



P PUSH & PULL



olulist põhjust
parkimise ohjamiseks

PUSH&PULL - “Häid näiteid parkimise ohjamise meetmetest linnatranspordi energiatõhususe suurendamisel”

Projekti **PUSH&PULL** eesmärkideks on:

- parandada energiasäästu toetades üleminekut sõidautodelt säästvamatele transpordiliikidele
- toetada kohalikku majandust mõistliku ja juhitud parkimiskorralduse abil ning aidata linnadel säästa raha vältides üleliigsete parkimiskohtade ehitamist
- anda infot parkimisprobleemide leevendamise meetmetest asjast huvitatud omavalitsustele ja poliitikakujundajatele.

Projekt hõlmab parkimise ja liikuvuse korraldamist 7 linnas ja 1 ülikoolis. Kõik rakendajad rajavad põhirahastusmehhanismi parkimisest saadava raha tarvitamiseks säästva liikuvuse rahastamiseks.

Käesolev üllitis koostati projekti partnerite ja kolmandate osapoolte tehtud uuringuist ja üllitisist saadud teabe põhjal ning seejärel tekstide ümbersõnastamise ja täiendava teksti lisamise teel. Palume teil lahkesti käesoleva brošüüri sisu kasutada ja kopeerida. Kui kasutate ja levitate käesolevast brošüürist pärit materjali, palume viidata alglehele push-pull-parking.eu.

Käesoleva trükise on koostanud ja kirjutanud projekti **Push&Pull** konsortsiumi liikmed: Tom Rye, Giuliano Mingardo, Martina Hertel, Jörg Thiemann-Linden, Robert Pressl, Karl Heinz Posch ja Marta Carvalho.

Kontaktisik:

Robert PRESSL

E-postl: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Välja antud: jaanuar 2015



Linnatänavatel seisvatele autodele tuleb pöörata erilist tähelepanu, sest erasõidukeid kasutatakse keskmiselt vaid üks tund päevas. Suurte parkimisplatside ehitamine autokasutajate sõitude sihtpunktidesse on kulukas ja sageli keskkonda koormav. Targem on tegeleda parkimise tõhususe suurendamisega parkimise ohjamise abil. Linnade ja transpordi arendamises on väga vähe teisi valdkondi, mille abil saab niivõrd palju muuta elanike elukvaliteeti, nende käitumist ja transpordiliikide valikuid kui teadliku parkimisruumi reguleerimisega.

Kahjuks arutatakse parkimisküsimusi harva ratsionaalselt. Väga sageli käsitlevad linnaelanikud ja ajakirjanikud parkimist emotsionaalselt, mis takistab omavalitsustel arukate ja säästvate transpordipoliitika otsuste tegemist.

Käesolevast trükisest saate infot, kuidas koostada ausaldusväärseid seisukohti parkimisprobleemide leevendamiseks. Nende abil on võimalik toetada linnakeskkonna arengut ja säästva transpordi eesmarke. Trükis toetab poliitikute, omavalitsuste ja teiste osapoolte, nagu ajakirjanikud, positsiooni esmapilgul ehk ebapopulaarsete, kuid tegelikult mõistlike ja säästvate otsuste tegemisel tänavatel ja teistel linnaaladel parkimise reguleerimisel.

Trükise argumendid on koostatud selgitustena koos arvude, piltide ja diagrammidega, mida on kerge mõista ja milles on lühidalt kokku võetud põhiargumendid. Keerukamate küsimuste juures on viited üksikasjalisematele kirjeldustele.

Käesoleva projekti eesmärgiks on parandada Euroopa linnades liikuvusolukorda parkimisruumi ja liiklust reguleerivate meetmete ühendamise ja tasulise parkimise alade kehtestamise, parkimistasude tõstmise, parkimisvõimaluste vähendamise ning võrreldavate meetmete rakendamisega „suunatakse“ autojuhte säästvama transpordiliigi kasutamise poole. Ühtlasi saab parkimisruumi reguleerimisest saadud sissetulekuid kasutada linnaruumi mitmekesistamiseks, „tõmmates“ seeläbi kasutajaid ühistranspordi, jalutamise, rattasõidu ja teiste säästvamate liikumisviiside poole.

Sellist Euroopa linnade uudset lähenemist saavad teised linnad hõlpsasti üle võtta. Võimalus teenida parkimisrahastuse abil lisatulu, mida saab kasutada teiste transpordiliikide rahastamiseks, on eriti oluline keeruliste majandusperioodide ajal.

