

# ESISELVITYS HÄMEENLINNAN TORINALUSPYSÄKÖINNISTÄ

31.8.2012



**inter.arch**  
ARKKITEHDIT SOINI, HORTO & CO

**FT** FUNDATEC

**SITO**

**KHTT**  
TALOTEKNISTÄ SUUNNITTELUA

## Sisällys

|     |                                                              |    |
|-----|--------------------------------------------------------------|----|
| 1   | TAUSTAA.....                                                 | 2  |
| 1.1 | Strategiset lähtökohdat .....                                | 2  |
| 1.2 | Historialliset lähtökohdat.....                              | 3  |
| 1.3 | Esiselvityksen toteuttaminen.....                            | 3  |
| 2   | LIIKENTEELLISET PERIAATTEET JA LIIKENTEELLINEN MITOITUS..... | 4  |
| 2.1 | Liikenneyhteydet katuverkolta.....                           | 4  |
| 2.2 | Katujärjestelyt torin ympäristössä.....                      | 5  |
| 2.3 | Pysäköintilaitoksen koko ja autopaikkamäärä.....             | 5  |
| 2.4 | Pysäköintilaitoksen liikenteellinen mitoitus .....           | 7  |
| 3   | ARKKITEHTONISET RATKAISUT .....                              | 7  |
| 3.1 | Arkkitehtuuri.....                                           | 7  |
| 3.2 | Alueen asemakaava.....                                       | 9  |
| 4   | RAKENTEELLISET RATKAISUT .....                               | 9  |
| 5   | TEKNISET JÄRJESTELMÄT .....                                  | 9  |
| 6   | RAKENTAMISKUSTANNUKSET .....                                 | 10 |
| 6.1 | Hämeenlinnan toriparkin kustannusarvio .....                 | 10 |
| 6.2 | Kustannusvertailua .....                                     | 10 |
| 7   | VAIHTOEHTOISET SIJAINNIT .....                               | 10 |
| 8   | RAHOITUS JA OMISTUSJÄRJESTELYT .....                         | 11 |
| 8.1 | Omistaminen ja operointi.....                                | 11 |
| 8.2 | Rahoitus ja kannattavuus .....                               | 11 |
|     | LIITTEET .....                                               | 12 |

# 1 TAUSTAA

## 1.1 Strategiset lähtökohdat

Pysäköintiin liittyvät asiat ovat olleet Hämeenlinnassa useiden vuosien ajan vilkkaan keskustelun aiheena. Hämeenlinnan keskustakorttelit on suunniteltu aikana, jolloin pysäköinnille ei ollut nykyisenkaltaisia tarpeita. Koska korttelit on rakennettu täyteen, pysäköintipaikkojen järjestämiseksi on tutkittava muita vaihtoehtoja, kuten pysäköintilaitosten rakentamista.

Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelmaa ja siihen liittyvää pysäköintistrategia-työtä on tehty joulukuusta 2011 lähtien. Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut ja Pysäköintiyhtiön edustaja ovat käyneet neuvotteluja myös mahdollisen torinaluspysäköinnin rakentamisen edellytyksistä. Pysäköintiyhtiössä on selvitetty keskustapysäköinnin nykytilannetta, käynnissä olevan rakentamisen aiheuttamia muutoksia, lähivuosien paikkatarvetta ja rahoitusmalleja. Lisäksi on selvitetty eri kaupunkien toimintamalleja pysäköinnin järjestämiseksi.

Keskustan täydennysrakentamisen myötä pysäköinti tulee yhä enemmän keskittymään laitoksiin. Keinuparkin ja Kaivoparkin lisäksi arvioidaan olevan tarvetta yhdelle uudelle pysäköintilaitokselle, joka voi sijaita joko torin alla tai Etelärannan alueella. Torin keskeisestä sijainnista johtuen torinaluspysäköinnin kysyntä on todennäköisesti suurinta ja sen toteutukseen on mahdollista saada ympäröivien kiinteistöjen omistajia mukaan. Osa kiinteistöistä on käynytkin alustavia neuvotteluja kaupungin kanssa torinaluspysäköinnin toteuttamiseksi. Näin toria ympäröiviin kortteleihin on mahdollista saada lisää toimintaa ja palveluita.

