

Hämeenlinnan keskustan pysäköintistrategia

Raportti 2016



HÄMEENLINNAN KAUPUNKI
Hyvä arki asuu Hämeenlinnassa

S SITO

SISÄLTÖ

1	TYÖN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	3
2	PYSÄKÖINNIN NYKYTILA	3
3	PYSÄKÖINTISTRATEGIA.....	5
3.1	Pysäköintistrategian kulmakivet.....	5
3.2	Pysäköinnin kehittäminen	5
	Keskustan pysäköintitarve tulevaisuudessa.....	6
	Tulevaisuuden pysäköintitarpeeseen vastaaminen	6
3.3	Pysäköintivöhykkeet.....	7
3.4	Asukas- ja yritystunnuspysäköinti	8
3.5	Sähkö- ja yhteiskäyttöautot	9
3.6	Keskustan pysäköintinormi	10
3.7	Pysäköintiratkaisun kaupallinen arviointi	10
4	KESKUSTAN PYSÄKÖINTILAITOSVAIHTOEHDOT	13
4.1	Keskustan pysäköinnin kehittämisen vaiheet	14

LIITTEET

- Liite 1. Pysäköintivöhykkeet (valittu vaihtoehto)
- Liite 2. Pysäköintikartoitus, käyttöasteet 2016
- Liite 3. Kadunvarsitunnuspysäköintialue

1 TYÖN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

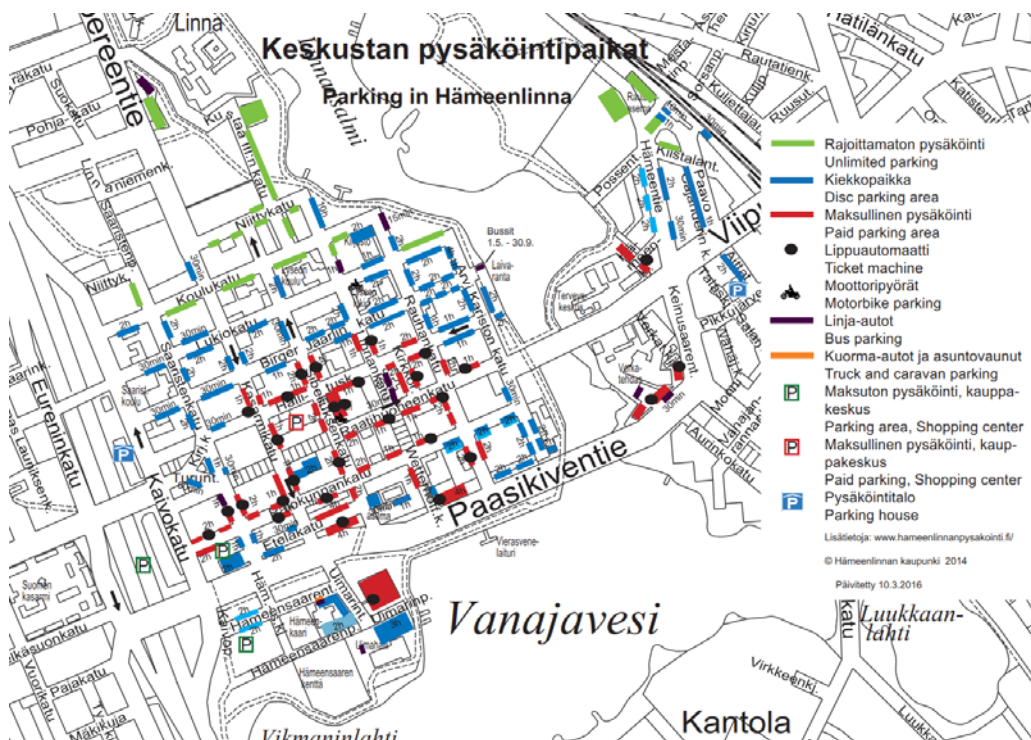
Hämeenlinnan keskustan maankäyttöä ollaan kehittämässä voimakkaasti, mikä luo paineita myös keskustan liikennejärjestelmän ja pysäköinnin kehittämiseksi. Pysäköinti on tärkeä osa kaupunkikeskustan kehittämistä, sillä se tukee maankäytön tehostamisen ja liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteita. Hämeenlinnan keskustan kaupallinen tilanne elää voimakkaasti ja sen painopistekin on siirtynyt osin lähemmäksi moottoritien katetta. Tällä on myös vaikutusta pysäköinnin kysyntään ja työssä selvitettiin lähitulevaisuuden maksuvyöhykkeet sekä miten pysäköinti osaltaan voi tukea ydinkeskustan kaupallisia palveluita.

Hämeenlinnassa on pitkään ollut esillä keskustan keskitetyn pysäköintilaitoksen toteuttaminen. Siihen liittyen on tehty mm. seuraavat selvitykset Torinaluspysäköintilaitoksen esiselvitys 2012 ja Keskustan pysäköintilaitosten vaihtoehtotarkastelu 2015. Tässä raportissa on koottu tiivistelmä aiemmin selvitetystä vaihtoehdoista. Uutena asiana on selvitetty asukas- ja yrityspysäköintitunnusten käyttönoton mahdollisuudet.

