

Hämeenlinna P-Tori pysäköintilaitoksen hankesuunnitelma

Tarkastelu vaihtoehtoista

RAMBOLL

Ohjausryhmä 29.11.2018

Kaupunginvaltuuston päätös 2016 keskustan pysäköintistrategiasta

Pysäköintilaitos tulee liittää kiinteästi keskustan kehittämiseen ja kaupallisten palveluiden tarjontaan Torin alle sijoitettuna pysäköintilaitoksella on suurin kauppaa ja palveluita tukeva merkitys...

...Toriparkin suunnittelun käynnistäminen on tarpeen investointikustannusten arvioimiseksi, jonka jälkeen voidaan selvittää yksityisten rahoituksen osuus tarkemmin.

Vasta tämän jälkeen voidaan tehdä investointipäätös toriparkin toteuttamisesta.”

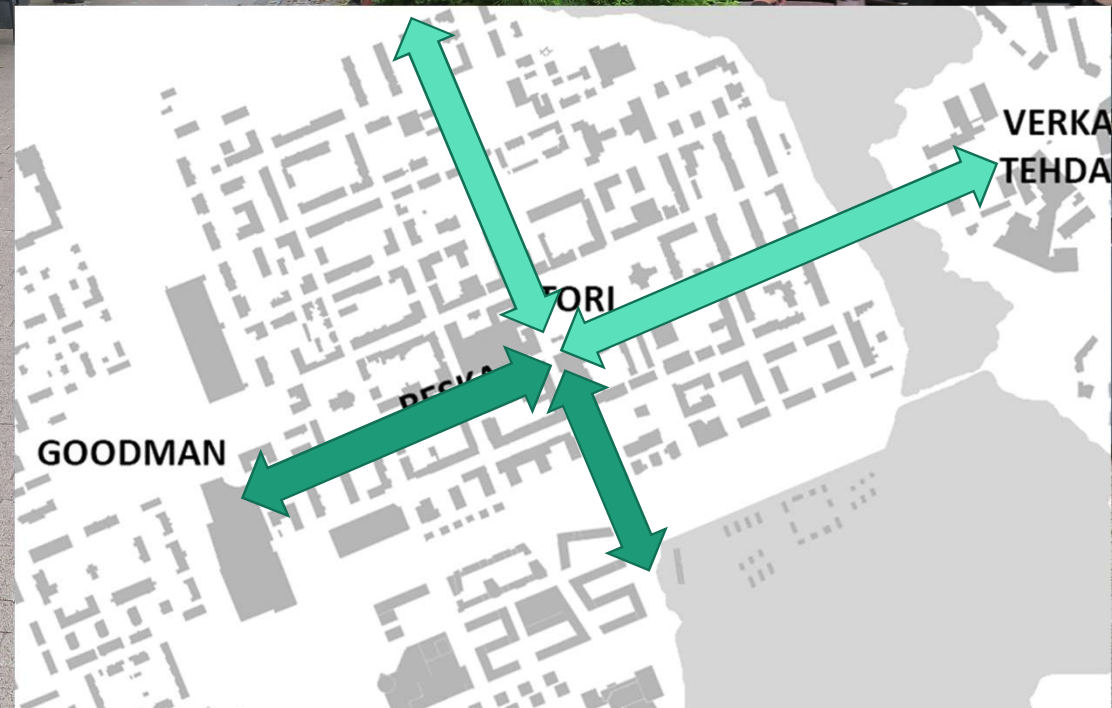


TORIN PYSÄKÖINTILAITOKSEN MERKITYS

- Pysäköintiä eri tarpeisiin
- Kiinteistökehittäminen
- Katutilan kehittäminen
- Eri kulkumuotojen kehittäminen
- Keskustan aseman vahvistaminen

