



Ksenia Skljarova

PARKIMISPROBLEEMID KORTERMAJADE ÜMBRUSES

LÕPUTÖÖ

Logistikainstituut

Õpperühm: LK2018

Juhendaja: Mihhail Kirejev

Tallinn 2022

Mina, Ksenia Skljárova,

tõendan, et lõputöö on minu kirjutatud. Töö koostamisel kasutatud teiste autorite, sh juhendaja teostele on viidatud õiguspäraselt.

Kõik isiklikud ja varalised autoriõigused käesoleva lõputöö osas kuuluvad autori/te/le ainuisikuliselt ning need on kaitstud autoriõiguse seadusega.

Juhendaja Mihhail Kirejev.

Lõputöö on kaitsmisele lubatud logistikainstituudi direktori korraldusega nr 1-14/1 kuupäev 03.01.2022.

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Ksenia Skljárova, sünnikuupäev: 30.10.1999, annan Tallinna Tehnikakõrgkoolile (edaspidi kõrgkool) tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose PARKIMISPROBLEEMID KORTERMAJDE ÜMBRUSES

1. reprodutseerimiseks paberkandjal kõrgkooli raamatukogus avaldamise ja säilitamise eesmärgil;
2. elektroonseks avaldamiseks kõrgkooli repositooriumi kaudu;
3. kui lõputöö avaldamisele on instituudi direktori korraldusega kehtestatud tähtajaline piirang, lõputöö avaldada pärast piirangu lõppemist.

Olen teadlik, et nimetatud õigused jäävad alles ka autorile ja kinnitan, et:

1. lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid ega muid õigusi;
2. PDF-failina esitatud töö vastab täielikult kirjalikult esitatud tööle.

Tallinnas 04.01.2022

SISUKORD

SISSEJUHATUS.....	5
1 TEOORIA	7
1.1 Autostumine	7
1.1.1 Mõju	8
1.1.2 Probleemid	8
1.1.3 Miks inimene kasutab autosid?	9
1.1.4 Alternatiivsete sh aktiivsete transpordi liikide turundus, areng ja kasutus	10
1.1.5 Ühistranspordi kättesaadavus	11
1.2 Parkimise liigid	11
1.2.1 Tasapinnaline parkimine	11
1.2.2 Mitmekorruseline maapealne parkla	12
1.2.3 Maa-alune parkla.....	12
1.2.4 Tulevikuparkla „CityLift Parking“: mitmekorruseline automatiseeritud parkimine	13
1.2.5 Tuleviku robotparkimissüsteem	13
1.2.6 Tuleviku mehitamata parkimine.....	13
1.2.7 Tuleviku maa-alune parkla „CarDok“.....	14
1.2.8 Tuleviku parkla „Stan“	14
1.3 Parkimise reeglid.....	14
1.4 Probleemid	15
1.4.1 Operatiivsõidukid	15
1.4.2 Autoromu	17
1.4.3 Teekattemärgistuse puudus	17
1.5 Parkimise eelised majade läheduses.....	18
1.6 Parkimine uute ja vanade hoonete hoovides	19
1.7 Kuidas erinevad riigid parkimisprobleeme lahendavad	20
1.8 Ohutus parklas	22
1.8.1 Õuealas juhtumite tunnused	22
1.9 Kuidas korraldada parkimist	23
1.9.1 Organisatsiooninõuded.....	23

1.9.2 Parkimise korraldamise põhireeglid.....	23
2 METOODIKA.....	26
2.1 Metoodi kirjeldus	26
2.2 Intervjuu struktuur.....	26
2.3 Intervjuu osalejad	27
2.4 Intervjuu andmete kogumine ja analüüs.....	28
3 EMPIIRIKA	30
3.1 Intervjuude analüüs	30
3.2 Intervjuu esimene küsimuste plokk.....	30
3.2.1 Esimese plokki analüüsi vahekokkuvõtte	34
3.3 Intervjuu teine küsimuste plokk	35
3.3.1 Teise plokki analüüsi vahekokkuvõtte	40
3.4 Intervjuu kolmas küsimuste plokk	42
3.4.1 Kolmanda plokki analüüsi vahekokkuvõtte	44
3.5 Intervjuu kokkuvõtte ja järeldused.....	44
KOKKUVÕTE.....	47
SUMMARY	48
VIIDATUD ALLIKAD.....	50
Lisa 1. Intervjuu liikuvuse spetsialistiga	53
Lisa 2. Intervjuu Tallinna Tehnikakõrgkooli transpordiplaneerimise professoriga	58
Lisa 3. Intervjuu Transpordiameti liikluskorralduse ekspertiga.....	62
Lisa 4. Intervjuu linnamajanduse osakonna peaspetsialistiga	68
Lisa 5. Intervjuu kinnisvara halduriga.....	73
Lisa 6. Intervjuu liikuvuse juhtivspetsialist.....	77
Lisa 7. Intervjuu liiklusvaldkonna projekteerimise juhiga.....	82

SISSEJUHATUS

Tänapäeval on parkimine üks suuremaid murekohti elanikele kortermajade ümbruses. Korteriühistul on raske leida lahendusi parkimise korraldamiseks. Praegusel ajal on korteriomanikel mitu sõidukit ning parkimiskohti ei ole piisavalt. Samuti pargitakse kortermajade juurde sõidukeid, mille omanikud on kinnistule lähedal asuvate ettevõtete ja kõrvalmajade elanikud ning koju tulles elanikud leiavad, et nende parkimiskohad on hõivatud. Suur murekoht on see, et eritranspordi ligi ja läbipääs on piiratud. Autosid pargitakse igal pool: murul, kõnniteedel ja keset teed, blokeerides teed teistele sõidukitele. Selle põhjuseks on parkimiskohtade vähesus pidevalt kasvava autode arvu taustal.

Antud töö eesmärgiks on välja selgitada tänapäeva efektiivne parkimise korralduse arengu suund, kasvava autostumise taseme taustal.

Uurimisküsimusele aitavad vastuse leida ning teoreetilist ja empiirilist osa paremini mõtestada järgmised alaküsimused:

1. Mis on peamised probleemid ja kitsaskohad ning nende põhjused?
2. Millised on võimalikud lahendused ja lähenemise viisid?

Lõputöö oodatav tulemus on välja töötada teoreetiline ja kontseptuaalne soovitus hetke olukorra kaardistamiseks.

Lõputöö on jaotatud kolmeks peatükiks. Esimeses peatükis käsitletakse töö teoreetilisi aluseid, milles tuuakse välja ülevaade autostumisest ja selle probleemidest. Samuti antakse teoreetilises osas ülevaade sellest, kuidas käsitletud probleem leiab lahenduse teistes maailma riikides.

Teises peatükis on esitatud töös kasutatav metoodika. Diplomitöö on kavandatud kvalitatiivse uuringuna, kus kasutatakse poolstruktureeritud intervjuud. Käesoleva lõputöö autor tulemuste analüüsil tegutseb sõltumatu vaatleja rollis ja tõlgendab tulemusi omavahel võrreldes neutraalsel positsioonil, eelistamata ühtegi arvamust.

Kolmandas peatükis tuuakse välja intervjuu vastused ning analüüsitakse neid eraldi. Käsitletud analüüsi käigus autor toob välja oma arvamuse, mis ühendab intervjuu vastuseid ja annab viimaste tõlgenduse

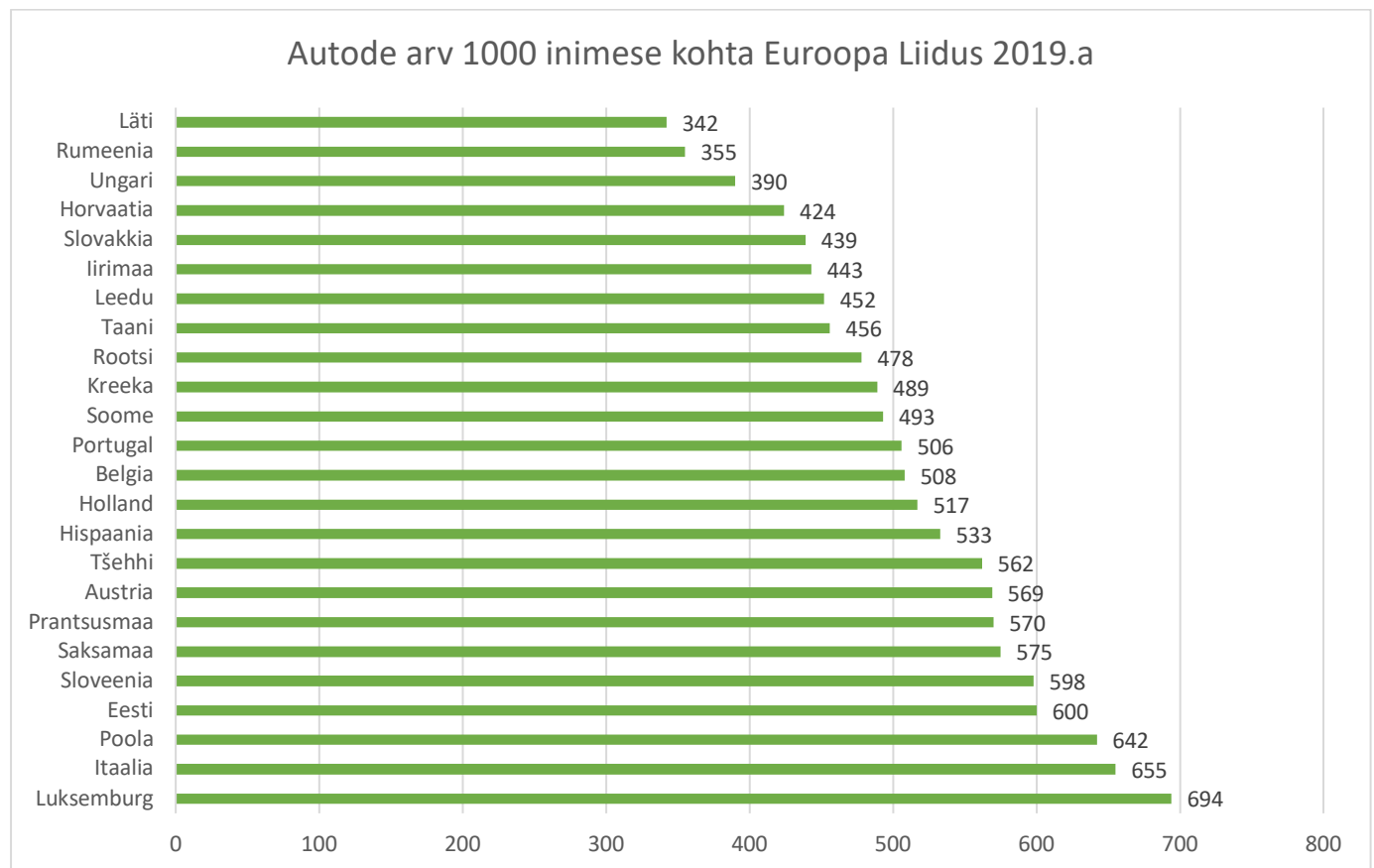
käesoleva lõputöö raames püstitatud peamistele küsimustele. Tulemuste visualiseerimiseks toob autor välja kontseptuaalse raamistiku parkimise probleemiga seotud olude kaardistamises.

1 TEOORIA

1.1 Autostumine

Autostumine muudab arengumaade linnu ja isegi maapiirkondi. Majanduslik ja sotsiaalne kasu on tohutu. See pakub individuaalset ja paindlikku transporti. Pikemas perspektiivis võib aga autostumine lämmatada kohalikku arengut, suurendada saastet ja tekitada enneolematuid ohutusriske. Paljude inimeste jaoks on sõidukid ihaldusväärsed staatuse sümbolina ning turvalise ja privaatse reisivahendina. Ettevõtete jaoks on need tõhusad vahendid tootlikkuse suurendamiseks [5].

Kõige rohkem autosid Euroopa Liidus ühe inimese kohta on Luksemburgis, Itaalias, Poolas ja Eestis. Nende riikide vastavad näitajad on vahemikus 600–700 autot 1000 inimese kohta. ELi sõidukipargi koguarv ulatub 242 miljoni sõiduautoni (Joonis 1) [1].



Joonis 1. Autode arv 1000 inimese kohta Euroopa Liidus 2019. a [1]

1.1.1 Mõju

On võimatu käsitleda autostumist ainult positiivsetest või negatiivsetest aspektidest, kuna autostumine on osa edusammudest ja arengutest, mis leidsid aset 20. sajandil. Autostumise kasv on trend, mis on pöördumatu ja mida on raske asendada. Selle nähtuse kujunemise sajandil ja selle rolli kinnitamisel majandusprotsessides on korduvalt täheldanud ka dünaamika ja aeglase tempo kasvu kiirenemist.

1.1.2 Probleemid

Autostumise ja liiklusega seotud probleemid on oma olemuselt globaalsed, mõjutades enamiku maailma riikide huve. Umbes kümnendik kõigist töötavatest inimestest maailmas töötab otseselt autotööstuses (autotööstus ja transport). Enamikus riikides on autojuhtimine üks levinumaid ameteid [3].

Autod omavad olulist rolli keskkonnasaastes: atmosfääri ning ka pinnase ja vee saastamine heitgaaside süsinikmonooksiidiga. Tänapäeval võib üha sagedamini näha jõgede, järvede kallastel, maalilistel niitudel surnud pinnase “musti punkte” - maapinnale valatud kahjulikke õlijälgi. Lisaks eelnevale kaasneb sellega suurlinnade lõputu autovoo müra. Kahjuks võib autostumise negatiivsete tagajärgede loetelu jätkata [3].

Kõige globaalsem probleem on liiklusohutus. Liiklusõnnetuste tagajärgede massiivne iseloom ja traagika viivad mõned teadlased järeldusele, et "auto ilmutamine oli traagiline sündmus" [22]. Ilmselt 100 aastat tagasi, kui esimene jalakäija auto tõttu suri, ei osatud autostumise ohtusid veel ette näha. Esimene liiklusõnnetus jalakäija ja mootorisõiduki vahel leidis aset Inglismaal 1896. aastal, veidi pärast seda, kui tühistati reegel, mille kohaselt kõndis auto ees punase lipuga mees, kes teavitas ähvardavast ohust teisi. Sellest ajast alates on liiklusõnnetuses vigastada saanud inimeste arv kontrollimatult kasvanud [22].

Tuleks kaaluda linnaruumi ümber jaotamist jalakäijate ja jalgratturite kasuks. Vajadus anda inimestele võimalus turvaliselt suhelda ja tänaval viibida, samuti autode arvu dramaatiline vähenemine tänavatel tõi kaasa muudatused, mis tavaliselt võtavad kuudepikkust planeerimist.

Londoni kesklinn muudeti tohutuks autovabaks tsooniks. Kõik selleks, et hoida ühistranspordi koormus madalal ja autoga sõitjate arvu kesklinnas oluliselt väiksemana. Linnavõimud keskenduvad sellele, et elanikud veedaksid võimalikult palju vaba aega oma piirkonnas ning tarbetute väljasõitude arv väheneks. Neid, kes elavad kaugel ja sõidavad linna äriasjade pärast rongiga, julgustatakse kasutama jalgratast või kõndima jala – mitte sõitma metroo või bussiga [9], [13].

Tokyo on üks linn, kus kiirtee pannakse kinni, sest selleks ei ole vajadust. Linna läbivate rongide ja autode ülesõidud on kujunenud omamoodi linna sümboliks ning see samm näitab, et ka sellistes tingimustes võib autodele mõeldud kiirteedest loobuda jalakäijatele mõeldud ruumide kasuks [10].

Mobiilsus kui teenus levib maailmas. Lahendus, mida nimetatakse mobiilsuseks kui teenuseks, on odavate ja mugavate kooskõlastatud reisimisviiside võrgustik. Mobiilirakenduse abil saab inimene valida erinevate võimaluste vahel: ühistransport, elektri jalgrattad, elektrilised tõukerattad ja takso. Inimene ei maksa enam auto pealt makse ja parkimiskohtade eest – need asenduvad tasuga läbitud vahemaa eest [11].

Inimesed, kes on loobunud isiklikust transpordivahenditest, kasutavad erinevaid liikumisviise mobiilsust teenusena. Suuremad programmid on seni mõnes linnas olemas vaid testrežiimis. Näiteks Helsingis, kus reisija saab mobiilirakendust Whim kasutades planeerida oma reisi. Rakendus kombineerib parima lahenduse leidmiseks bussid, taksod, rongid, trammid, praamid, rendiautod, jalgrattad ja tõukerattad. Whim tegutseb ka Inglise linnas Birminghamis ja Belgia linnas Antwerpenis. Autotootjad ja teised ettevõtted mõistavad, et muutused on vältimatud. Üheks põhjuseks on see, et maailma rahvaarv kasvab [11].

Ühtne automaatne transpordisüsteem päästaks igal aastal maailmas 1 250 000 inimest liiklusõnnetustes hukkamisest. Lisaks, kui suurem osa transpordist töötaks elektri jõul, saaks loodus praegu autode tekitatavast süsihappegaasikogusest puhata. Mis puudutab isiklikku omandit, siis mobiilsus kui teenus mõjutab raha raiskamist. Tänapäeval suur osa ajast individuaalsed transpordivahendid ei liigu: nad seisavad ummikus või on lihtsalt parklas [11].

1.1.3 Miks inimene kasutab autosid?

Kõik sõltub eesmärkidest ja tegevuse tüübist, millega inimene on seotud. Keegi ostab auto tööks ja keegi - staatuse pärast. Keegi lihtsalt naudib roolis olemist, samas ei saa ilma autodeta olla, sest nende igapäevased tööülesanded on liiklusega seotud (transporditeenused).

Iseseisvus ja vabadus

Ühistranspordiga sõites võib muretseda, kas jõuate õigeaegselt peatusesse. Kui jääte bussist maha, võite oma ajakavast 15–30 minuti võrra maha jääda. Üks auto omamise eeliseid on iseseisvus ja sõltumatus.

Ei pea lootma ühistranspordile, sõpradele ega perele.

Tervis ja hädaolukorrad

Pandeemia ajal on kõige turvalisem viis oma tervis tagada isikliku auto omamisega. Hiljutine tervisekriis sunnib paljusid järgima uut tervishoiupoliitikat. Parim viis sotsiaalset distantssi jälgida on isikliku auto hankimine. Ühistranspordiga sõitmine võib suurendada nakkusohtu. Kui inimesel on auto, saab ta kontrollida, kes tema autosse siseneb ja sealt väljub. Auto omamine aitab vähendada kaudseid kulusid ja viia inimest hädaolukorras sinna, kuhu vajatakse.

Aja säästmine

Auto omamine aitab säästa aega. Ilma autota võib päevakava silmitsi seista paljude soovimatute muudatustega. Auto aitab oma aega hästi kasutada. Kiiresti arenevas maailmas aeg on väärtuslik ressurss ning auto omamine võib aidata seisakuid vähendada, tagades paindlikkuse marsruutide valikul.

Reisimine

Tänapäeval valitseb ühiskondlik aramus, kus reisis on auto omamine suurepärane investeering. Üks auto omamise eelistest on vabadus pikkade sõitude tegemiseks. Olenemata sellest, kas inimene plaanib reisida üksi või koos lähedastega, teeb auto kogu katsumuse lihtsamaks. Auto omamine on eriti kasulik planeerimata sõitude ja väljasõitude puhul. Samuti saab autoreisil uusi kohti avastada. Autoga reisimine võimaldab reisile kaasa võtta ka koduloomi.

1.1.4 Alternatiivsete sh aktiivsete transpordi liikide turundus, areng ja kasutus

Eraautost loobumiseks peab autojuhil olema mugav alternatiiv. Inimesed ei kiirusta eraautodest loobuma, kuid mitte ainult seetõttu, et auto kasutamine on neile finantsiliselt võimalik ja sobilik läbi sotsiaalse staatuse. Kõikidel ei ole võimalik leida vajalikke alternatiive sõitude asendamiseks alternatiivsete transpordiviisidega. Sõiduauto omamise kulud kasvavad aasta-aastalt - autode hinnad ja trahvimäärad suurenevad, kütus ja parkimine kallinevad. Viimastel aastatel on võimud propageerinud ühistransporti, taksosid ja auto renti kui alternatiivi isiklikule autole. Märkimist väärib ka rattainfrastruktuuri garendamine [14].

Eesti on kaugel Hollandist, Taanist ja Saksamaast, kuid püüab seda piirkonda arendada, korraldades kahe rattalastele sõidukitele liikumiseks võimalusi. Viimastel aastatel on lühiajalise rendi teenused Eestis oluliselt arenenud. Autode rent on muutunud kõige levinumaks. Samas ei kulu kasutajal erinevalt enda autost hooldusele ja kindlustusele raha [24]. Taksoturg õitseb, reisimine muutub taskukohasemaks. Taksosid leiab suuremate hotellide ees parklates ja olulisemates piirkondades ning neid saab tellida telefoni või mobiiliäpi kaudu. Eestis on takso või autorendi tellimiseks mitmeid mobiilirakendusi: Bolt, Tulika, Uber ja Yandex. Alternatiiviks isiklikule autole on saanud elektritõukerataste rent. Koos selliste teenuste populaarsuse kasvuga on kasvanud ka nendega seotud õnnetuste arv [6].