Robert Pressl

PUSH&PULL projekti koordinaator

Tõukemeetmete võrdlus

parkimiskorraldus



- hästi omaksvõetav
- kiire teostamine
- väike investeeringukulu

teemaks/sõidukikasutuse maks/automaks



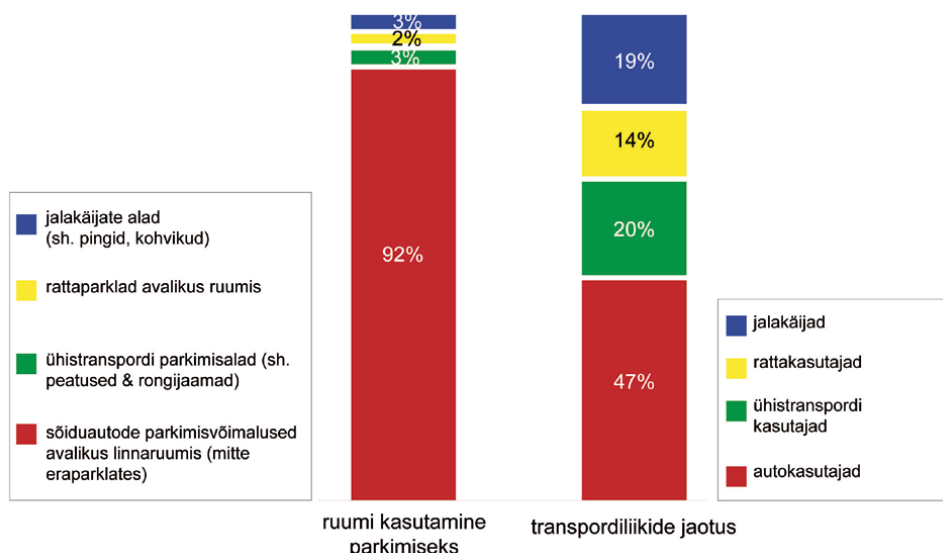
- poliitiliselt vastuoluline
- aeganõudvam teostamine
- suur investeeringukulu

Fakt: parkimise reguleerimine mõjutab linnalide liikuvuskorraldust.

Peaaegu iga autosõit lõpeb parkimiskohal. Seega tähendab parkimiskohtade reguleerimine auto kasutamise vajaduse ja liiklustiheduse reguleerimist. Võrreldes teiste autokasutuse 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.

Ruumi kasutamine parkimiseks ja transpordiliikide jaotus Austrias Graz'is



Allikad: Austrian Mobility Research 2011 ja City of Graz 2013

Fakt: avalik ruum on ühiskonnas oluline väärtus ja seetõttu peaks selle kasutamine parkimiseks olema tasuline.

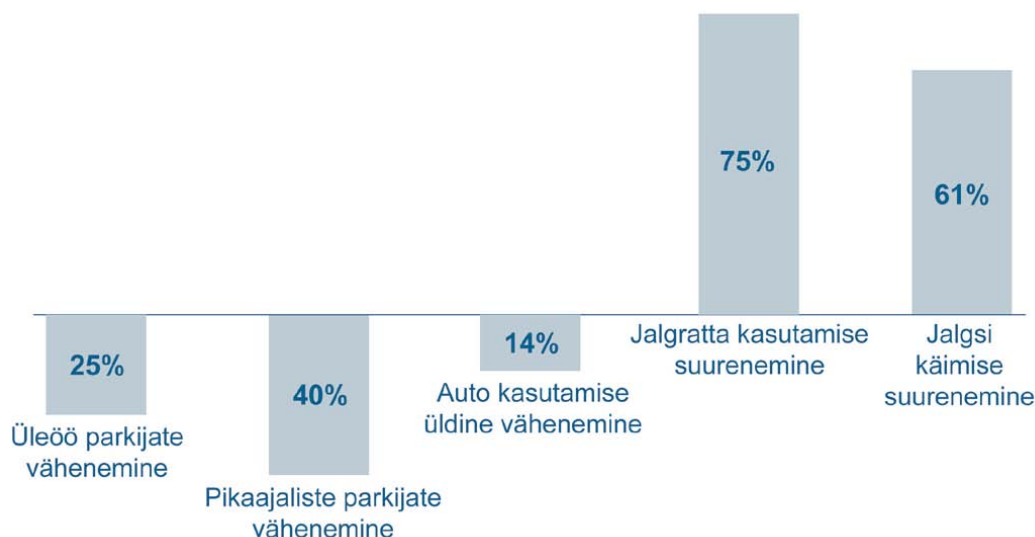
Iga auto parkimiskoha ruumivajadus on 15-30 m² ning keskmine autokasutaja kasutab päevas 2-5 erinevat parkimiskohta. Tiheasustusega Euroopa linnades on üha rohkem elanikke hakanud küsima, kas niigi napi avaliku linnaruumi kasutamine sõidukite parkimiseks on mõistlik tegevus ja kas uute hoonete juurde parkimiskohtade rajamise soodustamine on mõistlik tegevus (Kodransky ja Hermann, 2011, ITDP).

Tiheasustusega piirkondades on mitmekülgisel avalikul ruumil sõidukite tasuta parkimisest suurem väärtus nii sotsiaalses, majanduslikus kui keskkondlikus mõttes. Nagu paljusid teisi piiratud ühishinnalisi, tuleb avaliku ruumi kasutust reguleerida hinna abil. Teadusuuringud on näidanud, et nt. ühe kortermaja kinnisvara hinnale võib roheala loomine mõjuda positiivsemalt kui parkimisala rajamine. Seega ei tohiks üldjuhul ühtki linnakeskuse avalikku ala eraldada sõiduautode tasuta parkimiseks.