2 PYSÄKÖINNIN NYKYTILA

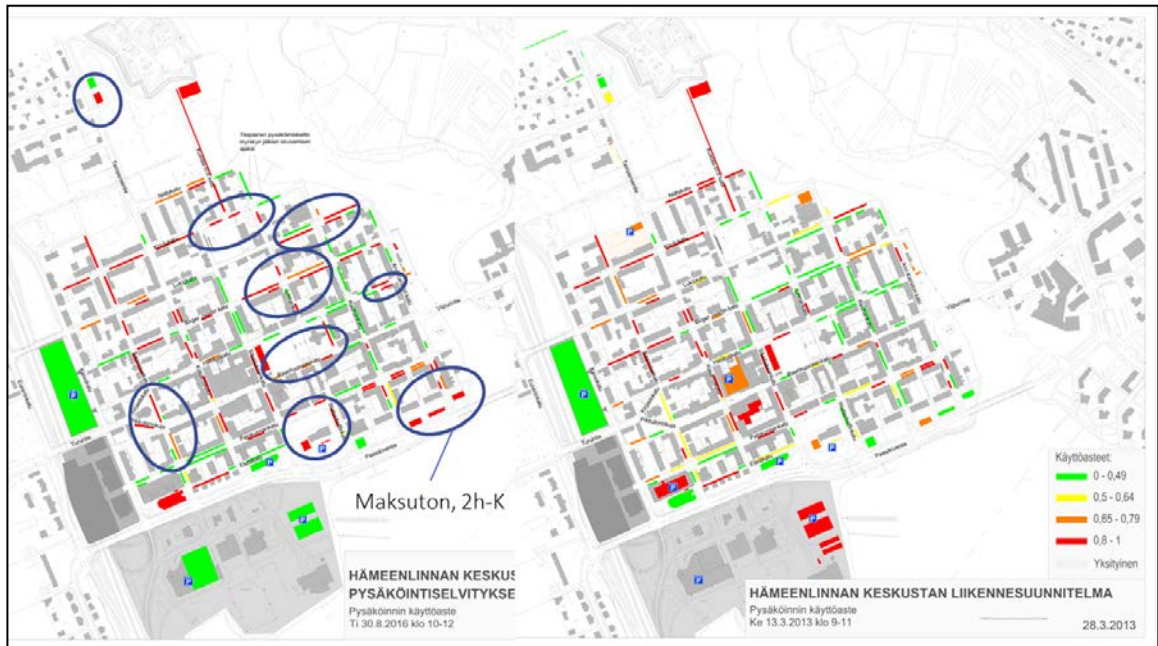
Nykyisin ydinkeskustassa on maksullista pysäköintiä, aikarajoitteista ja täysin rajoittamatonta pysäköintiä. Suurin osa paikoista on maksullisia sekä rajoitettuja enintään 2 h pysäköintiajalle. Keskustan pohjoisosassa Linnan alueella pysäköinti on täysin vapaata, mutta tämä on johtanut siihen, että keskustaan töihin tulevat pysäköivät Linnan puistokadulle (Kustaa III:n katu) ja Linnan pysäköintialueille.

Kadunvarsipysäköintiä on keskustassa paljon (yht. 966 paikkaa), joista maksullisia on alle puolet, 422 paikkaa (44 %). Tiedot perustuvat kaupungin sisäiseen pysäköintipaikkojen kartoitukseen 20.4.2016. Kaikkiaan pysäköintipaikkoja on 3 690, joista kiinteistöjen omia paikkoja on 2 200 eli yli 60 % (kiinteistöjen omat paikat perustuvat Hämeenlinnan keskustan pysäköintitutkimukseen vuodelta 2008).



Kuva 1. Keskustan pysäköintipaikat. (Kartta: Hämeenlinnan kaupunki)

Keskustan pysäköinnin nykytilan kysyntää selvitettiin pysäköintikartoituksella, joka tehtiin elokuussa 2016 vastaavasti, kuin mitä se on tehty 2011 ja 2013. Tarkasteltu ajanjakso oli klo 10-12, mikä on aiemmin todettu mitoittavaksi. Lisäksi asukkaiden pysäköintiä selvitettiin yöajan (klo 22-24) laskennalla, joka toimii pohjana tunnuspysäköintiratkaisulle. Laskennoissa havaittiin korkeimmat käyttöasteet alueilla, joilla on asukaspysäköintiä. Käyttöasteet ovat pysyneet vastaavina tai jopa kasvaneet eri vyöhykkeistä riippumatta. Pysäköintiratkaisu toimii, kun autopaikkoja on riittävästi vapaana. Nykytilakartoituksen mukaan ydinkeskustassa tulisi olla 70 paikkaa enemmän. Tämä mahdollistaa keskustasta pysäköintipaikan löytämisen sujuvasti ja Linnan alueen rauhoittamisen. Tulevaisuuden pysäköintitarve on merkittävästi suurempi ja sitä on käsitelty luvussa 3.2. Kartoituksen käyttöastekartat löytyvät liitteestä 2.



Kuva 2. Pysäköintikartoituksessa lasketut käyttöasteet vuonna 2016 ja niiden muutos vuodesta 2013. Ympyröitynä kohdat, jossa on korkeampi käyttöaste kuin vuonna 2013.



Kuva 3. Käyttöasteet klo 22-24 vuonna 2016.

3 PYSÄKÖINTISTRATEGIA

Pysäköinnin kokonaisvaltainen järjestäminen on Hämeenlinnan ydinkeskustan tulevan kehityksen ja kilpailukyvyyn kannalta avainasemassa. Uuden rakentamisen myötä keskustan työpaikka- ja asukasmäärät kasvavat samalla, kun pysäköintiin soveltuva maa-alue vähenee. Kaupungin kasvaessa keskustan maan ja rakennusoikeuksien arvo kasvaa, mikä tekee maantasopysäköinnistä kallista, kun maapinta-alaa käytetään tehotomasti. Pysäköinnin periaateratkaisujen määrittämisessä otetaan huomioon keskustan uudet rakentamisalueet ja kehittämistavoitteet.

3.1 Pysäköintistrategian kulmakivet

Pysäköintistrategian tavoitteena on vastata keskustan tulevaan pysäköintitarpeeseen, selkeyttää pysäköintiä sekä tehdä siitä käyttäjille joustavampaa. Strategian tärkeimpiä tavoitteita ovat pysäköintipaikkojen etsimisestä syntyvän turhan liikenteen vähentäminen keskustassa, katutilan vapauttaminen kävelylle ja pyöräilylle sekä keskustan liikenteen kehittämissuunnitelman tukeminen. Näin parannetaan sekä liikenneturvallisuutta että viihtyisyyttä keskustassa.

Pysäköintistrategian kulmakivet ovat:

