



Oulun kaupungin pysäköintiohjelma 2040

*Liite: Tekninen taustaraportti
17.12.2019*

Sisältö

Johdanto

Lähtökohtia

- Kaupunkistrategia ja ympäristötavoitteet
- Autokannan kehitys Oulussa
- Pysäköintinormit
- Oulun keskustan pysäköintiselvitys 2018
- Oulun keskustan hajautettu pysäköintiselvitys
- Pysäköintipolitiikkaa muissa kaupungeissa
- Pysäköinti 2.0
- Sähköautojen julkiset latauspisteet

Pysäköintitarpeen nykytilanne

- Asukaskyselyn tulokset
- Käyttäjahaastattelujen tulokset
- Pysäköintipaikkojen nykyinen käyttö

Pysäköintijärjestelmän kehittäminen

- Pysäköintiseminaari ja työpaja
- Kehittämistoimenpiteiden työpaja

Jatkotoimenpiteet

Tämä on Oulun kaupungin Pysäköintiohjelman 2040 tekninen taustaraportti.

Pysäköintiohjelman laatineeseen ohjausryhmään kuuluivat Oulun kaupungilta:

Matti Matinheikki (pj)

Saija Räinen

Juha Isoherranen

Kari Nykänen

Kaija Puhakka

Jere Klami

Minna Kaunisvaara

Maarit Talvitie

Kari Räsänen

Jonna Hakala

Lisäksi ohjausryhmään kuului Traficomista
Tytti Viinikainen

Sitowise Oy:stä työstä vastasi projektipäällikkönä toiminut Jani Karjalainen. Ydinryhmään kuuluivat Sitowisesta projektipäällikön lisäksi Vesa Laine ja Paula Siuruainen. Vuoropuhelutilaisuuksien järjestämiseen ja työpajatulosten purkamiseen osallistuivat lisäksi Tiina Ronkainen, Minna Koukkula, Pauliina Byckling ja Akseli Peltovuori.

Oulussa,
joulukuu 2019

Johdanto

Oulun kaupungin yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut käynnisti helmiskuussa 2019 hankkeen, jossa laaditaan Oulun kaupungin maankäytön suunnittelua ja keskustan kehittämistä varten pysäköintiohjelma vuoteen 2040.

Pysäköintiohjelma pohjautuu kaupunkistrategiaan 2026, Oulun kaupungin ympäristöohjelmaan 2026, Oulun keskustavisioon 2040, pysäköintinormeihin 2018, joukkoliikennestrategiaan 2030, Oulun keskustan ja seudun pyöräilyn ja kävelyn kehittämissuunnitelmiin sekä Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan 2030. Hanke on saanut Traficomien taloudellisen tuen valtakunnallisessa Liikkumisenohjaus -hankehaussa.

Pysäköintiohjelmasta on laadittu erillinen tiivis esittelyraportti ja tämä tekninen taustaraportti. Tekninen taustaraportti esittelee tiivistetysti pysäköintiohjelman muodostamisen taustalla vaikuttaneet keskeiset lähtökohdat ja työn aikana laadittujen selvitysten ja tutkimusten sekä työpajatyöskentelyjen tulokset.

Pysäköintiohjelma 2040 on hyväksytty Oulun kaupungin yhdyskuntalautakunnan päätöksellä 17.12.2019.



Kuva: Jani Karjalainen

Lähtökohtia

Kaupunkistrategia ja ympäristötavoitteet

Oulun kaupunkistrategian visio vuoteen 2026 on *Valovoimainen Oulu*. Oulun valovoimaisuus on kasvua, oululaista asennetta ja tapa toimia. Yhdessä tekemisen kulttuuri ja korkea osaaminen ovat luoneet perustan Oulun menestykselle. Vision mukaan Oulu hyödyntää tulevaisuudessa rohkeasti digitalisaation mahdollisuudet. Kaupunkistrategian visiota tukevia arvoja ovat rohkeus, reiluus ja vastuullisuus. Rohkeus näkyy siinä, että Oulussa uskalletaan kokeilla uutta ja luopua vanhasta. Reiluus tarkoittaa, että asioita tehdään ja edistetään avoimesti porukalla huomioiden toiset ennakkoluulottomasti ja arvostaen. Vastuullisella asenteella Oulussa edistetään kestävä elämäntapaa siten, että tulevilla sukupolvilla on mahdollisuus tehdä valintoja.

Keskeisimpiin kehittämistavoitteisiin lukeutuu kaupungin vetovoiman ja asukasmäärän kasvattaminen, pysäköintikapasiteetin turvaaminen erilaisin keinoin sekä kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen. Kaupunkiympäristön tulee olla laadukasta. Oulu kasvaa kestävästi, kaupunkirakennetta tiivistetään ja ympäristöystävällistä liikkumista edistetään. Oulusta halutaan viihtyisä asuin-, työpaikka ja palveluympäristö, joka perustuu mm. viihtyisien autottomien alueiden laajentumiseen unohtamatta palveluiden hyvää saavutettavuutta kaikilla kulkumuodoilla. Pysäköinnin suurimmat haasteet ovat Oulun keskustan ruutukaava-alueella.



Kuva: Kaupunkistrategia 2026



Lähtökohtia

Kaupunkistrategia ja ympäristötavoitteet

Liikenteeseen kohdistuvat kansalliset ilmastotavoitteet ovat erittäin haasteelliset. Suomen tulee vähentää liikenteestä syntyviä kasvihuonekaasujen päästöjä 50 % vuoteen 2030 mennessä (vuoden 2005 tasosta). Liikenne- ja viestintäministeriö on tunnistanut kolme keskeistä osa-aluetta, joiden avulla on mahdollisuus päästä vähennystavoitteeseen:

- Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen
- Ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen
- Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla tai vähäpäästöisillä

Liikennejärjestelmän tehokkuuden parantamisessa keskeinen rooli on liikenteen digitalisaatiolla ja sen mahdollistamalla uusilla, eri liikennemuotoja yhdistävillä liikennepalveluilla ja älykkäillä logistiikkaratkaisuilla. Liikennejärjestelmän tehokkuutta voidaan parantaa mm. pysäköintipolitiikalla, yhdyskuntarakenteen tiivistämisellä, kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen edistämällä ja henkilöautojen täyttöasteen parantamisella.

Oulun kaupunki tavoittelee ympäristöohjelmansa mukaisesti hiilineutraaliutta vuoteen 2040 mennessä. Pysäköintiohjelma on eräs tiiviin kaupunkirakenteen kilpailukykyisen toteuttamisen ja kestävien kulkumuotojen edistämisen ohjauskeinoista.

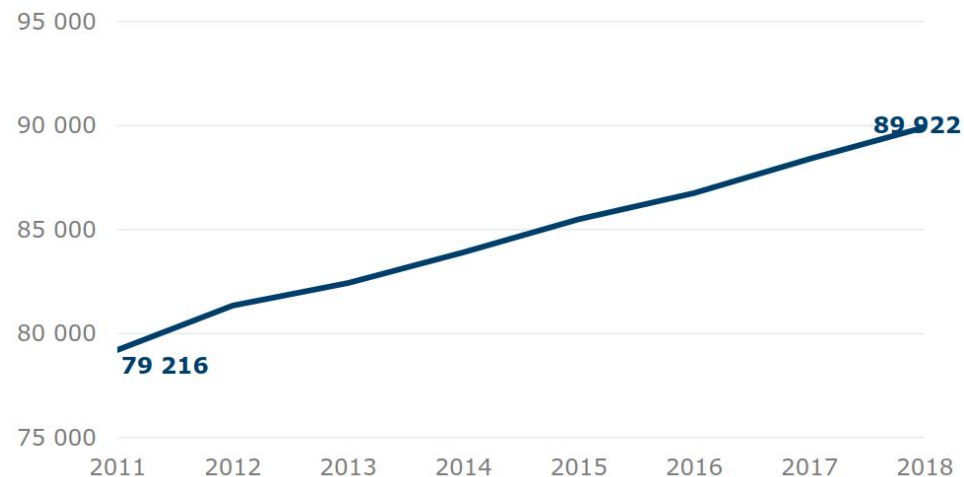
Lähtökohtia

Autokannan kehitys Oulussa

Henkilöautojen määrä on jatkanut viime vuosina tasaista kasvua Oulussa. Vuoden 2018 lopussa henkilöautoja oli 13,5 % enemmän kuin vuoden 2011 lopussa. Asukasmäärään suhteutettuna vuonna 2011 nyky-Oulun alueella oli 420 autoa / 1000as ja 442 autoa / 1000as vuonna 2018. Oulun kaupunki ei merkittävästi poikkea koko Suomen keskimääräisestä autokannan kasvusta. Automäärän kasvu ei kuitenkaan jakaudu yhdyskuntarakenteessa tasaisesti.

Sähköautoja vuonna 2018 Oulussa oli 52 kpl ja ladattavia hybridejä 372 kpl. Vuonna 2011 sähköautoja ja ladattavia hybridejä oli koko Pohjois-Pohjanmaalla yhteensä rekisterissä kolme autoa.

Henkilöautojen määrä Oulussa vuosina 2011-2018

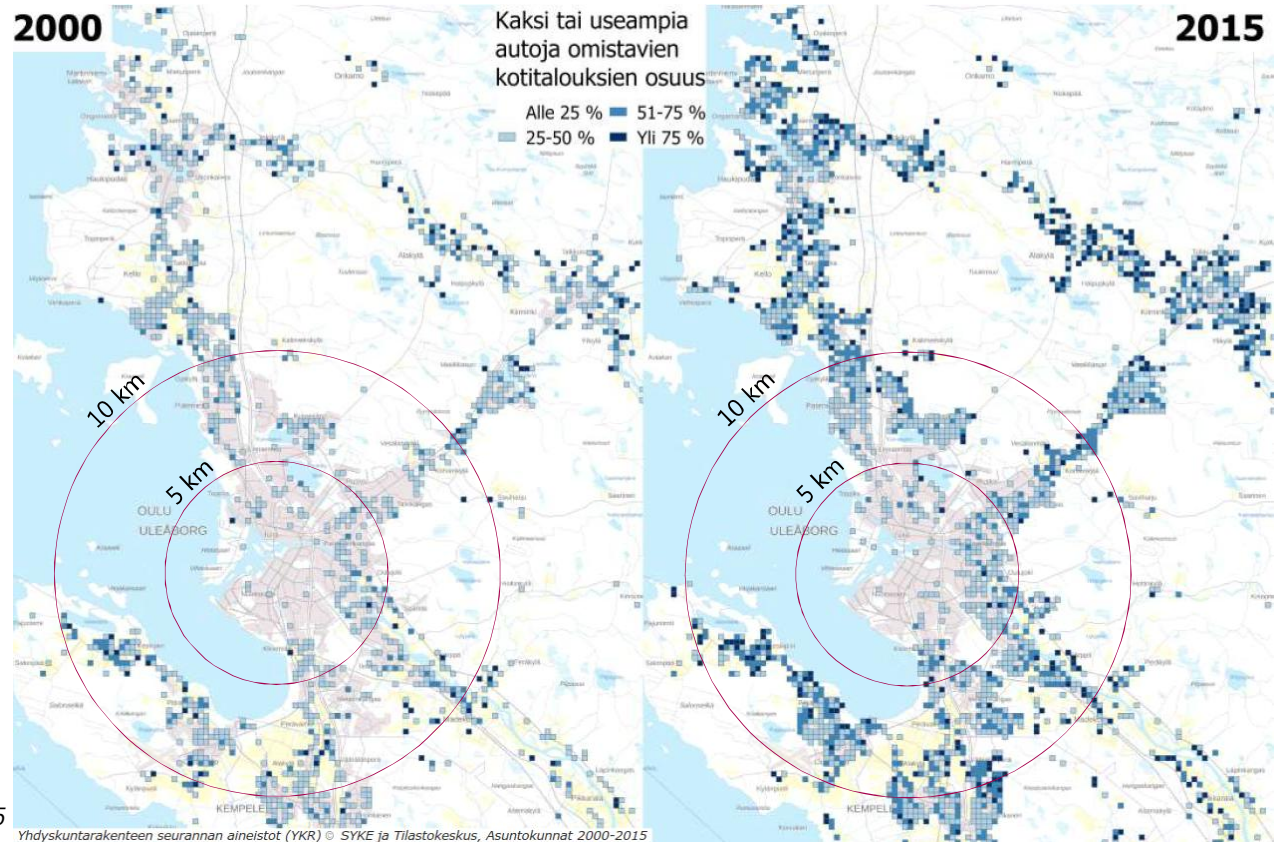


Lähde: Tilastokeskus, ajoneuvokanta alueittain

Lähtökohtia Autokannan kehitys Oulussa

Henkilöautojen määrän tasaiseen kasvuun on Oulussa ja Oulun seudulla vaikuttanut merkittävästi pientalovaltaisen asuntorakentamisen voimakas kasvu keskustasta jo yli 5 km etäisyydellä ja erityisesti yli 10 km etäisyydellä olevilla asuinalueilla, kuten kuvavertailu vuosista 2000 ja 2015 osoittaa. Oulussa yli 5 km etäisyydellä keskustasta pientaloissa asuminen johtaa usein siihen, että joukkoliikenteen käyttämisen suosio alkaa laskea. Pientaloalueilla on hyvin yleistä hankkia kotitalouteen keskimäärin kaksi autoa, minkä jälkeen halukkuus tehdä päivittäisiä matkoja jollakin muulla kulkumuodolla heikkenee oleellisesti. Vuosien 2000 ja 2015 kotitalouksien autonomistusvertailusta voidaan päätellä, että alle 5 km etäisyydellä keskustasta ei ole tapahtunut kotitalouksien autonomistuksessa läheskään niin merkittävää nousua kuin yli 5 km etäisyydellä, vaikka asukasmäärä on kasvanut samassa suhteessa. Marketit ja kauppakeskukset sijaitsevat niin ikään kaupungin laidoilla hyvien autoliikenteen yhteyksien saavutettavissa, mikä osaltaan vähentää tarvetta asioida päivittäin keskustassa.

Kaksi tai useampia autoja omistavien kotitalouksien osuus
Lähde: YKR © SYKE ja Tilastokeskus, asuntokunnat 2000-2015

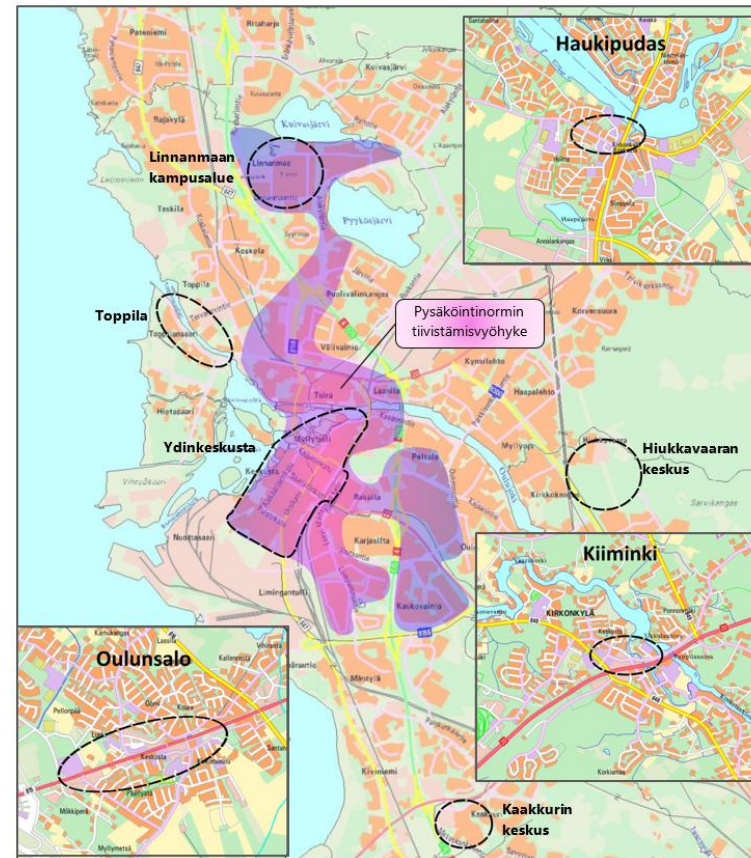


Lähtökohtia Pysäköintinormit

Oulun kaupunki hyväksyi uudet pysäköintinormit käyttöön 26.3.2018 kaupunginhallituksen tekemällä päätöksellä. Keskeisintä pysäköintinormien uudistuksessa oli se, että asuntojen kerrostalorakentamisen autopaikkavelvoite suunnilleen puoliintui (vuoden 2006 pysäköintinormeista) kaikkialla Oulussa ja pyöräpysäköinnille asetettiin omat pysäköintinormit ja pyöräpysäköinnin laatuvaatimukset. Pysäköintinormien määräytymisessä uutta on myös vyöhykejako, joka noudattelee yleiskaavassa määriteltyä kaupunkirakenteen tiivistämisvyöhykettä ja joukkoliikenteen runkolinjoja.

Pysäköintinormin tiivistämisvyöhykkeellä ja aluekeskuksissa tavoitellaan selvästi vähäautoisempaa asuntorakentamista kuin muualla Oulussa. Autojen velvoitepaikkavaatimus on säädetty käytännössä niin alas, että asuntorakentamisen autopaikkojen toteuttaminen toimii useimmiten markkinaehtoisesti. Tällä halutaan ohjata asuntorakentamista alueille, joissa joukkoliikenteen järjestäminen ja tehostaminen on parhaiten mahdollista ja asukkailla lisäksi luontevasti hyvät edellytykset liikkua päivittäin kävellen tai pyöräillen.

Velvoitepyöräpysäköinnin laatuvaatimukset edellyttävät tiiviillä rakentamisen alueilla useimmiten rakenteellisia ratkaisuja, jotka on otettava huomioon jo itse rakennusten suunnittelussa. Pysäköintinormien lähtökohtana on parantaa selkeästi pyöräilyn vetovoimaa muuttamalla käsityksiä pois pyörien varastosäilytyksestä kohti aitoa pyöräpysäköintiä, joka soveltuu sujuvasti ja miellyttävästi jokapäiväiseen pyörän käyttöön.



Pysäköintinormin tiivistämisvyöhyke ja viitteelliset aluekeskukset Oulussa.

Lähde: Pysäköintinormit Oulun kaupungin alueelle, 2018

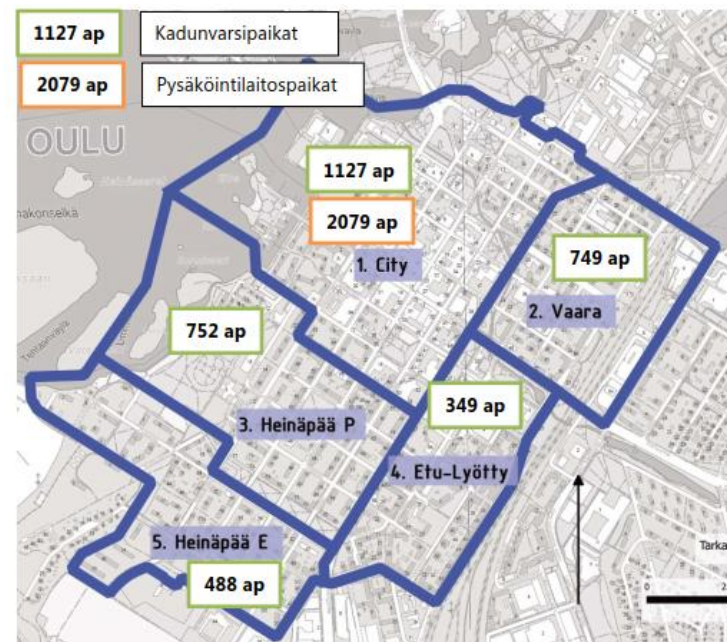
Lähtökohtia

Oulun keskustan pysäköintiselvitys 2018

Kaupunkirakenteen ytimessä ruutukaavakeskustassa liikenneväylien ja pysäköinnin viemä tila vaikuttaa yhdyskuntarakenteen ja elinvoimaisen kaupunkirakenteen toteuttamisen mahdollisuuksiin. Lähtökohtana Oulun keskustassa on katutaso pysäköinnin vaihtuvuuden turvaaminen ja keskitettyjen pysäköintiratkaisujen oikea sijoittuminen sekä käytettävyys. Pysäköintijärjestelmän kehittäminen vaatii ajantasaisen tiedon eri käyttäjäryhmien pysäköinnin nykytilasta sekä ymmärtämyksen keskustan kehittämishankkeiden yleisistä vaikutuksista pysäköintiin.

Selvityksen perusteella todettiin, että Oulussa on tarve yhtenäistää ja selkeyttää katujen varsilla olevien pysäköintipaikkojen rajoitukset. Voimassa olevat käytännöt tekevät järjestelmästä sekavan. Suunnittelualueella on katutasossa nykyisin yhteensä 3465 asiointiin tarkoitettua pysäköintipaikkaa. Näistä rajoittamattomia pysäköintipaikkoja on 1007 kpl, aikarajoitettuja 1203 kpl ja maksullisia 1182 kpl. Seitsemässä eri pysäköintilaitoksessa on yhteensä 2079 pysäköintipaikkaa. Selvityksen mukaan vyöhykejakomuutokset vähentävät rajoittamattomien pysäköintipaikkojen määrää suunnittelualueella noin 40 % nykyisestä.

Selvityksen suunnittelualueen ulkopuolelle mahdollisesti toteutettavilla uusilla pysäköintialueilla tulee suunnitella tapauskohtaisesti tarvittavat aika- tai maksurajoitukset. Julkinen pysäköinti palvelee lähtökohtaisesti kaupallisten ja julkisten palvelujen asiointitarpeita, mutta eri toimintojen välistä vuoropysäköintipotentialia on syytä edistää kehittämällä pysäköinnin seurantajärjestelmiä.



Pysäköintipaikkamäärät Oulun keskustassa toukokuussa 2018.

Lähde: Oulun keskustan pysäköintiselvitys, 4.10.2018

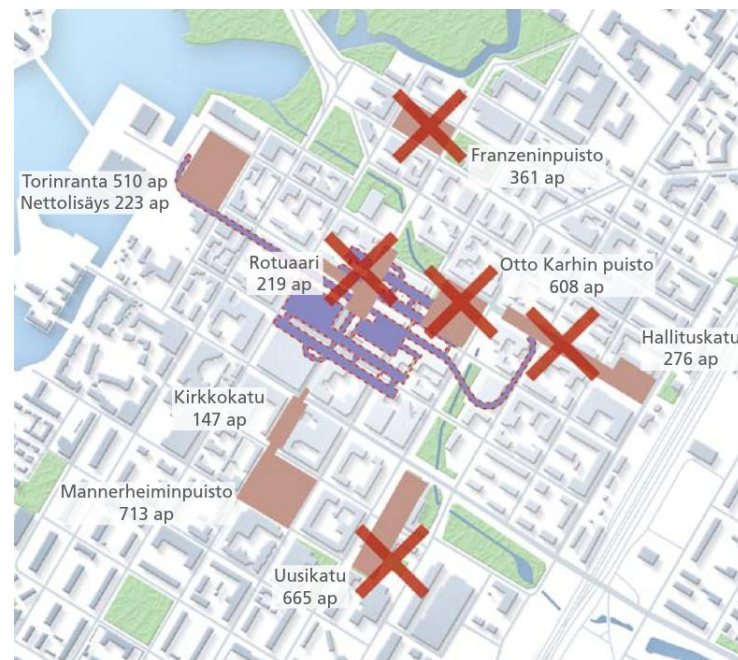
Lähtökohtia

Oulun keskustan hajautettu pysäköinti 2010

Ennen Kivisydämen toteuttamista Oulun keskustan alueella tutkittiin hajasijoitettavien pysäköintilaitosten erilaisia toteutusmahdollisuuksia. Vaikka selvitys on jo lähes 10 vuotta vanha, antaa se edelleen vastauksia pysäköintikapasiteetin kasvattamismahdollisuuksiin tulevaisuudessa. Tuolloin tutkittiin yleissuunnitelmatarkkuudella seitsemää eri kohdetta ajoluiskajärjestelyineen, joista kaksi todettiin teknis-taloudellisesti toteutuskelpoiseksi: Mannerheimipuisto ja Torinranta. Karsitut vaihtoehdot putosivat jatkosta eri syistä. Karsintaperusteina oli laitoksesta riippuen mm. epäedullinen liikenteellinen sijainti, laitoksen monimutkaiset sisäiset liikennejärjestelyt, kaupunkikuvaa huonontavat syyt, suojeluarvojen menetykset, rakennusaikaiset häiriöt sekä kalliit rakennuskustannukset ja -kustannusriskit.