Austrias Grazis läbiviidud parkimise ja avaliku ruumi kasutamise uuring näitas, et 92% juhtudel kasutatakse avalikku ruumi autode parkimiseks (uuring ei hõlmanud eraparkimist ja parkimismaju!). Vaid 2% sellest alast kasutati jalgrataste parkimiseks, 3% on alad, mida võib nimetada jalakäijate aladeks (sh. pingid, tänavakohvikud jne.) ning 3% on ühistranspordi kasutuses (k.a. peatused ja raudteejaamad). Antud uuring näitab avalikus linnaruumis autode parkimiseks kuluvat ulatuslikku mahtu, võrreldes selle transpordiliigi tegeliku osakaaluga liikumisviisidest.

Vt. ka juhtumiuuringut "The Historical Compromise – The parking supply cap in Zurich, Switzerland" aadressil http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs07_push_measures_supplycapzurich.pdf

Aktiivse parkimiskorralduse tulemused München'is



Allikas: Kodransky ja Hermann, 2011, ITDP

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.

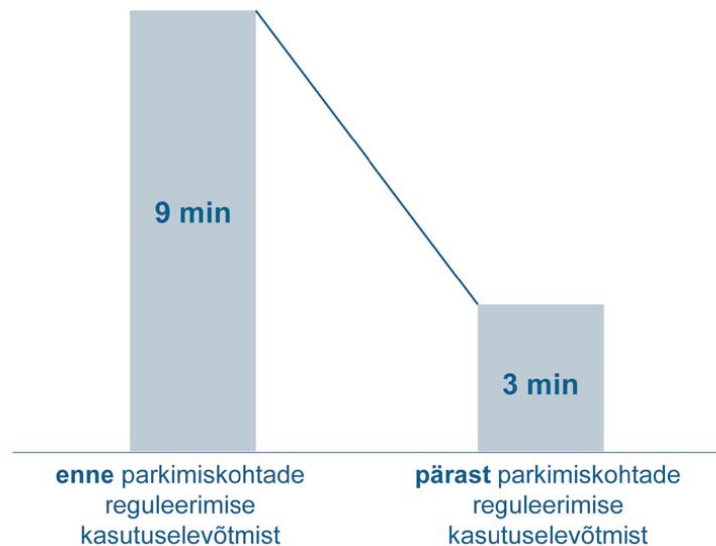
1990.ndate alguses hakkas Münchener linn pöörama rohkem tähelepanu parkimiskorraldusele, mis võimaldaks vähendada autode kasutamist kesklinnas. Tol ajal mõisteti, et liiklusummikud ja pikaajalised parkijad on peamised elukvaliteedi mõjutajad. Rakendati mitmeid uusi meetmeid; näiteks valiti kaks elamupiirkonda, 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 pea täiesti. Aastal 2008, kümme aastat pärast aktiivse parkimise ohjamise rakendamist, oli Müncheni kesklinnas autokasutus vähenenud 14%, ratta kasutamine aga suurenes 75% ja jalgsi käimine 61% (Kodransky ja Hermann, 2011, ITDP).

VÄHENDAGE PARKIMISKOHA OTSINGUIL RINGISÕITMIST!

4

Keskmine parkimiskoha leidmise aeg

Viini linnaosades 6-9



Allikas: COST 342,2005

Fakt: parkimise ohjamine aitab vähendada parkimiskoha otsinguil sunnitud ringisõitmist!

