

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Marleen Randpere

PARKIMISKOORMUS TALLINNA KESKLINNA AVALIKEL

TASULISTEL PARKIMISALADEL

Bakalaureusetöö

Õppekava EALB logistika

Juhendaja: Dago Antov, PhD

Tallinn 2018

Deklareerin, et olen koostanud töö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele töö koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on sõna sissejuhatuses kuni kokkuvõtte lõpuni.

Marleen Randpere.....

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 155415EALB

Üliõpilase e-posti aadress: marleen.randpere@outlook.com

Juhendaja: Dago Antov, PhD:

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

LÜHIKOKKUVÕTE	4
SISSEJUHATUS	5
1. TEOREETILINE OSA	7
1.1. Parkimispoliitika ja parkimiskorraldus	7
1.2. Parkimisnormatiivid	9
1.3. Tallinna tasuline parkimisala	12
1.3.1. Parkimisala jaotus	12
1.3.2. Kesklinna parkimisala	16
1.3.3. Vanalinna parkimisala	18
1.3.4. Südalinna parkimisala	19
2. METOODIKA	21
2.1. Valimi kirjeldus ja uuringu objekt	21
2.2. Metoodika valik ja kogutavad andmed	22
3. EMPIIRILINE OSA	25
3.1. Parkimiskoormuse jagunemine	25
3.1.1. Kesklinna tulemused	25
3.1.2. Vanalinna tulemused	29
3.1.3. Südalinna tulemused	33
3.2. Parkimise kestvus	38
3.3. Parkimisalade täituvus	42
3.3.1. Kesklinna parkimisala täituvus	42
3.3.2. Vanalinna parkimisala täituvus	44
3.3.3. Südalinna parkimisala täituvus	46
3.4. Järeldused ja ettepanekud	48
KOKKUVÕTE	53
SUMMARY	55
KASUTATUD ALLIKATE LOETELU	57
LISAD	59
Lisa 1. Parkimiskoormused Tallinna tasulisel parkimisalal vastavalt juulikuu ja augustikuu loendusel	59

LÜHIKOKKUVÕTE

Käesoleva bakalaureusetöö eesmärgiks oli välja selgitada Tallinna kesklinna avalikel tasulistel parkimisaladel parkimiskoormus, parkimise kestvuse jagunemine ning parkimisalade täituvus.

Bakalaureusetöös püstitati uurimisprobleemiks teabe puudumine parkimiskoormuse kohta Tallinna kesklinna avalikel tasulistel parkimisaladel.

Uurimisobjektiks valis autor Tallinna kesklinna avalikud tasulised parkimisalad. Täpsete tulemuste saamiseks analüüsis töö autor Tallinna Transpordiametilt saadud andmeallikaid.

Analüüsi tulemusena selgus, et parkimiskoormused jagunevad kesklinna, südalinna ja vanalinna avalikul tasulistel parkimisaladel nädala lõikes sarnaselt. Päevasel ajal on parkimiskoormus suurem ning öösel madalam. Kõikidel kolmel parkimisaladel pargitakse peamiselt lühiajaliselt – alla 2 tunni. Autori tulemuste põhjal saab järeldada, et kesklinna, vanalinna ja südalinna avalikel tasulistel parkimisaladel pole parkimiskohti juurde vaja.

Võtmesõnad: parkimine, parkimiskoormus, parkimise kestvus, parkimisala täituvus

SISSEJUHATUS

Linnapiirkondade peamine probleem seisneb selles, et iga auto vajab parkimiskohta (De Cerreño 2002). Tahes-tahtmata kõik sõidukid hõivavad ruumi, kas parkides või liikluses olles (Inci 2014). Iga reis algab ja lõpeb sõiduki parkimisega. Tallinnas on peamiselt korraldatud parkimist, võrreldes teiste Tallinna linnaosadega just kesklinna linnaosa tasulisel parkimisalal, kuna kesklinn on linna visiitkaardiks, kuid siiski parkimisprobleemidel ei ole lõppu (Tallinna parkimise ... 2006; Kesklinna ... 2012). Kesklinna linnaosa arengukavas (2012) toodi välja asjaolu, et kõigile ei jätku Tallinna kesklinnas parkimiskohti tiptundidel tõmbekeskustes ning nende ümbruses. Kuid linn ei ole uurinud ega pole kindlaid andmeid selle kohta, et kas tegelikult on parkimiskohti piisavalt või neid oleks vaja juurde luua. Siit tuleneb käesoleva töö uurimisprobleem – täna puudub teave parkimiskoormuse kohta Tallinna kesklinna avalikel tasulistel parkimisaladel.

Käesoleva töö eesmärk on välja selgitada Tallinna kesklinna avalikel tasulistel parkimisaladel parkimiskoormus, parkimisala täituvus ning parkimise kestvuse jagunemine. Eesmärgi saavutamiseks analüüsib autor kolme Tallinna avalikku tasulist parkimisala – kesklinn, vanalinn ja südalinn. Analüüsitavad andmed on saadud Tallinna Transpordiametilt.

Bakalaureuse töö koosneb kolmest peatükist. Esimeses peatükis annab autor ülevaate teoreetilisest poolest. Käsitletakse parkimispoliitikat, parkimiskorraldust ning parkimismormatiive. Autor võrdleb Tallinna parkimismormatiive ning parkimistasusid teiste suurlinnadega. Samuti antakse ülevaade uurimisobjektide kohta.

Teine peatükk annab ülevaate valitud uurimisobjektidest ja nende piiridest. Samuti selgitatakse uurimismetoodikat ja kirjeldatakse andmeid, mis saadi Tallinna Transpordiametilt. Kolmandas peatükis kirjeldatakse analüüsi tulemusi ning vastatakse uurimisküsimustele:

- Milline on parkimisalade täituvus?
- Kuidas jaguneb kesklinna avalikel tasulistel parkimisaladel parkimise kestvus?
- Milline on parkimisaeg Tallinna erinevatel tasulistel tsoonidel?

- Milline on kesklinna parkimiskohtade käive?
- Millal on parkimiskoormuse tipp-perioodid?

Peatüki lõpetuseks teeb autor nende tulemuste põhjal omapoolsed järeldused ja ettepanekud.

1. TEOREETILINE OSA

1.1. Parkimispoliitika ja parkimiskorraldus

Parkimispoliitika on meetmete kogu, mille abil võib ja peab mõjutama liiklust laiemal alal ning mille abil mõjutatakse parkimishõudlust. Parkimispoliitikas rakendatavad meetmed on parkimistasu nõudmine, mis sõltub parkimiskestvusest ning parkimiskoha asukohast, ajalimiit parkimise kestvusele, et suurendada defitsiitse parkimispinna käivet, tänavatel parkimise osatähtsuse vähendamine, parkimiskoormuse reguleerimine erinevate liikumisviiside soodustamise abil, et rahuldada inimeste liikumisvajadusi. (Tallinna parkimise ... 2006)

Parkimispoliitika on alati olnud osa üldisest linnatranspordi poliitikast. Parkimise olulisus linnaplaneerimisel on just viimase kahekümne aasta jooksul olulisel määral kasvanud, sest sõidukite kasutamise arv üha suureneb (Mingardo *et al.* 2015). Parkimine on transpordipoliitika ning transpordikorralduse oluline osa. Parkimist mõjutav poliitika ja korraldus loovad tulemusi, mis võivad mõjutada maa kasutust, õhu kvaliteeti, liiklusummikuid, reisikäitumist, turvalisust ning majandusarengut (De Cerreño 2002).

Parkimispoliitikat peetakse võimsaks vahendiks lahendamaks parkimisega seonduvaid probleeme, samuti ka transpordisüsteemi üldiste probleemide lahendamiseks (Simićević *et al.* 2013). Mõistlikuma parkimispoliitika abil saab leevendada tänavavõrgu läbilaskvuse kitsaskohtade probleeme liikluse ohjeldamisega, vähendades tänavate ümberehitustööde vajadust ja reguleerides liikluskoormust, et muuta linn inimsõbralikumaks (Tallinna linna ... 2005).

Linnapiirkondade põhiline probleem seisneb selles, et iga auto vajab parkimiskohta (De Cerreño 2002). Tahes-tahtmata kõik sõidukid hõivavad ruumi, kas parkides või liikluses olles. Näiteks Ameerika Ühendriikides on parkimisala sama suur kui seda on Massachusettsi osariik. Euroopas moodustab parkimisala pool kogu Belgia territooriumist (Inci 2014). Samuti parkimiskohtade tasu, olemasolu ning kättesaadavus mängib olulist rolli inimeste sihtkohtade valikus ning samuti ka auto omamise osas (De Cerreño 2002).

Mingardo, Wee ning Rye artiklis (2015) toodi välja peamised parkimispoliitika eesmärgid:

- parandada linnapiirkondade paremat juurdepääsetavust ja liikuvust;
- aidata kaasa linna paremale elukvaliteedile, peamiselt parema õhukvaliteedi ja elukeskkonna kvaliteedi;
- kohaliku majanduse toetamine;
- suurendada kohalike tulusid.

Eelnevalt mainitud eesmärgid kajastuvad ka Tallinna linna parkimispoliitikas, mida sätestab Tallinna parkimise korralduse arengukava aastateks 2006–2014. Tallinna linna parkimispoliitika eesmärgid on järgmised (Tallinna parkimise ... 2006):

- linnakeskuse hea toimivuse tagamine meeldiva elukeskkonana, luues jalakäijate liikluseks mõeldud ala ja tagades keskuse hea kättesaadavuse elanikkonnale;
- parkimise vähendamine, eriti linna keskuses;
- soodustada selliste liikumisvõimaluste arengut, mis ohjeldavad parkimismahtude kasvu ja intensiivsust ning mis rahuldab enamuse liiklejate liikumisvajadused;
- sõiduautode kasutamise ohjeldamine eelkõige Tallinna keskuse liikluses parkimistasude optimeerimise ja kontrolli tõhustamise abil;
- keskkonnaseisundi parandamine;
- tippnõudluse aegadel vabade parkimiskohtade tagamine ning defitsiitse parkimispinna efektiivne kasutamine parkimiskestvuse lühendamise ja parkimistasu reguleerimise abil;
- defitsiitse sõidutee kasutamise optimeerimine;
- tasulisel parkimisalal soodustingimustel parkijate (v.a seaduses ettenähtud erandid) parkimise piiramine;
- parkimisest saadava tulu suunamine linnatranspordi süsteemi arendamiseks;
- kergliiklejate turvalisuse tõstmine.

Parkimiskorraldus on üks transpordiliigi valiku mõjutamise vahenditest, mille kaudu on võimalik liiklust suunata selleks sobilikesse kohtadesse ning mille kaudu on võimalik suurendada alternatiivsete liikumisviiside kasutamist (Brazier 2015). Parkimiskorralduse peamine strateegiline eesmärk on linna ühtse transpordi- ning liikluspoliitika elluviimine, mille tehnilisteks vahenditeks on liiklusmärgid, infotahvlid, teekattemärgistused, mehhaanilised tõkestusvahendid, tariifid, maksmisviisid, eeskirjad ning korrad. Parkimiskorralduse organisatsiooniline struktuur peab hõlmama kehtestatud parkimiskorra tagamist, süsteemi

haldamist, kuhu laekuvad parkimistasud, parkimise kontrolli ja parkimiskorra rikkujate trahvimist, parkimisinfo jagamist, detailplaneeringute ja projektide kooskõlastamist, parkimiskoormuse info kogumist ning analüüsi (Tallinna parkimise ... 2006). Parkimist korraldab vastavalt liikluseadusele teeomanik või teehoiu eest vastutav isik (LS § 186). Parkimist Tallinna linnas korraldab Tallinna Transpordiamet ning tasulise parkimise korraldus on antud halduslepingu alusel eraettevõtjale (Tallinna parkimise ... 2006). Linnades on üldiselt tasuta ja tasulised parkimisalad. Tasulised alad on loodud eelkõige selleks, et parkimiskohtade arvu reguleerida ja suunata liiklust selleks sobilikesse kohtadesse.

1.2. Parkimismormatiivid

Parkimismormatiiv on vajalik teatud parkimiskohtade arv kinnistule, mida väljendatakse kohtade arvuna hoone suletud brutopindala, eluaseme kohta või mõne muu kokkulepitud näitaja kohta (Eesti Standardikeskus 2016, 34). Parkimismormatiivi järgi jaguneb parkimissüsteem neljaks (Eesti Standardikeskus 2016, 260):

- parkimishooned;
- tänavavälised parklad;
- sõiduteega vahetult liikuvad parkimistaskus või -rajad;
- krundil paiknevad garaažid, katusealused parklad, parkimisdekid ja parklad.

Tabelitest 1.1. ja 1.2. olevaid normatiive (Eesti Standardikeskus 2016, 261–262), mis on mõeldud ühiskondlikele ehitistele ning elamute sõiduautodele, rakendatakse linnakeskuse suurima lubatud väärtusena. Normatiivis on esitatud parkimiskohtade arv sõiduki suletud brutopinna ruutmeetri kohta. Ühiskondliku hoone juurde ei kavandata alla viie parkimiskoha. Parkimiskohtade arvu võib omavalitsus ja arendaja kokkuleppel vähendada, kui on piisav põhjendus sellele tegevusele. Korruselamute ning väikeelamute ala standardid on vähimad ning nende alusel leitud parkimiskohtade arvu võib samuti põhjenduse alusel muuta.

Parkimismormatiivi sätestab pealinnas Tallinna parkimise korralduse arengukava aastateks 2006–2014, mida loetakse parkimise projekteerimisel ning planeerimisel heaks tavaks. Selle arengukava järgi on linn jagatud kolmeks piirkonnaks: vahevöönd, äärelinn ning linnakeskus (Tallinna parkimise ... 2006).

Tabel 1.1. Eesti linnade ehitiste parkimismormatiivid

Ehitise liik	Ehitise asukoht			
	Linnakeskus		Korruselamute ala	Väikeelamute ala ¹
	Keskuse klass			
	I	II kuni IV		
Asutused	1/100	1/90	1/60	1/40
Kõrgkool, ametikool	1/250	1/200	1/120	1/70
Gümnaasium, põhikool	1/500	1/400	1/200	1/120
Lasteaed	1/300	1/280	1/200	1/120
Tööstusettevõtte ja ladu	1/300	1/250	1/150	1/90
Supermarket, kauplused	1/120	1/100	1/50	1/30
Teenindusjaam, tankla	1/30	1/20	1/20	1/20
Hotell	1/200	1/180	1/100	1/70
Restoran, kohvik	1/270	1/230	1/120	1/80
Koolituskeskus, ühiselamu	1/320	1/250	1/110	1/70
Haigla	1/240	1/200	1/120	1/90
Polikliinik, perearstikeskus	1/200	1/150	1/90	1/60
Hooldusasutus, vanadekodu	1/400	1/320	1/250	1/170
Teater, kontserdi- ja universaalhall (normatiivistekohale)	1/15	1/8	1/5	1/5
Kino, kirik (istekohale)	1/25	1/20	1/10	1/10
Näitus, muuseum, raamatukogu	1/330	1/250	1/140	1/90
Spordisaal	1/80	1/70	1/40	1/25
Ujula (riietekapi kohta)	1/7	1/5	1/4	1/3
Tribüün (istekohale)	1/20	1/15	1/8	1/8
Paadisadam (paadile)	1/5	1/3	1/2	1/2
Korruselamu	1/80	1/60	1/50	1/50

Allikas: Eesti Standardikeskus (2016, 261)

Märkused:

1. Tulba pealkiri tähendab seda, et normatiivi kasutatakse ka laialdase tootmismaa puhul, kui see paikneb linna äärealal.

Tabel 1.2. Elamute parkimismormatiiv, parkimiskoht/elamu (korter)

Elamu liik	Elamu asukoht					
	Linnakeskus		Korruselamute ala		Väike-elamute ala	
	uus	olev	uus	olev	uus	olev
Eramu	2,0	2,0	2,0	2,0	3,0	3,0
Ridaelamu	1,3	1,0	2,0 ¹	1,2	2,0 ²	1,4
1–2-toaline korter	0,9	0,6	1,3	0,7	1,5	1,0
≥ 3-toaline korter	1,1	0,8	1,5	0,9	1,7	1,1

Allikas: Eesti Standardikeskus (2016, 262)

Märkused:

1. Kui omal kinnistul on ühine parkla, siis on väärtuseks 1,5.
2. Kui omal kinnistul on ühine parkla, siis on väärtuseks 1,8.

Normatiivi rakendatakse linnakeskuse alal suurima lubatud väärtusena ning vahevööndi ja äärelinna alal vähima nõutud väärtusena ning selle nõude eesmärgiks on parkimiskohtade arvu kontrollimatu kasvu pidurdamine, mis võib viia keskusesse suunduvatel tänavatel liiklusummikuteni (Tallinna parkimise ... 2006; Tallinna linna ... 2005).

Elanike, kaubaveo-, teenindus-, külastajate ning töökäijate sõidukitele ning samuti ka jalgratastele peavad olema parkimiskohad, mis peavad kajastuma planeerimisprojekti. Parkimiskohtade arv leitakse planeerimisprojekti valemiga (Eesti Standardikeskus 2016, 260–261):

$$P = A \times n \quad (1)$$

kus

P - parkimiskohtade arv,

A - suletud brutopind,

n - parkimismormatiiv.

Järgnevalt võrreldakse Stockholmi linna parkimismormatiivi ja Tallinna linna parkimismormatiivi, et anda ülevaade parkimismormatiivide kohta ka mujal maailmas. Stockholmi parkimismormatiivi järgi on linn jaotatud kolmeks tsooniks – kesklinn, eeslinn ning äärealad. Stockholmi linnal ei ole oma üldist parkimisstandardit. Parkimismormatiivid sõltuvad piirkonnast (Atterbrand *et al.* 2014). Parkimiskohtade arv määratakse kindlaks juhtumipõhiselt, kas iga korteri või 1000 ruutmeetri kohta ja parkimiskohtade arv võib erineda valdade vahel või isegi ühe valla siseselt. Omavalitsused määravad parkimiskohtade arvu sõltuvalt sellest, millise projektiga on tegu (Hägglund 2014). Näiteks kui teatud piirkonnas on väga hea transpordiühendus, siis on parkimiskohti vähem.

Stockholmi ja Tallinna normatiivide omavahelises võrdluses on märgata erinevusi kui ka sarnasusi (Tabel 1.3.). Mõlema linna parkimismatiiv põhineb kolmel eraldi seisval tsoonil. Stockholmis määratakse parkimiskohtade arv iga korteri või 1000 ruutmeetri kohta. Tallinnas määratakse iga korteri kohta maksimaalne parkimiskohtade arv linnakeskuses ning vahevööndis ja äärealadel minimaalne parkimiskohtade arv. Normatiivid erinevad kesklinna ja ülejäänud alade parkimise osas. Tallinnas on sätestatud suurimad lubatud ja vähimad lubatud parkimiskohtade väärtused, kuid Stockholmis on need juhtumipõhised.

Tabel 1.3. Stockholmi ja Tallinna parkimismatiivide võrdlus

Tunnus	Tallinn	Stockholm
Parkimismatiivide tsoonid	<ul style="list-style-type: none"> • linnakeskus • vahevöönd • äärealad 	<ul style="list-style-type: none"> • kesklinn • eeslinn • äärealad
Elamute parkimismatiiv	parkimiskohtade arv määratakse korterite kohta	parkimiskohtade arv määratakse 1000 ruutmeetri või korteri kohta
Normatiivi rakendamine linnakeskuses	normatiiv on suurim lubatud väärtus	juhtumipõhine
Normatiivi rakendamine ülejäänud aladel	normatiiv on vähim lubatud väärtus	juhtumipõhine

Allikas: Autori koostatud Tallinna parkimise korralduse arengukava aastateks 2006–2014 (2006) ja Hägglund (2014) alusel

1.3. Tallinna tasuline parkimisala

1.3.1. Parkimisala jaotus

Tallinna linnas on kolme erinevat laadi parklaid (Brazier 2015):

- avalik parkla;
- eraparkla;
- hoovid.

Avalikku parklat haldab linn ning linn sätestab ka maksumäärad. Avalikud parkimiskohad moodustavad kogu vanalinna ja südalinna aladest 20% ning on mõeldud kõikidele sõidukiga liiklejatele. Eraparkla on teenusepakkuja poolt osutatud teenus, mida reguleerivad sellel parkimisalal kehtivad tingimused. Eraparkla aladel on kehtestatud oma parkimisteenuse makumäärad. Eraparkla parkimiskohad moodustavad kogu südalinna ja vanalinna aladest 42%. Hoovid on kõik parklad, millel parkimiseks on vaja erilubasid. Kuna hoovidesse ei saa parkida

tavaliiklejad, siis on hoovide ala eraldatud tõkkepuuga, automaatsete väravatega või on määratud kindlad parkimiskohad. (Brazier 2015)

Tallinna avalik tasuline parkimisala on administratiivpiirkonnal asuv avalik tee või selle osa, mida piiravad tänavad kuuluvad tasulisse parkimisalasse. Linna avalik tasuline parkimisala piirneb Tallinna lahe, Kalasadama tänavaga, Põhja puiestee, Kotzebue tänavaga, Kopli tänavaga, Telliskivi tänavaga, raudtee, Filtri tee, Odra tänavaga, K. Türipü tänavaga, J. Vilmsi tänavaga, Gonsiori tänavaga, Rohelise aasaga, L. Koidula tänavaga, J. Poska tänavaga, Narva maantee, Bensiini tänavaga, Pikksilma tänavaga, Tallinna lahega ning paikneb Merivälja tee 1c ja 1e parkla piires. (Tallinna avalik tasuline parkimisala ja parkimistasu § 6)

Avalik tasuline parkimisala on jaotatud parkimistsoonideks T1 kuni T11 ning jaguneb neljaks parkimisalaks: kesklinn, südalinn, vanalinn ja Pirita. See on jaotatud nii isikutele kui ka elanikele, kellele on antud käesoleva määruse alusel maksesoodustus. (Tallinna avalik tasuline parkimisala ja parkimistasu § 6; § 7).

