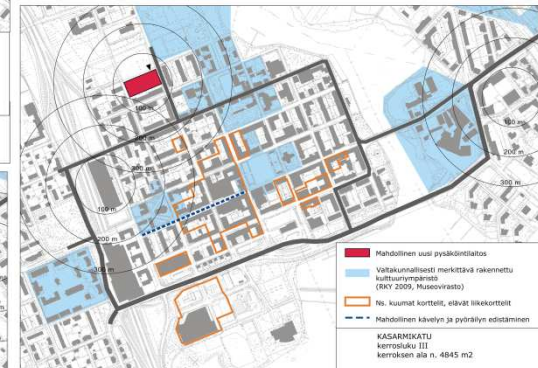
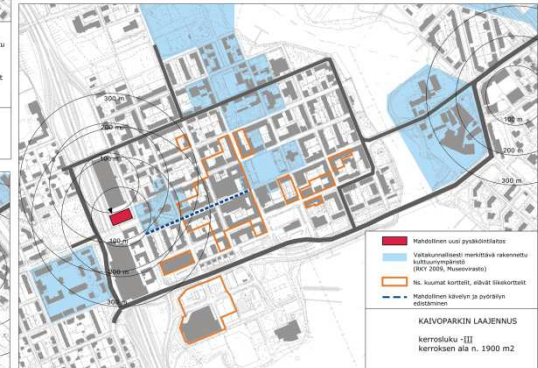
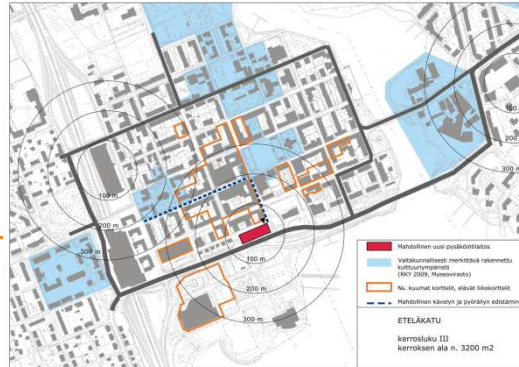
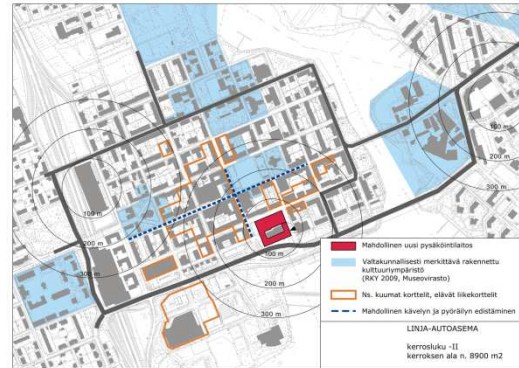
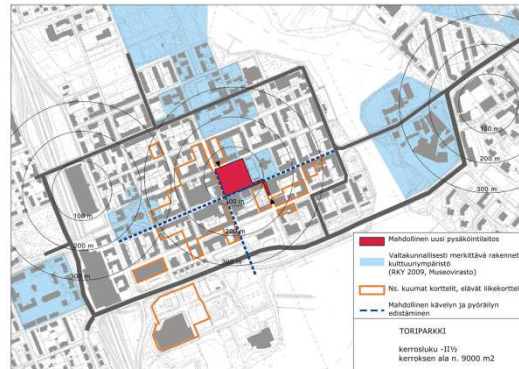




Keskustan pysäköinti

Pysäköintiseminaari 4.3.2015



Ohjelma

17.30 – 17.45

Seminaarin avaus
Päivi Saloranta

17.45 – 18.15

Pysäköintitarve, pysäköinnin järjestämisen yleiset periaatteet ja
pysäköintikyselyn 2015 yhteenveto
Johanna Närhi

