

Keskustan pysäköintiseminaari

Keskustelutilaisuus keskustan pysäköintiselvityksen valmistelusta päätöksentekoon

Aika keskiviikko 7.9. klo 13 - 16

Paikka Raatihuone, valtuustosali

Läsnä

Helena Hirviniemi, kaupunginvaltuutettu
Mika Vauhkonen, LeanPark/ Cleristo Oy
Timo Mattelmäki, Keskikaupungin asukasyhdistys
Antero Niemelä, kaupunginvaltuutettu, kaupunginhallituksen jäsen
Jenni Manninen, toimittaja
Ulla Appelroth, kaupunginhallituksen jäsen
Jarmo Eskelinen, yrittäjä
Seppo Vekka, yrittäjä
Mikko Rousi, Kiinteistöliitto Kanta-Häme
Sari Hagemeyer, Kaupunkikeskustayhdistys ry.
Eeva Jauro, Kauppakeskus Goodman
Jaakko Linden, Kaupunkikeskustayhdistys ry.
Kalevi Lauronen, Hämeenlinnan yrittäjät
Olli-Pekka Laine, Hämeenlinnan yrittäjät
Ismo Kivinen, yrittäjä, Kaupunkikeskustayhdistys ry.
Martti Töttölä, kaupunginvaltuutettu, yhdyskuntalautakunnan jäsen
Varpu Talvirinne, Hämeenlinnan yrittäjät ry.
Tauno Lahtinen, kaupunginvaltuutettu, yhdyskuntalautakunnan jäsen
Veli-Pekka Sihvonen, Oma Säästöpankki Oyj
Reetta-Maria Tolonen-Salo, Majakalle Oy, Kiinteistöliitto Kanta-Häme
Pirkko Heimo, Hämeenlinnan Pysäköinti Oy
Marja Sirkka-Ahonen, yhdyskuntalautakunnan jäsen
Jari Kattainen, Hämeenlinnan Pysäköinti Oy:n hallituksen jäsen
Kirsti Suoranta, Hämeenlinnan Pysäköinti Oy:n hallituksen jäsen
Annemari Kuvaja, Kisan Kukka, Hämeenlinnan yrittäjät
Hasse Renfeldt, Isännöinti Kuvaja, Kiinteistöliitto Kanta-Häme
Juha Kallioinen, Eversheds Asianajotoimisto Oy, kaupunginhallituksen jäsen
Mervi Käki, toimitusjohtaja, Linnan Kehitys Oy
Kristiina Koskiahho, toimitusjohtaja, HML Eteläranta Oy
Iisakki Kiemunki, kaupunginvaltuuston puheenjohtaja
Sari Rautio, kaupunginhallituksen puheenjohtaja
Jarmo Kulmala, toimitusjohtaja, HML Pysäköinti Oy
Taavetti Kärkkäinen, Lehto Group Oyj
Juha Mäkinen, osastopäällikkö, Sito Oy
Juha Isosuo, apulaiskaupunginjohtaja
Jenni Sabel, tilaajapäällikkö, infran suunnittelu ja rakennuttaminen
Minna Aakkula, liikennesuunnittelija, infran suunnittelu ja rakennuttaminen
Leena Roppola, tilaajapäällikkö, maankäytön suunnittelu
Johanna Närhi, arkkitehti, maankäytön suunnittelu

1. Tilaisuuden avaus

Juha Isosuo avasi tilaisuuden. Isosuo korosti, ettei ole olemassa valmista pysäköintiratkaisua ja siksi vuoropuhelu on tärkeää. Hän myös korosti, että ollaanpa laatimassa asunto-ohjelmaa, edistämässä pyöräilyä, kehittämässä Asemanrantaa tai Engelinrantaa, niin pysäköinti nousee aina esille keskusteluissa. Pysäköinnin lisäksi on kehitettävä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta. Pysäköintipolitiikalla on liikenteellisten vaikutusten lisäksi vaikutusta ympäristöön, viihtyisyyteen ja talouteen niin liike-elämän kuin asumisenkin kannalta. Kallein pysäköintipaikka on tyhjillään oleva pysäköintipaikka.

