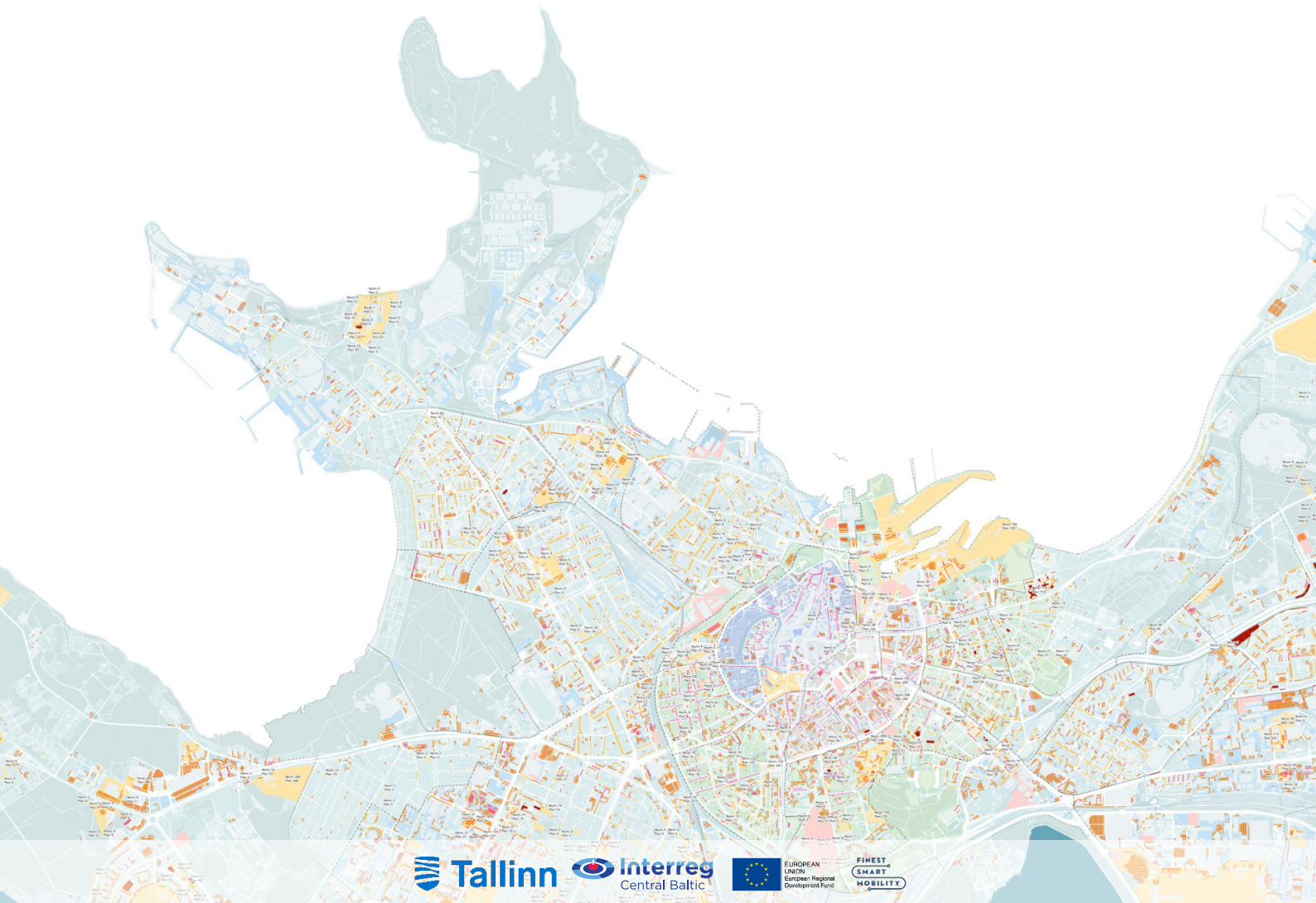


meta PARK



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

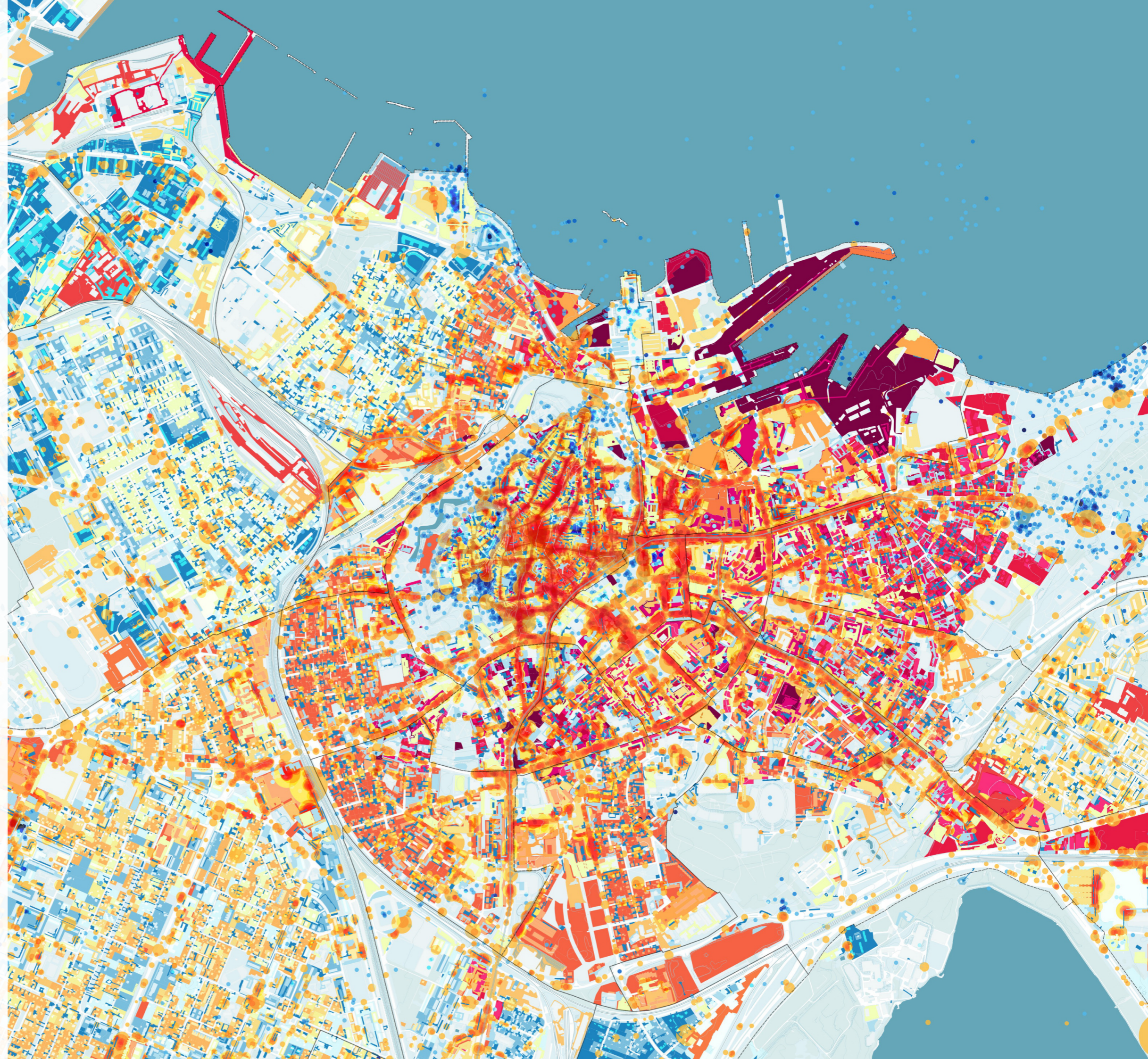
Kristjan Männigo
Kristi Grišakov
Kitty Saar
Merle Karro-Kalberg

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 oma ruume töötubade läbiviimisel; Mari Jüssit uuringu protsessis kaasamõtlemise eest ja konstruktiivse tagasiside eest raporti koostamisel.



Parkimisprobleemi olemus

SISSEJUHATUS

Ühe linna areng ja öitseng lähtub linnalises 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 parkimisprobleemi 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 mõõtmel ei anna tegelikku aimu selle ruumi kvaliteedist ja kasutusmugavusest. Liigne parkimisele ja sõiduteede 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 parkimisprobleemidel, 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 arutamisel. 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 parkimisprobleemi nõudlusega kohad nagu erinevad poed ja ärid pakuvad tasuta parkimist, kuid töstavad kaupade ja teenuste hindu, et korvata parklate ehitus- ja halduskulud.

Seetõttu sisaldub küllastajatele pakutud "tasuta" parkimise hind igas nende pooll ostadud 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 müügi käivet, vaid hoopis kasvatab seda. Müügi käive kasvu põhjus seisneb selles, et tasulisi parkimiskohti on üldjuhul vähem ning parkimisprobleemidest vabanenud ruumist saab hea avalik ruum (näiteks läbi väikevormide ja haljastuse lisamise), kaupluse fassaadi on paremini märgata ning kaupluse küllastajate arv suureneb. Linnad peaksid erinevate maakasutusviiside valikul alati valima selle, mis pakub suurimat avalikku hüve ning parandab elukvaliteeti või pakub uusi arenguvõimalusi.

Parkimisprobleemi 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 parkimisprobleemidele on linnaruum hõredam ning vahemaad erinevate sihtkohtade vahel pikenevad. Vahemaade kasv soosib omakorda autoliikluse kasvu.

ÕIGE HIND

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

Parkimise dünaamiline hinnastamine on järkjärgult 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 parkimisprobleemid, mida saab nüüd koos mobiilse parkimise andmetega kasutada täituvuse arutamiseks. 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 omanike vähenemisega (OECD, 2019). Eriti oluline on pöörata rohkem tähelepanu tasuta parkimise pakkumisele töö juures. Tasuta töökohta lähedane parkimisprobleem tekitab 0,17 tonni CO2 heidet auto kohta aastas (Eurostati andmed). Kui töö juures parkimise muuta tasuliseks, võib autoga tööl käijate hulka vähendada ligi 15% (OECD, 2019).

Ehituskulud

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

- 13 000€ – parkimisprobleem parkimismajas
- 20 000€ – parkimisprobleem maa-alusel parkimisprobleemil
- 25 000€ – parkimisprobleem maa-alusel parkimiskorral keeruliste pinnasetööde korral

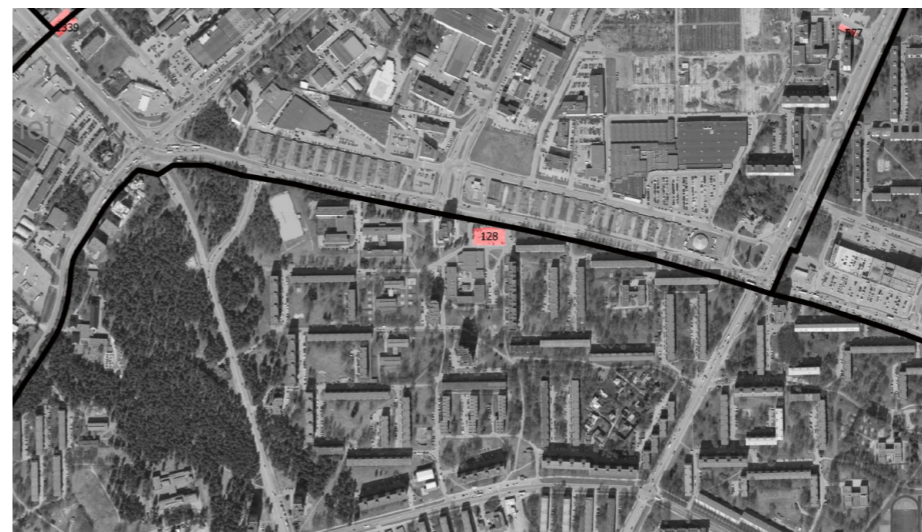
Näiteks nõuti Endover Kinnisvaralt ühe arenduse puhul vastavalt kehtivale parkimisnormatiivile nelisada parkimisprobleemi, ning EVS Linnatänavate standardi põhjal suurendati nõutud



EuroPark avatud parkimisplatsid Tallinnas



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



EuroPark parkimisplatside parkimisprobleemi aluse maa väiksem väärtus asub Mustamäel

parkimisprobleemi arvu 25% võrra, viiesajani. See omakorda suurendas ehituskulud hinnanguliselt 1,3 miljonit eurot (100 x 13 000 = 1 300 000€ sh KM). Kuna parkimisprobleemi ja kortereid müüakse sageli koos, siis muudavad kõrgemad parkimisprobleemi ehituskulud kallimaks ka korterite hinnad, mis omakorda muudab elupinnad vähem kättesaadavaks ja muudab ettevõtete jaoks mõnede tühjade kruntide arendamise ebaatraktiivseks.

Korterite müük

Parkimisprobleemi kõrgete ehituskulude tõttu on "tasuta" parkimisprobleemi pakkumine nii elanikele kui küllastajatele muutunud kinnisvaraarendajate ja koduostjate jaoks suureks väljakutseks. Eelmisel aastal jõustunud korteriomandi- ja korteriühituseadust interpreteeritakse arendajate poolt sellisel, et kortereid ja parkimisprobleemi tuleks müüa ühtse pakettina (Pärli, 2018), kuna parkimisprobleem arvatavasti eluruumi osaks. See omakorda tähendab, et parkimisprobleemi ehituskulud peavad kinni maksma ka need koduostjad, kes tegelikult parkimisprobleemi ei soovi ja kasutavad hoopis teisi liikumisviise nagu ühistransport.

Praeguse parkimispoliitika ja korteriomandi- ja korteriühituseaduse koosmõjul suureneb nõutud parkimisprobleemi arv tõenäoliselt veelgi. Parkimisprobleemi ehituskulude sisaldumine korterite lõpphinnas muudab korterid kallimaks ja arendused üha keerukamaks. See omakorda võib suurendada linna sisest ebavõrdsust, kuna uusarendused on taskukohased vaid kõrgpalgalistele ostjatele.

Väiksemate korterite ehitamine ei ole lahendus kõrgete ehituskulude kompenseerimiseks. Kuna praegune normatiiv nõuab parkimisprobleemi arvu korteri kohta, tähendab suurem korterite arv kohe ka rohkem parkimisprobleemi.

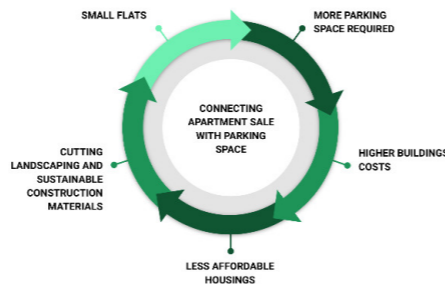
Jällegi on tagajärjeks suuremad ehituskulud, kuna tihedas linnakeskkonnas tuleb ehitada selleks maa-aluseid korruseid. Kõrgemad kulud sunnivad omakorda leidma viise kokkuvõtteks nagu odavamate materjalide kasutamine ja väliruumi madal kvaliteet. Tekib nõiarang, mis omakorda vähendab elukeskkonna kvaliteeti ning arenduste mitmekesisust.

Parklate aluse maa väärtus

Üks viis parkimisprobleemi hinna määramiseks on uurida parklatena kasutatava maa väärtust. Parkimisprobleemi väärtus (€/parkimisprobleem) on leitud avatud parkimisplatside (allikas: EuroPark) parkimisprobleemi arvu ja maa viimase ostutehinguga väärtuse (allikas: Maa-ameti Maakataster) kaudu arvestades parkimisprobleemi 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 parkimisprobleem linnas Viru hotelli ees (31041€/koht) ning kõige odavam parkimisprobleem A-H. Tammsaare tee Maxima XX ees (128€/koht). Asumite põhjal arvestades on parkimisprobleemi all oleva maa väärtus 128€/koha kohta Mustamäel kuni 10789€/koha kohta Südalinnas.

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 soovimatult tagajärg on linnakeskkonna tiheduse vähenemine, mis omakorda pikendab kogu, töö ja erinevate teenuste vahelisi distantsse ning suurendab autosõltuvust. Linnal on võimalus edendada ettevõtetlikku, inimkesket ja rohelist pealinna loomist läbi sidemete korterite müügi ja parkimisprobleemi vahel ning nõudes normatiivis parkimisprobleemi miinimumi asemel maksimumi põhjal, mis omakorda baseeruks korterite arvu asemel brutopinnal.

KEHTIV PARKIMISPOLIITIKA

Kehtiva parkimispoliitika eesmärgid

Kehtiva parkimispoliitika eesmärgid

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 dokumentist 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.

Kehtiva parkimispoliitika eesmärgid

Arengukava eesmärgid

Kehtiva arengukava eesmärgid on:

- leevendada tänavavõrgu läbilaskvuse kitsaskohtade probleeme liikluse ohjeldamisega, vähendades tänavate kallihinnaliste ümberehitustööde vajadust;

- reguleerida linnakeskuse liikluskooormust, 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 dokumentis, 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

Kehtiva parkimispoliitika eesmärgid

Kehtiva parkimispoliitika eesmärgid

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq 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.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 jalgrattaparklaid 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.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 (Jurkevits, 2009). Neid uusi parkimisalasid kasutatakse peamiselt pikaajaliseks parkimiseks (rohkem kui 4h) ning need paiknevad aladel, mis on ette nähtud elu- või ärihoonete arendamiseks (Jurkevits, 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.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

Vastavalt arengukava soovitudele 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.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

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 parkimisaeq pikenenud 1,5h-ni.

AS Ühisteenused ülevaate (2017) kohaselt kulutasid linnas tasulisel alal parkivad inimesed park

Regulatsioonid	
Parkimispoliitika eesmärk peaks olema laiem kui avaliku teenuse pakumine 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 arendamiseks.
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 osutada probleemiks linna väliskülaliste jaoks.
Seadusandlus, mis peaks reguleerima parkimise korraldamist on Liiklusseaduse, Teeseaduse ja Haldusõiguserikkumiste seadustiku vahel jaotunud ning tihti ebaseelge 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 tänavavälisest parkimiskohta.	Uute parkimishoonete ehitamise kohta on vähe materjali. Linna osalusel on valminud 2009a. Vabaduse väljaku parkla (200 kohta). 2019a. valmivad Mustamäe Akadeemia tee 30 parkimisala (200 kohta) ja Tammsaare tee 92 (600 kohta).
Organisatsiooniliselt peaks parkiskorralduse struktuur olema selline, kus parkimiskontroll oleks lahutatud parkimise korraldamisest, välistamaks parkimiskorra ja sellest kinnipidamise kontrolli segunemist, ning sellega parkiskorralduse funktsioonide hägustumist. Ülalmainitud johtuvalt soovitakse sellist struktuuri, kus parkimispoliitika elluviijaks ja kujundajaks ning kogu parkimisinfo valdajaks on Tallinna linn, samas tegeleb parkiskorralduse 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 etteavõtte Ühisteenisid.
Algatada järgnevad seadusemuudatused, mille jõustumine: <ul style="list-style-type: none"> - võimaldaks parkimiskorda rikkunud sõidukiomanikule määrata karistus ilma tema juuresolekuta (nn anonüümnenetus). – tooks taaskasutusele nn. rattalukud; - peataks parkimistrahvi saanud sõidukiga tehtavad toimingud autoregistrikeskuses (omaniku vahetus, tehnoolevaatus jne.). 	Trahve saab määrata ilma sõidukiomaniku juuresolekuta. Eraoperaatorid ei suutnud varem saada parkimiskorra rikkujate registriandmeid, kuid 2019a. kohtuotsuse järgselt peaks see probleem laheneda. 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.

Kesklinna tasuline parkimine	
Kogu keskkonnas on viimastel aastatel parkivate sõidukite arv stabiilselt suurenenud ja ühiskondlikus keskses seegi vähenenud, planeerimisega ja liikluskorralduslike meetmetega oleks hädavajalik säilitada protsessi jätkumine ühiskondlikus keskses.	2005a. parkimise arengukava ei loendanud parkimiskohtade tegelikku arvu, vaid hindas keskkonna parkimisnõudluste langust liiklusloenduste põhjal. Kesklinna liiklus on olnud pidevas kasutrends (ca 1% aastas). Samal ajal kui keskkonna liiklus on kasvanud on kasvanud ka keskkonnas parkimine, kuid muutunud on parkiskorraldus (eraoperaatorite turule tulek). Kesklinna on kerkinud mitmeid uusi parkimismaju, kuid kõige nähtavam osa parkimise ümberorganiseerimisest on olnud tühjade kruntide muutmine avaparklateks.
Uutes parkimismajades rajada juurde ca 2000 tänavavälisest parkimiskohta.	Tornimäe, Rävåla, Solarise ja Rotermanni parklatel on kokku ca 2000. Lisaks on keskkonnas 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 väli, Jõe ja Pronksi tn, Tartu mnt läbimurre, Rävåla pst koos kavandatud pikendusega Pärnu maanteele, Tõnismäe tn, Toompuiestee ja Rannamäe tee. Selle piiranguala servadele on soovitatav rajada "neelavaid" parklaid, kuhu autoomanikud jätkaksid 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 jalutuskaigu 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 keskkonna tänavatel rakendada ajalisi (1-4h)parkimispiiranguid. Pikaajalist parkimist linna keskses tuleks vältida.	Ajalisi piiranguid peamistel tänavatel ei rakendatud. Parkimisandmete põhjal saab järeldada, et avalikes tasulistes parkimisalades jääb keskmine parkimisajag ühe tunni piiresse, mis tõttu ei ole pikaajaline parkimine nendel aladel probleem. Pikaajaline parkimine on samas probleem tänavavälisest parklates, kus keskmine parkimisajag on üle nelja tunni päevas.
Kesklinna tasulist parkimisala laiendada ca 2008 tingimusele, et olemasoleva tasulise parkimise koormus on jõudnud ca 70%-ni kohtade arvust.	Tasulisi parkimisalasid on alates 2006a. laiendatud sadama, Peterburi tee ja Tehnika tänav 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 ebaseelge tsoonide piiriladel (näiteks Tõnismäel).
Parkimistariif ja parkimisaja piiramine peavad kujunema regulatsioonivahendiks käibe tagamiseks parkimiskohal välitades pikaajalisi parkimisi eriti "kuumades" piirkondades.	Tornimäe, Rävåla, Solarise ja Rotermanni parklatel on kokku ca 2000. Lisaks on keskkonnas 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 väli, Jõe ja Pronksi tn, Tartu mnt läbimurre, Rävåla pst koos kavandatud pikendusega Pärnu maanteele, Tõnismäe tn, Toompuiestee ja Rannamäe tee. Selle piiranguala servadele on soovitatav rajada "neelavaid" parklaid, kuhu autoomanikud jätkaksid 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 2006a. regulaarselt tõstetud. Viimane parkimistasude tõstmine oli aastal 2016. Vanalinna ja Südalinna tsoonis kehtestati ööpäevaringne tasuline parkimine. Kesklinna 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. Kontrollõrde ülesannete hulka peaks kuuluma peale trahvinõuete väljakirjutamise ka autojuhtide informeerimine.	Parkimiskontrolõrid 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 lokaalselt tasulisi parklaid.	Pirita parkimisala on hooajaline 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 riigimaaade arvel.	Selget olukorra paranemist pole toimunud, kuna paralleelselt täiendustega (nt. "Hoovid korda" programm) on suurenenud ka autode arv. "Hoovid korda" programmi raames toetab linn hooivalade 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, ridealamed/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 ümberistumisterrinaalide rajamine linna lõunaosas (Laagri/Vana-Pääsküla ning Järve piirkond), Tartu maantee (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 Consiori tänav uue parkla 161 kohaga (täituvuse info puudub). Madal täituvus võib viidata parklate vaele asukohale või ühistranspordihenduste 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, igaüks 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 lähtepunkti.
Arvestades puudega inimeste liikumisvõimalusi peaks olema keskkonna piirkonnas igal tänavalõigul vähemalt üks koht. Lähtuvalt sellest on ettepanek tähistada täiendavad parkimiskohad puudega inimestele 6 piirkonnas keskkonnas.	Puuetega elanike parkimisalade väärkasutamist toodi korduvalt esile huvigruppide koosolekutel. Linna väljastatud parkimisalade 4756, mis on rohkem kui elanike parkimisalade. Puuetega elaniku parkimiskaart võimaldab parkida igal pool ja piiramatult 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 väärkasutus peaks kohapeal tõendama. Samuti on keeruline viia sisse lisapiiranguid parkimiskaardi kasutajatele ilma, et sellega kahjustataks nende elanike huvi, kes lube tööpoolest 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 Saksamaa parkimiskeeluga kohtadesse parkimisel ajapiiranguid (15min-3h).

Ettepanekute ülevaade ja nende hetkeseis:

Kehtiv normatiiv

Kehtiv normatiiv on üsna üksikasjalik. See põhineb ideel, et igas projektis peaks olema maakasutusest lähtuvalt helde parkimisvõimalus. Esiolgses 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).

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. Munitsipaalalamud	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. Sotsiaalamud (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

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

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 sõiduaudote 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 lasteade, 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 sakraalehtis	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 Maakris 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 tulevikuprognose, kus kahtlemata on peidus ka palju teadmatust. Järgnevalt toome välja peamised kehtiva arengukava prognoositud muutused võrreldes praeguse seisuga:

Kõige suurema liikuvusega linnad maailmas 2017. aastal. Tallinn on 10. kohal.

- 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 (AKÕL -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 ühistranspordihendustele ja paindlikumale hinnastamisele. Enamikul juhtudel viib parkimisnormatiivi järgimine uute detailplaneeringute kehtestamisel parkimis

kohtade ülepakkimiseni, 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 tasuta 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

Tallinnas on 1000 elaniku kohta 100 parkimiskohta, mis on 10 korda vähem kui näiteks Pariisis.

- (2009) Tallinna Parkimispoliitika analüüs (Jurkevits̄,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

Tallinnas on 1000 elaniku kohta 100 parkimiskohta, mis on 10 korda vähem kui näiteks Pariisis.

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 töökäijatest 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.

- (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.

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 omanike kulusid alahinnatakse ligi 40% võrra. Tallinna puhul tähendab see, et auto tegeliku omanikulu 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 rahuloluuringud 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 vähesus linnaosades ja keskklinnas kinnitavad endiselt mitmed küsitlused. Vaid 26% küsitlusele vastanutest on rahul keskklinnas 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. Keskmise 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 pakkuades tööautot või tasuta parkimist. 1/3 Tallinna leibkondades on kasutusel tööandja poolt antud auto. (Tallinna liikumisviiside uuring, 2015)

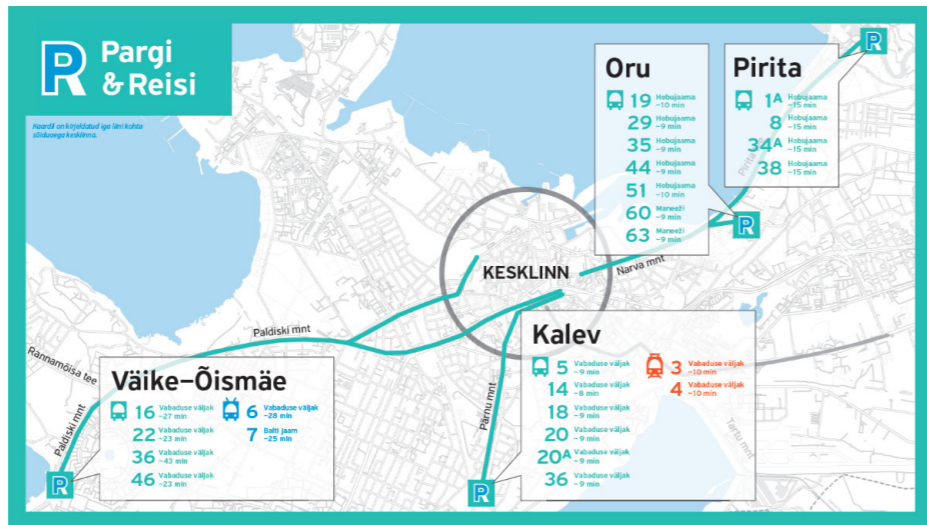
Takso ja sõidujagamine

Taksot kasutab 38% tallinlasi. Keskmise 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 lühirendi. 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. töökerattad) 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 valveta parkla kasutamise eest (73% vastanuid). Küsitletute pakutud suurusjärg (10 eur kuus) kattub elanike parkimislubade maksumusega linna keskkuses (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

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 rahulelemise arve. Rahulolu madalamad tulemused käivadki ratta parkimise ja talvise kergliiklusteede hoolduse kohta. Vaid 29% vastanutest on rahul ratta parkimise võimalustega linna keskkuses. 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 1/3 on valmis seda proovima. Sõidujagamist kasutavad peamiselt 15-29aastased noored! Vaid 3% Tallinna majapidamistest on kasutanud lühiajalist auto rentimise teenust ja 1/3 sooviks seda proovida (lastega suuremad majapidamised keskklinnas, Kristiines ja Pirital).