18.15 – 18.30

Pysäköintiyhtiön tilannekatsaus
Jarmo Kulmala

18.30 – 20.00

Pysäköintilaitosvaihtoehtojen vertailu ja keskustelu
Juha Mäkinen, Sito Oy



Taustaa

**Keskustan liikennesuunnitelma 2012,
Keskustan pysäköintiratkaisut- selvitys 2013,
Keskustavisio 2014**

- Keskustavision yhteydessä saadun palautteen perusteella pysäköintiratkaisua ei voida tehdä, koska selvitykset eivät ole riittävät
- Pieniä tarkennuksia vaihtoehtoihin pysäköintilaitosratkaisuihin vrt. 2013 selvitykseen (mm. paikkamäärät, sis.ajot)
- Laadittu pysäköintilaitosvaihtoehtojen vertailu taulukkomuodossa
- Hämeenlinnan Pysäköinti Oy:n tilastot Goodmanin vaikutuksista keskustan pysäköintitilanteeseen
- Laadittu kysely ruutukaavakeskustan ja moottoritien katteen kiinteistöille eri vaihtoehtojen houkuttelevuudesta

Pysäköintiratkaisun merkitys

Pysäköinti on väline viihtyisämpään ja elinvoimaisempaan keskusta

- Pysäköintiratkaisu vaikuttaa monien muiden hankkeiden toteutukseen mm. Reskan, Palokunnankadun, Sibeliuksenkadun, Hallituskadun saneeraus, katutilojen muutokset kävely- ja pyöräilypainotteisiksi → **tavoitteena viihtyisämpi keskusta**
- Osa sijoituspaikkavaihtoehdoista soveltuu myös täydennysrakentamiseen, jos pysäköintiratkaisua ei ole, ei näitä voida rakentaa
- Pysäköintiratkaisu vastaa **pitkän aikavälin tarpeeseen** - suunnittelusta toteutukseen kestää vähintään 5 vuotta
- Keskustavisio: tavoitteena pitkällä aikavälillä keskustan laajentaminen Verkatehtaalle ja Asemanseudulle
- Tarkempaan suunnitteluun ei voida ryhtyä kaikkien viiden vaihtoehdon osalta
- Keskustan huoltoliikenteen suunnittelu odottaa pysäköintiratkaisua



Pysäköintiratkaisun merkitys

Pysäköinti on väline viihtyisämpään ja elinvoimaisempaan keskusta

- Uusien palveluiden sijoittuminen keskusta edellyttää pysäköintiratkaisua, näköalattomuus ei houkuttele sijoittajia
- Hämeenlinnan keskusta on **koko seutukuntaa palveleva keskusta**
- Pysäköintiratkaisu on yrittäjien etu – palveluiden saavutettavuus paranee
- Pysäköintiratkaisu on asukkaiden ja taloyhtiöiden etu – lisää palveluita → työpaikkoja palvelualueille, liiketilat pysyvät vuokrattuina, muuten vuokratason alentaminen aiheuttaa kuluja kiinteistöissä asuville
- Taloyhtiöille avautuu mahdollisuus hankkia velvoiteautopaikkoja keskitetystä laitoksesta



EKOLIITU 2011

Kohti terveellisempää ja ympäristöystävällisempää liikkumiskulttuuria

- Hämeenlinnan keskusta-alue tarjoaa turvallisen, terveellisen ja viihtyisän elinympäristön, jossa ihmiset voivat liikkua eri kulkutapoja monipuolisesti hyödyntäen.
- Pääosa arjen matkoista on mahdollista ja houkuttelevaa tehdä kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.
- Liikennejärjestelyt ovat kaikilla kulkutavoilla liikuttaessa ja kaikille liikkujaryhmille turvallisia. Liikkuminen myös koetaan turvalliseksi.



