

# Hämeenlinnan keskustan pysäköintiratkaisut

Raportti 2013

---



**HÄMEENLINNAN KAUPUNKI**  
Hyvä arki asuu Hämeenlinnassa

**ESIPUHE**

Hämeenlinnan keskustaan on tehty liikenteen kehittämissuunnitelma, jossa yhtenä merkittävänä ongelmana ovat pysäköintijärjestelyt. Pysäköintiin liittyen on tehty myös valtuustoaloite pysäköintistrategian määrittämiseksi. Tämä raportti toimii osaltaan keskustan liikenneselvityksen erillisenä taustaraporttina, jossa keskitytään pysäköintistrategiaan ja pysäköinnin kehittämiseen.

Hämeenlinnassa on pitkään ollut esillä torinaluspysäköinnin toteuttaminen, josta valmistui esiselvitys elokuussa 2012. Tässä raportissa on selvitetty vaihtoehtoisia ratkaisuja keskitetylle pysäköintilaitokselle sekä vertailtu vaihtoehtoja keskenään mm. taloudellisesti, kaupallisesti sekä kaupunkikuvallisesti.

Työstä vastasi Sito Oy ja työryhmään kuuluivat Juha Mäkinen, Antti Haukka, Seppo Karppinen ja Pekka Vehniäinen Sitosta sekä Ali Lattunen Finnpark Oy:sta ja Tuomas Santasalo Santasalo Ky:sta.

## SISÄLTÖ

<b>1</b>	<b>TYÖN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>PYSÄKÖINTISTRATEGIA.....</b>	<b>4</b>
2.1	Pysäköintistrategian kulmakivet.....	4
2.2	Pysäköinnin kehittäminen .....	5
<b>3</b>	<b>HÄMEENLINNAN KESKUSTAN PYSÄKÖINNIN TILA.....</b>	<b>7</b>
3.1	Pysäköinnin nykytila.....	7
3.2	Pysäköintitutkimus ja käyttöasteet .....	10
3.3	Keskustan pysäköintitarve tulevaisuudessa .....	12
<b>4</b>	<b>KESKUSTAN PYSÄKÖINTILAITOSVAIHTOEHDOT .....</b>	<b>14</b>
4.1	Kriteerit vaihtoehtojen vertailuun.....	14
4.2	Vaihtoehdot .....	16
4.3	Pysäköintiratkaisun kaupallinen arviointi .....	21
4.4	Yhteenveto .....	25
<b>5</b>	<b>KESKUSTAN PYSÄKÖINTIRATKAISUN CASE-KOhteet .....</b>	<b>26</b>
5.1	P-Frenckell Tampere.....	26
5.2	Toriparkki Mikkeli .....	27
5.3	Toriparkki Kuopio .....	28

---

## 1 TYÖN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

Hämeenlinnan keskustan maankäyttöä ollaan kehittämässä voimakkaasti, mikä luo paineita myös keskustan liikennejärjestelmän uudelleenjärjestämiseen. Tärkeänä osana kaupunkikeskustan liikennejärjestelmää on pysäköinti. Hämeenlinnan keskustaa on laajentumassa moottoritien päälle, jonne on rakenteilla kate ja kauppakeskus.

Ydinkeskustan eteläpuolella sijaitseva 24 hehtaarin Engelinrannan alue on tarkoitus muuttaa korkealaatuiseksi asuinalueeksi, jonka tieltä poistuu paljon tasossa olevia pysäköintialueita. Hämeenlinna onkin asukasluvun ja uusien työpaikkojen perusteella yksi maamme nopeimmin kasvavista keskuksista, mikä osaltaan lisää tarvetta uusille pysäköintipaikoille keskustaan.

## 2 PYSÄKÖINTISTRATEGIA

Pysäköinnin kokonaisvaltainen järjestäminen on Hämeenlinnan ydinkeskustan tulevan kehityksen ja kilpailukyvyn kannalta avainasemassa. Uuden rakentamisen myötä keskustan työpaikka- ja asukasmäärät kasvavat samalla, kun pysäköintiin soveltuva maa-alue vähenee. Kaupungin kasvaessa keskustan maan ja rakennusoi-keuksien arvo kasvaa, mikä asettaa pysäköinnille uusia rajaehdoja. Pysäköinnin periaateratkaisujen määrittämisessä otetaan huomioon keskustan uudet rakentamisalueet ja kehittämistavoitteet.

### 2.1 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 sekä keskustan liikenteen kehittämissuunnitelman tukeminen. Näin parannetaan sekä liikenneturvallisuutta että viihtyisyyttä keskustassa.

Seuraavassa on esitetty pysäköintistrategian kulmakivet:

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. Selkeytetään pysäköinti jakamalla keskusta kolmeen pysäköintivyöhykkeeseen sekä parantamalla keskustan katuverkon jäsentelyä.
3. Pysäköinti on keskusta-alueella pysäköitsijälle maksullista. Pysäköintilaitokset palvelevat pitkäaikaista pysäköintiä ja ovat edullisempia kuin kadunvarsipysäköinti (asiointi- ja työmatkapysäköinti).
4. Kadunvarsipysäköinti palvelee lyhytaikaista asiointipysäköintiä.
5. Keskustan kiinteistöjen asukas-/velvoitepysäköinti sijoitetaan kiinteistöjen alueille tai lähellä sijaitsevaan pysäköintilaitokseen, jolloin kadunvarsipysäköinti palvelee liikekiinteistöjen asiointia ja vieraspysäköintiä.
6. Engelinrannan tuleva pysäköintitarve tulee toteuttaa alueen sisällä mahdollisuuksien mukaan tehokkaaksi todetulla keskitetyllä pysäköintiratkaisulla.
7. Liityntäpysäköintiin panostetaan ja sillä tuetaan joukkoliikenteen ja matkakettujen edistämistä.
8. Keskustan pysäköinti tukee koko keskustan liikenteellisiä tavoitteita.

## 2.2 Pysäköinnin kehittäminen

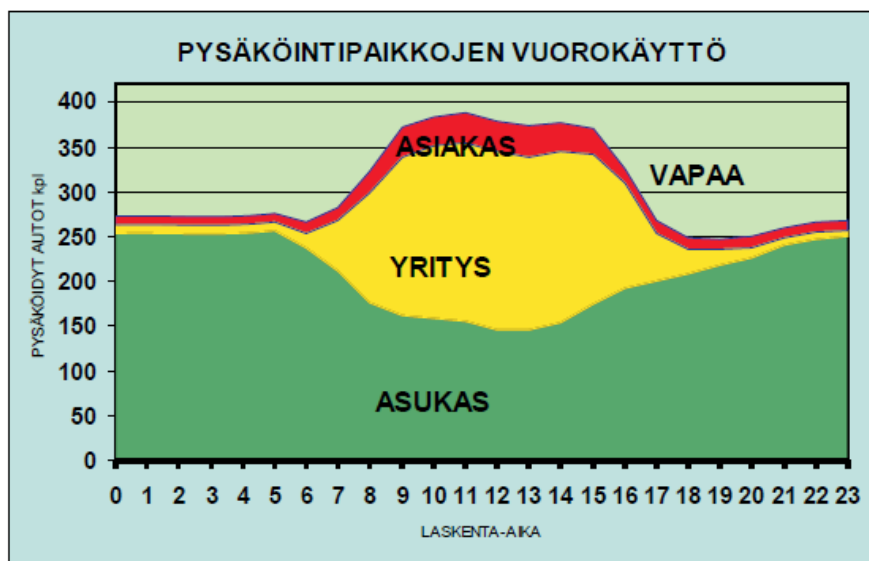
Pysäköintistrategian mukaan pysäköinti on osa keskustan liikenteen kehittämistä ja sen tulee tukea keskustan liikenteellisiä tavoitteita. Keskustan katuverkkoa kehitetään erityisesti muuttamalla kadut viihtyisämmiksi ja nykyistä paremmin kävelyyn ja pyöräilyyn sopiviksi.

Pysäköinnin painopiste siirtyy tulevaisuudessa kadunvarsilta laajemmille pysäköintialueille ja pysäköintilaitoksiin, jotka soveltuvat paremmin pidempiaikaiseen pysäköintiin. Katuja selkeytetään jakamalla katutila uudelleen, jolloin ajorata kapenee ja siitä erotetaan pysäköintiä taskuihin tai vinopysäköintiin. Kadun varsille jätetään riittävästi autopaikkoja lyhytaikaiseen pysäköintiin. Suurin osa autojen pysäköintitarpeesta ohjataan keskitettyihin suuriin pysäköintilaitoksiin. Näihin on hyvä toteuttaa viitoitus keskustan kehältä, jolle voidaan toteuttaa käyttäjiä palvelemaan ajantasainen pysäköinnin opastusjärjestelmä.

Pidempiaikainen työ- ja asukaspysäköinti keskitetään siis tulevaisuudessa pysäköintilaitoksiin ja kadunvarsipysäköinti varataan asiointiliikenteelle. Pääperiaate on, että pysäköinti kadun varsilla on lyhytaikaista ja tuntihinnaltaan kalliimpaa kuin pidempiaikainen pysäköinti pysäköintilaitoksissa. Keskustan pysäköinnissä tulee erottaa selkeästi pysäköinnin eri kohderyhmät, joita ovat:

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

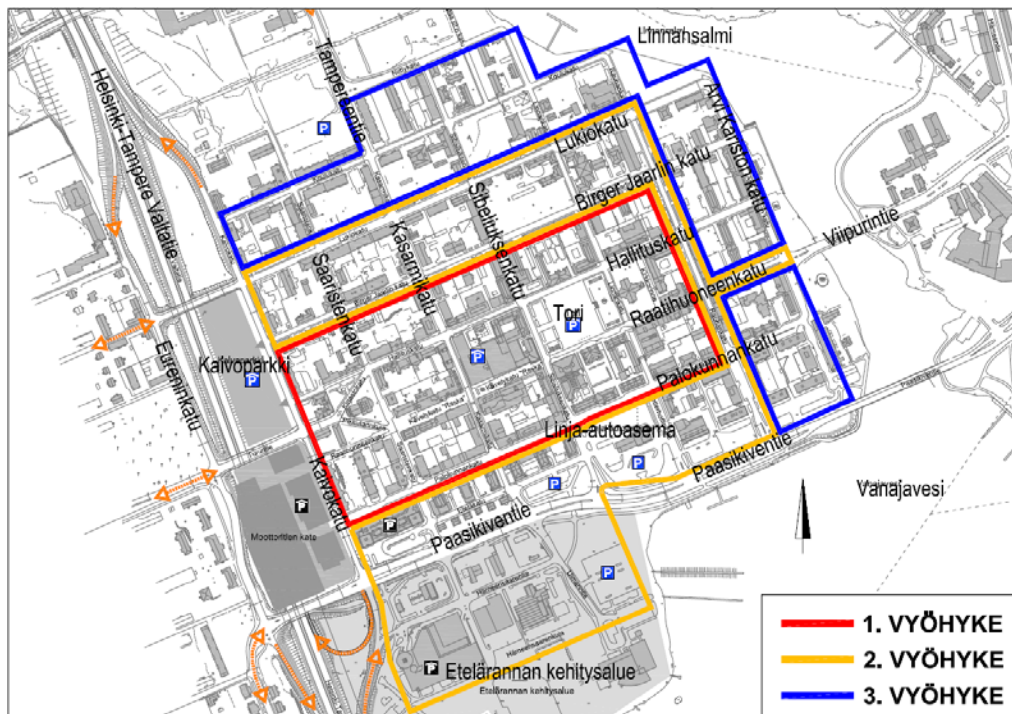
Keskustan kiinteistöjen asukas- ja työmatkapsäköinnissä on mahdollisuus myös **vuorottaispysäköintiin**. Vuorottaispysäköinti vähentää pysäköintipaikkoja, koska samat paikat palvelevat useita käyttäjäryhmiä riippuen kunkin ryhmän suurimman kysyntäpiikin ajankohdasta. Tämä on mahdollista vain riittävän suurella (>250 ap), keskeisellä paikalla sijaitsevalla P-alueella, jolla on usean tyyppisiä käyttäjiä (asutusta, työpaikkoja, kaupallisia palveluita).



Kuva 1. Vuorottaispysäköinnin periaatekuva.

Seuraavassa on esitetty pysäköinnin jako vyöhykkeittäin ja tyypeittäin niin, että pysäköinti olisi nykyistä selkeämpää ja palvelisi paremmin eri käyttäjiä.

