

INSENERIBÜROO STRATUM

Kalamaja piirkonna parkimiskorralduse analüüs



TALLINN 2010

INSENERIBÜROO STRATUM

Põhja-Tallinna linnaosa Kalamaja
piirkonna parkimiskorralduse analüüs ning
selle mõju liikluskoormusele kesklinnas

TALLINN 2010

Sisukord

Sisukord	3
Sissejuhatus.....	4
1. Uuringu metoodika	5
2. Kalamaja asum	6
3. Kalamaja liiklus	8
4. Kalamaja parkimise olukord:.....	10
5. Talihooldega seonduvad probleemid	18
6. Tasuline parkimine	19
6.1 Tasulise parkimise käsitlus Tallinna parkimise korralduse arengukavas	19
6.2 Tasulise parkimise võimalikud mõjud Kalamajas. Ettepanekud tasulise parkimise korraldamisel.	22
Järeldused ja soovitused.....	28
7. Tasulise parkimise näiteid välismaalt.....	32
LISAD.....	36

Sissejuhatus

Tallinna Linnavalitsus on teinud ettepaneku tasulise parkimise ala laiendamiseks Põhja Tallinnasse Kalamaja piirkonda. Liikluspetsialistide hinnangul avaldab tänane tasulise parkimisala piiri paiknemine otsest mõju parkimisressursi ammendumisele alast väljajäävatel tänavatel. Tänapäevase parkimisolukorra uurimiseks ning võimalike parkimiskorralduse muutmise otstarbekuse määramiseks otsustati teostada Kalamaja piirkonnas liiklusuuring. Liiklusuuringu eesmärgiks oli kaardistada piirkonna parkimiskohad, analüüsida nende täituvust ja mõju piirkonna ning kesklinna liikluskoormusele ning analüüsi tulemustest lähtuvalt ettepaneku tegemine tasulise parkimisala piiri muutmise mahu ja otstarbekuse kohta.

Uuringuga hõlmatav ala on näidatud alloleval kaardil.



Joonis 1 Uuringuga hõlmatav Kalamaja piirkond (Allikas: Liiklusuuring "Põhja-Tallinna linnaosa Kalamaja piirkonna parkimiskorralduse analüüs ning selle mõju liikluskoormusele kesklinnas" lähteülesanne)

1. Uuringu metoodika

Parkimisuuringu läbiviimisel kasutati metoodikana vaatlusuuringut, mis on samalaadsete uuringute läbiviimisel levinumaid uuringumetoodikaid. Antud metoodika võimaldab saavutada piisavalt objektiivse pildi reaalsest olukorrast ning koguda vajalikke andmeid muudatuste rakendamise analüüsimisel. Läbiviidud vaatlusuuringu raames loendati uuringu lähteülesandes määratletud piirkonnas Kalamaja asumis tööpäevadel kõikidel tänavatel parkivad sõidukid ennelõunasel perioodil (kell 10:00-12:00) ja õhtusel perioodil (kell 21:00-23:00). Antud perioodid annavad iseloomuliku pildi parkimisolukorra muutuse ning elanike ja külaliste parkimisvajaduse kohta. Uuringu käigus märgiti kaardile parkija asukoht ning sõiduki tüüp. Sõidukid jaotati väikesõidukiteks (sh pakiautod) ning suurteks sõidukiteks (veokid ja bussid). Eraldiseisvana vaadeldi eramute, tööstus- ja äripiirkondade, haridus- ja sotsiaalasutuste vahetus läheduses toimuvat parkimisolukorda. Lisaks kaardistati Kalamaja asumi parkimisvõimalused ning -piirangud. Vaatluse käigus hinnati parkimiskohtade hõivatust erinevates vaadeldavates piirkondades ja selle muutust päeva lõikes.

Tänavatel parkivate sõidukite hulga kindlaksmääramisele lisaks loendati juurdepääsuvõimaluse olemasolul parkijad ka hoovides. Kuna suur hulk hoove on suletud ning majade paiknemine ja aedade kõrgus ei võimalda hoovis parkivaid sõidukeid määratleda, kasutatakse hoovis parkivate sõidukite loendamisel lisaks loendustulemustele ka Maa-ameti ortofotosid. Välitööde ja ortofotode analüüsi tulemusena hinnati suletud hoovides parkivate sõidukite hulk. Saadud arvandmed sisestati arvutisse ning seoti MapInfo programmi abil kaardirakendusega. Sel viisil tekkis võimalus teostada andmete analüüsi ning hinnata praeguse parkimiskorralduse mõju. Samuti andis antud andmestikutöötlus võimaluse prognoosida võimaliku parkimiskorralduse muutusega kaasnevat mõju ja hinnata parkimisala piiri muutmise otstarbekust. Parkimiskohtade normatiivsed mahud saadakse EVS 843:2003 ja Tallinna volikogu otsusest 06.03.2008 nr 42.

Lisaks vaatlusuuringu andmete tulemuste analüüsile seoti saadud andmed liiklusmodelleerimise tulemusena saadud mudeliandmetega, mis aitas hinnata

parkimise muutuse seost liiklusolukorraga ning parkimiskorralduse muutusega kaasnevat liikluskoormuse muutust. Saadud andmeanalüüsi tulemusena loodi ettepanekud parkimiskorralduse muutmise vajaduse ja otstarbekuse kohta ning prognoositi erinevate arengustsenaariumite mõju Kalamaja asumis parkimis- ja liikluskorraldusele.

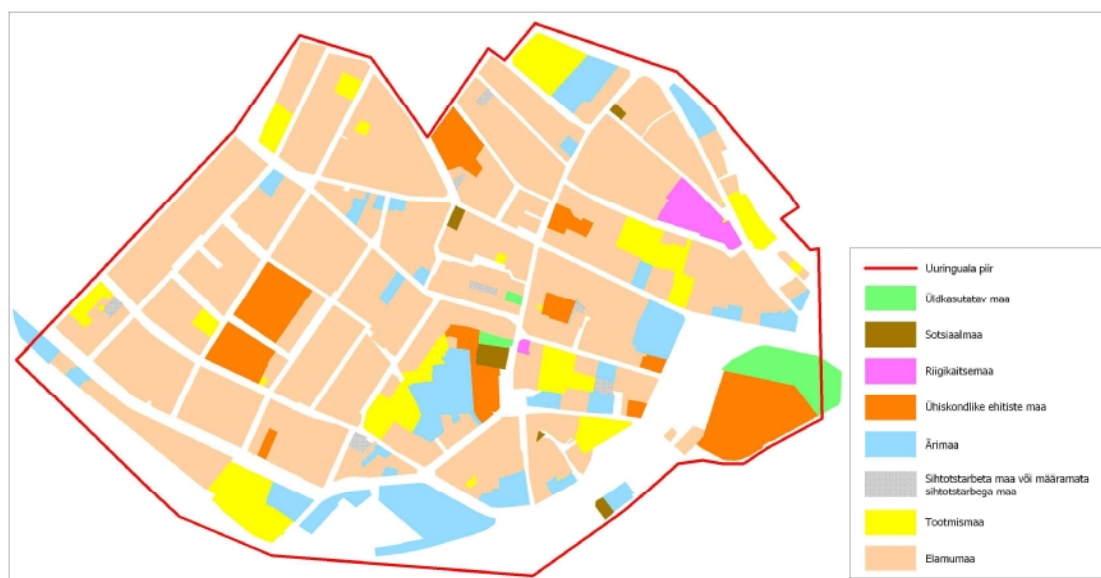
2. Kalamaja asum

Kalamaja asum on üks vanimaid Tallinna asumeid. Esimesed kirjalikud andmed Kalamajast pärinevad 14. sajandi II poolest. Tõenäoliselt oli sealne asustus olemas siiski juba tunduvalt varem. Tänapäevase ilme omandas Kalamaja valdavalt 1890. aastatel ja I maailmasõja eelsel perioodil. Sellel perioodil rajati enamik praeguseni säilinud Kalamaja hoonestusest. Tänapäevase Kalamaja ilmestab mitmekülgne hoonestus alates 19. sajandil rajatud kunagiste üürikorteritega tööliselamutest kuni nõukogudeaegsete tüüpelamuteni. Oma struktuurilt on ta seetõttu kohati küll kaootiline, kuid omegi näib oma ajastatud iseloomustava elava muuseumina, mis mõjutab tänapäevase Kalamaja asumis olustikku ning muudab piirkonna hinnatud elukeskkonnaks. Eelkõige on Kalamaja asum hinnatud haritud, hoolivate ja säästvaid eluviise hindavate inimeste seas, kellel on ümbritsevale elukeskkonnale tavapärasest kõrgemad nõudmised ja ka ootused.

Kalamaja on miljööväärtusega hoonestusala. Miljööväärtuslik hoonestusala on planeerimisseaduse mõistes võrdsustatav miljööväärtusliku eluasemepiirkonnaga. Miljööväärtuslik eluasemepiirkond on seadusandlikus mõistes planeeringuga määratletud ala, kus on kehtestatud piirkonna ajaloolis-kultuurilisest eripärast ja selle säilitamise vajadustest tulenevad spetsiifilised planeeringulised ja ehituslikud regulatsioonid. Sellised piirkonnad kätkevad endis nii kultuur-ajaloolisi kui sotsiaalseid väärtusi, millede säilitamine on oluline nii kultuuri kui ka rahvusliku või kohaliku identiteedi seisukohalt. Elamumajanduse seisukohalt on miljööväärtuslike eluasemepiirkondade sobiv ja kohane säilitamine ning säästev arendamine vajalik meie eluasemefondi kvaliteedi ja mitmekesisuse tagamiseks. Samuti olemasoleva elamufondi säästvaks ja mõistlikuks kasutamiseks¹.

¹ <http://www.miljooala.ee/?id=1401>

Valdavalt hõlmavad Kalamaja asumit elamumaad. Väiksemal määral on ka tootmis-, äri- ja ühiskondlike ehitiste maid. Elamualasid iseloomustab valdavalt kahe kuni kolmekorruselised puidust korterelamud. Viimase paarikümne aasta jooksul on paljudele algselt kahekorruselistele majadele ehitatud juurde kolmas korrus (ka katusekorrusena). Mõningates piirkondades paiknevad ka hilisemal perioodil ehitatud kivist kuni viiekorruselised hooned. Lisaks elamualadele leidub Kalamaja asumis mitmeid tootmishooneid ja –ettevõtteid ning äriettevõtteid, mis pakuvad lisaks kohalikule elanikkonnale tööd ka Tallinna teistest linnaosadest pärit elanikele. Kalamaja asumi suurimaks tõmbekeskuseks on kujunenud 1965. aastal rajatud Salme Kultuurikeskus. Täna töötab Salme Kultuurikeskuses 39 huvikollektiivi ligi 1500 osavõtjaga. Salme Kultuurikeskus täidab Põhja-Tallinna keskse ja linna suurima kultuuriasutuse rolli ning keskus on aasta aastalt muutunud üha tuntuks Tallinna linna ühe olulisema kontsert-, meelelahutus- ja huvitegevuspaigana.



