



Pysäköintinormit

Oulun kaupungin alueelle

28.3.2018

OULU

Oulu Capital
of Northern
Scandinavia 

Kannen kuva: Jani Karjalainen, Sitowise Oy

Sisältö

Alkusanat

Käsitteitä ja lyhenteitä

1	Pysäköintinormit autoille ja polkupyörille.....	9
1.1.	Aluekeskukset ja vyöhykejako.....	9
1.2.	Autopaikkanormi.....	11
1.3.	Autopaikkanormin joustotekijät.....	13
1.4.	Soveltamisohjeet autopaikkanormille.....	14
1.5.	Autottoman rakentamisen edellytykset.....	15
1.6.	Pyöräpaikkanormi.....	15
1.7.	Soveltamisohjeet pyöräpaikkanormille.....	16
2	Liitteet.....	19

Alkusanat

Oulun kaupungin yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut käynnisti syyskuussa 2016 hankkeen, jossa päivitetään Oulun kaupungin maankäytön suunnittelua varten asuntorakentamisen pysäköintinormit sekä määritellään toimitila- ja liikerakentamisen pysäköintinormit. Edelliset asuntorakentamisen autopaikkainormit on määritelty vuonna 2006. Uusien pysäköintinormien määrittelyn lisäksi määritellään Oulussa ensikertaa myös pyöräpysäköinnin mitoitus. Normiuudistus kohdistuu lähinnä asuntokerrostalorakentamiseen määritetyllä vyöhykejaolla sekä uusina asioina erityisasumismuotoihin, toimitila- ja liikerakentamiseen. Uusi normisto pohjautuu Oulun yleiskaavan mukaiseen kaupunkirakenteen tiivistämistavoitteeseen, Oulun keskustavision 2040, kaupunkilaisten tulevaisuuden liikkumistarpeisiin sekä globaaleihin ympäristötavoitteisiin. Pysäköintinormien perusteista on laadittu erillinen taustaselvitys (ks. liite 1).

Pysäköintinormiston laatineeseen työryhmään ovat kuuluneet:

Pasi Heikkilä (pj)	Oulun kaupunki / katu- ja viherpalvelut
Saija Räinen	Oulun kaupunki / katu- ja viherpalvelut
Harri Vaarala	Oulun kaupunki / katu- ja viherpalvelut
Kaija Puhakka	Oulun kaupunki / maa ja mittaus
Minna Kaunisvaara	Oulun kaupunki / maa ja mittaus
Mikko Törmänen	Oulun kaupunki / kaavoitus (15.9.2017 asti)
Virpi Rajala	Oulun kaupunki / kaavoitus
Jere Klami	Oulun kaupunki / kaavoitus
Jari Heikkilä	Oulun kaupunki / rakennusvalvonta
Juha Merilä	Liikelaitos Oulun Tilakeskus

Työn on laatinut Oulun kaupungin toimeksiannosta Sitowise Oy (aiemmin Sito Oy), jossa työn sisällöstä ovat vastanneet projektipäällikkönä DI Jani Karjalainen sekä suunnittelijoina DI Vesa Laine, DI Minna Koukkula ja tekn.yo Santeri Haavisto. Pysäköintinormiston laatimiseen sisältyi diplomityö, jonka tekijänä oli tekn.yo Noora Lahtela Aalto-yliopistosta. [Diplomityö](#) on kirjoitettu erillisenä julkaisuna. Diplomityöhön liittyen tehtiin helmikuussa 2017 Oulun kaupungin asukkaille suunnattu kysely liikenteestä, liikkumisesta ja pysäköinnistä. Alan toimijoita, kuten rakennusliikkeitä, vuokranantajia ja kiinteistönomistajia on haastateltu joulukuussa 2016. Oulussa järjestettiin kutsuseminaari pysäköinnistä ja kaupunkikehitykseen liittyvästä liikennemurroksesta helmikuussa 2017, johon osallistui asiantuntijahaastatteluun osallistuneiden lisäksi logistiikka- ja liikennealan toimijoita sekä kaupungin virkamiehiä. Sitowisesta seminaarijärjestelyihin ja työpajojen vetämiseen osallistuivat ydinryhmän lisäksi ark. Pekka Vehniäinen, ins. Tommi Eskelinen, YTM Jaakko Rintamäki ja VTM Jutta Harjunen.

Pysäköintinormit taustaselvityksineen asetettiin yhdyskuntalautakunnan päätöksellä 10.10.2017 nähtäville 20.10.-20.11.2017 väliseksi ajaksi. Yhdyskuntalautakunta esitti päätöksellään 13.3.2018 §130 pysäköintinormeja kaupunginhallituksen hyväksyttäväksi pöytäkirjassa esitetyin muutoksin. Kaupunginhallitus hyväksyi pysäköintinormit käyttöönotettavaksi Oulun kaupungin alueella päätöksellään 26.3.2018 §82.

