



Selvitys Oulun pysäköintinormin vaikutuksista

17.5.2024



YHDYSKUNTA- JA
YMPÄRISTÖPALVELUT

OULU



Sisällysluettelo

1.	Työn tausta ja tavoitteet	3
1.1.	Yleistä työn taustasta ja tavoitteista	
1.2.	Oulun nykyinen autopysäköintinormi	
1.3.	Oulun nykyinen pyöräpysäköintinormi	
2.	Taustaselvitys liikenteen ja liikkumisen muutoksista Oulussa	7
2.1.	Taustaselvityksen sisältö	
2.2.	Yhteenveto taustaselvityksen tuloksista	
2.3.	Henkilöliikennetutkimusten tulokset Oulun osalta 2016 ja 2021	
2.4.	Liikennemäärien kehitys Oulun pääväylillä 2018-2023	
2.5.	Oulun seudun joukkoliikenteen matkustajamäärien kehitys 2018-2023	
2.6.	Autonomistuksen kehittyminen	
2.7.	Oulun pysäköintilaitosten käyttö	
3.	Pysäköintinormin mukaisesti toteutuneiden kohteiden analysointi	18
3.1.	Yhteenveto tarkastelluista kohteista	
4.	Eri osapuolten näkemykset Oulun pysäköintinormin toimivuudesta	28
4.1.	Toimijoiden haastattelut	
4.2.	Taloyhtiökysely	
5.	Oulun pysäköintinormin vertailu muihin kaupunkeihin	42
6.	Yhteenveto ja suositukset jatkotoimenpiteistä	50
6.1.	Yhteenveto	
6.2.	Suositukset jatkotoimenpiteistä	



1. Työn tausta ja tavoitteet



YHDYSKUNTA- JA
YMPÄRISTÖPALVELUT

OULU



1.1. Yleistä työn taustasta ja tavoitteista

Oulussa otettiin vuonna 2018 käyttöön kiinteistöihin toteutettavien henkilöauto- ja polkupyöräpysäköintipaikkojen määrää ohjaava pysäköintinormi (*kaupunginhallitus 28.3.2018*). Lisäksi pyöräpysäköintinormin soveltamisohje hyväksyttiin yhdyskuntalautakunnassa 27.10.2020. *Linkki kaupungin projektikorttiin: <https://www.ouka.fi/suunnitelmat-ja-hankkeet/pysakointinormit-oulun-kaupungin-alueelle>*

Oulun pysäköintinormi sisältää aiempaa laajemman taulukon eri käyttötarkoitusten ja alueiden paikkamäärän määrittämiseksi ja normi sisältää mahdollisuuden joustotekijöiden käyttöön. Autopaikkojen vähenemä vuoden 2018 pysäköintinormissa on huomattava aiempaan normiin verrattuna erityisesti asuntorakentamisessa. Pyöräpysäköinti on Oulussa erityisen tärkeää, ja nykyinen normi tuottaakin aika paljon pyöräpysäköintipaikkoja aiempaan verrattuna.

Vuonna 2018 käyttöön otettujen pysäköintinormien mukaista rakennuskantaa on toteutunut hieman ja esiin on noussut tarve selvittää normin toimivuutta ja vaikutuksia.

Tämän työn tavoitteena on selvittää, kuinka vuonna 2018 käyttöön otettu pysäköintinormi on vaikuttanut sekä miten sen nähdään toimineen eri toimijoiden näkökulmista tarkasteltuna.

Työssä selvitetään mitä kehitystarpeita auto- ja pyöräpysäköintinormeista havaitaan ja onko normiin tarpeen tehdä tarkennuksia tässä vaiheessa. Selvityksessä keskitytään ydinkeskustan ja pysäköinnin tiivistämisvyöhykkeisiin, joiden osalta tarkastellaan kaikkia pysäköinnin käyttötarkoituksia.

Selvitystyön toteutuksesta on vastannut Sweco Finland Oy, josta työhön osallistuivat Mikko Suhonen, Pauli Löytynoja ja Oona-Lina Alila. Oulun kaupungilta työn laadintaan osallistuivat Saija Räinen ja Jere Klami.

Työn tekemistä ohjasi ohjausryhmä, johon kuuluivat Tapio Siikaluoma, Kari Nykänen, Kari Kämäräinen, Pekka Sirviö, Veikko Lahtinen, Jukka Kokkinen, Saija Räinen ja Jere Klami Oulun kaupungilta sekä Seija Haapalainen ja Jyrki Kemppainen BusinessOulusta. Ohjausryhmä kokoontui työn aikana kolme kertaa.

1.2. Oulun nykyinen autopysäköintinormi

Pysäköintinormi on asemakaavoituksessa määrättävä auto- tai pyöräpaikkavelvoite, minkä mukainen paikkamäärä tulee vähintään toteuttaa (tai järjestää muualta) suhteessa tontin rakennettavaan kerrosalaan tai asuntojen määrään.

Oulun kaupunginhallituksen 28.3.2018 hyväksymässä pysäköintinormissa (kuva 1) autopaikkavelvoite on luokiteltu pysäköintivyöhykkeen ja rakennuksen käyttötarkoituksen mukaan. Autopaikkavelvoitteesta voidaan joustaa tietyin perustein. Perusteita vähennykselle ovat vuokratalokohde, laadukas pyöräpysäköinti, normin määräämän pyörien pysäköintipaikkamäärän ylittäminen, autopaikkojen sijoittaminen keskitettyyn pysäköintilaitokseen (paikkojen nimikoimattomuus tai vuorottaispysäköinti) sekä yhteiskäyttöauton käyttömahdollisuuden tarjoaminen asukkaille. Vähennyksen suuruus voi olla vuokratalokohteissa enintään 40 % ja muissa kohteissa 25 % velvoiteautopaikkojen määrästä.

Käyttötarkoitus	Ydinkeskusta (palveluiden keskusta, torialue ja asemakeskus)	Pysäköinti- normin tiivistämis- vyöhyke	Ydinkeskusta (asumisen keskusta, Myllytulli) ja Linnanmaan kampusalue	Toppila, Hiukkavaaran, Kaakkurin, Kiimingin, Oulunsalon ja Haukiputaan keskukset ⁴⁾	Muut alueet
Asuminen	ap / k-m ² tai asunto	ap / k-m ² tai asunto	ap / k-m ² tai asunto	ap / k-m ² tai asunto	ap / k-m ² tai asunto
Kerrostalo	1/210	1/180 ¹⁾	1/210	1/150 ¹⁾	1/120 ¹⁾
Rivitalo ja kytketty pientalo	1	1 ¹⁾	1	1,3 ¹⁾	1,5 ¹⁾
Erillispientalo	1	1	1	2	2
Opiskelija-asuminen	1/400	1/300	1/300	1/220 ¹⁾	1/220 ¹⁾
Tehostettu palveluasuminen	1/450	1/400	1/400	1/350	1/300
Palveluasuminen	1/300	1/270	1/270	1/180	1/160
Vuokratalot ³⁾	-30 %	-25 %	-30 %	-20 %	-20 %
Toimistot	ap / k-m ²	ap / k-m ²	ap / k-m ²	ap / k-m ²	ap / k-m ²
	1/85 (1/120) ²⁾	1/100	1/85 (1/120) ²⁾	1/70	1/50
Liiketilat	ap / k-m ²	ap / k-m ²	ap / k-m ²	ap / k-m ²	ap / k-m ²
Lähikauppa	1/85 (1/120) ²⁾	1/75	1/85 (1/120) ²⁾	1/50	1/50
Muu päivittäistavarakauppa	1/70 (1/100) ²⁾	1/50	1/50	1/50	1/25
Paljon tilaa vaativa erikoiskauppa	1/85 (1/120) ²⁾	1/50	1/50	1/50	1/50
Muu erikoiskauppa	1/85 (1/120) ²⁾	1/75	1/85 (1/120) ²⁾	1/50	1/25

¹⁾ Lisäksi yksi vieraspaikka/1000 k-m². Korttelia kohden oltava yksi vieraspaikka alkavaa 1000 k-m² kohden. Laskelmassa voidaan hyödyntää katualueella olevat pysäköintipaikat.

²⁾ Jos velvoitepaikka yleiseen pysäköintilaitokseen

³⁾ Koskee kerros-, rivi- ja pientaloja.

⁴⁾ Myös muut alue- ja paikalliskeskukset voivat tulla kyseeseen tapauskohtaista harkintaa käyttäen.



1.3. Oulun nykyinen pyöräpysäköintinormi

Oulun pysäköintinormissa on määritetty myös velvoite pyöräpysäköintipaikkojen toteuttamiselle (kuva 2). Pyöräpaikkavelvoite on luokiteltu pysäköintivyöhykkeen ja rakennuksen käyttötarkoituksen mukaan.

Normia sovelletaan kaavoituksessa ottaen huomioon laatuvaatimukset, erityisasumisen vaikutus palveluasumisessa ja vaatimus pyöräilyn aputiloista.

Lisäksi pyöräpysäköintinormissa on esitetty ohjeellisia mittoja pyöräpysäköintipaikkojen osalta, esimerkiksi paikkojen korkeudesta ja leveydestä.

Pyöräpysäköintinormin osalta Oulun kaupungin yhdyskuntalautakunta on 27.10.2020 hyväksynyt soveltamisohjeen, jolla on täydennetty voimassa olevaan pysäköintinormia mm. ohjeistamalla, että asuinkerrostaloissa vähintään 50% pyöräpaikoista osoitetaan lukittuun ja katettavaan tilaan, joka on helposti saavutettavissa. Alkuperäisessä pysäköintinormissa edellytettiin asuinkerrostaloissa vähintään 50 % pyöräpaikoista toteutettavaksi lämpimään sisätilaan, joka on esteettömästi saavutettavissa.

Käyttötarkoitus	Ydinkeskusta	Pysäköintinormin tiivistämisvyöhyke	Muut alueet
Asuminen	pp / k-m²	pp / k-m² tai asunto	pp / k-m² tai asunto
Kerrostalo	1/30	1/30	1/40
Rivitalo ja kytketty pientalo	1/30	3	3
Erillispientalo	1/30	4	4
Opiskelija-asuminen	1/20	1/20	1/30
Palveluasuminen	1/30	1/40	1/50
Toimistot ja julkiset palvelut	pp / k-m²	pp / k-m²	pp / k-m²
	1/50	1/50	1/80
Liiketilat	pp / k-m²	pp / k-m²	pp / k-m²
Lähikauppa	1/30	1/40	1/40
Muu päivittäistavarakauppa	1/40	1/50	1/100
Paljon tilaa vaativa erikoiskauppa	1/150	1/150	1/150
Muu erikoiskauppa	1/40	1/40	1/50

Kuva 2. Pyöräpysäköintiä koskeva pysäköintinormi Oulussa (2018).



2. Taustaselvitys liikenteen ja liikkumisen muutoksista Oulussa



YHDYSKUNTA- JA
YMPÄRISTÖPALVELUT

OULU



2.1. Taustaselvityksen sisältö

Työssä laadittiin tiivis katsaus liikkumisen ja liikkumistapojen muutoksiin Oulun seudulla edellisen pysäköintinormin voimaantulon jälkeisenä aikana (tarkasteluväli 2018-2023) seuraavien aineistojen pohjalta:

- henkilöliikennetutkimusten tulokset Oulun osalta 2016 ja 2021,
- liikennemäärien kehitys Oulun pääväylillä 2018-2023,
- jalankulun ja pyöräilyn määrän kehitys 2018-2023,
- Oulun seudun joukkoliikenteen matkustajamäärien kehitys 2018-2023,
- autonomistus ydinkeskustassa ja pysäköinnin tiivistämisvyöhykkeellä 2018-2021,
- liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä kunnittain 2018-2021 sekä
- Oulun pysäköintilaitosten keskimääräiset käyttöasteet.

Seuraavalla sivulla on esitetty yhteenveto taustaselvityksen tuloksista.



2.2. Yhteenveto taustaselvityksen tuloksista

Yhteenveto keskeisistä tuloksista 2018-2023:

- Pyöräilyn osuus kulkutapana on henkilöliikennetutkimuksen perusteella kasvanut hieman, mutta joen ylittävillä väylillä ja keskustan kehällä pyöräilijöiden absoluuttinen määrä laskenut kaupungin omien liikennelaskentojen perusteella.
- Oulujoen siltojen (-2,5 %) ja keskustan kehän (-9 %) moottoriajoneuvoliikenteen määrä on laskenut.
- Oulun seudun joukkoliikenteen matkamäärä on kasvanut n. 11 %.
- Autotiheys Oulussa on keskimäärin kasvanut jonkin verran, mutta tutkituilla ydinkeskusta- ja pysäköinnin tiivistämisvyöhykkeillä autonomistus on jopa hieman laskenut.
- Oulun keskustan pysäköintilaitosten käyttöasteet ovat kasvaneet hieman, mutta laitoksissa on silti huomattavasti vapaata kapasiteettia ympäri vuorokauden. Kivisydämen käyttö on kasvanut muita laitoksia enemmän, mutta myös siellä on vapaata kapasiteettia.

Kokonaisuutena voidaan todeta, että kovin merkittäviä muutoksia liikenteessä ja liikkumisessa Oulun seudulla ei ollut tutkimusaineistojen perusteella havaittavissa ja suurimmat vaikutukset ovat johtuneet Covid-pandemiasta. Osassa aineistoista käytettävissä ollut ajanjakso oli vain kolmen vuoden mittainen. Tehdyn taustaselvityksen perusteella ei suoraan voida todeta selkeitä muutosperusteita pysäköintinormeihin liittyen suuntaan tai toiseen.

Seuraavilla sivuilla on esitelty tarkemmin aineistokohtaisesti taustaselvityksen tulokset.