2. Sito Oy väliraportti

Juha Mäkinen Sitosta esitteli väliraportin aineiston (esitys liitteenä). Pysäköintitarve ei katoa mihinkään seuraavan 30 vuoden aikana, vaikka autonomistuksen tarve vähenisikin. Uusia kulkumuotoja tulee nykyisten rinnalle, jotka myös tarvitsevat tilaa pysäköintiin. Tulevaisuuden tarpeeseen vaikuttaa lisäksi keskustan vetovoiman kasvattaminen (kävijöitä lisää keskustaan) ja pitkäaikaispysäköinnissä jo koettu puute. 2020 tarvitaan jo 300 ap lisää, joista isoin muutos on Paasikiventien siirron aiheuttamat paikkamuutokset tien pohjoispuolella ja Hämeensaaren pysäköintipaikkojen poistuminen. Myös Linnan alueelta poistuu joitakin paikkoja ja osa muuttuu aikarajoitetuksi, jotta Linnan alueella ja puistoissa asioiville on saatavilla pysäköintipaikkoja.

Konsulttityön yhteydessä on kartoitettu pysäköintipaikkojen käyttöaste elokuun lopussa yhtenä päivänä. Kartoitus tehtiin maksimitilanteen aikaan klo 10 - 12 ja toisen kerran yöaikaan klo 22 - 24, jotta saatiin kuvaa asukas-pysäköinnin laajuudesta keskustassa. Pysäköinti on lisääntynyt keskustan ilmaisilla paikoilla ja vähentynyt lähellä Goodmania verrattuna 2012 kartoitukseen. Myös Hämeensaarella pysäköintimäärät on vähentynyt, kun pysäköinnistä on tullut maksullista (kun se oli ilmaista, pysäköintipaikkaa ei aina tahtonut löytyä). Työpaikkapysäköinti on siirtynyt Linnan alueen rajoittamattomille pysäköintipaikoille.

Tavoitteena on tulevaisuudessa vähentää keskustan kadunvarsipysäköintipaikkoja 10 %, esimerkiksi Tampereella vastaava tavoite on -50 %.

Pysäköintistrategia on liikennepolitiikkaa ja keskustan kehittämistä. Tavoitteena on tukea kävelyä ja pyöräilyä. Pysäköintiratkaisut eivät saa rajoittaa keskustan vetovoimaa. Keskustan pysäköintiratkaisu 2016 kulmakivet (5 kohtaa) on mainittu esityksessä sivulla 14.

Mäkinen esitteli sähköautoilun edistämisen tavoitteet. Sähköautojen nopea lataus vaatii enemmän tehoja kuin kotilatauspisteillä on. Autot seisovat noin 90 % ajasta pysäköitynä joko työaikana tai kotona, jolloin sähköautoa ladataan. Latauspisteitä kannattaa toteuttaa 2-4 ap ryhmissä minimissään, jotta toteutus on kannattavaa. Kaupungin roolina on mm. opastaminen, ohjeistaminen ja lupien myöntäminen latauspisteille.

Keskustan pysäköintivyöhykkeestä esiteltiin konsultin ehdotus: nykyistä suppeampi maksullisen pysäköinnin vyöhyke (1) ja reuna-alueilla aikarajoitteinen vyöhyke (2). Konsultti ehdottaa Rauhankadun muuttamista aikarajoitteiseksi.