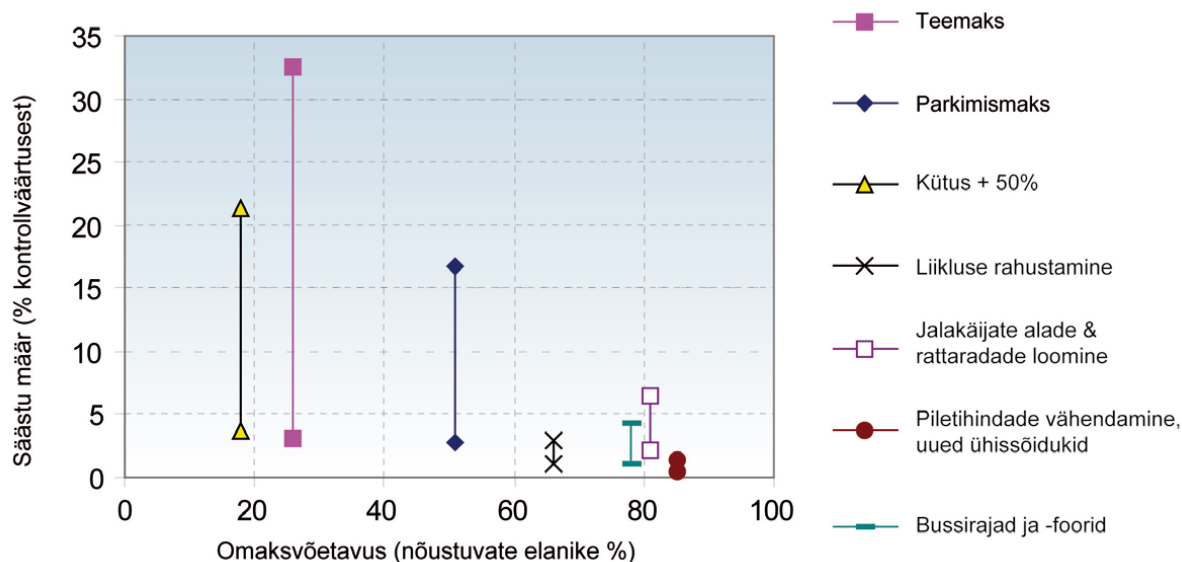
Parkimiskoha otsimiseks ringisõitmine ei ole lisakulu ainult sõidukijuhtidele (lisaaeg ja -kütus), vaid sellel on laiemad kahjulikud kõrvalmõjud ühiskonnale: saaste, müra ja õnnetused suurenevad. Kodransky ja Hermann, 2011, ITDP hinnangul põhjustavad kuni 50% liiklusummikutest soodsama parkimiskoha otsinguil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

Austrias, Viini linnaosades 6-9 läbiviidud uuringust selgus, et parkimiskoha otsinguil ringisõitmine vähenes 10 miljonilt sõiduauto-km-lt aastas 3,3 miljoni km-ni, s.t. 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!“

5 PARKIMISE OHJAMINE – TÕHUS JA OMAKSVÕETAV!

Kütusesääst vs. meetmete vastuvõtmine avalikkuse poolt



Allikas: EL'i projekt PORTAL 2003

Fakt: parkimise ohjamine on tugeva mõjuga ja ühiskonna poolt hästi omaksvõetav!

Tasuline parkimine on parkimisruumi reguleerimise ülioluline osa, millel on parim mõju ja omaksvõetavuse suhe võrreldes teiste transpordi energiakulu- ja kütusesäästu meetmetega.

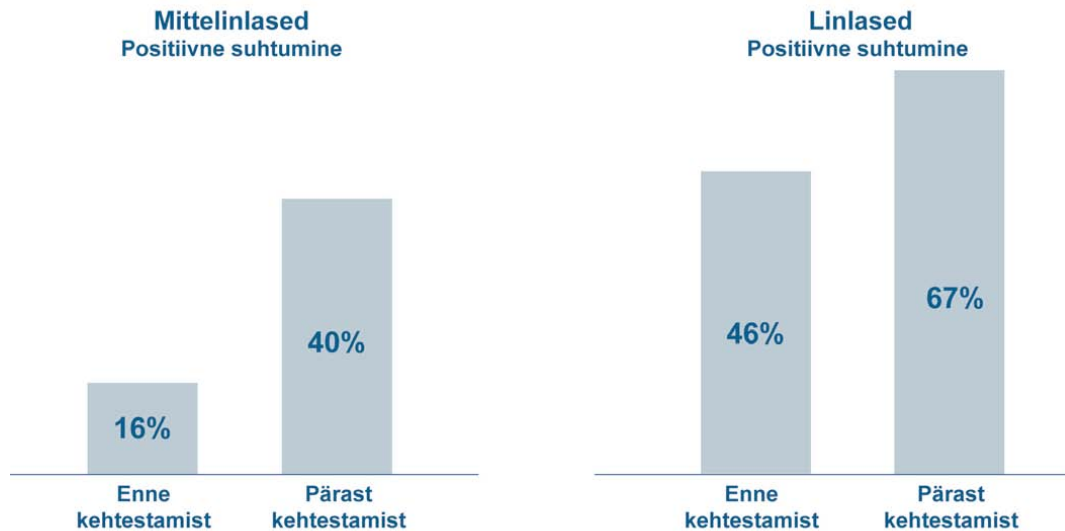
Ehkki näiteks kütusehindade või teemaksu/sõidukikasutustasu/automaksu kahekordistamise mõju on suurem, on nende omaksvõetavus elanike ja teiste huvirühmade seas väiksem. Odavam või koguni tasuta ühistransport võetakse muidugi ülimalt hästi vastu, kuid selle mõju energiasäästule või autokasutuse vähenemisele on väga väike, sest selle mõjul hakkaksid ühistransporti kasutama peamiselt ratturid ja jalakäijad.

Sellega võrreldes on tasuline parkimine väga tõhus ja mõõdukalt omaksvõetav.

Teadusuuring sedalaadi meetmete mõju kohta näitas, et parkimistasude kahekordistamisega vähenes autode kasutamine 20%, ühistranspordi sageduse samas suurusjärgus tõstmise korral aga prognoositi autokasutuse vähenemiseks kõigest 1-2% (Kodransky ja Hermann, 2011, ITDP).

