

Kauppurienkatu 33 asemakaavan liikenne- ja pysäköintiselvitys

14.1.2026

Risto Hämäläinen ja Laura Niemelä



Sisällysluettelo

1. Johdanto
2. Kaavatilanne
3. Alueelle tehdyt aikaisemmat suunnitelmat
4. Liikenteelliset olosuhteet
5. Suunnitteluratkaisu
6. Vaikutukset ja jatkotoimenpiteet
7. Tiivistelmä

1. Johdanto

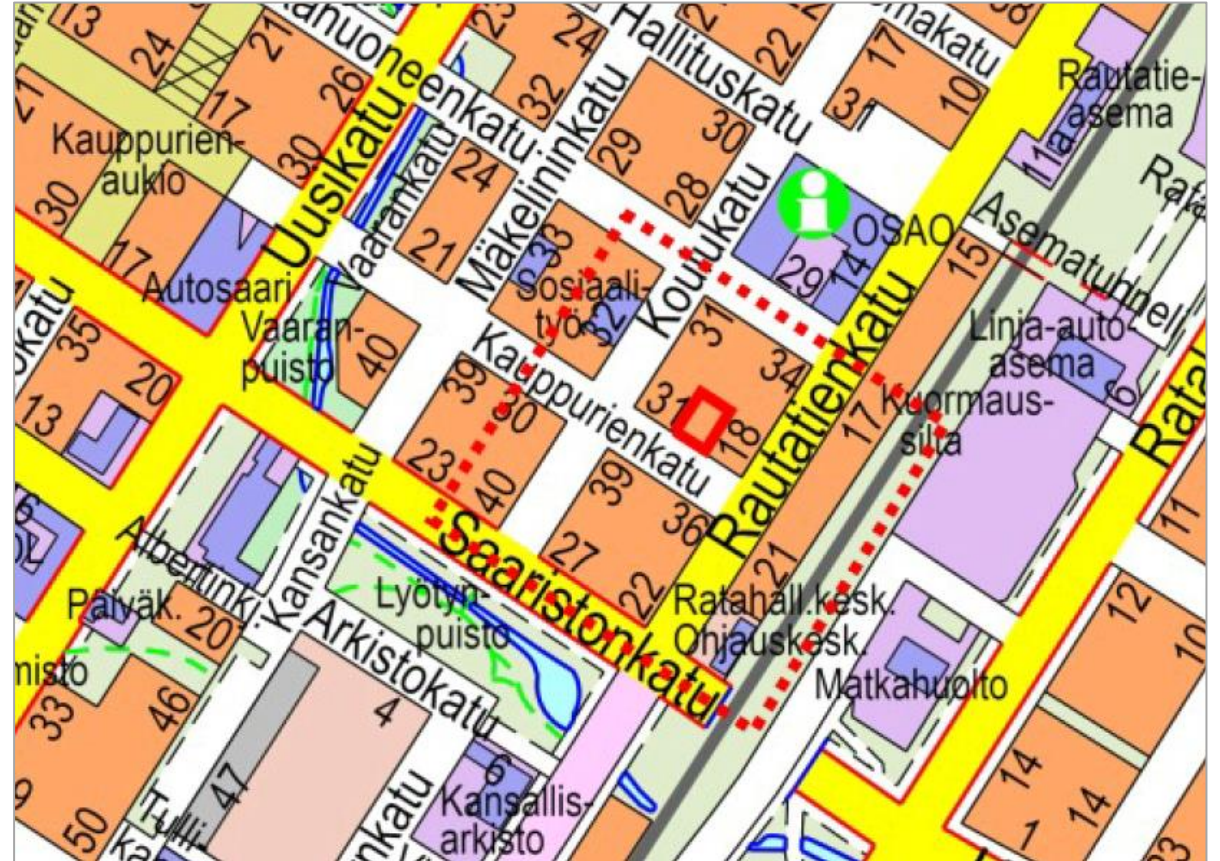
Liikenneselvitys koskee asemakaavamuutoskohdetta, joka sijaitsee Oulun kaupunginosan II (Vaara) korttelin 23 tontilla 162, osoitteessa Kauppurienkatu 33.

Maanomistaja on käynnistänyt asemakaavamuutoksen, jonka tavoitteena on laadukkaan keskustaan sopivan kerrostalokohteen rakentaminen. Suunnitteilla on kaksi vaihtoehtoista toteutustapaa:

Ve 1: Autopaikoilla varustettu ydinkeskustan asuin-, toimisto-, opiskelija-, vuokra-, palvelu- ja/tai majoitustoiminnan kerrostalo

Ve 2: Autoton ydinkeskustan asuin-, toimisto-, opiskelija-, vuokra-, palvelu- ja/tai majoitustoiminnan kerrostalo

Hakijan mukaan nykyisen rakennuksen muuttaminen asuinkäyttöön ei ole mahdollista. Pohjois-Pohjanmaan museo (nykyisin Oulun museo- ja tiedekeskus) on antanut 19.5.2022 lausunnon, jossa todetaan asemakaavan muutosalueella sijaitsevan rakennuksen Kauppurienkatu 33 olevan korvattavissa uudisrakennuksella.



Kuva 1. Asemakaavamuutoksen suunnittelualue Oulun kaupungin opaskartalla. Punaisella täysviivalla rajattu suunnittelukohte ja punaisella katkoviivalla alue, jolla hankkeella arvioidaan olevan vaikutuksia. Lähde: OAS.

2. Kaavatilanne

Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavassa (mvk 11.6.2018) Oulun keskusta on merkitty Oulun keskustatoimintojen alueeksi merkinnällä C-1.

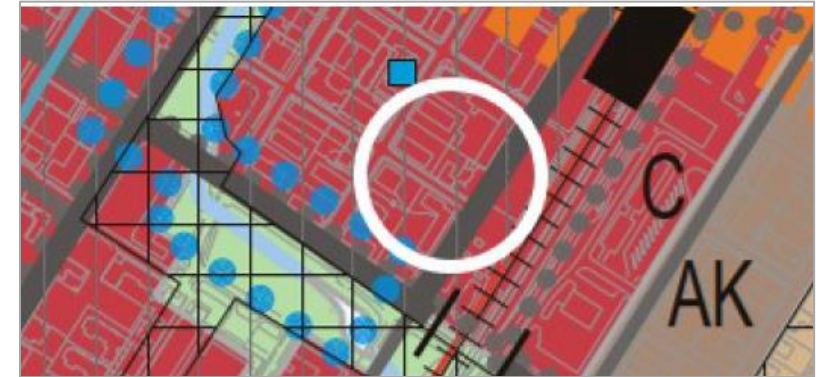
Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja kaavoituksessa tulee luoda edellytyksiä kansainvälisen, kaupallisesti vetovoimaisen ja viihtyisän kaupunkikeskustan kehittymiselle, varaamalla alueita tiivistä kaupunkirakentamista ja monipuolisia palveluja varten sekä määrittelemällä korkeatasoisen kaupunkikuvan kehittämisen periaatteet. Alueiden suunnittelussa on varmistettava kulttuuriympäristön ja maiseman vaalimisen kannalta tärkeiden kohteiden kulttuuri- ja luonnonperintöarvojen säilyminen.

2. Kaavatilanne

Voimassa olevassa Uuden Oulun yleiskaavassa suunnittelualue sijaitsee kaupunkikehittämisyöhykkeellä 1, kaupunkikeskusta (Kake-1). Aluetta kehitetään elinvoimaisena, voimakkaasti tiivistettynä, erityisesti kävelyyn ja pyöräilyyn perustuvana ja kaupunkikuvaltaan huipputasoisena keskustaympäristönä.

Kohde sijaitsee tarkemmin alueella C, pääkeskus, keskustatoimintojen alue, joka varataan Oulun kaupunkiseutua ja sen vaikutusaluetta palveleville keskustatoiminnoille, kuten kaupalle, julkisille ja yksityisille palveluille, hallinnolle, keskustaan soveltuvalla asumisella ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille työpaikkatoiminnoille. Keskustatoimintojen alueella saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Suunnittelualue on rakennusperinnön, kulttuuriympäristön ja kaupunkikuvan kannalta paikallisesti arvokasta aluetta, missä rakennusperintöä tulee vaalia pitämällä alue tarkoituksen mukaisessa käytössä. Alueella oleva rakennustaiteellisesti tai kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennuskanta säilytetään. Alueelle rakennettaessa tai aluetta muilla tavoin muutettaessa huolehditaan sen erityisten arvojen säilymisestä.



Kuva 2. Ote Uuden Oulun yleiskaavasta suunnittelualueen ympäristöstä. Suunnittelualue on ympyröity kartalle valkoisella. Lähde: OAS

2. Kaavatilanne

Suunnittelualueella on voimassa **asemakaava**, joka on vahvistettu 5.12.1947. Kohde on merkitty asuin- ja liikerakennusten korttelialueeksi.

Nykyisellä tontin tehokkuusluvaksi on osoitettu 1,25 ja rakentamiseen voidaan käyttää 40 % tontin pinta-alasta. Tontille saa rakentaa korkeintaan neljä kerroksisen rakennuksen.



Kuva 3. Ote voimassa olevasta asemakaavasta.
Lähde: Oulun karttapalvelu 5/2025.

3. Alueella tehdyt aikaisemmat suunnitelmat

Oulun kaupunkistrategiassa 2030 (kv 28.4.2024) on kirjattu, että Oulun kaupunkirakennetta tiivistetään, kaupunkikeskustaa kehitetään ja urbaania asuntotarjontaa lisätään.

Oulun keskustavision 2040 (kv 3.4.2017) keskeisenä tavoitteena on muodostaa kuva tulevaisuuden keskustasta. Keskustavision mukaan keskusta tiivistyy ja uudistuu. Torialue, ydinkeskusta ja asemakeskus välialueineen muodostavat keskustan kehittämisen pääakselin, jonka erityisesti Heinäpää ja Vaara ovat keskustan uudistumisen painopistealueita. Keskustavision mukaan kävelykeskusta laajenee, pyöräily nopeutuu, joukkoliikenne kehittyy sujuvammaksi ja ajoneuvoliikenne ohjautuu pääkaduille.

Suunnittelukohde sijaitsee keskustan osa-alueella A Palveluiden keskusta. Palveluiden keskusta on toiminnoiltaan monipuolisin ja rakenteeltaan tiivein osa keskustaa. Palveluiden keskusta on myös merkittävä ja houkutteleva asuinalue.

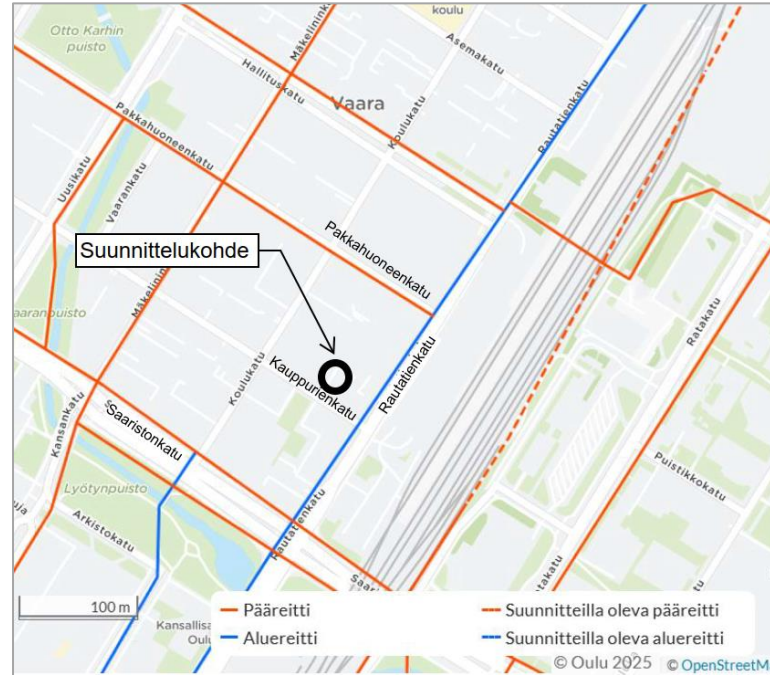
4. Liikenteelliset olosuhteet

4.1 Kävely ja pyöräily

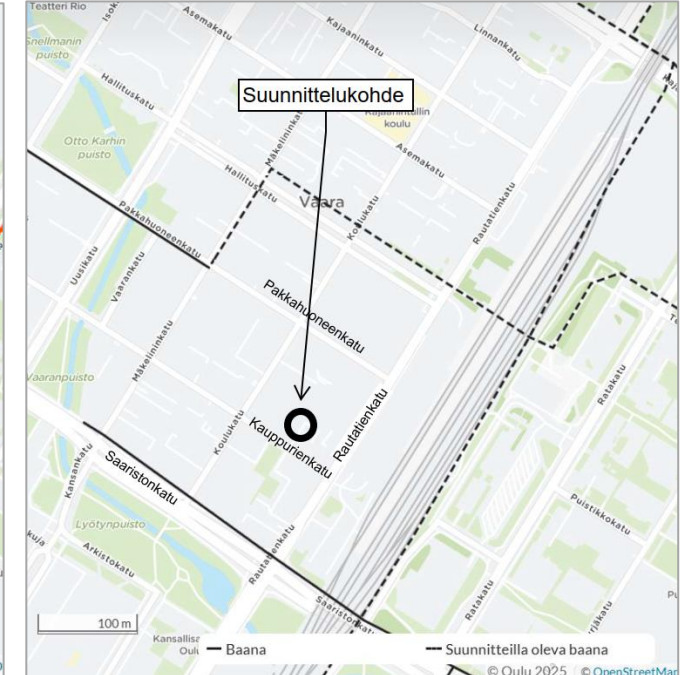
Keskusta-alueella kävelijöiden olosuhteet ovat pääosin erinomaiset jalkakäytävien ansiosta. Pyöräilijät hyödyntävät alueen tonttikaduilla ajorataa liikkumiseen. Rautatienkadulla kulkee pyöräilyn aluereitti, jossa on yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä.