Pysäköinnin tarpeeseen vaikuttavia seikkoja

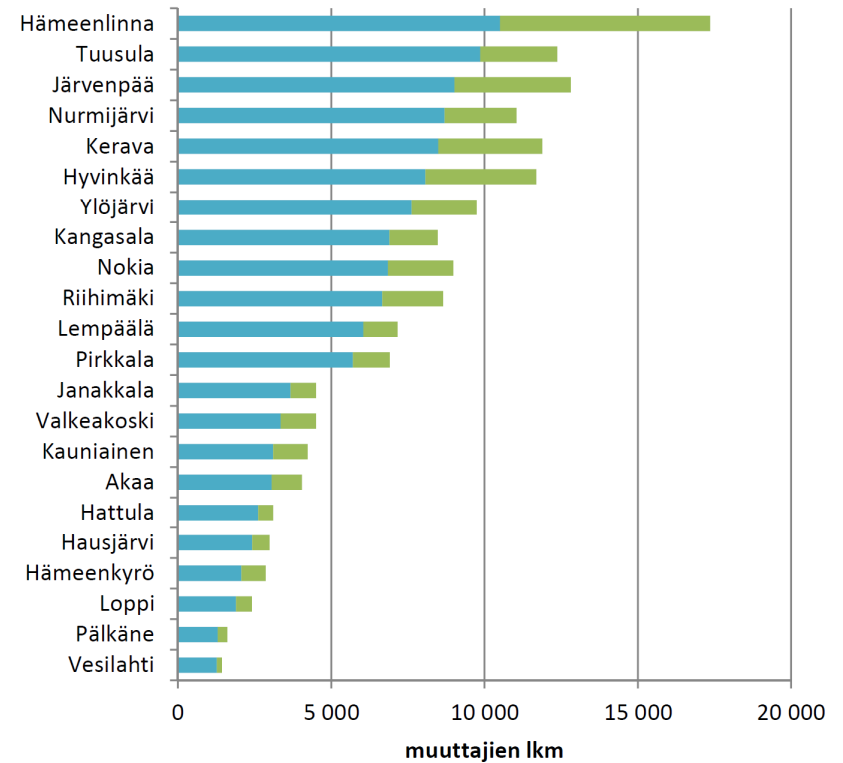
- Autopaikkaongelmat johtuvat pitkälti **auton omistuksen kasvusta** ja siihen nähden **vanhasta yhdyskunta-/korttelirakenteesta**, jossa ei ole tilaa autoille, koska rakenne on syntynyt ennen autoistumista
- Korttelit on **tiivisti rakennettuja**
- **Autojen koko** on kasvanut 1970-luvusta
- **Yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen** ohjaavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet → nykyisille pysäköintialueille halutaan ainakin parhailla paikoilla rakentaa asutusta ja palveluja
- **Pysäköintipaikkojen tarve kasvaa asumisväljyyden kasvaessa**
 - pitkät välimatkat aiheuttavat oman auton tarvetta
 - väljässä rakenteessa ei ole riittävästi väestöpohjaa joukkoliikenteelle tai lähipalveluille, on kuljettava omalla autolla ja kauemmaksi hakemaan palveluita



Pysäköinnin tarpeeseen vaikuttavia seikkoja

- Hämeenlinnan seudulle ja kantakaupunkiin on arvioitu tulevaisuudessa suuntautuvan **väestönkasvua**
 - **HML:n seutu** 2040 mennessä +16%
 - Hämeenlinnan strateginen tavoite +500 asukasta vuosittain
- Hämeenlinna on **seutukuntansa keskus** → tulisi turvata palveluiden sijoittuminen juuri Hämeenlinnan keskusta
- **Suomi kaupungistuu edelleen 500 000 suomalaista** muuttaa kaupunkeihin v. 2030 mennessä, mikäli seuraamme Ruotsin kaupungistumista
 - Tampereelle ennustettu +21 300 v. 2030 mennessä, +57 000 v. 2040 mennessä (+28 %)
 - Helsingin seutu +600 000 v. 2050 mennessä, josta Helsinkiin +260 000
 - **Olemme Suomen kasvukäytävällä keskellä - Miten vastaamme???**

HHT-alueen kuntiin suuntautunut muuttoliike 2008-2012



■ HHT-alueelta ■ Muualta Suomesta

Lähde: Tilastokeskus

Kasvutavoitteita

Hämeenlinnan seutukunta ja Hämeenlinna

Väestönkasvutavoitteet

	2014	2015	2020	2025	2030	2035	Kasvua 2035 mennessä (vrt. v. 2015)	
Hämeenlinnan seutukunta	94 330	97 500	100 110	104 320	107 150	109 410	11 910	12,2 %
Hämeenlinna	67 800	67 900	70 400	72 900	75 400	77 900	10 000	14,7 %

