTEVÕTE: Piirkondades, kus eraturg ei paku häid lahendusi, pakuvad kohalikud omavalitsused hüve või partnerlust piirkondlikele mittetulundusühingutele, mis haldaksid parkimis- ja muid teenuseid ning jagatavaid parkimiskohti ümbruskonnas.

LIIKUVUS KUI TEENUS (MaaS)

Liikuvusest kui teenusest (edaspidi ka MaaS = Mobility as a Service) on eelnevates peatükkides juba kirjutatud. Siinkohal tuuakse välja olulised punktid soovituste seisukohast.

- Uued liikuvuse kui teenuse (MaaS) lahendused muutuvad kiiresti populaarsemaks. Kulutused MaaSile on konkurentsivõimelised auto omamise kuludega ja seetõttu saab MaaS laialdast tähelepanu ning erainvesteeringuid. Nooremad põlvkonnad eelstavad autode kasutamist autode omamisele, mis omakorda võimaldab kasutusele võtta uusi liikuvusteenuseid ning finantseerimise mudeleid. Inimesed kasutavad isiklikke sõiduautosid, jagatud sõiduteenuseid, e-jalgrattaid ja muid individuaalseid lahendusi mitte ühistranspordi puudumise, vaid oma eelistuste ja mugavuse tõttu.
- Tallinnas on funktsionaalne ühistransport uute sõidukitega, mida saab ja tuleks kohandada nõnda, et see sobiks mitmekeskuselise linna ja laiema regiooni uute strateegiatega. Tallinna ühistransport saab toimida tihendava ja dünaamilise linnapiirkonna magistraal- või põhisüsteemina. Võtmeküsimusena tuleks parandada transpordiühenduste kiirusi ning jaotada liinid mitme olulise sõlmpunkti vahel*.
- Peamine väljakutse on ühistranspordi integreerimine teiste, nii era- kui ka avalike mobiilsusteenustega, sealhulgas Tallinnas pakutavate kohalike teenustega, ümbritsevate valdade ja ka Helsingi teenustega. Kui ühistransport ei ole avatud integreerimiseks teiste teenustega, muudab erasektori poolt pakutav selle marginaalseks, viidates sotsiaalsele tõrjutusele - sellest võib saada teenus, mida kasutavad ainult need, kellel teistele teenustele ligipääs puudub.
- metaPARK töötas välja kolm stsenaariumi: 3G samas vaimus edasi; 4G jätkusuutliku liikuvuse suunas; 5G radikaalne muutus. Meie töö kõige üllatavam tulemus võib olla see, et Tallinna piirkonnas tundub olevat üsna võimalik radikaalne 5G stsenaarium, mis pakub välja, et ulatuslikud MaaS-lahendused võivad juba 2030. aastaks tõsiselt liikuvust mõjutada ja klassikalisele ühistranspordile väljakutseid pakkuda. See ei ole ennustus vaid reaalne võimalus, mida Tallinna planeerijad ja poliitikud peaksid võtma tõsiselt, kaaludes selle tagajärgi avaliku sektori investeeringutele, jätkusuutlikkuse eesmärkidele, teenuste võrdsele juurdepääsule, avaliku ruumi kvaliteedile ja parkimisnõudlusele.
- Tuleviku oluliseks küsimuseks on hea ja odava teenuse tagamine lastele, eakatele, puuetega inimestele ja teistele erivajadustega sihtrühmadele - ning kuidas seda teha süstemaatiliselt, ressursitõhusalt ja kasutajasõbralikult. Nõrgemate vajadused peaks olema prioriteet kõigis arengudokumentides.
- MaaS ja autonoomne, jagatud liikuvus ei ole ulme. Uuringu lähteülesanne andis MaaS-i stsenaariumide väljatöötamise eesmärgiks aasta 2030, kuid enamik neist tehnoloogiatest ja teenustest on juba täna nähtavad Tallinnas ja juba kasutusel Helsingis.

**Hetkel on näiteks Hobujaama peatusest saanud pudelikael, kuna see sõlm jääb nii mitmete liinide teendindamiseks kitsaks.*

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 soovitame 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. Isegi väike 10% parkimisloa hinnatõus võib vähendada autode omamist 8% (OECD, 2019).

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

Jätkates ebasoovitavaid tavasid

Konfidentsiaalsetest, kuid kontrollitud allikatest saime teada, et Tallinna kesklinnas pakuvad suurte kontoripindadega tööandjad autoga tööle tulevatele töötajatele hüvitist kuni 100 € kuus. Mõned pakuvad ka soodushinnaga parkimislepinguid ja teised maksavad töötajate parkimisarveid. Sellised praktikad on vastuolus linnade säästva arengu põhimõtetega (OECD, 2019) ja pakutud normatiiviga, mis julgustaks ühistranspordi kasutamist. Soovitame tungivalt viia läbi väike uuring selle nähtuse kaardistamiseks intervjuude ja küsitluste kaudu, et mõõta tööandja poolt pakutud tasuta parkimise mõju ulatust ja võtta kasutusele meetmed olukorra parandamiseks.