Mannerheimipuiston pysäköintilaitos sijaitsee kohtalaisen hyvin kävelykeskustaan nähden ja tukee kävelykeskustan laajentamista Heinäpään suuntaan. Laitoksen saavutettavuus autoliikenteellä on hyvä ja pysäköintilaitoksen sisäinen liikennöinti on erittäin selkeä. Selvityksen laatimisen jälkeen Mannerheimipuisto on perusparannettu, joten sen alapuolelle pysäköintilaitoksen rakentaminen onnistuu käytännössä vasta nykyisten puistotoimintojen elinkaaren loppupuolella.

Torinrannan pysäköintilaitos sijoittuu tulevan kävelypainotteisen kadun päähän ja on kohtalaisen hyvin saavutettavissa autoliikenteellä. Laitoksen sisäinen liikennöinti on erittäin selkeää. Laitoksen rakentaminen mahdollistaa torialueen kehittämisen kokonaisuutena.



Tutkitut pysäköintilaitokset ja niiden kapasiteetit (yhteensä 3211 autopaikkaa).

Lähteet: Elinvoimainen kaupunkikeskusta -raportti, 8.9.2010 ja Oulun keskustan hajautettu pysäköinti 9.8.2010



Lähtökohtia

Pysäköintipolitiikkaa muissa kaupungeissa

Oulun pysäköintiohjelman laatimisen aikana selvitettiin syksyllä 2019 Jyväskylän, Vaasan, Tampereen, Turun ja Seinäjoen kaupunkien käytössä olevat pysäköintipolitiikat. Tehtyjen haastattelujen ja lähdemateriaalien perusteella selvitettiin

- Millä ehdoilla voidaan osoittaa asuntorakentamisen velvoitepysäköintiä julkiseen pysäköintilaitokseen
- Onko joillakin alueilla keskitetty pysäköinti asuntorakentamisen toteutuksen ehtona
- Mikä on kaupungin omistaman pysäköintiyhtiön rooli kaupunkikehittäjänä

Jyväskylän keskustassa voidaan asuntorakentamista varten ostaa vapaaksi velvoitepaikkoja yleisestä pysäköintilaitoksesta. Tällöin autopaikkanormi on 1 ap/400 k-m² (tontille toteutettaessa 1 ap/170 k-m²). Asuntokohteen toteutuksessa voidaan käyttää hyödyksi molempia autopaikkojen järjestämistapoja. Kaupunki ei määrittele, kuinka paljon tai vähän velvoitepaikkoja voi ostaa vapaaksi yleisestä pysäköintilaitoksesta. Kaupungin määrittelemä hinta vapaaksiostolle yleisestä pysäköintilaitoksesta on 25000€/autopaikka. Keskustan liike- ja toimistorakentamisen velvoiteautopaikat tulee sijoittaa aina yleisiin pysäköintilaitoksiin (1 ap/200 k-m²). Vapaaksiostettavia pysäköintipaikkoja on tarjolla keskustan yleisten pysäköintilaitosten kapasiteetista 18 %. Kaupungin omistamalla pysäköintiyhtiöllä on yhteensä noin 4500 autopaikkaa.

Pysäköintiyhtiö operoi lisäksi kadunvarressa ja pysäköintialueilla. Kaikissa pysäköintiyhtiön hallinnoimissa paikoissa on mahdollista maksaa mobiilimaksulla.

Vaasassa koetetaan tehdä velvoitepaikkojen vapaaksiosto mahdollisimman houkuttelevaksi itse toteutettavien pysäköintiratkaisujen sijaan. Kaupunki ei määrittele, kuinka paljon tai vähän velvoitepaikkoja voi ostaa vapaaksi yleisestä pysäköintilaitoksesta. Yleiseen pysäköintilaitokseen sijoitettavien velvoiteautopaikkojen määrästä saa lievennystä 20 %. Vapaaksioston hinta autopaikalle on 26 000 euroa. Vapaaksiostettavia pysäköintipaikkoja on tarjolla keskustan yleisten pysäköintilaitosten kapasiteetista 46 %. Kaupungin omistamalla pysäköintiyhtiöllä on keskustassa yhteensä 1400 autopaikkaa.

Tampereella yleiseen pysäköintilaitokseen sijoitettavien velvoiteautopaikkojen määrästä saa lievennystä 30 %. Vapaaksioston hinta on 50 % autopaikan rakentamiskustannuksista. Jos kohteen toteuttaja haluaa vapaaksiostettavan autopaikan nimikoituna joko heti tai myöhemmin, tulee maksaa autopaikan toteutuskustannus 100 %:sti. Kaupungin omistamalla pysäköintiyhtiöllä on keskustassa yhteensä 8500 autopaikkaa. Pysäköintiyhtiö operoi lisäksi kadunvarressa ja pysäköintialueilla. Maksullisissa paikoissa on lisäksi aikarajoitus 1-4h alueesta riippuen. Ydinkeskustan ulkopuolella on mahdollisuus pidempiaikaiseen pysäköintiin.



Lähtökohtia

Pysäköintipolitiikkaa muissa kaupungeissa

Kaikissa Tampereen kaupungin pysäköintiyhtiön hallinnoimissa paikoissa on mahdollista maksaa mobiilimaksulla. Pysäköintiluvat tilataan ja käytetään niin ikään mobiilioperaatorilla. Kausisopimukset toimivat rekisteritunnistuksella eli fyysistä lupakorttia ei tarvita.

Turussa asuntorakentamisen autopaikkavelvoitteiden toteuttaminen tapahtuu tonttikohtaisilla ratkaisuilla. Kaupunki ei omista pysäköintiyhtiöitä, joten kaavamääräyksissä ei ole lähdetty edellyttämään pysäköinnin sijoittamista yksityisiin pysäköintilaitoksiin. Turussa on koetettu saada liikkeelle kortteileita, jossa keskitetty pysäköintiratkaisu, mutta se edellyttäisi käytännössä erillistä pysäköintiyhtiötä. Rakennusliikkeet ovat haluttomia ottamaan riskejä keskitetyistä pysäköintiratkaisuista.

Seinäjoella koetetaan niin ikään tehdä velvoitepaikkojen vapaaksiosto mahdollisimman houkuttelevaksi itse toteutettavien pysäköintiratkaisujen sijaan. Kaupunki ei määrittele, kuinka paljon tai vähän asuntorakentamisen velvoitepaikkoja voi ostaa vapaaksi yleisestä pysäköintilaitoksesta. Liike- ja toimistorakentamisen velvoiteautopaikoista tulee 50 % sijoittaa yleiseen pysäköintilaitokseen. Yleiseen pysäköintilaitokseen sijoitettavien velvoiteautopaikkojen määrästä saa lievennystä 25 %, joka on johtanut siihen, että joissakin asuntokohteissa on kaikki velvoitepaikat lunastettu yleisestä pysäköintilaitoksesta. Vapaaksioston hinta autopaikalle on 30 000 euroa. Kaupungin omistamalla pysäköintiyhtiöllä on keskustassa 1500 autopaikkaa, joista pysäköintilaitoksissa noin 960 autopaikkaa.

Loput pysäköintiyhtiön hallinnoimat paikat sijaitsevat kadunvarressa tai pysäköintialueilla. Kaikissa pysäköintiyhtiön hallinnoimissa paikoissa on mahdollista maksaa mobiilimaksulla. Pysäköintiluvat tilataan ja käytetään niin ikään mobiilioperaatorilla. Kausisopimukset toimivat rekisteritunnistuksella eli fyysistä lupakorttia ei tarvita.

Haastatellut henkilöt (10/2019):

- Timo Vuorinen, liikenneinsinööri, Jyväskylän kaupunki
- Matti Salonen, liikennesuunnittelupäällikkö, Turun kaupunki
- Matti Norja, kaavoitusjohtaja, Seinäjoen kaupunki
- Mika Mäntykoski, Seipark Oy:n toimitusjohtaja
- Jussi Lassila, Sitowise Oy, Tampere

Lähdemateriaali:

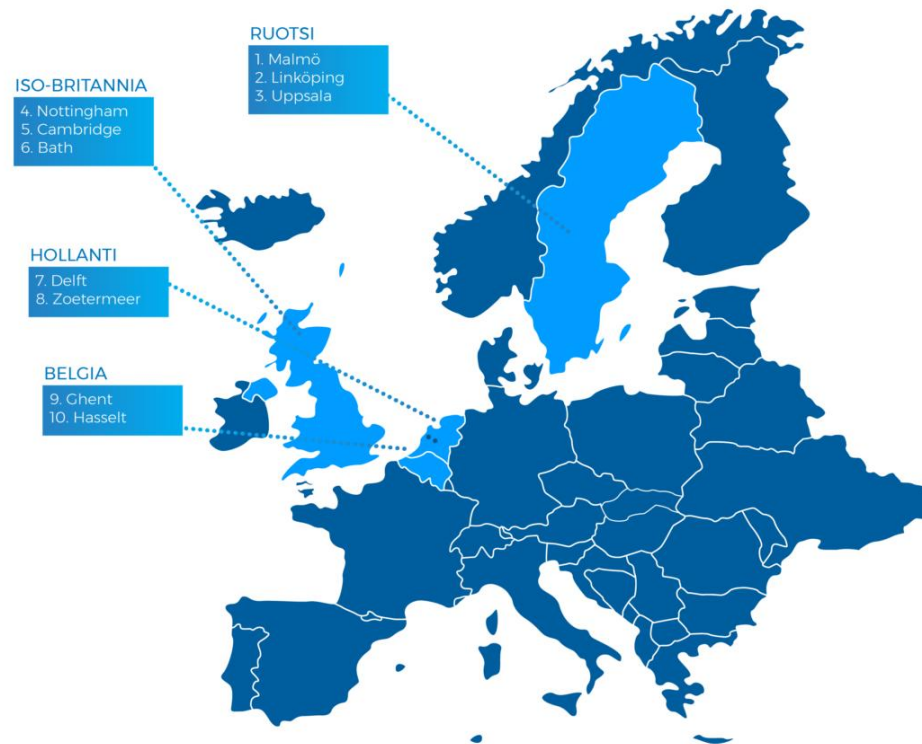
- Pysäköinti - hallinta ja normit Jyväskylässä, 15.8.2018
- Vaasan kaupungin pysäköintipolitiikka, 19.3.2018
- Pysäköintiä koskevat linjaukset, Turun kaupunki, 10.6.2019 (luonnos)
- Pysäköintinormit Turussa, 11.6.2019 (luonnos)
- Pysäköinti osana kaupunkikehitystä – Tampereen pysäköintipolitiikan linjaukset, 2016
- Seipark Oy internet-sivut: <https://www.seipark.fi>
- Finnpark Oy:n internet-sivut: www.finnpark.fi
- Jyvas-Parkki Oy:n internet-sivut: <https://jyvas-parkki.fi>

Lähtökohtia

Pysäköinti 2.0

Pysäköinti 2.0 oli kuuden suomalaisen kaupungin (Hyvinkää, Jyväskylä, Lahti, Lappeenranta, Tampere ja Turku), Liikenneviraston, Kuntaliiton sekä Ympäristöministeriön tilaama hanke, jossa koottiin parhaimpia pysäköinnin käytäntöjä eurooppalaisista case-kaupungeista. Tutkimuksen tarkoituksena oli selkeyttää pysäköinnin roolia osana kokonaisvaltaista kaupunkikehitystä. Pysäköinnin suunnittelu ei ole vain liikennesuunnittelua, vaan sen ulottuvuudet yltyvät aina laajoihin, esimerkiksi ilmastollisiin ja kaupunkikuvallisiin haasteisiin. Hankkeessa tuotiin myös esille pysäköinnin suuri merkitys kaupunkien rakenteelle, viihtyisyydelle ja elinvoimaisuudelle. Hankkeella on internet-sivusto, josta löytyy kohdekaupunkien pysäköintipolitiikat ja tarkemmat tutkimustulokset: <http://www.pysakointi20.com>

Useissa suomalaisissa kaupungeissa on viime vuosina pyritty ohjaamaan pysäköinnin suunnittelua laatimalla pysäköintistrategioita sekä uusia pysäköintinormeja. Tavoitteiden ja toimenpiteiden toteuttaminen ovat tasapainotelleet muun muassa kestävä liikennejärjestelmän, keskustan ja asuinalueiden saavutettavuuden, tiiviin rakentamisen sekä elinkeinoelämän tarpeiden mukana. Pysäköinnin ohjaamisen keinot aiheuttavat yleensä aina vastustusta. Pysäköintijärjestelmä on keskeinen osa kestävä liikennejärjestelmää. Kulkuväline valitaan usein kotiovella, minkä vuoksi auto- ja pyöräpysäköinnin sekä joukkoliikennepysäkkien sijoittelulla on merkitystä kulkutavan valintaan. Toimivalla liityntäpysäköinnillä voidaan isommilla kaupunkiseuduilla vähentää keskustaan suuntautuvia automatkoja, ja sujuvalla pysäköinnin saavuttamisella vähennetään turhaa liikennettä, joka aiheutuu pysäköintipaikan etsimisestä. Raportista löytyy myös teknisten ratkaisujen esittelyä, kuten kadunvarren paikkojen sensorit.



Pysäköinti 2.0 –hankkeeseen sisältyneet eurooppalaiset kohdekaupungit. (lähde: Pysäköinti 2.0, WSP Finland Oy)

Lähtökohtia

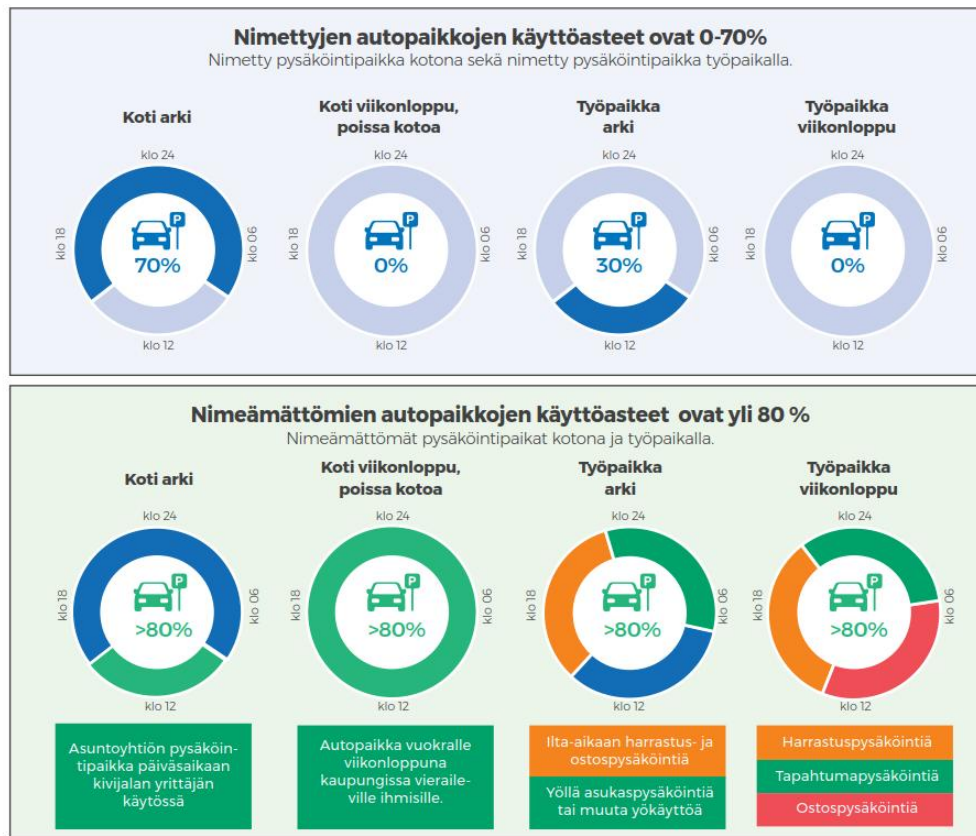
Pysäköinti 2.0

Perinteiset nimikoidut pysäköintipaikat ovat hyvin usein vajaakäytöllä oleva resurssi. Ne voivat olla tyhjiään valtaosan päivästä. Erityisen tehottomia ovat nimetyt pysäköintipaikat esimerkiksi asuntojen yhteydessä ja työpaikoilla. Asukkaan lähtiessä töihin autollaan, on pysäköintipaikka koko työpäivän käyttämättömänä. Puolestaan työpaikalla työaikojen ulkopuolella paikat voivat olla pitkiä aikoja tyhjiään. Pysäköintipaikkojen tehokkaammasta käytöstä hyötyisivät taloudellisesti niiden omistajat.

Vuorottaispysäköinnillä voidaan vähentää tarvittavien autopaikkojen lukumäärää, vapauttaa tilaa muuhun käyttöön ja saavuttaa säästöjä niin rakentamis- kuin käyttökustannuksissa. Vuorottaispysäköinti edellyttää toimiakseen nimeämättömiä pysäköintipaikkoja, sekoitettua maankäyttöä ja toimintoja, jotta pysäköintipaikkatarve limittyy ja eri käyttäjät käyttävät samoja paikkoja vuorokauden eri aikoina. Kokonaismäärän vähennykseen vaikuttaa pysäköintilaitoksen tai -alueen koko. Mitä suurempi pysäköintikapasiteetti, sitä varmemmin voidaan autopaikkojen määrää vähentää.

Vuorottaispysäköintiä harkittaessa on tärkeää selvittää kohteen toimintojen käyttökohteet, saavutettavuus ja alueen pysäköinnin kysynnän aikavaihtelut. Mitä paikallisempaa tietoa pysäköintikäyttäytymisestä on, sitä paremmin voidaan perustella vuorottaispysäköinnin mahdollisuuksia.

Lähde: Pysäköinti 2.0, WSP Finland Oy



Lähtökohtia

Pysäköinti 2.0 – keskeiset löydökset



Pysäköintipolitiikkaa voidaan tehdä monella tapaa

Maiden välillä on selkeitä eroja pysäköintipoliittisissa linjauksissa, mutta maiden sisällä linjaukset ovat selvästi samankaltaisia keskenään. Jokaisen kaupungin pysäköintipoliitikasta on kuitenkin jotain opittavaa. Pysäköintipolitiikassa tulee huomioida kaupungin ominaispiirteet ja tehdä ratkaisut kaupungin omiin tarpeisiin.



Yhteinen tavoite ja avoin yhteistyö ovat hyvän pysäköintipolitiikan perusta

Eurooppalaiset menestystarinat kestävän liikunnan edistämiseksi perustuvat kaikki laajaan ja avoimeen yhteistyöhön.

Kaupungilla on hyvä olla selkeästi määritellyt pysäköintipoliittiset tavoitteet ja linjaukset, jotta pysäköintiä voidaan kehittää yhdessä eri toimijoiden kesken haluttuun suuntaan. Viestintä ja avoin yhteistyö ovat äärimmäisen tärkeitä, kun pysäköintipoliittisia ratkaisuja halutaan edistää.



Pysäköinti on olennainen osa liikunnan ohjausta

Euroopan monissa maissa, kuten myös Suomessa, tavoitellaan autoliikenteen kasvun hillintää ja kestävien kulkutapojen suosion kasvattamista. Päätös kulkutavasta tehdään jo kotiovelle, joten pysäköintiratkaisuilla lähtöpisteessä ja määränpäässä on suuri merkitys. Kulkutavan valintaan vaikuttavat muun muassa muiden kulkumuotojen saavutettavuus ja laatu, auton sijainti ja pysäköinnin hinnoittelu.

Pysäköinnillä voidaan ohjata kohti kestävää liikuntaa sijoittelemalla pyöräpysäköinti ja joukkoliikenneyhteydet lähemmäs kuin autopysäköinti, kohdistamalla pysäköinnin aidot kustannukset käyttäjille ja luomalla edellytykset kestäville kulkumuodoille esimerkiksi liityntäpysäköinnillä ja pysäköintiä keskittämällä.



Kaupungin vahva ote pysäköinnistä on tärkeää

Parhaiten toimivat mallit, jossa kunnalla tai kaupungilla on vahva ote ja rooli pysäköinnissä, mieluiten oman pysäköintiyhtiön kautta. Näin kaupunki on strateginen pysäköintitoimija, joka voi toteuttaa paremmin liikunnan ohjausta pysäköinnin keinoin sekä tehdä muutoksia pysäköintijärjestelmään, jos tarve vaatii.

Julkisen tahon vahva pysäköintipolitiikka mahdollistaa pysäköintimarkkinat. Julkisten pysäköintipaikkojen hallinta, valvonta ja hinnoittelu takaavat sen, että pysäköintilaitokset ovat houkuttelevia vaihtoehtoja kadunvarsipysäköinnille.

Lähde: Pysäköinti 2.0, WSP Finland Oy

Lähtökohtia

Pysäköinti 2.0 – keskeiset löydökset



Pysäköintipaikkamäärän vähentäminen asteittain ja kokonaismäärän jäädyttäminen

Jotta tarjottavien pysäköintipaikkojen määrää voidaan vähentää, tarvitaan aitoja vaihtoehtoja oman auton omistamiselle. Pysäköinnin ohjausvaikutusta on hyvä kasvattaa asteittain vaihtoehtoisten kuljetapojen kilpailukyvn parantuuessa. Lisäksi pysäköinnin hallinnalla taataan, että pysäköintipaikat ovat aidosti niitä tarvitsevien saatavilla.

Kun muut kulkumuodot ovat tietyllä alueella riittävän kilpailukykyisiä, voidaan auto- paikkamäärä jopa jäädyttää paikalleen. Näin on tehty muun muassa Tampereella ja Hampurissa.



Pysäköintipaikkojen sijainti muuttuu

Pysäköintiä keskitetään kaupungeissa yhä enemmän kadunvarsilta ja kenttäpysäköinnistä pysäköintilaitoksiin. Pitkäaikainen pysäköinti tapahtuu pysäköintilaitoksissa ja lyhytaikainen osittain kadunvarsilla. Pysäköintilaitoksien luonne muuttuu liikkumispalveluiden keskuksiksi, joihin voidaan sijoittaa kivijalkaan palveluita sekä uusia liikku- mispalveluita, kuten yhteiskäyttöpyöriä ja -autoja.

Kadunvarsien käyttö monipuolistuu, kun ka- tuja palautetaan autoilta ihmisille ja kestävät kulkumuodot saavat kaduilta lisää tilaa. Ka- dunvarsia voidaan käyttää myös lastauspaik- koina, nouto- ja jättöpaikkoina ja yhteiskäyt- töautojen pysäköintipaikkoina.



Muuntojoustavia ja tehokkaita ratkaisuja

Pysäköintitarjonnan tulee vastata tämän päi- vän kysyntään ja tulevaisuuden tarpeisiin. Py- säköintipaikkojen sijainnilla voidaan puolestaan vaikuttaa ratkaisujen muuntojoustavuuteen. Muuntojoustavien pysäköintilaitosten käyttö- tarkoitusta voidaan muuttaa tai ne voidaan purkaa pysäköintikysynnän muuttuessa.

Keskittäminen on edellytys sille, että voidaan ottaa käyttöön laaja valikoima pysäköinnin tehostamisen keinoja. Kysynnän noustessa paikkamäärää ei tarvitse välttämättä kasvattaa, vaan pysäköintilaitoksissa voidaan hyödyntää nykyistä kapasiteettia tehokkaammin nimeä- mättömien paikkojen vuorottaiskäytöllä.



Markkinaehtoinen pysäköinti on uusi tapa tarkastella pysäköinnin pelikenttää

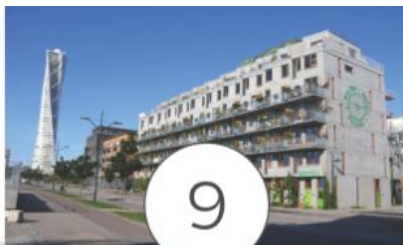
Markkinaehtoisella pysäköinnillä tarkoitetaan sitä, että pysäköinti on tavallinen yksityishyö- dyke, joka maksaa itse itsensä. Rakennetta- vien paikkojen määrä perustuu taloustieteen markkinalogiikkaan, jossa kysyntä ja tarjonta määräävät pysäköinnin hinnan.

Markkinaehtoisen pysäköinnin pääajuri on kohtuuhintaisen asuntotuotannon mahdol- listaminen ja tiivin kaupunkirakenteen tavoit- telu kilpailukykyä ja saavutettavuutta vaa- rantamatta. Markkinaehtoisuuden aste voi vaihdella. Markkinaehtoinen pysäköinti sopii parhaiten suurten kaupunkien keskustoihin.

Lähde: Pysäköinti 2.0, WSP Finland Oy

Lähtökohtia

Pysäköinti 2.0 – keskeiset löydökset



Ei ole olemassa yhtä oikeaa normia, vaan jokainen tilanne on omanlaisensa

Ei ole niin merkityksellistä, ovatko kunnan pysäköintinormit maksimi- vai miniminormeja. Tärkeämpää on se, kuinka hyvin pysäköinti-paikkojen suunnittelussa otetaan huomioon suunnittelualueen erityispiirteet, kuinka joustava normi on, millainen pysäköinti-paikkatarjonta on kokonaisuutena ja kuinka paljon tapauskohtaista harkintaa paikkamäärän laskennassa on mahdollista toteuttaa.