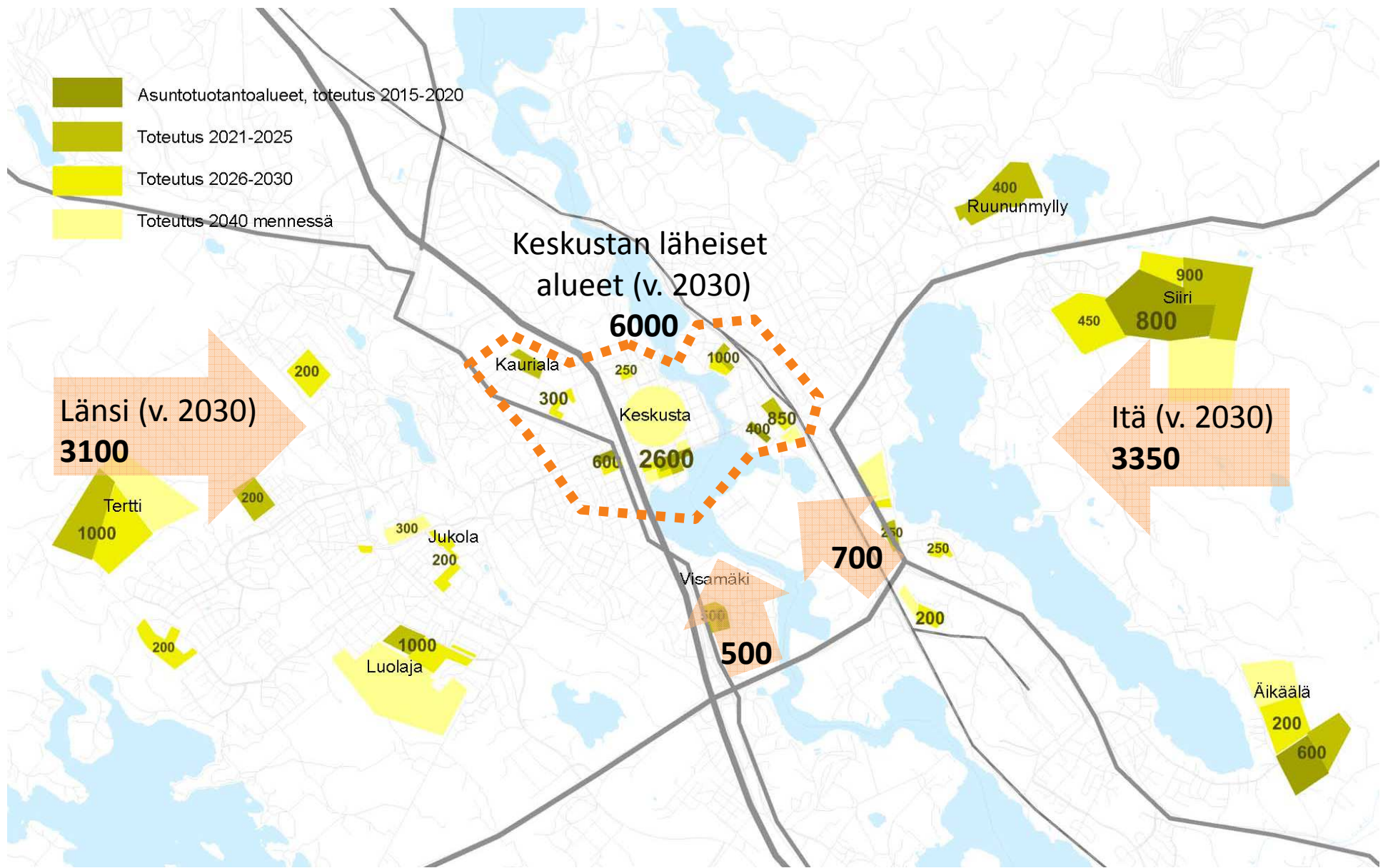
Hämeenlinnan seutukunnan väestönkasvun tavoite Maakuntasuunnitelmasta 2035

Hämeenlinnan kasvutavoite maankäytön strategisten linjausten mukaisesti +500 asukasta vuosittain

Asukastiheys	Asukasta/maa-km ²
Hämeenlinnan seutukunta	35
Hämeenlinna	38*
Riihimäki	242
Forssa	71

*Hämeenlinna v. 2005: 256 as/km²

Tavoitteista ollaan nyt jäljessä
taloustilanteen takia → tarvitaan
ennakoivia toimenpiteitä kovassa
kilpailussa!