Asukas- ja yritystunnuspysäköinti ehdotetaan otettavaksi käyttöön keskustan pohjoisreunalla ja itäkulmassa lähellä vanhaa panimoa. Asukastunnuksen hinta voisi olla esimerkiksi 150 €/vuosi ja yritystunnuksen esimerkiksi 300 - 350 €/vuosi. Tunnuksen saisi ruutukaavakeskustassa asuvat tai siellä toimipaikkaansa pitävät yritykset. Järjestelyllä olisi mahdollista saada maksimissaan 350 ap tunnuksen piiriin. Käyttöasteet nousevat näillä alueilla. Maksullinen vyöhyke on syytä pitää keskustan kaupallisessa ytimessä nopean kierron varmistamiseksi. Tunnus ei anna kenellekään nimettyä autopaikkaa, vaan tunnuksella saa pysäköidä vapaana olevalle paikalle erikseen liikennemerkillä osoitetuilla katuosuuksilla (lisäkilpi). Kadunvarsitunnuspysäköinti vastaa pitkäaikaisten pysäköintipaikkojen jo koettuun puutteeseen.

Keskustan pysäköintilaitoksen optimaalisin sijainti olisi lähellä kävelykatua siten, että sisäänajo on lähellä keskustan kehäkatua. Riittävän suurena laitos pystyy palvelemaan parhaiten eri käyttäjäryhmiä ja käyttöaste on korkea. P-laitos mahdollistaisi vuorottaispysäköinnin nimeämättömillä paikoilla. Vuosien 2015 - 2016 aikana osa pysäköintilaitospaikkavaihtoehdoista on todettu toteutuskelvottomiksi. Kasarmikatu on hylätty syrjäisen sijainnin vuoksi. Kaivoparkin laajennus on huono sijainnin suhteen, kun vieressä Goodman tarjoaa 3 tunnin ”ilmaista” pysäköintiä. Linja-autoasema ei onnistu kaupunkikuvallisista ja historiallisista syistä. Toriparkki on sijainniltaan ylivoimainen, mutta vaatii tarkempaa suunnittelua. Eteläkatu on edelleen mukana, mutta se on niin pieni yksikkö, että se vastaa lähinnä Hämeensaaresta poistuvien pysäköintipaikkojen korvaamiseen.

Pidetyissä puheenvuoroissa asukas- ja yritystunnuspysäköinnin käyttöönotto sai kiitosta. Ns. ”ilmaiset” paikat Goodmanissa aiheuttavat sen, ettei keskustan yrittäjillä ole samanlaista etua. Goodmanin pysäköinnin maksavat yrittäjät vuokrissaan ja edelleen kuluttajat tavaroiden ja palveluiden hinnoissa. Todettiin, että toriparkista tulisi maksullinen.

Maksullista pysäköintiä vastustavassa puheenvuorossa mainittiin, että kierto on nopeinta ½ tunnin kiekollisilla paikoilla ja huomautettiin, että maksullisellakin vyöhykkeellä on kahden tunnin aikarajoitus, tosin kännykällä onnistuu pidempään.

Yrittäjät toivovat, että asiakkaat pääsevät asioimaan. Mielikuvat pysäköinnin kalleudesta elävät vahvoina, mutta 1 €/h pysäköintimaksu ei pilaa kenenkään kauppareissua. Kysyttiin, onko mahdollista tarjota lyhytaikaisia aikarajoitteisia pysäköintipaikkoja. Todettiin myös, että jos tuote/palvelu on hyvä, kyllä kauppaan pääsee keinolla millä hyvänsä.

Huomautettiin myös, että vaikka päätös saataisiin aikaiseksi nyt, pysäköintilaitoksen toteuttamiseen kuluu viisi vuotta ennen kuin se on käytössä. Kiinteistöliitto myös painotti, että kaikkien selvitysten mukaan toriparkki onärkevin vaihtoehto ja nyt pitäisi päästä laatimaan kunnan hankesuunnitelma ja laskemaan kustannukset, mutta päätös tarvitaan ensin. Tunnuspysäköinti tuntuu olevan nopeammin päätettävissä oleva asia. Lupajärjestelmän suunnittelu- ja toteutus, liikennemerkkisuunnitelmat ja operoinnin käynnistäminen vaatinee noin 6 kk työaikaa.