Avalike parklate osakaal on südalinna ja vanalinna aladel nii väike ning seetõttu on ka Tallinna linna mõju piiratud reguleerimisel parkimist. Samuti kui kaotada ära avalikud parklad, siis oleks tulemuseks parkimisest tuleneva tulu vähenemine linnale, parkimisressursside vähesus ning autokasutuse langus, kuna liiklusvoog suunduks eraparklatesse ja hoovidesse ning kogutulu läheks eraparklatele. (Brazier 2015)

Parkimiskorralduse üheks elluviimise tehniliseks vahendiks on tariifid, millest autor annab ülevaate Stockholmi ja Helsingi linna parkimisaegade ja hindade võrdlusena Tallinna parkimisaegade ja hindade suhtes. Tabelist 1.4. saab järeldada, et Tallinna avaliku tasulise parkimisala tariifid on kõrgemad kui Stockholmis ja Helsingis. Tallinnas maksab kõige rohkem parkimine südalinnas 6 €/h, Stockholmis maksab kõige rohkem parkimine Norrmalmi kõige ligitõmbavamal tänaval 5 €/h ning Helsingi kesklinnas maksab 4 €/h. Mida rohkem liikuda linna südamesse, seda kallimaks läheb ka parkimine.

Tallinna puhul on märkimisväärne asjaolu, et kuni 15 minutit saab tasuta parkida Tallinna kesklinna, südalinna ja vanalinna avalikul tasulisel parkimisalal. Südalinna ja vanalinna parkimisalal on parkimine ööpäevaringselt tasuline ning kesklinnas on parkimine tasuta

pühapäeviti ning tasuline esmaspäevast reedeni 07:00–19:00 ja laupäeval 08:00–15:00. (Tasuline parkimine. Tallinna kodulehekülg)

Helsingi kesklinnas on parkimine tasuline esmaspäevast reedeni 09:00–21:00 ning laupäeval 09:00–18:00 ning maksab 4 €/h. Äärealadel on parkimine tasuline esmaspäevast reedeni 09:00–18:00 ning maksab 2 €/h. Helsingis on mõned parkimiskohad tasulised ka pühapäeviti ning pühade ajal. (Parking in Helsinki. City of Helsinki; Parking Helsinki)

Stockholmis on tänaval parkimine piiratud ning tariifid erinevad vastavalt piirkonnale. Tasuta saab parkida äärealadel nädalavahetustel. Stockholmi kesklinnas, Norrmalmi ja Gamla Stan piirkonnas on parkimine tasuline ööpäevaringselt. Norrmalmi kõige ligitõmbavamal tänaval maksab parkimine 5 €/h ning ülejäänud Norrmalmi ja Gamla Stan aladel maksab parkimine 2,6 €/h esmaspäevast reedeni 09:00–21:00. Laupäeval, pühapäeval ja pühadel maksab 1,5 €/h kella 09:00–19:00. Stockholmi eeslinnas, Vasastaden, Östermalm, Södermalmi ja Kungsholmeni piirkonnas on parkimine tasuline esmaspäevast reedeni 09:00–19:00, mis maksab 1,5 €/h ja laupäeval 11:00–17:00, mis maksab 1 €/h. (Parking Stockholm)

Tabel 1.4. Tallinna, Helsingi ja Stockholmi linnade tasuliste parkimiste aegade ja hindade võrdlus

Linn	Tsoon	Tasulise parkimise aeg	Tund aega parkimist (€/h)
Tallinn	kesklinn	E–R 07:00–19:00 L 08:00–15:00 P tasuta	1,5
	südalinn	ööpäevaringselt tasuline	4,8
	vanalinn	ööpäevaringselt tasuline	6,0
Helsingi	kesklinn	E–R 09:00–21:00 L 09:00–18:00	4,0
	äärealad	E–R 09:00–18:00	2,0
Stockholm	kesklinn	ööpäevaringselt tasuline	E–R 2,6 L–P 1,5 ülejäanud ajal 5,0
	eeslinn	E–R 09:00–19:00 L 11:00–17:00 P tasuta	1,5 1,0
	äärealad	E–R 07:00–19:00	0,5

Allikas: Autori koostatud (Tasuline parkimine. Tallinna kodulehekülg), (Parking in Helsinki. City of Helsinki; Parking Helsinki) ja (Parking Stockholm) alusel

Võrreldes Tallinna avaliku tasulise parkimisala ja EuroParki Rävalla parkimismaja parkimisaegu ja hindu selgus, et Rävalla parkimismajas on parkimine kestusega 1 tund kallim kui kesklinna linnatänavatel, kuid odavam, kui on parkida vanalinn ja südalinn parkimisalal (Tabel 1.5.). Samuti Rävalla parkimismaja kuukaardi soetamine on odavam võrreldes Tallinna kesklinna avaliku tasulise parkimisalaga, kuid tuleb ka arvestada asjaolu, et Tallinna linna elanikele on maksusoodustus 120 €/aastas. Ära tuleb mainida ka fakt, et 15 minutit saab parkida tasuta Tallinna kesklinna avalikul tasulisel parkimisalal, mis ei kehti eraparklatele. Rävalla parkimismaja teeb atraktiivseks 3 tegurit (Rävalla parkimismaja. EuroParki kodulehekülg):

- kehtib öise parkimise erihind 30 senti/h, mis kehtib 21:00–09:00;
- öine kuukaart, mis maksab 32 € ning seda saab kasutada esmaspäevast reedeni 17:00–09:00, laupäeval ja pühapäeval 24 tundi;
- tund aega saab tasuta parkida juhul, kui esitada sama päeva Tallinna Kaubamaja või Selver Gurmee ostutšekk.

Tegelikult paljudes eraparklates kehtivad erinevad soodustused, näiteks kui oled teinud kindlast kohast oste või kasutanud kindlaid teenuseid.

Tabel 1.5. Tallinna avaliku tasulise parkimisala ja Rävalla parkimismaja parkimisaegade ja hindade võrdlus

Parkla tüüp	Tsoon	Tasulise parkimise aeg	Tund aega parkimist (€/h)	Kuukaart (€)
Avalik parkla	kesklinna	E–R 07:00–19:00 L 08:00–15:00 P tasuta	1,5	150
	südalinn	ööpäevaringselt tasuline	4,8	250
	vanalinn	ööpäevaringselt tasuline	6,0	300
Rävalla parkimismaja	kesklinna	ööpäevaringselt tasuline	2,4 ¹	149 ²

Allikas: Autori koostatud (Tasuline parkimine. Tallinna kodulehekülg) ja (Rävalla parkimismaja. EuroParki kodulehekülg) alusel

Märkused:

1. Kehtib öise parkimise erihind 30 senti/h 21:00–09:00.
2. Lisaks kuukaardile saab ka osta öise kuukaardi, mis maksab 32 € ja mida saab kasutada E–R 17:00–09:00 ja L, P 24 tundi.

Parkimiskorralduse organisatsiooniline struktuur peab hõlmama kehtestatud parkimiskorra tagamist ja kontrolli kui ka korra rikkujate trahvimist, mille üle järelvalvet peab Tallinna avalikul

tasulisel parkimisalal Tallinna Munitsipaalpolitsei Amet (Tallinna parkimise ... 2006). Eraparklad koguvad parkimistasu ja teostavad järeelvalvet halduslepingu alusel.

Nagu eelnevalt autor juba mainis, siis Tallinna linnas kontrollib nõuetekohast parkimist Tallinna Munitsipaalpolitsei Amet ning menetleb parkimise korra rikkumisi Eesti Vabariigi liikluseaduse § 241 ja § 261 alusel (Munitsipaalpolitsei. Tallinna kodulehekülge). Liikluseaduse §-des 241 ja 261 (LS) on välja toodud rahatrahvi suurused, kui parkida keelatud kohas või kui rikkuda liikluskorraldusvahendiga ettenähtud parkimiskorda või -viisi või kui see on ohtlik teistele liiklejatele või häirib liiklust. Korra rikkumise eest rakendatavad sanktsioonid määratleb Tallinna Linnavolikogu. Korras sätestatud tasulise parkimise nõudeid rikkunud sõiduki juht võetakse vastutusele haldusõiguserikkumise seadustiku ja liikluseadusega ning Tallinna linna õigusaktidega kehtestatud alusel ja korras. Ametiisik koostab korra rikkumise eest trahvinõude kahes eksemplaris, millest üks jääb trahvinõude koostajale ning teine esitatakse parkimiskorda rikkunud sõiduki juhile või kinnitatakse sõiduki külge nähtavale. Trahvinõue peab olema ilmastikukindlas ümbrises. (Sõidukite tasulise parkimise korra kehtestamine § 4) Parkimise tasu laekumise intensiivsus sõltub kontrolli olemasolust ja sagedusest ning samuti nii-öelda vahele jäämisest.

1.3.2. Kesklinna parkimisala

Tallinna kesklinn on Eesti kui ka pealinna seisukohalt olulise tähtsusega, kuna see on pealinna visiitkaardiks. Kesklinna on koondunud äriettevõtted, avaliku sektori valitsusinstitutionid ning kolmanda sektori organisatsioonid (Kesklinna ... 2012).

Kesklinna tsoon, mille alale ei kuulu südalinna ega vanalinna tsoon, külgneb Tallinna lahe, Kalasadama tänava, Põhja puistee, Kotzebue tänava, Kopli tänava, Telliskivi tänava, raudtee, Filtri tee, Odra tänava, K. Türipü tänava, J. Vilmsi tänava, Gonsiori tänava, Rohelise aasa, L. Koidula tänava, J. Poska tänava, Narva maantee, Bensiini tänava, Pikksilma tänava ning Tallinna lahega (Tallinna avalik tasuline parkimisala ja parkimistasu § 6).

Kesklinna tasuline parkimisala on omakorda jaotatud tsoonideks T5 kuni T11. Tsoon T5 on piiritletud Tallinna lahe – Kalasadama tänava – Põhja puistee – Suur Rannavärava – Rannamäe tee – Mere puistee – Ahtri tänava – Jõe tänava – Narva maantee – Bensiini tänava – Pikksilma tänava ning Tallinna lahega. Tsoon T6 on piiritletud Pronksi tänava – Gonsiori tänava – Roheline aasa – L. Koidula tänava – J. Poska tänava – Narva maantee – Pronksi tänavaga. Tsoon T7 on

piiritletud Pronksi tänava – Liivalaia tänava – Juhkentali tänava – Odra tänava – K. Türipü tänava – J. Vilmsi tänava – Gonsiori tänava ning Pronksi tänavaga. Tsoon T8 on piiritletud Liivalaia tänava – Pärnu maantee – raudtee – Filtri tee – Juhkentali tänava ja Liivalaia tänavaga. Tsoon T9 on piiritletud Endla tänava – raudtee – Pärnu maantee – Tõnismägi – Toompuiestee ja Endla tänavaga. Tsoon T10 on piiritletud Endla tänava – Toompuiestee – Tehnika tänava – Paldiski maantee – raudtee ja Endla tänavaga. Tsoon T11 on piiritletud Põhja puiestee – Kotzebue tänava – Kopli tänava – Telliskivi tänava – raudtee – Paldiski maantee – Tehnika tänava – Toompuiestee – Rannamäe tee – Suur Rannavärava ja Põhja puiestee. (Tallinna avalik tasuline parkimisala ja parkimistasu § 7)

Kesklinna koondub suurem osa Tallinnas liiklevatest autodest, mille tõttu kesklinna tänavavõrk ei vasta autostumise tasemele (Kesklinna ... 2012). Strateegia „Tallinn 2030“ (2010) põhjal oli Tallinnas registreeritud sõiduautosid 489 1000 elaniku kohta, mis ületab paljude naaberriikide linnade näitajaid. Arengukava hinnangul järgneva 30–35 aasta jooksul võib sõiduautode arv veelgi kasvada ning mõningate prognooside põhjal 2020. aastaks kasvab Eesti autostumisetase 15–20% võrra.

Autode arvukuse kasvamise ning liiklusummikute tagajärjel halveneb linnaõhu kvaliteet. Kesklinna liikluskoormust suurendab ka sadamaga seotud transiit. Tipptundidel tõmbekeskustes ning nende ümbruses parkimiskohti ei jätku (Kesklinna ... 2012). Samuti ka elurajoonides on parkimisprobleemid tüüpiline nähtus. Tänaväärsete korterelamute parkimisvõimalused on piiratud, mis mõjutab omakorda piirkonna autostumise taset. Parkimisprobleemide leevendamiseks on vajalik leida võimalusi parkimiskohtade laiendamiseks ning parkimisalad on võimalik suurendada haljasalade ja nii-öelda vabade riigimaade arvelt (Tallinna linna ... 2005). Samuti on oluline parkimisprobleemidega arvestada juba detailplaneeringute kehtestamisel ning linnaruumi üldisel kavandamisel (Kesklinna ... 2012).

Liikluskorralduse sujuvuse ning liiklusohutuse tagamise eesmärk on muuta liikluskoormust, vähendada kesklinna läbivat transiitliiklust, suurendada eri transpordiliikide sidusust, suurendada linnakeskonda säästvate sõidukite osatähtsust. Eri transpordiliikide sidusust toetab „Pargi ja reisi“ süsteem, mille eesmärgiks oli propageerida ühissõidukite kasutamist. Autojuhtidel on võimalus jätta oma sõiduk tasuta valvega parklasse äärelinna aladel ning liikuda kesklinna ühissõidukiga. (Kesklinna ... 2012)

1.3.3. Vanalinna parkimisala

Vanalinna parkimisala on piiritletud Toompuiestee, Kaarli puiestee, Vabaduse väljaku, Pärnu maantee, Viru väljaku, Mere puiestee, Rannamäe tee ja Toompuiestega (Tallinna avalik tasuline parkimisala ja parkimistasu § 6). Vanalinna parkimisala jaguneb kaheks tsooniks: T1 ja T2. Tsoon T1 piirneb Toompuiestee – Kaarli puiestee – Vabaduse väljaku – Pärnu maantee – Väike-Karja tänava – Suur-Karja tänava – Vana turg – Vanaturu kaela – Raekoja tänava – Raekoja platsi – Voorimehe tänava – Pikk tänava – Nunne tänava ning Toompuiestega. Tsoon T2 piirneb Rannamäe tee – Nunne tänava – Pikk tänava – Voormimehe tänava – Raekoja platsi – Raekoja tänava – Vanaturu kaela – Vana turg – Suur-Karja tänava – Väike-Karja tänava – Pärnu maantee – Viru väljaku – Mere puiestee ning Rannamäe teega. (Tallinna avalik tasuline parkimisala ja parkimistasu § 7)

Tallinna vanalinna liiklus- ja parkimiskorralduse põhivajadusena võib esile tuua liikluskoormuse vähendamise, milleks tuleb kaaluda järgmisi meetodeid (Tallinna vanalinna ... 2014):

- vanalinna muutmine autovabaks;
- kontrolli tõhustamine olemasolevate liikluspiirangute täitmise üle;
- koostöös vanalinna elanike, haridus- ja kultuuriasutuste töötajatega parkimiskorralduse parendamise lahendusest kokkuleppimine, tagades lastele ohutu keskkond.

Tallinna parkimispoliitika toetab seisukohta, et tagada vanalinnas parkivate autode arvu vähenemist. Samuti parkimispoliitika eesmärgiks on tagada parkimiskohtade summaarse arvu püsimist umbes praegusel tasemel kesklinna teistel aladel. (Tallinna linna ... 2005)

Vanalinnast rääkides on ka oluline silmas pidada jalakäijate tsooni, arvestades vanalinna muinsuskaitselist väärtust ning kuulumist UNESCO maailmapärandisse (Tallinna linna ... 2005). Tallinna vanalinna jalakäijate tsooni reguleerib määrus „Liikluskorraldus Tallinna vanalinnas“, millega tagatakse jalakäijate ohutus vanalinnas.

2015. aastal tehtud bakalaureusetöös (Brazier 2015) kaardistati südalinna ning vanalinna aladel parkimiskohti. Bakalaureusetööst selgus, et vanalinna parkimisalal on 4449 parkimiskohta, millest 656 olid eraparklate parkimiskohad, 1372 avalikku parkimiskohta, hoovide alal 2421 parkimiskohta.

2005. aastal viidi läbi uuring parkimiskoormuse kohta Tallinna kesklinna tasulisel parkimisalal (LISA 1). Kasutati erinevat meetodikat võrreldes varasemalt läbi viidud uuringutest, sest on muudetud tasulise parkimisala tsoone ja tariife. Parkimisloendused toimusid tööpäevadel kella 12–15 ajal, juulikuu 2. nädalal ning augustikuu viimasel nädalal. Eelnevalt fikseeriti tänavatel tasulistel parkimiskohtadel parkivad sõidukid. Ei loendatud sõidukeid, mis parkisid kinnistel aladel. Uuringust selgus, et juulikuus vanalinna tasulisel parkimisalal oli kokku 993 parkimiskohta. Päevasel ajal oli parkijaid 351 ning hõivatus oli 35%. Öisel ajal oli parkijaid 234, hõivatus oli 24%. Augustikuus oli parkijaid päevasel ajal 524 ning hõivatuse tase 53%. Öisel ajal oli parkijaid 275, hõivatuse tase oli 27%.

1.3.4. Südalinna parkimisala

Südalinn on Tallinna linna süda, mis on oluline kaubandus- ning äritegevuskeskus. Südalinnast saavad alguse peamised riikliku tähtsusega magistraalid: Narva maantee, Tartu maantee ning Pärnu maantee (Kesklinna ... 2012).

Südalinna parkimisala on piiritletud Vabaduse väljaku, Kaarli puistee, Toompuiestee, Tõnismäe, Pärnu maantee, Liivalaia tänava, Pronksi tänava, Jõe tänava, Ahtri tänava, Mere puistee, Viru väljaku, Pärnu maantee ja Vabaduse väljakuga (Tallinna avalik tasuline parkimisala ja parkimistasu § 6). Südalinna parkimisala jaguneb tsoonideks T3 ja T4. Tsoon T3 piirneb Toompuiestee – Tõnismägi – Pärnu maantee – Liivalaia tänava – Lembitu tänava – Teatri väljaku – Estonia puistee – G. Otsa tänava – Pärnu maantee – Vabaduse väljaku – Kaarli puistee ning Toompuiestega. Tsoon T4 piirneb Pärnu maantee – G. Otsa tänava – Estonia puistee – Teatri väljaku – Lembitu tänava – Liivalaia tänava – Pronksi tänava – Jõe tänava – Ahtri tänava – Mere puistee – Viru väljaku ning Pärnu maanteega. (Tallinna avalik tasuline parkimisala ja parkimistasu § 7)

Eelnevalt mainitud bakalaureusetööst (Brazier 2015) selgus, et südalinna parkimisalal on 10 634 parkimiskohta, millest 1756 parkimiskohta olid avalikud, eraparklates 5012 kohta ning 3866 parkimiskohta hoovides.

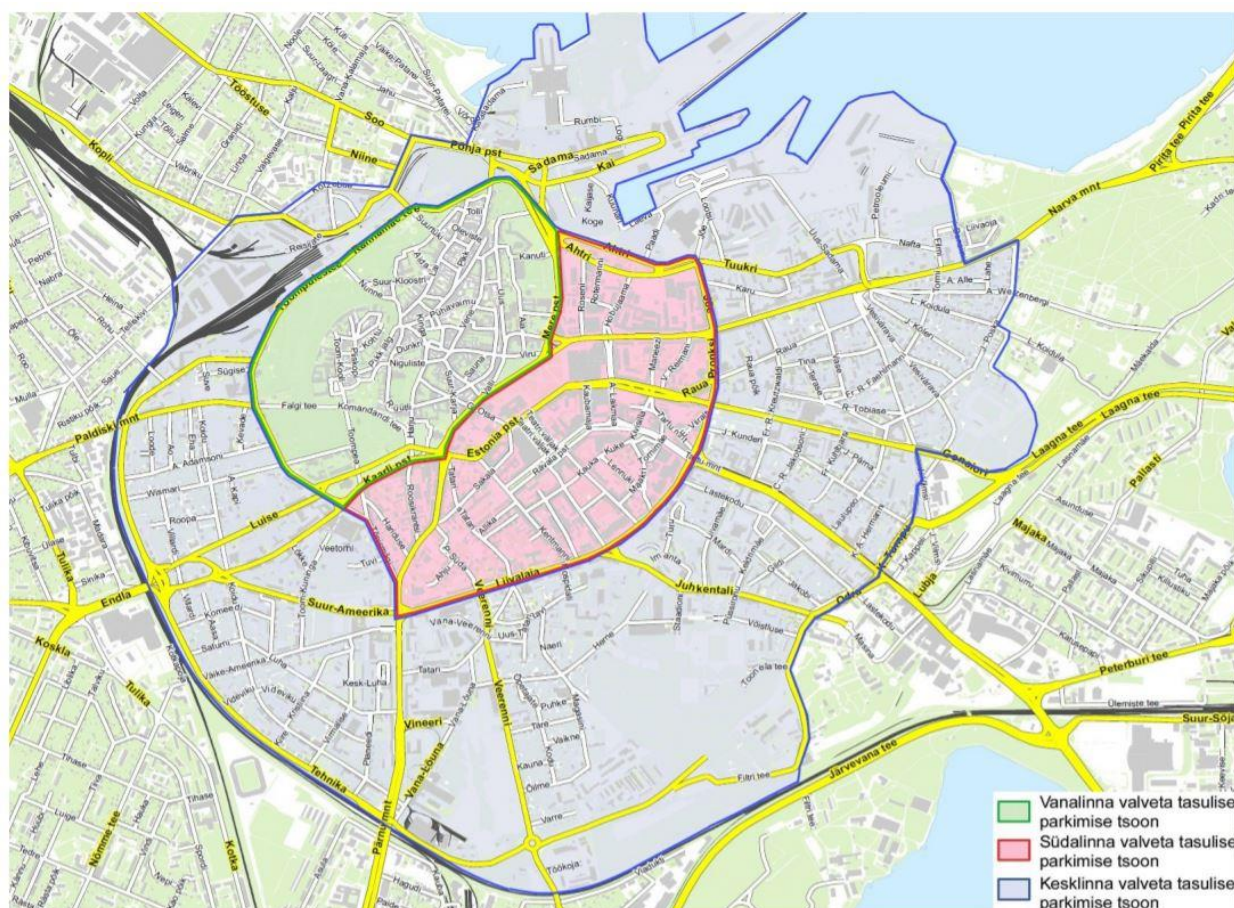
Eelnevalt mainitud uuringu põhjal (LISA 1) selgus, et juulikuu 2. nädalal loendati südalinna tasulisel parkimisalal 1075 parkimiskohta. Päevasel ajal oli parkijaid 472 ning hõivatuse tase oli 44%. Öisel ajal oli parkimiskohti hõivatud 190, hõivatuse tase oli 18%. Augustikuu loenduse

tulemusena oli parkijaid päeval 697 ning hõivatuse tase 65%. Öisel ajal oli 311 parkijat ning hõivatuse tase oli 29%. (Tallinna linna ... 2005)

2. METOODIKA

2.1. Valimi kirjeldus ja uuringu objekt

Käesolevas bakalaureusetöös teostatakse analüüs parkimiskoormuse, parkimise kestvuse ja parkimisalade täituvuse kohta Tallinna kesklinna avalikel tasulistel parkimisaladel. Järgnevalt esitatakse piirkonna kirjeldus ning andmete kogumise viis. Uuringu objektiks on Tallinna kesklinna, vanalinna ja südalinna avalikud tasulised parkimisalad (Joonis 2.1.).