Joonis 2 Kalamaja asustuse struktuur (Allikas: Maa-amet, 2010)

3. Kalamaja liiklus

Tänavavõrgustik on tiheda, peamiselt täisnurkse paigutusega. Peamiselt on tegemist väikese liiklussagedusega tänavatega, välja arvatud Kesklinna ja Kopli poolsaart ühendavad ning sadamatest läänesuunalist väljapääsu tagavad Soo, Tööstuse, Kopli, Vabriku, Kotzebue ja Niine tänavad, kus toimub Kalamaja asumi mõistes transiitliiklus. Raskeliikluse osas mõjutab liikluspilti Kesklinna sadamast lähtuv läänesuunaline vedu ning ka Küti tänaval paiknev laokompleks.

Asumi tänavad jaotuvad järgmiselt: (Allikas: <http://www.tallinn.ee/Tallinna-tanavate-liigitus>)

Tänav	Lõik	Tänav liik	
Niine tn		Magistraal	Jaotustänav
Põhja puiestee	Suur-Rannavärv - Mere pst		
Põhja puiestee	Kopli tn - Mere pst		
Soo tn			
Tööstuse tn			
Kopli tn			
Kotzebue tn		Juurdepääs	Kõrvaltänav
Linda tn			
Tõllu tn			
Vabriku tn			
Väike-Laagri tn			
Kesk-Kalamaja tn			
Kalaranna tn	Kalasadama tn - tupik		
Kalaranna tn	Vana-Kalamaja tn - tupik		

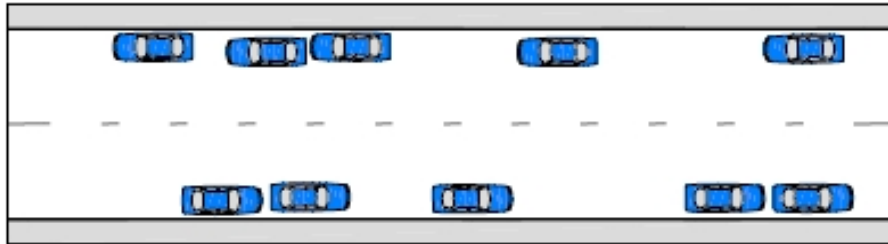
Tänavamaa laius on põhiliselt 10-15 meetrit lai, kõnniteed on harva laiemad kui 2 meetrit (tavaliselt jäävad vahemikku 1-2 m). Suhteliselt laiad sõiduteed võimaldavad sõidukite ühe- või sageli ka kaheerajalist parkimist.

Ühesuunalised tänavad Kalamaja asumi piires on Vabriku, Soo, Tööstuse, Suur-Patarei (lõik), Väike-Patarei, Kopli, Malmi, Kungla (lõik) ja Niine.

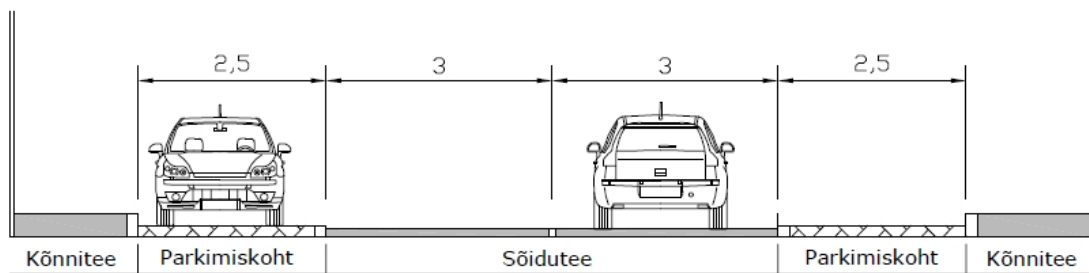
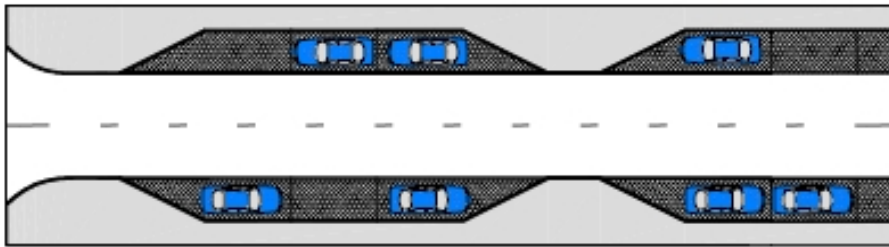
Analüüsides ettepanekut, lisada asumisse ühesuunalise liiklusega tänavaid, jõuti järeldusele, et arvestades eesmärke elutänavatele sobiva liikluskeskkonna tagamisel, ei ole otstarbekas lisanduvate ühesuunaliste tänavate (lõikude) loomine.

Tänavate ühesuunaliseks muutmine ei pruugi anda elutänavatel liiklusohutuse seisukohast head efekti – eeldatavalt suurenevad sõidukiirused ning kindlasti suureneb ka summaarne läbisõit asumi tänavatel. Olemasolevad ühesuunalised nõ transiit tänavad on liikluskorralduslikult põhjendatud. Kaaluda võiks Kungla tänav ühesuunalisuse vajadust Tööstuse ja Uus-Kalamaja vahelisel lõigul.

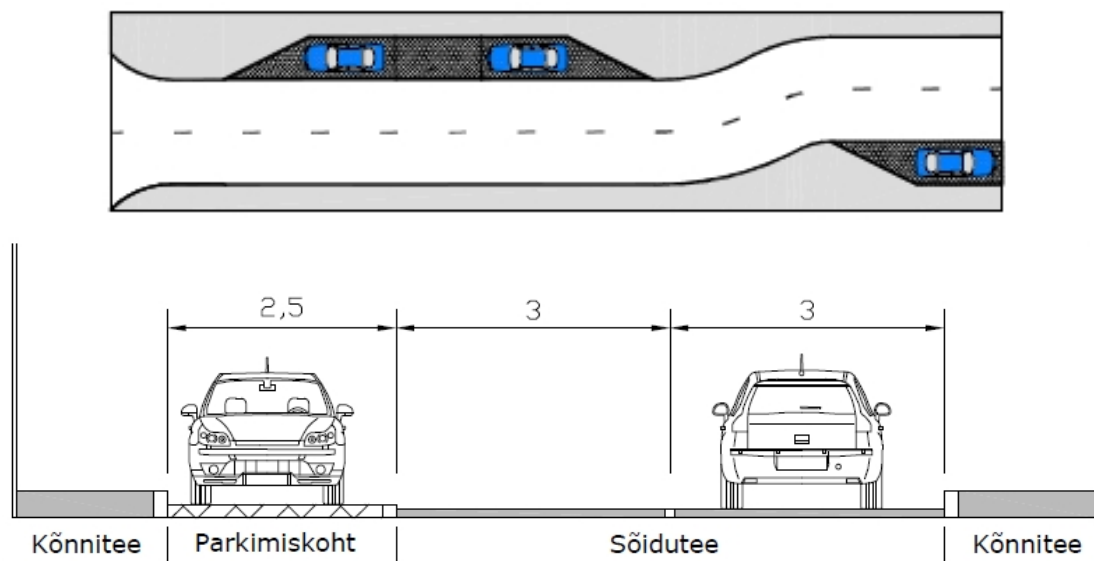
Tänavamaa funktsioon ei ole pelgalt transpordifunktsioon, selleks võiks parkimiskorralduse korrastamisega kaasneda ka kõnniteede laiendamine. Parkimiskohad paigutada liiikluse rahustamise ja visuaalse pika sirge lõhkumiseks nn malekorras – 4-8 sõidukiline parkimisplökkidena ühele poole ja siis samasugune teisele poole tänavat. Arvestama peab olemasolevate hoovi sissesõitudega.



Joonis 3 Tänapäev olukord



Joonis 4 Soovituslik lahendus laia tänava korral



Joonis 5 Soovituslik lahendus kitsa tänava korral

4. Kalamaja parkimise olukord:

Ülesanded:

- kaardistada nii lubatud parkimiskohtade arv kui ka parkimiskorra vastaselt parkimine ning parklad;
- Parkimisressursi analüüs;
- Parkimiskohtade hõivatus (arvutus);
- Parkimiskoormuse muutumine päeva lõikes – uuritava piirkonna parkijate analüüs (elanikud, töölkäijad, ajutised).

Käesoleva töö mahus kaardistati parkimiskohtade arv uuringupiirkonna tänavatel, kasutades järgmist lähenemisviisi:

- Kui parkimiskohad olid tähistatud, siis loendati need. Paraku suuremas osas sellist tähistust Kalamaja asumis pole, seega tuli parkimiskohtade arvu määramisel lähtuda hinnangulistest suurustest, tehes seda järgmiselt:
- Määrati tänavalõikude pikkus, kus parkimine ei ole keelatud;
- Arvutati hinnanguline parkimiskohtade arv;
- Määrati tegelik parkimiskoormus päeval ja (hilis)õhtusel ajal.

Kahjuks ei osutunud võimalikuks määrata parkimiskohtade arvu, isegi hinnanguliselt, hoovides ja õuedes. Peamiseks põhjuseks on siin see, et realselt on võimalik õuedesse ja hoovidesse paigutada sõidukeid parkima üsna mitmel moel. Kui hinnata õuedes ja hoovides olevate parkimiskohtade arvu Linnatänavate standardi EVS843:2003 alusel, siis saame parkimiskohtade arvuks realselt väiksema suuruse, sest nagu ka uuring kinnitas, paigutatakse õuedesse ja hoovidesse sõidukeid sageli ka moel, mis pole täiesti legaalne või kooskõlas normidega. Teiseks põhjuseks oli ka uuringu teostamise periood, mil lumikate ei võimaldanud täiesti hinnata ka lumealust pinda – seda, kas see oleks teoreetiliselt parkimiseks kasutatav või mitte. Samuti on vähemalt pooled hoovid kõrvalistele isikutele suletud.



Foto 1. Parkimine Vabriku tänaval (ühesuunaline).



Foto 2. Parkimine Volta tänaval.



Foto 3. Parkimiskorraldus Kopli tänaval (ühesuunaline)



Foto 4. Parkimine Vabriku tänaval.