Pysäköintialan asiantuntija huomautti, että henkilöautojen määrä on edelleen kasvussa. Autot seisovat 90 % ja liikkuvat 10 % käyttöikästään, joten pysäköitynä ne tarvitsevat tilan niin kotona kuin kaupungissa tai työpaikallakin. Pysäköintilaitoksia on mahdoton toteuttaa olemassa olevassa kaupunkirakenteessa pieneen tilaan. Esimerkiksi robottiparkilla jälkiasentaminen pieneen tilaan onnistuu. Robottiparkki ei toimi keskustassa yksin, vaan tarvitaan hybridiratkaisua, jotta myös asiointipysäköinti toimii, asukas- ja liityntäpysäköintiin robotti soveltuu. Lahdessa matkakeskuksen robottiparkki otetaan lähiaikoina käyttöön. Robottiparkkia pidetään hitaana, kun odotusaika on keskimäärin noin 1,5 min. Perinteisessä pysäköintilaitoksessa pysäköintitapahtuma kestää noin 15 - 20 min, mutta sitä ei huomioida, koska ihminen tekee koko ajan jotakin pysäköinnin eteen, eikä vain odota. Pysäköinnin maksullisuus ei yleensä ole este keskustaan tulemiselle ja keskustaan halutaan edelleenkin tulla autolla. Jopa 30 % keskustan liikenteestä on pysäköintipaikkaa etsiviä autoja. Maksullisuus tarkoittaa, että pysäköinti on hallittua.

3. Valmistelijan puheenvuoro / Liikennesuunnittelu

Minna Aakkula esitteli pysäköinnistä kaupungille tulevaa palautetta ja Hämeensaaren pysäköintimahdollisuuksia (esitys liitteenä). Hämeensaarella alkaa pilaantuneiden alueiden puhdistaminen keväällä 2017, eikä vielä tiedetä varmaksi, joudutaanko nykyinen pysäköintialue kaivamaan kokonaisuudessaan auki. Asia selviää tämän vuoden aikana kunnostussuunnitelman yhteydessä.

4. Case Maistraatti/ Lehto Group

Taavetti Kärkkäinen esitteli Lehto Groupin kiinnostuksen kohteena olevan maistraatin talon tapauksen. Lehto Group on toiminut Hämeenlinnassa pari vuotta ja toteuttanut keskustassa vanhan poliisitalon muutoksen asunnoiksi. Nyt on meneillään Suomen kasarmien alueella uudiskohde (101 asuntoa). Heillä on kiinnostusta muuttaa maistraatti asunnoiksi, mutta nykyisillä kaavamääräyksillä autopaikkojen toteuttaminen muodostuu ongelmaksi. Kaava vaatii autopaikkoja 1 ap/ 100 k-m² kun rakennuksen käyttötarkoituksena on liike tai toimistotilat ja 1 ap/asunto. Autopaikkoja tontilta puuttuu näin ollen asuntoja rakennettaessa jopa 40kpl. Yhtiön kokemuksen mukaan Hämeenlinnan poliisitalon muutoksen yhteydessä toteutetuista autopaikoista vain pieni osa saatiin myytyä asukkaille. Yhtiö on halukas hankkimaan esimerkiksi yhteiskäyttöautoja asukkaiden käyttöön autopaikkojen sijasta. Heillä on kokemusta yhteiskäyttöautoista mm. Klaukkalasta (EkoRent).

Autopaikkojen suhteen mennään yhä enemmän keskitettyihin ratkaisuihin ja vuorottaiskäyttöön. Asukastunnuspysäköinti tuo hyvää joustoa pysäköintiin. Yhteiskäyttöautot eivät poista asemakaavasta määräystä pysäköintinormista, mutta sillä voitaisiin alentaa normia (korvata osa asemakaavan edellyttämistä autopaikoista).