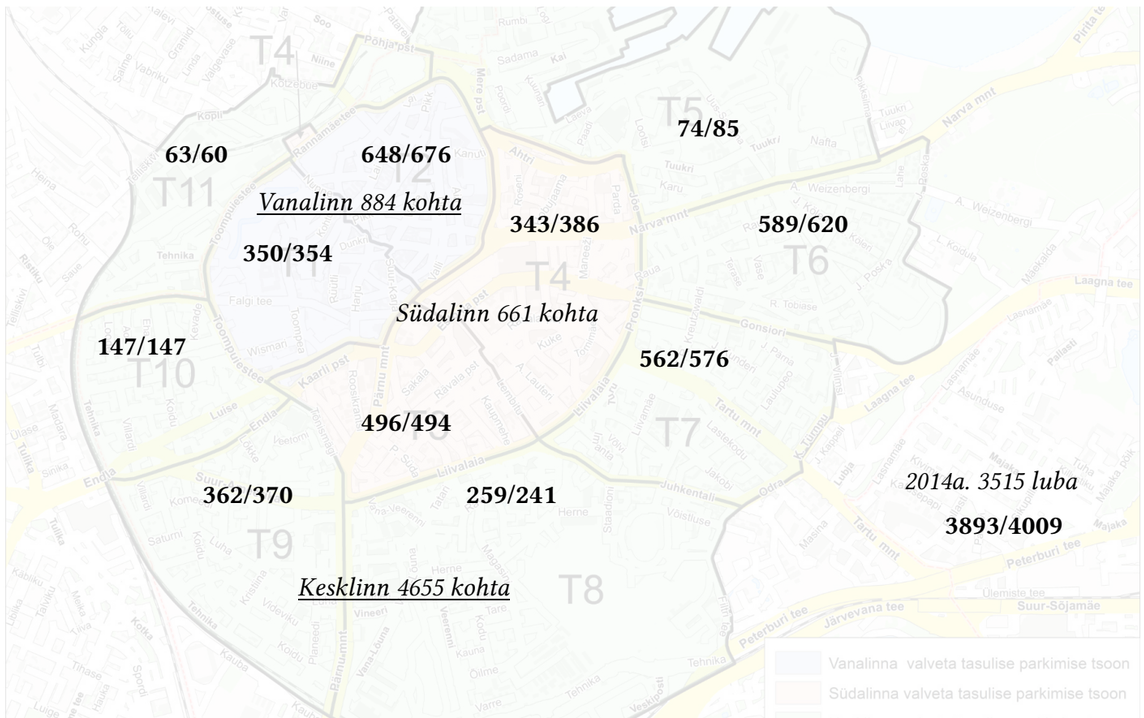
Pargi & Reisi

Rahulolu Pargi&Reisi teenusega on viiekümnelt 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 ilmnes, 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

Elanike parkimisload 2017/2018a. 3893/4009 - 2014a 3515 luba - Kokku erinevaid luve 5907 + 4009 - Parkimiskohti tänaval 6200.

+ Elektriautod Kesklinna tsoonis 705
+ Linna esindajad 89 + linnavalitsuse korraldusel soodustused 357
+ Puudega inimsese sõidukite parkimiskaardid 4756



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.

Liikuvusteenuste 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 järgnevates kohtades:

- Vanalinna ümbruses, et vähendada asjatut ringisõitmist ning sellest tulenevat lisaliiklust:
- peamistes transpordisõlmedes - bussijaam, Balti jaam, sadama A ja D terminalid, lennujaam;
- peamisete tõmbepunktide ning meelelahutuspiirkondade lähistel.

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.

Koostöö

Linna uus parkimispoliitka 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 parkimispoliitka efektiivseks ning vältida taoliste seaduselünkade tekkimist, mis võimaldavad strateegilistele eesmärkidele vastu töötama hakata.

Samuti soovitame Tallinna Transpordi- ja Planeerimisametil kohtuda BOLT esindajaga ja algatada koostööprotsess, et mõista, kuidas nende pakutavate liikuvusteenused (sõidujagamine, elektritõukerattad) mõjutavad linna liiklusmustrit ja töötada välja lahendused eelmääratud kogumisalade (pick-up point) planeerimiseks ja kujundamiseks Vanalinna, Telliskivi, Noblessneri, lennujaama, sadama, Hobujaama, Balti Jaama ja teiste piirkondade ümbruses, kus kohtuvad erinevad transpordiliigid.

Minu Parkimise rakendus

Peamistel linnakeskuse parklatel peaks olema parkimissensorid, mis edastaks infot parkimiskohtade täituvuse kohta reaalajas. Meie soovitame, 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

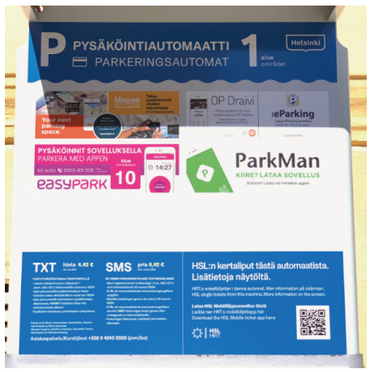
- Parkimiskohtade täituvuse kohta andmete kogumist tuleb jätkata. Täituvuse ning muude parkimiskäitumise eripärade kohta tuleks koostada aruanne vähemalt kord kvartalis.
  - Võtta kasutusele mobiilse parkimise andmed, ning võimaldada info regulaarset värskendamist.
  - Alustada koostööd eraoperaatoritega,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