2.3. Henkilöliikennetutkimusten tulokset Oulun osalta 2016 ja 2021

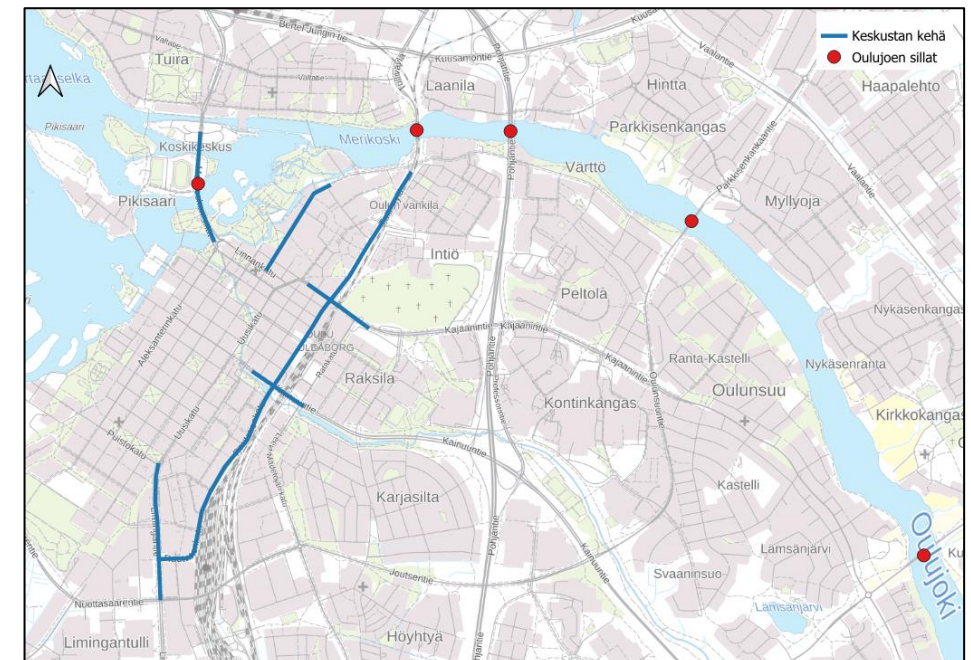
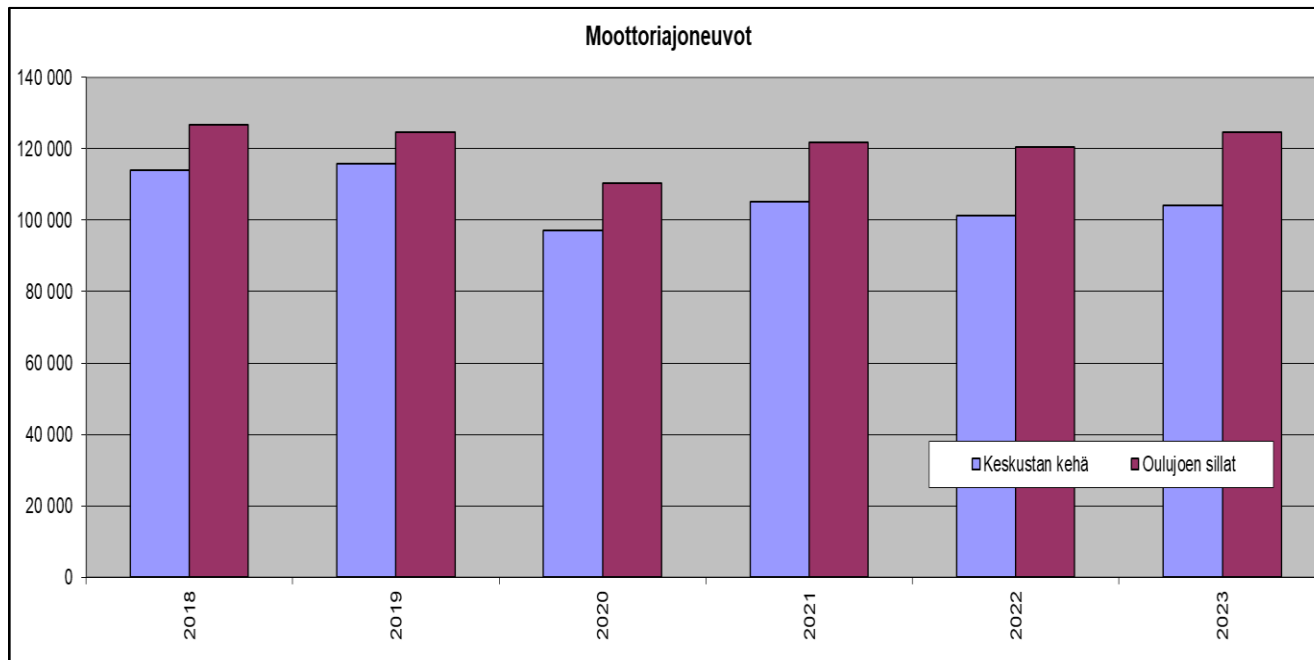


- Covid-pandemian vaikutukset näkyvät merkittävästi vuonna 2021 toteutetun henkilöliikennetutkimuksen tuloksissa.
- Autonomistajien osuus on pysynyt samana Oulun seudulla.
- Pyöräilyn kulkutapaosuus on noussut 1 %-yksikön Oulun kaupungissa ja 2 %-yksikköä Oulun seudulla.
- Vuonna 2021 Oulun seudulla tehtiin keskimäärin 2,51 matkaa/hlö/vuorokausi, eli 0,49 matkaa/hlö/vuorokausi vähemmän kuin vuonna 2016.
- Matkan keskipituus (16 km) on noussut Oulun seudulla kaksi kilometriä ja keskimääräinen matka-aika per matka (29 min) on noussut neljä minuuttia, eli Oulun seudun matkat ovat nykyisin keskimäärin aiempaa pidempiä ja kestävät pidempään, mutta niitä tehdään päivässä vähemmän kuin aiemmin.
- Työhön liittyvät matkat ovat aiempaa pidempiä, mutta opiskeluun ja ostoksiin liittyvät matkat lyhyempiä.
- *Joukkoliikenteen osuus matkoista on pysynyt samana Oulun seudulla* (Covid-pandemia vaikuttaa vuoden 2021 matkustajamääriin).
- Pyöräilyn osuus kulkutapajakaumasta on Oulun seudulla huomattavasti suurempi kuin henkilöliikennetutkimuksen muilla kaupunkiseuduilla.



2.4. Liikennemäärien kehitys Oulun pääväylillä 2018-2023

- Vuonna 2018 keskustan kehän moottoriajoneuvoliikenteen keskiarkivuorokausimäärä oli noin 114 000 ajon. ja Oulujoen silloilla noin 127 000 ajon.
- Vuonna 2023 keskustan kehän moottoriajoneuvoliikenteen keskiarkivuorokausimäärä oli noin 104 000 ja Oulujoen silloilla noin 124 000 ajon.
- **Moottoriajoneuvoliikenteen liikennemäärät ovat laskeneet 2018-2023 keskustan kehällä n. 9 % ja Oulujoen silloilla n. 2,5 %.**



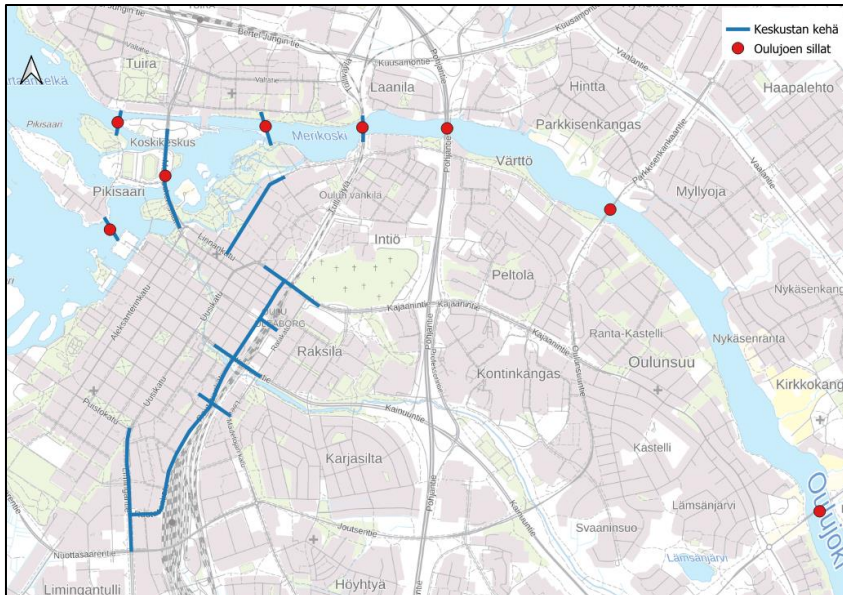
Kuva 3. Moottoriajoneuvoliikenteen keskiarkivuorokausimäärä Oulun pääväylillä 2018-2023.

Kuva 4. Liikennelaskennassa lasketut moottoriajoneuvoliikenteen pääväylät.

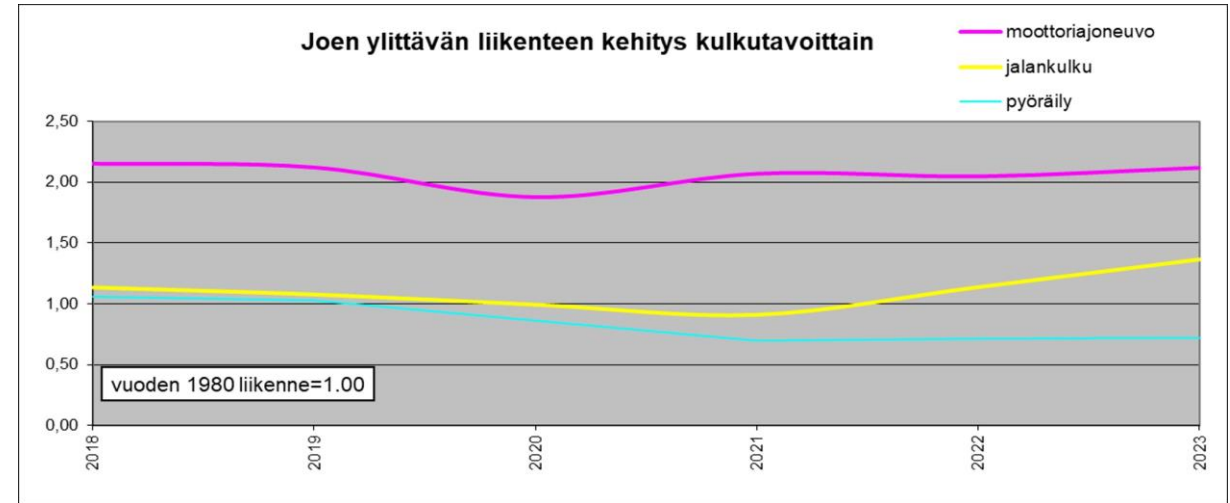


2.4. Liikennemäärien kehitys Oulun pääväylillä 2018-2023

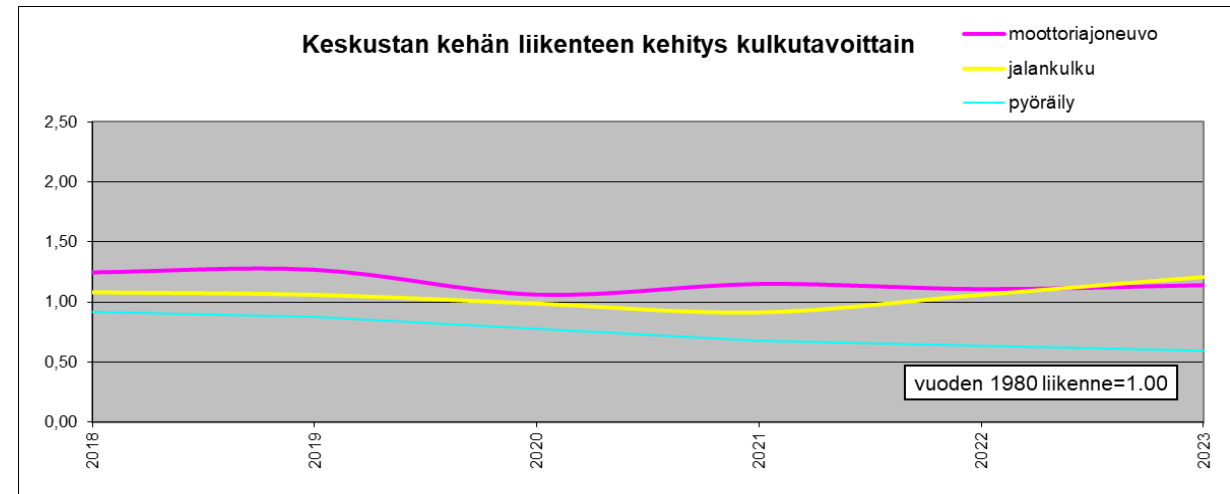
- Joen ylittävä jalankulun määrä on kasvanut n. 20% vuosien 2018 ja 2023 välillä.
- Joen ylittävä pyöräilyn määrä on laskenut n. 32% vuosien 2018 ja 2023 välillä.
- Keskustan kehällä jalankulun määrä on kasvanut n. 11% vuosien 2018 ja 2023 välillä.
- Keskustan kehällä pyöräilyn määrä on laskenut n. 36% vuosien 2018 ja 2023 välillä.



Kuva 5. Liikennelaskennassa lasketut jalankulun ja pyöräilyn pääväylät.



Kuva 6. Joens ylittävä liikenteen kehitys kulkutavoittain 2018-2021.



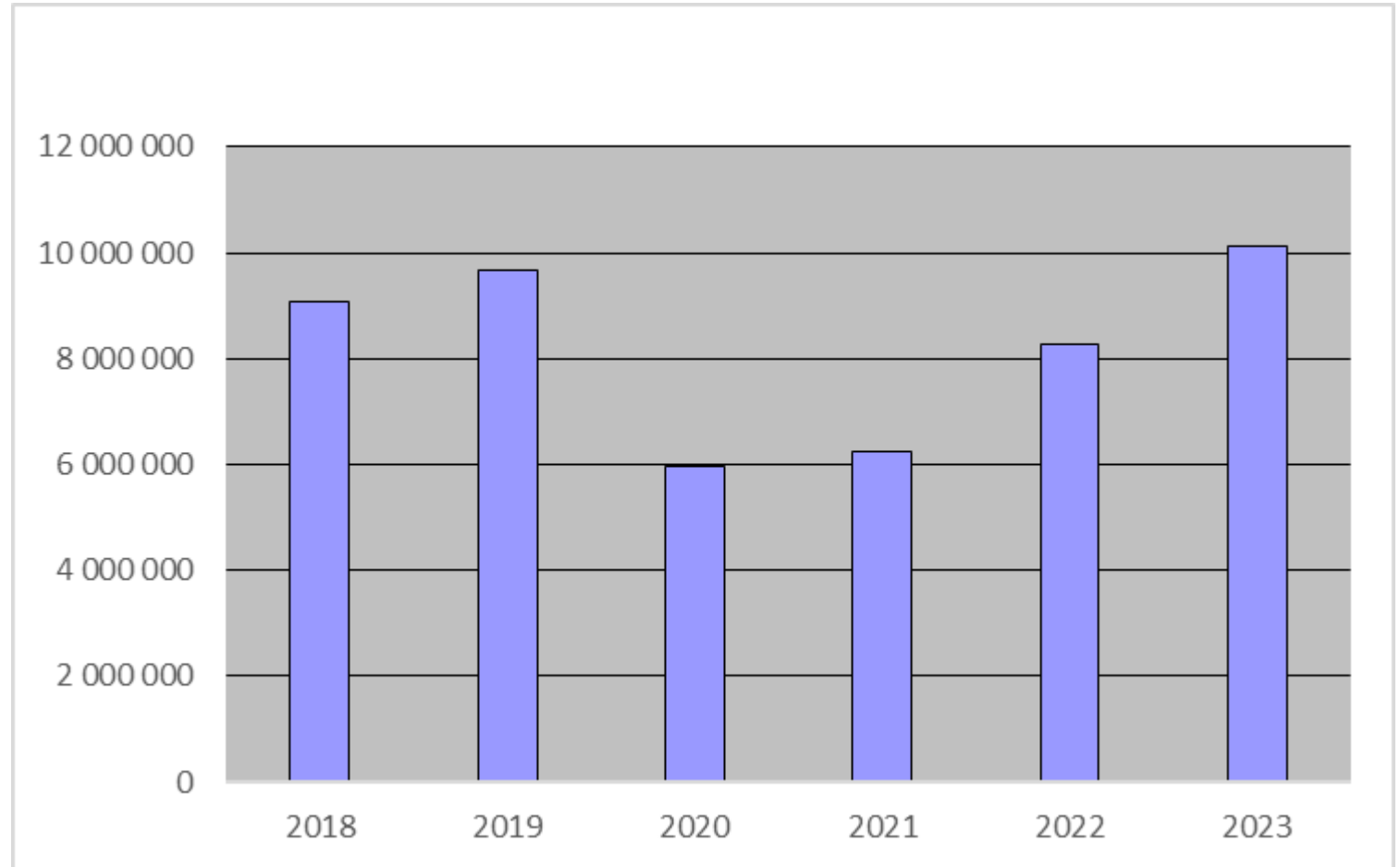
Kuva 7. Keskustan kehän liikenteen kehitys kulkutavoittain 2018-2021.