YHTEYS TORI + GOODMAN YHTEYS TORI + RANTA

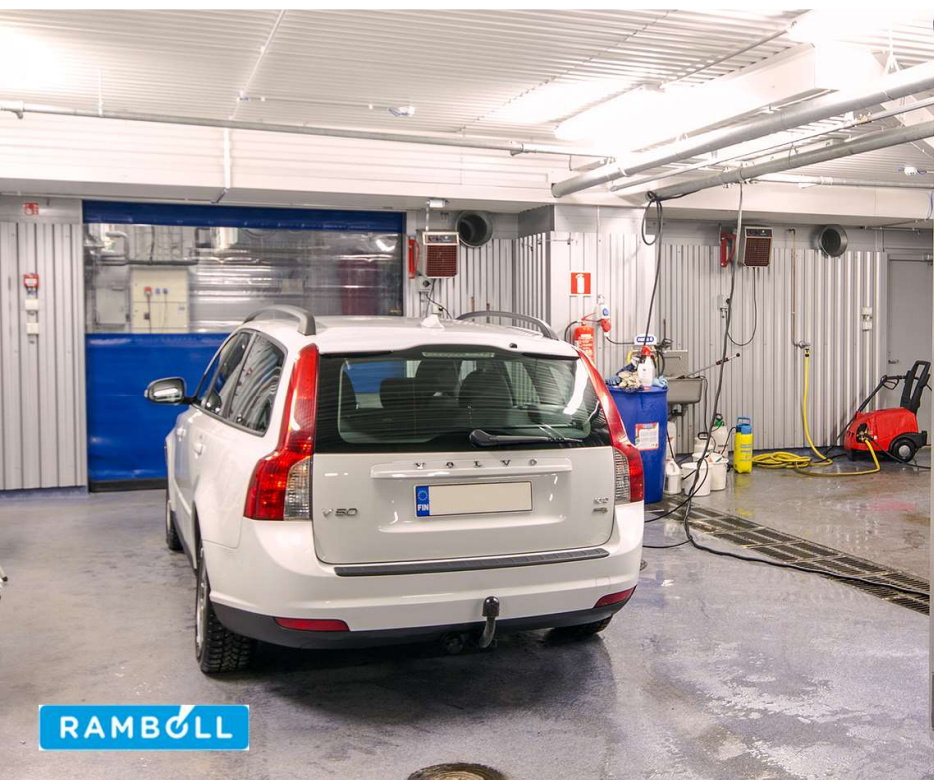
- Akselien päät tulee olla vahvoja
- Vahvistaa keskustaa ja sen laajuutta
- Tuo kävelykadulle ihmisvirtoja
- Edistää yrityselämää
- Monipuolistaa palveluja
- HUOM. Toriparkki ei yksin riitä



VÄESTÖNSUOJA



Linnakadun nykyinen 500 hengelle, edellyttää parantamista
Torin p-laitoksen yhteyteen uusi keskustan väestösuoja, max. 900 m²
Kattaa uusien keskustakiinteistöjen väestönsuojatarpeen (250 m etäisyys)



RAMBOLL

P-TORIN PALVELUJA

P-TORISTA ON MONEKSI

Asiakas-
pysäköinti

Asukas- ja
työpaikka-
pysäköinti

P-Torin
palvelut

Väestönsuoja-
tarpeet

Kiinteistöjen
velvoitepysäköinti-
paikat

Katutilojen kehittäminen
oleskelulle, kävelylle ja
pyöräilylle



ESIMERKKINÄ LAHDEN TORIPARKKI

- Valmistui 4/2015
- Samanaikaisesti uudistettiin keskustan katutilat
- 600 autopaikkaa kahdessa tasossa
 - 170 velvoitepaikkaa
 - 6 vanhaa kiinteistöä
 - 4 uutta tai suunnitteilla olevaa kiinteistöä
- Käyttöaste kasvanut jatkuvasti