Parkimise märgisüsteem

- Parkimise märgid ja infotablood peaks minimaalselt inglise keeles juhendama vähemalt Vanalinnas ja Südalinnas.
- Tasulise parkimise parkimiskohtasid eraldava joone värv peaks parkimisviiside (tänaval, tänavavälistes parklates) ja kõigi parkimisoperaatorite jaoks olema ühtne. Praegune valge, sinine ja mõnikord värvitu (kulunud, joonimata või muul moel ebaselge olukord) parkimiskohtades tähistus võib välismaalasi või juhuslikke külastajaid segadusse ajada. Valged triibud on tavaliselt seotud tasuta parkimisega, kuid Tallinnas pole see alati nii.
- Segaduste vältimiseks tuleks märkide kujundus ühtlustada parkimisviiside ja parkimisoperaatorite vahel. Samuti tuleks parandada nende nähtavust. Selle teostamiseks võiks näiteks kahe paneeliga posti külge kinnitada 2 silti. Ülemine neist, peab olema loetav vähemalt 15 meetri kauguselt, et tähistada sissepääsu või kohalolekut tasulises parkimistsoonis. Allpool asuv teine paneel sisaldab üksikasjalikumaid nõudeid ja tingimusi.
  - Järgnev pilt on hea näide, kuid kahjuks, see pole kogu linnas ühtne. Vanalinnale ja selle lähiümbrusele soovitatame minimaalset ingliskeelset kirjeldust või QR-koodi, mis viiks mitmekeelsele infolehele.
  - Teisel pildil on Prahas asuv parkimismärk, millel on selgemad juhised mobiilimakse täitmiseks ja mis kujutab endast lihtsamat ja seega hõlpsamini mõistetavat tsoneerimissüsteemi.
- Rakendage nutikaid parkimisautomaate. Neil on tavaliselt QR-kood, mis võimaldab autojuhtidel pääseda juurde maksevõimalustele ja dünaamilisele teabele parkimistasude kohta.
  - Juhul kui linn otsustab kasutada
  - jõudluspõhiseid parkimistasusid, võib parkimisautomaadil olev lihtne QR-kood anda teavet hetkel kehtivate hindade kohta.
  - QR-koodid pakuvad ka üksikasjalikku teavet parkimisnormide kohta
  - Parkimisautomaadil peaks olema ülemine sektsioon, kuhu on võimalik kleebiseid kinnitada:
    - Tsoon, kus see asub
    - Kuidas parkimise eest maksta?
    - QR kood
    - Parkimisrakenduste ja MaaS-i reklaam
  - Kogu parkimise märgisüsteem peaks Vanalinnas ja selle lähiümbruses olema vähemalt eesti, vene ja inglise keeles.
  - Leidsime parima näite sellise parkimisautomaadi tüpoloogia kohta Helsingis, kuigi sellel puudub inglisekeelne teave.



Parkimisautomaat Helsingis



Parkimine linnakeskkonnas

Arvestades Tallinna ajaloolise linna ilu ja paljude arhitektide poolt viimase kümnendi jooksul tehtud pingutusi Tallinna kesklinna ümberkujundamisel, oleks optimaalne üle vaadata Vanalinna ja Kesklinna parkimise esteetika. Kesklinna esteetilise välimuse parandamiseks, oleks oluline likvideerida vanad metalltoru-piirded. Kui need asendatakse uute esteetilisemate versioonidega või kõrvaldatakse täies ulatuses, annaks see linnapildile märkimisväärse panuse, eriti nende 4,6 miljoni külastaja silmis, keda Tallinn 2018. aastal võõrustas (Visit Tallinn andmetel). Kui arvestada, et 45% külastajatest saabub vaid üheks ööks, siis veelgi olulisem oleks parandada parkimisrajatiste disaini. Ühepäevakülastajatel, nagu ka kruiisilaevadelt tulijatel, on vaid loetud tunnid, et kogeda Tallinnat muuhulgas ka visuaalselt meeldiva keskkonnana ja otsustada, kas tasub uuesti tulla või mitte.

Samuti tuleks võimaluse korral märkimisväärselt vähendada mitteametlikke parkimiskohti Vanalinnas. Esmapilgul võib tunduda, et neil pole linnapildis mingit mõju, sest mõnikord on küsimus vaid 3–5 autos, kuid nende tekitatud esteetiline kahju on tunduvalt suurem kui oleks arvanud. Üks selline näide asub Tallinna Advendikiriku ees.

Asendage parkimine terrassidega

Tänapäeva vanalinnad toituvad suuresti turismist ning vabaõhuterrassid on ettevõtete ja inimeste, nii kohalike kui ka turistide, lemmikud. Vanalinnas soovitame anda luba suvehooajal autode parkimiskohtade asendamiseks terrassidega. See avaldab linna kuvandile tohutult positiivset mõju, ettevõtetel on rohkem võimalusi oma sissetulekuid suurendada ning see parandab nii linnaelamust kui linna väljanägemist. Isegi kui Laial tänavatel pole palju baare ja restorane, saab terrasse võtta kasutusse läheduses asuvate muude hoonete toel. Võib-olla on just autode intensiivne kohalolu Linnateatri ümbruses (Laial tänaval) põhjuseks, miks baaride ja restoranide äri seal ei õitse.