Joonis 2.1. Tallinna kesklinna avalik tasuline parkimisala
Allikas: Tallinna avalik tasuline parkimisala ja parkimistasu LISA 1

Kesklinn on ala, mille alale ei kuulu südalinna ega vanalinna tsoon ning mis on piiritletud Tallinna lahe – Kalasadama tänav – Põhja puiestee – Kotzebue tänav – Kopli tänav – Telliskivi tänav – raudtee – Filtri tee – Odra tänav – K. Türipü tänav – J. Vilmsi tänav – Gonsiori tänav – Rohelise aasa – L. Koidula tänav – J. Poska tänav, Narva maantee – Bensiini tänav – Pikksilma tänav ning Tallinna lahega (Joonis 2.1.). (Tallinna avalik tasuline parkimisala ja parkimistasu § 6)

Südalinna parkimisala on piiritletud Vabaduse väljaku – Kaarli puiestee – Toompuiestee – Tõnismäe – Pärnu maantee – Liivalaia tänav – Pronksi tänav – Jõe tänav – Ahtri tänav – Mere puiestee – Viru väljaku – Pärnu maantee ning Vabaduse väljakuga (Joonis 2.1.). (*Ibid*)

Vanalinna parkimisala on piiritletud Toompuiestee – Kaarli puiestee – Vabaduse väljaku – Pärnu maantee – Viru väljaku – Mere puiestee – Rannamäe tee ning Toompuiestega (Joonis 2.1.). (*Ibid*)

2.2. Metoodika valik ja kogutavad andmed

Käesoleva bakalaureusetöö raames püstitatud eesmärgi täitmiseks kasutas autor uurimismeetodiks kvantitatiivset meetodit, milleks on mahukas andmehõive. Meetod osutuks valituks, kuna see toetab bakalaureusetöös esitatud uurimisküsimustele vastuse leidmist.

Andmeallikate analüüsi eesmärgiks oli välja selgitada, milline on parkimiskoormus kesklinna avalikel tasulistel parkimisaladel, kuidas jaguneb kesklinna tasulistel parkimisaladel parkimise kestvus ning kui suur on parkimisalade täituvus. Töö valimi moodustavad Tallinna kesklinna avalikel tasulistel parkimisaladel parkimise alustamise ja lõpetamise aeg, parkijate arv ning parkimise kestvus.

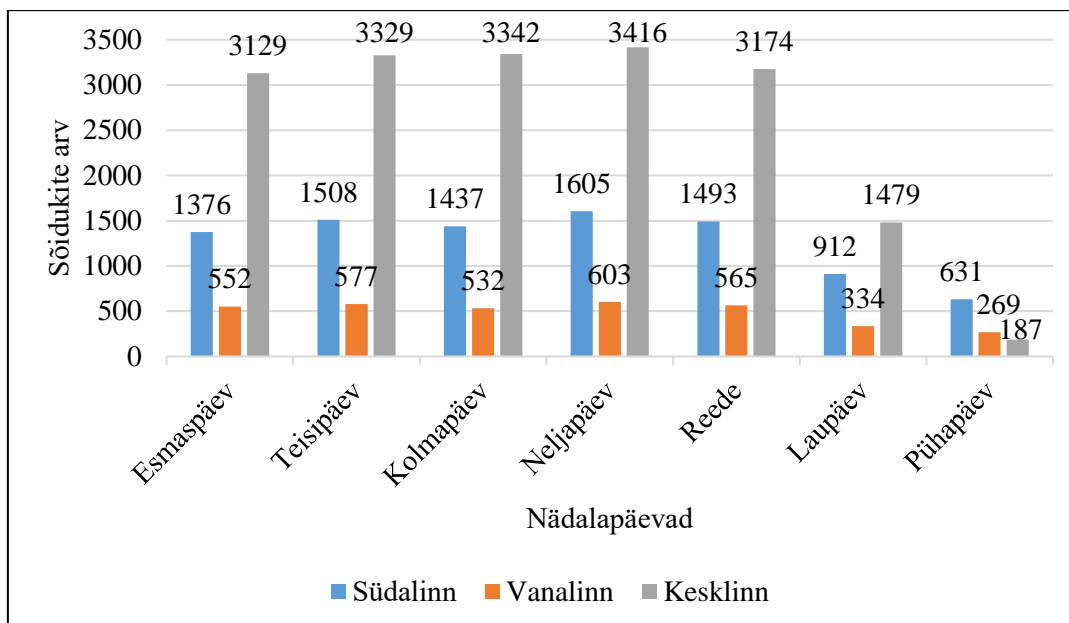
Vaatluse alune periood on 5. veebruar kuni 11. veebruar 2018, mis valiti eeldusel, et sellel nädalal ei ole riigipühasid ega muid tegureid, mis võiksid mõjutada tavapärasest parkimist. Käesolevas töös on käsitletud ainult tänavavälist parkimisala. Bakalaureusetöös pole käsitletud parkimishooneid, maa-pealsed ning -alused garaaže, sest eelnevalt mainitud parkimisressursside kohta vajalikud andmed polnud kättesaadavad töö autorile.

Tallinna kesklinna avalike tasuliste parkimisalade analüüsimiseks kasutatavad andmed on saadud Tallinna Transpordiametilt. Tallinna Transpordiamet kogub andmeid Tallinna parkimiskorralduse andmekogusse elektrooniliselt ning kogub ainult neid andmeid, mis on välja toodud Tallinna parkimiskorralduse andmekogu põhimääruses. Selle andmekogu pidamise eesmärkideks on parkimistasu makesoodustuse andmine ja parkimistasu maksmise kontrollimine Tallinna avalikul tasulisel parkimisalal.

Autor viis andmetöötluse läbi Microsoft Excelis. Andmete töötles autor kesklinna, vanalinna ja südalinna parkimisaladel parkimise kestvuse, täituvuse ja parkimiskoormuse jagunemist, parkimiskohtade käivet ning koormuse tipp-perioode. Saadud andmetes oli näha kuupäev, parkimise aeg ja tsoon, kus pargitakse. Andmed olid esitatud sekundilise täpsusega. Andmetes oli ka ära toodud tasuta parkivate sõidukite arv. Autoril pole andmeid nende isikute kohta, kes ei pargi mobiiliga, kes ei maksa parkimise eest, kes ei märkinud ära, et parkisid 15 minutit ning kes pargivad lubadega. Tasuta saavad sõidukid parkida kuni 15 minutit. Tähelepanuta ei saa jätta asjaolu, et 71 sõidukit lõpetas parkimise kesklinnas ning 3 sõidukit lõpetas parkimise vanalinnas 12. veebruaril 2018.

Lisaks eelnevalt mainitud andmetele sai autor veel lisainfot parkimise statistika kohta, näiteks mobiilparkimiste arv kuude lõikes aastatel 2016–2018, kus veebruarikuu mobiilse parkimiste koguarv oli 120 509, millest kesklinna tsoonis oli veebruaris parkimiste arv kokku 71 389, südalinnas 35 421 ning vanalinnas 13 699. Peale selle veel keskmine parkija veebruarikuu lõikes, parkimisaeg keskmiselt tunnis ja keskmine parkimismaks. Saadud andmete puuduseks on asjaolu, et puuduvad eraldi andmed tänavate ja parkimiskohtade kohta.

Tallinna Transpordiameti andmetel on kesklinnas parkimiskohti 4650, vanalinnas 650 ja südalinnas 500. Esialgu autor tegi kindlaks, mitu autot parkis päevade lõikes kokku kesklinna, vanalinna ning südalinna avalikel tasulistel parkimisaladel (Joonis 2.2.). Seejärel leidis autor parkimist alustavate ja lõpetavate sõidukite arvu, parkimise kestvuse jagunemise päevade lõikes kindlatel ajavahemikel ning parkimisalade täituvuse igal tunnil.



Joonis 2.2. Sõidukite arv Tallinna kesklinna avalikel tasulistel parkimisaladel päevade lõikes
Allikas: Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal

Kuna parkimistasu osakaalust 91% on tasutud mobiiliga, siis arvesse on võetud ainult need parkijad, kes on makse teostanud mobiili abil. Autojuht saab enda parkimise alustamise ning lõpetamise fikseerida kolmel erineval viisil (Parkimise eest tasumine. Tallinna kodulehekülj):

- SMS-parkimise kaudu, saates sõnumi parkimise alustamiseks mobiiltelefoni vahendusel vastavale lühinumbrile ning parkimise lõpetamiseks helistada vastavale lühinumbrile;
- nutiparkimise kaudu, laadides alla parkimisrakenduse, et fikseerida makseviisi, parkimistsoon, parkimise alustamise ning lõpetamise aeg ja kuupäev;
- parkimisautomaatide abil, leides parkimiskohale kõige lähemal asuva parkimisautomaadi ning ostes parkimispileti.

Samuti saab soetada kesklinna, südalinna ja vanalinna perioodikaardi ning vastavalt igale piirkonnale kehtivad vastavad maksumäärad.

3. EMPIIRILINE OSA

3.1. Parkimiskoormuse jagunemine

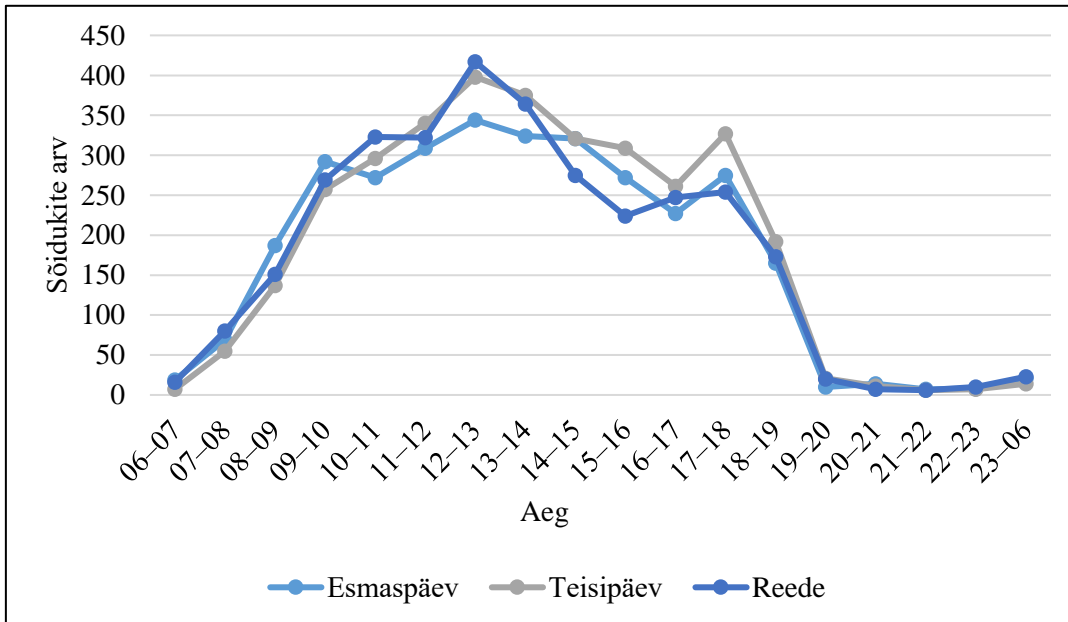
3.1.1. Kesklinna tulemused

Käesoleva bakalaureusetöö üheks püsitatud uurimisküsimuseks oli välja selgitada, milline on parkimiskoormus kesklinna avalikel tasulistel parkimisaladel ning millised on koormuse tipuajad. Tallinna kesklinna avalikul tasulisel parkimisalal jaguneb parkimiskoormus iga tööpäeva lõikes sarnaselt (Joonis 3.1.; Joonis 3.2.; Joonis 3.3.; Joonis 3.4.). Argipäevadel oli parkimiskoormus kõige suurem keskpäeval kella 12–13 vahel, kui sõitjad alustasid parkimist ning sõitjate arv jäi 340 ja 440 vahele. Suurim parkimiskoormus oli kella 13–14 vahel, kui sõitjad lõpetasid parkimise ning sõidukite arv 340 ja 410 vahele. Parkimiskoormus oli tööpäevadel kõige madalam öösel, kui enamasti olid inimesed oma sõidud ära teinud. Turu-uuringute AS (2012) uuringus toodi välja Tallinna kesklinna sõidu eesmärgid ning kuna parkimiskoormus on kesklinna parkimisaladel suurim just päevasel ajal, siis autor arvab, et need sõidu eesmärgid kattuvad ka andmete tulemustega. 58% vastanutest tuli kesklinna tööga seoses ning 15% vastanutest tuli kesklinna muudel eesmärkidel, nagu näiteks erinevad nii-öelda asjaajamised, kohtumised, ametiasutuste ning firma külastused. Väiksema osakaalu sõidu eesmärkidest moodustasid lapse lasteaeda/kooli viimine, kooli, ülikooli minemine, meelelahutusega seoses, kaupluste ning tuttavate külastus.

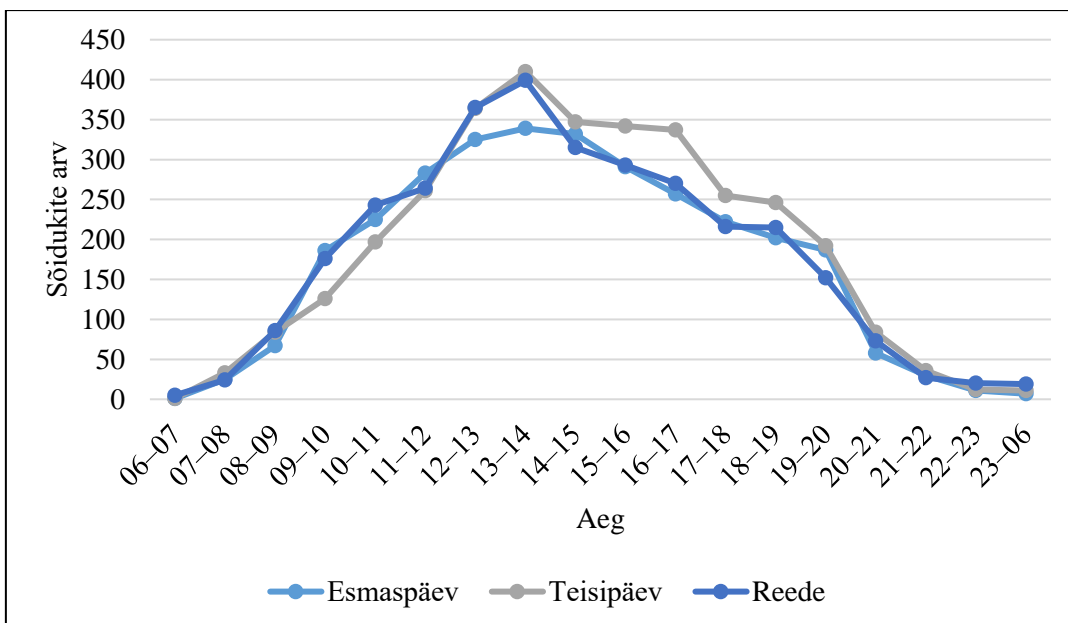
Joonise 3.1. põhjal oli keskpäeval koormus kõige suurem reedel, kus parkis kokku 417 autot. Esmaspäeval alustas parkimist kella 12–13 ajal 344 parkijat ning teisipäeval 398 parkijat. Kõige madalam oli koormus kella 19–06 ajal, kus parkimist alustavate sõidukite arv jäi 6 ja 23 vahele. Tipuajaks, millal ka parkimiskoormus oli kõige suurem jäi kella 12–13 vahele ning lisaks kasvas veel parkimist alustavate sõidukite arv kella 17–18 vahel.

Joonis 3.1. ja joonis 3.2. erinevad omavahel tipuaegade osas. Parkimist alustavate sõidukite tipuaegadeks olid vahemikud 12–13 ning 17–18, kuid parkimist lõpetavate sõidukite tipuajaks oli 13–14 vahemik. Kõige suurem parkimiskoormus joonise 3.2. põhjal oli teisipäeval (410

sõidukit), kuid parkimiskoormus oli suurim joonise 3.1. põhjal reedel. Esmaspäeval lõpetas parkimist tipuajal 339 sõidukit ning reedel 399 sõidukit. Kõige madalam oli parkimiskoormus 23–06 aeg, kus parkimist lõpetavate sõidukite arv jäi 7 ja 19 vahele.

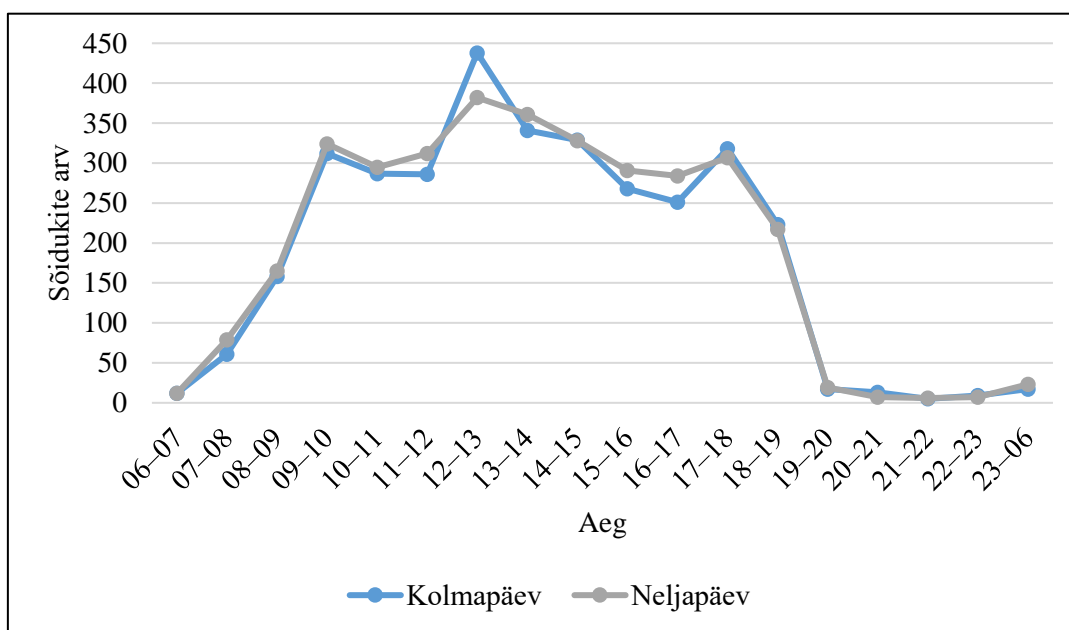


Joonis 3.1. Parkimist alustavate sõidukite arvu jagunemine kesklinnas
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal



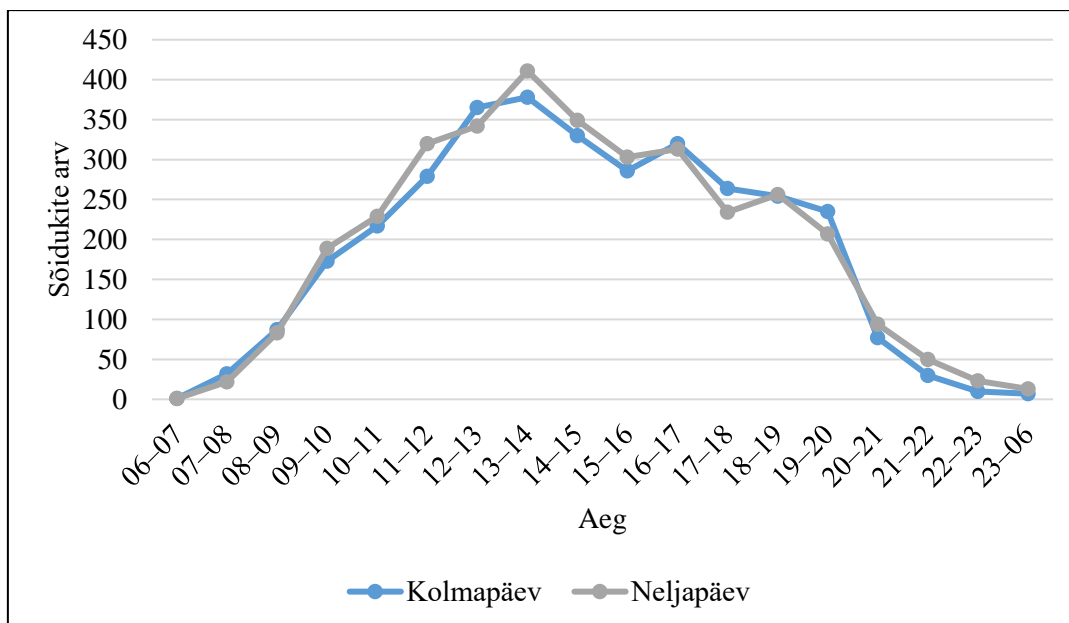
Joonis 3.2. Parkimist lõpetavate sõidukite arvu jagunemine kesklinnas
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal

Joonise 3.3. ja joonise 3.4. põhjal oli kõige suurem parkimiskoormus 12–13 aeg, kui sõitjad alustasid parkimist ning suurim 13–14 aeg, kui sõitjad lõpetasid parkimise. Parkimiskoormuse tipuajad joonise 3.3. põhjal olid kellaaegadel 09–10, 12–13, ning 17–18. Parkimiskoormus oli suurim kolmapäeval, kus parkimist alustas kella 12–13 ajal 438 sõidukit, 17–18 ajal 318 sõidukit. Neljapäeval 09–10 ajal alustas parkimist 324 sõidukit, kus parkis 12 sõidukit rohkem kui kolmapäeval. Kõige madalam oli parkimiskoormus vahemikus 19–06, kus parkimist alustavate sõidukite arv jäi 5 ja 23 vahele.