1.1.5 Ühistranspordi kättesaadavus

Tallinna ühistranspordivõrk on hästi arenenud. Kesklinnast pääseb otse või minimaalse ümberistumiste arvuga igasse linnaossa. Lisaks on paljud linnapiirkonnad omavahel seotud otsebussiliinidega, osadesse neist pääseb ka rongiga. Kõige populaarsem ja samas levinum ühistranspordiliik Eesti pealinnas on buss. Ühistranspordivõrku opereerib munitsipaalaktsiaselts Tallinna Linnatranspordi AS. Linnaliinidel sõitvad bussid on valdavalt uued, paljud neist on madala istumisasendiga, mistõttu on need mugavad kärudega emadele ja liikumispuudega inimestele. Trollibussidega saab liikuda Õismäel ja Mustamäel. Selline transport ühendab ka Mustamäe ja Kopli linnaosa. Kokku on Tallinnas seitse trolliliini. Mõned neist on kohandatud puuetega inimeste vajadustele. Veeremit uuendatakse regulaarselt, seega on enamik trollibusse uued. Kesklinnas saab liikuda trammidega, nimetatud transpordiliik ühendab Tondi ja Kopli linnaosa Kadrioru ja Lasnamäe osadega [25].

1.2 Parkimise liigid

Autoomanike arv kasvab iga aastaga, kuid parkimise areng ei käi selle trendiga kaasas. Eriti katastroofiline on selline lõhe suurlinnades, kus autole vaba ruumi otsimine muutub vahel tõeliseks otsinguks. Sellest olukorrast väljumiseks töötatakse välja erinevaid tehnoloogiaid, mis lahendavad korraga kaks probleemi: vähendada parkimisala ja samal ajal suurendada parkimiskohtade arvu.

1.2.1 Tasapinnaline parkimine

Tasapinnaline parkimine on ihtsaim ja odavam variant, mille tõttu näevad paljud 2000. aastate alguse elamukomplekside sisehoovid välja nagu poodide juures olevad parklad: puudub rohelus, kõnniteed, puud ja mänguväljakud. Sellised parklad võtavad palju ruumi - külgnevat territooriumi kasutatakse

ebaratsionaalselt. Lisaks ei ole auto kuidagi kaitstud ebasoodsate ilmastikutingimuste ega muude võimalike hädade eest [23].

- plussid – odav;
- miinused – auto pole millegi eest kaitstud, võtab hoovis ruumi, õhtuti võib koha leidmine olla keeruline.

1.2.2 Mitmekorruseline maapealne parkla

Mitmekorruseline maapealne parkimine on enimlevinud parkimisviis nn massiturusegmendi kaasaegsetes uusehitistes (äri- ja eluhooned). Korrusmaja mahutab mitusada autot ning reeglina on selline parkla varustatud mugavate sisse- ja väljapääsude, spetsiaalsete liftidega ning programmeeritud vabade kohtade arvestusega [23].

Mitmekorruseline maapealne parkimine kaitseb autot mitte ainult vihma ja lume, vaid ka varguste ja kahjustuste eest. Parklates on tavaliselt videovalvesüsteem ja valvepost. Parkimiskoha hind sellises parklas sõltub uue hoone klassist ja jääb tavaliselt vahemikku 6000 – 10 000 eurot [23].

- plussid – autokaitse;
- miinused – parkla võib asuda korterist üsna kaugel ja ökonoomsetes variantides parklaid ei kõeta.

1.2.3 Maa-alune parkla

Enamasti on need projekteeritud eliitmajadesse ja uutesse äriklassi hoonetesse. Sellised parklad on väga mugavad, täisküttega ja tagavad auto omaniku ohutuse. Kuid tasub meeles pidada, et see on kulukas ettevõtmine. Pealegi, mida suurem ja sügavam on parkla, seda keerulisem ja kallim on selle ehitamine arendajale. Vastavalt sellele, maksab parkimiskoht rohkem kui sai mainitud eelmistes alampeatükkides. Hind võib ulatuda rohkem kui 10 000 eurot ja rohkem [23].

- plussid – autokaitse, ohutus ja elanikele mugavus;
- miinused – kallis.

1.2.4 Tulevikuparkla „CityLift Parking“: mitmekorruseline automatiseeritud parkimine

Kui maapinnal ruumi napib, on kõige loogilisem lahendus muuta parkla mitmekorruseliseks, tõstes astmed maapinnast kõrgemale. Seda kontseptsiooni kasutab Ameerika ettevõtte CityLift Parking automatiseeritud parklate ehitamiseks. Tasandite arv varieerub sõltuvalt projekti tingimustest. Näiteks Californias Oaklandis asuva The Hive pindala on võrdne seitsme parkimiskohaga, kuid see mahutab seitsmele korrusele 39 autot. Süsteem on täielikult robotiseeritud: juht siseneb vastuvõtukasti, maksab terminali kaudu parkimise eest ja lahkub. Mobiilne platvorm liigutab auto kaubalifti, mis tõstab auto soovitud tasemele ja laadib maha parkimiskohale [19].

Sellised mitmekorruselised robotparkimissüsteemid, mis säästavad tänavaruumi ja autojuhtide aega, muutuvad USA-s üha populaarsemaks. Praeguseks on CityLift Parking rajanud juba 27 sellist parklat [19].

1.2.5 Tuleviku robotparkimissüsteem

Teine võimalus autode tõhusaks paigutamiseks on Ameerika ettevõtte Robotic Parking Systems vertikaalne robotkarussellparkimine. Auto siseneb kasti, millest liiguvad libisemised tõmbavad selle konveieri lahtrisse ja seejärel viiakse hõivatud osa teise asendisse. Erinevus teistest mehhaniseeritud parklatest seisneb selles, et selle parkla kujundus on paindlik. Autodega platvormid liiguvad karusselli põhimõttel, vabastades teed uute autode saabumisel või sõiduki omanikule üleandmisel. Robotparkimissüsteemide kasutamine vähendab sõidukite jaoks vajalikku ruumi peaaegu poole võrra või isegi rohkem. Patenteeritud tehnoloogiad tagavad autode kiire ja tõhusa liikumise parklas sees [19].

1.2.6 Tuleviku mehitamata parkimine

Mercedes-Benz ja Boschi ühisprojekt näitab, kuidas parklad tulevikus toimivad. Juhilt nõutakse vaid väljumistsooni sisenemist, autost väljumist ja mobiilirakenduse kaudu käskluse "Pargi" andmist. Boschi intelligentne parkimistaristu ja sõiduki automaotpiloot on aktiveeritud. Auto sõidab iseseisvalt vabale kohale ja pargib. Liikluskoridorist annab märku parkimissüsteem, mis jälgib olukorda tuhandete andurite abil ja edastab signaale auto autopiloodile [19].

Projekti on arendatud alates 2015. aastast, testimine - alates 2017. aastast. Hetkel on süsteem saanud ametliku loa, on paigaldatud ja töötab edukalt Saksamaal Stuttgartis asuvas Mercedes-Benz muuseumi garaažis [19].

1.2.7 Tuleviku maa-alune parkla „CarDok“

Väikeste maatükkidega suvilate omanike jaoks on parkimisprobleem sama aktuaalne kui megalinnade elanike jaoks. Nutika parkimise pakkus välja Šveitsi firma CarDok. Tegemist on kahetasandilise parkimiskohaga, mille alumine tasapind asub maa all, mis muudab selle maa-aluseks garaažiks. Erinevus traditsioonilisest garaažist seisneb selles, et puudub sissesõidutee alumisele tasapinnale. Auto läheb maa alla vertikaalselt platvormil, mida liigutab elektrohüdrauliline lift. CarDoki parkimiskohal võib olla mitte ainult kaks tasapinda, vaid ka kolm või neli, kusjuures maapealne parkimisala jääb muutumatuks. Tõstuki aktiveerimine toimub puldi nupule vajutades, auto tõstmine ja langetamine võtab aega vähem kui 60 sekundid [19].

CarDoki parkimissüsteem on tugeva teraskonstruksiooniga ja saab hõlpsasti hakkama nii kompaksete luukpäradega kui ka võimsate linnamaasturitega. Veelgi enam, huvitav on see, et masina alumiselt astmelt tõstmisel pole maapealset platvormi üldse vaja vabastada. Ta lihtsalt tõuseb koos autoga ja läheb protsessi lõpus alla [19].

1.2.8 Tuleviku parkla „Stan“

Veel üks huvitav parkimiskontseptsioon: spetsiaalsed robotautomaadid, mis viivad auto parklasse. See säästab aega: juht ei pea ise kohta otsima ja parkima ning parkimisala - autod pargitakse kompaksemalt, kuna pole vaja uksi avada ja sulgeda. Prantsuse ettevõtte Stanley Robotics tegeleb selliste robotite tootmisega. Need on mobiilsed platvormid ja teostavad parkimistoiminguid täiesti iseseisvalt. Klient jätab auto spetsiaalsesse kasti ja tasub parkimiskulu terminali kaudu [19].

1.3 Parkimise reeglid

Elamute hoovidesse pargitud autod põhjustavad omanike vahel palju konflikte. Kuidas korralikult parkida ja milliseid eeskirju tuleks jälgida, et sõiduk ei tekitaks elanike vahel tüli?

1. On keelatud parkida sõidukit murule ja muudele haljasaladele (näiteks lillepeenrad).

2. Mingil juhul ei tohi läbipääsu blokeerida, sest see takistab teiste autode liikumist hoovis, lisaks on vajalik tagada ka alarmsõidukite ligipääs.
3. Ei tohi autot jätta kõnniteedele, kõnnitee on jalakäijatele, mitte autode liikumise ala.
4. Parklates ja elamualal peab iga 50 sõiduauto parkimiskoha kohta olema üks koht liikumispuudega inimese sõidukile, parklates, kus kohtade arv on 20 kuni 50, peab olema kavandatud vähemalt üks koht puuetega inimese sõidukile [8].

Inimesed eelistavad parkida trepikoja kõrval, et ei peaks palju jalgsi käima. Joonisel on esitatud parkla soovitatav jalgsikäigu kaugus sihtpunktist (Joonis 2) [8, 265].

Hoone või ürituse liik	Jalgsikäigu kaugus (m)
Ridaelamu ja väiksem korruselamu	100
Korruselamu	150
Puuetega inimeste sõidukite parkimiskoht	10
Teenindusliiklus	10
Kauplus	100
Kultuuriehitis	150
Terminal, spordiehitis	200
Töökoht	300
Massiüritused: mess, lauluväljak, suur staadion jms	500

Joonis 2. Parkla soovitatav jalgsikäigu kaugus sihtpunktist [8, 265]

1.4 Probleemid

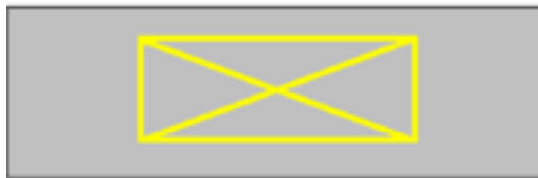
Elanikud kurdavad sageli, et hoovidesse jäetud autode tõttu on võimatu liigelda isegi lapsevankriga. Pealegi on tänavatel selliseid autosid, mille omanikud eiravad täielikult hoovides parkimise reegleid ja jätavad oma mahajäetud sõidukid saatuse hooleks ning need seisavad seal aastaid.

1.4.1 Operatiivsõidukid

Kiirabil või tuletõrjugal läheb sihtkohta jõudmiseks palju aega, sest tihti blokeerivad pargitud autod läbipääsu. See võib juhtuda nii uusehitistes kui ka vanades kitsastes sisehoovides. Iga teine kõne on

sellistesse hoovidesse, nimetatud hoovidesse jõudmine ilma takistuseta pole mitte ainult säästetud väärtuslikud minutid, vaid ka inimese kadumise küsimus.

Sageli pargivad autojuhid kõhklemata oma autosid tuletõrje veevõtukohtade ja hüdrantide ette. Tuletõrjeautode vee mahutavus on piiratud ja seetõttu on nende ligipääsetavus hädavajalik. Tee peale joonistakse kollast ümbrikut aga samuti on see koht mõnikord hõivatud. Kollane ümbrik ehk teekattemärgistus 934 tähistab alasid, kus on vaja täiendavalt tuua esile parkimiseks keelatud piirkonnad, näiteks kohad, kus seisev sõiduk teeb võimatuks teiste sõidukite liikumise või takistab jalakäijaid (hoovivärvade esised teelõigud parkimiskohtade vahel, kaubalaadimise kohad jms) (Joonis 3) [7, 13].



Joonis 3. Parkimiskeelu ala ehk teekattemärgistus 934 [7, 13]

Arstid kõnnivad jalgsi, kaasas raske kohver koos ravimite ja muu vajaliku varustusega ja kui patsient vajab haiglaravi, tuleb teda kandraamil tänaval kanda, sest kiirabi ei saanud sissepääsu juurde sõita.

Lätis ei saa üsna sageli kiirabi sissepääsu juurde sõita, sest otse sissepääsu ette parkis keegi oma auto ja seetõttu on arstid sunnitud jätma transpordi kaugemale. Vahel tekib elanikega konflikte, sest kurdetakse, et kiirabi pargib autosid valesti. Arstid tõrjuvad – selliseid olukordi poleks tekkinud, kui elanikud oleksid jätnud ruumi operatiivtranspordile. Mõnikord peavad tuletõrjujad oma kodudest väljapoole pargitud sõidukeid teisaldama. Sageli sõidetakse muru peale. Teistes kohtades tuleb sündmuskohale pääsemiseks helistada eritehnikale. On olukordi kui on vajalik autosid teisaldada. Kui seda ei ole võimalik teha siis on vaja kogu varustus käsitsi tassida. Tuletõrjujad jätavad autode akendele paberi, kus on kirjas "Täna käisime Teie naabrite juurde aga võib olla homme oleks Teile abi vaja.". Nii arstid kui ka tuletõrjujad teatavad sellistest sõidukitest munitsipaalpolitseile [12].

Kõige kummalisem on asfaldi võlu, ükskõik kui palju seda laotakse, on see siiski võimalikult hõivatud. Kõige laiematel lõikudel võib ilmuda kolmas parkimisrida- keskel. Ja kui majal on 25 korrust ja kõigil on auto, siis tuleb sellega midagi ette võtta, sest kiirabi või tuletõrjujad tulevad niikuinii varem või hiljem.

1.4.2 Autoromu

Peaaegu igas kortermajas elav inimene seisab silmitsi tõsiasjaga, et inimesed jätavad parklatesse oma autosid, mida nad pikka aega ei kasuta. Tavaliselt on sellised autod lagunenud ning tekitavad visuaalset reostust. Lapsed kasutavad mängude jaoks roostes mahajäetud autosid, kodutud varjupaika ja selline rämps võib hõlpsasti parkimiskoha hõivata.

Tänapäeval nähakse võimalusi vähendada autoromu järgmiste initsiatiivide abil [2]:

1. Automaksu kaudu. Eesti on ainus ELi riik, kus seda pole.
2. Tasulise parkimise laiendamine paneelmajarajoonidesse, et motiveerida inimesi oma autosid uutesse parklatesse või mitmekorruselistesse parkimismajadesse parkima.
3. Kasu uue auto ostmisel, kui vana, kuid siiski sõiduks kõlblik ja nõuetekohaselt vormistatud dokumentidega prügilasse antakse.
4. Muudatused seadusandluses, et näiteks autod, mis ei ole kindlustatud ega ole pikka aega läbinud tehnilist kontrolli, mis segavad avalike huvide elluviimist, on tunnistatud rusudeks.

1.4.3 Teekattermärgistuse puudus

Seoses pidevalt kasvava autode arvuga on suur tähtsus teekattermärgistuse kandmisel elumajadega piirneval alal. Parkimiskohtade nõuetekohase märgistamise puudumine võib autojuhtidele ja jalakäijatele kaasa tuua olulisi ebamugavusi, konflikte ja hädaolukordi. Kaootiline parkimine võib raskendada kiirabi või tuletõrje jõudmist mitmekorruselisse majja.

Mitmes kohtades Tallinnas teekattermärgistus puudub. Seoses sellega autod ei saa mööda liikuma kuna pargitakse nii nagu tahetakse. Suur probleem on selles, et operatiivsõidukid ei saa mööda. Kui oleks olemas teekattermärgistus suuretoenäosusega oleks parkimise korraldus efektiivsem. Teekattermärgistus peab vastama standardile kui see on linna maal. On olemas kortermaju, kus on maja kõrval suur, tühjalt seisev maa ala, mida saaks kasutada majaelanike autode parkimiseks, kui seda ei tehta korda ja ei anta võimalust oma maja elanikel oma autosid seal parkida.

1.5 Parkimise eelised majade läheduses

Isiklikku sõidukit tänapäeval luksuseks ei peeta, kuna selle soetamine on võimalik peaaegu kõigile. Selle üle, kuidas on suurlinnas lihtsam liikuda: ühistranspordiga või isikliku transpordivahendiga, tekivad vaidlused. Ühest küljest on ühistransport odavam, kuid pole nii mugav. Autoomanikud ei saa kunagi ühistranspordile ümber istuda, sest mugavusega harjub kiiresti.

Suurtes linnades on probleemiks suur autode arv. Pealegi ei väljendu see probleem mitte ainult pidevates ummikutes, vaid ka parkimiskohtade puudumises [18]. Seetõttu korraldavad uute elamukomplekside arendajad heaperemehelikult elamute juurde parklaid, millel on palju eeliseid. Eelkõige käesoleva lõputöö autor toob esile järgmisi eeliseid, mis kaasnevad maja lähedal parkimisega.

Mugavus - kiire ligipääs autole

Mõnikord tuleb ette olukordi, kus inimesel on vaja kiiresti kindlasse sihtkohta sõita. Kui auto on pargitud eluaseme vahetusse lähedusse, on ülaltoodud ülesande täitmine palju lihtsam. Siis ei pea inimene kõigepealt kulutama aega autoni pääsemiseks. Enamikus kaasaegsetes uusehitistes paiknevad parkimisalad hoonete all, sest nii säästetakse külgnevat pinda, millele rajatakse mänguväljakud ja muud puhkealad.

Turvalisus

Auto "käepärast" hoidmine pole mitte ainult väga mugav, vaid ka turvaline. Praegu on kuritegevuse tase suhtelist kõrge [18]. Auto, eriti kui see on kallis, võib sattuda varguse ohvriks, kahjustada saada, osaliselt "röövida" jne. Kui see seisab kaasaegses maa-aluses parklas, siis seda ei juhtu, kuna sellised parklad on valvega. Kui auto asub maapealse parkla territooriumil, on see pidevalt "silmis". Omanik saab toimuvat jälgida oma rõdult või aknast. Ka maapealsed parklad võivad olla piiratud liigipääsuga.

Privaatsus

Kaasaegsetes uusehitistes on parklad ette nähtud teatud autode arvule. Need arvutused tehakse, võttes arvesse elanike arvu, kuna arendaja hoolib nende mugavusest, eriti kui eluase kuulub kõrgeimasse hinnakategooriasse. Parkimiskohta ei saa võtta keegi peale kinnistu omaniku teatud uues hoones, mille kõrval see asub.

Tuleb märkida, et sõidukite hoidmisel maja lähedal pole mitte ainult eeliseid, vaid ka puudusi. Neid on vähem ja need puudutavad suurema tõenäosusega mitte sõiduki omanikku, vaid naabreid [18]:

1. Maja juurde pargitud sõiduk võib läbipääsu blokeerida, mis kindlasti vihastab elanikke ja tekitab suuri probleeme.
2. Autod võivad saada kahjustada. Jooksvad lapsed võivad kogemata autot kriimustada või pihta joosta, mis teeb omaniku õnnetuks. Loomad, eriti kassid, armastavad sageli kapoti ja muude soojade osade peal istuda. Sel juhul käivitab auto häire, mis võib juhtuda igal ajal, nii päeval kui öösel.
3. Parkimiskohale võib sattuda kõrvaline inimene, mis vihastab auto omaniku ja paneb ta konflikti tekitama. Naabrite vahelised suhted on teatavasti erinevad.

1.6 Parkimine uute ja vanade hoonete hoovides

Uutes hoonete hoovides parkimine on korraldatud järgmiselt. Kõigepealt on olemas teekattermärgistus, mis aitab jagada parkimiskohti ja mõnedel kortermajades, parkimiskohtade müük on korraldatud enne elueseme soetust. Autor toob esile elamuhoonete parkimisega seotud eeliseid:

- garaaži pole vaja osta ega rentida;
- sõidukit valvatakse ööpäevaringselt;
- kiire juurdepääs autole;
- võimalus pääseda parklasse otse sissepääsu juurest.

Parklates ei mõjuta autot mitmesugused ilmastikutingimused (vihm, tuul, lumi, tolmu ja mustus), mis vähendab selle kulumist. Auto on alati puhas ja kaitstud soovimatute füüsiliste mõjude eest (näiteks kukuvad kivid, rahe või puudelt oksad). Maa-aluse parkimisega uued elamu ja ärihooned säästavad vajadusest ületada igapäevast teekonda tänaval asuvasse parkimiskohta, mis on eriti väärtuslik külmal aastaajal.

Parkimiskohtade arvu probleem on kõige teravam vanade majade hoovides. Vanad majad ja hoovid on ettenähtud minimaalsele sõidukitele arvule [17]. Sellest ajast autostumise tase on kordades tõusnud.

Just vanadest majade hoovides ning esistel peavad autojuhid võitma parkimisõiguse muruplatside, lillepeenarde ja mänguväljakute läheduses, põhjustades sellega naabrite üsna õiglast nõrdimust.

1.7 Kuidas erinevad riigid parkimisprobleeme lahendavad

Arenenud riigid on pikka aega seisnud silmitsi suurte linnade parkimise probleemiga. Veel 20. sajandi 30ndatel jõudis autode arv sellisele tasemele, et Ameerika Ühendriikide päästmiseks transpordi kokkuvarisemisest oli hädasti vaja rajada varustatud parklad. Lahendati see probleem maa-aluste parklate rajamisega. Seejärel sai suurte rajatiste projekteerimise eelduseks parklate rajamine. Nad hakkasid ehitama mitte ainult maa-aluseid, vaid ka mitmetasandilisi maapealseid parklaid nii seintega kui ka ilma. Ameerikas on vales kohas parkimise eest üsna suured trahvid, sealhulgas ka juhiloa äravõtmine. Parkimisküsimuse lahendamiseks ja ka linnade roheliseks muutmiseks hakati muruplatsile rajama ökoparke tasuliste parkimiskohtade näol (Joonis 4). Selline ökoparkimine muutub järjest populaarsemaks [20].