1. Tulevaisuuden pysäköinti hoidetaan monipuolisin ja toimivin järjestelyin, joissa keskitetyt pysäköintilaitokset, kadunvarsipysäköinti ja kiinteistöjen omat pysäköintijärjestelyt muodostavat joustavan ja muunneltavissa olevan sekä taloudellisesti kestävä ratkaisun.
2. Keskustan pysäköinti tukee koko keskustan liikenteellisiä tavoitteita mahdollistaen viihtyisämmän ympäristön.
 - Liityntäpysäköintiin panostetaan ja sillä tuetaan joukkoliikenteen ja matkaketjujen edistämistä.
 - Selkeytetään pysäköintiä lisäämällä laitospysäköintiä sekä parantamalla katuverkon jäsentelyä kävelyn ja pyöräilyn edellytykset huomioiden.
 - Ohjaaminen keskitettyyn pysäköintiin ja pysäköintialueille keskustan kehäkaduilta.
3. Kiinteistöjen velvoitepysäköinti sijoitetaan kiinteistöjen alueille tai laitoksiin.
4. Otetaan käyttöön asukas- ja yrityspysäköintitunnukset keskustan itä- ja pohjoisosassa.
 - Asukas- ja yrityspysäköintioikeus lisää keskustan pysäköinnin joustavuutta ja on nopea toimenpide pitkäaikaisen pysäköinnin ongelmiin.
5. Keskustan täydennysrakentamiseen kannustetaan ottamalla käyttöön vapaaksiostoperiaate.
 - Vaatii pysäköintilaitoksen, jossa on osoittaa riittävästi autopaikkoja myös velvoitekäyttöön. Velvoitepaikkamaksut korvamerkitään pysäköintilaitoksen toteuttamiseen.
6. Ydinkeskustassa pysäköinti on maksullista ja pysäköintilaitoksista tehdään hinnoittelun keinoin kadunvarsipaikkoja houkuttelevampia.
 - Kadunvarsipysäköinti palvelee palvelu- ja liikekiinteistöjen asiointia ja vieraspysäköintiä.
 - Pysäköintilaitokset palvelevat pitkäaikaista pysäköintiä (asiointi- ja työmatkapysäköinti).

3.2 Pysäköinnin kehittäminen

Pysäköintistrategian mukaan pysäköinti on osa keskustan liikenteen kehittämistä ja sen tulee tukea keskustan liikenteellisiä tavoitteita. Keskustan katuverkkoa kehitetään erityisesti muuttamalla katuja viihtyisämmiksi ja nykyistä paremmin kävelyn ja pyöräilyyn sopiviksi.

Pysäköinnin painopiste siirtyy tulevaisuudessa kadunvarsilta pysäköintilaitoksiin, jotka soveltuvat paremmin pidempiaikaiseen pysäköintiin. Kadun varsille jätetään riittävästi

autopaikkoja lyhytaikaiseen pysäköintiin. Pääperiaate on, että pysäköinti kadun varsilla on lyhytaikaista ja tuntihinnaltaan kalliimpaa kuin pidempiaikainen pysäköinti pysäköintilaitoksissa. Keskustan pysäköinnissä tulee tunnistaa ja palvella kaikkia pysäköinnin eri kohderyhmiä, joita ovat:

- Asukaspysäköinti
- Työmatkapsäköinti (8–10 h)
- Asiointipysäköinti ja vieraspysäköinti (2–4 h)
- Lyhytaikainen asiakaspysäköinti (15 min–2 h)

Keskustan pysäköintitarve tulevaisuudessa

Hämeenlinnan keskusta kehittyy ja nykyisin pysäköinnille varattuja alueita tullaan muuttamaan muuhun käyttöön. Samalla nykyisin vapaan pysäköinnin alueita tullaan tulevaisuudessa varaamaan tarkoituksenmukaisempaan käyttöön. Konkreettisimpia pysäköintitarpeen määrittäjiä tulevaisuudessa ovat Hämeenlinnan keskustasta lähitulevaisuudessa poistuvat pysäköintipaikat (yht 487 ap):

- Hämeensaari 193 ap
- Linja-autoasema 26 ap
- Paasikiventie 50 ap
- Linnan seutu 40 + 88 ap
- katujen kehittäminen noin 90 ap

Kadunvarsipysäköintipaikat vähenevät keskustan kehittyessä tulevaisuudessa hitaan liikkuksen alueeksi, tukeutuen kävelyyn ja pyöräilyyn. Tämä tarkoittaa kadunvarsipaikkojen tilan varaamista mm. uusille pyöräteille.

Keskustan palvelut ja muut asiointikohteet ovat lyhyellä etäisyydellä toisistaan, mikä mahdollistaa keskusta-asioinnin kävelen. Tämä tarkoittaa autolla keskustaan saapuvien osalta sitä, että ihmiset hakevat joustavaa pidempiaikaista ja keskeistä pysäköintipaikkaa autolleen, jotta he ehtivät asioida yhdellä pysäytyksellä kaikissa tarvittavissa palveluissa.

Vuoteen 2020 mennessä tarvitaan vähintään 300 uutta autopaikkaa riippuen Engelinranta -hankkeen kehityksestä ja Paasikiventien uudesta linjauksesta. Vuoden 2040 tavoitetilaan mennessä tarve kasvaa poistuvien pysäköintipaikkojen, täydentämISRakentamisen ja kaupungin kasvun tuoman lisätarpeen myötä jo 700 – 800 autopaikkaan. Näistä suurin osa johtuu siis ydinkeskustasta poistuvista paikoista.

Tulevaisuuden pysäköintitarpeeseen vastaaminen

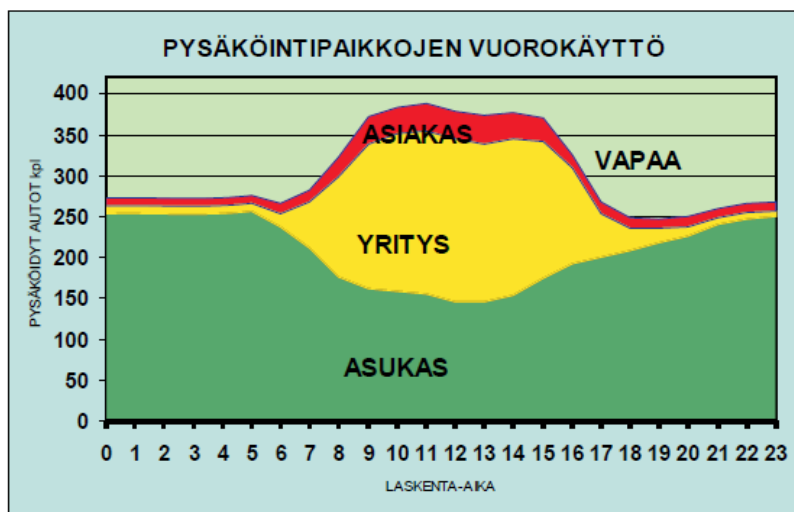
Tulevaisuuden pysäköintitarpeeseen vastataan parhaiten keskitetyllä pysäköintiratkaisulla, jonka kautta kaikki keskustan palvelut ovat mahdollisimman hyvin saavutettavissa. Lisäksi pysäköinnin laatu ja kaupunkiympäristön viihtyisyys paranee. Ihmiset ohjataan pysäköintilaitoksiin selkeän opastuksen ja asianmukaisen pysäköinnin hinnoittelun keinoin. Tavoitetilan tarpeeseen voidaan vastata:

- Rakentamalla kolme 200–300 ap pysäköintitaloa eri puolille keskustaa (hajautettu malli)
- Rakentamalla yksi suurempi keskitetty pysäköintilaitos ydinkeskustaan

Lisäksi tehostamalla P-laitoksen toimintaa vuorottaispysäköinnin ja operoinnin avulla voidaan autopaikoissa säästää noin 20 %. Tulevaisuudessa yhteiskäyttöautot vähentävät myös pysäköintitarvetta ja suositeltavaa onkin kuntien tukea ja ohjata taloyhtiöitä hankkimaan yhteiskäyttöautoja palvelemaan satunnaista asiointitarvetta.