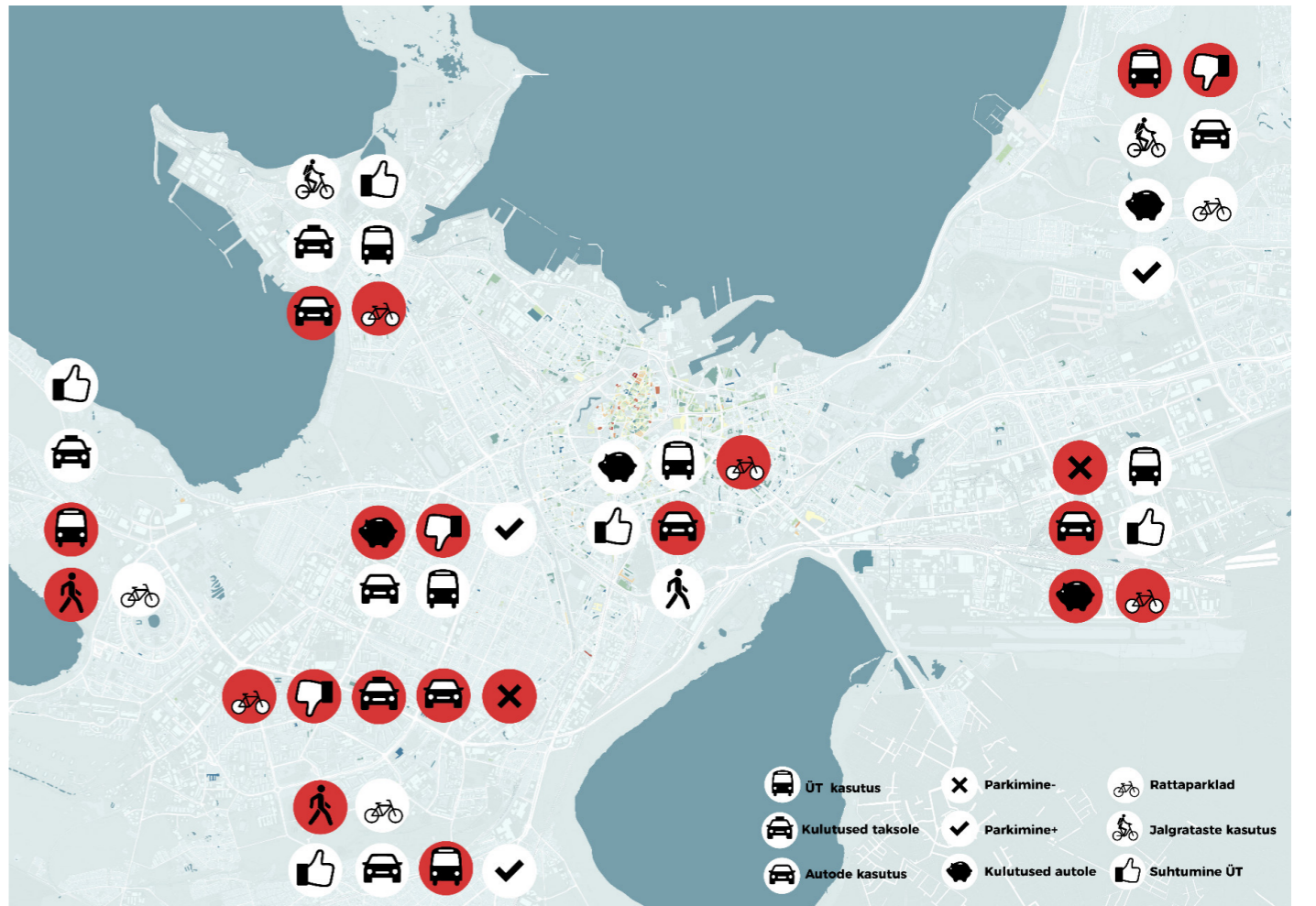
- 57% EI KASUTA rakendusi liikuvuse planeerimiseks;
- vaid 2 inimest 10st oskab nimetada mõnda

sõidujagamisteenust (2015). Regulaarsed jalgratta kasutajad kasutavad ka sõidujagamisteenust enim! Kõige rohkem kasutatakse sõidujagamist Nõmmel, keskklinnas 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 murettekäitav, 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 peamised liikumisharjumuste erinevusi ja liikuvusvajadusi Tallinna erinevates linnaosades. Välja on toodud iga linnaosa on liikuvuseripärad ja -probleemid, ehk millises küsimuses on uuringus saavutatud kõrgeim/madalaime 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 igakülgset toetama ja säilitama. Nii Tallinna (2015) kui Harju (2017) liikuvusuuringud näitavad, et liikumiseelised 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. Liikumispudeega 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 tingimisel 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 soovib võtta kasutusele parkimismatemaatika, 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 parkimisuurinud

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

Vähene parkimiskohtade arv on probleem enamikes piirkondlikes küsitlustes ja ka linnakeskuses. Ainult 26% vastanutest olid rahul parkimisega linnakeskuses. Samas on linnakeskuse parkimise korralt ja parkimiseabele 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 parkimisprobleemiga 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:

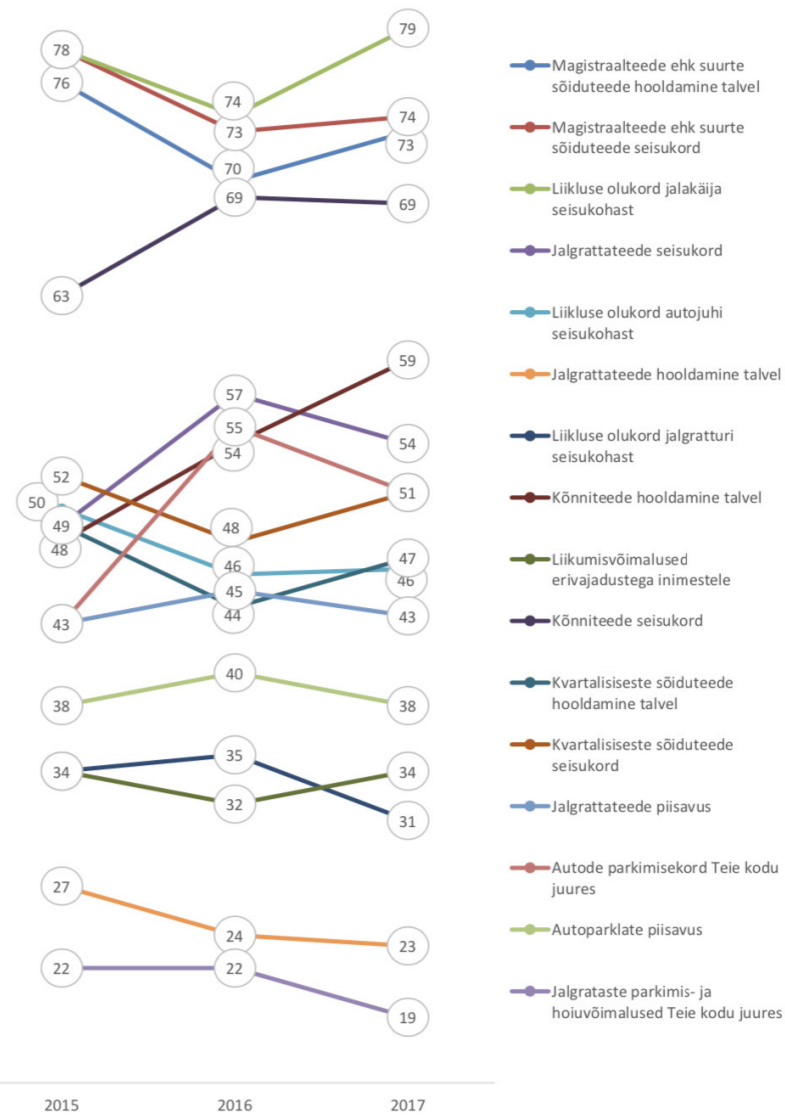
2019. aasta uuringus hinnati 6 Mustamäe linnaosa asumit (Mustamäe asumi III, IV, V, VIII mikrorajoon ning Siili ja Sääse asum) ning ja leiti, et aktiivsete autokasutajate protsent varieerus vahemikus 14% -44%, seega on asumite vahel väike erinevus, mida tuleks parkimise korraldamisel kindlasti arvestada. 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 asumit 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 Keslinnas (41%).

Objekt	Soovitused
Elamud	1 koht / 50 sb-m ² , min 1 koht / korter
Ühiselamud	1 koht / voodikoht
Äri-, kontori- ja administratiivhooned	1 koht /100 sb m ² , 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 m ² , 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 rattaparkimismatemaatikast.

Page 15
Page 16



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.

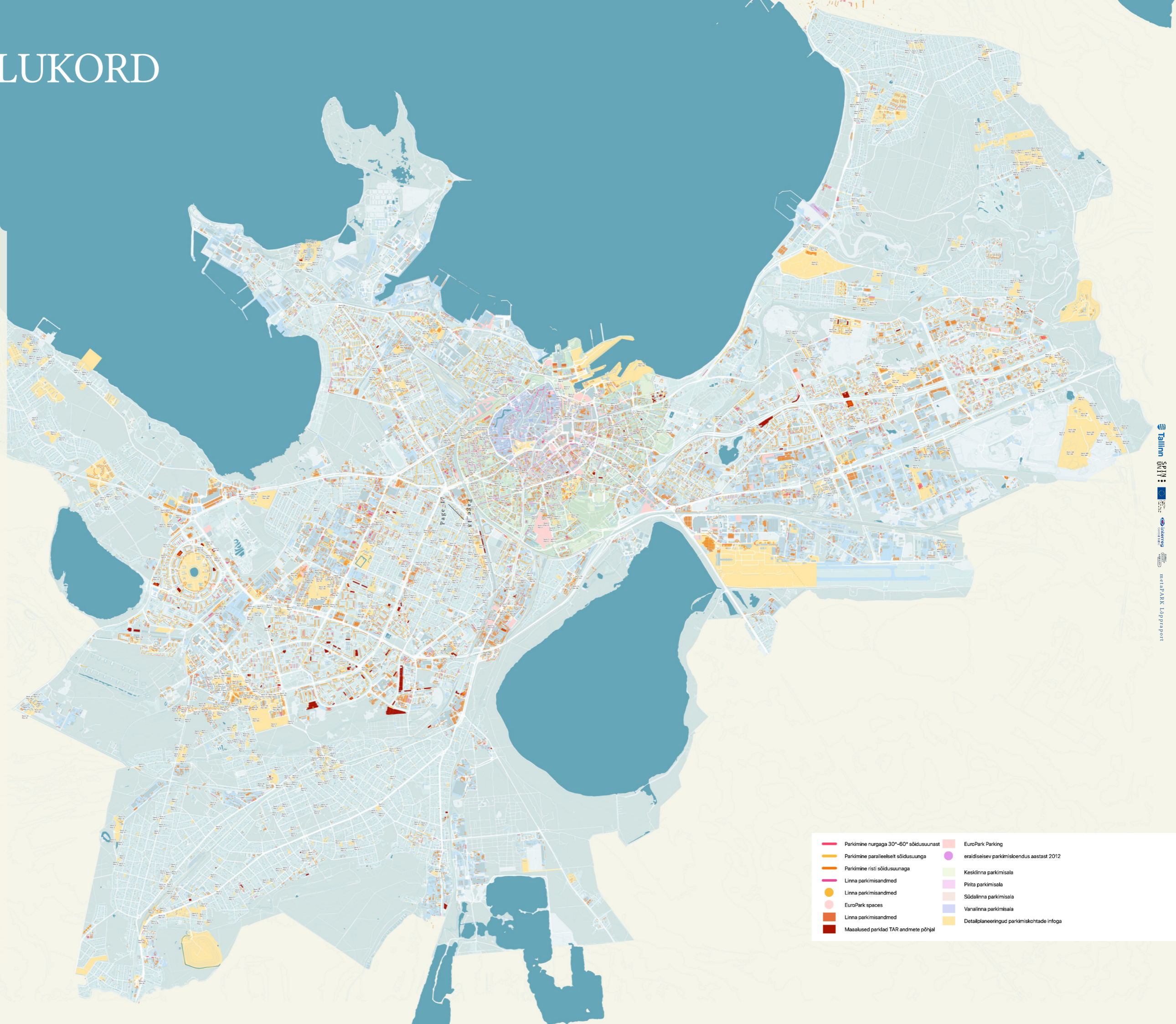
MetaPARK uuring koostas esimese kõiki Tallinna parkimiskohti koondava GIS kaardi, kus parkimiskohad on seotud täituvuse, parkimiskäibe, maakasutuse otstarbe ja väärtusega. Selle kaardipõhise andmebaasi põhjal saab alustada linna parkimispoliitika ja erinevate väiksemaskaalaliste muudatuste järelvalvet.

KUI PALJU ON TALLINNAS PARKIMISKOHTI?

Uuringu tegemist alustades puudus täpne info Tallinna parkimiskohtade asukohta 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. teenusepakujate opereeritud parklaid. Mobiilse parkimise andmed annavad meile ühtlasi võimaluse kaardistada parkimiskäitumist ning kõikide parkimisplatside tiptunde 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	—	EuroPark Parking
—	Parkimine paralleelselt sõidusuunaga	—	eraldisev parkimisloendus aastast 2012
—	Parkimine risti sõidusuunaga	—	Kesklinna parkimisala
—	Linna parkimisandmed	—	Pirita parkimisala
—	Linna parkimisandmed	—	Südalinna parkimisala
—	EuroPark spaces	—	Vanalinna parkimisala
—	Linna parkimisandmed	—	Detailplaneeringud parkimiskohtade info
—	Maaalused parklad TAR andmete põhjal		

Parkimiskohtade arv arvatati parkimisriidasid 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 väljendama 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, väljendama parkimiskohtade arvu vastaval joonel.

Parkimiskohtade kaart valmis järnevat 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 soovime me kaarti jooksvalt aasta jooksul täiendada, viies läbi välitõid kaardil oleva info kinnitamiseks.

	Parkimine nurgaga 30°-60° sõidusuunast		EuroPark Parking
	Parkimine paralleelselt sõidusuunaga		erakalisev parkimiskoht aastast 2012
	Parkimine risti sõidusuunaga		Kesklinna parkimisala
	Linna parkimisandmed		Pirita parkimisala
	Linna parkimisandmed		Südalinna parkimisala
	EuroPark spaces		Vanalinna parkimisala
	Linna parkimisandmed		Detailplaneeringud parkimiskohtade infoga
	Masutused parklaid TAR andmete põhjal		



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:

- Parkimiskohtade kogupindala asumis. Pindala on leitud parkimiskohtade kaudu arvestusega 30 m² parkimiskohta 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"):

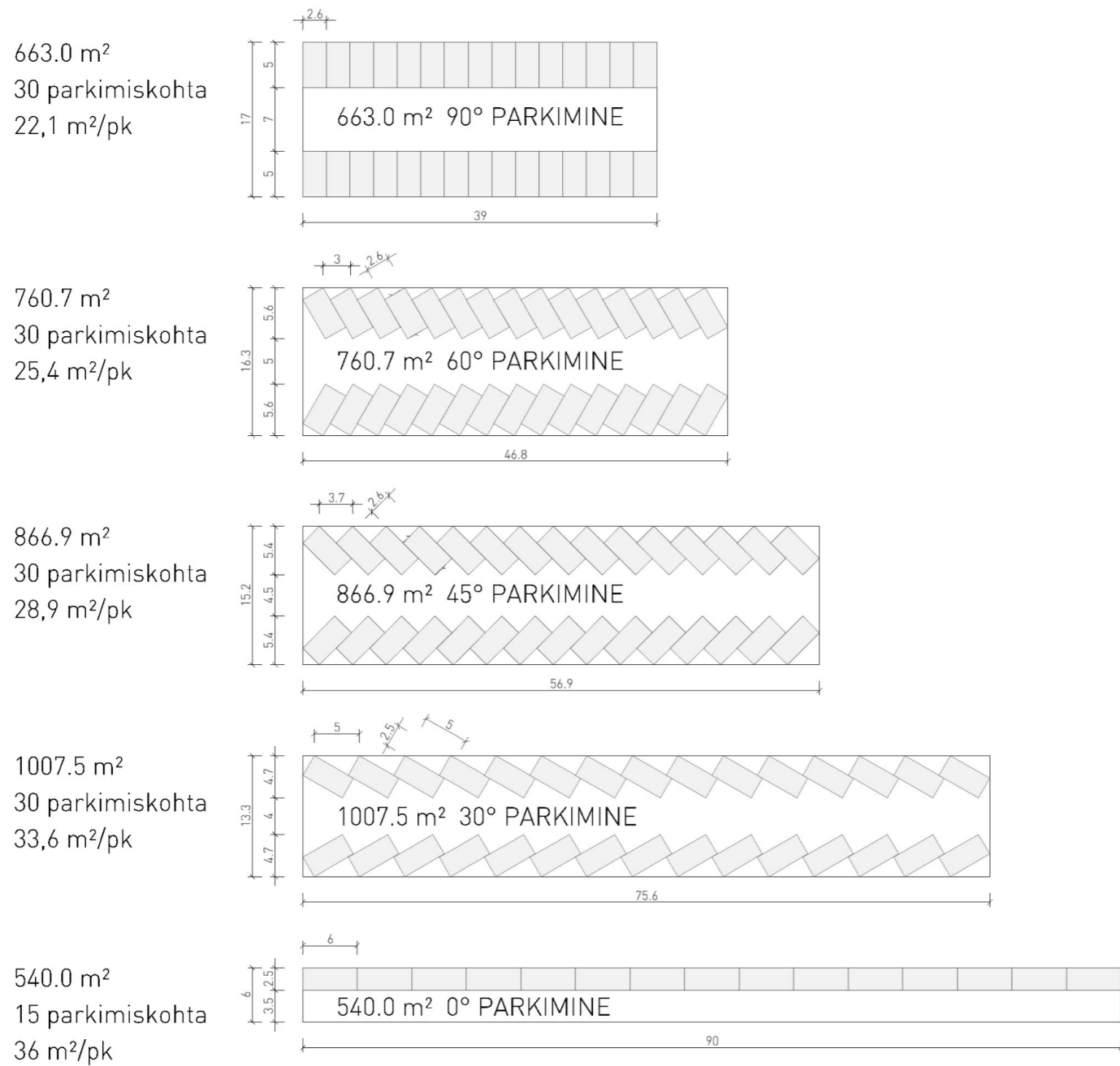
- Tänavavõrgu pindala. Tänavavõrgu moodustavad üksteisega ühenduses olevad tänavad ja teed, millel sõidetakse autodega ning mis ei ole mõeldud jalakäijate või kergliiklusteena, ega muud liiklustranspordile (mitte raudtee).
- Arvutuse allikas: TAR, kiht "t02_51_maakate", valitud kirjed välja "tyyp_id" 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 numbriga 11 või on koodiga "30051"

- Büroorumide pindala. Andmeallikana on kasutatud Ehitisregistri avaandmeid, mille hulgast on selekteeritud kõik ruumid kasutusotstarbe koodi järgi, mis algavad numbriga 122.
- Kaubandus- ja teenindusruumide pindala. Andmeallikana on kasutatud Ehitisregistri avaandmeid, mille hulgast on selekteeritud kõik ruumid kasutusotstarbe koodi järgi, mis algavad numbriga 123.
- Tööstus- ja laoruumide pindala. Andmeallikana on kasutatud Ehitisregistri avaandmeid, mille hulgast on selekteeritud kõik ruumid kasutusotstarbe koodi järgi, mis algavad numbriga 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 numbriga 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 mõtte.



Sõiduautode parkimiskohtade ruumivajaduse skeem vastavalt standardile EVS 843:2016.

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



id	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	parking house	1	115.4	115.4	115.4
5	Tallinn	underground 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

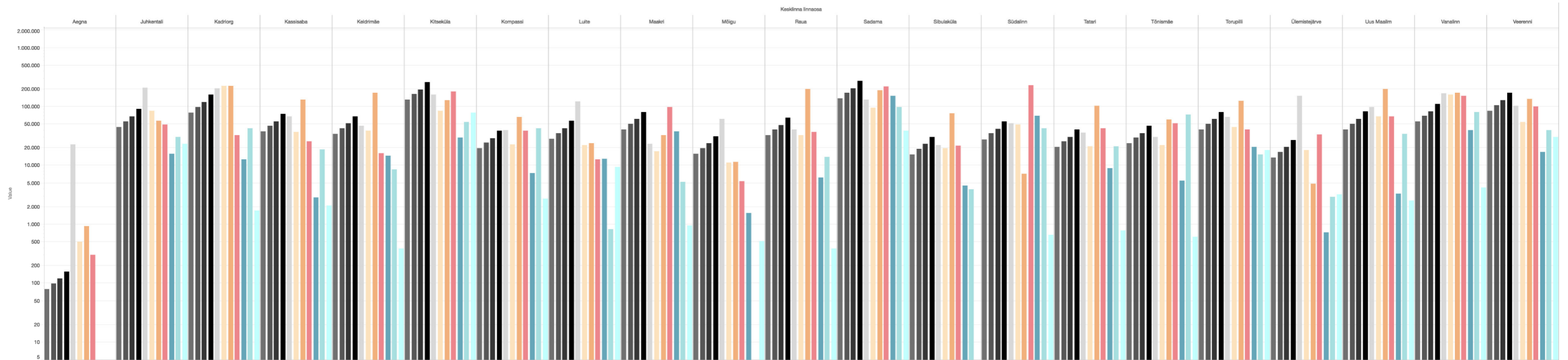
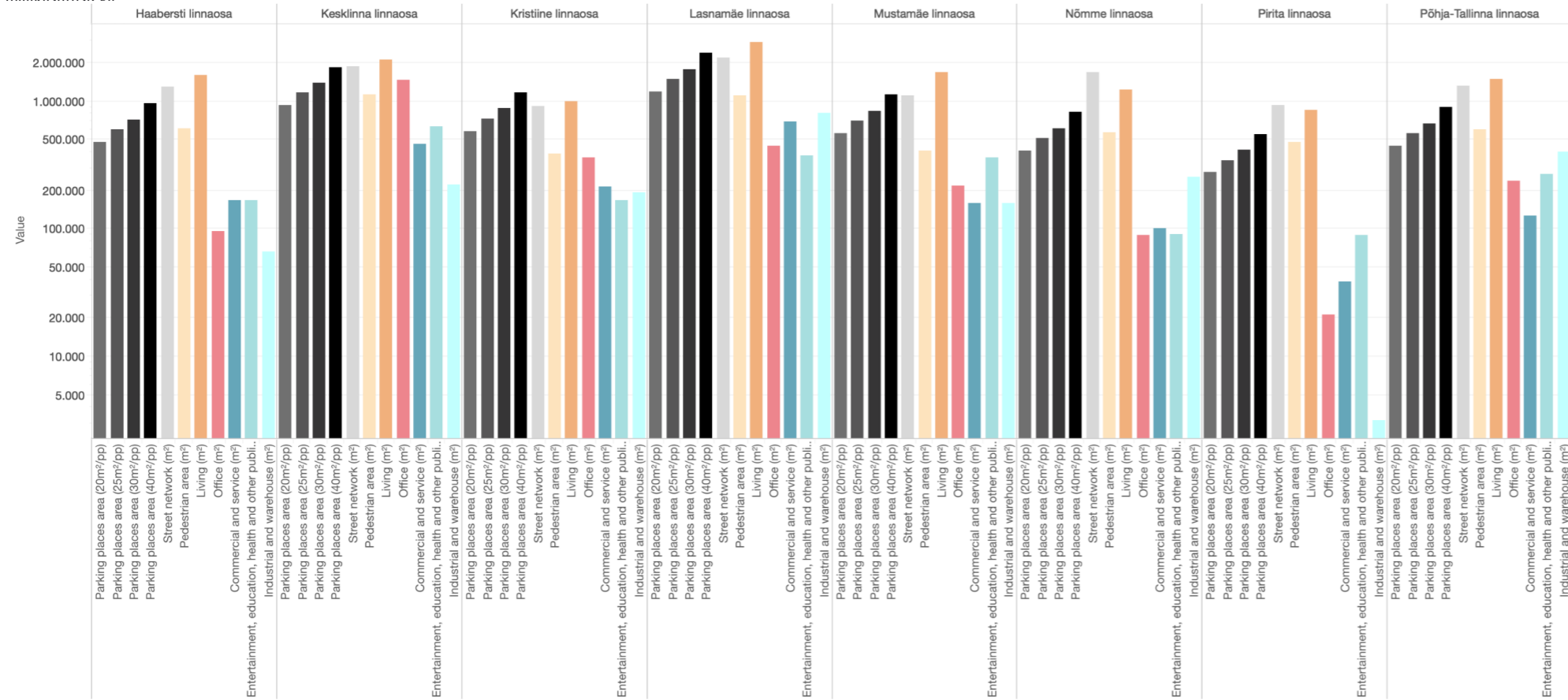
Tallinnas olevate EuroPark avaparklate pindala ja parkimiskohtade arvu põhjal võtab üks parkimiskoht ruumi keskmiselt 47,6 m².

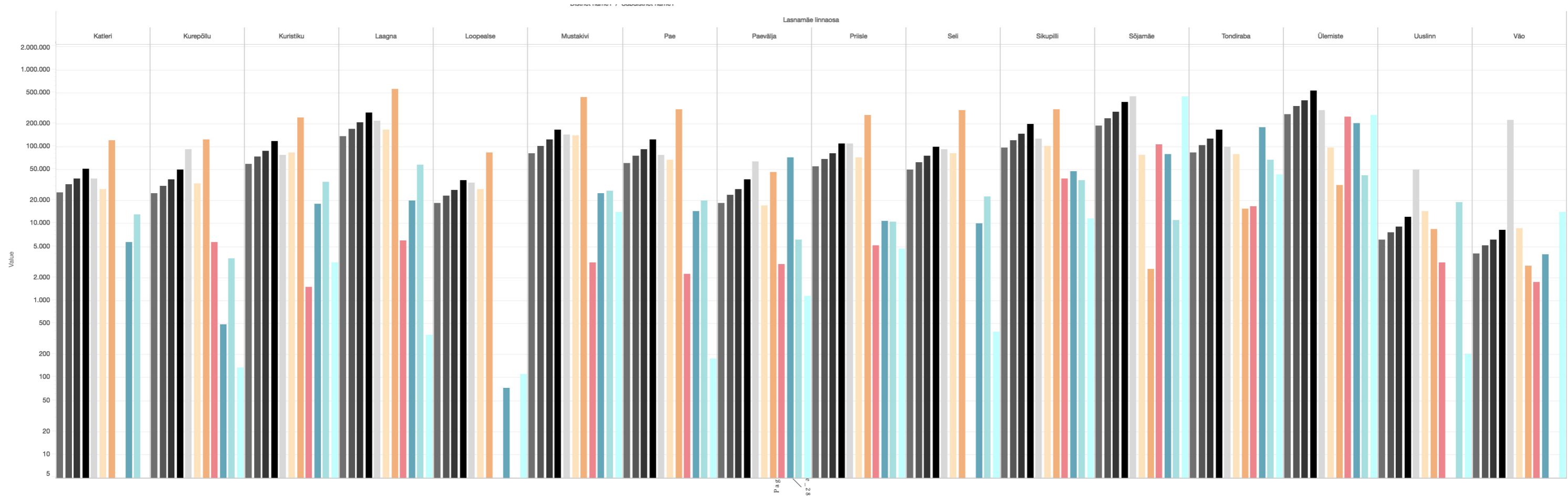
Neid andmeid jagati interaktiivsete kaartide kujul Tallinna Transpordiametiga, mis võimaldab neil otsuste tegemisel digitaalset kartograafiat paremini mõista ja kasutada.