Pysäköintilaitoksia on viime vuosina sijoitettu eri kaupunkien keskustatorien alle. Mikkelin valmistui kesällä 2011 noin 600 autopaikan torinaluspysäköinti, Kuopiossa laajennetaan nykyistä hallia 1420 autopaikkaa sisältäväksi laitokseksi. Kotkan 500-paikkainen pysäköintilaitos valmistui v. 2006 ja Vaasassa laajennettiin torinaluspysäköintiä v. 2003. Käynnissä ovat myös Tampereen 1000-paikkaisen P-Hämpin rakennustyöt, jotka valmistuvat v. 2012. Lisäksi torinaluspysäköintisuunnitelmia on tehty Lahteen ja Turkuun. Hämeenlinnassakin tehtiin 1980-luvun lopussa alustava selvitys torinaluspysäköinnistä, jolloin alueelle arvioitiin mahtuvan noin 500 autopaikkaa. Mikäli rakentamiseen päädytään, tulee paikkamääräksi pyrkii saamaan 700 – 1000 autopaikkaa.

Koska torinaluspysäköinti on noussut sekä kiinteistönomistajien että kaupungin taholta tarpeelliseksi ja selvitettäväksi vaihtoehdoksi, yhdyskuntalautakunta päätti esittää joulukuussa 2011 kaupunginhallitukselle torinaluspysäköinnin selvittämistä. Kaupunginhallitus päätti helmikuussa 2012, että Hämeenlinnan Pysäköinti Oy ja yhdyskuntalautakunta käynnistävät torinaluspysäköinnin ensimmäisen vaiheen selvitystyön, jonka tulee olla valmis 31.8.2012. Lisäksi päätettiin selvitystyön rahoittamisesta.

## 1.2 Historialliset lähtökohdat

Hämeenlinnan tori on sijainnut samalla paikalla 1770-luvun lopusta lähtien, kun kaupunki siirtyi nykyiselle paikalleen. Tori on Hämeenlinnassa sekä nähtävyys että kaupapaikka ja toimii siten kaupunkilaisten ja matkailijoiden kohtaamispaikkana. Arvo kas, sijainniltaan keskeinen ja laaja toriaukio on kokenut historiansa aikana useita kehitysvaiheita alkuperäisestä hiekkakentästä nykyiseen noppakivin päällystettyyn asuun. Nykyisenkaltaisen ilmeen torille antoi 1900-luvun alussa hämeenlinnaissa syntynyt arkkitehti Armas Lindgren, jonka suunnitelmassa huomioitiin torin laidalla sijaitsevat kolme merkittävää, klassismin eri vaiheita edustavaa julkista rakennusta: kirkko, raatihuone ja lääninhallituksen talo. Suunnitelman lähtökohdaksi Lindgren valitsi kirkon. Hän jakoi torin kahdeksi toiminnalliseksi kokonaisuudeksi. Ylätori kirkkoi-neen toimi puistona ja edustusaukiona ja alatori kauppakojuineen arkisena kauppa-paikkana. Tuolloin torin alaosan pinta kivettiin mukulakiveyksellä.

1990-luvun lopulla Hämeenlinnan tori korjattiin toimivammaksi ja tiloiltaan selkeä-mäksi historiallisia arvoja kunnioittaen. Tässä vaiheessa tori sai pintaansa nykyisen noppakiveyksen. 2000-luvulla uudistustyö jatkui torin yläosassa olevan kirkkopuiston kunnostamisella Lindgrenin hengessä.

Voimassa olevassa asemakaavassa vuodelta 1978 Hämeenlinnan tori on merkitty to-rialueeksi, jonka alle voi rakentaa kolmekerroksisen pysäköintilaitoksen. Kaava kai-paisi kuitenkin Hämeen ELY-keskuksen ja Museoviraston mukaan uudistamista.

## 1.3 Esiselvityksen toteuttaminen

Esiselvitystyö on tehty ajalla helmikuu-elokuu 2012. Työtä on ohjannut toimitusjohtaja Jarmo Kulmala Hämeenlinnan Pysäköinti Oy:stä apunaan rakennuttajakonsultti Ville Vihriälä Peruskorjauskeskus Oy Hämeestä. Muina konsultteina esiselvitystyössä ovat toimineet

- arkkitehti Teemu Asikainen, Inter-Arch Oy
- Petteri Kronqvist, Fundatec Oy
- Juha Mäkinen, SITO Oy
- Jukka Uotila, KHTT-Suunnittelu Oy

Lisäksi työryhmän kokouksiin ja selvitystyöhön ovat eri tavoin osallistuneet:

- rakennuttajainsinööri Teemu Haaja, Peruskorjauskeskus Oy Häme
- toimitusjohtaja Leena Kähkönen, Inter-Arch Oy
- arkkitehti Kalle Soini, Inter-Arch Oy
- tilaajajohtaja Päivi Saloranta, Hämeenlinnan kaupunki
- tilaajapäällikkö Eija-Liisa Dahlberg, Hämeenlinnan kaupunki
- liikennesuunnittelija Minna Kemppinen, Hämeenlinnan kaupunki
- talousneuvos Seppo Vekka, KOy Hämeenlinnan Kopinkulma

