

**CiViTAS**  
Cleaner and better transport in cities  
**PARK4SUMP**

# Parkimiskorralduse vajadus ja põhimõtted

[park4sump.eu](http://park4sump.eu)



# Park4SUMP - parkimiskorraldus kui linnaliikuvuse mõjutaja

Park4SUMP projekti eesmärgiks on aidata linnadel siduda innovaatilisi parkimislahendusi säästva linnaliikuvuse strateegiasse (SUMP-i), et parandada linnaelanike liikuvust ja elukvaliteeti.

Lisaks on kavas stimuleerida täiendavaid uuendusi parkimise korraldamisel ning muuta reaktiivne parkimispoliitika strateegilisemaks, tõhusamaks ja terviklikumaks.

16 Euroopa linna teevad koostööd kuue tehnilise partneriga, (kellest kolm on teadus- ja parkimisorganisatsioonid), et näidata ja üle kanda strateegiliselt ning tõhusalt korraldatava parkimise eeliseid säästva linnaliikuvuse valdkonda.

Selle brošüüri töötasid välja projektipartnerid ja seotud osapooled oma uurimistöö käigus, kogudes teavet olemasolevatest uuringutest ja projektidest (nt "Push&Pull"), Vajaduse muudeti ka tekstide sõnastust ning lisati täiendavat teavet. Kutsume teid üles kasutama ja koopera rima käesoleva brošüüri sisu viidates veebisaidile [park4sump.eu](http://park4sump.eu)

Autorid:

**Robert Pressl ja Tom Rye**

Kontakt:

**Robert PRESSL**

**E-post:** [pressl@fgm.at](mailto:pressl@fgm.at)

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Versioon:

**jaanuar 2020**





**Robert PRESSL**



**Tom RYE**

Brošüüri „16 Good Reasons for Parking Space Management“ esimest väljaannet saatis edu ja meilt küsiti korduvalt, millal ilmub teine väljaanne. Nüüd, 2020. aastal, ehk viis aastat peale esimest väljaannet ja H2020 rahastatud „Park4SUMP“ projekti osana, on meil hea meel teiega jagada brošüüri uut versiooni. Uuendasime esmaväljaande kõige olulisemaid ja kaalukamaid põhjendusi ning lisasime mitu uut. Otsustasime pakkuda lisaks parkimiskorralduse argumentidele ka teadmisi parkimiskohtade haldamise põhiprintsiipidest.

Taaskord annab see brošüür vajalikke teadmisi usaldusväärsete poliitiliste argumentide loomiseks, et kasutada parkimiskorraldust parkimisega seotud probleemide leevendamiseks ja seeläbi toetada jätkusuutlikku transporti. See peaks tugevdama poliitikute, otsustajate ja infoedastajate (nt ajakirjanike) positsiooni protsessis, kus võetakse omaks esmapilgul ebapopulaarsed, kuid tegelikult mõistuspärased ning jätkusuutlikud otsused linnatänaval ja eramaal parkimise haldamiseks.

Üks meie olulisemaid eesmärke on rõhutada parkimiskorralduse rolli ja potentsiaali linnaliikuvuse planeerimisel ning reisiharjumuste mõjutajana. Peamiseks eesmärgiks on näidata, et parkimise haldamine on üks säästva linnaliikuvuse (SUMP) planeerimise alustalasid. Äärmiselt oluline on senise pigem operatiivse lähenemise muutmine märksa strateegilisemaks. Oluline on meeles pidada, et parkimiskorraldus pakub suurepärast hinna ja kvaliteedi suhet. Meede on odav (väga sageli ilma suurte kulutusteta infrastruktuurile), kiirelt rakendatav, teenib tulu ja on isetasuv ning millega saab toetada samal ajal ka muid meetmeid, nagu näiteks ühistransporti ja kergliiklust.

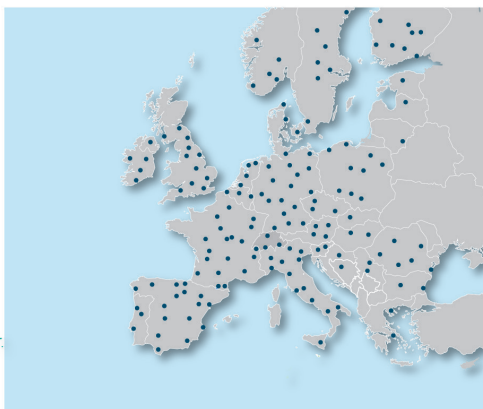
Loodame, et see brošüür pakub teile mõningaid uusi võimalusi parkimiskorralduseks ning kirjeldab linnale kasutoovaid eeliseid.

**Robert PRESSL ja Tom RYE**



## Tõukemeetmete võrdlus

Parkimiskorraldus



- hästi omaksvõetav
- kiire teostamine
- väike investeeringukulu

Tee-, sõidukikasutuse-  
või automaks



- poliitiliselt vastuoluline
- aeganõudvam teostamine
- suur investeeringukulu

### Fakt: parkimise reguleerimine mõjutab linnade liikuvuskorraldust.

Peaaegu iga autosõit lõpeb parkimiskohal. Seega tähendab parkimiskohtade reguleerimine auto kasutamise vajaduse ja liiklustiheduse reguleerimist. Võrreldes teiste auto kasutuse reguleerimiseks mõeldud transpordipoliitikatega on parkimisel kaks selget eelist:

- » parkimiskorraldus ei nõua tavaliselt suuri investeeringuid võrreldes uute teede ehitamise või ühistransporditeenuse suurendamisega. Seega saab seda teostada suhteliselt kiiresti;
- » parkimise ohjamise meetmeid võib juba leida peaaegu kõigis Euroopa suuremates linnades. Seetõttu suhtuvad elanikud parkimise reguleerimisse palju paremini kui uutesse meetmetesse, nagu autokasutuse maksustamine.





Foto: FGM-AMOR

## **Põhimõte: ilmse parkimiskohtade puudujäägi korral tuleks esmalt parandada linnatänaval parkimise korraldust ning alles seejärel luua vajadusel uusi parkimiskohti.**

Kaost parkimises ja pikka parkimiskoha otsimiseks kuluvat aega seostakse sageli parkimiskohtade vähesusega. Levinud lahendus on, et linn peaks rohkem suunama parkimist eramaale. Ometi on olemasoleva parkimise korraldamine sageli arukam ja tulusam lähenemisviis, sest läheduses asuvad eramaa parkimiskohad on tihti alakasutatud. Asjakohased linnatänaval parkimisestrateegiad ja meetmed võivad sageli pakkuda probleemile lahenduse, nihutades parkimise nõudlust linnatänavalt eramaale, mis on palju odavam kui uute parkimiskohtade loomine. Need strateegiad võivad hõlmata ajalisi piiranguid, asjakohast hinnakujundust ja/või paremat järelevalvet. Lisaks soovitatakse edendada alternatiivseid transpordiliike. Rotterdam on hea näide sellest, kuidas linnatänaval parkimine on liikunud eramaale.





## Fakt: muudame linnad kohtadeks, kus me tahame viibida.

Uute hoonete helded parkimisnõuded ja linnatänaval asuvatele parkimiskohtadele keskendumine muudavad linna auto-, kuid mitte inimsõbralikuks. Linnas on hea sõita, ent mitte kõndida. Nagu Jane Jacobs (1962, 19) kirjutas: „Mida rohkem on kesklinn hajunud ja parkimisplatside ning garaažidega segamini paisatud, seda igavamaks ja surnumaks linn muutub. Pole midagi eemaletõukavamalt, kui surnud kesklinn.“ Sama mõju võivad avaldada suured linnatänavatel asuvad parkimisalad, eriti just kesklinnas. Me soovime, et linnatänavad oleks midagi enam kui lihtsalt liiklusruum ja tasuta parkimiskohad. Samuti soovime toimivat majandust, ohutust, tervist, jalgsi käidavust ja nauditavat keskkonda. See tähendab, et kahtluse alla tuleb seada nn piisavate parkimiskohtade põhimõte ning parkimispoliitika peavad kajastuma ka säästva linnaliikuvuskava teised prioriteedid, nagu elukvaliteet ja ruum teiste transpordiliikide jaoks.