Foto 5. Parkimine Salme tänaval



Foto 6. Parkimine Tööstuse tn (ühesuunaline)



Foto 7. Parkimine Kungla tn

Parkimine hoovides – ühe sõiduki mahutamiseks on vaja ~25 m² hoovipinda. Tüüpilises Kalamaja asumi kahekorruselises elamus on 6-8 korterit, mis eeldaks ~250-300 m² kavandamist parkimisel, mis moodustaks tavapärasest ca 600 m² suurusest hoovist poole. Paljude heakorrastatud majade hoovides on ka parkimine korraldatud ning on rajatud kõvakattega parkimiskohad. Uuringu teostamise käigus kohtas mitmeidki läbipääsusüsteemidega reguleeritud hoovi sissesõite. Reeglina oli sellistes hoovides ka parkimine liikluskorralduslikult reguleeritud. Hoovides, kuhu ei saa sõidukit parkida (või ei mahu), ei ole harilikult valdavaks mitte haljastus ning laste mänguruum, vaid pigem on see täidetud erinevate kuurilaadsete rajatistega!

Üheks suurima parkimiskoormusega piirkonnaks on Kalamajas Salme Kultuurikeskuse ümbrus ürituste toimumise ajal. Kuna põhiliselt toimuvad üritused (kontserdid, teatrietendused jms) õhtuti, siis ei puuduta see väga tasulist parkimist, kuid parkimiskorraldusena oleks vajalik siiski ka seda korrastada.

Salme Kultuurikeskuses on istekohtade arv 628. Vastavalt Tallinna LV istungi protokollile 10. veebruaril 2010 nr.6 normatiivsete parkimiskohtade arvutamise p. 4.2.2 tabel 1 alusel

on teatri ja kontserdisaali parkimiskohtade arv – 1 parkimiskoht/10 istekoha kohta – see tähendab, et keskusel peaks olema 63 parkimiskohta). Praegu on võimalik Salme Kultuurikeskuse juurde parkida ~50-60 sõidukil, mis eeldab ka seda, et on võetud kasutusse Tõllu tn, kus kultuurikeskuses toimuvate ürituste ajal on sõidukiga liikumine raskendatud. Ürituste ajal pargitakse massiliselt ka Kalevi, Salme ja Graniidi tänavatele, tekitades aeg ajalt seal mõningaid probleeme kohalike elanike liikumisele ja sõidukite parkimisel. Talvisel ajal on küll kasutusele võetud ka Tõllu tänava ja Salme kultuurikeskuse vaheline haljasala, kus pargitakse 90- kraadise nurga all.



Foto 8. Parkimine Tõllu tänaval (keskuses toimuva ürituse ajal)



Foto 9. Parkimine Graniidi tänaval (keskuses toimuva ürituse ajal)

Loenduse tulemusel määrati parkimiskoormus järgmiselt:

Tänav	Hinnanguliselt parkimiskohti	Pargib tänaval		P/kohtade hõivatus		Pargib parklates	
		päeval	õhtul	päeval	õhtul	päeval	õhtul
Graniidi	144	53	59	37%	41%		
Jahu	62	20	28	32%	45%		
Kalasadama	18	4	5	22%	28%	11	9
Kalevi	56	22	38	39%	68%		
Kalju	45	3	6	7%	13%		
Kopli	120	62	47	52%	39%	47	12
Kotzebue	52	7	16	13%	31%	29	6
Kungla	150	66	101	44%	67%	8	8
Kõie	32	19	21	59%	66%	1	0
Küti	48	7	6	15%	13%		
Leigeri	14	4	6	29%	43%		
Linda	51	20	29	39%	57%		
Malmi	20	9	12	45%	60%		
Niine	34	29	23	85%	68%	20	8
Noole	26	11	9	42%	35%	11	8
Oda	12	1	1	8%	8%		
Põhja pst	68	1	11	1%	16%	65	25
Rannamäe tee	23	16	17	70%	74%	49	72
Salme	182	54	100	30%	55%		
Soo	49	0	4	0%	8%	15	10
Suur-Laagri	30	2	6	7%	20%	1	1
Suur-Patarei	122	43	55	35%	45%		
Tõllu	34	12	22	35%	65%		
Tööstuse	95	37	52	39%	55%	4	4
Uus-Kalamaja	53	21	28	40%	53%		
Vabriku	132	57	42	43%	32%		
Valgevase	97	30	35	31%	36%		
Vana-Kalamaja	170	36	47	21%	28%	27	5
Volta	63	40	38	63%	60%	11	22
Väike-Laagri	20	8	14	40%	70%		
Väike-Patarei	41	15	5	37%	12%	14	16
Kõik kokku	2063	709	883	34%	43%	313	206

5. Talihooldega seonduvad probleemid

Kalamaja asumis täheldati uuringu käigus küllaldaselt lumekoristusprobleeme, mis peamiselt on tingitud sahatava lume kogusest, mida pole võimalik sõidutee äärde ega ka kõnniteele ladustada. Samas takistavad oluliselt nii liiklust kui tänavate talihoolduse teostamist just parkivad sõidukid.

Talveperioodil on kitsaste kõnniteede ja tänaval parkivate sõidukite tõttu raskendatud talihoole. Selle tagamiseks tuleks kohandada Vanalinna eeskujul eri kuupäevadel eri tänavapoolel parkimiskeelde.



Foto 10. Lumeolud Graniidi tänaval (Vabriku – Kopli lõik)



Foto 11. Lumeolud Kopli tänaval

6. Tasuline parkimine

6.1 Tasulise parkimise käsitus Tallinna parkimise korralduse arengukavas

Tallinna parkimise korralduse arengukava aastateks 2006-2014 (kehtestatud Tallinna Linnavolikogu 16.11.2006 otsusega number 329), sätestab järgmist:

TEGEVUSKAVAD

6.1 Tasuline parkimine ja selle korraldamine

6.1.1 Linna transpordipoliitika alusel arendatava ühistranspordi atraktiivsus ja konkurentsivõime peavad paranema ning olema suutelised kvaliteetselt teenindama ka neid autoomanikke, kes igapäevastel töölesõitudel linnakeskusesse peavad otstarbekaks autost loobumist ühistranspordi kasuks. Selle protsessi edendamiseks ja sel moel liikluskoormuse ning keskkonnasaaste vähendamiseks on otstarbekas laiendada tasulist parkimisala kesklinnas. Eesmärgiks on vastava hinnapoliitika abil ühistranspordi kasutamise soosimine, kus autoga kesklinna tööle sõitjatel oleks soodsam kasutada ühistransporti ning tasulise piirkonna elanikel oleks võimalus elukoha läheduses parkida.

6.1.2 Tasulise parkimisala piiride määramisel peab arvestama järgmisi nõudeid:

- tasulise parkimise ala peab olema lihtsalt mõistetav ja liikluses tajutav, kompaktne kesklinna piirkond;
- tasulist parkimisala peab iseloomustama stabiilsus, ehk tasulise parkimisala laiendamine peab olema harva teostatav ettevõtmine ja kehtestatud tasuline parkimisala peab püsima vähemalt 5 aastat;
- ala piirid peaksid olema paigas selliselt, et oleks piisavalt vabu parkimiskohti alas sees ja ka ala piiridel.

Seega annab nimetatud arengukava ka reaalse lähteväärtuse, milline peab tasuline parkimise ala olema.

Parkimiskohtade arv Tallinna kesklinna tasulises parkimisalas oli 2004. aastal K-projekti poolt teostatud uuringu alusel järgmine:

- 69,5% eraõiguslikud parkimiskohad;
- 20,3% tasuta parkimise alad;
- 2,7% tasulise parkimise alad.

Allikas: K-projekti töö 05409 (2005) Tallinna parkimiskorraldus seletuskiri ja joonised

Juri Jurkevitchi bakalaureusetöö andmetel on kesklinna tasulise parkimise alal parkimiskohti kokku 8336 (2008), millele lisandub ligi 2400 parkimiskohta parkimishoonetes.

Parkimis- tsoon	Alates 01.08.2004			Alates 01.04.2007			Alates 02.01.2008 (tunnihind) Alates 01.01.2008 (kuukaardi hind)		
	Kohtade arv	Tunni-hind	Kuukaardi hind	Kohtade arv	Tunni-hind	Kuukaardi hind	Kohtade arv	Tunni-hind	Kuukaardi hind
Vanalinn	993	48 kr	1500 kr	993	48 kr	1500 kr	993	72 kr	2000 kr
Südalinn	1075	24 kr	2500 kr	1075	24 kr	2500 kr	1075	36 kr	3500 kr
Kesklinn	2302	12 kr	2500 kr	6268	12 kr	2500 kr	6268	16 kr	4500 kr
Kokku:	4370			8336			8336		

Koostaja: Juri Jurkevits

2005. aasta K-projekti uuringu alusel oli parkimiskoormus järgmine:

Tsoon	Kohtade arv kokku	Parkijaid Päeval	Päeval hõivatus	Parkijaid öösel	Öösel hõivatus
Vanalinn	993	351	35%	234	24%
Südalinn	1075	472	44%	190	18%
Kesklinn	2302	851	37%	452	20%
Kokku	4370	1674	38%	876	20%

Allikas: K-Projekt (2005) Tallinna kesklinna parkimiskorralduse uuring

Juri Jurkevitchi andmete alusel on parkimise alustamistoimingute jaotus linnamaa ning eraõiguslike parkimisehitiste vahel (eramaa parklad ning parkimismajad) jagunenud järgmiselt: 59% linna tasulise parkimisalal ja 41% eramaal ning parkimismajades.

01.01.2009. a toimis Tallinnas 46 eraõiguslikku maapealset parkimisobjekti. Nende parkimisplatside katastritunnuste ajalugu ja sihtotstarbeid analüüsides leidis J.Jurkevitch, et nendest äriparkimiskohtadest:

- 1511 kohta asuvad elamumaal, kus endine hoonestus on tänaseks lammutatud. Need on enamuses kas endised tootmis- või laohooned nõukogude ajast, või puumajad, mis said üsna hiljuti lammutatud (nt Tartu mnt rekonstrueerimisel, Pärnu mnt 31, Juhkentali tn 19 jne);

- 940 parkimiskohta on ärimaal, kus varem oli kinnine valveta äriparkla. See number peegeldab parkimisteenuste arengut, millal uued parkimisoperaatorid said endale endised tõkkepuuga parklad, mis ei olnud enam nii tõhusad nagu avatud põhimõttega valveta parkimisalad;
- 760 parkimiskohta asuvad ärimaal, milleks on endine kinnine või ühe sihtkoha (asutuse) teenindav territoorium. Tegu on eelkõige mahajäetud objektidega, milleks võivad olla endised tootmis- või laohooned, ettevõtete parklad nõukogude ajast või pooleli jäetud ehitusobjektid jne.;
- 283 parkimiskohta on hotelli esistel territooriumidel, kus hotellid on delegeerinud parkimise järelevalve parkimisoperaatoritele;
- 246 majakülgsel parkimiskohta asub elamumaal. Üldjuhul on korteriühistud delegeerinud parkimiskohtade opereerimise eraoperaatorile;
- 260 kohta asub segu sihtotstarvetega maakruntidel, kus toimus muu parkimiseks kõlblike kruntide kasutusele võtmine ja tõhustamine.