Parkimiskorralduse omaksvõtt

Viini linnaosades 6-9



Allikas: COST 342, 2005

Fakt: tavaliselt on inimesed enne uue parkimiskorralduse rakendamist mures ja rahulolematud, kuid esialgne vastuseis pöördub toetuseks, kui nad näevad selle mõju!

Parkimiskorraldus parandab linnade elukvaliteeti, ja ehkki teie linna elanikud võivad selle kavandamise käigus rahuolematust väljendada, hakkab see 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 taas elustunud ja arenevad; eraautode sõidud on oluliselt vähenenud; õhusaaste on vähenenud; ja elukvaliteet paranenud.“ (Kodransky ja Hermann, 2011, ITDP) See Euroopa parkimist uurivate ameerika teadlaste tsitaat kirjeldab täpselt parkimise ohjamises peituvad 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 kui selle eelne. Mittelinlaste seas kahanes negatiivselt meelesstatute hulk 68%lt 54%le, positiivsete arvamuste arv aga kasvas 16%lt 40%le. Viini elanike positiivne suhtumine kasvas pärast kehtestamist 67%le (enne 46%), negatiivne suhtumine aga vähenes 34%lt 30%le (COST 342, 2005).

Kumba soovite oma linnas?



Foto: Gent'i linn

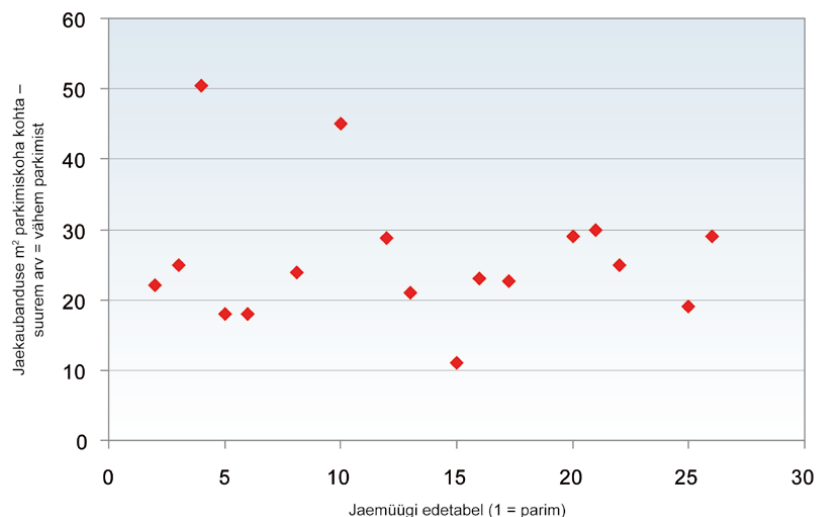
Fakt: parkimise ohjamine kaitseb Euroopa ajaloolisi linna pargitud autode laviini eest.

Ajaloolised linnasüdamed ei ole ainult olulised turistidele, vaid ka kohaliku kultuuripärandi alus ja linlaste uhkus. Mitte ükski Euroopa vanalinn ei ole ehitatud suure arvu autode parkimiseks. Vanalinnade kaitsmiseks autouputuse eest ja vähese kvaliteetse avaliku linnaruumi mõistlikuks kasutamiseks on lisaks juurdepääsupiirangutele hädasti vaja selgeid reegleid ja juhiseid selle kohta, kus, kes, kui kauaks ja kui kallilt tohib parkida.

Barcelona soovis oma linnakeskkonna uuendamisel kaubandus- ja vabaaja tegevuste suurendamist kesklinnas, kehtestades tervikliku avaliku ruumi kontseptsiooni. Tänavatel parkimist vähendati 24% ja selle võrra suurenes avalik ruum. Parkimisvõimaluste vähenemisel ei mõjutanud turistide arvu, mis hoopis suurenes aastail 2003-2007 (majutusnõudlus suurenes 27%, turistide/vabaaja tegevused, nagu restoranide ja reisibüroode külastamine jne., suurenesid 13%.)

1990.ndatel keelas Gent'i linn ajaloolise vanalinna tänavatel parkimise, luues selle asemel 35-hektarilise jalakäijate ala. Aastail 1999-2008 pöördus linna elanikkonna senine kahanemine kasvule, investeringud inimese kohta suurenesid 20% ja uute ettevõtete arv kasvas 25% kõrgemaks regiooni keskmisest. Seda majanduslikku edu ei saa panna üksnes tänavaparklate avalikuks ruumiks muutmisest tingitud elukvaliteedi paranemise arvele, kuid oma osa mängisid need muudatused majanduskasvu saavutamisel kindlasti.

Jaekaubanduse põrandapind parkimiskoha kohta parklates ja selle seos jaemüügiga Briti südalinnades



Allikas: Edinburgh'i linn

Fakt: parkimise ohjamine ei sureta äritänavaid välja, vaid hoopis toetab kohalikku majandust.