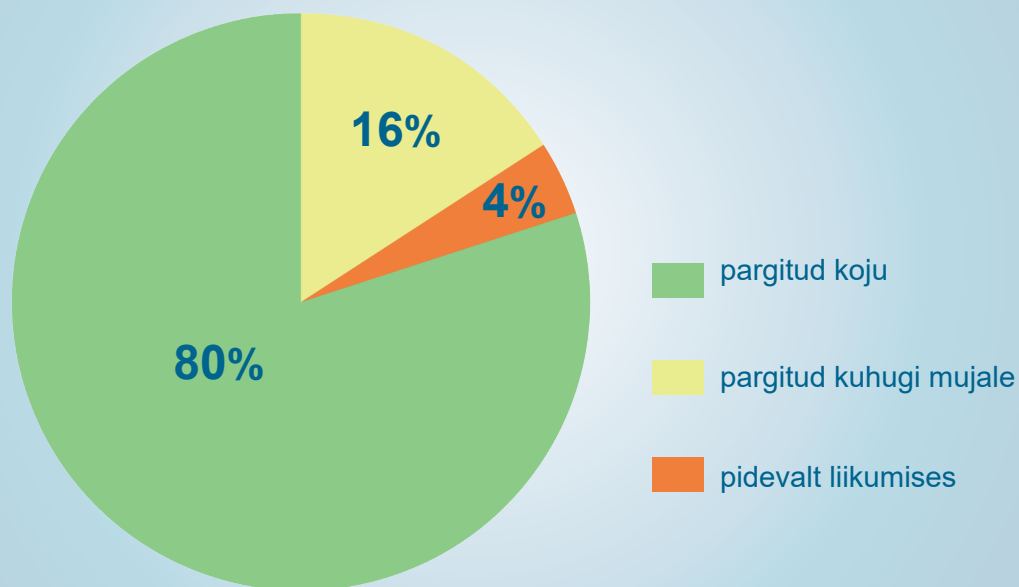
Foto: FGM-AMOR

## Fakt: avaliku ruumi jaotamises saavad lõviosa endale parkimiskohad.

Avaliku ruumi osakaalu suurendamine linnades ei ole lihtne ega odav, eriti just kokkuhoiuaegadel, mil avalikul sektoril on vähe vahendeid maa soetamiseks. Selline olukord rõhutab vajadust jaotada õiglasemalt olemasolevat avalikku ruumi, millest ebaproportsionaalselt suur osa on kasutusel parkimiskohtadena. Kaasaegsetes ja nutikates linnades on üsna ebapopulaarne võtta ruumi parkidelt, mänguväljakutelt või aladelt, kus inimestele meeldib kohtuda ja suhelda. Teisest küljest saavad sõidukid (nii liikuvad kui ka seisvad) rohkem ruumi kui peaksid, kui arvestada liikumisviiside jaotust. Palju on näiteid, kuidas parkivatelt autodelt ära võetud ruumi ümberjaotamist saab seostada kohaliku majanduse paranemisega. Heaks näiteks on Belgias asuv Genti linn, mille uuenenud parkimispoliitika eeskujul on selle piirkonna teised linnad hakanud samuti vähendama parkimiskohtade arvu linnatänavatel.

Teine näide on Hispaania linn Vitoria Gasteiz, kus õnnestus vähendada autokasutuse osakaalu 36%-lt 24%-le, ning avaliku ruumi ümberjaotamine oli üks linna parkimispoliitika peamisi eesmärke.

## Keskmise auto igapäevane liikuvus

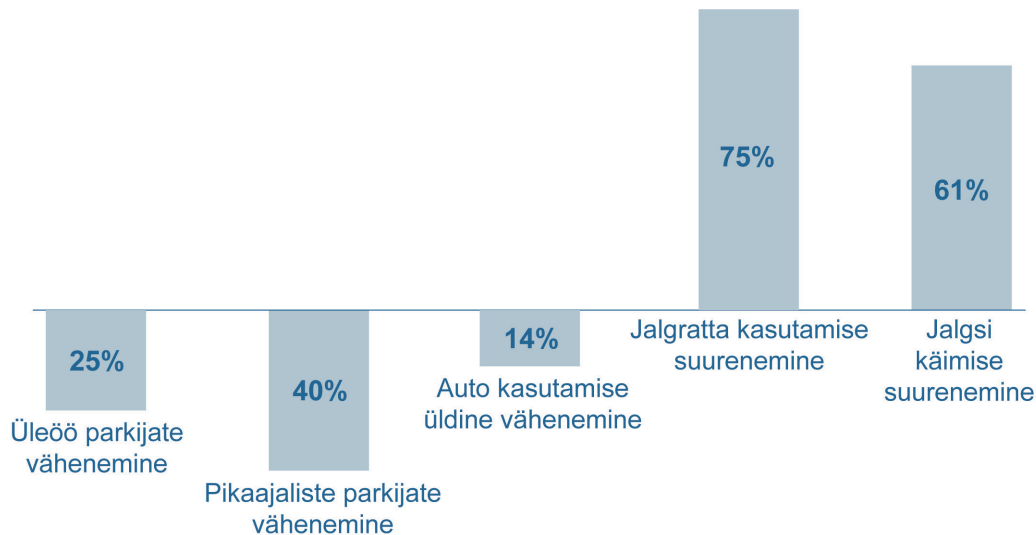


**Fakt: ühe auto jaoks on vaja rohkem kui ühte parkimiskohta. See on väheste parkimiskohtade ebatõhus kasutamine.**

Keskmiselt pargivad eraautod 80% ajast omaniku kodus, 16% ajast kuskil mujal ja sõidavad ainult umbes 4% ajast - parkimine on võimalik peaaegu igas sihtkohas. Seega toetab parkimine märkimisväärselt ressursside ebatõhusat kasutamist. Parkimisvõimaluste vähendamine motiveerib inimesi kasutama alternatiivseid liikumisviise: kõndimine, jalgrattaga sõitmine, ühistransport või auto jagamise teenus, kus sõidukeid kasutatakse palju suurema osa ajast.



## Aktiivse parkimiskorralduse tulemused Münchenis



Allikad: Kodransky and Hermann, ITDP, 2011

## Fakt: parkimise reguleerimine aitab paremini valida transpordiliike ja seeläbi tõsta elukvaliteeti.

Ülemääraste parkimisvõimaluste poliitika soodustab liiklusummikute teket ja takistab kõigi liiklejate juurdepääsu: jalakäijatele, ratturitele, ühistranspordi kasutajatele ja autokasutajatele. Hoolimata paljude aastate jooksul linnades loodud täiendavate parkimisvõimaluste rajamisest on liikluses veel rohkem ummikuid. See näitab selgelt vajadust parkimise reguleerimise järele. Tõhusamad parkimiskorralduse meetmed on heaks võimaluseks lahendada piiratud avaliku ruumi ja vähese juurdepääsu probleeme.

1990-ndate alguses hakkas Müncheni linn pöörama rohkem tähelepanu parkimiskorraldusele, mis võimaldaks vähendada autode kasutamist kesklinnas. Tol ajal mõisteti, et liiklusummikud ja pikaajalised parkijad on peamised elukvaliteedi mõjutajad. Rakendati mitmeid uusi meetmeid, näiteks valiti kaks elumupiirkonda, kus sooviti vähendada vaba parkimiskoha otsinguteks kuluvat aega. Pärast kohalike elanike ja nende külaliste liikumiste põhjalikku uurimist kehtestati piirkonnas aktiivne parkimiskorraldus. Aasta jooksul saavutati hämmastavad tulemused: üleöö parkijate arv langes 25% ja pikaajalisi parkijaid oli 40% vähem. Parkimiskoha otsinguil ringisõitmine ja ebaseaduslik parkimine kadusid peaaegu täiesti. Aastal 2008, kümme aastat pärast aktiivset parkimise ohjamise rakendamist, oli Müncheni kesklinnas autokasutus vähenenud 14%, ratta kasutamine aga suurenes 75% ja jalgsi käimine 61% (Kodransky ja Hermann, 2011, ITDP).



Foto: FGM-AMOR

## Põhimõte: peame oma autod kuhugi parkima, kuid kas see tähendab, et vajame alati rohkem parkimiskohti?

Üks sagedamini kuuldavaid kaebusi linna keskustes (eriti kaupmeestelt ja väikeettevõtjalt) on see, et tänaval ei ole piisavalt parkimiskohti ning vaja on rohkem ja odavamaid linnatänavatel ja eramaal asuvaid parkimiskohti. Siiski enne uute ja/või odavamate parkimiskohtade loomist on oluline näha, kas see ka tõepoolest nii on. Seda ka seetõttu, et täiendavad parkimisvõimalused soodustavad autode suuremat kasutamist (nagu näidatud eespool).

Parkimishäda uuring näitab ruumi tegelikku kasutust tööpäevadel ja nädalavahetustel ning annab hea ülevaate sellest, kes (töötajad, elanikud, ostlejad, poepidajad ise) millisel alal ja kui kaua pargivad. See näitab, kus nõudlus on väga suur ja kus (sageli ka väga lähedal) asuvad tühjad parkimiskohad. Seejärel saab nõudluse ümberjaotamiseks kasutusele võtta meetmed, nagu hinnamuutus või parkimise kestus ning inimesi saab teavitada lühikese jalutuskäigu kaugusel asuvatest tühjadest parkimiskohtadest. Samuti on oluline luua seos eramaa parklate ja linnatänaval asuvate parkimiskohtade hindade vahel. Seda seetõttu, et tasulisi eramaal olevaid parkimiskohti võidakse sageli alakasutada, sest tänavatel on hinnad madalamad, mistõttu autojuhid eelistavad seal parkida.





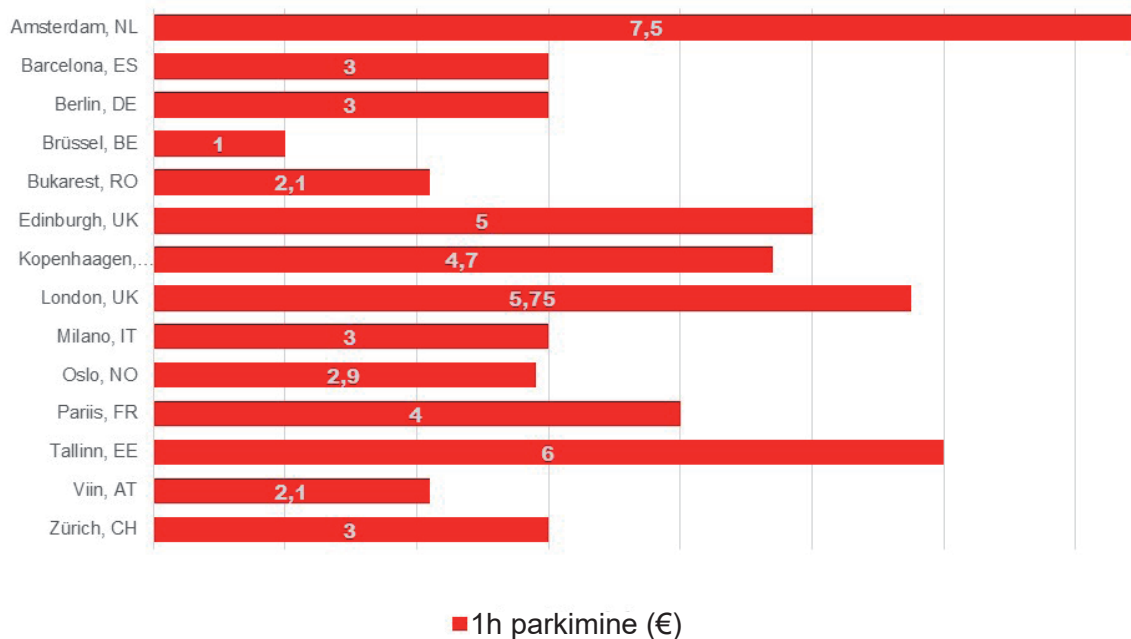
Foto: Paradoksi sekkumine projektis Metamorphosis.