Torupiirded Metro Plaza taga Mere puiesteel



Parkimise Tallinna Advendikiriku ees

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.

BIBLIOGRAPHY

Ajutine Mustamäe. Maastikuarhitektuurne analüüs ja lahendused hoovialade elavdamiseks. (2018)

Anderson, Simon P., and André De Palma. "The economics of pricing parking." Journal of Urban Economics 55.1 (2004): 1-20.

Arjus, Tõnis. "Mugavuslõksust välja" Sirp (https://sirp.ee/s1-artiklid/arhitektuur/mugavusloksust-valja/)(2019)

Arnott, Richard. On the optimal target curbside parking occupancy rate." Economics of Transportation3.2(2014):133-144.

Attitudes of Europeans towards mobility. Special Eurobarometer 406. (2013)

Barter, Paul A. "A parking policy typology for clearer thinking on parking reform." International Journal of Urban Sciences 19.2 (2015): 136-156.

Batty, M. "Digital twins." Environment and planning B: Urban Analytics & City Science Volume: 45 issue: 5 (2018): 817-820

Bos, Ilona DM, et al. "The choice of park and ride facilities: an analysis using a context-dependent hierarchical choice experiment." Environment and Planning A 36.9 (2004): 1673-1686.

Caicedo, Felix, Carola Blazquez, and Pablo Miranda."Prediction of parking space availability in real time." Expert Systems with Applications39.8(2012):7281-7290.

Cats, Oded, Triin Reimal, and Yusak Susilo. "Public transport pricing policy: empirical evidence from a fare-free scheme in Tallinn, Estonia." Transportation Research Record 2415.1 (2014): 89-96.

Dijk, Marc, and Carlos Montalvo. "Policy frames of Park-and-Ride in Europe." Journal of Transport Geography 19.6 (2011): 1106-1119.

Elanike rahulolu Tallinna linna avalike teenustega (2016; 2017)

Feeney, Bernard P. "A review of the impact of parking policy measures on travel demand." Transportation planning and technology 13.4 (1989): 229-244.

Glazer, Amihai, and Esko Niskanen. "Parking fees and congestion." Regional Science and Urban Economics 22.1 (1992): 123-132.

Golias, John, George Yannis, and Michel Harvatis. "Off-street parking choice sensitivity." Transportation Planning and Technology 25.4 (2002): 333-348.

Gupta, Anshul, and McIntyre, Angela. "Hype Cycle for Sustainability Technology, 2017" Gartner report (2017)

Hamekoski, K., and S. Sihto. "Transportation System 2020 and Air quality in the Helsinki metropolitan area, Finland." WIT Transactions on The Built Environment 26 (1970).

Harju maakonna ühistranspordi arengukava (2015)

Jansson, Jan Owen. "Road pricing and parking policy." Research in Transportation Economics 29.1 (2010): 346-353.

Kalamaja piirkonna parkimiskorralduse analüüs (2010)

King, David, Michael Manville, and Donald Shoup. "The political calculus of congestion pricing." Transport Policy 14.2 (2007): 111-123.

Kotb, Amir O., et al. "iParker—A new smart car-parking system based on dynamic resource allocation and pricing." IEEE transactions on intelligent transportation systems 17.9 (2016): 2637-2647.

Kurri, Jari. "Parking Policy Measures and Their Effects on Shopping and Work Trips." Transport Developments and Innovations in an Evolving World. Springer, Berlin, Heidelberg, 2004. 147-167.

Lähtekohad Pargi & Sõida süsteemi rakendamiseks Tallinnas (2007)

Langbroek, Joram HM, Joel P. Franklin, and Yusak O. Susilo. "The effect of policy incentives on electric vehicle adoption." Energy Policy 94 (2016): 94-103.

Levy, Nadav, Karel Martens, and Itzhak Benenson."Exploring cruising using agent-based and analytical models of parking." Transportmetrica A: Transport Science 9.9(2013):773-797.

Li, Zhi-Chun, et al. "Modeling park-and-ride services in a multimodal transport network with elastic demand." Transportation Research Record 1994.1 (2007): 101-109.

Liikumisviiside uuring elektrisõidukite lühirendi ja säästva transpordi kasutamise arendamiseks Tallinnas (2015)

Liu, Shuyi, and Jing Zhang. "Pondering upon Helsinki Parking Management Strategy." Urban Transport of China 2 (2005).

Mackowski, Daniel, Yun Bai, and Yanfeng Ouyang. "Parking space management via dynamic performance-based pricing." Transportation Research Procedia 7 (2015): 170-191.

Manville, Michael, and Donald Shoup. "Parking, people, and cities." Journal of Urban Planning and Development 131.4 (2005): 233-245.

Marsden, Greg. "The evidence base for parking policies—a review." Transport policy 13.6 (2006): 447-457.