Maakasutuse graafikud linnaosade lõikes

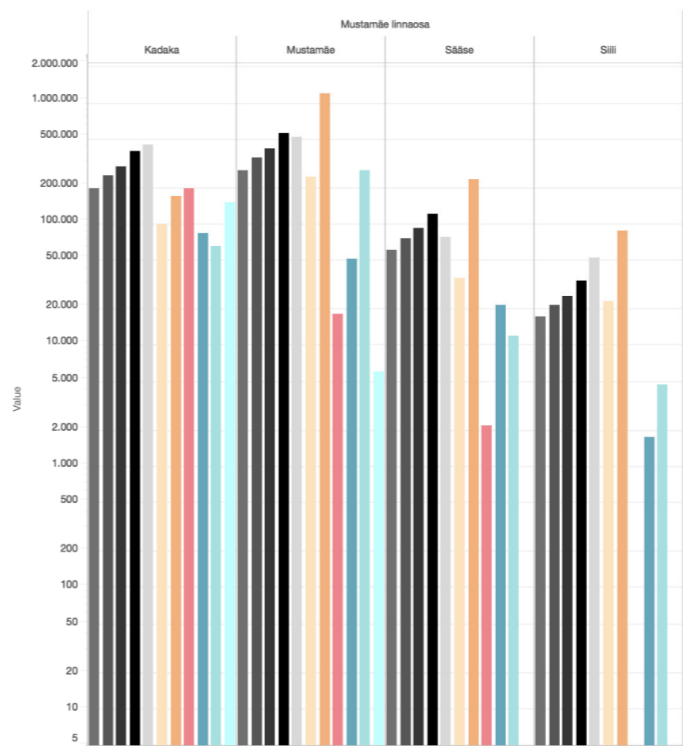
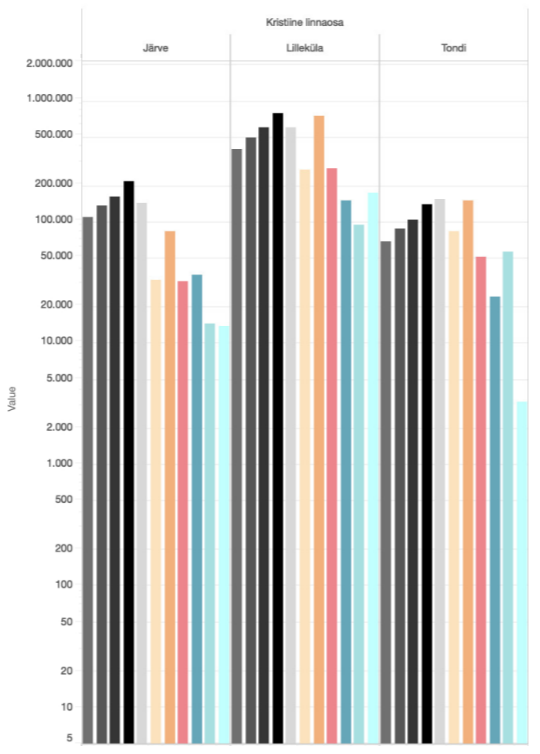
Et teada saada, kui palju parkimiskohad linnas ruumi võtavad, on hinnatud ligikaudselt parkimiseks kasutatava maa-ala suurust igas linnaosas ja igas asumis ning võrdlesime seda teiste peamiste inimtegevusest tingitud maakasutusega

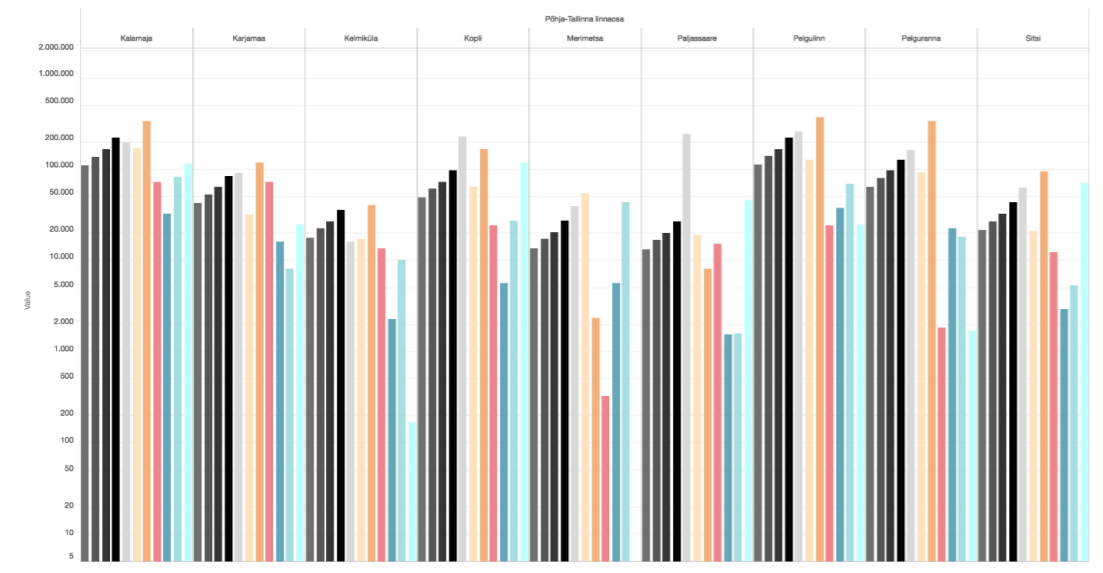
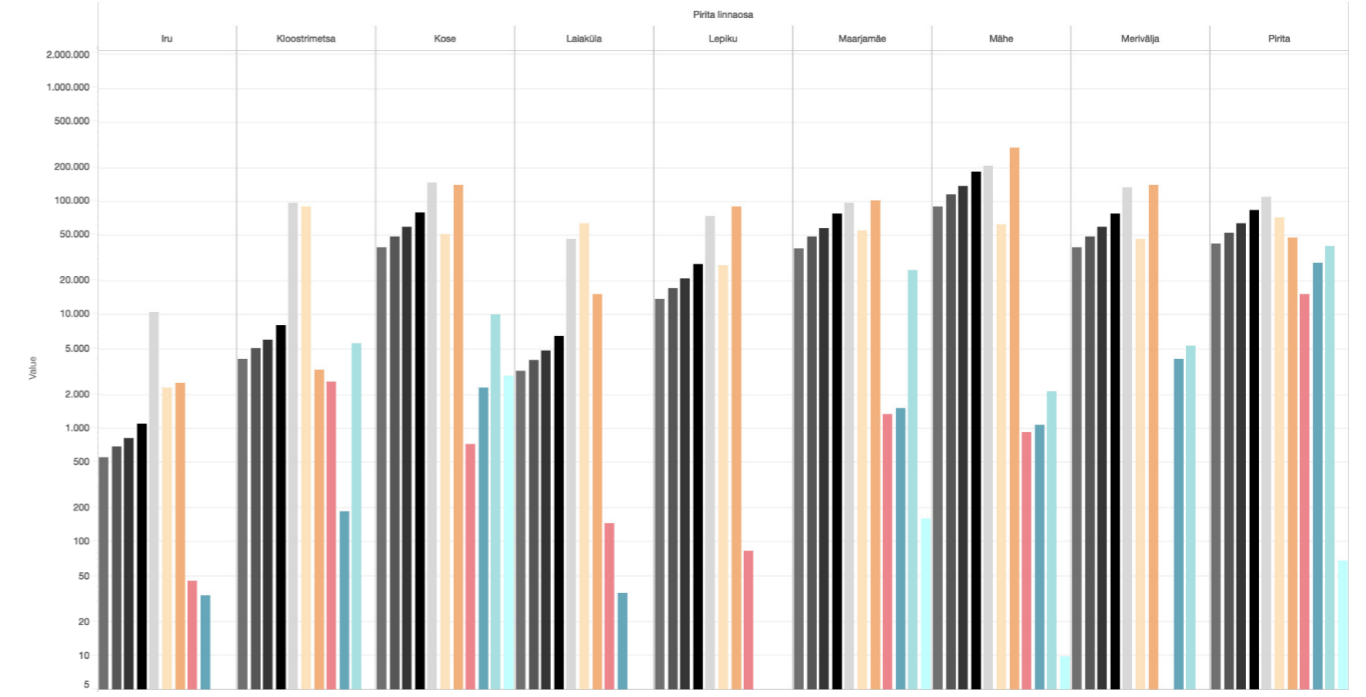
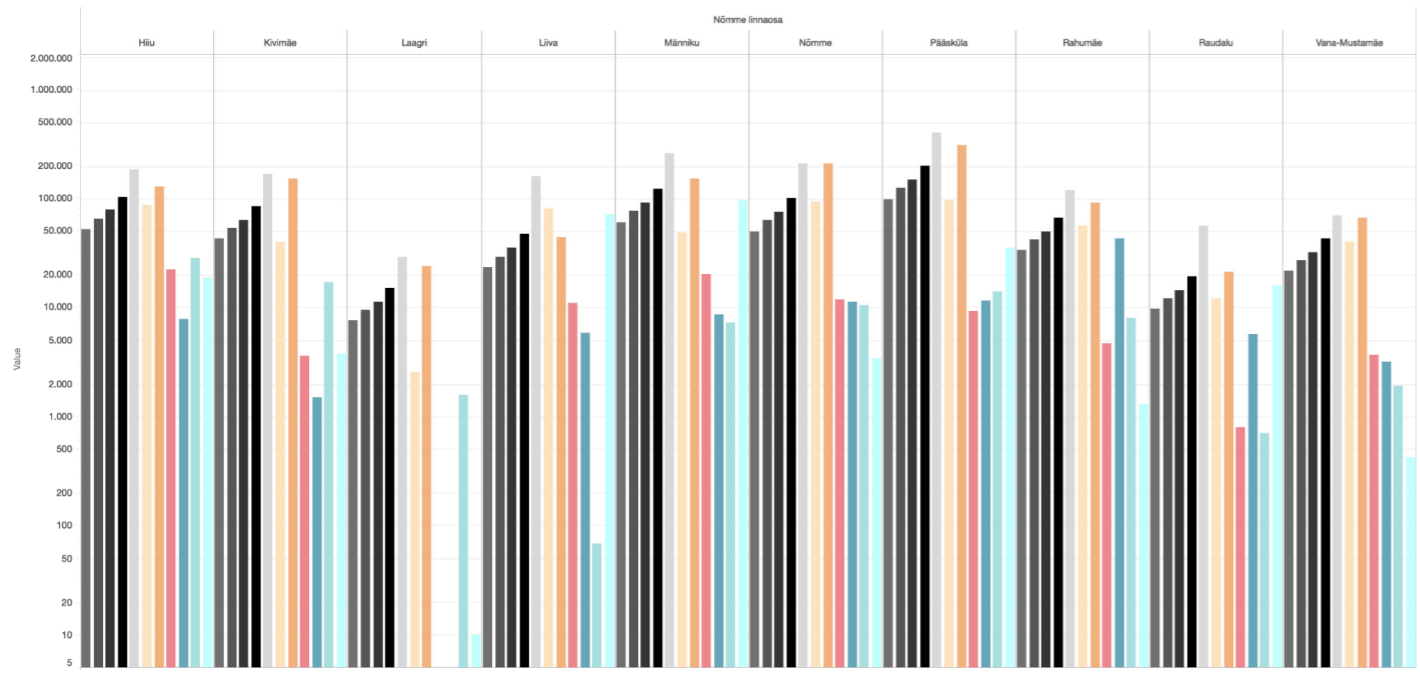




- Measure Names
- Parking places area (20m²/pp)
 - Parking places area (25m²/pp)
 - Parking places area (30m²/pp)
 - Parking places area (40m²/pp)
 - Street network (m²)
 - Pedestrian area (m²)
 - Living (m²)
 - Office (m²)
 - Commercial and service (m²)
 - Entertainment, education, health a...
 - Industrial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

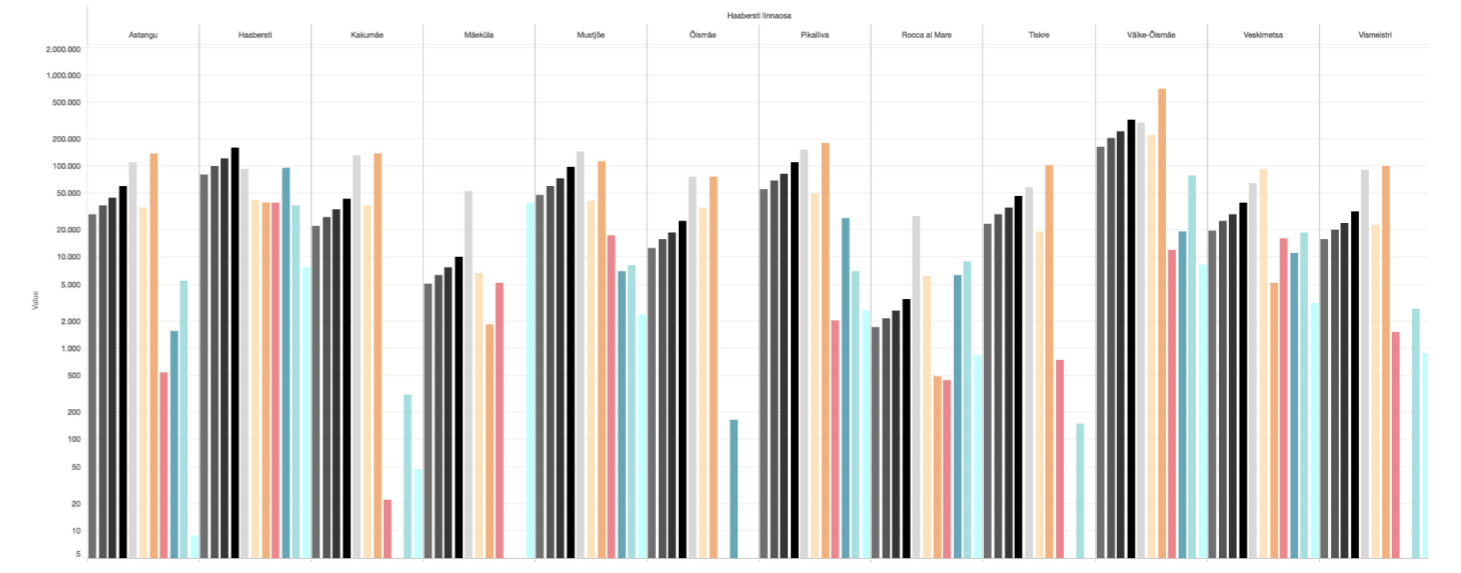
- Measure Names
- Parking places area (20m²/pp)
 - Parking places area (25m²/pp)
 - Parking places area (30m²/pp)
 - Parking places area (40m²/pp)
 - Street network (m²)
 - Pedestrian area (m²)
 - Living (m²)
 - Office (m²)
 - Commercial and service (m²)
 - Entertainment, education, health a...
 - Industrial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





- 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)

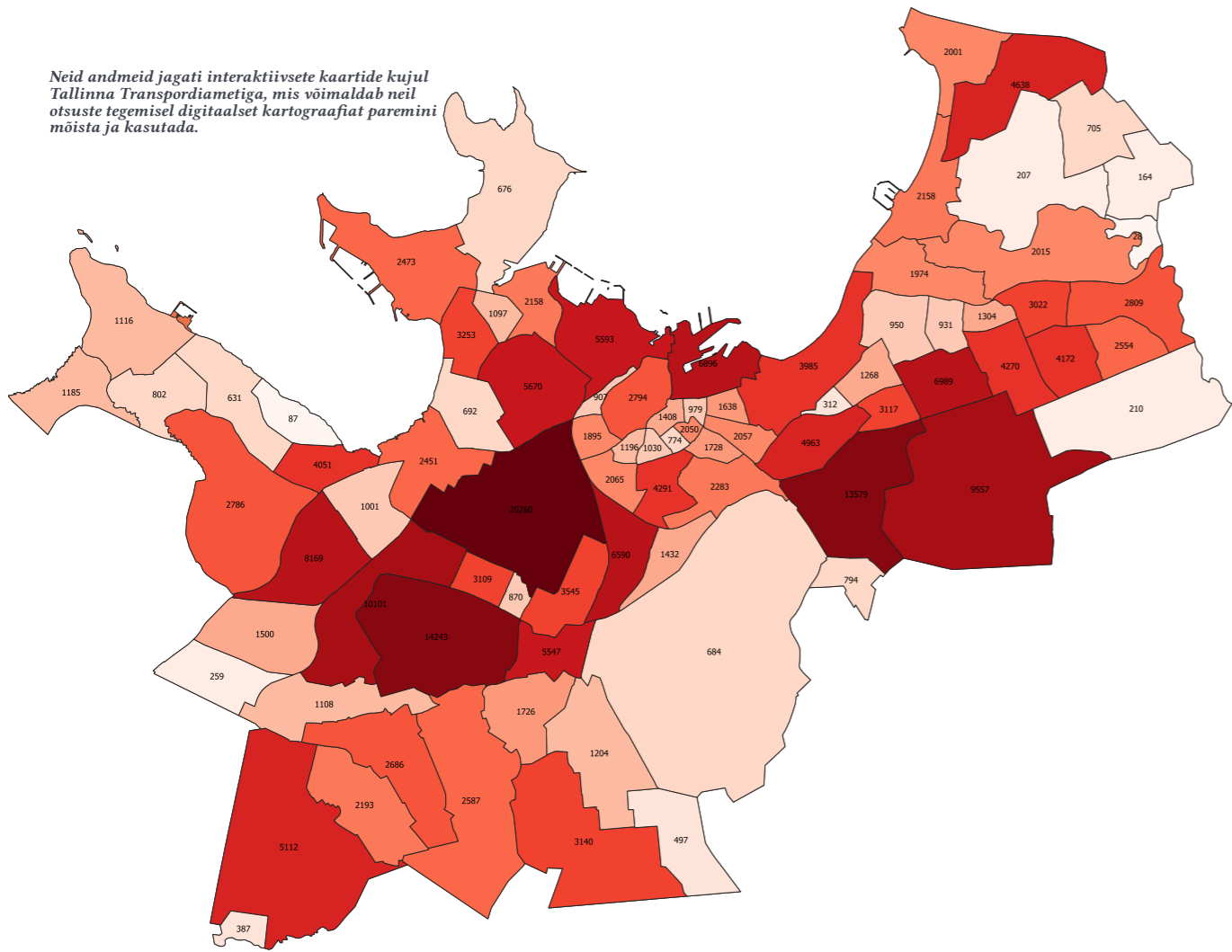
Page 30
6 2 9 3 8 4



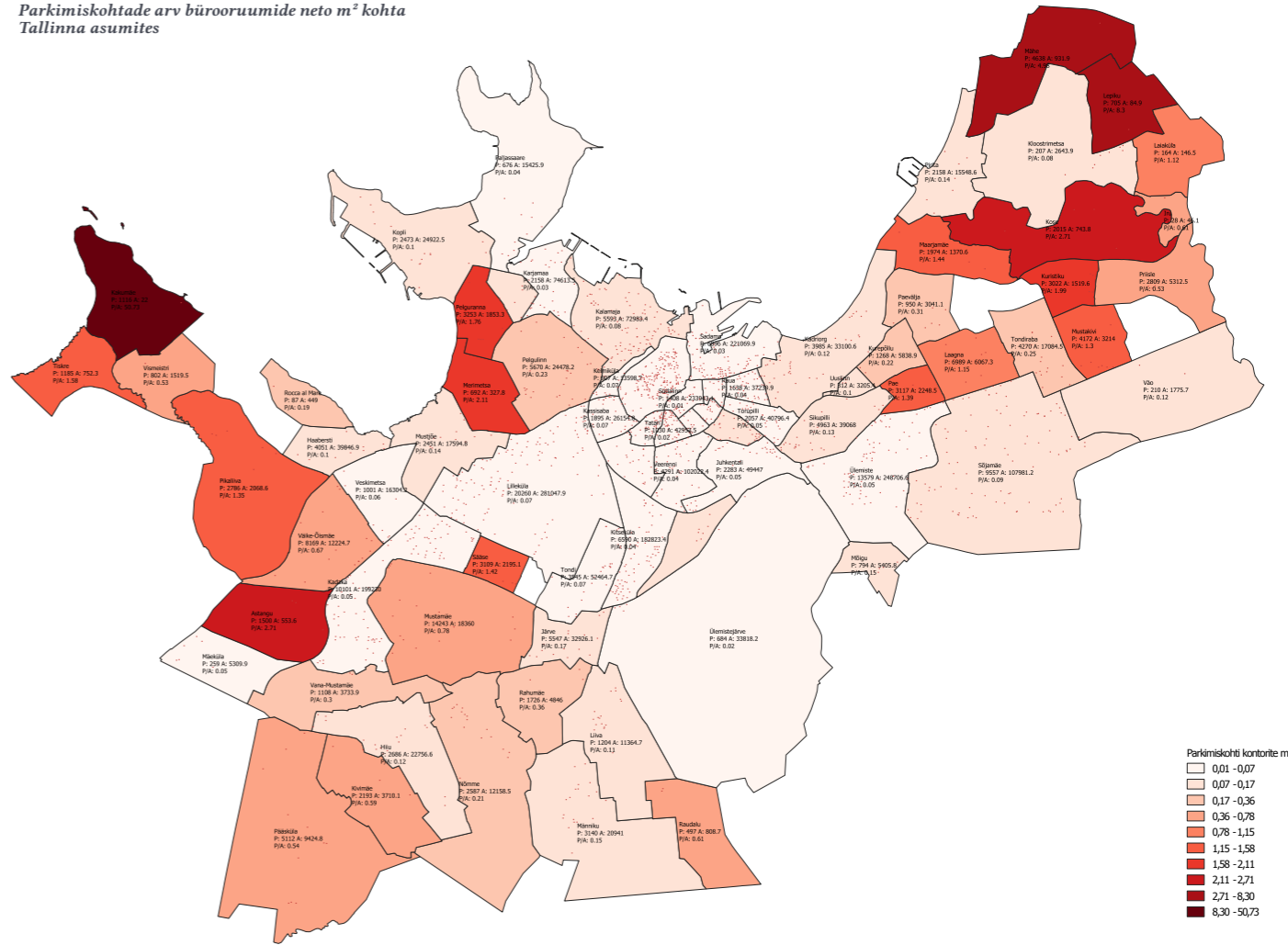
Rahvaarv 150x150 m ruudustikus
(allikas: Rahvastikuregister)



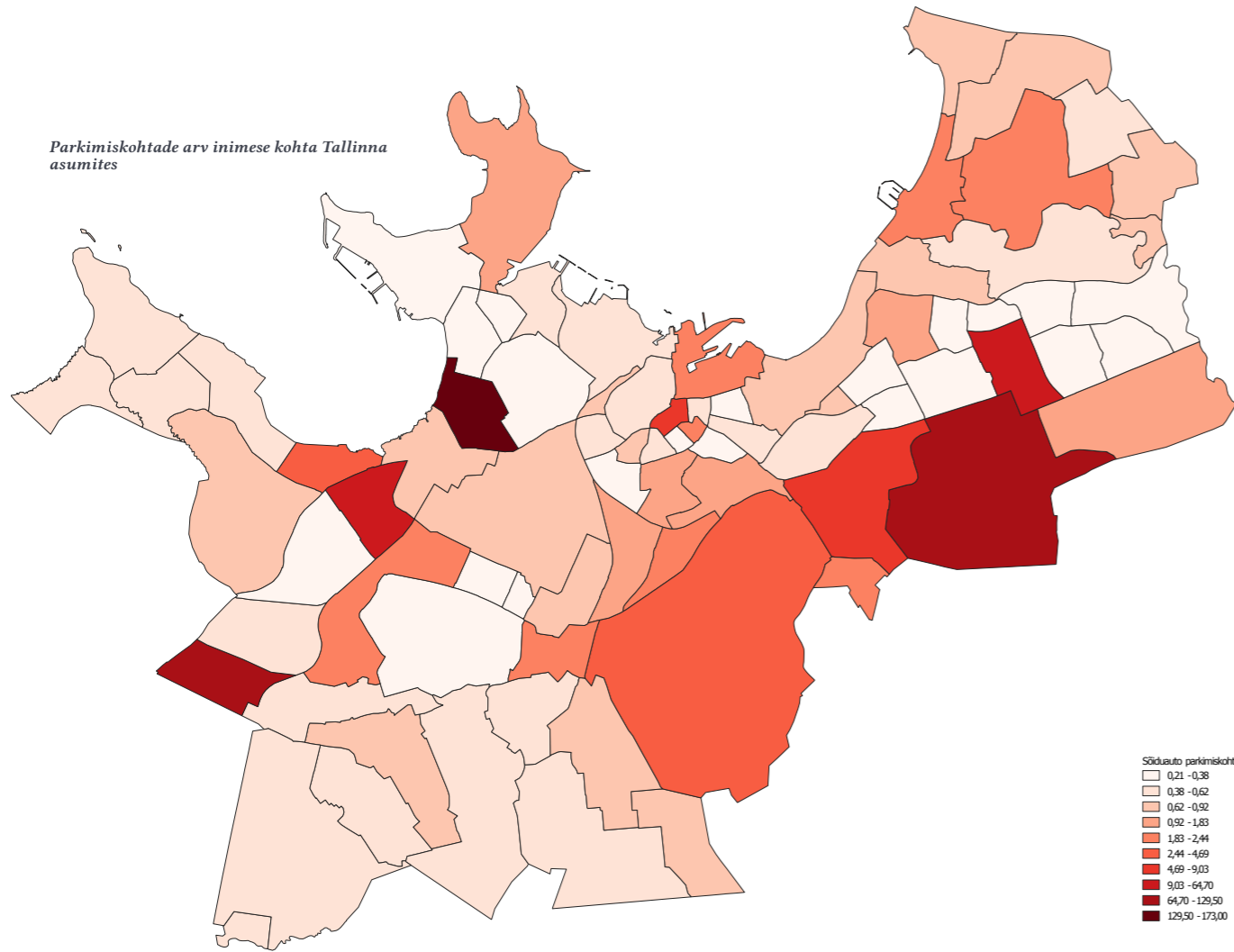
Neid andmeid jagati interaktiivsete kaartide kujul Tallinna Transpordiametiga, mis võimaldab neil otsuste tegemisel digitaalset kartograafiat paremini mõista ja kasutada.