Pysäköinnin järjestämisen periaatteita

- **Asemakaavassa määrättyjen autopaikkojen toteuttaminen** vaaditaan rakennusluvan yhteydessä ja toteuttamista valvoo rakennusvalvonta
- Kiinteistöjä kohdellaan **tasapuolisesti** → vaikka nykyisillä asukkailla ei olisi tarvetta autopaikkaan, voi seuraavilla olla
- **Kadunvarsipaikat** on tarkoitettu kaupungissa asioivien ja vierailevien käyttöön
- Palveluiden lisääminen keskustassa edellyttää toimivia autopaikkaratkaisuja → **sijoittajien kiinnostus** riippuvainen saavutettavuudesta
- Pysäköintipaikkojen vähentäminen alle kaavamääräyksessä vaaditun, edellyttää aina vähäisen poikkeamisen myöntämistä, mitä tontin omistajan tai haltijan pitää hakea → myönnetty vain suojeltujen rakennusten kortteliin erityisasumiseen liittyen



Pysäköinnin järjestämisen periaatteita

- Autopaikat verrattavissa mihin tahansa muuhun kiinteistön tarvitsemaan rakentamiseen, jotta kiinteistöistä tulee **toimivia**
- Autopaikkojen toteutuksesta **vastaa kiinteistön omistaja** aivan kuten muistakin tontilla olevista rakenteista ja rakennuksista
 - Ellei voi/kannata toteuttaa omalle tontille, autopaikat voi ostaa **lähietäisyydeltä** (300 m) pysäköintilaitoksesta (rakentamiskustannus + hoitovuokra)
 - Hintaa voi verrata siihen, mitä autopaikan rakentaminen omalle tontille maksaisi (esim. maan alle/ kellariin)
 - **Liian pienet autopaikkanormit** aiheuttavat valituksia kaupungille autopaikkojen riittämättömyydestä ja asuntojen myynti vaikeutuu



Sisäpihat autojen valtaamia

Pysäköinnin järjestämisen periaatteita

- Piholla ei juurikaan ole järjestettävissä lisää pysäköintipaikkoja
 - edullisempaa tarjota keskitetystä pysäköintilaitoksesta, kuin että taloyhtiöt toteuttaisivat tonteillaan kalliita ja tilaa vieviä ratkaisuja
 - pysäköintilaitoksessa **vuoropysäköinnin mahdollisuus**, mahdollisesti vähennystä autopaikkavelvoitteesta 25-30 %
- Rakentamiskustannuksiltaan edullisempi pysäköintitalo on yhdyskuntataloudellisesti huonompi ratkaisu kuin maanalainen pysäköinti, **koska maanpäällisenä se vie arvokasta pinta-alaa pois esimerkiksi asumiselta tai liike- ja toimistotiloilta** (Liikennevirasto 1999)



Pys

- Pidi
- py

-

- R
or
m
ar
lii



ita



Pysäköintilaitoksen perustamisen periaatteita / Kuntaliiton selvitys 2012

- Vain 15 % kunnista tukee pysäköintilaitoksia **perustamisvaiheessa**
 - Pankkilainalla
 - Kunnan sijoittamalla osakepääomalla ja/tai maanvuokraan perustavana apportina
- Pysäköintilaitoksen **korjausinvestointeja** tukee vain 4 % vastanneista kunnista.
- **Käytön tukemista ei juuri tapahdu.**
- Kunnista 83 % on pidättäytynyt kokonaan tukemasta pysäköintihankkeita.



- Kaupungin tulisi perustaa velvoitepaikkarekisteri (kiinteistöt, kartat, veloitteet)
- Kaupungin vapaaksioston kautta saamat tulot tärkeä korvamerkitä velvoitepaikkojen toteuttamiseksi (rahastoiminen)
- Velvoitepaikat sidotaan aina ao. kiinteistön tarpeisiin, autopaikkojen vapaa luovutus tai osoittaminen muuhun tarpeeseen kuin alun perin tarkoitettuun ei käy