5. Valmistelijan puheenvuoro / Maankäytön suunnittelu

Johanna Närhi käsitteli pysäköintiasiaa maankäytön suunnittelun näkökulmasta (esitys liitteenä). Kaupungin ja seutukunnan kasvutavoitteet tuovat tulevaisuudessa yhä enemmän keskustaan asiakkaita. Vuoden 2006 kaupallisen selvityksen mukaan Goodmanin rakentamisen jälkeenkin keskustassa on vielä lisäpotentiaalia liikerakentamiselle noin 11 000 k-m². Tämä vastaa nopin 158 - 220 autopaikkaa riippuen pysäköintinormista (1 ap / 50-70 k-m²). Realprojektin 2016 tekemän markkinaselvityksen mukaan keskustan haasteita ovat modernin liiketilan puute, keskustan hajautuneisuus (Goodman, tori, linja-autoasema, Verkatehdas, rautatieasema), hankalaksi koettu pysäköinti, Goodmanin ja kauppatorin välillä kaupallinen aukko ja että keskustan suurimmat päivittäistavarakaupat sijaitsevat Goodmanissa (S-market), Tavastilassa (Lidl) sekä niiden eteläpuolisessa K-Citymarketissa eli ydinkeskustasta puuttuu vetovoimainen päivittäistavarakauppa. Selvityksen mukaan liiketilojen laskennallinen tarve vuoteen 2030 mennessä olisi noin 75.000 k-m², josta vain osa voisi sijoittua keskustaan (suurin osa paljon tilaa vievää kauppaa).

Närhi esitteli uuden ehdotuksen ruutukaavakeskustassa käytettäväksi pysäköintinormiksi. Keskustelussa päädyttiin siihen, että asumisen pysäköintinormia olisi väljennettävä 1 ap / 100 k-m²:stä 1 ap/120 k-m²:iin sillä perusteella, että pysäköintiä ohjattaisiin yleisiin pysäköintilaitoksiin ja siten paikat olisi vuorottaiskäytössä. Pysäköintilaitos toisi paikoitukseen paisuntavaraa, mikäli asukkailla on normissa edellytetyä enemmän autoja. Liike- ja toimistotilojen pysäköintinormia väljennettäisiin 1 ap/50 k-m²:stä 1 ap/70 k-m²:iin.

Täydennysrakentamisessa vaaditaan rakennettavaksi/hankittavaksi lisärakentamisen tai käyttötarkoituksen muutoksen edellyttämät autopaikat kaavan normin mukaisesti. Normin väljentämistä voitaisiin harkita tapauskohtaisesti joukkoliikenteen ja palveluiden äärellä, kun rakentaminen on Ara-asumista tai muuta erityisasumista, otetaan käyttöön yhteiskäyttöautot, autopaikkojen vuorottaiskäytöllä (väljennystä -20 % - 25 %, edellyttää pysäköintilaitosta), edistetään olemassa olevan rakennuskannan käyttöä keskeisellä paikalla (esim. käyttötarkoituksen muutos, jotta rakennus pysyy käytössä, eikä rapistu ja tällä elävöitetään keskustaa) tai suojeltavassa ympäristössä, mikäli autopaikkojen toteuttaminen tarkoittaisi arvokkaiden ominaispiirteiden turmelemista.

Lisäksi esitetään otettavaksi käyttöön vapaaksiostoperiaate. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kunta voi osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat autopaikat kohtuulliselta etäisyydeltä. Kiinteistö ostaa "itsensä" vapaaksi kaavan pysäköintinormin edellyttämien

pysäköintipaikkojen järjestämisvelvollisuudesta. Autopaikkasopimus tehdään rakennusluvan yhteydessä. Autopaikoista perittävän korvauksen tulee vastata hyötyä, jonka kiinteistö saa vapautuessaan autopaikkojen järjestämisestä ja korvaus määräytyy kunnan hyväksymien maksuperusteiden mukaan. Vapaaksioston kautta saatavat tulot tärkeä korvamerkitä velvoitepaikkojen toteuttamiseen. Uusissa asemakaavoissa/kaavamuutoksissa voidaan vaatia kaavamääräyksellä sijoittamaan osa autopaikoista keskustan yleisiin pysäköintilaitoksiin (esim. 50 %). Edelleen, kun autopaikat sijoitetaan yleiseen pysäköintilaitokseen, saa paikkamäärästä esim. 20 - 25 % alennuksen (nimeämättömät paikat = vuorottaiskäytössä).