2.5. Oulun seudun joukkoliikenteen matkustajamäärien kehitys 2018-2023



Oheisessa kuvaajassa on esitetty Oulun seudun joukkoliikenteen matkustajamäärät vuosina 2018-2023. Matkustajamäärät romahtivat vuonna 2020 Covid-pandemian vuoksi. Viime vuonna ylitettiin ensimmäisen kerran pandemiaa edeltäneen ajan matkustajamäärät.

Oulun seudun joukkoliikenteen matkamäärät ovat kasvaneet n. 11% vuosien 2018-2023 välillä.



Kuva 8. Oulun seudun joukkoliikenteen matkustajamäärät 2018-2023.

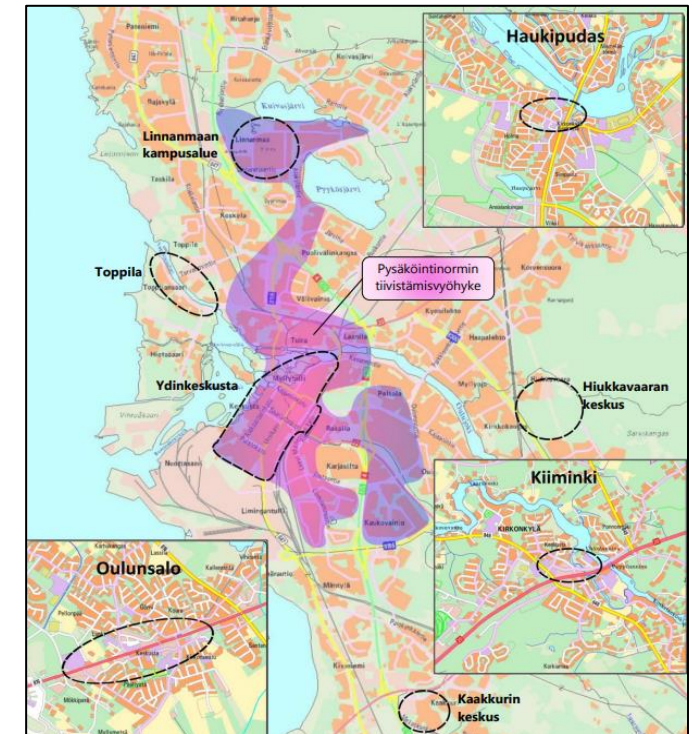


2.6. Autonomistuksen kehittyminen

- Vuosien 2018 ja 2021 välillä asuntokuntien määrä on ydinkeskustavyöhykkeellä kasvanut 13 % ja pysäköinnin tiivistämisvyöhykkeellä 5 %. Samaan aikaan vastaavasti autottomien asuntokuntien määrä on kasvanut ydinkeskustassa 17 % ja tiivistämisvyöhykkeellä 7 %.
- Vuosien 2018 ja 2021 välillä autottomien asuntokuntien suhteellinen osuus kaikista asuntokunnista on kasvanut ydinkeskustavyöhykkeellä 2,4 %-yksikköä ja tiivistämisvyöhykkeellä 0,9 %-yksikköä.
- **Yhteensä autottomien asuntokuntien osuus kaikista asuntokunnista kasvoi yhden prosenttiyksikön tutkitulla alueella vuosien 2018 ja 2021 välillä.**

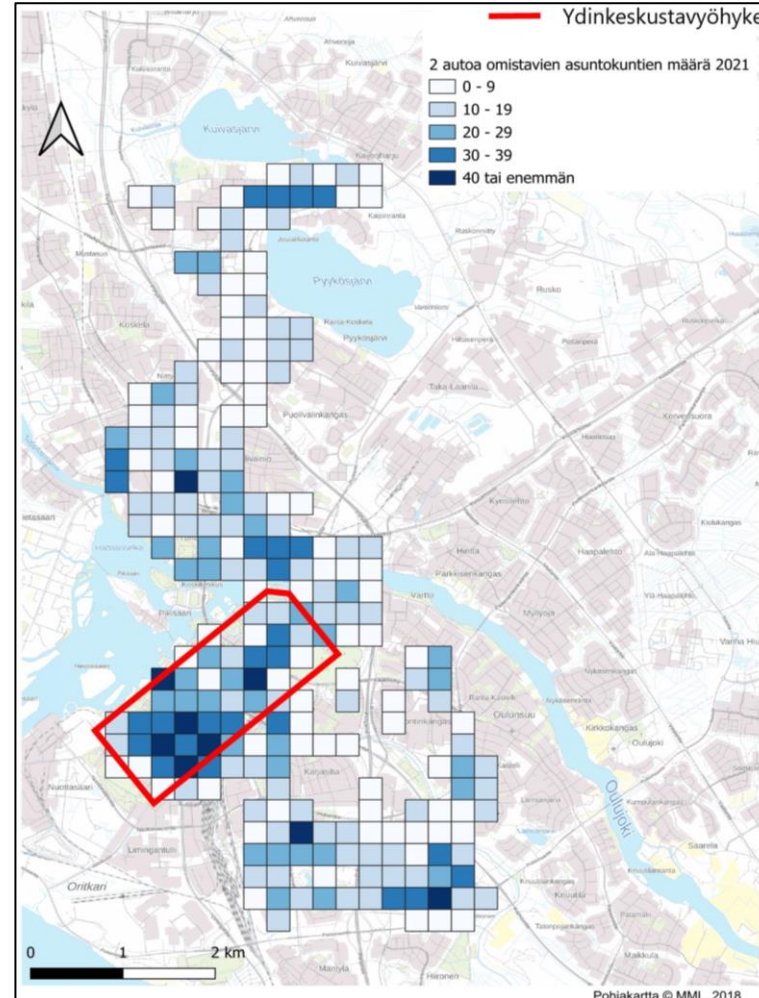
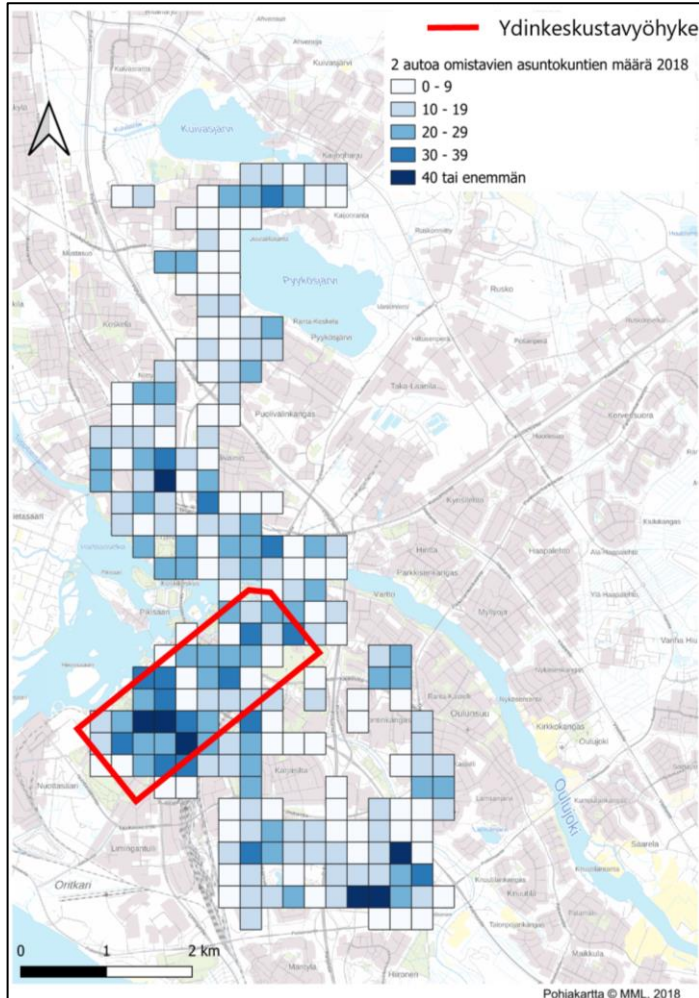
Taulukko 1. Autonomistus ydinkeskustassa ja pysäköinnin tiivistämisvyöhykkeellä (lähde: YKR)

Vyöhyke		2018	2021
Ydinkeskusta- vyöhyke	Asuntokunnat yhteensä, lkm	12 961	14 620
	Autottomat asuntokunnat, lkm	7 355	8 642
	Yhden auton asuntokunnat, lkm	4 603	4 865
	Vähintään kahden auton asuntokunnat, lkm	1 003	1 113
Pysäköinnin tiivistämis- vyöhyke	Asuntokunnat yhteensä, lkm	27 664	29 040
	Autottomat asuntokunnat, lkm	13 974	14 937
	Yhden auton asuntokunnat, lkm	10 783	11 115
	Vähintään kahden auton asuntokunnat, lkm	2 907	2 988



Kuva 9. Oulun pysäköintinormin vyöhykkeet.

2.6. Autonomistuksen kehittyminen



Taulukko 2. Autonomistus ydinkeskusta- ja pysäköinnin tiivistämisvyöhykkeellä (tietojen lähde: YKR)

Ydinkeskustavyöhyke- ja pysäköinnin tiivistämisvyöhyke	2018	2021
Vähintään 2 autoa omistavat asutokunnat	3 910	4 101
Asutokunnat yhteensä	40 625	43 660
Vähintään 2 autoa omistavien asutokuntien osuus kaikista asutokunnista	9,6%	9,4%

Kuva 10. Vähintään kaksi autoa omistavien asutokuntien määrä tilastoruudittain vuonna 2018 (lähde: YKR / SYKE).

Kuva 11. Vähintään kaksi autoa omistavien asutokuntien määrä tilastoruudittain vuonna 2021 (lähde: YKR / SYKE).



2.6. Autonomistuksen kehittyminen

Taulukossa 3 on esitetty liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä kunnittain 2018-2021. Henkilöautojen määrä Oulussa on kasvanut n. 5760 henkilöautolla ja asukasluku on kasvanut n. 6000 asukkaalla vuosien 2018-2021 välillä. Autonomistusaste on samalla aikavälillä kasvanut 15 henkilöautolla / 1000 asukasta. Oulun kaupungissa oli Oulun seudun kunnista matalin autotiheys vuonna 2021, mutta suurempi kuin vertailukaupungeissa Jyväskylässä, Tampereella ja Turussa. Vertailukaupungeissa autotiheyden kasvu on ollut huomattavasti Oulua pienempi.

Taulukko 3. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrän ja asukasluvun kehitys Oulun seudun kunnissa ja vertailukaupungeissa 2018-2021 (tietojen lähde: Traficom)

Kunta	Asukasluku 2018	Asukasluku 2021	Väestön kasvu	Henkilöauto, lkm 2018	Henkilöauto, lkm 2021	Henkilöautojen määrän muutos	Autotiheys (autoa / 1000 as.) 2018	Autotiheys (autoa / 1000 as.) 2021	Muutos autotiheydessä 2018-2021	Henkilöauto, lkm 2024	Vähäpäästöisten* henkilöautojen osuus 2024
Oulu	203 567	209 551	5 984	89 922	95 680	5 758	442	457	15	96 063	9,00 %
Hailuoto	974	950	-24	510	515	5	524	542	18	519	4,80 %
Muhos	8 980	8 909	-71	4 503	4 634	131	501	520	19	4 650	5,40 %
li	9 862	9 912	50	4 977	5 234	257	505	528	23	5 163	4,90 %
Kempele	17 923	19 116	1 193	9 443	10 282	839	527	538	11	10 361	9,4 %
Tyrnävä	6 758	6 593	-165	3 111	3 228	117	460	490	30	3 226	5,10 %
Liminka	10 161	10 218	57	4 561	4 834	273	449	473	24	4 916	8,40 %
Lumijoki	2 052	2 018	-34	938	965	27	457	478	21	983	5,90 %
Jyväskylä	141 305	144 473	3 168	63 073	64 948	1 875	446	450	4	65 414	8,70 %
Tampere	235 239	244 223	8 984	94 094	98 220	4 126	400	402	2	99 463	11,00 %
Turku	191 331	195 137	3 806	79 113	81 448	2 335	413	417	4	82 243	10,40 %

* Käyttövoimana sähkö, kaasu tai hybridi.



2.7. Oulun pysäköintilaitosten käyttö

Oulun pysäköinti Oy:n pysäköintilaitosten pysäköintitapahtumien määrä vuosina 2021-2023 on esitetty taulukossa 4. Aineistojen perusteella voidaan todeta, että kaikkien laitosten käyttöaste on noussut hieman pois lukien Avohoitotalon pysäköintilaitos. Aineistojen perusteella voidaan kuitenkin todeta, että laitokset ovat huomattavalla vajaakäytöllä.

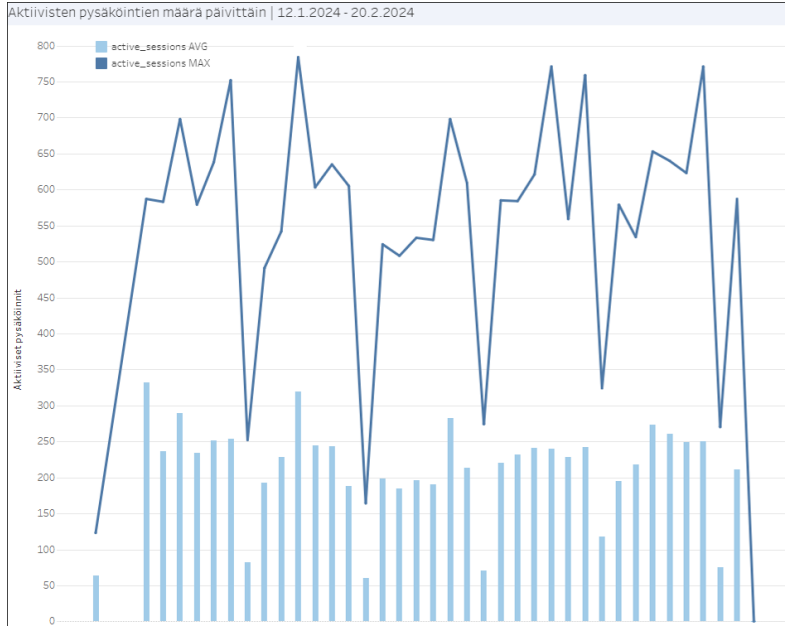
Kivisydämen pysäköintilaitoksessa oli tammikuussa 2024 kysyntähuippuina samanaikaisesti aktiivisia pysäköintejä keskimäärin enimmillään 634 arkisin ja 756 lauantaisin. Yksittäisinä huippupäivinä aktiivisia pysäköintejä oli tammikuussa 2024 enimmillään alle 800 kpl. Päiväkohtaiset, keskimääräiset aktiivisten pysäköintiä määrät ovat enimmillään olleet n. 330 ajoneuvoa. Kivisydämessä on yhteensä 900 autopaikkaa, joten vapaata kapasiteettia on runsaasti. Kaikki Kivisydämen sopimuspysäköintipaikat ovat varattuja. Tammikuussa 2024 keskimääräinen pysäköinnin kesto Kivisydämessä oli 277 minuuttia. Tammikuun pysäköinneistä 64 % oli alle kahden tunnin mittaisia. Kivisydämen pysäköintituotteisiin on tullut tammikuussa muutoksia, jotka eivät välttämättä näy tilastoissa.