Alternatiivsete parkimise sihtkohtade analüüs näitas, et viimase üheksa aasta jooksul on Tallinna kesklinna tasulise parkimisala piiridesse tekkinud umbes 3000 uut tänavavälist maapealset eraparkimiskohta. Selliste kommertsparkimisalade peamiseks doonoriteks on nn mahajäetud, hoonestamata või hoovide territooriumid. Tallinna kesklinna 2008. aasta ortofoto näitas, et laiendatud parkimisala hoovides asub ca 25400 parkimiskohta, mis võivad olla kesklinna liikluse tipptunni liiklejate parkimiskohtadeks. See ei tähenda, et tasuta parkimiskoha leiab igal sihtkohal Tallinna kesklinnas (kuigi osa nendest on üldsusele avatud ja tasuta), kuid need võivad parkimisnõudluse kasvuga muutuda ajutisteks tasulisteks eraparklateks.

Tänavaväliste parkimiskohtade kasv ning hoovipealsete parkimiskohtade inventuur paneb Tallinna parkimispoliitika raames rakendatud parkimise efektiivsuse suure küsimärgi alla. Tõepoolest vanalinna või südalinna piirkondades võib esineda kohti, kus parkimiskohtade leidmisega tekib probleeme, kuid 25400 parkimiskoha olemasolu kesklinna hoovides näitab seda, et Tallinnal on selgelt ruumi maakasutamise optimeerimiseks. Kuid optimeerimine ei pea tähendama parkimiskohtade arvu kontrollimatut suurendamist, mis toimub praegu.

6.2 Tasulise parkimise võimalikud mõjud Kalamajas. Ettepanekud tasulise parkimise korraldamisel.

Tasulise parkimine kehtestamisel peab arvestama ka selle võimalikke mõjusid. Senised tasulise parkimise rakendamise tulemused näitavad, et tasuline parkimine koos efektiivse kontrollimehhanismiga, mõjutab väga kiiresti ja selgelt parkimisolukorda. Peamised seni ilmnenu selged tendentsid on järgmised:

- a. Üritatakse leida parkimiskohta nii lähedal kui võimalik sihtobjektidele, kuid tasulise parkimisala piiri taga, vältides parkimistasu maksmist.
- b. Kui kontroll ei ole piisavalt efektiivne, üritatakse parkida tasu maksmata.
- c. Kuna linna poolt kehtestatud tasuline parkimiskord ei kehti hoovides ja õuedes, siis suureneb otsekohe surve parkida seal. Kuna see aga omakorda mõjutab kohalike elanike elutingimusi ja harjumusi, siis on enamasti ainsaks reaalseks väljapääsuks varustada need suletavate väravate, tõkkepuude ja muude tõkenditega, mis võib olulisel määral kujundada ka asumite elukeskkonda ning väljanägemist. Selles osas võib Kalamaja olukord, tema spetsiifilisest lähtuvalt kujuneda isegi keerulisemaks ja valulisemaks kui mõnedes teistes Tallinna asumites, näiteks südalinna.

Parkimiskorralduse mõju liikluskoormusele ja tänavate läbilaskevõimele.

Arvestades Kalamaja piirkonna omapära võrreldes ülejäänud tasulise parkimise alaga, on käesoleva töö koostaja analüüsinud ka võimaliku tasulise parkimise rakendamise variandi võimalikke mõjusid.

Variandid võiksid olla alljärgnevad:

- Variant 1: Tasulist parkimist ei kehtestata

- Variant 2a: Kalamajas kehtestatakse tasuline parkimine analoogselt tasulise parkimisala piirkonnale Kesklinn;
- Variant 2b: Kalamajas kehtestatakse tasuline parkimine analoogselt tasulise parkimisala piirkonnale Kesklinn, kusjuures kohalikele elanikele (Rahvastikuregistri alusel) väljastatakse pikaajalise parkimisluba tasuta.

Variant 1: Ei muuda võrreldes olemasoleva olukorraga lähiperspektiivis midagi, kuid pikaajalises perspektiivis ilmnevad mõned, säästliku transpordipoliitika seisukohast ebasoovitavad tendentsid. Suure tõenäosusega tõuseb parkimiskoormus Kalamajas ka edaspidi, sellega seonduvad liiklusprobleemid teravnevad võrreldes endisega märgatavalt, eelkõige juba tänastes kriitilistes kohtades, varsti aga ka mujal. Autostumine kasvab ka edaspidi küllalt kiires tempos, nii ka parkimiskoormus ja nõudlus täiendavate parkimiskohtade järele. Tänavad omandavad endisega võrreldes suurema parkimiskoormuse ja läbisõidutakistusi hakkab aset leidma senisest enam. Suureneb surve sujuva ja kiire liiklemisvõimaluse ning läbilaskevõime suurendamiseks asumi tänavavõrgul. See variant ei väldi tegelikult ka praeguse miljööväärtusliku piirkonna, nii selle tänavate aga kindlasti ka õuede ja hoovide muutumist enam parkimiskohtadeks, sest kuigi tänane parkimiskoormus pole võrreldes parkimiskohtade arvuga veel kriitiline, siis ometi on juba tänases olukorras paiguti kodulähedast parkimiskohta raske leida. Ühtlasi võib teataval määral prognoosida ka Kalamaja piirkonna tasuta parkimise ala kasutuse suurenemist ka nende autoomanike jaoks, kelle liikumise sihtmärgiks on tänases tasulises parkimisalas paiknevad sihtkohad, eelkõige tulevad siin kõne alla Balti jaama ümbrus ning selle lähialad Vanalinnas. Võib prognoosida, et kui ka praegu Kalamajas tasulist parkimist ei kehtestata, siis mõne aja pärast muutub see teema uuesti aktuaalseks.

Variant 2a:

Tasulise parkimisala laiendamisel Kalamajja ilmnevad suure tõenäosusega järgmised tagajärjed:

- Niinimetatud külalisparkimine (see on nende isikute parkimine, kelle elukoht ei paikne Kalamajas) asumi tänavatel kahaneb märgatavalt, elanike parkimine kandub teataval määral üle õuedesse ja hoovidesse. Samas ei kujune suure tõenäosusega sellest siiski massiline muutumine parklateks, sest sellele astuvad vastu paljud elanikud. Pikas perspektiivis võib see stsenaarium mõjutada asumi elanike autostumist.

- Selle variandi puhul on uue korra kehtestamisel suurim mõju just elanike parkimisele, mis aga olulisel määral sõltub soodustuse suurusel.
- Mõju liikluskoormustele ja nende jagunemisele ei kujune lühiajalises perspektiivis suureks, pikaajalises perspektiivis aga on see ilmselt märgatav. Selle stsenaariumi rakendamisel oleks eriti oluline tänavakeskkonna kiire ümberkorraldamine ja sõiduteepinna kasutuse muutmine kergliiklusele soodsamas suunas.
- Samas peab mõistma, et tasulise parkimisala tulud ei kujune eriti suurteks ja olulisteks. See sõltub teataval määral küll parkimiskorralduse detailidest eelkõige elanike parkimisele tehtavatest soodustustest, kuid samas on ka hädavajalik, et laiendatud parkimisalal toimiks tõhus kontroll, ilma milleta oleks see mõttetu, kuid mis samas nõuab ka kulutusi.

Variant 2b:

- Külalisparkimise olukord kujuneb sarnaseks variandis 2a kirjeldatuga.
- Selle variandi puhul on uue korra kehtestamisel suurim mõju just elanike parkimisele, mis aga olulisel määral sõltub soodustuse suurusel.
- Mõju liikluskoormustele ja nende jagunemisele ei kujune lühiajalises perspektiivis samuti eriti suureks, pikaajalises perspektiivis aga on see ilmselt siiski olemas, kuigi märgatavalt väiksem kui variandi 2a puhul.
- Samas peab mõistma, et tasulise parkimisala tulud ei kujune eriti suurteks ja olulisteks ning väiksemateks kui variandi 2a puhul. Ka selle variandi puhul sõltub see parkimiskorralduse detailidest,
- Ka selle variandi puhul on hädavajalik, et laiendatud parkimisalal toimiks tõhus kontroll, ilma milleta oleks see mõttetu, kuid samas nõuab see ka kulutusi ning see võib võrreldes eelmise variandiga kujuneda kas vähe- või isegi mittetasuvaks.
- Ilmselt tähendaks selle variandi rakendamine ka diskussiooni algatamist teiste asumite elanike parkimissoodustuste ja võrdse kohtlemise printsiibi üle, eriti juhul kui Kalamaja elanike parkimissoodustused on oluliselt teistsugused kui teistes asumites.
- See variant lahendaks teataval määral probleemi, mis puudutab Tallinna kesklinna külastajate sõidukite parkimise reguleerimist ning samas oleks piisavalt mugav ka kohalikele elanikele. Samas aitaks see vähendada ka

kohalike elanike survet hooviroheluse arvel parklate loomise kasuks. Sellise korra rakendamiseks soovitame luua uue tasulise parkimise tsooni – „Kalamaja“. Kuna Kalamaja perspektiivse võimaliku tasulise parkimise ala on küllaltki selgelt piiritletud, siis ei tohiks selle rakendamine segadust põhjustada (praegune Südalinn vs Kesklinn tekitab kohati arusaamatusi). Tasulise parkimise kehtestamine peab käima käsikäes teiste asumi autostumist piiravate meetmetega.