Vuorottaispysäköinti vähentää pysäköintipaikkoja, koska samat paikat palvelevat useita käyttäjäryhmiä riippuen kunkin ryhmän suurimman kysyntäpiikin ajankohdasta. Tämä on mahdollista vain riittävän suurella (>250 ap), keskeisellä paikalla sijaitsevalla P-

laitoksessa, jolla on usean tyyppisiä käyttäjiä (asutusta, työpaikkoja, kaupallisia palveluita).



Kuva 4. Vuorottaispysäköinnin periaatekuva. Lähde RT-kortti.

3.3 Pysäköintiväyhykkeet

Keskustan pysäköinnin maksullisena pitäminen on suositeltavaa, sillä se tukee pysäköintipaikkojen tarkoituksenmukaista, lyhytaikaista käyttöä ja käyttöaste on ollut korkea myös maksullisen pysäköinnin katuosuuksilla. Maksullisuus mahdollistaa, että pysäköinti on lyhytaikaista, vaihtelevaa ja, että keskustan yritysten läheisyydestä vapaiden paikkojen löytäminen on varmempaa. Maksullinen pysäköinti mahdollistaa myös maksullisuuden aikarajoituksen puitteissa hieman pidempiaikaisen pysäköinnin kuin kiekkopysäköinnillä pysäköintikierron aikaansaamiseksi vaadittava lyhytaikainen pysäköinti mahdollistaisi. Lisäksi pysäköintimaksut ovat myös merkittävä tulonlähde kaupungille, mikä tulisi todennäköisesti korvata, mikäli siirryttäisiin takaisin vain aikarajoitettuun pysäköintiin. Aikarajoitettuun pysäköintiin edes osittain siirtyminen veisi lisäksi myös pohjan maksulliselta pysäköinniltä.

Työssä on laadittu ehdotus keskustan jakamiseksi kahteen eri pysäköintiväyhykkeeseen ja täysin rajoittamaton pysäköinti poistuu, mitä on ollut keskustan pohjoisosassa:

- **Väyhyke 1:** Maksullinen pysäköinti
- **Väyhyke 2:** Aikarajoitettu pysäköinti

Työssä tutkittiin eri vaihtoehtoja maksuväyhykkeiden rajaukselle ja näistä päädyttiin vaihtoehtoon 3: **Maksullinen väyhyke säilyy nykyisellään ja laajennettu aikarajoitteinen väyhyke pohjoisessa.**

Valittu vaihtoehto huomioi hyvin tulevaisuuden hankkeet ja uuden pysäköintilaitoksen toteuttamisen, maksuväyhykkeillä säilyy korkea kysyntä ja käyttöaste. Lisäksi vaihtoehdossa esitetyt väyhykkeet toimivat tunnuslaskennallisten tavoitteiden kanssa parhaiten.

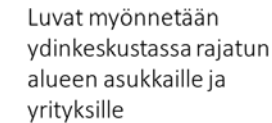
Valitussa vaihtoehdossa on parhaiten otettu huomioon Hämeenlinnan keskustan kehittyminen vuoteen 2025. Muissa vaihtoehdoissa tarkasteltiin mm. nykyisen maksullisen väyhykkeen pienentämistä, joka ei sovellu tulevaisuuden pysäköintikysyntään. Laajimmassa vaihtoehdossa maksullisuus voisi vaikuttaa jo liikaa pysäköintipaikkojen kysyntään, joten se on ainakin lähitulevaisuuden osalta liian laaja.



3.4 Asukas- ja yritystunnuspysäköinti

Asukaspysäköintitunnuksen käyttöönotto edellyttää:

- Toimivaa tiedottamista
- katukohtaisten liikenteenohjaussuunnitelmien laatimista, jotka hyväksytään normaalein viranomaismenettelyin
- Sen käyttövelvollisuudesta ilmoittavan lisäkilven asentamista pysäköinnin ohje- ja kieltomerkkien yhteyteen
- Toimivaa hinnoittelua, operointia ja valvontaa



Yht. max 330 ap =>
n.30 % keskustan
kadunvarsipaikoista



 **2 h**
Ei koske autoja joissa
on pysäköintitunnus
A

Kuva 6. Ehdotus asukas- ja yrityspysäköintitunnuksen käyttöönottoalueesta.

Asukaspysäköintiluvan hinta olisi esimerkiksi 150 euroa/vuosi (alv 0%) tai 80 euroa/ puoli vuotta (alv 0%), mikä kattaa pääosan kadunvarsipysäköinnistä kaupungille tulevista kustannuksista. Luvan voisi lunastaa joko puoleksi vuodeksi tai koko vuodeksi kerrallaan. Tunnuspysäköintiä operoisi Hämeenlinnan pysäköinti Oy, jonka kanssa sovitaan käyttö ja sopimusasiat vuoden 2016-2017 aikana.

Yritykset voivat asukkaiden tapaan ostaa tunnukseella oikeuden kadunvarsipysäköintiin ja parantaa siten yritysten työntekijöiden pysäköinnin edellytyksiä. Lupa on hinnoiteltava sopivasti niin, että se kattaa kaupungille tulevat kustannukset ja osan nykyisten pysäköintimaksujen menetyksestä. Valtakunnallista käytäntöä vastaa noin 300 euron yrityspysäköintilupa, mitä suositellaan myös Hämeenlinnaan.

