

ARUKAM PARKIMINE EUROOPAS

KAUR SARV, linnalaborant (linnalabor.ee)

Kas selline igapäevane asi nagu parkimine saab olla innovatiivne ja nutikas? Tavaliselt arvatakse, et parkimiseks ei ole rohkem vaja kui vaid tühja platsi või tänavaserva. Pane sinna üles mõned P-tähega märgid ning lepingukirjedused ja hakka aga raha koguma! Praeguseks on Eesti oma **mobiilparkimise** lahendustega arvatavasti saavutanud parkimises tehnoloogiliselt kõrgeima taseme, kuid alati jääb kestma igavene küsimus – miks meil ei ole piisavalt kohti kõigile sõidukitele kogu linnas. Kas igale autole peab olema kindlustatud parkimiskoht?

20. septembril tutvustati **Helsingis** toimunud **Euroopa parkimisliidu (EPA)** seminaril¹ uusimaid Euroopa linnade parkimiskorraldamise lahendusi. Esiteks oli üritusel huvitav märgata, et parkimiskorralduses on palju nii avaliku kui ka erasektori organisatsioone, keda kohapeal täiendasid **teadlased** ülikoolidest. Viimaste töö eesmärk on parkimise tõhustamine kaasaegsete tehnoloogiliste lahendustega. Kõige huvitavamad näited tulidki ülikoolidest ja praktikutelt – alates programmist, mis GIS-kaartide ja aerofotode abil leidis **Tel Avivi** linnas tühjad ja kasutamata parkimiskohad², ja lõpetades **Portugalis** hiljuti kasutusele võetud “pehmete” parkimiskorraldus meetmetega³, kus esmalt valesti parkinud juhte vaid hoiatatakse, kuid mitmekordsete rikkumiste korral antakse menetlemine linnaametnikelt üle politseile

Mitmed linnavalitsused on parkimist korraldades mõistnud, et ei ole võimalik keskenduda vaid **autojuhtidelt raha korjamisele**. Pigem on parkimisest saanud üks **linnaelanike liikuvuse korraldamise tööriistadest**, mille abil jagatakse tänavaruumi autode ja inimeste vahel. Hea näide parkimispoliitika muutmisest oli Belgias, kus Genti linnavalitsus tahtis pealetungivate parkimisplatside eest populaarseid tänavakohvikuid ja jalakäijaid kaitsta. Belglased ühendasid linna transpordi-, liiklusjärelvalve ja parkimiskorralduse ametid, mis võimaldab nüüd vaadelda ja lahendada liikuvusprobleeme üle-linnaliste meetmetega. Genti linnavalitsus keskendus lisaks seni kasutatud autode, ühistranspordi ja jalgrattaliikluse korraldamisele ka erinevate liikumisviiside paremale kommunikatsioonile ja maakasutuse reguleerimisele⁴. Tänu transporditegevuste ühise liikuvusameti loomisele on Gent teeninud linnaelarvesse igal aastal hinnanguliselt 1,6 miljonit lisaeurot.

Eesti osalejate jaoks olid kõige huvitavamad arvatavasti **Helsingi** linna parkimiskorralduse näited, sest nende varasemad probleemid on meie tänased. **Juha Hietanen** Helsingi linna planeerimisosakonnast rääkis, et parkimispoliitika eesmärk on luua “piisavalt parkimiskohti kõigile elanikele, kuid mitte liiga palju”. Selle saavutamiseks on seatud maksimaalsed piirid töökohtade juures parkimisele, et inimesed kasutaksid tööle sõitmiseks rohkem ühistransporti. Soomlased on mõistnud, et hea ühistransporditeenus vähendab vajadust uute parkimiskohtade ehitamiseks ja seeläbi on ka korterite hinnad odavamad. Lisaks plaanib Helsingi linnavalitsus tulevikus arendada uudset süsteemi, mis informeeriks elanikke vabadest parkimiskohtadest ja vähendaks seeläbi parkimiskoha otsimiseks kuluvat vaeva. Kuidas ja millal see teostatakse, jäi esialgu täpsustamata. **Tallinna** linnavalitsuse esindaja **Liivar Luts** tutvustas Euroopa kolleegidele parkimise hetkeolukorda meie pealinnas. Ta rääkis kahest võimalusest pealinna parkimisprobleemide lahendamiseks. Esiteks peab linnavalitsus

1. SEMINARI ETTEKANDEID SAAB LUGEDA SIIT:
www.polisnetwork.eu/public-events/115/61/Second-Joint-EPA-Polis-Parking-Workshop

2. VAATA LISA:
Itzhak Benenson,
Tel Aviv, Iisrael:
www.geosimlab.tau.ac.il

3. VAATA LISA:
Joao Caetano Dias,
Lissabon, Portugal:
www.polisnetwork.eu/uploads/ModuleXtender/PublicEvents/115/EPA_Polis_Helsinki2012_Dias_EMPARK.pdf

4. VAATA LISA:
www.polisnetwork.eu/uploads/ModuleXtender/PublicEvents/115/EPA_Polis_Helsinki2012_Gheldof_Gent.pdf

TOIMUNUD

karmistama lammutatud majade asemele rajatud parkimisplatside nõudeid, sest hetkel ei vasta need keskkonnanõuetele. Teiseks väljendas härra Luts lootust, et 2013. aasta jaanuarist Tallinnas rakendatav tasuta ühistransport vähendab linnaelanike vajadust sõita kesklinna autoga.