- 1. vyöhyke palvelee kadunvarsilla lyhytaikaista asiointipysäköintiä. Pysäköinti on maksullista (max. 2 h pysäköintiaika).
- 2. vyöhyke palvelee lyhyt- ja pidempiaikaista asiointia. Hinnoittelupolitiikka on vastaava kuin 1. vyöhykkeellä, mutta pysäköintiaika on pidempi (2–4 h pysäköintiaika).
- 3. vyöhyke on sijoitettu keskustan reunamille ja se voidaan säilyttää ilmaisena. Pysäköintiä ohjataan pysäköintikiekolla kohteiden mukaan, joten se on aikarajoitettua ja palvelee helppoa asiointia. Pitkäaikaisia ilmaisia pysäköintipaikkoja ei keskustoihin voida eikä niitä liikennejärjestelmän kannalta kannata osoittaa.
- Hinnoittelupolitiikka säilytetään yhtenäisenä kadunvarsilla sekä aikarajoitetuilla pienillä pysäköintialueilla, jotka poistuvat tulevaisuudessa kaupunkirakenteen tiivistyessä.



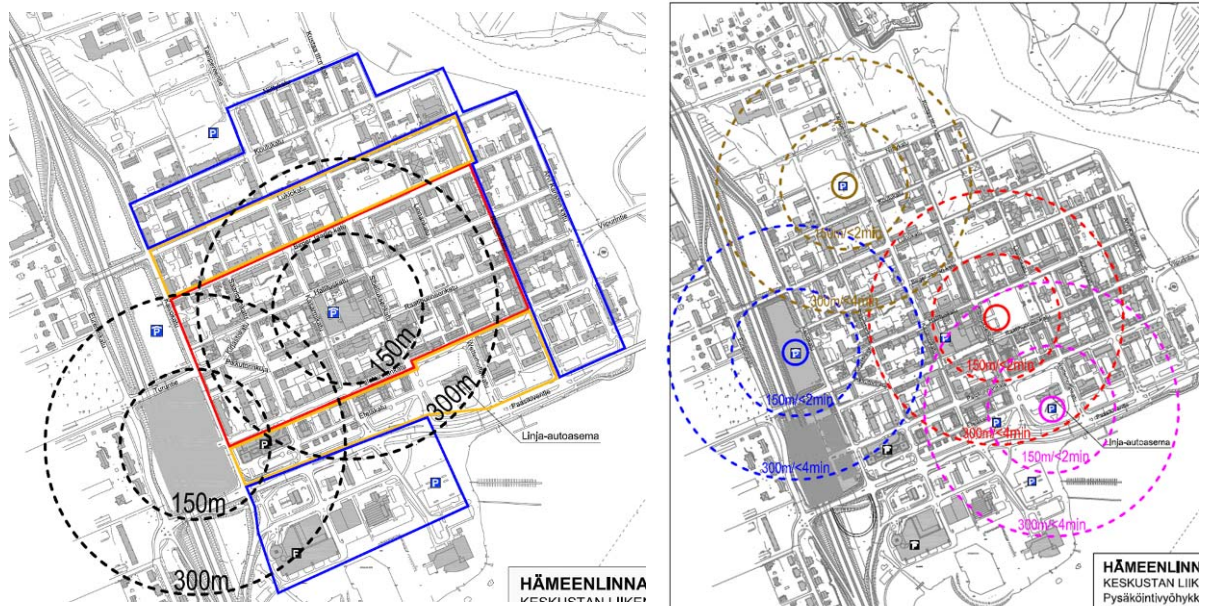
Kuva 2. Pysäköintistrategiassa keskusta on jaettu kolmeen pysäköintivyöhykkeeseen.

Keskustan pysäköintipaikkojen kokonaismäärää lisätään toteuttamalla vuonna 2012 avatun Kaivoparkin lisäksi toinen pysäköintilaitos ydinkeskustaan. Keskitetty pysäköinti vähentää autopaikkojen tarvetta arviolta 5–10 % ja mikäli se soveltuu vuorottaispysäköintiin, luku kasvaa edelleen jopa 20 %:iin. Tällä tehostamisella korvataan poistuvia pysäköintialueita sekä katutilan muutoksista johtuvaa kadunvarsipaikkojen vähenemistä.

Keskustan katuja muutetaan jalankulkupainotteisemmiksi, jolloin pysäköintipaikkoja siirretään katujen varsilta pysäköintilaitoksiin sekä keskitetyille yleisille maantason pysäköintialueille. Raatihuoneenkadulle, torille ja uusien pyöräteiden yhteyteen sijoitetaan riittävästi uusia pyöräpysäköintipaikkoja. Raskaan liikenteen pysäköinti osoitetaan keskustan ulkopuolelle.

Lisäksi on tarvetta osoittaa lisää pysäköintipaikkoja 2–4 tuntia kestäväälle asiointille. 1. vaiheessa tähän voidaan vastata liikennemerkkien muutoksella sallimalla 4 h pysäköinti sekä muuttamalla suurimmat pysäköintikentät maksullisiksi yleisiksi pysäköintialueiksi.

Pysäköintipaikkaa etsitään yleisesti mahdollisimman läheltä kohdetta. Usein hyvänä etäisyytenä pidetään alle 150 metrin kävelyetäisyyttä, mutta hyväksyttävänä etäisyytenä vielä 300 metrien riippuen kaupungin koosta ja ympäristön viihtyisyydestä.



Kuva 3. Keskustan saavutettavuus 150 m (2 min) ja 300 m (4 min) etäisyydeltä.

Keskustassa on tarvetta pysäköintipaikkojen lisäämiseen palvelemaan niin kiinteistöjä kuin asiointipysäköintiä. Pysäköintipaikkojen kokonaistarve määräytyy poistuvien pysäköintipaikkojen määrästä, henkilöautoliikenteen liikennemäärien kasvusta sekä kiinteistöjen pysäköintipaikkojen lisätarpeesta.

### 3 HÄMEENLINNAN KESKUSTAN PYSÄKÖINNIN TILA

#### 3.1 Pysäköinnin nykytila

Nykyisin ydinkeskustassa on maksullista pysäköintiä, jonka aikarajoitus vaihtelee kohteittain. Suurin osa paikoista on maksullisia sekä rajoitettuja enintään 1 h tai 2 h pysäköintiajalle. Keskustan reunamilla kadunvarsipysäköintiä on rajoitettu pääasiassa joko pysäköintiekolla tai ei lainkaan.

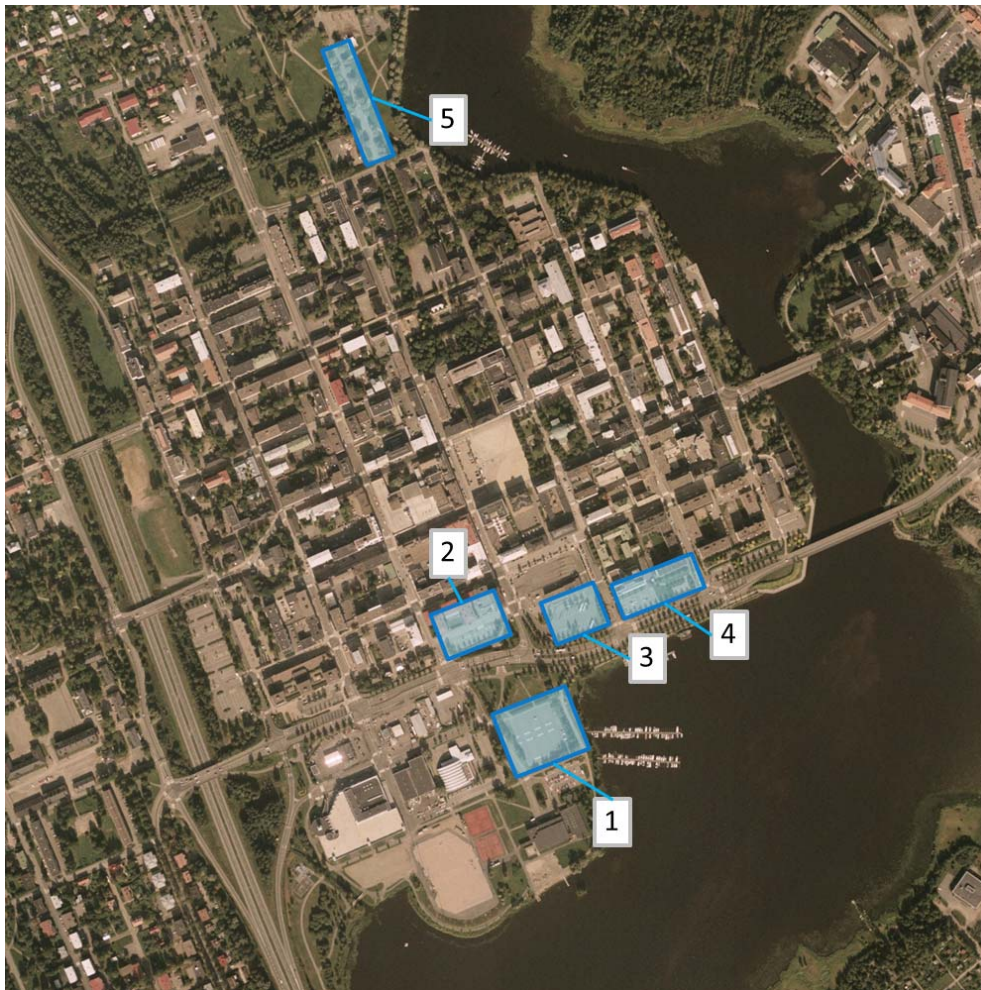
Kadunvarsipysäköintiä on keskustassa paljon (yht. 842 paikkaa), joista maksullisia on 296 paikkaa (35 %). Tiedot perustuvat kaupungin sisäiseen pysäköintitutkimukseen vuodelta 2008. Kaikkiaan pysäköintipaikkoja on 3 470, joista kiinteistöjen omia paikkoja on 2 200 eli yli 60 %. (Hämeenlinnan keskustan pysäköintitutkimus 2008)

Pysäköintipaikan etsiminen keskustasta ei ole selkeää etenkin ulkopaikkakuntalaisille tai niille, jotka asioivat keskustassa harvemmin. Tähän vaikuttaa katujen yksisuuntaisuus sekä pidempiaikaisten paikkojen ja laajempien pysäköintialueiden puute. Useimmilla kaduilla pysäköintiä on kadun molemmin puolin eikä sitä ole jäsennelty erilleen ajoradasta. Osalla kaduista pysäköintipaikat vievät tilaa molemmin puolin katua ja lyhyt 1 h aikarajoitus voi johtaa useampaan pysäköintikertaan. Yleisesti oletetaan, että kohteen läheisyydestä löytyy kadunvarresta vapaa pysäköintipaikka. Tämä oletamus johtaa keskustan sisäisen

liikenteen lisääntymiseen etenkin siitä syystä, että yksisuuntaiset kadut aiheuttavat mm. pysäköintipaikkaa etsiville kortteleiden kiertoliikennettä.

Suurin kysyntä on pidempiaikaisille työtä ja asiointia palveleville pysäköintipaikoille ja -alueille. Esimerkiksi 2–4 tunnin pysäköintiä varten ei löydy keskustasta pysäköintipaikkoja, mikä on johtanut keskustan työ- ja asiointipysäköinnin leviämiseen Hämeen linnan alueelle. Pysäköintikartoituksessa linnan alueella laskettiin olevan noin 90 autoa pitkäaikaisessa pysäköinnissä vieden paikkoja alueen asiakkailta.

Parhaiten pidempiaikaista pysäköintiä palvelee nykyisin kauppakeskus Linnan katolla sijaitseva maksullinen pysäköintialue sekä Hämeensaaren ilmainen pysäköintikenttä, joka täyttyy jo aikaisin aamulla. Keskustan kokopäiväistä pysäköintiä palvelevat sen reunamilla sijaitsevat ilmaiset suuret pysäköintialueet, jotka tulevat kuitenkin pian poistumaan. Moottoritien katteen alueella aiemmin sijainneet alueet ovat jo poistuneet. Pysäköintikartoituksen arvion mukaan keskustassa olisi kysyntää jopa n. 100 autopaikan lisäykselle 3–10 tunnin pysäköinnistä.