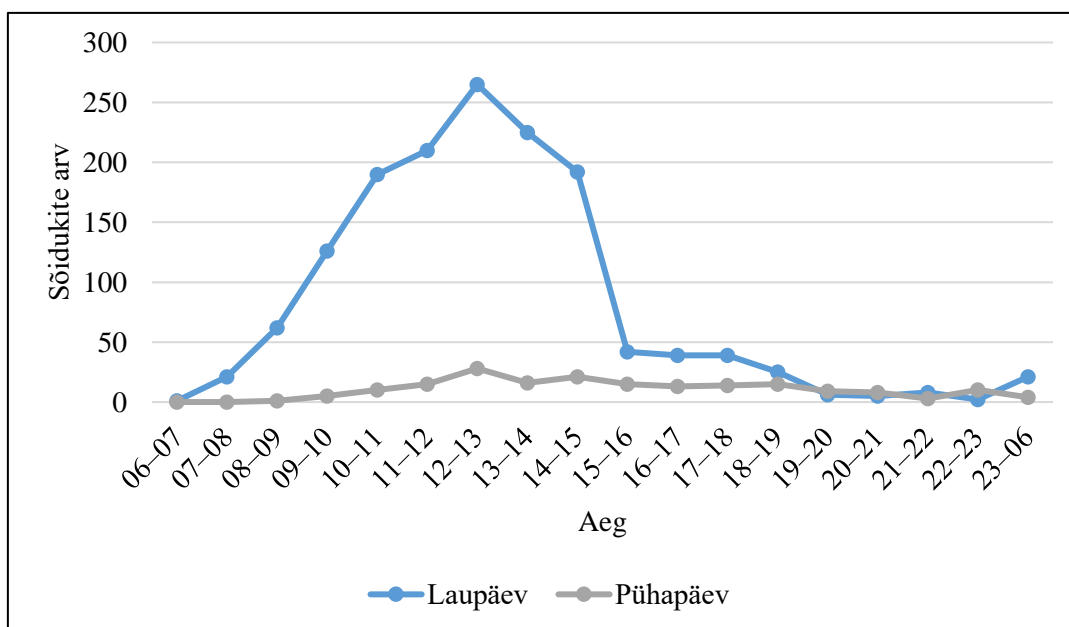
Joonis 3.3. Parkimist alustavate sõidukite arvu jagunemine kesklinnas
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal

Samuti autor juhib tähelepanu parkijate arvu järsule langusele võrreldes joonise 3.4.-ga. Kui parkimist lõpetavate sõidukite arv kahanes alates kella 18:00-st kuni kella 19:00-ni sujuvalt, siis parkimist alustavate sõidukite arv kahanes järsult keskmiselt 93 sõiduki võrra ning oli püsiv kuni kella 06:00-ni. Joonise 3.4. põhjal oli parkimiskoormus suurim neljapäeval kella 13–14 ajal, kus parkimist lõpetas 411 sõidukit. Parkimiskoormus oli madalaim kella 23–06 vahel, kus parkimist lõpetavate sõidukite arv jääb 7 ja 13 vahele.

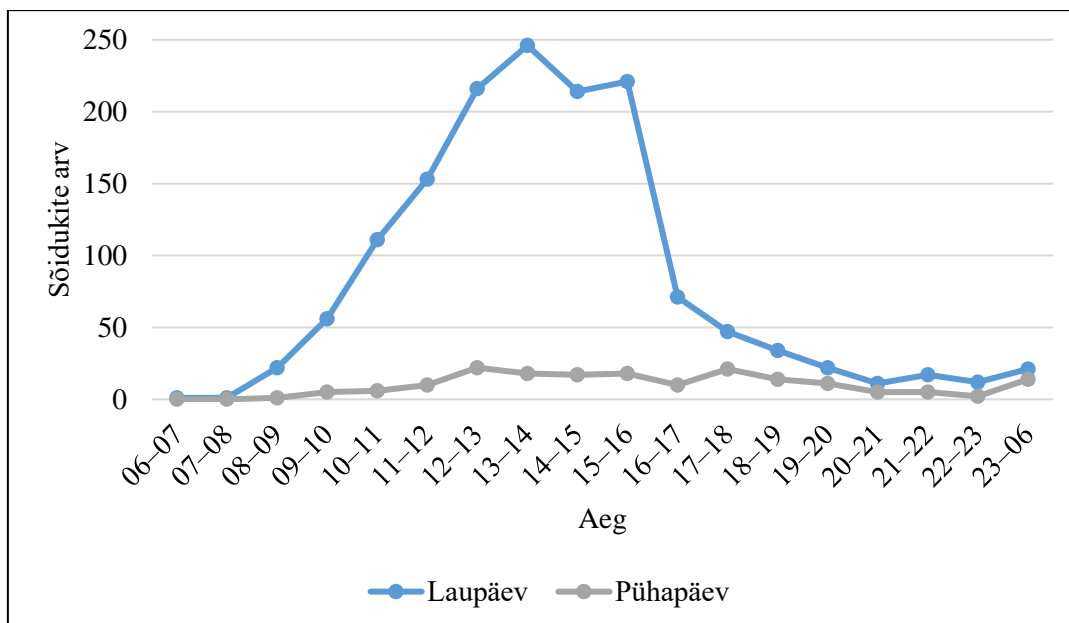


Joonis 3.4. Parkimist lõpetavate sõidukite arvu jagunemine kesklinnas
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal

Nädalavahetusel oli parkimiskoormus nii parkimist alustavate ning lõpetavate sõidukite arv kõige stabiilsem pühapäeval, võrreldes laupäeva ning tööpäevadega (Joonis 3.5; Joonis 3.6.).



Joonis 3.5. Parkimist alustavate sõidukite arvu jagunemine kesklinnas
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal



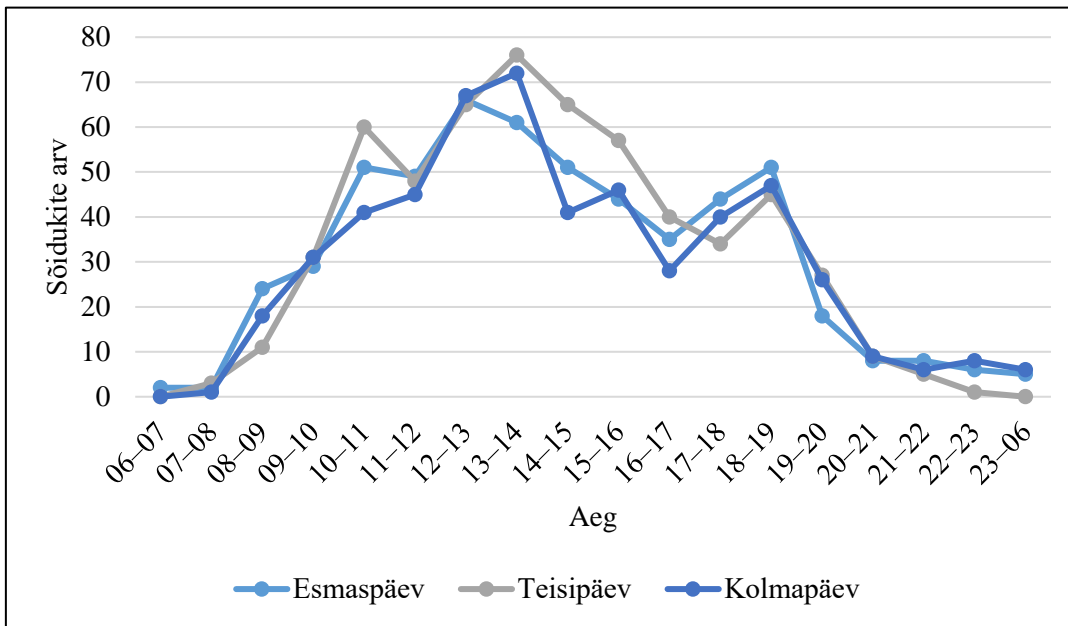
Joonis 3.6. Parkimist lõpetavate sõidukite arvu jagunemine kesklinnas
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal

Parkimiskoormus oli suurim laupäeval 12–13 ajal, kus parkimist alustas 265 sõidukit. Laupäeval kahanes järsult parkimist alustavate sõidukite arv kella 14:00-st kuni kella 15:00-ni 150 auto võrra ning seejärel jäi sõidukite arv püsima. Parkimiskoormus oli madalaim 19–22 ajal, kus parkimist alustavate sõidukite arv jäi 3 ja 9 vahele. Joonise 3.6. põhjal oli parkimiskoormus suurim samuti laupäeval 13–14 ajal, kus parkimise lõpetas 246 parkijat. Parkimiskoormus oli madalaim 06–08 ajal ning sel kellajal ei lõpetanud mitte ükski parkija parkimist.

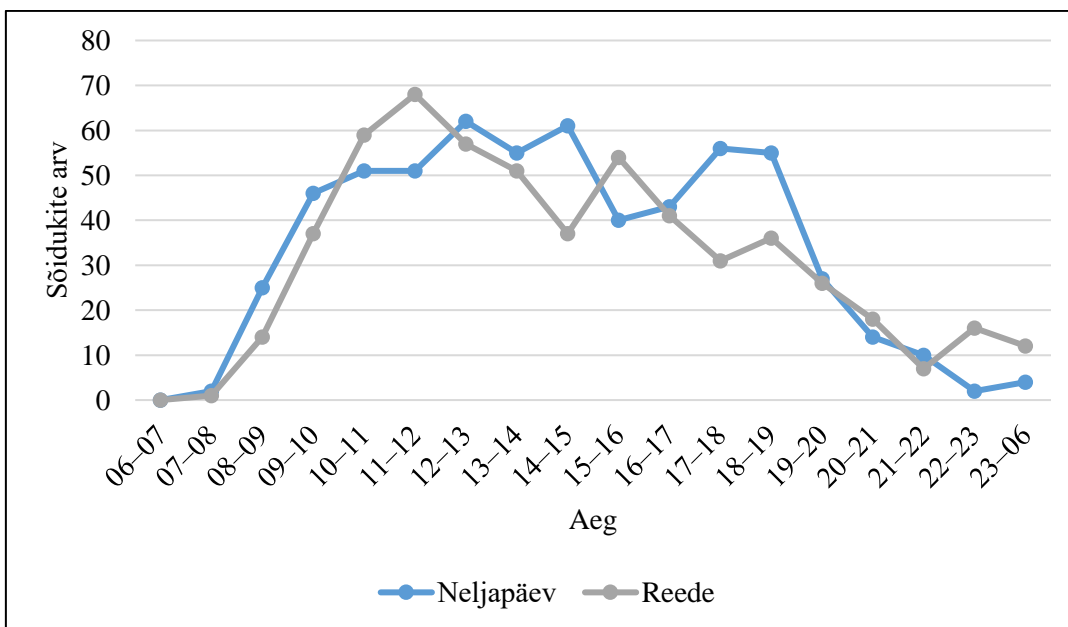
3.1.2. Vanalinna tulemused

Võrreldes kesklinna parkimisalaga ei jagune vanalinna parkimisala parkimiskoormus sarnaselt iga tööpäeva lõikes. Parkimiskoormus oli kõige suurem päevasel ajal ning madalaim öösel (Joonis 3.7.; Joonis 3.8.; Joonis 3.9.; Joonis 3.10.). Joonise 3.7. ja 3.8. põhjal oli päevasel ajal parkimiskoormus kõige suurem teisipäeval kella 13–14 vahel, kus parkimist alustasid 76 parkijat. Samal ajavahemikul alustas parkimist kolmapäeval 72 parkijat. Vahemikul 12–13 oli parkimiskoormus suur esmaspäeval, neljapäeval, vastavalt 66, 62 parkijat. Alates kella 17:00-st hakkas igal tööpäeval parkimist alustavate sõidukite arv kasvama. Õhtune parkimiskoormuse tipuaeg oli kella 17–19 vahel, kus esmaspäeval alustas parkimist 51 parkijat, teisipäeval 45 parkijat, kolmapäeval 47 parkijat, neljapäeval 56 parkijat ning reedel 36 parkijat. Reedesel

päeval oli suurim parkimiskoormus kella 11–12 vahel, kus alustas parkimist 68 sõidukit. Samuti kasvas parkijate arv kella 15–16 ja 22–23 ajal vastavalt 54 ja 16 parkijat.

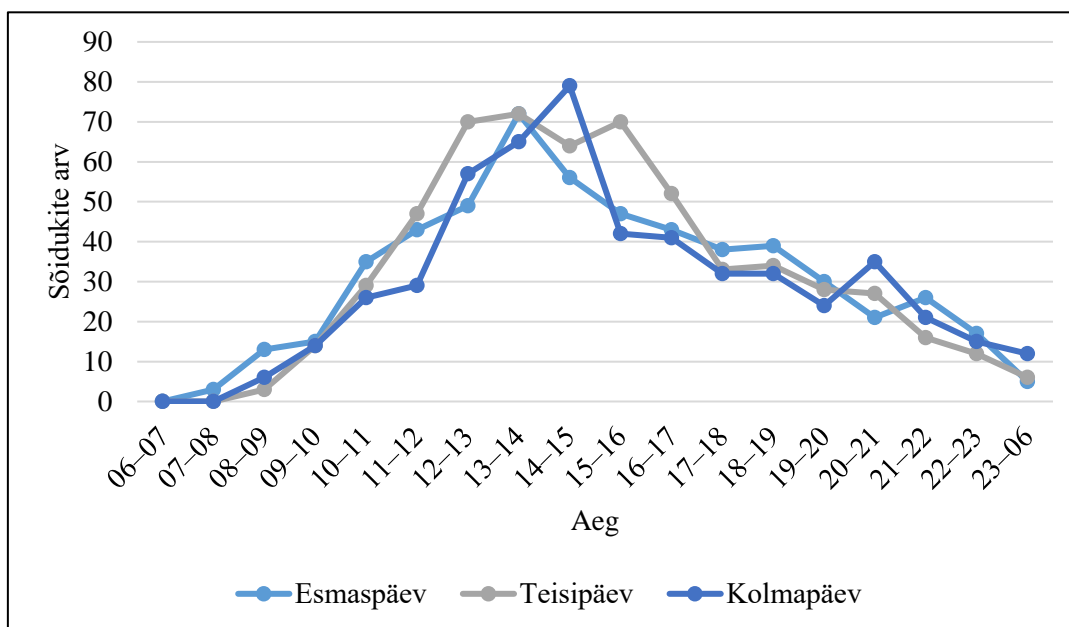


Joonis 3.7. Parkimist alustavate sõidukite arvu jagunemine vanalinnas
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal

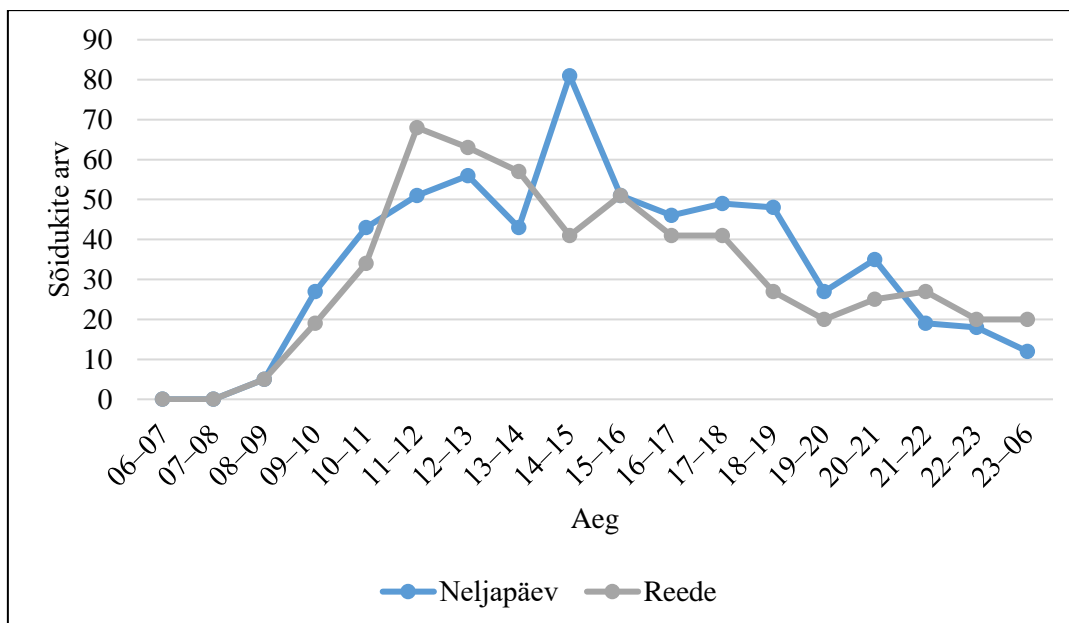


Joonis 3.8. Parkimist alustavate sõidukite arvu jagunemine vanalinnas
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal

Nagu autor juba eelnevalt mainis, tööpäevadel parkimist alustavate kui ka lõpetavate parkijate arv ning parkimiskoormus oli kõige suurem päevasel ajal ning madalaim öösel. Joonise 3.9. ja 3.10. põhjal oli parkimiskoormus suurim 11–16 vahel. Parkimiskoormuse tipuaeg oli 14–15 vahel, kus parkijad lõpetasid oma parkimise. Esmaspäevase kui ka teisipäevase koormuse tipuajad jäid 13–14 vahel, kus parkimise lõpetasid 72 parkijat. Teisipäeval võib veel haripunktiks lugeda vahemiku 15–16, kus lõpetas parkimise 70 parkijat. Kolmapäevane ning neljapäevane tipuaeg jäi 14–15 vahel, kus lõpetas parkimise vastavalt 79 ja 81 parkijat. Neljapäeval võib haripunktiks ka lugeda ajavahemiku 12–13, kus lõpetas parkimise 70 parkijat. Reedene haripunkt oli 11–12 vahel, parkimise lõpetas 68 parkijat. Kui vaadata jooniseid 3.9. ja 3.10., siis selgub, et parkimiste lõpetamiste arv 23–06 vahel oli üsna kõrge võrreldes kesklinna tulemustega.



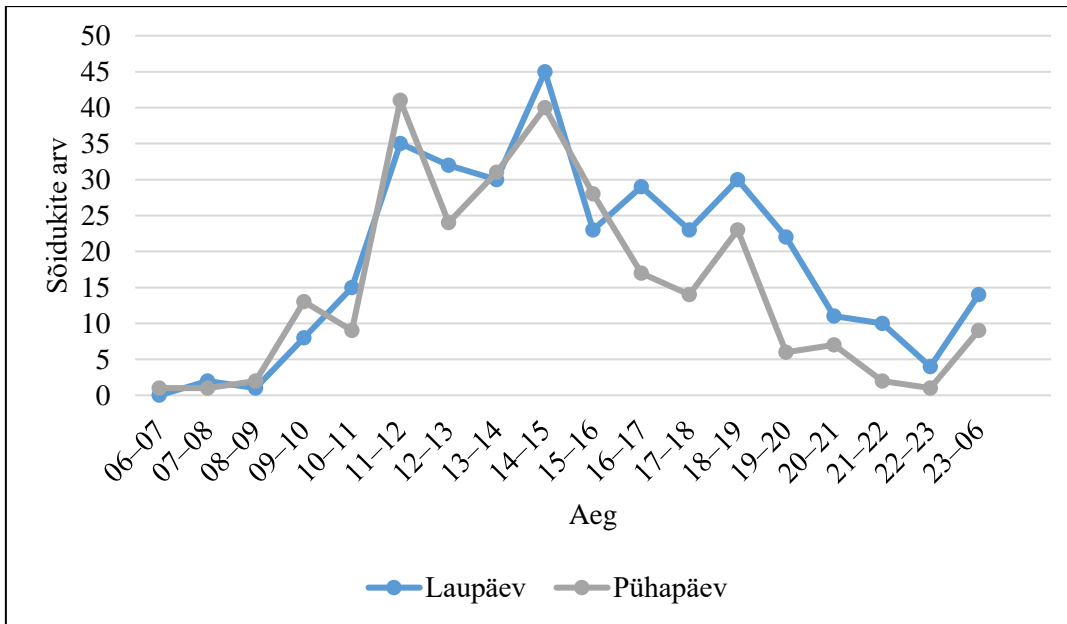
Joonis 3.9. Parkimist lõpetavate sõidukite arvu jagunemine vanalinnas
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal



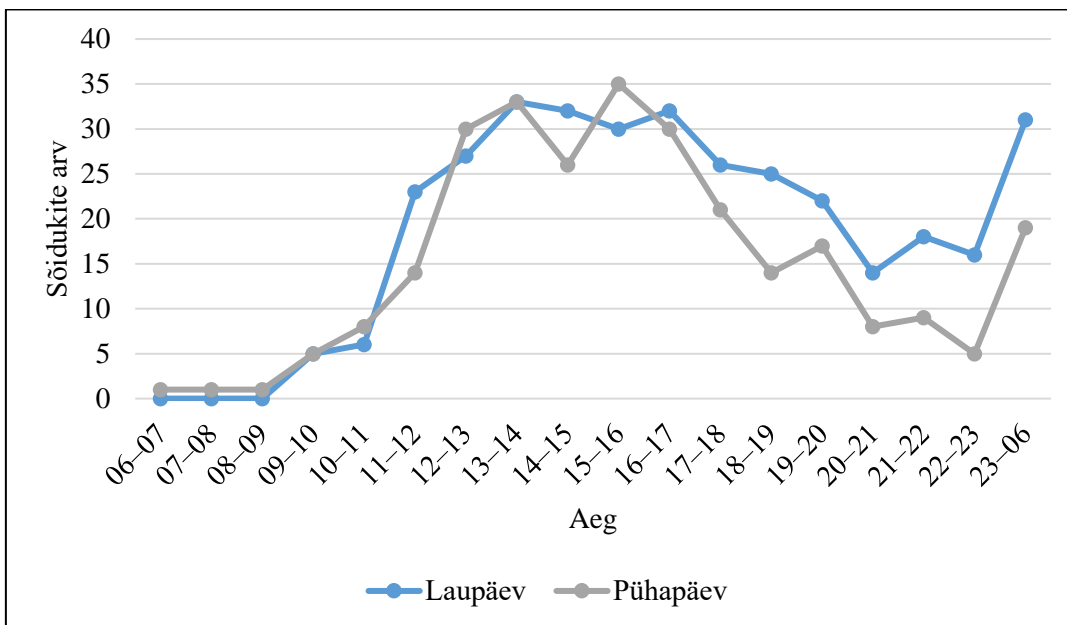
Joonis 3.10. Parkimist lõpetavate sõidukite arvu jagunemine vanalinnas
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal

Nädalavahetustel alustavate ja lõpetavate parkijate arv ning parkimiskoormus oli suur nii päeval kui ka öösel (Joonis 3.11.; Joonis 3.12.). Pühapäeval oli parkimist lõpetavate ja alustavate sõidukite arv madalam võrreldes laupäevaga. Parkimiskoormuse tipuaeg nädalavahetusel joonise 3.11. põhjal jäi kella 14–15 vahele. Laupäevane tipuaeg jäi kella 14–15 vahele, kus parkimist alustas 45 sõidukit. Pühapäevane tipuaeg jäi kella 11–12 vahele, kus parkimist alustas 41 sõidukit. Huvitav asjaolu on see, et nii laupäeval kui ka pühapäeval hakkas parkijate arv kasvama alates kella 22:00-st.