Millard-Ball, Adam, Rachel R. Weinberger, and Robert C. Hampshire."Is the curb 80% full or 20% empty? Assessing the impacts of San Francisco's parking pricing experiment." Transportation Research Part A: Policy and Practice 63(2014):76-92.

Mustamäe linnaosade liikuvuse ja taristu analüüs ja lahendused (2019)

Oslo 2019: A Car-Free City Centre (Ulf Rydningen et al. 2017)

Parkhurst, Graham. "Park and ride: could it lead to an increase in car traffic?." Transport policy 2.1 (1995): 15-23.

Parkimise korraldamine Mustamäe I ja IV kvartalis (2018)

Pärli, Merili."Soovimatu lisa vägisi kaasa: uusarenduses ei pääse parkimiskoha ostust" https://www.err.ee/685115/soovimatu-lisa-vagisi-kaasa-uusarenduses-ei-paase-parkimiskoha-ostust (2018)

Pierce, Gregory, and Donald Shoup. "Getting the prices right: an evaluation of pricing parking by demand in San Francisco." Journal of the American Planning Association 79.1 (2013): 67-81.

Pierce, Gregory, and Donald Shoup."Getting the prices right: an evaluation of pricing parking by demand in San Francisco." Journal of the American Planning Association79.1(2013):67-81.

Põhja-Tallinna liikuvusuuring (2014)

Poltimäe, Helen, and Mari Jüssi. "Factors affecting choice of travel mode in Tallinn." Environmental Challenges in the Baltic Region. Palgrave Macmillan, Cham, 2017. 135-153.

Polycarpou, Elena, Lambros Lambrinos, and Eftychios Protopapadakis. "Smart parking solutions for urban areas." 2013 IEEE 14th International Symposium on" A World of Wireless, Mobile and Multimedia Networks"(WoWMoM). IEEE, 2013.

Puuetega Tallinlaste toimetulekut käsitlev sotsiaaluuring (2016)

Qian, Zhen Sean, and Ram Rajagopal."Optimal parking pricing in general networks with provision of occupancy information." Procedia-Social and Behavioral Sciences80(2013):779-805.

Russo, Antonio, van Ommeren, Jos, and Dimitropoulos, Alexandros. "The environmental and welfare implications of parking policies." OECD Environment working paper No. 145 (2019)

Shoup, Donald C. "The ideal source of local public revenue." Regional Science and Urban Economics 34.6 (2004): 753-784.

Shoup, Donald C. "The trouble with minimum parking requirements." Transportation Research Part A: Policy and Practice 33.7-8 (1999): 549-574.

Shoup, Donald C., and Don H. Pickrell. "Problems with parking requirements in zoning ordinances." Traffic quarterly 32.4 (1978): 545-561.

Shoup, Donald. The high cost of free parking: Updated edition. Routledge, 2017.

Small, Kenneth A."Using the revenues from congestion pricing." Transportation19.4(1992):359-381.

Speck, Jeff. Walkable city: How downtown can save America, one step at a time. Macmillan, 2013

Tallinlaste rahuloluküsitlus (2018)

Tallinna kesklinna liikluse muutuse monitooring automaatse seiresüsteemi andmete põhjal (2016)

Tallinna lähipiirkonna – Harjumaa (v.a Tallinna linn) ning Kohila ja Rapla valdade elanike liikumisviiside uuring (2017)

Tallinna liikluse muutuse monitooring automaatse seiresüsteemi andmete põhjal (2018)

Tallinna liiklussageduste võrdlus varasemate aastatega (2013)

Tallinna linna parkimise arengukava aastateks 2006 – 2014 (2005)

Tallinna Mereääre Visioon (2017)

Tallinna pargi ja reisi süsteemi analüüs (2010)

Tallinna Parkimispoliitika analüüs (Jurkevitš,J; bakalaureusetöö, TTÜ) (2009)

Tallinna rattastrateegia 2018-2027 (2017)

Tallinna ühistranspordisüsteemi arendamine, liinivõrgu optimeerimine (2017)

Transpordi arengukava 2014-2020 (MKM) (2013)

Tratz-Ryan, Bettina, Freeman, Dean, and Gupta, Anshul. "Cool Vendors in Smart City Applications and Solutions." Gartner survey (2017)

Tratz-Ryan, Bettina. "Hype Cycle for Smart City Technologies and Solutions." Gartner report (2017)

Tuvikene, Tauri, Susana Neves Alves, and Hanna Hilbrandt. "Strategies for relating diverse cities: a multi-sited individualising comparison of informality in Bafatá, Berlin and Tallinn." Current Sociology 65.2 (2017): 276-288.