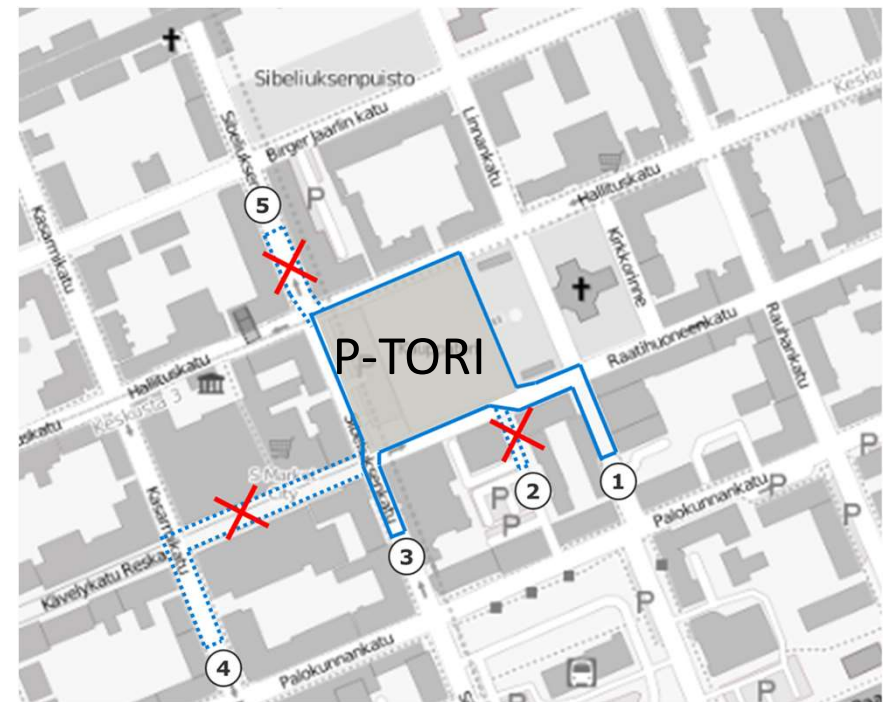
LAHDEN TORIPARKIN TALOUS

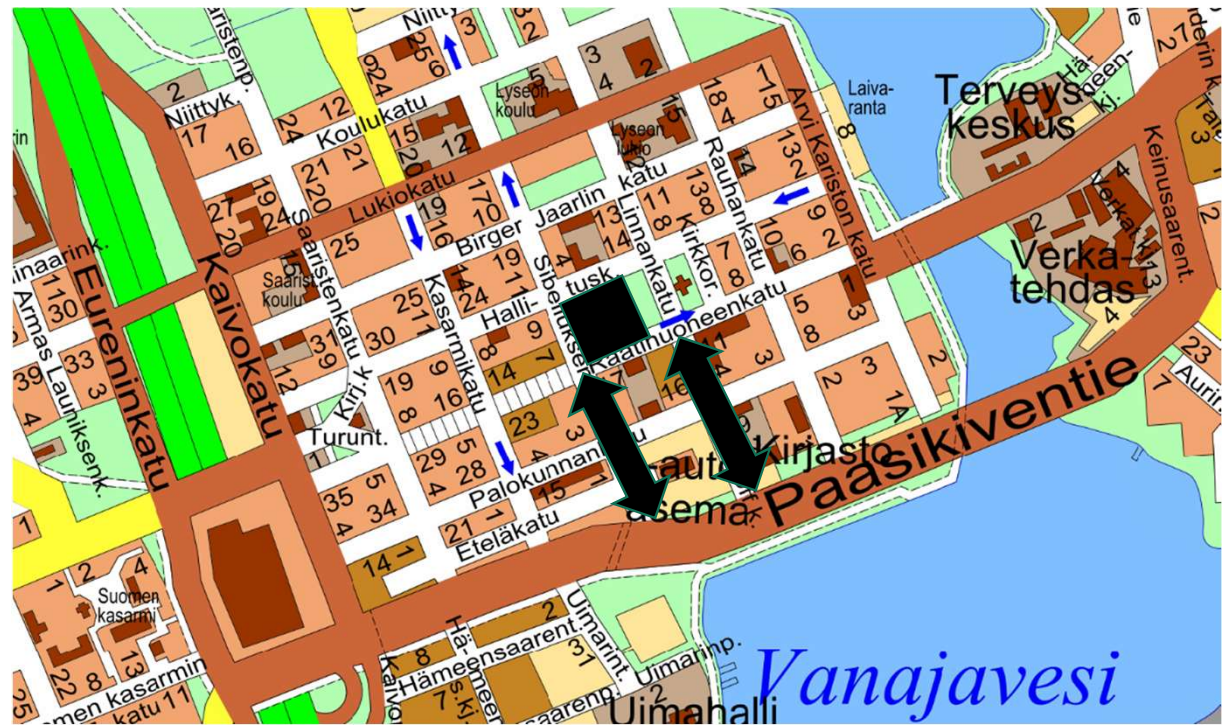
- Maksoi 17,6 M€
- 15 M€ lainaa, jota lyhennetään 1,2 M€ vuodessa
- Taloudellinen kehitys suunniteltua parempaa
- Tekee nollatuloksen (budjetoitu muutaman vuoden päähän)