Työryhmä ja konsultit ovat kokoontuneet työn aikana virallisesti neljä kertaa. Lisäksi on käyty lukuisia keskusteluja eri henkilöiden välillä. Torin alueella ympäristöineen tehtiin kesän aikana laaja pintavaaitus korkeusolosuhteiden selvittämiseksi sekä pohjatutkimuksia kairaamalla maaperäolosuhteiden selvittämiseksi. Myös vanhoja pohjatutkimuksia ja toria ympäröivän rakennuskannan perustamistapoja on selvitetty työn aikana eri arkistoista löytyneistä vanhoista suunnitelmista, joskin näitä on ollut melko niukasti saatavilla.

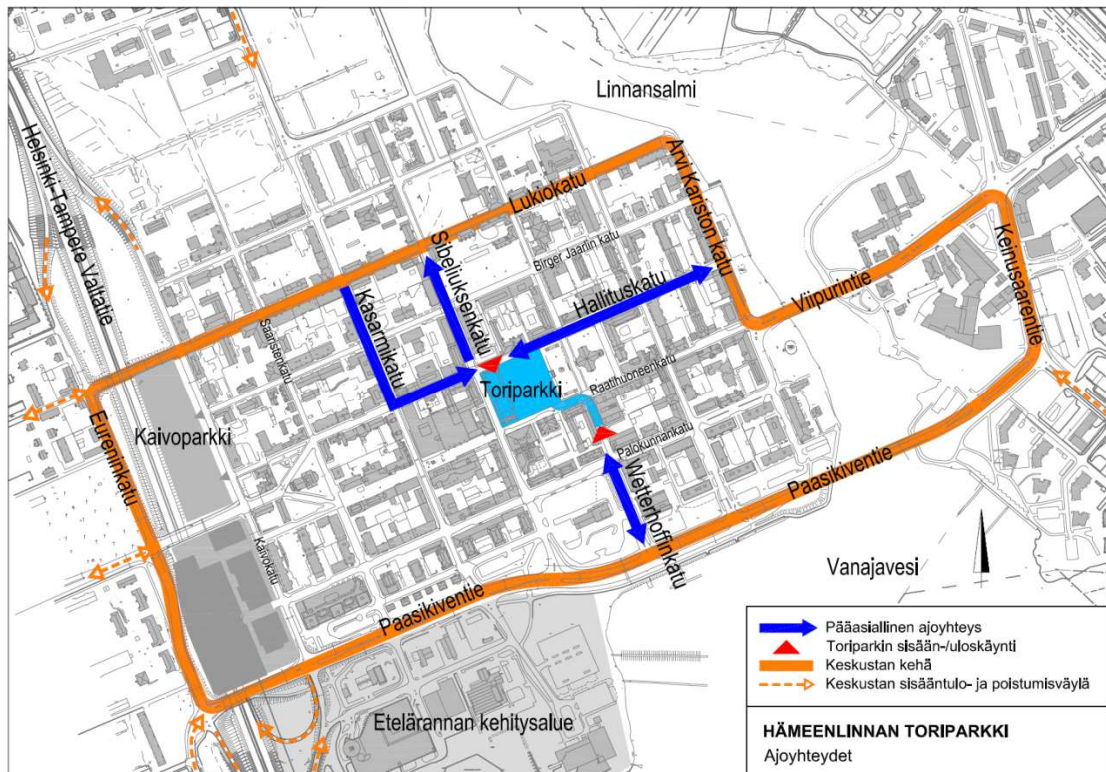
## **2 LIIKENTEELLISET PERIAATTEET JA LIIKENTEELLINEN MITOITUS**

### **2.1 Liikenneyhteydet katuverkolta**

Hämeenlinnan keskustan liikennettä ja pysäköintiä on päätetty kehittää, jossa tavoitteena on tukea keskustan vetovoimaisuutta. Keskustan liikenneselvityksen mukaan keskustaan on tarve uudelle keskeiselle pysäköintilaitokselle, koska pidempiaikaisista pysäköintipaikoista on jo nykyisin puutetta ja lähitulevaisuudessa useita autopaikkoja poistuu keskustasta mm. Etelärannan kehittymisen myötä. Keskustan liikenneselvityksessä Toriparkki on esitetty optimaalisimmaksi sijainniksi keskustan pysäköintilaitokselle. Toriparkki kytkeytyy tiiviisti koko keskustan kehittämiseen, ja mahdollistaa liikenneväylien kehittämisen tuomalla riittävästi uusia autopaikkoja keskustaan.