Joonis 4. Ökoparkimine [20]

Suurbritannias on kesklinn pikka aega olnud tasulise parkimise tsoon. Tasuline on ka sissepääs kesklinna (ummikumaks). Seetõttu jätavad paljud keskusesse minejad oma autod linna sissesõidule ja liiguvad seejärel linnas ühistranspordiga (pargi ja reisi lahendused). Tasub teada, et linnasisesed ühistranspordiühendused on üsna mugavad, saab kiiresti ja lihtsalt igasse linnaossa. Viimasel ajal kogub selliste parklate ehitamine paljudes Euroopa linnades hoogu. Ökoparkimine on populaarne ka Ühendkuningriigis [20].

Hollandis pole ökoparkimine, maa-alune ja mitmetasandiline maapealne parkimine enam uudis. Paljud kohusetundlikud elanikud üritavad jalgratastele üle minna. Kuid kahjuks pole parkimiskohtade probleem veel lahendatud. Selle lahendamiseks kasutatakse erinevaid meetodeid. Näiteks Amsterdamis lähedale on

plaanis rajada terve linn-parkla kaupluste, spordikeskuste, kinode ja muude meelelahutus- ja ostualadega [20].

Jaapanis on reeglid palju karmimad. Inimene ei saa osta autot, kui tal pole varem parkimiskohta ostetud. Ja see peaks asuma majast kahe kilomeetri raadiuses. Täpselt samad reeglid kehtivad nii Pekingis kui ka Shanghais. Muidugi ei ole igaühel võimalust otse kohta osta, see on lubatud rentida. Nad ütlevad, et nii on palju odavam. Aga jällegi tuleb sõlmida pikaajaline leping, lisaks peab koht olema maja lähedal. Sisehoovides on kõik võimalikult korras, parkimiskohal on tavaliselt silt omaniku nimega. Kui keegi võtab kellegi teise asemele, saab liiklusrikkuja evakueeritud, mis tagajärgede poolepealt omab ka rahalisi sanktsioone [4].

Prantsusmaal keelasid võimud kesklinnas parkimise. Kodanikud jätavad oma autod sageli maa-alustesse parklatesse. Ühe istekoha maksumus ületab 100 eurot kuus [4].

Lõuna-Koreas andsid võimud kõikidele arendajatele korralduse lisada planeeringusse ka maa-alune parkimine. Ühe auto saab pere parkida täiesti tasuta, teise eest tuleb aga lisatasu.

Bangkokis tegeletakse aktiivselt parkimisprobleemi lahendamisega, seal eraldatakse neile elumajade esimesed korrused ning lähedale saab püstitada ka eraldi hoone [4].

Selles osas jääb Venemaa teistest riikidest kõvasti maha. Maju ehitatakse iga tunni tagant, kuid parkimiskohti praktiliselt ei jätku. Pealegi on huvitav see, et majad tihedalt ehitatud, hoovides pole garaaže ega maa-aluseid parklaid. Autod pannakse sinna, kus selleks vaba ruumi piisab (Joonis 5) [4].



Joonis 5. Parkimine Venemaal [4]

1.8 Ohutus parklas

Liiklusõnnetusi võib juhtuda erinevatel teelõikudel. Selles võivad osaleda nii autojuhid kui ka jalgratturid või jalakäijad. Üsna sageli juhtub õnnetus, kui auto põrkub seisva objektiga. Sageli peavad autoomanikud tegelema õues juhtunud õnnetusega. Tavaliselt on sellised juhtumid väikesed, seega ei teki tõsist kahju varale ega kodanike tervisele. See on tingitud asjaolust, et hoovides on võimatu suure kiirusega liikuda [15].

Mida teha kahjustatud auto leidmisel [15]:

1. Kui teine osaleja on kohapeal, jätkake nagu tavalises liiklusõnnetuses: täitke õnnetusjuhtumi teade ja võtke ühendust kindlustusandjaga.
2. Kui süüdlane sündmuskohalt põgenes, tuleb juhtunust teatada politseile ja paluda tunnistajatel juhtunut kirjeldada.
3. Süüdlase leidmise tõenäosust suurendavad lähedal asuvad turvakaamerad.

Mida teha, kui kriimustate kogemata kellegi teise autot [15]:

1. Oodake, kuni teise auto juht naaseb ja täitke õnnetuse aruande vorm.
2. Kui ootamine viibib, saate politseist teavitada juhtunust teist osapoolt.
3. Täitke koos õnnetusteate vorm ja võtke ühendust kindlustusandjaga.

1.8.1 Õuealas juhtumite tunnused

Elamute hoovides toimuvatel õnnetustel on palju põhjuseid. Tavaliselt juhtub see seetõttu, et teed on liiga kitsad või parkimine on tihe. Kitsaste ristmike ja tähelepanematute jalakäijate tõttu juhtuvad sageli väikesed õnnetused.

Sellised juhtumid ei erine maanteel või mõnel muul teelõigul toimuvatest liiklusõnnetustest, mistõttu on oluline need õigesti ja ametlikult registreerida. Vastasel korral võidakse autojuhile kohaldada erinevaid karistusi. Kui juht lahkub õnnetuskohalt ilma mõjuva põhjuseta, ootab teda ees tõsised karistused, näiteks juhiloa äravõtmine või suur trahv [15].

Elamu kõrval asuva territooriumi kaudu on vaja liikuda kiirusega mitte üle 20 km/h. Lisaks tuleb jalakäijad ja jalgratturid läbi lasta. Sõidu ajal peab olema äärmiselt ettevaatlik.

Liiklusõnnetusi hoovis peetakse tavalisteks õnnetusliikideks. Tavaliselt ei põhjusta need tõsist kahju inimestele ega sõidukitele. Kuid isegi väiksemate õnnetuste korral on oluline juhtum õigesti vormistada, milleks kutsutakse liiklusinspektori või koostatakse Euroopa protokoll [15].

1.9 Kuidas korraldada parkimist

Enamiku kaasaegsete uute hoonete ehitamisel rajatakse tähistatud parkimiskohad. Maaalune ja maa pealne parkla võimaldab elanikel mitte muretseda, kuhu oma autot parkida. Aga kuidas on aastakümneid tagasi ehitatud majade sisehoovides parkimise korraldamisega?

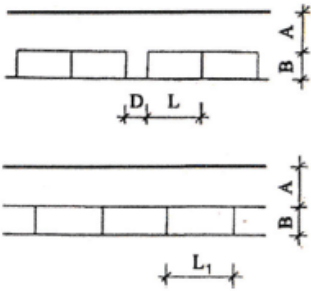
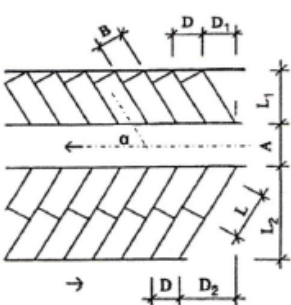
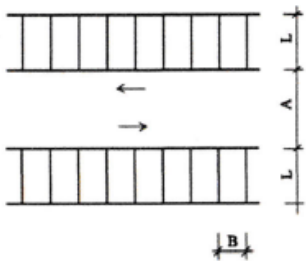
1.9.1 Organisatsiooninõuded

Samuti korraldavad korteriühistud korteriomanike parkimist linnamaal, sõlmides omavalitsustega kasutus- või üürilepingud. Sel juhul on parkla omanikuks korteriühistu ning sihtotstarbelise ehitamise, korraldamise, üürileandjate vahel kohtade jaotamise küsimused otsustab ühistu üldkoosolek. Üldkoosolek määrab ka ehituse rahastamise põhimõtted tulevaste parkimiskohtade kasutajate sihtosaluse arvelt [16].

1.9.2 Parkimise korraldamise põhireeglid

Parkimisala planeerimisel peab meeles pidama, et see ei tohiks takistada jalakäijate liikumist ning autode ja erisõidukite läbipääsu. Samuti peab eelnevalt hoolitsema mugavate sisse- ja väljapääsude, avariiväljapääsuteede olemasolu jms eest [21].

Üks tavaline parkimiskoht peab olema 5 m pikk ja 2,6 m lai [8, 268]. Liikumispuudega inimese sõiduki parkimiskoha laius peab olema vähemalt 3,6 m [8, 270]. Parkimise korraldamisel on vaja rakendada erimärgistust. Sõiduatode parkimiskohtade mõõtmed on toodud all (Joonis 6) [8, 269].

Parkimine 0° nurga all		Parkimine 30°, 45°, 60° ja 75° nurga all					Parkimine 90° nurga all	
								
Parkimisnurk α	B	L	A	D	D ₁	D ₂	L ₁	L ₂
0°*	2,5	5,0	3,5	2,0			6,0	
30°	2,5	5,0	4,0	5,0	8,1	12,4	4,7	7,2
45°	2,6	5,0	4,5	3,7	5,4	8,9	5,4	9,0
60°	2,6	5,0	5,0	3,0	3,3	5,7	5,6	10,0
75°	2,6	5,0	5,5	2,7	1,6	2,6	5,5	10,4
I 90°	2,6	5,0	7,5					
II 90°	2,7	5,0	7,0					

* Vähim parkimiskoha laius tänaväärsel parkimiskohal võib erandina olla 2,0 m.

Joonis 6. Sõiduauto parkimiskoha mõõtmed (m) sõltuvalt parkimisnurgast [8, 269]

Parkla vähim kaugus naaberkrundil paiknevast elamust, koolist, lasteaiast ja haiglast on all toodud (Joonis 7) [8, 267].

Hoone liik	Kaugus (m) maapealsest ja poolmaa-alusest parklast ja parkimishoonest* kohtade arvuga				
	≤ 10	11 kuni 25	26 kuni 50	51 kuni 100	> 100
Elamu akendega sein	8	8	10	15	20
Elamu akendeta sein	3	3	5	10	15
Gümnaasium, põhikool ja lasteaed	10	10	15	25	30
Haigla	10	15	20	30	40

Joonis 7. Parkla vähim kaugus naaberkrundil asuvast parklast [8, 267]

Kui autoomanikel on rahalised võimalused, saab paigaldada lisavarustust: tõkkepuu, turvakaamera,

sisenemise / väljumise juhtimissüsteemid, liiklusmärgid, kummist või metallist postid, spetsiaalsed blokeerijad.

Parkla tellijad peavad kindlaks tegema, kellele kuulub parkla planeeritud maa. Kui tegemist on KÜ enda maaga, on väga lihtne - tuleb lihtsalt alustada. Kui parkla asub linna maal, tuleb KÜ-l kõigepealt saada linna poolt koostõlastus maa-ala parkimisalana kasutamiseks [21].

2 METOODIKA

2.1 Metoodi kirjeldus

Diplomitöö on kavandatud kvalitatiivse uuringuna, kus kasutatakse poolstruktureeritud intervjuud. Poolstruktureeritud intervjuu valiti seetõttu, et antud diplomitöö eesmärgiks oli tuvastada peamised probleemid ja näha neid võimalikult erinevatest vaatenurkadest. On võimalus küsida ka lisaküsimusi ning küsimusi täpsustada. Intervjuus käsitletakse parkimise olukorda, hetkel aktuaalseid probleeme, kasutusel olevaid infosüsteeme ning olukorra parendamise võimalusi.

Eestis kehtestatud eriolukord tõi kaasa piiranguid ja teatud reegleid. Seoses viiruse levikuga on mõistlik viia intervjuu läbi virtuaalselt Zoom Meetings keskkonnas, kus eksisteerib võimalus salvestada intervjuu käigu heli ja video formaadis. Kaalutakse ka e-posti teel intervjuu vormistamist.

2.2 Intervjuu struktuur

Intervjuu küsimused said jagatud temaatilisteks plokkideks, kus igas plokkis on nn juhtteema, mis viitab konkreetsele kontekstile. Kokku on kolm plokki.

Esimeses plokkis küsimused on autostumise ja selle sotsiaalmajandusliku mõjude kohta. Käesoleva lõputöö autor toob esile käsitletud plokkis küsimused esitlus järjekorras:

1. Kuidas Teie saate end kirjeldada kas Te olete veendunud autokasutaja (kui jah, siis mis põhjusel), kas Teie arvates on tänapäeval olemas hea alternatiiv sõiduautole?
2. Mida Te arvate - kas autode arv (autostumine) kasvab jõudsalt ja kas on olemas piir, kas tänapäeval linnapoliitika vajab kasvu tõkestamise meetmete rakendamist (kui jah siis milliseid)?
3. Kuidas saate kommenteerida tänapäevast olukorda parklates kortermajade ümbruses (Linna magalad)?
4. Mis juhtub mõne aasta pärast kortermajade parklates?
5. Millised on „kolm peamist parkimise probleemi allikat”, mida annab transpordi süsteemis parandada vaadeldavas tulevikus? Mis täna kõige rohkem puudu on - millised vajadused on rahuldamata?

Teises plokkis on parkimise parandamise võimalustest, tuleviku vaade, ning seotud aspektidega peamised küsimused. Käesoleva lõputöö autor toob esile käsitletud plokkis küsimused esitlus järjekorras:

1. Tasuline parkimine, kas see on hea meede probleemi lahendamiseks, kuidas Teile tundub kas tasulise parkimise ala peab olema laiendatud või sellest võiks keelduda?
2. Kuidas lahendada vanade majade juures parkimise probleem?
3. Kas Tallinnas on kuskil võimalus ehitada parkimismaja mis oleks kortermajade kõrval?
4. Kui perel on kaks autot ja üks parkimiskoht. Kuidas nad peaksid probleemi lahendama?
5. Kuidas on Teile arvates võimalik lahendada juba mitu aastat parklates seisnud vanade autode probleem?
6. Kuidas lahendada hädaolukorras operatiivsõidukite probleemi?
7. Millist ressursi oleks vaja antud probleemide lahendamiseks (finants- ja mittefinantsressursid) milline on peamine?

Kolmandas plokis käsitleb käesoleva lõputöö autor küsimusi, mis on seotud tehnoloogiate rakendamisega ning sõiduauto kasutamise kogemusega. Autor toob esile nimetatud plokki küsimused esitlus järjekorras:

1. Mis on Teile arvates peamine tehnoloogiline uuendus, mis võib tulevikus mõjutada kohalikku transpordisüsteemi?
2. Kas ICT (Information and Communication Technology) rakendamine on tänapäevaste transpordisüsteemide/parkimise arendamisel kriitiline tegur?
3. Kas nõustute või mitte? Aeg pikemas perspektiivis on võimaline parandama transporti olukorra iseenesest (majanduskasv + tehnoloogiaarendus) ilma erilise sekkumiseta? Kuidas kommenteerite?

Lähtudes teoreetilistest allikatest ja töötades nendest saadud teabega koostati nimetatud küsimused, millele antud vastused on võimalised heitma valgust käesoleva lõputöö põhilisele uurimisküsimusele.

2.3 Intervjuu osalejad

Intervjuus osalevad erinevad liikuvuse eksperdid: liikuvuse spetsialist, Transpordiameti liikluskorralduse ekspert, Tallinna Tehnikaülikooli transpordiplaneerimise professor, linnamajanduse osakonna peaspetsialist, kinnisvara haldur, liikuvuse juhtivspetsialist ja liiklusvaldkonna projekteerimise juht. Kokku intervjuueeriti seitse inimest. Intervjuud olid läbiviidud perioodil november – detsember aastal 2021. Kuna isikud soovisid jääda anonüümseteks, siis ei ole nende nimesid konfidentsiaalsuse huvides

lõputöös välja toodud. Alltoodud said esitatud andmed ameti ning intervjuude toimumise aja kohta (Tabel 1). Valitud on erinevad liikuvuse spetsialistid selleks, et koguda erinevad arvamusi ja seisukohti. Need inimesed on iga päev tööl kokku puutunud liikuvusega. Kinnisvara halduri seisukoht, peegeldab Tallinna linna korteriühistute vaadet ning seisukohti.

Tabel 1. Intervjuu andmed [koostatud autori poolt]

Isik	Amet	Intervjuu kuupäev
Intervjuu 1	Liikuvuse spetsialist	08.11.2021
Intervjuu 2	Tallinna Tehnikaülikooli transpordiplaneerimise professor	09.11.2021
Intervjuu 3	Transpordiameti liikluskorralduse ekspert	12.11.2021
Intervjuu 4	Linnamajanduse osakonna peaspetsialist	22.11.2021
Intervjuu 5	Kinnisvara haldur	24.11.2021
Intervjuu 6	Liikuvuse juhtivspetsialist	01.12.2021
Intervjuu 7	Liiklusvaldkonna projekteerimise juht	06.12.2021

2.4 Intervjuu andmete kogumine ja analüüs

Eesmärgiks käesolevas lõputöös on uurida tänapäeva efektiivsem arengu suund parkimiseks kortermajade ümbruses. Intervjuu sai hinnatud autori poolt kui tõhus metoodiline töörist mille abil saab vastata käsitletud uurimuse peamisele küsimusele.

Esimeseks sammuks tuleb intervjuude transkribeerimine, tulemuseks tekst, mida asustakse analüüsima. Transkribeerimisel jälgitakse põhimõtet „nii vähe kui võimalik, nii palju kui vaja“, see tähendab teema seisukohast ebaoluline lingvistiline täpsus jäi kõrvale.

Analüüsi alustuseks tuleb lugeda intervjuude transkribeeritud teksti mitu korda läbi, märkides ära korduvad teemad ja vastajate väited.

Käesolevas töös autor tegutseb sõltumatu vaatleja rollis ja tõlgendab tulemusi omavahel võrreldes neutraalsel positsioonil, eelistama ühtegi arvamust. Vastates uurimistöö põhiküsimusele ehk millised parkimisprobleemi lahendamise suunad on efektiivsed, analüüsitakse intervjuudele antud vastuseid eraldi. Lisaks autori arvamus, mis ühendab need tsitaadid, ja annab tõlgenduse konkreetses küsimuses.

3 EMPIIRIKA

3.1 Intervjuude analüüs

Käesoleva lõputöö raames sai läbi viidud kokku seitse intervjuud. Osa nimetatud vestlusest leidis aset veebikeskkonnas, Zoom Meetings abil ning osa sai läbiviidud e-posti teel, mis omakorda on tingitud aasta 2021 pandeemia olukorrast. Intervjuude käigus saadetud vastused küsimustele, mis olid välja toodud käesoleva lõputöö metoodilises osas, annavad märkimisväärset sisendit püstitatud uurimisküsimistele vastamiseks ja annavad võimalust üliõpilasele kaardistada tänapäeva efektiivsemad arengu suunad parkimisprobleemi lahendamisel.

3.2 Intervjuu esimene küsimuste plokk

Esimeses plokkis küsimused on autostumise ja selle sotsiaalmajandusliku mõjude kohta. Plokkis on viis küsimust. Autori küsimusele „Kuidas Teie saate end kirjeldada kas Te olete veendunud autokasutaja (kui jah, siis mis põhjusel), kas Teie arvates on tänapäeval olemas hea alternatiiv sõiduautole?“ on vastanud seitse inimest.

- „...vaikimisi on inimesed veendunud autokasutajad /.../ auto ei ole normaalsus, millele kõik teised liikumisviisid on alternatiivid. Ma kasutan kõiki liikumisviise vastavalt vahemaadele ja sihtkohtadele“. (Liikuvuse spetsialist, 08.11.2021)
- „Ma olen sageauto kasutaja. Auto ei pea olema ainuke liikumisviis. Teistel liikumisviisil on oma koht olemas...“. (Tallinna Tehnikaülikooli transpordiplaneerimise professor, 09.11.2021)
- „...Minu isiklik eelistus linnasisesteks liikumisteks on isiklik kergliikur ehk elektritõukeratas ning võimalusel kasutan ka jalgratast...“. (Transpordiameti liikluskorralduse ekspert, 12.11.2021)
- „Igapäevaselt ma autot ei kasuta – tööle minekuks ja tulekuks kasutan/.../Lühemate distantside puhul liigun tavaliselt jalgsi või jalgrattaga (seda peamiselt soojemal perioodil)“. (Linnamajanduse osakonna peaspetsialist, 22.11.2021)
- „Jah olen küll. Kuna minu töö iseloom on olnud selline, kus ma pean liikuma erinevate objektide vahel, siis see on oluline aja kokkuhoid. Vabal päeval võin sõita rattaga“. (Kinnisvara haldur, 24.11.2021)

- „Isiklikult kasutan kõiki liikumisviise, kuid tööülesannete täitmiseks ja ka linnast välja sõitmiseks kasutan autot, mis paraku on suur osa kogu liikumistest“. (Liikuvuse juhtivspetsialist, 01.12.2021)
- „Lisaks autole kasutan ka jalgratast ning rongi. Kuid auto on nendest kõige mugavam“. (Liiklusvaldkonna projekteerimise juht, 06.12.2021)

Käesolevas lõputöö intervjuus on esitatud küsimus „Mida Te arvate - kas autode arv (autostumine) kasvab jõudsalt ja kas on olemas piir, kas tänapäeval linnapoliitika vajab kasvu tõkestamise meetmete rakendamist (kui jah siis milliseid)?“.