VAIHTOEHTOISET SISÄÄNAJOYHTEYDET

1. Linnakatu
2. Raatihuone
3. Sibeliuksenkatu etelä
4. Kasarminkatu /kävelykatu
5. Sibeliuksenkatu pohjoinen

RAMBOLL





YHTEYSVAIHTOEHTOJEN ALUSTAVAT VAIKUTUKSET

	Saapumis- suunta	Saavutet- tavuus	Keskustan liikenne- järjestelyt	Toriympäristön kehittäminen	Kaupunki- kuvan muutos	Kustannukset
1. Linnakatu						
2. Raatihuone						
3. Sibeliuksenkatu 2-s						+ Kasarmink.
4a. Kasarminkatu 1-s ja Sibeliuksenkatu 1-s						Kustannus korkea
4b. Kasarminkatu 1-s ja Linnakatu 1-s						Kustannus korkea
5. Sibeliuksenkatu pohjoiseen 1-tai 2-s	Pohjoinen	Ei arviointia pohjoisen saapumissuunnan takia				

RAMBOLL

Positiivinen vaikutus

Neutraali vaikutus

Hieman kielteinen vaikutus

Kielteinen vaikutus

YHTEYSVAIHTOEHTOJEN ALUSTAVAT VAIKUTUKSET

	Saapumis- suunta	Saavutet- tavuus	Keskustan liikenne- järjestelyt	Toriympäristön kehittäminen	Kaupunki- kuvan muutos	Kustannukset
1. Linnakatu						
2. Raatihuone						
3. Sibeliuksenkatu 2-s						+ Kasarmink.
4a. Kasarminkatu 1-s ja Sibeliuksenkatu 1-s						Kustannus korkea
4b. Kasarminkatu 1-s ja Linnakatu 1-s						Kustannus korkea
5. Sibeliuksenkatu pohjoiseen 1-tai 2-s	Pohjoinen	Ei arviointia pohjoisen saapumissuunnan takia				

RAMBOLL

Positiivinen vaikutus

Neutraali vaikutus

Hieman kielteinen vaikutus

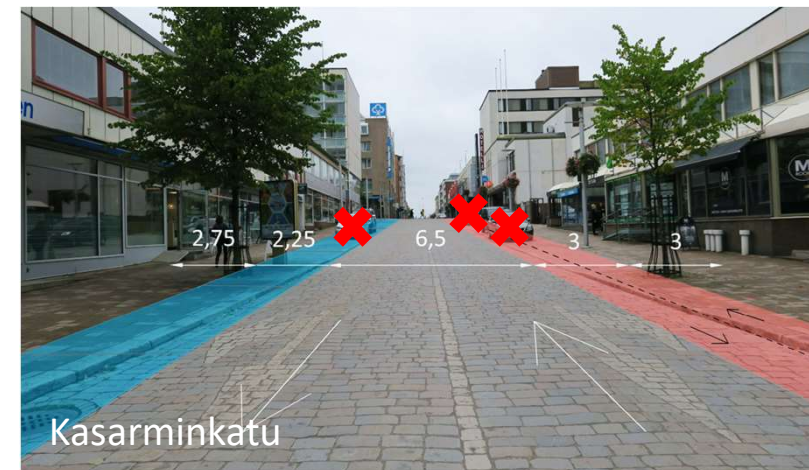
Kielteinen vaikutus

AJOYHTEYS SIBELIUKSENKADULTA VAIKUTUKSET

Johtaa muutoksiin bussireittiin ja pyöräväyliin. Tällöin kävelykatu ja tori yhdistyvät entistä paremmin toisiinsa Linnakortteli yhdistyy toriin. Muutokset voidaan tehdä myös Linnakadun yhteydellä.