Liikenteen kehittämissuunnitelmassa osa keskustan kaduista on esitetty kävelypainotteiseksi ja suunnitelmassa avataan myös uusia pyöräilyväyliä keskustan läpi. Ajoneuvoliikenteen kannalta merkittävä muutos tulee olemaan keskustan kehäratkaisu, jonka tarkoituksena on rajoittaa tarpeetonta ajoneuvoliikennettä ydinkeskustassa. Kadunvarsipysäköintiä vähennetään kehän sisäpuolella, joten toriparkin rooli keskeisintä ydinkeskustaa palvelevana pysäköintilaitoksena korostuu ja siitä tulee olla hyvät yhteydet kehälle.

Pääyhteydet kehän ja Toriparkin välillä ovat Hallituskatu, Kasarmikatu, Sibeliuksenkatu sekä Wetterhoffinkatu. Toriparkkiin on kaksi sisään- ja uloskäyntiä, joista pohjoisempi sijaitsee Hallituskadulla ja eteläisempi Linnankadulla. Pohjoinen sisäänkäynti palvelee ainoastaan pysäköintiä, mutta eteläinen sisäänkäynti toimii lisäksi huoltoyhteytenä kiinteistöjen maanalaiselle huoltopihalle. Tämä poistaisi mm. jakeluliikenteen ongelmia ja ristiriitoja mm. kävelykadulla. Kuvassa 1 on esitetty Hämeenlinnan keskustan kehäratkaisu sekä pääasialliset kulkuyhteydet kehän ja toriparkin välillä.



Kuva 1. Toriparkin ajoyhteydet Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelman mukaisessa kehäratkaisussa.

## 2.2 Katujärjestelyt torin ympäristössä

Hämeenlinnan ydinkeskustan liikennejärjestelyt muuttuvat lähivuosina keskustan uuden liikennesuunnitelman mukaisesti. Hallituskatu muutetaan kaksisuuntaiseksi, mikä parantaa toriparkin saavutettavuutta lännestä päin. Sibeliuksenkatu on yksisuuntainen ja toteutetaan kävelypainotteisena, minkä lisäksi katu toimii paikallislinja-autoliikenteen reittinä Hallituskadun ja Palokunnankadun välisellä osuudella. Torin eteläreunassa Raatihuoneenkatu toteutetaan jalankulkua ja pyöräilyä suosivana ”shared space” – ratkaisuna aina Viipurintielle saakka. Toriparkin eteläisen sisäänkäynnin yhteydessä olevasta Palokunnankadusta tehdään joukkoliikenteen pääreitti. Wetterhoffinkatu on kaksisuuntainen ja palvelee toriparkin saapuvaa ja lähtevää liikennettä. Hallituskadun, Sibeliuksenkadun ja Raatihuoneen katujen kehittäminen on kehittämissuunnitelmassa liitetty Toriparkin rakentamisen yhteyteen.

## 2.3 Pysäköintilaitoksen koko ja autopaikkamäärä

Yksi keskeinen kysymys Hämeenlinnan keskustan pysäköinnin kehittämiseksi on uusien autopaikkojen tarve ja pysäköintilaitoksen suuruus. Keskustan liikenneselvityksen yhteydessä tehdyssä pysäköintitutkimuksessa laskettiin, että keskustassa on yhteensä 1311 yleistä kadunvarressa tai pienpysäköintialueella sijaitsevaa autopaikkaa. Näiden pysäköintipaikkojen jakautuminen aikarajoituksittain on esitetty taulukossa 1.

Taulukko 1. Kadunvarsipysäköinnin aikarajoituksen jakautuminen.

| Nykytilanne 4/2012 |               |              |
|--------------------|---------------|--------------|
| Aikarajoitus       | Yhteensä (ap) | % -osuus     |
| < 1 h              | 258           | 19,7         |
| 2 h                | 721           | 55,0         |
| ≥ 4 h              | 315           | 24,0         |
| INVA               | 17            | 1,3          |
|                    | <b>1311</b>   | <b>100 %</b> |

Suurin osa pysäköintipaikoista on maksullisia ja pysäköinti on rajoitettu yhteen tai kahteen tuntiin. Yllä olevassa taulukossa ei ole mukana Hämeensaaressa sijaitsevia autopaikkoja (780 ap), joista lähes 300:aan kohdistuu muutoksia Etelärannan kehityshankkeen myötä. Uudisrakentamisen ja katujen uudistamisen myötä Hämeenlinnan keskustasta poistuu lähitulevaisuudessa n. 250 pysäköintipaikkaa ja Etelärannasta n. 300 pysäköintipaikkaa. Toriparkin toteutuessa torilta ja siihen kytkeytyviltä kaduilta poistuvat maanpäälliset autopaikat, joita on nykyisin 54. Poistuvat paikat on esitetty taulukossa 2.