- „...Autostumine kasvab, kuna riik ja kohalik omavalitsus panustavad autokessesse infrastruktuuri ja samal ajal ei arenda jalgsi liikumise tingimusi, ühistransporti ega rattaga liikumise võimalusi. Autostumine ongi sellise poliitika tagajärg...“. (Liikuvuse spetsialist, 08.11.2021)
- „...Ta veel kasvab aga kunagi pidurdab. Võib olla tuleb auto makse“. (Tallinna Tehnikaülikooli transpordiplaneerimise professor, 09.11.2021)
- „Autode arvu ning autoga liikumiste arvu suurust on võimalik suunata poliitiliste valikutega. Poliitilised valikud peaksid eelkõige olema jätkusuutlikud ning elanike heaolu ja elukvaliteeti parandavad. Üksikisiku valikuvabaduse jaoks on kõige olulisem pakkuda elanikele võimalikult palju mitmekesiseid teenuseid, mille vahel iga inimene saab ise valida, mis tema vajadusi kõige rohkem rahuldab“. (Transpordiameti liikluskorralduse ekspert, 12.11.2021)
- „...vaikselt raugemas /.../ meie ühiskonnas pead tõstmas jagamismajandus – vajad autot, lihtsalt rendi. Kindlasti vajab selline autokorraldus, mis meil hetkel eksisteerib täiendavaid poliitilisi korrekture ning juhendamist“. (Linnamajanduse osakonna peaspetsialist, 22.11.2021)
- „Jah kasvab küll, ma leian, et antud olukorda annaks kindlasti parandada ka see, kui saaks kasutada asutuseautosid ka oma igapäeva toimetuste ajamiseks. Nii kaoks ära vajadus omada isiklikku autot+ tööauto (kui on)“. (Kinnisvara haldur, 24.11.2021)
- „Tänane linna poliitika juba on sisuliselt loobunud autoteede taristu suuremahulisest arendamisest(teede laiendamine, uute magistraalteede rajamine), sest autostumise kasvuga võrreldes ei ole võimalik olukorda suures plaanis parandada. Autodele mõeldud taristu arendamine soodustab autostumise kasvu, mistõttu ainuke võimalus on arendada alternatiivseid liikumisviise. Autostumine ei saa lõputult kasvada, kuid taristu arendamise piiramise ja

alternatiivsete liikumisviiside arenguga saab kasvu kiiremini pidama“. (Liikuvuse juhtivspetsialist, 01.12.2021)

- *„Lähtudes sellest, et tänapäeva noorem generatsioon (keskkooli õpilased) pole huvitatud juhilubade taotlemisest, siis autostumise kasv võib pidurduda. Vanemate inimeste autodest välja saamiseks peavad alternatiivsed liikumisvõimalused paranema“.* (Liiklusvaldkonna projekteerimise juht, 06.12.2021)

Tänapäeval transpordi infrastruktuuri teravaks probleemiks on sõidukite parkimiskohad, mille tähtsus suureneb vastavalt autostumise tasemele. Sõidukite ajutise parkimise probleemi on süvendanud erasõidukite arvu pidev kasv, linna magalade keeruline planeeringuline struktuur, mis takistab sõidukite parkimise korraldamist. Autor esitas küsimuse „Kuidas saate kommenteerida tänapäevast olukorda parklates kortermajade ümbruses (Linna magalad)?“.

- *„Selle korralduse mõtteviis on jätkuvalt 20. sajandis. Eeldatakse, et maja ees peab olema tasuta parkimine. Esiteks ei pea parkimine olema maja ees, sest see võtab väga palju ruumi, halvendab jalgsi liikumise võimalusi ja rikub elukeskkonna kvaliteeti. Teiseks ei pea parkimiskohad olema tasuta, sest reaaselt on nende rajamiseks tehtud kulutusi ja tehakse remondi ja hoolduse näol veel. Samas on autod alla pooltel leibkondadest ja teisel poolel puudub põhjus neid kulusid kinni maksta“.* (Liikuvuse spetsialist, 08.11.2021)
- *„Väga erinev. Asi nii hull ei ole, muidugi on probleem aga ta on palju seotud juriidilise probleemiga /.../ Probleem on pigem korraldamatuses“.* (Tallinna Tehnikaülikooli transpordiplaneerimise professor, 09.11.2021)
- *„...elades ka ise Põhja-Tallinna kortermajas, on pigem mõistlik. Korteriühistu seadis sisse ühistule kuuluvas parklas järelevalveteenusega parkimiskorra ning pärast seda ei ole valesti pargitud või parkimiskohtade puudusega probleeme esinenud“.* (Transpordiameti liikluskorralduse ekspert, 12.11.2021)
- *„Probleem on suur ning vajab kiiremas korras lahendusi /.../ Teiseks suureks probleemiks on n.ö romusõidukid või olukord, kus ühel autoomanikul on rohkem kui üks auto ning kasutab aktiivselt ka vaid ühte...“.* (Linnamajanduse osakonna peaspetsialist, 22.11.2021)
- *„Ilmselgelt on see probleem. Linn võiks teatud hulga majade peale ehitada parkimismajad, mis sedaolukorda parandaks. Hetkel on linn võtnud aga seisukoha, et haljastuse arvelt parklaid*

laiendada ei saa. Seega on võetud ära ka kortermajadel endil võimalus parkimiskohti juurde rajada“ (Kinnisvara haldur, 24.11.2021)

- *„Olukord läheb sisuliselt iga aastaga keerulisemaks...“*. (Liikuvuse juhtivspetsialist, 01.12.2021)
- *„Autosid on palju ja parkimiskohtade arv väike korterite arvu kohta. Probleemid parkimiskohtade leidmisel ja talvel lumekoristusega“*. (Liiklusvaldkonna projekteerimise juht, 06.12.2021)

Läbiviidud intervjuudes autor esitas küsimuse „Mis juhtub mõne aasta pärast kortermajade parklates?“.

- *„Juhtub see, kuhu kohalik omavalitsus oskab ja tahab parkimispoliitikat suunata...“*. (Liikuvuse spetsialist, 08.11.2021)
- *„Kui nii edasi läheb siis ei juhtu midagi, läheb ainult hullemaks...“*. (Tallinna Tehnikaülikooli transpordiplaneerimise professor, 09.11.2021)
- *„Loodan, et kortermajade esise asfalteerimise ja parkimiskohtade loomisega ei minda liiale. Tihti rajatakse parkimiskohti jalakäijate liikumisteede ning haljastuse arvelt, mis minu hinnangul ei ole alati õige“*. (Transpordiameti liikluskorralduse ekspert, 12.11.2021)
- *„Näen seda, et vana planeeringuga kortermajade ümbruses muutub olukord hullemaks. Seevastu uuselamu rajoonid, kuhu on sisse juba planeeritud korteritele parkimiskoha, me selliseid probleeme nii suures ulatuses, kindlasti ei näe“*. (Linnamajanduse osakonna peaspetsialist, 22.11.2021)
- *„Arvatavasti tekib olukord, kus hiljem koju saabuval peavad kvartalisiseselt otsima kohta kuhu auto panna...“*. (Kinnisvara haldur, 24.11.2021)
- *„Olemasolevate (varem ehitatud) kortermajade parklas ei juhtu mõne aasta pärast mitte midagi, kohad on täna hõivatud ja selliseks see ka jääb...“*. (Liikuvuse juhtivspetsialist, 01.12.2021)
- *„Kui alternatiivseid liikumisvõimalusi ei edendata, siis ei muutu midagi...“*. (Liiklusvaldkonna projekteerimise juht, 06.12.2021)

Kui on tekkinud probleem, on järelikult mingi nähtus puudulik. Intervjuus on esitatud küsimus „Millised on „kolm peamist parkimise probleemi allikat“, mida annab transpordi süsteemis parandada vaadeldavas tulevikus? Mis täna kõige rohkem puudu on - millised vajadused on rahuldamata?“

- *„1. Autostumise kasvule suunatud poliitika. 2. Parkimispoliitika, millega üritatakse nõudlust 100% või isegi varuga lahendada. 3. Elanike harjunud hoiakud, nagu tasuta parkimine kodu ees“*

oleks inimõigus. Täna on kõige rohkem puudu poliitikatest, mis vastaks retoorikale - et strateegiatesse kirjutandu põhjal hakataks tegutsema ka päriselt“. (Liikuvuse spetsialist, 08.11.2021)

- *„Kaks suurt probleemi on. Üks asi on see, et tegelikult järjest vähem on linna käes parkimiskohti. Tänavatel kogu aeg parkimist likvideeritakse /.../ Teine asi on parkimismajad. Parkimismajad on tühjad, samuti nad ei ole nii kallid“.* (Tallinna Tehnikaülikooli transpordiplaneerimise professor, 09.11.2021)
- *„Peamise võimalusena sooviksin nähagi isikliku sõiduauto kortermaja parkimise vajaduse kadumises. Tehnoloogilises mõttes on mitmeid „viimase miili“ lahendusi, mis aitaksid jätta isikliku sõiduauto kaugemale parklasse ning puuduks vajadus sõita autoga kodumaja ukse ette“.* (Transpordiameti liikluskorralduse ekspert, 12.11.2021)
- *„Peamised probleemkohad on: ühistranspordi puudulikkus mõnes suunas või sobilike aegade näol; autoga jõuab kiiremini kui ühistranspordiga punktist A punkti B; linn on kujundatud liigselt autosõbralikuks. Puudu on peamiselt: kergliiklust ja ühistransporti soodustavad tingimused“.* (Linnamajanduse osakonna peaspetsialist, 22.11.2021)
- *„Parkimiskohtade puudus, peredes on mitu autot, linn ei loo piisavalt parklaid...“.* (Kinnisvara haldur, 24.11.2021)
- *„Üheks probleemi allikaks on tänane seadusandlus, mis keelab sisuliselt töösõiduki kasutamist erasõitudeks /.../ Parkimise probleemi allikas on autostumine ise, mille vastu on mitmeid meetmeid nagu ühistranspordi areng, alternatiivsete sõiduvahendite taristu arendamine(jalgrattateed) kui ka näiteks erinevad maksud autost loobumise motiveerimiseks“.* (Liikuvuse juhtivspetsialist, 01.12.2021)
- *„Autostumise kasv, parkimiskohtade nappus ja alternatiivsete liikumisvõimaluste ebamugavus“.* (Liiklusvaldkonna projekteerimise juht, 06.12.2021)

3.2.1 Esimese ploki analüüsi vahekokkuvõtte

Pärast intervjuu esimese ploki analüüsimist selgitas käesoleva lõputöö autor välja autostumise ja selle sotsiaalmajanduslikud mõjud. Autostumist kui nähtuse pidevat kasvu, intervjuu vastajate hinnangul, mõjutab kõigepealt nõrk transpordipoliitika. Mis omakorda ekspertide sõnul väljendub ruumipuuduses, ning asjaoludes, mis negatiivselt mõjutavad liiklus ohutust ja ümbritsevad keskkonda. Liikuvuse eksperdid arvavad, et käsitletud probleemi on vaja kiiremas korras lahendada ning parkimiskohtade

puudus omab tugevat seost autostumisega. Intervjuu vastajad aga näevad potentsiaali nimetatud probleemide lahendamisel alternatiivsete transpordiliikide arengul (ühistransport ja kergliiklus), ekspertide sõnul mainitud initsiatiivide efektiivse rakendamise taustal kahaneb autostumise tase ning seoses sellega kaovad ka parkimiskohtade puudusest tingitud mured. Vastasel juhul, kui alternatiivide arengut jätta vahele, jääb olukorra muutus marginaalseks või vastupidi probleem ning selle tagajärjed suurendavad.

Läbiviidud intervjuude valguses selgusid samuti välja ka positiivsed lähenemised lõputöö teema kohaste probleemide lahendamisel. Ekspertidid oma vastustes viidavad asjaoludele, kus ühistransport viimasel ajal on muutunud tasuta ning alternatiivsete transpordi viiside kontekstis peale erinevate mobiilirakenduste ilmumist saab taksoga sõita odavamalt kui enne, pealegi on moes liikuda jalgsi või vähemalt tõukerattastel. Reaalsus aga on see, et vajadus isikliku auto järele hakkab Eestis tasapisi kaduma, väidavad kaudselt intervjuu vastajad.

Käesoleva lõputöö peamise uurimusküsimuse valguses said intervjuueeritud liikuvuse ekspertide poolt said välja toodud ka muud parkimisega seotud puudused. Kõigepealt territooriumi hooajaline korrashoid on muutunud keeruliseks või täiesti võimatuks. Mõne vastaja sõnul parkimiskohtadest on pidev puudus, sest parkimiskohad on tihti hõivatud naabermajade elanike, asutuste külastajate (näiteks, haigla või lasteaed) poolt. Eriti keeruline on olukord hommikuti, kui autojuhid sõidavad läbi kortermajade sissesõiduteede.

Alternatiivse autodele arendatakse iga aastal. Käesoleval aastal ehitati juurde jalgrattaradu ning tõukerattad on rohkem kättesaadavad kui olid eelmisel aastal. Lõputöö intervjuu vastajad viitavad asjaolule, kus noor põlvkond kasutab väga palju jalg- ja tõukerattaid, aga vanemad inimesed kasutavad ühistransporti, mis on nende jaoks mugav. Ühistranspordi mugavuse jaoks luuakse uued liinid, mis tulevikus aitavad kiiremini ühendada liikuvuse tingimuslikud Aja B punktid.

3.3 Intervjuu teine küsimuste plokk

Intervjuu teises plokis on viis küsimust. Teises plokis küsimused on parkimise parandamise võimaluse, tuleviku vaade, peamise aspektide kohta. Esimene küsimus on „Tasuline parkimine, kas see on hea meede probleemi lahendamiseks, kuidas Teile tundub kas tasulise parkimise ala peab olema laiendatud või sellest võiks keelduda?

- „*Tasuta parkimine ei ole kuskil põhjendatud /.../ Kohtade paiknemine ja hind peavad olema läbi mõeldud ja kooskõlas transpordipoliitiliste eesmärkidega*“. Liikuvuse spetsialist, 08.11.2021)
- „*Tasulise parkimisel esimene mõte on see, et kontroll peab valitsema. Kui kontrolli ei ole, siis ei ole sellest mingit kasu, hakatakse rikkuma nii ja naa. Kõik on sellega harjunud, et parkimine on tasuline*“. (Tallinna Tehnikaülikooli transpordiplaneerimise professor, 09.11.2021)
- „*...antud juhul parkimiskohti, on tavapärane hakata optimaalse nõudluse saavutamiseks kehtestama tasu, mis mõjutaks isikut otseselt ning võimalusel suunaks kaaluma või tegema teisi valikuid...*“ (Transpordiameti liikluskorralduse ekspert, 12.11.2021)
- „*Tasuline parkimine paneb kindlasti inimesi mõtlema ning seda just pikemas perspektiivis...*“ (Linnamajanduse osakonna peaspetsialist, 22.11.2021)
- „*Jah, kindlasti oleks see mingil määral probleemi lahendus, aga mitte lõpuni*“. (Kinnisvara haldur, 24.11.2021)
- „*Tasuline parkimine on kuni teatud piirini efektiivne olukorra kontrolli all hoidmiseks...*“ (Liikuvuse juhtivspetsialist, 01.12.2021)
- „*Parkimistasude asemel tuleks luua soodsamad võimalused alternatiivsete liiklemisvõimaluste kasutamiseks*“. (Liiklusvaldkonna projekteerimise juht, 06.12.2021)

Käesolevas lõputöö intervjuus on esitatud küsimus „Kuidas lahendada vanade majade juures parkimise probleem?“ kuna vanad hoovid on mõeldud minimaalsele hulgale sõidukitele.

- „*1. Vähendada autostumise taset. 2. Rajada tavalistel ärilistel alustel parkimismajad kortermajade lähikonnas...*“ (Liikuvuse spetsialist, 08.11.2021)
- „*Vanade majade juures näiteks Kalamajas ja Põhja-Tallinnas mingit lahendust ei ole. 10 aastat pärast seal midagi ei muutu*“. (Tallinna Tehnikaülikooli transpordiplaneerimise professor, 09.11.2021)
- „*Alustada tuleks probleemi kaardistamisest ning probleemi prioriteetsusest. Inimese jaoks võib olla suur probleem, et ta ei saa parkida oma isiklikku sõiduautot oma koduuksele piisavalt lähedale, kuid ühiskondlikult on oluliselt suurem probleem evakuatsiooniteede takistamine*“. (Transpordiameti liikluskorralduse ekspert, 12.11.2021)
- „*Seda probleemi on keeruline lahendada. Üheks lahenduseks on rakendada parkimispiirangud, näiteks linnaala tasuta kasutusse andmise näol...*“ (Linnamajanduse osakonna peaspetsialist, 22.11.2021)

- „*Andke maja ees olevad parklad maja kasutusse ja lubage laiendamist maja kül...*“.
(Kinnisvara haldur, 24.11.2021)
- „*Lahendus taandub vaba maa olemasolule, kas on võimalik maja ümber leida mõni haljasala mida ehitada parklaks või kuskil lähedal rajada parkimismaja. Paraku pole see tasuta, kuid inimesed pole enamasti nõus vabatahtlikult parkimiskoha eest maksma. Siiski on lahenduseks vähendada isikliku sõiduauto omamise vajalikkust*“.
(Liikuvuse juhtivspetsialist, 01.12.2021)
- „*Rajada tsentraalsed parkimismajad*“.
(Liiklusvaldkonna projekteerimise juht, 06.12.2021)

Käesolevas lõputö intervjuus on võimalus teada saada, kas Tallinnas on vaba ruumi parkimismajade ehitamiseks, esitades küsimuse „Kas Tallinnas on kuskil võimalus ehitada parkimismaja mis oleks kortermajade kõrval?“.

- „*...See tähendab ruumilist ja majanduslikku analüüsi, mis lähtub rahvastiku paiknemisest ja ruumiliste võimaluste olemasolust*“.
(Liikuvuse spetsialist, 08.11.2021)
- „*...Neid maju peaks olema siis hästi palju sellepärast, kui nad jäävad juba kaugemale, siis inimesed hakkavad otsima kodule lähemale. Kui leitakse nii palju kohti võib olla see lahendus sobib*“.
(Tallinna Tehnikaülikooli transpordiplaneerimise professor, 09.11.2021)
- „*Tunnetuslik kogemus näitab, et parkimismaja või võimaldatud parkimislahendus ei pruugi olla atraktiivne isegi siis, kui see asub võrreldes olemasolevaga mitukümmend meetrit eemal. Irooniliselt võiks ju naljatleda, et inimesed võtaksid auto voodisse kaissu kaasa, kui see võimalik oleks*“.
(Transpordiameti liikluskorralduse ekspert, 12.11.2021)
- „*Kindlasti leidub Tallinnas potentsiaalseid kohti, kuhu rajada parkimismaja...*“.
(Linnamajanduse osakonna peaspetsialist, 22.11.2021)
- „*Kindlasti oleks. Lammutagu maha need vanad garaažid ja ehitagu...*“.
(Kinnisvara haldur, 24.11.2021)
- „*Kortermajade lähedale on Tallinnas võimalik parkimismaju ehitada küll*“.
(Liikuvuse juhtivspetsialist, 01.12.2021)
- „*Paljud elamupiirkonnad on sellise planeeringuga, kus sisehoovi saaks ehitada maa-alused parkimismajad*“.
(Liiklusvaldkonna projekteerimise juht, 06.12.2021)

Neljas küsimus teises plokis on „Kui perel on kaks autot ja üks parkimiskoht. Kuidas nad peaksid probleemi lahendama?“.

- „*Loobuma teisest autost*“. (Liikuvuse spetsialist, 08.11.2021)
- „*Midagi teha ei ole. Parkimine on üsna jubedalt ruumi raiskamise ressurss. Ruumi lihtsalt ei ole*“. (Tallinna Tehnikaülikooli transpordiplaneerimise professor, 09.11.2021)
- „*Perede ja leibkondade elukorraldus tuleks üle vaadata iga leibkonna sees selliselt, et mõistetakse ka teiste leibkondade vajadusi ning võimalusi /.../ Olukorda leevendaks ka asjaolu, et teine auto pargitakse veidi kaugemale*. (Transpordiameti liikluskorralduse ekspert, 12.11.2021)
- „*Milline oleks sellisel juhul see ideaallahendus on rakse öelda...*“. (Linnamajanduse osakonna peaspetsialist, 22.11.2021)
- „*Ei olegi võimalik lahendada, lepivad omavahel kokku kumb pargib. Teine jätab auto kuhugi tänavale, kui ei ole võimalik opereerida ühe autoga*“. (Kinnisvara haldur, 24.11.2021)
- „*Kui soetatakse auto, siis peab auto omanik leidma sellele ka hoiustamiskoha. Kui parkimiskoht on ainult ühele autole, siis ei peaks teise auto omamine olema võimalik*“. (Liikuvuse juhtivspetsialist, 01.12.2021)
- „*Kaaluma, kas kaks autot on ilmingimata vajalikud*“. (Liiklusvaldkonna projekteerimise juht, 06.12.2021)

Intervjuus on esitatud küsimus „Kuidas on Teie arvates võimalik lahendada juba mitu aastat parklates seisnud vanade autode probleem?“

- „*Sellega, et kuskil ei pea parkimine tasuta olema*“. (Liikuvuse spetsialist, 08.11.2021)
- „*Kehtestada automaks. Paremat variandi ei ole*“. (Tallinna Tehnikaülikooli transpordiplaneerimise professor, 09.11.2021)
- „*Minu kodukohas on romude tänaval parkimise likvideerimisega viimastel aastatel väga hästi toime tulnud. Keerulisemad võivad olla juhud, kus omaniku kontakt on küll teada, kuid ta ei soovi oma sõidukit loovutada ning mujale paigutada. Sellisel juhul tuleks teha pakkumine omanikule võimalikult heaks. Võiks olla ka variant, kus oma vana sõiduki saaksid vahetada ühistranspordi (ka takso) tasuta sõidukaardi vastu. Julgen arvata, et mitmed vanemaealised oleksid nõus oma autost loobuma, kui neil on kindlustunne, et nad saaksid vajalikul ajal vajalikku kohta liikuda mobiilselt*“. (Transpordiameti liikluskorralduse ekspert, 12.11.2021)
- „*Võimalus oleks luua automaks...*“. (Linnamajanduse osakonna peaspetsialist, 22.11.2021)

- „Kui on romu tunnused, siis peaks MuPo otsima ülesse omaniku, andma paar nädalat aega auto ära vii; kui ei vii organiseerib selle linn või KÜ. Kui KÜ, siis arve omanikule kelle auto see oli“. (Kinnisvara haldur, 24.11.2021)
- „Üheks variandiks on parkimise tasustamine. Kindlasti on võimalik ka nende teisaldamine, kui omanikuga kokkuleppele saadakse“. (Liikuvuse juhtivspetsialist, 01.12.2021)
- „Korteriühistutel võiks tulevikus olla ülevaade nende maal parkivatest sõidukitest, mis annaks õiguse ka parkimiskohti hõivavate (romu) sõidukite eemaldamiseks..“. (Liiklusvaldkonna projekteerimise juht, 06.12.2021)

Läbiviidud intervjuudes esitas autor küsimuse „Kuidas lahendada hädaolukorras operatiivsõidukite probleemi?“.