Läheisellä Saaristonkadulla kulkee pyöräilyn pääreitti, jossa pyörätie ja jalankulku on eroteltu kulkemaan rinnakkain. Pää- ja aluereittejä täydentävät lisäksi paikallisreitit, joita ei ole kuvattu oheisissa kuvissa.

Kohteesta on kattavat kävelyn ja pyöräilyn yhteydet kaikkiin ilmansuuntiin.



Kuva 4. Ote Oulun liikenteen reittioppaasta pää- ja aluereiteistä suunnittelualueen läheisyydessä 5/2025.



Kuva 5. Ote Oulun liikenteen reittioppaasta baanoista ja suunnitteilla olevista baanoista suunnittelualueen läheisyydessä 5/2025.

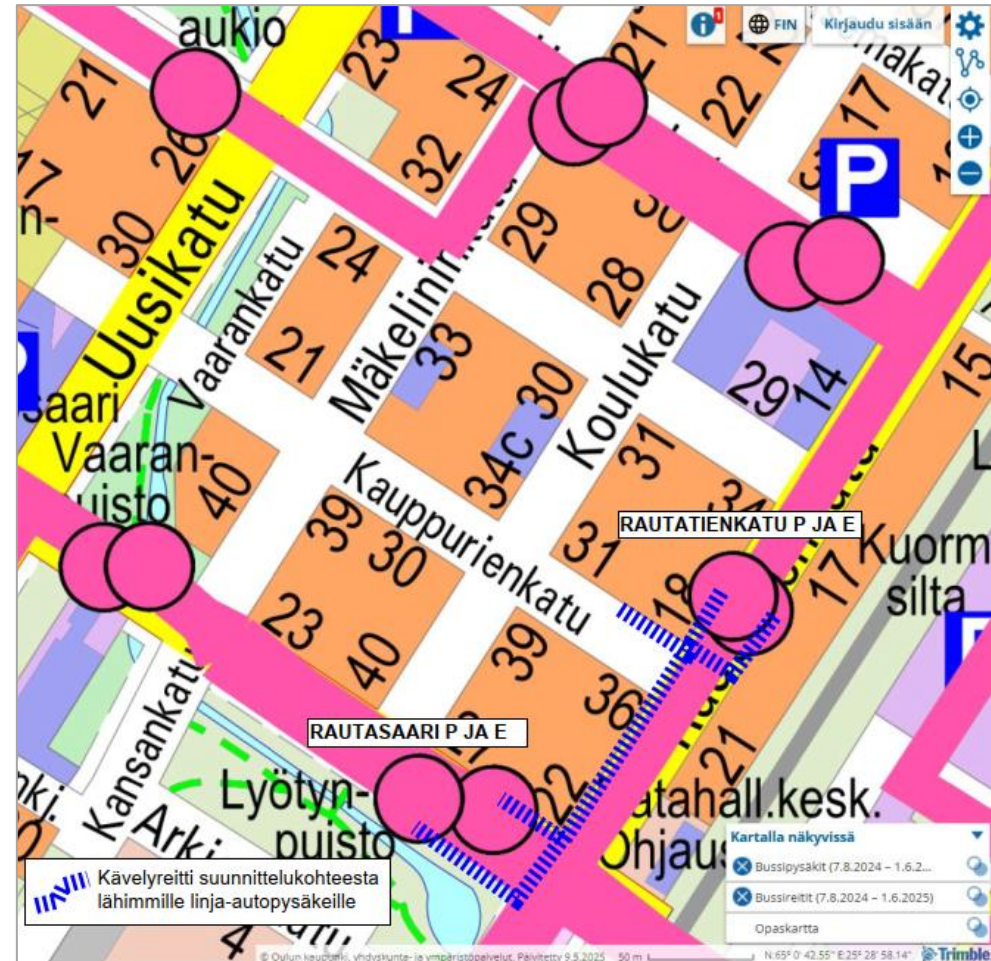
4. Liikenteelliset olosuhteet

4.2 Joukkoliikenne

Suunnittelukohteen läheisyydessä sijaitsee useita linja-autopysäkkejä. Lähimmät pysäkit sijaitsevat viereisellä Rautatienkadulla noin 100 metrin kävelyetäisyydellä ja Saaristonkadun pysäkit ovat noin 180-210 metrin kävelyetäisyydellä.

Oulun seudun liikenteen reittioppaan mukaan suunnittelukohteen läheisyydestä kulkee useita linja-autoreittejä ja ne on saavutettavissa erinomaisesti jalankulkijoille.

Vuoden 2025 talviaikataulun mukaan Rautatienkadun P ja E pysäkkien kautta on kulkenut citybussi C-linja arkipäivisin klo 6.00- 22.00 välillä 1-2 kertaa tunnissa, viikonloppuisin klo 9.00/12.00-21.00/22.00 välillä 1-2 kertaa tunnissa. Saaristonkadun Rautasaari P ja E pysäkkien kautta on kulkenut yhteensä 28 eri linjaa. Linjoja on kulkenut arkipäivisin klo 5.00-01.00 välillä 2-42 kertaa tunnissa. Viikonloppuisin linjoja on kulkenut klo 6.00-01.00/04.00 välillä 2-21 kertaa tunnissa.



Kuva 6. Ote Oulun joukkoliikenteen linja-autopysäkeistä ja -reiteistä suunnittelukohteen läheisyydessä. Lähde: Oulun karttapalvelu bussireitit ja -pysäkit 5/2025.

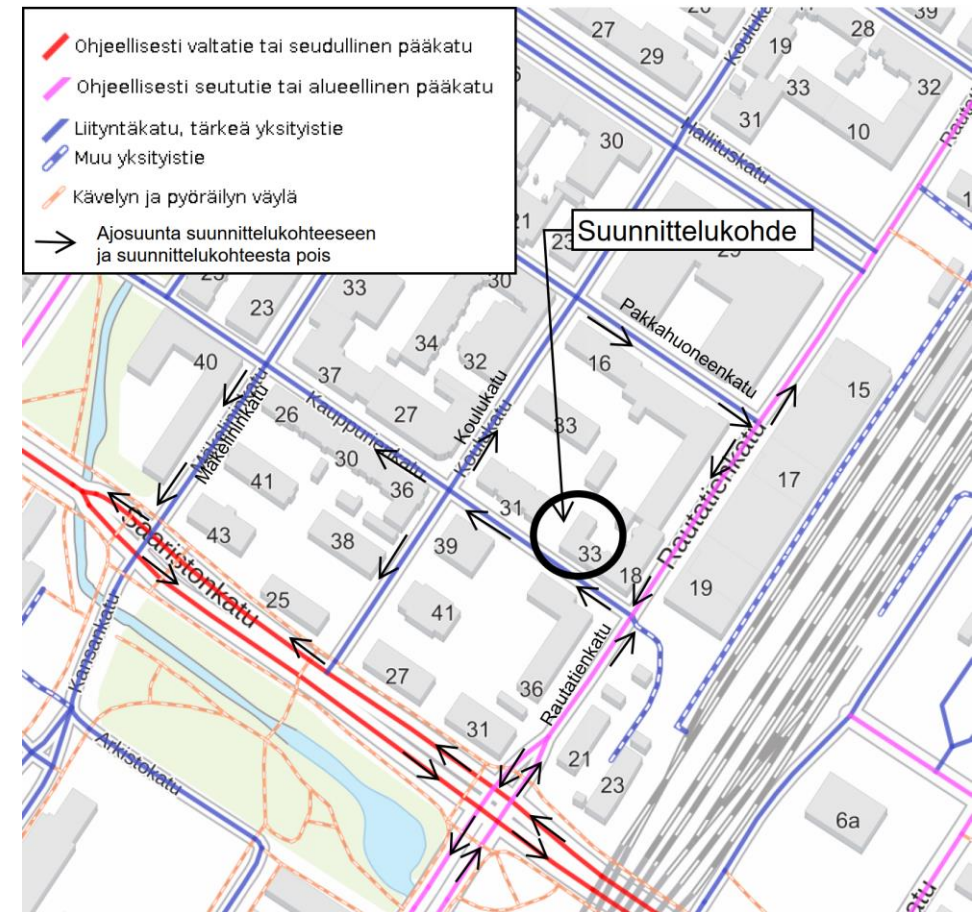
4. Liikenteelliset olosuhteet

4.3 Moottoriajoneuvoliikenne

Suunnittelukohteeseen ajetaan Kauppurienkadun kautta. Kauppurienkatu on yksisuuntainen ja kulku kohteeseen tapahtuu Rautatienkadun suunnasta. Rautatienkatu on kaksisuuntainen ja kadulle voidaan ajaa etelästä Saaristonkadun tai pohjoisesta Kajaanintien suunnasta.

Kohteesta poisajo tapahtuu Kauppurienkatua Koulukadun suuntaan. Koulukadulla on kaksisuuntainen liikenne. Suunnittelukohteesta on Saaristonkadun kautta hyvä autoliikenteenyhteys Kainuuntielle ja Pohjantielle.

Kauppurienkatu, Koulukatu, Mäkelininkatu ja Pakkahuoneenkatu ovat liittytönttikatuja. Rautatienkatu, Saaristonkatu ja Uusikatu on pääkatuja. Alueen kaduilla on 30 km/h nopeusrajoitus.

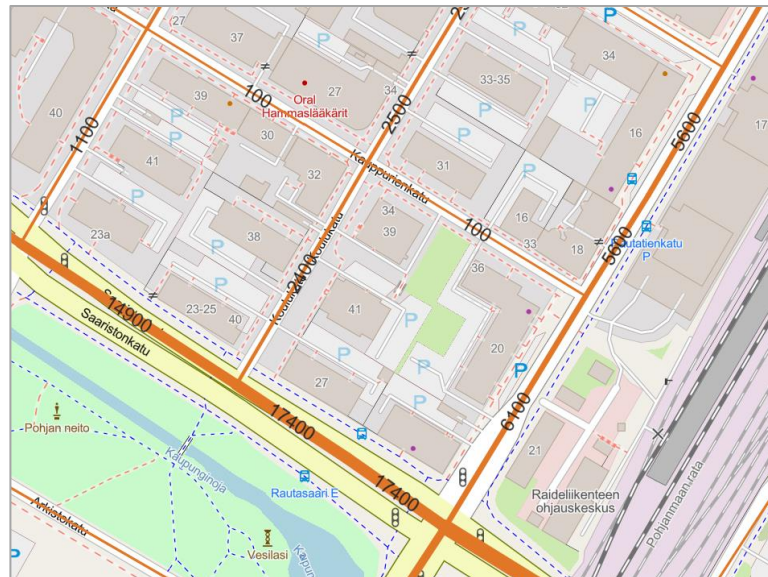


Kuva 7. Ote toiminnallisista luokista suunnittelukohteen ympäristön väylillä sekä ajosuunnat kuvattu nuolin kohteeseen ja kohteesta pois. Lähde Paikkatietoikkuna 1/2025.