Taulukko 2. Hämeenlinnan keskustasta poistuvat pysäköintipaikat.

|                             | v. 2010     | Tuleva      | Muutos      | Muutos-%     |
|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Kadut                       | 966         | 873         | -93         | -10 %        |
| Paasikiventien pohjoispuoli | 279         | 132         | -147        | -53 %        |
| Eteläranta                  | 779         | 484         | -295        | -38 %        |
| Tori ja sen reunat          | 54          | 0           | 54          | -100 %       |
| <b>Yhteensä</b>             | <b>2078</b> | <b>1489</b> | <b>-589</b> | <b>-28 %</b> |

Poistuvien pysäköintipaikkojen määrän sekä liikenne- ja asukasmäärän kasvun perusteella on laskettu, että vuoteen 2020 mennessä Hämeenlinnan keskustaan tarvitaan jo 700 uutta pysäköintipaikkaa ja vuoteen 2040 mennessä 760-1000 pysäköintipaikkaa. Vuonna 2012 valmistunut Kaivoparkki tyydyttää osan tästä tarpeesta, mutta se ei palvele ydinkeskustan itäosaa ja torin seutua. Tämänhetkisen tiedon perusteella ydinkeskustaan tarvitaan 600-750 uutta pysäköintipaikkaa lähitulevaisuudessa. Pysäköintipaikkojen tarpeen muodostuminen on esitetty tarkemmin taulukossa 3.

Taulukko 3. Pysäköintipaikkojen tarpeen muodostuminen.

|                                   | v. 2020    | v. 2030    | v. 2040    |
|-----------------------------------|------------|------------|------------|
| Poistuvat pysäköintipaikat        | 589        | 589        | 589        |
| Kiinteistöjen pp-lisätarve        | 150        | 150        | 150        |
| Liikenteen kasvun tuoma lisätarve | 20         | 75         | 220        |
| <b>Lisätarve yhteensä</b>         | <b>759</b> | <b>814</b> | <b>959</b> |



Tähän pysäköintipaikkojen tarpeeseen voidaan vastata esimerkiksi rakentamalla kolme 200-300-paikkaista pientä pysäköintitaloa maan päälle, rakentamalla vastaava määrä paikkoja keskustan pohjoispuolelle sekä Etelärantaan tai rakentamalla yksittäinen suurempi pysäköintilaitos, kuten Toriparkki. Toriparkki vastaisi lyhytaikaisen ja pitkäaikaisen asukas- ja työpaikkapysäköinnin tarpeisiin. Lisäksi Toriparkki soveltuisi erinomaisesti vuoropysäköintiin ja sijaitsee eniten kysytyllä alueella.

## 2.4 Pysäköintilaitoksen liikenteellinen mitoitus

Pysäköintilaitoksessa käytetään yksisuuntaisia ajoväyliä ja vinopysäköintiä. Tämän ratkaisun on todettu olevan selkeä ja turvallinen nykyaikaisissa pysäköintilaitoksissa. Tarkempi opastus keskustan kehältä Toriparkkiin ja sen sisäinen opastus suunnitellaan jatkosuunnittelun yhteydessä. Kerrosten välillä on kaksisuuntaiset suorat kokokerrosrampit. Ehdotetut pysäköintimitoitukset täyttävät suunnitteluohjeet ja ovat seuraavia:

- Pysäköintipaikka: pysäköintikulma 75°, leveys 2,6 m, pituus 5,0 m
- Ajoväylän leveys: VE1 7,0 m, VE2 5,65 m
- Ajoramppeja 2 kpl (suositus, kun yli 500 ap)
- Ajorampin enimmäiskaltevuus: 12,5 % (1:8)
- Ajorampin leveys: ajotila vähintään 5,6 m, reuna-alueet 0,5 m.

Vaihtoehdossa 2, jossa pysäköintilaitoksen ajoväylän leveys on kapeampi, on tavoiteltu opastuksen, liikenneturvallisuuden ja mitoituksen optimointia. Tässä vaihtoehdossa autopaikkoja on 663 eli 24 paikkaa enemmän kuin vaihtoehdossa 1. Vaihtoehdossa 1 on puolestaan hieman helpompi ajaa auto ruutuun, koska sitä voi lähestyä leveämmän ajoväylän ansiosta kauempaa. Tässä mitoituksessa on kuitenkin riskinä, että ajoväyliä oletetaan kaksisuuntaisiksi ja siksi tätä mitoitusta ei ole viimeaikoina suositeltu.

## 3 ARKKITEHTONISET RATKAISUT

### 3.1 Arkkitehtuuri

Pysäköintilaitoksen suunnittelun lähtökohtana on tarjota helposti saavutettavia pysäköintipaikkoja ydinkeskustan alueelle ja siten osaltaan varmistaa elinvoimaisen keskustan säilyminen.