Parkimine ligitõmbavas linnas pole poodide edu seisukohalt nii oluline kui poeomanikud arvavad. Inimesed valivad oma ostmispaiku poodide valiku ja kvaliteedi ning konkreetse koha õhustiku põhjal. Parkimisel on oma tähtsus, kuid see pole peamine tegur. Teadusuuringute kohaselt PUUDUB seos parkimisvõimaluste ja kaubanduskeskuste edukuse vahel.

Inimesed, kes lähevad poodi jala, rattaga või ühistranspordiga, käivad sagedamini ja enamates poodides kui autoga sõitjad.

Kui parkimist ei reguleerita, võib poeskäijatel tekkida raskusi soovitud poe läheduses vaba parkimiskoha leidmisel. Kui parkimine on reguleerimata, siis ei jää poe-esised parkimiskohad vabaks võimalike klientide jaoks, vaid hõivatakse pahatihti pikaajaliste parkijate (sageli ka poetöötajate endi!) poolt. Henley on üks paljudest Suurbritannia linnadest sellise probleemiga: „Meie kaubandustänavat parkimisala kasutatakse palju paremini, kui seal parkimist piirata. Siis pääseks sinna rohkem kasutajaid,“ on kesklinna vanema ettepanek parkimisküsimuste osas (Henley Standard, 2013).

Parkimismajade ja kaubanduspiirkondade vaheliste jalutusala kvaliteet.



Foto: Harry Schiffer – Eltis

Fakt: olulisematest kohtadest jalutuskäigu kaugusel asuvad kasutajasõbralikud parkimisalad võetakse omaks!

Autode pidev kasv paljudes Euroopa linnades jätab mulje, et parkimiskohti pole kunagi piisavalt. Inimestele meeldib parkida poodide ees. Kaubanduspiirkondade parkimisvajaduse ja vabade parkimiskohtade vahel tasakaalu saavutamise võtmeks on mõistliku jalgsikäigu kaugusel asuvad parklad. Uuringud näitavad, et jalutajate vajadusi arvestavalt projekteeritud jalkäijate teed parkimismajadest südalinna sihtpunktidesse võetakse hästi omaks. Seega on peamiseks väljakutseks mõjutada autojuhtide mõtlemist, kes peaaegu alati ülehindavad kõndimise kestust ja sihtpunkti kaugust parklast. Sellisel juhul on suureks abiks juhendavad kaardid või suunaviidad.

Heaks näiteks on Kopenhaageni linn, kus vähendati sadade kaupade südalinna parkimiskohti ja samaaegselt investeeriti kvaliteetsesse jalgteede võrgustikku ja rattaradadesse.

Ettevõtete nabi kinnisvara arukas kasutamine



Foto: FGM-AMOR

Fakt: parkimise ohjamise tõttu ei lõpeta ettevõtted teie linna investeerimist!

Amsterdami linn on alates 1990.ndatest vähendanud parkimiskohti südalinnas ja tänaval parkimise tasud on seal Euroopa kõrgemaid. Sellegipoolest on Amsterdam endiselt üks parimaid paiku ettevõtluseks väidavad Euroopa suurimate ettevõtete tegevjuhid (Cushman & Wakefield, 2012).

Hollandi majandusministeeriumi tellitud ettevõtluskliima uuring kolmekümnes Hollandi suuremas linnas ei leidnud tõendeid, et ükski ettevõtte oleks parkimisvõimaluste puudumise pärast ära kolinud (Ecorys, 2005).

Oxfordis ei lubatud 1973. a.-st enam parkimiskohtade ehitamist kesklinna uute hoonete juurde. Majanduslikult on Oxford jätkuvalt väga edukas (Oxfordshire County Council, 2005).

Investeerides autoparklate asemele rattaparklaisesse suudate teenindada samasuguse või väiksema ruumikasutusega palju rohkem töötajaid. See on ettevõtete kinnisvara oluliselt arukam kasutamine.