Pysäköintinormi vastaa perinteisesti tarpeeseen, mutta normi voi myös kehittyä asteittain kohti tilannetta, jossa pysäköintinormi ohjaa voimakkaasti liikkumiskäyttäytymistä muiden ohjaustoimenpiteiden ohella.



Pysäköinti tulee nähdä palveluna

Pysäköinnin matkaketju tulee suunnitella sujuvaksi ja käyttäjäystävälliseksi, jotta pysäköinti-paikan etsimiseen ei kulu aikaa ja käyttäjä löytää kohteensa helposti. Teknologian avulla voidaan parantaa esimerkiksi pysäköinnin opastusta ja pysäköinti-paikkojen tehokkaampaa käyttöä sekä helpottaa maksutapahtumia. Tässä Suomi on edelläkävijä Euroopassa.

Asiakaskokemuksen tulee ohjata pysäköinnin suunnittelua. Pysäköinnin matkaketjun ja pysäköintilaitosten suunnittelussa on hyvä hyödyntää palvelumuotoilun keinoja, jotta pysäköijät saadaan houkutelua pysäköintilaitoksiin.



Uudet liikkumispalvelut muuttavat pysäköintiä

Uudet liikkumispalvelut ja teknologiat, kuten yhteiskäyttöautot ja liikenteen automaatio muuttavat pysäköinnin kysyntää pitkällä aikavälillä. Vaikutusten suuruus riippuu myös siitä, millaista liikennepoliittikka kaupungeissa tehdään.

Erilaiset älykkäät taksipalvelut voivat muuttaa kadunvarsipysäköinnin roolia enemmän lyhytaikaiseksi nouto- ja jättöpysäköinniksi. Automaattiautot puolestaan vähentävät pysäköinnin kysyntää vain, jos ne ovat jaettu- ja tukeutuvat joukkoliikenteeseen ja niiden käyttöaste saadaan korkeaksi.



Pysäköinnin rahoitusvalikoiman laajentuminen ja kustannusten läpinäkyvyys

Euroopasta löytyy esimerkkejä, jossa pysäköintituloja on suoraan allokoitu kestävän liikkumisen kehittämiseen itse pysäköinnin ylläpidon ja kehittämisen lisäksi. Pysäköinti on siis yksi kestävästä liikkumisen rahoitusmekanismeista, jolla voidaan toteuttaa liikumisen ohjausta. Lisäksi kaupungeissa on lisätty tietoisuutta pysäköinnin todellisista kustannuksista. Kustannustietoisuus on tärkeä osa pysäköinnin järjestämistä ja hinnoittelua, jolloin se voi vaikuttaa myös käyttäjien liikkumisvalintoihin.

Lähde: Pysäköinti 2.0, WSP Finland Oy

Lähtökohtia

Sähköautojen julkiset latauspisteet

Ouluun on laadittu vuonna 2016 sähköautojen julkisten latauspisteiden yleissuunnitelma. Suunnitelmassa on luotu suuntaviivat latauspisteiden käyttäjälähtöiselle sijoittelulle sekä ohjeistettu latauspisteiden toteuttamisen lupakäytäntöjä. Latauspisteiden yleissuunnitelma koskee latauslaitteita, jotka asennetaan julkiseen katutilaan tai julkisia palveluja tai toimintoja sisältäville tonteille.

Yleissuunnitelman laatimisella muodostettiin kaupungin eri toimijoiden yhteinen näkemys sähköisen liikenteen edistämisestä sekä linjattiin yhteinen näkemys latauspisteiden sijainneista käyttäjien, liikenneturvallisuuden, kadunpitäjän ja sähkönsiirron näkökulmasta. Yleissuunnitelmalla luotiin ohjeistus latausaseman toteuttamisen lupakäytännöistä, aluevuokrauksen periaatteista, kohteen ylläpitovastuista ja latauspaikan merkitsemistavasta, mainostamismahdollisuudesta ja pysäköintimaksuista. Yleissuunnitelmassa on esitetty yhteensä 292 latauspistettä (pistokepaikkaa) 139 kohteessa kanta-Oulun alueella, Kiimingissä, Oulunsalossa, Haukiputaalla, Ylikiimingissä ja Yli-lissä. Latauspisteiden jakeluverkkoa tulee kehittää:

- Ydinkeskusta-alueen yleiset pysäköintialueet ja -laitokset, suuret kaupalliset kohteet ja keskittymät
- Urheilupaikat ja -alueet, matkailu- ja vapaa-ajan käyntikohteet sekä tapahtumapaikat (mm. kirjastot, teatterit, arenat, virkistysalueet, uimahallit)
- Kadunvarren pysäköintipaikat, muut taajamakeskustat, torit ja aukiot, pienemmät kaupalliset kohteet

- Koulut, oppilaitokset, palvelutalot, virastot, terveyskeskukset, sairaalat
- Matkustustermiinaalit ja liityntäpysäköintialueet

Toteuttamiseen soveltuvat latausasemien suunnitellut sijainnit tarkoittavat lähtökohtaisesti 1-4 latauspistokepaikan asentamista per kohde. Lataukseen varattava pysäköintiruutu voi olla normaalin mitoituksen mukainen. Latauspiste voidaan sijoittaa myös LE-paikalle, mutta silloin siinä tulee sallia pysäköinti myös kaikille muille LE-pysäköintiin oikeutetulle ajoneuvolle käyttövoimalähteestä riippumatta. Puolinopeiden ja hitaiden latauspisteiden tolppien malliksi suositellaan katurakentamisen kannalta ja kaupunkikuvalisista syistä sellaista, jolla on mahdollista ladata kahta autoa yhtä aikaa. Latauspisteiden määrän periaatteena on ollut, että latauskohde sisältää aina vähintään kaksi pistokepaikkaa yhdessä tolpassa. Poikkeuksena tästä voivat olla pikalatauspisteet (huoltoasemat) sekä terveysasemien pihat tai alueen yleisten pysäköintipaikkojen niukka määrä.

Sähköautojen tai ladattavien hybridien lisääntyessä latauspisteiden määrää voidaan vapaasti lisätä kysyntäperusteisesti yleissuunnitelmassa osoitettuihin kohteisiin. Kadunvarren pysäköintipaikoille latauspisteitä on järkevää toteuttaa alkuvaiheessa erityistä harkintaa käyttäen ja aina lähellä olevia kauppaliikkeitä ja palvelujentarjoajien tarpeita kuunnellen. Lataukseen soveltuvat pysäköintipaikat on valittu siten, että ne ovat joko kohtisuoria tai vinopysäköintipaikkoja. Latausmahdollisuuksien rakentaminen tulisi ensisijaisesti kuitenkin aloittaa yleisiltä pysäköintialueilta ja -laitoksista.

Lähtökohtia

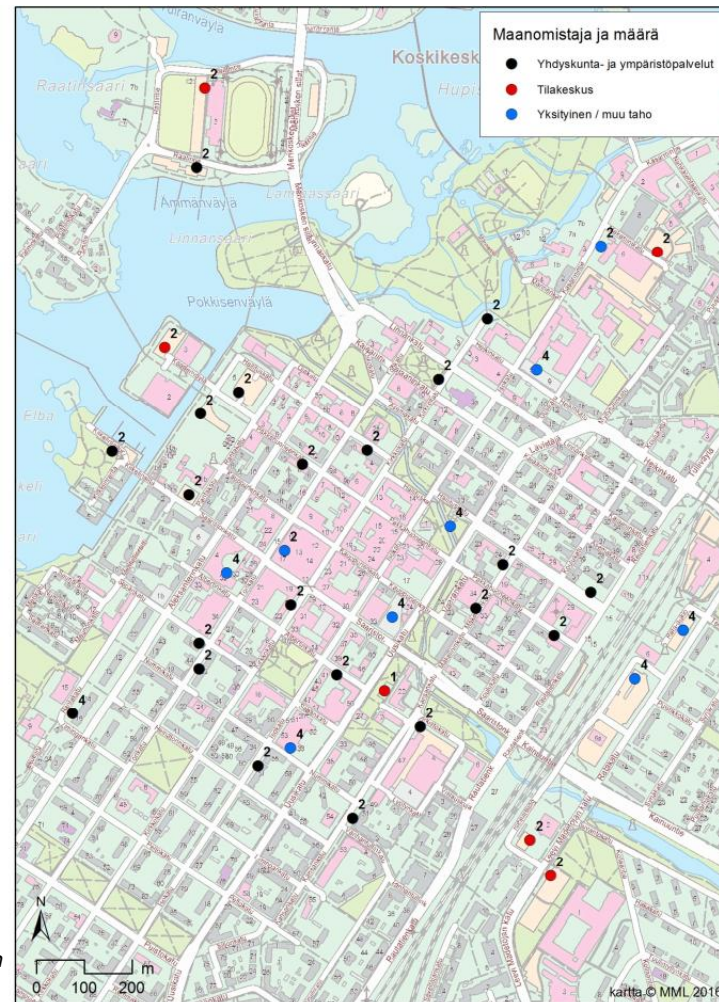
Sähköautojen julkiset latauspisteet

Pysäköintilaitoksessa tai -hallissa sähköauton lataaja maksaa normaalin pysäköintimaksun vallitsevan taksan mukaisesti. Yleisellä katu- ja pysäköintialueella latauspaikat ovat aikarajoitettuja kiekkopaikkoja riippumatta kadun varren muiden pysäköintipaikkojen tai -alueen maksullisuudesta tai maksuttomuudesta. Kiekkopaikoilla osoitetaan liikennemerkkein sähköautoille latauspisteessä erikseen määritelty maksimi pysäköinti- ja latausaika, joka on minimissään 2h. Sähköauton lataamiseen tarkoitetuissa pysäköintiruuduissa ei saa pysäköidä ilman auton lataamista. Oulun kaupungin hallinnassa olevalla yleisellä katu- ja pysäköintialueella pysäköintivalvonnasta vastaa Oulun kaupunki. Latauspisteiden toteuttamisesta ja lataamiseen liittyvistä maksuista päättää latauspisteen haltija.



Kuva: Sähköautojen julkisia latauspisteitä Oslossa (Sitowise Oy)

Kuva: Ote sähköautojen latauspisteiden yleissuunnitelmasta Oulussa



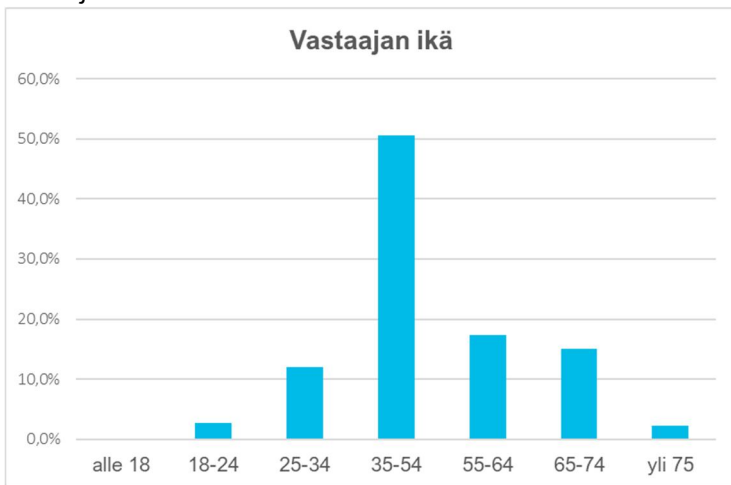
Pysäköintitarpeen nykytilanne

Asukaskyselyn tulokset

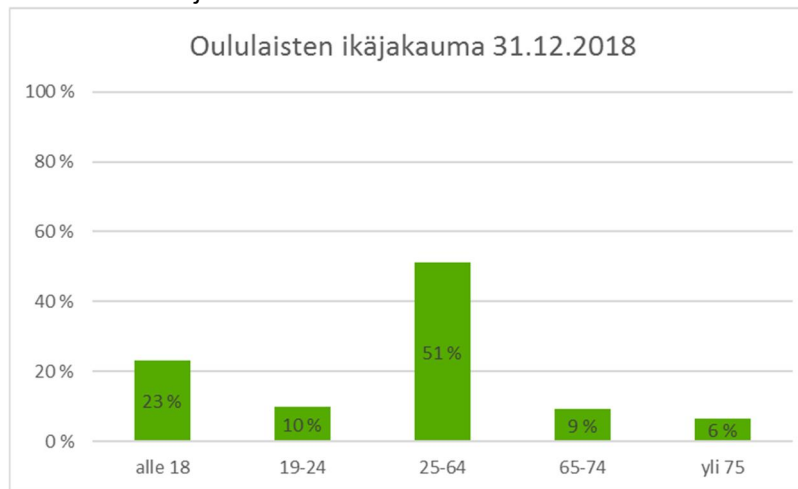
Pysäköintiohjelman laatimisen aikana järjestettiin kaikille oululaisille ja Oulussa asioiville internet-kysely, johon oli mahdollista vastata 28.5.-9.6.2019. Kysely sisälsi kysymyksiä ja väittämiä yleisesti liikkumisesta, pysäköinnistä sekä keskustan ja muiden kaupallisten alueiden vetovoimatekijöistä. Vastauksia saatiin 301 kpl. Naisia vastaajista oli 52 %.

Kyselyn tulokset painottuvat työikäisten ja eläkeläisten väestöryhmän näkemysten mukaiseksi. Vastaajista 80 % oli 25-64 vuotiaita ja 15 % 65-74 vuotiaita. Nuoria aikuisia oli vastaajissa hyvin vähän suhteessa Oulun väestörakenteeseen.

Vastaajat



Oululaiset tilastojen mukaan



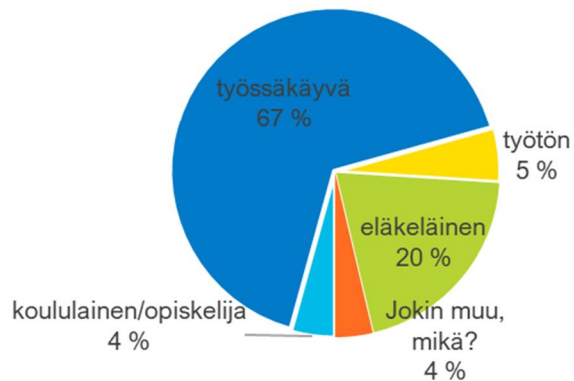
Pysäköintitarpeen nykytilanne

Asukaskyselyn tulokset

Vastaajien ikäjakauma näkyy myös sosioekonomisessa jakautumisessa. Työssäkäyvät ovat yliedustettuna ja opiskelijoiden tai koululaisten osuus jää hyvin pieneksi suhteessa väestöryhmän todelliseen kokoon.

Vastaajat

Mihin seuraavista ryhmistä koette parhaiten kuuluvanne?



Oululaiset tilastojen mukaan

Oululaiset väestöryhmät 31.12.2017

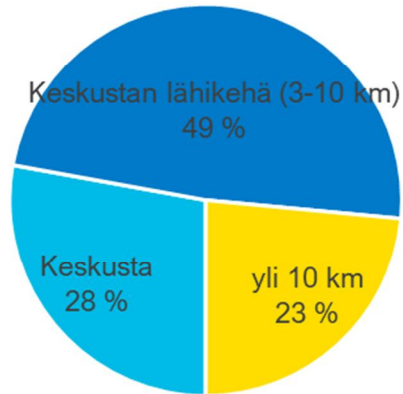


Pysäköintitarpeen nykytilanne

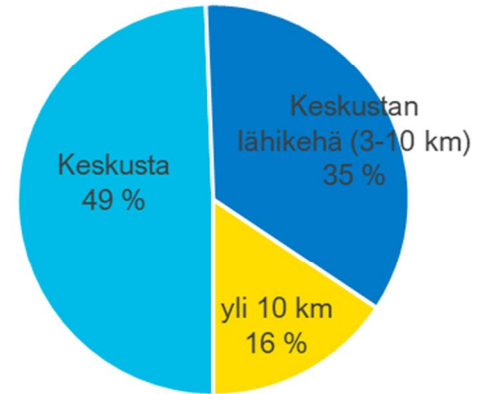
Asukaskyselyn tulokset

Vastaajien asuin-, työ- tai opiskelupaikkojen sijainnit vastaajan ilmoittaman postinumeron perusteella.

Asuinalueen sijainti



Työ- tai opiskelupaikkanne sijainti



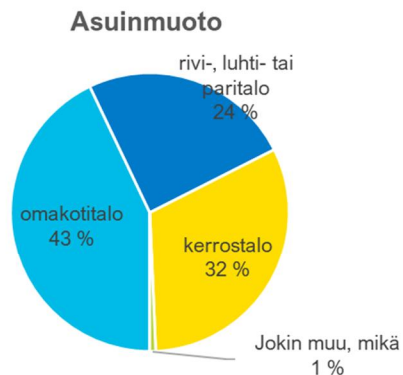
Pysäköintitarpeen nykytilanne

Asukaskyselyn tulokset

Kyselyyn vastanneissa oli tilastoihin nähden hieman yliedustettuna pientaloissa asuvat ja aliedustettuina kerrostaloissa asuvat.

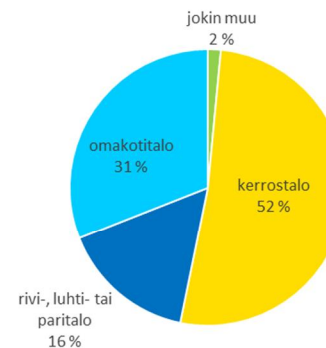
Nuorten vastaajien puuttuminen näkyy yhden henkilön talouksien vähytenä vastaajajoukossa. Vastauksissa saattaa korostua kahden ja neljän hengen taloudet (keski-ikäiset, joilla joko lapset vielä kotona tai muuttaneet jo pois).

Vastaajat

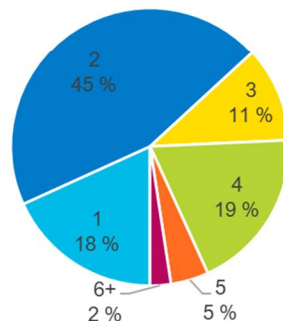


Tilastojen mukaan

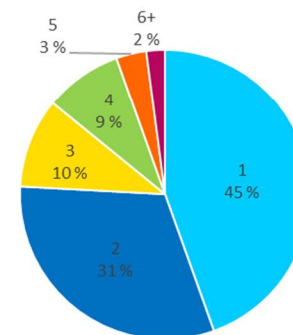
Oululaisten asuinmuodot 31.12.2017



Kotitalouden koko



Oulun asuntokunnat 31.12.2017



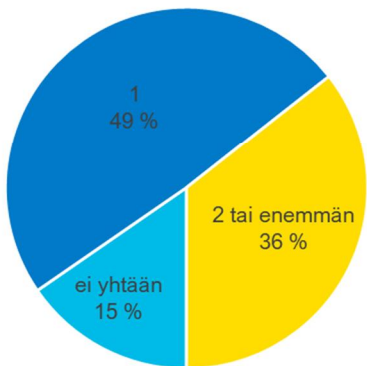
Pysäköintitarpeen nykytilanne

Asukaskyselyn tulokset

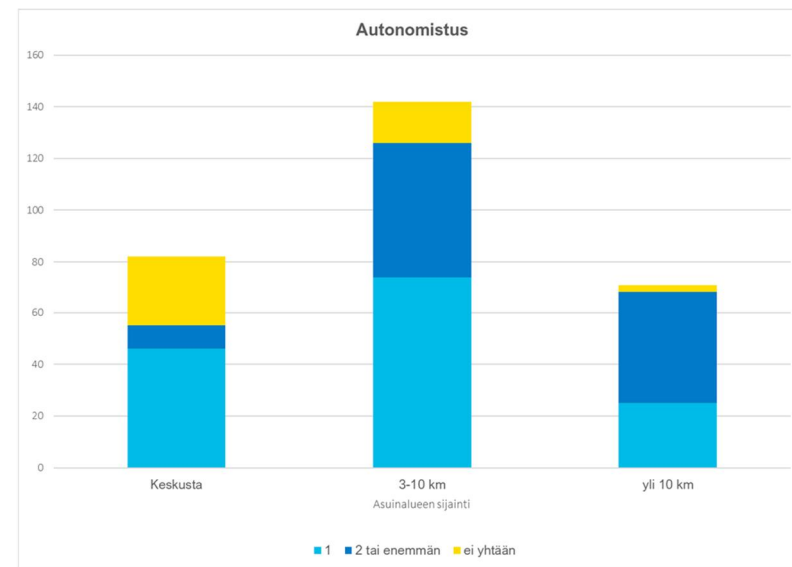
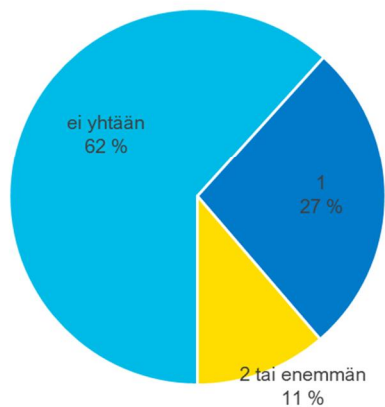
Autonomistus ja joukkoliikennelippujen omistus vastaajien joukossa lähes identtiset
Pysäköintinormityön aikana tehdyn kyselyn (16.2.-3.3.2017) vastaajajoukkoon (N=1287).

HLT 2016 –tutkimuksessa oululaisista vastaajista 26 % autottomia, 53 % yhden auton talouksia ja 21 % kahden tai useamman auton talouksia. Tuloksissa voi näin ollen jonkin verran korostua kahden tai useamman auton talouksien mielipiteet.

Kuinka monta henkilö- tai pakettiautoa on kotitaloutenne omistuksessa tai hallinnassa?



Kuinka monta kausiluonteista joukkoliikennelippua on kotitaloudessanne käytössä?

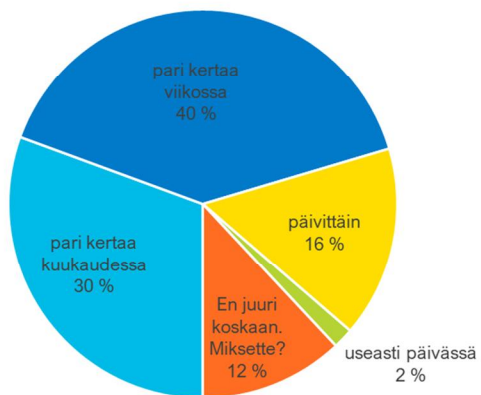


Pysäköintitarpeen nykytilanne

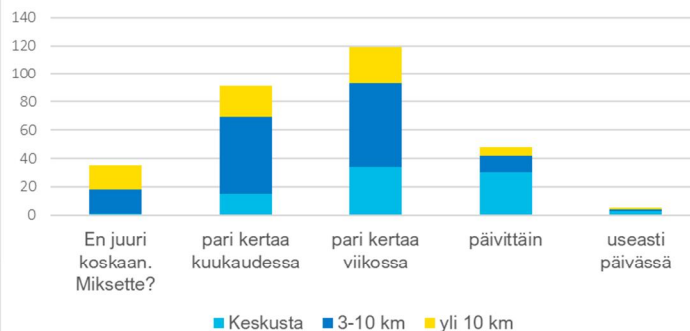
Asukaskyselyn tulokset

Kohtuullisen iso osa vastaajista sellaisia, jotka käyvät keskustassa verrattain harvoin tai eivät juuri koskaan (42 % vastaajista). Suurin osa heistä aktiivisia työkäisiä ja autollisia talouksia.

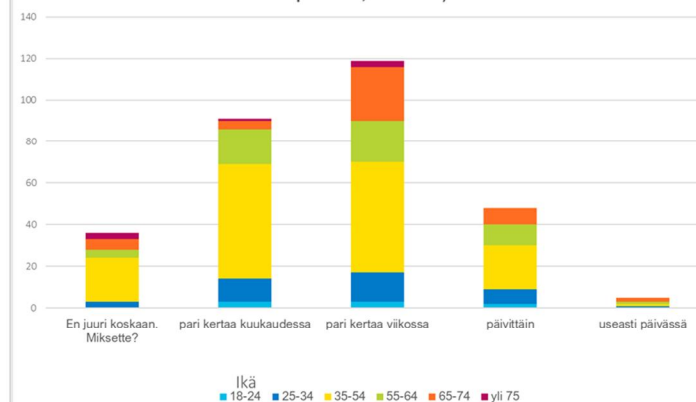
Kuinka usein käynte Oulun keskustassa asioimassa (ostokset, palvelut, vapaa-aika, ravintolat)?