Pysäköinti-laitos	2021	2022	2023	Muutos 2021-2023
Kivisydän	603 614	660 463	680 237	12,7%
Autosaari	110 188	116 208	112 942	2,5%
Autoheikki	47 188	47 669	50 051	6,1%
Rehaparkki	48 837	55 968	58 115	19,0%
Rauhaparkki	8079	10 597	13 564	67,9%
Avohoitotalo	44 647	39 088	37 434	-16,0%
Sairaalaparkki	56 920	64 037	65 195	14,5%

Taulukko 4. Oulun Pysäköinti Oy:n vuosittaiset pysäköintitapahtumien määrät. Tietojen lähde: Oulun Pysäköinti Oy.



Kuva 12. Oulun Pysäköinti Oy:n pysäköintilaitosten sijainti.



Kuva 13. Kivisydämen aktiivisten pysäköintiä keskimääräinen määrä (palkit) ja huippumäärä (viiva) välillä 12.1.-20.2. 2024. (lähde: Oulun Pysäköinti Oy).

3. Pysäköintinormin mukaisesti toteutuneiden kohteiden analysointi

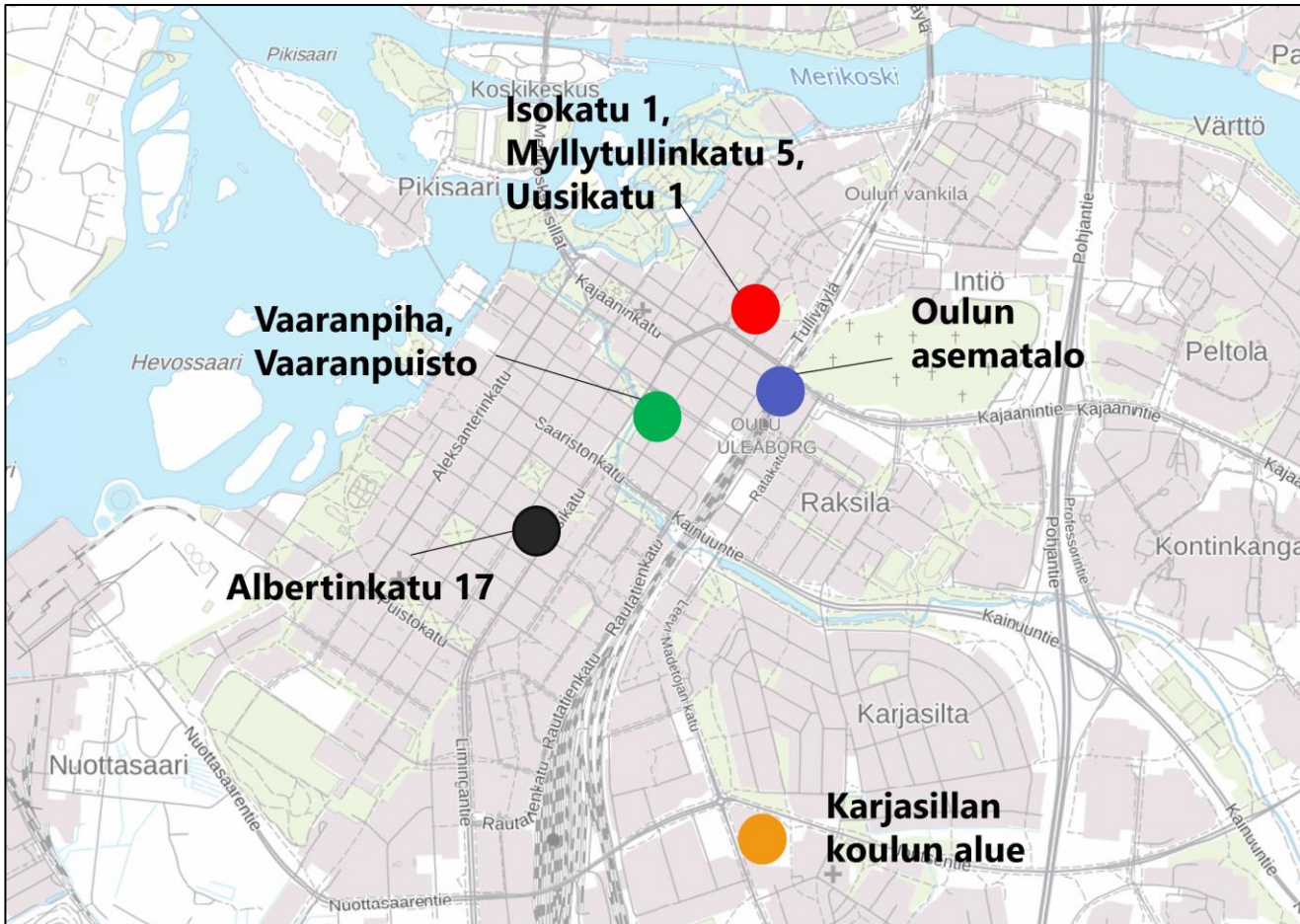


YHDYSKUNTA- JA
YMPÄRISTÖPALVELUT

OULU



3. Pysäköintinormin mukaisesti toteutuneiden kohteiden analyysi



Kuva 14. Toteutuneet kohteet, joita työssä on tarkasteltu.

Selvityksen yhteydessä tarkasteltiin, kuinka paljon vuoden 2018 pysäköintinormin mukaan toteutetuissa seitsemässä kohteessa on toteutettu velvoiteautopaikkoja sekä pyöräpaikkoja. Toteutuneita kohteita on vielä hyvin rajallinen määrä, joten suurempaa yleistystä tutkittujen kohteiden perusteella ei voida tehdä.

Kohteisiin tehtiin maastokäynti, ja niitä analysoitiin rakennuslupa-aineistojen pohjalta. Kaikki kohteet eivät vielä ole kokonaan valmistuneita. Kohteista selvitettiin kaavan mukainen sekä rakennuslupa-aineistojen mukainen paikkamäärä ja muita mahdollisesti auto- ja pyöräpysäköintiin vaikuttavia tekijöitä.

Yhteenvedo tarkastelluista kohteista

Autopysäköinti

Kolmessa kohteessa on toteutettu käytännössä (kahden paikan tarkkuudella) normin mukainen määrä velvoiteautopaikkoja. Toisessa näistä kohteista on käytetty joustotekijöitä (Oulun asematalo) ja toinen käytännössä autoton kohde (Myllytullinkatu, toteutettu yhteiskäyttöauto- ja LE-paikkoja). Neljässä kohteessa on toteutettu enemmän paikkoja kuin normi edellyttää. Kahdessa kohteessa autopaikkoja on toteutettu yli 20% vähimmäismäärää enemmän.

Polkupyöräpysäköinti

Kahdessa tutkituista kohteista on toteutettu käytännössä (yhden paikan tarkkuudella) normin mukainen määrä polkupyöräpaikkoja ja neljässä kohteessa on toteutettu enemmän paikkoja kuin normi edellyttää. Yhdessä kohteessa pyöräpaikkoja on toteutettu jopa yli 20% vähimmäismäärää enemmän.

Taulukko 5. Tarkasteltujen kohteiden kaavan mukaiset ja toteutuneet paikkamäärät.

Kohde	Kaavan mukainen autopaikkamäärä	Toteutunut autopaikkamäärä	Kaavan mukainen pyöräpaikkamäärä	Toteutunut pyöräpaikkamäärä	Asuntojen määrä
Isokatu 1	72	74	452	494	264
Uusikatu 1	41	60	241	261	139
Myllytullinkatu 5	2	3	107	117	50
Oulun asematalo	103	103	408	408	242
Vaaranpiha, Vaaranpuisto	170	200	736	978	272
Albertinkatu 17	45	51	294	295	149
Karjasillan koulun alue	241	298	1215	1235	795



Isokatu 1

Sijaitsee ydinkeskustavyöhykkeellä ja on samaa kaavaa kuin Uusikatu 1 ja Myllytullinkatu 5. Aukkaille varatut autojen pysäköintipaikat sijaitsevat autohallissa. Pyörien pysäköinti ulkona ja sisätiloissa.

Pysäköintinormi autopaikkojen määrälle:

- Asunnot: 1/210 as-kem²
- Liike- ja toimistotila: 1/85 kem²
- Kaavan mukainen vaatimus autopaikkojen määrälle: 72
- Toteutunut autopaikkojen määrä: 74

Pysäköintinormi polkupyöräpaikkojen määrälle:

- Asunnot: 1/30 as-kem²
- Liike- ja toimistotila: 1/50 kem²
- Kaavan mukainen vaatimus pyöräpaikkojen määrälle: 452
- Toteutunut pyöräpaikkojen määrä: 494
- Asuntojen määrä kohteessa 264



Kuva 15. Isokatu 1, pyöräpysäköintiä.



Kuva 16. Isokatu 1, pysäköintilaitoksen sisäänajo.

Uusikatu 1

Sijaitsee ydinkeskustavyöhykkeellä ja on samaa kaavaa kuin Isokatu 1 ja Myllytullinkatu 5. Asukkaille varatut autojen pysäköintipaikat sijaitsevat autohallissa. Pyörien pysäköinti ulkona ja sisätiloissa.

Pysäköintinormi autopaikkojen määrälle:

- Asunnot: 1 ap / 210 as-kem²
- Kaavan mukainen vaatimus autopaikkojen määrälle: 72
- Toteutunut autopaikkojen määrä: 74

Pysäköintinormi polkupyöräpaikkojen määrälle:

- Asunnot: 1 pp / 30 as-kem²
- Kaavan mukainen vaatimus pyöräpaikkojen määrälle: 452
- Toteutunut pyöräpaikkojen määrä: 494
- Asuntojen määrä kohteessa 139



Kuva 17. Uusikatu 1, pysäköintilaitoksen sisäänajo.



Kuva 18. Uusikatu 1, pihapiiriä.

Myllytullinkatu 5

Sijaitsee ydinkeskustavyöhykkeellä. Samaa kaavaa kuin Isokatu 1 ja Uusikatu 1. Asukkaille ei ole autopaikkoja, vaan käytössä on kaksi yhteiskäyttöautoa. Pyörien pysäköinti ulkona ja sisätiloissa.

Pysäköintinormi autopaikkojen määrälle:

- *Tulee varata asukkaiden käyttöön vähintään kaksi yhteiskäyttöautoa.*
- Kaavan mukainen vaatimus autopaikkojen määrälle: 2
- Toteutunut autopaikkojen määrä: 3

Pysäköintinormi polkupyöräpaikkojen määrälle:

- Asunnot: 1 pp / 30 as-kem²
- Kaavan mukainen vaatimus pyöräpaikkojen määrälle: 107
- Toteutunut pyöräpaikkojen määrä: 117
- Asuntojen määrä kohteessa 50



Kuva 19. Myllytullinkatu 5, henkilöautojen pysäköintiä.



Kuva 20. Myllytullinkatu 5, pihapiiriä.

Oulun asematalo (Rautatienkatu 1a-1c)

Kohde sijaitsee ydinkeskustavyöhykkeellä, asukkaille varatut autojen pysäköintipaikat sijaitsevat autohallissa. Pyörien pysäköinti ulkona ja sisätiloissa.

Pysäköintinormi autopaikkojen määrälle:

- Asunnot: 1 ap / 100 as-kem²
- Toimistotila: 1 ap / 80 kem²
- Myymälätila: 1 ap / 50 kem²
- *Autopaikkavaatimusta voidaan lieventää korkeintaan 20 % rakennusluvan yhteydessä, mikäli kaupungin kanssa on sovittu autopaikkojen käytön olennaisesta ja pysyvästä tehostamisesta.*
- Kaavan mukainen vaatimus autopaikkojen määrälle: 128
- Kaavan mukainen vaatimus autopaikkojen määrälle huomioiden 20 % jousto: 103
- Toteutunut autopaikkojen määrä: 103

Pysäköintinormi polkupyöräpaikkojen määrälle:

- Asunnot: 1 pp / 30 as-kem²
- Myymälä ja toimistotila: 1 ap/150 kem²
- Kaavan mukainen vaatimus pyöräpaikkojen määrälle: 408
- Toteutunut pyöräpaikkojen määrä: 408

- Asuntojen määrä kohteessa 242



Kuva 21. Oulun asematalo, pysäköintilaitoksen sisäänajo.



Kuva 22. Oulun asematalo.



Vaaranpiha, Vaaranpuisto (Pakkahuoneenkatu 24, Mäkelininkatu 34)



Kohde sijaitsee ydinkeskustavyöhykkeellä. Asukkaille varatut autojen pysäköintipaikat sijaitsevat autohallissa. Pyörien pysäköinti ulkona ja sisätiloissa.

Pysäköintinormi autopaikkojen määrälle:

- Asunnot: 1/210 as-kem²
- Liike- ja toimistotila: 1 pysäköintipaikka/85 kem²
- Kaavan mukainen vaatimus autopaikkojen määrälle: 170
- Toteutunut autopaikkojen määrä: 200

Pysäköintinormi polkupyöräpaikkojen määrälle:

- Asunnot: 1/30 as-kem²
- Liike- ja toimistotila: 1 pysäköintipaikka/40 kem²
- Kaavan mukainen vaatimus pyöräpaikkojen määrälle: 736
- Toteutunut pyöräpaikkojen määrä: 978
- Asuntojen määrä kohteessa: 272



Kuva 23. Vaaranpiha, pysäköintilaitoksen sisäänajo.



Kuva 24. Vaaranpiha, pyöräpysäköintiä sisätiloissa.

Albertinkatu 17



Kohde sijaitsee ydinkeskustavyöhykkeellä. Asukkaille varatut autojen pysäköintipaikat sijaitsevat autohallissa. Pyörrien pysäköinti ulkona ja sisätiloissa.