Joonise 3.12. põhjal oli parkimist lõpetavate sõidukite arv ning parkimiskoormus laupäeval suhteliselt ühtlane alates kella 13:00-st kuni kella 17:00-ni, vastavalt 33, 32, 30, 32 sõidukit. Laupäevase koormuse tipuaeg jäi kella 13–14 vahele, kus parkimise lõpetas 33 sõidukit. Pühapäeval jäi koormuse tipuaeg kella 13–14 ja 15–16 vahele, kus parkimise lõpetas vastavalt 33 ja 35 sõidukit. Sarnaselt joonisele 3.11. oli samuti märgata joonisel 3.12. parkimist lõpetavate sõidukite arvu kasvu alates kella 22:00-st.



Joonis 3.11. Parkimist alustavate sõidukite arvu jagunemine vanalinnas
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal



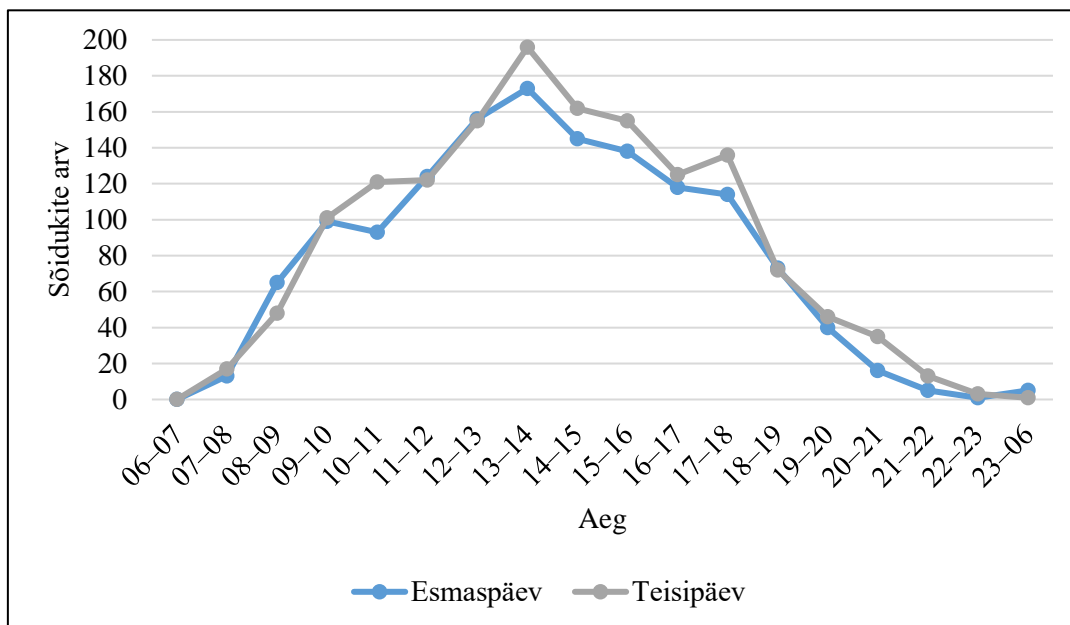
Joonis 3.12. Parkimist lõpetavate sõidukite arvu jagunemine vanalinnas
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal

3.1.3. Südalinna tulemused

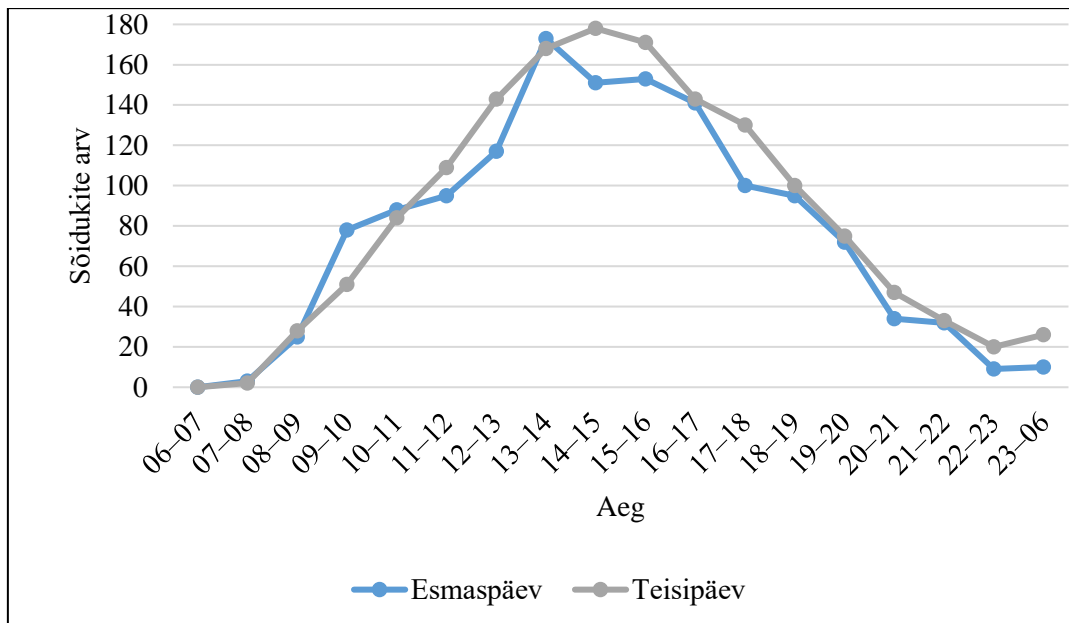
Parkimiskoormus, parkimist alustavate ning lõpetavate sõidukite arv oli kõige suurem päeval ajal, madalaim hommikul nii kesklinna, vanalinnas kui ka südalinnas parkimisaladel. Parkimiskoormuse tipuajad olid sarnased võrreldes kesklinna ja vanalinnas tulemustega.

Parkimiskoormuse haripunkt ja parkimiskoormus oli suurim esmaspäeval ja teisipäeval 13–14 vahel (Joonis 3.13.) nagu ka vanalinnas, kus parkimist alustavate sõidukite arv oli vastavalt 173 ja 196. Kesklinna tipuaeg (Joonis 3.1.) jäi kella 12–13 vahele. Joonis 3.14. põhjal oli sarnaselt kesklinnale ja vanalinnale esmaspäeva ja teisipäeva tipuajaks 13–14 vahemik, kus parkimist lõpetavate sõidukite arv oli vastavalt 173 ja 168.

Joonise 3.14. põhjal oli teisipäeval parkimiskoormus suurim kella 13–16 vahel ning esmaspäeval 13–14 vahel, kus parkimist lõpetasid vastavalt 168, 178, 171 ja 173 sõidukit. Nii parkimist alustavate kui ka lõpetavate sõidukite madalaim parkimiskoormus oli kella 23–06 ajal, kus parkijate arv jäi 0 ja 6 vahele.

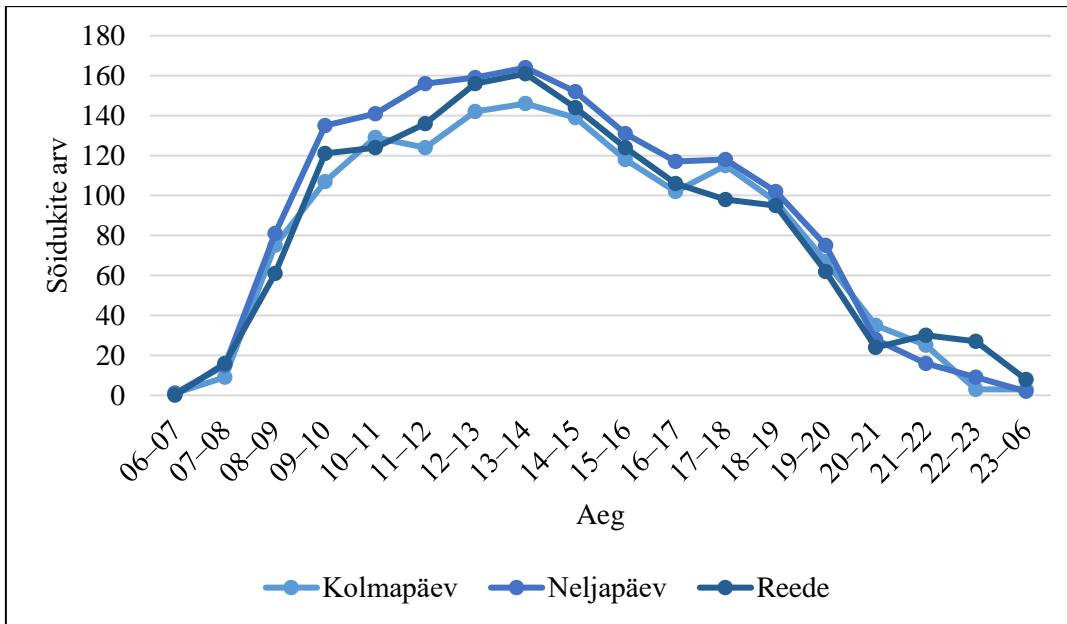


Joonis 3.13. Parkimist alustavate sõidukite arvu jagunemine südalinnas
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal

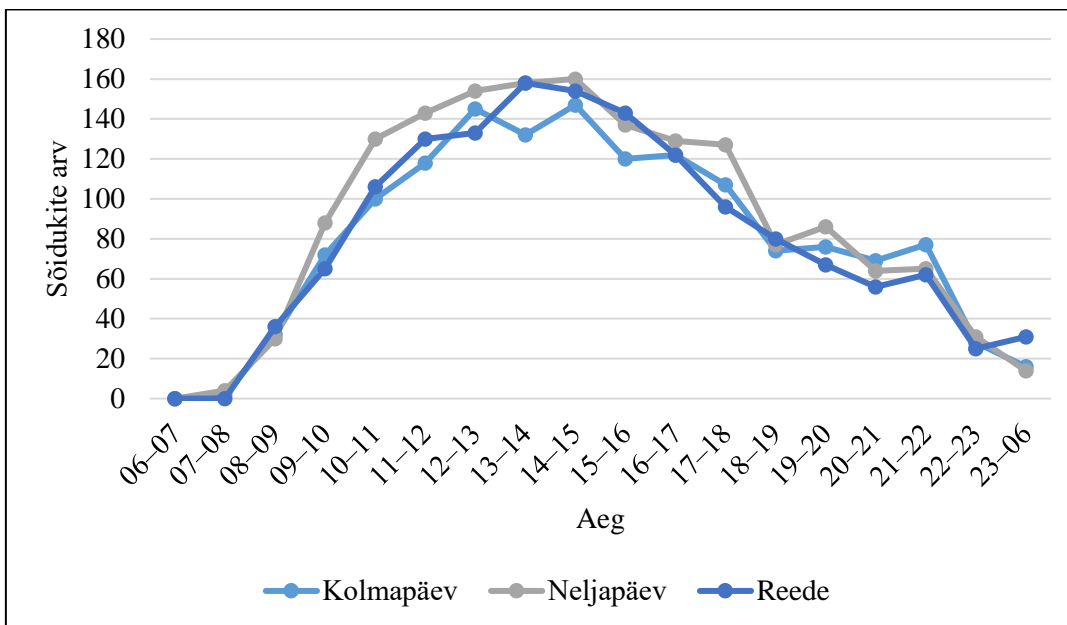


Joonis 3.14. Parkimist lõpetavate sõidukite arvu jagunemine südalinnas
 Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal

Parkimiskoormus kolmapäeval, neljapäeval ja reedel oli ühtlasemalt jaotunud võrreldes esmaspäeva ja teisipäevaga (Joonis 3.15.; Joonis 3.16.). Parkimiskoormuse tipuaeg jäi kella 13–14 vahele, kolmapäeval alustas parkimist 146 sõidukit, neljapäeval 164 sõidukit ning reedel 161 sõidukit (Joonis 3.15.). Parkimiskoormus oli suurim alates kella 11:00-st kuni kella 15:00-ni. Parkimiskoormus oli madalaim 23–06 ajal, kus parkimist alustavate sõidukite arv jäi 2 ja 8 vahele. Huvitav fakt on see, et alates kella 20:00-st hakkab parkimist alustavate sõidukite arv kasvama ja kasvab kuni kella 23:00-ni. Joonise 3.16. põhjal jäi parkimiskoormuse tipuaeg kella 14–15 vahele, kus parkimist lõpetavate parkijate arv oli kolmapäeval 147 ja neljapäeval 160. Reedel oli parkimiskoormus suurim kella 13–14 ajal, kus parkimist lõpetavate sõidukite arv oli 158. Parkimist lõpetavate sõidukite arv kasvas kella 21–22 vahel nii kolmapäeval, neljapäeval ja reedel. Parkimiskoormus oli madalaim 06:00-st 07:00-ni, kus parkimist lõpetas null sõidukit.



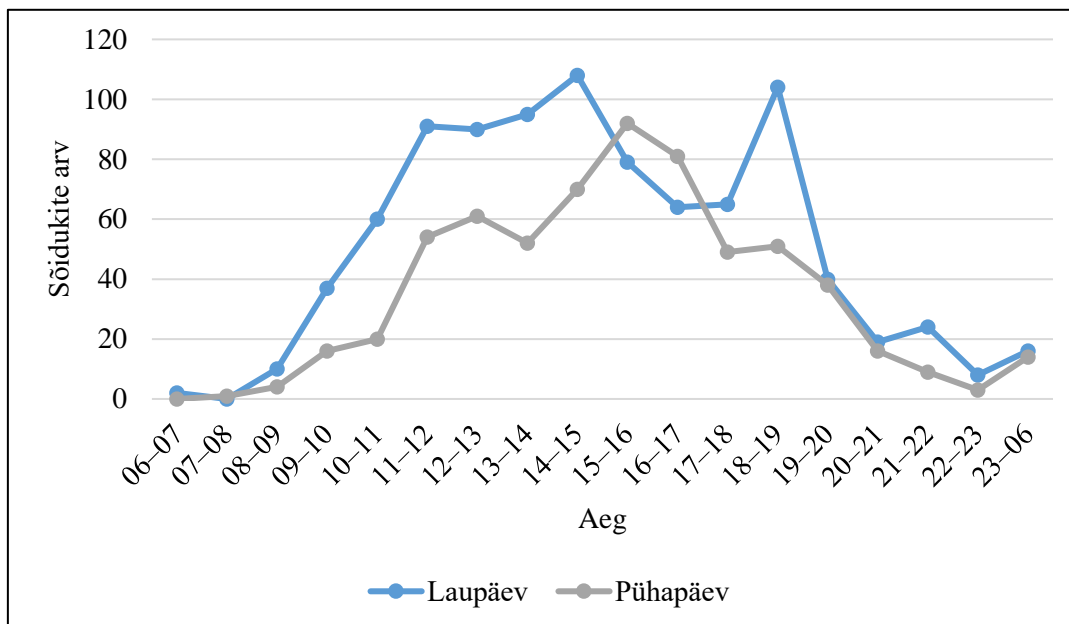
Joonis 3.15. Parkimist alustavate sõidukite arvu jagunemine südalinnas
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal



Joonis 3.16. Parkimist lõpetavate sõidukite arvu jagunemine südalinnas
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal

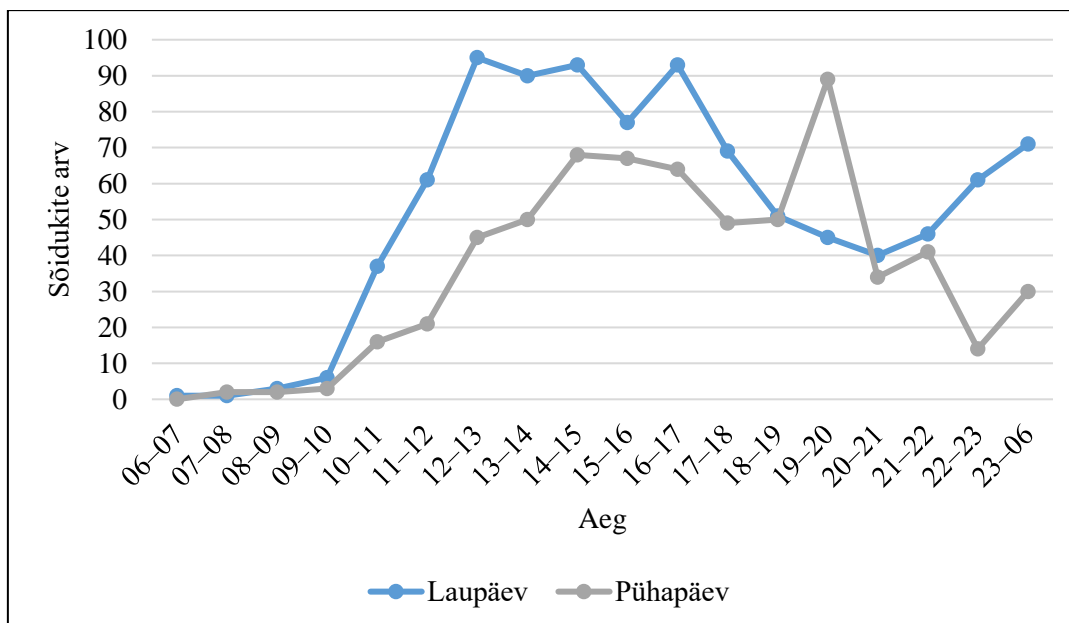
Nädalavahetusel oli parkimist alustavate parkijate arv ja parkimiskoormus suur päevasel ajal (Joonis 3.17.; Joonis 3.18.). Joonise 3.17. järgi oli parkimiskoormuse tipuaeg laupäeval kella 14–15 vahel, kus parkimist alustas 108 sõidukit. Samuti kasvas jõuliselt alates kella 18:00-st parkimist alustavate sõidukite arv kuni kella 19:00-ni. Pühapäeval jäi koormuse tipuaeg kella

15–16 vahele, kus parkimist alustavate sõidukite arv oli 92. Alates kella 22:00-st hakkas parkimist alustavate sõidukite arv kasvama. Parkimiskoormus oli kõige madalam kella 06–08 vahel, kus parkimist alustavate sõidukite arv jäi 0 ja 2 vahele.



Joonis 3.17. Parkimist alustavate sõidukite arvu jagunemine südalinnas
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal

Laupäevane parkimist lõpetavate sõidukite arv ning parkimiskoormus oli erinev võrreldes pühapäevaga (Joonis 3.18.). Laupäeval jäi koormuse tipuaeg kella 12–13 ning 16–17 vahele ning vastavalt lõpetas parkimist 95 ja 93 sõidukit. Pühapäeval jäi parkimiskoormuse tipuaeg kella 19–20 vahele ning parkimist lõpetavate sõidukite arv oli 89. Parkimiskoormus oli madalaim kella 06–08 vahel, kus parkimist lõpetavate sõidukite arv jäi 0 ja 2 vahele.



Joonis 3.18. Parkimist lõpetavate sõidukite arvu jagunemine südalinnas
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal

3.2. Parkimise kestvus

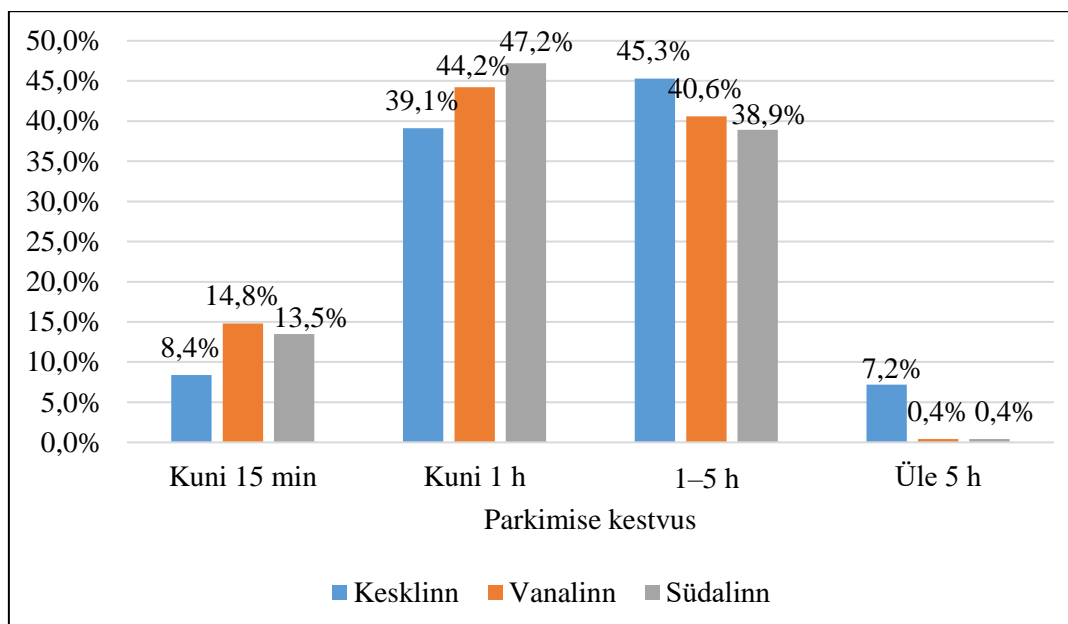
Bakalaureusetöö üheks püstitatud uurimisküsimuseks oli välja selgitada, kuidas jaguneb kesklinna avalikel tasulistel parkimisaladel parkimise kestvus ning milline on parkimisaeg erinevatel tasulistel tsoonidel. Parkimise kestvus jagunes päevade lõikes kesklinnas, vanalinnas ja südalinnas sarnaselt (Joonis 3.20.; Joonis 3.21.; Joonis 3.22.). Keskmine parkimise kestvus vanalinna ja südalinna parkimisaladel oli sarnane, vastavalt 1 tund 6 minutit ja 1 tund 8 minutit (Tabel 3.1.). Kesklinnas oli keskmine parkimise kestvus 2 tundi 7 minutit. Kõige harvemini pargiti kestusega üle 5 tunni (Joonis 3.19.). Turu-uuringute AS (2012) uuris lisaks kesklinnas parkimiste põhjustele ka parkimise kestvuse kohta ning selgus, et kuni 15 minutit pargib 15% vastanutest, tund aega pargib 15% ja üle 50% pargivad üle 1 tunni vastanutest. Võrreldes neid tulemusi tabeliga 3.1. ja joonisega 3.19. saab järeldada, et kesklinnas üle 50% parkisid üle 1 tunni, kuid vanalinna ja südalinna puhul see päris nii ei ole. Sarnaselt eelnevalt mainitud uuringule parkis vanalinna ja südalinna parkimisalal kuni 15 minutit vastavalt 14,8% ja 13,5% kogu parkijatest. Kesklinna, vanalinna ja südalinna parkimisaladel parkis kuni 1 tund üle 39%, kuid uuringust selgus, et 15% kogu vastanutest parkisid tund aega. Autor arvab seda, et parkijate käitumismuster parkimise kestvuse osas on sarnane. Parkijad pargivad kuni 15 minutit tasuta ja tingimata pargivad seal edasi, kas tund aega või kaks tundi, aga nad ei pargi seal 1 tund ja

20 minutit, sest siis parkijad maksavad juba järgmise minuti eest. Seega parkimistasu suurus määrab parkimise kestvuse.