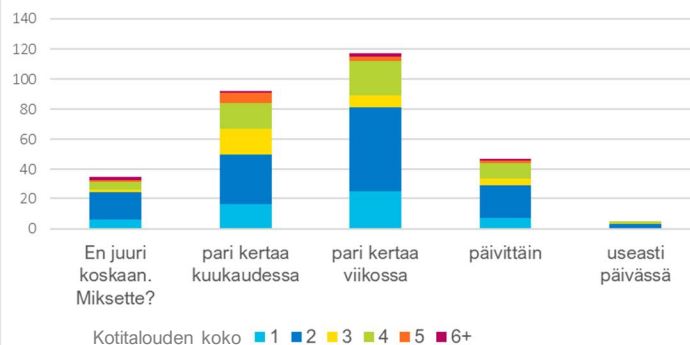
Kuinka usein käynte Oulun keskustassa asioimassa (ostokset, palvelut, vapaa-aika, ravintolat)?



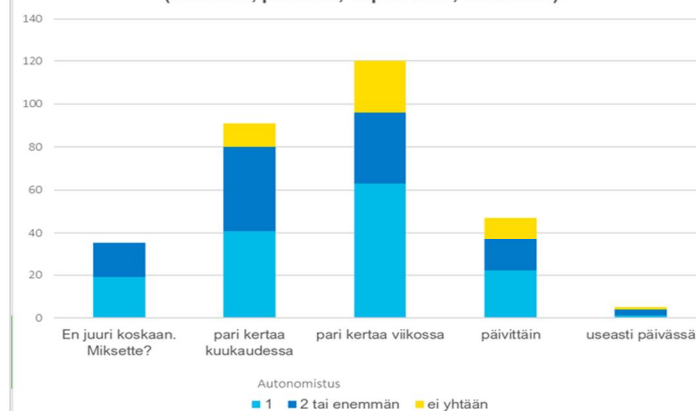
Kuinka usein käynte Oulun keskustassa asioimassa (ostokset, palvelut, vapaa-aika, ravintolat)?



Kuinka usein käynte Oulun keskustassa asioimassa (ostokset, palvelut, vapaa-aika, ravintolat)?



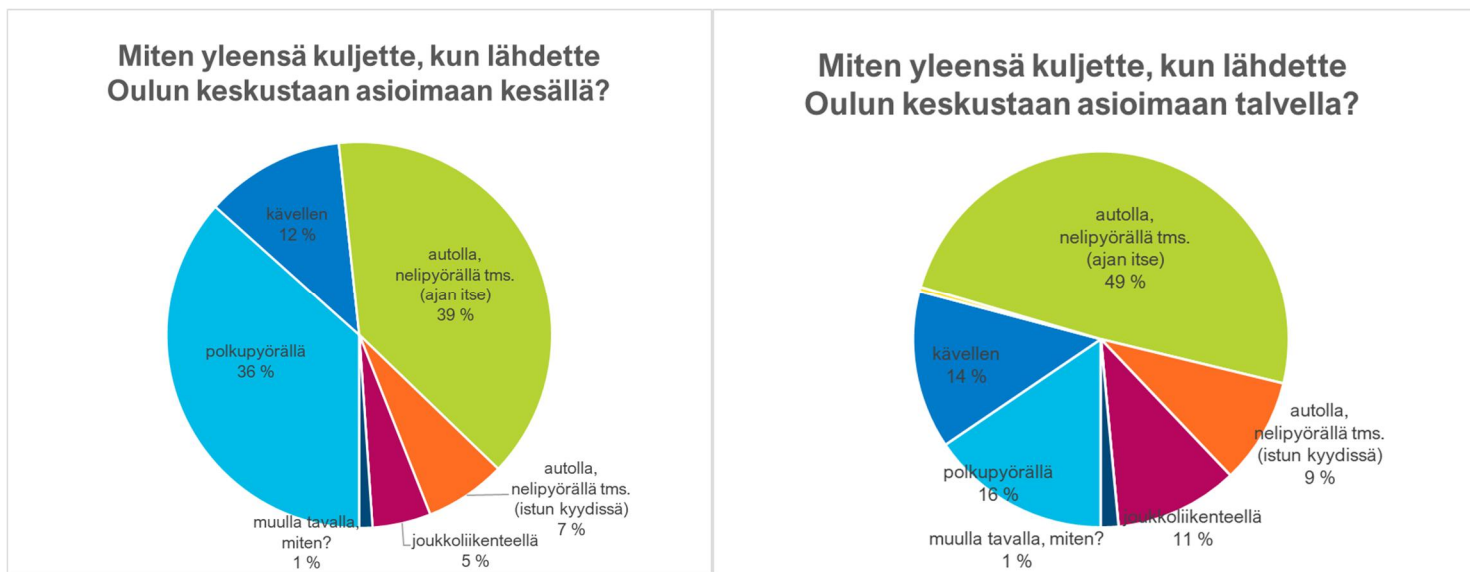
Kuinka usein käynte Oulun keskustassa asioimassa (ostokset, palvelut, vapaa-aika, ravintolat)?



Pysäköintitarpeen nykytilanne

Asukaskyselyn tulokset

Yksittäisistä liikkujista valtaosa keskustaan asioimaan tulevista ovat autoilijoita niin kesäisin kuin talvellakin. Kävely ja pyöräily ovat kesäisin yhteensä yhtä suosittuja kuin autoilu. Talvella sisätilassa matkustaminen vie yleensä voiton muista liikkumistavoista, missä myös joukkoliikenteen osuus selvästi kasvaa kesään nähden. Vuodenajalla ei ole muuta merkitystä kuin että auton kyydissä istuen ja joukkoliikenteellä tehdään talvella selvästi enemmän matkoja keskustassa tai keskustan lähikehällä asuvien keskuudessa. Pyörällä keskustaan tulevien määrä vähenee tasaisesti kaikilla etäisyyksillä keskustasta asuvista.



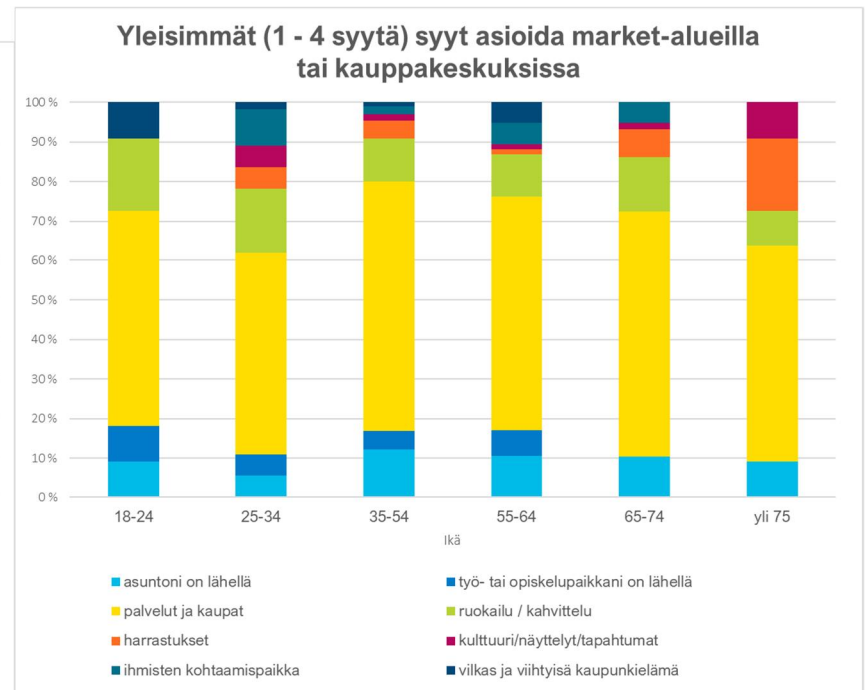
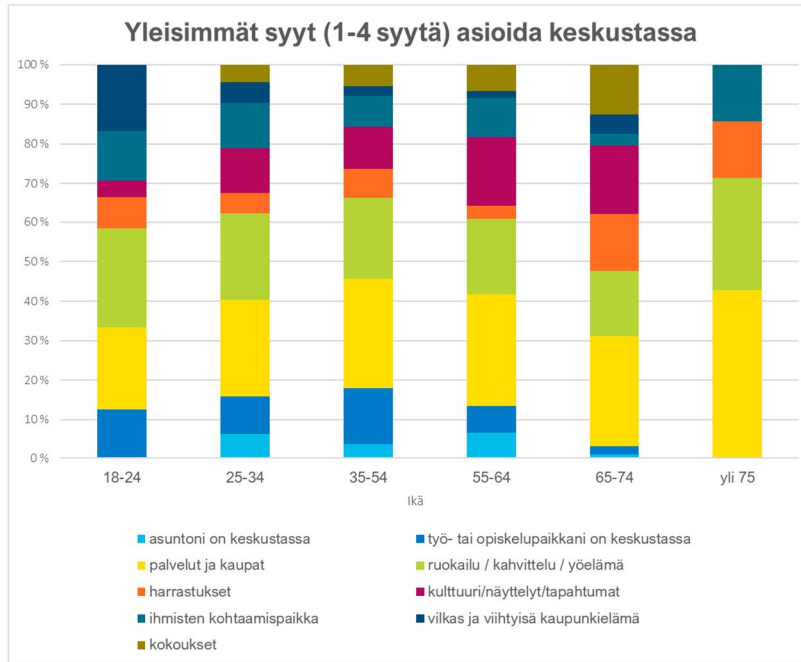
Pysäköintitarpeen nykytilanne

Asukaskyselyn tulokset

Pysäköintitarpeen ymmärtämiseksi on tärkeää ymmärtää asiointin syyt eri kohteissa. Kyselyn mukaan keskustassa, market-alueilla ja kauppakeskuksissa käydään pääsääntöisesti palveluissa ja kauppaliikkeissä. Isoin ero keskustan ja muiden Oulussa olevien kaupallisten alueiden asiointin välillä on se, että keskustassa käydään lisäksi lukuisten muidenkin syiden vuoksi – joko erikseen tai useimmiten samalla asiointikäynnillä. Suurin osa vastaajista (46 %) käy keskustassa asioidessaan yleensä useammassa kuin kahdessa asiointikohteessa.

Keskustassa vetää ostosten ja palveluiden lisäksi

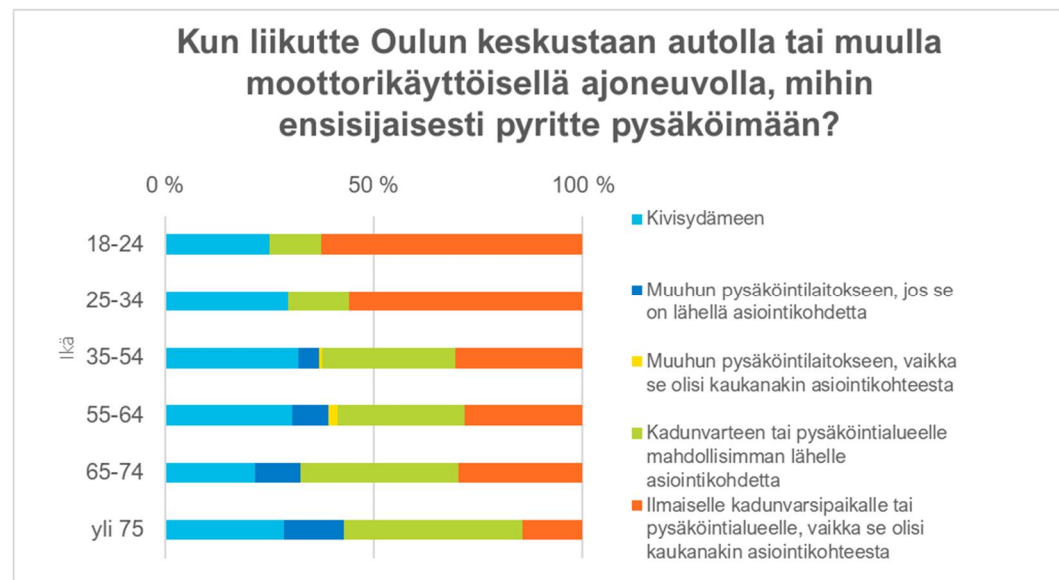
- Ravintolat, kahvilat, yöelämä
- Kulttuuri, näyttelyt, tapahtumat
- Ihmisten kohtaamiset ja harrastukset
- työ- tai opiskelupaikka
- Kokoukset tai tapaamiset



Pysäköintitarpeen nykytilanne

Asukaskyselyn tulokset

Vastaajista noin kolmasosa arvostaa Kivisydäntä tai muuta lähellä olevaa pysäköintilaitosta ensisijaisena vaihtoehtona. 2/3 vastaajista pysäköi mieluummin kadunvarteen tai P-alueelle, joista puolet mieluummin vielä ilmaiselle paikalle. Keskusta-alueen ilmaiset kadunvarsipaikat ovat erityisesti nuorten, työttömien tai opiskelijoiden suosiossa. Asiointitiheydellä ei ole suurta merkitystä ilmaisen paikan käyttäjissä. Kivisydän houkuttelee suhteessa eniten niitä, jotka asioivat keskustassa pari kertaa viikossa tai pari kertaa kuukaudessa. Ne vastaajat, jotka eivät käy juuri koskaan keskustassa pysäköivät siellä käydessään kaikkein mieluiten kadunvarteen mahdollisimman lähelle käyntikohdetta.



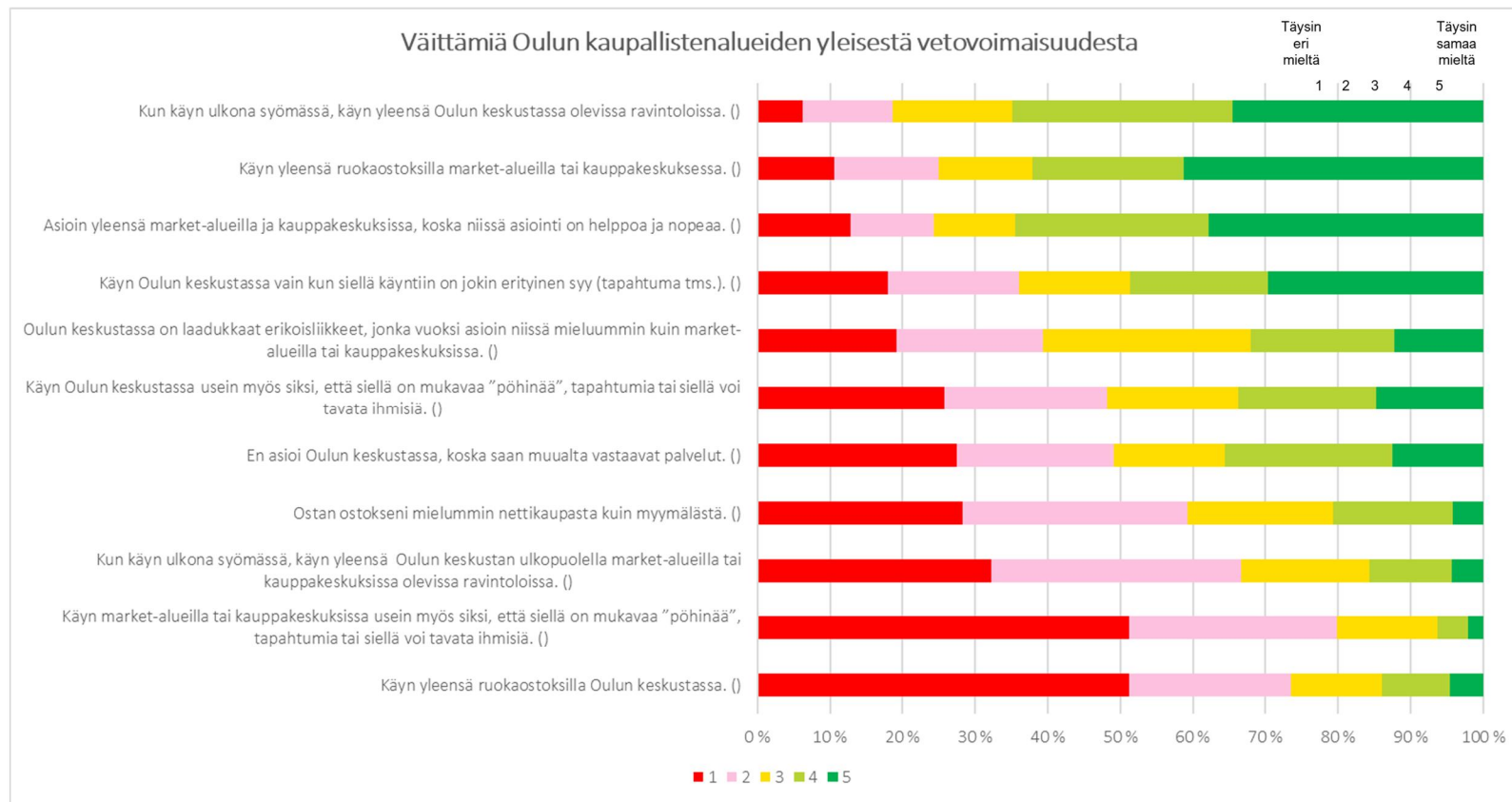
Pysäköintitarpeen nykytilanne

Asukaskyselyn tulokset

Kyselyssä esitettiin erilaisia väittämiä keskustan ja muiden kaupallisten alueiden vetovoimatekijöistä. Vastaajalla oli mahdollisuus olla asteikolla 1-5 joko täysin samaa mieltä tai täysin eri mieltä.

Väittämistä saadun yhteenvedon perusteella voidaan havaita keskustassa asioinnin ja muualla asioinnin keskeisimmät syyt.

Keskustassa sijaitsevat erikoisliikkeet ovat vastaajien mielestä menettäneet asemansa ostospaikkana. Ne houkuttelevat oikeastaan vain keskustassa muutenkin usein asioivia tai siellä asuvia. Iso osa keskustassa asuvistakin tekevät ostoksensa mieluummin muualla kuin keskustassa (myös ruokaostokset).

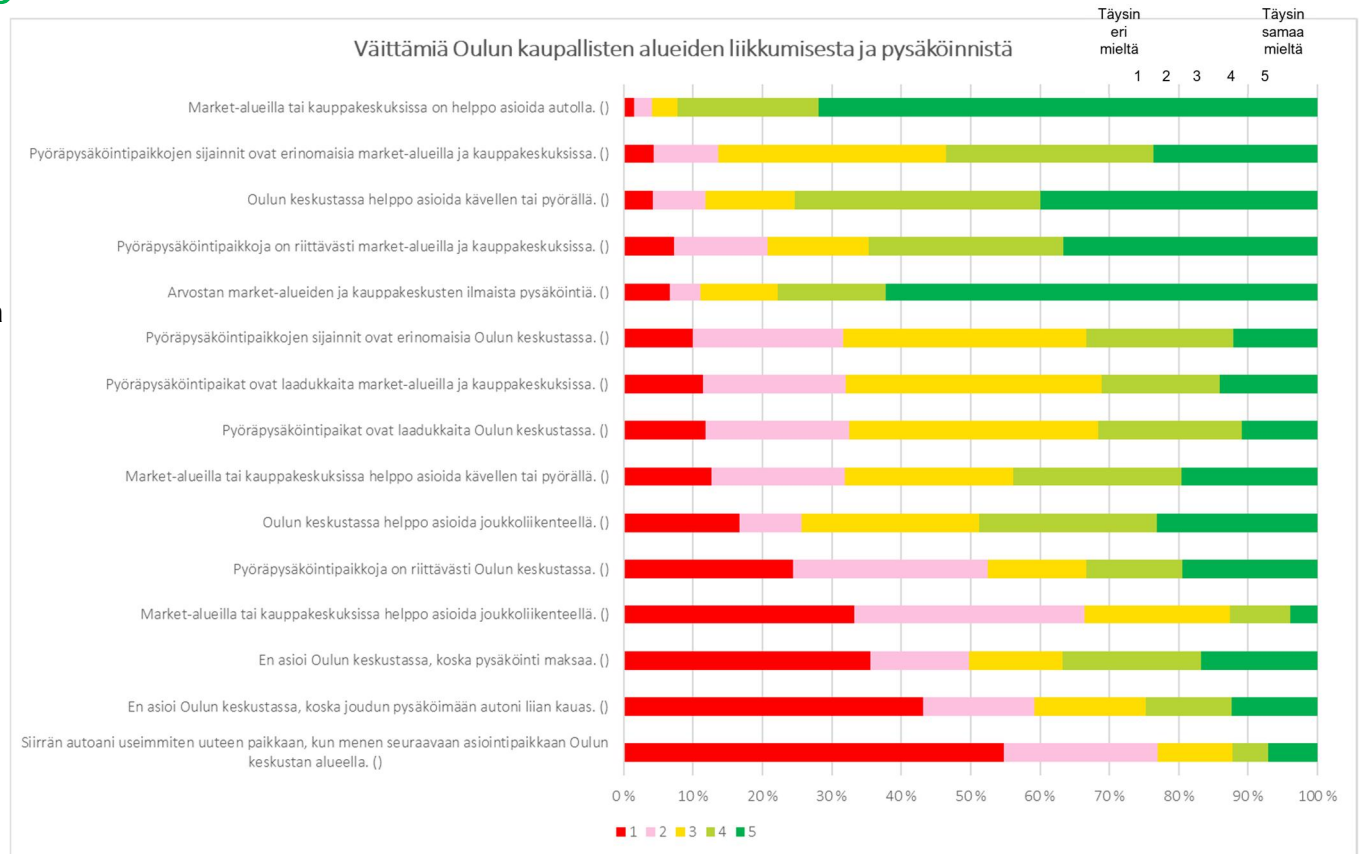
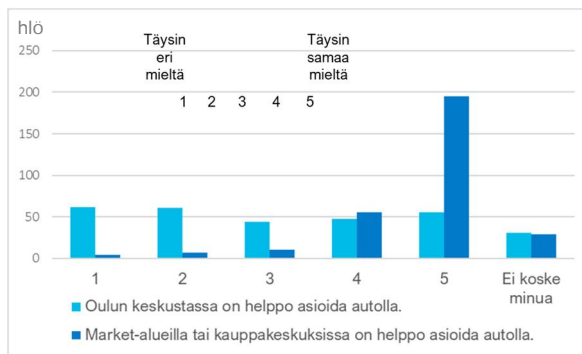


Pysäköintitarpeen nykytilanne

Asukaskyselyn tulokset

Kyselyssä esitettiin lisäksi erilaisia väittämiä keskustaan ja muihin kaupallisiin kohteisiin liikkumisesta ja niiden pysäköinneistä. Vastaajalla oli mahdollisuus olla asteikolla 1-5 joko täysin samaa mieltä tai täysin eri mieltä.

Väittämistä saadun yhteenvedon perusteella voidaan havaita keskustassa asioinnin ja muualla asioinnin keskeisimmät liikenteelliset syyt. Market-alueilla ja kauppakeskuksissa arvostetaan eniten niiden helppoa saavutettavuutta ja seuraavaksi eniten niiden ilmaista pysäköintiä. Toisaalta keskustassa asioivia ei tunnu juuri häiritsevän pysäköintipaikkojen maksullisuus. Keskustan saavutettavuus ja asioinnin helppous autolla koetaan pikemminkin pullonkaulaksi.