Pysäköintinormi autopaikkojen määrälle:

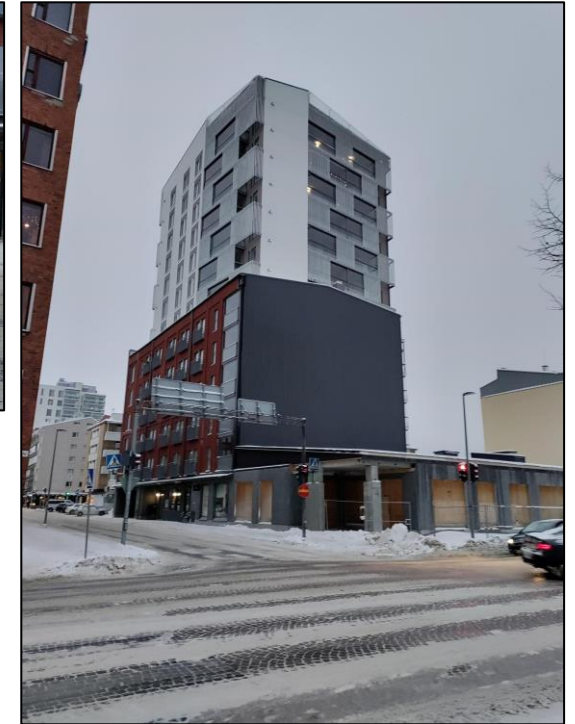
- Asunnot: 1/210 as-kem²
- Liike- ja toimistotila: 1/85 kem²
- Kaavan mukainen vaatimus autopaikkojen määrälle: 45
- Toteutunut autopaikkojen määrä: 51

Pysäköintinormi polkupyöräpaikkojen määrälle:

- Asunnot: 1/30 as-kem²
 - Liike- ja toimistotila: 1/40 kem²
 - Kaavan mukainen vaatimus pyöräpaikkojen määrälle: 294
 - Toteutunut pyöräpaikkojen määrä: 295
-
- Asuntojen määrä kohteessa 149



Kuva 25. Albertinkatu 17, pysäköintilaitoksen sisäänajo.



Kuva 26. Albertinkatu 17.

Karjasillan koulun alue (Lintulammentie 7, Latokartanontie 1)



Kohde sijaitsee tiivistämisvyöhykeyöhykkeellä, asukkaille varatut autojen pysäköintipaikat sijaitsevat autohallissa ja pihatasossa. Pyöräpysäköintiä on ulkona ja sisätiloissa.

Pysäköintinormi autopaikkojen määrälle:

- Asunnot: 1/180 as-kem²
- Opiskelija-asunnot: 1/300 as-kem²
- Palveluasuminen: 1/270 as-kem²
- Toimistotila: 1/100 kem²
- Liiketila: 1/75 kem²
- Päiväkot: 1/100 kem²
- Kaavan mukainen vaatimus autopaikkojen määrälle: 241
- Toteutunut autopaikkojen määrä: 298

Pysäköintinormi polkupyöräpaikkojen määrälle:

- Asunnot: 1/30 as-kem²
 - Opiskelija-asunnot: 1/20 as-kem²
 - Palveluasuminen: 1/40 as-kem²
 - Toimistotila: 1/40 kem²
 - Liiketila: 1/50 kem²
 - Päiväkot: 1/40 kem²
 - Kaavan mukainen vaatimus pyöräpaikkojen määrälle: 1215
 - Toteutunut pyöräpaikkojen määrä: 1235
-
- Asuntojen määrä kohteessa: 795



Kuva 27. Karjasillan koulun alue, pysäköintilaitoksen sisäänajo.



Kuva 28. Karjasillan koulun alue, pyöräpysäköintiä.

4. Eri osapuolten näkemykset Oulun pysäköintinormin toimivuudesta



YHDYSKUNTA- JA
YMPÄRISTÖPALVELUT

OULU



4.1. Toimijoiden haastattelut

Työn aikana toteutettiin etäyhteyksien välityksellä 3.1.2024-1.3.2024 välisenä aikana 12 kpl erilaisten toimijoiden haastatteluja. Työn aikana haastateltiin seuraavat toimijat:

- rakennusliikkeet (YIT, Skanska, Lapti) sekä kiinteistöyhtiö (Technopolis),
- kaupan keskusliikkeet (Arina, Kesko),
- vuokra- ja opiskelija-asumisyhtiöt (TA, Sivakka, PSOAS),
- paikallisten yritysten ja keskustan kehittämisen edustajia (Suomen yrittäjät, Oulun liikekeskus) sekä
- hotellitoimija (Arina).

Kaikkia suunniteltuja haastatteluja ei saatu työn aikana toteutumaan, sillä kaikki tavoitellut toimijat eivät reagoineet useista yhteydenottopyynnöistä huolimatta. Työstä jäi puuttumaan sijoitusyhtiöiden näkökulma pysäköintinormin toimivuuteen.

Seuraavalla sivulla on esitetty yhteenveto haastattelujen keskeisistä tuloksista ja sitä seuraavilla sivuilla on esitelty toimijoittain ja teemoittain keskeisiä haastatteluissa esiin nousseita asioita.



Haastattelujen yhteenveto

- Asuinrakentamisen osalta autopaikkannormin nähtiin toimivan yleisesti ottaen hyvin. Autopaikkoja on toteutettu useimmiten enemmän kuin normi edellyttää. Haasteena toimijoiden tarpeita vastaavien paikkamäärien sijoittaminen tonteille, joiden mitoitus on tehty normin mukaisesti. Joidenkin näkemysten mukaan nykyinen normi voi olla liiankin väljä joissain tapauksissa.
- Vuokrataloyhtiöiden välillä oli näkemyseroja pysäköintitarpeen suhteen; toinen haastateltu taho näki että vuokratalokohteen pienemmän autopaikkamäärän mahdollistava joustotekijä on erinomainen asia, toisen mukaan paikkoja syntyy aivan liian vähän ja että vuokrataloissa tarvitaan autopaikkoja saman verran kuin omistusasunnoissakin.
- Toimitilarakentamisen osalta kokemukset olivat vaihtelevia, joissain tapauksissa normin vaatiman paikkamäärän toteuttaminen on koettu haastavaksi keskusta-alueella, toisissa taas normin mukainen paikkamäärä keskustassa on nähty riittämättömäksi ja vuokrasopimusten saamisen esteeksi. Erään toimijan mukaan paikkamäärätarve jopa 1 ap / 40 k-m² – 1 ap / 50 k-m². Toisaalta erään näkemyksen mukaan nykyiset paikkamäärävaatimukset voivat olla liian suuria ja estää joitain hankkeita toteutumasta. Pienempi autopaikkamäärä vaatii haastateltavien mukaan tietyn tyyppisen vuokralaisen mutta ei toimi kaikille.
- Liiketilojen osalta normin olemassaolo nähtiin hyväksi lähtökohdaksi suunnittelulle. Keskustassa on haasteita toteuttaa normin mukaisia paikkamääriä, keskustan ulkopuolella vaihtelevia kokemuksia. Markettien osalta paikkoja toteutetaan enemmän kuin normi edellyttää, mutta vaatimukset rakenteellisesta pysäköinnistä koetaan haastavaksi ja kalliiksi toteuttaa.
- Normin mukaisten joustotekijöiden käytöstä on vähän kokemuksia, joten niiden toimivuutta on vaikea arvioida. Joustotekijöiden olemassaolo nähtiin kuitenkin hyväksi mahdollisuudeksi. Yhteiskäyttöautot olivat lähes ainut hyödynnetty joustotekijä ja sen toimijat kokivat hyväksi. Nimikoimattomuutta ei nähdä asukaspysäköinnissä toimivaksi ja vuorottaispysäköinnin toimivuuden suhteen haastatellut olivat epäileväisiä.
- Normin mukaan toteutuvien pyöräpysäköintipaikkojen määrän nähtiin olevan korkea ja toteuttajille vaativa. Pyöräpaikat nähtiin kuitenkin pääosin tarpeelliseksi. Laatuvaatimusten täyttäminen yhdistettynä suureksi koettuun paikkamäärään on välillä aiheuttanut haasteita.
- Oulun pysäköinti Oy:n toivottiin ottavan nykyistä isompaa roolia keskitettyjen laitosten sekä kadunvarsipysäköinnin hallinnoinnissa, yhdistettynä maksulliseen kadunvarsipysäköintiin.



Yleistä liikkumistottumuksista ja pysäköinnin tarpeesta

- Lähes kaikki haastatellut nostivat esiin Kallioparkin hyvänä esimerkkinä laadukkaasta toteutuksesta ja hyvistä kehittämistoimenpiteistä. Kallioparkin koettiin palvelevan keskusta-aluetta erinomaisesti.
- Suurin osa haastatelluista ei kokenut ilmaista (kadunvarsi)pysäköintiä tarpeelliseksi. Laajemmin käytössä olevaa asukaspysäköintijärjestelmää toivottiin useissa haastatteluissa ja lisäksi toivottiin, että esimerkiksi Oulun pysäköinti Oy hallinnoisi kokonaisuutena sekä pysäköintilaitosten että kadunvarsipysäköinnin kehittämistä. Haastateltavat kokivat, että yhtenevästi hinnoiteltu kadunvarsipysäköinti ja pysäköintilaitokset vähentäisivät turhaa pysäköintipaikan etsimisestä aiheutuvaa liikennettä katuverkolla.
- Lähes poikkeuksetta haastateltavat kokivat edustamastaan tahosta riippumatta, että Oulun seudun joukkoliikenne ei palvele ihmisiä riittävän hyvin, jotta oman auton tarve vähenisi. Oulun talousalueella on kohtalaisen pitkät etäisyydet ja joukkoliikennettä hoidetaan ainoastaan busseilla. Sen koettiin haastateltujen mukaan johtavan siihen, että ihmiset käyttävät paljon autoa liikkumismuotona, etenkin kuntien välisessä liikkumisessa.
- Poikkeuksen edellä mainittuun muodostaa ydinkeskustan ruutukaava-alue, jossa tarpeelliset palvelut ovat kävelymatkan päässä ja myös joukkoliikenteen koettiin palvelevan hyvin.

Rakennusliikkeet sekä kiinteistöyhtiö, autopysäköinti



- Haastateltavat kokivat, että asuinrakentamisen osalta normi toimii yleisesti ottaen hyvin.
- Asuinrakentamisen normi edellyttää toteuttamaan melko pienen määrän autopaikkoja, mutta toimija voi halutessaan toteuttaa paikkoja enemmänkin kysynnän mukaan. Tämä pysäköinnin markkinaehtoisuus nähdään pääosin hyvänä suuntauksena.
 - *Haastateltavien kokemusten mukaan toteuma kahden eri rakentajan hankkeissa on ollut n. 1 ap / 120-140 k-m² (vrt. normi 1 ap / 210 k-m²)*
- Haastatteluissa tuli esiin haasteita toimijoiden tarpeita vastaavien pysäköintipaikkojen mahtumisessa tonteille. Haastatellut kokivat, että tontit ovat usein hyvin tehokkaasti kaavoitettuja ja jos halutaan toteuttaa normin mukaista paikkamäärää suurempi määrä pysäköintiä, voi siitä tulla haasteita. Tämä on johtanut myös siihen, että toimijat valikoivat mihin hankkeisiin lähtevät sen mukaan, minkä verran pysäköintiä on mahdollista toteuttaa.
- Kokemukset joustotekijöiden hyödyntämisestä ovat vielä vähäisiä, useimmiten toteutetaan enemmän paikkoja kuin normi edellyttää.
 - Auto- ja pyöräpysäköinti sekä paikkojen tarve koetaan erillisiksi asioiksi → enemmän tai laadukkaampaa pyöräpysäköintiä toteuttamalla ei koeta autopaikkojen tarpeen tosiasiallisesti laskevan.
 - Nimikoimattomuutta ei asumispysäköinnissä nähty toimivaksi. Nimikoimattomuuteen liittyy se haaste, että sähköautojen latausinfraa ei tehdä kaikille paikoille. Lisäksi kalliin asunnon ostaja haluaa todennäköisesti oman paikan ja arvostaa muutenkin pysyvyyttä autopaikkojen suhteen. Jos paikat ovat nimikoimattomia, voidaanko taata, että autopaikkoja on aina saatavilla?
 - Vuorottaispysäköinti voisi toimia hybridihankkeissa, mutta sellaisista haastatelluilla vähän kokemuksia
- Toimitilahankkeista haastatelluilla oli melko vähän kokemuksia, mutta joidenkin näkemysten mukaan normin mukaiset paikkamäärät ovat selvästi riittämättömiä. Erään toimijan mukaan paikkamäärätarve keskustassa ja Linnanmaalla olisi jopa 1 ap / 40 k-m² – 1 ap / 50 k-m². Haastateltavat kuitenkin totesivat, että paikkojen tarve riippuu paljon vuokralaisesta.

Rakennusliikkeet sekä kiinteistöyhtiö, pyöräpysäköinti



- Haastateltavat kokivat, että 1 pyöräpaikka/30 k-m² vaatimus pyöräpaikkojen suhteen on rakennuttajan kannalta vaativa. Toisaalta haastateltavat kuitenkin totesivat, että Oulussa pyöräillään paljon ja pyöräpaikoille on tarvetta.
- Suuri pyöräpaikkamäärä yhdistettynä hieman kovaksi koettuun laatuvaatimukseen aiheuttaa haastateltavien mukaan sen, että pyöräpysäköinnin toteuttaminen rasittaa hanketaloutta melko paljon. Etenkin keskustan kohteissa toteuttaminen aiheuttaa haasteita. Sisäpaikkoja on vaikea toteuttaa riittävää määrää varastoihin ja muualle. Haastatteluissa nousi esiin tarve keskitetyille pyöräpysäköintilaitoksille tai -alueille, joista velvoitepyöräpaikkoja voisi lunastaa.
- Kustannuksista huolimatta pyöräpysäköinti nähdään tarpeelliseksi. Vanhemmissa kohteissa pyöräpysäköintiä on ollut haastateltujen kokemusten mukaan liian vähän.
- Pyöräpysäköintinormin soveltamisohjeen mukainen helpotus laatutekijöihin koettiin hyvänä asiana, mutta epäselväksi jäi olivatko kaikki toimijat täysin tietoisia asiasta.

Kaupan keskusliikkeet, autopysäköinti



- Normin olemassaolo koettiin hyväksi, sillä se toimii selkeänä lähtökohtana suunnittelulle.
- Paikoin on haasteita täyttää normien mukaiset vaatimukset, paikoin normien mukaisen pysäköintimäärän toteuttaminen onnistuu hyvin. Esimerkiksi rakenteellisen pysäköinnin vaatimus aiheuttaa välillä ongelmia, koska se nostaa huomattavasti kustannuksia ja aiheuttaa taloudellisia haasteita.
- Erityisesti keskustakohteissa on ollut haasteita toteuttaa normin mukaisesti auto- ja pyöräpaikkoja, koska kivijalassa kiinteistön raja päättyy käytännössä kaupan oveen. Yleisistä laitoksista lunastettavien autopaikkojen ei koeta palvelevan asiakkaita, joten niiden osalta toimijat kokevat maksavan turhasta.
- Keskustan ulkopuolella erityisesti hypermarketeissa tarvitaan paljon autopaikkoja ja niitä toteutetaan enemmän kuin normi määrää.
- Kauppojen yhteydessä rakenteellinen pysäköinti koetaan jostain syystä vaikeaksi käyttäjälle – pitää olla tilavat ja helppo käyttää.
- Toimijoiden mukaan tulevaisuudessa verkkokaupan merkitys tulee vielä kasvamaan ja voi vaikuttaa pysäköintipaikkojen määrän tarpeeseen. Lähitulevaisuudessa näkyy etenkin lisääntyvänä noutopaikkojen tarpeena.
- Autopaikkojen määrällä ei haastateltavien mukaan juurikaan voida vaikuttaa asiakkaan kulkutavan valintaan, lähinnä kaupan valintaan.