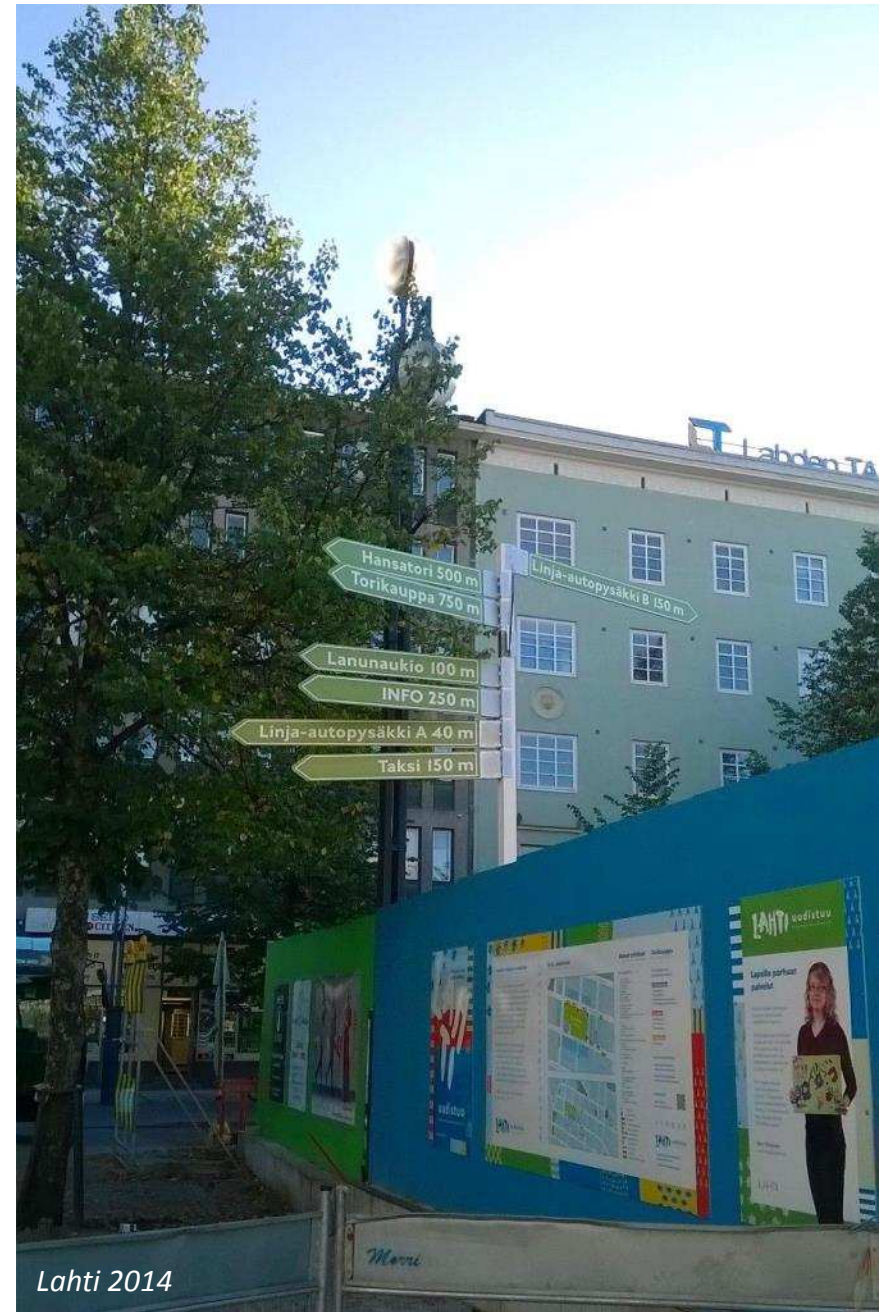
Pysäköintilaitoksen perustamisen periaatteita / Kuntaliiton selvitys 2012

- Rahoitustapoja
 1. Rahoitus voidaan kerätä alueen asuin- ja muilta yhtiöiltä **liittymismaksuina**
 2. Yleinen rahoitustapa on **velvoiteautopaikkojen myynnistä saatavat rahat ja kunnan konsern pankin lainoitus**
 3. Pysäköintiyhtiö voi rahoittaa hankeinvestoinnin **kunnan takaamalla lainalla**
 4. Rahoitukseen käytetään suoraan **kunnan talousarvion investointirahoja**
 5. **Kunta ostaa/myy** koko pysäköintilaitoksen osakekannan laitoksen valmistuttua, kunta voi kilpailuttaa yksityisen operaattorin kunnan omistukseen jäävään pysäköintilaitokseen