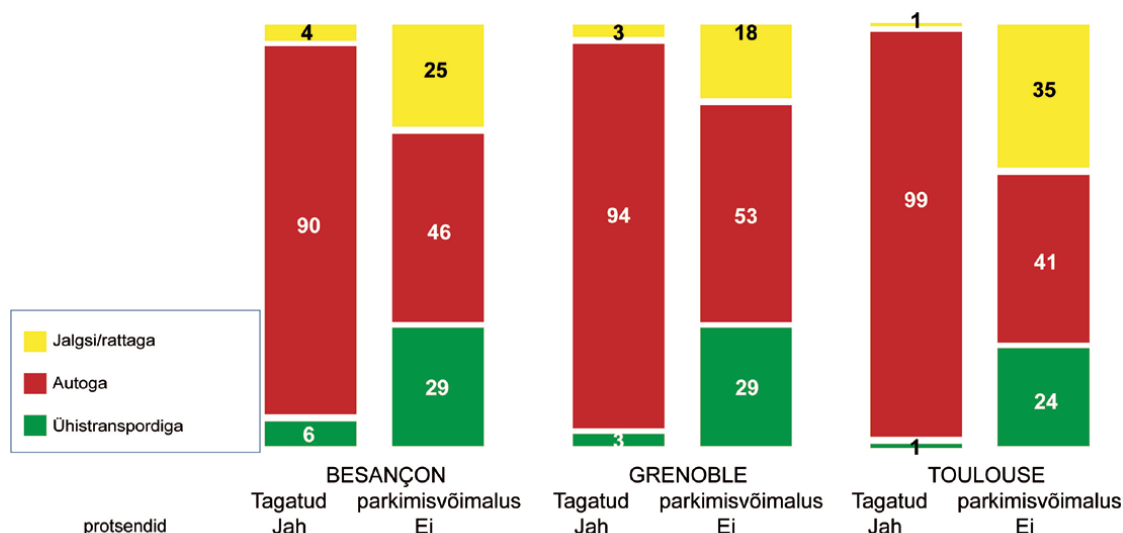
Vt. ka Nottinghami töökohtade parkimistasu uuringu kirjeldust (Nottingham Workplace Levy) aadressil: http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs02_push_measures_nottinghamwpl.pdf

Vt. ka Grazi Tehnikaülikooli parkimiskorralduse juhtumiuuringut aadressil: http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs05_push_measures_tugraz.pdf

11 MÕJUTAGE TÖÖLE-JA-TAGASI SÕITE!

Mõjutage tööle-ja-tagasi sõite!

Tagatud/tagamata parkimisvõimalustega töötajad Prantsusmaal



Allikas: Citadins face à l'automobilité - Besançon'i, Grenoble'i, Toulouse'i, Berne'i, Genfi ja Lausanne'i kogukondade võrdlev analüüs, 1998.

Fakt: töö juures pakutavad parkimiskohad mõjutavad oluliselt transpordiliigi valikut.

Valides reisi alguses – peamiselt kodus – võimalikku transpordiliiki juhindutakse parkimiskoha (eeldatavast) kättesaadavusest sihtkohas. Kindel parkimiskoht kohe töö juures on sageli töötajate jaoks otsustavaks põhjuseks, miks eelistatakse tööleminekuks autot. Prantsusmaa ja Šveitsi linnades läbiviidud uuringud näitasid, et töötajad, kellele on tagatud parkimiskoht töö juures, kasutavad autot töölesõiduks palju rohkem kui need, kellel puudub parkimisvõimalus või on see piiratud.

Tasuta parkimise piiramine või ainult tasuliste parkimiskohtade loomine või mistahes muu parkimisruumi reguleerimise meetod viib olulise muutuseni autokasutajate käitumises.

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 tänavapoolale ja autod sõidavad aeglasemalt. Parkimise ohjamine ning eriti sellega seotud eeskirjade ja seaduste jõustamine toetavad oluliselt liiklusohutust, tagades ülekäiguradadel jalakäijate märkamise ja ristmikel kõigile liiklejatele hea nähtavuse. Tiheda hoonestusega linnaosades, kus tänavad on pargitud sõidukitest ülekoormatud, on nõuetekohast jõustamist tarvis kasvõi päästesõidukite juurdepääsu tagamiseks.

Parkimiskorra rikkumine ei ole tühine eksimus!



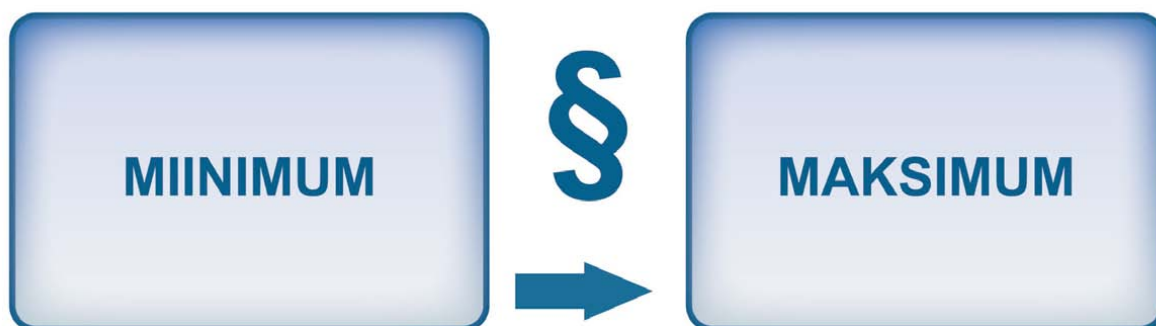
Foto: Foto Wolf

Fakt: parkimiskorra rikkujate vastutuselevõtmine on vajalik – ega tähenda autokasutajate kiusamist