Kaupan keskusliikkeet, pyöräpysäköinti



- Pyöräpysäköinti on toimijoille tärkeää ja huonosti järjestetystä pyöräpysäköinnistä tulee herkästi palautetta. Asiakkaat ovat vaativia tämän suhteen.
- Normin vaatimukset pyöräpysäköinnin määrälle ovat korkeita. Pyöräpaikkojen toteuttaminen ei kuitenkaan ole aiheuttanut merkittäviä ongelmia, mutta toimijat totesivat niiden vaativat tarkkaa huomiointia suunnitteluvaiheessa. Katetun pyöräpysäköinnin toteuttaminen etenkin keskustakohteissa on haastavaa.
- Normin koettiin olevan vanhentunut liitteenä esitettyjen pyöräpysäköintipaikkojen mittojen osalta.

Vuokratalot ja opiskelija-asuntoyhtiöt, autopysäköinti



- Uusi normi määrää tekemään hieman liian vähän autopaikkoja ja "totuuden" koettiin olevan jossain vanhan ja nykyisen normin välillä. Nykyinen normi koetaan haastateltavien mukaan vähän liiankin rohkeaksi.
- Vanhalla normilla autopaikkoja toteutui jopa liikaa ja niitä piti myydä tappiolla, jotta ne menivät kaupaksi.
- Vuokrataloyhtiöiden välillä oli näkemyseroja pysäköintitarpeen suhteen; toinen haastateltu taho näki että vuokratalokohteen joustotekijä on erinomainen asia, toisen mukaan paikkoja syntyy aivan liian vähän ja että vuokrataloissa tarvitaan autopaikkoja saman verran kuin omistusasunnoissakin (toki asunnon koko vaikuttaa)
- Sivakalla henkilöautopysäköinnin joustotekijöistä on käytetty yhteiskäyttöautoja, laadukkaampaa pyöräpysäköintiä ja vuokratalojoustoa.
 - Sivakka on toteuttanut Myllytulliin yhden autottoman kohteen, missä yhteiskäyttöautojärjestelmä toimii hyvin ja autot ovat ahkerassa käytössä.
- Autopaikkojen vuorottaispysäköinnin toimivuus vaatisi sen, että on tarpeeksi paljon erityyppistä maankäyttöä ja pysäköinnin volyymia.
- Rakenteellisen autopysäköinnin tulisi olla skaalautuvaa ja muuntojoustavaa, jotta pysäköintitarpeen muutoksiin voidaan reagoida. Lisäksi rakenteellinen pysäköinti on hyvä toteuttaa vaiheittain tarpeen kasvaessa, jotta heti alkuun ei tehdä tarpeettomia investointeja.

Vuokratalot ja opiskelija-asuntoyhtiöt, pyöräpysäköinti



- Pyöräpysäköintinormin mukaan koetaan toteutuvan liikaa pyöräpaikkoja vuokratalo- ja opiskelija-asuntokohteisiin.
- Erityisesti pyöräpysäköintinormin suhteen ongelma on myös paikkoihin liittyvä laatuvaatimus. Sisätiloihin sijoitetun pyöräpysäköinnin tulee olla hyvin saavutettavissa, koska muuten pyöriä säilytetään mieluummin ulkona. Nykyisen normin mukaan toteuttamalla syntyy helposti liikaa paikkoja nimenomaan sisätiloihin, sillä mikäli ne eivät ole helposti saavutettavia, jäävät paikat käyttämättä ja pyöriä säilytetään ulkona.
- Haastateltavien mukaan rakenteellinen pyöräpysäköinti puuttuu julkisella puolella. Pitäisi olla oikeasti turvallisia paikkoja jättää keskustaan pyörä parkkiin asioinnin ajaksi. Tällaisia rakenteellisia pysäköintilaitoksia on jo suunnitteilla Ouluun.

Yrittäjät, autopysäköinti



- Keskustaan kuljetaan usein autolla ja toivotaan lyhytaikaista pysäköinti mahdollisuutta liikkeiden eteen, jotta asiointi on nopeaa eikä asiointiin tule lisää aikaa liikkeen ja pysäköintipaikan välillä kulkemisesta. Asiointia on keskustassa eri tyyppistä ja pysäköinnin tarpeet ja kriteerit vaihtelevat sen mukaan. Voidaan esimerkiksi käydä nopeasti keskustassa tai sitten käyttää useita eri palveluja, jolloin on tarve pidempiaikaiselle pysäköinnille. Tietyn tyyppisille toimijoille pysäköinti liikkeen läheisyyteen on lähes välttämätöntä, kun taas toisille se ei ole niin tärkeää.
- Pysäköintinormin mukainen kiinteistökohtainen pysäköintipaikka/-paikat menevät yleensä kivijalkaliikkeen työntekijöille ja asiakastoiminta on kadunvarsipysäköinnin varassa.
- Asiakkailla maksuttomuutta tärkeämpää on pysäköinnin vaivattomuus. Kivijalkaliikkeille pysäköinti/autopaikat ovat vetovoimatekijä ja kilpailuvaltti.
- Asuntorakentamisen kannalta pysäköintinormi on toimiva. Toisaalta toimisto- ja liikerakentamisen investoinneille se voi olla jarruna etenkin keskustan alueella, kun vaaditaan toteuttamaan suuri määrä paikkoja.
- Pysäköintinormin joustotekijöitä kuten vuorottaispysäköintiä ja älykästä sekä tehokasta kaupunkitilan käyttöä tulisi kehittää ja käyttää osana keskustan kehitystä.

Yrittäjät, pyöräpysäköinti ja liikkumistottumukset



- Keskustassa pitäisi olla enemmän turvallista pyöräpysäköintiä saatavilla.
- Tapa liikkua on murroksessa ja uusien ajoneuvotyyppien huomioiminen olisi hyvä lisätä normiin. Nämä tarvitsevat tilan lisäksi/sijaan myös palveluita.
- Liikenteen sähköistyminen ja yhteiskunnan palvelullistuminen aikaansaavat ja vaativat muutosta. Oulun pysäköintinormin laatimisen jälkeen on liikenteeseen tullut mm. skuutit eli liikkumistavat ovat muuttuneet ja tulevat myös muuttumaan lähivuosina. Kaupungin rooli korostunee mahdollistajana.

Hotellitoiminta



- Työn yhteydessä haastateltiin Sokos Hotel Arinan edustajaa yleisesti ottaen majoitustoiminnan pysäköintitarpeiden selvittämiseksi. Kyseisessä hotellissa on n. 45 autopaikkaa ja 260 hotellihuonetta.
- Haastattelun pohjalta voidaan todeta, että yleisesti ottaen majoitustoiminnan pysäköintitarve asiakkaiden osalta voi vaihdella merkittävästi. Esimerkiksi erilaisilla hotelleilla voi olla erilaisia kohderyhmiä (työmatkalaiset vs. lomamatkalaiset jne.), joilla on erilaisia tarpeita pysäköinnin osalta.
- Hotelleissa voi työskennellä hotellin koosta ja oheispalveluista (ravintola, yökerho tms.) riippuen huomattava määrä työntekijöitä, joiden auto- ja pyöräpysäköintitarve on melko stabiili.
- Majoitustoiminnan pysäköinnissä voi olla potentiaalia vuorottaispysäköinnille, sillä päiväaika asiakaspysäköinti on usein melko vähäistä.
- Kivisydämen hinnoittelumallia voisi kehittää niin, että yön yli pysäköinnille olisi oma hinta eikä yöpyjien tarvitsisi välttämättä maksaa koko vuorokauden pysäköintiä. Tämä voisi myös tehostaa Kivisydämen käyttöastetta yöaikaan.



4.2. Taloyhtiökysely

- Työn aikana toteutettiin uuden pysäköintinormin mukaisesti toteutettujen kohteiden taloyhtiöille suunnattu internetpohjainen kyselytutkimus ZEF-kyselytyökalua hyödyntäen.
- Kyselyllä pyrittiin selvittämään taloyhtiöiden edustajien näkökulmia pysäköintinormin toimivuuteen. Kyselyyn koottiin kysymyksiä liittyen pysäköintipaikkojen toteutustapaan, määrään, varausasteeseen sekä vastaajien yleiseen tyytyväisyyteen pysäköinnin sujuvuuteen liittyen.
- Konsultin laatima kysely toimitettiin kaupungin edustajien toimesta kaupungin toimintatapojen mukaisesti kirjepostilla valikoitujen kohteiden isännöitsijöille. Tällä pyrittiin varmistamaan se, että kyselyyn vastaavat tosiasiallisesti vain uuden pysäköintinormin mukaan toteutettujen kohteiden asukkaat. Kirjepostin mukana oli lyhyt viesti, jossa oli kuvattu kyselyn sisältö ja tavoitteet. Viestissä oli mukana internet-sivuston linkki sekä QR-koodi, joiden kautta kyselyyn oli mahdollista päästä vastaamaan.
- Kysely oli auki alun perin 1.3.-24.3.2024 ja tämän jälkeen aukioloaika jatkettiin vielä 2.4. saakka. Kyselyyn ei yrityksistä huolimatta saatu yhtään vastausta, eikä työn aikana kyetty varmistumaan olivatko isännöitsijät toimittaneet kyselyä eteenpäin taloyhtiöille pyynnöistä huolimatta.
- **Kyselyn lopputuloksesta johtuen työssä ei pystytty muodostamaan kuvaa asukkaiden näkemyksistä pysäköintinormin toimivuuteen liittyen, eikä myöskään toteutuneiden kohteiden pysäköintipaikkojen käyttöasteesta.**

5. Oulun pysäköintinormin vertailu muihin kaupunkeihin



YHDYSKUNTA- JA
YMPÄRISTÖPALVELUT

OULU





5. Oulun pysäköintinormin vertailu muihin kaupunkeihin

Työssä on vertailtu Oulun, Tampereen, Jyväskylän ja Turun pysäköintinormeja tutustumalla pysäköintinormiaineistoihin ja haastatteleamalla kaupunkien edustajia. Kuopio oli myös ehdolla tarkasteluun, mutta se jätettiin tarkastelun ulkopuolelle, pysäköintinormin lyhyen voimassaolon vuoksi.

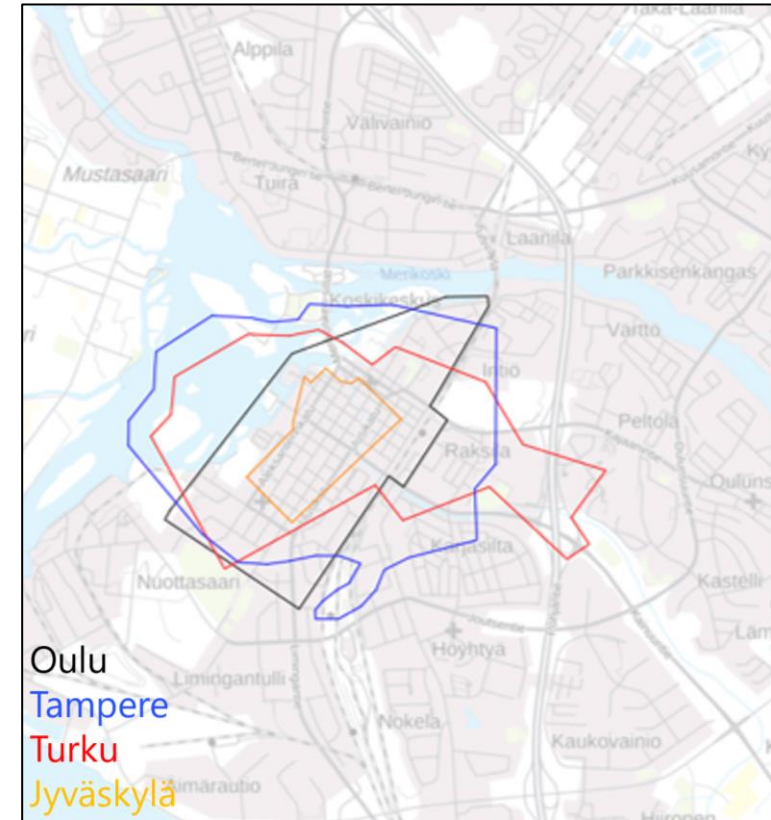
Kaikkien vertailukaupunkien pysäköintinormit on luokiteltu vyöhykkeen ja rakennuksen tyypin/käyttötarkoituksen mukaan. Vertailussa tutkittiin ydinkeskustavyöhykkeen normeja sekä ydinkeskustasta seuraavan vyöhykkeen (nimeämiskäytännöt vaihtelevat kaupungeittain) normeja. Ydinkeskusta -vyöhyke on alueena hyvin samankaltainen kaikissa vertailukaupungeissa.

Turussa ja Tampereella on määritetty tehokkaan joukkoliikenteen vyöhykkeet, joilla on oma pysäköintinorminsa. Tampereella autopaikkojen pysäköintinormiin vaikuttaa etäisyys raitiotiepysäkistä ja juna-asemasta.

Kaikkien kaupunkien pysäköintinormit ovat käytännössä ns. miniminormeja. Tampereella paikkoja voidaan toteuttaa pääsääntöisesti enintään 120% annetun normiarvon lukumäärästä, mutta toimisto- ja liikennerrakennuskohteissa voidaan tapauskohtaisesti sallia suurempi määrä. Mikäli Turussa halutaan toteuttaa autopaikkoja enemmän kuin 120 % annetun mitoitusohjeen lukumäärästä, on kohteesta laadittava liikenteellisten vaikutusten arviointi, joka on hyväksyttävä kaupungilla. Oulussa ja Jyväskylässä ei periaatteessa ole ylärajaa toteutettavien paikkojen määrälle.

Tutkittujen kaupunkien pysäköintinormit ovat astuneet voimaan:

- Oulu 2018 (pyöräpysäköintinormin soveltamisohje 2020)
- Tampere 2016 (päivitetty 2019 ja 2023)
- Jyväskylä autopysäköintinormi 2018, pyöräpysäköintinormi 2021
- Turku 2021



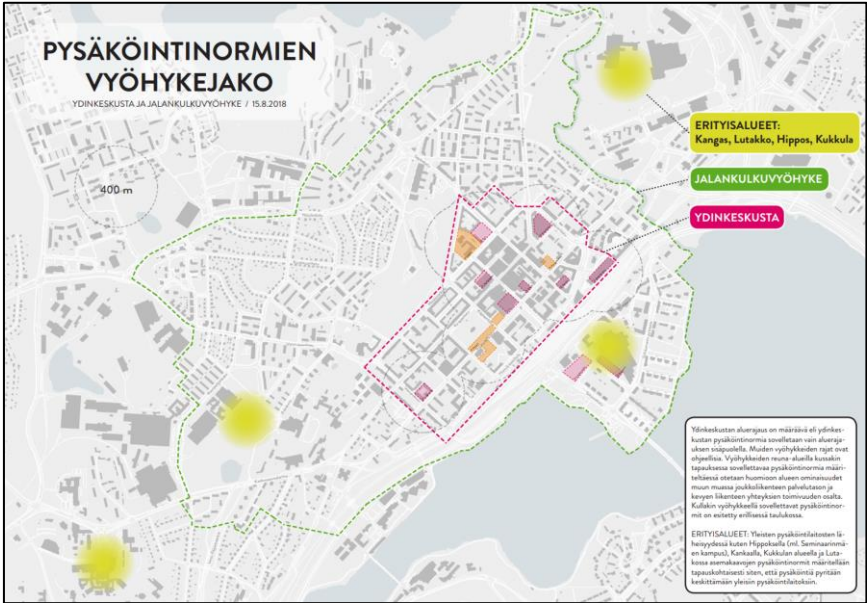
Kuva 29. Ydinkeskusta -vyöhykkeen rajausta vertailukaupungeissa sovitettuna Oulun kartalle.