## Fakt: parkimine lõikab kasu avalikust ruumist, mis ei ole tegelikult tasuta.

„Igal parkimiskohal on oma hind, isegi kui autojuhid selle eest otseselt ei maksa. Kasutatavat kohta võiks kasutada millekski muuks (alternatiivkulu) ning parkimiskohti tuleb hallata ja hooldada. Kui autojuhid ei maksa parkimise eest, siis katavad need kulud linnaelanikud kaubanduskeskuste poodide kõrgemate üüride (ja seega hindade) näol või läbi kõrgemate kohalike maksude, kuna omavalitsus on toetanud uute parkimiskohtade loomist. See on raha, mis oleks mujale suunatuna võinud tuua suuremat kasu.“ Tom Rye ütleb: „Üldiselt tajutakse parkimist kui avalikku hüvet, mis (eriti) autojuhi arvates peaks olema tasuta.“ Linnatänavatel parkimine kasutab avalikku ruumi. Groningeni linna (Holland) parkimispoliitikas märgitakse korduvalt, et hõivates koha pargitud autoga, siis see pind erastatakse tegelikult pargitud autojuhi poolt ja keegi teine ei saa seda kasutada. Sarnaselt saavad kõnniteed ületavaid kinnistu sissesõiduteid kasutada ainult kinnistu omanik ja tema külalised, erastades selleks taas avalikku ruumi. Seetõttu peab SUMP kaaluma, kas parkimiskohad on parim viis avaliku ruumi kasutuseks või ruumi saaks kasutada väärtuslikumalt, eelistades autodele inimesi.



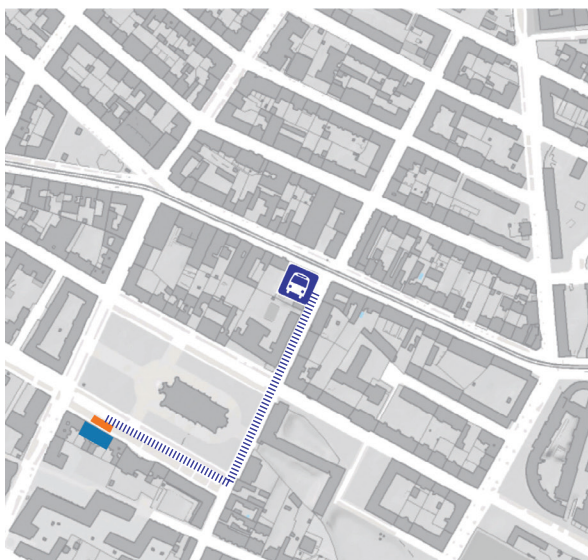
## Tasu ühe tunni parkimise eest linnatänaval kõige kallimas linnaosas



### Fakt: parkimise eest võetav tasu ei kajasta sageli parkimise tegelikku väärtust.

Joonisel on näidatud Euroopa linnade kesklinnas asuvate tänavate parkimise ühe tunni maksimaalsed hinnad. Kui võtta arvesse, et parkimiskoha pindala on umbes 15 ruutmeetrit, siis ühe euro suuruse tunnitasu korral tuleb maksta „üüri“ 6,7 senti ruutmeetri kohta tunnis, 67 senti kümne tunni eest päevas (periood, mil tavaliselt kohaldatakse parkimistasu) või 200 eurot ruutmeetri kohta kuus eeldusel, et kohta kasutatakse 30 päeva. Enamik kesklinna hooneid on mitmekordsed, mis võimaldab teenida iga hoonealuse ruutmeetri kohta palju suuremat üüri. Eramaal asuvate parkimisrajatiste puhul lisanduvad nõutavale summale investeerimiskulud, et omanik saaks tagasi parkimisteenuse tegeliku maksumuse. Sellegipoolest sageli seda ei tehta, vaid omavalitsus maksab toetust, et hoida hind „madalal,“ st näiteks 4–5 eurot tunnis.

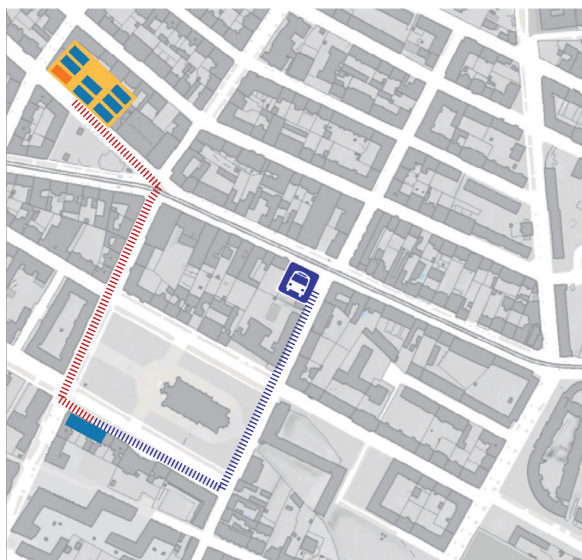




Kodu ette parkimine.

Ühistranspordi peatus on 30 korda kaugemal

AUTOKASUTAJATE PRIVILEEGID



Parkimine kodu ees on keelatud, kuid võimalik ÜT peatusega samal kaugusel asuvas ühisgaraažis

RAHULDAV ALTERNATIIVNE TRANSPORDIVIIS

## Fakt: parkimiskohtade olemasolu mõjutab negatiivselt alternatiivsete transpordiviiside valikut, julgustades inimesi kasutama autot ja suurendades nii ummikuid.

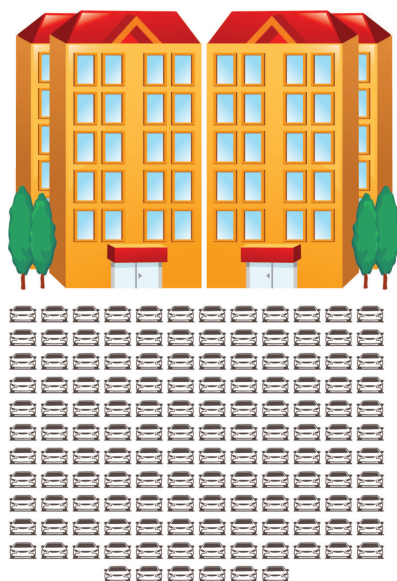
Ühendkuningriigi transpordiministeeriumi aruande „Roads and the Generation of Traffic“ (1994) avaldamisest alates on uuringud näidanud, et uue sõidutee suurenenud läbilaskevõime suurendab ka liiklust ja ummikuid. Samuti on väga selge seos parkimiskohtade pakkumise ja auto kasutamise vahel – kui pakkumine on suurem, siis sõidetakse ka rohkem autoga. Kõige madalama ummikute tasemega linnad, nagu Viin ja Zürich, on paljude aastate jooksul järginud parkimise hinnakujunduspoliitikat ning vähendanud parkimisvõimaluste kättesaadavust uutes hoonetes. Inglismaal asuvas Nottinghami linnas, kus maksustatakse linna suurte töandjate töötajatele mõeldud eramaal asuvaid parkimiskohti, on ummikud väiksemad võrreldavate linnadega, kus sellist maksu kehtestatud ei ole. Seega, kui SUMP-i eesmärk on ummikute vähendamine, peab parkimise korraldamine olema sellise kava keskne osa. Kui linnad ei reguleeri parkimist samaaegselt alternatiivsete transpordiviiside parandamisega, on ühistranspordi, jalgratta ning jalgsi käimise meetmed vähem tõhusamad. Selle asemel on vaja rakendada klassikalist “Push&Pull” lähenemist.