Suunnittelussa erityisen tärkeänä on pidetty historiallisesti arvokkaan toriympäristön säilyttämistä. Näkymäakselit Raatihuoneen ja Lääninhallituksen talon välillä sekä näkymä Sibeliuksenkadulta kirkolle on jätetty avoimiksi. Suunnitelmassa on esitetty toriparkkiin johtavien portaiden sijoittuminen toria ympäröiviin rakennuksiin. Kulku pysäköintilaitokseen ohjataan ympäröivistä rakennuksista katujen alaisia käytäviä pitkin.



Näin vältetään poistumisteinä välttämättömien erillisten porrastilojen rakentamiselta torin kulmiin. Samalla Kirkkopuiston paviljongit säilyttävät asemansa torin kulmia hallitsevina elementteinä. Samoin torin pintamateriaali, korkeus ja kallistus palautetaan ennalleen pysäköintilaitoksen rakentamisen jälkeen.

Torin nykyisin avoin länsilaita säilyy rakentamisen jälkeen ennallaan. Torin itälaidalla Sibeliuksenkadun varrella oleva autojen pysäköintialue poistuu ja torin kulmassa oleva kioskirakennus puretaan. Osin kioskirakennuksen paikalle Sibeliuksenkadun suuntaisesti tehdään kaksiosainen yksikerroksinen rakennus. Rakennuksen Raatihuoneenkadun puoleiseen osaan on sijoitettu kulku torilta pysäköintilaitokseen ja kauppahalli. Rakennuksen Hallituskadun puoleiseen päähän on sijoitettu säältä suojattu ajoluiska pysäköintilaitoksesta Hallituskadulle. Lisäksi rakennuksessa on torin jätetiloja sekä torikauppatiloja. Rakennuksen ja Sibeliuksenkadun väliselle alueelle on esitetty kahvilaterassia sekä polku- ja moottoripyörien pysäköintialuetta.

Toinen sisäänajo pysäköintilaitokseen tulee Linnankadun väestönsuojan sisäänkäynnin paikalle. Nykyinen väestönsuoja puretaan ja sen tilalle tehdään sisäänajoväylä siten, että katu ja jalkakäytävän portaat pysyvät ennallaan. Linnankadun väestönsuoja on ns. yleinen väestönsuoja, jonka suojapaikkojen määrä on varsin vähäinen. Väestönsuojan purkaminen edellyttää kuitenkin korvaavaa ratkaisua, mille torin alusta voisi myös olla varsin luonnollinen ratkaisu. Samassa yhteydessä voitaisiin pohtia laajemminkin väestönsuojatarpeita keskustan alueella (esim. tulevan Etelärannan alueen tarpeet).

Pääsisäänkäynnit pysäköintilaitokseen ovat uudessa kauppahallissa ja Raatihuoneenkatu 10:n tilojen kautta. Lisäksi käynti/hätäpoistumisreitti pysäköintilaitokseen on kolmen muun torin reunan kiinteistön kautta. Sibeliuksenkadun ja Raatihuoneenkadun alle on suunnitelmassa esitetty kiinteistönhuolto- ja lastaustila, joka palvelee kulman kiinteistöjä ja liiketilojen tavaraliikennettä. Ajoreitti lastaustilaan kulkee Linnankadun sisäänkäynnin kautta.

Torin alla on kolme pysäköintitasoa, joista kaksi alinta ovat koko torin kokoisia. Ylin pysäköintitaso on parvikerros, kooltaan noin kolmannes torin alasta. Syy parvikerrokseen on torin kalteva pinta, Raatihuoneenkadun ja Sibeliuksenkadun kulma on noin neljä metriä alempana kuin Hallituskadun ja Linnankadun kulma. Parviratkaisulla pysäköintitasot on pystytty toteuttamaan vaakatasoon ja välttämään turhan korkeiden tilojen rakentaminen torin alle.

Pysäköintilaitoksen ilmanvaihdon vaatimat konehuoneet sijoitetaan torin pinnan alle. Ilmanvaihtokanavien suurimmat suuaukot sijoitetaan länsilaidan kauppahallirakennukseen. Torin itälaitaan, Kirkkopuiston nurmirinteeseen sekä kivimuuriin on lisäksi suunniteltu sijoitettavaksi kaksi pienempää ilmanvaihdon suuaukkoa, jotka maise- moidaan puistoon sopiviksi.