Oulussa 28.3.2018

Käsitteitä ja lyhenteitä

Pysäköintipaikka	Yleiseen tai kiinteistökohtaiseen pysäköintiin tarkoitettu autopaikka.
Pysäköintinormi	Asemakaavoituksessa määrättävä auto- tai pyöräpaikkavelvoite, minkä mukainen paikkamäärä tulee vähintään toteuttaa (tai järjestää muualta) suhteessa tontin rakennettavaan kerrosalaan tai asuntojen määrään.
Velvoitepaikka	Auto- tai pyöräpaikat, jotka veloitetaan rakentamaan asemakaavoitetulle tontille pysäköintinormin mukaisesti ja/tai pysäköintipaikat, jotka osoitetaan keskitettyyn pysäköintilaitokseen tai kaavamerkinnän tarkoittamalle pysäköintialueelle (sisältäen asiakas- ja vieraspaikat).
Nimikoimaton pysäköintipaikka	Kiinteistökohtainen pysäköintipaikka, jota ei ole yksilöity kenellekään nimenomaiselle käyttäjälle.
Vuorottaispysäköinti	Nimikoimattomien pysäköintipaikkojen sovittu yhteiskäyttö esimerkiksi samassa kiinteistössä tai korttelissa olevien työpaikkojen ja asuntojen kesken tai liiketilojen ja työpaikkojen kesken.
Vieraspysäköinti	Asuntokohteiden lyhytaikaista vierailua varten varatut autojen pysäköintipaikat, jotka eivät ole tarkoitettu ko. tontin asukkaiden pitkäaikaiseen pysäköintiin.
Asukaspysäköinti	Pysäköintipaikka, joka on tarkoitettu erillisellä tunnuksella kiinteistökohtaiseen pysyväisluonteiseen pysäköintiin.
Asiakaspysäköinti	Toimitila-, liike- ja julkishallintorakentamisen autojen pysäköintipaikat, jotka on tarkoitettu tontilla asiointia varten lyhytaikaiseen pysäköintiin.
Työpaikkapysäköinti	Toimitila-, liike- ja julkishallintorakentamisen autojen pysäköintipaikat, jotka on tarkoitettu tontilla työssäkävien pysäköintiin.
rakennuksen kerrosala (k-m ²)	Kerrosalaan luetaan rakennuksen kerrosten pinta-alat ja se ullakon tai kellarikerrosten ala, jossa on rakennuksen pääasiallisen käyttötarkoituksen mukaisia tiloja. Asuntorakentamisen velvoitepaikkojen mitoittamisessa kerrosalaan ei lasketa mukaan T-alaa, jota ovat esimerkiksi autosuoja, kellari, kylmä varastotila, tekninen tila, parveke, kuisti, vilpola ja ullakon tai kellarin muut kuin asuintilat. Kerrosala on vaakasuora pinta-ala, jota rajoittavat kerrosten seinien ulkopinnat tai niiden ajateltu jatke ulkoseinien pinnassa olevien aukkojen ja koristeosien osalta.

Yhteiskäyttöauto	Palvelu, jossa vastikkeellisesti tarjotaan asukkaiden käyttöön vuokra- tai leasingautoja siten, että niitä säilytetään kiinteistölle varatuilla autopaikoilla tai korttelissa keskeisellä paikalla esimerkiksi keskitetyssä pysäköintilaitoksessa tai pysäköintialueella.
Kyytipalvelu	Palvelu, joka välittää yksityisten tarjoamia autokyytejä asiakkailleen esimerkiksi mobiilipohjaisesti.
MaaS	Mobility as a Service eli liikenne palveluna -ajattelumalli, jossa mobiilipohjaisesti voidaan tilata ja yhdellä maksulla maksaa haluttu matka valittavissa olevista reitti- ja kulkuvälinevaihtoehdoista tai niiden yhdistelmistä.

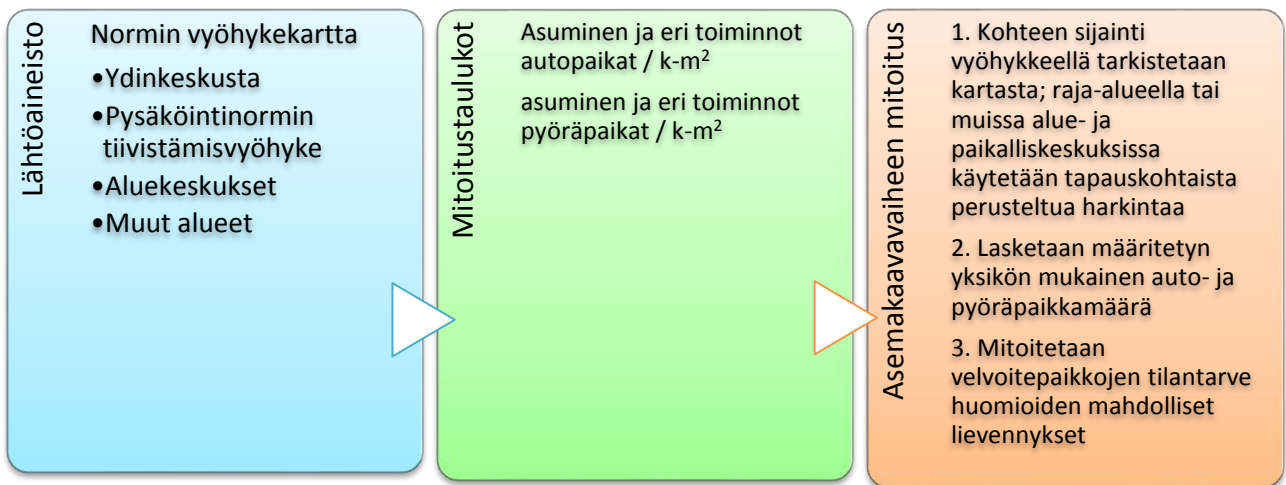
1 Pysäköintinormit autoille ja polkupyörille

1.1. Aluekeskukset ja vyöhykejako

Pysäköintinormien ja niihin liittyvän vyöhykejaon määrittelyssä on hyödynnetty kotimaista mitoitusohjeistuksen viiteaineistoa, yleiskaavan mukaista kaupunkirakenteen tiivistämisvyöhykettä, tilastollisen tarkastelun tuloksia ja tehtyjä pysäköintilaskentoja. Myös asiantuntijahaastattelut ja asukaskyselyn tulokset ovat vaikuttaneet työn tuloksiin. Perusteet mitoitukselle on käsitelty erillisessä taustaraportissa (ks. liite 1).