## Ehituskulude vähendamine, asendades iga korteri individuaalsed parkimiskohad jagatavate parkimiskohtadega

138 korterit

138 parkimiskohta – 1 iga korteri kohta



Ruumikasutus: 3450m<sup>2</sup>

Kulu: 307.000 €

10 sõidujagamise auto  
parkimiskohta



Ruumikasutus: 250m<sup>2</sup>

Kulu: 15.000 €

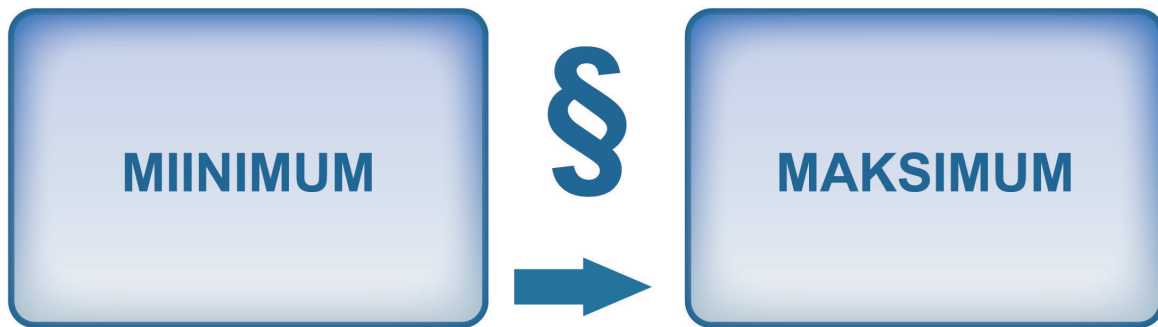
Allikas: Intelligent Wohnen im Wohnquartier. VCD 2018 (FGM-AMORi kohandatud graafik)

### Põhimõte: targem on pakkuda uutele elanikele erinevaid liikumisvõimalusi kui lihtsalt nõuda minimaalse arvu parkimiskohtade olemasolu.

Paljud linnad nõuavad endiselt, et uutele korteritele oleks tagatud sama arv parkimiskohti, olenemata sellest, milline on hoone asukoht või kes neis elama hakkavad. See suurendab ehituskulusid ja maavajadusi ning seega ka uute eluruumide hinda. Paindlik lähenemisviis, mille puhul on arvestatud juurdepääsuga ühistranspordile, jalgrattasõidule ja jalgsi käimisele, parkimise järelevalvega kui ka potentsiaalsete elanike sissetulekuga, võib viia parkimiskohtade vähendamiseni ning tasukohasemate eluasemete pakkumiseni. Ülaloleval joonisel on selgelt näidatud individuaalse sõiduki parkimise kulud võrreldes sõidujagamise autode parkimiskohtade kuludega.



## Parkimisnormatiivid



### **Fakt: parkimisnormatiivid võivad positiivselt mõjutada elamuehituse ja kinnisvaraprojekte.**

Pahatihti võivad parkimismajade või maa-aluste parklate ehitamise kulud küündida 20 000-40 000 euron. Paljude linnade kinnisvara arendusprojektides on parkimisel oluline roll, eriti projektide maksumuse ja tasuvuse seisukohalt. Parkimisnõuded (ehk parkimisnormatiivid) on kinnisvara puhul põhiküsimus, mille abil on võimalik luua inimsõbralikku linnakeskkonda ja toetada säästvamaid liikumisviise. Parkimise miinimumnormide asemel tuleks linnades rakendada maksimumnorme. Seda eriti piirkondades, kus tänavatel parkimise üle on tõhus kontroll.

Parkimisnormatiivid võiksid olla seotud juurdepääsuga ühistranspordile antud piirkonnas. Kui arenduspiirkonnas on väga hea ühistranspordiühendus, siis vajavad seal tegutsevad inimesed vähem autot. Samuti võib parkimise miinimumnõuetest loobuda jätkusuutliku majanduskasvu toetamiseks, nagu hiljuti tehti Sao Paulos (ITDP, 2014) või nagu on tehtud juba mitmeid aastaid Amsterdamis, Zürichis, mõnedes Pariisi linnaosades või paljudes Suurbritannia piirkondades.





Foto: Martin Rojak

## Põhimõte: vähendada CO<sub>2</sub> emissiooni suurendamise asemel.

Kliimamuutuste mõju leevendamine linnades on muutumas järjest päevakajalisemaks. Eelkõige otsivad linnad viise, kuidas vähendada kõrgete õhutemperatuuride mõju elanikele. Linnatänavatel asuvate parkimiskohtade muutmine kõrghaljastusega rohealadeks võib aidata kliimamuutusi leevendada, muutes autode kasutuses oleva ruumi selliseks, mis toimib süsinikdioksiidi vähendajana. Kui keskmine auto sõidab päevas 35 km ja parkimiskoha kaotamisega väheneb päevane läbisõit 7 km võrra, kusjuures kui keskmine heitmetase on 180 g CO<sub>2</sub>/km, siis see vähendab süsihappegaasi hulka 1,26 kg võrra päevas. Eeldades, et lisaks istutatakse puid ja iga endise parkimiskoha asemele mahub kaks puud, absorbeerivad taimed kuni 6400 kg süsinikdioksiidi päevas (olenevalt puu liigist ja võttes arvesse fotosünteesi). Lisaks toodab iga puu (20 m kõrge ja umbes 600 000 lehega) keskmiselt 4,6 tonni hapnikku, millest piisab umbes 10 inimese hapnikuvajaduse rahuldamiseks.



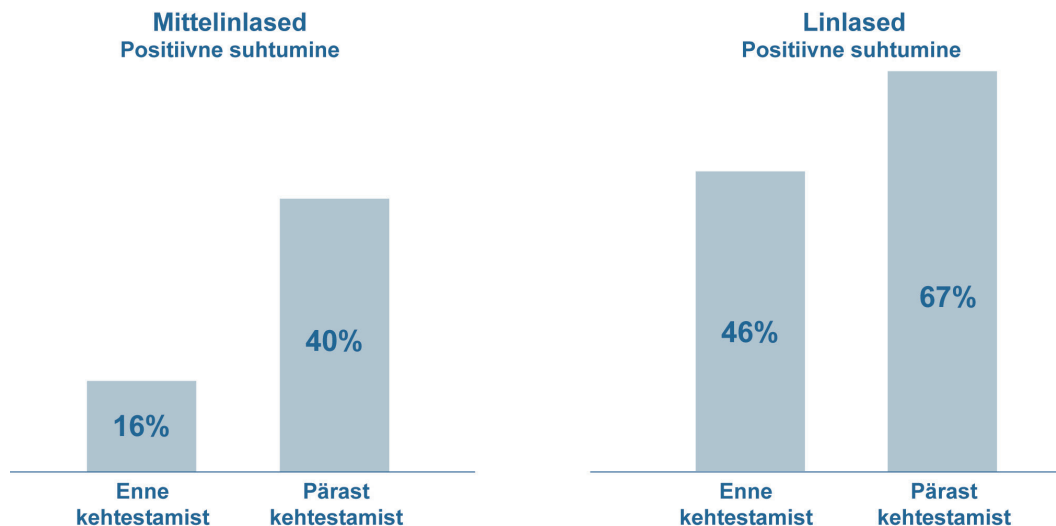


## **Põhimõte: poliitiline toetus ei kao parkimiskorralduse kehtestamisel.**

Kui parkimiskorralduse meetmed on hoolikalt kavandatud ja õiglasel ning raha kulutatakse läbipaistvalt, (eelkõige linna ja parkimisolukorra parandamiseks), ei põhjusta see poliitikutele valimistel häälte kaotust. Tegelikult leiavad paljud linnad, et kui ühes linnaosas on kasutusele võetud hästi toimiv parkimiskorraldus, siis soovivad seda kasutusele võtta ka teised linnaosad.

## Parkimiskorralduse omaksvõtt

Viini linnaosades 6-9



Allikas: COST 342, 2005

**Fakt: tavaliselt on inimesed enne uue parkimiskorralduse rakendamist mures ja rahulolematud, kuid esialgne vastuseis pöörduv toetuseks, kui nad näevad selle positiivset mõju.**

Parkimiskorraldus parandab linnades, elukvaliteeti, ja ehkki linna elanikud võivad selle kavandamise käigus rahuolematust väljendada, hakkab uus korraldus neile pärast kehtestamist meeldima. Paljudes linnades nagu Amsterdam, Kopenhaagen, München, London, Gent, Zürich, Strasbourg, Barcelona jt., on parkimise ohjamist kasutatud juba pikka aega ning linnaelanikele on selline poliitika osutunud kasulikuks.

„Uute parkimispoliitikate mõju on olnud muljetavaldav: linnasüdamed on taaselustunud ja arenevad; eraautode sõidud on oluliselt vähenenud; õhusaaste on vähenenud; ja elukvaliteet paranenud.“ (Kodransky ja Hermann, 2011, ITDP) See Euroopa parkimist uurivate USA teadlaste tsitaat kirjeldab täpselt parkimise ohjamises peituvaid võimalusi parema linnakeskkonna loomiseks.

Olukorra muutust kajastav uuring Viinist näitab parkimise ohjamise meetmete kehtestamise eelsete ja järgsete suhtumiste erinevust. Kokkuvõttes oli kehtestamise järgne omaksvõtt tunduvalt suurem. Mittelinlaste seas kahanes negatiivselt meeletatute hulk 68%lt 54%le, positiivsete arvamuste arv aga kasvas 16%lt 40%le. Viini elanike positiivne suhtumine tõusis pärast kehtestamist 67%le (enne 46%), negatiivne suhtumine aga vähenes 34%lt 30%le (COST 342, 2005).