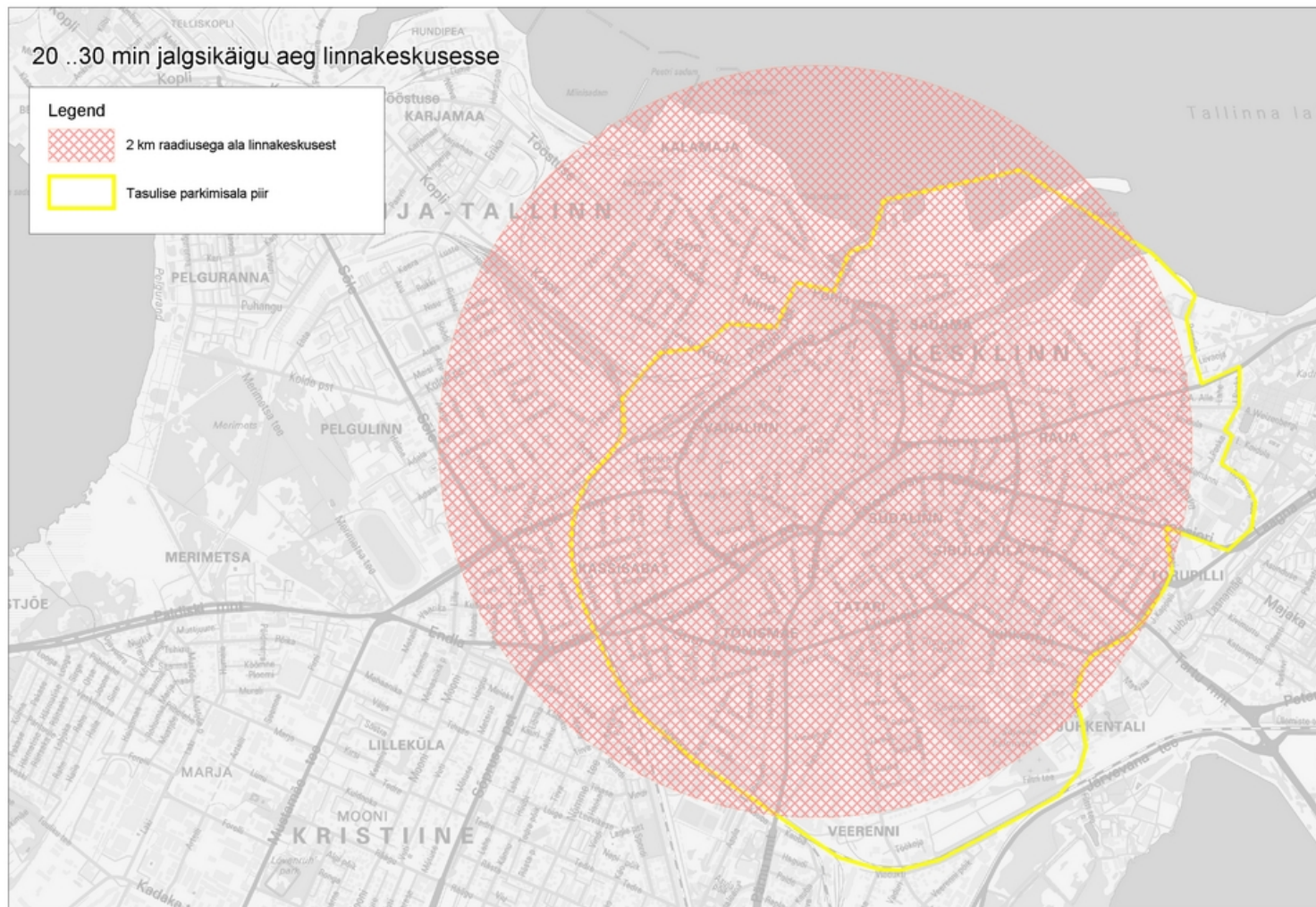
On arusaadav, et praegune parkimiskorraldus avaldab teatavat mõju nii tänavate läbilaskevõimele, eriti talvisel perioodil, mil tänavaruum on lume tõttu üsna napp. On mõnevõrra subjektiivne hinnata, kas selline olukord avaldab märgatavat mõju liikluskoormuste jagunemisele asumis. Pigem on töö autorid seisukohal, et see mõju on üsna tagasihoidlik, sest tänavate funktsionaalsusest tulenevalt, ei ole suures osas tegemist transiitliikluseks mõeldud tänavatega, vaid pigem pakuvad need ligipääsuvõimalust hoonetele. Sellest johtuvalt ei saa ka võimalikku tavapärasest läbilaskevõime piiratust pidada väga oluliseks probleemiks, kuid see võib küll teataval hetkel ja kohtades ilmnedes lokaalse probleemina. Eelkõige neil hetkedel, kui mõni juht on oma sõiduki parkinud moel, mis kas piirab oluliselt või takistab koguni tänaval liiklemist tervikuna, eelkõige aga just hooldus- või operatiivsõidukite liikumist, mil selline probleem võib muutuda kriitiliseks. Sellest aspektist johtuvalt saab tõhusa ja regulaarse parkimiskorra kontrolli pidada vaid liikluskolukorda parandavaks.

Elanikele parkimiskaartide väljastamisel tasub kaaluda erinevaid võimalusi. Soodusparkimist võimaldav kaart peaks olema tsoonipõhine (mitte tänavapõhine nagu praegu kasutusel olevad). Sooduskaart kehtiks AINULT kohalikele elanikele, kes omavad vastavat märget ka Rahvastikuregistris. Tasulise parkimise vastaste seas on kindlasti neid inimesi, kes ei oma Kalamaja sissekirjutust ning neid ei rahuldaks ka kohalikele elanikele sooduskaardi kehtestamine.

Võttes arvesse Kalamaja tasulise parkimise kehtestamise põhilisteks argumentideks miljööväärtuslikkuse säilitamise ja kvaliteetse elukeskkonna (müra ja heitgaaside vähendamine) tagamise, võiks kaaluda tasulise parkimise kehtestamist ööpäevaringselt. Sellega kaasnevalt peab välja töötama kohalike elanike (elanikeregistri järgi) parkimissoodustuste korra (vt Linköping näide).

Miljööväärtuslikkuse tagamisel on oluline osa autokasutuse reguleerimisel, milles on küllalt suur osa ka tasulisel parkimisel. Samas ei saa jätta märkimata, et sellega kaasnevalt tuleb ka muuta tänavate ristprofiile, vähendada sõidutee laiust ning selle arvelt laiendada kõnniteid või lisada rattateid. Parkimise paremaks korraldamiseks tuleb ette näha eraldi parkimiskohad, mis on sõiduteest eraldatud kas erineva teekattematerjali vms. Eeldusel, et tasulise parkimise kehtestamisel avaldab see mõju tänava parkimisele, on oht sõidukiiruste kasvamiseks, kuna praegusega võrreldes suureneb vaba tänavapind. Ettepanekud tänavate ristprofiili korraldamiseks on toodud joonistel 3-5.

Tasulise parkimiseala laiendamise üheks eesmärgiks on ka kesklinna ümbritseva tasulise ala piiri korrastamine. Praeguses olukorras on kaugus tasulise ala piiri kaugus linna keskusest väga erinev. Kui sellega kaasnevad probleemid ei ole tänasel päeval ehk isegi väga teravad, siis on eeldada lähitulevikus parkimisnõudluse suurenemist linna keskusele lähemates nõ piiritagustel aladel. Täna olukorda võrdluses maksimaalse jalakäigu pikkusega (saadud erinevatest liikumisuuringutest), kirjeldab joonis 6.



Joonis 6

Järeldused ja soovitused

Uuringu tulemusena võivad selle autorid tõdeda järgmist:

1. Tervikuna ei ole praegu (s.o. 2010. aasta sügisel) Kalamaja asumis täheldatavad niivõrd olulised parkimisprobleemid, mis võiksid tuleneda tervikuna parkimiskohtade vähesusest. Küll aga võivad sellised lokaalsed probleemid esineda ajutiselt või üksikutes kohtades. Kuna üldjuhul eelistavad autoomanikud parkida võimalikult lähedale oma kodule (või töökohale), siis võib üksikute hoonete vahetus läheduses teatavatel perioodidel esineda probleeme, kus vaba parkimiskoha leidmine pole hõlbus.
2. Parkimisprobleemid võivad esineda ka üksikute suuremate ühiskondlike hoonete läheduses teatavatel perioodidel. Kalamaja piirkonnas torkavad siin ennekõike silma Salme kultuurikeskus, seda just ürituste toimumise ajal, aga ka koolid ja lasteaiad lühikese perioodi jooksul, eelkõige hommikul.
3. Kalamajas toimub parkimine peamiselt tänavatel, parklates ja hoovides/õuedes on parkimiskoormus tervikuna suhteliselt tagasihoidlik.
4. Uuring ei kinnitanud hüpoteesi, et päevasel ajal tekitavad Kalamaja tänavatel probleeme, mitte-Kalamaja elanikest parkijad, kes näevad seal võimalust vältida Keslinna tasulise parkimisala krõbedaid tariife. Iseenesest ei võimaldanud kasutatud uuringu metoodika üheselt hinnata, kui palju selliseid sõidukeid võis olla, kuid see pole antud kontekstis ka määrava tähtsusega, sest uuringu tulemus näitas, et päevasel ajal on parkimiskoormus Kalamajas märgatavalt väiksem kui hilisõhtul. Seega, kui parkimine kujutab endast liikluskorralduslikku probleemi, siis ilmneb see eelkõige õhtusel ajal, mil parkijad on kindlasti pigem kohalikud elanikud kui külalised. Esineb küll tänavaid, kus parkimiskohtade hõivatus on ka päevasel ajal küllaltki kõrge (Niine tn).
5. Tavapäraselt on peamiseks tasulise parkimise rakendamise eesmärkideks: suurendada nappivate parkimiskohtade käivet (ühte parkimiskohta hakkavad kasutama mitmed sõidukid), pikas perspektiivis ka tekitada parkimiskohtade defitsiit ja mõjutada (vähendada) sellega autokasutust ning soosides samas alternatiivsete liikumisviiside kasutamist. Antud juhtumil ei tööta aga kumbki nimetatuid. Päevasel ajal puudub vajadus suurema parkimiskäibe järele, kuna nõudlus on kõrge ainult üksikutes kohtades, tervikuna aga on

parkimiskohtade arv asumis piisav, mis ei hakka niipea mõjutama liikumisviiside valikut.

6. Seega saab peamiseks tasulise parkimiskorra kehtestamise eesmärgiks olla ikkagi parkimise korraldamine ja kontroll ning tasu kogumine. Iseenesest ei saa neid eesmärke kuidagi alatähtsustada. Küsimus on siin eelkõige kaalutava meetme efektiivsuses ja selles, milliseid hüvesid saavad sellest kohalikud elanikud.
7. Suuremad probleemid on parkimisega Suur-Patarei – Jahu tn piirkonnas. Tänavatel on võimalik liigelda sisuliselt ühel läbival rajal kuna mõlemale teepoolele on pargitud autod. Sama probleemi kohtab ka Kungla tänaval ja veel mõnedel asumi tänavatel.