Velvoitepaikkojen määrän vaatimus on määritelty ohjeessa eri vyöhykkeille käyttötarkoituksittain ja palvelujen saavutettavuuden mukaan. Velvoitepaikkojen laskentaa varten on määritelty pysäköintinormin vyöhykemalli, joka perustuu kaupunkirakenteen tiivistämistavoitteisiin, joukkoliikenteen runkokäytäviin ja taustaselvityksessä käsiteltyihin tilastollisiin tekijöihin. Pysäköintinormin tiivistämisvyöhyke kannustaa tiivistämään kaupunkirakennetta tarjoamalla mahdollisuuden edullisempiin pysäköinnin toteutuskustannuksiin ja edelleen asuntojen hintatasoon. Tehokkaampi tilankäyttö vapauttaa mahdollisuuksia luoda kustannustehokkaammin viihtyisää rakennettua ympäristöä. Pysäköintinormin tiivistämisvyöhykkeelle rakennettaessa kannustetaan alueelle muuttavia asukkaita ja muita toimijoita pohtimaan yleisesti liikkumiseen liittyviä muita vaihtoehtoja kuin yksityisautoilu. Tiivistämisvyöhyke edesauttaa konkreettisesti kaupungin tavoitteita luoda edellytyksiä tehokkaalle tiheän vuorovälin joukkoliikenteelle.

Pysäköintinormin mukaiset velvoitepaikat lasketaan alla olevan kaavion mukaisesti.



Ydinkeskusta ja Linnanmaan kampusalue

Pysäköintiä tehostetaan, keskitetään ja kiinteistöjen kadunvarsipysäköintiä vähennetään. Ydinkeskustassa maankäyttö on käyttötarkoituksiltaan monipuolista. Linnanmaan kampusalue muodostaa oman tiiviin yhdyskuntarakenteen monipuolisine palveluineen ja työpaikka-alueineen. Palvelut ja toimipaikat ovat hyvin saavutettavia joukkoliikenteellä, kävellen tai pyörällä. Normi mahdollistaa toteutettavaksi vähemmän autopaikkoja kuin muille alueille.

Aluekeskukset

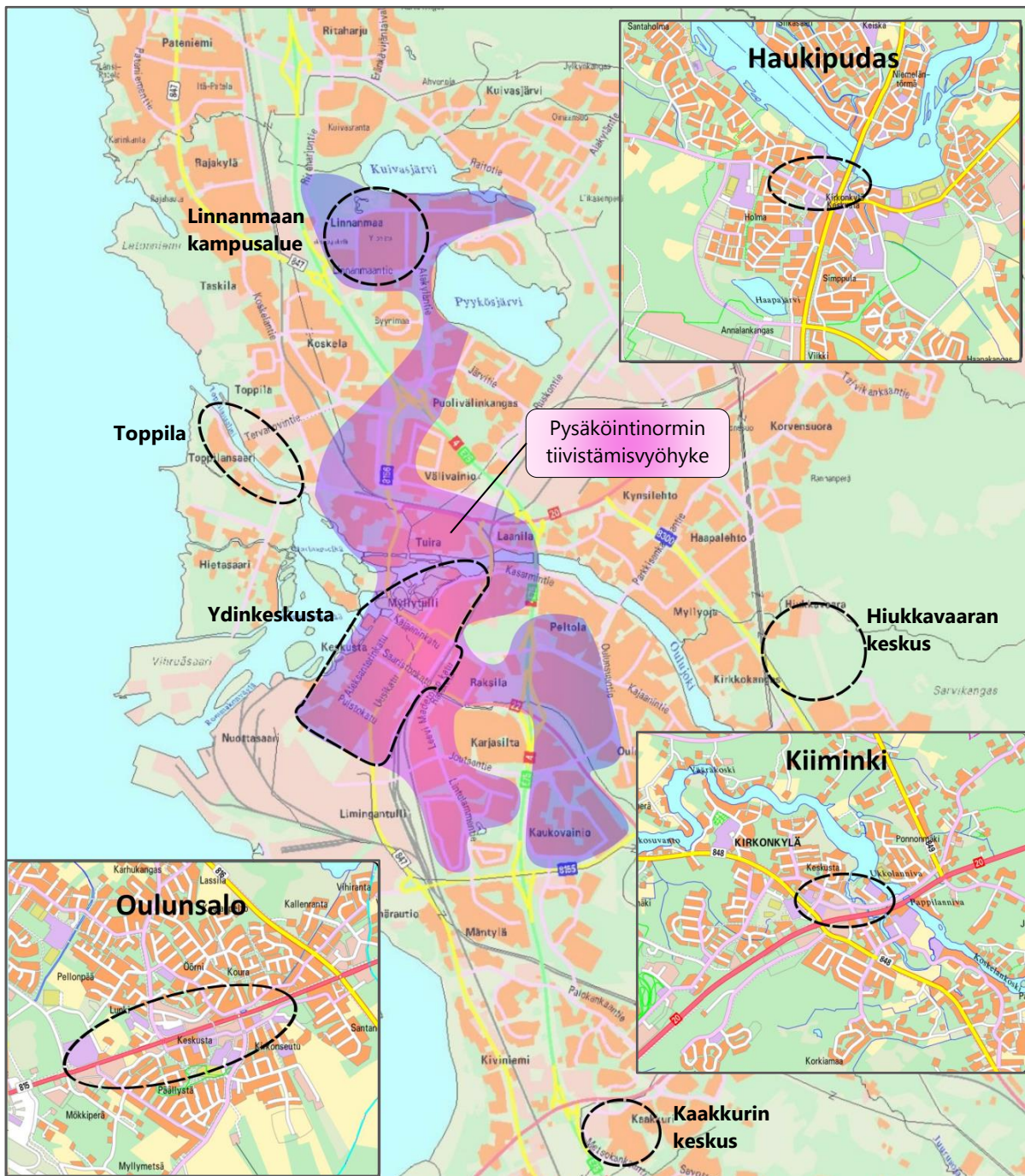
Aluekeskuksiksi luetaan Toppila sekä Hiukkavaaran, Kaakkurin, Haukiputaan, Kiimingin ja Oulunsalon keskukset, joissa maankäyttö on vastaavalla tavalla sekoittunutta ja monipuolista kuin ydinkeskustassa sekä palvelut ja toimipaikat ovat hyvin saavutettavia eri kulkutavoin. Myös muut kuin em. mainitut alue- ja paikalliskeskukset voivat tulla kyseeseen sovellettaessa aluekeskuksille määritettyä normia (tapauskohtaista harkintaa käyttäen). Saavutettavuus väestöpohjaan suhteutettuna ei aluekeskuksissa kuitenkaan ole yhtä hyvällä tasolla kuin ydinkeskustassa. Normi velvoittaa näille alueille enemmän autopaikkoja kuin ydinkeskustaan ja pysäköintinormin tiivistämisvyöhykkeelle, mutta vähemmän kuin muualle kaupunkiin.