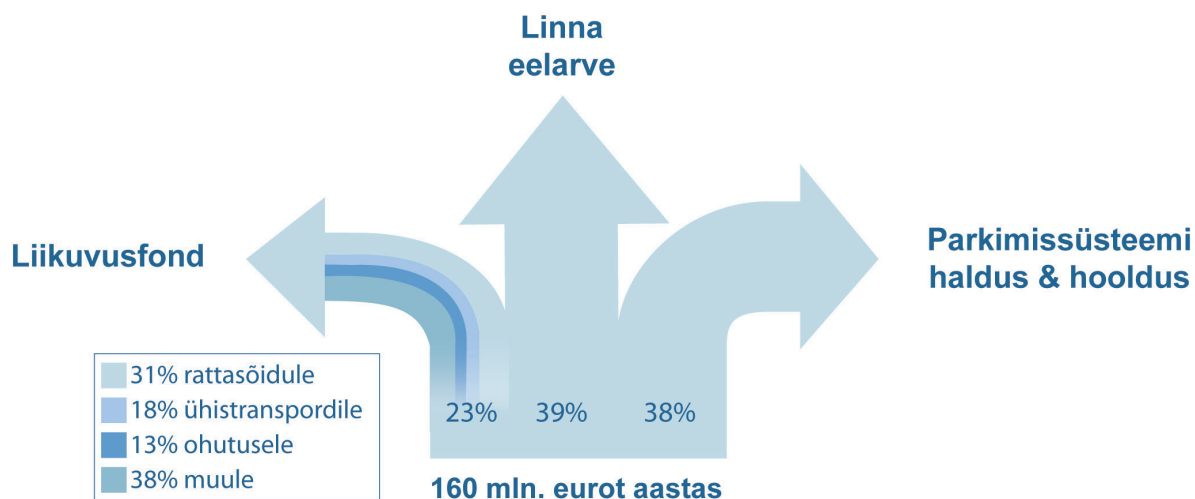


Foto: FGM-AMOR

## Põhimõte: piirkonna eelarve kui stiimul suurendamiseks tasulise parkimise heakskiitu.

Kui osa tasulisest parkimisest kogutud rahast antakse kohaliku omavalitsuse volikogule, võib see suurendada tasulise parkimise kui meetme aktsepteerimist, sest rahakasutus on läbipaistev ning elanikud ja ettevõtted tunnevad, et neil on toimuva üle suurem kontroll. Loomulikult ei pea raha kulutama transpordimeetmetele, vaid seda võib kulutada ka muule, näiteks kohalikku keskkonda, mänguväljakute parendamisele jne.

## Parkimistasude kasutamine Amsterdamis



Allikas: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

## Fakt: parkimiskorralduse maksutulu saab kasutada säästva liikuvuse tegevuste toetamiseks!

Pahatihti sõltuvad linnade eelarved suuresti riigivalitsusest. Viimastel aastatel on valitsused kärpinud eelarveid peaaegu kõikjal. Paljudes linnades on kohalike tulude peamiseks allikaks omandimaksud. Enamikes Euroopa linnades on kinnisvara väärtus kahanenud, mis omakorda vähendab omavalitsuste maksutulu. Parkimise ohjamine koos parkimist asendavate meetmete kasutusele võtmisega aitab tõsta omavalitsuste tulusid, suurendamata seejuures survet linnaelanike rahakotile. Samaaegselt parandavad tõhusad parkimismeetmed autokasutust asendavate liikumisviiside kvaliteeti. Saadud tulu tuleks (vähemalt osaliselt) suunata tagasi säästva liikuvuse meetmete rahastamisse.

Näiteks Amsterdamis oli tasulise parkimise brutotulu 2012. aastal ca. 160 miljonit eurot. Umbes 38% sellest rahast kasutati parkimissüsteemi haldamiseks ja hoolduseks, 39% läks linna üldeelarvesse ja 23% liikuvusmeetmete rahastamiseks (31% rattasõidule, 18% ühistranspordile, 13% ohutuse tõstmisele jne.). Teised linnad, nagu Gent, Barcelona, Graz või Nottingham (töökohtade parkimistasude süsteemiga), kasutavad sarnast meetodit.





Foto FGM-AMOR

## Põhimõte: kolm olulist parkimiskorralduse vahendit- parkimise kestus, tasud ja load.

Piirkondades, kus parkimisnõudlus ületab pakkumise, saab kasutada parkimiskorralduse tööriistu. Näiteks seatakse prioriteedid, kellel on piiratud parkimiskohtadele ligipääs, selle asemel, et reageerida automaatselt parkimiskohtade arvu suurendamisega. Peamised vahendid on parkimisaja piiramine, hinnakujundus ja parkimislubade väljastamine (mõnikord tasu eest) teatud tüüpi kasutajatele, näiteks elanikele, et tagada neile parkimiskohtadele eelisjuurdepääs. Parim on alustada kõige suurema nõudlusega piirkondades väikeste piirangutega (soodsad hinnad, pikad maksimaalsed parkimisaja piirangud), et saavutada põhimõtte heakskiit. Hiljem võib hindu tõsta või parkimisaja pikkust lühendada.

## Maksumäärad sõltuvad poliitikast ja eesmärkidest



Allikas: ©iStock.com/faberfoto\_it

### **Fakt: parkimiskorralduse edu võtmeks on õiged parkimismäärad ning õiglased trahvid.**

Paljudes piirkondades on enamasti olnud parkimispoliitika põhisuunaks pikaajalised investeeringud nii era- kui avalikesse parkimismajadesse. Teoreetiliselt peaksid parkimistasud olema parkimismajades ja tänavatel tasakaalus. Kuid paljudes linnades pole parklates ja tänavatel parkimise hinna suhe ühtlane. Mõned linnad kehtestavad kõrgemad parkimistasud tänavatele, teised jällegi parklates. Kokkuvõttes võivad kõrgemad parkimistasud tänavatel vähendada parkimiskoha otsingul ringisõitmist ning tõsta parkimismajade konkurentsivõimet. Omavalitsustele on see oluline argument erainvestoritega läbirääkimistel parkimismajade ehitamise osas.

Vt. ka peatükki „Vähendage parkimiskoha otsingul ringisõitmist!“.





85%  
HÕIVATUS

## Põhimõte: veenduge, et prioriteetsed kasutajad leiaksid hõlpsasti parkimiskoha.

Kuigi parkimiskorraldusega püütakse enamasti parkimiskohtade üldarvu vähendada, võib siiski olla ka autokasutajaid, kelle puhul soovitakse muuta parkimiskoha leidmine lihtsamaks. Need võivad olla elanikud ja/või kaubanduse külastajad. Mõnes linnas võib parkimispoliitika hilisemates etappides väheneda rõhk poodlejate parkimisvõimalustele. Kuid parkimiskorralduse esmakordsel kasutuselevõtul nähakse seda sageli põhiprobleemina ja paljudes linnades on see jätkuvalt nii, sest kaubanduse külastajate suur osakaal tekitab ummikuid ning põhjustab saaste tekkimist.

Paljud parkimisspetsialistid järgivad reeglit, et maksimaalsel hõivatusel ei tohi lasta tõusta üle 85% ja kui see juhtub, siis tuleks hindu tõsta. Kui 85% reegel saavutatakse, tähendab see seda, et parkimiskohta otsiv liiklus (ja sellest tulenevad ummikud) on viidud miinimumi. Mõned kommenteerijad on seisukohal, et 85% reegli järgimine võib viia parkimiskohtade ülepakkumiseni ja seda reeglit tuleks kindlasti kohaldada ainult linnatänaval parkimise korral, kus pakkumine on fikseeritud, mitte uute hoonetega loodavate parkimiskohtade arvutamise puhul.





Fotod: Stadt Zürich

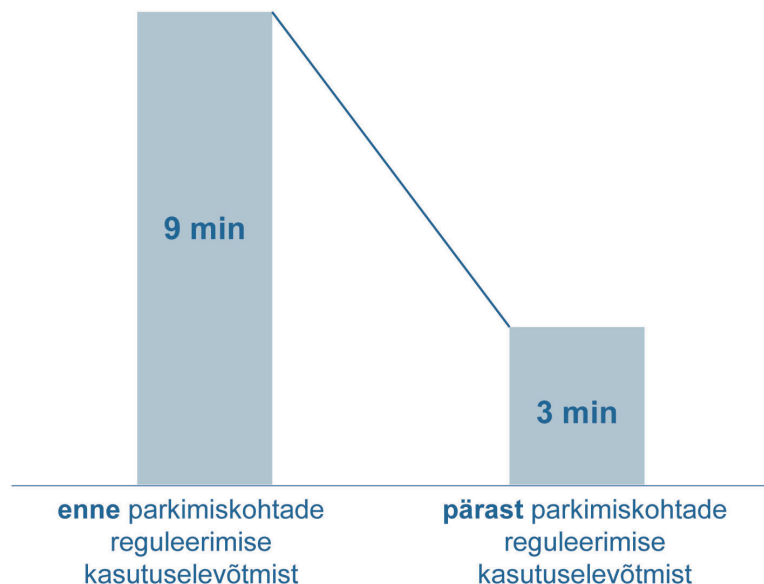
## Põhimõte: Zürichi parkimiskohtade arvu ülempiir – iga uue parkimismajas loodava parkimiskoha kohta tuleb eemaldada tänaval asuv parkimiskoht

Parkimiskohtade arvu ülempiir on suunatud jalakäijatele mõeldud alade nõudluse ja ettevõtete parkimiskohtade jätkuva pakkumise vahelise tasakaalu saavutamisele. Sellega saavutatakse otsene tasakaal: uue parkla ehitamisel väheneb sama arv parkimiskohti tänaval. Linnatänavat kasutatakse hoopis jalgrattarajatiste, jalakäijatele mõeldud alade ja rohealade jaoks.



## Keskmine parkimiskoha leidmise aeg

Viini linnaosades 6-9



Allikas: COST 342, 2005

## Fakt: parkimise korraldamine aitab vähendada parkimiskoha otsinguil sunnitud ringisõitmist!

Parkimiskoha leidmiseks ringisõitmine ei ole lisakulu ainult sõidukijuhtidele (lisaaeg ja -kütus), vaid sellel on laiemad kahjulikud kõrvalmõjud ühiskonnale: saaste, müra ja õnnetuste hulk suurenevad. Kodransky ja Hermann, 2011, ITDP hinnangul põhjustavad kuni 50% liiklusummikutest soodsama parkimiskoha otsinguil ringisõitvad juhid. Uuringutest selgus, et tõhusa parkimise korraldamise abil parkimistasude ühtlustamine nii linnatänavatel kui teistel parkimisaladel (nt eraparklates) võib tunduvalt vähendada parkimiskoha otsingul ringisõitmist.