Sibeliuksenkatu torista Paasikiventielle kehittyy jalankulun reittinä yhdistäen torin ja linja-autoaseman. Reittiä ei ole mahdollista kehittää pyöräreittinä.

Bussireitti siirtyy Kasarminkadulle
Pyöräreitti (päätos) siirtyy Kasarminkadulle
Kasarminkadusta enemmän keskustan läpäisevä pääkatu
Pysäköinti Kasarminkadulta poistuu lähes kokonaan



AJOYHTEYS LINNANKADULTA VAIKUTUKSET

Ei oleellisia muutoksia katuverkon nykytilanteeseen eikä tehtyihin suunnitelmiin.

Edellyttää nykyisen väestösuojan rakentamisen uudelleen joko toriparkin yhteyteen tai muualle keskustaan

Sibeliuksenkadulle voidaan toteuttaa päätetyt 1-suuntaisen pyöräväylät

Sibeliuksenkatua voidaan kehittää etelä-pohjoissuuntaisena kävelyn ja pyöräilyn reittinä, jossa tori muodostaa keskeisen välietapin



AJOYHTEYDEN VALINTAPERUSTEET

JOS PRIORISOIDAAN

1. Sibeliuksenkadun pyöräreittiä ja nykyistä ja suunniteltua katuverkkoa sekä suuaukon kaupunkikuvaa niin valintana on **Linnakadun yhteys 2-suuntaisena**. Tällöin jätetään myös mahdollisuus kehittää Sibeliuksenkatua vahvana kävelyn ja pyöräilyn etelä-pohjoissuuntaisena reittinä.

2. Torin yhdistyvyyttä kävelykatuun ja ykköskortteliin niin valintana on **Sibeliuksenkatu 2-suuntaisena**. Sibeliuksenkadun kehittäminen etelä-pohjoissuuntaisena pyöräilyn akseli on vaikea toteuttaa. Väestönsuojan uusimista ei ratkaisu edellytä.

Molemmissa ratkaisuissa on mahdollisuus kehittää torin ja kävelykadun yhteyttä kävelypainotteisena yhteisenä tilana.

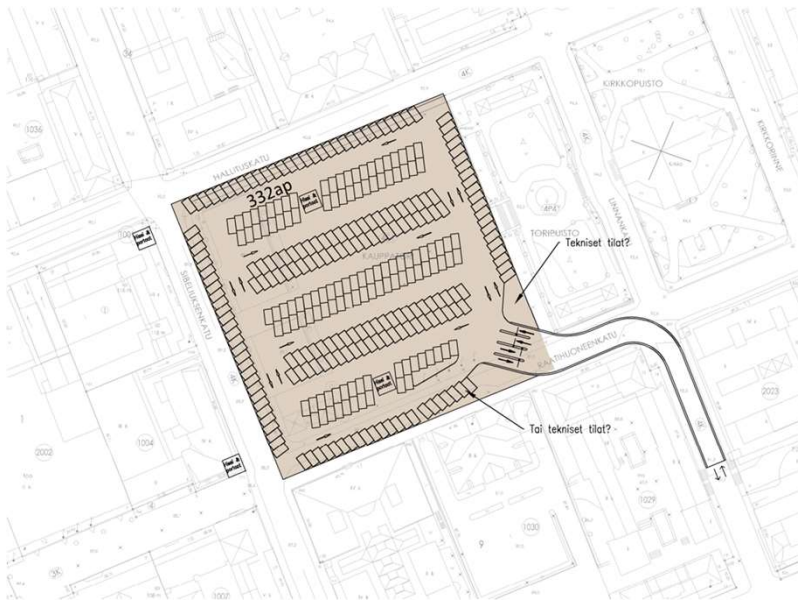


P-TORIN LAAJUUSVAIHTOEHDOT

Kolme vaihtoehtoa

- A 1-tasoinen 330 autopaikkaa
- B 1,5 – tasoinen 480 autopaikkaa
- C 2-tasoinen 630 autopaikkaa