Asukas- ja yrityspysäköintitunnuksen keskeisimmät vaikutukset:

- Kadunvarsipaikkojen riittävyys niitä säännöllisesti tarvitseville on taatumpaa, kun kakkosautojen tai liikennekäytöstä poissa olevien autojen turha kadulla säilytys poistuu
- Keskustapysäköinnin joustavuus ja autopaikkojen käyttö tehostuu
- Asukkaiden ja yritysten kokema autopaikkapula helpottuu (kysely 2015)
- Voi lisätä autollisten asukkaiden kiinnostusta keskusta-asumisesta, kun pysäköintiongelman väheneminen
- Saattaa vaikeuttaa nykyisten aikarajoitusautopaikkojen saatavuutta lisäämällä näiden katujen pysäköinnin käyttöastetta (asiointipysäköinti). Toisaalta tämä lisää myös maksullisten autopaikkojen kysyntää lähellä palveluita.
- Yritysten asiakaspysäköinnin edellytykset paranevat etenkin keskustan pohjoisosassa
- Yritykset voivat tukea työntekijää hankkimalla tälle pysäköintiluvat
- Lyhyitä matkoja töihin ajavat voivat harkita kestävämpiä liikkumismuotoja mahdollisuuksien mukaan.

3.5 Sähkö- ja yhteiskäyttöautot

Sähköautojen latausverkko on osa liikennejärjestelmää ja latauspalveluja tarvitaan siellä missä ihmiset asuvat, liikkuvat ja asioivat. Sähköauton käyttö ja sen lataaminen perustuvat sekä kotona, että julkisilla latauspisteillä tapahtuvaan lataukseen. Erityisesti yksityiskäytössä olevat autot viettävät suurimman osan, jopa 90 %, ajastaan pysäköityinä. Otolisin aika lataamiseen on kotona yöaikaan tai päivällä työpaikalla. Kaupungin roolina on toimia osaltaan sähköautojen latauspisteiden toteuttamisen edistäjänä. Toimenpiteet toteuttamisen edistäjänä konkreettisesti ovat:

- Tavoitteiden ja tarpeiden miettiminen latauspisteverkon toteutumisen edistämiseksi
- Latauspisteen käyttäjien asettaminen lähtökohdaksi – sähköisen liikenteen kehittämistä on tärkeää viedä eteenpäin maankäytön ja liikenteen näkökulmasta
- Lupamenettelyjen miettiminen → tulisi olla mahdollisimman kevyitä ja edistää latauspisteverkoston syntymistä (esim. sijoittamissopimus)
- Latauspisteiden sijainti keskitetään pääosin pysäköintilaitoksiin, mutta myös keskustaan näkyville olisi hyvä jokin latauspiste sijoittaa. Kadunvarsipaikkojen ei ole järkevää kytkeä sähköautojen lataukseen.
- Yhteiskäyttöautojen tukeminen mm. uudiskohteissa ja pilottialueilla joustamalla pysäköintimäärissä

Latauspisteiden maksullisuutta pohtiessa on mietittävä, että halutaanko nimenomaan edistää sähköautoilua ja yhdistää sähkö- ja pysäköintimaksu edullisesti yhteen. Joka tapauksessa sen tulisi tapahtua samasta järjestelmästä, jolloin se on mahdollisimman vaioton käyttäjälle.

3.6 Keskustan pysäköintinormi

Kiinteistöjen pysäköinnin järjestämistä ohjaa maankäyttö- ja rakennuslain § 156. Hämeenlinnassa tavoitellaan keskustan pysäköintinormin väljennystä, joka mahdollistaisi tiiviimmän kaupunkirakenteen toteuttamisen ja tukisi rakentamista. Hämeenlinnan keskustan pysäköintinormin väljennys on mahdollista vain, mikäli pysäköintipaikkoja on tarjota muualla kuin kiinteistöjen alueilla.

Pysäköintinormin väljennys edellyttää yleisen pysäköintilaitoksen toteuttamista keskustaan. Pysäköintilaitoksen toteuttaminen edellyttää yksityisten osallistumista laitoksen toteutuskustannuksiin. Vapaaksiostoperiaate mahdollistaa kiinteistöjen laskennallisten autopaikkojen sijoittamisen tontin ulkopuolelle yleiseen pysäköintilaitokseen. Vapaaksiostomaksulla kerätään rahoitusta yleisen pysäköintilaitoksen toteutukseen. Keskustan autopaikkanormiksi ehdotetaan seuraavaa:

- 1 ap/120 k-m² asumiselle
- 1 ap/70 k-m² liiketiloille.

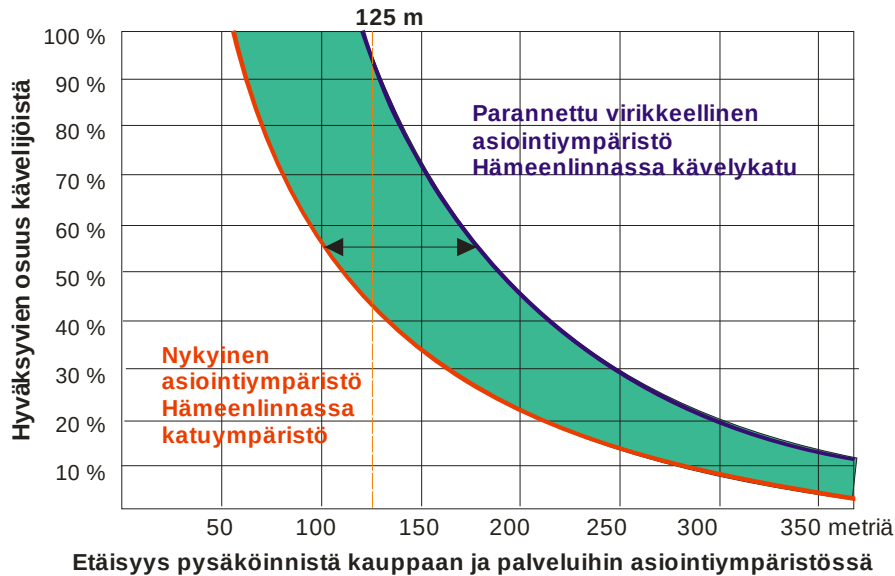
Ehdotettu normi vaatii paisuntavaraa, jotta voidaan varautua siihen, että keskustassa asuvien ihmisten automäärä ylittää kaavamääräyksissä edellytettyjen autopaikkojen määrän. Paisuntavarana toimii keskitetty pysäköintilaitos, kuten Tampereella, Seinäjoella ja Jyväskylässä.

Vapaaksiostoperiaate perustuu MRL 156 § 2 momenttiin. Maankäyttö- ja rakennuslain 156 § 2 mom:n mukaisessa menettelyssä kunta voi osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat autopaikat kohtuulliselta etäisyydeltä, jos asemakaavassa niin määrätään. Kiinteistönomistajalta peritään autopaikkojen järjestämisestä vapautumista vastaava korvaus kunnan hyväksymien maksuperusteiden mukaan. Työryhmän ehdottaa yksittäisen autopaikan hinnaksi 15 000 €/ap. Kunnan vapaaksioston kautta saamat tulot on tärkeää korvamerkitä velvoitepaikkojen toteuttamiseen.