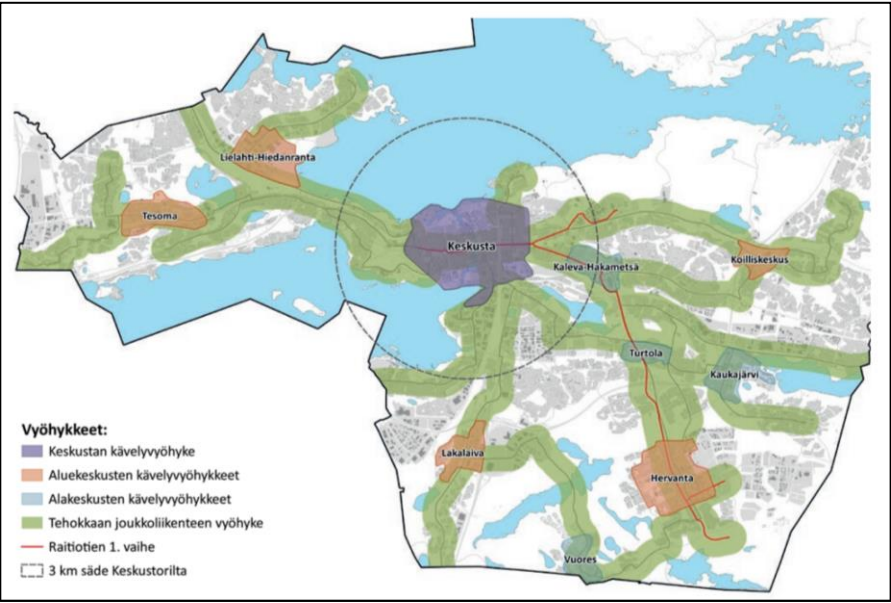
Yhteenveto pysäköintinormien vertailusta

- Kaikkien kaupunkien pysäköintinormit ovat käytännössä ns. miniminormeja. Tampereella ja Turussa voidaan perustellusti toteuttaa yli 120% normin mukaisesta paikkamäärästä. Oulussa ja Jyväskylässä ei periaatteessa ole ylärajaa toteutettavien paikkojen määrälle.
- Oulussa ei ole määritelty pysäköintinormia hyvinvointi- ja opetuspalveluille.
- Kerrostaloasumiseen tulee Oulun ydinkeskustassa rakentaa vähemmän autopaikkoja kuin vertailukaupungeissa (1/210 VS. 1/140 – 1/170). Muiden kaupunkien edustajien haastatteluissa Oulun vähäinen asuinrakentamisen autopaikkamäärä herätti keskustelua.
- Toimistojen osalta Oulun pysäköintinormi velvoittaa ydinkeskustassa rakentamaan enemmän paikkoja kuin vertailukaupungeissa (1/85 tai 1/120 VS. 1/120 – 1/200).
- Liiketilojen osalta Oulun ydinkeskustassa veloitetaan rakentamaan enemmän paikkoja kuin vertailukaupungeissa (1/85 tai 1/120, muu päivittäistavarakauppa 1/70 tai 1/100 VS. 1/100 – 1/200, Turussa ei minimiä)
- Opiskelija-asumisen osalta Oulun ydinkeskustassa tulee rakentaa autopaikkoja vähemmän (1/400) kuin Turussa (1/230) ja Tampereella (1/300), mutta huomattavasti enemmän kuin Jyväskylässä (1/1000).
- Autopaikkamäärän joustotekijät ovat melko samanlaiset ja joustojen määrä melko samansuuruinen kaikissa kaupungeissa. Jyväskylässä on haluttu pitää paikkamääriin liittyvät laskutoimitukset yksinkertaisena ja yhteiskäyttöauto on ainoa joustoperuste. Oulun kokemuksista poiketen Tampereella ja Turussa hyödynnetty melko paljon joustotekijöitä, eli on haluttu toteuttaa normia vähemmän autopaikkoja. Jyväskylässä hyödynnetty paljon yhteiskäyttöautojen mahdollistamaa joustoa.
- Pyöräpysäköintinormit ovat melko samanlaisia eri kaupungeissa. Jyväskylässä ei kuitenkaan ole määritetty pyöräpysäköintinormia vyöhykkeittäin, vaan ainoastaan rakennuksen tyyppin ja käyttötarkoituksen mukaan. Oulussa pyöräpysäköintipaikkoja veloitetaan rakentamaan yleisesti ottaen hieman enemmän kuin vertailukaupungeissa. Palveluasumisen osalta pyöräpaikkojen määrä määräytyy Oulussa kohteen kerrosneliöiden mukaan, kun Tampereella ja Turussa se määräytyy työntekijöiden määrän mukaan ja Jyväskylässä käytetään tapauskohtaista mitoitusta. Kaikissa vertailukaupungeissa on pyöräpaikkojen suhteen hyvin samankaltaiset laatuvaatimukset. Kaikissa vertailukaupungeissa asuinkerrostaloissa osoitetaan vähintään 50 % polkupyöräpaikoista lukittavaan lämpimään sisätilaan ja ainakin osa paikoista tulee olla runkolukittavia.
- Vertailukaupungeissa on melko vähän kokemuksia normien mukaisesti toteutuneista kohteista ja mahdollisten muutostarpeiden tunnistaminen on koettu vaikeaksi sillä palautetta saatu vähän. Tampereella pysäköintinormia on päivitetty pienimuotoisesti käyttöön oton jälkeen vuosina 2019 ja 2023. Päivityksillä on lisätty uusi normi asumiselle raitiopysäkkien läheisyydessä, lisätty uusi normi päiväkodeille, esiopetukselle sekä peruskoululle. Lisäksi tarkistettu mitoitusta opiskelija-asumisen ja tehostetun palveluasumisen osalta.

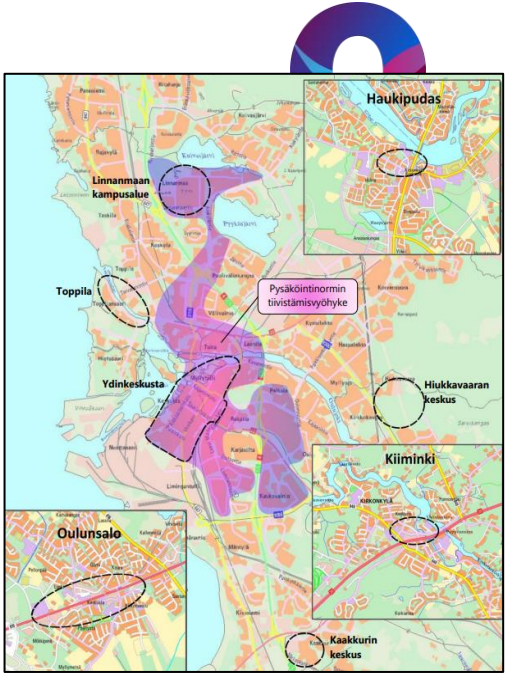
Vertailukaupunkien pysäköintinormivyöhykkeet



Kuva 30. Jyväskylän pysäköintinormivyöhykkeet.



Kuva 31. Tampereen pysäköintinormivyöhykkeet.

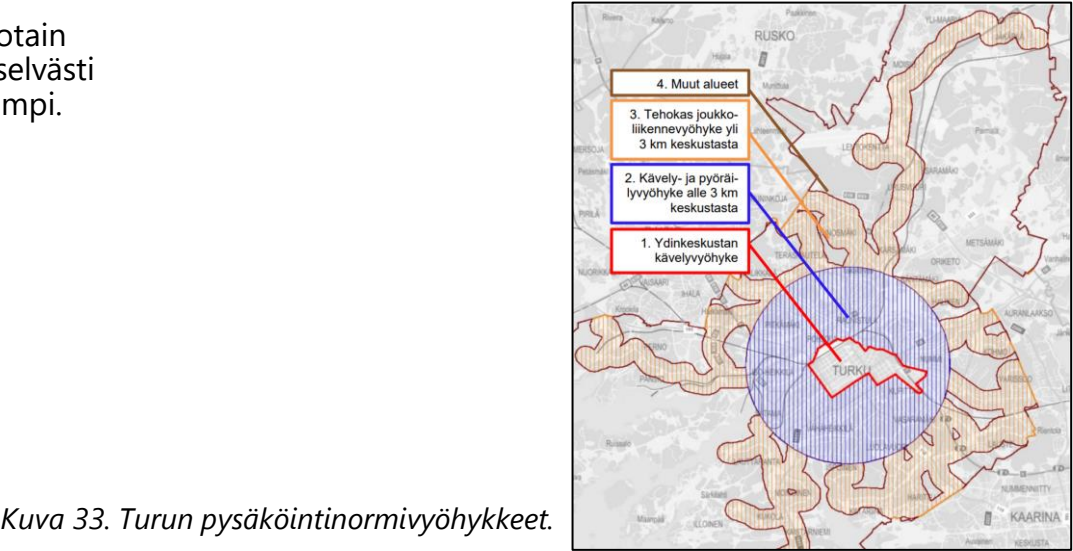


Kuva 32. Oulun pysäköintinormivyöhykkeet.

Ohessa on esitetty vertailtujen kaupunkien pysäköintinormin vyöhykekuvat sekä taulukossa jotain taustatietoja kaupungeista vertailun tueksi. Oulu ja Jyväskylä ovat vertailluista kaupungeista selvästi harvemmin asuttuja kuin Tampere ja Turku, joiden yhdyskuntarakenne on huomattavasti tiiviimpi.

Taulukko: Vertailukaupunkien väkiluku, pinta-ala ja väestötiheys (tietojen lähde: Tilastokeskus 2022)

Kaupunki	Väkiluku	Kokonaispinta-ala m2	Maa-pinta-ala m2	Väestötiheys as/km2
Oulu	211 858	3 817,69	2 972,45	71,27
Tampere	249 060	689,59	524,89	474,5
Turku	197 917	306,36	245,63	805,8
Jyväskylä	145 943	1 466,35	1 171,02	124,6



Kuva 33. Turun pysäköintinormivyöhykkeet.



Autopaikkannormit ydinkeskustassa

Taulukko 6. Yhteenvedo vertailukaupunkien autopaikkannormeista ydinkeskustavyöhykkeillä.

- Tampereella ja Jyväskylässä on lisäksi määritetty pysäköintinormit päiväkodille ja esiopetukselle sekä peruskouluille. Jyväskylässä on lisäksi määritetty normi SOTE-palveluluille ja teollisuus- ja varastorakentamiselle.
- Kerrostaloasumiseen tulee Oulussa (1/210) autopaikkoja rakentaa vähemmän autopaikkoja kuin vertailukaupungeissa (1/140 – 1/170). Turussa on käytössä ns. asuntokohtainen ”perälauta”.
- Opiskelija-asumisen osalta Oulussa (1/400) autopaikkoja tulee rakentaa vähemmän kuin Turussa (1/230) ja Tampereella (1/300), mutta huomattavasti enemmän kuin Jyväskylässä (1/1000).
- Toimistojen osalta pysäköintinormi velvoittaa rakentamaan Oulussa (1/85 tai 1/120) enemmän paikkoja kuin vertailukaupungeissa (1/120 – 1/200).
- Liiketilojen osalta Oulussa (1/85 tai 1/120, muu päivittäistavarakauppa 1/70 tai 1/100) veloitetaan rakentamaan enemmän paikkoja kuin vertailukaupungeissa (1/100 – 1/200, Turussa ei minimiä).

Autopaikkannormi ydinkeskusta	Oulu	Turku	Jyväskylä	Tampere
Käyttötarkoitus	ap / k-m2 tai asunto	ap / k-m2 tai asunto	ap / k-m2 tai asunto	ap / k-m2 tai asunto
Kerrostalo	1/210	1/140, vähintään 1 ap/3 asuntoa	1/400 ja/tai 1/170*	1/150 (1/170)*
Rivitalo ja kytketty pientalo	1/asunto	1/asunto	1/400 ja/tai 1/170*	1/110 tai väh. 1 / asunto
Erillispientalo	1/asunto	1/asunto	1/400 ja/tai 1/170*	1,5/asunto
Opiskelija-asuminen	1/400	1/230	1/1000	1/300 (1/350)*
Erityisasuminen	1/450 (tehostettu palveluasuminen) 1/300 (palveluasuminen)	1/450 (tehostettu palveluasuminen) 1/175 (palveluasuminen)	1/400 ja/tai 1/250*	1/1000 (ympäri vuorokautinen palveluasuminen) 1/600 (yhteisöllinen palveluasuminen)
Toimisto	1/85 (1/120)**	1/140	1/200	1/120
Liiketila	1/85 (1/120)** (Lähikauppa, paljon tilaa vaativa erikoistavarakauppa, muu erikoiskauppa) 1/70 (1/100)** (muu päivittäistavarakauppa)	Ei minimiä	1/200	1/120 (alle 2000 k-m2) ja 1/100 (yli 2000 k-m2)
Huom	*Lisäksi yksi vieraspaikka/1000 k-m2. Korttelia kohden oltava yksi vieraspaikka alkavaa 1000 k-m2 kohden. Laskelmassa voidaan hyödyntää katualueella olevat pysäköintipaikat. ** Jos veloittepaikka yleiseen pysäköintilaitokseen	Taulukossa yllä olevat luvut eivät sisällä vieraspaikkoja. Vieraspaikkoja on oltava kerros- ja rivitaloissa vähintään yksi 10:tä asuntoa kohti. Muissa talotyypeissä vieraspaikkojen tarve on arvioitava tapauskohtaisesti niin, että otetaan huomioon ko. alueen pysäköintitilanne.	* Ydinkeskustan alueella asemakaavan edellyttämät autopaikat voi sijoittaa keskustan yleisiin pysäköintilaitoksiin lunastamalla 1 autopaikka jokaista 400 kerrosalaneliometriä kohti. Asemakaavan edellyttämät autopaikat voi toteuttaa myös tontille rakenteellisina, jolloin niitä tulee rakentaa vähintään 1 autopaikka 170 asumisen ja 250 palveluasumisen kerrosalaneliometriä kohti	* Etäisyys tontin keskeltä linnuntietä alle 500 m raitiotiepysäkin keskelle tai juna-asemalle



Autopaikkannormit ydinkeskustasta seuraavalla vyöhykkeellä

Taulukko 7. Yhteenvedo vertailukaupunkien autopaikkannormeista ydinkeskustasta seuraavalla vyöhykkeellä.