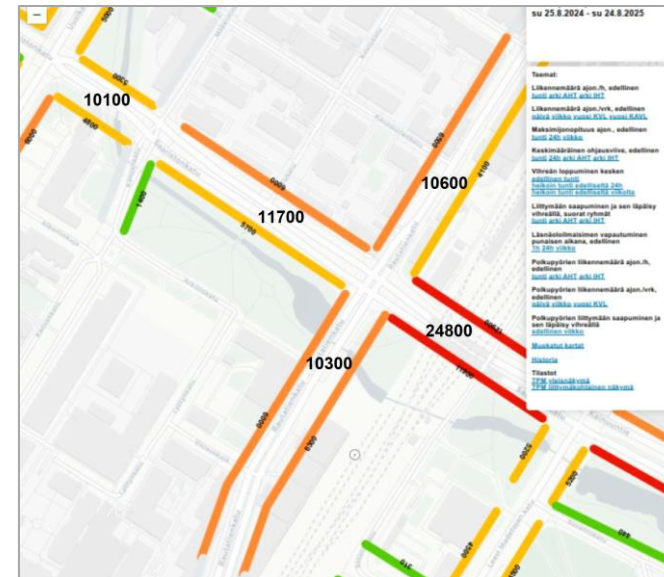
4. Liikenteelliset olosuhteet

4.4 Liikennemäärät vuonna 2024-2025

Suunnittelukohteen läheisyydestä on ajanjaksolta 25.8.2024–24.8.2025 saatu liikennevaloista mitattu keskimääräinen arkivuorokausiliikennemäärä (KAVL). Liikennevalotiedon mukaan suunnittelukohteen kohdalla Rautatienkadulla KAVL on ollut noin 10 600 ajoneuvoa vuorokaudessa (kasvu noin 4500 ajoneuvoa vuoteen 2023 verrattuna). Saaristonkadulla välillä Rautatienkatu-Koulukatu 11 700 ajoneuvoa vuorokaudessa (laskua noin 5700 ajoneuvoa) ja välillä Koulukatu-Mäkelininkatu 10 100 ajoneuvoa vuorokaudessa (laskua noin 4800 ajoneuvoa). Raskaan liikenteen osuus on Oulun seudun liikennemallin (2023) perusteella ollut Saaristonkadulla noin 2,2 % ja Rautatienkadulla 4,6...4,7 %.



Kuva 8. Moottoriajoneuvoliikenteen määrät vuonna 2023 KAVL. Lähde: Oulun seudun liikennemalli 9/2025.



Kuva 9. Moottoriajoneuvoliikenteen KAVL ajanjaksolla 25.8.2024-24.8.2025. Lähde: Ouka Liikennevalotiedot 9/2025.

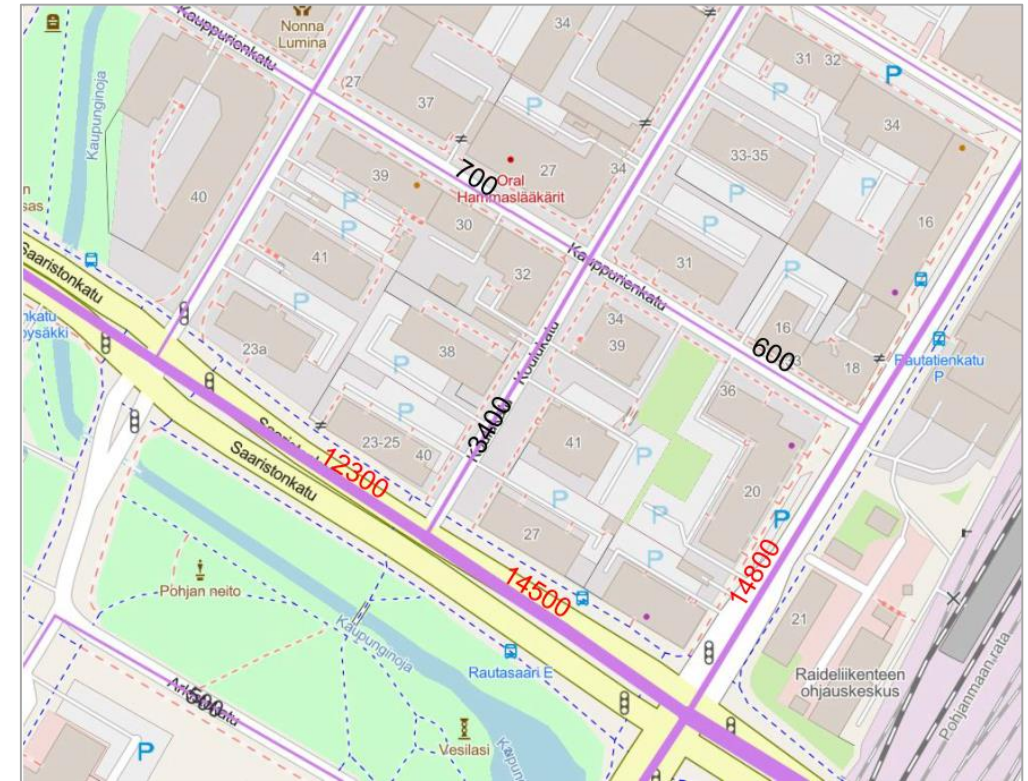
4. Liikenteelliset olosuhteet

4.5 Liikenne-ennuste vuonna 2040

Verrattaessa Oulun seudun liikennemallin vuoden 2023 tuloksia liikennevaloista saatuihin vuosien 2024–2025 liikennetietoihin voidaan todeta, että liikennemäärät ovat alueella muuttuneet nopeasti viime vuosien aikana. Näin ollen alkuperäinen liikenne-ennuste ei enää vastaa nykytilannetta. Liikenteen kasvukertoimet on määritetty vertaamalla liikennemallin vuoden 2023 liikennemääriä vuoden 2040 ennusteen mukaisiin arvoihin. Näiden kasvukertoimien sekä liikennevalotietojen perusteella on arvioitu vuoden 2040 liikenne-ennuste, arvio on esitetty oheisessa kuvassa punaisilla lukemilla.

Rautatienkadulla, suunnittelukohteen kohdalla, liikennemäärän arvioidaan kasvavan vuoden 2024-2025 tilanteesta noin 4200 ajoneuvolla vuorokaudessa. Saaristonkadulla liikennemäärän ennustetaan kasvavan Rautatienkadun ja Koulukadun välisellä osuudella noin 2800 ajoneuvolla vuorokaudessa sekä Koulukadun ja Mäkelininkadun välisellä osuudella noin 2200 ajoneuvolla vuorokaudessa.

Raskaan liikenteen määrien ei ennusteen perusteella odoteta muuttuvan merkittävästi.



Kuva 10. Moottoriajoneuvoliikenteen KAVL määrät vuonna 2040 ennustetilanteessa, punaisella on esitetty päivitetty ennuste liikennevalotietoihin perustuen. Lähde: Oulun seudun liikennemalli 9/2025 ja A-insinöörit 10/2025

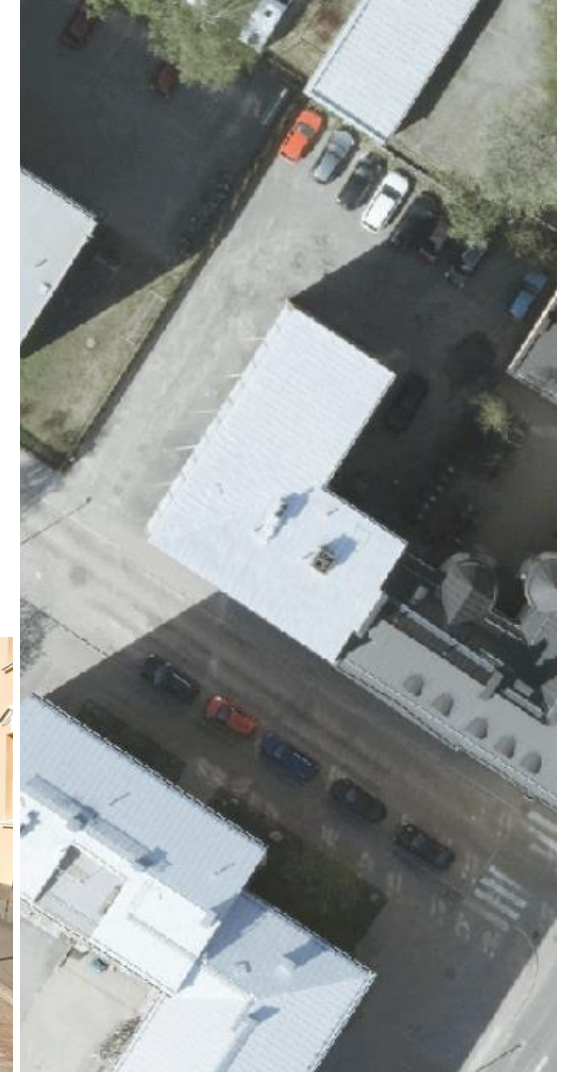
4. Liikenteelliset olosuhteet

4.6 Nykyiset pysäköintijärjestelyt 1/2

Autopysäköinti sijoittuu pääosin piha-alueen koillisreunalle. Alkuperäisessä asemapiirroksessa v. 1963 tontille on osoitettu 6 vinoa autopaikkaa tontin koillislaidalle. Autotalli sijaitsee rakennuksen luoteisosalla.

Rakentamisen jälkeen pysäköintiä on järjestelty tontilla uusiksi ja autopaikkoja on nyt noin 16 kappaletta. Maastokäynnin perusteella tontilta löytyy lämpöpistokepaikkoja tontin koillislaidan lisäksi rakennuksen vierustalla luoteis- ja koillispuolelta.

Kauppurienkadulla suunnittelukohteen eteläpuolella on pysäköinti sallittu etelälaidassa kiekolla 2h arkipäivisin 8-18 ja lauantaisin 8-14. Muina aikoina pysäköinti on vapaasti sallittua. Aikarajoitteet ei koske P-tunnuksella D pysäköiviä.

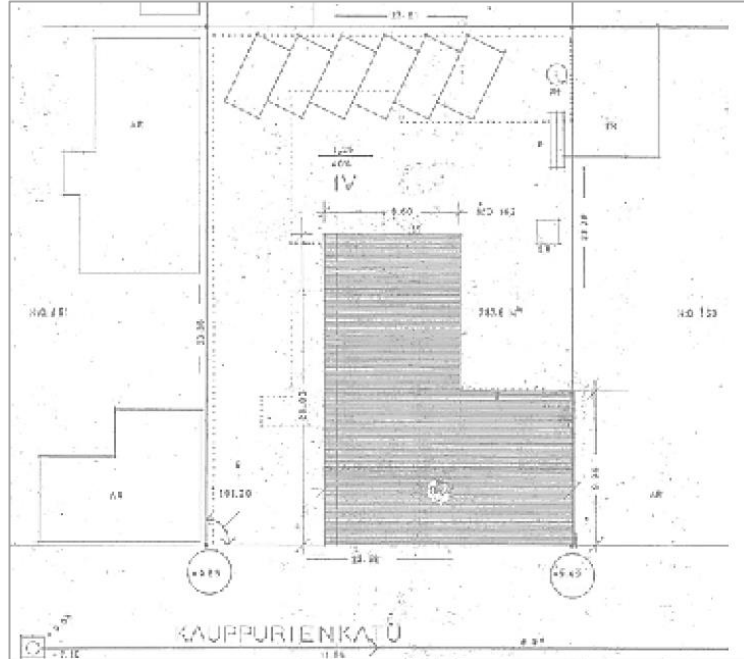


Kuvat 11. ja 12. Vasemmalla kuvaote Google Mapsista Rautatienkadulta katsottuna Kauppurienkadun suuntaan. Oikealla Oulun karttapalvelusta ilmakuvaote 2024 suunnittelukohteesta.

4. Liikenteelliset olosuhteet

4.6 Nykyiset pysäköintijärjestelyt 2/2

Suunnittelukohteen nykyinen rakennus tontilla 162 ja Kulman talo tontilla 163 muodostavat pienen sisäpihan, joka jakautuu kahtia tontinrajalla sijaitsevalla aidalla ja kulkuportilla. Nykyisin suunnittelukohteen pyöräpysäköinti ei ole laadukasta. Olemassa olevat telineet ovat siirrettäviä irtotelineitä rakennuksen nurkassa sisäpihalla.



Kuva 13. Kuvaote alkuperäisestä asemapiirroksista 1963 (Suunnittelu Oy E. Niemelä.)



Kuva 14. Kuvaote Kauppurienkatu 33 sisäpihalta nykyisestä pyöräpysäköinnistä (A-insinöörit).

5. Suunnitteluratkaisut vaihtoehdot 1 ja 2

Paikoitustarve on tarkasteltu vaihtoehdoille:

Ve 1: Autopaikoilla varustettu ydinkeskustan kerrostalo

Ve 2: Autoton ydinkeskustan asuin-, toimisto-, opiskelija-, vuokra-, palvelu- ja/tai majoitustoiminnan kerrostalo

Suunnittelukohde sijaitsee Oulun kaupungin pysäköintinormin mukaisella ydinkeskusta-alueella, tarkemmin palveluiden keskustassa. Autopaikkamäärät määräytyvät kaupungin pysäköintinormien perusteella. Vaihtoehdossa 1 ja 2 on käytetty pysäköintinormia, joka on hyväksytty 13.3.2018 ja pyöräpysäköinnin soveltamisohjetta 27.10.2020.

5. Suunnitteluratkaisu Ve1

5.1 Autopaikoitustarve 1/2

Autopaikoitustarve on riippuvainen kohteen käyttötarkoituksesta. Laskennallisesti vaihtoehdolla 1 autopaikkoja (ap) tarvitaan kohteessa yhteensä 7-12 autopaikkaa + 2 liikuntaesteisten autopaikkaa käyttötarkoituksesta riippuen. Autopaikat jakautuvat 1 ap liiketiloille, 2 liikuntaesteisille (leap) ja loput asumiselle.