*Kuva 4. Keskusta-alueen reunamilta poistuvat pysäköintialueet. (Kartta: Hämeenlinnan kaupunki)*

Keskustan reunamilla sijaitsee kaksi yleistä pysäköintilaitosta, joissa pysäköinti on maksullista. Keväällä 2012 Kaivokadulle avattu Kaivoparkki (716 ap) palvelee hyvin keskustan länsiosia sekä tulevaa moottoritien kattoen aluetta sen omien pysäköintialueiden tukena. Keskustan itäpuolelle vuonna 2010 avattu Keinuparkki (268 ap) palvelee pääasiassa alueen yrityksiä ja kulttuuripalveluja sekä välttävasti rautatiease-



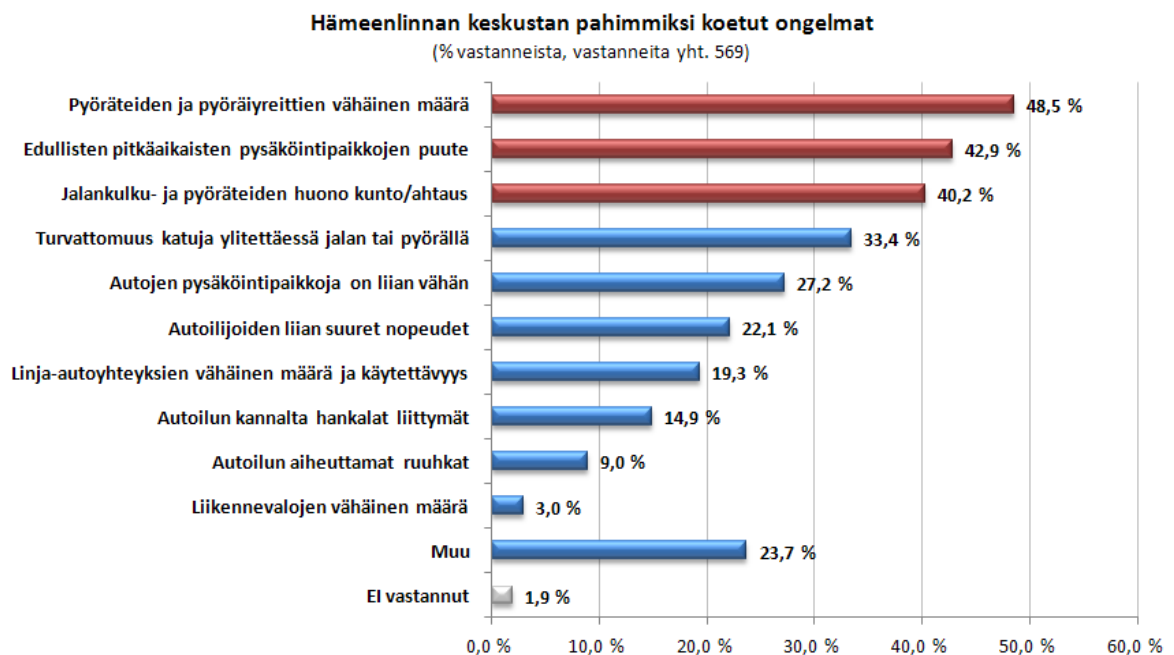
maa. Alueelle ollaan kaavoittamassa myös lisää maankäyttöä, jota P-talo tulee palvelemaan. Ydinkeskustasta Keinuparkki sijaitsee liian kaukana.

Keskustan lounaiskulmassa sijaitsee myös kaksi kauppakeskusten omaa pysäköinti-alueetta, joilla kauppakeskusten asiakkaat voivat pysäköidä ilmaiseksi 2 h aikarajoituksella. K-Citymarket Hämeensaaren yhteydessä autopaikkoja on 460 ja kauppakeskus Tavastilan yhteydessä 80 ap. Nämä pysäköintialueet palvelevat kuitenkin vain juuri näiden kauppojen lyhytaikaista pysäköintiä, joten ne eivät riitä ratkaisuksi keskustan yleisiin pysäköintiongelmiin.

Engelinrannan alue tulee muuttamaan ja laajentamaan keskustan eteläreunaa etenkin asutuksen osalta. Samalla sen tieltä tulee poistumaan Paasikiventien molemmin puolin jopa 150 autopaikkaa. Moottoritien kanteelle rakennettava Hämeenlinnakeskus vahvistaa keskustan lounaisnurkan kaupallista vetovoimaa.

### Asukaskysely

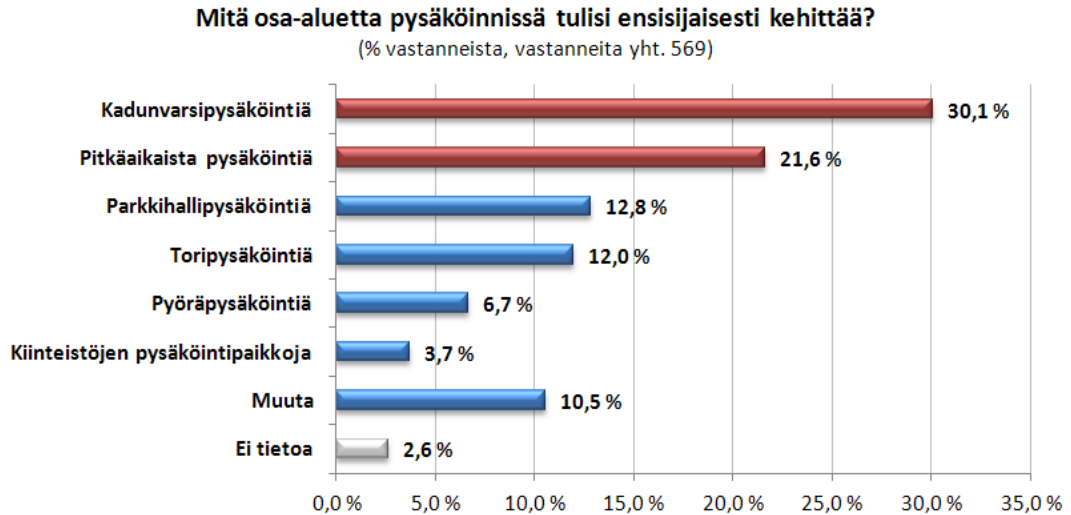
Keskustan liikenneselvityksen yhteydessä tehdyssä kyselyssä suurimmiksi ongelmiksi nousivat pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden ongelmat sekä edullisten pitkäaikaisten pysäköintipaikkojen puute. Vastaaajista 27 % koki pysäköintipaikkojen kokonaismäärän liian vähäiseksi.



Kuva 5. Asukaskyselyyn perusteella keskustan pahimmiksi koetut ongelmat.

Kyselyssä pyydettiin jokaiselta vastaajalta kolme tärkeimmäksi kokemaansa keskustan kehittämiskohdetta. Tärkeimmiksi kehityskohteiksi nousivat kävelyn houkuttelevuuden lisääminen, pyöräilyn edistäminen sekä pysäköintimahdollisuuksien parantaminen.

Pysäköintiin otettiin ajoneuvoliikenteen osalta eniten kantaa: mielipiteet kadunvarsija torinaluspysäköinnin välillä vaihtelivat voimakkaasti. Pysäköinnin kehittämisessä ehdottomasti tärkeimmäksi nousivat kadunvarsipysäköinnin ja pitkäaikaispysäköinnin lisääminen keskustan alueella. Pysäköintilaitoksia kannatettiin suhteellisen paljon strukturoidun kyselyn perusteella, kun taas avoimissa palautteissa esiintyi lähinnä kadunvarsipysäköinnin kehittäminen.



Kuva 6. Asukaskyselyn perusteella eniten kehittämisen tarpeessa olevat pysäköinnin osa-alueet.

Pitkäaikaista kadunvarsipysäköintiä haluttiin erityisesti keskustan asukkaiden ja kaupungissa työssäkäyvien käyttöön. Keskustan kiinteistöillä, niin asuin- kuin liikehuoneistoilla, ei ole riittävästi pysäköintipaikkoja, joten kiinteistöjen pysäköintipaikoille tarkoitetuista mielipiteistä osa sisältyy myös suurimmaksi kehityskohteeksi nousseeseen kadunvarsipysäköintiin. Torin alueelle toivottiin lisää pysäköintitilaa, mutta toisaalta osa kommenteista vastusti pysäköintitilan kasvattamista, koska sen koettiin rumentavan keskustaa ja torialuetta. Yrittäjistä moni toivoi lisää edullisia tai kiekollisia lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja keskustaan.

Pyöräilyyn liittyvää pysäköintiä ei koettu yhtä ongelmalliseksi kuin itse pyöräilyn sujuvuutta ja turvallisuutta. Pyöräparkkeja ja katoksia ehdotettiin avointen kommenttien puolella pariin kohteeseen keskusta-alueella.

### 3.2 Pysäköintitutkimus ja käyttöasteet

Hämeenlinnan kaupunki teki vuonna 2006 kiinteistöjen pysäköintiselvityksen, jossa laskettiin olemassa olevat pysäköintipaikat ja niiden käyttöasteet. Kadunvarsipaikat eivät olleet tutkimuksessa mukana, joten niistä tehtiin käyttöastetutkimus keskustan liikenneselvityksen yhteydessä maaliskuussa 2012.

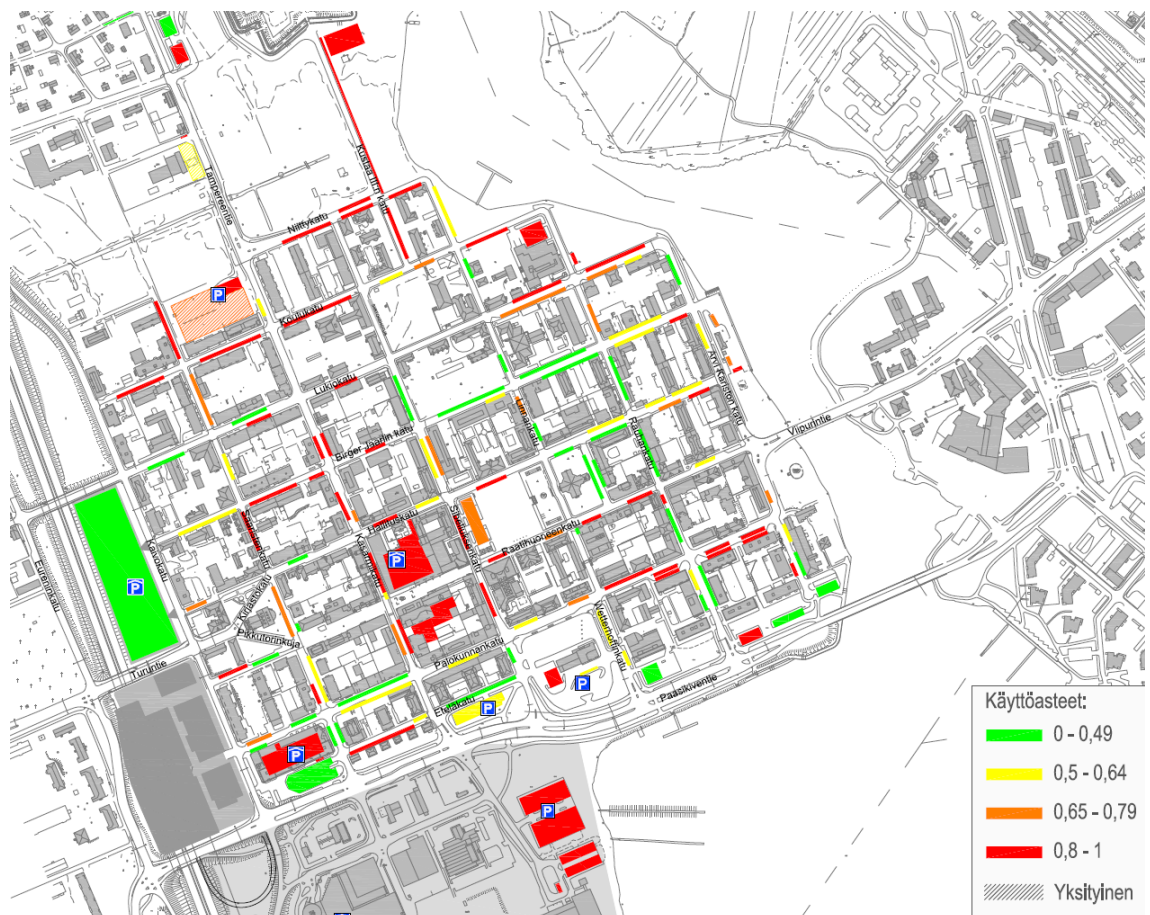
Keskustan liikenneselvityksen ja pysäköintistrategian taustaksi tehtyyn pysäköintitutkimukseen otettiin mukaan ydinkeskustan lisäksi rautatieaseman seutu sekä Keinusaari. Tutkimuksessa laskettiin yleisen pysäköinnin piirissä olevien pysäköintialueiden sekä katujen varsilla olevien pysäköintipaikkojen käyttöasteet. Laskennat suoritettiin kolmena eri ajankohtana: arkipäivän aamupäivän tilanne (to 8.3), arkipäivän iltapäivän tilanne (to 8.3) sekä lauantain päivän tilanne (10.3).