Austrias, Viini linnaosades 6-9 läbiviidud uuringust selgus, et parkimiskoha otsingul ringisõitmine vähenes 10 miljonilt sõiduauto km-lt aastas 3,3 miljoni km-ni, st kahe kolmandiku võrra. Enne ühtse parkimiskorralduse kasutuselevõtmist kulus parkimiskoha otsimisele 25% liikluse kogumahust, nüüd aga vaid 10%. Linnaosades 6-9 tuvastati, et pärast ühtse parkimiskorralduse rakendamist on keskmine parkimiskoha leidmise aeg vähenenud ca 9 minutilt kõigest 3 minutini (COST 342, 2005).

Vt. ka käesoleva trükise argumenti „Edu toob õige tasakaalu leidmine!“



Foto: Freiburgi linn

**Põhimõte: koostage parkimismaja jaoks vajaliku maa-ala kohta plaan, kuid ehitage see välja ainult siis, kui see osutub tõesti vajalikuks – tuginedes tegelikule, mitte prognoositud nõudlusele. Seni kasutage seda ala mõnel muul eesmärgil.**

Põhimõte on prognoosida parkimisnõudlust ja omada plaani sellega tegelemiseks, mitte ehitada parkimiskohti prognoositud nõudluse rahuldamiseks seni, kuni olemasolev arendus toimib. Freiburg Vaubanis kasutati järgmist lähenemisviisi: esiteks reserveeriti ala parkimismaja jaoks (kuid seda ei ehitatud valmis); teiseks kasutati seda ala ajutiselt mänguväljaku jaoks; kolmandaks jälgiti tegelikku parkimisnõudlust ja avastati, et täiendavat parkimismaja polegi vaja. Asjaolu, et seda ala kasutatakse nüüd mänguväljakuna, muudab parkimismaja ehitamiseks vajaliku üldsuse heakskiidu saavutamise oluliselt raskemaks.





Foto FGM-AMOR

## **Põhimõte: parkimiskontroll on vajalik, et parkimiskorraldus oleks efektiivne.**

Parkimiskorralduse tööriistad ei toimi, kui neid ei kontrollita. Kui miski, mis oli varem kõigile tasuta, on nüüd reguleeritud ja/või tasuline ning seda kontrollitakse, tekivad sageli negatiivsed reaktsioonid. Kuidas neid reaktsioone minimaalsetena hoida? Esiteks muutke eeskirjad ja järelevalve õiglaseks: näiteks suurendage trahvimäära kohas, kus parkimine takistab muud liiklust ja veenduge, et kõigil oleks eeskirjade rikkumise korral võrdne oht trahvi saada. Alguses ärge määrake trahvi esimese või teise rikkumise eest, vaid lihtsalt hoiatage. Oluline on ka anda inimestele teada, kus ja kuidas kogutud raha kulutatakse. Koolitage järelevalve teostajaid, et nad saaksid inimesi parkimise ja muude küsimustega aidata, mitte ainult trahve kirjutada.





Foto FGM-AMOR

## **Põhimõte: katsetage erinevate parkimiskohtade kasutusviiside muutmisega – kui proovitu ei toimi, saate selle alati parkimiskohaks tagasi muuta!**

Inimestel on sageli raske tänavapildis muutusi ette kujutada, mis tähendab, et nad võivad uute ettepanekute suhtes üle reageerida ja olla sageli negatiivselt meelestatud. Eelkõige kehtib see inimeste kohta, kes on tüüpilised osalejad avalikes aruteludes / kaasamistegevustes.

Kuid parkimiskoha kasutust linnatänaval on võimalik ajutiselt muuta ja vajaduse korral ka tagasi muuta – see võimaldab inimestel hõlpsalt näha, et uus kasutusviis on sageli selline, millega nad saavad vabalt elada või mida isegi nautida. Rotterdami linn on kasutanud seda lähenemisviisi paljudel tänavatel, muutes parkimiskohad ajutiselt restoranide terrassideks, avalikuks ruumiks või jalgrattaparklaks. Nende eesmärk on näidata inimestele, et pakutud kasutusviis võib toimida. Sellega saavutatakse hilisem heakskiit uue kasutusviisi püsivaks muutmiseks.





Foto: Hr. Schön

## Põhimõte: jagatud parkimismajad säästva transpordikäitumise toetamiseks.

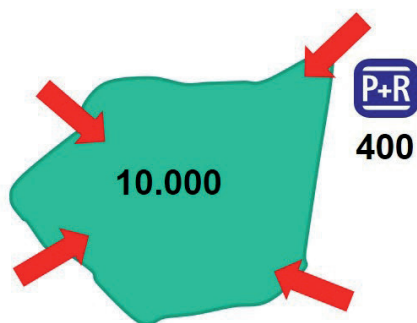
Selle asemel, et igal hoonel on oma parkla, ehitage eraldi suurem parkla kohta, kus see teenindab kõiki läheduses olevaid arendusi.

Väga levinud on, et igal uuel majal või korterelamul on oma parkla. Alternatiivne lahendus, on ehitada üks suur parkla, mis vähendab ehituskulusid ja vabastab hoonete vahetus ümbruses ruumi haljasaladele ning julgustab inimesi kasutama säästvaid transpordiliike. Lisaks teenindab see kogu arendust, kuid asub elamutest veidi eemal. Selle lähenemisviisi teerajajaks on Saksamaal asuv tuntud Freiburg Vaubani arendus, kus elanikud saavad sõita kauba laadimiseks oma korterelamu juurde, kuid parkimine toimub suures parklas umbes 300 meetri kaugusel. Kodust eemale pargitud auto toetab kõndimist, jalgrattasõitu ja ühistranspordi kasutamist ning vabastab elamute ümber ruumi palju meeldivamaks otstarbeks, näiteks mänguväljakuteks ja kohvikuteks.

# „PARGI JA REISI“ – MITTE IMEROHI, KUID POLIITILISELT OLULINE, KUI SEDA ÕIGESTI RAKENDADA

## Lõks

Suurem parkimiskohtade arv põhjustab täiendavaid autosõite

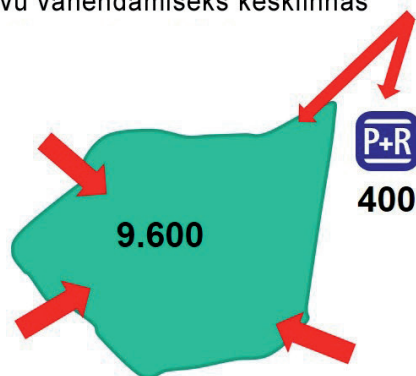


$$10.000 + 400 = 10.400$$

Pargi ja reisi parklas

## Õige

Seda on vaja parkimiskohtade arvu vähendamiseks kesklinnas



$$10.000 - 400 + 400 = 10.000$$

Kesklinnas Pargi ja reisi paiknevas parklas

## Põhimõte: P&R parklad peaks kesklinna parkimist asendama, mitte seda täiendama.

P&R lahendust peetakse sageli parkimisprobleemide imerohuks ning seda tuuakse alati välja, kui linnas ja kesklinnas hakatakse parkimiskorraldust rakendada. Siiski on mitmeid olulisi põhimõtteid, mida tuleb meeles pidada, et investering P&R lahendusse ka realselt linna säästva linnaliikuvuskava toetaks ning see nõuetekohaselt ka toimiks (muutes investeringud ja tegevuskulud tasuvaks).

- » Uus P&R parkimine ei tohiks linna üldist parkimiskohtade arvu suurendada. Muidu see lihtsalt suurendab autokasutust. Seega peaks 500 uut P&R parkimiskohta asendama 500 parkimiskohta linnas.
- » Väiksemates linnades ei pruugi P&R kasulik olla – valdav osa transpordinõudlusest esineb linnas ja tänaval tasuta parkimine on saadaval kesklinnast lühikese jalutuskäigu kaugusel, mistõttu inimesed ei vaevu linna serva parkima ja bussiga edasi sõitma.
- » P&R bussi-, trammi- ja rongiteenused peavad olema atraktiivsed, odavad ning hõlpsalt kasutatavad.
- » Isegi suur P&R süsteem, millel on näiteks 200 000 inimesega linnas 10 000 parkimiskohta, rahuldab vaid väikest osa kogu parkimisnõudlusest. P&R asukohad tuleks ideaalis paigutada sõitjate lähtekoha, mitte sihtkoha lähedale, kuna see vähendab kõige rohkem sõite ja CO<sub>2</sub> emissiooni. Täielik ühistranspordile üleminek on lihtsamini vastuvõetav, kui suur osa teekonnast on juba harjumusest ühistranspordi abil läbitud.