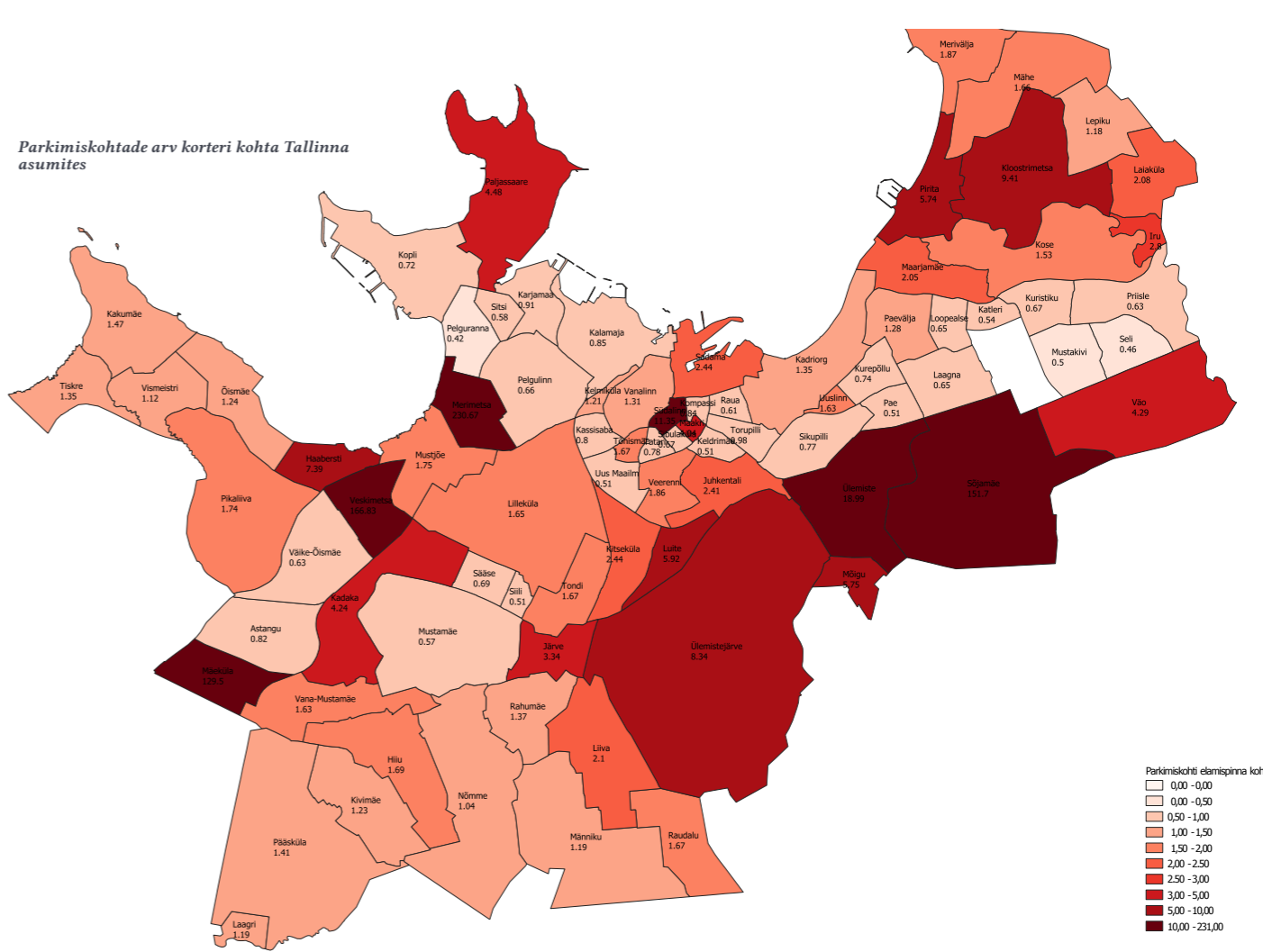
Parkimiskohtade arv bürooruumide neto m² kohta Tallinna asumites



Parkimiskohtade arv inimese kohta Tallinna asumites



Parkimiskohtade arv korteri kohta Tallinna asumites



Parkimiskohti kontori m² kohta

0,01 - 0,07
0,07 - 0,17
0,17 - 0,36
0,36 - 0,78
0,78 - 1,15
1,15 - 1,58
1,58 - 2,11
2,11 - 2,71
2,71 - 8,30
8,30 - 50,73

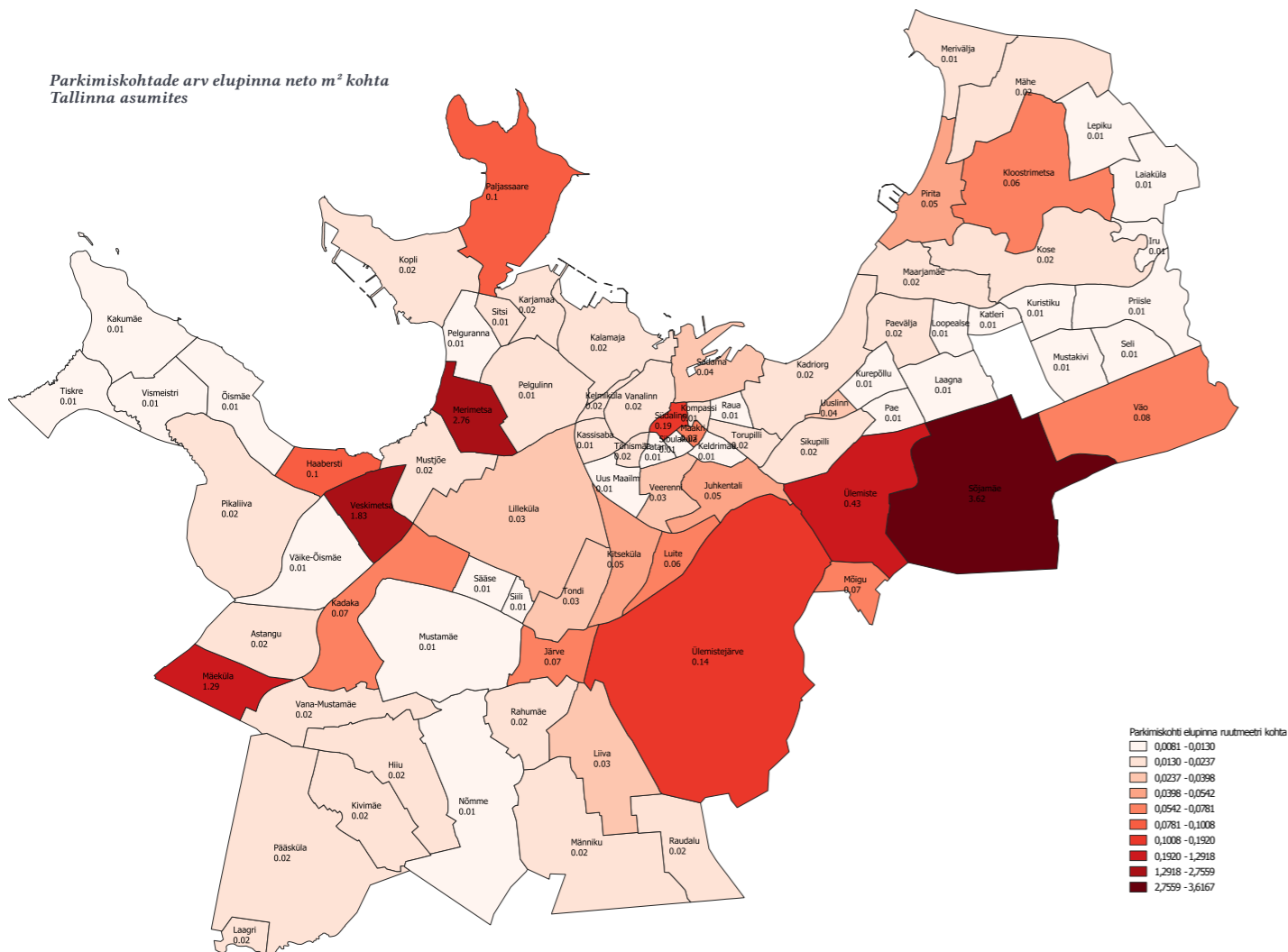
Sõidauto parkimiskohti inimese kohta

0,21 - 0,38
0,38 - 0,62
0,62 - 0,92
0,92 - 1,83
1,83 - 2,44
2,44 - 4,69
4,69 - 9,03
9,03 - 64,70
64,70 - 129,50
129,50 - 173,00

Parkimiskohti elanepinna kohta

0,00 - 0,00
0,00 - 0,50
0,50 - 1,00
1,00 - 1,50
1,50 - 2,00
2,00 - 2,50
2,50 - 3,00
3,00 - 5,00
5,00 - 10,00
10,00 - 231,00

P a g e 3 4



Parkimiskohtade arv korteripinna (ruutmeetri) kohta püsib peaaegu kõigis elupiirkondades suhteliselt ühesugune - 1-2 autokohta 100 ruutmeetri elamispinna kohta. Korteri kohta arvestatuna arvud muutuvad, kuna nõukogudeaegsetes elupiirkondades 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-Maa 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 (m ²)	Parkimiskohti (tk)	Kaubanduse pindala parkimiskoha kohta (m ²)	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. Edasistel ja täpsemal analüüsil oleks tarvis vaadelda ka tööandjate parkimislepingutega parkimisi.

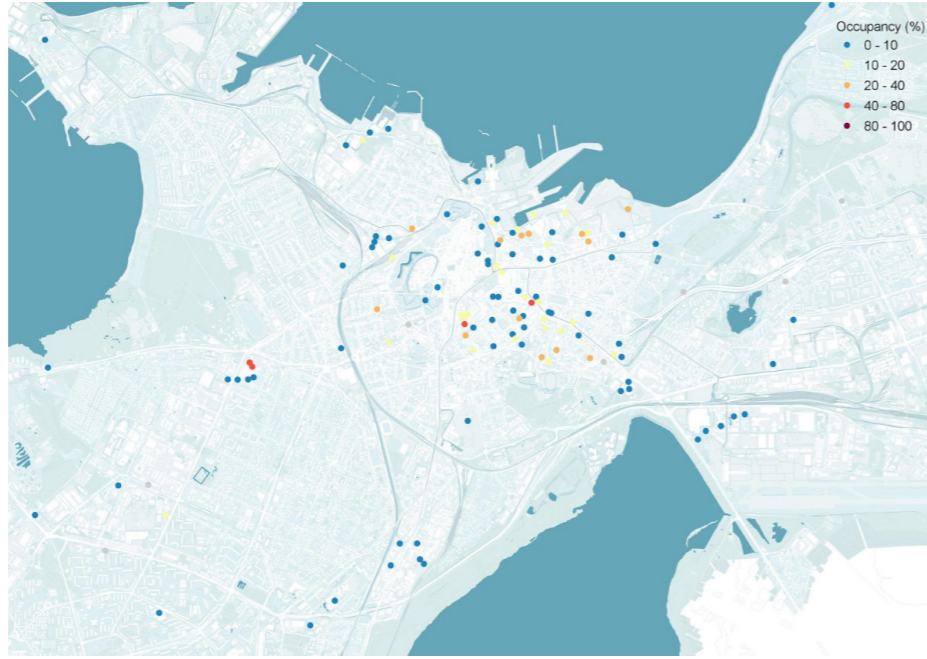
Parkimiskohtade täituvus on arvatud samaaegsete külastajate ja parkimiskohtade koguarvu jagatisena kasutades järgmisi protseduureegleid:

- 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.

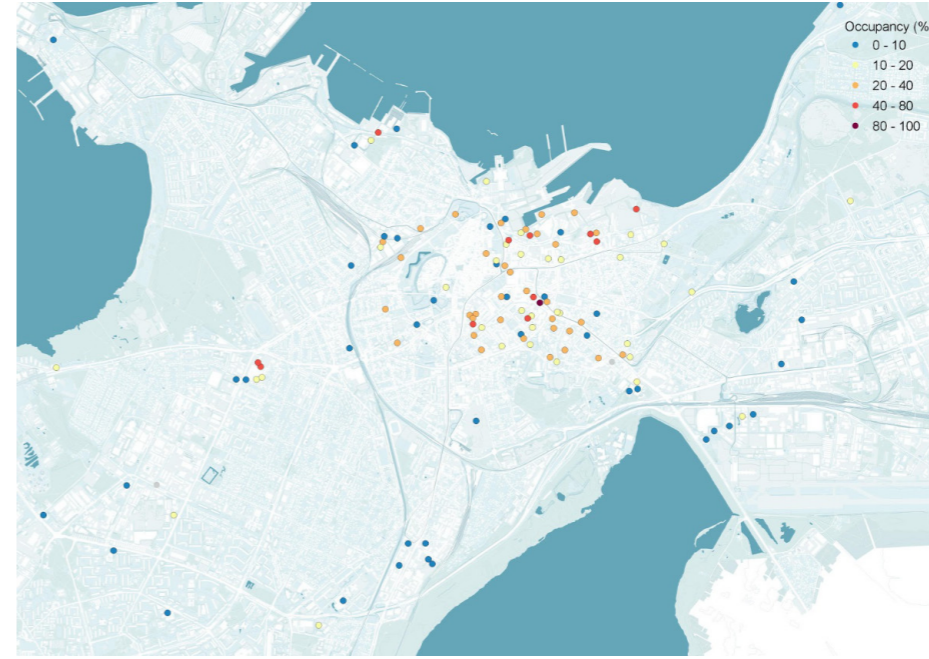
Tänavavälise parkimise täituvus näitab, et neid parkimiskohtasid kasutatakse kõige enam kogu linnas teisipäevast reedeni.

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

Hommik

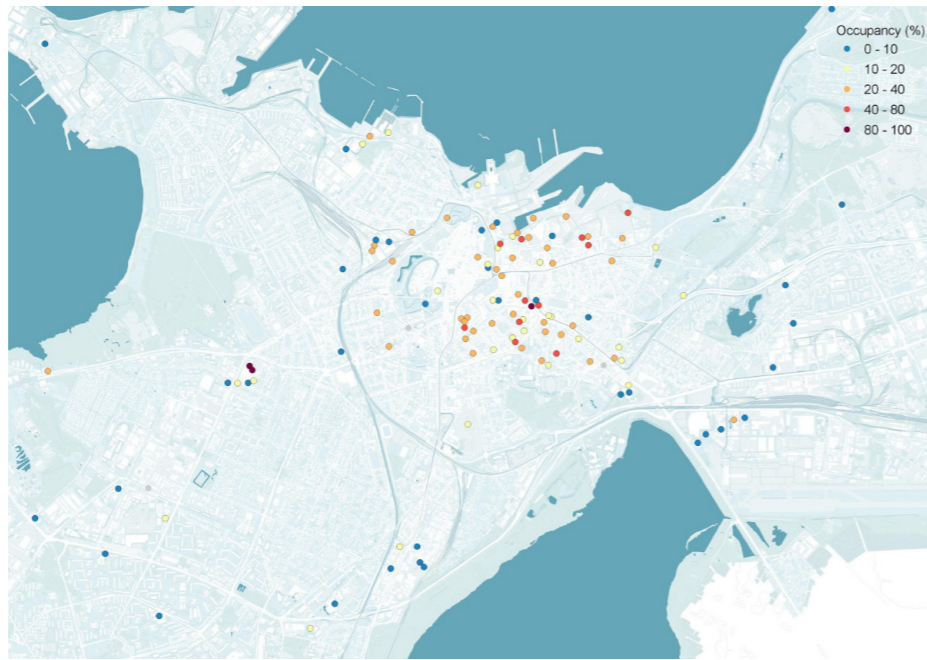


Pärastlõuna

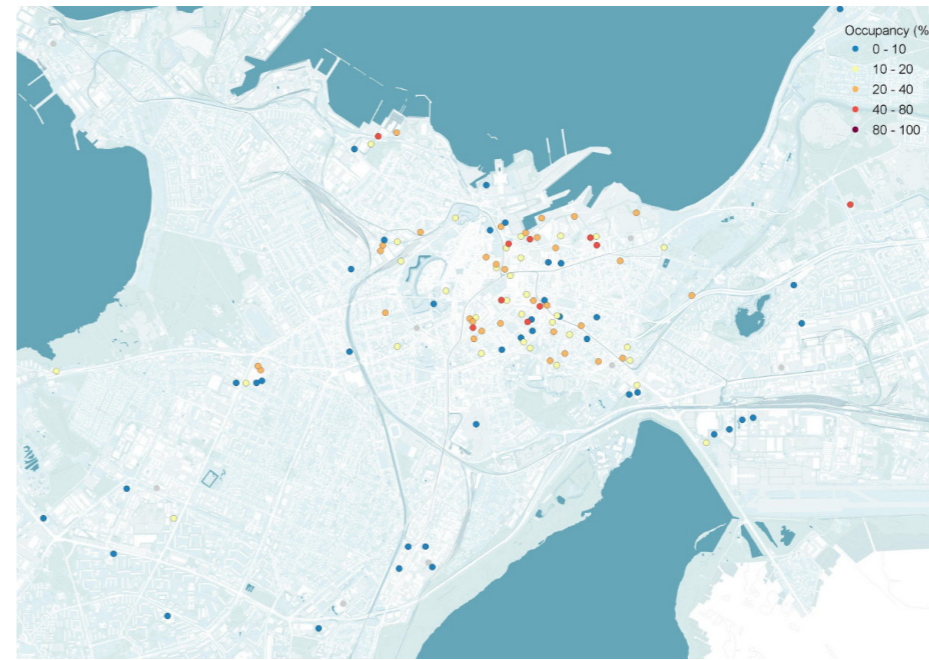


Tänavaväliste parklate hõivatus tööpäevadel

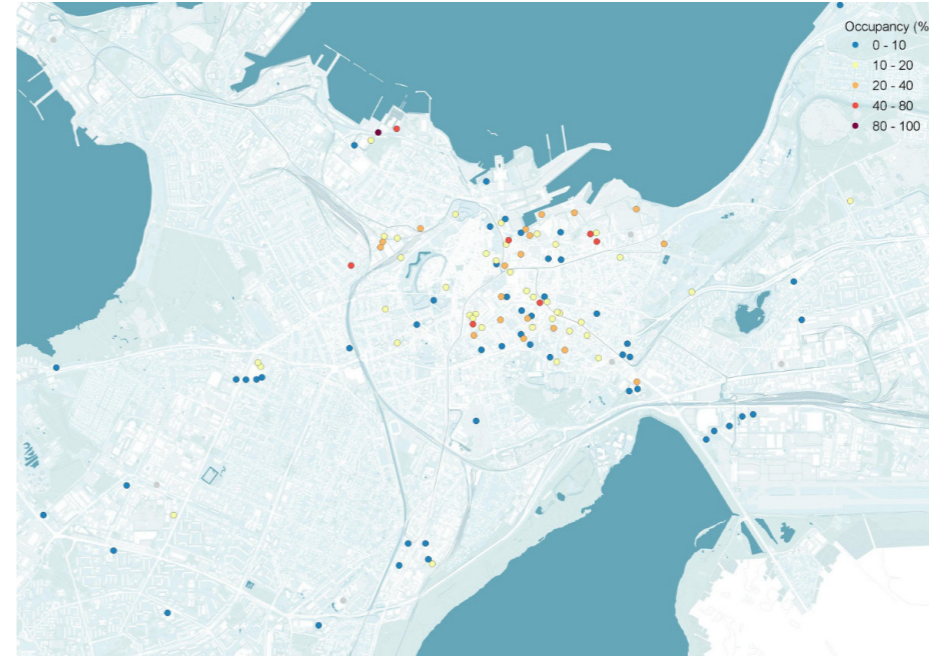
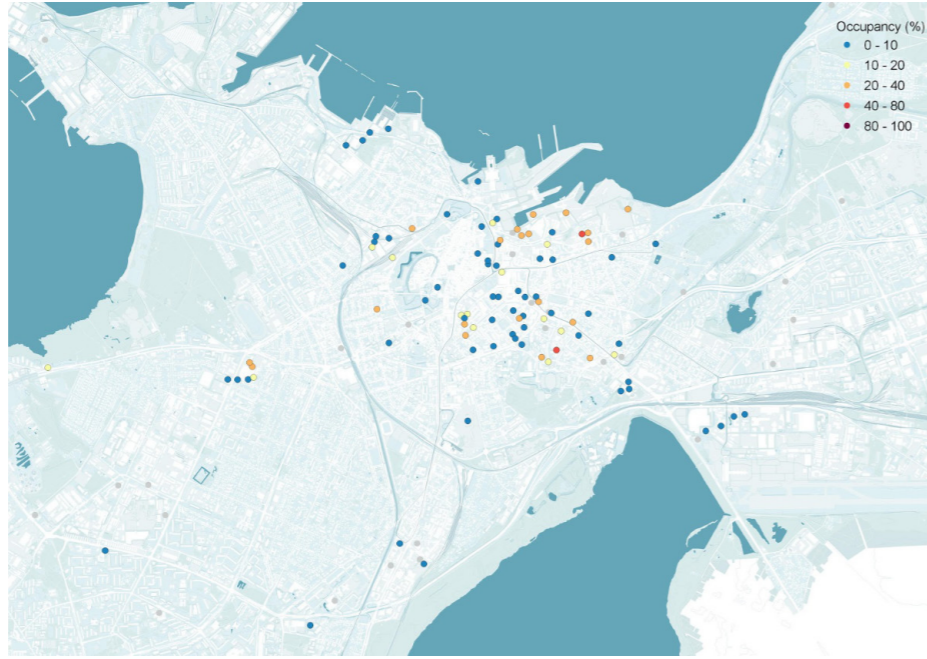
Lõuna



Õõ



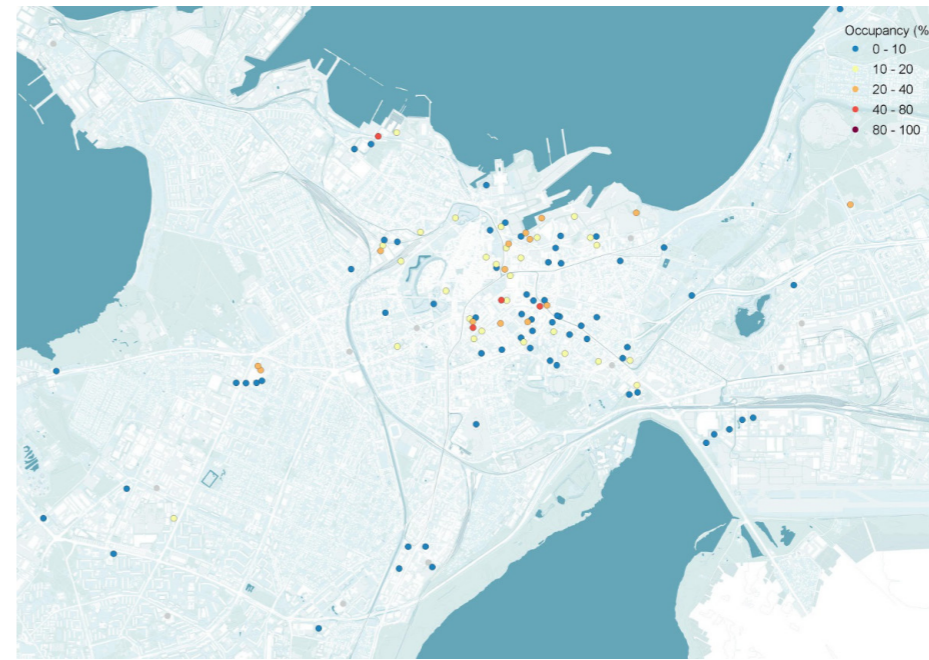
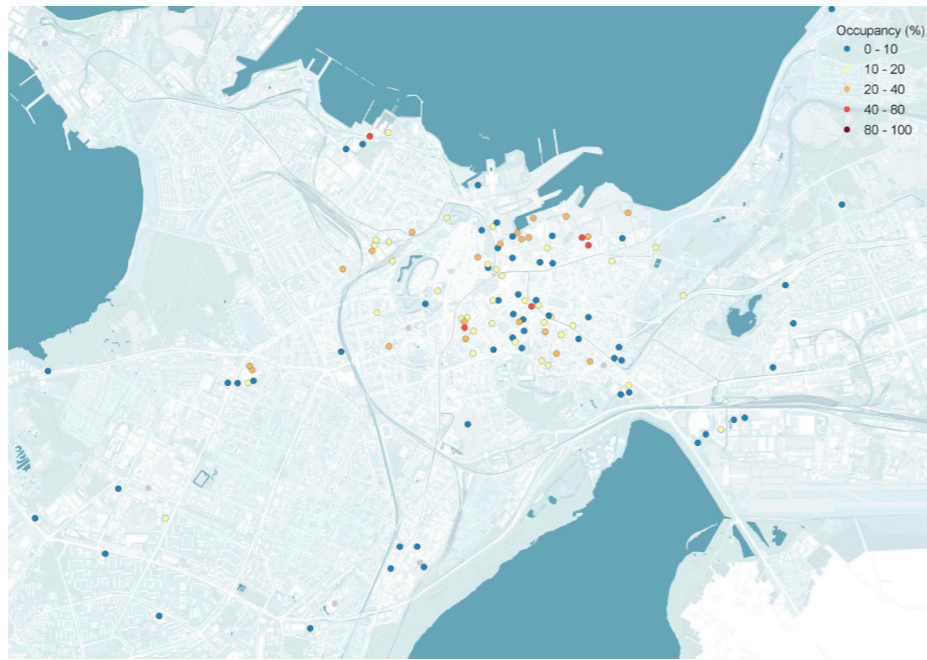
Hommik



Pärastlõuna

Tänavaväliste parklate hõivatus nädalavahetustel

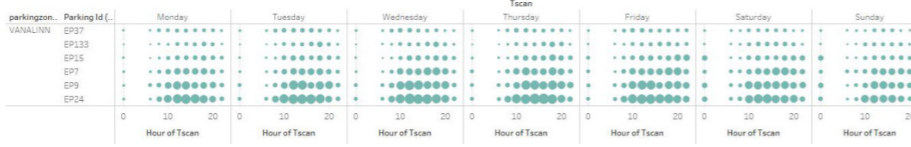
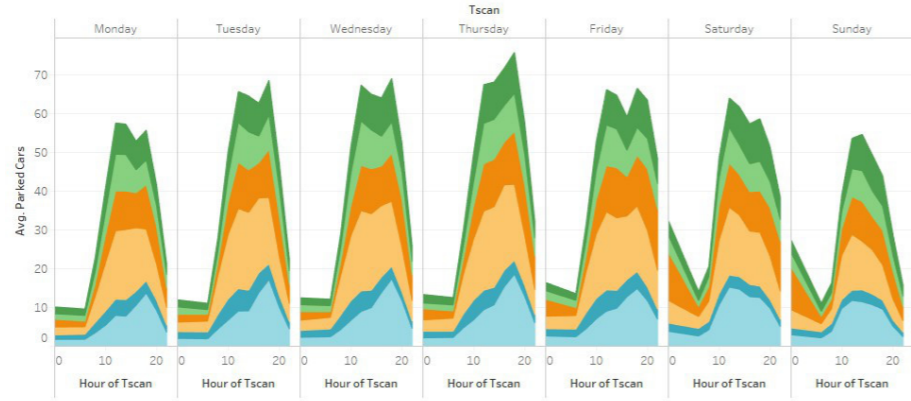
Lõuna



Õõ

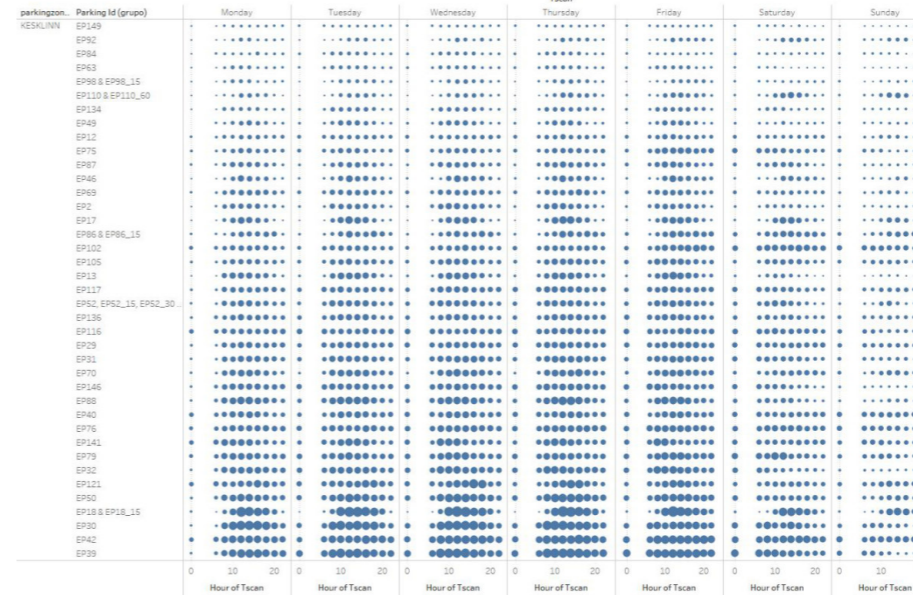
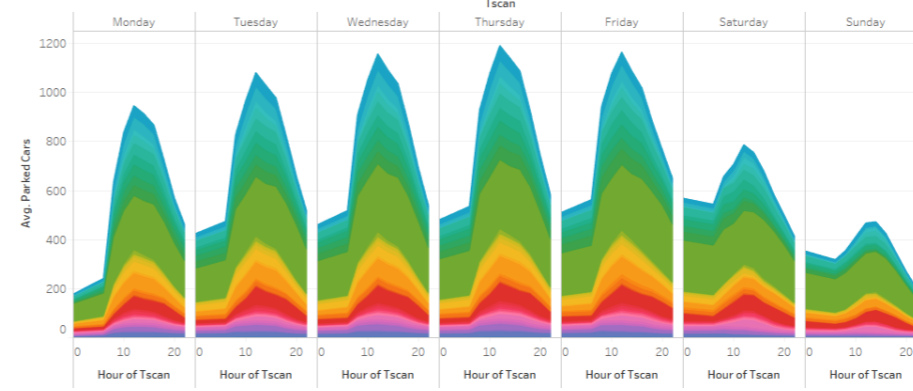
Parkimine vanalinnas

Suuremat osa parkimiskohti kasutatakse pidevalt, nende hõivatuse tippund on pärast kümnet hommikul ja parklad on autosid täis ka öötundidel. Vanalinn on õsiti populaarne külastuspaik, siin asuvad baarid, klubid, restoranid, aga ka teenused ja asutused, mida külastatakse päeval. Sellega on seletav parkimiskohtade pidev hõivatuse. 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 tänaväärsete ettevõtete vaateaknad, mis toetavad jalakäijaõbralikkust vanalinnas ning vilgast tänavaelu. Umbes pool parkimiskohtadest on hõivatud vanalinnas külastajate poolt, kes parkimise eest ka kõrget tasu maksavad. Teine pool on ilmselt vanalinnas elanike kasutuses, kuid neid pole meil selle uurimistöös raames kasutatud andmebaasiga võimalik kaardistada. Parkimiskohtade intensiivne kasutus reede õhtust pühapäeva hommikuni on märkimisväärne, kuid mitte üllatav, arvestades vanalinnas paiknevaid lõbustusasutusi.