Käyttöasteet keskustasta laskettiin pysäköintistrategiassa esitettyjen vyöhykkeiden mukaan. Alle 0,5 käyttöaste tarkoittaa, että paikoista noin puolet on käytössä ja kuormitustilanne on matala (kartoissa vihreät alueet). Käyttöasteen ollessa 0,5–0,64 tilanteen voidaan katsoa olevan hyvä ja paikat ovat käytössä, mutta vapaita paikkoja on vielä hyvin tarjolla. Tämän ylitse menevät käyttöasteet kertovat paikkojen niukkuudesta, jolloin vapaat paikat voivat olla ajoittain loppu. Keskustan kolme pysäköintivyöhykettä on esitelty luvun 2 kuvassa 3. Vyöhykkeiden kokonaismaksimikäyttöasteiksi tuli tehdyssä tutkimuksessa:

- Vyöhyke 1 & 2, käyttöaste 0,74 (ydinkeskustan maksulliset 1–2 h paikat)
- Vyöhyke 3, käyttöaste 0,61 (ydinkeskustan reunamat, osittain ilmaiset paikat)

Pysäköintitutkimuksessa pääosasta keskustan pysäköintialueista löytyi vähintään kaksi vapaata autopaikkaa. Täynnä olevia kohteita olivat lähes kaikki ilmaiset ja pidemmän aikarajoituksen pysäköintipaikat sekä rautatieaseman liityntäpysäköintialue. Tutkimuksen perusteella eniten kuormittunut tilanne oli torstaina aamupäivällä. Myös torstain iltapäivän tilanne oli lauantain tilannetta kuormittuneempi. Lauantaina pysäköinti koostuu lähinnä keskustan ostoskäynneistä, kun toimistot ja työpaikat ovat kiinni.

Käyttöastelaskenta toistettiin keväällä 2013, jotta saatiin selville, miten keskustan pysäköintipaikkojen käyttöasteet ovat kehittyneet mm. uuden Kaivoparkin valmistumisen myötä. Laskennat suoritettiin keskiviikkona 13.3.2013 kolmena eri ajankohtana: aamupäivän tilanne (klo 9–11), keskiviikon tilanne (klo 12–14) sekä iltapäivän tilanne (klo 15–17).



Kuva 7. Ote pysäköintitutkimuksen käyttöastekartasta keskiviikon keskiviikon tilanteessa 13.3.2013.

Laskennassa kävi ilmi, ettei arjen tilanne ole juurikaan muuttunut vuoden takaisesta tilanteesta Kaivoparkin rakentamisesta huolimatta. Suurimmat käyttöasteet havaittiin keskiviikolla, joten sitä voidaan pitää mitoittavana tilanteena. Vastaavaa keskiviikon mittausta ei vuoden 2012 laskennassa tehty.

Kadunvarsipysäköinnissä 1–2 h aikarajoitus lienee vähentänyt käyttöasteita ja tutkimuksen perusteella kadunvarsipaikkoja on keskustassa jopa kysyntää enemmän. Kadunvarsipaikkojen ja pienten yleisten pysäköintialueiden aikarajoitukset jakautuvat siten, että alle 2 h paikkoja on 75 % paikoista. Laskelmaan ei otettu Hämeensaaren

pysäköintipaikkoja. Vuoden 2013 vuoden alusta muutettiin kadunvarren maksullisten pysäköintiäikää vähintään 2 tuntiin, mikä on hieman helpottanut ja tasannut pysäköintialueiden kuormitusta.

### 3.3 Keskustan pysäköintitarve tulevaisuudessa

Valtatien 3 päälle, Paasikiventien ja Turuntien väliselle alueelle rakennetaan uutta Hämeenlinnakeskusta, johon tulee noin 60 kaupan kauppakeskus sekä asuntoja 350–400 asukkaalle. Kauppakeskuksen arvioidaan aukeavan lokakuussa 2014. Alueelle tulee noin 600 autopaikkaa. Tämän lisäksi osa kaavan mukaisesta pysäköintitarpeesta ohjataan viereiseen Kaivoparkkiin. Alueen autopaikat on pyritty optimoimaan palvelemaan ainoastaan alueen asukkaita ja asiakkaita, joten uudet paikat eivät juurikaan auta varsinaisen ydinkeskustan pysäköinnin ongelmiin.

Hämeensaarella, Paasikiventien eteläpuolella olevalla alueella on käynnistymässä Engelinrannan kehityshanke, jonka seurauksena alue uudistuu täysin ja alueelta poistuu suurin osa yleisistä maanpäällisistä pysäköintipaikoista, jotka ovat nykyisin kysytyjä ilmaisia pitkäaikaispaikkoja. Alueelle tulevat uudet pysäköintipaikat palvelevat lähinnä alueen sisäisiä tarpeita ja niiden määrä tarkentuu kehityshankkeen edetessä. Lähitulevaisuudessa keskustan pysäköintipaikkatarve tulee kasvamaan ja merkittävä osa nykyisistä paikoista tulee poistumaan Engelinrannan lisäksi myös muun keskustan kehityksen myötä. Seuraavassa taulukossa on esitetty poistuvien paikkojen määrä kohteittain.

*Taulukko 1. Vuoteen 2040 mennessä poistuvat pysäköintipaikat keskustasta.*

	2012	2040	Muutos	Muutos-%
Kadut	966	873	-93	-10 %
Paasikiventien pohjoispuoli	279	132	-147	-53 %
Engelinranta	779	484	-295	-38 %
Tori ja sen reunat	54	0	-54	-100 %
Linnan alue	88	0*	-88	-100 %*
<b>Yhteensä</b>	<b>2 078</b>	<b>1 489</b>	<b>-589</b>	<b>-28 %</b>

Vuoteen 2020 mennessä tarvitaan 500–600 ap uutta autopaikkaa riippuen Engelinrantahankkeen toteutumisen aikataulusta. Alustavan suunnitelman mukaan rakentaminen käynnistyy uimahallin läheltä, jolloin ensimmäisten joukossa poistuu Hämeensaaren suuri pysäköintikenttä. Tavoitetaan (2040) mennessä tarve kasvaa jo lähemmäs 1 000 autopaikkaan. Näin suureen pysäköintitarpeeseen tulee vastata nopeasti, koska se vaatii pitkäaikaisiakin toimenpiteitä. Tähän tarpeeseen voidaan vastata esimerkiksi:

- Rakentamalla kolme 250–350 ap pysäköintitaloa eri puolille keskustaa, missä ongelmana tulee vapaiden tonttien löytäminen sekä kaupunkikuvalliset seikat.
- Rakentamalla yksi suurempi keskitetty pysäköintilaitos ydinkeskustaan, mikä olisi järkevintä toteuttaa ainakin osittain maan alle.
- Rakentamalla vastaava määrä autopaikkoja keskustan pohjoispuolelle tai Hämeensaareen (1,9 ha eli 2,2 kertaa torin alue tai 4–5-kerroksinen P-talo). Tämä vie kuitenkin merkittävästi maa-alaa sekä vähentää rakentamisoikeutta asumiselta.
- Pysäköintilaitoksen toimintaa voidaan tehostaa vuorottaispysäköinnin ja operoinnin avulla. P-laitos voidaan toteuttaa 20 % pienempänä

Taulukko 2. Pysäköintipaikkojen kysyntäarviot vuosille 2020, 2030 ja 2040.

	2020	2030	2040
Poistuvat pysäköintipaikat	295	590	590
Kiinteistöjen pp-lisätarve	150	150	150
n. 100 ap nykyinen puute + kasvun tuoma lisätarve	120	175	310
<b>Lisätarve yhteensä</b>	<b>565</b>	<b>914</b>	<b>1 050</b>

Todennäköisesti pysäköintitarpeeseen kannattaa vastata näiden yhdistelmällä eli toteuttaa keskustan pääpysäköintilaitos torin ja Reskan läheisyyteen, jossa vuorottaispysäköinti on mahdollista. Tämän lisäksi Engelinrannan alueen asukaspysäköinti voidaan toteuttaa keskitettyinä pysäköintiratkaisuina, joista osaan voidaan sijoittaa myös yleistä pysäköintiä.

Keskustan pääpysäköintilaitoksen tulisi olla kooltaan 500–700 autopaikan laitos, jolla suurin osa pysäköintitarpeesta voidaan saavuttaa. Osa tarpeesta sijoittuu myös Kaivoparkkiin, jossa on vielä hyvin tilaa. Uuden pysäköintilaitoksen kannattavaksi saaminen vaatii niin kiinteistöjen kuukausi- ja vuosipaikkoja, pidempiaikaista työpysäköintiä kuin lyhytaikaista asiointipysäköintiä, joka on operaattorin kannalta pysäköintimuodoista kaikkein tuottoisinta.

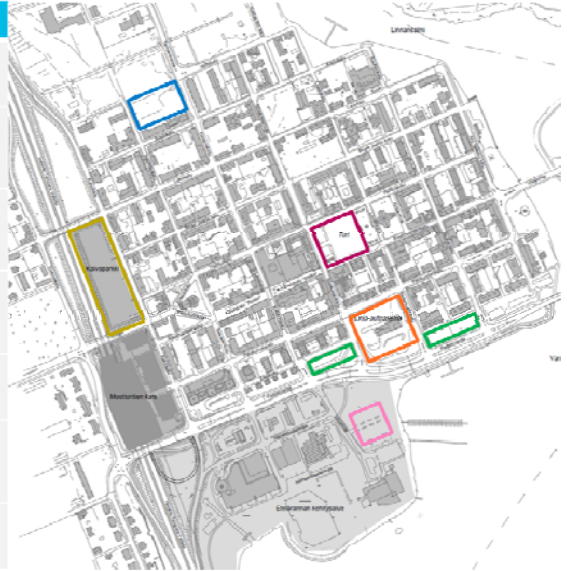
Keskustan pysäköintiä voidaan kehittää vaiheittain, mikä osaltaan jo alkoi Kaivoparkin avaamisella (huhtikuussa 2012) sekä jatkuu keskustan pysäköinnin aikarajoitusvyöhykkeiden uudistamisella ja tehostamalla nykyisiä autopaikka-alueita.

Matkustajamääräkehityksen pohjalta arvioidaan erikseen rautatie- ja linja-autoaseman pysäköintitarpeet ja sijoittamisvaihtoehdot saatto- ja liityntäliikenne mukaan lukien. Periaateratkaisuissa huomioidaan henkilöautojen ohella myös pyöräpysäköinnin tarpeet. Turvallista pyöräpysäköintiä pyritään sijoittamaan pyöräilyreittien varsille ydinkeskustan keskeisimpien kohteiden läheisyyteen. Pyöräpysäköinnin painopistealueet ovat kävelykadun varrella, torin läheisyydessä sekä uuden kauppakeskuksen, linja-auto- ja rautatieasemien yhteydessä.

## 4 KESKUSTAN PYSÄKÖINTILAITOSVAIHTOEHDOT

Keskustaan on tarvetta lisätä keskitettyjä pysäköintialueita strategian mukaisesti. Työn aikana kartoitettiin eri vaihtoehtoja uusien pysäköintilaitosten sijainnille ydinkeskustassa.

Kohde	Kuvaus	Koko
Kasarmikatu	Yksi maanpäällinen P-talo keskustan pohjoispuolelle	3 krs, 684 ap (228 ap / krs)
Kaivoparkki 1&2	Vuonna 2013 avatun P-laitoksen laajennus	716 + 240 ap
Keskustan maanalainen P-laitos	Yksi maanalainen P-talo torin alle	3 krs, 663 ap
Linja-autoasema	Yksi maanalainen ja/tai maanpäällinen P-talo aseman yhteyteen	2–3 krs, 660–760 ap
Paasikiventie	Kaksi maanpäällistä P-taloa kadun pohjoispuolelle	4 & 3 krs, 700 ap (97 & 104 ap / krs)
Engeliranta	Yksi maanpäällinen P-talo nykyisen Hämeensaaren P-alueen tilalle	5 krs, 730 ap (146 ap / krs)
Yksityiset P-talot	Yksityisillä tonteilla sijaitsevien P-talojen hajautettu verkosto	Yht. >650 ap?



Kuva 8. Pysäköintilaitoksen tutkitut sijaintivaihtoehdot.

### 4.1 Kriteerit vaihtoehtojen vertailuun

Työssä asetettiin vaihtoehdot paremmuusjärjestykseen seuraavien kuuden kriteerin perusteella:

#### 1. Pysäköintilaitosratkaisu

Pysäköintilaitosratkaisu käsittää pysäköinnin sijoittumisen pohdintaa sekä sen koon ja käyttäjäprofiilin määrittämisen. Tässä kriteerissä otetaan myös kantaa onko tavoitteen mukainen n. 650 ap pysäköintilaitos järkevä eri vaihtoehtoisissa vai sosisiko alueelle ennemminkin pienempi lähinnä asutusta palveleva pysäköintitalo. Tähän vaikuttaa mm. onko lähellä riittävästi kaupallista toimintaa, toimistoja tai asukkaita.

Käyttäjäprofiili pitää sisällään mm.

- Kiinnostavuuden lyhytaikaiseen pysäköintiin (kauppa, muu asiointi), asukasta ja työpysäköintiin sekä kiinteistöjen velvoitepysäköintiin
- Onko vuorottaispysäköinti mahdollista ja mikä olisi sen tehokkuus

#### 2. Toiminnallisuus

Tässä kriteerissä tarkastellaan saavutettavuutta palveluihin (kävelen), että liikenteellistä saavutettavuutta laitokseen saavuttaessa. Yhtenä arviointikriteerinä on käytetty etäisyyttä kävelykadulle, joissa keskustan pohjois- tai eteläreunassa olevat vaihtoehdot jäävät heikoiksi.