Eeskirjade jõustamine kontrolöride või kaamerate abil on vajalik hoolimatu ja ohtliku parkimise vältimiseks ning parkimissüsteemi toimimise tagamiseks. Lisaks luuakse kontrolöride palkamisega uusi töökohti. Parkimiskorra jälgimisest võidavad ka teised liiklejad – päästesõidukid, kaubaveokid, ratturid, ratastoolis või liikumispuudega inimesed ja lapsevankriga liikujad. Laiem avalikkus toetab parkimiskorra rikkujate vastutuselevõtmist. Füüsiliste tõkete (nagu piirded) paigutamine tänavatele parkimiskorra rikkumise takistamiseks ei ole nii hea lahendus, sest sellega raisatakse avalikku linnaruumi. Tõkete puudumist võidakse kohalikus liikluskultuuris tõlgendada kui „parkimise lubamist kõikjal, kus tõkkeid pole“.

Parkimiskorra jõustamine on vajalik, et autokasutajad järgiksid omavalitsuste kehtestatud parkimiseeskirju. Varem peeti seda politsei tööks, kuid senised kogemused näitavad, et sageli saavutatakse paremaid tulemusi järelvalve tellimisel eraettevõtelt. Selleks võivad olla turvapatrullid või tehnilisemad vahendid, nagu kaameratega numbrimärke tuvastavad skännerautod.

Parkimisnormatiivid



Fakt: parkimisnormatiivid võivad positiivselt mõjutada elamuehituse ja kinnisvaraprojekte

Pahatihti võivad parkismajade 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 juba nagu on tehtud juba mitmeid aastaid Amsterdamis, Zürichis, mõnedes Pariisi linnaosades või paljudes Suurbritannia piirkondades.

Maksumäärad sõltuvad poliitikast ja eesmärkidest



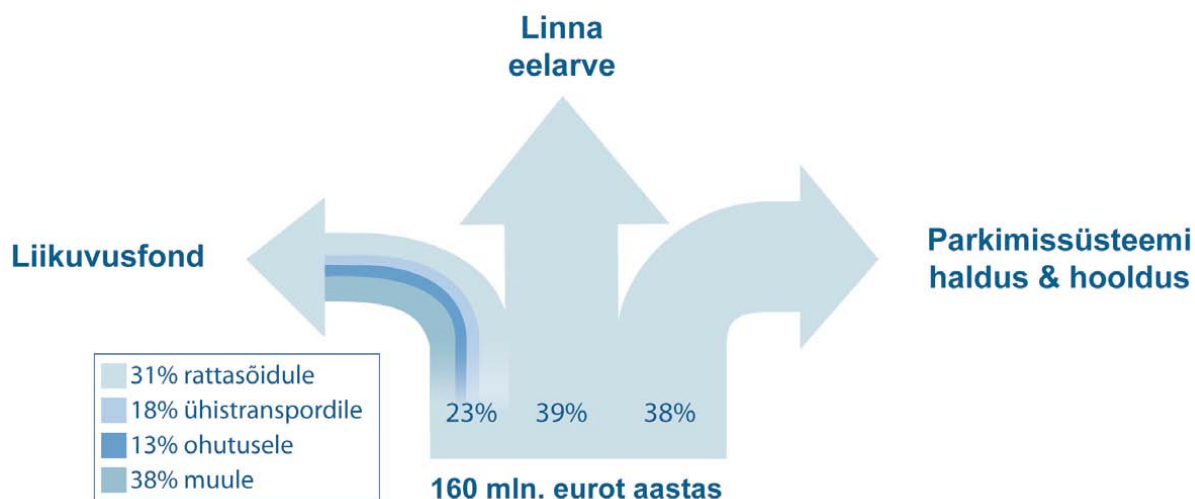
Foto: ©iStock.com/faberfoto_it

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 tasakaalustatud. 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 on oluline argument erainvestoritega läbirääkimistel parkimismajade ehitamise osas.

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

Parkimistasude kasutamine Amsterdavis



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. Enamuses Euroopa linnades on kinnisvara väärtus kahanenud, mis omakorda vähendas omavalitsuste maksutulu. Parkimise ohjamine koos parkimist asendavate meetmete kasutamisega aitab tõsta omavalitsuste tulusid, suurendamata seejuures survet linnaelanike rahakotile (pigem seda isegi vähendades). Samaaegselt parandavad tõhusad parkimismeetmed autokasutust asendavate liikumisviiside kvaliteeti. Saadud tulu tuleks (vähemasti osaliselt) suunata tagasi säästva liikuvuse meetmete rahastamisse.

Näiteks Amsterdavis oli tasulise parkimise brutotulu 2012. a. 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.). Sellest moodustati Amsterdami Liikuvusfond. Teised linnad, nagu Gent, Barcelona, Graz või Nottingham (töökohtade parkimistasude süsteemiga), kasutavad sarnast meetodit.

Lähemat teavet PIITS&PRÄÄNIK projekti kohta saab aadressil www.push-pull-parking.eu



Kaasrahastatakse Euroopa Liidu programmi
„Arukas energeetika – Euroopa” raames

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