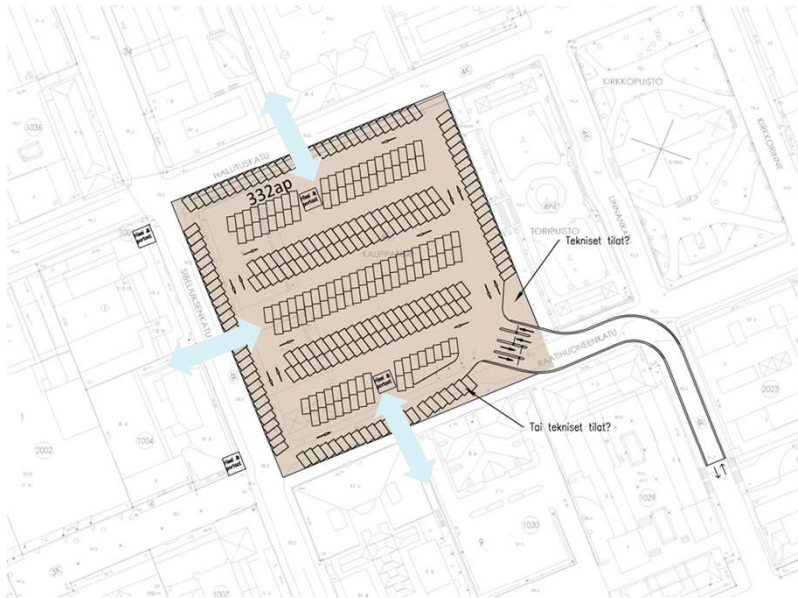
1 - taso



Pysäköintilaitosvaihtoehdot on esitetty Linnankadun yhteydellä.

330 autopaikkaa

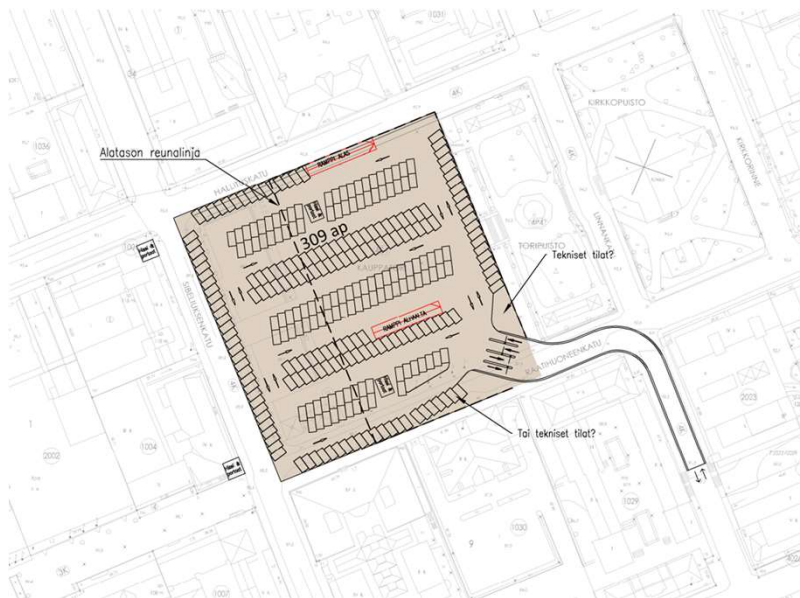
1 - taso



Pysäköintilaitoksesta voidaan toteuttaa suoria kävely-yhteyksiä ympäröiviin kiinteistöihin.