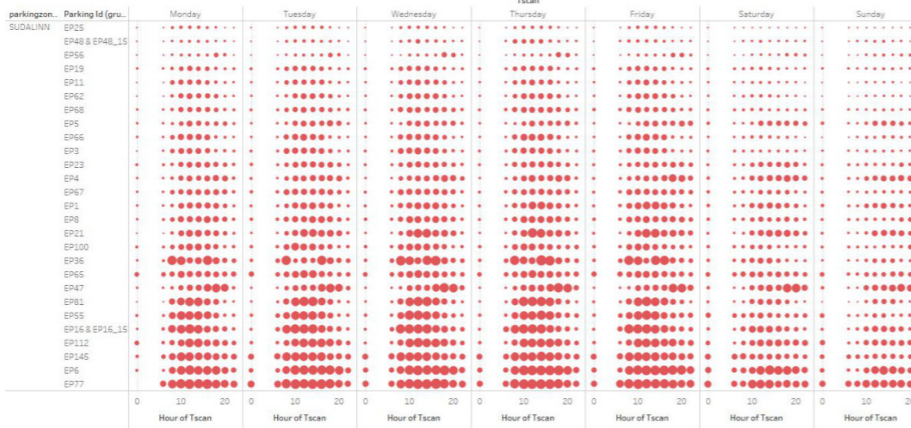
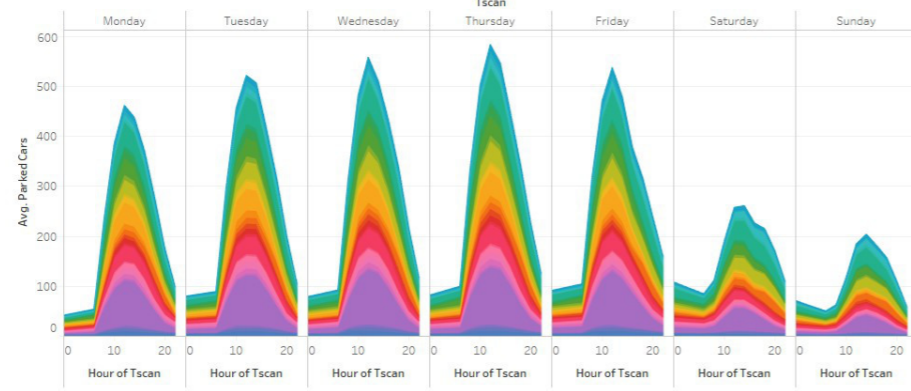
Parkimine kesklinnas

Kesklinnas avalduvad Südalinnaga sarnased mustrid. Võrreldes Vanalinnaga 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 tänaväärset parklaid on just õsiti intensiivsemalt kasutuses. Siin piirkonnas teenindab vabaõhuparklastest enim sõidukeid EP42: Ahtri 3 piirkond.



Parkimine südalinnas

Südalinn on selline piirkond, kus eraparkimine on laialdaselt kasutuses vaatamata sellele, et ka tänaväärset parkimist on siin omajagu. Eraparklaste intensiivsem kasutus jääb tööpäevadesse. Selle tsooni tänava välise parkimiskohtade kasutusintensiivsust tõstavad ka vanalinnas külastajad. Hooned, mis seda käitumismustrit esindavad, kasutatakse ka nädalavahetusel. Vastavalt parkimisandmetele saame öelda, et selle piirkonna tippund 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).



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 tänavavälise parkimiskohtade hõivatus ühtlaselt tööaegadeks.
- Nädalavahetustel on kõige intensiivsemalt kasutatud linna põhitänavate Rävala puiestee ja Narva maantee äärsed parkimismajad.

Parkimine kui liikluse tekitaja

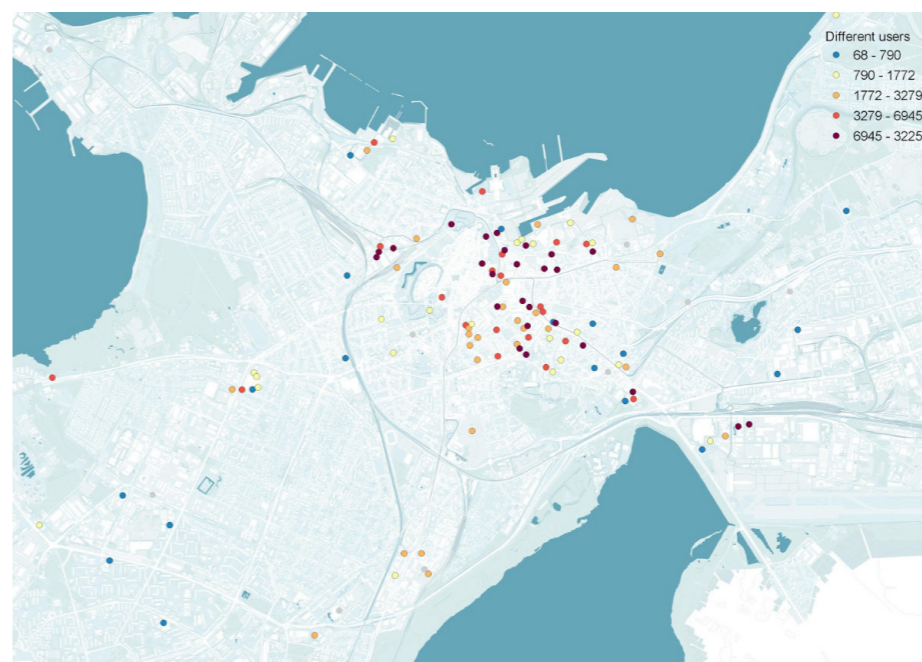
Uuringu käigus paluti meil välja selgitada, kas parkimiskohad genereerivad liiklust. Mobiilse parkimise andmetega pole meil võimalik teha täpseid järeldusi, kuna osad autod võivad samal päeval kasutada nii tänavaväliseid kui tänaval olevaid parkimiskohti. Samas on teada andmed selle kohta kui palju autojuhte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

Linna tasuliste parkimiskohtade vahel on olnud ainult tosin liikumist aastas. Tänavavälise 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

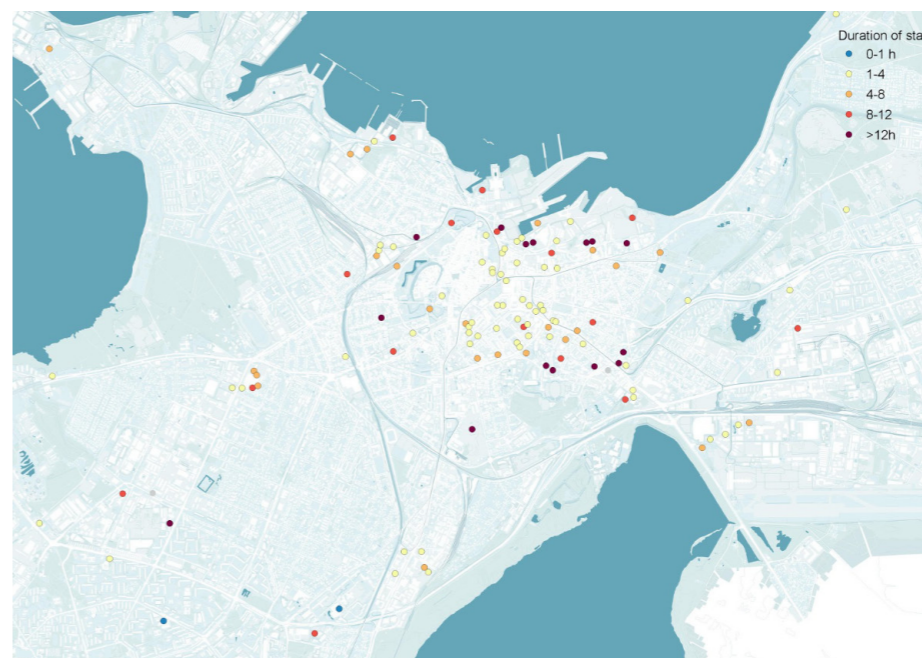
igapäevaselt autoga tööle tulijad ning kui auto on korra pargitud, siis seda rohkem päeva jooksul ei liigutata. Seetõttu ei ole võimalik väita, et tänavaväliseid parklate vahel liikumine genereeriks liiklust keskkonnas.

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



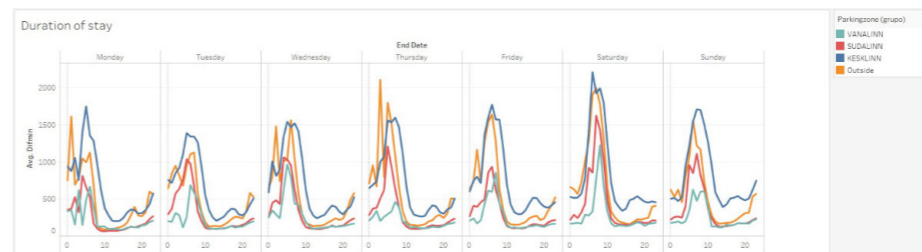
Parkijate hulk

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.



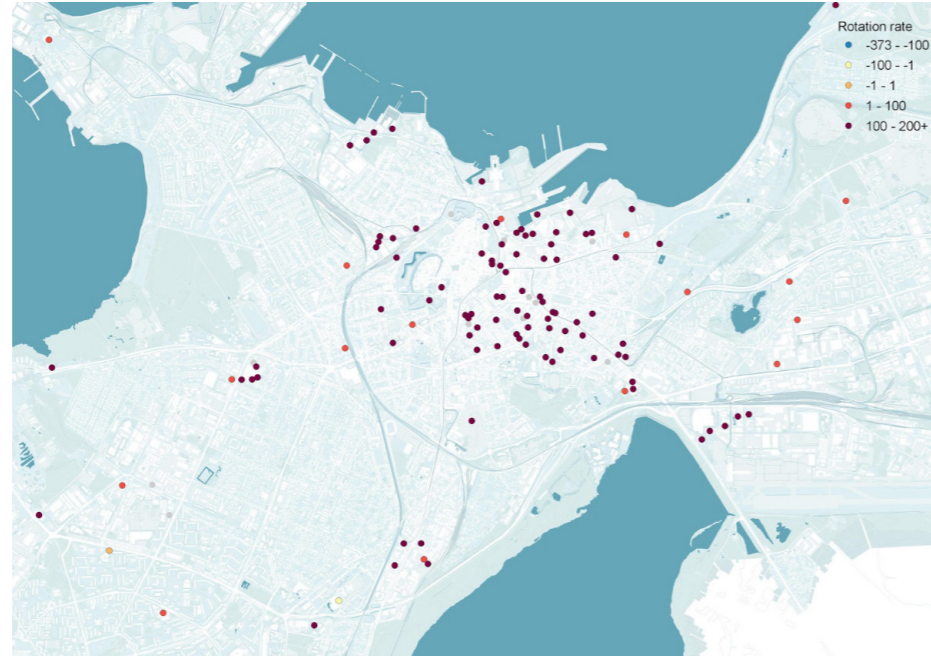
Parkimiskestvus

Tänavavälise parkimise keskmine parkimisaeg Kesklinnas on ligi kolm korda pikem kui ülejäänud linnas, olles nädalavahetustel vaid õige pisut pikem. Lühima parkimiskeskvusega 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 ümbrusse ja vanalinnast kaugematele aladele.

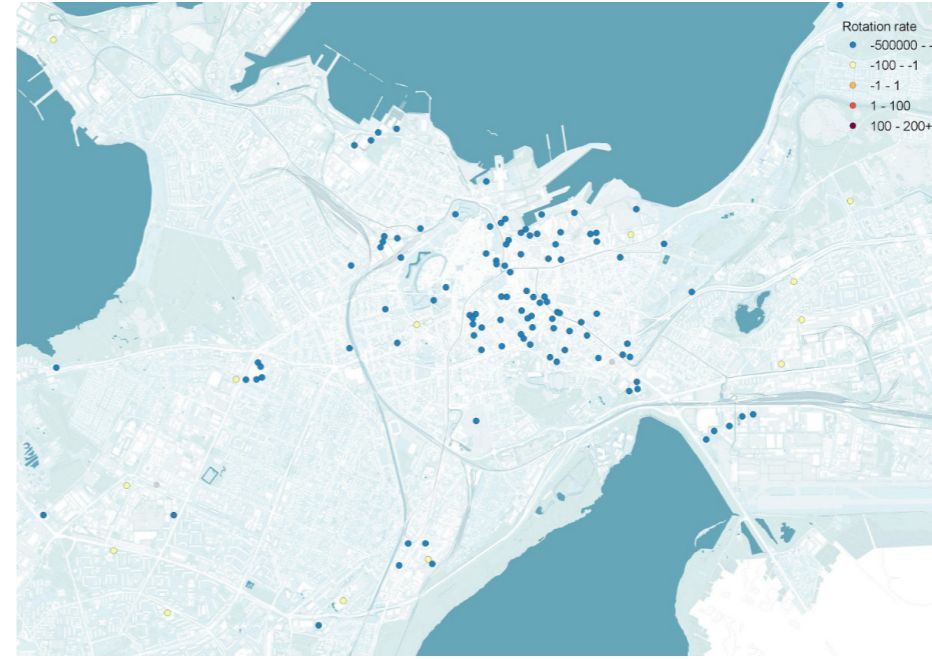


Parklate rotatsioonimäärad

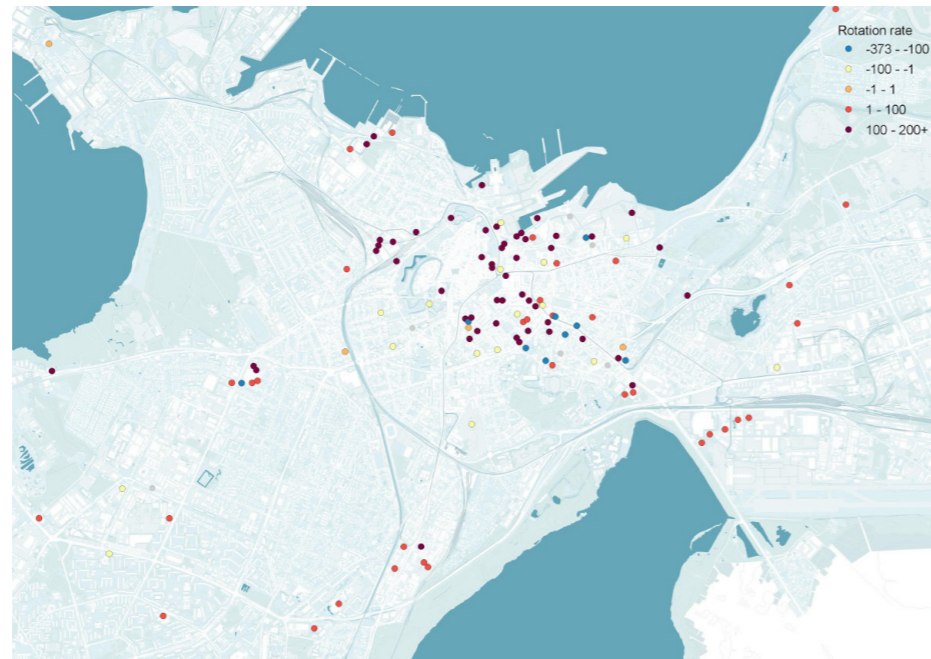
Parkla rotatsioonimääraks on saabuvate ja väljuvate sõidukite vahe igas rajatises olevate vabade parkimiskohtade koguarvust. Rotatsioonimäär võimaldab meil tuvastada tänavavalise parkimise kasutamise dünaamikat. On näha, kuidas parklad võtavad hommikul kasutajad vastu ja hakkavad neid pärastlõunal jälle kaotama, jättes saadaolevaid 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.



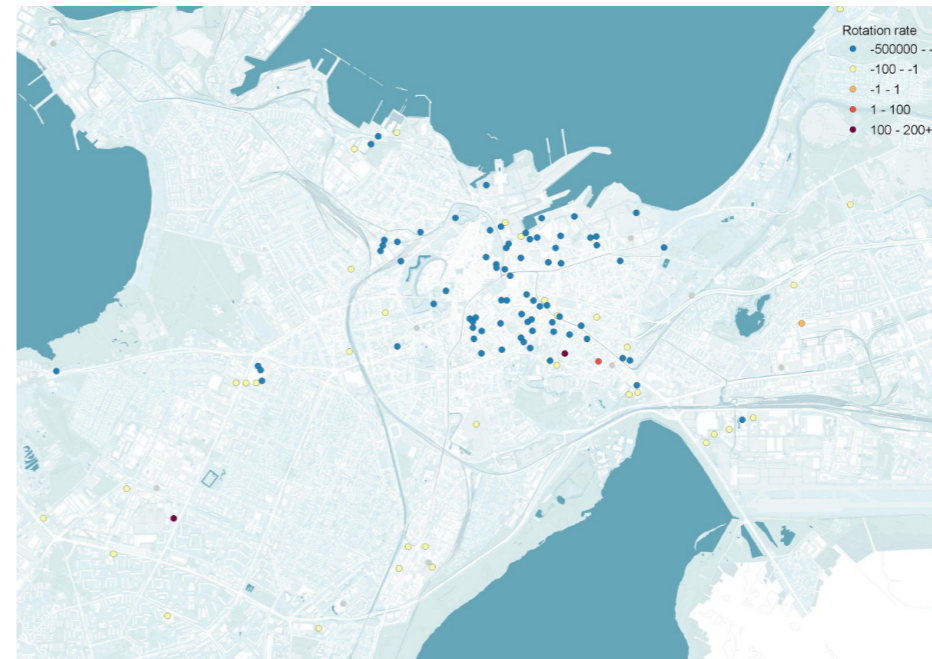
Hommik



Pärastlõuna



Lõuna



Õö

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

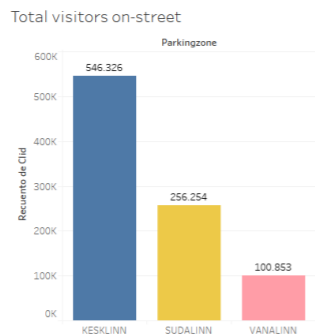
Kui jätta kõrvale Pirita ja Linnateatri erijuhtumid, saab võrdluseks välja tuua keskmise parkimisaja Kesklinna, Südalinna ja Vanalinna kohta kokku, mis käesoleva analüüsi järgi on 78 minutit ning on olnud varasemalt 2016. ja 2017. aastal 60 minutit (AS Ühisteenused "Tallinna tasulise parkimise ülevaade,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

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

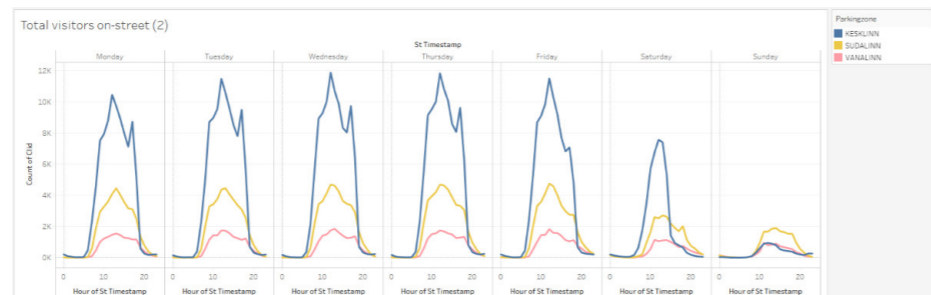


Tallinna tasulise parkimisala tsoonid

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



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.



Päevase 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 tänavavälise parklate kasutusmustritega, kus erinevused parkimisajas on palju väiksemad. Ühtlasi saab järeldada, et pikaajalisemaks parkimiseks eelistatakse kasutada tänavaväliseid parklaid.

Täituvus

Parkimiskohade täituvus Tallinnas on küllastumise piiril. Järgnevad graafikud näitavad, et nii tänavavälise kui tänavavälise parkimiskohtade täituvus on tööpäeviti üle 80%. See ei tähenda, et ilmingimata oleks vaja rohkem parkimiskohti, kuna parkimine mõjutab inimeste käitumist - mida rohkem pakkuda parkimiskohti, seda enam kasutatakse liikumiseks autosid. Sama 'pakkumine tekitab nõudlust' reegel kehtib ka teedehituse ja isegi tasuta koogitüki puhul. Inimesed söövad tasuta kooki rohkem ja ainult mõned suudavad hoomata, et rohke suhkruga ja süsivesikute tarbimine ei pruugi neile pikemas plaanis kasulik olla. 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 jätvavad 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 tänavavälise parkimisalade kasutusele, milles erinevused parkimise ajalise kestuse osas nädala jooksul ning ööpäeva lõikes on väiksemad. Samuti võib täheldada, et tänavavälise parkimisalade kasutamine on pikaajalise parkimise puhul eelistatum.

Tiptunnil parkijate motivatsiooni paremaks mõistmiseks, tuleks tiptundide ajal läbi viia täiendavaid välitööd ja küsitlusi. Oluline on rõhutada, et era ja -avalike tasuliste parkimisalade

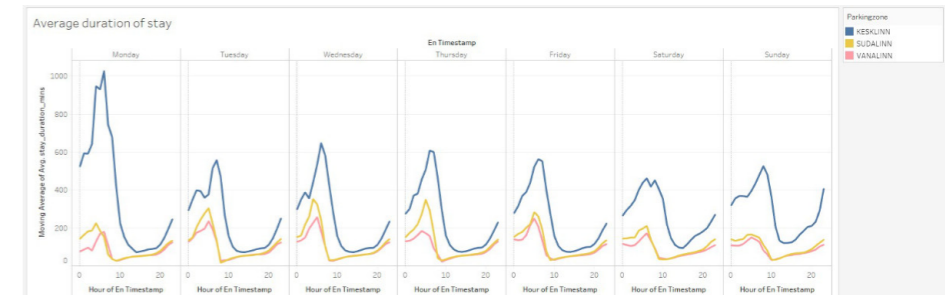


*Vanalinnas elanike parkimislubasid 1030 ja 884 parkimiskohta (linna andmed), Südalinn 880 parkimisuba/661 kohta, Kesklinn 2099 luba/4655 kohta.

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 tiptunni 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 tänavavälise parkimiskohtade kasutamine kasvama.



Parkimistsoonide tiptunnid

Parkimistsoonide täituvuse tiptunnid on arvatud samaaegsete külastajate ja parkimiskohtade koguarvu jagatisena kasutades järgmisi protseduureegleid:

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

Tiptundide kohta käiv info on peamiselt vajalik selleks, et selgitada välja jõuduspõhiste 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 tiptund 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.

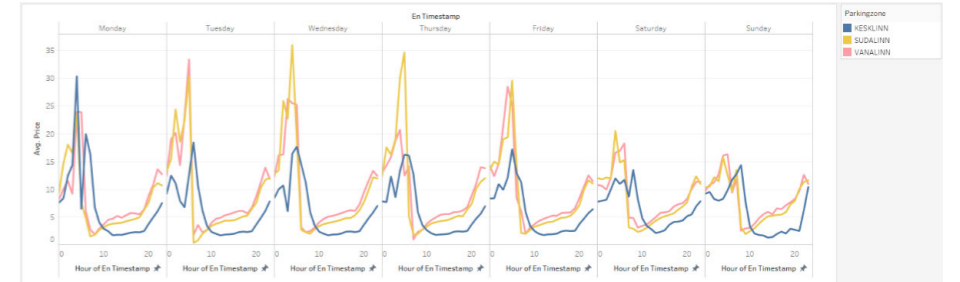
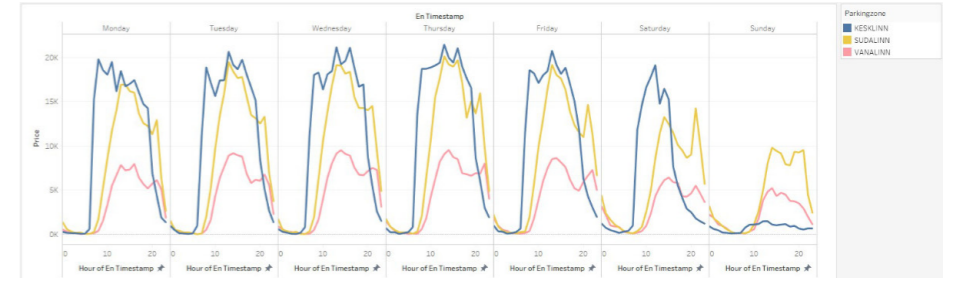
Korrelatsioonianalüüs külastajate arvu ja aja jooksul teenitud tulude vahel kajastab seda, et Kesklinnas tuluteenimine pärastlõunasesel ajal on stabiilsem, kui Vanalinnas ja Südalinnas tsoonis, kus tekib tulu järsk langus alates kella 12-st. Südalinnas ja Vanalinnas parkimistsooni iseloomustab veel tuluteenimise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

Linna keskses võib täheldada kolme peamist suundumust:

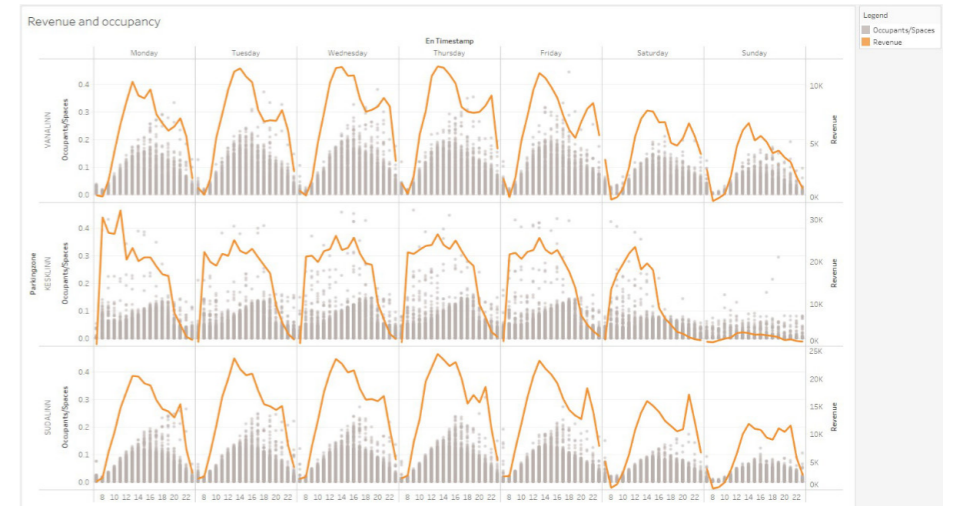
- Südalinnas on suurim käive nädala sees ja ka nädalavahetusel. Samas on nädalavahetuse käive Südalinnas ligi poole väiksem kui nädala sees. Vanalinnas piirkonnas on käive stabiilne, kuid see on samas kõige vähemkasumlikum piirkond, kuna parkimiskohtade arv on väiksem.
- Kesklinn ja seda ümbritsevad 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. Südalinnas 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 saavad 12:00 paiku. Südalinnas on rohkem liikumist, kuna käibe 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 tasutaistes parkimistsoonides



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



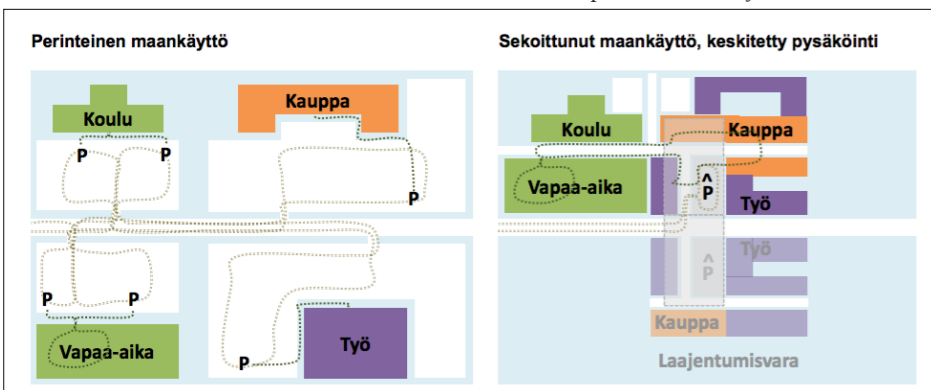
EESKUJUD

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

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 lähendusele.



Teistelt linnadelt nopitud strateegilised põhimõtted:

MÕLEMAPOOLNE KASU: Transpordi- ja parkimispoliitika 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 - tasuta 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 riskkasutust.

Helsinki

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

-Helsingin Pysäköintipoliitikka, 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 põhielemendina jätkusuutliku

liikuvuse kavandamisel. Selle peamine jõud seisneb kesklinna liiklusvoogude reguleerimises.