Muuta pysäköinnistä huhuttua / sanottua

- **Ei-toriparkille** ”satojen keskustan asukkaiden allekirjoittama kannanotto” → keskustavision yhteydessä saatu ei-toriparkille kannanotto sisälsi 73 nimeä, kannanotto huomioitu palautteissa kuten muutkin palautteet
http://www.hameenlinna.fi/pages/419018/Luonnosvaiheen%20palaute_kooste.pdf, mielipide 10 ja asiaa pysäköinnistä vastauksissa kohdassa 4
- **Goodmanin pysäköinti** toteutettu yksityisillä varoilla, liikkeet maksavat siitä vuokrissaan → keskustan eri alueet ovat tässäkin suhteessa tasapuolisessa asemassa, pysäköinnin maksaa kiinteistön omistaja /auton käyttäjä, ei kaupunki
- Yrittäjien ongelmat ratkeaisivat **2 h ilmaisilla kiekkoapaikoilla**



Onpa ratkaisu mikä hyvänsä...

Rakennusaikaiset järjestelyt, infot, markkinointi jne. suunniteltava



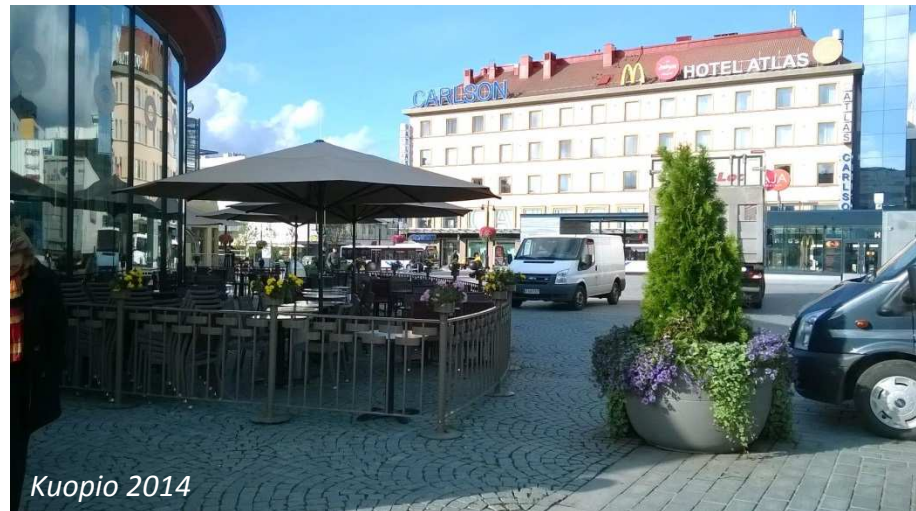
Lahti 2014

Rakentamisaika on käyttöikäen nähden lyhyt – toiminnot palautuvat takaisin / uusia toimintoja syntyy lisää!



Kuopio 2014

Suunnitteluun panostettava erityisellä herkkyydellä – ei tule hyväksyä tavanomaisia ratkaisuja, parhaat osaajat suunnittelijoiksi, jotta saadaan aikaa kestävä ratkaisu



Jos torin alle...

Toriparkkiin voitaisiin yhdistää myös torin sosiaalityö, jätehuollon ja palveluiden suunnittelu sekä osin keskustan huoltoliikenteen suunnittelu



Armas Lindgrenin kauppahallisuunnitelma v. 1915, Hämeenlinnan Lydia

Tavoite on yhteinen

- Kävelypainotteinen keskusta
- Pyöräilyn kehittäminen
- Torin elävöittäminen
- Kiinteistöjen kehittäminen
- Palvelutason parantaminen

Miten saavutetaan?