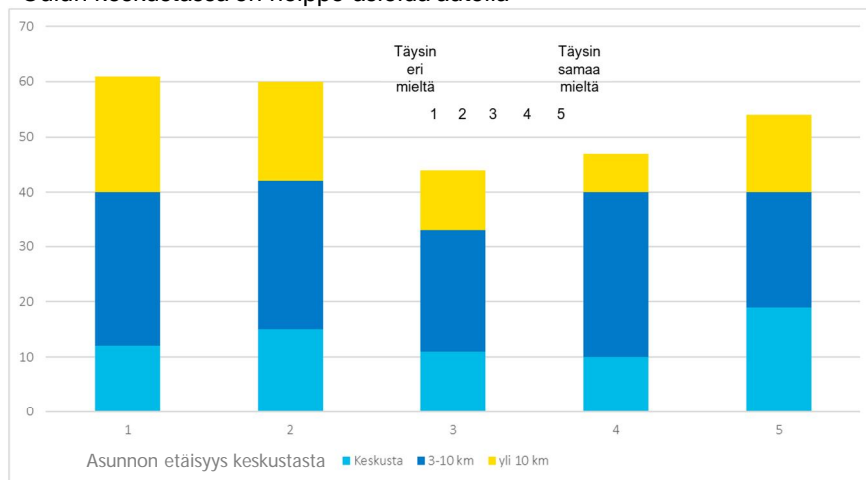


Pysäköintitarpeen nykytilanne

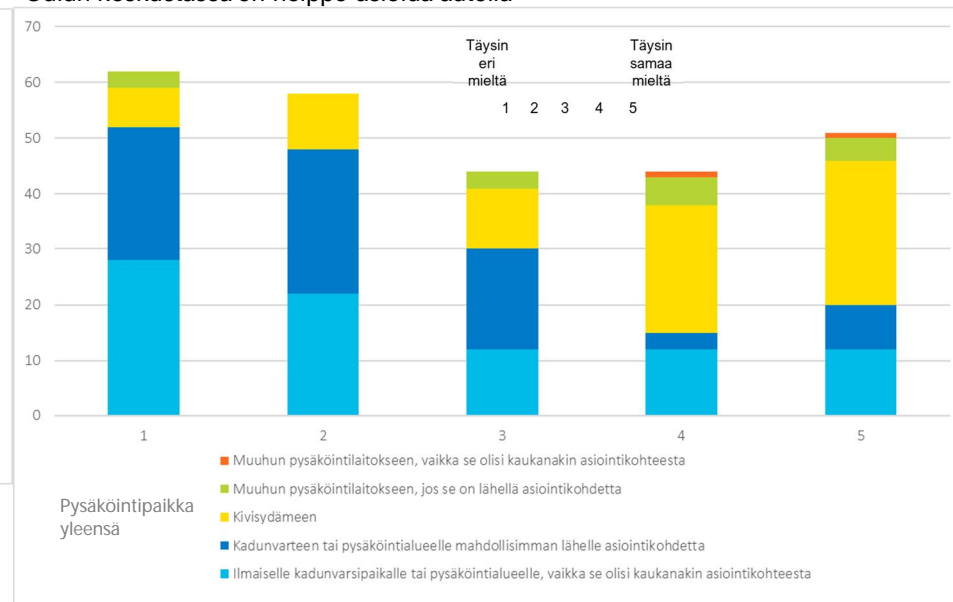
Asukaskyselyn tulokset

Yksittäisiä väittämiä tutkimalla tarkemmin erilaisten taustamuuttujien suhteen havaitaan, että ne jotka ovat vähiten tyytyväisiä Oulun keskustan asioinnin helpouteen autolla, koettavat yleensä saada autonsa pysäköityä kadunvarteen joko mahdollisimman lähelle kohdetta tai hieman etäämmälle ilmaisille paikoille. Lisäksi nämä samat vastaajat asuvat keskimäärin kauempana keskustasta kuin asioinnin helpommaksi kokevat ja käyvät keskustassa asioimassa selvästi harvemmin kuin muut vastaajat. Kivisydämen löytäneet keskustassa kävijät ovat keskimäärin erittäin tyytyväisiä asioinnin helpouteen. Noin neljäsosa autoilevista vastaajista on sitä mieltä, etteivät asioi keskustassa ollenkaan tai juuri koskaan sen vuoksi, että pysäköinti maksaa. Lähes puolet vastaajista olivat täysin tai lähes täysin sitä mieltä, että keskustassa asioinnille täytyy olla jokin erityinen syy, kuten tapahtuma tms.

”Oulun keskustassa on helppo asioida autolla”



”Oulun keskustassa on helppo asioida autolla”





Pysäköintitarpeen nykytilanne

Asukaskyselyn tulokset - yhteenveto

Oulun kaupungin kaupallinen rakenne vaikuttaa vastaajien perusteella muotoutuneen sellaiseksi, etteivät market-alueet ja kauppakeskukset varsinaisesti kilpaile samoilla kaupan ja liiketoiminnan aloilla kuin keskustan liikkeet. Molempia tarvitaan ja molemmissa on omat vahvuutensa, joiden vuoksi niissä asioidaan. Esimerkiksi päivittäistavara-kaupan kapasiteetti keskustassa on riittävä palvelemaan lähinnä keskustassa asuvia tai siellä töissä käyviä.

Suurten ketjujen erikoisliikkeiden tultua keskustan ulkopuolisiin kauppakeskuksiin tai marketeille, ei ihmiset enää näe tarvetta niiden liikkeiden vuoksi asioida keskustassa, jonka saavutettavuus on selvästi vaivalloisempi. Keskustan erikoisliikkeet tulisi olla uniikkeja, mutta edustaen samalla tunnettuja brändejä, joita ei muualta kaupungista löydy.

Vastaajien mielestä keskustan pysäköintiolosuhteita voitaisiin kehittää parhaiten selkeyttämällä aikarajoitus- ja maksuvyöhykkeitä sekä helpottamalla maksamista ja lisäämällä maksun suorittamiseen joustavuutta (erilaiset maksutavat ja lipputuotteet). Kivijalkaliikkeisiin asiointia varten pitäisi olla enemmän lyhytaikaisen pysäköinnin paikkoja kadunvarressa. Katoksellisia pyöräpysäköintipaikkoja tarvitaan reilusti lisää siten, että telinepaikat ovat väljiä käyttää. Kivisydämeen toivottiin asukas- ja työpaikkapysäköintimäärän lisäämistä. Lisäksi toivottiin lisää pysäköintilaitoksia keskustan eri tulosuunnille. Pysäköinninvalvontaa haluttiin tehokkaammaksi erityisesti tapauksissa, joissa aiheutetaan haittaa jalankulku- ja pyöräliikenteelle.

Keskustan vetovoiman lisäämiseksi tarvitaan vastaajien mielestä erilaiset erikoisliikkeet kuin market-alueilta ja kauppakeskuksista löytyy. Teemaravintoloita sekä kansainvälisiä tai usein toistuvia pienempiä tapahtumia toivottiin paljon. Lisäksi kaivattiin lisää asukkaita ja työpaikkoja sekä kävelykadun laajentamista. Katutilan käyttöä muuhun toimintaan pitäisi helpottaa (torimyynti, pop-up, tms.) sekä katutilan puhtaanapito nostaa extra-luokkaan.

Keskustan vetovoimatekijät kyselyn mukaan:

Ravintolat, kahvilat ja yöelämä sekä ihmisten kohtaamispaikka

Tapahtumat, kulttuuri, näyttelyt, ajanviete, harrastukset

Työpaikat, kokoukset ja muut palvelut

Saavutettavuus joukkoliikenteellä

Helppo asioida kävellen tai pyörällä

Kivisydän

Market-alueiden ja kauppakeskusten vetovoimatekijät kyselyn mukaan:

Ruokaostokset

Monipuoliset erikoisliikkeet

Ilmainen pysäköinti ja/tai ei pelkoa pysäköintivirhemaksusta

Helppo saavutettavuus ja nopea asiointimahdollisuus

Erinomaiset pyöräpysäköintijärjestelyt

Pysäköintitarpeen nykytilanne

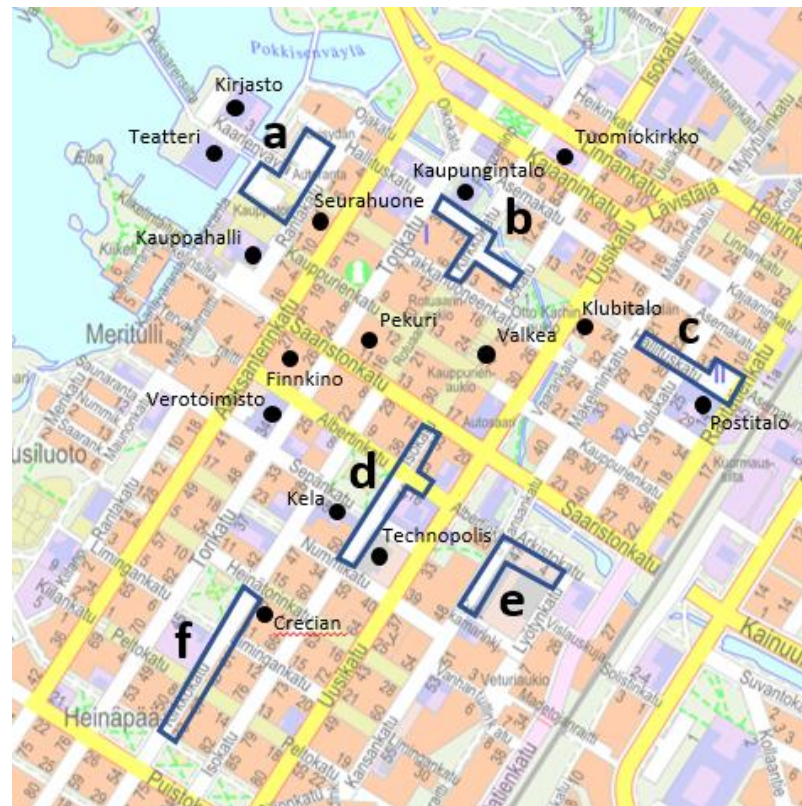
Käyttäjähaastattelujen tulokset

Pysäköintiohjelman taustamateriaalin saamiseksi räätälöitiin Oulun ammattikorkeakoulun yhdyskuntatekniikan opiskelijoille työelämäkurssi, jossa opiskelijat suorittivat keskustassa kadunvarressa ja pysäköintialueilla sekä market-alueilla haastatteluja. Haastattelut suoritettiin keskustassa viereiseen kuvaan rajatuilla alueilla sekä Linnanmaan ja Limingantullin Prismoissa ja Ideaparkissa syyskuussa 2019 kolmena arkipäivänä ja yhtenä lauantapäivänä. Vastauksia saatiin yhteensä 1122 kpl, joista 448 kpl Prismoista ja Ideaparkista. Vastaajista 54 % oli miehiä. Vastaajista alle 25-vuotiaita oli 17 %, 26-60 -vuotiaita 66 % ja yli 60-vuotiaita 17 %. Haastateltavien ikäjakauma on muuten vastaavanlainen kuin kesäkuussa 2019 asukaskyselyyn vastanneisiin, mutta nyt myös nuorten alle 25-vuotiaiden mielipide saatiin kuuluviin. Arkena asioidaan yleensä yksin, kun taas lauantaisin yleensä kaksistaan tai koko perheen voimin (erityisesti Kivisydämeen pysäköivät).

Haastatteluissa selvitettiin mielipiteitä pysäköinnistä ja sen maksamisesta sekä syyt alueella asiointiin ja pysäköintiin. Kadunvarsipysäköijät sekä Kivisydämeen pysäköineet saapuivat yleensä yli 10 km päästä. Kauppakeskuksiin haastateltavat saapuivat pääosin 2-5km päästä. Keskustan kadunvarsipysäköinneissä, Kivisydämessä sekä kauppakeskuksissa korostuivat 0,5 – 2 tunnin mittaiset pysäköinnit. Arkena keskustaan pysäköineillä autoilijoilla oli yleisimmin määränpäänä palvelu tai asiointi, kuten lääkärissä tai kampaajalla käynti. Lauantaina keskustan kadunvarsipysäköijistä suuntasi yleensä vaate- tai tavarastoksille.

Kadunvarrella pysäköintipaikan valintaan vaikutti eniten kävelyetäisyys määränpään. Kauppakeskuksessa asiointiin vaikutti eniten se, että asuu lähellä ja paikalle oli helppo saapua. Kivisydämessä valintaan vaikuttivat paikalle ajamisen helppous sekä hyvä sijainti. Haastatteluista kävi myös ilmi, että korttimaksaminen (lähimaksu) pitäisi aina olla mahdollista myös kadunvarsipysäköinnin yhteydessä.

Haastattelualueiden sijainnit (kaksi haastattelijaa per alue)

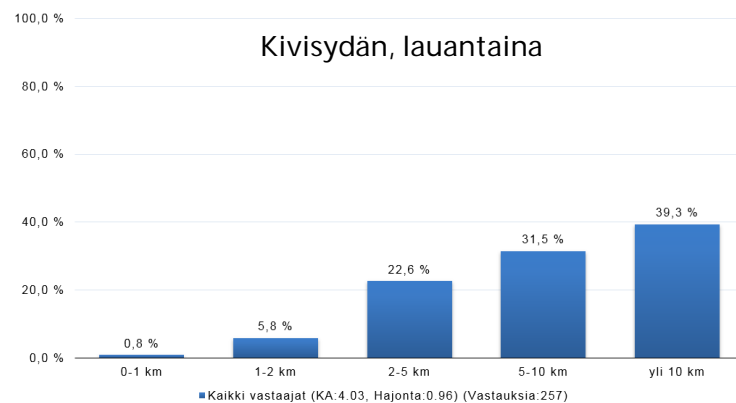
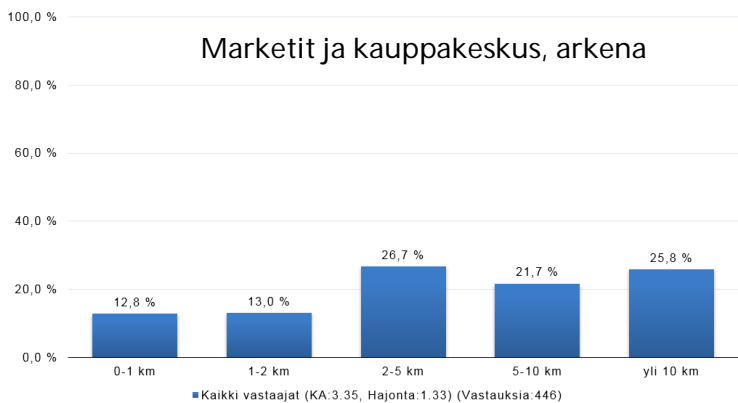
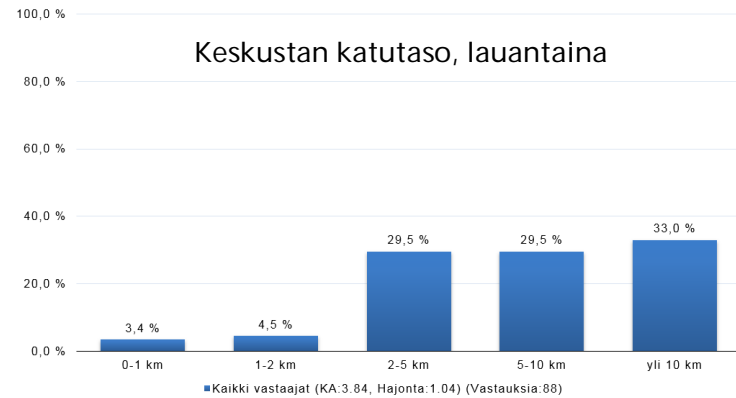
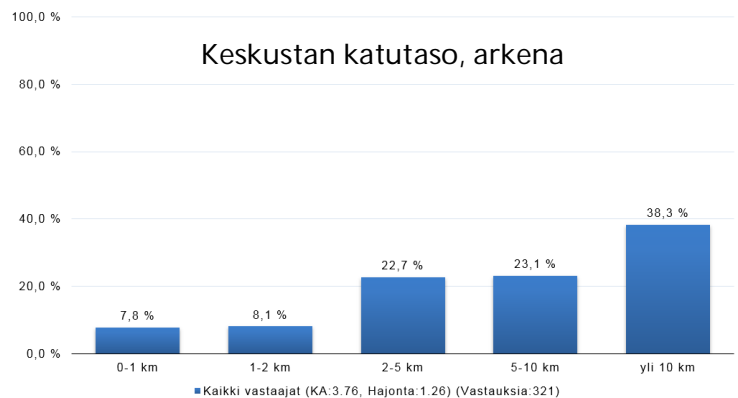


Pysäköintitarpeen nykytilanne

Käyttäjähaastattelujen tulokset

Haastateltavilta kysyttiin, kuinka kaukaa tulivat asioimaan. Keskustan ja Kivisydämen osalta tulokset edustavat 100 %:sti autoilijoilta saatuja vastauksia. Markettien ja kauppakeskuksen vastauksissa on autoilijoita 84 %, kävelijöitä tai pyöräilijöitä 14 % ja joukkoliikenteellä tulijoita 2 % vastaajista, mikä osaltaan selittää sen, että markettien ja kauppakeskuksen kävijöistä selvästi suurempi osa tulee 0-2 km etäisyydeltä asioimaan kuin keskustan ja Kivisydämen vastaajista.

Keskustan katutason pysäköinnin suosiota yli 10 km etäisyydeltä tulleiden osalta voi selittää se, että keskustassa käydään töissä. Jakauma tasoittuu lauantaina, jolloin eri etäisyyksiltä asioimaan tulevat on tasaisesti edustettuna – lukuun ottamatta Kivisydäntä, jossa näkyy selkeästi se, että mitä kauempaa tullaan, sen todennäköisemmin valitaan pysäköintipaikaksi Kivisydän.



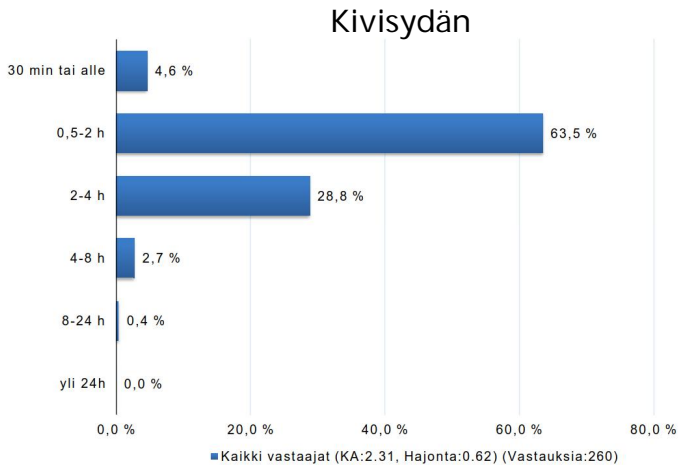
Pysäköintitarpeen nykytilanne

Käyttäjähaastattelujen tulokset

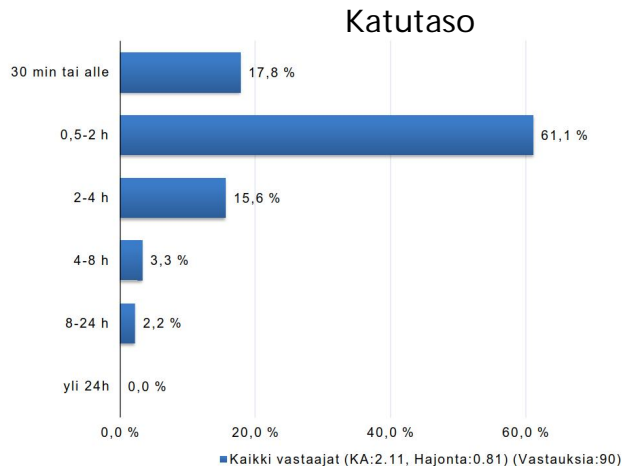
Pysäköinnin maksullisuus loppuu kadunvarsilla klo 18.00, jonka jälkeen alkoi vapaa pysäköinti aamuun asti. Haastatteluita tehtiin tunnin verran maksuttomana aikana. Haastattelijoiden mukaan osa ihmisistä tuli asioimaan juurikin ilmaisen pysäköinnin takia. Ilmaisia parkkipaikkoja käytettiin, jos oli menossa teatteri esityksiin, viettämään iltaa keskustan ravintoloihin tai pysäköivät auton yöajaksi, kun yöpyivät keskustassa. Lauantaina ei ollut havaittavissa vastaavaa pysäköintipaikkojen suosion nousua klo 16.00 jälkeen, jolloin pysäköinti muuttuu maksuttomaksi.

Lauantaipäivänä haastateltiin pysäköiviä autoilijoita samanaikaisesti kadunvarressa ja Kivisydämässä. Alla olevasta kuvaparista käy ilmi, että katutason pysäköinnin kesto poikkeaa jonkin verran, mutta silti selkeästi Kivisydämeen pysäköitäessä. Katutason pysäköinnissä korostuu nopean asioinnin tarve – samoin kuin market-alueilla ja kauppakeskuksessa pysäköinnissä.

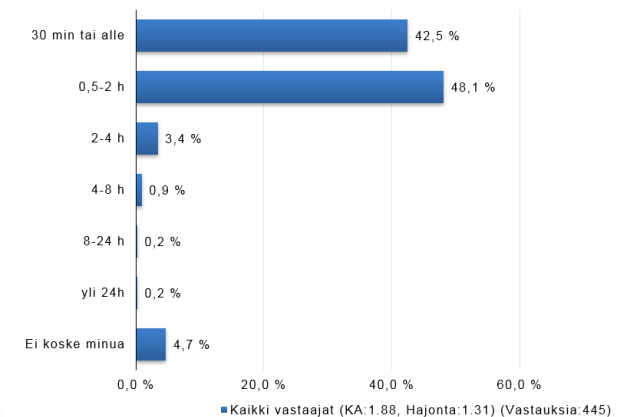
6.Oletettu tai toteutunut pysäköinnin tarve?



6.Oletettu tai toteutunut pysäköinnin tarve?



Marketit/kauppakeskus



Pysäköintitarpeen nykytilanne

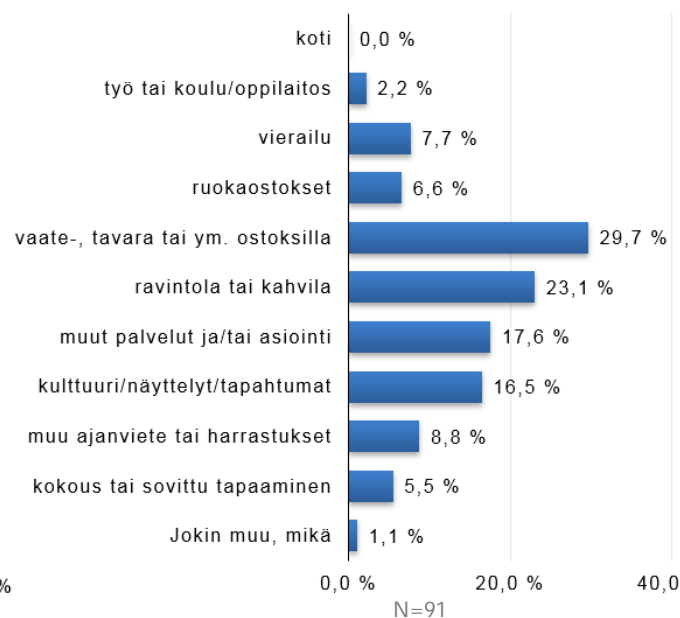
Käyttäjähaastattelujen tulokset

Keskustassa asiointiin syy (1-3 mainintaa per vastaaja). Keskustan pysäköintialueiden käytön syyt vaihtelevat arjen ja viikonlopun välillä. Arkena tapahtuu selvästi enemmän työ-, opiskelu- tai asumisperäistä pysäköintiä sekä muiden palvelujen käyttöä ja asiointia, kun taas lauantaisin tullaan enempää ostoksille, ravintoloihin ja tapahtumiin. Kivisydämeen pysäköivät tulevat selkeimmin ostoksille erikoisliikkeisiin ja ravintoloihin sekä jonkin verran tapahtumiin ym. Erikoisliikkeissä asiointi näkyy Kivisydämen tulevan pysäköintiajan pituudessa.