Pysäköintinormin tiivistämisvyöhyke

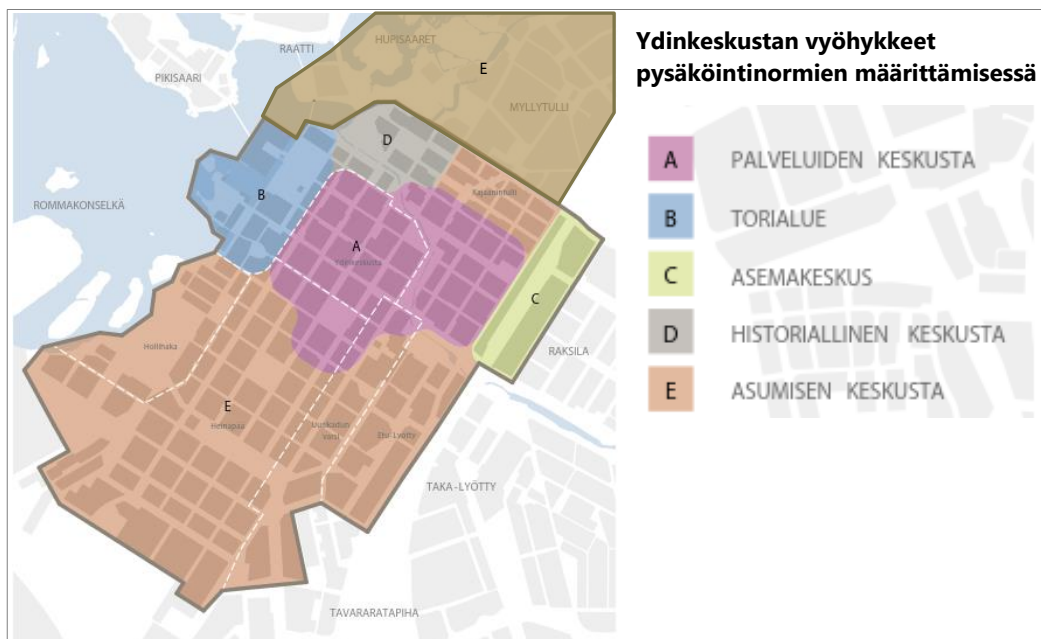
Vyöhyke on muodostettu kaupunkirakenteen tiivistämisvyöhykkeen perusteella siten, että vyöhykkeellä tuetaan tulevaisuuden tehokkaan joukkoliikenteen syntymisen edellytyksiä. Vyöhykkeessä on huomioitu hyvän joukkoliikennetarjonnan lisäksi kohtuulliset kävely- ja pyöräilyetäisyydet keskustaan sekä vilkas yhdyskäytävä välillä keskusta-Linnanmaa. Normi velvoittaa vyöhykkeelle enemmän autopaikkoja kuin ydinkeskustaan ja Linnanmaan kampusalueelle, mutta vähemmän kuin muualle kaupunkiin.

Muut alueet

Muihin alueisiin kuuluvat kaikki muut kaupungin alueet, jotka eivät sijaitse em. alueilla tai vyöhykkeellä. Muilla alueilla pysäköintinormi edellyttää enemmän autopaikkoja kuin pysäköintinormin tiivistämisvyöhykkeellä, ydinkeskustassa, Linnanmaan kampusalueella ja aluekeskuksissa.



Kuva 1. Pysäköintinormin tiivistämisvyöhyke ja viitteelliset aluekeskukset Oulussa.



Kuva 2. Pysäköintinormissa sovellettava ydinkeskustan viitteellinen vyöhykejako (Oulun keskustavisiota 2040 mukailten). Myllytullin kaupunginosa rinnastetaan pysäköintinormien määrittelyssä ydinkeskustan vyöhykkeeseen E: asumisen keskusta.

1.2. Autopaikkanormi

Pysäköintinormi on Oulussa miniminormi, jonka perusteella velvoitepaikkoja tulee kohteeseen vähintään toteuttaa tai järjestää kohtuulliselta etäisyydeltä keskitetystä tai yleisestä pysäköintilaitoksesta tai -alueelta. Asemakaavassa vaadittavien velvoiteautopaikkojen määrän laskentaperusteet toiminnoittain on esitetty taulukossa 1. Maankäyttösuunnitelman tilatarvemitoituksen lähtökohtana on aina kohteeseen määritetty velvoitepaikkanormi tontin, rakennuksen tai sen osien käyttötarkoitusten mukaan. Muiden kohteiden kuin taulukossa esitettyjen kohteiden velvoitepaikat mitoitetaan tapauskohtaisesti.