Tuvikene, Tauri. Freedom to park: post-socialist automobility in Tallinn, Estonia. Diss. UCL (University College London), 2015

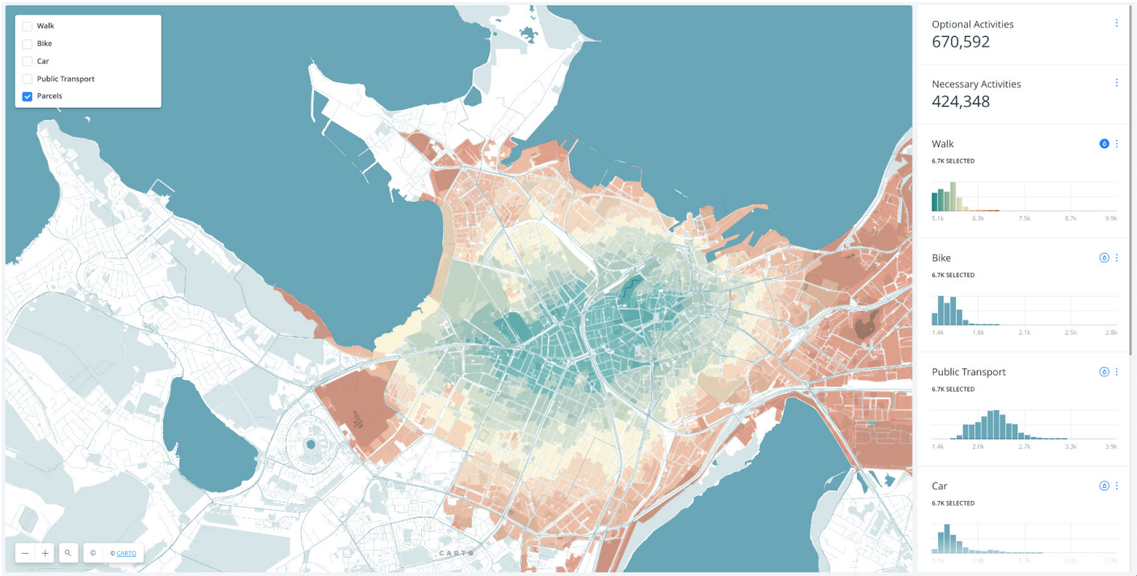
Väike-Õismäe piirkonna parkimiskorralduse uuring (2007)

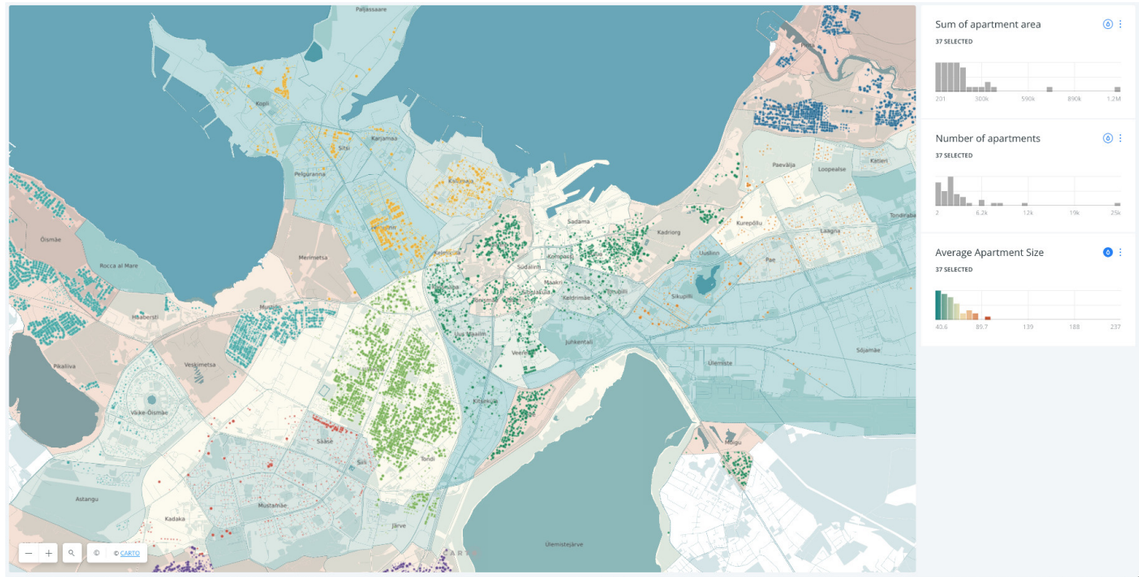
Van Ommeren, Jos, Derk Wentink, and Jasper Dekkers. "The real price of parking policy." Journal of Urban Economics 70.1 (2011): 25-31.