Lisäksi on arvioitu palveluiden määrää ja laatua lähistöllä, jotka ovat käyttäjien todellisia määränpäitä. Kaupalliset palvelut sekä mm. terveydenhuollon palvelut on arvostettu korkealle ja ravintola- sekä kulttuuripalvelut vähemmälle.

Liikennratkaisuiden osalta on arvioitu opastusta ja pääsyä keskustan kehältä pysäköintilaitokseen. Hyvässä ratkaisussa saapuminen on helppoa eri suunnista ja opastus on selkeä toteuttaa ja etäisyys kehälle on lyhyt. Huonoksi ratkaisuksi on arvioitu reitin sekavuus sekä keskustan kävelypainotteisten katujen käyttö. Esimerkkinä tästä on ajo nykyiseen Linnan kauppakeskuksen kattopysäköintiin.

Tärkeänä vaikuttavana tekijänä on ollut myös yleisarvio ratkaisun suhteesta keskustan liikennesuunnitelmaan.

### **3. Kytkeytyminen kauppaan ja palveluihin**

Kriteerissä tarkastellaan, miten hyvin pysäköintilaitos valitussa paikassa saavuttaa kaupan ja palvelualan toimipisteitä. Saavutettavuus määritellään asiointietäisyytenä ja helppoutena saavuttaa palvelut. Yksi kriteeri on myös, minkä tyyppisiä kauppia tai palveluita tietyllä asiointietäisyydellä on, sillä kaupan eri toimialoilla pysäköintitarpeet ovat erilaiset sekä laadun että määrän suhteen. Asiointitiheys kaupassa vaihtelee toimialoittain, mikä vaikuttaa pysäköintitarpeeseen. Lisäksi asiointien helppous on joillakin toimialoilla erityisen merkittävää, esimerkiksi päivittäistavara-kaupan asiointissa asiointien helppoudella (kärryt suoraan autolle, lyhyt tavaroiden kantomatka) on suuri painoarvo.

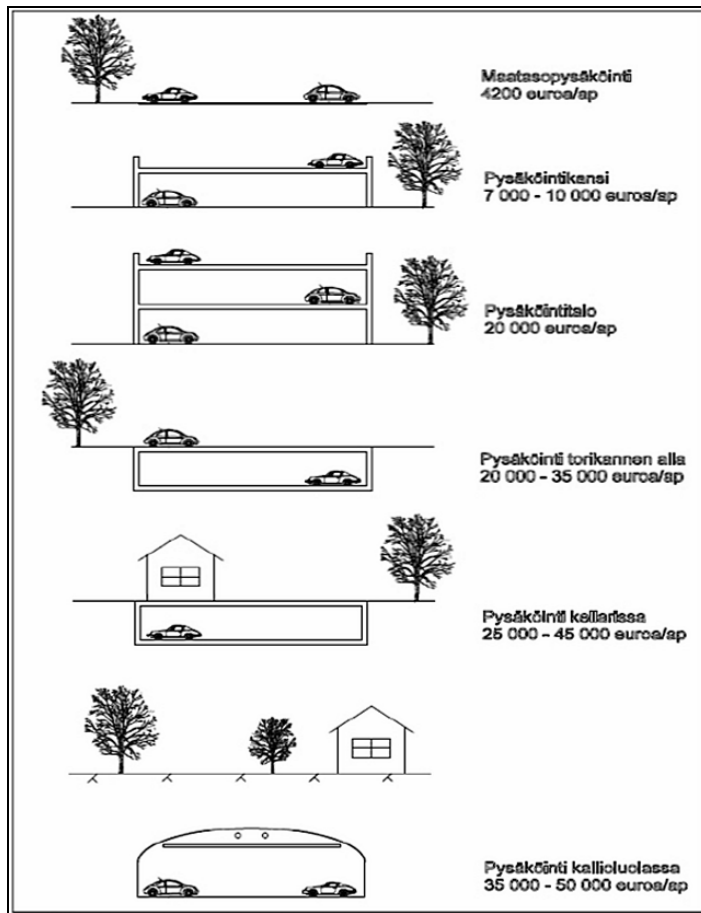
Koska palveluiden saavutettavuudessa etäisyys on merkittävä kriteeri, tulee mahdollisimman läheltä tavoittaa mahdollisimman paljon palveluita. Mitä pienemmästä kaupungista on kyse, niin sitä lyhyempi on hyväksyttävä asiointietäisyys eli kävelymatka autolta kauppaan. Palvellakseen kaupaa ja palveluita pysäköintilaitoksen tulee sijaita mahdollisimman lähellä keskeisiä palveluita.

### **4. Kaupunkikuva**

Tässä kriteerissä tarkastellaan kyseisen ratkaisun sopivuutta valittuun paikkaan kaupunkikuvallisessa mielessä. Eli hyvä ratkaisu on joko huomaamaton tai jopa kaupunkikuvaa parantava. Huono ratkaisu heikentää lähiympäristön kaupunkikuvaa esim. suuren mittakaavansa takia. Yleisesti ottaen näkyvillä paikoilla olevat pysäköintitalot on arvioitu keskustamaisella alueella kaupunkikuvaa huonontaviksi rakennuksiksi, vaikka ne voidaankin suunnitella arkkitehtonisesti laadukkaastikin. Huonoiksi ratkaisuuksi on myös arvioitu pysäköintitalot, jotka peittävät olevien rakennusten näkymiä tai varjostavat merkittävästi katuja tai pihvoja.

### **5. Talous**

Tässä kriteerissä on ennen kaikkea arvioitu hankkeen kannattavuutta eli arvioitu mahdollisia tuloja suhteessa rakentamiskustannuksiin. Tärkeänä tekijänä on rahoituksen mm. yksityisen rahoitusosuuden saaminen, mikä hyvässä ratkaisussa vähentää julkisen puolen osuutta. Esimerkiksi kiinteistöjen velvoitepaikkojen saaminen lasketaan tähän. Tuotot syntyvät tariffista, sopimuspaikkojen määrästä sekä tuottoisimman lyhytaikaisen pysäköinnin määrästä. Hyvässä ratkaisussa tarvitaan näitä kaikkia, jolloin voidaan hyväksyä myös suurempi yksikkökustannus suhteessa autopaiikkaakohti. Seuraavassa on esitetty tyyppikuvien pohjalta eri pysäköintitalojen keskimääräiset kustannukset, joita arvostelussa on käytetty.



Kuva 9. Eri pysäköintilaitostyyppien keskimääräiset yksikkökustannukset. (Helsingin autopaikkatyöryhmän raportti)

## 6. Toteutettavuus

Toteutettavuuden kriteerissä tarkastellaan miten vaikea tai helppo prosessi kyseisen pysäköintiratkaisun tekeminen kussakin paikassa on. Kohteen toteutettavuus on hyvä, jos se on rakennettavissa ilman asemakaavamuutosta ja sen rakennuslupaprosessi voidaan arvioida ongelmattomaksi. Vaikeasti toteutettavassa kohteessa pysäköintiratkaisun rakentaminen edellyttää asemakaavan muutosta, jossa on ristiriitoja ja joka todennäköisesti johtaa valitusprosessiin. Lisäksi vaikeasti toteutettavissa kohteissa rakennuslupaprosesseihin liittyvissä naapurien kuulemisissa on arvioitavissa vaikeuksia.

## 4.2 Vaihtoehdot

### Kasarmikatu

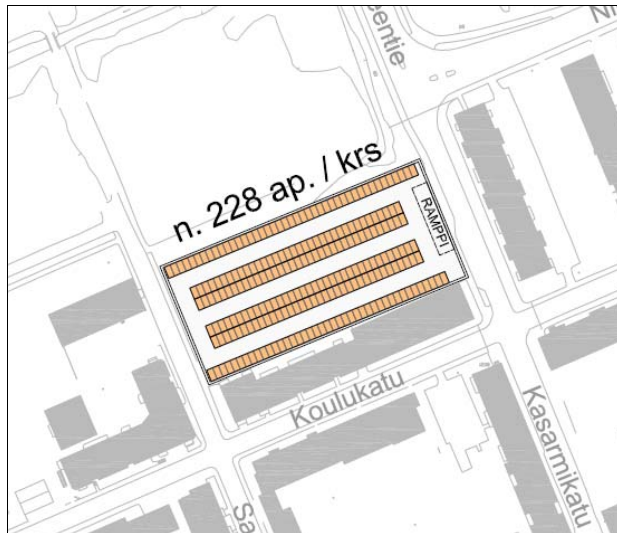
Kasarmikadun pysäköintilaitos sijoittuu Kasarmikadun ja Saaristenkadun väliin, jossa on nykyisin pieni pysäköintialue alueen kiinteistöille. Koulukadun pohjoispuolelle mahtuu noin 116 m x 53 m kokoinen P-talo. Yhteen kerrokseen mahtuu noin 228 autopaikkaa, joten kolmella kerroksella saadaan tilaa 684 autolle. Alustava kustannusarvio on 13,7 miljoonaa euroa (20 000 eur / ap).

Alueella on pääasiassa asuinkiinteistöjä sekä kohtalaisesti työpaikkoja, mutta se on kaukana keskustan kaupan palveluista ja kiinni puistoalueessa, joka rajoittaa kaupungin ja kaupallisten palveluiden leviämistä. Alueella ei ole nähtävissä lisääntyvää tarvetta lyhytaikapysäköintiin. Sijainti sopii kohtalaisesti maanpäälliseksi P-taloksi, koska se ei sijaitse kaupunkikuvallisesti tärkeällä paikalla. Vielä paremmin



tontti sopii kuitenkin täydentämiskäytön kohteeksi. Työryhmä arvioi, että suunniteltu kapasiteetti (684 ap) on aivan liian suuri ko. alueen tarpeisiin nähden. P-talo voisi toimia kustannustehokkaana pienenä P-laitoksena, joka palvelisi kiinteistöjä ja asukkaita, mutta haasteena olisi saada lyhytaikaista pysäköintiä, joka toisi merkittäviä tuottoja pysäköintitalolle.

Tämän johdosta Kasarmikadun vaihtoehto arvioitiin vaihtoehtoista heikoimmaksi kytketyksessä kauppaan ja palveluihin. Lisäksi toiminnallisuuden ja talouden osalta vaihtoehto arvioidaan yhdeksi heikoimmista vaihtoehtoista. Tähän vaikuttaa myös lähistöllä sijaitseva Kaivoparkki. Pysäköintitalon toteutettavuus olisi arviolta keskimääräistä helpompaa.



Kuva 10. Kasarmikadun vaihtoehdon alustava tilavaraus.

### Kaivoparkki 1 & 2

Vuonna 2013 Kaivokadun itäpuolelle, Turuntien ja Lukiokadun väliselle alueelle valmistui Kaivoparkki (716 ap, 2 krs). Lisäksi pysäköintitalon eteläpuolelle samaan kortteliin on suunniteltu laajennusta ("Kaivoparkki 2"), johon tulisi alustavasti noin 240 autopaikkaa kolmeen kerrokseen. Laajennuksen alustava kustannusarvio on 4,8 miljoonaa euroa (20 000 eur / ap).

Pysäköintilaitoksen 1. osa on jo toteutettu ja 2. osakin on hyvin toteutettavissa. Olemassa olevan toteutuksen laajennuksena uudella P-talolla ei ole myöskään suurta vaikutusta kaupunkikuvaan. Lähistölle ei tulevan kauppakeskuksen lisäksi olla tällä tietoa rakentamassa muita kaupallisia palveluita. Työpaikkoja sijaitsee laitoksen itäpuolella kohtalaisesti, mutta länsipuolella vain vähän. Laitos sijaitsee liian kaukana ydinkeskustasta ja torin seudusta siihen nähden, että sillä pystyttäisiin yksinään vastaamaan keskustan pysäköintiongelmiin.