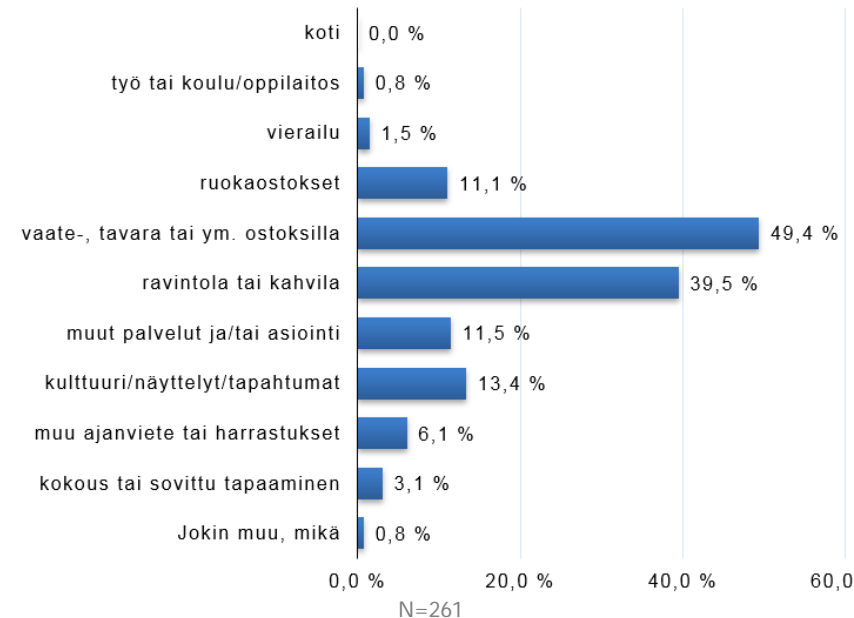
Katutaso arkena



Katutaso lauantaina



Kivisydän lauantaina

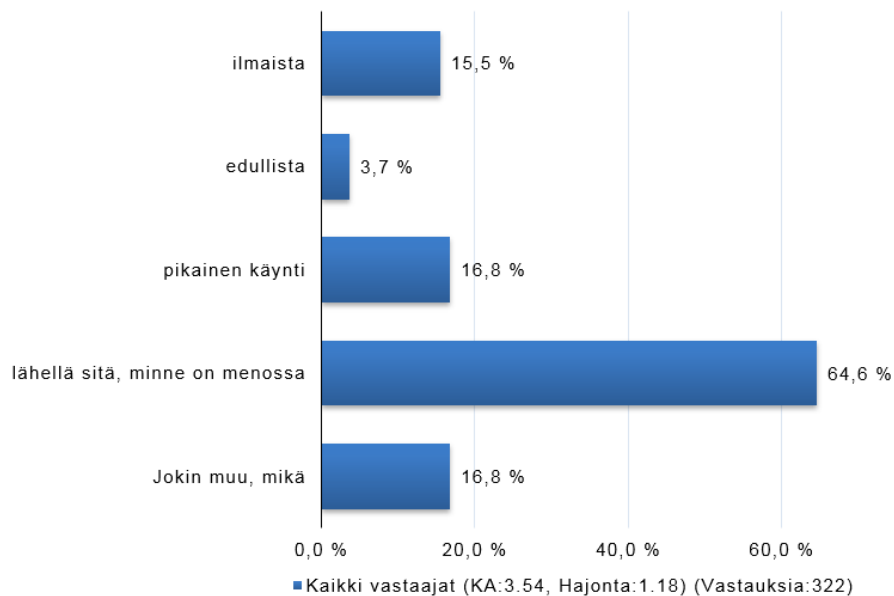


Pysäköintitarpeen nykytilanne

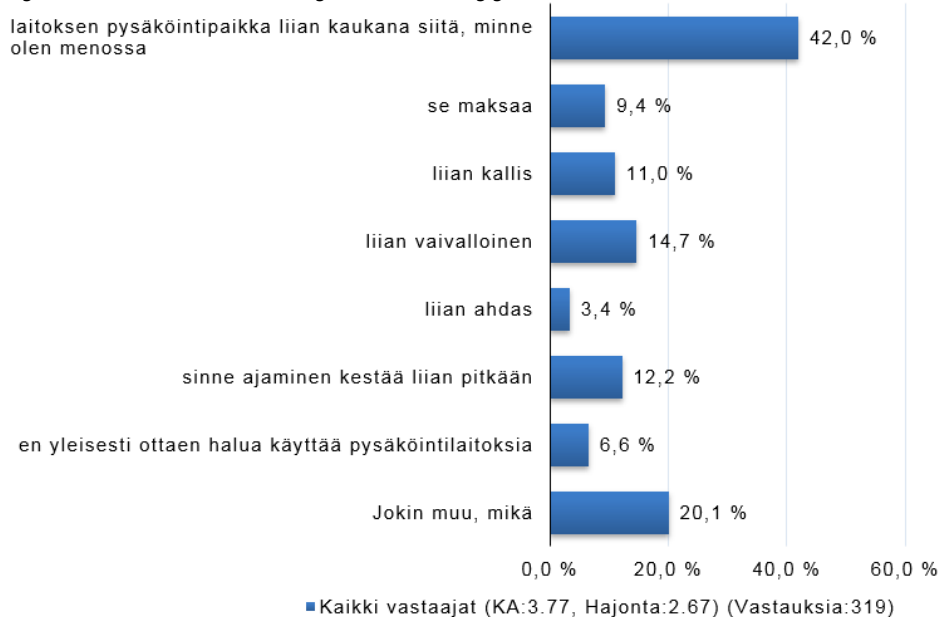
Käyttäjähaastattelujen tulokset

Pysäköintipaikan valintaan vaikuttavat syyt katutasolla keskustassa. Selkeästi suurin syy valita katutason pysäköinti arkena tai lauantaina on se, että pääsee lähelle sitä, minne on menossa. Myös pikainen asiointitarve näkyi vastauksissa. Osa autoilijoista arvostaa myös pysäköintipaikan ilmaisuutta. Samassa yhteydessä haastateltavilta kysyttiin, mikseivät pysäköineet pysäköintilaitokseen. Selvästi suurimmaksi syyksi nousi se, että laitoksen pysäköintipaikka on liian kaukana siitä, minne on menossa tai laitokseen ajaminen kestää liian kauan. Osa oli myös sitä mieltä, että pysäköintilaitokseen ajaminen on liian vaivalloista, joka nousi itse asiassa lauantaina haastateltujen suurimmaksi yksittäiseksi syyksi olla käyttämättä pysäköintilaitoksia. Toisaalta lauantaisin vastaajat eivät kokeneet läheskään niin voimakkaasti, että pysäköintilaitos olisi kaukana siitä, minne on menossa.

Katutasolle pysäköinnin syyt, arkena



Pysäköintilaitoksen hylkimisen syyt, arkena

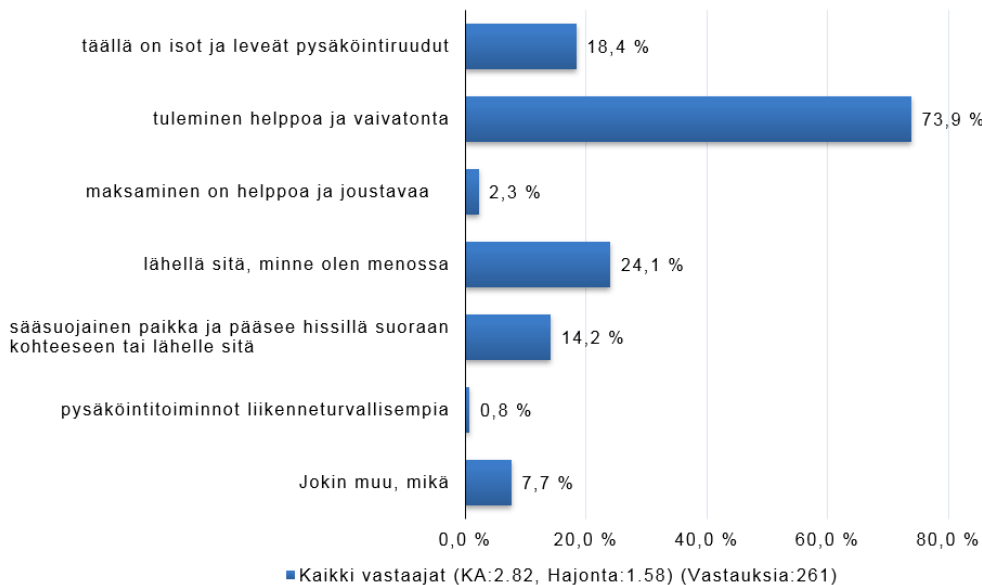


Pysäköintitarpeen nykytilanne

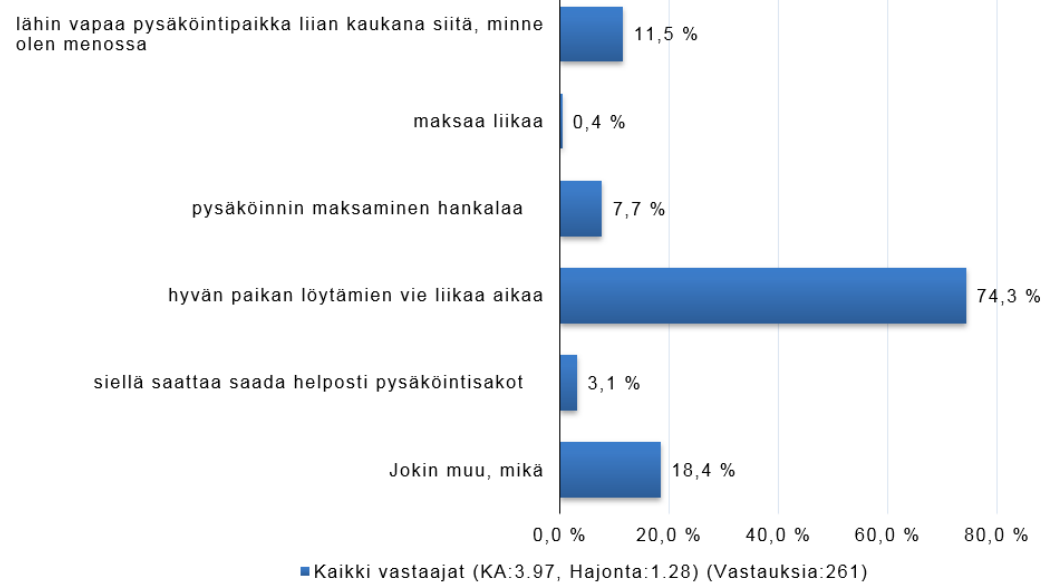
Käyttäjähaastattelujen tulokset

Pysäköintipaikan valintaan vaikuttavat syyt Kivisydämessä lauantaina. Selkeästi suurin syy valita Kivisydän on se, että sinne meneminen on vaivatonta ja helppoa. Myös isot ja leveät pysäköintiruudut vetävät puoleensa sekä se, että osalle käyttäjistä Kivisydän myös sijaitsee lähellä sitä, minne on menossa. Samassa yhteydessä haastateltavilta kysyttiin, mikseivät pysäköineet katutasolle. Selvästi suurimmaksi syyksi nousi se, että hyvän pysäköintipaikan löytäminen vie liikaa aikaa tai kun paikka löytyy, niin se on liian kaukana siitä, minne on menossa. Osa Kivisydämeen pysäköijistä oli lisäksi sitä mieltä, että katutasolla pysäköinnin maksaminen on hankalaa. Haastattelut tehtiin Kivisydämen neljällä hissiyhteydellä (Valkea, Rotuaari, Pallas ja Tori), joista saatiin määrällisesti tasaisesti vastauksia.

Kivisydämeen pysäköinnin syyt



Katutason pysäköinnin hylkimisen syyt

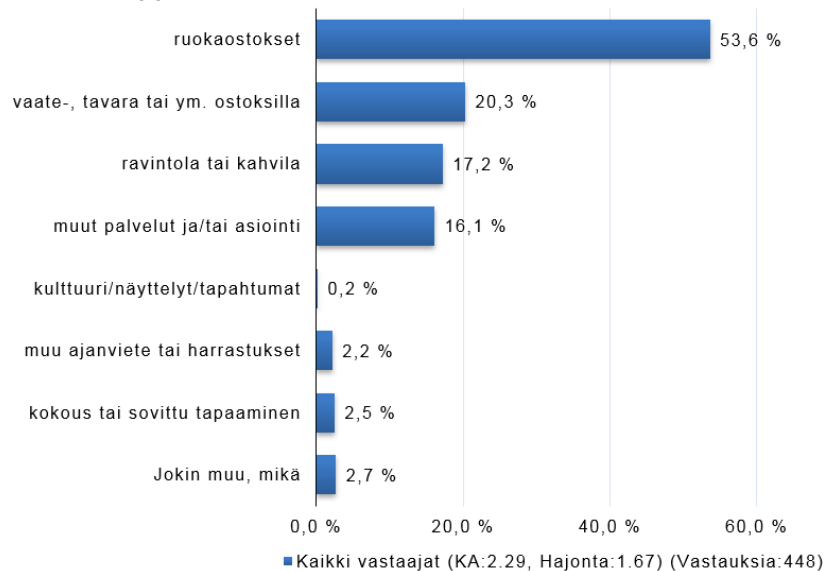


Pysäköintitarpeen nykytilanne

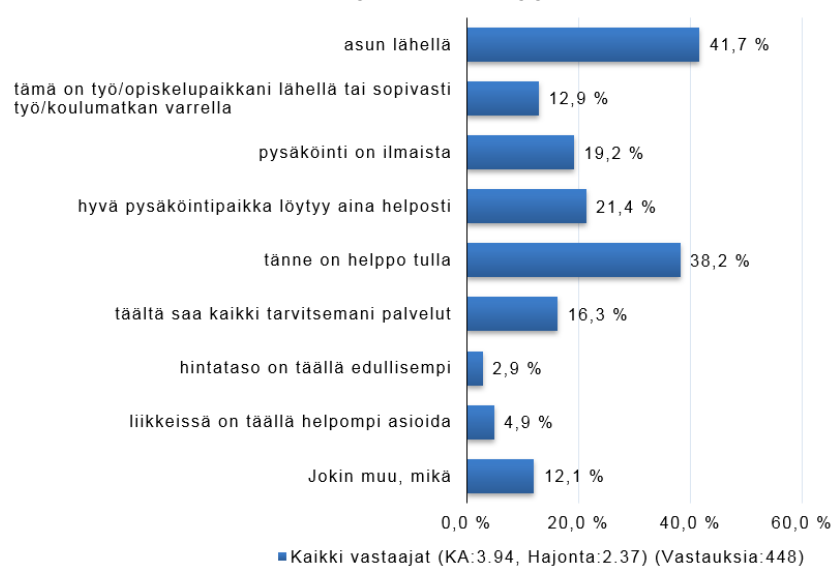
Käyttäjähaastattelujen tulokset

Käynnin syyt kauppakeskuksessa tai marketeilla haastateltiin arkipäivänä (1-3 mainintaa per vastaaja). Vastauksista painottuu voimakkaasti ruokaostokset. Jonkin verran tehdään myös vaate- ja tavaraostoksia. Myös ravintoloita on jonkin verran marketeilla ja erityisen runsaasti Ideaparkissa, joihin myös haastateltavat ovat tiensä usein löytäneet. Vapaista vastauksista kävi lisäksi ilmi, että Ideaparkista löytyvä sushi-buffet on ollut iso yksittäinen houkutus tekijä käydä ravintolassa. Suurimmat syyt olla menemättä haastattelun ajankohtana keskustaan asioimaan ovat olleet, että haastateltava on asunut lähellä tai että marketille tai kauppakeskukseen on ollut helppo tulla. Myös hyvän pysäköintipaikan saaminen tai ilmainen pysäköinti on ollut isolla osalla vastaajista vahvana taustavaikuttajana.

Asioinnin syyt kauppakeskuksessa tai marketissa



Keskustassa asioinnin hylkimisen syyt

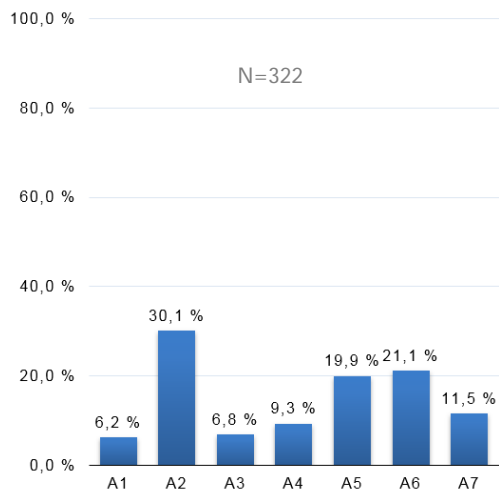


Pysäköintitarpeen nykytilanne

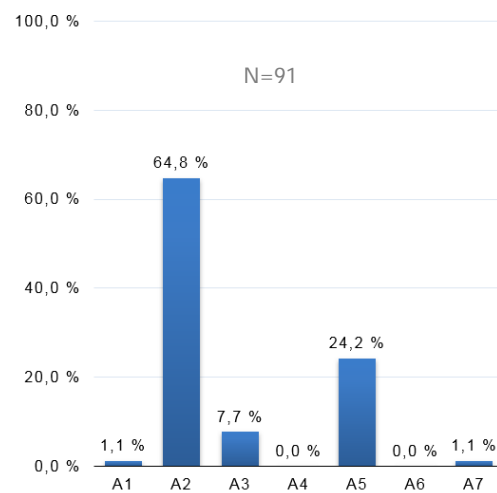
Käyttjähaastattelujen tulokset

Keskustassa asiointiin käyntikohteet. Haastateltavilta kysyttiin keskustaan pysäköidessään, että mille alueille asiointitarpeet yleisesti ottaen kohdistuvat. Vastauslomakkeella oli valmis kartta, johon haastateltava osoitti esitetyn aluejaon mukaisesti, missä kaikkialla on aikomus asioida. Käyntikohteiden jakauma poikkeaa huomattavasti arjen ja lauantain osalta, mutta toisaalta sitä selittää se, että lauantaina haastatellut pysäköintialueet sijaitsivat suppeammalla alueella (pisteet a, b ja d: ks. sivu 33 kartta) kuin arkena. Vastauskartalle merkityille B- ja C-alkuisille alueille ei ollut näistä haastattelukohteista asiointitarvetta yksittäisiä hajatapauksia lukuun ottamatta. Tuloksista voi lähinnä päätellä, että lauantaina asioidaan siellä, missä kauppaliikkeet ja palvelut ovat avoinna eli alueilla A2, A3 ja A5. Alueella A6 ei lauantaina ollut haastattelupistettä, mutta oletettavasti sinne kohdistuva asiointimäärä on samaa luokkaa alueen A3 kanssa, jossa niin ikään suurin osa liikkeistä ja palveluista ovat avoinna vain arkisin. Katutason arkipysäköinnin käyntikohdejakaumassa näkyy lisäksi myös työssäkäynti- ja työasiointimatkat.

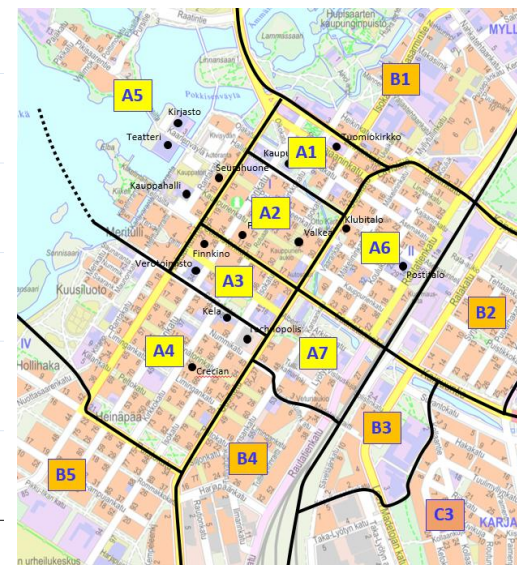
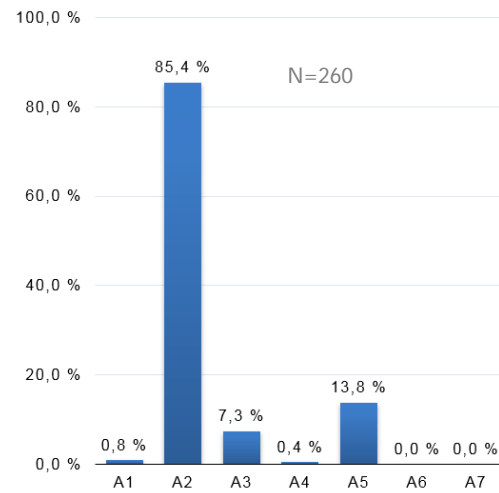
Käyntikohteet katutaso, arki



Käyntikohteet katutaso, LA



Käyntikohteet Kivisydän, LA



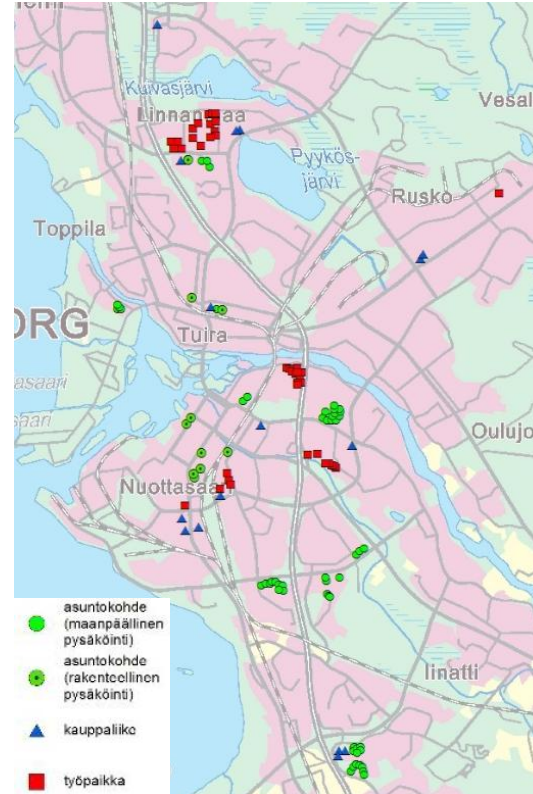
Pysäköintitarpeen nykytilanne

Pysäköintipaikkojen nykyinen käyttö

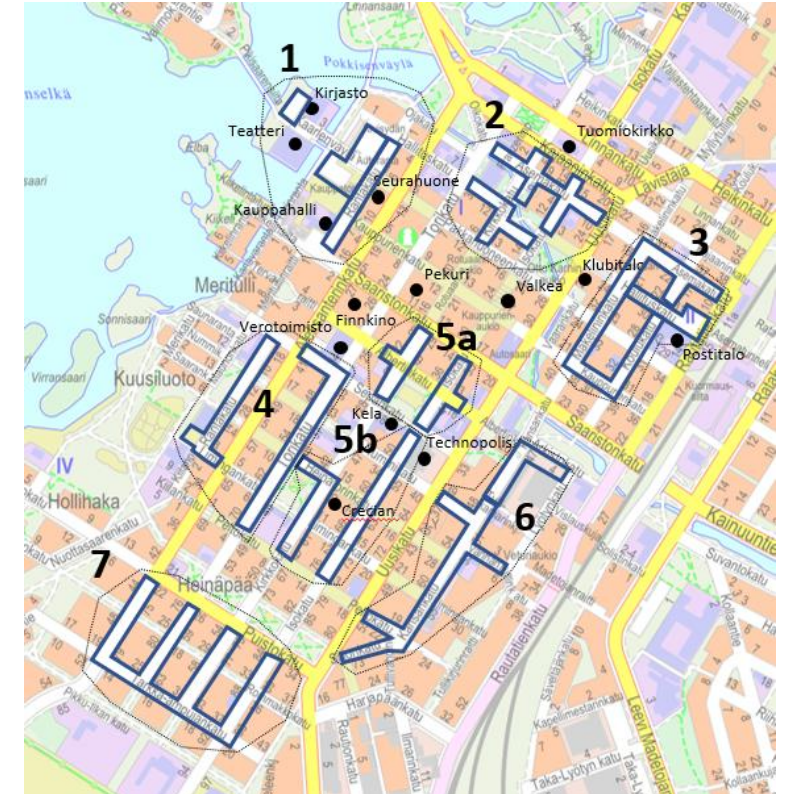
Pysäköintipaikkojen nykyistä käyttöä seurattiin pysäköintilaitosten osalta avoimesta datasta saatavan seurantatiedon avulla aikajaksolta 08/2017 – 09/2019. Avoimessa datasta saadaan tilannekuva vapaana olevista pysäköintiruuduista eri pysäköintilaitoksissa, mikä tässä työssä koostettiin 30 minuutin välein muodostetuksi tilannekuvaiksi ympäri vuorokauden. Keskustan katutaso pysäköintipaikkojen käyttöä seurattiin Oulun ammattikorkeakoulun yhdyskuntatekniikan opiskelijoiden suorittamien maastolaskentojen perusteella. Maastolaskennat suoritettiin yhtenä arkipäivänä ja yhtenä lauantapäivänä syyskuussa 2019 klo 08-20 välisenä aikana puolentunnin välein.

Näiden tässä työssä tehtyjen ja analysoitujen tulosten lisäksi käytössä oli vuonna 2017 pysäköintinormien uudistamistyön aikana tehty pysäköintitutkimus, joka tehtiin otantatutkimuksena tammikuussa ja toukokuussa kohdistuen noin 14 500 pysäköintipaikkaan. Työpaikkojen pysäköintipaikkoja oli tutkimuksessa 4900 kpl ja kauppaliikkeiden 5500 kpl. Tutkimuksen mukaan työpaikkojen pysäköintialueiden keskimääräinen käyttöaste päiväsaikaan oli noin 70 % (yöaikaan 5 %) ja kauppaliikkeiden 30 % (iltapäiväruuhkien aikaan) suhteessa pysäköintialueen kokonaiskapasiteettiin. Vuoden 2017 pysäköintitutkimuksen tarkemmat tulokset on luettavissa [Pysäköintinormien taustaselvityksestä](#).

Vuoden 2017 pysäköintitutkimuksen kohteet.