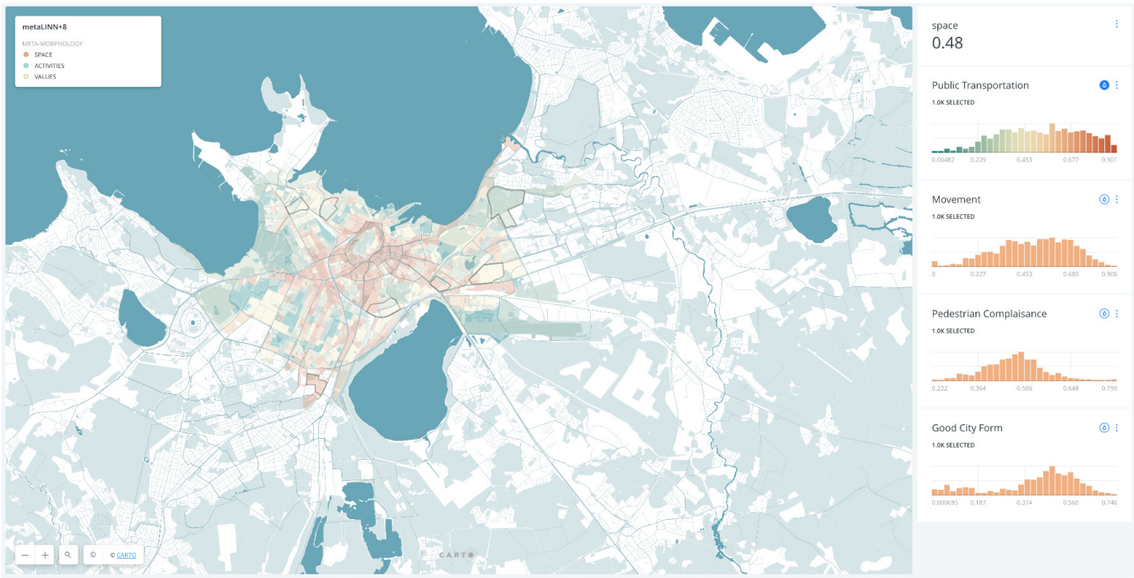
Wang, Judith YT, Hai Yang, and Robin Lindsey. "Locating and pricing park-and-ride facilities in a linear monocentric city with deterministic mode choice." Transportation Research Part B: Methodological 38.8 (2004): 709-731.

Whitehead, Jake, Joel P. Franklin, and Simon Washington. "The impact of a congestion pricing exemption on the demand for new energy efficient vehicles in Stockholm." Transportation Research Part A: Policy and Practice 70 (2014): 24-40.

ANNEX - interactive maps









ANNEX 2 - recommendations in a nutshell

Performance-based zoning

Colour explanation
Implementation phases

Phase 1 NOW to 5 | Phase 2 5-10 YEARS | Phase 3 10+ YEARS

- Establish the ALA – most efficient area for using public transport → Update ALA extents yearly → Update ALA extents monthly
- Establish parking caps (maximum) for new developments in ALA → Establish parking caps (maximum) for new developments in the whole city → Decrease parking caps (maximum) for new developments in the whole city
- Extend the paid parking zone to ALA, becoming the 4th zone after Vanalinn, Sudalinn and Kesklinn → Extend the paid parking zone to residential districts outside ALA (Ois, Mus, Las, Pöh) and build parking houses → Extend paid parking zone to whole city

Performance-based pricing

- Establish occupancy monitoring system within the tansp. dept. → Update parking occupancy monitoring yearly → Update parking occupancy monitoring monthly
- Update on-street base-fare for parking based on occupancy rates yearly → Update on-street base-fare for parking based on occupancy rates monthly (+25% if occupancies are higher than 85%) → Increase base-fare of Kesklinn to match Sudalinn
- Introduce performance-based parking fees (rush hour) using mobile parking data every year → Performance-based parking fees every month → Performance-based parking fees to all city

Other recommendations for parking management

- Parking permits for residents are given at higher prices and on monthly basis → No more parking permits will be released → Resident parking permits fully abolished
- Create an awareness campaign on the real cost of parking and sustainable mobility → Awareness campaign to stop offices providing free parking → Provide incentives for offices that offer benefits for people who do not come by car (tax cut, more building rights etc)
- Establish API for parking spaces (information about real-time occupancy rate) → Link parking API with public transport API – service in many languages to cater for tourists too → MaaS connects all modes real-time in a "city API"

Other recommendations for parking management

- Parking houses and garages should be built with higher ceilings to be ready for new use when MaaS will generate less need for parking
- Use shopping mall as park&ride – improve physical connections from parking to public transit stop → Lobby first and if not working regulate max parking time for free parking on malls → Establish parking caps (maximum) for commercial activities (malls)
- Parking houses (only in Kesklinn zone) in the city center should be in PPP since cities doesn't own enough land. Try to leverage on current Europark open-air parking lots. New developments may host "expensive parking" that is mostly accommodating tourists.

Other recommendations for parking management

- Review and limit free/cheap permits to disabled only
- Roundtables with developers and campaign to promote different interpretation of national law to split parking from flat sales
- Pedestrian, bike paths and landscaping have priority over parking in new detail plans and site lay-outs
- In use change of industrial and historic heritage, do not require more parking space than there is without compromising the values

Tallinn SPIN UNIT metaPARK Lõpparuport

Balance between social cost and benefit

Striking a positive balance between social cost and social benefit should be the key driver of parking policy.

Searching for added value, metaPARK project views parking policy as an issue of urbanisation, quality-of-life and business, as a driver for better, more competitive and more pleasant Tallinn.

First argument for a new parking policy is economic: reducing parking norms and opening for private-market provision opens new private investment opportunities in real-estate and housing. Densification, urban infill and new business opportunity would get a boost, making Tallinn more dynamic.