Autopaikoitustarvetta voidaan pienentää huomioimalla joustotekijät, jotka mahdollistavat toteutettavaksi 25 % vähemmän autopaikkoja. Laskennallisesti vaihtoehdolla 1 autopaikkoja joustotekijät huomioiden tarvitaan kohteessa yhteensä 6-10 autopaikkaa + 2 esteetöntä autopaikkaa käyttötarkoituksesta riippuen. Autopaikat jakautuvat 1 ap liiketiloille, 2 liikuntaesteisille (leap) ja loput asumiselle.

Kohteeseen soveltuvat joustomahdollisuudet on esitetty taulukossa 1.

Asumiselle varatuilla pysäköintipaikoilla tulee huomioida lakipykälä rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla.

Rakennus	Käyttötarkoitus	kem	Normi (ap/kem)		Tarvittava ap määrä	Joustotekijät huomioiden
	asuminen	2269	1/210	10,80	11	9
	liiketilat	52	1/85	0,61	1	1
				yhteensä	12	10
	Palveluasuminen	2269	1/300	7,56	8	6
	liiketilat	52	1/85	0,61	1	1
				yhteensä	9	7
	Opiskelija-asuminen	2269	1/400	5,67	6	5
	liiketilat	52	1/85	0,61	1	1
				yhteensä	7	6
Lisäksi esteettömät autopaikat			2 leap/50 ap ja sen jälkeen 1 leap / kutakin 50 ap kohti		2	2
				yhteensä		

Kuva 15. Ote autopaikkamäärien laskennasta vaihtoehdolle Ve 1 (9.1.2026 A-insinöörit).

Taulukko 1. Pysäköintinormin joustomahdollisuudet (Pysäköintinormit Oulun kaupungin alueella, 2018).

Jousto	Maksimi - %
Vuokratalokohde (ks. sijaintiperuste normitaulukosta)	-20...30 %
Laadukas pyöräpysäköinti (=esteetön ja lukittava sisätila) >75 % paikoista, loput pyöräpaikat runkolukittavissa telineissä	-5...10 %
Pyöräpysäköintipaikkoja toteutetaan enemmän kuin normi edellyttää; 5pp korvaa 1ap (lisäpaikkojen tulee sijaita esteettömässä ja lukittavassa sisätilassa)	-10 %
Keskitetty P-laitos/halli/alue (vähennys nimikoimattomiksi osoitettavasta paikkamäärästä):	
- Nimikoimattomuus tai	-10...20 %
- Vuorottaispysäköinti	-20...30 %
Yhteiskäyttöautot ¹⁾ : 1 yhteiskäyttöauto korvaa 5 ap	-10 %

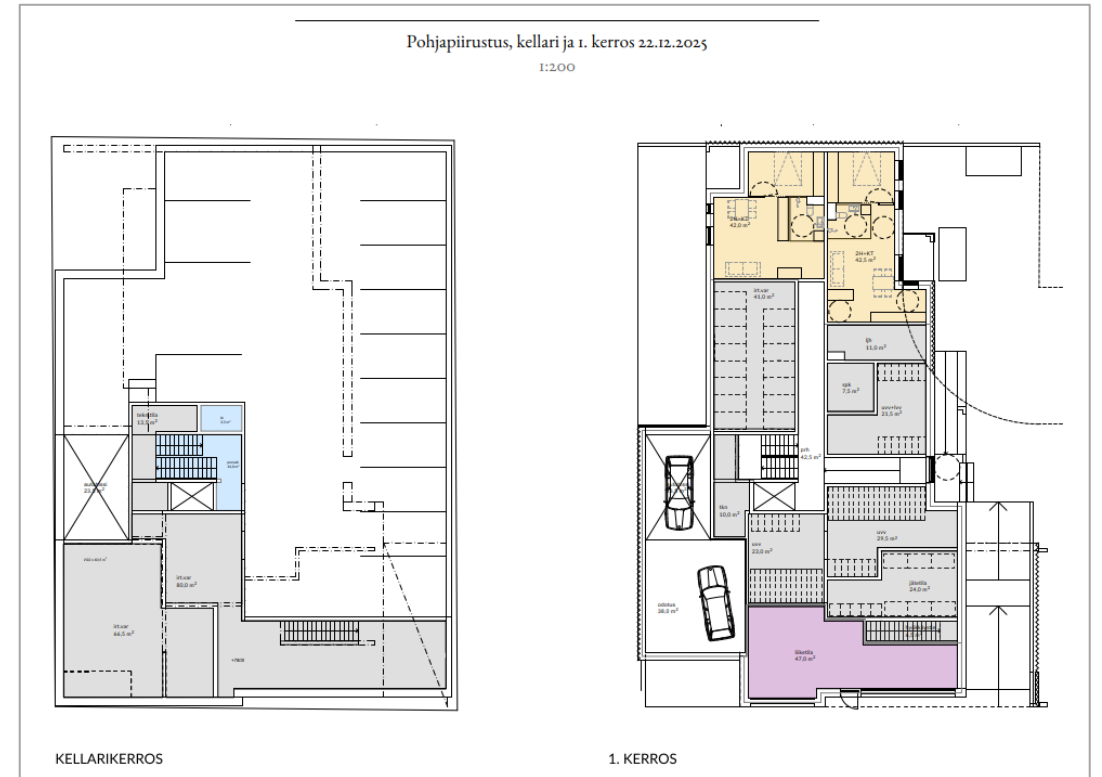
1) Rakennuslupavaiheessa lupaa hakevan tulee osoittaa palvelun toimivuus ja pysyvyys kohteessa. Yhteiskäyttöautojen järjestämisestä tulee olla maininta yhtiöjärjestyksessä. Yhteiskäyttöautojen käyttömahdollisuudesta voidaan määrätä asemakaavassa.

5. Suunnitteluratkaisu Ve1

5.1 Autopaikoitustarve 2/2

LUO arkkitehtien kellarin pohjapiirustus luonnoksessa 22.12.2025 on esitetty autohalliin ajo toteutettavaksi autohissillä. Autohissi on kohteeseen soveltuva ratkaisu niin kapasiteetiltaan kuin tilankäytöllisesti. Autohissillä säästetään tilaa vievän ajoluiskan rakentaminen ja saadaan kellarikerros parempaan hyötykäyttöön.

Pohjapiirustuksessa on esitetty paikoitusta kellarikerrokseen yhteensä 13 autopaikkaa, joista 2 liikuntaesteisen autopaikan (leap) mitoituksella (leveys 3,6 m). Autopaikat ja peruutustila on esitetty Rt-kortin ohjeiden mukaisesti vastaten luokitukseltaan normaalia toimisto- ja asukaspysäköintiä. Seinän vieruspaikka on esitetty yli 2,8 m leveäksi ja muut autopaikat 2,6 m leveiksi. Peruutustilaa on varattu 6,5 m.



Kuvat 16. ja 17. Oikealla luonnos 1.kerros pohjapiirustuksesta ja vasemmalla autohallin mitoitusarkkitehtuurin tarkastelu (LUO arkkitehdit 22.12.2025).

5. Suunnitteluratkaisu Ve1

5.2 Pyöräpysäköintitarve

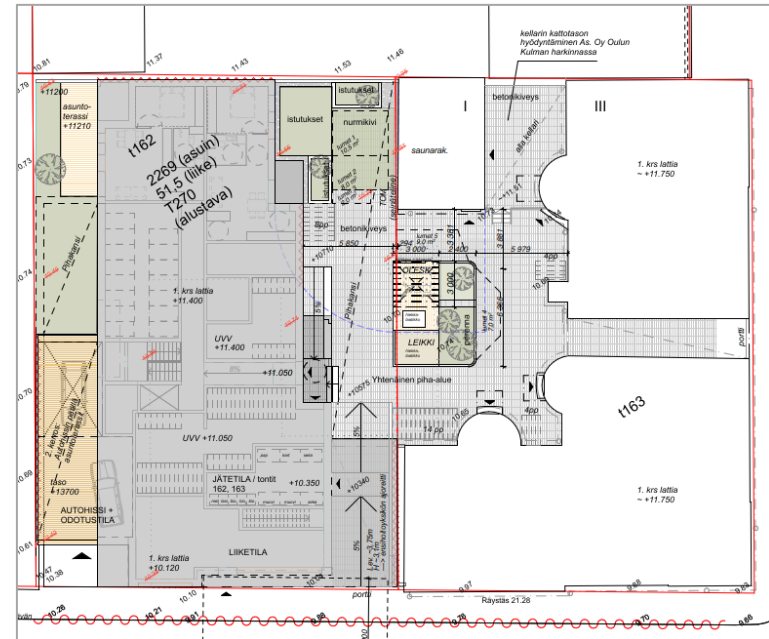
Pyöräpaikoitustarve on riippuvainen kohteen käyttötarkoituksesta. Laskennallisesti vaihtoehdolla 1 pyöräpaikkoja tarvitaan kohteessa yhteensä 81-119 pyöräpaikkaa. Pyöräpaikoista asumiselle tulee varata 79-117 pyöräpaikkaa, joista 3 erikoispyöräpaikkaa. Liiketiloihin varataan 2 pyöräpaikkaa.

Asuinkerrostaloissa osoitetaan vähintään 50 % pyöräpaikoista lukittavaan, esteettömään sisätilaan, jossa osa paikoista on oltava runkolukittavia. Liikerakentamisessa vähintään 30 % paikoista tulee osoittaa katettuun tilaan. Pyöräpaikkojen tulee olla esteettömästi saavutettavia ja ulkona olevien telineiden runkolukittavia. Mahdollisuuksien mukaan pyöräpaikat on sijoitettava sisäänkäynnin läheisyyteen.

Suunnitelmassa pyöräpysäköintiä on esitetty sisäpihalle (8 pp) ja loput pyöräpaikoista sijoitettavaksi rakennuksen ensimmäisen kerroksen sisätiloihin. Rt-kortin ja pysäköintinormin ohjeistuksen mukaisesti ulkotiloissa polkupyörille suositellaan 0,6 m säilytysväliä, joka mahdollistaa pyörän lukitsemisen rungosta ja takapyörästä telineeseen. Sisätiloissa voidaan käyttää alle 0,6 m:n säilytysväliä, mutta tällöin pyörien pyöräpaikkojen tulee olla sellaisia, että pyörien ohjaustangot eivät ole kohdakkain. Pyöräpaikalle on varattava liikennöintitilaa ulkotiloissa vähintään 2,25 m ja sisätiloissa pysäköintikulmasta riippuen 1,5-2 m.

Rakennus	Käyttötarkoitus	kem	Normi (pp/kem)		Tarvittava pp määrä	
	asuminen	2269	1/30	75,63	76	
			1/1000	2,27	3	Erikoispyörät
					79	
	liiketilat	52	1/50	1,04	2	
				yhteensä	81	
	Palveluasuminen	2269	1/30	75,63	76	
			1/1000	2,27	3	Erikoispyörät
					79	
	liiketilat	52	1/50	1,04	2	
				yhteensä	81	
	Opiskelija-asuminen	2269	1/20	113,45	114	
			1/1000	2,27	3	Erikoispyörät
					117	
	liiketilat	52	1/50	1,04	2	
				yhteensä	119	

Kuva 18. Ote pyöräpaikkamäärien laskennasta (9.1.2026 A-insinöörit).