Tabel 3.1. Parkimisalal viibimise aja jaotus protsentides ja keskmine parkimise kestus

Parkimisala	Parkimise kestvus (%)					Keskmine parkimise kestus
	Kuni 15 min	Kuni 1 h	1–5 h	Üle 5 h	Kokku	
Kesklinn	8,4	39,1	45,3	7,2	100,0	2 t 7 min
Vanalinn	14,8	44,2	40,6	0,4	100,0	1 t 6 min
Südalinn	13,5	47,2	38,9	0,4	100,0	1 t 8 min

Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmetel

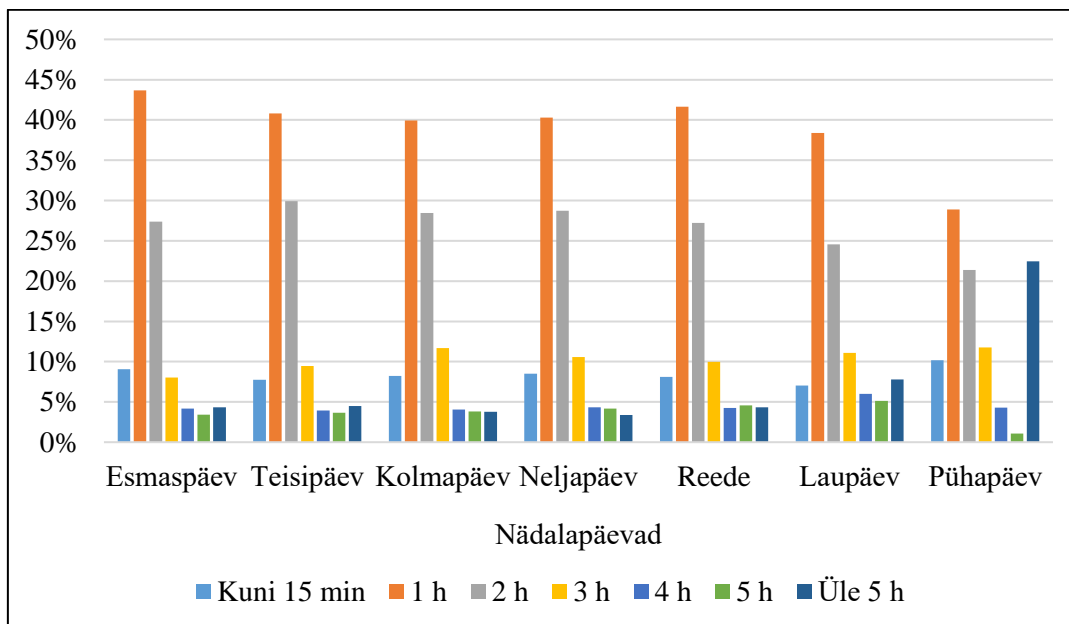


Joonis 3.19. Parkimisalal viibimise aja jaotus protsentides

Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmetel

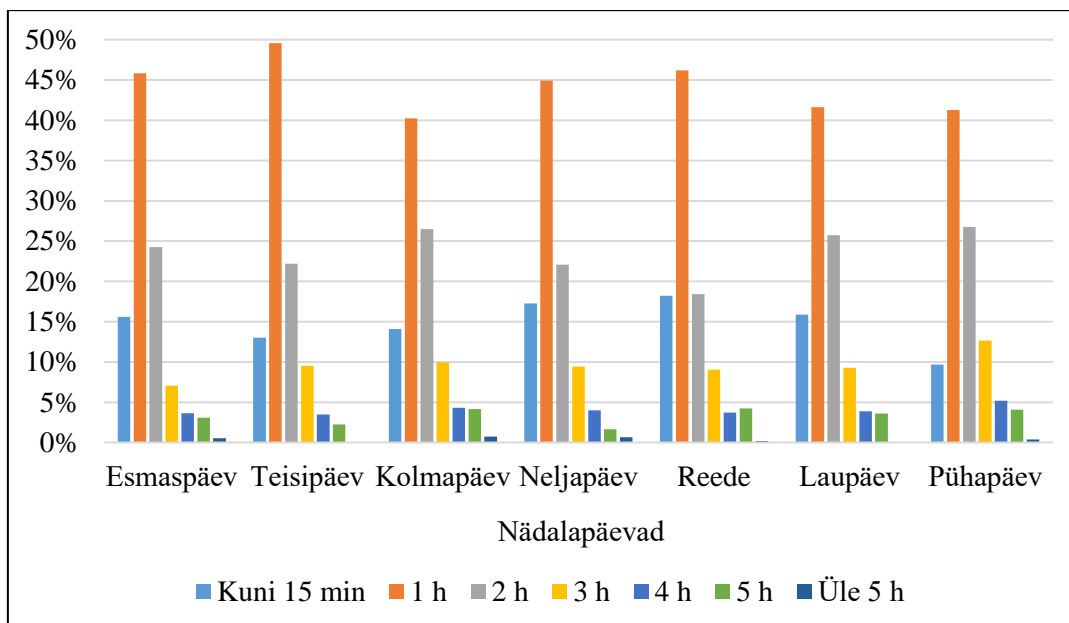
Kesklinna parkimisalal parkis sõidukeid päevade lõikes kõige rohkem 1 tunni jooksul (Joonis 3.20.). Esmaspäeval parkis 1 tunni jooksul 1366 sõidukit kesklinna parkimisalal, mis moodustas 44% parkijate koguarvust. Suurim parkimise kestvus oli 2 päeva 21 tundi ja 29 minutit, kus parkija alustas parkimist esmaspäeval ning lõpetas kolmapäeval. Kõikide jooniste puhul tuleb ära mainida asjaolu, et 15-minutilise parkimisaja all on mõeldud seda, et esimesed 15 minutit saab tasuta parkida. 15-minutilise parkimise osakaal oli kesklinna parkimisalal märkimisväärne. Kõikidel parkimisaladel parkis sõitjaid rohkem kestusega kuni 15 minutit võrreldes kestusega üle

5 tunni (Joonis 3.19.). Pühapäeval parkis 10% kogu parkijate arvust kestusega kuni 15 minutit. Pühapäeva puhul on ka see huvitav fakt, et üle 5 tunni parkimise kestvus moodustab 22% kogu sõidukite arvust.



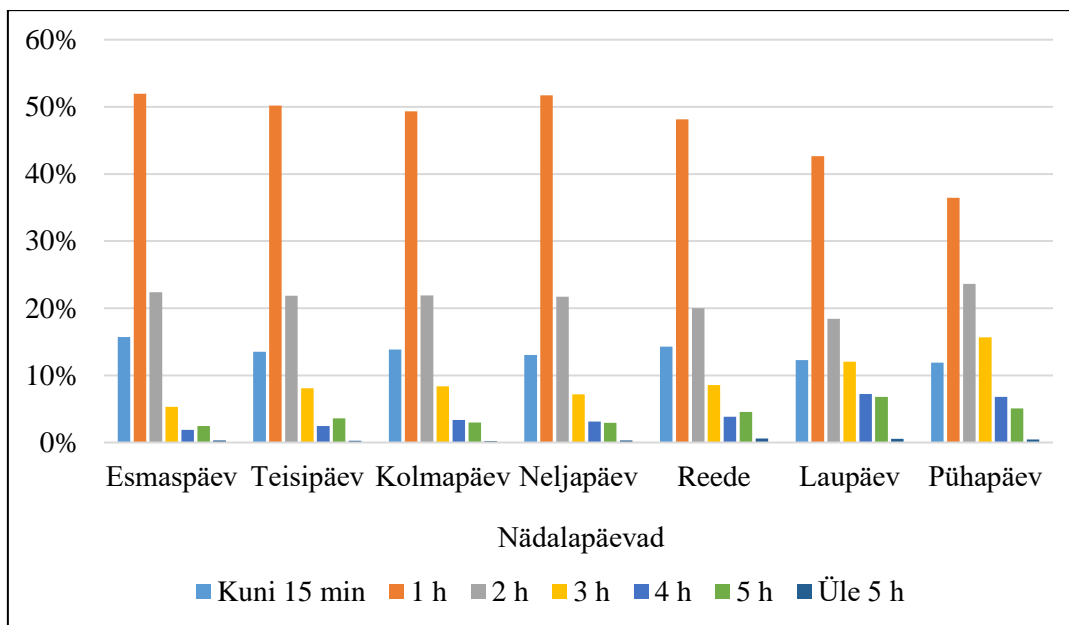
Joonis 3.20. Parkimisaeg kesklinnas autode seismise aja järgi päevade lõikes
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmetel

Vanalinna parkimiskestvuse tulemused sarnanevad kesklinna tulemustega. Keskmiselt 44,2% parkijatest parkisid igapäevaselt tund aega vanalinna avalikul tasulisel parkimisalal (Joonis 3.21.). Kõige rohkem pargiti tund aega teisipäeval, mis moodustas teisipäevasest parkijate koguarvust 50%. Tunni aja jooksul parkis 286 sõidukit. Suurim parkimise kestvus oli 8 tundi ja 35 minutit. Samuti laupäeval ja pühapäeval moodustas parkimine kestusega tund aega suure osa koguarvust, vastavalt 41,6% ja 41,3%. Ei saa ka märkimata jätta tasuta parkimisaega. Tasuta pargiti kõige rohkem neljapäeval, 104 sõidukit. Kõige vähem pargiti üle 5 tunni, mis moodustas keskmiselt nädala lõikes 0,4% (Joonis 3.19.). Üle 5 tunni pargiti kõige rohkem kolmapäeval, mis moodustab 0,7% kogu kolmapäevastest parkijate arvust.



Joonis 3.21. Parkimisaeg vanalinnas autode seismise aja järgi päevade lõikes
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmetel

Südalinna parkimiskestvuse tulemused sarnanevad kesklinna ja vanlinna tulemustega. Keskmiselt 47,2% parkijatest parkisid igapäevaselt tund aega vanlinna avalikul tasulisel parkimisalal. Suurim parkimise kestvus oli nädala lõikes esmaspäeval 10 tundi ja 40 minutit. Jooniselt 3.22. on näha, et kõige rohkem pargiti tund aega neljapäeval ning kõige vähem pühapäeval, mis moodustas parkijate arvust vastavalt 52% (830 sõidukit) ja 36,5% (75 sõidukit). Samuti laupäeval ja pühapäeval moodustas tund aega parkimine suure osa koguparkimistest, vastavalt 42,7% ja 36,5%. Kõige vähem pargiti üle 5 tunni, mis moodustas keskmiselt nädala lõikes 0,4% (Joonis 3.19.). Üle 5 tunni pargiti kõige rohkem reedel ja kõige vähem kolmapäeval, mis moodustas vastavalt 0,6% ja 0,2% kogu reedestest parkijate arvust.

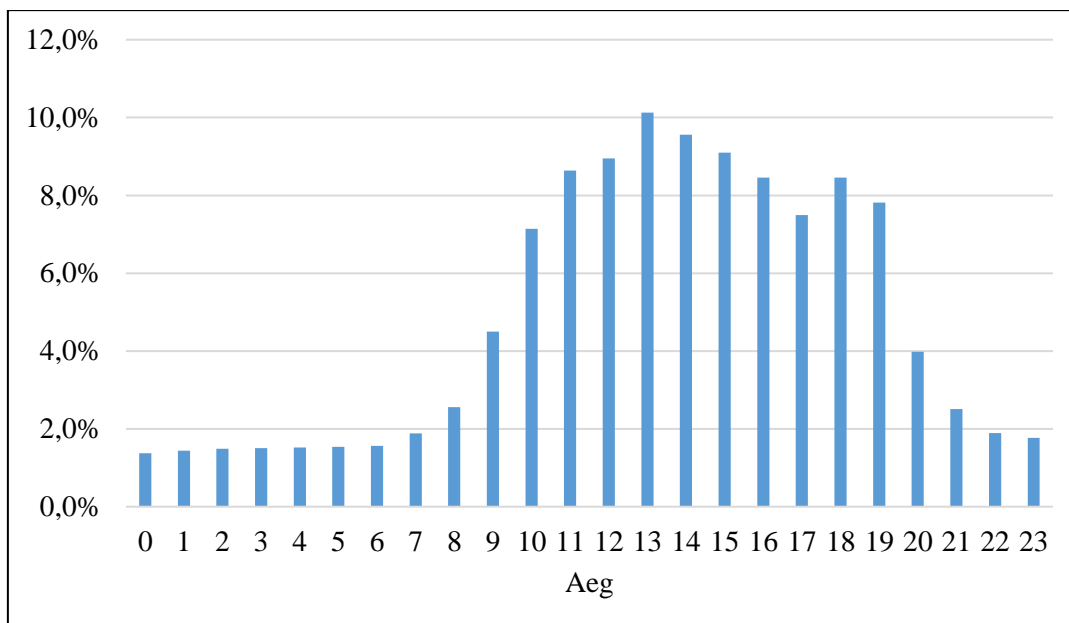


Joonis 3.22. Parkimisaeg südalinnas autode seismise aja järgi päevade lõikes
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmetel

3.3. Parkimisalade täituvus

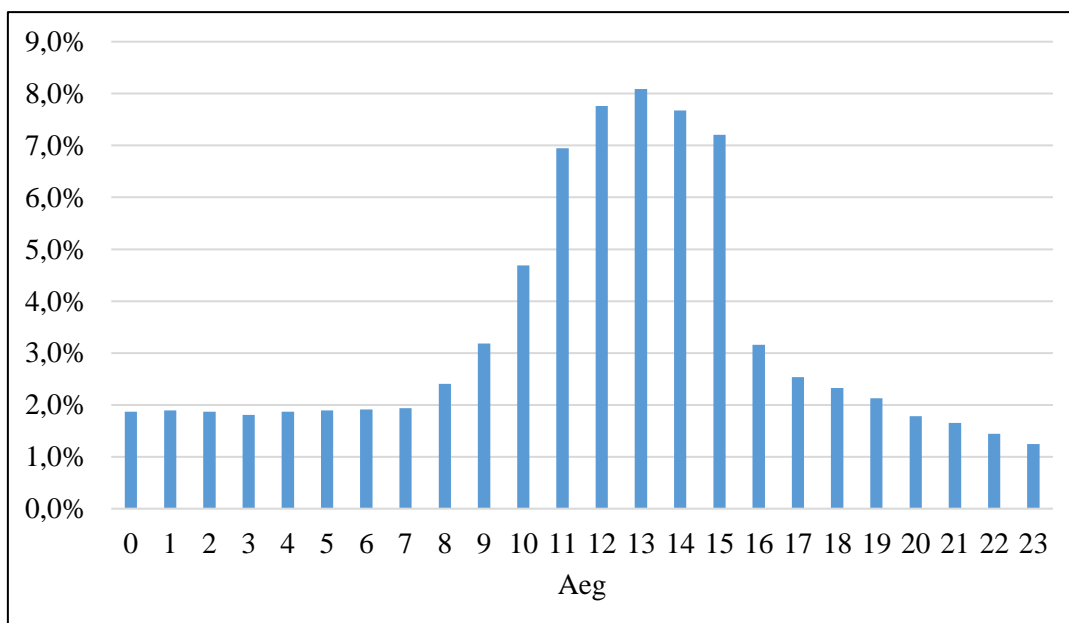
3.3.1. Keslinna parkimisala täituvus

Käesoleva töö üheks püstitatud uurimisküsimuseks oli välja selgitada, milline on parkimisalade täituvus. Keslinna parkimisalal on Transpordiameti andmetel kokku 4650 parkimiskohta. Tallinna keslinna avalikul tasulisel parkimisalal kasutati esmaspäevast pühapäevani ühte parkimiskohta keskmiselt 0,03 korda. Keslinna parkimisala kõige suurem täituvus oli keskmisel tööpäeval kell 13:00, mis moodustas kogu parkimiskohtadest 10% ning kus parkis 471 sõidukit (Joonis 3.23.). Kõige madalam oli täituvus öösel, vahemikus 00:00–05:00, mis moodustas kogu parkimiskohtade arvust 1,5% ning sellel perioodil parkis keskmiselt 69 sõidukit. Ühte parkimiskohta kasutati keskmisel tööpäeval keskmiselt 0,05 korda.



Joonis 3.23. Parkimisala täituvus kesklinnas seismise aja järgi keskmisel tööpäeval protsentides
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmetel

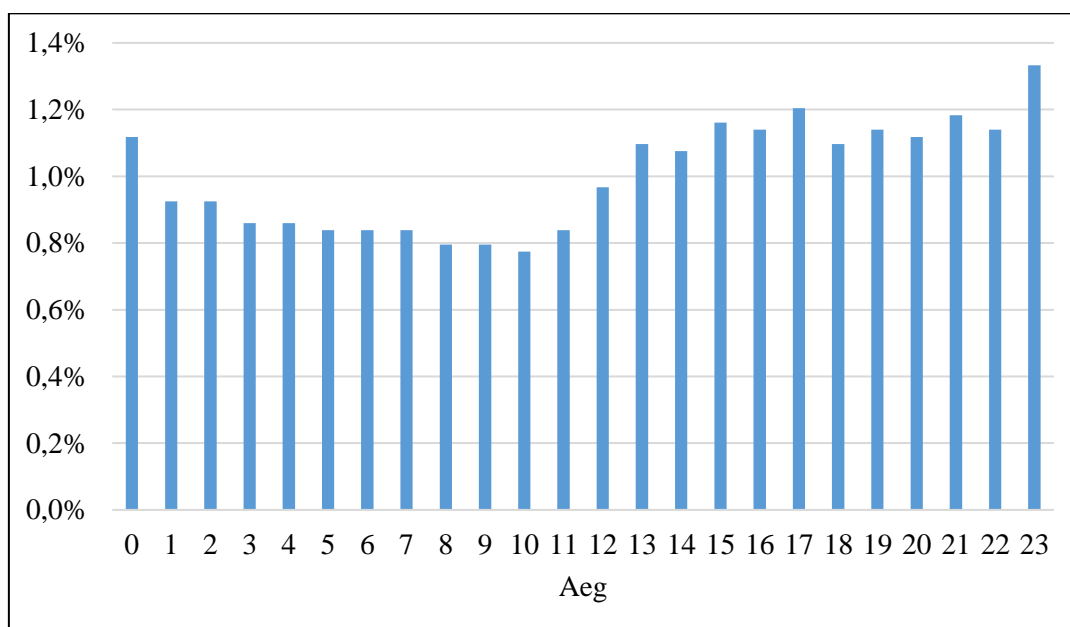
Keslinna parkimisalal kõige suurem täituvus oli laupäeval kell 13:00, mis sarnanes keskmise tööpäevaga, mis moodustas kogu parkimiskohtadest 8% ning kus parkis 376 sõidukit (Joonis 3.24.).



Joonis 3.24. Parkimisala täituvus kesklinnas seismise aja järgi laupäeval protsentides
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmetel

Öösel oli täituvus ühtlane alates kella 22:00-st kuni kella 07:00-ni. Kõige madalam oli täituvus kell 23:00, mis moodustas kogu parkimiskohtade arvust 1,2% ning parkimisalal parkis 58 sõidukit. Ühte parkimiskohta kasutati laupäeval keskmiselt 0,03 korda.