- Tampereella ja Jyväskylässä on lisäksi määritetty pysäköintinormit päiväkodille ja esiopetukselle sekä peruskouluille. Jyväskylässä on lisäksi määritetty normi SOTE-palveluille ja teollisuus- ja varastorakentamiselle.
- Kerrostaloihin tulee Oulussa (1/180) rakentaa autopaikkoja vähemmän kuin verrokkikaupungeissa (1/110 – 1/140).
- Opiskelija-asumisen osalta Oulussa autopaikkoja (1/300) tulee rakentaa vähemmän kuin Turussa (1/210) ja Tampereella (1/270), mutta enemmän kuin Jyväskylässä (1/1000).
- Toimistojen osalta pysäköintinormi velvoittaa rakentamaan Oulussa ja Tampereella enemmän autopaikkoja (1/100) kuin muissa vertailukaupungeissa (1/110 – 1/130)
- Liiketilojen osalta pysäköintinormi velvoittaa rakentamaan Oulussa enemmän autopaikkoja (1/50 tai 1/75) kuin vertailukaupungeissa (1/80 – 1/130).

Autopaikkannormi	Oulu	Turku	Jyväskylä	Tampere
Käyttötarkoitus	ap / k-m2 tai asunto	ap / k-m2 tai asunto	ap / k-m2 tai asunto	ap / k-m2 tai asunto
Kerrostalo	1/180*	1/120, vähintään 1 ap/2 asuntoa	1/140	1/110 (1/130)*
Rivitalo ja kytketty pientalo	1/asunto*	1/asunto	1/120	1/100 tai väh. 1 / asunto
Erillispientalo	1/asunto	1/asunto	2	1,5/asunto
Opiskelija-asuminen	1/300	1/210	1/1000	1/270 (1/320)*
Erityisasuminen	1/400 (tehostettu palveluasuminen) 1/270 (palveluasuminen)	1/400 (tehostettu palveluasuminen) 1/135 (palveluasuminen)	1/250	1/900 (ympäri vuorokautinen palveluasuminen) 1/550 (yhteisöllinen palveluasuminen)
Toimisto	1/75 (Lähikauppa, muu erikoiskauppa) 1/50 (paljon tilaa vaativa erikoiskauppa. muu erikoiskauppa)	1/120	1/130	1/100 (alle 2000 k-m2) ja 1/80 (yli 2000 k-m2)
Liiketila	1/100	1/120	1/130	1/100
Huom	*Lisäksi yksi vieraspaikka/1000 k-m2. Korttelia kohden oltava yksi vieraspaikka alkavaa 1000 k-m2 kohden. Laskelmassa voidaan hyödyntää katualueella olevat pysäköintipaikat. ** Jos veloittepaikka yleiseen pysäköintilaitokseen	Taulukossa yllä olevat luvut eivät sisällä vieraspaikkoja. Vieraspaikkoja on oltava kerros- ja rivitaloissa vähintään yksi 10:tä asuntoa kohti. Muissa talotyypeissä vieraspaikkojen tarve on arvioitava tapauskohtaisesti niin, että otetaan huomioon ko. alueen pysäköintitilanne.		* Etäisyys tontin keskeltä linnuntietä alle 500 m raitiotiepysäkin keskelle tai juna-asemalle



Pysäköintinormien joustotekijät

Kaikkien kaupunkien autopaikkannormeissa on määritetty ns. joustotekijöitä, joiden perusteella toteutettavien velvoitepaikkojen määrään voidaan myöntää vähennyksiä. Vähennysten enimmäismäärä laskentaohjeiden määrittämästä kokonaispaikkamäärästä on kaupungeittain:

- Oulu vuokratalokohteissa 40 %, muissa kohteissa 25 %,
- Tampere 30 %,
- Jyväskylä 30 %,
- Turku 25 %,

Hyödynnettävissä olevat joustotekijät ovat seuraavia:

- Oulussa ja Turussa laadukas pyöräpysäköinti on peruste joustaa autopaikkannormista -5...-10 %.
- Oulussa, Turussa ja Tampereella yhteiskäyttöautojen käyttömahdollisuudella voidaan vähentää maksimissaan 10% autopaikoista, Jyväskylässä on 30%.
- Oulussa nimeämättömyys ja vuorottaiskäyttö -10%..30 %, Turussa -5...-20%, Tampereella -10..30 %.
- Oulussa ja Turussa uusille asuinrakennuksille sallitaan pysäköintipaikalle ja vieraspaikoille enintään 400 m kävelyetäisyys. Tampereella etäisyydet ovat pysäköintipaikoille enintään 400 metriä ja vieraspaikoille enintään 200 metriä. Jyväskylässä kävelyetäisyyttä ei ole määritetty.

Pyöräpysäköintinormit

- Pyöräpysäköintinormit ovat melko samanlaisia eri kaupungeissa. Jyväskylässä ei ole määritetty pyöräpysäköintinormia vyöhykkeittäin, vaan ainoastaan rakennuksen tyypin ja käyttötarkoituksen mukaan. Turun ja Jyväskylän pyöräpysäköintinormit ovat samoja sekä ydinkeskustan vyöhykkeelle, että sitä seuraavalle vyöhykkeelle.
- Oulussa normia ei ole erikseen määritetty opetuspalveluille.
- Oulussa pyöräpysäköintipaikkoja veloitetaan rakentamaan yleisesti ottaen hieman enemmän, kuin vertailukaupungeissa.
- Erityisasumisen/palveluasumisen osalta pyöräpaikkojen määrä määräytyy Oulussa kerrosneliöiden mukaan, kun muissa kaupungeissa se määräytyy työntekijöiden määrän mukaan.
- Kaikissa vertailukaupungeissa on laatuvaatimuksia pyöräpaikkojen suhteen, jotka ovat melko samansuuntaisia.
- Kaikissa vertailukaupungeissa asuinkerrostaloissa osoitetaan vähintään 50 % polkupyöräpaikoista lukittavaan lämpimään sisätilaan ja ainakin osa paikoista tulee olla runkolukittavia.
- Pyöräpysäköinnin laatuvaatimukset on määritetty rakennuksen tyypin/käyttötarkoituksen mukaan jokaisessa vertailukaupungissa.



Taulukko 8. Yhteenveto vertailukaupunkien pyöräpysäköintinormeista.

	Oulu	Turku	Jyväskylä	Tampere
Alue/rakennuksen tyyppi	pp / k-m2 tai asunto	pp / k-m2 tai asunto	pp / k-m2 tai asunto	pp / k-m2 tai asunto
Kerrostalo	1/30	1/30, vähintään 1 alle 40 m2 kohti ja vähintään 2 yli 40 m2 kohti	1/30	1/40
Rivitalo ja kytketty pientalo	1/30	1/30	1/30	1/40
Erillispientalo	1/30	1/30	1/30	1/40
Opiskelija-asuminen	1/20	1/20	1/30	1/30
Erityisasuminen	1/30	0,25/työntekijä	Tapauskohtainen mitoitus, ottaen huomioon kohderyhmän ja työntekijöiden tarpeet	0,25/työntekijä
Toimistot (ja julkiset palvelut)	1/50	1/70	1/100	1/100
Liiketila	1/30 (lähikauppa) 1/40 (muu päivittäistavarakauppa, muu erikoiskauppa) 1/150 paljon tilaa vaativa erikoistavarakauppa	Ei minimimäärää (lähikauppa) 1/50 (muu päivittäistavarakauppa) 1/150 (paljon tilaa vaativa erikoiskauppa)	1/100 (alle 2000 k-m2) ja 1/150 (yli 2000 k-m2)	1/100 (alle 2000 k-m2) ja 1/150 (yli 2000 k-m2)
Opetuspalvelut	Ei erillistä normia (julkisten palvelujen alla)	Päiväkodit ja esiopetus 1/100, peruskoulu 1 pp/2-3 oppilasta ja 1 pp/4 työntekijää	Koulut ja oppilaitokset 1/40, päiväkodit 1/90	Päiväkodit ja esiopetus 1/100, peruskoulu 1pp/2-3 oppilas
Huom / laatuvaatimukset	Asuinkerrostaloissa vähintään 50 % lukittuun, katettuun tilaan jossa osa paikoista runkolukittavia. Muut paikat vähintään runkolukittavia. Toimitila- ja liikerakentamisessa sekä oppilaitoksissa ja palveluissa katettuun tilaan osoitettava vähintään 30 % paikoista. Pyöräpaikat on sijoitettava esteettömästi saavutettaviksi ja mahdollisuuksien mukaan rakennuksen sisäänkäynnin tuntumaan. Ulkona olevat telineet oltava runkolukittavia.	Työpaikoilla vähintään 30 % paikoista osoitetaan katettuun tilaan. Oppilaitoksissa 20–50 % sekä palveluissa 10–30 % kokonaismäärästä osoitetaan sisätilaan tai katettuun tilaan. Pyöräpaikat on sijoitettava esteettömästi saavutettaviksi ja mahdollisuuksien mukaan rakennuksen sisäänkäynnin tuntumaan. 50 %:ssa paikoista on oltava runkolukittavat telineet.	Pyöräpaikkojen tulee olla helppokäyttöisiä ja sijaita maantasosta helposti saavutettavissa. Asuminen ja opetuspalvelut: paikoissa tulee olla runkolukitus ja 50% katettuja. Toimistot ja liiketilat: paikoissa tulee olla runkolukitus ja 30% katettuja. Pyöräpysäköintinormia ei ole jaoteltu alueittain vaan pelkästään rakennuksen tyypin mukaan	Asuinkerrostalot 50% katettu ja lukittu tila, joka on esteettömästi saavutettavissa ja jossa on runkolukittavat telineet. Kaikki runkolukittavia. Työpaikoilla 30% katettuja, oppilaitoksissa ja palveluissa 10-30% sisätiloissa tai katettuna. Pyöräpaikat on sijoitettava esteettömästi saavutettaviksi ja mahdollisuuksien mukaan rakennuksen sisäänkäynnin tuntumaan.



6. Yhteenveto ja suositukset jatkotoimenpiteistä



YHDYSKUNTA- JA
YMPÄRISTÖPALVELUT

OULU



6.1. Yhteenveto

- Kovin merkittäviä muutoksia liikenteessä ja liikkumisessa Oulun seudulla ei ollut tutkimusaineistojen perusteella havaittavissa ja suurimmat vaikutukset ovat johtuneet Covid-pandemiasta. Osassa aineistoista käytettävissä ollut ajanjakso oli vain kolmen vuoden mittainen. Tehdyn taustaselvityksen perusteella ei suoraan voida todeta selkeitä muutosperusteita pysäköintinormeihin liittyen suuntaan tai toiseen.
- Vuosien 2018-2023 välillä Oulussa on vuosittain toteutunut kerrostaloasuntoja noin 1200 – 2000 kpl. Vuonna 2018 käyttöön otetun pysäköintinormin mukaisesti ei kuitenkaan ole vielä toteutunut yhtään kokonaista korttelia ja yksittäisiä kohteitakin varsin rajallinen määrä, joten normin toimivuudesta on rajallisesti kokemuksia.
- Nykyisen pysäköintinormin mukaan toteutuneiden kohteiden osalta pysäköintipaikkoja oli useimmiten toteutettu kiinteistöihin enemmän kuin normi edellyttää, mutta ko. pysäköintipaikkojen käyttöasteesta ei ole tietoa.
- Haastatteluissa nousi esiin hieman eroavia näkemyksiä pysäköintipaikkojen riittävydestä asunto- ja toimitilakohteissa, mutta normin nähtiin pääosin toimivan hyvin. Miniminormi ei rajoita toteutettavien pysäköintipaikkojen määrää, mutta tehokkaasti kaavoitettujen tonttien koon nähtiin käytännössä rajoittavan toteutettavien paikkojen määrää tai nostavan niiden hintaa liian suureksi.
- Eri kaupunkien välisessä vertailussa havaittiin joitakin eroavaisuuksia, kuten joitakin pysäköinnin käyttötarkoituksia, joita Oulussa ei ole erikseen huomioitu. Oulussa velvoitetaan toteuttamaan asumisen osalta vähemmän autopaikkoja kuin vertailukaupungeissa ja muiden käyttötarkoitusten osalta hieman enemmän. Pääosin pysäköintinormit ovat hyvin samankaltaisia eri kaupungeissa niin auto- kuin pyöräpaikkojenkin osalta.
- Edellä esitettyjen seikkojen ja haastatteluista saatujen palautteiden johdosta tällä hetkellä ei ole nähtävissä tarvetta tai perusteluja tehdä suuria muutoksia kiinteistöjen pysäköintipaikkamäärää ohjaavaan pysäköintinormiin, vaan suurempien muutosten pohjaksi tarvitaan lisää käytännön kokemuksia normin toimivuudesta ja mahdollisista kehittämistarpeista.



6.2. Suositukset jatkotoimenpiteistä

Selvityksen tulosten pohjalta ehdotetaan seuraavia jatkotoimenpiteitä Oulun pysäköintinormin toimivuuden ja tarkoituksenmukaisuuden varmistamiseksi:

Välittömät jatkotoimenpiteet vuoden 2024 aikana, ns. ”pieni korjaussarja”

- Kaupunki määrittelee velvoiteauto- ja pyöräpaikkojen määrän laskentaperusteet hyvinvointipalveluille, päiväkodeille, esiopetukselle, peruskouluille sekä majoituspalveluille. Lisäksi osoitetaan vähintään yksi kotihoidon pysäköintipaikka taloyhtiömuotoisille kiinteistöille ydinkeskustan ulkopuolella.
- Kaupunki selvittää, onko tarpeellista tarkentaa tai erotella eri tyyppisiä palveluasumisen kohteita (ympäri vuorokautinen, yhteisöllinen, tehostettu, muu erityisasuminen tms.) omiksi pysäköinnin käyttötarkoituksiksi koskien auto- ja pyöräpaikkamääriä. Kaupunki tarkentaa nykyisessä normissa esitetyn palveluasumisen pyöräpysäköintipaikkojen määrän laskentaperusteen työntekijämäärään perustuvaksi kerrosneliöiden sijaan.
- Kaupunki jatkaa hyvää yhteistyötä Oulun Pysäköinti Oy:n kanssa pysäköintilaitosten toiminnan kehittämisen osalta. Lisäksi selvitetään mahdollisuuksia edistää velvoitepyöräpaikkojen toteuttamista rakenteellisilla, keskitetyillä pyöräpysäköintilaitoksilla tai kevyemmällä ratkaisulla.

Pysäköintinormin suurempi uudistaminen vuoden 2027 aikana → uusi normi käyttöön vuonna 2028

- Kaupunki aloittaa uuden pysäköintinormin valmistelutyön ja taustaselvitysten laatimisen vuonna 2027 niin, että uusi pysäköintinormi voidaan ottaa käyttöön vuoden 2028 alussa. Laadinta aloitetaan vuonna 2027, jolloin on saatu normin määrittelyn ja päätöksenteon tueksi enemmän kokemuksia nykyisen normin mukaan toteutuneista kohteista. Tulevan keskustan kehittämisen yhteydessä keskustan pysäköintiä voidaan tarkastella sekä kiinteistökohtaisen pysäköinnin että keskitettyjen ratkaisujen osalta.
- Uuden pysäköintinormin pohjaksi laaditaan perusteellinen selvitys nykyisen pysäköintinormin mukaisesti toteutuneista kohteista ja niiden pysäköintipaikkamäärästä sekä kuormitusasteista sekä yleisesti ottaen Oulun pysäköintitilanteesta vuonna 2027. Lisäksi tarkastelun yhteydessä kootaan uudestaan muiden vertailukaupunkien kokemukset omista pysäköintinormeistaan.