Jos rakennuskohteen toteuttaja haluaa vähentää velvoiteautopaikkojen määrää, on toteuttajalla mahdollisuus osoittaa perustelluilla laskelmilla pysäköintinormin joustojen vaikutus (ks. luku 1.3). Jos esitettyjä joustoelementtejä ei kuitenkaan toteuteta, on velvoiteautopaikat rakennettava pysäköintinormin mukaisessa laajuudessa tai järjestettävä kohtuulliselta etäisyydeltä keskitetystä tai yleisestä pysäköintilaitoksesta tai -alueelta.

Taulukko 1. Velvoiteautopaikkojen määrän laskentaperusteet käyttötarkoituksen ja sijainnin mukaan kaupunginhallituksen päätöksellä 26.3.2018 §82 (k-m² = rakennuksen kerrosala).

Käyttötarkoitus	Ydinkeskusta (palveluiden keskusta, torialue ja asemakeskus)	Pysäköinti- normin tiivistämisen- vyöhyke	Ydinkeskusta (asumisen keskusta, Myllytulli) ja Linnanmaan kampusalue	Toppila, Hiukkavaaran, Kaakkurin, Kiimingin, Oulunsalon ja Haukiputaan keskukset ⁴⁾	Muut alueet
Asuminen	ap / k-m² tai asunto	ap / k-m² tai asunto	ap / k-m² tai asunto	ap / k-m² tai asunto	ap / k-m² 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-m²	ap / k-m²	ap / k-m²	ap / k-m²	ap / k-m²
	1/85 (1/120) ²⁾	1/100	1/85 (1/120) ²⁾	1/70	1/50
Liiketilat	ap / k-m²	ap / k-m²	ap / k-m²	ap / k-m²	ap / k-m²
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.

Invapaikkojen määrä tulee olla kaksi invapaikkaa pysäköintialueen 50 autopaikkaa kohti, ja sen jälkeen yksi invapaikka kutakin alkavaa 50 autopaikkaa kohti. Invapysäköintipaikat tulee toteuttaa pysäköintinormin mukaisen velvoitepaikkamäärän lisäksi.

1.3. Autopaikkainormin joustotekijät

Tontin tai korttelin tilankäyttö mitoitetaan alueella voimassa olevan pysäköintinormin mukaisesti. Toteutettavan kohteen pysäköintinormin mukaisista velvoitepaikoista voidaan tapauskohtaisesti erillisen pysäköintiselvityksen perusteella harkita joustoja. Joustolaskelmat ja erityisesti toiminnallisuuteen perustuvissa joustoissa osoitetaan palvelun toimivuus rakennuslupavaiheessa perustelluilla erillisillä selvityksillä ja mahdollisilla sopimuksilla. Velvoiteautopaikkoja tulee toteuttaa (tapauskohtaisten joustojen maksimiyhteisvaikutus):

- vuokratilakohdeessa vähintään 60 % perusnormista
- Muissa kohteissa vähintään 75 % perusnormista

Taulukko 2. Tapauskohtaiset joustomahdollisuudet pysäköintinormiin (toteuttaja osoittaa laskelman erillisellä selvityksellä ja/tai sopimuksilla).

Jousto	Maksimi - %
Vuokratilakohde (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.

YHTEISKÄYTTÖAUTOJEN KÄYTTÖMAHDOLLISUUS

Jos tontin omistaja tai haltija osoittaa pysyvästi liittyvänsä yhteiskäyttöautojärjestelmään tai muulla tavalla varaavansa yhtiön asukkaille yhteiskäyttöautojen käyttömahdollisuuden, velvoitepaikkojen vähimmäismäärästä voidaan vähentää 5 autopaikkaa yhtä yhteiskäyttöautopaikkaa kohti, yhteensä kuitenkin enintään 10 %. Rakennuslupavaiheessa lupaa hakevan tulee osoittaa palvelun toimivuus kohteessa, muuten paikkoja ei voi vähentää kokonaismäärästä. Tontin omistajan tai haltijan tulee esittää yhteiskäyttöautoyrittäjien kanssa tehty jatkuva, riittävän pitkäaikainen sopimus, jossa yhteiskäyttöautoyrittäjä sitoutuu toimittamaan taloyhtiölle niin monta yhteiskäyttöautoa kuin siellä on yhteiskäyttöautoille varattuja paikkoja. Yhteiskäyttöautojen järjestämisestä tulee olla maininta yhtiöjärjestyksessä. Mikäli yhteiskäyttöautojärjestelystä luovutaan osittain tai kokonaan, on puuttuvat velvoiteautopaikat toteutettava tai järjestettävä muualta.

PYSÄKÖINTIPAIKKOJEN NIMIKOIMATTOMUUS JA VUOROTTAISPYSÄKÖINTI

Jos toteutetaan vähintään 50 auton pysäköintipaikat keskitetysti siten, että niitä ei nimetä kenellekään, voidaan laskentataulukon antamasta autojen velvoitepaikkamäärästä vähentää 10-20 %. Lievennyksen määrä osoitetaan perustellusti erillisellä laskelmalla. Lievennyksen käyttäminen edellyttää asemakaavamääräystä paikkojen nimikoimattomuudesta. Lievennysvaikutus lasketaan nimikoimattomiksi osoitetuista autopaikoista.

Vuorottaispysäköinnissä samoja pysäköintipaikkoja voivat hyödyntää eri toiminnot eri vuorokaudenaikoina. Autojen vuorottaispysäköintijärjestelyt suunnitellaan aina tapauskohtaisesti paikalliset olosuhteet huomioiden. Vuorottaispysäköinnin edellytyksenä on pysäköintipaikkojen nimikoimattomuus, josta määrätään asemakaavassa.