### 3.2 Alueen asemakaava

Hämeenlinnan torialue kuuluu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (VNp 22.12.2009), mikä on otettava huomioon kaikessa maankäytön suunnittelussa. Torialueeseen liittyy myös arkeologinen selvitystarve eli ennen toimenpiteitä on alueen maankäytön historia selvitettävä. Torialueen asemakaava on vuodelta 1978, joka mahdollistaa torin alle enintään kolmekerroksisen maanalaisen pysäköinnin. Kaavassa ei ole kuitenkaan selvitetty pysäköintiin johtavia ajoluiskia, sisäänkäyntejä, ilmastointiratkaisuja tai savunpoistoa.

Hämeen ELY-keskus ja Museovirasto pitävät nykyistä asemakaavaa vanhentuneena. Kaavassa ei ole huomioitu kulttuuriperinnön arvoja eikä siinä ole esitetty maanalaiseen pysäköintiin oleellisesti liittyviä rakennelmia. Myös Hämeenlinnan maankäytön suunnittelu pitää asian ratkaisemista kaavalla parhaana ja rakennusvalvonta on todennut, että uusia rakennuksia Sibeliuksenkadun varteen ei voida ratkaista poikkeusluvalla, vaan siihen tarvitaan kaavamuuotos.

## 4 RAKENTEELLISET RATKAISUT

Torin alueen pohjaolosuhteita on selvitetty työn yhteydessä tehdyillä pohjatutkimuksilla. Tutkimuksissa on selvitetty pohjaolosuhteita ja pohjaveden korkeutta torin ja ympäristön alueella. Lisäksi on selvitetty alustavasti pysäköintilaitoksen vaatimia pohjarakentamisratkaisuja sekä varsinaisen pysäköintilaitoksen rakenneratkaisuja. Rakenteellisista ratkaisuista on erillinen selvitys liitteessä.

## 5 TEKNISET JÄRJESTELMÄT

Toriparkin vaatimista teknisistä järjestelmistä on tehty tässä vaiheessa alustava laatu- ja vaatimustasomäärittely, jossa on tarkasteltu suunnitteluperusteita sekä LVIA-tekniikan osalta ilmanvaihto- ja jäähdytyslaitteita, vesijohto- ja viemärilaitteita, alkusammutuslaitteita, lämmityslaitteita, putkieristyksiä, ulkopuolisia putkistoja ja rakennusautomaatiolaitteita. Sähkötekniikan osalta on tarkasteltu asennusreitit, sähkön pääjakelujärjestelmää, laitteistojen sähköistystä, liitäntäjärjestelmiä, valaistusjärjestelmiä, sähkölämmitysjärjestelmiä ja -laitteita, sähkötekniisiä tietojärjestelmiä ja turvajärjestelmiä. Teknisistä järjestelmistä on erillinen selvitys liitteessä.

## 6 RAKENTAMISKUSTANNUKSET

### 6.1 Hämeenlinnan toriparkin kustannusarvio

Hämeenlinnan Toriparkin rakentamiskustannukset on arvioitu esiselvitysvaiheen luonnospiirustusten perusteella tavoitehintamenettelynä hyödyntäen Haahtela-yhtiöiden Taku-Kustannustieto –kustannuslaskentaohjelmaa. Pohja- ja maanrakennustöiden osalta rakentamiskustannukset on arvioitu asiantuntija-arvioina.

Toriparkin kokonaiskustannuksiksi on arvioitu n. 28,5 M€ (alv 0 %). Kokonaiskustannusarvio sisältää n. 25,5 M€ varsinaisia rakennuskustannuksia sekä n. 3,0 M€ suunnittelu- ja rakennuttamiskustannuksia sekä varauksia.

Kokonaiskustannusarvion (28,5 M€) ja esiselvityksen mukaisen autopaikkalukumäärän (663 kpl) myötä autopaikkakohtaiseksi kustannukseksi muodostuu n. 43.000 €/autopaikka.

Kustannusarvio perustuu elokuun 2012 valitsevaan rakentamiskustannusten hintatasoon ja tässä esiselvityksessä esitettyihin teknisiin ratkaisuihin.

### 6.2 Kustannusvertailua

Eri puolille Suomea rakennettujen, torin alle sijoittuneiden, pysäköintilaitosten rakentamiskustannukset ovat vaihdelleet jonkin verran. Kustannukset eivät ole täysin vertailukelpoisia eri kaupunkien välillä, koska niihin liittyy useita eri tekijöitä, kuten paikalliset rakentamisolosuhteet, kaupungin sijainti ja suhdanteet. V

Taulukko 4. Toriparkkien kustannusvertailua.