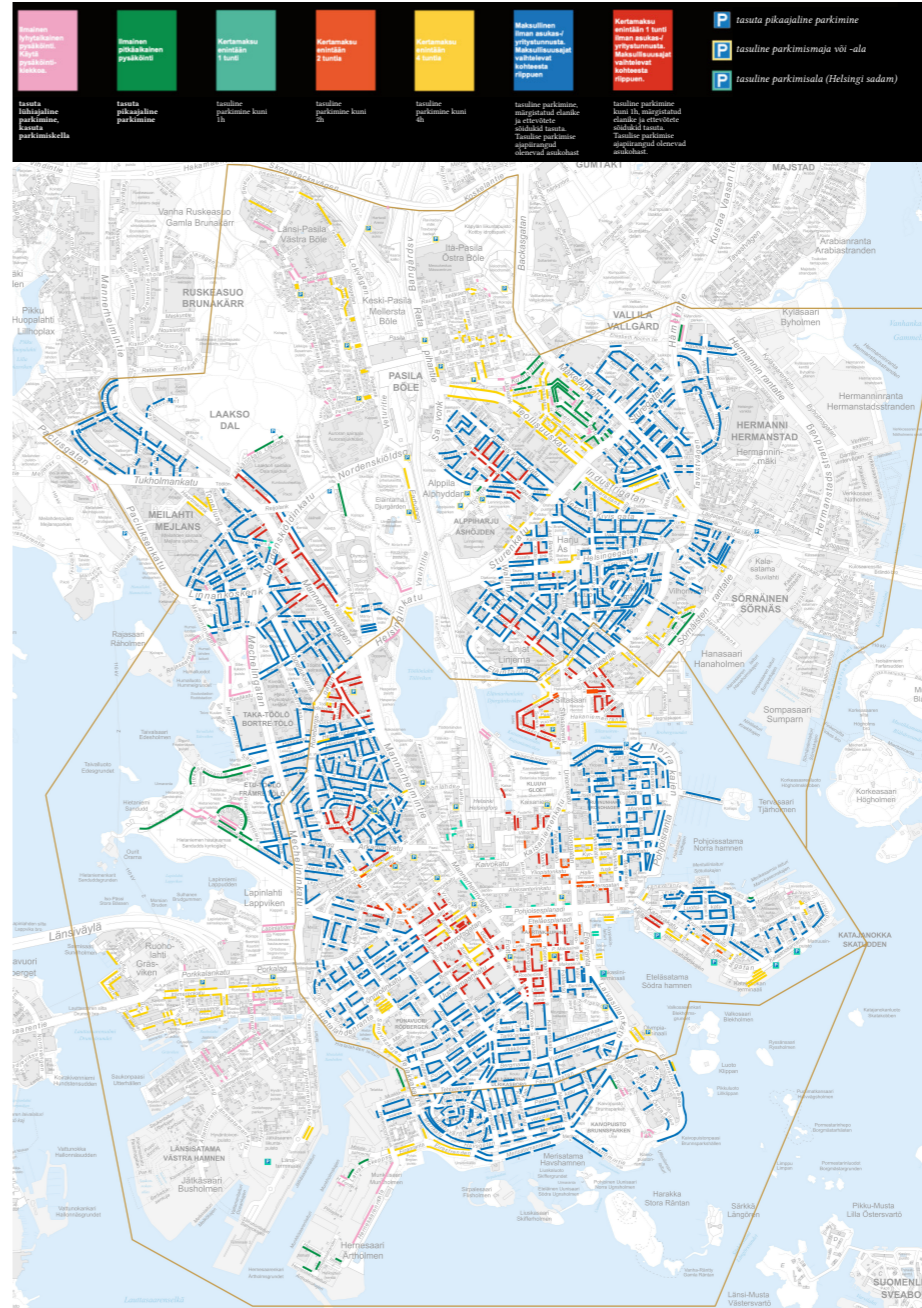
- Vaatamata sellele, et fookus on jalgsi ning jalgrattaga liiklemisel ja ühistranspordil, peetakse ka isiklike autosid tulevikus oluliseks transpordivahendiks. Samas tuleks isiklike sõiduautode kasutamist optimeerida.

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 koguarvudes 40%ni. Vabaturu rendipindade ja omaniku asustatavate projektide maksimaalne vähendamismäär on 25%.
- Lisaks on Helsingi linn kasutusele võtnud hoovalade kujunduspõhimõtted, mis toetaksid elanikke jätkusuutlike liikumisviiside valikul. Välisusest 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 riskkasutus võib vähendada parkimiskohtade vajadust kuni 30%. Allikas: Helsingin Pysäköintipoliitikka, 2014



Stockholm

Kontekst:

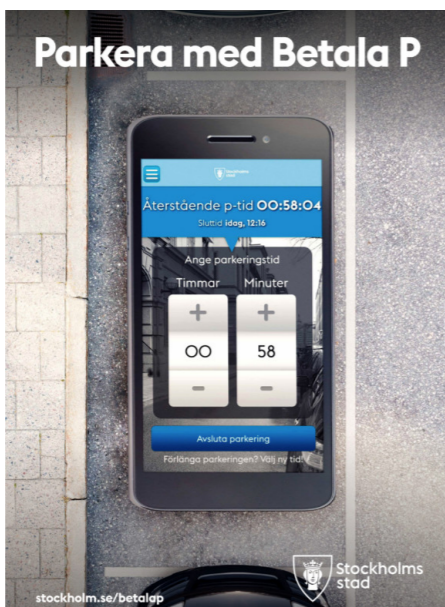
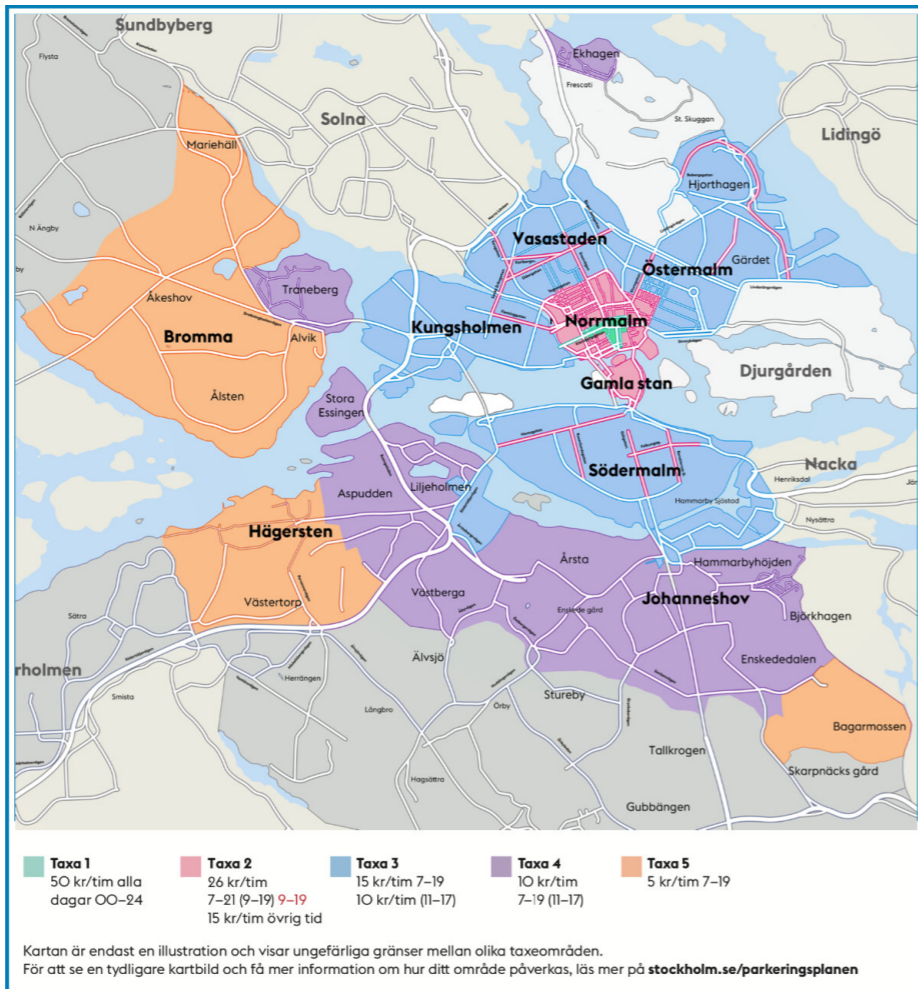
- Planeerimiskeem on ühe keskusega, mis on segakasutuses. Stockholmi kesklinna teenindavad pendelrongi-, metroo- ja bussiliinid.
- Stockholmi linn alustas uue parkimispoliitika elluviimist 2013 aastal, sidudes seda hoolikalt linna strateegilise liikuvuskava peamiste eesmärkidega.
- Reisijate andmed 2013. 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 liikumiskeskonna 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 südalinna. 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 spetsiifkast, 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 sselinna kvartalites, kus nõudlus oli eriti kõrge.

Tasulised avalikud parkimisalad on Stockholmis väga suured. Kesklinnas ja vanalinna (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	1100 kr	75 kr
3	1100 kr	75 kr
4	500 kr	35 kr
5	300 kr	20 kr

Helsinki VS Stockholm

Büroofoonetele 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.

	Helsinki	Stockholm
Lähemine	Tasakaalu otsimine elukeskkonna kvaliteedi ja ettevõtete konkurentsivõime vahel.	Parkimisnormi vähendamine, et toetada uute elumalade arendust ja säästvate liikumisviiside propageerimine (rattad, ühistransport, sõidujagamine)
Parkimisnormi alus	Ehitusõigus (brutopindala) detailplaneeringus.	Korterite arv heakskiidetud projektis.
Poolt ja vastu	Annab selge aluse, kuid võib osutada jäigaks olukorra muutudes (arendusplaanide venimine, hoonete kasutajaskonna muutumine). Ei soosi suuri perekortereid.	Soosib suuri perekortereid, kuid tõrjub väikeseid korter-ateljeesid. Võib lisada bürokraatiat, kuna norm sõltub asukohast, detailplaneeringust ja lõplikust projektist.
Erinevus asukohati	Helsingi on jagatud kolmeks tsooniks: I, II ja III.	Linnas kehtivad üldjoontes samad reeglid.
Baasiinimumi nõue	1 parkimiskoht / 100–150 rtm brutopinda	0.4–0.6 parkimiskohta / korter
Progressiivsed meetmed	Parkimiskohtade arvu saab vähendada: <ul style="list-style-type: none"> Sõltuvalt raudteejaama lähedusest; Jalgratta parkimiskohtade lisamisega; Toetatud üüripindade ehitamise pealt; Juurdepääsuga jagatavatele autodele; Parkimisalade mitmetarbelise kasutamiseega. 	Parkimiskohtade arvu saab vähendada: <ul style="list-style-type: none"> Sõltuvalt ühistranspordi ja avalike teenuste lähedusest; Projektipõhiste tingimustega, näiteks hoonestuse tüübi, korterite suuruse ja parkla mitmetarbelise kasutuse läbi; Hea ja sujuv liikuvusteenuste pakett.
Lõplikud nõuded	Toetatud üüripindade puhul küündivad vähendamised 40%ni. Vabaturu rendipindade ja eraomandis projektide maksimum vähendamismäär on kuni 25%.	Erinevused on suured. Hästi korraldatud liikuvusteenused annavad 25% vähenemise. Normi on võimalik vähendada 0.23 parkimiskohani korteri kohta, kohati isegi enam.

Kopenhagen

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 süsinikunutraalsus.
- Poliitika rakendamine / hinnastamismudel:
 - Aastal 2011 tutvustas linn päindlikku tänavaparkimise 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 jalgrattasõidu 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 ümmikute 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 süsinikdioksiidi heitekoguseid. Kopenhaagen investeerib nende eesmärkideni jõudmiseks jalgrattasõidu infrastruktuuri, tehnoloogiasse ja linna jalgrattasõidu kultuuri.
- Näib, nagu oleks valdav enamus linnavalitsuse tegevustest kavandatud töstmaks jalgrattasõidu kvaliteeti ja jalgratturite rahulolu, vähendades kesklinna liikluses osalevate autode hulka.

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

Andmete peamised allikad:

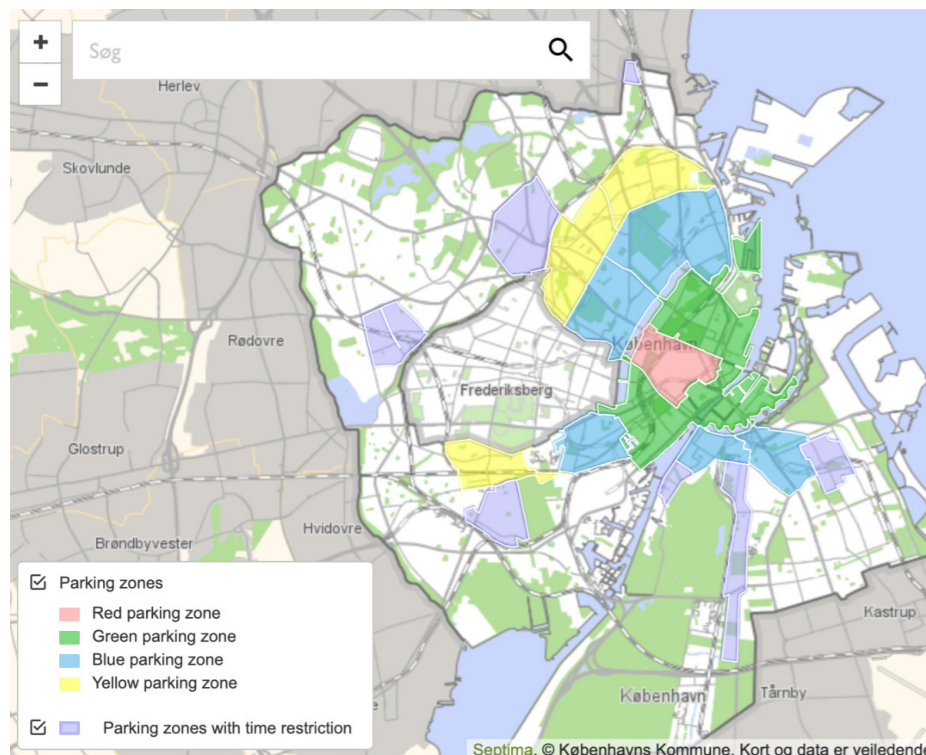
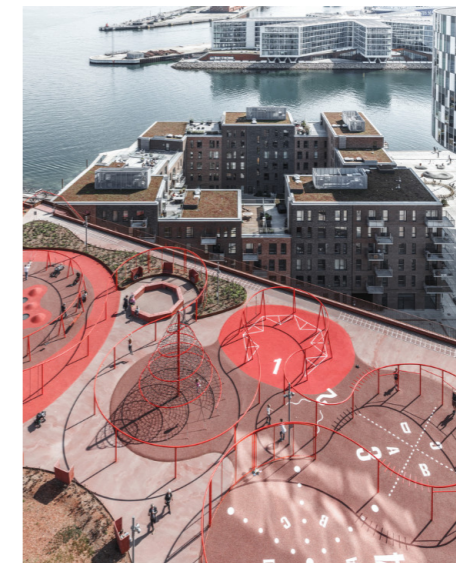
- "Urban parking policy in Europe: A conceptualisation of past and possible future trends" (Giuliano Mingardo jt 2014)

- "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

JAJA Architects, Park n Play, completed 2016



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

Oslo

Kontekst:

- 2016. aasta juunis koostati Oslo linna kliima- ja energiategevuse strateegia. Eesmärgid hõlmasid 2030. aastaks kasvuhooonegaaside heitkoguste vähendamist 50% (600 000 tonni) võrra võrreldes 1991. aasta omadega ja kasvuhooonegaaside 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 elavat linnaelu, puhtamat õhku, rohkem rattateid ja paremat ühistransporti“.

Poliitika rakendamine / hinnastamismudel:

- Ülalnimetatud kliima- ja energiategevuse kohaselt seadis linnavalikogu 2016. aastal eesmärgi vähendada volikogu ametiaja jooksul linnas liiklust 20% ja aastaks 2030 kolmandiku võrra ~ “Linnavalikogu muudab volikogu koosseisu ajal 1. ringis oleva kesklinna osa autovabaks.”
- Oslo 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 tsoonilooget, igal tsoonil on oma hind ja ajalisel piirangud. Kesklinnas on parkimine tasustatud kella 9–20 ning muul ajal sageli tasuta, väljaspool kesklinna piirkonda on nii tasuta kui ka tasulisi parkimisvõimalusi. 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 munitsipaalsetele 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 parkimiskohad, mis aitab kasutajatel üles leida parkimiskoha (vähendades seeläbi sõiduajaga) ja seejärel parkimise eest tasuda.

Tähelepanuväärivad punktid:

- Kaasaegne parkimise hinnastamismudel haakub omavalitsuste juhitud keskkonnategevusega.
- Omavalitsus näib olevat avaliku parkimise digiteerimise suundumuses esirinnas ja on valmis erasektoriga koostööd tegema.
- Omavalitsus töötab eesmärgiga muuta Oslo linnakeskuse 1,9 km² suurune 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 Holian Mo/Urban Sharing]



This is the Car-free Livability Programme!

From parking to city life! The city's streets and urban spaces are important meeting places and democratic spaces. There is more room for city life, cyclists and pedestrians, seating areas and greenery in the future city. There will also be more room for goods deliveries, public transport and others who are completely dependent on motor vehicles!
Read more on page 22

Exploratory urban development! Sound art, murals, parklets and outdoor offices. In Car-Free City Life, we view our streets in new ways and look for innovative ways to put them to use.
Read more on page 24

New pedestrian streets and pedestrian-friendly urban spaces! The pedestrian network is expanding, and we are working throughout the whole city centre on large and small measures that make our city spaces better for adults and children alike.
Read more on page 26

Continuous learning! Car-free Livability Programme is an ongoing learning project. To ensure that the City of Oslo learns as much as possible from what is happening, we continuously evaluate the processes and effects of what we do.
Read more on page 45

Drinking water, toilets and a place to rest your feet! The 'Public Space Public Life' survey of 2014 found that Oslo offers many cafés, but few places to sit for free. We're doing something about it!
Read more on page 32

Facilitating life and play all year round! Oslo is already a wonderful summer city, and we are now working specifically to facilitate activities during the winter time.
Read more on page 36

City Life Festival, "city life routes" and other car-free events! There is more room for city life, events and meeting places in the city centre of the future. 2019 will bring a lot of fun!
Read more on page 50

Oslo is the European Green Capital of 2019! Our city is one of Europe's most ambitious and energetic cities regarding the environment and climate, and is the European Green Capital of 2019!
Read more on page 52

Brighter, safer, more enjoyable streets! Car-Free City Life has provided an extra boost regarding work on The Lighting Plan, and a number of measures are being carried out to improve lighting conditions around Rådhusgata, Christiania Torv and at Egertorget, amongst other places.
Read more on page 34

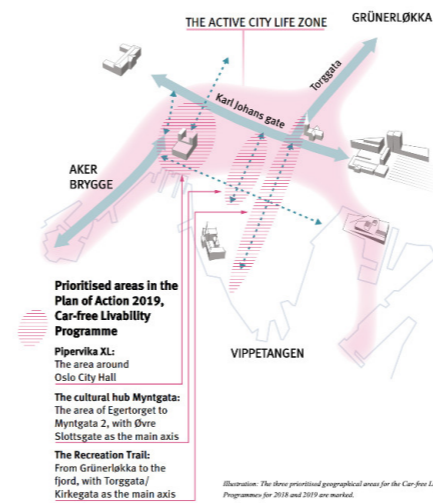
The City of Oslo as collaborator and support-partner! City life is created by and for the city's inhabitants, and the City of Oslo shall be an assertive and opportunity-oriented collaborator.
Read more on page 42

Art and culture in the city centre! The city's common spaces are important exhibition windows and arenas for art and culture. We are working so that as many people as possible can experience high-quality art in public spaces!
Read more on page 48

Not far from idea to reality! Work regarding information must be of a high quality in a city of rapid development, and the journey from idea to reality must be short!
Read more on page 44

"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 strategic 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



WÖHRI tehniline ruumisäästlik parkimissüsteem - kaldteedeta ja kallite liftideta. Seda süsteemi kasutatakse näiteks Oslos Håse Torni tiheasustusega elamuprojekti. Elektriavtode laadimisvõimalused on seadmesse integreeritud.

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

LINNADE TEGEVUS

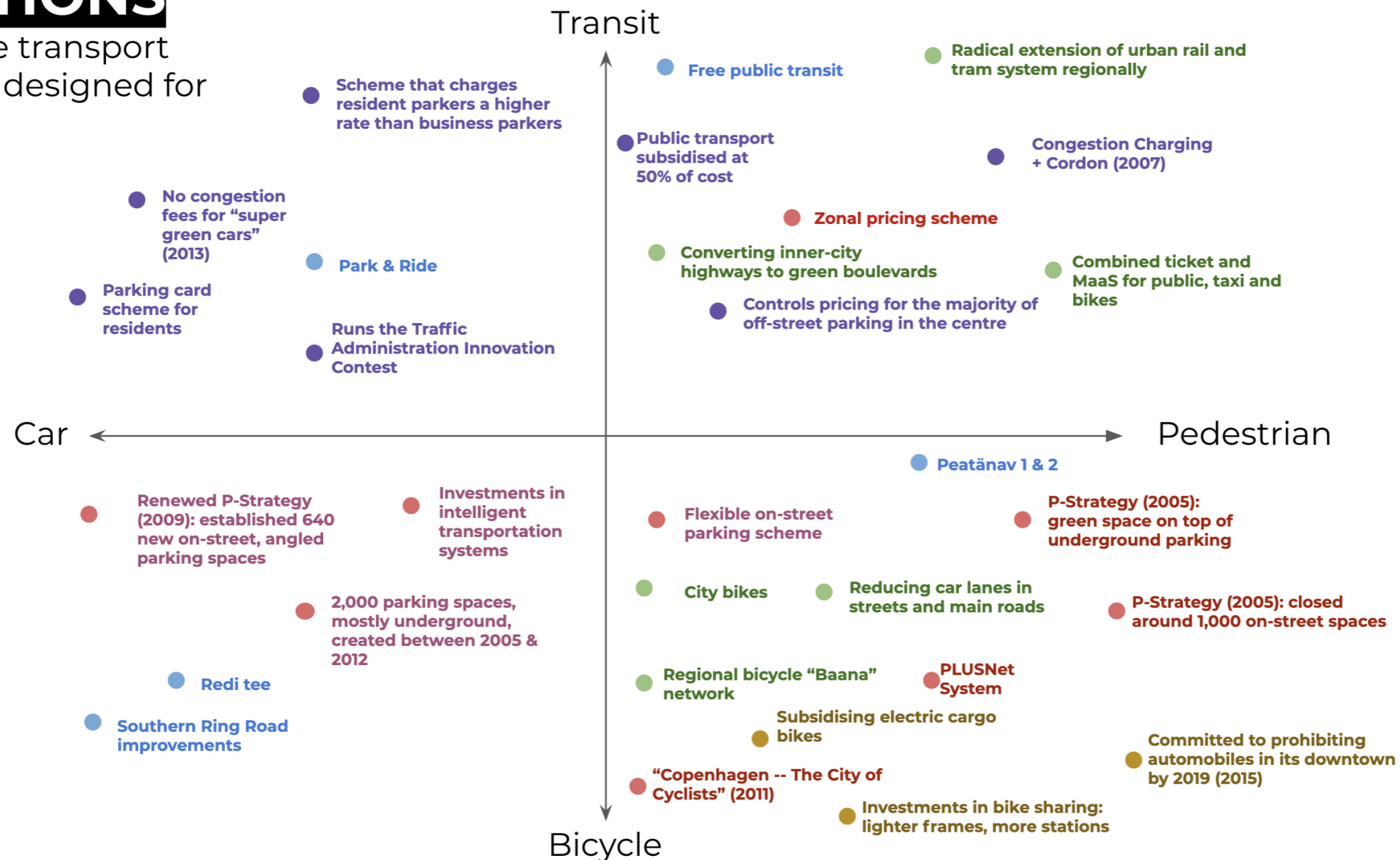
Ülaltoodud nelja linna (Helsingi, Stockholmi, Kopenhaageni ja Oslo) tegevusi kujutatakse siin graafikus. Järgnevas skeemis on rühmitatud linnade tegevused vastavalt sellele, millist transpordiliiki need kõige rohkem mõjutavad või millele nad on suunatud. Sellest skeemist võib märgata, kuidas iga linn 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

ülejäanud stiimulid pigem autoliikluse telge. Kuna Peatänav 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.

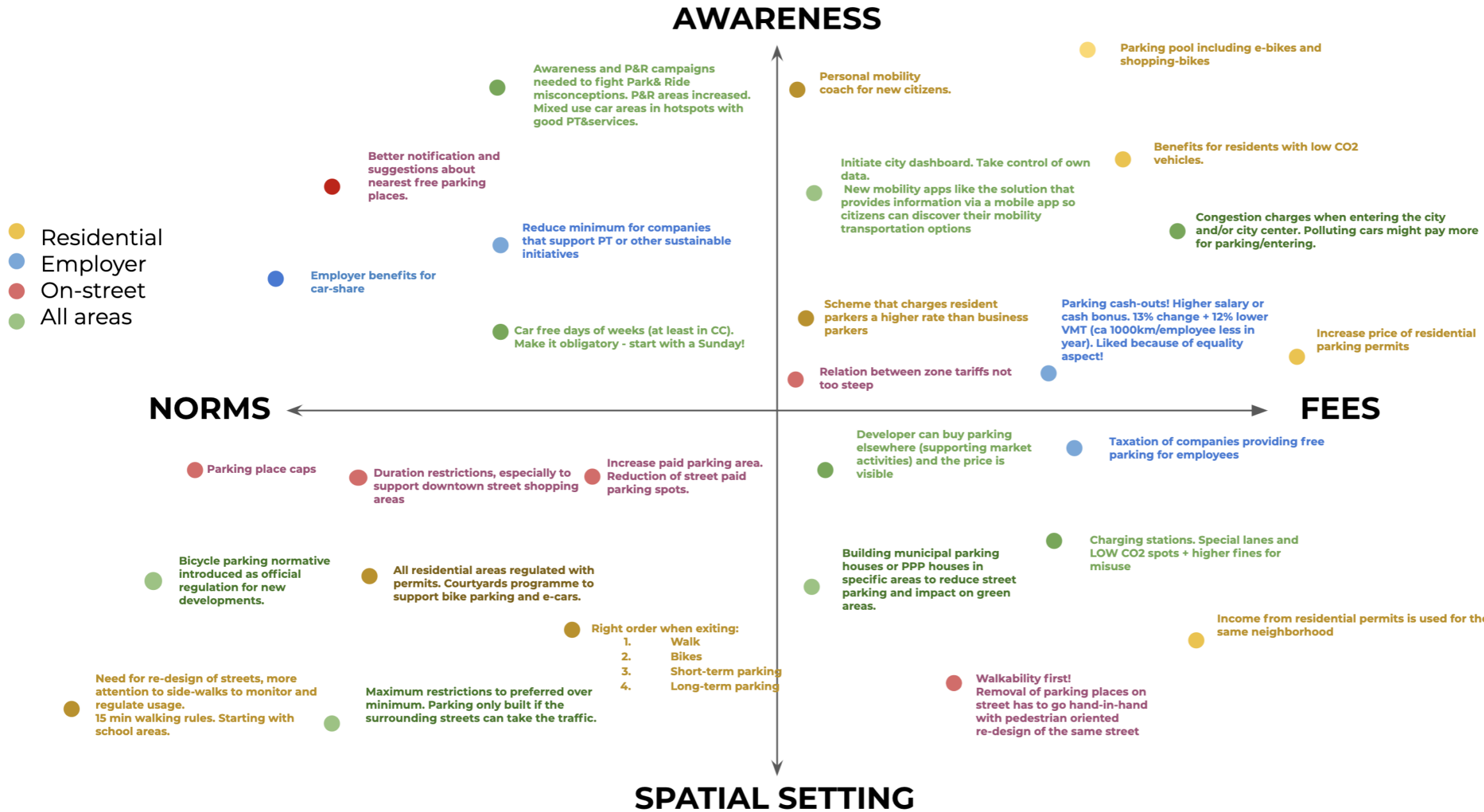
CITY ACTIONS

grouped by the transport mode they are designed for

- Tallinn
- Helsinki
- Stockholm
- Oslo
- Copenhagen



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



TULEVIKUPROGNOOS JA STSENAARIUMID

Enne tulevikuprognoside 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 poliitika 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 linnarattast 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 metro)

- taksoteenust (distsantsid 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 omanisega 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 Urban 30 €62 / 30 days	Whim Weekend €249 / 30 days	Whim Unlimited €499 / month	Whim to Go Pay as you go
Public transport	100 / 10 day ticket	100 / 30 day ticket	100 / 30 day ticket	Pay as you go
City bike	Not included	Unlimited	Unlimited	Not included
Taxi / Cab	C2D	40%	Unlimited	Pay as you go
Rental car	€10/day	Weekends	Unlimited	Pay as you go

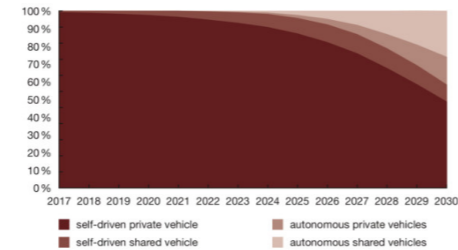
WHIM App

* Auto omanise 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/automanike-kulud>)
- 684 € Asset Finance (<https://assetfinanceinternational.com/index.php/auto/emea/auto-emea-articles/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 tippitudidel pääseb 1 tunni jooksul autoga. Isegi kaugematest naaberlinnadest, nagu Porvoo, Lohja ja Hyvinkää, mis kuuluvad endiselt pendeldrände tsooni (umbes 10–40% pealinnast 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

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

traditional

2017: 26%

2030: 23%

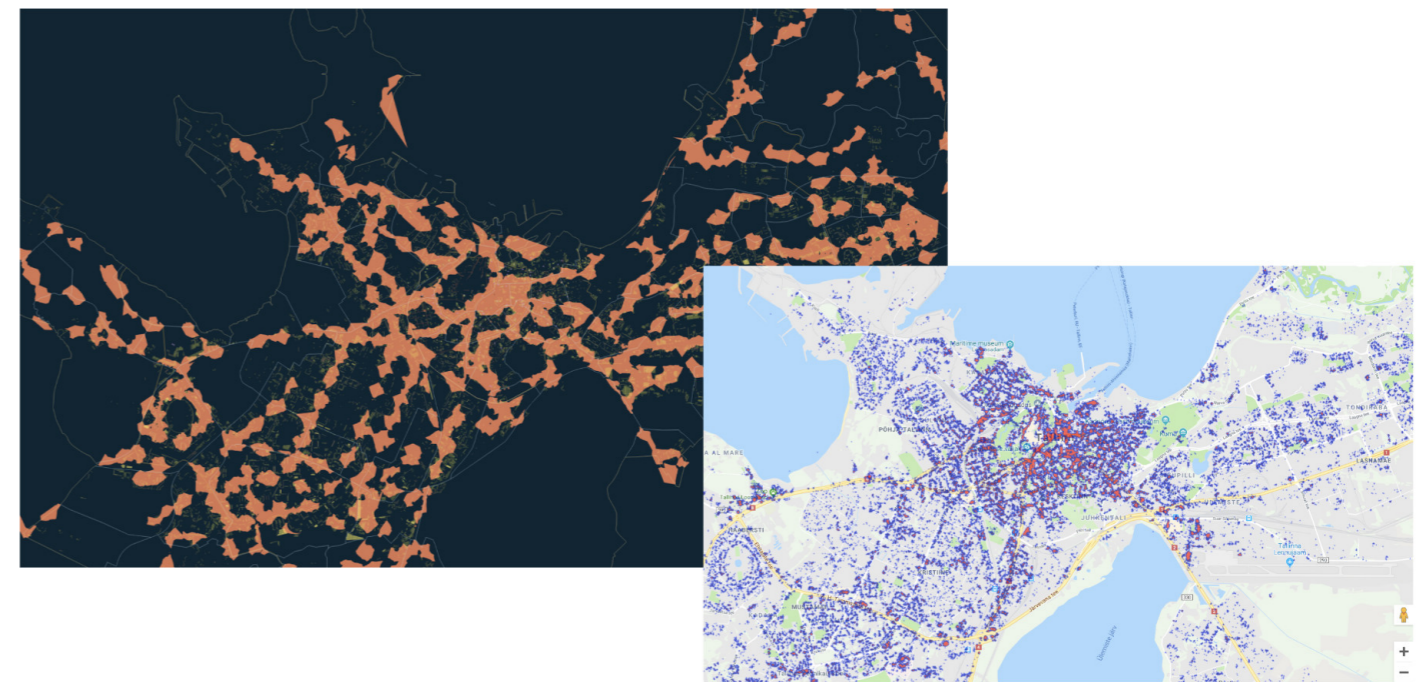
-3 percentage points, relative decline of -12%

- 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

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 liikuvusteenustele 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 öisel 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 liiklusprobleemides ja põhjustaks vähem segadust, kui autod oma kasutajaid otsivad.