Pysäköityjen autojen laskentakohteet ja tulostenkäsittelyalueet (numeroidut alueet)



Pysäköintitarpeen nykytilanne

Pysäköintipaikkojen nykyinen käyttö

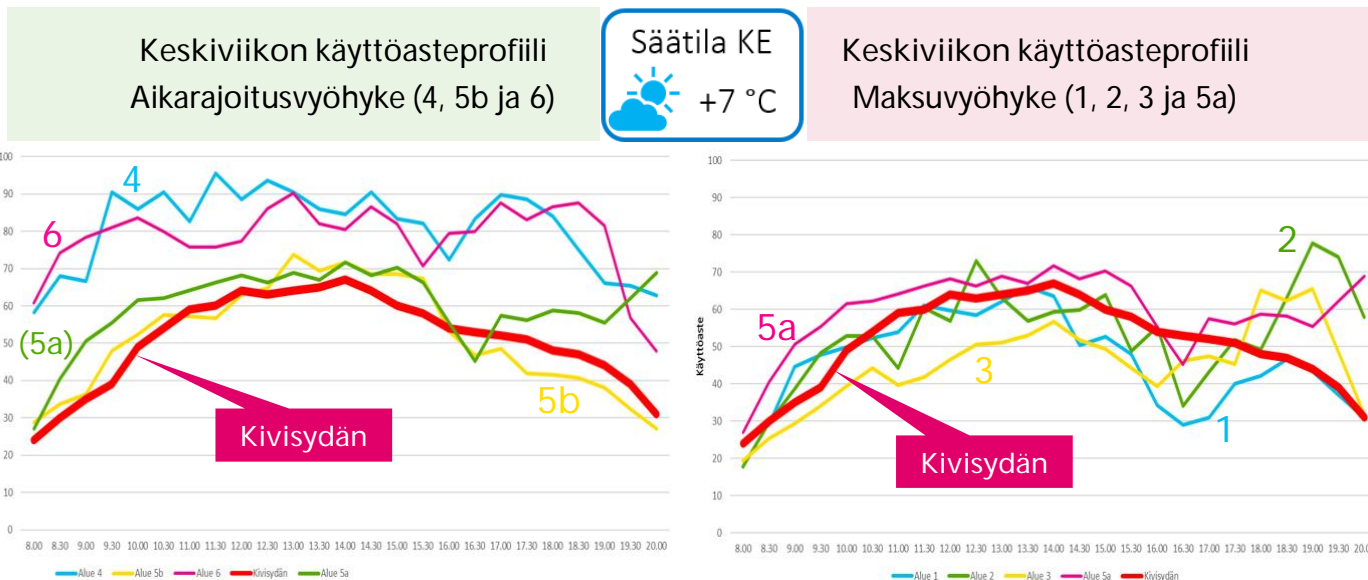
Katutaso

Pysäköintilaskentojen tuloksia verrattiin kunkin lasketun alueen pysäköintikapasiteettiin, josta saatiin tieto vuonna 2018 tehdystä keskustan pysäköintiselvityksestä. Pysäköityjen autojen määriä vertailtaessa ao. alueen pysäköintipaikkamääriin saatiin laskettua kunkin laskentahetken käyttöaste.

Tulokset osoittavat, että alueilla, joilla aikarajoitus on enemmän kuin 2h (4 ja 6) pysäköidään arkena pidempään kuin tätä lyhyemmän aikarajoituksen pysäköintiin (5b), jossa käyttöasteet selvästi alhaisemmat. Rajoittamattoman pysäköinnin tutkimusalueella 7 klo 08-20 välillä on tasainen 70-80 % käyttöaste (ei kuvissa).

Lyhyemmän aikarajoituksen pysäköinnin ja maksullisten paikkojen käyttö vuorokauden eri aikoina vastaa melko identtisesti Kivisydämen käyttöä siihen saakka kunnes työpäivä loppuu. Työpäivän jälkeen ja illalla kadunvarren maksulliset paikat ovat selvästi suosittummat kuin Kivisydämen pysäköintipaikat.

Kuvassa esitetty vertailun vuoksi Kivisydämen käyttöasteet samana päivänä kuin maastotutkimukset on tehty (ke 25.9.2019).



Kadunvarren maksullisten pysäköintipaikkojen käyttöajankohdat ja käyttöaste vastaa melko hyvin Kivisydämen käyttöä. Alueen 3 (Vaara) katujen pysäköinnin käyttöaste jää aamun ja keskipäivän aikana alhaisemmaksi kuin muilla maksualueilla. Illalla maksullisen ajan päätyttyä käyttöaste nousee selkeästi päiväajan maksimia korkeammaksi.

Pysäköintialueiden ja -laitosten käytösujuvuuden kynnsarvona pidetään yleisesti käytännön kokemusten perusteella noin 80 % käyttöastetta, kun pysäköintialueesta ei ole reaaliaikaista informaatiota.

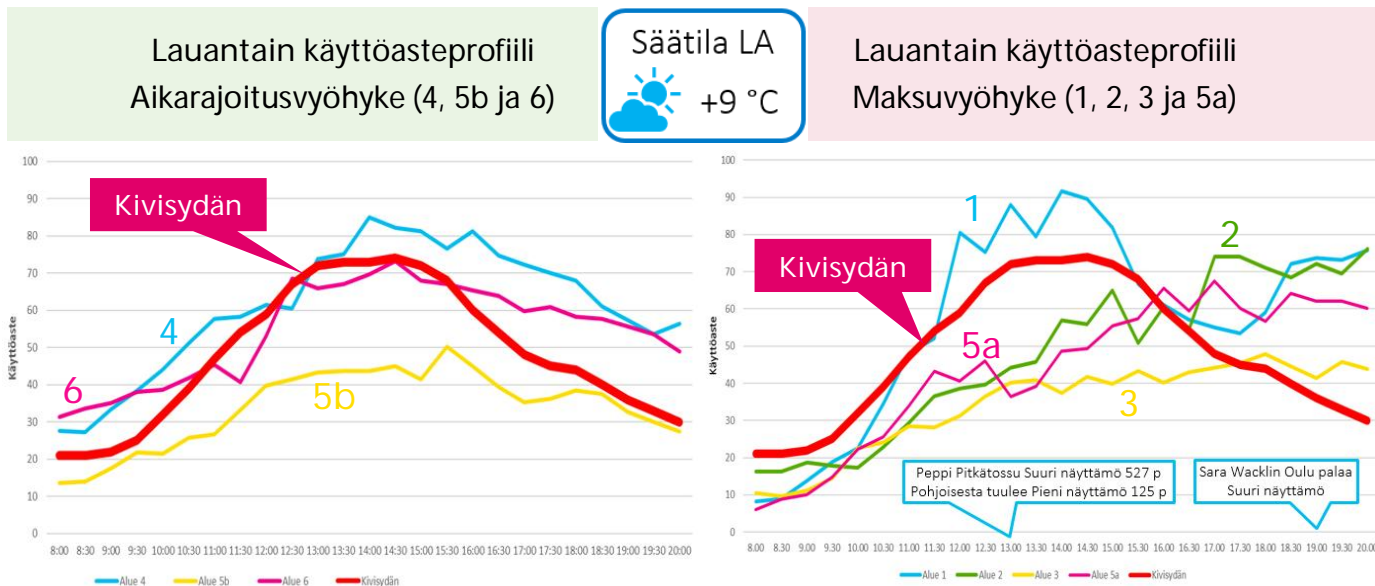
Pysäköintitarpeen nykytilanne

Pysäköintipaikkojen nykyinen käyttö

Katutaso

Lauantain tulokset osoittavat niin ikään, että alueilla, joilla aikarajoitus on enemmän kuin 2h (4 ja 6) pysäköidään mieluummin kuin tätä lyhyemmän aikarajoituksen pysäköintiin (5b), jossa käyttöasteet selvästi alhaisemmat. Lyhyemmän aikarajoituksen pysäköinnin ja maksullisten paikkojen käyttö vuorokauden eri aikoina vastaa melko hyvin toisiaan siihen saakka kunnes maksu- ja aikarajoitus loppuvat. Maksullisen pysäköintiajan jälkeen kadunvarren maksulliset paikat ovat selvästi suosituimmat kuin lyhyen aikarajoituksen pysäköintipaikat ja Kivisydämen paikat. Ilmaisuus ja hyvä sijainti houkuttelevat käyttäjiä. Kadunvarren maksupaikoissa alueilla 1, 2 ja 5a molemmat asiat toteutuvat klo 16 jälkeen. Maksullisena aikana keskustasta hieman etäämmällä olevat ja pidemmällä aikarajoituksella olevat paikat ovat kaikkein suosituimpia. Maksullisista paikoista alue 1 erottuu kovalla käyttöasteella ko. päivänä pyörineiden teatterinäytösten vuoksi.

Kuvassa esitetty vertailun vuoksi Kivisydämen käyttöasteet samana päivänä kuin maastotutkimukset on tehty (la 28.9.2019). Lauantaina 28.9. oli Sokoksella kampanja "3+1 päivää", mikä nosti Kivisydämen keskimääräistä lauantapäivän käyttöastetta +8 %.



Lauantaina kadunvarren maksullisten pysäköintipaikkojen käyttöajankohdat ja käyttöaste eivät vastaa oikeastaan ollenkaan Kivisydämen käyttöä. Alueiden 3 ja 5b katujen pysäköinnin käyttöasteet jäävät koko tarkasteluajana alhaisemmaksi kuin muilla alueilla. Rajoitusaikojen lakattua tilanne ei käytön osalta muutu. Tähän vaikuttaa varmasti eniten ko. alueiden sijainti avoimena oleviin palveluihin, ravintoloihin ja kauppaliikkeisiin nähden. Lähempääkin on mahdollista saada hyvä pysäköintipaikka, joten kauemmaksi auton jättäminen ei houkuta.

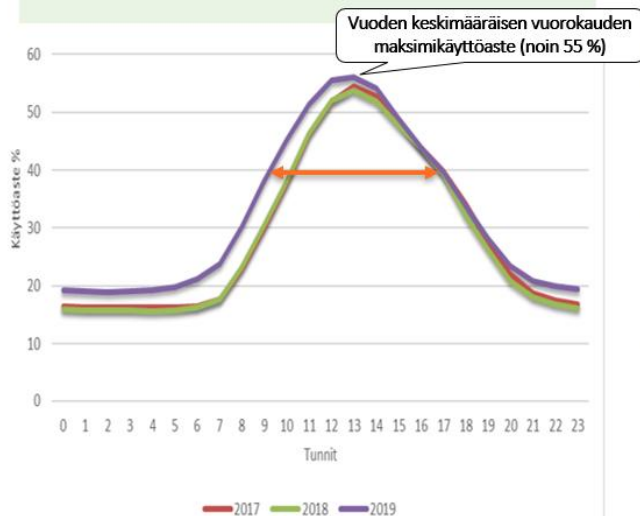
Pysäköintialueiden ja -laitosten käytösuvuuden kynnsarvona pidetään yleisesti käytännön kokemusten perusteella noin 80 % käyttöastetta, kun pysäköintialueesta ei ole reaaliaikaista informaatiota.

Pysäköintitarpeen nykytilanne

Pysäköintipaikkojen nykyinen käyttö

Kivisydän

Tuntikeskiarvot



Vuoden keskimääräisen vuorokauden tuntijärjestyskäyrä laajentunut **+1 h** 2017-> 2019

Käyttöaste >40 % klo 9 – 17 välillä
(vuonna 2019)

Käyttöasteen maksimiarvot vuonna 2018

Päivä/kuukausi	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	13	66	72	21	99	51	26	60	58	45	58	86
2	67	83	76	25	50	51	58	58	25	51	59	47
3	66	89	78	56	58	69	45	66	43	64	64	64
4	68	38	36	60	76	55	69	47	48	59	26	67
5	79	72	64	57	68	55	64	31	51	69	53	62
6	66	73	64	75	26	59	60	73	49	71	51	42
7	41	68	67	60	50	66	57	52	49	60	99	99
8	63	68	67	26	51	62	26	54	43	49	62	76
9	58	63	67	53	53	69	45	50	19	56	74	39
10	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
11	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61
12	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
13	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76
14	37	63	67	46	53	55	51	51	51	51	81	67
15	54	80	34	50	54	22	50	68	55	51	100	92
16	55	68	5	50	56	51	45	75	24	55	83	64
17	62	81	7	54	50	16	42	52	48	59	78	84
18	58	34	25	54	57	59	59	59	39	39	88	63
19	68	65	53	55	49	62	62	62	53	94	62	53
20	88	80	55	66	21	56	56	56	56	95	56	95
21	30	69	69	70	47	47	47	47	47	47	59	100
22	67	79	62	23	50	33	27	4	5	52	59	100
23	70	77	67	49	56	19	50	6	31	55	100	67
24	63	100	85	54	53	27	47	64	50	55	85	17
25	55	28	25	55	56	56	48	100	56	60	51	20
26	71	57	56	56	70	58	56	63	64	68	54	39
27	67	67	59	56	26	55	53	48	58	62	61	92
28	23	80	55	58	47	68	51	50	59	26	59	93
29	51	61	25	48	55	17	50	50	56	51	60	82
30	58	15	55	56	59	52	56	26	53	72	45	59
31	62	49	57	57	52	52	63	65	65	65	59	59

Vappu

Muun Suomen hiihtolomat

Joulunaika

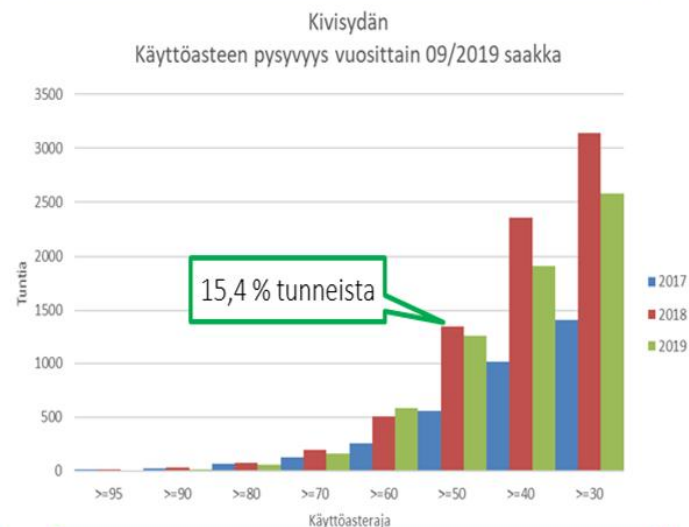
Kansainväliset suurmarkkinat

Päivittäiset maksimikäyttöasteet (maksimitilanteen kesto noin 2h)

Joulukuussa käyttöaste >80 % 15/31 päivänä (muut kuukaudet: >80 % ka. 1,2pv/kk)

Tapahtumat nostavat hetkellisesti käyttöastetta

Käyttöasteen pysyvyys



Käyttöasteen pysyvyys nousussa
Esimerkiksi käyttöaste $\geq 50\%$:

15,4%

vuoden 2018 tunneista (8760 h/v)

(tuntimäärä tarkoittaa, että vuoden lähes jokaisena päivänä tilanne, jossa 4h ajan käyttöaste yli 50%)

Lähde: avoimen rajapinnan pysäköintitiedot Kivisydästä

Pysäköintitarpeen nykytilanne

Pysäköintipaikkojen nykyinen käyttö

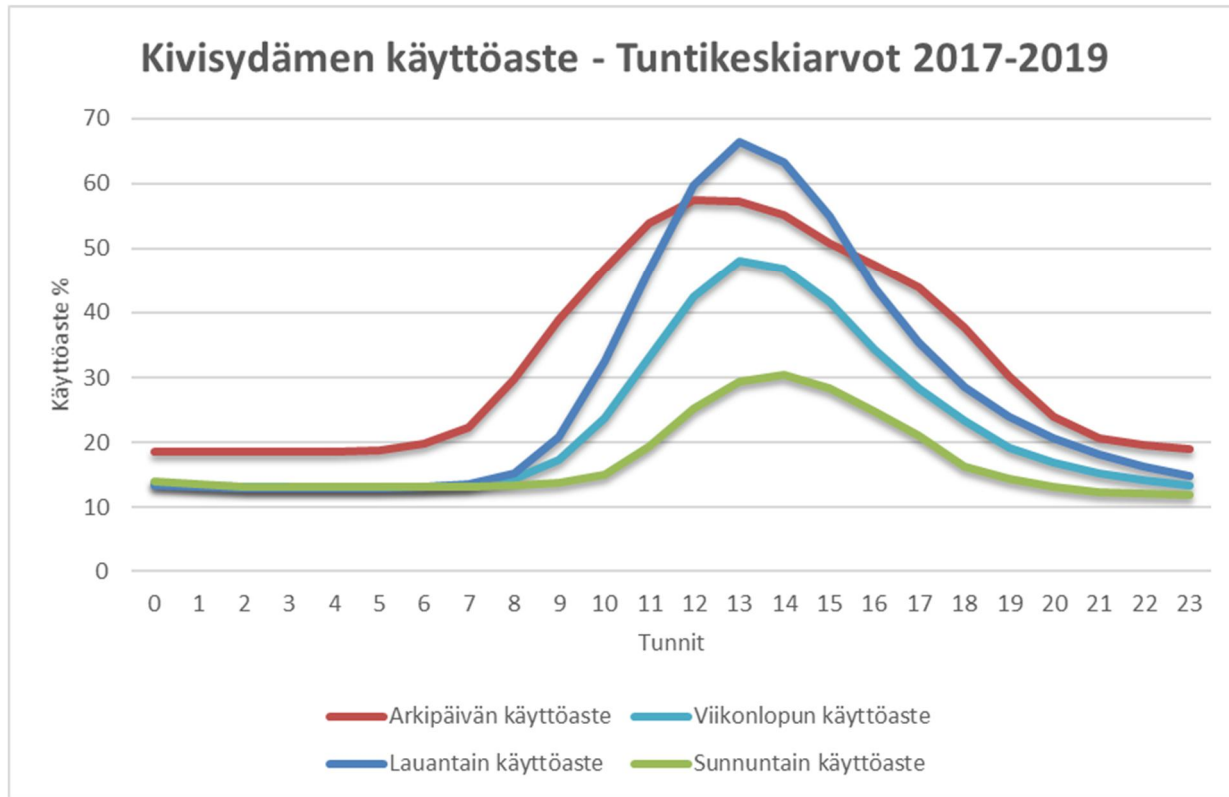
Kivisydän

Kivisydämen päivittäinen käyttö vaihtelee vuorokaudesta ja viikosta riippuen. Edellisellä sivulla esitetystä tuntikäyrästä kuvataan vuoden keskimääräisen vuorokauden käyttöä.

Käyttöaste lasketaan siten, että verrataan vuorokauden eri aikoina pysäköityjen autojen määrää Kivisydämen koko kapasiteettiin. Tuntikäyrästä nähdään, että Kivisydän alkaa täyttyä keskimäärin noin klo 9 aikoihin ja se alkaa tyhjentyä keskimäärin noin klo 17 aikoihin. Illan ja yön tunteina Kivisydän on lähes tyhjä.

Tuntikäyrää katsottaessa huomataan, että keskimääräisessä taulukossa esitetty vuoden jokaisen vuorokauden käyttöasteen maksimiarvo on ajalliselta kestoaltaan keskimäärin vain noin pari tuntia vuorokaudessa (noin klo 12-14 välillä). Vuoden 2018 aikana Kivisydän on ollut parhaimmalla käytöllä lauantaisin sekä helmikuussa eteläisen Suomen hiihtolomaviikoilla ja joulukuussa, joina aikoina vuorokauden maksimikäyttöaste on keskimäärin 70 %. Muuna aikana Kivisydämen vuorokauden maksimikäyttöaste on keskimäärin 49 %. Vuoden 2018 aikana Kivisydän on ollut kahdeksana päivänä maksimissaan 100 % täynnä ja joulukuun pois lukien yhteensä 16 päivänä vähintään 80 % täynnä. Joulukuussa Kivisydän on hetkellisesti vähintään 80 %:sti täynnä 15 päivänä. Koko vuoden aikana Kivisydämessä käy vuorokauden maksimikäyttöaste vähintään 70 %:ssa keskimäärin joka viides päivä.

Viereisessä kuvassa näkyy, miten vuoden keskimääräinen arkipäivä poikkeaa lauantaista ja sunnuntaista. Sunnuntain huonoa käyttöä selittää kadunvarren samanaikainen maksuton pysäköinti. Arkipäivissä näkyy Kivisydämen työmatka-asiointi.



Aikavälin 08/2017 – 09/2019 keskimääräisen vuorokauden tuntikeskiarvot Kivisydämessä

Lähde: avoimen rajapinnan pysäköintitiedot Kivisydäimestä

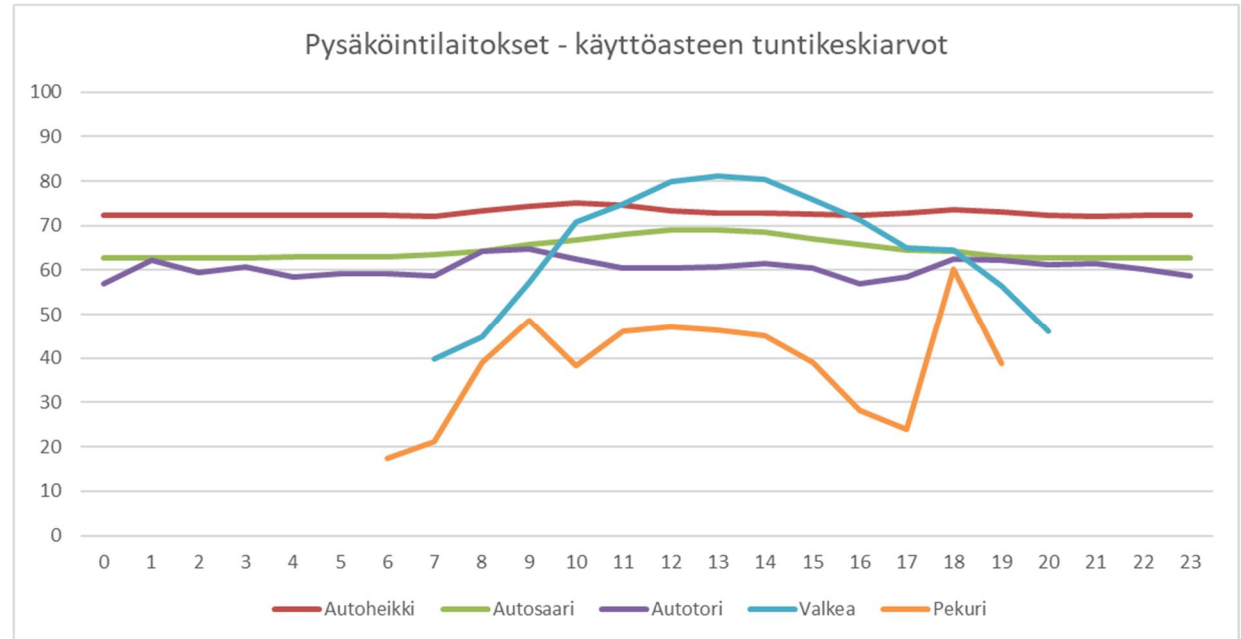
Pysäköintitarpeen nykytilanne

Pysäköintipaikkojen nykyinen käyttö

Muut pysäköintilaitokset

Muiden Oulun keskustassa olevien pysäköintilaitosten käyttö vaihtelee laitoksesta riippuen. Viereisessä kuvassa on esitetty ajanjakson 08/2017 – 09/2019 keskimääräisen vuorokauden tuntikeskiarvot.

Tuntikäyriä katsottaessa huomataan, että Valkea ja Pekuri edustavat päiväsaikaan tapahtuvaa työpaikka- ja asiointipysäköintiä. Muissa pysäköintilaitoksissa on mukana pitkäaikaisia sopimuksia. Saatavilla olevasta käyttäjätalastoista ei selviä, ketkä pysäköintilaitosta käyttävät. Ainakin Autoheikissä ja Autotorissa näyttäisi tapahtuvan liikehdintää klo 8 ja klo 15-16 kohdilla, mikä viittaa siihen, että asukkaiden lähtiessä paikalle saapuvat työpaikkapysäköijät (ja iltapäivällä päinvastoin).



Aikavälin 08/2017 – 09/2019 keskimääräisen vuorokauden tuntikeskiarvot pysäköintilaitoksissa

Lähde: avoimen rajapinnan pysäköintitiedot pysäköintilaitoksista

Pysäköintijärjestelmän kehittäminen

Pysäköintiseminaari

Pysäköintiohjelman lähtöaineistoksi ja laatimisen tueksi järjestettiin 17.6.2019 kutsuseminaari- ja työpajatilaisuus virkamiehille, kaupunginvaltuutetuille, rakennusliikkeiden edustajille, kiinteistökehittäjille, vuokranantajille, liike-elämän yrittäjille ja liikennepalveluja tarjoaville yrityksille. Tilaisuuteen osallistui noin 60 henkilöä.

Seminaarin aluksi kuultiin alustuksia, jotka johdattelivat päivän aiheeseen. Paikalle oli kutsuttu oman alueensa huippuosaajia sekä liikenne- ja pysäköintipalveluyritysten edustajia kertomaan omista palveluistaan, tuotteistaan ja teknisistä ratkaisuistaan, mitä mahdollisuuksia tänä päivänä on tarjolla.