PYÖRÄPYSÄKÖINTIPAIKAT

Jos tontin omistaja tai haltija osoittaa pysyvästi vaadittua suuremman tai laadukkaamman pyöräpysäköintiratkaisun, voidaan autopaikkavelvoitetta vähentää 5-10 % kohteen sijainnista ja käyttötarkoituksesta riippuen. Pysäköintinormivyöhykkeellä, ydinkeskustassa ja aluekeskuksissa voidaan perustella suurempaa vähennystarvetta.

1.4. Soveltamisohjeet autopaikkanormille

KÄVELYETÄISYYS PYSÄKÖINTIPAIKALLE

Uusille asuinrakennuksille sallitaan pysäköintipaikalle enintään 400 m kävelyetäisyys (ml. vieraspaikat). Työpaikkarakentamisessa ja palvelujen asiointipysäköinnissä kävelyetäisyys saa olla niin ikään enintään 400 m. Invapysäköinnissä noudatetaan sitä koskevaa lainsäädäntöä ja määräyksiä.

PAIKKOJEN OSOITTAMINEN YLEISIIN PYSÄKÖINTILAITOKSIIN, KADUILLE JA PYSÄKÖINTITONTEILLE

Korttelialueiden pysäköintinormin mukaisia velvoitepaikkoja voidaan osoittaa olemassa olevaan tai toteutettavaksi aiottuun yleiseen pysäköintilaitokseen. Keskustan täydennysrakentamishankkeissa pysäköintipaikkoja voidaan toteuttaa tapauskohtaisella harkinnalla 20 % ja vuokra-asunnoissa 30 % normia vähemmän, jos paikat toteutetaan nimikoimattomina rakenteelliseen keskitettyyn pysäköintiin (väh. 50 autopaikkaa) tai yleiseen pysäköintilaitokseen. Kävelyetäisyys tontilta pysäköintilaitokseen voi olla enintään 400 m. Asuntorakentamisessa kaduille voidaan osoittaa ainoastaan vieraspaikkoja. Kaupunki hallinnoi kadunvarsipysäköintiä tarvittaessa määrittäen alueita, joilla voi pysäköidä maksullisin tunnuksin. Pysäköintitontti on ratkaisu, jota käytetään silloin, kun sen avulla voidaan edistää pysäköinnin tehostamista tai tuottaa joustoa rakentamisen toteuttamiseen vaiheittain.

MONIKÄYTTÖTONTIT JA KÄYTTÖTARKOITUKSEN MUUTOS

Monikäyttöisillä tonteilla pysäköintipaikkojen määrän tarve lasketaan käyttötarkoitusten osuuksien perusteella kullekin tarkoitettuun mitoitusohjeen mukaan. Käyttötarkoituksen muuttuessa sovelletaan uuden käyttötarkoituksen pysäköintinormia siten, että voidaan tapauskohtaisesti sallia enintään 30 % vähemmän autopaikkoja perustelluista toiminnallisista tai kaupunkikuvallisista syistä.

TÄYDENNYS- JA KORJAUSRAKENTAMINEN

Täydennysrakentamisessa sovelletaan uudisrakentamisen osalta kyseisen käyttötarkoituksen uutta pysäköintinormia. Ullakon ja lisäkerroksen rakentamisen velvoitepaikkojen määräytymisessä noudatetaan Oulun kaupungin ao. rakentamisohjetta. Mikäli kyseessä on MRL:n määritelmän mukainen ullakko, sen muuttaminen ja rakentaminen asunnoiksi ei edellytä lisäpysäköintipaikkojen järjestämistä. Mikäli kyseessä on lisäkerros, vaaditaan lisäpysäköintipaikkoja lisääntyneen kerrosalan ja voimassa olevan pysäköintinormin mukaisesti.

Ydinkeskustan täydennysrakentamishankkeissa pysäköintipaikkoja voidaan toteuttaa tapauskohtaisella harkinnalla 20 % ja vuokra-asuntotuotannossa 30 % normia vähemmän, jos velvoitepaikat toteutetaan nimikoimattomina rakenteelliseen pysäköintiin (väh. 50 autopaikkaa) tai yleiseen pysäköintilaitokseen.

RAKENNUKSEN MUUTTAMINEN ASUINKÄYTTÖÖN KESKUSTASSA

Rakennuksen käyttötarkoituksen muuttuessa takaisin alkuperäiseen asutukseen ei edellytetä autopaikkanormin mukaisten autopaikkojen toteuttamista, mikäli niitä ei ole edellytetty rakennuksen rakentamisaikana. Muissa käyttötarkoituksen muutoksissa edellytetään asemakaavan ja voimassa olevan pysäköintinormin mukaiset velvoitepaikat.

VAIHEITTAIN TOTEUTTAMINEN

Yleisenä periaatteena on, että velvoitepaikkapysäköintiä toteutetaan vähintään rakennettavan hankkeen tai sen osatoteutusvaiheen tarvetta vastaavasti. Tilojen ja rakenteiden mitoituksessa huomioitava laajennustarve.

SÄHKÖAUTOJEN LATAUSPISTEET

Velvoitepaikkojen toteuttamisessa on varauduttava riittävällä sähkönjakelukapasiteetilla, kaapeloinnilla ja/tai suojaputkituksilla kaikkien velvoitepaikkojen varustamiseen sähköautojen latauslaitteella. Kohteiden toteutuksessa suositellaan muutaman latauslaitteen asentamiseen heti. Latauslaitteiden asentaminen jälkikäteen on oltava kustannuksiltaan järkevästi toteutuskelpoisia.