Foto 12: Kungla tn

8. Uuringu tulemusel võime me tõepoolest kinnitada, et tervikuna vajab liikluskorraldus Kalamaja asumis üsna põhjalikku ülevaatust. Kuna on tegemist suures ulatuses miljööväärtsliku alaga, kus domineerivaks on elutänav tüüpi tänavavõrk ja tänases olukorras ei ole liikluskorraldus (sealhulgas ka parkimine) üldjoontes vastav domineeriva tänavatüübi funktsionaalsusele ning tervikuna ei ole liikluskeskkond kujundatud ümber rahustatud liikluse põhimõtetest lähtuvalt.
9. Uuring näitas, et olemasolevas olukorras on parkivatel sõidukitel kahesugune, mõneti erinev mõju. Ühest küljest kujutavad parkivad sõidukid teatud määral

liiklust rahustavaid „vahendeid“. Neil tänavatel ja ajahetkedel, kus parkivaid sõidukeid on vähem, suurenevad ka sõidukiirused ja seega ka võimaliku liiklusõnnetuse tagajärjed. Teisalt on aga parkimiskorraldus täna vähe läbi mõeldud, pigem kujunenud kaootiliselt, ega oma seega täiel määral eelpoolnimetatud efekti, isegi vastupidi – kohati kujutavad ka parkivad sõidukid endast ohtu, piirates nähtavust, takistades hooldus- ja alarmsõidukite liikumist, mõjutades nii ohutust ja heakorda, kui sõidukid pargivad (osaliselt või täielikult) haljasaladel ja –ribadel ning kõnniteedel.

10. Lisaks on Tallinna linna võimalused tasulise parkimise kaudu mõjutada liikluskäitumist aasta aastalt vähenenud, kuna eraparkimine on oma turuosa suurendanud ja kasutanud selleks ka odavamaid parkimistariife.
11. Efektivse säästliku transpordipoliitika elluviimiseks on mõistagi otstarbekas rakendada ka parkimispoliitikat, kuid see peab olema efektiivne ja mõjus. Kui paljudes Euroopa linnades on säästva transpordipoliitika põhimõtetest lähtuvalt parkimiskohtade arvu vähendatud ja tekitatud teadlik parkimiskohtade defitsiit, siis Tallinnas on tervikuna parkimiskohtade arv suurenenud, seda küll peamiselt eraparklate arvel, kuid samas on nende kasutatavus suuremgi tänu odavamatele tariifidele. Seega oleks Tallinna linnal otstarbekas vaadata üle oma võimalused efektiivse poliitika realiseerimiseks ja eraparkimise kontrollimatu leviku ohjeldamiseks kesklinnas. Liikluskorralduslikust ja parkimispoliitika seisukohast ei ole Kalamaja asumis tasulise parkimise kehtestamine hetkel hädavajalik, kuid arvestades perspektiivi ning miljööväärtsuse kaitsmise vajadust, mõjutab see siiski soovitud suunas autokasutuse trende asumis.
12. Olulisel määral mõjutab tasulise parkimise kehtestamine ka kohalike elanike harjumusi. See omakorda sõltub suurel määral sellest, mil määral ja kujul rakendatakse kohalike elanike suhtes parkimiskorra erandeid – näiteks kas elanikud peavad ostma või hankima eriloa, mis see maksab, millistel tingimustel seda väljastatakse (elukoha registreerimise temaatika!) ja muu. Siiani on linn rakendanud kohalike elanike suhtes soodsa hinnaga pikaajalise parkimisloa praktikat. Ühetaolise kohtlemise printsiibi kohaselt peaks ka Kalamajas see kujunema analoogselt senistele praktikatele. Samas on

arusaadav, et paljude elanike (eelkõige autoomanike) hoiak selle suhtes on pigem tauniv kui pooldav.

13. Üldise liikluskorralduse poole pealt soovitame lahendada Kalamaja asumis liiklusskeemi terviklikult, milleks tuleks koostada vastav planeering. Seal oleks vajalik ette näha tänavakeskkonna kujundamise peamised printsiibid lähtuvalt tänavate funktsioonist ja olukorrast. Näiteks võiks kujundada Vana-Kalamaja tänavat rahustatud liiklusega alaks. Ülejäänud Kalamaja asumis tänavatele kaaluda neile sobivate kiiruspääsude rakendamist (näiteks 20 km/h õuealadel, 30 km/h rahustatud liiklusega aladel, 40 km/h elutänavatel).
14. Ekspertarvamusega tõdeti, et tõenäoliselt on kevad-suvisel perioodil parkimiskohtade hõivatuse pilt mõnevõrra erinev antud uuringu perioodil saadud tulemustega. Kevad-suvisel perioodil mõjutab päevast parkimiskohtade hõivatust kindlasti siseturismi osatähtsuse tõus.
15. Vabade ajutiste platside kasutamine parkimisplatsideks saab lubada ainult kõvakatte olemasolul, vastasel juhul muutuvad need ajutised platsid lihtsalt porimülgasteks.
16. Linnavalitsuse rajatava uue hoone alla on kavandatud küllaltki suur parkimismaja. Kaaluda selle riskasutusse võtmist (soodushind ajavahemikul 19.00 – 7.00). Samuti populariseerida Linnahalli parkla tasuta kasutamist.
17. Tasulise parkimise kehtestamisel on vajalik hinnata ka selle meetme praktilist mõju Kalamaja asumis liiklus- ja parkimiskoormusele. See annaks võimaluse kontrollida teoreetiliste aluste vastavust reaalse oludega Tallinna tingimustes ja parandaks tulevaste sarnaste probleemide lahenduste leidmist.

7. Tasulise parkimise näiteid välismaalt

Linköping, Rootsi

Terves Linköpingis kehtib tasuline parkimine 24-tundi ööpäevas. Nn magalarajoonides on igale sõidukile määratud oma kindel parkimiskoht, mille eest makstakse suhteliselt väikest tasu võrreldes üldise parkimistasuga.

<http://www.linkoping.se/Trafik-resor/Parkering/Boendeparkering/>



Rotterdam, Holland

Hollandis Rotterdami linnas võeti kesklinnaga piirnevatel elamualadel kasutusele tasuline parkimine eesmärgiga tõsta piirkonna elukvaliteeti. Tasulise parkimise kasutuselevõtu läbi sooviti vähendada liikluskoormust ja seeläbi liiklusest põhjustatud õhusaastet ja müra. Samuti oli eesmärgiks vähendada nõudlust täiendavate parkimiskohtade rajamise järele. Rotterdamis on üleüldise tasulise parkimistsooni asemel võetud kasutusele tänavapõhine parkimistasu. Tänavapõhine maksustamine võeti kasutusele, kuna võimaldab efektiivsemalt kasutada parkimispotentsiaali ja

suunata parkimist selleks sobilikesse piirkondadesse ja kohtadesse. Tasulise parkimise korral koondub parkimine valdaval odavama maksumusega või tasuta parkimisega tänavate äärde. Rotterdams kehtib elamualadel linna odavaim tasulise parkimise määr, kus 24 minutit parkimist maksab 0,50 €.

Pärast elamualadel parkimistasu kahekordistamist vähenes vaadeldaval alal liikluse maht **15%**. Liikluskoormuse vähenemine tuli eelkõige liiklejate arvelt, kes parkisid varem kesklinna tasulise ala piiril ja suundusid sealt edasi kesklinna. Sageli kasutati piirkonda pikaajaliseks parkimiseks kesklinna piirkonnas töölkäivate inimeste poolt. Tasulise parkimise kehtestamisega vähenes liikluskoormus ja suurenes teiste liikumisviiside kasutatavus (kergliiklus, ühistransport), kuna enam ei olnud autoga võimalik soodsalt parkida ja inimesed loobusid selle kasutamisest. Tasuline parkimine mõjutab ka tasulise parkimisalaga hõlmatud piirkonna enda liikumisviiside jaotust, kuna autod suunatakse kindlatesse kohtadesse võimaldades seeläbi mugavamalt ja ohutumalt liigelda jalgsi ja jalgrattaga. Seega paraneb lisaks looduskeskkonnale ka inimeste turvatunne ja seeläbi rahulolu oma elukohaga.



Iirimaa

Enamikes Iirimaa linnades kehtib tänavatel tasulise parkimise süsteem. Kohaliku elaniku parkimiskaarti saab taotleda kohalikust Liiklusosakonnast, mis võimaldab soodushinnaga (~25 € aastas) parkida ainult omal tänaval. Ühele residendist autoomanikule võimaldatakse ainult 1 sooduskaart. Ühele leibkonnale väljastatakse

maksimaalselt 4 sooduskaarti. Ruumi omanikud, kes ei kasuta pinda elamispinnana ei saa taotleda sooduskaarti.

http://www.citizensinformation.ie/en/travel_and_recreation/traffic_and_parking/parking_fines_and_vehicle_clamping.html

Göteborg, Rootsi

Hiljuti läbi viidud uuring näitas, et 20% südalinnas, 30% kesklinnas ja üle 50% kesklinna ümbritseval alal elavatest inimestest käib tööl autoga. Seda on aga liiga palju, olukorra muutmiseks on vaja poliitilisi otsuseid, mille tagajärjeks peaks olema näiteks ühistranspordi ühenduse paranemine veelgi ja/või tasuta parkimise suurendamine. Seda, et südalinnas elavatest inimestest mitte keegi ei sõidaks autoga tööle, ei saa loomulikult loota, aga kui protsent langeks 10-le oleks juba hea saavutus.

Linnavalitsus on otsustanud, et parkimine elanike jaoks nende kodude juures ei tohi toimuda tänaval, vaid iga auto jaoks peab olema koht ehitise (korter- või eramaja) territooriumil või selleks ette nähtud parklas. Maksimaalseks parkimiskoha kauguseks majast võib olla sama pikk maa, kui on ette nähtud maksimaalseks bussipeatuse kauguseks, see on Göteborgis 400 m.

Eramajade puhul kehtib, nagu ka varem juba mainitud, sama reegel – elanike autode parkimine peab toimuma krundi territooriumil. Göteborgis on välja arvatud, et tavaliselt on ühe eramaja kohta 1,4 autot, see number on aluseks võetud ülejäänud arvutuste tegemisel. Kuna 1,4 autot keegi tegelikult omada ei saa, siis ei saa ka parkimiskohti selle numbri järgi ehitada. Seega on kehtestatud norm, et eramaja detailplaneeringus peab olema ette nähtud parkimiskoht vähemalt 2-le autole, hoolimata sellest, kas tegelikult elanikel on auto või mitte.

Nagu eelnevalt mainitud ei ole tänaval parkimine ette nähtud elanikele vaid hoopis lühiajaliseks parkimiseks ja külastajatele.