3.7 Pysäköintiratkaisun kaupallinen arviointi

Pysäköinti on palvelu, joka mahdollistaa ja edistää kaupallista toimintaa. Asiointiin liittyy läheisesti käsite saavutettavuus tai läheisyys, jolla tarkoitetaan tässä asiointietäisyyttä pysäköintipaikan ja asiointipaikan välillä. Asiointietäisyys koetaan eri ympäristöissä erilaiseksi. Matkan pituuden kokemiseen vaikuttavat esimerkiksi ympäristön laatu, erilaiset esteet, väenpaljous, ilmanala, kaupunkielämän läsnäolo ja turvallisuuden tunne.

Kaupunkiympäristössä kaupan kannalta on olennaista, että tunne-etäisyyttä lisääviä tekijöitä on mahdollisimman vähän. Mitä parempaa kaupunkiympäristöä pystytään toteuttamaan, sitä helpommin asiakkaat liikkuvat kaupunkitilassa myös pidempiä matkoja. Kun matkan lähtöpiste usein on pysäköintipaikka, on myös tärkeää, että pysäköintipaikka ei itsessään kasvata asiointimatkan tunne-etäisyyttä.

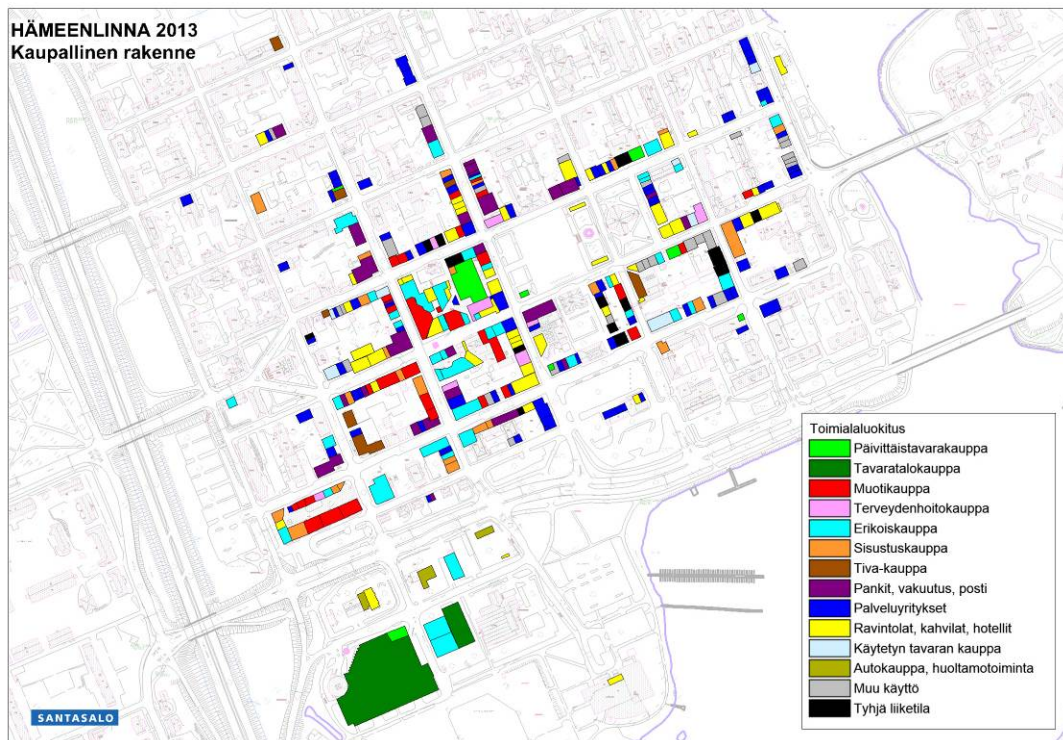


SANTASALO

O. Pepernan kaaviota mukaillen, TU Wien 1982

Kuva 7. Asiointiympäristön vaikutus kävelyetäisyyden hyväksyttävyyteen (vihreä alue edustaa kävelykatua).

Hämeenlinnan keskustan kaupalliset palvelut ovat hyvin keskittyneet ydinkeskustaan. Korttelit ovat tiiviitä ja niissä on hyvin monipuolisesti erilaisia kauppapalveluita. Keskustan reunoilla on suuria kaupan yksiköitä ja länsireunaan on rakennettu myös uutta liiketilaa, mutta näillä kaupan yksiköillä on jo omat pysäköintiratkaisunsa. Nykyiset pitkäaikaiset pysäköintilaitokset ovat liian kaukana ydinkeskustan palveluista. Näin ollen ydinkeskustan liikekorttelit tarvitsevat uusia pysäköintiratkaisuja, joka tekee torista hyvän ratkaisun. Keskitettyä pysäköintiratkaisua torille tukee samalla myös Hämeenlinnan keskustan virikkeellinen ympäristö, joka lisää kävelyetäisyyksien hyväksyttävyyttä.



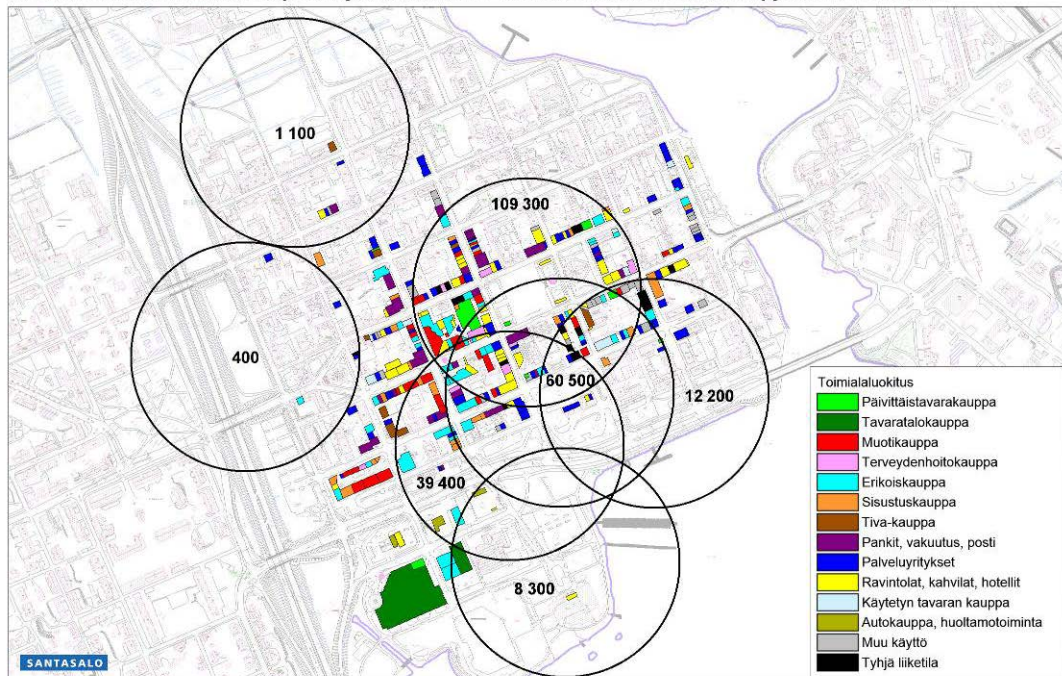
Kuva 8. Hämeenlinnan keskustan kaupallinen rakenne ennen Goodmania v. 2013.