1.5. Autottoman rakentamisen edellytykset

Asuntorakentamista voidaan harkita toteutettavaksi autottomana tai vähäautoisena asemakaavamuutoksen ja sen yhteydessä tehtävän erillisen selvityksen perusteella, jos jokin näistä ehdoista on voimassa:

- Kohde sijaitsee **ydinkeskustassa osa-alueella A-E tai Myllytullissa**, peruspalvelut ovat helposti saavutettavissa ja tieto tontin autottomuudesta kirjataan talokirjaan tai yhtiöjärjestykseen. Lisäksi kohteessa:
 - Pyöräpysäköinti 100 %:sti laadukas (esteetön ja lukittava sisätila, jossa osa paikoista toteutettu runkolukituksella)
 - Joukkoliikenteen runkolinjan pysäkille max. 400 m
 - Lähimpään yleiseen pysäköintilaitokseen max. 400 m
- Vuokra-talo, palveluasunto tai opiskelija-asuntola sijaitsee **pysäköintinormin tiivistämisyöhykkeellä**, tieto tontin autottomuudesta kirjataan talokirjaan tai yhtiöjärjestykseen ja hanke täyttää seuraavat edellytykset:
 - Pyöräpysäköinti 100 %:sti laadukas (esteetön ja lukittava sisätila, jossa osa paikoista toteutettu runkolukituksella)
 - Joukkoliikenteen runkolinjan pysäkille max. 400 m
 - Kohteessa on pysyväisluonteinen yhteiskäyttöautosopimus

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

1.6. Pyöräpaikkanormi

Pyöräilyn suosion kasvattamiseksi tarvitaan toimivan, ehjän ja hyvin kunnossapidetyn väylästä lisäksi lisää laadukkaita pyöräpysäköintipaikkoja (sääsuojaus, turvallisuus). Hyvin suunniteltu ja mahdollisimman esteettömästi toteutettu pyöräpysäköinti parantaa pyöräilyn laatua ja innostaa pyöräilemään. Oulussa pyöräpysäköinnin kehittäminen edellyttää pyöräpysäköintipaikkojen määrän lisäämistä, uusien pyöräpysäköintipaikkojen toteuttamista ja nykyisten paikkojen laadukasta kehittämistä sekä laadukkaampien pyörätelineiden hankkimista. Osa pyöräpysäköinnistä tulee toteuttaa katettuna tai sisätiloissa, mikä soveltuu paremmin myös pitkäkestoiseen pyörän säilyttämiseen ja talvipyöräilyyn. Pyöräpaikkojen pysäköinnin ja säilytyksen tilatarvearvioitus- ja järjestelyratkaisut perustuvat voimassa oleviin RT-kortteihin.

Taulukossa 3 on esitetty pyöräpaikkojen määrän laskentaperusteet rakennuksen käyttötarkoituksen ja pysäköintinormin vyöhykejaon mukaisesti luokiteltuna. Laadukkaita pyöräpysäköintipaikkoja tulee toteuttaa miniminormia enemmän, mikäli rakennuksen käyttäjien tarpeet sitä edellyttävät. Oulun ydinkeskustan alueella toimitila- ja liikerakentamisen asiointipyöräpaikat toteutetaan yleisillä keskitetyillä pyöräpaikointiratkaisuilla. Luvussa 1.7 on esitelty pyöräpysäköinnin järjestämiseen liittyvät vaatimukset.

Taulukko 3. Velvoitepyöräpaikkojen määrän laskentaperusteet käyttötarkoituksen mukaisesti kaupunginhallituksen päätöksellä 26.3.2018 §82 (k-m² = rakennuksen kerrosala).

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

1.7. Soveltamisohjeet pyöräpaikkanormille

Pyöräpaikkojen laskentaohje määrittää velvoitepaikkojen vähimmäislukumäärän eli minimin ja se on sitova. Ohjetta sovelletaan kaavoituksessa ottaen huomioon seuraavat tekijät.

LAATU

Asuinkerrostaloissa osoitetaan vähintään 50 % polkupyöräpaikoista lukittavaan lämpimään sisätilaan, joka on esteettömästi saavutettavissa ja jossa osa paikoista on runkolukittavia. Muut pyöräpaikat tulee varustaa vähintään runkolukittavilla telineillä. Toimitila- ja liikerakentamisessa katettuun tilaan osoitetaan vähintään 30 % paikoista sekä oppilaitoksissa ja palveluissa katettuun tilaan osoitetaan niin ikään vähintään 30 % paikoista. Pyöräpaikat on sijoitettava esteettömästi saavutettaviksi ja mahdollisuuksien mukaan rakennuksen sisäänkäynnin tuntumaan. Ulkona olevat telineet oltava runkolukittavia.

ERITYISASUMISEN VAIKUTUS















Yli 55-vuotiaille tarkoitetuille senioriasuntokehteissa pyöräpaikkavaatimus on sama kuin muissa kerrostaloissa. Jos on kyse tehostetusta palveluasumisesta, vaaditaan osoitettavaksi pyöräpaikat vain työntekijöitä ja vierailijoita varten.