Tilaisuuden avaus ja pysäköintistrategiatyön tausta

Kari Nykänen, Oulun kaupunki

Oulun kaupunkikehityksen tunnusmerkit 2040

Kari Nykänen, Oulun kaupunki

Pysäköinti osana kaupungin menestystä

Kalle Väismaa, Tampereen yliopisto

Liikenne ja kestävä kaupunkikehitys

Raisa Valli, Sitowise Oy

Yrityspuheenvuorot á 5 min

- Carden Oy
- ParkMan
- Easypark
- FLS Finland Oy

Seminaarin työpajaosuutta oli valmisteltu ennakkoon ja kaupungin pysäköintijärjestelmän kehittämistarpeita päätettiin lähestyä neljästä erilaisesta näkökulmasta:

1. Pysäköintijärjestelmät ja opastaminen
2. Pysäköintinormien kehittäminen
3. Kaupunkilaiset ja kaupungin vetovoima
4. Liikenteen päästövähennystavoitteisiin pääseminen

Näkökulmien lisäksi tehtävänanto käsitti tarkoitushakuisesti kaksi erilaista "äärilaitoja" edustavia kehittämisskenaarioita, joita ryhmät pohtivat em. näkökulmista. Skenaariot olivat "Nyky malli" ja "Uusi pysäköintiratkaisu". Tulosten yhteenvedossa on esitelty näkökulmittain ryhmissä pohditut kehittämissideat.



Kuva: Jani Karjalainen



Pysäköintijärjestelmän kehittäminen

Pysäköintiseminaari

Ryhmätehtävään annettu skenaario ”Nykymalli”

- § Asukas- ja työpaikkapysäköintiä toteutetaan keskustassa tonttikohtaisesti kuten tähänkin asti
- § Liikerakentamiselle voidaan osoittaa velvoitepaikat yleisestä pysäköintilaitoksesta
- § Velvoitepaikat toteutetaan asuntorakentamisessa nimikoituna, jotka myydään yksitellen niitä haluaville
- § Yleisten pysäköintilaitosten tai kapasiteetin määrä ei keskustassa juurikaan kasva
- § Pysäköintilaitosten tai muiden tontilla/kortteleissa olevien pysäköintitilojen vapaata kapasiteettia ei hyödynnetä täydennysrakentamisessa
- § Pysäköintilaitosten käyttöastetietoja ei hyödynnetä lyhyt- tai pitkäaikaispysäköinnin lisämyynnissä avoimesta rajapinnasta huolimatta
- § Keskustan pysäköintivyöhykkeet mahdollistavat ilmaisen ja rajoittamattoman pitkäaikaisen pysäköinnin kävelymatkan päässä keskustan palveluista
- § Pyöräpysäköintipaikkojen määrä alimitoitettu ja pyörätelineiden sijainnit eivät täysin vastaa kysyntää
- § Pyörät pysäköidään pääasiassa taivasalle ja osa paikoista runkolukittavia

Ryhmätehtävään annettu skenaario ”Uusi pysäköintiratkaisu”

- § Asuntojen ja työpaikkojen velvoitepaikat toteutetaan keskustassa ja kaupunkirakenteen tiivistämisvyöhykkeellä aina nimikoimattomana, jotka toteutetaan korttelikohtaisiin pysäköintilaitoksiin ja velvoitepaikkojen kustannukset jyvitetään rakennushankkeen neliöhintoihin
- § Keskustassa ja kaupunkirakenteen tiivistämisvyöhykkeellä asukas- ja työpaikkapysäköintiä voidaan osoittaa myös julkisiin pysäköintilaitoksiin
- § Liikerakentamisen velvoitepaikat osoitetaan keskustassa aina yleiseen pysäköintilaitokseen
- § Yleisten pysäköintilaitosten määrän ja/tai kapasiteetin lisäksi varaudutaan vaihteittain toteutettavilla suunnitelmilla
- § Olemassa olevien pysäköintilaitosten tai muiden tontilla/kortteleissa olevien pysäköintitilojen vapaata kapasiteettia hyödynnetään keskustan täydennysrakentamisessa
- § Pysäköintilaitosten käyttöastetietoja hyödynnetään tehokkaasti avoimeen rajapintaan perustuvien digitaalisten palvelujen avulla lyhyt- ja pitkäaikaisen pysäköinnin lisämyynnissä
- § Pysäköintipaikkojen käyttöä seurataan valvontajärjestelmillä siten, että voidaan profiloida pysäköijä käyttäytyjäryhmittäin asukkaaseen, vierailijaan, työntekijään, asioijaan
- § Kaikki keskustan julkiset pysäköintipaikat ovat joko maksullisia tai tiukasti aikarajoitettuja
- § Keskustassa runsaasti katettuja pyöräpaikkoja ja pyöräpysäköintilaitoksia baanaverkon ja pyöräilyn pääreittien varrella
- § Keskustan kaikki pyöräpaikat runkolukittavia tai lukittavissa pyöräkaapeissa



Pysäköintijärjestelmän kehittäminen

Pysäköintiseminaarin ryhmätöiden yhteenveto

1. Pysäköintijärjestelmät ja opastaminen

- Kiinteistöjen vapaat pysäköintipaikat pysäköintijärjestelmän ja -opastamisen piiriin.
- Katutilan vapauttaminen kävelijöiden ja pyöräilijöiden käyttöön.
 - Uusia keskitettyjä pysäköintilaitoksia
- Pyörien pidempiaikainen pysäköintiä pitää kehittää (esim. pysäköintilaitosten yhteyteen)
- Kaupunkipyörät ja kehittyvä joukkoliikenne aiheuttaa liityntäpysäköintiä.
- Maksu- sekä aikarajoitusvyöhykkeen kehittäminen ja laajentaminen
 - Mobiilimaksun mahdollistaminen mm. laitoiksiin
 - Dynaamisen hinnoittelun mahdollisuuksien hyödyntäminen (maanpäällinen kalliimpia kuin pysäköintilaitokset tai eri käyttäjäryhmillä eri hintainen pysäköinti)
- Tiedon keruu ja sen hyödyntäminen
 - Rajapinnat avoimiksi kaikkien käyttöön
 - Kaupungilla vetovastuu – tilaaja velvoittaa palveluntarjoajat luovuttamaan datan
- Tiedottamisella luodaan mielikuvaa, jonka takia uudistuksista pitää viestiä positiivisesti
- Sosiaalisen kestävyuden huomioiminen hinnoittelussa (esim. sakan suuruus)
- Pysäköinnin opastamisessa pitäisi pystyä huomioimaan katutyömaat ja muut mahdolliset muutokset
- Kivisydämeen pitäisi päästä radan itäpuolelta sekä Limingantullista.

2. Pysäköintinormien kehittäminen

- Velvoitepaikkojen myyntitulojen kohdentaminen esim. pysäköintilaitoksiin, pyöräilyyn ja kävelyyn.
- Asukaspysäköintipaikkojen parempi hyödyntäminen vuorottaispysäköinnissä
 - Mahdollisuus kehittää nykyisiä kiinteistöjä ilman, että rakennetaan lisää pysäköintipaikkoja
- Pysäköintilaitosten läheisyyteen mahdollisimman sekoittunutta maankäyttöä.
- Nykyinen ydinkeskustan normi tukee markkinaehtoista toimintaa. Muiden alueiden normeissa voisi olla joustoa (vaihteluväli esim. tiivistämisvyöhyke 1/190-1/170).
- Pyöräpysäköinti ei saisi viedä kiinteistöistä kivijalkakaupan tiloja.
- Pyöräpysäköintinormiin joustoa (vaihteluväli)
- Vanhojen kiinteistöjen normin vapautus



Pysäköintijärjestelmän kehittäminen

Pysäköintiseminaarin ryhmätöiden yhteenveto

3. Kaupunkilaiset ja kaupungin vetovoima

- Kävelyalueen laajentaminen ja keskitetyt pysäköintilaitosratkaisut
- Katettuja kävelytiloja ja yhdyskäytäviä
- Joukkoliikenteen palvelutason parantaminen
- Pyöräpysäköinnin kehittäminen katuympäristössä.
- Huoltoliikenteen rajaaminen/ohjaaminen Kivisydämeen.
- Ilmaisipysäköinnin lopettaminen
 - Sunnuntaiksi samat rajoitukset kuin lauantaisin
 - Ilta-aikojen rajoituksettomuudesta luovuttava?
 - Erityistarpeet huomioitava (esim. kotisairaanhoido)
- Monipuolisia tapahtumia ympäri vuoden
 - Keskitettyjä pysäköintilaitoksia tapahtumakeskittymien läheisyyteen tai toimivat liityntäyhteydet (esim. Raksila, Leevi Madetojan Sali)

4. Liikenteen päästövähennystavoitteisiin pääseminen

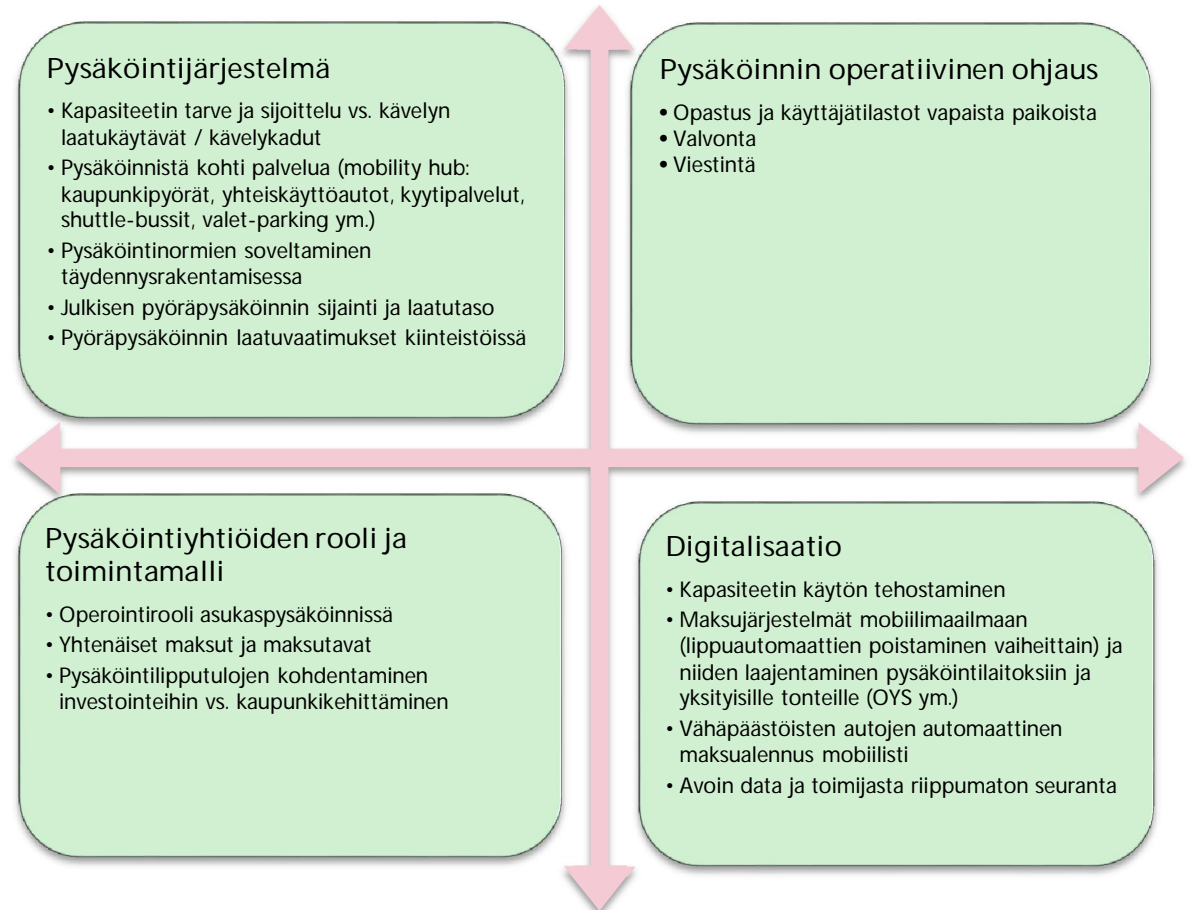
- "Last mile mobility hub" -siirtymämatkat helpoiksi keskitetyistä pysäköintilaitoksista
 - Pysäköintilaitoksiin integroidaan osaksi liikennejärjestelmää esim. automaattibussit, joukkoliikennelippu, kaupunkipyörät, sähköpotkulaudat ja taxit.
- Pysäköintiruudun etsimisen minimointi
 - Tehokas opastusjärjestelmä
 - Pysäköintikapasiteetti keskitettyihin laitoksiin
 - Ilmaisten paikkojen poistaminen
- Sähkökäyttöisten kulkuneuvojen latauspisteiden määrän lisääminen
- Joukkoliikenteen edistäminen yksityisautoilun kustannuksella
- Yhteiskäyttöautojen lisääminen
 - Yhteiskäyttöautojen pysäköintietu myös laitoksiin
- Kimppakyytien etuisuudet pysäköinnissä
- Viisaiden kulikutapojen subventointi
- Yksityisautoilun pysäköinnin hinnan korottaminen

Pysäköintijärjestelmän kehittäminen

Pysäköintiseminaarin yhteenvedo

Pysäköintiseminaaria (17.6.2019) pidettiin hankkeen ohjausryhmässä varsin onnistuneena. Seminaarin työpajaosuus antoi eväitä ja suuntaviivoja tulevan pysäköintiohjelman kehittämislinjausten laatimiselle. Pysäköintiseminaarin työpajaosuutta valmistellessa alkoi jo muodostua ajatus kehittämistarpeiden jakamisesta nelikenttämallin mukaisesti. Ryhmätyöskentelyssä tätä ja monia muita ajatuksia hiottiin ja testattiin laajan osallistujajoukkion avulla.

Viereisessä kuvassa on esitetty työpajan ryhmätöiden tulosten perusteella laadittu luonnos tulevista kehittämislinjausten teemoista ja niihin liittyvistä toimenpidekokonaisuuksista. Työpajaseminaarin tuloksena synnytettiin käytännössä vahvat suuntaviivat laadittavalle pysäköintiohjelmalle.



Pysäköintijärjestelmän kehittäminen

Kehittämistoimenpiteiden työpaja

Pysäköintiohjelman toimenpiteiden määrittelyvaiheessa pidettiin kaupungin viranhaltijoille, kaupunginvaltuutetuille ja muille sidosryhmille työpajaseminaari 28.10.2019, johon osallistui noin 25 henkilöä.

Työpajan aluksi konsultti esitteli edellisen seminaarityöpajan keskeiset tulokset, asukaskyselyn ja kadunvarren haastattelujen tulokset sekä pysäköintialueiden ja -laitosten käyttöastetilastoja. Työpajaosuuden aluksi esiteltiin pysäköintiohjelman alustavat painopisteet ja niihin määritellyt tavoitteet (13 kpl). Ryhmätyöskentelyn tehtävänä oli pohtia konkreettisia toimenpide-esityksiä painopistealueittain:

Vetovoimainen kaupunki

Kestävän liikkumisen edistäminen

Pysäköinti palveluksi

Pysäköintijärjestelmän hallinta

Työpajan tulosten yhteenveto

Vetovoimainen kaupunki

- Olemassa olevien laitosten käyttöasteen parantaminen, mutta pysäköintikapasiteettia pitää olla tarjolla
- Vyöhykkeiden yhtenäistäminen välttämätön toimenpide, mutta nykyiset poikkeukset ja niiden taustat pitäisi selvittää
- Kestävät liikkumismuodot tulee huomioida paremmin jatkossa keskustassa, lisää viihtyisyyttä
 - Kävelybaanaverkon rakentaminen, Walkable city selvitys/suunnitelma, kävelyn edellytysten kehittäminen
- Vuorottaispysäköintimahdollisuuksien lisääminen avoimen datan avulla laajalti myös yksityisissä laitoksissa
- Keskustaa kehitettäessä pitää ottaa paremmin huomioon keskustassa asuvat, kaupunkirakenteen tiivistäminen
- Kunnossapidon laatutason nostossa rahoitustapa merkittävä näkökulma!
- Yhteiskäyttöautojen käyttövoimaohjaukseen subventaationäkökulma vuosittain tarkistettavaksi
- 0- päästöinen sähkötoiminen citylogistiikka- pilotti lähdössä käyntiin keskustassa, seurataan vaikutuksia
- Pitkällä aikajänteellä huoltoliikenteen ohjaaminen maan alle



Pysäköintijärjestelmän kehittäminen

Kehittämistoimenpiteiden työpaja

Kestävä liikkuminen

- Kaupunkipyörille myös katospaikat
- Pyöräpysäköintilaitoksia tarvitaan keskeisten väylien varteen hajautettuna
 - Asemakeskus, Torinranta, Kirkkokatu, Otto-Karhin puisto
 - Pyöräpysäköinnin laatutaso: katokselliset pysäkit, tiiviitä suojattuja laitoksia
 - sijainti kävelykatualueilla katutasossa tai -1 kerroksessa
- Varkaussuojaisia pyöräkaappeja tarvitaan
- Liityntäpysäköintiä keskustassa asioimisessa pitäisi kehittää esimerkiksi siten, että joukkoliikennelippuun pitäisi sisältyä liityntäpysäköintimaksu
- Ilmaisjoukkoliikenteen tarjoaminen suur tapahtumien aikana, kustannukset aiheuttamisperiaatteella, pois lukien sesongit
- Joukkoliikenteen runkolinjat 5 km säteelle keskustasta
- Keskustassa vähän tilaa kehittää joukkoliikennettä, rohkeita avauksia tarvitaan – ehkäpä kaksi joukkoliikennekatua keskustaan: Uusikatu ja Torikatu?
- Joukkoliikenteen varsinaisia toimenpiteitä ei esitetä tässä työssä. Kytkös joukkoliikennestrategiaan kylläkin (liityntäpysäköintiin pitäisi löytää paikat). Esim. Tuirasta puuttuu kokonaan! Olemassa olevien isojen alueiden kartoitus – sopimuksellinen tarkastelu? Liityntäpysäköintipaikkojen sijainnit ja erillinen pysäkkikohtainen laatutasomäärittely mietintään.

Pysäköinti palveluksi

- Tiedonkeruu kadunvarresta pysäköintipaikan löytämiseksi hyvä ajatus. Kehittämiseen tarvitaan tilastotietoa
- Ei pidä tarvita etukäteen tietää, kauanko aikoo pysäköidä – ei myöskään kadunvarressa
- Maksamisen ja vapaan paikan löytämisen helppous kadunvarteen
- Maksujärjestelmien yhtenäistäminen joka paikkaan
- Lipputuotteiden kirjoa laajemmaksi pysäköintilaitoksissa, matalina käyttöasteaikoina
- Selkeään viestintään ja markkinointiin panostettava
 - Tietoa erilaisista maksutavoista vaikutusalueella
 - Pilotoidaan tapahtuma-aikaisen pysäköinnin aikaista liityntäpysäköintiä
 - Messulipussa ilmainen joukkoliikenne
- Kadunvarsipysäköinnin kokeilualue ”Mobiilimaksaminen ainoastaan” -pysäköinti kokeiluun
 - Sovitulla tavalla datan jakaminen kokeilualueelta
 - Täytyy varmistaa ettei lisää esteettömyyttä
- Oulun ulkopuolelta tulevien opastaminen
 - moottoritien älytaulut mukaan pysäköinnin ohjaukseen, joilla ohjataan liikennettä moottoritien varresta
- Isompien tapahtumien (esim. Ostock) yhteydessä kaupungin tulisi tehdä enemmän yhteistyötä Oulun pysäköinnin kanssa
 - lippuhinnat ja niiden sisältö
 - talkoolaisille pysäköintitilaa alennettuun hintaan?
 - Pyöräpysäköinnin järjestäminen ja niihin opastaminen

Pysäköintijärjestelmän kehittäminen

Kehittämistoimenpiteiden työpaja

Pysäköintijärjestelmän hallinta

- Avoin data hyötykäyttöön, hinnoittelu ohjaavaksi elementiksi
- Maksullisen vyöhykkeen pysäköintitapahtuman lyhentäminen
 - Progressiivinen hinnoittelu, ensimmäinen 30 minuuttia halvempaa sitten kallistuu
 - kivijalkakaupan ja palvelujen lähellä maksullisuutta
- Pitkien aikarajoitusten lyhentäminen, parannetaan nopean asioinnin pysäköintikiertoa
- Kesäaikana tulee ohjata enemmän pysäköijä Kivisydämeen
 - Hintatyökalu, kampanjat mobiilimaksamisesta
 - -> Lisää katutason viihtyisyyttä
- Kivisydämeen pitää saada nimikoimattomia asuntorakentamisen velvoitepaikkoja
- Rekisteritunnistuksen perustuva valvonta käyttöön
- Pysäköinnin valvonnan tehostaminen ilta- ja viikonloppu-aikaan + tapahtumien aikaan tapahtuvaksi + uimarannoilla
- Miksi Nallikarin pysäköinti ei ole maksullista?
- Yleinen toimintamalli tapahtumajärjestäjälle pysäköintialueen ja liityntäkuljetuksen järjestämiseksi.
- Puomittomien järjestelmien yleistymisen mahdollisuudet digitalisaation kautta
- Karjasillan kadunvarsipysäköintiä pitäisi kehittää



Kuvat: Jani Karjalainen

Jatkotoimenpiteet

Pysäköintiohjelma on raportoitu erillisessä julkaisussa. Se on luonteeltaan strategista päätöksentekoa ohjaava ohjelma, joka pohjautuu mm. voimassa olevaan Oulun kaupunkistrategiaan 2026. Pysäköintiohjelman toimenpiteet ovat yleensä luonteeltaan sellaisia, että ne vaativat toteutuakseen tarkemman selvityksen tai suunnitelman laatimista tai päivittämistä.

Pysäköintiohjelmassa on esitetty tavoitteittain toimenpiteet, joiden avulla päästään asetettuun tavoitetilanteeseen vuoteen 2040 mennessä. Aikajänne on pitkä, jonka vuoksi pysäköintiohjelman toimenpiteiden toteuttaminen on pitkäaikainen prosessi ja sen vuoksi se vaatii aktiivista vuotuista seuranta. Osa seurantamittareista on sellaisia, joista saadaan tieto olemassa olevista järjestelmistä tai kaupungin muiden strategisten ohjelmien kautta. Osa seurantamittareista ovat puolestaan sellaisia, jotka vaativat järjestelmien tai tiedonkeruuympäristöjen suunnittelua ja rakentamista. Tällaiset mittarit on lajiteltu pysäköintiohjelmassa otsikon ”Kehitettävät mittarit” –alle. Pysäköintiohjelmassa esitetyt seurantamittarit on valittu siten, että niillä voi seurata useampien erilaisten tavoitteiden toteutumista.

Oleellisinta seurantamittaristojen tiedonkeruujärjestelmien rakentamisessa on se, että se mahdollistaa Oulun kaupungin pysäköintitapahtumien seuraamisen reaaliaikaisesti ja sen avulla voidaan johtaa päätöksentekoa tietoon perustuen. Ajantasaisen tiedon avulla voidaan tulevaisuudessa helpommin arvioida mm. pysäköintilaitosten kapasiteetin lisästarpeet ja niiden ajoitus.

Isohkoa kehitystyötä ja toteutusta vaativat mittareiden tiedonkeruujärjestelmät ovat:

- Ruutukaava-alueella olevien maanpäällisten pysäköintipaikkojen automaattinen käyttöseuranta (onko pysäköintiruudussa auto vai ei)
- Pysäköintilaitosten sopimuspysäköijien automaattinen käyttäjätunnistus pysäköintilipukkeen tai rekisteritunnistuksen tietojen perusteella: asukas, työntekijä, asiointi
- Ruutukaava-alueen sisääntuloväylille puuttuvien liikennelaskentasilukoiden asentaminen ja liikennelaskentatietojen yhdistäminen siten, että saadaan ruutukaava-alueella vierailevien autojen kokonaismäärästä tilannekuva tuntijärjestyskäyrällä
- Rekisteritunnisteeseen perustuvan pysäköinnin maksujärjestelmä kaikkeen pysäköintiin ja rekisteritiedon hyödyntäminen pysäköinninhallinnassa (kävijämäärät ja viipymät keskusta-alueella postinumeroalueittain)
- Maksettujen pysäköintimaksujen määrä ja toteutuneiden pysäköintiaikojen kooste vyöhykkeittäin (esimerkiksi alle 30 min, 30-60 min, 1-2 h, 2-4h, 4-12h, 12-24h, yli 24h)
- Pysäköintivirhemaksujen määrä maksu- ja aikarajoitusvyöhykkeittäin