Vilkkaimmat asiointikorttelit ovat kävelykatu Reskan vanhan osuuden reunoilla sekä torin/kirkon reunalla ja Palokunnankadulla. Lisäksi keskustan reunoilla on liikekeskukset Goodman, Tavastila ja Citymarket, mutta niillä on käytössä omat pysäköintilaitoksensa. Muutoin keskustan kortteleissa asiointia on varsin vähän.

Pysäköintilaitosten vertailussa kaupan ja palveluiden näkökulmasta piirrettiin laitosten ympärille 100 ja 200 metrin asiointietäisyydet. Niitä vertaamalla nähdään, missä laskennallisia asiointikertoja kertyy eniten asiointietäisyysrunkien sisällä, jolloin laitos parhaiten palvelee kauppa-asiainnissa. Parhaiten vilkkaita asiointipisteitä saavuttaa keskustan torin alle sijoitettu pysäköintilaitos eli sillä on suurin kauppaa ja palveluita tukeva merkitys. Yllä olevassa kuvassa (kuva 8) esitetty Hämeenlinnan kaupallinen rakenne perustuu vuonna 2013 laadittuun selvitykseen, joten se on osittain jo vanhentunut. Tästä huolimatta liiketilat ja kaupallisen toiminnan potentiaali ovat edelleen olemassa. Pysäköintilaitosten vaihtoehtojen osalta nykyistä vastaava tilanne on esitetty kuvassa 10.

Hämeenlinna 2013

Viikottaiset asiointimäärät kaupoissa ja ravintoloissa 200 m säteellä suunnitelluista pysäköintilaitoksista

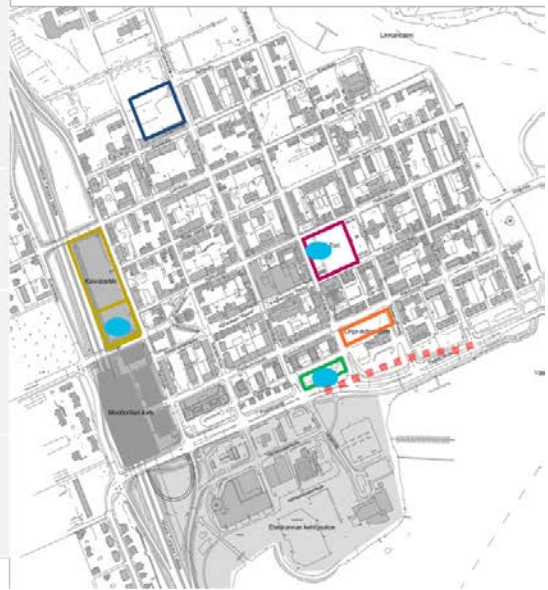


Kuva 9. Hämeenlinnan keskustan asiointimääriä 200 m säteellä suunnitelluista pysäköintilaitoksista vuoden 2013 selvityksessä.

4 KESKUSTAN PYSÄKÖINTILAITOSVAIHTOEHDOT

Keskustaan tarvitaan strategian mukaisesti uusi keskitetty pysäköintilaitos, sillä tulevaisuuden paikkatarpeeseen ei pystytä hajautetulla mallilla vastaamaan eikä pysäköintilaitoksen toteuttaminen keskustan reunalle tue keskustan kehittämistä taikka keskustan elinkeinoelämää. Näin ollen pysäköintilaitos tulee liittää kiinteästi keskustan kehittämiseen ja kaupallisten palveluiden tarjontaan. Samalla mahdollistetaan pysäköintinormin muutos, joka luo paremmat edellytykset suunnitellun täydennysrakentamisen toteutukselle keskustassa. Seuraavassa kuvassa esitetään yhteenveto keskustaan esitetyistä vaihtoehdoista ja niiden tilanteesta, joita on tutkittu eri selvityksissä.