- „Autostumise vähendamisega ja tasuta parkimise kaotamisega“. (Liikuvuse spetsialist, 08.11.2021)
- „...Kui ei saa liigi siis lükatakse autot, mida veel teha kui maja põleb...“. (Tallinna Tehnikaülikooli transpordiplaneerimise professor, 09.11.2021)
- „Korteriühistu esimene prioriteet on tagada elanike eluks vajalike teenuste tagamine ning abi hädaolukordades. Prügivedu ja hädaolukordades abi ligipääsetavus peab olema igal ajal tagatud ning prioriteet. Seda peaksid ka mõistma kõik inimesed ning enesekesksematele isikutele tuleks seda vajadusel meelde tuletada ning selgitada“. (Transpordiameti liikluskorralduse ekspert, 12.11.2021)
- „Luua uksekohtade juurde parkimist keelavad alad. Samuti karistad neid karmimalt, kes pargivad kirjeldatud alale“. (Linnamajanduse osakonna peaspetsialist, 22.11.2021)
- „Vastavalt liiklusseadusele peab sõiduk olema pargitud selliselt, et see ei takistaks teiste sõidukite liiklemist, paratamatult tuleb siiski keelata parkimine ka eraldi liikluskorraldusvahendiga“. (Liikuvuse juhtivspetsialist, 01.12.2021)
- „Kui rajada normikohased parkimiskohad ja nende piisav arvukus siis probleem operatiivsõidukitega ka laheneb“. (Liiklusvaldkonna projekteerimise juht, 06.12.2021)

Käesolevas lõputöö intervjuus on võimalus teada saada, millist ressursi oleks vaja operatiivsõidukite probleemide lahendamiseks, esitades küsimuse „Millist ressursi oleks vaja antud probleemide lahendamiseks (finants- ja mittefinantsressursid) - milline on peamine?“.

- „Eelkõige on vaja linnavalitsuse ametitesse pädevaid otsustajaid ja ametnikke, kes tahaks ja julgeks hakata tegutsema nende strateegiate järgi, mille nad on ametlikult kinnitanud“. (Liikuvuse spetsialist, 08.11.2021)
- „Äraveedu on võimalik“. (Tallinna Tehnikaülikooli transpordiplaneerimise professor, 09.11.2021)
- „Esimesena tuleks võimalusel vältida hädalukordade tekkimist ehk põhjust, miks operatiivsõiduk üldse tulema peaks. Teiseks tuleks tagada evakuatsiooniteed igal ajal ning vajadusel vabastada ka puhveralad, mis soodustaksid ja kiirendaksid päästeoperatsiooni läbiviimist. Evakuatsiooniteede olemasolust, nende asukohast, mõõtmetest peaks olema igal elanikul selge ülevaade. Tihti on probleemiks ka inimeste teadmatus, mitte pahatahtlikkus“. (Transpordiameti liikluskorralduse ekspert, 12.11.2021)
- „Rahaline ressurss on nii avaliku kui ka erasektori jaoks peamine ressurss, mida on vaja uute lahenduse elluviimiseks ja rakendamiseks. Lisaks sellele ka teadlikkus ning käitumisharjumuste muutus. Teadlikkus, et autovaba elu tähendab paremat tervist ning puhtamat elukeskkonda“. (Linnamajanduse osakonna peaspetsialist, 22.11.2021)
- „Kindlasti on mõlemat vaja. Esiteks häid ideid ja raha nende ideede teostamiseks. Head ideed on aga peamine“. (Kinnisvara haldur, 24.11.2021)
- „Parkimise keelamine taandub inimeste pahameele tõttu rohkem poliitilistele otsustele, kui rahalistele vahenditele, kuid siiski on iga asjaga tegelemiseks vajalik inimressurss, mida paraku napib“. (Liikuvuse juhtivspetsialist, 01.12.2021)
- „Parklate ehitamiseks on esmavajalik piisav raha. Mittefinantsressurssidest on puudu tahtmisest“. (Liiklusvaldkonna projekteerimise juht, 06.12.2021)

3.3.1 Teise ploki analüüsi vahekokkuvõtte

Pärast intervjuu teise ploki analüüsimist sai käesoleva lõputöö autor teada parkimise parandamisega seotud võimalustest ning tulevikuvaadete peamistest aspektidest.

Nagu sai välja selgitatud lõputöö kirjutamise protsessis, tekivad tihti probleemid naabritega tülid vaba ruumi puuduse pärast ning leiavad aset ka väiksemad liiklusõnnetused, näiteks kui juht tagurpidi kitsale maatükile pargib, teist autot kriimustades, ning sarnased kahjunõudeid akende all, muruplatsil või laste mänguväljakul parkimise pärast. Ekspertide sõnul tekivad probleemid ka selle pärast, et tänapäeval

kortermajade ümbruses on parkimine tasuta. Nimetatud kitsaskoha tugevdavad ka seisavad autod, mis ei liigu (autoromu). Võib ilmuda kolmas parkimisrida – keskel ja samuti majaesised kohad on alati hõivatud. Intervjuu vastajad pööravad tähelepanu nähtusele, kus autod seisavad igal pool: murul, kõnniteedel ja keset teed, blokeerides teed teistele sõidukitele. Ekspertid ütlevad, et Tallinnas leidub sobivaid kohti, kuhu saaks ehitada parkimismajad. Parkimismajade rajamine aga see ei lahenda probleemi pikemas perspektiivis ning initsiatiivi mõju oleks tõenäoliselt ajutine. Üks ekspertidest arvab, et mõnele inimesele on probleem, et ei saa parkida koduuksele piisavalt lähedale. Samas tänapäeval pargitakse tasuta, aga parkimismajas parkimine on tasuline. Lõputöö autori väitel tekitab antud olukord teatud konflikti, mis oma korda ei saa mõjutada individuaalsete transpordivahendite kasutajate hoiakuid. Intervjuu vastajad arvavad, et parkimismaja ilmunisel jääb selle kasutamine puudulikuks, kuna eksisteerib tasuta alternatiiv oma vara hoidmiseks. Linnamaal võtavad palju ruumi vanad garaažid. Tänapäeval kasutatakse neid vähe ning need võiks ekspertide hinnangul lammutada. Üks lahendus, mis ekspertide arvamusel aitab lahendada autostumise kasvu ning parkimisega seotuid probleeme – initsiatiivide ja poliitikate rakendamine, mille kohaselt kortermajade ümbruses parkimine muutub samuti tasuliseks. Tasuline parkimine, intervjuu vastajate väides, on efektiivne meede, kuna on tööriistu ja võimalusi kontrollida tekitavad olukorda.

Käesoleva lõputöö autori arvates ja ekspertide kinnistusel, on olulisteks aspektideks alternatiivsete liiklemisvõimaluste kasutamiseks soodsate tingimuste loomine. Vanad hoovid on mõeldud minimaalsele sõidukite hulgale ning seal on probleem kõige teravam. Ekspertid toovad näite, kus peres on kaks autot, oleks mõistlik üle vaadata teise auto vajadus, mis oma korda vajab täiendavaid uuringuid. Võib olla teine auto seisab ja ei liigu. Kui on kahe auto vajadus, peab leppima omavahel kokku, kumb pargib ja kumb pargib kuhugi tänavale. Intervjuu käigus sai lõputöö autor teada ka vanade autode kohta, sest autoromu parkimiskohtade puudumise taustal on oma korda probleemi vältimata osa. Ekspertid väidavad, et selleks, et vähendada vanade autode parkimist, tuleks rakendada tasulist parkimist ja kui see ei aita, siis kehtestada automaks. Tasuta parkimise kaotamisega vähendab samuti ka operatiivsõidukite probleem. Seaduse järgi ei tohi pargitud sõiduk teiste sõidukite liiklemist takistada. Peamiseks lahendusvariandiks, näevad intervjuueeritavad vajadust piirata parkimist trepikodade ja prügikastide ees ning kohtades kus on piiratud läbipääs. Parkimise piiramiseks saab kasutada teekattemärgistust ja liiklusmärke. Liikuvuse ekspertide sõnul probleemi lahendamiseks oleks vaja häid ideid ja raha nende teostamiseks, mida käesoleva lõputöö autor interpreteerib kui väiteid liiklusega seotud kõrghariduse arendamise kasuks.

3.4 Intervjuu kolmas küsimuste plokk

Kolmandas plokis küsimused on tehnoloogiast ja mugavusest. Plokk on kolm küsimust. Läbiviidud intervjuudes esitas autor küsimuse „Mis on Teie arvates peamine tehnoloogiline uuendus, mis võib tulevikus mõjutada kohalikku transpordisüsteemi?“.

- „*Peamine uuendus ei ole tehnoloogiline vaid poliitiline ja korralduslik*“. (Liikuvuse spetsialist, 08.11.2021)
- „*See kõik, mis puudutab infot. Näiteks juhitakse parklasse, kus on vaba koht*“. (Tallinna Tehnikakõrgkooli transpordiplaneerimise professor, 09.11.2021)
- „*Võiks ju väita, et tehnoloogilised lahendused on tänasel päeval juba olemas ning tuleks lihtsalt neid kasutama õppida /.../ Iga areng saab tulla millegi efektiivsuse kasvust. Ilmselt saab transpordisüsteemis kasv toimuda samuti peamiselt energiaefektiivsuse tõusust, mille tagavad mikromobiilsus ning ühistransport*“. (Transpordiameti liikluskorralduse ekspert, 12.11.2021)
- „*Eelkõige näeksin ma seda, et olemasolevat liikluskorraldust tuleks uuendada vastavalt hetkeseisuga kujunenud olukorrale. Kui rääkida tehnoloogilistest lahendustest, siis vahest ehk aitavad paremate strateegiliste plaanide koostamist erinevad mobiilsed liiklusloendurid ning liikluskorraldusvahendid*“. (Linnamajanduse osakonna peaspetsialist, 22.11.2021)
- „*Võib olla isesõitvad bussid*“. (Kinnisvara haldur, 24.11.2021)
- „*Isikliku sõiduauto omamise asemel rendiauto kasutamine...*“. (Liikuvuse juhtivspetsialist, 01.12.2021)
- „*Mugav ühistransport*“. (Liiklusvaldkonna projekteerimise juht, 06.12.2021)

Läbiviidud intervjuudes esitas autor küsimuse „Kas ICT (Information and Communication Technology) rakendamine on tänapäevaste transpordisüsteemide/parkimise arendamisel kriitiline tegur?“.

- „*Ei*“. (Liikuvuse spetsialist, 08.11.2021)
- „*On küll. Tänapäeval on palju võimalusi informatsiooni jagamisel ja kasutamisel*“. (Tallinna Tehnikakõrgkooli transpordiplaneerimise professor, 09.11.2021)
- „*ICT ehk informatsiooni- ja kommunikatsioonitehnoloogia on üks tegur, mis aitab leida transpordisüsteemis kohti, kus saab toimuda efektiivsuse kasv. Kui on teada, et mingil kellaajal liigub suur hulk inimesi konkreetsel marsruudil, siis tasuks kaaluda ühistranspordiliini*

käivitamisest või selle olemasolul otsida põhjuseid, miks see ei ole atraktiivne. Minu hinnangul ei ole parkimine iseenesest sõidukiomanike soovtegevus, vaid see on paratamatu kõrvalnähtus, mis kaasneb millegi omamisega. Elanike huvi on saada teenust, jõuda ühest kohast teise võimalikult kiiresti ja mugavalt“. (Transpordiameti liikluskorralduse ekspert, 12.11.2021)

- „*Kindlasti on. Elame infotehnoloogia ajastul...*“.
 (Linnamajanduse osakonna peaspetsialist, 22.11.2021)- „*Ei oska öelda*“.
 (Kinnisvara haldur, 24.11.2021)- „*Infotehnoloogia on paratamatult aina suurem osa meie elus, mistõttu kaldun arvama, et ka liikluse/parkimise valdkonnas ei saa tulevikus ilma selleta*“.
 (Liikuvuse juhtivspetsialist, 01.12.2021)- „*Kas just kriitiline, aga sellest olenev*“.
 (Liiklusvaldkonna projekteerimise juht, 06.12.2021)

Viimane küsimus kolmandas plokis ning intervjuudes on „Kas nõustute või mitte? Aeg pikemas perspektiivis on võimeline parandama transporti olukorra iseenesest (majanduskasv + tehnoloogiaarendus) ilma erilise sekkumiseta? Kuidas kommenteerite?“.

- „*Majanduskasv ja tehnoloogia areng ilma läbimõeldud transpordipoliitikata on meid toonud tänasesse olukorda ja ei ole mingid põhjust eeldada, et asjad hakkaks samamoodi jätkates teise suunda minema. Seega ei nõustu, et asjad edaspidi ise laheneks*“.
 (Liikuvuse spetsialist, 08.11.2021)- „*Nii ja naa. Need asjad ei ole hullud*“.
 (Tallinna Tehnikakõrgkooli transpordiplaneerimise professor, 09.11.2021)- „*Mina väidan, et majanduskasv ja tehnoloogia areng soodustavad ja tekitavad kõige enam ebavõrdsust. Seda ka transpordi ja liikumisviiside kontekstis. Seda enam tuleks teadlikult suunata investeringuid ja poliitikat selles suunas /.../ Vältida tuleks paradoksaalseid arenguid /.../ Üksikisiku tasandil tuleks rohkem märgata enda tegevuse tulemusi ning võimendada seda olukorda, kus kõik hakkaksid sarnaselt käituma ning siis endale peegeldada, kas see oleks aktsepteeritav. Transpordisüsteemis peegeldub kõige teravamalt enesekeskse käitumise negatiivne mõju ühiskondlikus mõõtnes*“.
 (Transpordiameti liikluskorralduse ekspert, 12.11.2021)- „*Nii majanduskasvuks kui ka tehnoloogiaarenduseks on kindlasti vaja erinevate sektorite kaasamist, sekkumist ning koostöö aldisust. Ilma meeskonnatööta ühiskonna gruppide vahel kui*

ka siseselt ei ole võimalik luua sidusat taristut ning seeläbi kujundada Rohelise Pealinna menataliteeti“. (Linnamajanduse osakonna peaspetsialist, 22.11.2021)

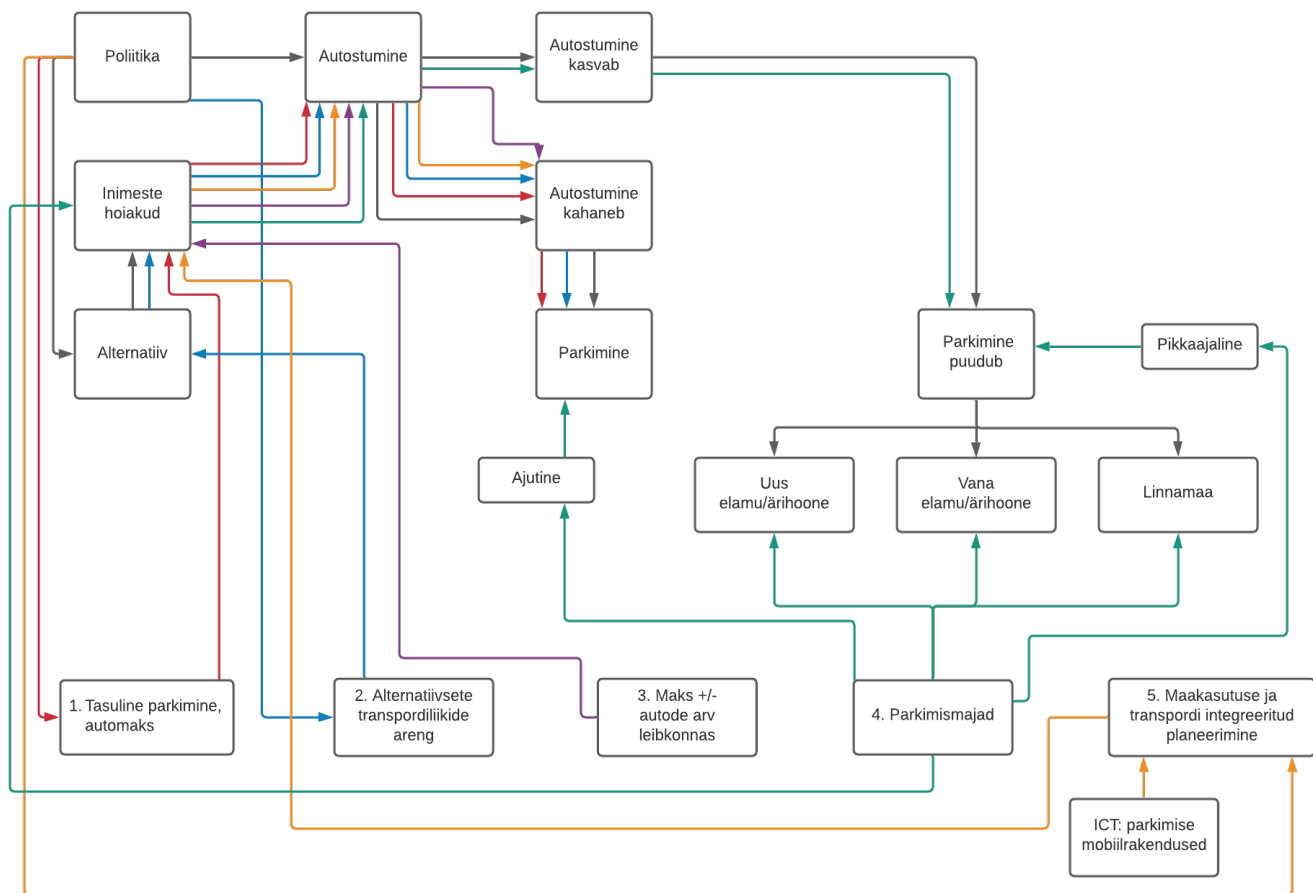
- „*Tehnoloogia areneb väga kiiresti miks siis mitte ka transpordi osas*“. (Kinnisvara haldur, 24.11.2021)
- „*Ükski asi ei saa lõputult halvemaks(või paremaks) minna, mistõttu reguleerib ka parkimine end lõpuks ise...*“.(Liikuvuse juhtivspetsialist, 01.12.2021)
- „*Iseenesest ei parane*“. (Liiklusvaldkonna projekteerimise juht, 06.12.2021)

3.4.1 Kolmanda ploki analüüsi vahekokkuvõtte

Käesoleva lõputöö intervjuu viimases plokis käsitles autor kaasaegseid tehnoloogilisi võimalusi, uued tehnoloogiad transpordis on juba muutumas ühiseks omandiks. Igal aastal ilmuvad uued transpordiviisid, mis kunagi tundusid lihtsalt ebareaalsed, fantastilised ja kättesaamatud. Liikuvuse eksperdid ütlesid, et neid tuleks õppida kasutama. Ülikooli professor väidab, et tulevikus tulevad populaarsed parkimisega seotud mobiilirakendused, mis on suutelised muutma inimeste liikuvuse harjumusi, ning mõjutada autostumise taseme kasvu. Professor pakkus välja rakenduse, kus saab sõidu planeerimisel broneerida endale sihtkohas parkimiskohta omades ülevaadet saadavate vabade kohtade üle. Intervjuu vastajad samuti viidavad ka asjaolule, kus näiteks koroonapandeemias on tõusnud kodukontoris töötajate arv, mis vähendab inimeste liikumisvajadusi. Seoses sellega on tänapäeval arenenud rendiauto kasutamine. Kui seda areneda veel edaspidi, loobuvad inimesed isiklikutest autodest. Intervjuu käigus pakkusid eksperdid olemasoleva liikluskorralduse uuendust, kuid detailidesse ei laskunud. Tänapäeval kasutab inimene ICT iga päev, et teha enda elu mugavamaks, kuid mõned eksperdid ütlesid ICT kohta, et see ei ole arendamisel kriitiline tegur. Lõputöö autor aga arvab, et informatsiooni ja kommunikatsiooni tehnoloogiate areng on suur osa meie elust ning ilma selleta tänapäeva inimene ei saa hakkama.

3.5 Intervjuu kokkuvõtte ja järeldused

Osa intervjuu küsimuste vastustest leidis aset veebikeskkonnas, Zoom Meetings abil ning osa sai läbiviidud e-posti teel, mis omakorda on tingitud aasta 2021 pandeemia olukorrast. Kokku viidi läbi seitse intervjuud. Intervjuu analüüsi käigus visualiseeris käesoleva lõputöö autor ekspertide vastuseid, eesmärgil anda struktureeritud ülevaade, vastajate seisukohtade ja väidete kohta, tuues välja seosed nähtuste ja parandusinitsiatiivide vahel (Joonis 8). Nimetatud teoreetilise ja kontseptuaalse raamistiku selgitus on väljatoodud käesolevas alampeatükis.