| Kaupunki           | Valm. vuosi | Autopaikat | Kokonaiskustannukset | Kustannukset per ap |
|--------------------|-------------|------------|----------------------|---------------------|
| Kotka              | 2006        | 500        | 9,0 M€               | 18.000 €/ap         |
| Mikkeli            | 2011        | 620        | 12,5 M€              | 20.200 €/ap         |
| Kuopio (laajennus) | 2012        | 710        | 28,0 M€              | 39.500 €/ap         |
| Tampere            | 2012        | 1000       | 69,0 M€              | 69.000 €/ap         |

## 7 VAIHTOEHTOISET SIJAINNIT

Hämeenlinnan keskustan liikenneselvitystyön yhteydessä Sito on kartoittanut eri vaihtoehtoja uusien pysäköintilaitosten sijainnille keskusta-alueella. Kartoituksessa päävaihtoehtoina olivat pysäköintilaitoksen sijoittaminen torin alle tai nykyisen linja-autoaseman tontille. Selvityksen mukaan torin alle sijoittuva pysäköintilaitos olisi näistä optimaalisin keskeisin sijainnin ja saavutettavuuden kannalta. Lisäksi rakentaminen maan alle mahdollistaisi torin alueen kehittämisen viihtyisämmäksi.

Nykyisen linja-autoaseman alueen kehittäminen liittyy osaltaan läheisen Etelärannan tulevaisuuden suunnitelmiin. Alueen ongelmana on korkealla oleva pohjavesi, joten pysäköintilaitoksen rakentaminen tulisi todennäköisesti olemaan kustannuksiltaan vähintään samaa luokkaa kuin torin alle rakennettaessa. Yksistään rakennettaessa se olisi todennäköisesti kalliimpikin, mutta hintaa voitaisiin mahdollisesti jakaa uuden linja-autoaseman sekä alueen liiketilojen ja asuntojen rakentamisen kanssa. Kokonaan maan päälle rakennettaessa pysäköintilaitos ei sopisi kaupunkikuvaan näin keskeisellä paikalla.

## 8 RAHOITUS JA OMISTUSJÄRJESTELYT

### 8.1 Omistaminen ja operointi

Toriparkkia varten tulee perustaa yhtiö, esim. *Hämeenlinnan Toriparkki Oy*, jossa äänivalta on Hämeenlinnan kaupungilla, mutta mukana on myös muita osakkeenomistajia. Osakkaina yhtiössä voisivat olla lisäksi Hämeenlinnan Pysäköinti Oy sekä torin ympäristön ja keskustan alueen kiinteistöyhtiöt tarpeidensa ja kiinnostuksensa mukaan.

Toriparkin rakennuttajana ja operaattorina toimisi luonnollisesti Hämeenlinnan Pysäköinti Oy vastaavasti kuin jo valmistuneissa Keinuparkissa ja Kaivoparkissa.

### 8.2 Rahoitus ja kannattavuus

Perustettavan yhtiön osakassopimukseen kirjattavien ehtojen mukaisesti hankkeen rahoitus muodostuu esim. osakkaiden antamasta omanpääomanehtoisista sijoituksista ja yhtiön ottamasta, kaupungin takaamasta lainasta. Realistisilla käyttöasteilla ja kohtuullisella kausipysäköintipaikkojen määrän myynnillä arvioitu vieras pääoma tulee poismaksetuksi ja oma pääoma palautuu nimellisarvoisesti noin 20 vuodessa.

Rakentamisen ja tulevan ylläpidon aikana omistusosuudet ja pääomasijoitukset määräytyvät sen mukaan, kuinka suuren osan osakkaiden velvoiteautopaikat muodostavat pysäköintilaitoksen kaikista autopaikoista.

Rakennettavan torialueen pinnalle jäävät rakenteet sijaitsevat kaupungilta vuokratulla maa-alueella.

Eri puolille Suomea aiemmin rakennetut toriparkkihallit ovat menestyneet taloudellisesti sen lisäksi, että ne ovat elvyttäneet kuihtumassa olevia keskustoja.

## LIITTEET

- Pysäköintilaitossuunnitelma, VE 1, leveämpi ajoväylä (Inter-Arch Oy)
  - o asemapiirustus, toritaso 1:750
  - o parvitaso 1:500
  - o P1-taso 1:500
  - o P2-taso 1:500
  - o leikkaukset 1:250
  - o alueleikkaukset 1:500
- Pysäköintilaitossuunnitelma, VE 2, kapeampi ajoväylä (Inter-Arch Oy)
  - o asemapiirustus, toritaso 1:750
  - o parvitaso 1:500
  - o P1-taso 1:500
  - o P2-taso 1:500
- Pohjarakentaminen ja rakenteet, selostus (Fundatec Oy)
- Talotekniikan yleissuunnitelma (KHTT-Suunnittelu Oy)
- Hämeenlinnan Toriparkin tuottolaskelma (Hämeenlinnan Pysäköinti Oy)