330 autopaikkaa

1,5 - taso



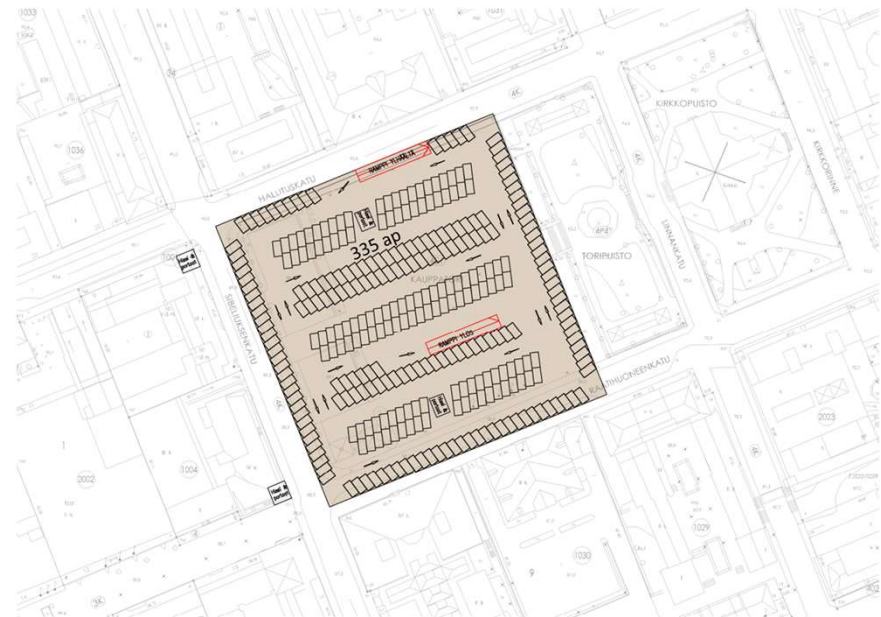
Alataso tehty alueelle, jossa pohjavedenpinta on etäänpänä lattiatasosta

480 autopaikkaa

2 - taso



Hissiytteydet voidaan sijoittaa myös toripaviljonkiin



630 autopaikkaa

P-TORIN VAIHTOEHTOJEN VERTAILU

	Paikkamäärä	Kustannus- taso (kaikki kustannukset)	Rakennustyön haitat	Riskit
A 1-taso	330	19 M€ 58.000 €/paikka	Lyhyin rakennusaika	Pienimmät riskit Ei kansivuotoriskiä Ei pohjavesiriskiä
B 1,5 -taso	480	27 M€ 56.000 €/paikka	Voi rakentaa kahdessa työvaiheessa	Kannessa lävistyksiä ja siten vuotoriski
C 2-taso	630	31 M€ 49.000 €/paikka	Pisin rakennusaika	Kannessa lävistyksiä ja siten vuotoriski Pohjavesiriski

Jokaiseen vaihtoehtoon lisäksi torin ja ympäröivien katujen
pintarakenteet 2,0 M€



LIKKUMINEN TULEVAISUUDESSA

RAMBOLL

Liikkuminen palveluna (MaaS)

- Tavoitteena vähentää yksityisauton käyttöä ja omistamista

Yhteiskäyttöautot

- 1-yhteiskäyttöauto korvaa 7-13 yksityisautoa
- Voidaan sisällyttää pysäköintinormiin

Automaattiautot

- 1.vaiheessa 2030-luvulla käyttö moottoriteillä ja taajamien busseissa



TULEVAISUUDEN LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI

Liikkuminen palveluna

- Pysäköintipaikkatarpeen odotetaan vähenemän

Yhteiskäyttöautot

- Vähentää pysäköintitarvetta
- Yleensä 1 yhteiskäyttöauto vastaa 5 asukaspysäköintipaikkaa

Automaattiautot

- Pysäköintipaikkamäärä vähenee
- Tarvitaan väliaikaisia paikkoja (otto, jättö, lataus, häiriö)

Keskusta-asuminen vuorostaan lisää
pysäköintitarvetta

KIITOS



VUODELTA 1911

KUSTANNUSERITTELY

	1-TASOINEN	1,5-TASOINEN	2-TASOINEN
P-laitoksen rakenne ja LVIS	16 M€	23 M€	27 M€
Mursketäyttö toripinnan ja kannen välissä	0,3 M€	0,05 M€	0,05 M€
Pohjarakenteet	1,9 M€	2,4 M€	2,9 M€
Opastus	0,26 M€	0,39 M€	0,45 M€
Johtosiirrot ja kuivatus	0,52 M€	0,52 M€	0,52M€
Torin pintarakenne ja ympäröivien katuja uudelleen rakentaminen	2,0 M€	2,0 M€	2,0 M€
YHTEENSÄ (ALV 0%)	21 M€	29 M€	33 M€

Sis. yleis- ja arvaamattomat kustannukset 30 %
Toripaviljongin kustannus on erikseen