Joonis 8. Intervjuude skemaatiline väljund

Peale intervjuude tulemuste analüüsimist tuleb käesoleva lõputöö autor järgmisele järeldusele. Töös püstitatud uurimusküsimuse peamiseks objektiks on autostumine. Autostumist mõjuvad poliitika, inimeste hoiakud ning võimalikud alternatiivid isiklikule autole. Intervjuu vastajate väitel on Eestis nõrk transpordipoliitika ja autokeskne lähenemine ei vasta liikuvuse strateegiates kajastatud lähenemistele.

Parkimise korraldus ja reguleerimine elumupiirkondades on puudulik. Esimene ettepanek oleks korraldada tasulist parkimist või rakendada automaks. Inimesed on harjunud, et kortermajade ümbruses on parkimine tasuta. Seoses käsitletud maksuga mõned inimesed hakkavad mõtlema, kas isikliku auto vajadus on oluline või mitte, teiste sõnadega lisakuulud sõiduki omandamisel on võimalised mõjutama inimeste hoiakuid. Tasuline parkimine on efektiivne kui selle üle on kontroll. Kui osa kasutajatest autodest loobuvad, autostumine kahaneb ning seoses sellega kortermajade ümbruses tekivad vabad ruumid ning parkimiskohtade puudusest tingitud probleem kaob.

Alternatiivi autodele arendatakse igal aastal. Tänapäeval arendatakse rendiautosid. Rendiauto eesmärk seisneb selles, et seda on lihtne kasutada siis, kui tekib vajadus (nõudlus) selle üle. Tugev nihe ühiskonnas toimub siis, kui inimene hakkab mõistma, et isikliku auto omamine ei ole enam staatuse sümbol nagu varasemalt. Jalgrataste kasutamine on viimastel aastatel kiiresti suurenenud ning sellele vastavalt on rajatud rattateid ja infrastruktuurseid objekte nimetatud tegevuste mugavaks kasutamiseks. Jalgratas pole mitte ainult liikumisvahend, mis tänapäeval on auto ja ühistransport, vaid ka tervishoid. Täiskasvanute jaoks on tõukerattad uus transpordiliik, lastele aga meelelahutus. Alternatiivsete liiklemisvõimaluste kasutamiseks tuleb luua soodsamad võimalused. Käesoleva lõputöö kontekstis kahaneb autostumine seoses alternatiivsete transpordiliikide arenguga.

Nendel, kellel on mitu autot, oleks mõistlik üle vaadata teise auto vajadus. Kui on kahe auto vajadus, peab leppima omavahel kokku, kumb pargib ja teine pargib kuhugi tänavale. Suur osa elanikest kasutab autosid tööülesannete täitmiseks. Kui töösõidukit saaks rohkem kasutada ka erasõitudeks siis mõned loobuvad hoovis seisvast autost.

Suur osa linnamaad võttavad ära vanad garaažid. Tänapäeval kasutab neid vähe inimesi ning need võiks maha lammutada. Tallinnas on kohti, kuhu saab ehitada parkimismaju, aga nende rajamine ei taga lahendust parkimisprobleemile. Neid maju peab siis olema piisavalt palju. Kuna inimesel on võimalus parkida enda maja ees ning ei ole vajadust paar sada meetrit jalgsi käia. Mõnedele inimesele on probleem, et ei saa parkida koduuksele piisavalt lähedale. Parkimismaja ei pruugi olla atraktiivne isegi siis, kui see on maja kõrval. Parkimismajad on ajutiselt efektiivsed. Kui on võimalus parkida – autostumise tase ei kahane, vaid hakkab kasvama. Käesoleva lõputöö uurimusküsimuste kontekstis ei aita see probleemi lahendada.

Kaasaegsete tehnoloogiate areng muudab maailma välgukiirusel. Antud nähtust saab eriti selgelt näha transpordi valdkonnas. See kehtib kõigi selle valdkondade kohta: disain, ohutus, juhtimismehhanismid, kütus jne. Palju asju mis puudutab infot, näiteks parkimisega mobiilirakendused. Suurimad ettevõtted tegelevad uute tehnoloogiate väljatöötamise ja juurutamisega, säästmata selleks raha, mis paneb avalikkust pidevalt uuenduste üle imestama. Olemasolevat liikluskorraldust tuleks uuendada, näiteks teha isesõitvavaid busse. Uusi asju tuleks õppida kasutama. Tehnoloogiate areng aitab autostumist vähendada.

KOKKUVÕTE

Lõputöö eesmärgiks oli välja selgitada tänapäeva efektiivsem parkimise korralduse arengu suund kasvava autostumise taseme taustal. Sellest tuleb lõputöö pealkiri „Parkimisprobleemid kortermajade ümbruses“.

Autor sõnastas töö alguses kaks uurimisküsimust, millele töö käigus leiti vastuseid:

1. Mis on peamised probleemid ja kitsaskohad ning nende põhjused?
2. Millised on võimalikud lahendused ja lähenemise viisid?

Eesmärgi saavutamiseks andis autor ülevaadet sellisele nähtusele nagu autostumine, ning sellest probleemidest, korraldamisest ning kirjeldas milline olukord on teistes riikides, mis olid välja toodud töö teoreetilises osas.

Lähtudes uurimisküsimustele oli koostatud intervjuu ning saadi kõikidel teemadel ekspertide arvamus intervjuu teel. Pärast intervjuude tulemuste analüüsimist on tehtud järeldused ja sai pakuti välja kontseptuaalne ja teoreetiline raamistik, mille alusel käesoleva lõputöö autor tulemusi esitas.

Autostumist mõjuvad poliitika, inimeste hoiakud ja alternatiivide olemasolu isiklikule sõiduautole. Autostumine väheneks kui Eestis rakendada tasulise parkimise ala, kehtestada automaks ning arendada alternatiivseid transpordiliike. Aastal 2021 ehitati jalgrattarajad ning tõukerattad on rohkem kättesaadavad kui olid eelmisel aastal. Kõige teravam probleem on vanade majade hoovides. Vanad hoovid on mõeldud minimaalsele sõidukite hulgale. Kui peres on kaks autot, oleks mõistlik üle vaadata teise auto vajadus. Võib olla teine auto seisab ja ei liigu. Olukord kortermajade parklate ümbruses on halb ja läheb veel halvemaks kui midagi ei arene.

Parkimismajade ehitus on ajutiselt efektiivne. Inimestel tuleb võimalus parkida ning on oht et soetatakse täiendavaid autosid veel autosid. Parkimismajad ei aita probleemi lahendada.

Kaasaegsete tehnoloogiate areng muudab transpordisüsteemi mugavamaks. Kui seda edaspidi veel arendada, tekib olukord ,mille valguses kaaluvad inimesed isikliku sõiduauto loobumist. Tänapäeval inimene kasutab ICT iga päev, et teha enda elu mugavamaks. Tänapäeval on mitmeid võimalusi informatsiooni jagamiseks.

SUMMARY

The thesis aimed to find out the direction of development of today's efficient parking arrangement against the increasing level of car usage. Hence the title of the thesis is "Parking space problems around apartments".

At the beginning of the thesis, the author formulated two research questions, to which answers were sought:

1. What are the main problems and bottlenecks and their causes?
2. What are the possible solutions and approaches?

The expected result of the thesis is to develop a theoretical and conceptual recommendation for mapping the current situation.

Based on the research questions, an interview was conducted, and the opinion of experts on all topics was obtained through an interview. After analyzing the results of the interviews, conclusions were drawn, and a conceptual and theoretical framework was proposed, based on which the author of this thesis presented the results.

Motoring is influenced by politics, people's attitudes and the availability of alternatives to a personal car. If paid parking and car taxes are introduced in Estonia, and alternative modes of transport are developed, motoring will decrease. In 2021, bicycle lanes will be built, and scooters will be more available than the previous year. The most acute problem is in the courtyards of old houses. The old courtyards are designed for a minimum number of vehicles. If there are two cars in the family, it would be wise to reconsider the need for a second car - maybe the second car is stationary and not moving. The situation around the car parks of apartment buildings is terrible and will get worse if nothing develops.

The construction of parking garages is temporarily efficient. People will have the opportunity to park their cars. In that particular case, the number of car ownership will rise. Parking garages do not help to solve the problem.

The development of modern technologies makes the transport system more convenient. If it is further developed, a situation will arise where people will consider giving up their cars. Today, people use ICT

every day to make their lives more comfortable. Today, there are opportunities to share information.

VIIDATUD ALLIKAD

- [1] ACEA REPORT, „Vehicles in use Europe,“ 2021. [Võrgumaterjal]. [Kasutatud 9. september, 2021].
- [2] A.Huhlaev, „Правила и особенности парковки машин во дворах,“ 2018. [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.9111.ru/questions/77777777365132/#w3>. [Kasutatud 2. oktoober, 2021].
- [3] Albero Bull, „TRAFFIC CONGECTION THE PROBLEM AND HOW TO DEAL WITH IT,“ 2003. [Võrgumaterjal]. [Kasutatud 10. oktoober, 2021].
- [4] Anastasija Vasilieva, „Как в разных странах решают проблему парковки,“ 2021. [Võrgumaterjal]. Available: <https://car.ru/news/automobili/111537-kak-v-raznyih-stranah-reshayut-problemu-parkovki/>. [Kasutatud 16. oktoober, 2021].
- [5] Daniel Sperling and Eileen Clausen, „The Developing World is Motorization Challenge,“ 2002. [Võrgumaterjal]. [Kasutatud 23. september, 2021].
- [6] Ellina Katsan, „С июля в Эстонии будут действовать более строгие правила для электросамокатов,“ 2020. [Võrgumaterjal]. Available: <https://rus.err.ee/1098600/s-ijulja-v-jestonii-budut-dejstvovat-bolee-strogie-pravila-dlja-jelektrosamokatov>. [Kasutatud, 20. oktoober].
- [7] EVS 614:2008 Teemärgised ja nende kasutamine, Eesti Standardikeskus, 2008.
- [8] EVS 843:2016 Linnatänavad, Eesti Standardikeskus, 2016.
- [9] ITV Consumer Limited, „Transport for London reveal plans to transform central parts of London into car free zones“, 2020. [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.itv.com/news/london/2020-05-15/transport-for-london-reveal-plans-to-transform-central-parts-of-london-into-car-free-zones>. [Kasutatud 19. oktoober, 2021].
- [10] Japan Property Central, „GINZA TO GET ITS OWN HIGH LINE,“ 2021. [Võrgumaterjal]. Available: <https://japanpropertycentral.com/2021/04/ginza-to-get-its-own-high-line/>. [Kasutatud 19. oktoober, 2021].

[11] Keith Naughton and David Welch, „Why Carmakers Want You To Stop Buying Cars. Someday,“ 2019. [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-07-12/why-carmakers-want-you-to-stop-buying-cars-someday-quicktake>. [Kasutatud 28. oktoober, 2021].

[12] Kristap Feldmanis, „Машины во дворах многоквартирных домов доставляют много хлопот - оперативны еслужбы,“ 2019. [Võrgumaterjal].

Available: <https://rus.lsm.lv/statja/novosti/obschestvo/mashini-vo-dvorah-mnogokvartirnih-domov-dostavljayut-mnogo-hlopot--operativnie-sluzhbi.a330044/>. [Kasutatud 9. oktoober, 2021].

[13] Sadiq Khan, „Car-free zones in London as Congestion Charge and ULEZ reinstated,“ 2020. [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.london.gov.uk/press-releases/mayoral/car-free-zones-in-london-as-cc-and-ulez-reinstated>. [Kasutatud, 19. oktoober, 2021].

[14] Mafin Media, „Парковки, метро и шеринг. Как в России мотивируют отказываться от личного авто,“ 2021. [Võrgumaterjal]. Available: <https://mafin.ru/media/razbory/bez-lichnogo-avto>. [Kasutatud, 20. oktoober, 2021].

[15] Marina Lobacheva, „ДТП во дворе: виды, причины, порядок действий и правила оформления,“ 2018. [Võrgumaterjal]. Available: <https://realconsult.ru/401770a-dtp-vo-dvore-vidyi-prichinyi-poryadok-deystviy-i-pravila-oformleniya>. [Kasutatud, 28. oktoober, 2021].

[16] Marina Suhnjova, „Как же организовать парковку возле дома, что бы все было по закону и все остались довольны,“ 2018. [Võrgumaterjal]. Available: <https://rus.delfi.ee/statja/83555355/kak-zhe-organizovat-parkovku-vozle-doma-chtoby-vse-bylo-po-zakonu-i-vse-ostalis-dovolny>. [Kasutatud, 18. oktoober].

[17] МК Эстония, „Нехватка парковочных мест: в новостройках новые требования, возле старых жилых домов возможностей мало,“ 2020. [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.mke.ee/potrebitel/nekhvotka-parkovochnykh-mest-v-novostroykakh-novye-trebovaniya-vozle-starykh-zhilykh-domov-vozmozhnostej-malo>. [Kasutatud, 14. oktoober].

[18] Мосновостройки.РФ, „Преимущества парковки рядом с домом“. [Võrgumaterjal]. Available: <http://мосновостройки.рф/sovet/preimushchestva-parkovki-ryadom-s-domom>. [Kasutatud, 9. september].

- [19] Novate, „Будущее парковок: идеи, которые уже воплощаются в реальность“, 2020. [Võrgumaterjal]. Available: <https://novate.ru/blogs/060820/55578/>. [Kasutatud, 25. september, 2021].
- [20] ООО „Ровалэнткомплекс“, „Парковочный вопрос в разных странах“. [Võrgumaterjal]. Available: <http://rcomplex.by/news/parkovochnyy-vopros-v-raznyh-stranah>. [Kasutatud, 12. oktoober, 2021].
- [21] OÜ Parkimisjoon, „Oluline teada enne tellimist“. [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.parkimisjoon.ee/et/teenused/parklate-joonimine/oluline-teada-enne-tellimist>. [Kasutatud, 27. oktoober].
- [22] TrasnoBrand, „Проблемы автомобилизации“. Available: <http://www.transpobrand.ru/tabras-159-1.html>. [Kasutatud, 13. oktoober].
- [23] Trendrealty, „Виды паркингов в новостройках“, 2018. [Võrgumaterjal]. Available: <https://trendrealty.ru/articles/prosto-o-slozhnom/parking>. [Kasutatud, 4. oktoober, 2021].
- [24] Tribuna, „Каршеринг завоёвывает рынок Эстонии“, 2019. Available: <https://tribuna.ee/tribuna/economy/car/>. [Kasutatud, 20. oktoober].
- [25] Triptoestonia, „Общественный транспорт Таллина“. [Võrgumaterjal]. Available: <https://triptoestonia.com/tallinn/obshhestvennyj-transport-tallina>. [Kasutatud, 15. oktoober, 2021].

LISAD

Lisa 1. Intervjuu liikuvuse spetsialistiga

Kõneleja 1 on tööautor ning Kõneleja 2 on liikuvuse spetsialist

Kõneleja 1:

Kuidas Teie saate end kirjeldada kas Te olete veendunud autokasutaja (kui jah, siis mis põhjusel), kas Teie arvates on tänapäeval olemas hea alternatiiv sõiduautole?

Kõneleja 2:

See on küsitluse mõttes liiga suunav küsimus, mis eeldab, et vaikimisi on inimesed veendunud autokasutajad. Erimevate küsitluste andmetel on selliseid inimesi ca 5%. Lisaks, auto ei ole normaalsus, millele kõik teised liikumisviisid on alternatiivid. Ma kasutan kõiki liikumisviise vastavalt vahemaadele ja sihtkohtadele. Kuni 7 km liigun enamasti rattaga, pikemad töösõidud, näiteks Tallinn-Tartu, enamasti ratta ja rongiga või ratta ja bussiga. Autoga liigun siis kui ratta sõiduaeg läheb üle poole tunni minuga.

Kõneleja 1:

Mis Te arvate - kas autode arv (autostumine) kasvab jõudsalt ja kas on olemas piir, kas tänapäeval linnapoliitika vajab kasvu tõkestamise meetmete rakendamist (kui jah siis milliseid)?

Kõneleja 2:

Autostumine ei ole mingi loomulik nähtus, mis lihtsalt loomulikult moel kasvab. Autostumine kasvab, kuna riik ja kohalik omavalitsus panustavad autokesksesse infrastruktuuri ja samal ajal ei arenda jalgsi liikumise tingimusi, ühistransporti ega rattaga liikumise võimalusi. Autostumine ongi sellise poliitika tagajärg. Kohe kui Tartu uuendas liinivõrku ja tuli välja rattaringluse teenusega, kasvas mõlema liikumisviisi kasutus oluliselt. Ühistranspordis ligi 20%, rattakasutuse kasvu ei oska öelda, kuna ei tea täpselt eelnevat taset.

Kõneleja 1:

Kuidas saate kommenteerida tänapäevast olukorda parklates kortermajade ümbruses (Linna magalad)?

Kõneleja 2:

Selle korralduse mõtteviis on jätkuvalt 20. sajandis. Eeldatakse, et maja ees peab olema tasuta parkimine. Esiteks ei pea parkimine olema maja ees, sest see võtab väga palju ruumi, halvendab jalgsi liikumise võimalusi ja rikub elukeskkonna kvaliteeti. Teiseks ei pea parkimiskohad olema tasuta, sest reaaselt on nende rajamiseks tehtud kulutusi ja tehakse remondi ja hoolduse näol veel. Samas on autod alla pooltel leibkondadest ja teisel poolel puudub põhjus neid kulusid kinni maksta.

Kõneleja 1:

Mis juhtub mõne aasta pärast kortermajade parklates?

Kõneleja 2:

Juhtub see, kuhu kohalik omavalitsus oskab ja tahab parkimispoliitikat suunata. Sel teemal on tehud analüüse aga ma ei näe, et oleks tulemas muutust võrreldes senise mõtteviisiga. Jätkuvalt antakse linna maad ühistutele parkimise korraldamiseks ja “hoovid korda” projekti raames võimaldatakse parkimiskohti juurde ehitada.

Kõneleja 1:

Millised on „kolm peamist parkimise probleemi allikat”, mida annab transpordi süsteemis parandada vaadeldavas tulevikus? Mis täna kõige rohkem puudu on - millised vajadused on rahuldamata?

Kõneleja 2:

1. Autostumise kasvule suunatud poliitika. 2. Parkimispoliitika, millega üritatakse nõudlust 100% või isegi varuga lahendada. 3. Elanike harjunud hoiakud, nagu tasuta parkimine kodu ees oleks inimõigus. Täna on kõige rohkem puudu poliitikatest, mis vastaks retoorikale - et strateegiatesse kirja pandu põhjal hakataks tegutsema ka päriselt.

Kõneleja 1:

Tasuline parkimine, kas see on hea meede probleemi lahendamiseks, kuidas Teile tundub kas tasulise parkimise ala peab olema laiendatud või sellest võiks keelduda?

Kõneleja 2:

Tasuta parkimine ei ole kuskil põhjendatud. Soovitan sel teemal tutvuda Donal Shoupi raamatuga "The High Cost of Free Parking". Kohtade paiknemine ja hind peavad olema läbi mõeldud ja kooskõlas transpordipoliitiliste eesmärkidega.

Kõneleja 1:

Kuidas lahendada vanade majade juures parkimise probleem?

Kõneleja 2:

1. Vähendada autostumise taset. 2. Rajada tavalistel ärilistel alustel parkimismajad kortermajade lähikonnas. Ärilistel alustel tähendab, et kohalik omavalitsus ega riik ei tohiks sellist parkimisvõimalust doteerida.

Kõneleja 1:

Kas Tallinnas on kuskil võimalus ehitada parkimismaja mis oleks kortermajade kõrval?

Kõneleja 2:

Sellisel küsimusele ei saa suuliselt vastata. See tähendab ruumilist ja majanduslikku analüüsi, mis lähtub rahvastiku paiknemisest ja ruumiliste võimaluste olemasolust.

Kõneleja 1:

Kui perel on kaks autot ja üks parkimiskoht. Kuidas nad peaksid probleemi lahendama?

Kõneleja 2:

Loobuma teisest autost.

Kõneleja 1:

Kuidas on Teie arvates võimalik lahendada juba mitu aastat parklates seisnud vanade autode probleem?

Kõneleja 2:

Sellega, et kuskil ei pea parkimine tasuta olema.

Kõneleja 1:

Kuidas lahendada hädaolukorras operatiivsõidukite probleemi?

Kõneleja 2:

Autostumise vähendamisega ja tasuta parkimise kaotamisega.

Kõneleja 1:

Millist ressursi oleks vaja antud probleemide lahendamiseks (finants- ja mittefinantsressursid) milline on peamine?

Kõneleja 2:

Eelkõige on vaja linnavalitsuse ametitesse pädevaid otsustajaid ja ametnikke, kes tahaks ja julgeks hakata tegutsema nede strateegiate järgi, mille nad on ametlikult kinnitanud.

Kõneleja 1:

Mis on Teie arvates peamine tehnoloogiline uuendus, mis võib tulevikus mõjutada kohalikku transpordisüsteemi?

Kõneleja 2:

Peamine uuendus ei ole tehnoloogiline vaid poliitiline ja korralduslik.

Kõneleja 1:

Kas ICT (Information and Communication Technology) rakendamine on tänapäevaste transpordisüsteemide/parkimise arendamisel kriitiline tegur?

Kõneleja 2:

Ei.

Kõneleja 1:

Kas nõustute või mitte? Aeg pikemas perspektiivis on võimeline parandama transporti olukorra iseenesest (majanduskasv + tehnoloogiaarendus) ilma erilise sekkumiseta? Kuidas kommenteerite?

Kõneleja 2:

Majanduskasv ja tehnoloogia areng ilma läbimõeldud transpordipoliitikata on meid toonud tänasesse olukorda ja ei ole mingid põhjust eeldada, et asjad hakkaks samamoodi jätkates teise suunda minema. Seega ei nõustu, et asjad edaspidi ise laheneks.