PYÖRÄILYN APUTILAT

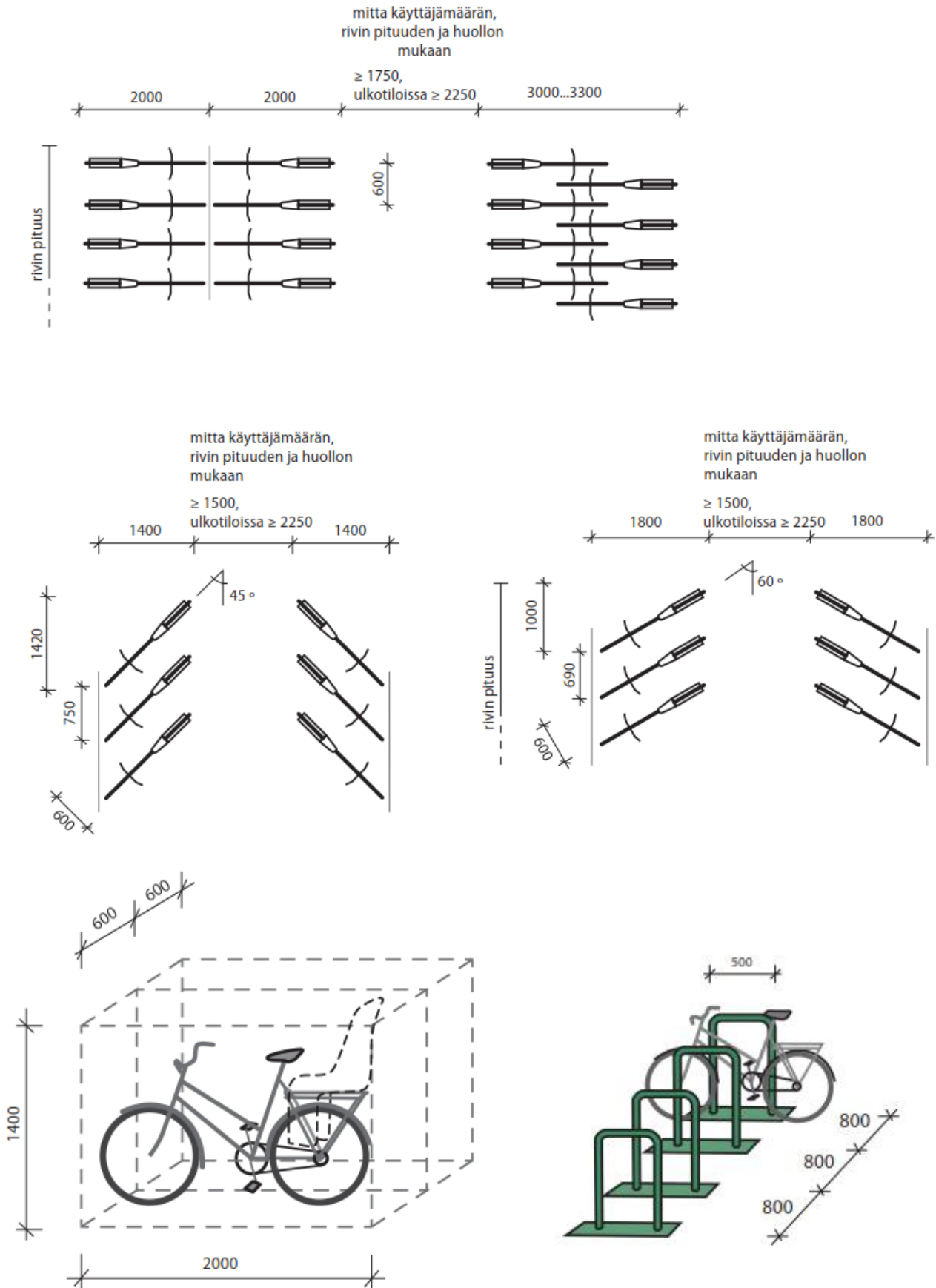
Toimistoissa ja tuotannon tiloissa yli 600 k-m² työpaikoissa osoitetaan työmatkapyöräilyn edellyttämät suihku-, kuivatus- ja säilytystilat. Asuinkerrostalojen ulkoiluvälinevarastossa tulee huomioida polkupyörän perävaunun ja erikoispyöräiden säilytyksen vaatima tila 1 erikoispyörä (tai perävaunu tai muu liikkuksen apuväline) jokaista alkavaa 1 000 k-m² kohti (ks. kuva 3).

PYÖRÄILYYN JA SÄILYTYKSEEN LIITTYVIÄ MITTOJA

Erialaisten pyörien mittoja on esitetty kuvassa 3. Polkupyörää voidaan pysäköidä käyttöasennossaan tai telinetyypin mukaan eri kulmissa. Pyörän asennon ja -kulman vaikutus pysäköinnin tilantarpeeseen sekä esimerkkejä telineistä ja polkupyörien pysäköintitiloista on esitetty kuvassa 4. Tilavarauksia suunniteltaessa otetaan huomioon liikkumisen apuvälineet, kuten nelipyöräiset potkupyörät, rollaattorit ja sähkömopot sekä lastenpyörät, kolmipyörät, tavarapyörät, pyörien perävaunut ja potkupyörät. Näille varataan tilaa esimerkiksi telinerivien päihin. Pyöräpysäköintialueelle suositellaan jätettäväksi laajentumisvaraa pyöräpysäköinnin kysynnän lisääntymistä sekä suurempien polkupyörien, kuten tavarankuljetuspyörien, pysäköintitarvetta varten. RT-kortissa 98-11207 on määritelty tarkemmin pyöräilyyn liittyviä mitoituselementtejä ja perusteita.

pituus/leveys	pituus/leveys
 <p>polkupyörä 1800/600</p>  <p>sähköavusteinen polkupyörä 1800/600</p>	 <p>polkupyörä ja perävaunu 2600/800</p>
 <p>polkupyörä ja lasten kuljetusvaunu 3000/800</p>	 <p>kolmipyöräinen polkupyörä 1700/900</p>
  <p>rahtipyörä, kolmipyöräinen 2600/900...1250</p>	 <p>tandempolkupyörä 2500/600</p>
  <p>sähkömopo 1100...1500 x 700, mopo 2200 x 800</p>	 <p>nojapyörä 1800...2100/600</p>
 <p>potkupyörä 1700/600</p>	  <p>nelipyöräinen potkupyörä ja potkukelkka 1200...1500/600</p>

Kuva 3. Pyörätyyppejä ja niiden mittoja (mm), lähde: RT 98-11207.



Kuva 4. Polkupyörien pysäköintipaikkojen mitoitusohjeita, lähde: RT 98-11207.

2 Liitteet

Liite 1: Pysäköintinormit - taustaselvitys