### Keskustan maanalainen pysäköintilaitos

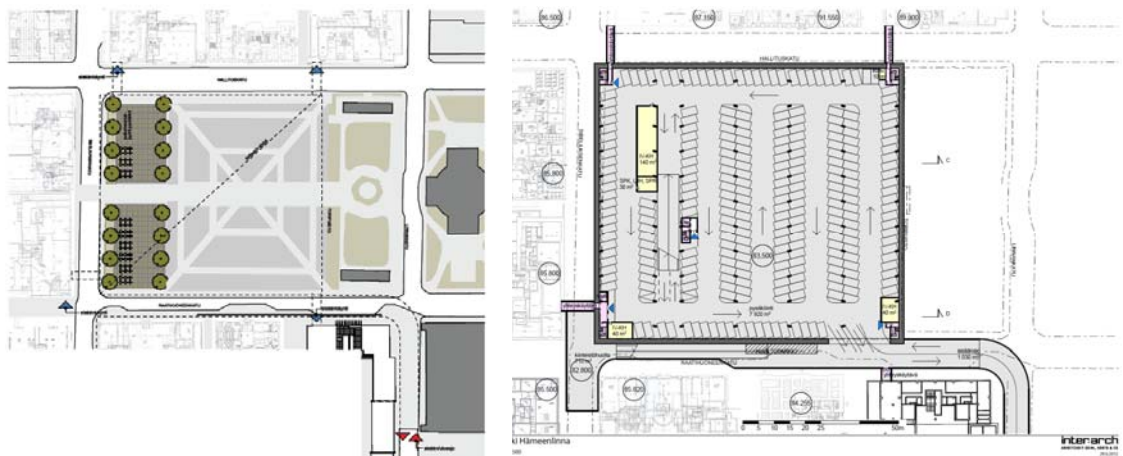
Torin alle on suunniteltu noin 100 m x 90 m kokoista maanalaista P-taloa. Autopaikkoja on suunniteltu tulevan kolmeen tasoon siten, että yhteensä tilaa on 663 autolle. Sisäänajot on vuoden 2012 viitesuunnitelmassa esitetty Palokunnankadulta sekä Hallituskadulta ja hissikuilut on sijoitettu viereisiin kortteleihin. Viitesuunnitelman mukainen alustava kustannusarvio on 28,4 miljoonaa euroa (43 000 eur / ap).

Haasteena vaihtoehdon toteuttamisessa on tullut pohjaveden korkeus, joka nostaa alimman pysäköintikerroksen rakentamiskustannuksia. Lisäksi parvikerros tuottaa

liikenteellisiä ongelmia sekä siihen liittyvä sisäänkäynti kaupunkikuvallisen haasteen torin maanpäällisen osan osalta.

Tämä vaihtoehto tavoittaa selvästi parhaiten keskustan työpaikat, koska se sijaitsee työpaikkakeskittymän keskellä, kun monet muut vaihtoehdot sijaitsevat työpaikka-alueiden reunamilla. Työryhmän arvion mukaan palvelut keskittyvät Reskan ympäristöön nyt ja jatkossakin, joten tämä olisi paras vaihtoehto myös palveluiden saavutettavuuden kannalta, sillä P-laitoksesta on lyhyt etäisyys niin Reskalle kuin muihinkin keskustan palveluihin.

Lisäksi vaihtoehto on kaupunkikuvallisesti paras vaihtoehto, kunhan sisäänajorampien sijoittelu suunnitellaan ja toteutetaan laadukkaasti. Vaihtoehto mahdollistaa paitsi autoilla asioinnin kaupungin ydinkeskustassa myös keskustan kehittämisen kävely- ja joukkoliikennepainotteiseen suuntaan.



Kuva 11. Keskustan maanalaisen pysäköintilaitoksen viitesuunnitelma (2012).

Vuoden 2012 torin aluspysäköinnin viitesuunnitelmaa tulee kehittää. Pysäköintilaitos voitaisiin toteuttaa kustannustehokkaammin kahteen kerrokseen, jossa on yksi tai kaksi sisäänajoa. Torin päällä olevien laatikkorakennusten toteuttamista / niiden poistamista tulee harkita.

Kalliopysäköinnin toteuttaminen ei ole mahdollista vuoden 2012 tehdyn pohjatutkimuksen mukaan Hämeenlinnan keskustan alueella. Työssä pyrittiin etsimään myös torin lisäksi muita järkeviä maanalaisia kohteita, mutta torin ja linja-autoaseman lisäksi sopiva kohteita ei löytynyt. Raatihuoneen kävelyosuuden eli Reskan alle ei pystytä rakentamaan viereisten rakennusten perustusten ja kunnallistekniikan johdosta.

### Linja-autoasema

Linja-autoaseman tontille sijoitettavan P-talon saavutettavuus jalan on kohtalaisen hyvä, jos P-talosta toteutetaan laadukas yhteys Palokunnankadun yli torille & Reskalle. Saavutettavuus autolla on hyvä Paasikiventien läheisyyden vuoksi. Tämä vaihtoehto on myös työpaikkojen saavutettavuuden kannalta keskustan maanalaisen P-laitoksen ohella vaihtoehtojen parhaimmistoa. Kaupunkikuvallisesti paikka on haastava, koska aukio on keskeisellä paikalla.

Pysäköintiä tontille on mahdollista sijoittaa sekä maan päälle että maan alle. Tässä työssä tutkittiin tätä vaihtoehtoa hieman muita vaihtoehtoja tarkemmin kahden eri skenaarion kautta. Vaihtoehto 1 (VE 1) perustuu siihen, että nykyinen linja-autoasemarakennus säilyy ja vaihtoehto 2 (VE 2) siihen, että rakennuksen voi purkaa. Linja-autoasemarakennuksen kohtalosta on meneillään oma erillisselvityksensä, joten siihen ei tässä työssä oteta kantaa.

VE 1:n mukaisessa ratkaisussa rakennetaan linja-autoaseman ympärille 661 ap kahteen maanalaiseen pysäköintikerrokseen sekä 100 ap asemarakennuksen eteläpuolelle maan päälle. Maanpäällisiä autopaikkoja voidaan käyttää esimerkiksi linja-autoaseman liityntäpysäköintiin. VE 2:ssa rakennetaan tontin keskelle uudisrakennus, johon sijoitetaan uusi linja-autoasema sekä pysäköintiä kellariin (414 ap), kahteen maanpäälliseen kerrokseen (204 ap) ja pihakannelle (54 ap). Vaihtoehtojen kokonaispaikkamäärät ovat siis 761 ap (VE 1) ja 660 ap (VE 2).

Alustavat kustannusarviot eri vaihtoehdoille ovat 32,4 miljoonaa euroa (VE 1) ja 24,5 miljoonaa euroa (VE 2). VE 1 on huomattavasti kalliimpi siksi, että siinä rakennetaan paikkoja maan alle kahteen tasoon, joista etenkin alempi kerros on kallis toteuttaa mm. pohjaveden pintaan liittyvistä syistä. Kustannusarvioissa ei ole otettu huomioon vanhan linja-autoaseman purkamiskustannuksia eikä uudisrakennuksen muuta kuin pysäköintiä koskevia rakentamiskustannuksia.

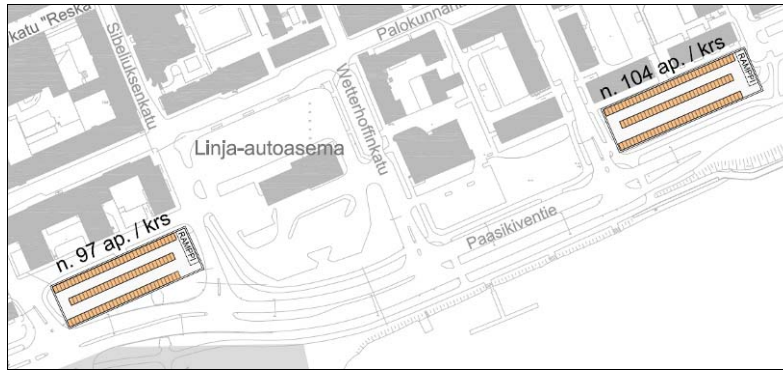


Kuva 12. Linja-autoaseman vaihtoehdon alustavat tilavaraukset, VE1 ja VE2.

### Paasikiventie

Paasikiventien pohjoispuolelle olisi mahdollista rakentaa kaksi P-taloa: Kasarminkadun ja Sibeliuksenkadun väliin mahtuu noin 101 m x 32 m kokoinen nelikerroksinen P-talo (97 ap/kr) ja Rauhankadun ja Arvi Kariston kadun väliin mahtuu noin 107 m x 32 m kokoinen kolmikerroksinen P-talo (104 ap/kr). Yhteensä P-taloihin saadaan tilaa 700 autolle (388 + 312 ap). Alustava kustannusarvio on 14 miljoonaa euroa (20 000 eur / ap).

Saavutettavuus autolla on hyvä Paasikiventien läheisyyden vuoksi. Monikerroksisten P-talojen rakentaminen nykyisten asuintalojen viereen on kuitenkin kaupunkikuvallisesti kestävä ratkaisu. Pienet pysäköintiyksiköt asuintalojen alla voisivat toimia, mutta ne eivät yksin riitä vastaamaan keskustan pysäköintiin.

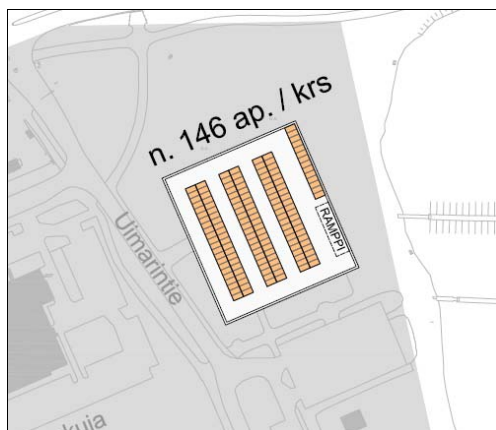


Kuva 13. Paasikiventien vaihtoehdon alustava tilavaraus.

### Engelinranta

Uimarintien itäpuolelle, nykyisen Hämeensaaren P-alueen paikalle mahtuu noin 68 m x 75 m kokoinen P-talo. Yhtein kerrokseen mahtuu noin 146 autopaikkaa, joten viidellä kerroksella saadaan tilaa 730 autolle. Alustava kustannusarvio on 14,6 miljoonaa euroa (20 000 eur / ap).

Saavutettavuus autolla on hyvä Paasikiventien läheisyyden vuoksi. Kaupunkikuvallisesti erillisen viisikerroksisen P-talon sijoittaminen alueelle on huono ratkaisu ennen kuin Engelinranta rakentuu, koska tilavaraus vie yhden suuren korttelin asuinrakentamiselta. Engelinranta laajentaa keskustaa etelän suuntaan lähinnä asuntojen osalta (alueen maankäytöstä arviolta 90 % asuntoja) mutta ei siirrä merkittävästi kaupallista painopistettä, joten senkään puolesta keskustan pysäköinnin keskittäminen Engelinrantaan ei ole kannatettava ratkaisu.



Kuva 14. Engelinrannan vaihtoehdon alustava tilavaraus.

### Yksityiset pysäköintilaitokset

Hämeenlinnan keskustan pysäköinti-ongelmia voitaisiin alkaa ratkaisemaan myös Jyväskylän tyyppisellä mallilla, jossa pysäköintiratkaisu perustuu yksityisellä maalla sijaitseviin useisiin pienempiin P-taloihin.

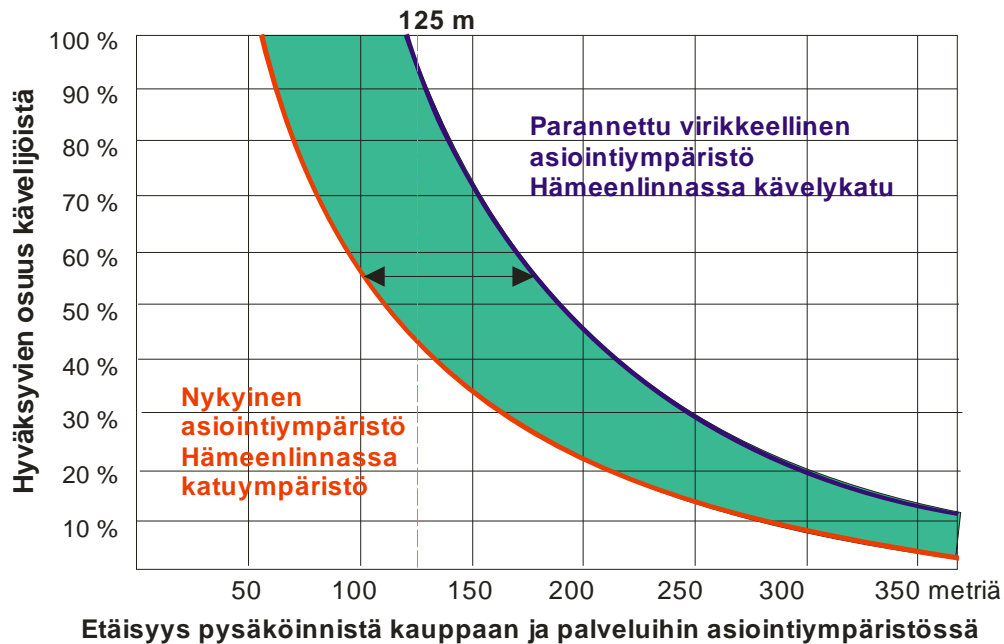
Ratkaisu toisi toisaalta hyvin autopaikkoja eri puolille keskustaa, mutta toisaalta myös lisää liikennettä keskustaan. Ratkaisu olisi myös pysäköintiopastuksen kannalta haasteellinen. Kokonaistilanne olisi myös vaikeammin kaupungin hallittavissa ja rakentuisi hitaasti toisistaan riippumatta ja toisistaan poikkeavilla toteutusratkaisuilla, joten tämä vaihtoehto ole suositeltava.