Lisa 2. Intervjuu Tallinna Tehnikakõrgkooli transpordiplaneerimise professoriga

Kõneleja 1 on tööautor ning Kõneleja 2 on Tallinna Tehnikakõrgkooli transpordiplaneerimise professor

Kõneleja 1:

Kuidas Teie saate end kirjeldada kas Te olete veendunud autokasutaja (kui jah, siis mis põhjusel), kas Teie arvates on tänapäeval olemas hea alternatiiv sõiduautole?

Kõneleja 2:

Ma olen sageauto kasutaja. Auto ei pea olema ainuke liikumisviis. Teistel liikumisviisil on oma koht olemas nii nagu jalgsi käimimisega, ühistransporti ja jalgrattaga ning nendel kõikidel on oma koht.

Kõneleja 1:

Mida Te arvate - kas autode arv (autostumine) kasvab jõudsalt ja kas on olemas piir, kas tänapäeval linnapoliitika vajab kasvu tõkestamise meetmete rakendamist (kui jah siis milliseid)?

Kõneleja 2:

Kindlasti ei ole võimalik, et ta kunagi ei kasva üle 1000 inimeste kohta. Mingil hetkel peame sellest lahti saama. Ta veel kasvab aga kunagi pidurdab. Võib olla tuleb auto makse.

Kõneleja 1:

Kuidas saate kommenteerida tänapäevast olukorda parklates kortermajade ümbruses (Linna magalad)?

Kõneleja 2:

Väga erinev. Asi nii hull ei ole, muidugi on probleem aga ta on palju seotud juriidilise probleemiga, näiteks kelle maa, kas linna- või ühistumaa. Näiteks Mustamäel on mingi sugused parklad, mis on antud näiteks kauplusele, kus tegelikult öösel millelgi pärast inimesed seista ei tohi. See on suhteliselt rumal. Probleem on pigem korraldamatuses, näiteks ühed korteri elanikud kellel autod ei ole, soovivad ehitada mänguplatsi aga nendel kellel on - korraldada parklad.

Kõneleja 1:

Mis juhtub mõne aasta pärast kortermajade parklates?

Kõneleja 2:

Kui nii edasi läheb siis ei juhtu midagi, läheb ainult hullemaks. Autod pannakse kõnniteele siis muru peale. Kõik tahavad oma autot hoida võimalikult ukse kõrval. Paljudel auto seisab ja ei liigu.

Kõneleja 1:

Millised on „kolm peamist parkimise probleemi allikat”, mida annab transpordi süsteemis parandada vaadeldavas tulevikus? Mis täna kõige rohkem puudu on - millised vajadused on rahuldamata?

Kõneleja 2:

Kaks suurt probleemi on. Üks asi on see, et tegelikult järjest vähem on linna käes parkimiskohti. Tänavatel kogu aeg parkimist likvideeritakse. Linn ei saa väga hästi oma parkimise poliitikat elu viima. Kuna eriparklad pakkuvad rohkem n.ö ressursi. Teine asi on parkimismajad. Parkimismajad on tühjad, samuti nad ei ole nii kallid.

Kõneleja 1:

Tasuline parkimine, kas see on hea meede probleemi lahendamiseks, kuidas Teile tundub kas tasulise parkimise ala peab olema laiendatud või sellest võiks keelduda?

Kõneleja 2:

Tasulise parkimisel esimene mõte on see, et kontroll peab valitsema. Kui kontrolli ei ole, siis ei ole sellest mingit kasu, hakatakse rikkuma nii ja naa. Kõik on sellega harjunud, et parkimine on tasuline.

Kõneleja 1:

Kuidas lahendada vanade majade juures parkimise probleem?

Kõneleja 2:

Vanade majade juures näiteks Kalamajas ja Põhja-Tallinnas mingit lahendust ei ole. 10 aastat pärast seal midagi ei muutu.

Kõneleja 1:

Kas Tallinnas on kuskil võimalus ehitada parkimismaja mis oleks kortermajade kõrval?

Kõneleja 2:

Ühte ju prooviti Mustamäel ja ei tulnud kõige paremini välja see asi. Neid maju peaks olema siis hästi palju, sellepärast, kui nad jäävad juba kaugemale, siis inimesed hakkavad otsima kodule lähemale. Kui leitakse nii palju kohti võib olla see lahendus sobib.

Kõneleja 1:

Kui perel on kaks autot ja üks parkimiskoht. Kuidas nad peaksid probleemi lahendama?

Kõneleja 2:

Midagi teha ei ole. Parkimine on üsna jubedalt ruumi raiskamise ressurss. Ruumi lihtsalt ei ole.

Kõneleja 1:

Kuidas on Teie arvates võimalik lahendada juba mitu aastat parklates seisnud vanade autode probleem?

Kõneleja 2:

Kehtestada automaks. Paremat variandi ei ole.

Kõneleja 1:

Kuidas lahendada hädaolukorras operatiivsõidukite probleemi?

Kõneleja 2:

See on väga tõsine probleem. Kui ei saa liigi siis lükatakse autot, mida veel teha kui maja põleb. Nad peavad liigi saama.

Kõneleja 1:

Millist ressursi oleks vaja antud probleemide lahendamiseks (finants- ja mittefinantsressursid) milline on peamine?

Kõneleja 2:

Äraveedu on võimalik.

Kõneleja 1:

Mis on Teie arvates peamine tehnoloogiline uuendus, mis võib tulevikus mõjutada kohalikku transpordisüsteemi?

Kõneleja 2:

See kõik, mis puudutab infot. Näiteks juhitakse parklasse, kus on vaba koht.

Kõneleja 1:

Kas ICT (Information and Communication Technology) rakendamine on tänapäevaste transpordisüsteemide/parkimise arendamisel kriitiline tegur?

Kõneleja 2:

On küll. Tänapäeval on palju võimalusi informatsiooni jagamisel ja kasutamisel.

Kõneleja 1:

Kas nõustute või mitte? Aeg pikemas perspektiivis on võimeline parandama transporti olukorra iseenesest (majanduskasv + tehnoloogiaarendus) ilma erilise sekkumiseta? Kuidas kommenteerite?

Kõneleja 2:

Nii ja naa. Need asjad ei ole hullud.

Lisa 3. Intervjuu Transpordiameti liikluskorralduse ekspertiga

Kõneleja 1 on tööautor ning Kõneleja 2 on Transpordiameti liikluskorralduse ekspert

Kõneleja 1:

Kuidas Teie saate end kirjeldada kas Te olete veendunud autokasutaja (kui jah, siis mis põhjusel), kas Teie arvates on tänapäeval olemas hea alternatiiv sõiduautole?

Kõneleja 2:

Püüan hoida enda isiklikku liikumisviiside valikut võimalikult mitmekesisena. Mina olen enda jaoks leidnud võimalused, kuidas kasutada isiklikku sõiduauto võimalikult vähe. Minu isiklik eelistus linnasisesteks liikumisteks on isiklik kergliikur ehk elektritõukeratas ning võimalusel kasutan ka jalgratast.

Kõneleja 1:

Mida Te arvate - kas autode arv (autostumine) kasvab jõudsalt ja kas on olemas piir, kas tänapäeval linnapoliitika vajab kasvu tõkestamise meetmete rakendamist (kui jah siis milliseid)?

Kõneleja 2:

Autode arvu ning autoga liikumiste arvu suurust on võimalik suunata poliitiliste valikutega. Poliitilised valikud peaksid eelkõige olema jätkusuutlikud ning elanike heaolu ja elukvaliteeti parandavad. Üksikisiku valikuvabaduse jaoks on kõige olulisem pakkuda elanikele võimalikult palju mitmekesiseid teenuseid, mille vahel iga inimene saab ise valida, mis tema vajadusi kõige rohkem rahuldab.

Kõneleja 1:

Kuidas saate kommenteerida tänapäevast olukorda parklates kortermajade ümbruses (Linna magalad)?

Kõneleja 2:

Ma ei oma laiapõhjalist ülevaadet kõikide kortermajade ümbruses toimuvast seoses parkimisega. Minu isiklik kogemus, elades ka ise Põhja-Tallinna kortermajas, on pigem mõistlik. Korteriühistu seadis sisse

ühistule kuuluvas parklas järelevalveteenusega parkimiskorra ning pärast seda ei ole valesti pargitud või parkimiskohtade puudusega probleeme esinenud.

Kõneleja 1:

Mis juhtub mõne aasta pärast kortermajade parklates?

Kõneleja 2:

Loodan, et kortermajade esise asfalteerimise ja parkimiskohtade loomisega ei minda liiale. Tihti rajatakse parkimiskohti jalakäijate liikumisteede ning haljastuse arvelt, mis minu hinnangul ei ole alati õige.

Kõneleja 1:

Millised on „kolm peamist parkimise probleemi allikat”, mida annab transpordi süsteemis parandada vaadeldavas tulevikus? Mis täna kõige rohkem puudu on - millised vajadused on rahuldamata?

Kõneleja 2:

Peamise võimalusena sooviksin nähagi isikliku sõiduauto kortermaja parkimise vajaduse kadumises. Tehnoloogilises mõttes on mitmeid „viimase miili“ lahendusi, mis aitaksid jätta isikliku sõiduauto kaugemale parklasse ning puuduks vajadus sõita autoga kodumaja ukse ette.

Kõneleja 1:

Tasuline parkimine, kas see on hea meede probleemi lahendamiseks, kuidas Teile tundub kas tasulise parkimise ala peab olema laiendatud või sellest võiks keelduda?

Kõneleja 2:

Olukorras, kus teatud ressursi ei jagu kõigile, antud juhul parkimiskohti, on tavapärane hakata optimaalse nõudluse saavutamiseks kehtestama tasu, mis mõjutaks isikut otseselt ning võimalusel suunaks kaaluma või tegema teisi valikuid. Eelkõige tasuks välja selgitada ja mõista, miks inimesed on langetanud sellise valiku, mis suunaks tegema teist valikut ning mida see omakorda kaasa võib tuua.

Kõneleja 1:

Kuidas lahendada vanade majade juures parkimise probleem?

Kõneleja 2:

Alustada tuleks probleemi kaardistamisest ning probleemi prioriteetsusest. Inimese jaoks võib olla suur probleem, et ta ei saa parkida oma isiklikku sõiduautot oma koduuksele piisavalt lähedale, kuid ühiskondlikult on oluliselt suurem probleem evakuatsiooniteede takistamine.

Kõneleja 1:

Kas Tallinnas on kuskil võimalus ehitada parkimismaja mis oleks kortermajade kõrval?

Kõneleja 2:

Tunnetuslik kogemus näitab, et parkimismaja või võimaldatud parkimislahendus ei pruugi olla atraktiivne isegi siis, kui see asub võrreldes olemasolevaga mitukümmend meetrit eemal. Irooniliselt võiks ju naljatleda, et inimesed võtaksid auto voodisse kaissu kaasa, kui see võimalik oleks.

Kõneleja 1:

Kui perel on kaks autot ja üks parkimiskoht. Kuidas nad peaksid probleemi lahendama?

Kõneleja 2:

Perede ja leibkondade elukorraldus tuleks üle vaadata iga leibkonna sees selliselt, et mõistetakse ka teiste leibkondade vajadusi ning võimalusi. Alustuseks tasuks küsida, miks üldse peab linnas kortermajas elaval perel olema ühe leibkonna kohta kaks sõiduautot. Kas igapäevaseid liikumisi ei saaks teha kuidagi teisi liikumisviise kasutades või neid teha ühe sõidukiga. Mõned leibkonnad on vahetanud ka oma elukohta ning kolinud sinna, kus ei oleks parkimisega probleeme, sest nende eluks on vajalik isiklik sõiduauto ning sellisel juhul ei ole vahet, kas elada linnas või linnast väljas. Olukorda leevendaks ka asjaolu, et teine auto pargitakse veidi kaugemale.

Kõneleja 1:

Kuidas on Teie arvates võimalik lahendada juba mitu aastat parklates seisnud vanade autode probleem?

Kõneleja 2:

Minu kodukohas on romude tänaval parkimise likvideerimisega viimastel aastatel väga hästi toime tulnud. Keerulisemad võivad olla juhud, kus omaniku kontakt on küll teada, kuid ta ei soovi oma sõidukit loovutada ning mujale paigutada. Sellisel juhul tuleks teha pakkumine omanikule võimalikult heaks. Võiks olla ka variant, kus oma vana sõiduki saaksid vahetada ühistranspordi (ka takso) tasuta sõidukaardi vastu. Julgen arvata, et mitmed vanemaealised oleksid nõus oma autost loobuma, kui neil on kindlustunne, et nad saaksid vajalikul ajal vajalikku kohta liikuda mobiilselt.

Kõneleja 1:

Kuidas lahendada hädaolukorras operatiivsõidukite probleemi?

Kõneleja 2:

Korteriühistu esimene prioriteet on tagada elanike eluks vajalike teenuste tagamine ning abi hädaolukordades. Prügivedu ja hädaolukordades abi ligipääsetavus peab olema igal ajal tagatud ning prioriteet. Seda peaksid ka mõistma kõik inimesed ning enesekesksematele isikutele tuleks seda vajadusel meelde tuletada ning selgitada.

Kõneleja 1:

Millist ressursi oleks vaja antud probleemide lahendamiseks (finants- ja mittefinantsressursid) milline on peamine?

Kõneleja 2:

Esimesena tuleks võimalusel vältida hädaolukordade tekkimist ehk põhjust, miks operatiivsõiduk üldse tulema peaks. Teiseks tuleks tagada evakuatsiooniteed igal ajal ning vajadusel vabastada ka puhveralad, mis soodustaksid ja kiirendaksid päästeoperatsiooni läbiviimist. Evakuatsiooniteede olemasolust, nende asukohast, mõõtmetest peaks olema igal elanikul selge ülevaade. Tihti on probleemiks ka inimeste teadmatus, mitte pahatahtlikkus.

Kõneleja 1:

Mis on Teie arvates peamine tehnoloogiline uuendus, mis võib tulevikus mõjutada kohalikku transpordisüsteemi?

Kõneleja 2:

Võiks ju väita, et tehnoloogilised lahendused on tänasel päeval juba olemas ning tuleks lihtsalt neid kasutama õppida. Koroonapandeemias on tõusnud kodukontoris töötamiste arv, mis vähendab inimeste liikumisvajadusi. Iga sõiduautoga liikumise tegemata jätmine on suure energiahulga säästmine. Kui liikumiste tegemine on vajalik, siis tuleks kaaluda, kuidas seda teha võimalikult efektiivselt ja väikese energiahulgaga. Isiklik sisepõlemismootoriga sõiduauto võib võtta 100 km läbimiseks üle 100kWh energiat, elektritõukerattaga kulutad sama vahemaa läbimiseks ainult 1 kuni 2 kWh energiat. Iga areng saab tulla millegi efektiivsuse kasvust. Ilmselt saab transpordisüsteemis kasv toimuda samuti peamiselt energiaefektiivsuse tõusust, mille tagavad mikromobiilsus ning ühistransport.

Kõneleja 1:

Kas ICT (Information and Communication Technology) rakendamine on tänapäevaste transpordisüsteemide/parkimise arendamisel kriitiline tegur?

Kõneleja 2:

ICT ehk informatsiooni- ja kommunikatsioonitehnoloogia on üks tegur, mis aitab leida transpordisüsteemis kohti, kus saab toimuda efektiivsuse kasvu. Kui on teada, et mingil kellaajal liigub suur hulk inimesi konkreetsel marsruudil, siis tasuks kaaluda ühistranspordiliini käivitamisest või selle olemasolul otsida põhjuseid, miks see ei ole atraktiivne. Minu hinnangul ei ole parkimine iseenesest sõidukiomanike soovtegevus, vaid see on paratamatu kõrvalnähtus, mis kaasneb millegi omamisega. Elanike huvi on saada teenust, jõuda ühest kohast teise võimalikult kiiresti ja mugavalt.

Kõneleja 1:

Kas nõustute või mitte? Aeg pikemas perspektiivis on võimeline parandama transporti olukorra iseenesest (majanduskasv + tehnoloogiaarendus) ilma erilise sekkumiseta? Kuidas kommenteerite?

Kõneleja 2:

Mina väidan, et majanduskasv ja tehnoloogia areng soodustavad ja tekitavad kõige enam ebavõrdsust. Seda ka transpordi ja liikumisviiside kontekstis. Seda enam tuleks teadlikult suunata investeeringuid ja poliitikat selles suunas, et ei halveneks laste, vanurite ja teistest rohkem sõltuvate huvigruppide liikmete

iseseisva liikumise võimalus. Vältida tuleks paradoksaalseid arenguid, kus lapsevanemad ei julge lastel iseseisvalt kooli minna, sest liiklus koolide lähistel on tihe ning ohtlik, kuigi oma tegevusega omakorda tekitatakse ja võimendatakse seda probleemi. Üksikisiku tasandil tuleks rohkem märgata enda tegevuse tulemusi ning võimendada seda olukorda, kus kõik hakkaksid sarnaselt käituma ning siis endale peegeldada, kas see oleks aktsepteeritav. Transpordisüsteemis peegeldub kõige teravamalt enesekeskse käitumise negatiivne mõju ühiskondlikus mõõtnes.

Lisa 4. Intervjuu linnamajanduse osakonna peaspetsialistiga

Kõneleja 1 on tööautor ning Kõneleja 2 on linnamajanduse osakonna peaspetsialist

Kõneleja 1:

Kuidas Teie saate end kirjeldada kas Te olete veendunud autokasutaja (kui jah, siis mis põhjusel), kas Teie arvates on tänapäeval olemas hea alternatiiv sõiduautole?

Kõneleja 2:

Igapäevaselt ma autot ei kasuta – tööle minekuks ja tulekuks kasutan, oleneb päevast, kas oma isiklikku autot või ühistransporti. Kooli minekuks ja tulekuks kasutan ma alati ühistransporti või lähen ja tulen jalgsi. Peamine põhjus, miks ma igapäevaselt isiklikuks kasutamiseks autot ei kasuta on see, et meil on elukaaslasega kahepeale üks auto. Peamiselt just seetõttu, et hetkeline elukorraldus ei nõua, et peres oleks mõlemal auto ning lisaks sellele on see märkimisväärne kokkuhoiu allikas. Tööl kasutan ma autot juhtudel, mis eeldab mitmes kohas läbi käimist. Lühemate distantside puhul liigun tavaliselt jalgsi või jalgrattaga (seda peamiselt soojemal perioodil).

Kõneleja 1:

Mida Te arvate - kas autode arv (autostumine) kasvab jõudsalt ja kas on olemas piir, kas tänapäeval linnapoliitika vajab kasvu tõkestamise meetmete rakendamist (kui jah siis milliseid)?

Kõneleja 2:

Mina isiklikult näen seda, et autokultus kui selline kultuuriline fenomen on siiski vaikselt raugemas – nooremad põlvkonnad näevad, et autostumine on probleem ning ei soovita omada isiklikku autot. Lisaks sellele on meie ühiskonnas pead tõstmas jagamismajandus – vajad autot, lihtsalt rendi. Kindlasti vajab selline autokorraldus, mis meil hetkel eksisteerib täiendavaid poliitilisi korrekture ning juhendamist. Oluline on seekohal ka see, et ühiskonnas tuleb arvestada paljude erinevate huvigruppidega, mistõttu on sellised otsused alati keerulised.

Kõneleja 1:

Kuidas saate kommenteerida tänapäevast olukorda parklates kortermajade ümbruses (Linna magalad)?

Kõneleja 2:

Probleem on suur ning vajab kiiremas korras lahendusi. Tihtilugu pargitakse peale tööpäeva oma auto, kas naaber korteriühistu ette või esimesele võimalikule vabale kohale. Elades ise samamoodi magala piirkonnad tunnen ja näen antud probleemi igapäevaselt. Teinekord on tulnud isegi parkida mitmesaja meetri kaugusele. Minule isiklikult see probleeme ei valmista, kuid vanemaealised või lastega vanematele see on kindlasti suureks murekohaks. Teiseks suureks probleemiks on n.ö romusõidukid või olukord, kus ühel autoomanikul on rohkem kui üks auto ning kasutab aktiivselt ka vaid ühte. Tähendades seda, et teised autod hõivavad vabad parkimiskohad. Jällegist on tegemist probleemiga. Nokk kinni saba lahti olukord.

Kõneleja 1:

Mis juhtub mõne aasta pärast kortermajade parklas?

Kõneleja 2:

Näen seda, et vana planeeringuga kortermajade ümbruses muutub olukord hullemaks. Seevastu uuselamu rajoonid, kuhu on sisse juba planeeritud korteritele parkimiskohad, me selliseid probleeme nii suures ulatuses, kindlasti ei näe.

Kõneleja 1:

Millised on „kolm peamist parkimise probleemi allikat”, mida annab transpordi süsteemis parandada vaadeldavas tulevikus? Mis täna kõige rohkem puudu on - millised vajadused on rahuldamata?

Kõneleja 2:

Peamised probleemkohad on: ühistranspordi puudulikkus mõnes suunas või sobilike aegade näol; autoga jõuab kiiremini kui ühistranspordiga punktist A punkti B; linn on kujundatud liigselt autosõbralikuks. Puudu on peamiselt: kergliiklust ja ühistransporti soodustavad tingimused.

Kõneleja 1:

Tasuline parkimine, kas see on hea meede probleemi lahendamiseks, kuidas Teile tundub kas tasulise parkimise ala peab olema laiendatud või sellest võiks keelduda?

Kõneleja 2:

Tasuline parkimine paneb kindlasti inimesi mõtlema ning seda just pikemas perspektiivis. Kas on ikka autoga sõitmine odavam või siiski saaks ühistranspordiga soodsamalt.

Kõneleja 1:

Kuidas lahendada vanade majade juures parkimise probleem?