Eeldatakse, et kui ühistranspordi ühendus on hea, siis ei lähe inimesed tööle autodega. Heaks ühenduseks peetakse seda, kui inimene jõuab ühistransporti kasutades tööle või koju vähem kui 40 minutiga (see on nn uksest-ukseni aeg, sisaldades seega ka jalgsikäigu-, oote- ja ümberistumisaega). Seega piirkondadesse, kus on hea ühistranspordi ühendus, parkimiskohti juurde ei ehitata. Sellest tulenevalt peavad elamute juures olema head parkimisvõimalused 24 tundi ööpäevas, kuna siis saavad inimesed autod koju jätta ja ühistranspordiga tööle minna.

Mõju

Alljärgnevalt on mõned väljavõtted tasulise parkimise kehtestamise mõjudest erinevates maades.

Austrias Linzi linnas parkis 38% sõidukitest pärast parkimisala kehtestamist oma sõiduki naaberpiirkonda. 5% parkis sõidukid tasuta parkimise piirkonda.

Austrias Viinis vähenes pärast tasulise parkimise kehtestamist väljapoolt Viini pärit sõidukite arv piirkonnas 2/3 võrra. Viinis vähenes tasulise parkimise kehtestamisega parkimiskohtade hõivatus võrreldes varasemaga 19-38%. Nüüd on Viinis parkimiskohtadest hõivatud 71-89% võrreldes varasemaga, kui see oli 102-108%. Samuti vähenes ümbruskaudsetes tänavates parkivate sõidukite arv, mis näitab auto vahetamist mõne muu transpordiliigi vastu

Kampaaniad

Rootsis on kasutatud inimeste liikumisviiside mõjutamisel aktiivselt ka reklaamispetsialistide abi. Läbi on viidud kampaania, kus parkimistrahvi saanud isik, saab trahvikviitungi ettenäitamisel osta soodushinnaga jalgratta ☺

The Parking Ticket Converter Sportspec

1. The brief/objective.

Bicycle shops are usually fairly conventional when it comes to marketing: every season has its own "Now on sale" dress. Sportspec ("The Sport Specialists", formerly "The Bike Specialists" in Gothenburg, Sweden) needed a way of being more active even in-between the seasonal sales. How can we create an attractive offer that can be used whenever we want and doesn't risk drowning in media noise? The target audience was car owners that got a parking ticket in central Gothenburg.

2. The creative solution.

On cars with a parking ticket, Sportspec placed an envelope right next to the ticket. When the car owner placed the ticket in the envelope, it magically transformed it into a bicycle discount. The larger the fine, the more substantial the discount at Sportspec. The envelope turned bad news into better news.

3. The creative execution.

At no time is our target group more frustrated than when they've just gotten a parking ticket. As an encouragement, and a way of showing them an alternative to cars and tickets, we provided a folder with which they could turn the ticket into a discount when buying the bicycle of their choice. The black and yellow graphics are well known to biking people in Gothenburg which make the envelope also act as a kind of mini-poster for Sportspec, spread over cars in central Gothenburg.

4. The result.

The campaign is still running (and will keep running for a long time – it was constructed with longevity in mind). Up to date, one thousand "discount tickets" have been handed out. One out of every seven has been converted into discounts on (very expensive) new bicycles.



The envelope was placed next to the parking tickets.



When the car owner placed the ticket in the envelope...



...the fine magically transformed into a bicycle discount.

LISAD

Lisa 1. **Kodanike pöördumiste kokkuvõte:**

1. Laiendada tasuta ala trammiteeni (Kopli tn ja Põhja pst)

Kalamaja asumi parkimisuuringu eesmärk on selgitada piirkonna parkimisolukorda ja sellest tulenevalt kavandada muudatusi parkimiskorralduse tõhustamiseks. Senise tasuta parkimisala vähendamine võib kaasa tuua Kopli tänava ja Põhja puiestee tänavate liikluskooormuse ning parkijate arvu suurenemise, kuna suureneb piirkonna atraktiivsus tasuta parkimist eelistavate liiklejate hulgas. Sellega aga ei lahendata kõrvaltänavate parkimisprobleeme, kuna parkimiskohtade suhtelise vähesuse tõttu Kopli tänaval ja Põhja puiesteel on inimesed sunnitud parkimiskohtade täituses parkima jätkuvalt Kalamaja asumi sisetänavatel.

2. Parkimiskeelud konkreetsetes kohtades

Parkimiskeeldude senisest laialdasem kasutamine on lahenduseks kohati, kus neid rakendatakse. Samas suunatakse probleem teistele tänavatele, kus parkimisprobleem süveneb veelgi. Täiendavate piirangute rakendamisel on oluline teostada ka regulaarset järelvalvet liikluseeskirjade täitmiseks. Paraku näitab kogemus, et tänasel päeval puudub Politseil vajaliku järelvalve teostamiseks piisav ressurss. Seetõttu on oht, et täiendavad piirangud ei too kaasa vajalikku mõju.

3. Kalasadama tänav muuta tasuta parkimiseks (rohkelt ruumi ja nn sissetungijad parkida). Ei koormaks Kalamaja tänavaid ja vähendaks piiritänavate koormust.

Kalasadama tänaval tasuta parkimise kehtestamisega kaasnevad samad ohud kui Kopli tänaval ja Põhja puiesteel tasuta parkimise puhul. Parkimise soodustamine ühes piirkonnas ei too kaasa probleemide kadumist teises piirkonnas, vaid meelitab piirkonda hoopis juurde täiendavat liiklust ja seeläbi ka parkijaid. Tasuta parkimise korral on küllaltki tõenäoline selle tänava kasutamine parkimiseks laevaga reisile minejate poolt.

4. Tasuta parkimine Linnahalli ümbruses, Põhja puiestee ja Kopli tänava ääres (saavad parkida ka nn sissetungijad)

Linnahalli ümbruses, Põhja puiesteel ja Kopli tänaval tasuta parkimise kehtestamisega on oht meelitada piirkonda täiendavat liiklust. Sealhulgas on Linnahalli piirkonnas tasuta parkimise kehtestamisega oht luua piirkonda parkimisala, kus pargiksid pikaajaliselt teistest Tallinna ja ka Eesti piirkondadest pärit inimesed, kes kasutavad võimalust parkida auto mugavalt selleks perioodiks, kui minnakse laevaga välismaale (näiteks Soome tööle). Seeläbi ei parane Kalamaja asumis parkimisprobleemid, vaid luuakse soodsad tingimused täiendavate parkijate tekkeks.

5. Suur-Patarei tänaval võimaldada parkimine ainult ühel pool teed.

Parkimiskorralduse muutmine peaks toimuma paralleelselt piirkonna liikluskorralduse muutmisega. Sealhulgas on oluline Kalamaja asumis liikluse rahustamine ja parkimiskohtade väljaehitamine. Seega on Suur-Patarei tänaval parkimiskorralduse muutmine üheks lahenduseks parkimis- ja liiklusprobleemide lahendamiseks.

6. Muuta Jahu tänav ühesuunaliseks (vastupidiselt Väikse-Patareiga)

Arvestades eesmärgi elutänavatele sobiva liikluskeskkonna tagamisel, ei ole otstarbekas lisanduvate ühesuunaliste tänavate (lõikude) loomine. Tänavate ühesuunaliseks muutmine ei pruugi anda elutänavatel liiklusohutuse seisukohast head efekti – eeldatavalt suurenevad sõidukiirused ning kindlasti suureneb ka summaarne läbisõit asumis tänavatel.

7. Mitte teha ala piiri Vana-Kalamaja tänavale, autod hakkavad parkima kõrvaltänavatesse.

Kalamaja asumis osalise parkimisala kehtestamine võib tõepoolest omada negatiivset mõju. Sel põhjusel tuleb asumit vaadelda terviklikuna ja hinnata võimalike muutuste mõju sealsele elukvaliteedile, liiklus- ning parkimisolukorrale. Sel põhjusel ei ole otstarbekas ega oma ka mingit mõju üksikutele piirkondades või tänavatel tavapärasest erineva lahenduse loomine.

8. Vana-Kalamaja ja Kotzebue nurgal olev parkimisplats teha tasuta, siis saavad linna minejad seal parkida.

Vana-Kalamaja ja Kotzebue tänava ristumiskohal asuvas parklas parkimise soodustamine tekitab piirkonda juurde täiendavat liikluskoormust ning nõudlust parkimiskohtade järele. Kuna sinna ei ole võimalik pääsed ilma Kalamaja asumit läbimata, ei parandaks selline lahendus piirkonna liiklus- ega parkimisolukorda. Sellist tegevust ei saa toetada.

9. Kergliiklusteede rajamine ülesvõetud raudteede asemel

Kergliiklusteede arendamine ja kergliikluse soodustamine on väga oluline Tallinna transpordisüsteemi kestlikkuse tagamiseks. Paraku ei ole praeguse töö raames võimalik anda antud küsimusele täielikku hinnangut, sest käesolev uuring ei puuduta otseselt antud valdkonda. Samas on oluline pöörata senisest oluliselt rohkem tähelepanu kergliikluse arendamisele.

10. Ühistranspordi võrgustiku parandamine

Ühistranspordivõrgustiku arendamine on väga oluline inimeste liikumisharjumuste kujundamisel, et inimesed kasutaksid kesklinna suundumiseks senisest enam ühistransporti. Seeläbi väheneks ka vajadus parkimise järele. Paraku näitab senine praktika nii Eestis kui välismaal, et lisaks ühistransporditeenuse kvaliteedi ja kättesaadavuse parandamisele aitab ühistranspordi kasutatavust suurendada teiste liikumisvõimaluste piiramine (sh parkimisvõimaluste kättesaadavuse vähendamine). Seega avaldab liiklusolukorra ja inimeste harjumuste muutmisele kõige suuremat mõju transpordisüsteemi terviklik arendamine.

11. Täiendavate parkimisplatside– või majade ehitamine linna maal

Täiendavate parkimisplatside- ja/või majade ehitamine koondab liiklust ja osalt tekitab seda juurdegi. Seetõttu on parkismajade rajamisel väga oluline analüüsida nende mõju kogu piirkonnale ning hinnata, kuivõrd mõjutab see kogu piirkonna liikluse ja parkimise olukorda. Parkismajade atraktiivsuse suurendamiseks peavad sealsed tasud olema madalamad, kui on tänaval. Vastupidisel juhul ei ole parkismajad atraktiivsed, ega vähenda ka parkimisprobleeme tänavatel. Kuna Tallinna Linnavalitsus parkismajade ega parklaid suure tõenäosusega ehitama ega haldama ei hakka, mõjutab maksumust eelkõige teenust osutava ettevõtte küsitav hind.