### 4.3 Pysäköintiratkaisun kaupallinen arviointi

Pysäköinti on kaupallisille toiminnolle taustaedellytys, joka mahdollistaa ja edistää kaupallista toimintaa. Asiointiin liittyy läheisesti käsite saavutettavuus tai läheisyys, jolla tarkoitetaan tässä asiointietäisyyttä pysäköintipaikan ja asiointipaikan välillä. Etäisyys voidaan kuvata matkan pituutena, mutta vielä paremmin se on kuvattavissa tunne-etäisyytenä. Olennaista on se, miten etäisyys koetaan. 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 (esim. pimeä ja turvaton pysäköintilaitos).

#### HYVÄKSYTTY KÄVELYETÄISYYS HÄMEENLINNAN KESKUSTASSA PYSÄKÖINNIN JA ASIINTIKOHTEEN VÄLILLÄ



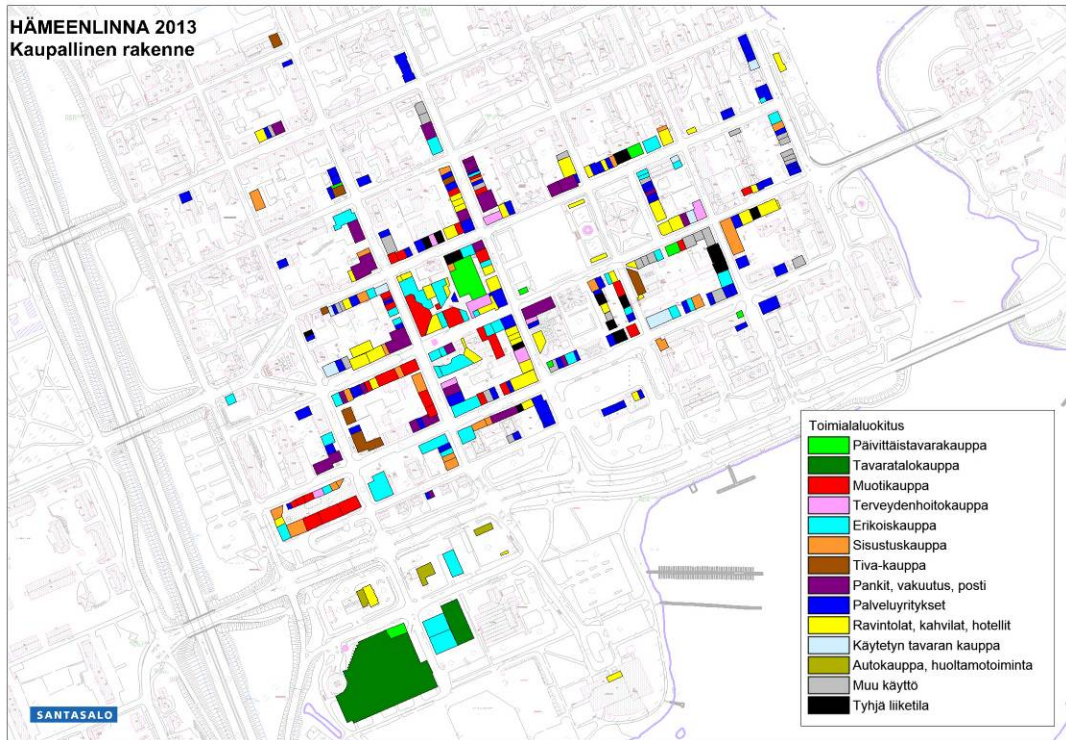
SANTASALO

O. Pepernan kaaviota mukaillen, TU Wien 1982

Kuva 15. Asiointiympäristön vaikutus kävelyetäisyyden hyväksyttävyyteen.

Suomalaisissa kaupungeissa halukkuus pitkiin asiointietäisyyksiin on suhteellisen vähäistä. Mitä pienemmistä paikkakunnista on kyse, sitä pienempi on kohtuulliseksi koettu asiointietäisyys pysäköintipaikasta mitattuna. Perussyyn tähän on se, että suomalaisissa kaupungeissa on pitkään ollut mahdollista pysäköidä keskustassa kohtuullisen vapaasti ja pysäköintipaikka on löytynyt läheltä. Tällöin kävelyetäisyydet jäivät hyvin pieniksi. Itävaltalaisia tutkimuksia soveltaen Hämeenlinnan kokoluokan kaupungissa kaikki asiakkaat tavoitetaan 50 metrin etäisyydellä. Sadan metrin etäisyydellä tavoitetaan enää puolet asiakkaista. Parannettu kaupunkiympäristö kasvattaa hyväksyttävää asiointietäisyyttä niin, tavoitamme 100–125 m etäisyydeltä kaikki asiakkaat ja 200 m etäisyydellä tavoitetaan vielä puolet asiakkaista.

Hämeenlinnan keskustan kauppapalvelut ovat hyvin keskittyneet ydinkeskustaan. Kävelykatu Reskan ympäristössä kauppaa ja palveluita on eniten. Korttelit ovat tiiviitä ja niissä on hyvin monipuolisesti erilaisia kauppapalveluita. Keskustan reunoilla on suuria kaupan yksilöitä ja länsireunaan on rakentumassa myös uutta liiketilaa, mutta näillä kaupan yksilöillä on jo oma pysäköintiratkaisunsa. Ydinkeskustan liikekorttelit ovat ne, jotka tarvitsevat uusia pysäköintiratkaisuja.



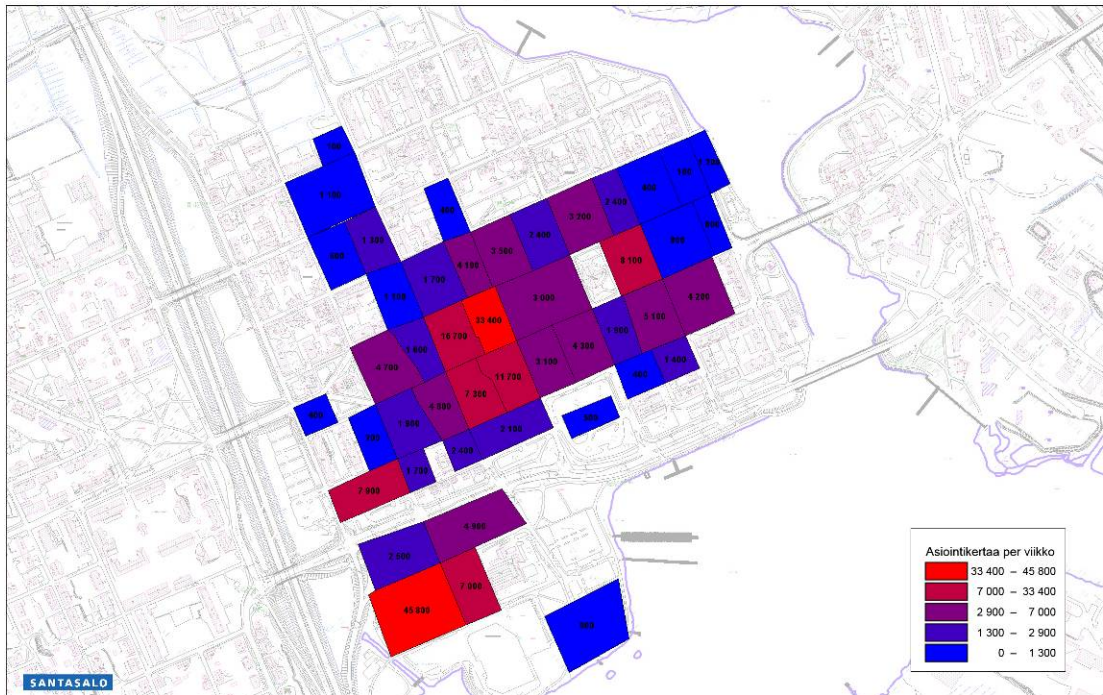
Kuva 16. Hämeenlinnan keskustan kaupallinen rakenne.

Pysäköintilaitoksen merkitys kaupallisille palveluille on sitä suurempi, mitä lähempänä laitos sijaitsee palvelupisteitä. Kadunvarsipysäköinti pystyy hyvin palvelemaan kortteleita, joissa asiointikerrat jäävät vähäisiksi (esim. alle 2 400 asiointia/vko), mutta kun asiointimäärät kasvavat, tarvitaan keskitettyä pysäköintiratkaisua.

Palvelupisteiden sijaintia on tarkasteltu Hämeenlinnan keskustassa kortteleittain. Tarkastelussa jokaiselle kaupan ja ravintoloiden palvelupisteelle on laskettu keskimääräinen viikoittainen asiointimäärä. Kortteleiden toimipisteiden asiointimäärät lasketaan yhteen, jolloin saadaan kokonaiskuva asiointikertojen viikoittaisesta määrästä kortteleittain.

Vilkkaimmat asiointikorttelit ovat kävelykatu Reskan vanhan osuuden reunoilla sekä torin/kirkon reunalla. Lisäksi keskustan reunoilla on pari vilkasta kohdetta (Tavastila, Citymarket), mutta niillä on käytössä omat pysäköintilaitoksensa. Muutoin keskustan kortteleissa asiointia on varsin vähän.

HÄMEENLINNA 2013  
Viikottaiset asiointimäärät kaupoissa ja ravintoloissa puolikortteleittain



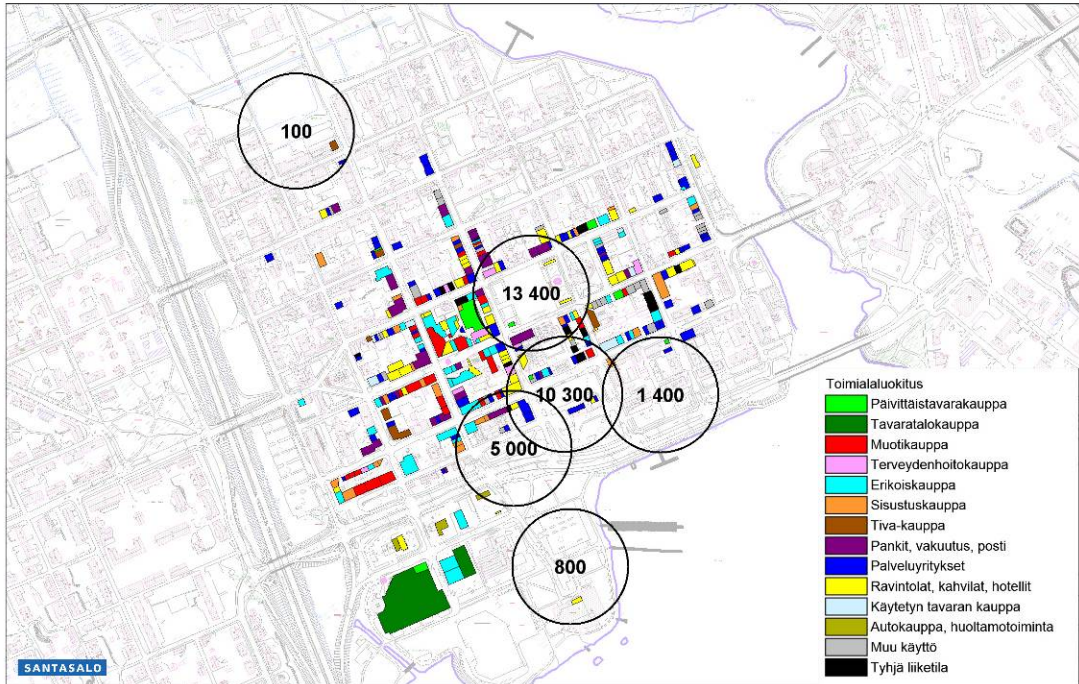
Kuva 17. Hämeenlinnan keskustan asiointimääriä.

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-asiointissa. Tarkastelussa 100 metrin etäisyys on merkitevin, koska 200 metrin etäisyys on jo kohtalaisen suuri. Laadukkaassa ja intensiivisessä ympäristössä (esim. Reska) etäisyydet voivat olla kuitenkin pidempiä.