Kuva 19. Ote asemapiirustuksesta (22.12.2025 LUO arkkitehdit Oy)

14.1.2026

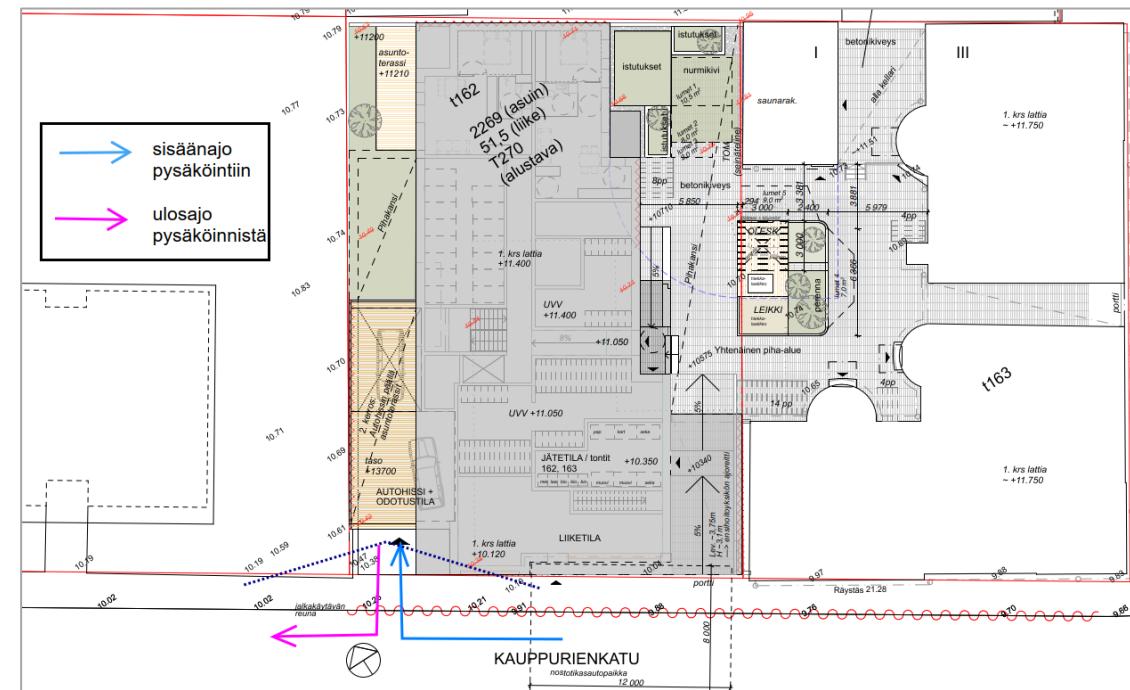
5. Suunnitteluratkaisu Ve1

5.3 Suunnittelukohteen liikennejärjestelyt tulevassa tilanteessa

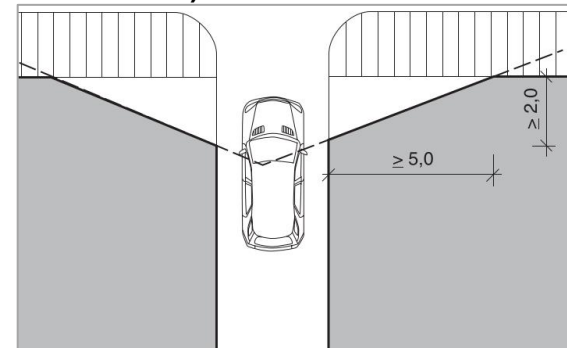
Vaihtoehdossa Ve 1 Ajoneuvoliikenne saapuu ja poistuu alueelta nykyiseen tapaan Kauppurienkadun kautta kellarissa sijaitsevaan pysäköintihalliin. Ensihoitoyksikölle järjestetään kulku sisäpihan sisäänkäynnille tontin kaakkoisnurkasta portin kautta.

Pysäköintihalliin kuljetaan Kauppurienkadun nykyisen jalkakäytävän yli. Jalkakäytävä sijaitsee heti tontin rajalla. Suunnitelmassa tulee varautua riittäviin näkemiin pysäköintihallista poistuttaessa jalkakäytävälle ja kadulle. Lounaispuolella näkemää voi estää viereisen tontin rajalla oleva nykyinen aita, kaakkoispuolella rakennuksen kulmaus. Näkemiä voidaan parantaa esimerkiksi asentamalla peilit molemmin puolin tontilla olevaa ajoväylää. Mahdollisten peilien tulee sijaita tontilla.

Kauppurienkadun jalkakäytävä on nykyisellään reunakivillä korotettu. Reunakivi tulee laskea ajoneuvoliittymien kohdalta. Reunakiven alas laskusta aiheutuvat kustannukset kuuluvat rakennushankkeeseen ryhtyvälle.



Kuva 20. Kuvaote asemapiirustusluonnoksesta vaihtoehdosta Ve 1, johon lisätty tontin lounaisnurkalle kellaripysäköintiin menevän ja lähtevän ajoneuvon suuntanuolet sekä näkemäkolmio. (LUO arkkitehdit 22.12.2025).



Kuva 15. Ulosajotien näkemäalueella ei pidä olla näköestettä istutuksia, pilareita, rakennuksen nurkkia tai vastaavaa. Mittakaava 1:200.

Kuva 21. Kuvaote riittävästä näkemäalueesta pysäköintihallista tultaessa. Lähde: RT-kortti Pysäköintilaitokset.

5. Suunnitteluratkaisu Ve1

5.4 Pelastustietarkastelut

Vaihtoehdossa Ve 1 Kauppurienkadulle on esitetty nostopaikka tikasautolle. Tikasautopaikan koko on 12 x 8 metriä, joka vaatii rakennettavan rakennuksen julkisivuun sisäänvedon. Muilta osin rakennuksen pelastautuminen järjestetään omatoimipelastautumisjärjestelyin, esimerkiksi parvekkeiden pelastusluukkujen avulla.

Pelastustieohjeen mukainen minimimitoitus pelastustielle, joka on tarkoitettu ainoastaan ensihoitoyksikölle, on leveyssuunnassa 3 metriä, ulkokaarten käänträde 7 metriä ja ajoreitin vapaan ajokorkeuden tulee olla vähintään 3 metriä. Suunnitelmaluonnoksessa ensihoidolle on varattu ajoreitti tontin kaakkoisnurkasta, jonka leveys on 3,75 m.

Ajouratarkastelussa on havaittu, että ambulanssin kääntäminen on haastavaa, jos Kauppurienkadun varressa pysäköidään. Kuitenkin tarkasteltaessa pelastustieohjeen mukaisilla mitoilla, pelastustie täyttää reilusti vaaditun mitoituksen. Ajoreitin vapaassa ajokorkeudessa on huomioitava mahdollinen luiskauksen vaikutus korkeuteen.



Kuva 22. Ote vaihtoehdon Ve 1 alustavista pelastustietarkasteluista, jossa ambulanssin ajourat sekä vihreällä kuvattuna pelastustie ohjeen mukainen mitoitus (A-insinöörit 9.1.2026).

5. Suunnitteluratkaisu Ve1

5.5 Huoltoliikenteen tarkastelut

Nykyinen jäteposte sijaitsee sisäpihalla. Piha on nykyisellään ahdas, jäteauto on pysäköinyt Kauppurienkadun varteen ja vetänyt jätessäiliöt kadulle tyhjennystä varten. Tulevassa tilanteessa jätetila sijaitsee vaihtoehdoissa Ve 1 sisäpihalle johtavan ajoreitin kohdalla rakennuksen kaakkoislaidalla. Jäteauto pysähtyy hetkellisesti Kauppurienkadun reunassa. Jäteauton ja kadunvarsipysäköinnin väliin jää reilu 2.5 metriä tilaa. Henkilöauto mahtuu tarvittaessa ajamaan jäteauton ohi, vaikka Kauppurienkadulla on parkissa autoja.

Liiketilojen huollon arvellaan olevan vähäistä ja tapahtuvan pääosin pakettiautolla. Liiketilojen huolto tapahtuu pääosin pysäköimällä pakettiauto hetkellisesti sisäpihalle purun ajaksi. Pakettiauton ajourat vastaavat ensihoitoyksikön ajouria.



Kuva 23. Kuvaote ajouratarkastelusta jäteautolla sekä ohittavalla henkilöautolla, sisäpihalle merkattu vihreällä laatikolla pakettiauton pysähdyspaikka. (A-insinöörit 9.1.2026).

5. Suunnitteluratkaisu Ve1

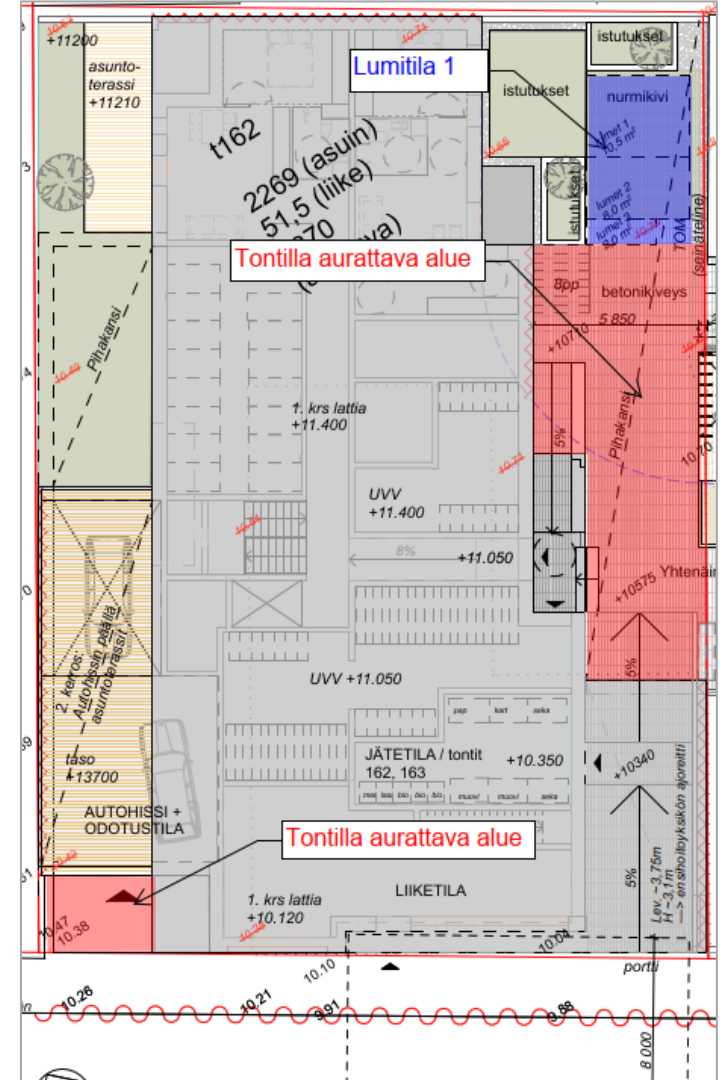
5.6 Lumitilat

Vaihtoehdon Ve 1 suunnitelmaluonnoksessa on esitetty piha-alueen perälle 3 peräkkäistä lumitilaa. Lumitilalaskennassa tätä on käytetty yhtenä yhtenäisenä Lumitilana (Lumitila 1).

Lumitilalaskennan mukaan varatut lumitilat tontilla eivät riitä koko talven lumille. Lunta voidaan joutua kускаamaan pois tontilta arviolta kerran talven aikana. Lumien pois kускаaminen tapahtuu kuorma-autolla, joka odottaa Kauppurienkadulla. Sisäpihan lumikasat kuormataan auraskalustolla odottavan kuorma-auton lavalle, jonka jälkeen ne kuljetetaan välittömästi pois alueelta.

LUMITILOJEN MÄÄRITYS TONTEILLE						VERSIO 3.0	9.5.2023
Mitoitettava lumen määrä	0,60		< Oulussa käytetään arvoa 0,6m				
Aurattavan alueen pinta-ala yht.	85		< 1. Syötä tähän aurattavan alueen pinta-ala neliöinä (m2)				
2. Anna lumitilan leveys ja syvyys jokaiselle kasalle.						HUOMIOITAVAA	
	Leveys	Syvyys	Korkeus	Pinta-ala	Tilavuus	Kuormaus suunnat	Pohjan vaurioriski
							TILAVUUSTAS E (= lumitilarve-lumikasojen kpasiteetti)
Lumitila 1	3,63	6,00	2,3	21,8	8,7	2 syvyysuunnassa	-
Lumitila 2			0,0	0,0	0,0	-	-
							✘ -1,53
							EI RIITÄ

Kuva 24. Ote Ve 1 lumitilalaskennasta, jossa määritetty suunnitelmaan esitettyjen lumitilojen riittävyys.



Kuva 25. Ote esitetyistä lumitiloista ja aurattavista alueista Ve 1 asemapiirrosluonnokseen 22.12.2025 LUO arkkitehdit.

5. Suunnitteluratkaisu Ve2

5.7 Autopaikoitustarve (autoton tai vähäautoinen rakentaminen) 1/2

Pysäköintinormin mukaan **asuntorakentamista autottomana tai vähäautoisena voidaan harkita toteutettavaksi**, jos kohde sijaitsee ydinkeskustassa, peruspalvelut ovat helposti saavutettavissa ja tieto tontin autottomuudesta kirjataan talokirjaan tai yhtiöjärjestykseen. Lisäksi kohteessa:

1. Pyöräpysäköinti järjestetään 100 % laadukkaasti (esteetön ja lukittava sisätila, jossa osa paikoista toteutuu runkolukituksella).
2. Joukkoliikenteen runkolinjan pysäkillä kävelymatka on maksimissaan 400 m.
3. Lähimpään yleiseen pysäköintilaitokseen kävelymatka on maksimissaan 400 m.

Autottomien tai vähäautoisten kortteleiden tontinkäytössä on varauduttava normin mukaiseen velvoitepaikkamäärään. Kohteen luonteen muuttuessa tai erityisehtojen purkautuessa puuttuvat velvoitepaikat on toteutettava tai järjestettävä esimerkiksi julkisesta pysäköintilaitoksesta (maksimietäisyys 400 m).