12. Kontrollida lubatud piirkiirust Tööstuse ja Soo tänaval (autod kihutavad jne.), liikluseeskirju rikkuvate autode teisaldamine (kõnniteel parkimine)

Liikluseeskirjade täitmise kontroll on Politsei pädevuses. Millisel viisil ja kus Politsei liiklusjärelvalvet teostab, on paraku väga keeruline mõjutada. Üheks lahenduseks sõidukiiruste alandamiseks on liiklust rahustavate meetmete ja vahendite kasutamine. Kuid Tööstuse ja Soo tänav on magistraaltänavad, mistõttu ei ole seal võimalik rakendada tavapäraseid liiklust rahustavaid meetmeid. Antud töö raames ei uuritud piirkonna liikluskäitumist, mistõttu on keeruline hinnata liiklejate käitumist ja liikluseeskirjadest kinnipidamist.

13. Parkimiskohtade mahajoonimine, hoovide sissesõitude selgem tähistamine ja parkimise keelamine.

Tänavakattemärgistuse parandamine aitaks parandada piirkonna liikluskorraldust ning suurendada parkimiskohtade arvu ca 15%. Seega on see väga vajalik.

15. Kiiruse piiramine kogu Kalamajas

Kalamaja asumi sõidukiiruse piiramine aitaks suurendada liiklusohutust ja on seetõttu soovitatav. Kiiruse piiramine peab käima koos teiste liiklust rahustavate meetmetega.

16. Suurimad probleemid Niine, Kotzebue ja Suur-Patarei tänaval ning Salme kultuurikeskuse ümbrus

Tegemist on tänavatega, kus tänasel hetkel on parkimisprobleemid tõsisemad. Samas ei saa neid tänavaid vaadata piirkonnast eraldiseisvana ja lahenduse saab leida üksnes tervikliku lähenemise kaudu kogu piirkonnale. Salme kultuurikeskuse ümbruses peab tegelema parkimise korraldamisega, sageli vähendab parkimiskohtade arvu ebaselge (et mitte öelda puuduv) parkimiskorraldus, vajadusel on võimalik parkimisala suurendada haljasala arvelt.

17. Parkimisala laiendamine Suur- ja Väike-Patarei tänava hargnemiskohani

Poole tänava lõikes tasulise parkimisala loomine tekitab üheltpoolt liiklejates ja parkijates segadust. Teisalt ei aita see lahendada parkimisprobleeme, kuna senised parkijad pargivad oma sõiduki edaspidi paarsada meetrit kaugemal tasuta alale. Seega koonduvad sõidukid väiksemal alal ja süveneb sealne probleem veelgi.

Põhja-Tallinna LOV ettepanekud:

1. Kitsad kahe-suunalised tänavad muuta ühe-suunalisteks (Kõie tn, Suur-Laagri tn)

Kitsad tänavad on üheks liiklust rahustavaks meetodiks. Arvestades eesmäärke elutänavatele sobiva liikluskeskkonna tagamisel, ei ole otstarbekas lisanduvate ühe-suunaliste tänavate (lõikude) loomine. Tänavate ühe-suunaliseks muutmine ei pruugi anda elutänavatel liiklusohutuse seisukohast head efekti – eeldatavalt suurenevad sõidukiirused ning kindlasti suureneb ka summaarne läbisõit asumil tänavatel.

2. Ühe-suunalistel tänavatel parandada märgistust (Vabriku tn, Niine tn)

Tänavate katendi märgistuse parandamine aitab parandada liikluskorraldust ja suurendab seeläbi liiklejate arusaamist liikluskorraldusest. Siinjuures on oluline teekattemärgistuse parandamine nii ühe-suunalistel kui kahe-suunalistel tänavatel.

3. Suur-Patarei tn alguses parandada liikluskorraldusliku lahendust ja võibolla rakendada ka parkimise keelamist.

Kalamaja asumil liiklus- ja parkimisolukorra parandamiseks ning liiklusohutuse suurendamiseks on vajalik kogu piirkonna liikluskorralduse kaasajastamine. Oluline on piirkonna terviklik ühelaadne liikluskorraldus. Siinjuures tuleb vaadelda kõiki tänavaid eraldi ning vajaduse korral rakendada ka parkimise keeldu.

4. Jahu tn ja Suur-Patarei ristumiskohas keelata parkimine – tagada prügiautode ligipääs

Tänavate teenindamiseks vajaliku transpordi juurdepääsetavuse tagamiseks tuleb vajaduse korral rakendada parkimise keelustamist.

Telliskivi Seltsi ettepanekud:

1. Parkimiskorralduse võimalikul muutmisel seada eesmärgiks, et see ei soodustaks hoovide täisparkimist ega tänavatel kihutamist. Ja see, et tänavatel pargiks vähem Vanalinna külastajate autod, mitte kohalike elanike omad.

Hoovides parkimist korraldava korteriühistud enda territooriumi piires ainuisikuliselt. Seetõttu saavad hoovide täisparkimise vältimist otsustada vaid sealsed elanikud sõltumata piirkonna parkimiskorraldusest. Oma krundil parkimine on Linnatänavate standardi EVS 843:2003, vt tabel 10.12 olevatele hoonetele põhisoovituse ja uute elamute projekteerimise nõue. Vanalinna ja Kalamaja asutuste külastajate autode parkimist Kalamaja tänavatele saab vähendada tasulise parkimise kehtestamisega, mille tulemusena väheneb kesklinna suunduvate inimeste jaoks atraktiivsus sõiduki parkimise järele Kalamajas. Kahtlemata peab elamupiirkonna liikluskorraldus tagama rahustatud ja ohutu liikluse ning see on seatud eesmärgiks liiklus- ja parkimiskorralduse muutmise eesmärgiks. Rahustatud liiklusega ala ei tohi olla aga pelgalt liiklusmärkidega sätestatud, vaid seda peab toetama ehituslike võtetega.

2. Uuringus tuleks analüüsida lokaalseid probleeme, nende põhjuseid ja erinevaid võimalikke lahendusi (Ilmarise, Niine, Salme).

Uuringu käigus vaadeldi Kalamaja terviklikuna, kuna lokaalsete probleemide (Ilmarise, Niine, Salme) eraldiseisev lahendamine ei paranda piirkonna liiklus- ega parkimisprobleeme, vaid nihutavad probleemid kõrvaltänavatele. Üksikud tänavad ei saa moodustada oase oma erineva parkimiskorraldusega. Küll aga moodustavad nad teatud osa tervikust - Kalamajast.

3. Analüüsida liiklusolukorda üldiselt, pakkuda liikluse parandamiseks ja autostumise piiramiseks korralik tulevikkusuunatud kava.

Antud töö eesmärk oli Kalamaja asumi parkimisolukorra uuring. Sel eesmärgil analüüsiti parkimisolukorda ja sellega seonduvat liiklust. Seega ei olnud eesmärgiks

tervikliku kava loomine. Samas on tervikliku kava loomine piirkonna liikluse ja liikuvuse arendamiseks vajalik. Arvestades piirkonna omapära ja sealsete inimeste kõrgendatud nõudmisi oma elukeskkonna kvaliteedile, aitab kestliku transpordisüsteemi loomine parandada piirkonna elukeskkonda.

4. Võimaldada parkida nn sissetungijatel tasuta Linnahalli juures olevas suures parklas (parklat saaks kasutada ka näiteks Vanalinna elanikud lumekoristuse puhul)

Linnahalli juures tasuta parkimise kehtestamisega on oht luua piirkonda parkimisala, kus pargiksid pikaajaliselt teistest Tallinna ja ka Eesti piirkondadest pärit inimesed, kes kasutavad võimalust parkida auto mugavalt selleks perioodiks, kui minnakse laevaga välismaale (näiteks Soome tööle). Seeläbi ei parane Kalamaja asumi parkimisprobleemid, vaid luuakse soodsad tingimused täiendavate parkijate (ja ka liikluskoormuse) tekkeks. Kesklinna Valitsus soovitab Vanalinna elanikel lumekoristuse perioodiks parkida autod Väike-Rannavärava parklasse. Seal kehtiks nende elukohajärgne parkimiskaart.

5. Reserveerida linna/riigi omanduses olevaid Vanalinna-äärseid alasid ja ka kvartalisisesid krunte perspektiivsete parklatena juhuks, kui kunagi läheb vaja täiendavaid parkimisplatse.

Kalamaja piirkonnas on parkimisprobleemid juba tänasel päeval, mistõttu oleks nõudluse rahuldamiseks vajalik juba praegu täiendav ruum autodele. Samas on kesklinna piirkond mõeldud eelkõige inimestele, mitte niivõrd autodele, mistõttu tuleks kaaluda üleüldse autode kasutusmugavuse temaatikat arvestades piirkonna omapära. Täiendavad parklad soodustavad täiendava liikluse teket. Samuti võtavad nad ruumi, mida oleks otstarbekas kasutada muudel eesmärkidel (nt mänguplatsid, pargid jne). Seega halvendaks täiendava ruumi määramine autodele piirkonna elukvaliteeti.

6. Kohalike asutuste külastajad peaksid hakkama parkima parklatesse (või tänavale piiratud ajaks)!

Kohalike asutuste külastajad saavad parkida vastavalt piirkonna parkimiskorralduse nii parklates kui ka tänavatel. Tasulise parkimise korral on võimalik kasutada

parkimiskella, mis võimaldab teatud ajal tasuta parkimist (1 h). Hoovides parkimine on tasuta.

7. Märgistada avalike parklate parkimiskohad (parkimisruumi kasutatakse võimalikult ökonoomselt)

Parkimiskohtade märgistamine on vajalik ja see aitab ruumi ökonoomsemalt kasutada. Selle tulemusena suureneks parkimiskohtade arv ca 15%.

MTÜ Meie Kalamaja ettepanekud:

1. Analüüsida parkimiskohtade hõivatust ja päeva jooksul muutumist erinevatel hooaegadel: koolide-lasteaedade töötamise/mittetöötamise(puhkuste) ajal, erinevatel aastaaegadel ning linnaürituste näiteks (Vanalinna päevad) korral jms.

Tallinna suurürituste puhul kui parkimiskoormus tõesti peaks hüppeliselt tõusma, oleks võimalik kehtestada ajutiselt nõ "võõrastele" või moodustada ajutised parkimisalad ürituste külalistele.

Parkimisolukorda mõjutavad erinevad sündmused ning varieeruvus erinevatel aastaaegadel ning päeva lõikes. Samuti mõjutab parkimisolukorda parkimiskorraldus, mis kas soodustab või piirab parkimist ja seeläbi autokasutust. Paraku piiras kõikvõimalike olukordade väljaselgitamist uuringu ülesanne ja läbiviimise periood, mistõttu ei olnud võimalik kõiki aspekte uurida. Sellele vaatamata peab kavandatav parkimiskorralduse muutus lahendama ning ennetama ka erandlike olukordadega tekkida võivad probleeme.

LISA 2 Uuringutulemused