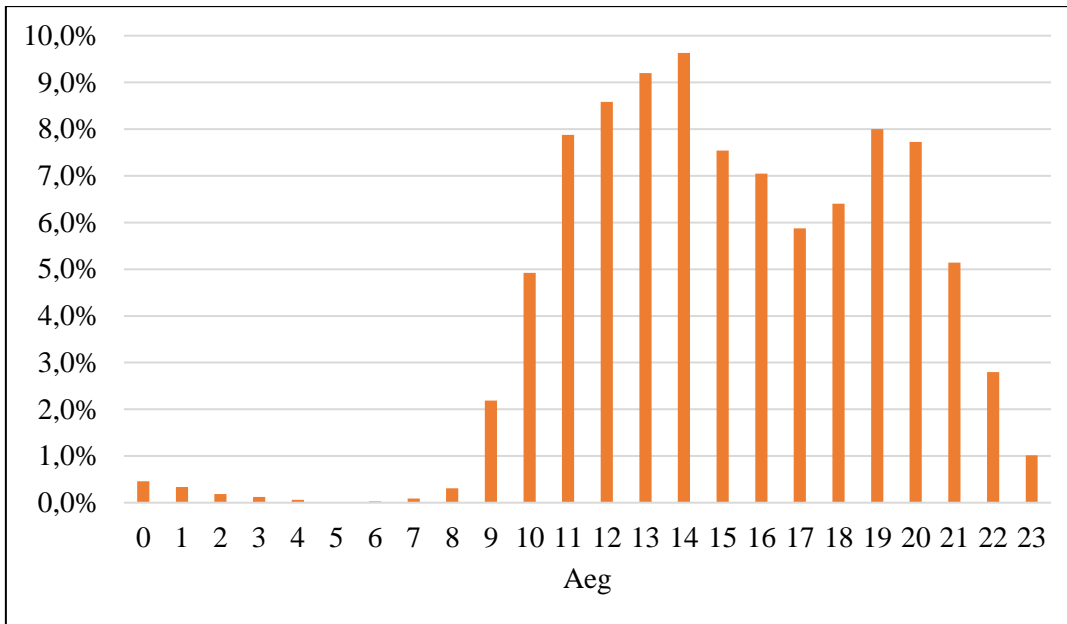
Pühapäeval oli täituvus joonise 3.25. järgi püsis stabiilne ning mis on ka loogiline, kuna pühapäeval parkimist alustavate ja lõpetavate sõidukite arv oli samuti muutumatu (Joonis 3.5.; Joonis 3.6.). Täituvus oli suhteliselt madal võrreldes laupäeva ja keskmise tööpäevaga. Kõige suurem oli täituvus pühapäeval kell 23:00, mis moodustas kogu parkimiskohtade arvust 1,3% ning kus parkis 62 sõidukit. Kõige madalam oli täituvus kell 10:00, mis moodustas kogu parkimiskohtade arvust 0,8% ning kus parkis 36 sõidukit. Ühte parkimiskohta kasutati pühapäeval keskmiselt 0,01 korda.



Joonis 3.25. Parkimisala täituvus kesklinnas seismise aja järgi pühapäeval protsentides
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmetel

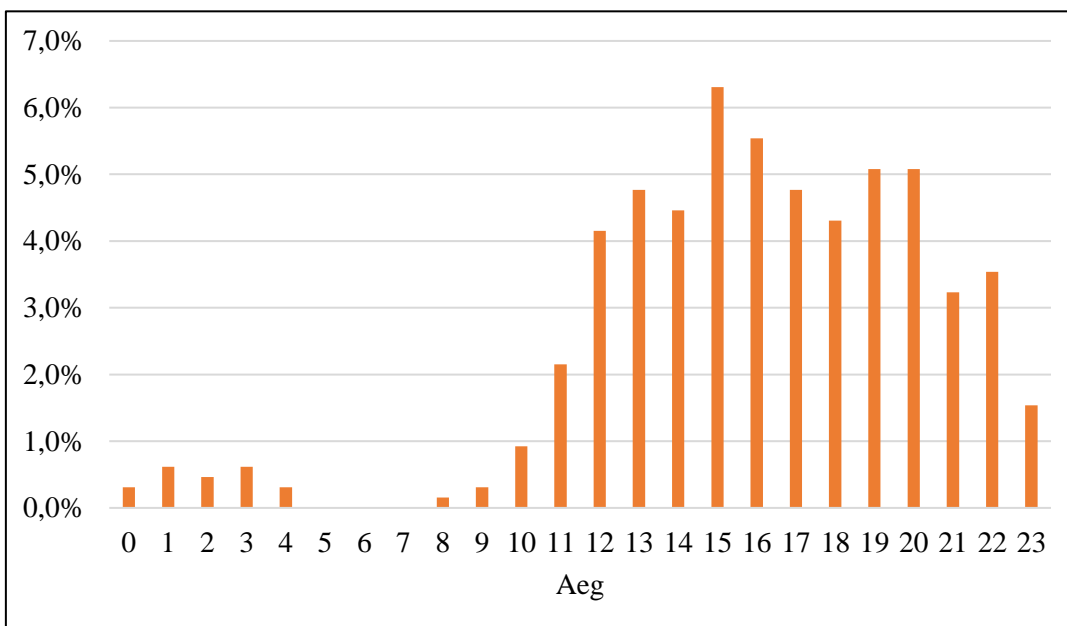
3.3.2. Vanalinna parkimisala täituvus

Vanalinna parkimisalal on Tallinna Transpordiameti andmetel kokku 650 parkimiskohta. Tallinna vanalinna parkimisalal kasutati esmaspäevast pühapäevani ühte parkimiskohta keskmiselt 0,03 korda. Vanalinna parkimisala kõige suurem täituvus oli keskmisel tööpäeval kell 14:00 (Joonis 3.26.), mis moodustas kogu parkimiskohtadest 9,6% ning kus parkis 63 sõidukit. Kõige väiksem oli täituvus öösel. Kell 05:00 ei parkinud mitte ühtegi sõidukit. Ühte parkimiskohta kasutati keskmisel tööpäeval keskmiselt 0,04 korda.



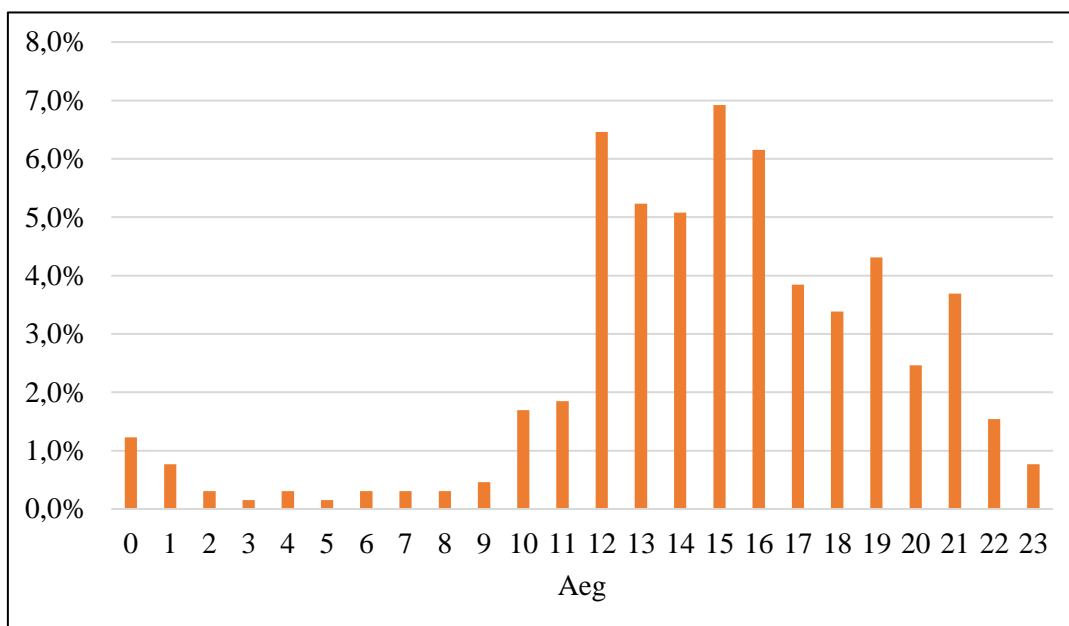
Joonis 3.26. Parkimisala täituvus vanalinnas seismise aja järgi keskmisel tööpäeval protsentides
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmetel

Kõige suurem täituvus oli laupäeval kell 15:00, mis moodustas kogu parkimiskohtadest 6,3% ning kus parkis 41 sõidukit (Joonis 3.27.). Kõige väiksem oli täituvus vahemikus 05:00–07:00, kus ei parkinud mitte ühtegi sõidukit. Ka keskmisel tööpäeval ei parkinud kell 05:00 mitte ühtegi sõidukit. Ühte parkimiskohta kasutati laupäeval keskmiselt 0,03 korda.



Joonis 3.27. Parkimisala täituvus vanalinnas seismise aja järgi laupäeval protsentides
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmetel

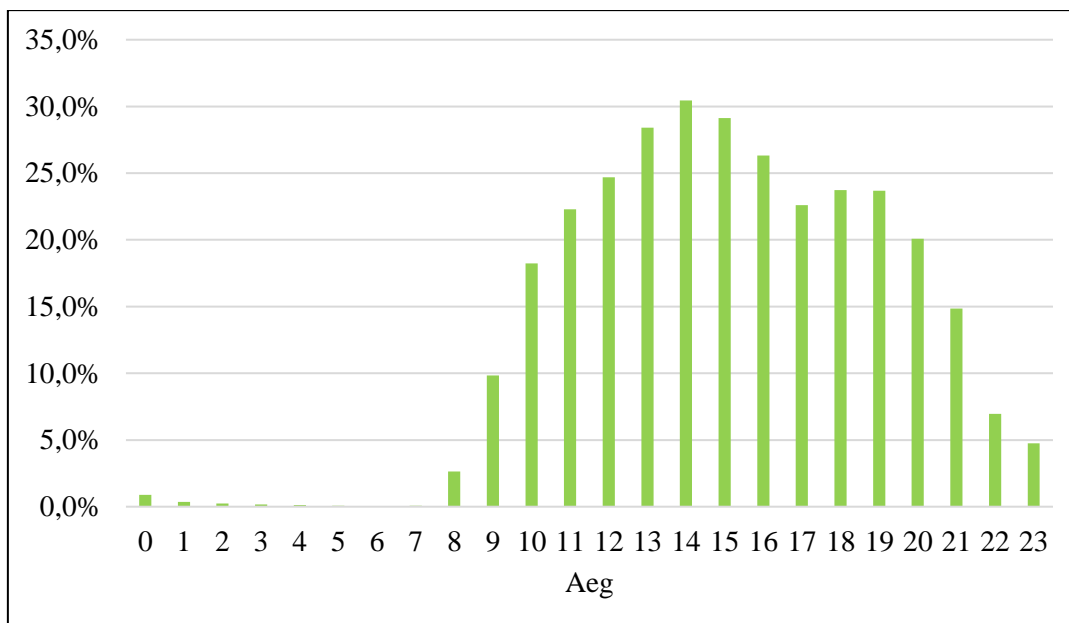
Alljärgneval joonisel 3.28. on näha vanalinna parkimisala täituvus pühapäeval. Täituvus oli suur päevasel ajal ja madalam öösel. Kõige suurem oli täituvus, sarnaselt laupäevale kell 15:00, mis moodustas kogu parkimiskohtadest 6,9% ning kus parkis 45 sõidukit. Madalaim täituvus oli sama nagu keskmisel tööpäeval ja laupäeval ehk kell 05:00, mis moodustab ainult 0,2% kogu parkimiskohtade arvust ning sel ajal parkis 1 sõiduk. Ühte parkimiskohta kasutati pühapäeval keskmiselt 0,03 korda.



Joonis 3.28. Parkimisala täituvus vanalinnas seismise aja järgi pühapäeval protsentides
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmetel

3.3.3. Südalinna parkimisala täituvus

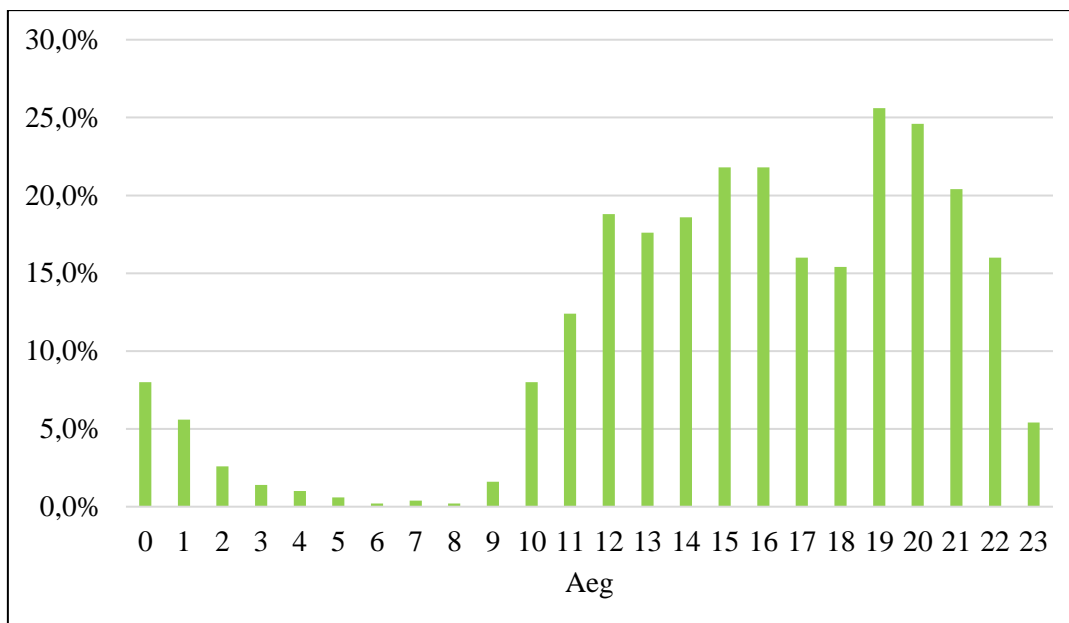
Transpordiameti andmetel on südalinna parkimisalal kokku 500 parkimiskohta. Jooniselt 3.29. on näha, et keskmisel tööpäeval oli kõige suurem täituvus, sarnaselt vanalinnale kell 14:00, mis moodustas kogu parkimiskohtade arvust 30,4% ning kus parkis keskmiselt 152 sõidukit. Madalaim oli täituvus oli öösel vahemikus 02:00–07:00, mis moodustas parkimiskohtade arvust ainult 0,1% ning keskmiselt parkis 1 sõiduk. Tallinna südalinna parkimisalal kasutati esmaspäevast pühapäevani ühte parkimiskohta keskmiselt 0,09 korda ning ühte parkimiskohta kasutati keskmisel tööpäeval keskmiselt 0,1 korda.



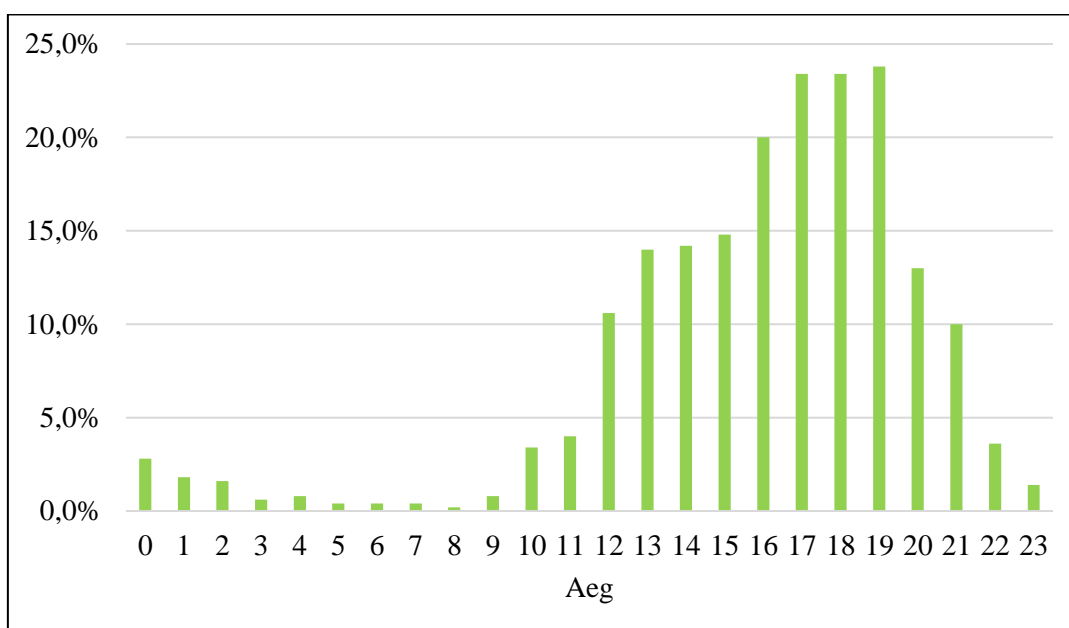
Joonis 3.29. Parkimisala täituvus südalinnas seismise aja järgi keskmisel tööpäeval protsentides
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmetel

Joonisel 3.30. on välja toodud parkimisala täituvus laupäeval ja joonisel 3.31. on välja toodud täituvus pühapäeval. Laupäeval oli kõige suurem täituvus kell 19:00, mis moodustas kogu parkimiskohtade arvust 25,6% ning kus parkis 128 sõidukit. Madalaim oli täituvus vahemikus 05:00–09:00, mis moodustas kogu parkimiskohtade arvust ainult 0,4% ning kus parkis keskmiselt 2 sõidukit. Huvitav asjaolu on see, et täituvus langes vahemikus 16:00–17:00 ning järsult kasvas parkijate arv kell 19:00, koguni 10%. Ühte parkimiskohta kasutati laupäeval keskmiselt 0,1 korda.

Pühapäeval oli kõige suurem täituvus, sarnaselt laupäevale kell 19:00 ja täituvus moodustas parkimiskohtade koguarvust 23,8% ning parkis keskmiselt 119 sõidukit (Joonis 3.31.). Madalaim oli täituvus öösel, vahemikus 03:00–08:00, mis moodustas kogu parkimiskohtadest 0,2% ning kus parkis keskmiselt 2 sõidukit. Ühte parkimiskohta kasutati pühapäeval keskmiselt 0,08 korda.



Joonis 3.30. Parkimisala täituvus südalinnas seismise aja järgi laupäeval protsentides
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmetel



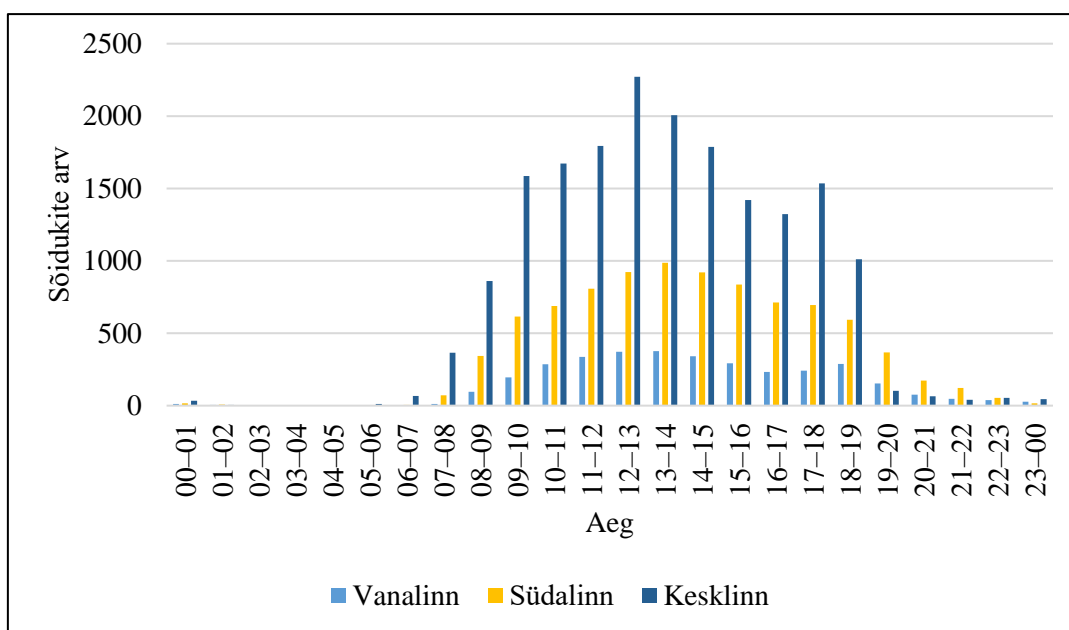
Joonis 3.31. Parkimisala täituvus südalinnas seismise aja järgi pühapäeval protsentides
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmetel

3.4. Järeldused ja ettepanekud

Lõputöö eesmärgiks oli välja selgitada parkimiskoormus Tallinna kesklinna avalikel tasulistel parkimisaladel, parkimisalade täituvus ja kuidas parkimise kestvus jaguneb eelmainitud

parkimisaladel ning eesmärgi saavutamiseks analüüsiti Tallinna Transpordiametilt saadud andmeid.

Parkimiskoormuse analüüs näitas, et kesklinna, vanalinna ja südalinna parkimiskoormus jaguneb nädala lõikes sarnaselt (Joonis 3.32.). Päevasel ajal oli parkimiskoormus suurem ning öösel madalam. Koormuse tipuperioodideks olid parkimist alustavatel sõidukitel kella 12:00-st kuni kella 13:00-ni ning parkimist lõpetavatel sõidukitel kella 13:00-st kuni kella 14:00-ni. Erandiks võib tuua nädalavahetuse tulemused kesklinna parkimisalal. Pühapäeval oli parkimiskoormus stabiilne ning parkijate arv püsis madal.