Kõneleja 2:

Seda probleemi on keeruline lahendada. Üheks lahenduseks on rakendada parkimispiirangud, näiteks linnaala tasuta kasutusse andmise näol. Kuid siiski, kui perel on kaks autot ja üks parkimiskoht, kuhu see auto seljuhul pargitakse?

Kõneleja 1:

Kas Tallinnas on kuskil võimalus ehitada parkimismaja mis oleks kortermajade kõrval?

Kõneleja 2:

Kindlasti leidub Tallinnas potentsiaalseid kohti, kuhu rajada parkimismaja. Küsimus on siiski selles, et parkimine parkimismajas on tasuline. Olukorras, kus inimesel on valida, kas parkida oma kortermaja läheduses ning tasuta avalikul linnamaal või parkida auto kaugemale ning selle eest ka tasuda, jääb tihilugu kaalukaussile ikka soodsaim ja mugavam lahendus.

Kõneleja 1:

Kui perel on kaks autot ja üks parkimiskoht. Kuidas nad peaksid probleemi lahendama?

Kõneleja 2:

Kirjeldatud probleem on paljude perede jaoks vägagi aktuaalne ning igapäevaselt trotsi tekitav. Milline oleks sellisel juhul see ideaallahendus on rakse öelda. Tihilugu ei ole selliseid peresi kortermaja peale üks või kaks – neid on rohkem ning nad kõik soovivad parkida kodu lähedale. Küsimus selles, kas soodustada/võimaldada kodulähedal parkida neil, kellel on väikesed lapsed või tervislikel kaalutustel. Samuti tekib siin küsimus, kas tegemist on seljuhul kodanike võrdväärse kohtlemisega.

Kõneleja 1:

Kuidas on Teie arvates võimalik lahendada juba mitu aastat parklates seisnud vanade autode probleem?

Kõneleja 2:

Võimalus oleks luua automaks, mis paneks mõtlema neid inimesi, kellel on mitu autot, kuid kasutavad vaid ühte.

Kõneleja 1:

Kuidas lahendada hädaolukorras operatiivsõidukite probleemi?

Kõneleja 2:

Luua uksekohtade juurde parkimist keelavad alad. Samuti karistad neid karmimalt, kes pargivad kirjeldatud alale.

Kõneleja 1:

Millist ressursi oleks vaja antud probleemide lahendamiseks (finants- ja mittefinantsressursid) milline on peamine?

Kõneleja 2:

Rahaline ressurss on nii avaliku kui ka erasektori jaoks peamine ressurss, mida on vaja uute lahenduse elluviimiseks ja rakendamiseks. Lisaks sellele ka teadlikkus ning käitumisharjumuste muutus. Teadlikkus, et autovaba elu tähendab paremat tervist ning puhtamat elukeskkonda.

Kõneleja 1:

Mis on Teie arvates peamine tehnoloogiline uuendus, mis võib tulevikus mõjutada kohalikku transpordisüsteemi?

Kõneleja 2:

Eelkõige näeksin ma seda, et olemasolevat liikluskorraldust tuleks uuendada vastavalt hetkeseisuga

kujunenud olukorrale. Kui rääkida tehnoloogilistest lahendustest, siis vahest ehk aitavad paremate strateegiliste plaanide koostamist erinevad mobiilsed liiklusloendurid ning liikluskorraldusvahendid.

Kõneleja 1:

Kas ICT (Information and Communication Technology) rakendamine on tänapäevaste transpordisüsteemide/parkimise arendamisel kriitiline tegur?

Kõneleja 2:

Kindlasti on. Elame infotehnoloogia ajastul ning olukorras, kus üks eluvaldkond takerdub ning jääb toppama mõjutab see ka teiste taristute täiustumist.

Kõneleja 1:

Kas nõustute või mitte? Aeg pikemas perspektiivis on võimeline parandama transporti olukorra iseenesest (majanduskasv + tehnoloogiaarendus) ilma erilise sekkumiseta? Kuidas kommenteerite?

Kõneleja 2:

Nii majanduskasvuks kui ka tehnoloogiaarenduseks on kindlasti vaja erinevate sektorite kaasamist, sekkumist ning koostöö aldisust. Ilma meeskonnatööta ühiskonna gruppide vahel kui ka siseselt ei ole võimalik luua sidusat taristut ning seeläbi kujundada Rohelise Pealinna menataliteeti.

Lisa 5. Intervjuu kinnisvara halduriga

Kõneleja 1 on tööautor ning Kõneleja 2 on kinnisvara haldur

Kõneleja 1:

Kuidas Teie saate end kirjeldada kas Te olete veendunud autokasutaja (kui jah, siis mis põhjusel), kas Teie arvates on tänapäeval olemas hea alternatiiv sõiduautole?

Kõneleja 2:

Jah olen küll. Kuna minu töö iseloom on olnud selline, kus ma pean liikuma erinevate objektide vahel, siis see on oluline aja kokkuhoid. Vabal päeval võin sõita rattaga.

Kõneleja 1:

Mida Te arvate - kas autode arv (autostumine) kasvab jõudsalt ja kas on olemas piir, kas tänapäeval linnapoliitika vajab kasvu tõkestamise meetmete rakendamist (kui jah siis milliseid)?

Kõneleja 2:

Jah kasvab küll, ma leian, et antud olukorda annaks kindlasti parandada ka see, kui saaks kasutada asutuseautosid ka oma igapäeva toimetuste ajamiseks. Nii kaoks ära vajadus omada isiklikku autot+ tööauto (kui on).

Kõneleja 1:

Kuidas saate kommenteerida tänapäevast olukorda parklates kortermajade ümbruses (Linna magalad)?

Kõneleja 2:

Ilmselgelt on see probleem. Linn võiks teatud hulga majade peale ehitada parkimismajad, mis sedaolukorda parandaks. Hetkel on linn võtnud aga seisukoha, et haljastuse arvelt parklaid laiendada ei saa. Seega on võetud ära ka kortermajadel endil võimalus parkimiskohti juurde rajada.

Kõneleja 1:

Mis juhtub mõne aasta pärast kortermajade parklas?

Kõneleja 2:

Arvatavasti tekib olukord, kus hiljem koju saabuavad peavad kvartalisiseselt otsima kohta kuhu auto panna. Selline olukord ajab kindlasti elanikke närvi, seega tekib juurde palju rahulolematuid elanikke.

Kõneleja 1:

Millised on „kolm peamist parkimise probleemi allikat”, mida annab transpordi süsteemis parandada vaadeldavas tulevikus? Mis täna kõige rohkem puudu on - millised vajadused on rahuldamata?

Kõneleja 2:

Parkimiskohtade puudus, peredes on mitu autot, linn ei loo piisavalt parklaid. Kuna ma ühistransporti ei kasuta, siis on raske midagi öelda.

Kõneleja 1:

Tasuline parkimine, kas see on hea meede probleemi lahendamiseks, kuidas Teile tundub kas tasulise parkimise ala peab olema laiendatud või sellest võiks keelduda?

Kõneleja 2:

Jah, kindlasti oleks see mingil määral probleemi lahendus, aga mitte lõpuni.

Kõneleja 1:

Kuidas lahendada vanade majade juures parkimise probleem?

Kõneleja 2:

Andke maja ees olevad parklad maja kasutusse ja lubage laiendamist maja kulul. Meil ei ole nii vähe rohelist, et iga murulappi m² taga nutta.

Kõneleja 1:

Kas Tallinnas on kuskil võimalus ehitada parkimismaja mis oleks kortermajade kõrval?

Kõneleja 2:

Kindlasti oleks. Lammutagu maha need vanad garaažid ja ehitagu. Nende aeg on ammu juba möödas ja linnapildis päris inetud.

Kõneleja 1:

Kui perel on kaks autot ja üks parkimiskoht. Kuidas nad peaksid probleemi lahendama?

Kõneleja 2:

Ei olegi võimalik lahendada, lepivad omavahel kokku kumb pargib. Teine jätab auto kuhugi tänavale, kui ei ole võimalik hakkama saada ühe autoga.

Kõneleja 1:

Kuidas on Teie arvates võimalik lahendada juba mitu aastat parklates seisnud vanade autode probleem?

Kõneleja 2:

Kui on romu tunnused, siis peaks MuPo otsima ülesse omaniku, andma paar nädalat aega auto ära viia; kui ei vii organiseerib selle linn või KÜ. Kui KÜ, siis arve omanikule kelle auto see oli.

Kõneleja 1:

Kuidas lahendada hädaolukorras operatiivsõidukite probleemi?

Kõneleja 2:

Ei saanud küsimusest aru?

Kõneleja 1:

Millist ressursi oleks vaja antud probleemide lahendamiseks (finants- ja mittefinantsressursid) milline on peamine?

Kõneleja 2:

Kindlasti on mõlemat vaja. Esiteks häid ideid ja raha nende ideede teostamiseks. Head ideed on aga peamine.

Kõneleja 1:

Mis on Teie arvates peamine tehnoloogiline uuendus, mis võib tulevikus mõjutada kohalikku transpordisüsteemi?

Kõneleja 2:

Võib olla isesõitvad bussid.

Kõneleja 1:

Kas ICT rakendamine on tänapäevaste transpordisüsteemide/parkimise arendamisel kriitiline tegur?

Kõneleja 2:

Ei oska öelda.

Kõneleja 1:

Kas nõustute või mitte? Aeg pikemas perspektiivis on võimeline parandama transporti olukorra iseenesest (majanduskasv + tehnoloogiaarendus) ilma erilise sekkumiseta? Kuidas kommenteerite?

Kõneleja 2:

Tehnoloogia areneb väga kiiresti miks siis mitte ka transpordi osas.

Lisa 6. Intervjuu liikuvuse juhtivspetsialist

Kõneleja 1 on tööautor ning Kõneleja 2 on liikuvuse juhtivspetsialist

Kõneleja 1:

Kuidas Teie saate end kirjeldada kas Te olete veendunud autokasutaja (kui jah, siis mis põhjusel), kas Teie arvates on tänapäeval olemas hea alternatiiv sõiduautole?

Kõneleja 2:

Isiklikult kasutan kõiki liikumisviise, kuid tööülesannete täitmiseks ja ka linnast välja sõitmiseks kasutan autot, mis paraku on suur osa kogu liikumistest.

Kõneleja 1:

Mida Te arvate - kas autode arv (autostumine) kasvab jõudsalt ja kas on olemas piir, kas tänapäeval linnapoliitika vajab kasvu tõkestamise meetmete rakendamist (kui jah siis milliseid)?

Kõneleja 2:

Tänane linna poliitika juba on sisuliselt loobunud autoteede taristu suuremahulisest arendamisest (teede laiendamine, uute magistraalteede rajamine), sest autostumise kasvuga võrreldes ei ole võimalik olukorda suures plaanis parandada. Autodele mõeldud taristu arendamine soodustab autostumise kasvu, mistõttu ainuke võimalus on arendada alternatiivseid liikumisviise. Autostumine ei saa lõputult kasvada, kuid taristu arendamise piiramise ja alternatiivsete liikumisviiside arenguga saab kasvu kiiremini pidama.

Kõneleja 1:

Kuidas saate kommenteerida tänapäevast olukorda parklates kortermajade ümbruses (Linna magalad)?

Kõneleja 2:

Olukord läheb sisuliselt iga aastaga keerulisemaks. Kui veel ca 10 aastat tagasi olid küll parkimiskohad hõivatud, kuid ei pargitud ristmikele ja keelatud aladele, siis tänaseks pargitakse kohtadesse, kus see takistab muud liiklust. Peaasjalikult on probleem selles, et inimesed soetavad endale sõiduki, kuid leiavad, et soetatud sõidukile parkimiskoha peab leidma või looma keegi teine.

Kõneleja 1:

Mis juhtub mõne aasta pärast kortermajade parklas?

Kõneleja 2:

Olemasolevate (varem ehitatud) kortermajade parklas ei juhtu mõne aasta pärast mitte midagi, kohad on täna hõivatud ja selliseks see ka jääb. Ainuke muutumise võimalus on parkla laiendamine, kui selleks on vaba maad ja ressursse.

Kõneleja 1:

Millised on „kolm peamist parkimise probleemi allikat”, mida annab transpordi süsteemis parandada vaadeldavas tulevikus? Mis täna kõige rohkem puudu on - millised vajadused on rahuldamata?

Kõneleja 2:

Üheks probleemi allikaks on tänane seadusandlus, mis keelab sisuliselt töösõiduki kasutamist erasõitudeks. Jah, erisoodustumaksuga on see võimalik, kuid tööandjad ei ole sellest kulust huvitatud ning seetõttu tekib olukord, kus ühel inimesel on kodu juures igapäevasteks töösõitudeks vajalik tööauto kui ka muudeks sõitudeks soetatud erasõiduk. Parkimise probleemi allikas on autostumine ise, mille vastu on mitmeid meetmeid nagu ühistranspordi areng, alternatiivsete sõiduvahendite taristu arendamine (jalgrattateed) kui ka näiteks erinevad maksud autost loobumise motiveerimiseks.

Kõneleja 1:

Tasuline parkimine, kas see on hea meede probleemi lahendamiseks, kuidas Teile tundub kas tasulise parkimise ala peab olema laiendatud või sellest võiks keelduda?

Kõneleja 2:

Tasuline parkimine on kuni teatud piirini efektiivne olukorra kontrolli all hoidmiseks. Ka väikese parkimistasuga saaks tänavatelt ära igasugused vähe kasutatavad sõidukid ja nii mõnigi loobub auto omamisest täielikult.

Kõneleja 1:

Kuidas lahendada vanade majade juures parkimise probleem?

Kõneleja 2:

Lahendus taandub vaba maa olemasolule, kas on võimalik maja ümber leida mõni haljasala mida ehitada parklaks või kuskil lähedal rajada parkimismaja. Paraku pole see tasuta, kuid inimesed pole enamasti nõus vabatahtlikult parkimiskoha eest maksma. Siiski on lahenduseks vähendada isikliku sõiduauto omamise vajalikkust.

Kõneleja 1:

Kas Tallinnas on kuskil võimalus ehitada parkimismaja mis oleks kortermajade kõrval?

Kõneleja 2:

Kortermajade lähedale on Tallinnas võimalik parkimismaju ehitada küll.

Kõneleja 1:

Kui perel on kaks autot ja üks parkimiskoht. Kuidas nad peaksid probleemi lahendama?

Kõneleja 2:

Kui soetatakse auto, siis peab auto omanik leidma sellele ka hoiustamiskoha. Kui parkimiskoht on ainult ühele autole, siis ei peaks teise auto omamine olema võimalik.

Kõneleja 1:

Kuidas on Teie arvates võimalik lahendada juba mitu aastat parklates seisnud vanade autode probleem?

Kõneleja 2:

Üheks variandiks on parkimise tasustamine. Kindlasti on võimalik ka nende teisaldamine, kui omanikuga kokkuleppele saadakse.

Kõneleja 1:

Kuidas lahendada hädaolukorras operatiivsõidukite probleemi?

Kõneleja 2:

Vastavalt liiklusseadusele peab sõiduk olema pargitud selliselt, et see ei takistaks teiste sõidukite liiklemist, paratamatult tuleb siiski keelata parkimine ka eraldi liikluskorraldusvahendiga.

Kõneleja 1:

Millist ressursi oleks vaja antud probleemide lahendamiseks (finants- ja mittefinantsressursid) milline on peamine?

Kõneleja 2:

Parkimise keelamine taandub inimeste pahameele tõttu rohkem poliitilistele otsustele, kui rahalistele vahenditele, kuid siiski on iga asjaga tegelemiseks vajalik inimressurss, mida paraku napib.

Kõneleja 1:

Mis on Teie arvates peamine tehnoloogiline uuendus, mis võib tulevikus mõjutada kohalikku transpordisüsteemi?

Kõneleja 2:

Isikliku sõiduauto omamise asemel rendiauto kasutamine. Lisaks ka kodukontori kasutamise suurenemine aitab vähendada isikliku sõiduauto omamise vajadust.

Kõneleja 1:

Kas ICT (Information and Communication Technology) rakendamine on tänapäevaste transpordisüsteemide/parkimise arendamisel kriitiline tegur?

Kõneleja 2:

Infotehnoloogia on paratamatult aina suurem osa meie elus, mistõttu kaldun arvama, et ka liikluse/parkimise valdkonnas ei saa tulevikus ilma selleta.

Kõneleja 1:

Kas nõustute või mitte? Aeg pikemas perspektiivis on võimaline parandama transporti olukorra iseenesest (majanduskasv + tehnoloogiaarendus) ilma erilise sekkumiseta? Kuidas kommenteerite?

Kõneleja 2:

Ükski asi ei saa lõputult halvemaks(või paremaks) minna, mistõttu reguleerib ka parkimine end lõpuks ise. Kui kodu juures pole võimalik oma autot parkida ja ka töö juures on sellega keeruline, siis lisaks ka tipptundide liiklus paneb inimesed mõtlema, et kas isikliku sõiduauto omamine on ikka vajalik või mitte.

Lisa 7. Intervjuu liiklusvaldkonna projekteerimise juhiga

Kõneleja 1 on tööautor ning Kõneleja 2 on liiklusvaldkonna projekteerimise juht

Kõneleja 1:

Kuidas Teie saate end kirjeldada kas Te olete veendunud autokasutaja (kui jah, siis mis põhjusel), kas Teie arvates on tänapäeval olemas hea alternatiiv sõiduautole?

Kõneleja 2:

Lisaks autole kasutan ka jalgratast ning rongi. Kuid auto on nendest kõige mugavam.

Kõneleja 1:

Mida Te arvate - kas autode arv (autostumine) kasvab jõudsalt ja kas on olemas piir, kas tänapäeval linnapoliitika vajab kasvu tõkestamise meetmete rakendamist (kui jah siis milliseid)?

Kõneleja 2:

Lähtudes sellest, et tänapäeva noorem generatsioon (keskkooli õpilased) pole huvitatud juhilubade taotlemisest, siis autostumise kasv võib pidurduda. Vanemate inimeste autodest välja saamiseks peavad alternatiivsed liikumisvõimalused paranema.

Kõneleja 1:

Kuidas saate kommenteerida tänapäevast olukorda parklates kortermajade ümbruses (Linna magalad)?

Kõneleja 2:

Autosid on palju ja parkimiskohtade arv väike korterite arvu kohta. Probleemid parkimiskohtade leidmisel ja talvel lumekoristusega.

Kõneleja 1:

Mis juhtub mõne aasta pärast kortermajade parklas?

Kõneleja 2:

Kui alternatiivseid liikumisvõimalusi ei edendata, siis ei muutu midagi. Teisalt on paljudel elanikel ka suvekodud/maamajad, mille külastamiseks ühistranspordist ei piisa ja auto omamisest lõpuni vabaneda ei saa.

Kõneleja 1:

Millised on „kolm peamist parkimise probleemi allikat”, mida annab transpordi süsteemis parandada vaadeldavas tulevikus? Mis täna kõige rohkem puudu on - millised vajadused on rahuldamata?

Kõneleja 2:

Autostumise kasv, parkimiskohtade nappus ja alternatiivsete liikumisvõimaluste ebamugavus.

Kõneleja 1:

Tasuline parkimine, kas see on hea meede probleemi lahendamiseks, kuidas Teile tundub kas tasulise parkimise ala peab olema laiendatud või sellest võiks keelduda?

Kõneleja 2:

Parkimistasude asemel tuleks luua soodsamad võimalused alternatiivsete liiklemisvõimaluste kasutamiseks.

Kõneleja 1:

Kuidas lahendada vanade majade juures parkimise probleem?

Kõneleja 2:

Rajada tsentraalsed parkimismajad.

Kõneleja 1:

Kas Tallinnas on kuskil võimalus ehitada parkimismaja mis oleks kortermajade kõrval?

Kõneleja 2:

Paljud elamupiirkonnad on sellise planeeringuga, kus sisehoovi saaks ehitada maa-alused parkimismajad.

Kõneleja 1:

Kui perel on kaks autot ja üks parkimiskoht. Kuidas nad peaksid probleemi lahendama?

Kõneleja 2:

Kaaluma, kas kaks autot on ilmtingimata vajalikud.

Kõneleja 1:

Kuidas on Teie arvates võimalik lahendada juba mitu aastat parklates seisnud vanade autode probleem?

Kõneleja 2:

Korteriühistutel võiks tulevikus olla ülevaade nende maal parkivatest sõidukitest, mis annaks õiguse ka parkimiskohti hõivavate (romu) sõidukite eemaldamiseks. Paljud KÜ-d on seda teed läinud ja tõkkepuud vms paigaldanud info kogumiseks.

Kõneleja 1:

Kuidas lahendada hädaolukorras operatiivsõidukite probleemi?

Kõneleja 2:

Kui rajada normikohased parkimiskohad ja nende piisav arvukus siis probleem operatiivsõidukitega ka laheneb.

Kõneleja 1:

Millist ressursi oleks vaja antud probleemide lahendamiseks (finants- ja mittefinantsressursid) milline on peamine?

Kõneleja 2:

Parklate ehitamiseks on esmavajalik piisav raha. Mittefinantsressurssidest on puudu tahtmisest.

Kõneleja 1:

Mis on Teie arvates peamine tehnoloogiline uuendus, mis võib tulevikus mõjutada kohalikku transpordisüsteemi?

Kõneleja 2:

Mugav ühistransport.

Kõneleja 1:

Kas ICT (Information and Communication Technology) rakendamine on tänapäevaste transpordisüsteemide/parkimise arendamisel kriitiline tegur?

Kõneleja 2:

Kas just kriitiline, aga sellest olenev.

Kõneleja 1:

Kas nõustute või mitte? Aeg pikemas perspektiivis on võimeline parandama transporti olukorra iseenesest (majanduskasv + tehnoloogiaarendus) ilma erilise sekkumiseta? Kuidas kommenteerite?

Kõneleja 2:

Iseenesest ei parane.