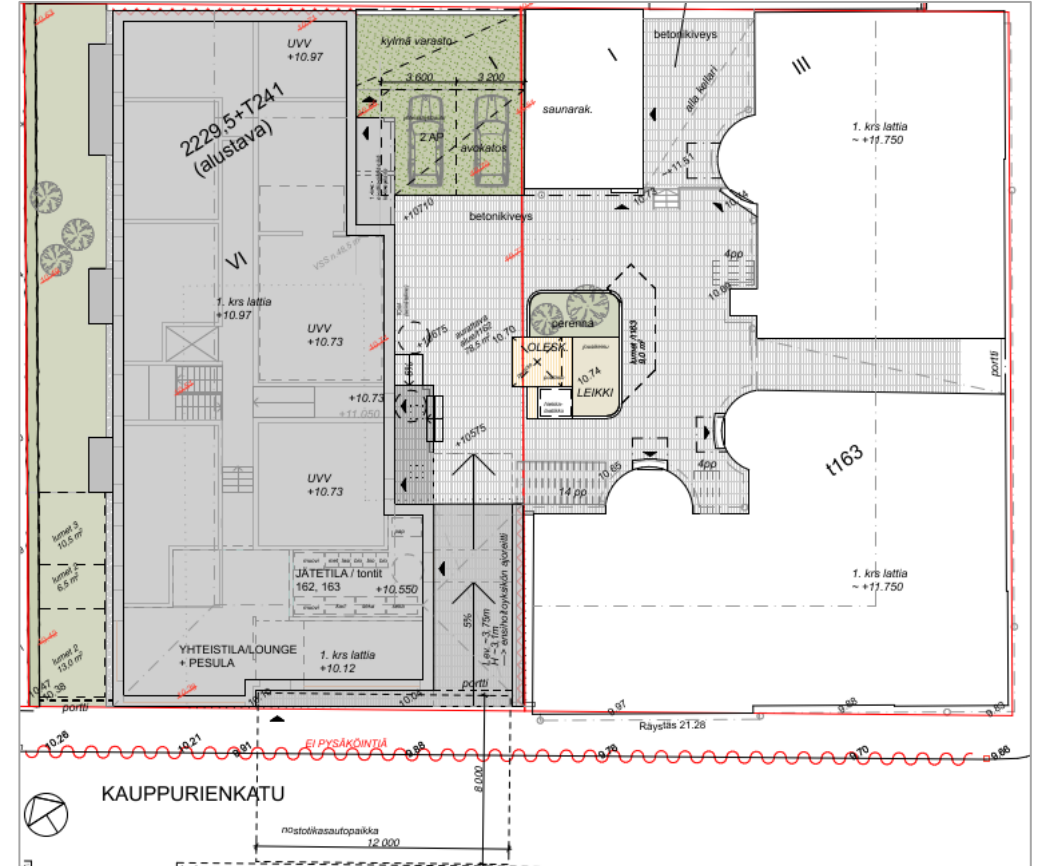
5. Suunnitteluratkaisu Ve2

5.7 Autopaikoitustarve (autoton tai vähäautoinen rakentaminen) 2/2

Vaihtoehdossa Ve 2 täytyy ehto 1 pyöräpysäköinnin osalta, kun pyöräpysäköinti on järjestetty 100 % laadukkaana. Lisäksi ehdot 2 ja 3 täytyvät, sillä suunnittelukohteesta Saaristonkadun runkolinjan linja-autopysäkille on n. 180-210 metrin kävelyetäisyys ja lähin yleinen pysäköintilaitos Autosaaari sijaitsee kohteesta n. 300 m kävelymatkan päässä.

Kohteeseen soveltuu sijaintinsa (Ydinkeskusta) ja ehtojen 1-3 puolesta pysäköintinormeissa määritellyksi autottomien asuinrakennukseksi, jonka käyttötarkoituksena voi olla asuin-, toimisto-, opiskelija-, vuokra-, palvelu- ja/tai majoitustoiminnan kerrostalo.

Suunnitelmaluonnoksessa 22.12.2025 on esitetty ratkaisu, jossa tavoitellaan pysäköintinormin mahdollistamaa autotonta rakentamista. Suunnitelmaluonnokseen on esitetty kuitenkin kaksi autopaikkaa rakennuksen sisäpihalle. Toinen autopaikka olisi yhteiskäyttöautopaikka ja toinen palvelisi mahdollisia liiketiloja. Autottoman rakentamisen edellytykset eivät vaadi esitettyjä autopaikkoja.



Kuva 26. Asemapiirrosluonnos vaihtoehdosta Ve 2 (LUO arkkitehdit 22.12.2025)

5. Suunnitteluratkaisu Ve2

5.8 Pyöräpysäköintitarve

Pyöräpaikkavaatimus suunnittelukohteessa vaihtoehdossa Ve 2 on käyttötavasta riippuen yhteensä 77-113 pyöräpaikkaa, joista 3 erikoispyöräpaikkaa. Kaksi pyöräpaikoista varataan mahdolliselle liiketilalle.

Suunnitelmassa pyöräpysäköinti on esitetty 100 % laadukkaana, rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen lukittavaan, esteettömään sisätilaan, jossa osa paikoista on runkolukittavia. Rt-kortin ja pysäköintinormin ohjeistuksen mukaisesti sisätiloissa voidaan käyttää alle 0,6 m:n säilytysväliä, mutta tällöin pyörien pyöräpaikkojen tulee olla sellaisia, että pyörien ohjaustangot eivät ole kohdakkain. Pyöräpaikalle on varattava kulkutilaa sisätiloissa pysäköintikulmasta riippuen 1,5...2 m.

Rakennus	Käyttötarkoitus	kem	Normi (pp/kem)	Tarvittava pp määrä	
	asuminen	2158	1/30	71,93	72
			1/1000	2,16	3 Erikoispyörät
					75
	liiketilat	69,5	1/50	1,39	2
			yhteensä	yhteensä	77
	Palveluasuminen	2158	1/30	71,93	72
			1/1000	2,16	3 Erikoispyörät
					75
	liiketilat	69,5	1/50	1,39	2
			yhteensä	yhteensä	77
	Opiskelija-asuminen	2158	1/20	107,90	108
			1/1000	2,16	3 Erikoispyörät
					111
	liiketilat	69,5	1/50	1,39	2
			yhteensä	yhteensä	113

Kuva 27. Ote pyöräpaikkamäärien laskennasta, asumiselle tai palveluasumiselle tai opiskelija-asunnoille (9.1.2026 A-insinöörit).

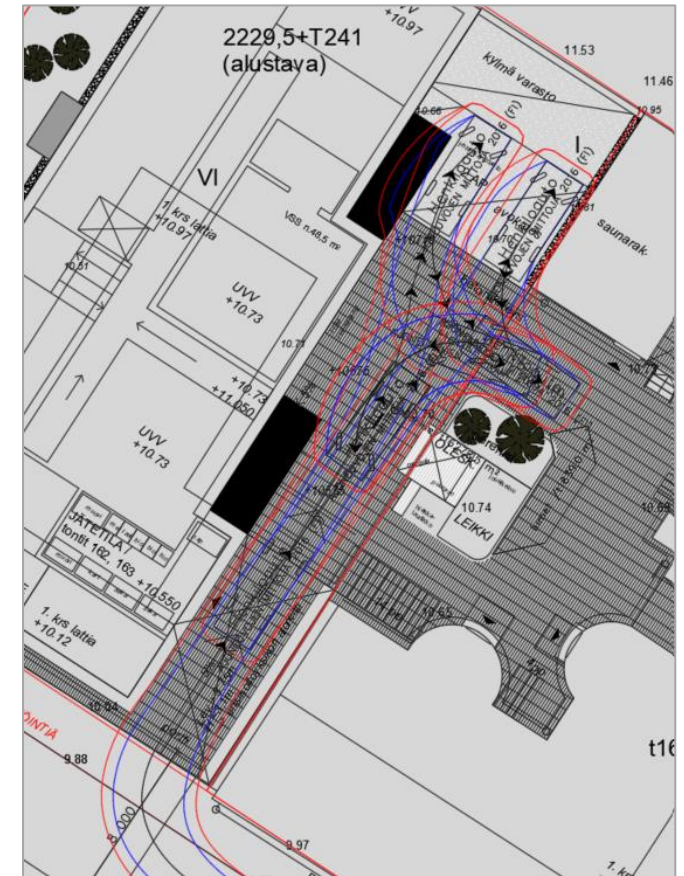
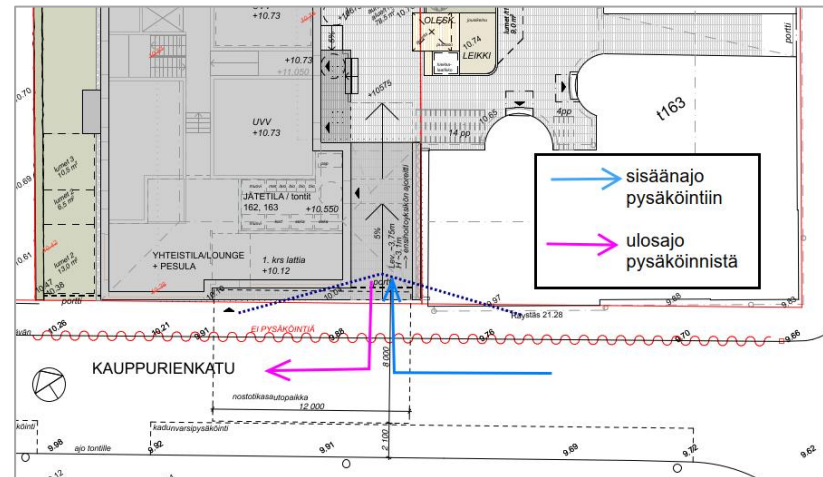
5. Suunnitteluratkaisu Ve2

5.9 Suunnittelukohteen liikennejärjestelyt tulevassa tilanteessa

Vaihtoehdossa Ve 2 sisäpihan autopaikoille järjestetään kulku kaakkoisnurkan portin kautta. Ajouratarkastelujen perusteella sisäpihalla on riittävästi tilaa autopaikoille saapumiseen sekä kääntymiseen, jotta tontilta päästään poistumaan ajoneuvon keula menosuuntaan päin. Pihalta ei sallita peruuttavaa ajoneuvoliikennettä Kauppurienkadun jalkakäytävän yli.

Suunnitelmassa on varauduttu siihen, että autopaikkojen viereinen parvekelinja voidaan toteuttaa ilman pilaria. Suunnitelmassa tulee varautua riittäviin näkemiin poistuttaessa sisäpihalta jalkakäytävälle ja kadulle. Lounaispuolella näkemää voi estää rakennuksen kulmaus. Kaakkoispuolella näkemää voi estää olemassa olevan rakennuksen kulmaus. Näkemiä voidaan parantaa esimerkiksi asentamalla peilit molemmin puolin tontilla olevaa ajoväyliä. Mahdollisten peilien tulee sijaita tontilla.

Kauppurienkadun jalkakäytävä on nykyisellään reunakivillä korotettu. Reunakivi tulee laskea ajoneuvoliittymien kohdalta. Reunakiven alas laskusta aiheutuvat kustannukset kuuluvat rakennushankkeeseen ryhtyvälle.



Kuva 29. Ote henkilöauton ajouratarkasteluista sisäpihan autopaikoille. A-insinöörit 8.1.2026.

Kuva 28. Kuvaote asemapiirustusluonnoksesta vaihtoehdosta Ve 2, johon lisätty tontille menevän ja lähtevän ajoneuvon suuntanuolet sekä näkemäkolmio. (LUO arkkitehdit 22.12.2025).

5. Suunnitteluratkaisu Ve2

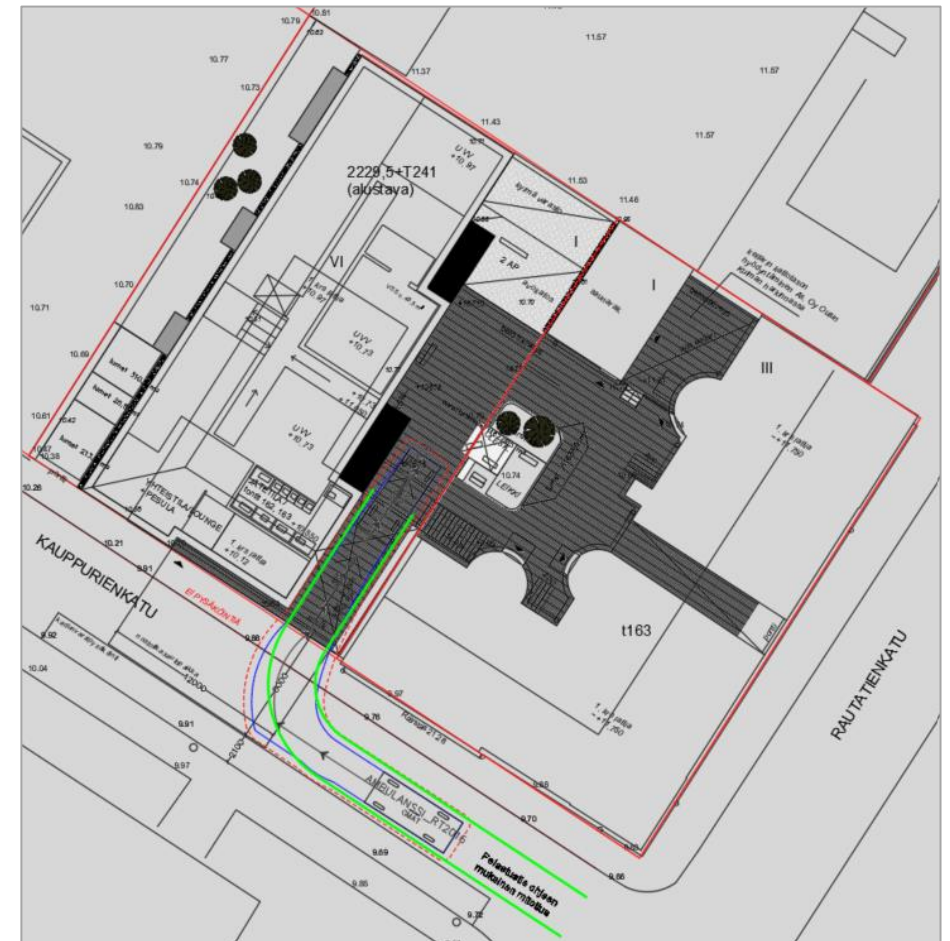
5.10 Pelastustietarkastelut

Vaihtoehdossa Ve 2 Kauppurienkadulle on esitetty nostopaikka tikasautolle. Tikasautopaikan koko on 12 x 8 metriä, joka vaatii rakennettavan rakennuksen julkisivuun sisäänvedon. Muilta osin rakennuksen pelastautuminen järjestetään omatoimipelastautumisjärjestelyin, esimerkiksi parvekkeiden pelastusluukkujen avulla.