Keskustavision liikennettä koskeva kartta päivitetään tässä yhteydessä, päivitystarve koskee lähinnä pysäköintilaitospaikkavaihtoehtoja ja pyöräilyn kehittämistä.

Keskustelussa korostettiin, että rakentamisinvestointeja pitäisi saada järkevästi liikkeelle, eikä autopaikkainormin tulisi olla niille esteenä.

6. Yrittäjien/kaupunkikeskustayhdistyksen puheenvuoro

Asukas- ja työpaikkapysäköinti on huomioitu ehdotuksissa, toivottiin tunnuspysäköinnin toteutukseen nopeaa aikataulua. Todettiin, että tunnuspysäköinti otetaan käyttöön tällä valtuustokaudella. Yrittäjien kannalta merkittävintä on asiointipysäköinti ja esitykset ovat kannatettavia. Toukokuussa jätetyssä aloitteessa oli mukana neljä tahoja, jotka edustavat laajaa joukkoa keskustan käyttäjistä, joten pysäköintiasia on saatava järjestykseen.

Puheenvuoroissa peräänkuulutettiin päätöksiä. Vaikka toriparkkipäätös tehtäisiin nyt, vie sen toteuttaminen nopeallakin aikataululla vähintään 5 vuotta. Sillä välin pysäköintitunnukset toivottavasti saadaan kuntoon jo vuoden alussa.

Kaupunkikeskustayhdistyksen kiinteistö- ja liikennetiimissä keskustan pysäköintiasiat on ollut syksyn pääteema. Keskustan länsipäässä pysäköintiasiat ovat erinomaisesti hallinnassa: Kesko ja kaupunki ovat tehneet sopimuksen kadunvarsipysäköinnistä, Tavastilalla on 2 h vapaa pysäköinti, 600 ap Goodmanissa ja Citymarketin katolla on pysäköintitilaa. Haasteita on torin ympäristössä ja keskustan itäosissa. Puheenvuorossa toivottiin, että erotettaisiin operatiiviset asiat ja isot strategiset ratkaisut toisistaan, joihin vastaukset on vuosien päässä. Toivottiin pysäköintiyhtiölle enemmän toimivaltaan lyhyen aikavälin operatiivisten asioiden hoitamisessa joustavasti ja ketterästi, ettei kaikkia asioita tarvitsisi viedä yhdyskuntalautakuntaan. Keskitetty pysäköintilaitos keskustaan on kaupunkikeskustayhdistyksen yhtenäinen näkemys. Suoranaista ilmaista pysäköintiä ei olla haluamassa, vaan autoilija maksaa pysäköintipalvelusta, jotta se toimii, ja voittajia ovat kaikki. Toivottiin nopeita päätöksiä ilman, että odotetaan uusia hallintomuutoksia.

7. Kaupunginhallituksen puheenvuoro

Sari Rautio piti puheenvuoron tilaisuuden lopussa yhteenvetopuheenvuorona.

8. Pysäköinti Oy:n puheenvuoro

Ilmainen pysäköinti, sitä ei ole olemassa, aina pysäköinti tulee jonkun maksettavaksi veroissa, tuotteiden ja palveluiden hinnoissa, vaikka itse pysäköintitapahtumasta ei perittäisi maksua. Kaivoparkissa ja Keinuparkissa on vielä paikkoja, käyttöasteet ovat 60 - 70 %:n luokkaa. Pysäköinti on palvelua ja yhtiö haluaa palvella autoilijoita niin, että asiakkaat ovat tyytyväisiä. Kaupunkialueella ei voida pysäköintiä ajatella toteutettavan väliaikaisina ”kuraparkkeina”, ts. maantasopypysäköintialueina. Toriparkki on yhtiön näkökulmasta toimivin ratkaisu. Asemanrannassa on alkamassa pysäköintilaitoksen suunnittelu, jossa laitoksen yhteyteen toteutetaan muitakin palveluita.