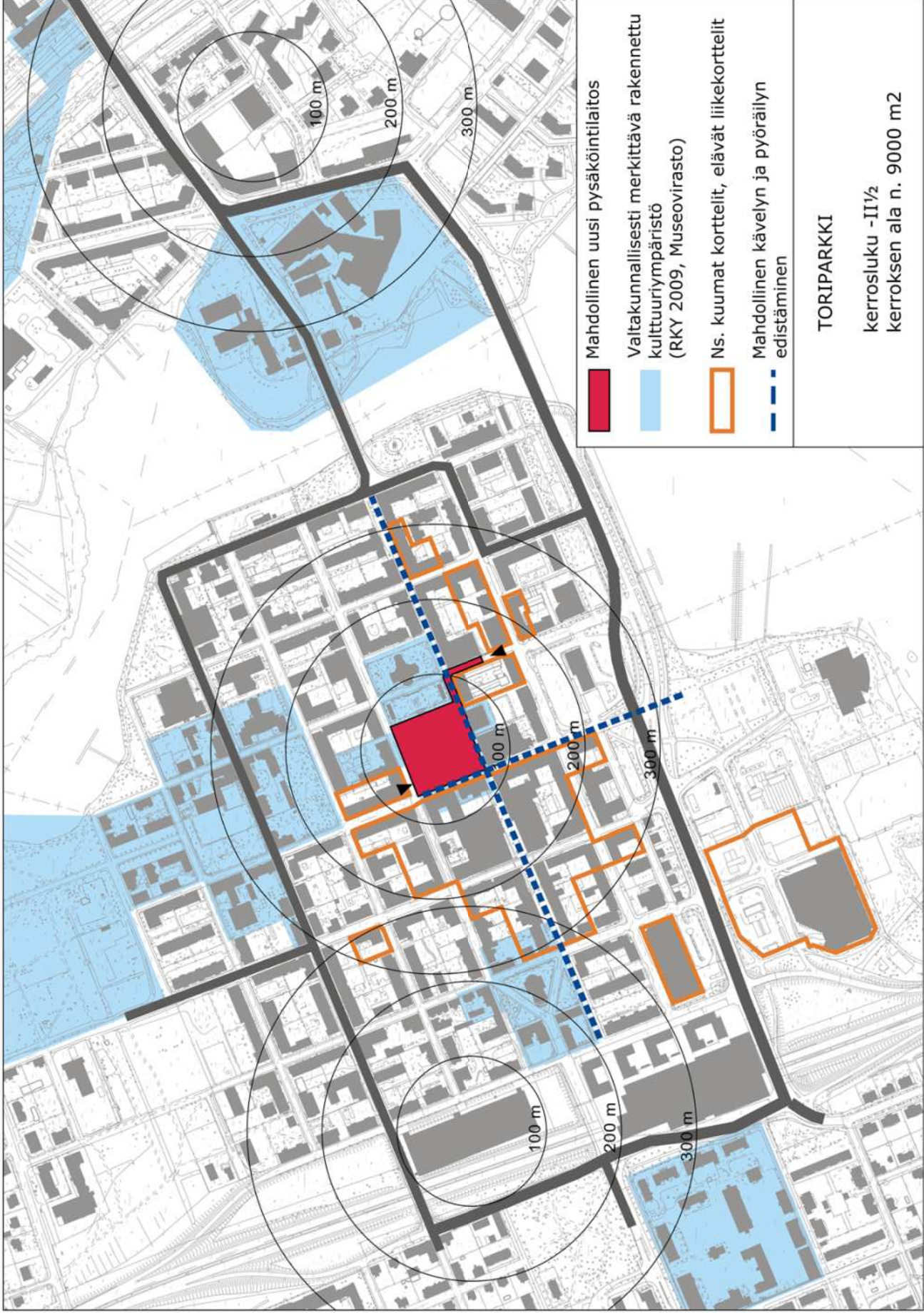
- Päätös sijoituspaikasta, ja sen jatkosuunnittelusta
- Huippusuunnittelijat
- Väliaikaistoimintojen suunnittelu
- Markkinoinnin tuki
- Tiedottamisen suunnittelu
- Palautejärjestelmä
- Kaupunkilaisten omat ”jutut”: taide, tapahtumat



Hämeenlinnan Lydia:

Harvinainen panoraamakuva torilta laulujuhlien aikaan kesä-heinäkuun vaihteessa vuonna 1911.

Kuva Hämeenlinnan kaupungin historiallinen museo.



Mahdollinen uusi pysäköintilaitos

Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009, Museovirasto)

Ns. kuumat korttelit, elävät liikekorttelit

Mahdollinen kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

TORIPARKKI

kerrosluku -II½
kerroksen ala n. 9000 m2