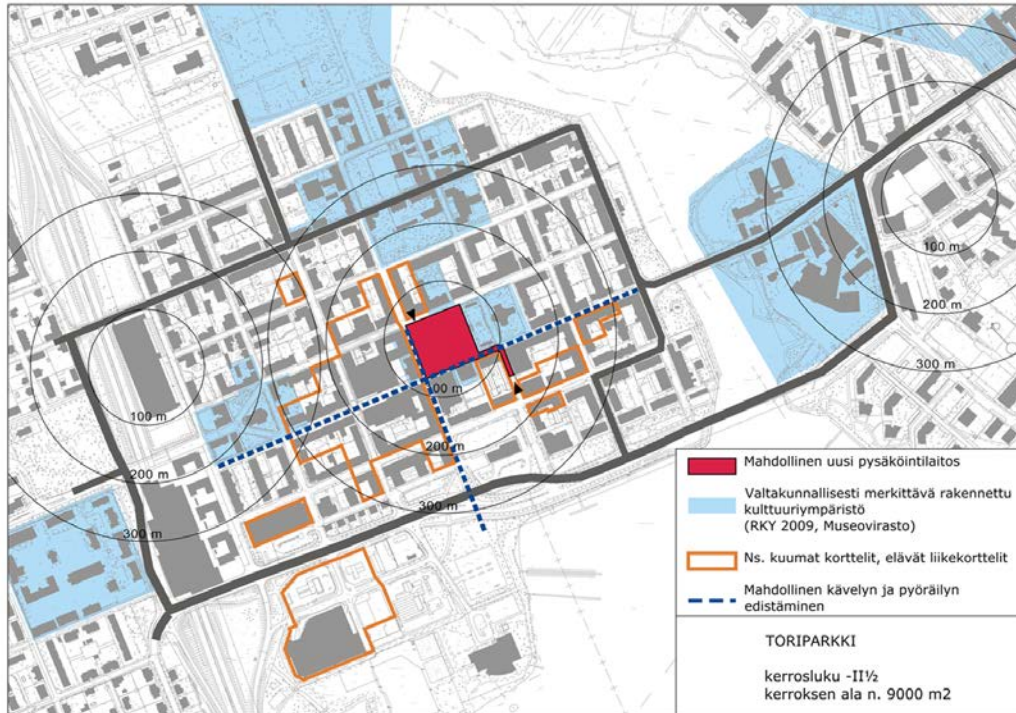
Kohde	Kuvaus	Koko	Tilanne 2016
Kasarmikatu	P-talo keskustan pohjoispuolelle	3 krs, 684 ap (228 ap / krs)	Hylätty heikon sijainnin johdosta
Kaivoparkki 1&2	Vuonna 2013 avatun P-laitoksen laajennus	716 + 240 ap	Laajennus mahdollinen, mutta sijainti huono, kun tarve torin ympäristössä ja vieressä Goodmanin paikat
Linja-autoasema	Yksi maanpäällinen P-talo aseman yhteyteen	2-3 krs, n.280 ap	KV päättänyt, että P-talo on kaupunkikuvallisesti mahdoton toteuttaa. LA-asemalle voi toteuttaa vain vähän pysäköintiä
Keskustan maanalainen P-laitos	Yksi maanalainen P-talo torin alle	3 krs, 663 ap → Viitesuunnitelman päivitystarve 1-2 krs	Selvitetty pienempää ja kustannustehokkaampaa vaihtoehtoa. Sijainniltaan ylivoimainen, mutta rakentamisaika vaatii tilapäisratkaisuja
Eteläkatu / Paasikiventie	Pieni P-talo Eteläkadulle	2 krs 180-350 ap Voi toteuttaa myös robottiparkkina	Esitetty Linja-autoaseman kortteliehdotuksissa. Tulisi korvaamaan Hämeensaareen poistuvat ap:t



Kuva 10. Pysäköintilaitoksen tutkitut sijaintivaihtoehdot.

Keskustan pysäköintistrategian päivityksen työryhmä esittää keskustaan keskitettyä pysäköintilaitosta, jonka optimaalisin sijainti olisi lähellä kävelykatua siten, että autoliikenteen sisäänajo on mahdollisimman lähellä keskustan kehää, tarjoten hyvän saavutettavuuden autolla. Tämä toisi käyttäjät lähelle keskustan kaupallisia palveluita ja toria, mikä tukee ydinkeskustan elävöittämistä ja kehittämistä.

Uuden pysäköintilaitoksen kannattavuus vaatii niin kiinteistöjen kuukausi-/vuosipaikkoja, pidempiaikaista työpysäköintiä kuin lyhytaikaista asiointipysäköintiäkin. Tämä ja eri käyttäjäryhmien vuorottaispysäköinti nähdään toteuttamiskelpoisena juuri torin alle tehtävässä maanalaisessa pysäköintilaitoksessa.



Kuva 11. Keskustan pysäköintilaitosten saavutettavuus, mikäli toriparkki toteutuu.

Keskitetyllä ratkaisulla keskustan kehän sisäpuolinen alue rauhoittuu autoliikenteeltä, kun ajo voidaan ohjata kehältä vähentäen autopaikan etsinnästä aiheutunutta turhaa autoliikennettä. Riittävän suurena laitos pystyy palvelemaan parhaiten eri käyttäjäryhmiä ja mahdollistaa vuorottaispysäköinnin nimeämättömillä paikoilla sekä väljemmän pysäköintinormin.

Keskitetyn pysäköintilaitoksen kokosuositus on noin 500 autopaikkaa. Optimaalisin sijainti pysäköintilaitokselle olisi torilla kävelykadun päässä tukien sen ympäristön kehittämistä. Laitos olisi sovitettavissa torin valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön taitavalla suunnittelulla ja samalla toisi mahdollisuuden kohentaa torin länsilaidan kaupunkikuvaa.

4.1 Keskustan pysäköinnin kehittämisen vaiheet

Hämeenlinnan keskustan pysäköintiä kehitetään osana Hämeenlinnan keskustan kehittämistä:

1. Kadunvarsipysäköinnissä otetaan käyttöön pysäköintilupatunnukset (asukas- ja yrityspysäköinti) sekä uudistetaan maksuvyöhykkeitä.
2. Kadunvarsipysäköinnin kehittämisen tavoitteena on ohjata ihmisiä pysäköimään pysäköintilaitoksiin aina mahdollisuuksien mukaan ja vapauttaa katujen varret lyhytaikaiselle pysäköinnille sekä kävelylle ja pyöräilylle lisäten ympäristön viihtyisyyttä.
3. Käynnistetään keskustan pysäköintilaitoksen yleissuunnitelman laatiminen:
 - Lähtökohtana noin 500 autopaikan laitos
 - Tutkitaan kustannustehokkain toteutustapa (toriparkki, robottiparkki, hybridi)
 - Selvitetään rakentamisen aikaiset vaikutukset ja määritetään investointikustannukset.
 - Selvitetään yksityisen rahoituksen osuus

4. Engelinrannan alueella pyritään toteuttamaan väliaikaisia pysäköintialueita ennen alueen rakentumista riippuen maanpuhdistuksen toteutusjärjestyksestä ja – tavasta sekä alueen muusta väliaikaisesta käytöstä. Pysäköintijärjestelyt Hämeensaassa eivät tule ratkaisemaan keskustan pysäköintiä.
5. Linnan alueen viihtyisyyttä, liikennettä ja pysäköintiä kehitetään muuttamalla alueen ilmaiset pysäköintipaikat aikarajoitteiseksi kiekkovelvoitteella ja poistamalla osapaikoista kokonaan lisäten alueen turvallisuutta ja viihtyisyyttä. Tällä varmistetaan riittävä kierto Linnan pysäköintipaikoilla, jolloin Linnassa ja Linnanpuistossa asioiville riittää vapaita paikkoja.
6. Toteutetaan keskustaan uusi pysäköintilaitos tukemaan keskustan elinvoimaisuutta, maankäyttöä ja liikenneratkaisua
 - Toteuttamispäätös tehdään aikanaan erikseen.