Immediately after that come environmental and social drivers. If the City needs less money for streets and less space for cars in public areas, it should open the possibility to improve public spaces, create better bike services, add urban green and make the city more liveable. Local (district) decisions on where and how to use the locally collected parking fees is central to the acceptance and success of new policy

Recommendations in short

F

- Extend the paid parking zone beyond inner city
- Introduce performance-based parking fees, monitor occupancy
- Give local neighbourhoods power to decide over their parking income
- Limit free/cheap resident permits to invalids in real need

A

- Split sale of flats from parking spaces
- Create an awareness campaign on the cost of parking and sustainable mobility
- Introduce good apps that link mobility and parking
- Test resident and employee mobility packages

N

- Establish an Active Transit Area ATA, based on data
- Define maximum cap for parking in new developments inside ATA
- Remove fixed parking requirements for new developments outside ATA
- Build mixed parking houses, do not burden new developments with neighbours' lacking parking

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

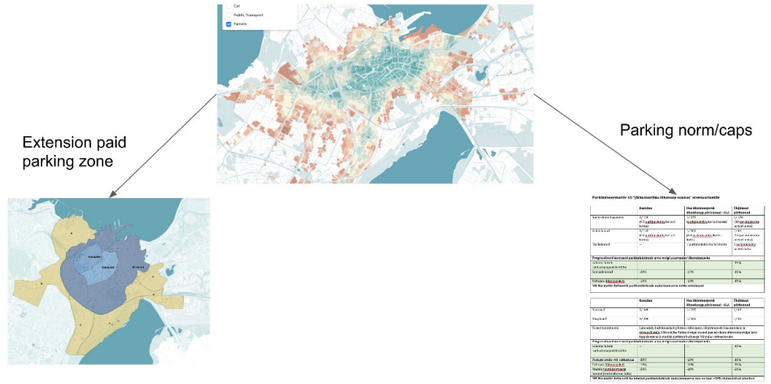
Active Transit Area ATA

Tallinn should not just be a follower but innovate. We propose to establish the Active Transit Area (ATA), defined as the area from where public transport is the most accessible and efficient.

The more the public transport will be accessible and efficient, the larger the Active Transit Area will be. Once defined, the ATA will be used to apply parking caps, meaning that new detail-plans within the ATA will have to supply a maximum number of parking spaces (parking caps) instead of minimum. New developments outside the ATA should have no parking requirements and leave developers to decide for the amount of spaces provided based on market research and the projected demand.

The dual use of ALA

ALA is used both to extend paid parking areas and to define new parking caps.



Extending paid parking zones

The argument for extending paid parking zones to the largest possible area, is to avoid having the whole community pay for the storage of private vehicles on public space. If a parking fees are collected, we can turn a space that produces pollution and encourages people to drive in a space that produces benefits for the general public.

Collected fees should then be used for the provision and improvement of local services. Planning for parking is planning for the city, since the policy has a strong role in linking transportation and land use. In most policies, the number of parking spaces required is linked to the land use type they are associated with, but this decision is usually arbitrary or it follows outdated planning manuals.

Performance-based parking fees

Performance based parking means charging parking fees for on-street parking based on how parking spaces perform.

In metaPARK we present 5 options for performance based parking.

Opt 1: Peak-time charge

Opt 2: Charging a flat rate during the peak times

Opt 3: Removing 15 min free parking

Option 4 and 5: Extending paid parking zones as ATA

Opt 4: considers all the parking spaces in the potential expansions being charged with the same tariff as Kesklinn.

Opt 5 paid parking fee in extended zones is 25% of the current tariff for Kesklinn.

Split the sale of flat from parking spaces

Linking parking places within apartments and pricing them together, as the current law requires, got a lot of criticism from all the key stakeholders. It seems that car-parking is seen as an individual choice, and increasingly people do not want car parking as a necessary part of their housing investment.

It is not in the direct power of the city, but this law should be reviewed, giving more room for market-led car parking and new MaaS solutions, including bikes, e-bikes and walking as important parts of the mobility choice. Bike parking, especially, should be raised on par with parking cars both in regulation and design. As explained before, this law linked with parking requirements, is going to produce a steep increase in housing prices, making living even less affordable and favouring a new social divide based on wealth within the same neighborhoods.

Parking in housing districts

- Apply IT solutions for sharing existing parking space and that makes finding parking easier and improves circulation.
- Do small additions of 2-5 parking places in harmless locations in conjunction with improvements in yards, greenery and public space. Those new spaces should be directed to disabled users, elderly, short-term visitors and shared e-cars (required by building permission), with city support for those aims.
- In these small improvements, always combine charging stations, bike and e-bike parking. This way small point-like changes start to add together as one strategic plan, changing the image of housing districts and creating a popular, shared feeling of change. It is as much social as physical question that we have to be addressing.

Awareness

Although car drivers do not pay when they leave their vehicles at free parking lots, parking is never “free”. Whether publicly or privately owned, parking spaces have construction, maintenance and management costs.

These costs are always paid by someone, and they surface in the price of a parking lot or in balance sheet of public buildings. In paid-parking areas, these costs are covered by drivers, whereas in free parking they are shared among all people, whether they own a car or not.

Parking in housing districts

- In good public transit locations, larger “smart” parking houses can be built together with other functions, such as play, day-care, co-working, shopping. In those projects, link also to e-power (roof solar panels), charging station and bike parking provision as above. Those projects must be linked to the health grid.
- In the mid-term future, the Soviet-era car garages should be re-thought, socially and spatially. A co-creative, user-based development of those might be an option. In longer future paid on-street parking should be also considered in housing districts, thus continuing the process outlined above.