Foto FGM-AMOR

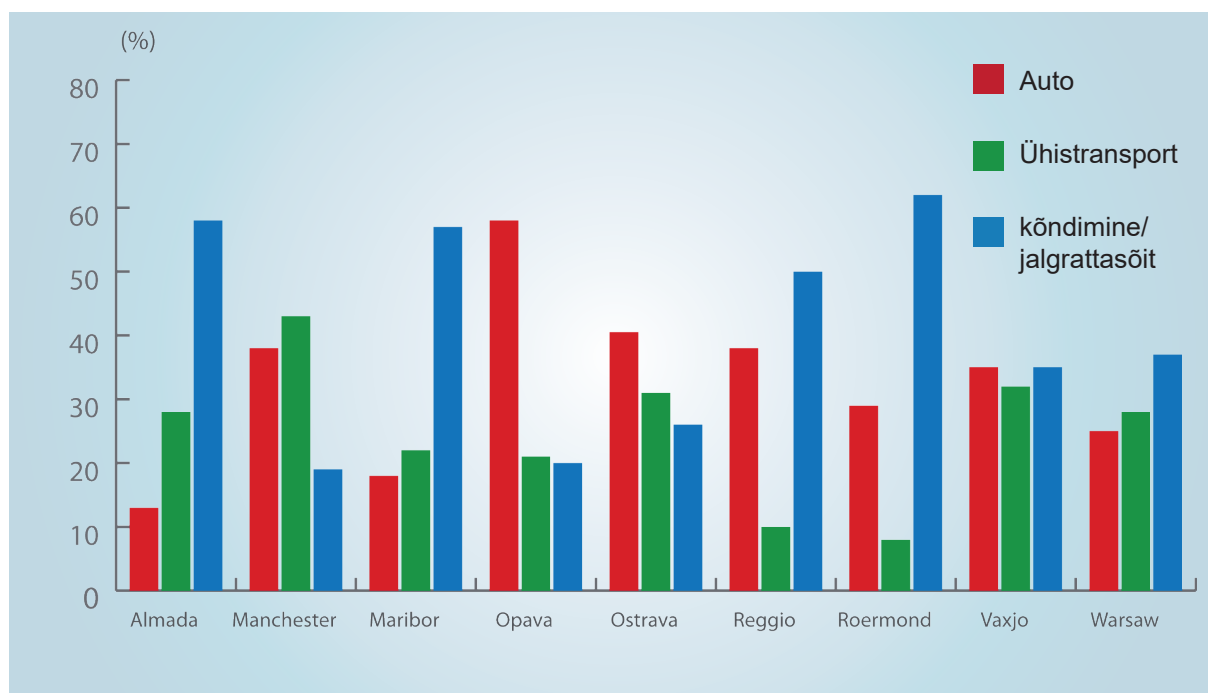
## Põhimõte: väheste parkimiskohtade mitmeotstarbeline kasutamine muude avalike kohtade vabastamiseks.

Parkimiskohad on sageli suurema osa ajast tühjad – näiteks supermarketite parklad on öösiti harva hõivatud ja peaaegu täis pargitud ainult poodlemise tipptundidel. Selliste parkimiskohtade mitmeotstarbeline kasutamine võib vähendada nõudlust parkimise järele teistes piirkondades, vabastades need muuks otstarbeks ja/või vähendada investeerimiskulusid uutesse parklatesse. Belgia linn Sint Niklaas võttis kasutusele ühisparkimise kontseptsiooni Vijfstrateni tänaval, mis on üks peamisi kesklinna viivaid koridore. Linn tahtis luua Vijfstratenile eraldatud jalgrattateed, kuid sai seda teha ainult praegu elanike poolt kasutatavate tänaval asuvate parkimiskohtade eemaldamisega. Linn sõlmis tänaval asuva supermarketiga kokkuleppe, mis lubab Vijfstrateni elanikel parkida tänaval asemel supermarketi parklasse. Elanike parkimisnõudluse tippaeg ei lange kokku ostjate omaga, seega on kõigile piisavalt parkimisvõimalusi.

Sint Niklaas rakendas pärast väheste avalike parkimiskohtade mitmeotstarbelist kasutamist veel ühe nutika lähenemisviisi. Stationsstraati tänaval olevaid kaubalaadimise alasid kasutatakse jalgrataste parklana aegadel, mil laadimist ei toimu.



## Keskmine ostukulu külastuse kohta x transpordiliigi osakaaluga x külastuste sagedusega aastas



Allikas: The RESOLVE M&E Tool – Consumers survey (2017+2018)

### Fakt: autoga sõitjad ei ole tihti parimad kliendid.

Sageli loovad eelkõige poeomanikud ja kohalikud poliitikud automaatse seose ostjatele pakutava parkimismahu ning kohalike kaupluste edukuse vahel, kuid kõik tõendid näitavad, et tegelikkus on hoopis keerulisem. Ostjad hindavad kaupluste valikut ja ostukeskkonda ning puudub selge seos jaemüügi edukuse ja pakutava parkimismahu ning parkimise maksumuse (kui on tasuline) vahel. See keerukus kajastub ka kaheksas Põhja-, Lõuna-, Ida- ja Lääne-Euroopa linnas läbiviidud tarbijate ja jaemüüjate uuringu „The RESOLVE M&E Tool – Consumers and retailer survey (2017 ja 2018)“ tulemustes (vt joonist). See näitab selgelt, et enamikes linnades ei ole autoga sõitjad need, kes jaemüügivaldkonda kõige enam panustavad. Seega on oluline rahuldada nende ostjate soove, kes ei saabu poodi autoga, milleks on sageli kvaliteetne ja inimsõbralik ostukeskkond, kus ei domineeri liiklus. Nende jaoks, kes sõidavad autoga, võib olla oluline muuta parkimine lihtsaks (kuigi mitte tingimata tasuta), mis tähendab parkimistasusid ja ajalisi piiranguid, et kaupluste lähedal asuvad parkimiskohad ei oleks pikaajaliste parkijate poolt hõivatud.



## Ka seisvad sõidukid võivad tekitada ohte!



Foto: Robert Pressl

### **Fakt: parkimise ohjamine aitab tõsta liiklusohutust!**

Kui autod on pargitud liiga ristmike või ülekäiguradade lähedale on lastel väiksema kasvu tõttu suur oht sattuda liiklusõnnetustesse. Seda isegi nendes elamupiirkondades, kus autod on tihedalt pargitud mõlemale tänavapoolle ja liikumiskiirused aeglasemad. Parkimise korraldamine ning eriti sellega seotud eeskirjade ja seaduste järelevalve toetavad oluliselt liiklusohutust, tagades ülekäiguradadel jalakäijate märkamise ja ristmikel kõigile liiklejatele hea nähtavuse. Tiheda hoonestusega linnaosades, kus tänavad on pargitud sõidukitest ülekoormatud, on nõuetekohast järelevalvet tarvis kasvõi päästesõidukite juurdepääsu tagamiseks.





Foto FGM-AMOR

## **Argument: isegi kui parkimise järelevalve on paberil olemas, rakendatakse seda sageli ainult osaliselt, sest ülesanne usaldatakse valedele töötajatele.**

Järelevalve on jaotatud sageli eri organisatsioonide vahel. Kuigi politsei tegeleb ka parkimisrikkumistega, kontrollivad tasulist parkimist linna- või eraõiguslikud üksused. Viimased töötavad enamasti tõhusalt, kuid politseil on vähe aega ja tähtsamaid ülesandeid kui parkimiseeskirjade rikkumiste kontrollimine. Sellises olukorras kasutatakse sageli lahendust, kus järelevalve kohustus antakse üle linna- või eraõiguslikele üksustele. Nad jälgivad kõiki parkimisrikkumisi ja edastavad need politseile, kes tegeliku trahvi määrab.

Üks samm edasi on parkimiseeskirjade rikkumine täielikult dekriminaliseerida, et politseisse mittekuuluvad töötajad saaksid järelevalvet iseseisvalt rakendada. Selle lahenduse peamine eelis on see, et varasematest trahvidest saadav tulu on nüüd linna, mitte riigi sissetulek.





Foto FGM-AMOR

## **Argument: avalike parkimiskohtade kasutamine ei tohiks kunagi olla tasuta, isegi mitte keskkonnasäästlike sõidukite puhul.**

Mõned linnad eelistavad või toetavad saastevabade sõidukite juhte, pakkudes parkimist vähendatud või koguni nullmääraga piirkondades, kus teised sõidukid peavad parkimise eest maksma. Kas see on õige viis väheste avalike parkimiskohtadega tegelemiseks? Elektrisõiduk kasutab ju sama parkimiskohta, mis tavasõiduk.

Veel üks näide sellise avaliku parkimiskoha kasutamise kohta on laadimisjaamade paigaldamine kõnnitee äärde, mis sageli elektrisõidukite parkimiseks ja laadimiseks reserveeritakse. Isegi kiir- või ülikiirlaadijad avalikus ruumis peaksid omama eraldi sissesõidu teed või asuma täiesti kõrvalistes kohtades. Standardsed laadimisjaamad on parem paigutada eramaa parklatesse.





Foto FGM-AMOR

## **Põhimõte: seadke parkimispoliitika keskmesse parkimise korraldamine, mitte tulu teenimine ning jagage seda põhimõtet avalikkusega.**

Kaaluge, milliseid probleeme/eesmärke soovite lahendada, näiteks:

- » kas soovite võidelda ummikute vastu või vähendada parkimiskohtade hõivatust;
- » kas soovite kaitsta elanike juurdepääsu parkimisele;
- » kas soovite toetada kohalikke ettevõtteid/kauplusi;
- » kas soovite vältida tööl käivate inimeste pikaajalist parkimist;
- » kas soovite vabastada avalikke parkimiskohti pargitud autodest ja suunata need eraparklatesse jne.

Parkimistasu rakendamine on peamiselt vajalik liikumiskäitumise suunamiseks, et tulla toime parkimise hõivatuse/ülekoormusega ning transpordiliikide tasakaalustamisega.