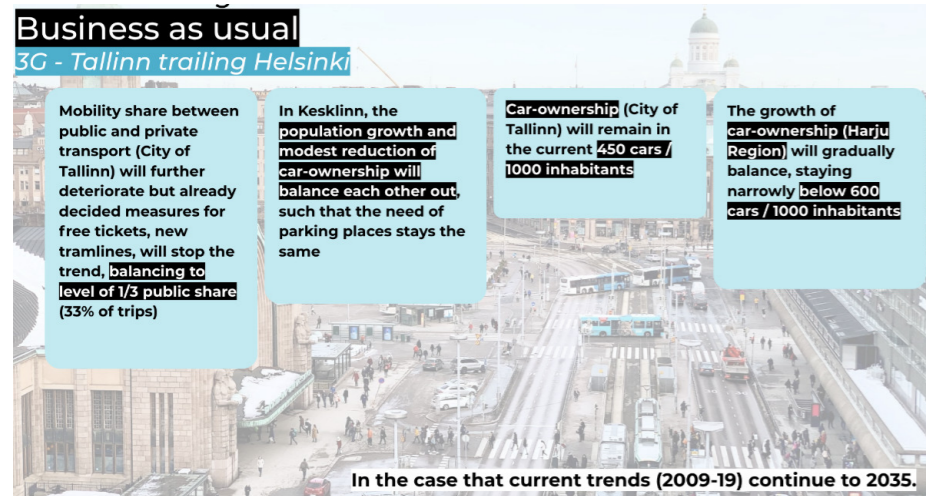
Vasakul ja all tumeda taustaga: Oranž ala on kuni 5 min jalutuskäigu kaugus lähimast ühistranspordi peatusest; Paremal ja all: Bolti kogumispunktide tihedus 2019. aasta veebruaris.



Page 65
Page 66

STSENAARIUMID

SAMAS VAIMUS EDASI



3G stsenaarium kirjeldab parkimist ja liikuvust Tallinnas juhul kui praeguseks välja kujunenud suundumused jäävad suure 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 stsenaariumis eeldatakse et aastaks 2035:

- Autoomanike arvu kasv (Harjumaal) tasakaalustub järk-järgult, jäädes pisima 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 pisima 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 pileтите, 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 parkimiskohast 100 ruutmeetri brutopinna kohta Kesklinnas ning 1 parkimiskoht 80 ruutmeetri brutopinna kohta

ülejäanud linnaosades. See tähendaks kehtiva normi selget vähendamist, viies normi munitsipaallemutete 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 "vautserina".
- 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 mitmetarbelise kasutamise korral võib saavutada normidega võrreldes 20% lise vähenemise.



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 eesmärgi 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 kohalikkude 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 soovivad, et linna keskus oleks elav ja atraktiivne koht, kus on vähem autosid ja vähem autoliiklust. Parkimine on algsupunkt 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 tulevikuplaneid 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, sõidujagamise, 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 töid huvigruppide esindajad eriliselt esile kohtumise ülesandes käigus, mis keskendus SPIN Uniti poolt loodud andmekihtide põhise tööriista kasutamisele, lähtudes oma ärihuvist. Uued kasvavad teenused, nagu Bolt ja Wolt, soovisid 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

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

alustel võib näha sõidujagamisteenuste edasist kasvu ning elektrautode laiemat kasutust, siis tuleb vastavalt korraldada ka parkimisvõimalusi. Oluline infrastruktuur (näiteks laadimisjaamad), tuleb viia mitte ainult linnakeskusesse aga eelkõige kortermajade piirkondadesse.

(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, nõ rohujuuresandide probleemidest ning võimalikest lahendustest. Teisel kohtumisel osales 22 osalejat.

Osalejatega viidi läbi struktureeritud ajurünnak, mis meetodina võimaldas igal osalejalt esmalt panna kirja oma mõtted ning alles seejärel arutada ja korraldada 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 söelmeplatsidel. 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 ühistranspordiihendusi. 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 riskkasutuse osas väga toetavad.

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

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 kätesaadavatest 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 soovitusid ei pruugi arvestada iga asumi erilist olukorda ja probleeme.

ÜLEVAADE

Enamik osalejatest nõustus, et parkimist tuleks rohkem reguleerida ka kesklinnas 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 linnakeskuse esmatähts vajadus. Avalik ruum (sh tänavad) peavad olema hästi kujundatud ja hooldatud. Ukest-ukseni autokultuuri muutmine nõuab, et tänavad ja muu avalik ruum oleks mugavalt läbitav aastaringiselt. 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 jalutuskaik 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 teadmistest. Arendajad sooviksid ise ostustada 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 arvu (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 suurriistadega (Laulupid, 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 kommuniqueeritud, 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 liikuvuseelised 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 oluliselt inimeste töö- ja elukoha valikuid.



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 ilmnedid ka mõned vastuolud, kus erinevad huvigrupid jäid eriarvamusele. Need vastuolud ilmnedid 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.

tegelikust hinnast. Siinkohal oleks vajalikud kampaaniad, mis tõstaksid teadlikkust.

• Pargi&Reisi alad on liiga vähe ja mõned neist on ka liiga väikesed. Seetõttu tekitavad iseorganiseeruvad Pargi&Reisi parklad kaubanduskeskustesse, kesklinna parkimisplatsidele ja tasuta parkimisega piirkondadesse kesklinna ümbruses. See omakorda tekitab konflikte vastava maatuiki 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.

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

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

17 vastajale meeldib, et Külaliste parkimiskohtade nõue elamute puhul parkimisnormatiivis tuleks eemaldada.

21 vastajale meeldib, et Parkmine on tasuline üle linna ning hinnastamine sõltub koha kasutatavusest (nõudlusest).

23 vastajale meeldib, et 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.



• 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 arvu (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

Linnakeskkonnas sooviti, et sobiv parkimiskoht ei oleks kaugemal kui 300m (distsants Vabaduse väljakult Raekoja platsi). Üllatuslikult toetas tasulise parkimise ala laiendamist kogu Tallinnale ⅓ vastajatest.

Parkimisteenuste operaatorid tegutsevad nii või teisiti parkimiskorra tagajättena üle terve linna, mitte ainult linna keskuses.

Küsitluse tulemusel ilmnedid 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 pikemaiaid 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' looline 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 jalakäijasobralikumaks. Lisaks on kasutusele võetud dünaamiline hinnastamispoliitika, mis püsib autosõitu tippunni 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 - liikumispuudtega 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 lõvendatud 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.

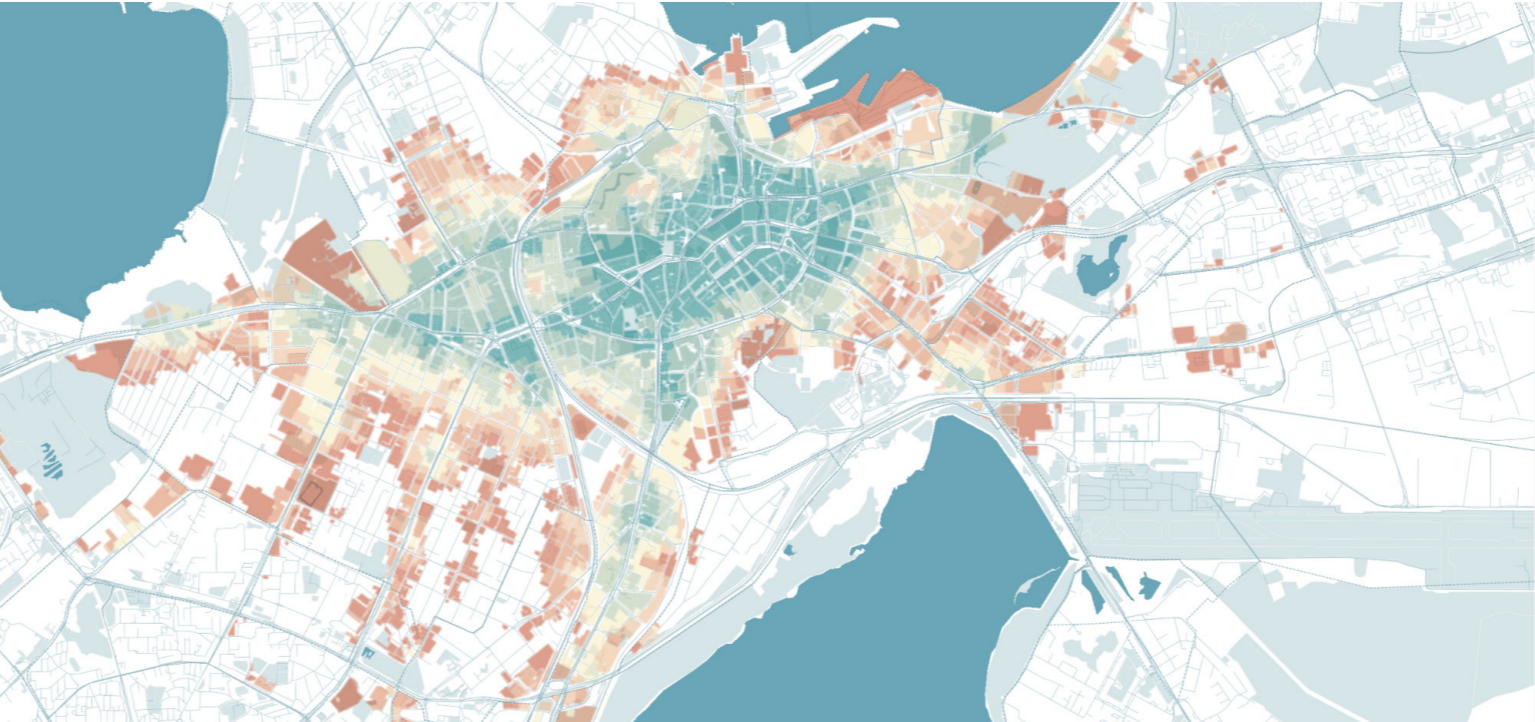
Uute normide suunas

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 riskasutuses olevate tsentraliseeritud parkishoonete vajaduse järele. Arenduste tihendamaks muutumine põhjustab parkimise probleeme ka uutest 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.



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 tuumalt 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 sisened 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-lõpppunktipaarile on arvatatud OpenTripPlanneriga iga transpordiviisi jaoks keskmine aeg reisiks lähtepunktist sihtpunkti (sekundites), st. kui lähtepunktile arvatatud 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 arvatada, 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 arvatatud 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 sisened arendused madalamate ehituskuludega, mis võimaldab rohkem investeerida hoonete sise- ja väliruumi kvaliteeti.

TASULISE PARKIMISALA LAIENDAMINE

Tasulise parkimisala laiendamine võimalikult suureks on kasulik kõigile elanikele, kes ei pea enam oma avalikus ruumis hoitavate autode eest peale maksma.

Kogudes parkimistasusid saame me muuta koha, mis tavapäraselt toodab reostust ning suurendab autokasutust, kohaks, mis pakub hüvesid kogu kogukonnale.

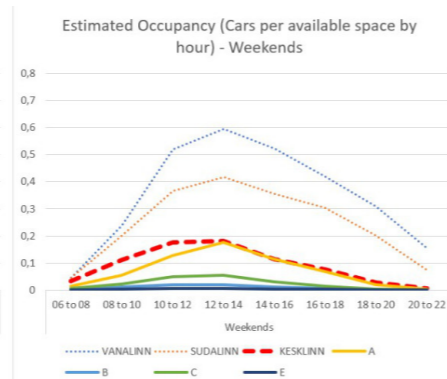
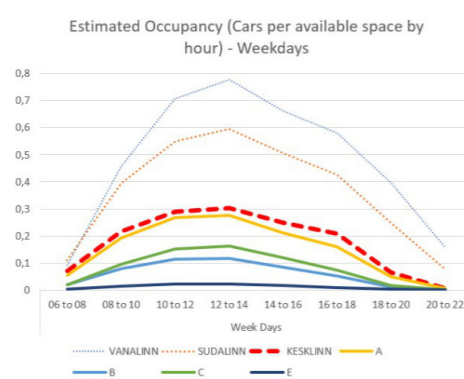
Kogutud parkimistasusid peaks sellisel juhul kasutama kohalike teenuste parandamiseks. Parkimise planeerimine on sisuliselt ikkagi linnaplaneerimine, kuna parkimispoliitkad seovad omavahel transpordi ja maakasutuse. Ainult maakasutusest lähtuv parkimiskohtade planeerimine on aga aegunud planeerimispraktika.

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

ALA on oma olemuselt paindlik. Ettepanekuna joonistatud tzoneerimine lähtub 2019. aasta talvekevad 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.

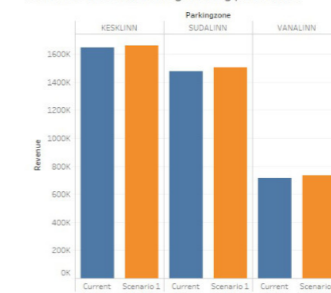
Allpool on esitatud viis parkimistasude hinnastamise võimalust:

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

Scenario 1: 25% Surcharge during peak hours



Valik 2: Fikseeritud parkimistasu tipptundidel

Teine hinnakujundustrateegia, on fikseeritud parkimistasu 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%
- Südalinn: +24.44%
- Vanalinn: +29.89%

Scenario 2: Flat rate during peak hours



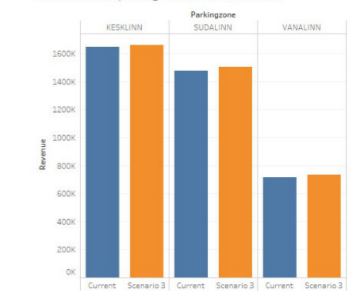
Valik 3: 15-minutilise tasuta parkimise kaotamine

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

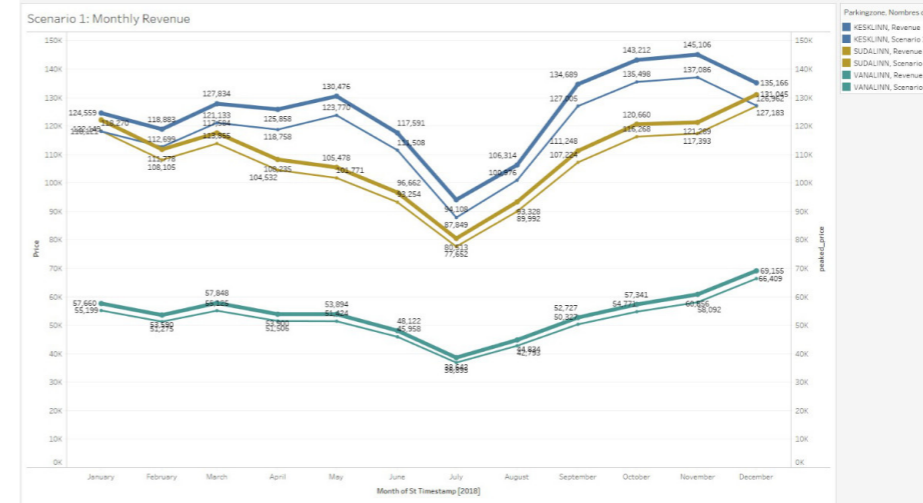
Võimalik tulu suurenemine vastavalt piirkonnale:

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

Scenario 3: Repelling the free 15 minutes



Page 82
18 - 38 P



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

Esimene sammuna tuleks uutest tasulistest parkimistsoonidest hinnata täitvust. Lähtudes täitvuse prognoosist saab hinnata potentsiaalset tunnitulu, mida need piirkonnad praegu teenivad.

Valik 4

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

Valik 5

Parkimistasu laiendatud tsoonides on 25% Kesklinnas kehtivast tariifist.

ALA - Parkimistasu kohalik ümberjaotamine

Et kõik toimiks, mitte ainult parkimise seisukohast, vaid ka sotsiaalselt ja poliitiliselt, tuleks kõik parkimistasudest saadavad tulud suunata linnaosadesse, kus tasu kogutakse. Rahalisi vahendeid saaks kasutada kohalikul tasandil avaliku ruumi, tänavakujunduse, haljastuse, kohalike ühistranspordipeatuste, jalakäijate teede, jalgrattateede ja munitsipaalteenuste parandamiseks, et parandada elukvaliteeti üldisemalt. Oluline on saavutada poliitikute ja kodanike vahel ühine arusaam või lepe parkimisest saadud tulude kohalikust kasutamisest, sest ilma sellise läbipaistvusega on kohalikud elanikud iseenesest igasuguste muutuste vastu ja tajuvad tasulise parkimisala suurendamist järjekordse maksuna.

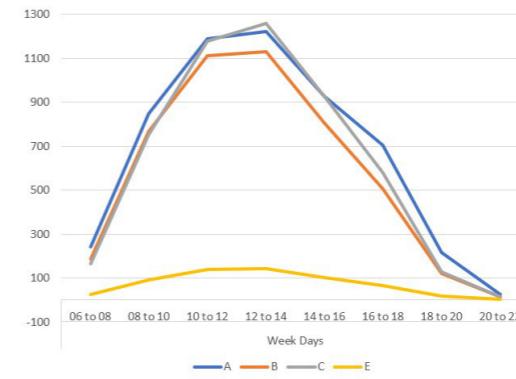
Parkimistasuta piirkondade täisparkimine

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 täitvuse 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).

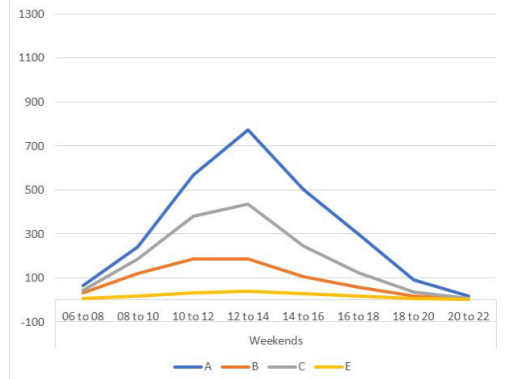
Parkimise hinnastamine väljaspool ALA

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.)

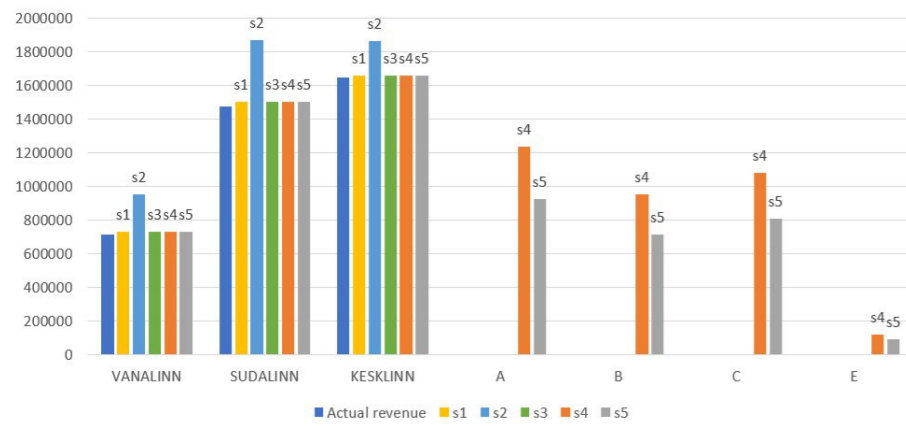
Estimated Revenue - Weekdays



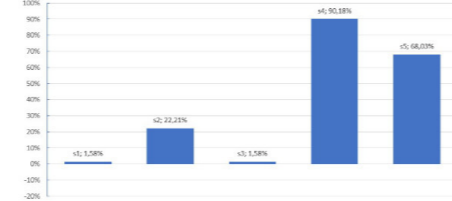
Estimated Revenue - Weekends



Estimated Revenues for areas of expansion

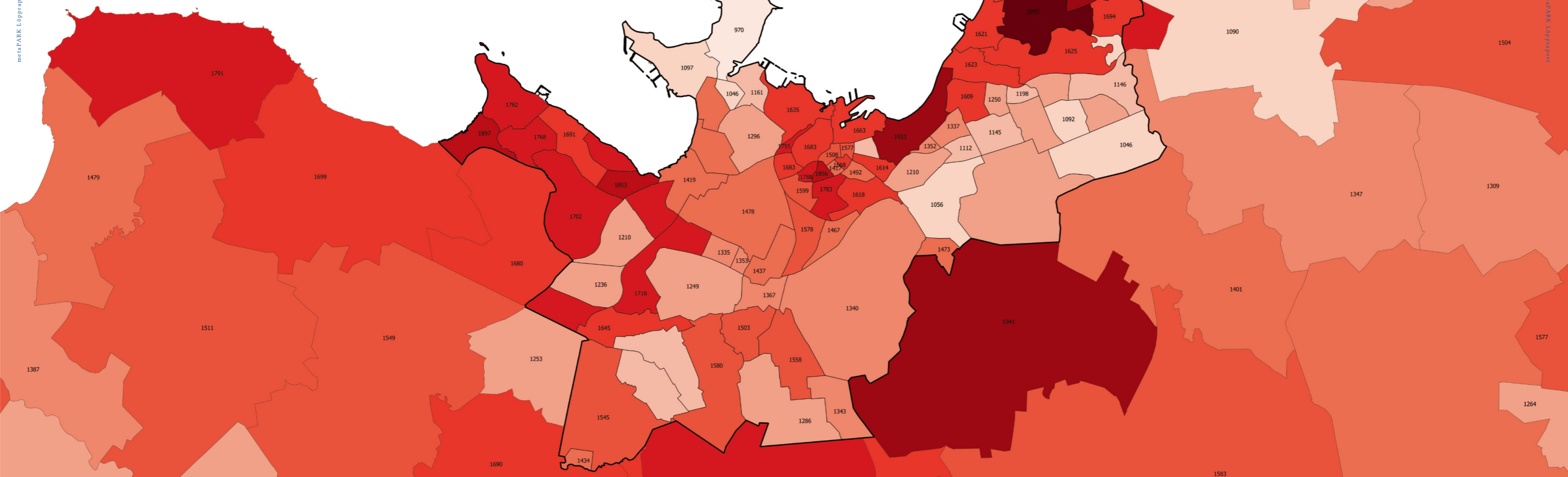


Total surplus (%) by scenario



Page 83
Page 84

Average monthly gross income in €



PARKIMISKOHTADE NÕUDED

Miinumõuetele 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. Helled parkimiskohtade miinumõuded on peamine põhjus, miks parkimiskohtadele kulub liialt palju väärtuslikku maapinda. Taolisi nõudeid on peetud oluliseks, et rahuldada parkimiskohtade nõudlust tippunni

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 kohta)	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.			

Page 86
Page 86

Parkimiskohtade müük peaks olema lahutatud elupindade müügist

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

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

Tühjad krundid

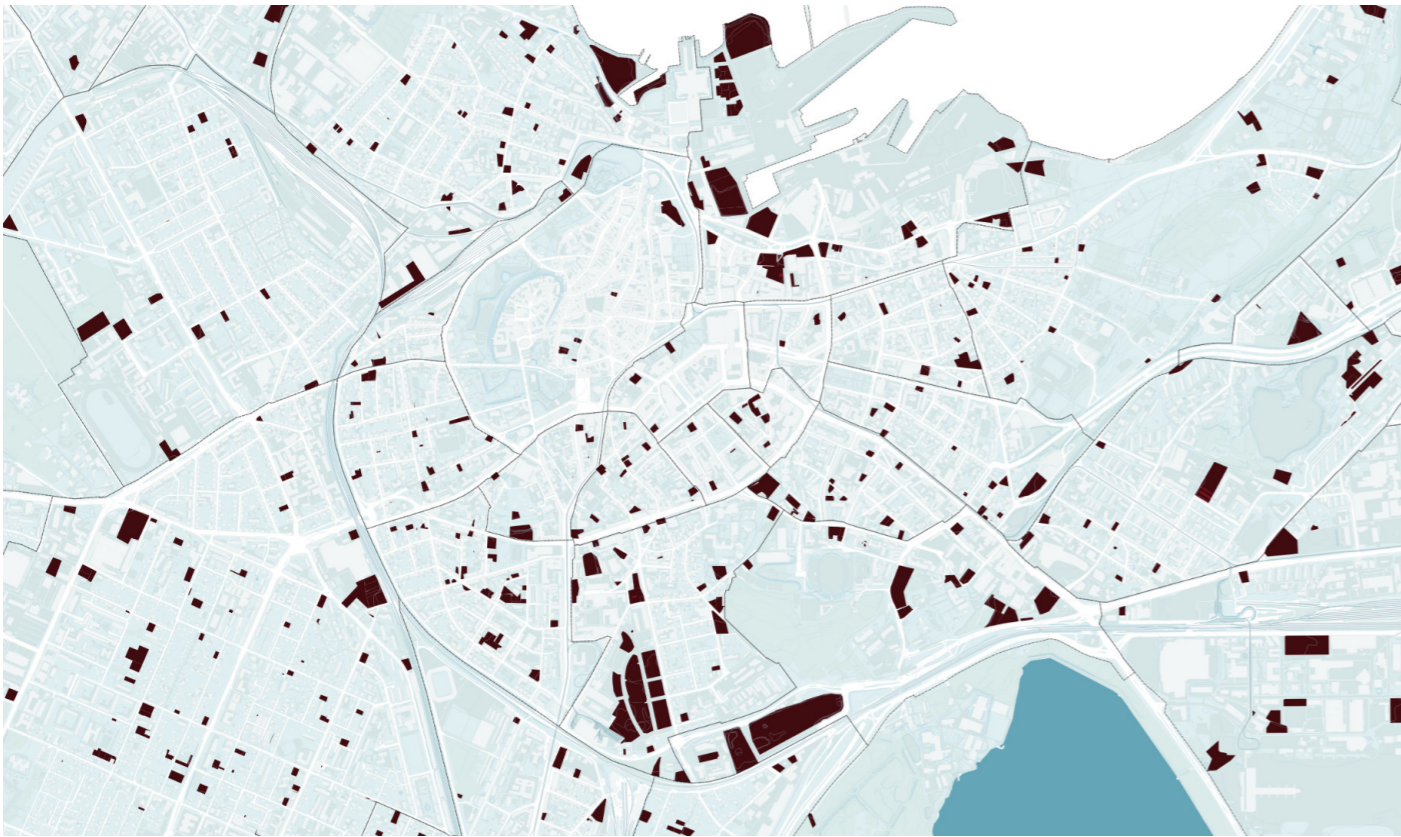
Tallinna kesklinnas on piisavalt tühje krunte, mis on väga soodsas asukohas kõiksugu erinevate funktsioonide pakkumiseks nagu äripinnad, elupinnad, mänguväljakud, haljasalad või ajutine kasutus. Siiski kasutatakse neid krunte hoopis avaparklatena või oodatakse lihtsalt paremaid aegu. Iga krundi võiks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



Tallinnas on paljud krundid, mis on suures osas tühjad. Kõige suurem osa neist on kesklinnas.