Kasarminkadun ja Kaivoparkin pysäköintilaitokset eivät juuri tavoita kaupan ja ravintola-alan palveluiden asiointipisteitä. Myös Engelinrantaan sijoitettu pysäköintilaitos jää etäälle palveluista. Näillä pysäköintilaitoksilla ei kaupallisten palveluiden näkökulmasta ole merkitystä. Paasikivenkadun pysäköintilaitospari ja linja-autoaseman pysäköintilaitokset saavuttavat jo kohtuullisesti kaupan asiointipisteitä. Sekä läntinen Paasikivenkadun pysäköintilaitos että Linja-autoaseman laitos kumpikin tavoittavat asiointialueellaan Reskan eteläiset vilkkaat korttelit. Parhaiten vilkkaita asiointipisteitä saavuttaa keskustan maanalainen pysäköintilaitos eli sillä on suurin kaupaa ja palveluita tukeva merkitys.

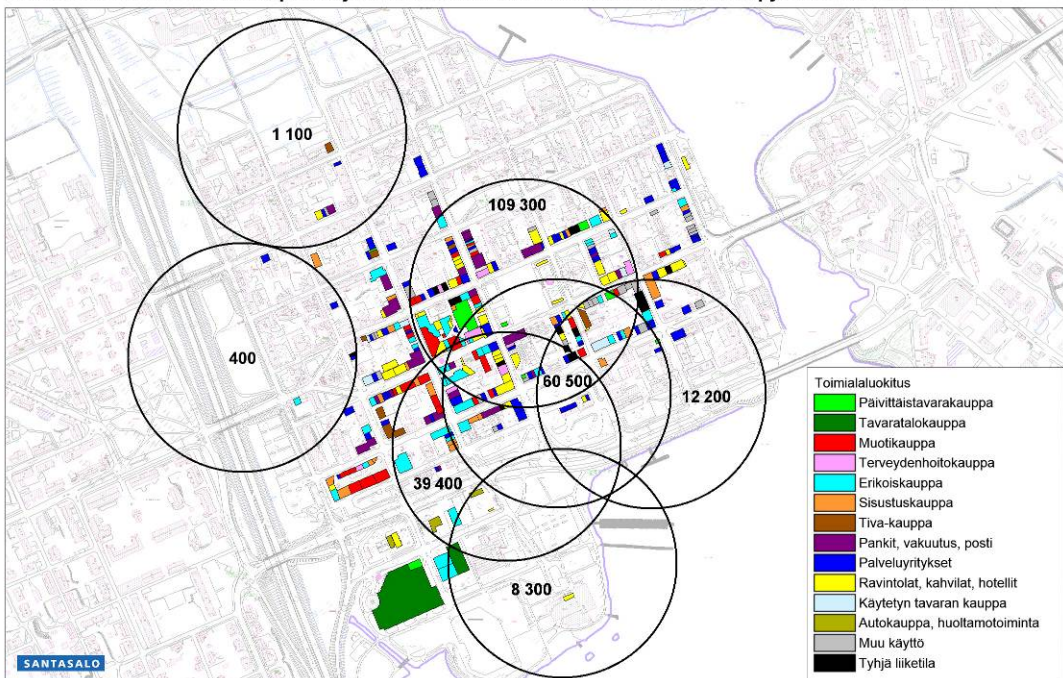
## Hämeenlinna 2013

Viikottaiset asiointimäärät kaupoissa ja ravintoloissa 100 m säteellä suunnitelluista pysäköintilaitoksista



## Hämeenlinna 2013

Viikottaiset asiointimäärät kaupoissa ja ravintoloissa 200 m säteellä suunnitelluista pysäköintilaitoksista



Kuvat 18 & 19. Hämeenlinnan keskustan asiointimääriä 100 ja 200 m säteellä suunnitelluista pysäköintilaitoksista.



#### 4.4 Yhteenveto

Vaihtoehdot arvioitiin konsultin työryhmän yhteisessä työpajassa, joissa vaihtoehdot laitettiin järjestykseen eri kriteerin mukaan sekä esitettiin niistä perusteluja. Työryhmä nosti torilla sijaitsevan Keskustan maanalaisen P-laitoksen ja Linja-autoaseman selvästi optimaalisimmiksi kohteiksi korkeimmista rakennuskustannuksistaan huolimatta. Molemmat ratkaisut olisivat hyviä, mikäli ne on mahdollista toteuttaa maanalaisina.

Keskustan maanalainen pysäköintilaitos nousi kuitenkin parhaaksi vaihtoehdoksi etenkin sen kaupallisen ja tuottavuuden johdosta. Vaihtoehdolla ei koettu olevan valituilla kriteereillä selviä heikkouksia suhteessa muihin vaihtoehtoihin. Vaihtoehtoa puoltaa myös se, että alueen yrittäjät ovat jo ilmoittaneet sitoutuvansa ostamaan laitoksesta pysäköintipaikkoja. Linja-autoasemalle sijoittuvasta vaihtoehdosta vastaavia sitoumuksia ei ole.

Kohde	Kustannus-arvio	Pysäköintilaitos-ratkaisu	Toiminnallisuus	Kytkeytyminen kauppaan ja palveluihin	Kaupunkikuva	Talous	Toteutettavuus
Kasarmikatu	13,7 M €	5	6	7	4	6	3
Kalvoparkki 1 & 2	4,8 M € (laajennus)	7	5	4	2	5	1
Keskustan maanalainen P-laitos	28,4 M €	1	2	1	1	1	2
Linja-autoasema	24,5–32,4 M €	2	1	2	5	3	6
Paasikiventie	14,0 M €	3	3	5	7	7	7
Engelinranta	14,6 M €	4	4	6	6	4	5
Yksityiset P-talot	-	6	7	3	3	2	4

Kuva 20. Vaihtoehtojen vertailun yhteenveto.

Seuraavassa on esitetty yhteenveto Keskustan maanalaisen pysäköintilaitoksen eduista olettaen, että se tulee torin seudulle:

- Keskeinen sijainti aivan Hämeenlinnan ydinkeskustassa.
- Pysäköintilaitoksen hyvä saavutettavuus keskustan kehältä eri suunnista
- Rakentaminen maan alle mahdollistaa torin nykyisen käytön ja ennen kaikkea kehittämisen viihtyisämmäksi
- Soveltuu saavutettavuudelta hyvin Keinuparkin ja mahdollisen Engelinrannan oman pysäköintilaitoksen pariin
- Potentiaalinen kohde toteuttaa tehokkaasti vuorottaispysäköintiä, joilla päästään korkeaan käyttöasteeseen sekä saavuttaa hankkeen ulkopuolista rahoitusta velvoitepaikkojen kautta
- Toimii vastavoimana keskustan painopisteen siirtymiselle torin ympäristöstä etelän/lännen suuntaan.

## 5 KESKUSTAN PYSÄKÖINTIRATKAISUN CASE-KOhteet

### 5.1 P-Frenckell Tampere



<b>Avattu</b>	2003
<b>Autopaikkoja</b>	370 kpl
<b>Pysäköintioikeussopimuksia</b>	340 kpl
<b>Käyttäjryhmät</b>	Sopimus- ja lyhytaikainen pysäköinti
<b>Ympäröivät palvelut</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keskustan länsiosan kaupalliset palvelut</li> <li>• Tampereen keskusvirastotalo</li> <li>• Frenckellin teknillinen virastotalo, kaupunkiympäristön ja joukkoliikenteen asiakaspalvelupiste</li> <li>• Raatihuone</li> <li>• Tampereen teatteri</li> <li>• Tampereen vanha kirkko</li> <li>• Finlaysonin alueen palvelut (elokuvateatteri, ravintoloita, toimistoja/yrityksiä)</li> </ul>
<b>Sisään/ulosajot</b>	1 kpl, Frenckellin aukiolta
<b>Investointi</b>	12 M€

P-Frenckellin käyttö lähti uusien pysäköintikohteiden tapaan hitaahkosti liikkeelle, mutta alun jälkeen sen käyttäjämäärä on vakiintunut korkealle tasolle. Päivisin P-Frenckelliä käyttävät ympäröivien virastojen ja yritysten työntekijät ja asiakkaat ja kaupallisissa palveluissa asioivat asiakkaat, iltaisin ja viikonloppuisin ympäristön kulttuuri- ja viihdepalveluita kuluttavat asiakkaat. P-Frenckellissä yöpysäköinti on kohdullisen vähäistä, koska keskustassa on vain vähän asukkaita ja niilläkin vähillä asukkailla suhteellisen vähän yksityisautoja.

P-Frenckell on pysäköintikohde, jonka tuottoon voidaan voimakkaasti vaikuttaa aktiivisella operoinnilla. Kasvattamalla lyhytaika-asiakkaiden suhdetta sopimusasiakkaisiin nähden, kohdetta voidaan reilusti ylibuukata sellaisina aikoina jolloin kokemus näyttää sopimusasiakkaiden määrän jäävän maksimistaan.

Yleisin lyhytaikapysäköinnin kesto sijoittuu 2,5–4 tunnin välille.

Edellisen seurauksena arkipäivien käyttöaste on hyvin korkea lukuun ottamatta loma-aikoja. Viikonloppuina sopimuspysäköijien puuttuessa lauantaipäivän kävijämäärä on noin puolet ja sunnuntai noin neljäsosan arkipäivän kävijöistä

## 5.2 Toriparkki Mikkelä



<b>Avattu</b>	2011
<b>Autopaikkoja</b>	620 kpl
<b>Pysäköintioikeussopimuksia</b>	Ei tietoa
<b>Käyttäjryhmät</b>	Sopimus- ja lyhytaikainen pysäköinti
<b>Ympäröivät palvelut</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keskustan kaupalliset palvelut</li> <li>• Mikkelin kaupungin ja Itä-Suomen alueen virastot</li> <li>• Kirjasto</li> <li>• Matkakeskus</li> </ul>
<b>Sisään/ulosajot</b>	1 kpl, Hallituskadulta
<b>Investointi</b>	12,5 M€

Mikkelin Toriparkilla oli valmistuttuaan yllättävän lyhyt käynnistymisvaihe; asiakkaat löysivät halliin ja omaksuivat sen käytön noin puolessa vuodessa. Tämä kertoo siitä että hallilla on ollut kysyntää, siellä on helppo asioida ja pysäköintitariffi on kohtuullinen.

Merkittävänä erona esimerkiksi edellä esiteltyyn Tampereen P-Frenckell-pysäköintitaloon on, että kesäkaupunki Mikkelin Toriparkin käyttö pysyy kesäloma-kuukausina muiden kuukausien tasolla. Toinen ero suuremman kaupungin pysäköinnin tunnuslukuihin löytyy pysäköintitapahtumien kestosta: Mikkelissä tyypillisin pysäköinnin kesto on vain 0:30 – 1:30 tuntia. Syynä tälle saattaa olla se, että pienemmässä kaupungissa asiointi sujuu nopeammin ja etäisyydet ympäröiviin palveluihin ovat lyhyemmät.

Mikkelin Toriparkilla on ollut ympäristön palveluliiketoimintaa elävöittävä vaikutus. Mikkelin keskustan ydin on tori ja sen viereinen kävelykatu, joiden välittömään läheisyyteen on toteutettu kaksi kauppakeskusta: Akseli ja Stella. Lisäksi myös muita kiinteistöjä torin ympäristössä on kunnostettu.

## 5.3 Toriparkki Kuopio



<b>Avattu</b>	1991 (uusi puoli 2013)
<b>Autopaikkoja</b>	700 kpl (+uusi puoli 580 kpl)
<b>Pysäköintioikeussopimuksia</b>	300 kpl
<b>Käyttäjryhmät</b>	Sopimus- ja lyhytaikainen pysäköinti
<b>Ympäröivät palvelut</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keskustan kaupalliset palvelut ml. kauppahalli</li> <li>• Kaupungintalo</li> </ul>
<b>Sisään/ulosajot</b>	3 kpl, ympäröiviltä kaduilta
<b>Investointi</b>	Vanhasta puolesta ei tietoa, uusi puoli 35 M€

Kuopion Toriparkin asiakasmäärien kehittymisestä ei ole käytössä yhtä tarkkaa tilastollista aineistoa kuin kahdesta edellisestä pysäköintilaitoksesta. Aineisto kertoo vain vuosittaisesta pysäköintitapahtumien määrästä, mutta ei anna eväitä varsinaisen käyttöasteen laskemiseen.

Toriparkki on mahdollistanut torin lähistöllä olevien tonttien tehokkaamman rakentamisen, kun asemakaavan mukaiset autopaikat on voitu osoittaa Toriparkkiin. Kuopiossa on hyvin kunnianhimoisia suunnitelmia kävelykeskustan toteuttamiseksi – teemana on *Suomen paras kävelykeskusta*. Toriparkin ansiosta keskustan palvelut ovat asiakkaiden saavutettavissa myös yksityisautoilla siitä huolimatta että kadunvarsipysäköinnin paikkoja poistuu keskusta-alueelta. Tori on sekä kaupallisten palveluiden keskittymä että kaupunkitapahtumien järjestämispaikka. Pysäköintimahdollisuuksien puuttuminen olisi paitsi ohjannut asiointia enemmän ns. automarketteihin, myös pakottanut yleisötapahtumat pois keskustasta.