Pohjois-Pohjanmaan pelastuslaitoksen pelastustieohjeen mukaan korkein ulottuvuus saavutetaan 5 m etäisyydellä kohteesta, mikä ei ole kuitenkaan paras työskentelyetäisyys. Puomin käsittelyn kannalta on pidetty helpoimpana jopa 10-12 metrin etäisyyttä rakennukseen. Etäisyyden kasvattaminen vähentää korkeussuuntaista ulottuvuutta.

Pelastustieohjeen mukainen minimimitoitus pelastustielle, joka on tarkoitettu ainoastaan ensihoitoyksikölle, on leveys suunnassa 3 metriä, ulkokaarteen kääntösäteeseen 7 metriä ja ajoreitin vapaan ajokorkeuden tulee olla vähintään 3 metriä. Suunnitelmaluonnoksessa ensihoidolle on varattu ajoreitti tontin kaakkoisnurkasta, jonka leveys on 3,75 m.

Ajouratarkastelussa on havaittu, että ambulanssin kääntyminen on haastavaa, jos Kauppurienkadun varressa pysäköidään. Kuitenkin tarkasteltaessa pelastustieohjeen mukaisilla mitoilla, pelastustie täyttää reilusti vaaditun mitoituksen. Ajoreitin vapaassa ajokorkeudessa on huomioitava mahdollinen luiskauksen vaikutus korkeuteen.



Kuva 30. Ote vaihtoehdon Ve 2 alustavista pelastustietarkasteluista, jossa ambulanssin ajourat (A-insinöörit 8.1.2026).

5. Suunnitteluratkaisu Ve2

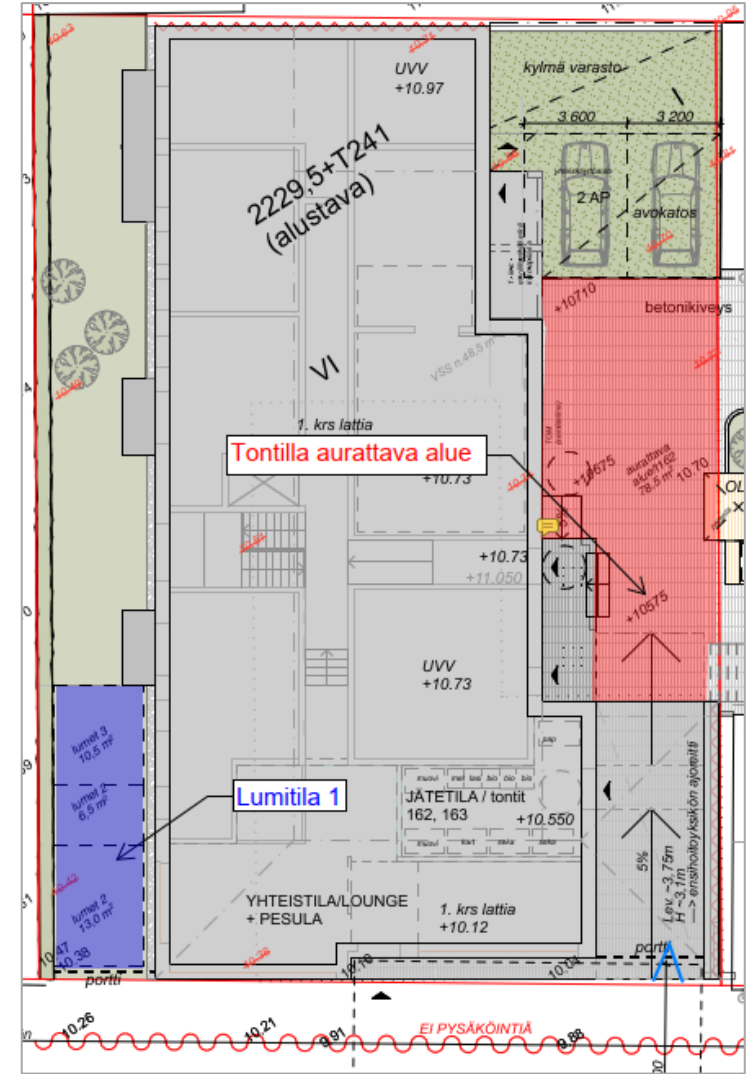
5.11 Lumitilat

Vaihtoehdon Ve 2 suunnitelmaluonnoksessa on esitetty kolme peräkkäistä lumitilaa tontin länsirajalle, rakennuksen viereen. Lumitilalaskennassa tätä on käytetty yhtenä yhtenäisenä lumitilana (Lumitila 1).

Lumitilalaskennan perusteella tontille varatut lumitilat riittävät koko talven lumille. Sisäpihan lumi aurataan pienkalustolla kadun kautta lumitilaan 1. Lumitilojen pohjat tulee suunnitella kestämaan auraskaluston paino.

LUMITILOJEN MÄÄRITYS TONTEILLE						VERSIO 3.0	9.5.2023
Mitoitettava lumen määrä	0,60	<- Oulussa käytetään arvoa 0,6m					
Aurattavan alueen pinta-ala yht.	76	<- 1. Syötä tähän aurattavan alueen pinta-ala neliönä (m2)					
2. Anna lumitilan leveys ja syvyys jokaiselle kasalle.						HUOMIOITAVAA	
	Leveys	Syvyys	Korkeus	Pinta-ala	Tilavuus	Kuormaussuunnat	Pohjan vaurioriski
							TILAVUUSTAS E (= lumitilarave - lumikasojen koasiteetti)
Lumitila 1	9,50	3,00	1,2	28,5	11,3	-	✓ 2,17
Lumitila 2			0,0	0,0	0,0	-	RIITTÄÄ

Kuva 31. Ote Ve 2 lumitilalaskennasta, jossa määritetty suunnitelmaan esitettyjen lumitilojen riittävyys.



Kuva 32. Ote esitetyistä lumitiloista ja aurattavista alueista Ve 2 asemapiirrosluonnokseen 22.12.2025 LUO arkkitehdit.

5. Suunnitteluratkaisu Ve2

5.12 Huoltoliikenteen tarkastelut

Nykyinen jätepieste sijaitsee sisäpihalla. Piha on nykyisellään ahdas, jäteauto on pysäköinyt Kauppurienkadun varteen ja vetänyt jätessäiliöt kadulle tyhjennystä varten. Tulevassa tilanteessa jätetila sijaitsee vaihtoehdoissa Ve 2 sisäpihalle johtavan ajoreitin kohdalla rakennuksen kaakkoislaidalla. Jäteauto pysähtyy hetkellisesti Kauppurienkadun reunassa. Jäteauton ja kadunvarsipysäköinnin väliin jää reilu 2.5 metriä tilaa. Henkilöauto mahtuu ajamaan jäteauton ohi, vaikka Kauppurienkadulla on parkissa autoja.

Liiketilojen huollon arvellaan olevan vähäistä ja tapahtuvan pääosin pakettiautolla. Liiketilojen huolto tapahtuu pääosin pysäköimällä pakettiauto hetkellisesti sisäpihalle purun ajaksi. Pakettiauton ajourat vastaavat ensihoitoyksikön ajouria.



Kuva 33. Kuvaote ajouratarkastelusta jäteautolla sekä ohittavalla henkilöautolla, sisäpihalle merkattu vihreällä laatikolla pakettiauton pysähdyspaikka. (A-insinöörit 8.1.2026).

6. Vaikutukset ja jatkotoimenpiteet Ve1

6.1 Asemakaavamuutoksen vaikutus liikennemääriin vaihtoehdossa Ve 1

Mitoitusperusteina asukas, asiakas ja huoltoliikenteen liikennetuotoksen arvioinnissa on käytetty Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa –ohjeen mukaisia matkatuotoksia (Suomen ympäristö 27/2008). Oulussa kerrostaloasukas tekee jalankulkuvyöhykkeellä keskimäärin 2,2 kotiperäistä matkaa/vrk, joista henkilöautolla 31 %, jalan 56 % ja pyörällä 8 %. Henkilöauton keskimääräinen kuormitus kotiperäisillä matkoilla on 1,56 henkilöä/auto. Koteihin tehtävät vierasmatkat huomioidaan liikennetuotoksen korjauskertoimella 1,16. Kerrostalon keskimääräisenä asukaslukuna on käytetty Oulun tilastollisesta vuosikirjasta 2021 laskettua asukaskeskiarvoa, joka on 1,54 asukasta/kerrostalohuoneisto.

Pohjapiirustusluonnosten mukaan rakennuksessa on yhteensä 44 asuntoa (2269 kem). Liiketiloja on yhteensä 51,5 kem. Liiketilojen toiminnasta ei ole ollut tarkkaa tietoa, joten laskennassa on arvioitu toiminnan olevan esimerkiksi kukkakauppa, kampaamo, kosmetologipalvelu tms. toimintaa. Kulikutapaosuudet vaihtelevat toiminnasta riippuen henkilöautolla 49...68 %, jalan 23...35 % sekä pyörällä 6 %.

Rakennuksessa on suunniteltu olevan 44 asuntoa, jolloin asumisen tuottama liikennetuotosarvio (saapuvat ja lähtevät) on henkilöautoilla 35 matkaa/vrk, jalan 84 matkaa/vrk ja pyörällä 12 matkaa/vrk. Liiketilojen liikennetuotosarvio toiminnasta riippuen on henkilöautoilla 7...30 käyntiä/vrk, jalan 5...11 käyntiä/vrk ja pyörällä 1...3 käyntiä/vrk. Huoltoliikenteen määrän arvioidaan olevan n. 1,5 käyntiä/vrk ja sen arvioidaan olevan sekä paketti- että kuorma-autoliikennettä.

Aikaisemmassa toimistokäytössä rakennuksen liikennetuotos on ollut henkilöautolla noin 32 matkaa/vrk, jalan 77 matkaa/vrk ja pyörällä 35 matkaa/vrk. Verrattaessa nykyiseen maankäyttöön suunnittelukohteen liikennemäärät kasvavat vähäisissä määrin suunnittelulla maankäyttöratkaisulla.

6. Vaikutukset ja jatkotoimenpiteet Ve1

6.2 Asemakaavamuutoksen vaikutus moottoriajoneuvoliikenteeseen vaihtoehdossa Ve 1

Moottoriajoneuvoliikenteen matkatuotoksen (saapuvat ja lähtevät) arvioidaan kokonaisuudessaan olevan keskimäärin n. 75 ajoneuvoa arkivuorokaudessa. Suunnittelukohteen rajallisen pysäköintimäärän takia, kaikki kohteeseen suuntautuva ajoneuvoliikenne ei kuitenkaan päädy alueelle, vaan osakseen ympäristön julkiseen pysäköintiin. Laskennallisesti suunnittelukohteen valmistumisen jälkeen Kauppurienkadun liikennemäärä olisi keskimäärin n. 145 ajon/arki-vrk, kun nykyinen liikennemäärä on noin 100 ajon/arki-vrk. Tämä kasvattaisi Kauppurienkadun liikennemäärää noin 45 prosentilla arkivuorokaudessa. Laskennassa on huomioitu nykyisen rakennuksen poistuva liikennetuotos.

Liikennemäärät jäävät kuitenkin suhteellisen pieniksi verrattuna lähikatujen liikennemääriin. Esimerkiksi Rautatienkadun tai Saaristonkadun liikennemäärästä uuden autoliikenteentuotos on n. 0,6-0,8 %. Liikennemäärillä ei siten katsota olevan merkittävää vaikutusta muun liikenteen toimivuuteen.

Alueelle saadaan sijoitettua pysäköintinormin mukaisesti riittävä määrä pysäköintipaikkoja. Tulevassa tilanteessa pysäköinnissä huomioidaan myös liikkumisesteisten autopaikat sekä sähköautojen latauspaikat.