Foto FGM-AMOR

## **Põhimõte: standardid ei ole igavesed. Soovitav on kehtestada autode parkimisele maksimumstandardid ja jalgratastele miinimumstandardid.**

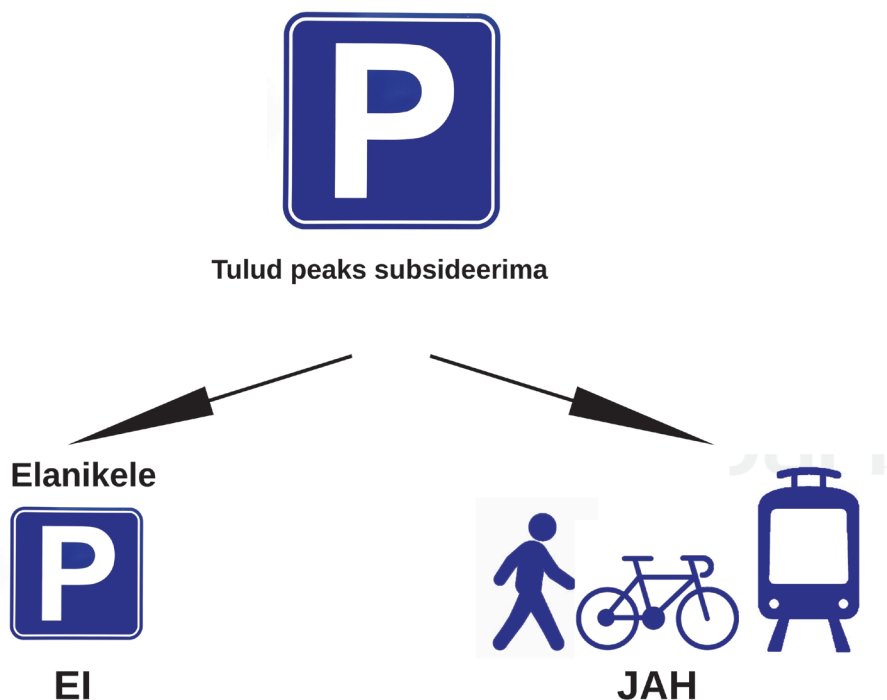
Selleks, et autodest sõltuvuse vähendamist ja aktiivsematele transpordiliikidele üleminekut veelgi hõlbustada, peaksid linnad traditsioonilise auto ja jalgratta parkimise standardid uuesti läbi vaatama. Kooskõlas Euroopa Jalgratturite Föderatsiooni soovustega tuleks kaasajastada olemasolevaid arendusi, kus jalgrattaparklad puuduvad, muutes autode parkimiskohad jalgrattaparklates või tagades parkimiskohad hoonete lähedal/kõrval, seda nii tänaval kui ka parklates. Elektrirattaste laadimiseks tuleb paigaldada piisav arv pistikupesasid.

Standardite põhimõtted:

- » Rakendada autode parkimisele võimaluse korral alati maksimumstandardeid
- » Kohaldada piirkonnale suunatud standardeid, mis põhinevad erinevatel (SUMP-ist tulenevatel) linnade juurdepääsuprofiilidel, nagu näiteks kesklinn, äärelinnad, linnastud, keskmise suurusega linnad, suurlinnad, ettevõtted, elamud, kombineeritud kasutusala jne.
- » Rakendada jalgrattaparkimisele miinimumstandardeid (nt majutus, kaubandus jne) - nt üks parkimiskoht magamistoja kohta + 10% erirattastele ühiskasutatavates jalgrattaparklates korterelamu puhul.
- » Jälgida ja muuta standardeid korrapäraselt vastavalt muutuvatele liikuvusmustritele ning transpordiliikide jagunemise trendidele.

Mõlema standardi kombineerimine on kaasaegne, asjakohane ja energiatõhus lähenemisviis liikuvuskäitumise mõjutamiseks. Järgmine samm võiks olla uute arenduste jaoks ühe tervikliku liikuvusstandardi valimine, mille korral võivad parkimise tasuvus ja alternatiivid muutuda liikuvuseesmärkide täitmise läbirääkimiste teemaks. Genti linn Belgias on hea näide piirkonnale suunatud standarditest. Linna jalgrattaparkimise suuniste kohaselt on linna elanikel nüüd piirkondades, kus standardid on rakendatud, 100 m kaugusel kodust üldkasutatavad jalgrataste parkimiskohad.





## Põhimõte: elanike parkimislubasid ei tohi rist-subsideerida.

Linnad tunnevad sageli, et nad on kohustatud oma elanikele pakkuma parkimisvõimalusi, mitte osutama parkimise teenust. Kuid selle teenuse osutamise eest on endiselt vaja maksta. Samas ei proovi paljud linnad elanikele eelistatud parkimiskohtade kogukulusid nende kasutajatelt kätte saada. Selle asemel ristsubsideerivad nad parkimise haldamise, hoolduse ja järelevalve kulusid, kasutades selleks mitte-elanikelt saadud parkimistulusid. Kahjuks selline lähenemine ei mõjuta elanike transpordiliikide valikut säästva transpordi suunas, eriti kui elanike parkimisala on suur (mõnes väiksemas linnas katavad elanike parkimistsoonid kogu linna nii, et elanik saab võimaluse parkida tasuta nii kodu kui ka töö juures). Selle asemel saaks neid tulusid palju paremini kasutada, investeerides selle jalgsi ja jalgrattaga liikumise ning ühistranspordi kasutamise parandamise meetmetesse. Sarnaselt on seda teinud näiteks Amsterdam ja Gent, kes on rakendanud Push & Pull põhimõtteid.

Idee pärineb uuringust „RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT“ (Centre for London 2020).



## Töökoha parkimistasu nõiaringist iseennast toitvaks süsteemiks

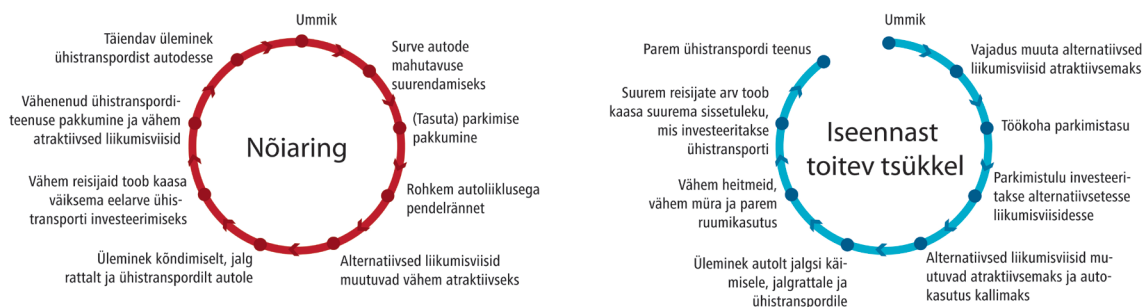


Foto: FGM-AMOR

## Põhimõte: inimesed, kes otsustavad kasutada tööandja pakutud tasuta parkimisvõimalust, peaksid katma ka kaudsed kulud, mis nendele sõitmine teistele liiklejatele kaasa toob.

Suurbritannias lubab seadus linnadel kehtestada tasu või maksu parkimiskohtadele, mida tööandjad oma töötajatele pakuvad. Nottinghami linn on seda võimalust kasutanud ja kehtestanud alates 2012. aastast töökoha parkimistasu (Workplace Parking Levy, WPL) kõikidele ettevõtetele, kus on parklas 10 või enam töötajatele mõeldud parkimiskohta. Pendelrändajad moodustavad umbes 70% linna ummikuteist, tuues endaga kaasa kulud summas umbes 178 miljonit eurot. Seda tasu maksavad tööandjad ja see on nende otsustada, kas nõuda see välja töötajatelt või kanda need kulud ise. Aastatel 2020–2021 on töökoha parkimistasu keskmiselt 460 eurot parkimiskoha kohta. Loomulikult mõjutaks inimeste liikluskäitumist ainult see, kui tööandja nõuaks välja töötajalt täielikult või osaliselt töökoha parkimistasu. Nottinghami linnas kümnest tööandjast kaheksa teeb seda.

Loughborough ülikooli poolt läbi viidud töökoha parkimistasu uuring näitas, et võrreldes Inglismaa teiste linnadega on see meede vähendanud Nottinghamis liikluskäitumist. Pärast töökoha parkimistasu kehtestamist ning säästvate liikumisvõimaluste parandamist jätkas Nottinghami majandus kasvamist sama kiiresti või isegi kiiremini võrreldes teiste Inglismaa linnadega, samas kui autoliiklus vähenes 2004. aastaga võrreldes 9% võrra. Töökoha parkimistasu sissetulekut kasutatakse säästvate liikumisvõimaluste parandamiseks.

Töökoha parkimistasu kehtestamine ei ole enamikus EL-i liikmesriikides juriidiliselt võimalik. Seda Inglismaa näidet saaks kasutada oma riigi või linnaregiooni seaduse muutmisel, et võimaldada linnadel rakendada töökoha parkimistasu säästvate liikumisvõimaluste parandamiseks.

Arvud pärinevad uuringust „RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERB-SIDE MANAGEMENT“ (Centre for London 2020).





# park4sump.eu



European Platform  
on Sustainable Urban  
Mobility Plans



@civitas\_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

Veebilehe sisu eest vastutavad üksnes selle autorid. Sisul ei pruugi kajastada Euroopa Liidu arvamust. Ei IASE ega Euroopa Komisjon ei vastuta selles sisalduva teabe kasutamise eest.



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

Seda projekti rahastati Euroopa Liidu teadusuuringute ja innovatsiooni programmi Horizon 2020 toetuslepingu nr 769072 alusel.