Kokkuvõttes selgus seminarilt, et parkimine moodustab **linnade jaoks olulise tähtsusega sissetulekuallika**. Seetõttu käsitlesid Euroopa parkimisliidu esindajad publiku ettepanekuid parkimiskohtade vähendamise osas väga ettevaatlikult, mis tõi välja kõige olulisema teguri praeguste parkimispoliitikate juures – linnades parkivate autode hulka ei ole sageli võimalik vähendada, enne kui ei ole leitud **alternatiivseid allikaid parkimistulu asendamiseks**.

AUTOR OSALES
PARKIMISSEMINARIL EESTI
KULTUURKAPITALI TOETUSEL.

OA OTSINGUD JÄTKUVAD. TALLINNA VISIOONIKONVERENTSIST

REGINA VILJASAAR, *linnalaborant (linnalabor.ee)*

Konverentsist

Ühe esimese Tallinna visioonikonverentsi „Sünergiline Tallinn“ üheaegne visioonitus ja suurushullustus andsid alust kriitilisele artiklile „Miks nii vähe uba?“¹. Seekordne, järjekorras kümnes konverents oli pühendatud Mustamäele ning algas Toomas Vitsuti hoogsa teadaandega, et linnavalitsuse huvi on ise radikaalne muutus. Järgnev oli – ilma ironiata – peaaegu sama hea.

Mustamäest

Mustamäe rahvastik on Tallinna vanim², kindlamalt kui üheski teises linnaosas on siin oodata rahvastiku vähenemist lähiajal enam kui 10%. Eakate hulk ning samuti fakt, et siinsed paneelilamud (kõik 103) on Eesti vanimad, põhjendab kartust eesootavast getostumisest³. Samas on 45% elanikest oma asumi patrioodid ning suuri muudatusi ei soovi⁴. Paraku pole enamikku neist aga 50 aasta pärast Mustamäel elamas.

Visioonist

Juttu oli laias laastus järgmistest lähenemistest: uuendada linnaosa kas komplekselt või maja maja kaupa, lammutada ja täiesti uuel viisil üles ehitada või olemasolevat renoveerida. Jõulisemalt jäi kõlama, et odavam on kogu linnaosa terviklik renoveerimine, milleks on vaja riigi rahalist ja juriidilist abi. Aga mis saab siis, kui uuendamist vajaval objektil on üle 7000 omaniku⁵, kellest pooled ei soovi rahu rikkumist? Kuidas tahavad elada inimesed viiekümne aasta pärast? Või õieti, kuidas nad peavad elama, juhul kui tulevased euroregulatsioonid näevad ette, et maja peab ise tootma nii vajamineva energia kui ka toidu? Ja kus on nende töökohad? Milliseid võimalusi pakub Tallinna Tehnikaülikooli lähedus? Viimasest haaras sissejuhatavas sõnavõtus kinni vaid Hardo Aasmäe, mainides võimalust laiendada TTÜ ülikoolilinnak elamualale, mis võiks ometi olla üks peamiseid jõude linnaosa elustamiseks. Konverentsiga tehti seekord tänuväärne töö eri lahenduste kaardistamisel, kuid nii Mustamäe kui ka teiste sarnaste linnaosade käsitlemisel on tegu vaid „hea algusega“. Arvestades, et Eesti elamufondist üle poole ehk ligi 400 000 eluruumi on pärit ajavahemikust 1960-1990⁶, võib kindel olla, et radikaalsed muutused seisavad igal juhul ees. Mis rollis me neis osaleme, on praegu veel ebaselge.

1. ARTIKKEL

“Miks nii vähe uba?”
Tallinna Visioonikonverentsist
Laura Uibopuu, Regina
Viljasaar, Lilia del Rio,
Eesti Ekspress 21.12.2006.

2. *Geomedia, Tallinna rahvastikuproгноos 2011-2030, 2011. RAHVASTIKUPROGNOOSI LEIAD U VEEBIST.*

3. *Jõesaar, Tuuli, Magalara-joone ootab ees must tulevik, Eesti Päevaleht* 28.11.2011

4. *Heidmets, Mati, Valmisolek muutusteks. Mustamäe korteriomanike uuring 2012. Konverentsikogumikus, lk 39.*

5. *Mustamäel on üle 7300 korteri, neist lõviosa kuulub eraomanikele. Ja siin pole arvesse võetud, et paljudel korteritel on mitu omanikku.*

6. *Toompark, Tõnu, Elamispiindade kvaliteet käib alla, Delfi* 25.06.2012

VAATA LISAKS VISIOONIKONVERENTSIS KOGUMIKKU „Elu mägedel-50 aastat hiljem“, U12 veebist