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 investeeeringuid. 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 mõõte, 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:

- Olemaolevate 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, külastitele 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, lastehoid, koostöökontorid, kauplused. Sellistes projektides tuleks pöörata tähelepanu ka taastuenergia 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 tohtu pindalaga ja arenduspotentsiaaliga 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 mitmekülgsel ja vahelduvat kasutamist soodustab süsteemne töö andmete, andmete jagamise, operaatorite ja omanikega. Samuti tuleb need andmed integreerida kaardirakenduste, muutuvate teelude, hinnapoliitikaga ning võimaldada kasutajatel mugavalt parkimiskohti leida ja vahetada.

JALGRATTALIIKLUSE EDENDAMINE: Jalgratta kasutamist ja parkimist edendatakse süstemaatilisel 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.

LIKUVUS KUI TEENUS (MaaS)

Liikuvusest kui teenusest (edaspidi ka MaaS = Mobility as a Service) on eelnevates peatükkides juba kirjutatud. Siinkohal tuuakse välja olulised punktid soovitude 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 mitmekesuselise linna ja laiemal regiooni uute strateegiatega. Tallinna ühistransport saab toimida tihedava ja dünaamilise linnapiirkonna magistraal- või põhisüsteemina. Võtmeküsimusena tuleks parandada transpordiihenduste kiirusi ning jaotada liinid mitme olulise sõlmpunkti vahel*.

- Peamine väljakutse on ühistranspordi integreerimine teiste, nii era- kui ka avalike mobiilsüsteenustega, 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 võrdsel 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.

2017. aasta ülevaade

2018. aasta ülevaade

2019. aasta ülevaade

2019. aasta ülevaade

2019. aasta ülevaade

2019. aasta ülevaade

2019. aasta ülevaade

2019. aasta ülevaade

2019. aasta ülevaade

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

2020. aasta ülevaade

2021. aasta ülevaade

2022. aasta ülevaade

2023. aasta ülevaade

2024. aasta ülevaade

2025. aasta ülevaade

2026. aasta ülevaade

2027. aasta ülevaade

2028. aasta ülevaade

2029. aasta ülevaade

2030. aasta ülevaade

2031. aasta ülevaade

2032. aasta ülevaade

2033. aasta ülevaade

2034. aasta ülevaade

2035. aasta ülevaade

2036. aasta ülevaade

2037. aasta ülevaade

2038. aasta ülevaade

2039. aasta ülevaade

2040. aasta ülevaade

2041. aasta ülevaade

2042. aasta ülevaade

2043. aasta ülevaade

2044. aasta ülevaade

2045. aasta ülevaade

2046. aasta ülevaade

2047. aasta ülevaade

2048. aasta ülevaade

2049. aasta ülevaade

2050. aasta ülevaade

2051. aasta ülevaade

2052. aasta ülevaade

2053. aasta ülevaade

2054. aasta ülevaade

2055. aasta ülevaade

MUUTUSTE JUHTIMINE

2017. aasta ülevaade

2018. aasta ülevaade

2019. aasta ülevaade

2020. aasta ülevaade

2021. aasta ülevaade

2022. aasta ülevaade

2023. aasta ülevaade

2024. aasta ülevaade

2025. aasta ülevaade

2026. aasta ülevaade

2027. aasta ülevaade

2028. aasta ülevaade

2029. aasta ülevaade

2030. aasta ülevaade

2031. aasta ülevaade

2032. aasta ülevaade

2033. aasta ülevaade

2034. aasta ülevaade

2035. aasta ülevaade

2036. aasta ülevaade

2037. aasta ülevaade

2038. aasta ülevaade

2039. aasta ülevaade

2040. aasta ülevaade

2041. aasta ülevaade

2042. aasta ülevaade

2043. aasta ülevaade

2044. aasta ülevaade

2045. aasta ülevaade

2046. aasta ülevaade

2047. aasta ülevaade

2048. aasta ülevaade

2049. aasta ülevaade

2050. aasta ülevaade

2051. aasta ülevaade

2052. aasta ülevaade

Jätkates ebasoovitavaid tavasid

Konfidentsiaalsetest, kuid kontrollitud allikatest saime teada, et Tallinna kesklinnas pakuvad suurte kontoripindadega tööandjad autoga tööle tulevatele töötajatele hviitist 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.

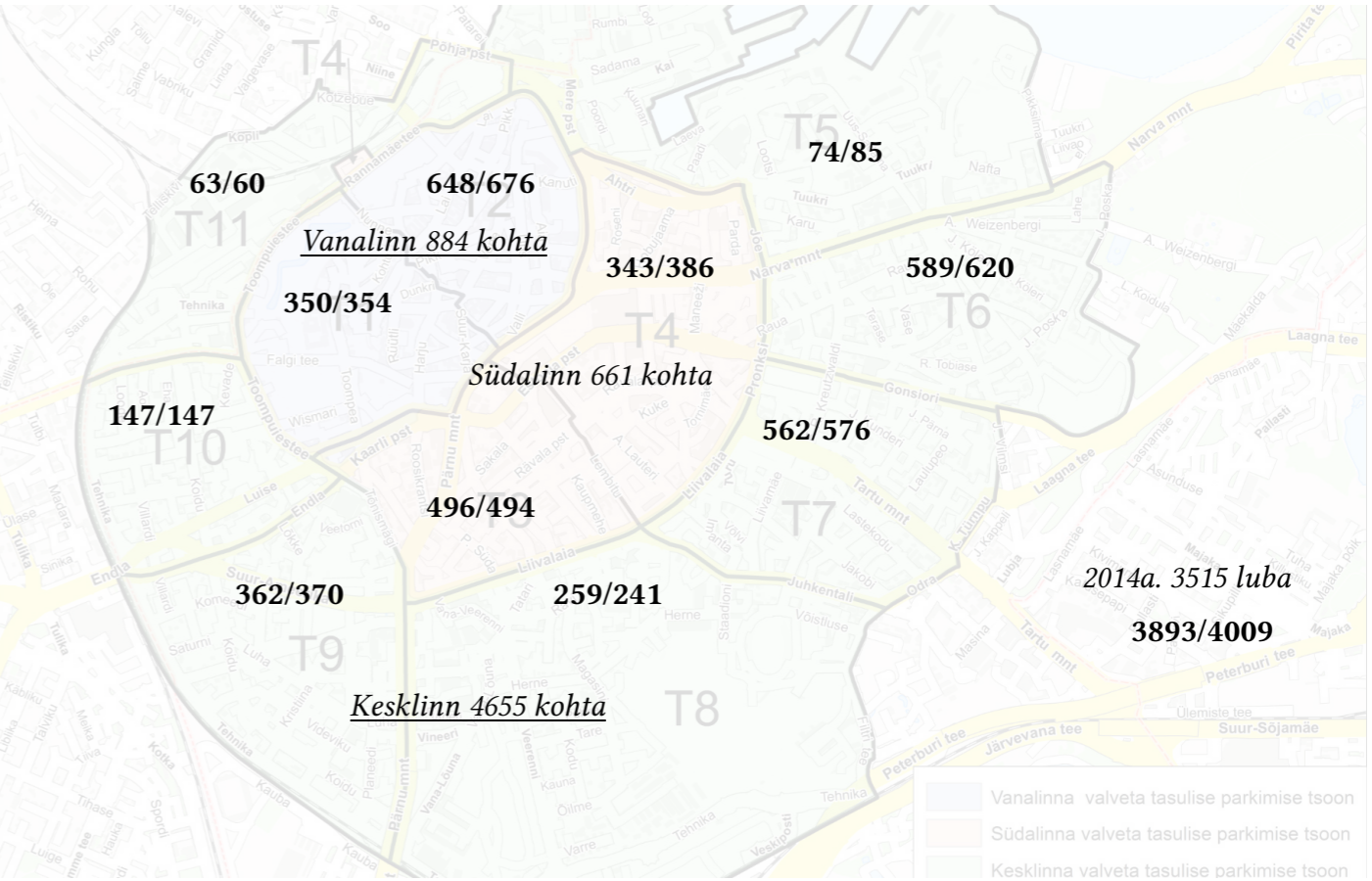
2017. aasta ülevaade

2018. aasta ülevaade

2019. aasta ülevaade

2020. aasta ülevaade

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



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 liikuvustenuseid (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 reisirajate 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;
- peamiste 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 seaduselinkade 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.

Möödikud

- 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 külalastajaid segadusse ajada. Valged triibud on tavaliselt seotud tasuta parkimisega, kuid Tallinnas pole see alati nii.

- Segaduste vältimiseks tuleks määrke kujundus ühtlustada parkimisviiside ja parkimisoperaatorite vahel. Samuti tuleks parandada nende nähtavust. Selle teostamiseks võiks näiteks kahe paneelileku 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 lähiumbrusele soovitame 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



Parkimisautomaat Helsingis



teavet parkimismnormide 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 lähiumbruses olema vähemalt eesti, vene ja inglise keeles.

- Leidsime parima näite sellise parkimisautomaadi tüpoloogia kohta Helsingis, kuigi sellel puudub inglisekeelne teave.

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 küllastaja silmis, keda Tallinn 2018. aastal võõrustas (Visit Tallinn andmetel). Kui arvestada, et 45% küllastajatest saabub vaid üheks ööks, siis veelgi olulisem oleks parandada parkimisrajatiste disaini. Ühepäevaküllastajatel, nagu ka kruisilaevadelt 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 elavamiseks. (2018)

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

Arjus, Tõnis. "Mugavuslöksust 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 & Söida 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 (Jurkevits,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 Bafata, 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

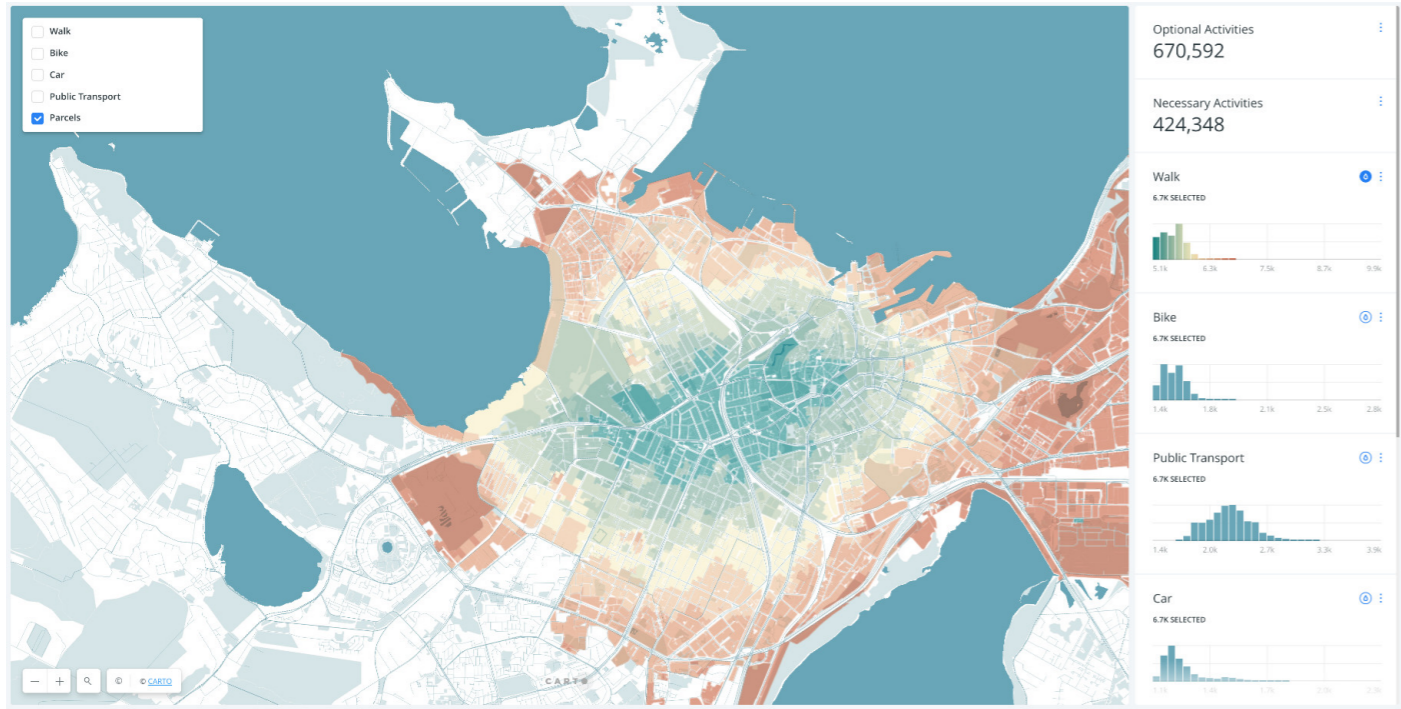
Väike-Õismäe piirkonna parkimiskorralduse uuring (2007)

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

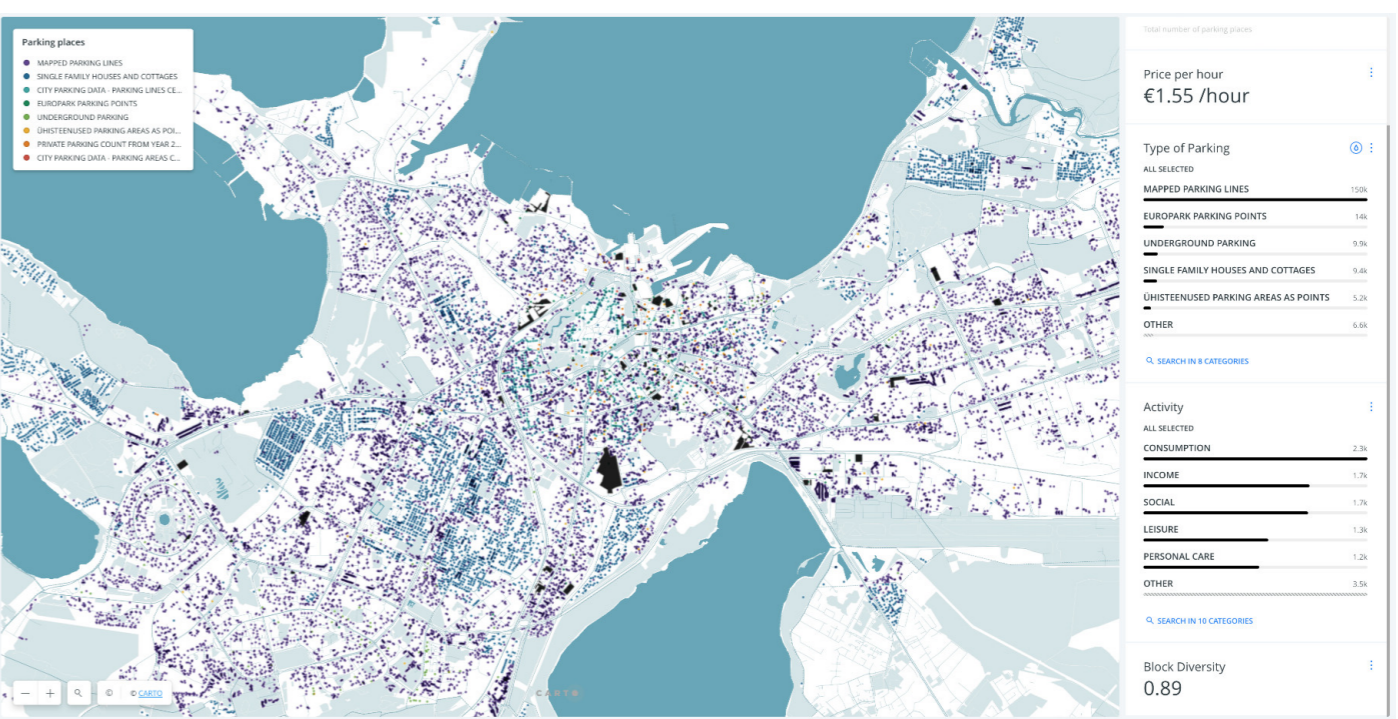
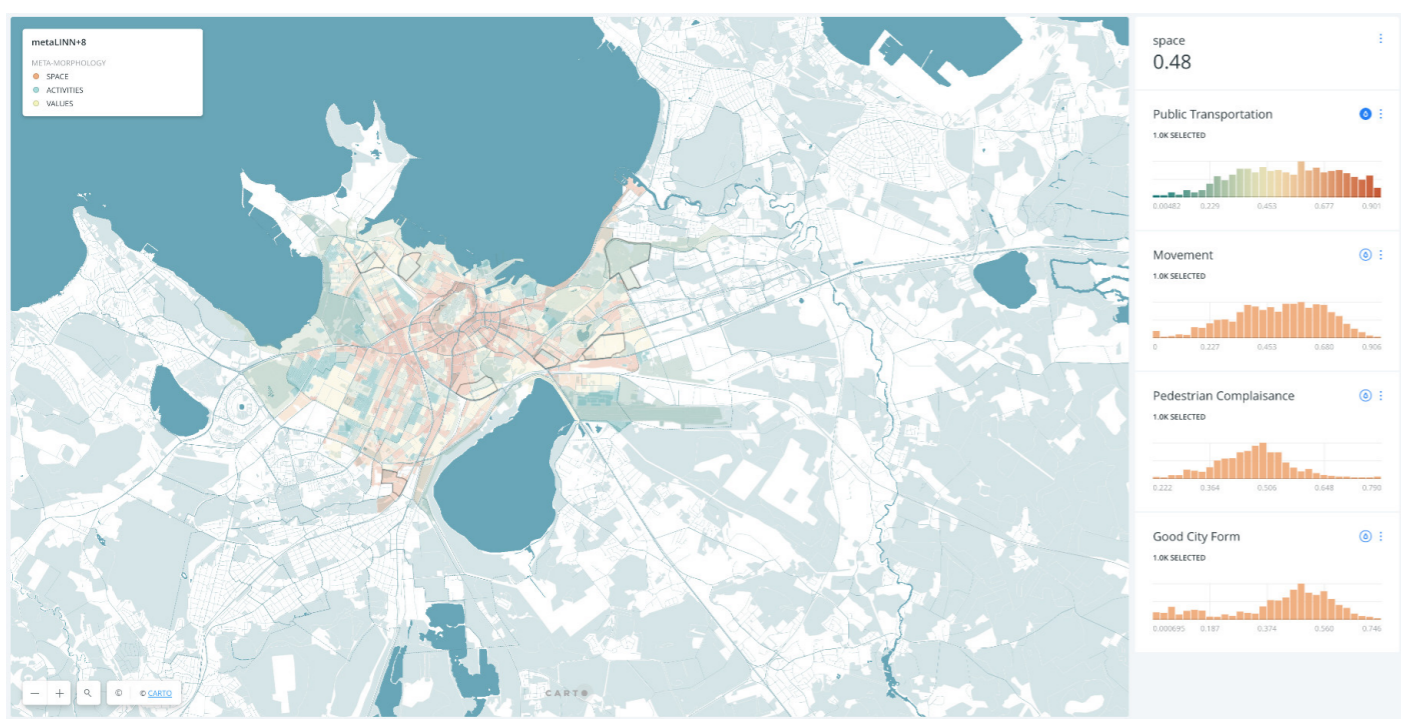
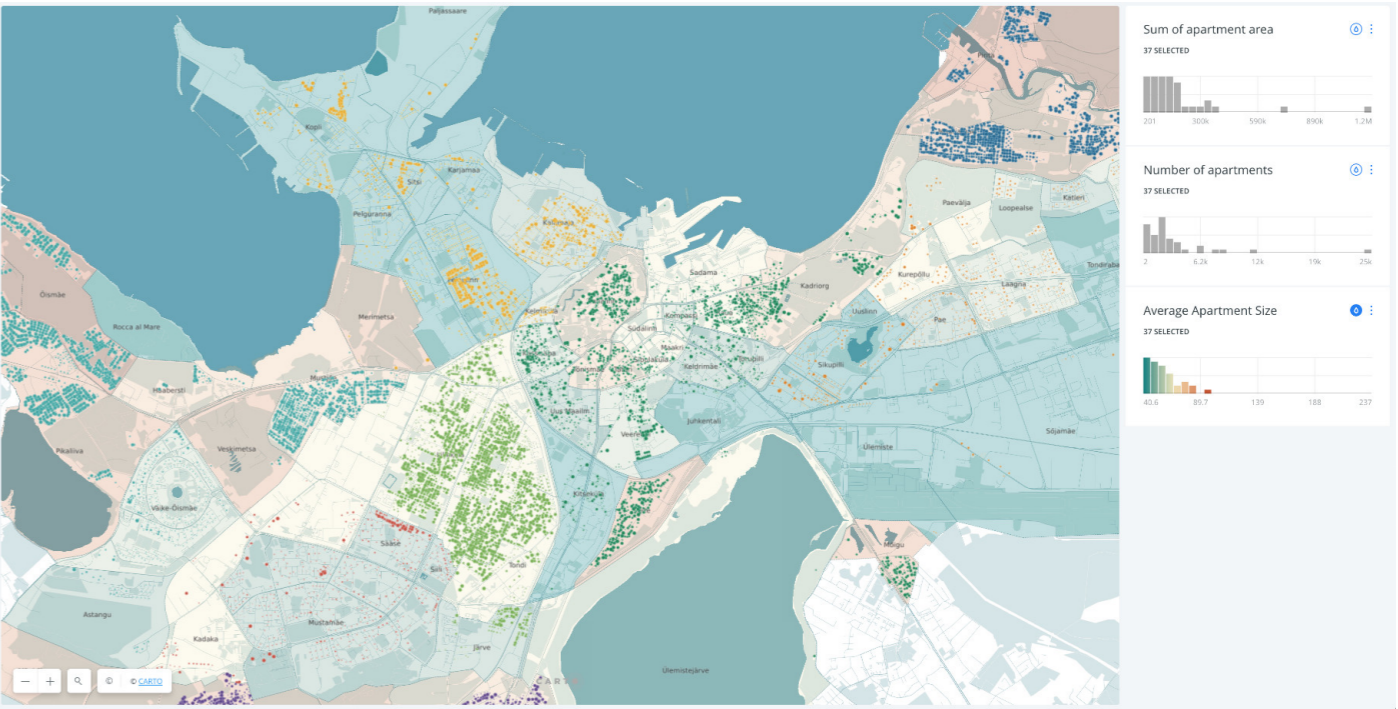
Wang, Judith YT, Hai Yang, and Robin Lindsey. "Locating and pricing park-and-ride facilities in a linear monocentric city with deterministic mode choice." Transportation Research Part B: Methodological 38.8 (2004): 709-731.

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

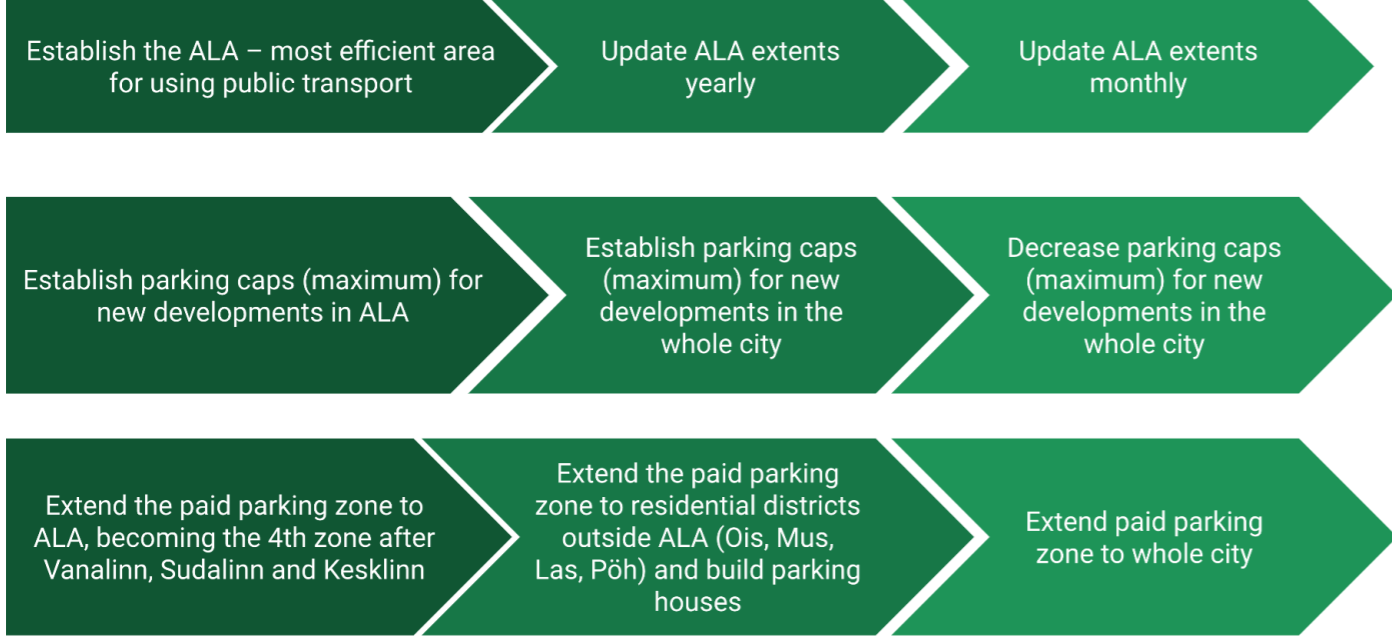


Page 95
Page 96

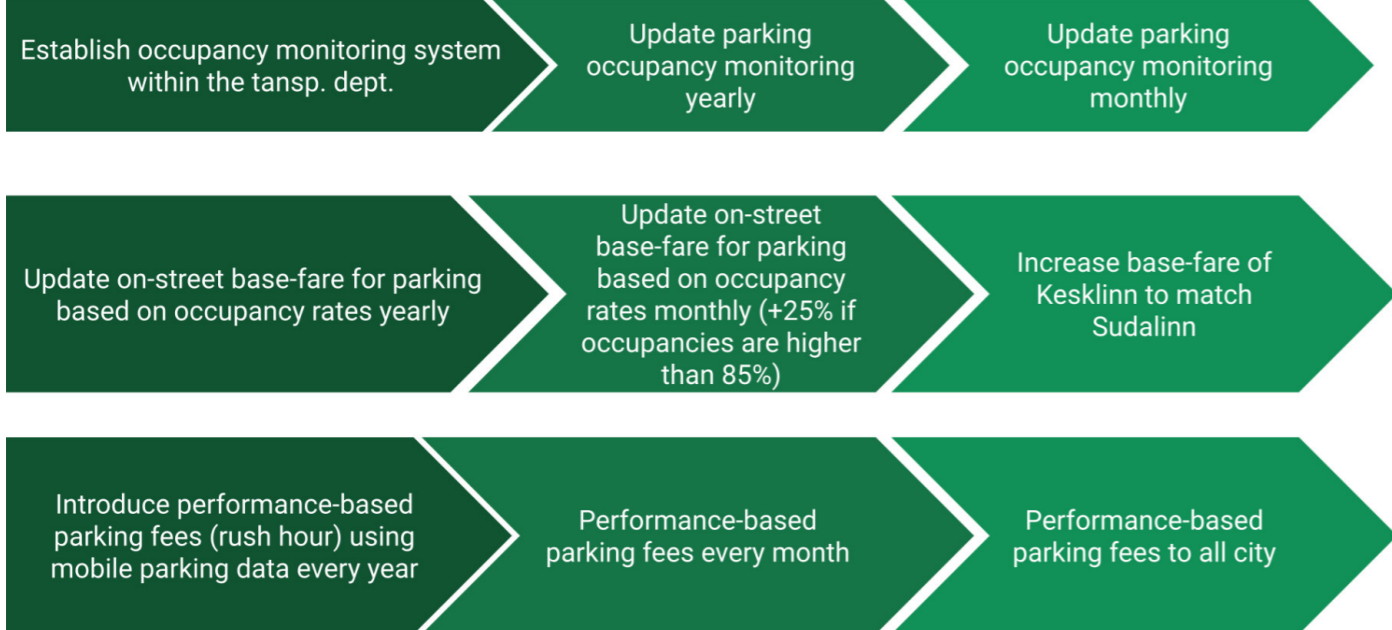


ANNEX 2 - recommendations in a nutshell

Performance-based zoning



Performance-based pricing



Other recommendations for parking management



Other recommendations for parking management



Other recommendations for parking management



Page 97
Page 98

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.

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.

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.