Pysäköintiyhtiö on kannustanut aiemminkin vapaaksiostoperiaatteen käyttöönottoon. Päätös käyttöönotosta tehdään kaupunginvaltuustossa ja maksun määrän päättää valtuusto.

Vapaaksiostomaksu voi olla myös joku muu hinta kuin rakentamiskustannus. Esimerkiksi 15 000 ,- maksulla kiinteistö voisi ostaa itsensä vapaaksi velvoitteesta järjestää asemakaavassa edellytetyjä autopaikkoja (yleensä osasta autopaikkoja). Käyttäjä maksaa lisäksi pysäköintimaksua. Esimerkiksi Kaivoparkista saa pysäköintioikeuden noin 15 000,- hintaan, mutta sillä ei saa ilmaista paikkaa, vaan lisäksi tarvitsee maksaa käyttö-/hoitokulut.

9. Yhteenveto

Esiteltiin paikalla olleet luottamushenkilöt. Rautio oli käynyt seminaaripäivänä Lapinjärvellä ja sielläkin oli kysytty, mikä on Hämeenlinnan keskustan tilanne tällä hetkellä. Rautio painotti, että tämän valtuustokauden aikana tarvitaan päätös keskustan pysäköintiratkaisusta. Aikataulu oli alun perin 30.9.2016 mennessä, siitä ollaan nyt vähän jäljessä. Rautio korosti, että läsnä olleet olivat varsin yksimielisiä siitä, että pysäköintilaitoksen pitää olla keskellä kaupunkia, ei reunalla. Yksityisten sitoutumista eli yksityistä rahaa tarvitaan sen toteuttamiseksi. Pienet pysäköintiratkaisut eivät riitä pitkäksi aikaa. Nyt näyttäisi olevan vahva halu tehdä yhdessä, joten ei tyydytä lyhyen ajan ratkaisuihin. Pysäköintilaitosta osataan käyttää, kunhan se on oikealla paikalla. Pysäköinti on kaupungin brändin, elinvoiman ja vetovoiman kannalta tärkeä asia.

Keskikaupungin asukas yhdistys ilmoitti vastustavansa toriparkkia kaupunkikuvallisista syistä. Torille ei saa tehdä kuilua autojen sisäänajolle, eikä torneja (ilmastointikanavia) torille kävelijöiden tielle.

Myös robottiparkkivaihtoehtoa edellytettiin selvitettäväksi.

Yhteinen iso huoli on keskustan näivettymisestä. Toriparkki on koettu möröksi rahoituksellisista syistä ja torimiljööön uhkana. Poissulkeva suunnittelumetodi on ollut tärkeä. Torille säästeliäämmän vaihtoehdon tutkiminen on tärkeää, mutta selvästikin tori on keskeisin paikka pysäköintilaitokselle.

Tahtotila näyttäisi olevan olemassa, on vain tekosyitä edellyttää robottiparkki tms. lisäselvityksiä. Huomautettiin myös, että kaupungilla ei ole varaa toriparkin kaltaiseen jätti-investointiin, kaupunki ei voi sitä tehdä. Huomautettiin myös, että Mikkelin torin alla on toriparkki, mutta tori on vilkas ja torin ilme on edelleen sama kuin ennenkin. Mikkelissä toriparkin rahoituksesta 85 % tuli yrittäjiltä.

Juuri rahoitussyistä tarvitaan sekä vapaaksiosto-oikeus, että pysäköintiratkaisu samaan päätökseen kertaratkaisuna.

Tilaisuus päättyi noin klo 16.

Muistion laati,

Johanna Närhi

Liitteet

Hämeenlinnan keskustan pysäköintiselvityksen päivitys 2016, luonnos 7.9.2016, Sito Oy Juha Mäkinen

Liikennesuunnittelun esitys, Minna Aakkula

Maankäytön suunnittelun esitys, Johanna Närhi