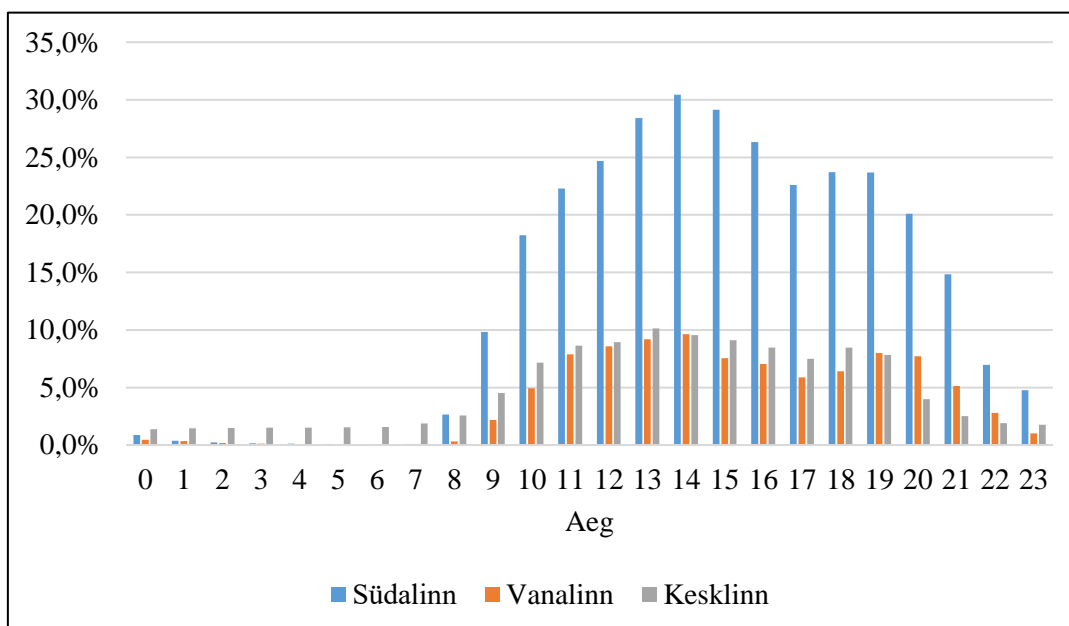


Joonis 3.32. Parkimiskoormuse jagunemine keskmiselt ööpäeva lõikes parkimise algusaja järgi
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal

Tulemuste põhjal saab järeldada, et vanalinnas ja südalinnas parkimise kõrge hind mõjutab parkimise kestvust. Kõigil kolmel parkimisalal pargiti peamiselt lühiajaliselt – alla 2 tundi. Keskmise parkimise kestvus kesklinnas oli 2 tundi ja 7 minutit, vanalinnas 1 tund ja 6 minutit ning südalinnas oli 1 tund ja 8 minutit (Tabel 3.1.). Vanalinnas maksab parkimine 6 €/h ja südalinnas 4,8 €/h, seevastu kesklinnas maksab parkimine 1,5 €/h (Tabel 1.5.). Kasulik on parkijal parkida keslinna parkimisalal, kuna parkida kestusega kuni 1 tund on 3 korda odavam kui südalinnas ja 4 korda odavam kui vanalinnas. Teine oluline tegur, mis teeb keslinna parkimisala atraktiivsemaks on asjaolu, et kesklinnas on parkimine tasuta pühapäeval,

tööpäevadel vahemikus 19:00–07:00 ja laupäeval alates kella 15:00-st, kuid vanalinn ja südalinn parkimisalal on parkimine ööpäevaringselt tasuta.

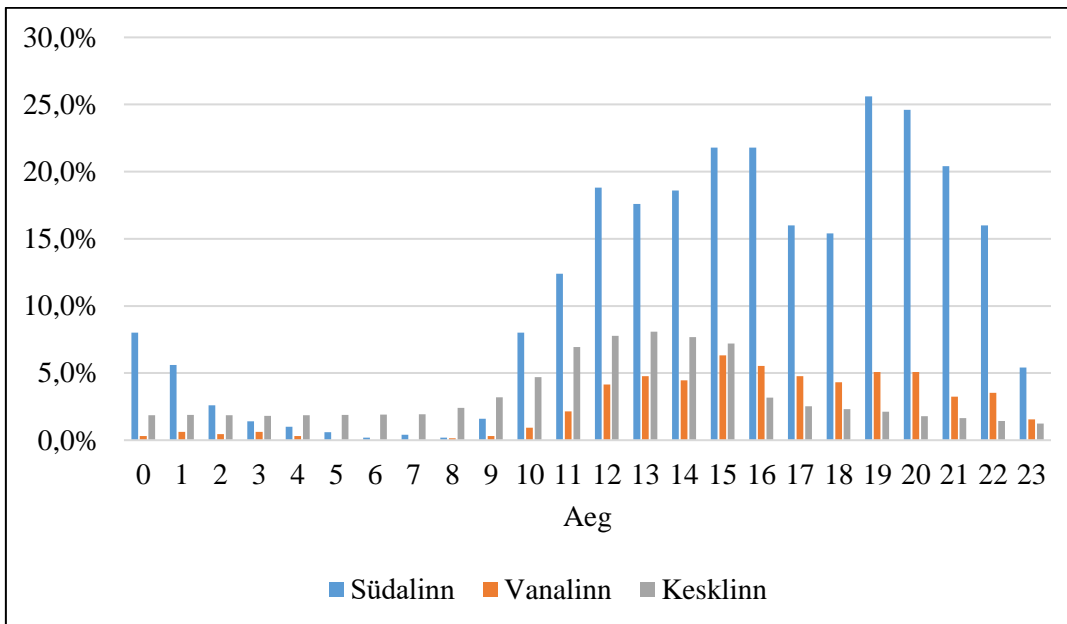
Arvesse tuleb ka võtta asjaolu, et autoril pole andmeid nende isikute kohta, kes ei pargi mobiiliga, kes ei maksa parkimise eest, kes ei märkinud ära, et parkisid 15 minutit ning kes pargivad lubadega. Liikumispuudega inimeste parkimiskaarte on kokku 4756 ja elanike maksesoodustusi on kokku 3945. Transpordiametil pole eraldi andmeid ega ülevaadet selle kohta, et kas, kus ja mitu sõidukit parkisid vaadeldaval perioodil, seetõttu on tegelikult raske öelda, kas parkimiskohti on juurde vaja. Autori tulemuste põhjal saab järeldada, et kesklinna, vanalinn ja südalinn avalikel tasulistel parkimisaladel pole parkimiskohti juurde vaja. Suurim parkimiskohtade käive oli 0,1 südalinn parkimisalal keskmisel tööpäeval ja laupäeval. Kesklinna avaliku tasulise parkimisala keskmine täituvus keskmisel tööpäeval oli 4,8%, vanalinnas 3,9% ja südalinnas 12,9%. Vanalinn ja südalinn parkimisalal oli kõige suurem täituvus keskmisel tööpäeval kell 14:00 ning kesklinnas kell 13:00, mis moodustas parkimiskohtade koguarvust vastavalt 9,6%, 30,4% ja 10% ning parkis vastavalt 63, 152 ja 471 sõidukit (Joonis 3.33.).



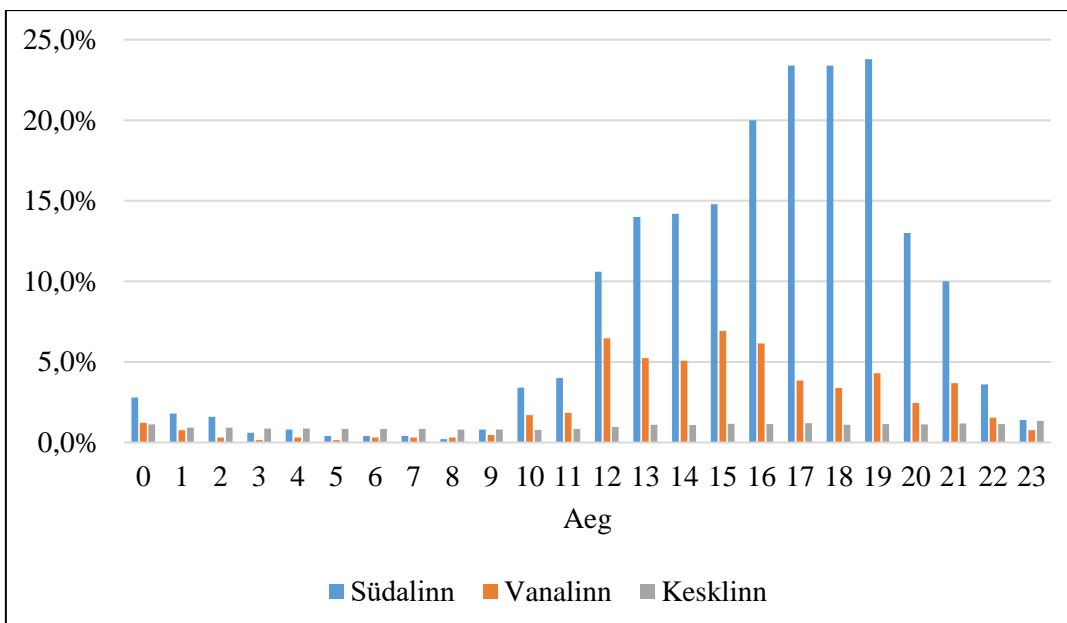
Joonis 3.33. Parkimisalade täituvus seismise aja järgi keskmisel tööpäeval protsentides
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal

Laupäeval oli täituvus keskmiselt kesklinnas 3,3%, vanalinnas 2,4% ja südalinnas 11% ning pühapäeval vastavalt 1%, 2,4% ja 7,9%. Vanalinnas oli laupäeval kui ka pühapäeval suurim

täituvus kell 15:00, kus vastavalt parkis 41 ja 45 sõidukit. Südalinnas oli laupäeval kui ka pühapäeval suurim täituvus kell 19:00, kus vastavalt parkis 128 ja 119 sõidukit (Joonis 3.34.; Joonis 3.35.).



Joonis 3.34. Parkimisalade täituvus seismise aja järgi laupäeval protsentes
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal



Joonis 3.35. Parkimisalade täituvus seismise aja järgi pühapäeval protsentes
Allikas: Autori koostatud Tallinna Transpordiameti andmete põhjal

2015. aastal tehtud bakalaureusetöö (Brazier 2015) analüüsist selgus, et vanalinna ja südalinna avalikud parkimiskohad moodustavad kõigest 20% kogu tervikust ning ülejäänud parkimiskohad kuuluvad eraparklate ja hoovide valdustesse. Seega linnale kuulub ainult 20% kogu parkimiskohtadest ning linn saab kontrollida ja mõjutada ainult 20% parkimisest. Autori arvates tõstataks Siim Brazier (2015) oma töös väga huvitava küsimuse, et kas oleks mõtet anda avalikud parkimiskohad eraparklate haldusesse, kui linn saab mõjutada ja kontrollida kõigest 20% kogu tervikust. Selle tagajärjeks võib olla see, et elanikud peavad parkima eraparklatesse, kuna hoovides pole piisavalt parkimiskohti. Samuti linnal jääks saamata parkimisest saadav tulu, mida on vaja linnatranspordi süsteemi arendamiseks. Kuigi linna avalike parklate osakaal Tallinna südalinna ja vanalinna aladel on üsnagi väike, siis linnal on suur võim parkimistasude kehtestamise üle, kuna kõik eraparklad sõltuvad linna kehtestatud parkimistasudest. Kui linn tõstab või alandab parkimistasu, siis vastavalt peavad ka toimima eraparklad.

Autori ettepanek oleks see, et Tallinna linn peaks analüüsima, et kas, kuhu ja kui palju parkimiskohti oleks vaja juurde luua. Vanalinna pole võimalik füüsiliselt parkimiskohti juurde luua, kuid südalinna ja eriti kesklinna parkimisalasid tasuks analüüsida küll, kuna kesklinna parkimisala on suurem võrreldes südalinna ja vanalinna parkimisalaga. Eelkõige linn lähtub sellest, et kas parkimiskohtade arvu suurendamine mõjutab ka voogusid või mitte. Sellepärast peabki linn analüüsima ja kaaluma, et kas, kui palju ja kuhu parkimiskohti on juurde vaja ning millised on tagajärjed.

KOKKUVÕTE

Iga sõiduk vajab parkimiskohta ning tahes-tahtmata kõik sõidukid hõivavad ruumi, kas parkides või liikluses olles. Eriti oluline on parkimine kesklinna parkimisalal, kuna kesklinn on linna visiitkaart. Kahjuks kõigile ei jätku Tallinna kesklinna tänavatel parkimiskohti tiptundidel tõmbekeskustes ning nende ümbruses. Tegelikult pole linn uurinud ega pole kindlaid andmeid selle kohta, et kas tegelikult on parkimiskohti piisavalt või neid oleks vaja juurde luua. Sellest tulenevalt sõnastas autor uurimisprobleemi – täna puudub teave parkimiskoormuse kohta Tallinna kesklinna avalikel tasulistel parkimisaladel.

Käesoleva bakalaureusetöö eesmärk oli välja selgitada Tallinna kesklinna avalikel tasulistel parkimisaladel parkimiskoormus, parkimisalade täituvus ning nendel aladel parkimise kestvuse jagunemine. Eesmärgi saavutamiseks analüüsiti Tallinna Transpordiametilt saadud andmeallikaid.

Parkimiskoormused jagunevad kesklinna, südalinna ja vanalinna avalikul tasulistel parkimisaladel nädala lõikes sarnaselt. Päevasel ajal on parkimiskoormus suurem ning öösel madalam. Koormuse tipuperioodideks olid parkimist alustavatel sõidukitel kella 12:00-st kuni kella 13:00-ni ning parkimist lõpetavatel sõidukitel kella 13:00-st kuni kella 14:00-ni. Erandiks võib tuua nädalavahetuse tulemused kesklinna parkimisalal. Pühapäeval oli parkimiskoormus stabiilne ning parkijate arv püsis madal.

Kõigil kolmel parkimisalal pargiti peamiselt lühiajaliselt – alla 2 tunni, mille põhjuseks võib olla parkimistasu suurus. Mida rohkem liikuda linna südamesse, seda kallimaks läheb ka parkimine. Kõige sagedamini pargiti kõigil kolmel parkimisalal nädala lõikes kestusega kuni 1 tund ning kõige harvemini kestusega üle 5 tunni. Erandiks oli pühapäev, kus moodustas üle 5 tunni parkimine kesklinna parkimisalal 22%. Keskmise parkimise kestvus kesklinnas oli 2 tundi ja 7 minutit, vanalinnas 1 tund ja 6 minutit ning südalinnas oli 1 tund ja 8 minutit.

Tallinna kesklinna, vanalinna ja südalinna avalikel tasulistel parkimisaladel pole parkimiskohti juurde vaja, kuna kesklinna suurim täituvus moodustas keskmisel tööpäeval 10% (471 sõidukit), vanalinnas 9,6% (63 sõidukit) ja südalinnas 30,4% (152 sõidukit). Kesklinna avalikul tasulisel parkimisalal kasutati ühte parkimiskohta kõige rohkem keskmisel tööpäeval 0,05 korda, südalinnas keskmisel tööpäeval kui ka laupäeval 0,1 korda ning vanalinnas keskmisel tööpäeval 0,04 korda. Kesklinna avaliku tasulise parkimisala keskmine täituvus keskmisel tööpäeval oli 4,8%, vanalinnas 3,9% ja südalinnas 12,9%. Laupäeval oli täituvus keskmiselt kesklinnas 3,3%, vanalinnas 2,4% ja südalinnas 11% ning pühapäeval vastavalt 1%, 2,4% ja 7,9%.

Autori ettepanekuks oli see, et Tallinna linn analüüsiks väga põhjalikult seda, et kas on vaja parkimiskohti juurde luua ja kui on, siis kuhu ning kui palju parkimiskohti oleks vaja juurde luua.

SUMMARY

PARKING BURDEN IN THE PUBLIC PAID PARKING AREAS IN THE CITY CENTRE OF TALLINN

Marleen Randpere

Every vehicle needs a parking spot and every vehicle takes up space whenever parking or being in traffic. Parking area in the city centre is especially important because this is a business card of a city. Unfortunately there are not enough free parking spaces for everybody at rush hour especially in centrum and around it. In matter of fact city of Tallinn has not done any research of parking in the city centre of Tallinn. Thus, it is not known if there is lack of parking spaces or not. This gave an author an idea for research problem – there is not enough information about parking burden in the public paid parking areas in Tallinn.

Aim of this bachelor's thesis is to find out parking burden in public paid zones in Tallinn city centre, the duration of parking and the usage of those parking areas. Author analyzed the data which was given by Tallinn City Transport Department to achieve the purpose of the thesis.

Three different parking zones in Tallinn city centre were analyzed: downtown („südalinn“), city centre („kesklinn“) and old town. Parking burden in public paid areas of these three zones were similar during the week. Parking burden was higher in day-time than night-time. The highest parking burden for vehicles that begun parking was between 12 AM to 1 PM and for vehicles that ended parking was between 1 PM to 2 PM except the weekends. Parking burden on Sunday was relatively stable and low.

In all of these three parking zones of the city, most cars parked less than two hours. The main reason for that could be that the parking price is too high. Moving closer to the city centre the parking prices also start to rise. In all of these three parking zones of Tallinn the most common parking time was one hour and the least common parking time was over 5 hours in the city

centre. Sunday was an exemption when 22% of the cars parked over 5 hours in the city centre. Average parking duration in city centre was 2 hours and 7 minutes, in the old town it was 1 hour and 6 minutes and in the downtown it was 1 hour and 8 minutes.

There is no need for additional public paid parking lots in Tallinn city centre and old town because the highest occupancy rate in average weekday in city centre was 10% (471 vehicles), in the old town 9,6% (63 vehicles) and in the downtown zone 30,4% (152 vehicles). In the city centre public paid parking areas were used 0,05 times in average weekday. In the downtown zone public parking areas were used 0,1 times in average weekday and also on Saturday. In the old town zone it was 0,04 times in average weekday. The occupancy of public paid parking areas in Tallinn city centre in average weekday was 4,8%, in the old town 3,9% and in the downtown zone 12,9%. On Saturday it was 3,3% in the city centre, 2,4% in the old town and 12,9% in the downtown zone. On Sunday it was 1% in the city centre, 2,4% in the old town and 7,9% in the downtown zone.

The main recommendation by the author of the thesis is that Tallinn city should analyze very radically if there is need for more parking spaces in the city centre and if so then where and how many parking spaces are needed.

KASUTATUD ALLIKATE LOETELU

- Brazier, S. (2015). Parkimisressursside korraldus Tallinna Südalinna ja Vanalinna tasuliste parkimisalade näitel. (Lõputöö). Bakalaureusetöö. Tallinna Tehnikaülikool. Tallinn.
- De Cerreño, A.L.C. (2002). The Dynamics of On-Street Parking in Large Central Cities. – *Rudin Centre for Transportation Policy & Management at New York University*, 1–68.
- Eesti Standardikeskus, Tallinna Tehnikaülikool. (2016). *EVS 843:2016 Linnatänavad*. Tallinn: Eesti Standardikeskus.
- Geomedia. (2010). *Strateegia „Tallinn 2030“*. Kättesaadav: <http://www.tallinn.ee/g737s44910>, 01. mai 2018.
- Hägglund, M. (2014). Parkeringsnormens problemstruktur i förhållande till Stockholms stadsutveckling. (Lõputöö). Bakalaureusetöö. KTH Arkitektur och samhällsbyggnad. Stockholm.
- Inci, E. (2014). A review of the economics of parking. – *Economics of Transportation*. Vol. 4. Istanbul: Sabanci University, 1–14.
- Inseneribüroo Stratum. (2005). *Tallinna linna parkimise arengukava aastateks 2006–2014*. Kättesaadav: <https://www.tallinn.ee/g4840s26253>, 14. mai 2018.
- LS RT I, 17.03.2011, 21, § 241, § 261.
- Mingardo, G., Wee, B., Rye, T. (2015). Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends. – *Transportation Research Part A*. Vol. 74, 1–14.
- Mobility Management in the Nordic Countries*. (2005). / Koost. A.-S. Atterbrand, B. Jorde, O. Kasin, T. Krag, B. Silfverberg, J. Skur, M. Stenvall. Copenhagen: TemaNord.
Kättesaadav:
<https://books.google.ee/books?id=vx3VSwj0QiwC&pg=PA33&lpg=PA33&dq=oslo+parking+norms&source=bl&ots=gN3tyQ3fd6&sig=EDYjV77BtwhTc5XY7o8Hkf9uW7g&hl=et&sa=X&ved=0ahUKEwisyuXIkJ7aAhXJbVAKHZ3pCVAQ6AEINTAC#v=onepage&q=stockholm&f=false> (01. mai 2018)
- Munitsipaalpolitsei*. Tallinna kodulehekül. Kättesaadav: <https://www.tallinn.ee/est/munitsipaalpolitsei/>, 01. mai 2018.
- Parkimise eest tasumine*. Tallinna kodulehekül. Kättesaadav: <https://www.tallinn.ee/parkimine/Parkimise-ees-tasumine>, 01. mai 2018.

- Parking Helsinki*. The European Car Parking Guide. Kättesaadav: <http://www.car-parking.eu/finland/helsinki> , 01. mai 2018.
- Parking in Helsinki*. City of Helsinki. Kättesaadav: <https://www.hel.fi/helsinki/en/maps-and-transport/parking/parking/> , 01. mai 2018
- Parking Stockholm*. The European Car Parking Guide. Kättesaadav: <http://www.car-parking.eu/sweden/stockholm> , 01. mai 2018.
- Rävala parkimismaja*. EuroParki kodulehekülg. Kättesaadav: <http://www.europark.ee/#SelfService.Lot.popInfoBox/140> , 01. mai 2018.
- Simićević, J., Vukanović, S., Milosavljević, N. (2013). The effect of parking charges and time limit to car usage and parking behaviour. – *Transport Policy*. Vol. 30. Belgrad: University of Belgrade, Faculty of Transport and Traffic Engineering, 1–7.
- Sõidukite tasulise parkimise korra kehtestamine. KO 1999, 32, 376, § 4.
- Tallinna avalik tasuline parkimisala ja parkimistasu. RT IV, 08.02.2013, 90, § 6, § 7, LISA 1.
- Tallinna Linnavolikogu. (2012). *Kesklinna linnaosa arengukava aastateks 2012-2016*. Kättesaadav: https://oigusaktid.tallinn.ee/?id=3001&aktid=122937&fd=1&leht=1&q_sort=elex_akt.akt_vkp , 01. mai 2018.
- Tallinna Linnavolikogu. (2006). *Tallinna parkimise korralduse arengukava aastateks 2006-2014*. Kättesaadav: <https://oigusaktid.tallinn.ee/?id=3001&aktid=106241> , 01. mai 2018.
- Tallinna Linnavolikogu. (2014). *Tallinna vanalinna arengukava 2014-2021*. Kättesaadav: <http://www.tallinn.ee/Tallinna-vanalinna-arengukava-2014-2014-PDF> , 01. mai 2018.
- Tasuline parkimine*. Tallinna kodulehekülg. Kättesaadav: <https://www.tallinn.ee/est/Tasuline-parkimine> , 01. mai 2018.
- Turu-uuringute AS aruanne Kesklinnas parkimise põhjused 2012.

LISAD

Lisa 1. Parkimiskoormused Tallinna tasulisel parkimisalal vastavalt juulikuu ja augustikuu loendusel

Tänaval tasulistel parkimiskohtadel parkijad					
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%

Tänaval tasulistel parkimiskohtadel parkijad					
Tsoon	Kohtade arv kokku	Parkijaid päeval	Päeval hõivatus	Parkijaid öösel	Öösel hõivatus
Vanalinn	993	524	53%	275	27%
Südalinn	1075	697	65%	311	29%
Kesklinn	2302	998	43%	578	25%
Kokku	4370	2219	51%	1132	26%

Allikas: Tallinna linna parkimise arengukava aastateks 2006–2014 (2005, 17–18)