6. Vaikutukset ja jatkotoimenpiteet Ve1

6.3 Asemakaavamuutoksen vaikutus kävely-, pyörä- ja joukkoliikenteeseen vaihtoehdossa Ve 1

Asemakaavan muutos edistää kestäväää liikkumista jalankulun ja pyöräilyn osalta. Verrattaessa arvioituja kulkuosuuksia nykyisen toimistokäytön ja tulevan asuntorakentamisen välillä, voidaan todeta kestävien liikkumismuotojen kasvavan alueella. Kohteen ympäristössä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat erinomaiset. Alueen katujen nopeusrajoitus 30 km/h tukee liikenneturvallisuutta. Kohteeseen saadaan sijoitettua pysäköintinormin mukaisesti riittävä määrä laadukasta pyöräpysäköintiä, joka kannustaa käyttämään kestäviä kulkumuotoja. Asemakaavan muutoksella ei katsota olevan negatiivisia vaikutuksia joukkoliikenteelle.

6. Vaikutukset ja jatkotoimenpiteet Ve1

6.4 Asemakaavamuutoksen vaikutus huolto- ja pelastusliikenteeseen vaihtoehdossa Ve 1

Kohteen huoltoliikenne tapahtuu Kauppurienkadulta. Kauppurienkatu on yksisuuntainen ja huoltoajoneuvo pääsee ajamaan kadun läpi ilman peruuttamisia kadulla. Huoltoliikenteen määrä pysyy jatkossakin maltillisena ja pysähtyminen kadun reunaan on hetkellistä. Huoltoliikenteen toiminta saadaan toteutettua toimivaksi ja turvalliseksi.

Kohteessa Kauppurienkadulle voidaan osoittaa nostopaikka tikasautolle. Tikasautolla on mahdollista pelastaa Kauppurienkadun puoleiset huoneistot. Muiden huoneistojen pelastautuminen järjestetään omatoimipelastautumisena. Ensihoitoyksikölle on varmistettu turvallinen ja sujuva yhteys sisäänkäynnille.

6. Vaikutukset ja jatkotoimenpiteet Ve2

6.5 Asemakaavamuutoksen vaikutus liikennemääriin vaihtoehdossa Ve 2

Mitoitusperusteina asukas, asiakas ja huoltoliikenteen liikennetuotoksen arvioinnissa on käytetty Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa -ohjeen mukaisia matkatuotoksia (Suomen ympäristö 27/2008). Oulussa kerrostaloasukas tekee jalankulkuvyöhykkeellä keskimäärin 2,2 kotiperäistä matkaa/vrk, joista henkilöautolla 31 %, jalan 56 % ja pyörällä 8 %. Henkilöauton keskimääräinen kuormitus kotiperäisillä matkoilla on 1,56 henkilöä/auto. Koteihin tehtävät vierasmatkat huomioidaan liikennetuotoksen korjauskertoimella 1,16. Laskennassa on arvioitu, että asukkaita yksiöissä asuisi keskimäärin 1 ja kaksiossa 2. Arkkitehdin laskelmien mukaisesti rakennuksessa on yhteensä 56 asuntoa (2158 kem), joista yksiöitä 41 ja kaksioita 15.

Pohjapiirustusluonnosten mukaan rakennuksessa on yhteensä 56 asuntoa (2158 kem). Liiketiloja on yhteensä 69,5 kem. Liiketilojen toiminnasta ei ole ollut tarkkaa tietoa, joten laskennassa on arvioitu toiminnan olevan esimerkiksi kukkakauppa, kampaamo, kosmetologipalvelu tms. toimintaa. Kulikutapaosuudet vaihtelevat toiminnasta riippuen henkilöautolla 49...68 %, jalan 23...35 % sekä pyörällä 6 %.

Asumisen tuottama liikennetuotosarvio (saapuvat ja lähtevät) on henkilöautoilla 37 matkaa/vrk, jalan 88 matkaa/vrk ja pyörällä 13 matkaa/vrk. Liiketilojen liikennetuotosarvio toiminnasta riippuen on henkilöautoilla 9...41 käyntiä/vrk, jalan 6...14 käyntiä/vrk ja pyörällä 2...4 käyntiä/vrk. Huoltoliikenteen määrän arvioidaan olevan n. 1,5 käyntiä/vrk ja sen arvioidaan olevan sekä paketti- että kuorma-autoliikennettä.

Aikaisemmassa toimistokäytössä rakennuksen liikennetuotos on ollut henkilöautolla noin 32 matkaa/vrk, jalan 77 matkaa/vrk ja pyörällä 35 matkaa/vrk. Verrattaessa aikaisempaa ja suunniteltua tilannetta suunnittelukohteen liikennemäärät kasvavat vähäisissä määrin.

6. Vaikutukset ja jatkotoimenpiteet Ve2

6.6 Asemakaavamuutoksen vaikutus moottoriajoneuvoliikenteeseen vaihtoehdossa Ve 2

Moottoriajoneuvoliikenteen matkatuotoksen (saapuvat ja lähtevät) arvioidaan kokonaisuudessaan olevan keskimäärin n. 90 ajoneuvoa arkivuorokaudessa. Näistä asumisen tuottamaa n. 37 matkaa/vrk. Todellisuudessa suunnittelukohteessa on esitetty vain kaksi autopaikkaa, joten kohteeseen ei todennäköisesti suuntaudu arvioitua määrää. Osa kohteeseen suuntautuvasta ajoneuvoliikenteestä päätyy ympäristön julkiseen pysäköintiin. Laskennallisesti suunnittelukohteen valmistumisen jälkeen Kauppurienkadun liikennemäärä olisi keskimäärin n. 160 ajon/arki-vrk. Tämä kasvattaisi Kauppurienkadun liikennemäärää noin 60 prosentilla arkivuorokaudessa. Laskennassa on huomioitu nykyisen rakennuksen poistuva liikennetuotos.

Liikennemäärät jäävät kuitenkin suhteellisen pieniksi verrattuna lähikatujen liikennemääriin. Esimerkiksi Rautatienkadun tai Saaristonkadun liikennemäärästä uuden autoliikenteentuotos on n. 0,8-0,9 %. Liikennemäärillä ei siten katsota olevan merkittävää vaikutusta muun liikenteen toimivuuteen.

Opiskelija-asumiskohde soveltuu pysäköintinormeissa määritellyksi autottomien asuinrakennukseksi eli autottoman rakentamisen edellytykset eivät vaadi kohteeseen pysäköintipaikkoja.

6. Vaikutukset ja jatkotoimenpiteet Ve2

6.7 Asemakaavamuutoksen vaikutus kävely-, pyörä- ja joukkoliikenteeseen vaihtoehdossa Ve 2

Asemakaavan muutos edistää kestävästä liikkumisesta jalankulun ja pyöräilyn osalta. Verrattaessa arvioituja kulkuosuuksia nykyisen toimistokäytön ja tulevan asuntorakentamisen välillä, voidaan todeta kestävien liikkumismuotojen kasvavan alueella. Kohteen ympäristössä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat erinomaiset. Alueen katujen nopeusrajoitus 30 km/h tukee liikenneturvallisuutta. Kohteeseen saadaan sijoitettua pysäköintinormin mukaisesti riittävä määrä laadukasta pyöräpysäköintiä, joka kannustaa käyttämään kestäviä kulkumuotoja. Autoton rakentaminen, jo kohteen valinnassa, luo pohjan kestäville liikkumismuodoille. Asemakaavan muutoksella ei katsota olevan negatiivisia vaikutuksia joukkoliikenteelle, vaan se mahdollistaa joukkoliikenteelle enemmän käyttäjiä.

6. Vaikutukset ja jatkotoimenpiteet Ve2

6.8 Asemakaavamuutoksen vaikutus huolto- ja pelastusliikenteeseen vaihtoehdossa Ve 2

Kohteen huoltoliikenne tapahtuu Kauppurienkadulta. Kauppurienkatu on yksisuuntainen ja huoltoajoneuvo pääsee ajamaan kadun läpi ilman peruuttamisia kadulla. Huoltoliikenteen määrä pysyy jatkossakin maltillisena ja pysähtyminen kadun reunaan on hetkellistä. Huoltoliikenteen toiminta saadaan toteutettua toimivaksi ja turvalliseksi.

Kohteessa voidaan osoittaa Kauppurienkadulle nostopaikka tikasautolle, jonka avulla voidaan suorittaa pelastaminen Kauppurienkadun puoleisista huoneistoista. Muiden huoneistojen pelastautuminen järjestetään omatoimipelastautumisena. Pelastuslaitos on suositellut koko rakennuksen osalta toteutettavaksi vain omatoimipelastautumisen, jolloin Kauppurienkadun nostopaikkaa ei tarvitsisi toteuttaa. Pelastautuminen tarkentuu jatkosuunnittelussa. Ensihoitoyksikölle on varmistettu turvallinen ja sujuva yhteys sisäänkäynnille.

7. Tiivistelmä kaavaselostukseen

Vaihtoehdossa Ve 1 suunnittelukohte on helposti saavutettavissa moottoriajoneuvoliikenteellä. Kohteeseen saadaan sijoitettua riittävä määrä autopaikkoja huomioiden esteettömät autopaikat sekä sähköautojen latauspaikat. Suunnittelukohteen matkatuotoksen (saapuvat ja lähtevät) arvioidaan olevan keskimäärin n. 45 ajon/arki-vrk. Kauppurienkadun keskimääräinen liikennemääräarvio on hankkeen valmistuttua n. 145 ajon/arki-vrk. Hankkeen uuden autoliikenteentuotoksen arvioidaan olevan kadun tulevasta kokonaisliikenteestä noin kolmannes. Liikennemäärät jäävät suhteellisen pieniksi verrattuna lähikatujen liikennemääriin. Esimerkiksi Rautatienkadun tai Saaristonkadun liikennemäärästä uuden autoliikenteentuotos on n. 0,6-0,8 %. Liikennemäärillä ei siten katsota olevan merkitystä alueen muun liikenteen toimivuuteen.

Vaihtoehdossa Ve 2 suunnittelukohte on lähtökohtaisesti autoton, mutta sisäpihalle on esitetty kuitenkin kaksi autopaikkaa, joista toinen voisi olla esimerkiksi yhteiskäyttöautopaikka ja toinen palvella mahdollisia liiketiloja. Suunnittelukohte on helposti saavutettavissa moottoriajoneuvoliikenteellä. Suunnittelukohteen matkatuotoksen (saapuvat ja lähtevät) arvioidaan olevan keskimäärin n. 60 ajon/arki-vrk. Koska suunnittelukohteessa on esitetty vain kaksi autopaikkaa, kohteeseen ei suuntaudu vastaavaa pysäköintiliikennettä kuin vaihtoehdossa 1. Osa kohteeseen suuntautuvista koti-, saatto- ja vierailumatkojen tuottamasta ajoneuvoliikenteestä tukeutuu ympäristön julkiseen pysäköintiin. Laskennallisesti suunnittelukohteen valmistumisen jälkeen Kauppurienkadun liikennemäärä olisi keskimäärin n. 160 ajon/arki-vrk. Hankkeen uuden autoliikenteentuotoksen arvioidaan olevan kadun tulevasta kokonaisliikenteestä alle kolmannes. Liikennemäärät jäävät suhteellisen pieniksi verrattuna lähikatujen liikennemääriin. Esimerkiksi Rautatienkadun tai Saaristonkadun liikennemäärästä uuden autoliikenteentuotos on n. 0,8-0,9 %. Liikennemäärillä ei siten katsota olevan vaikutusta muun liikenteen toimivuuteen.

7. Tiivistelmä kaavaselostukseen

Molemmissa vaihtoehdossa kohteeseen saadaan järjestettyä toimiva ja turvallinen pelastustie ensihoitoyksikölle. Vaihtoehdoissa on varauduttu Kauppurienkadulta tapahtuvaan pelastamiseen tikasauton avulla. Muiden huoneistojen pelastautuminen järjestetään omatoimipelastautumisena. Huoltoliikenteen määrä uuden rakentamisen myötä on arviolta 1,5 käyntiä/vrk. Huoltoliikenteen toiminta saadaan toteutettua toimivaksi ja turvalliseksi molemmissa vaihtoehdoissa.

Kohde on saavutettavissa hyvin kestävin liikkumistavoin (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne). Alueelle on järjestetty kävely- ja pyöräily-yhteydet ja riittävä määrä laadukasta pyöräpysäköintiä. Lähimmät linja-autopysäkit on saavutettavissa hyvin jalankulkijoille. Suunnittelualueen läheisyydessä lähimmät pysäkit sijaitsevat viereisellä Rautatienkadulla n. 100 metrin kävelyetäisyydellä ja Saaristonkadun pysäkit n. 180-210 metrin kävelyetäisyydellä.

Vaihtoehdossa Ve 1 tontille varatut lumitilat eivät laskennallisesti riitä koko talven lumille. Lunta voidaan joutua kускаamaan pois tontilta arviolta kerran talven aikana. Vaihtoehdossa Ve 2 tontille varatut lumitilat ovat riittävät.

Liikenteellisiä esteitä asemakaavan muutokselle ei tässä selvityksessä ilmennyt.