

Tiedoksi

Dnro YHLA: 3546 /2011

131§ Keskustan pysäköintistrategia

KH 31.10.2016 § 425

Valmistelijat: arkkitehti Johanna Närhi, p. 03 621 2245 ja liikennesuunnittelija Minna Aakkula p. 03 621 2317

Pysäköintistrategian päivityksen valmistelun työryhmään ovat osallistuneet maankäytön suunnittelun tilaajapäällikkö Leena Roppola ja arkkitehti Johanna Närhi, infran suunnittelun ja rakennuttamisen tilaajapäällikkö Jenni Sabel ja liikennesuunnittelija Minna Aakkula sekä Hämeenlinnan Pysäköinti Oy:n toimitusjohtaja Jarmo Kulmala. Pysäköintistrategian konsulttityöstä on vastannut Sito Oy, Juha Mäkinen, liikenteen osastopäällikkö. Myös Kristiina Koskiaho Hämeenlinnan Eteläranta Oy:n toimitusjohtajana, Juha Lahti vs. tilaajohtajana ja apulaiskaupunginjohtaja Juha Isosuo ovat kommentoineet työtä tarvittaessa. Työn aikana järjestettiin pysäköintiseminaari 7.9.2016 Raatihuoneella, johon kutsuttiin luottamushenkilöt ja aloitteen tehneet yhdistykset. Lisäksi kesken eräistä työtä esiteltiin kaupunkikeskustayhdistyksen kiinteistö- ja liikennetiimissä 28.9.2016 ja kaupunginhallituksen infossa 3.10.2016.

Taustaa

Keskustan liikennesuunnitelma ja pysäköintisuunnitelma on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 10.6.2013 (§ 16 ja 17). Kaupunginvaltuuston keskustan pysäköintiratkaisu -päätöksen 15.6.2015 § 87 mukaisesti tutkittiin vuoden 2016 alussa pysäköintilaitoksen sijoittamismahdollisuudet linja-autoaseman ympäristössä ja todettiin, ettei pysäköintilaitosta voida sijoittaa historialliselle rantatorille. Vuoden 2015 päätöksessä kaupunginvaltuusto edellytti myös keskustavision, liikenne- ja pysäköintisuunnitelmien tarkistamista asiakaspysäköinnin säilyttämiseksi ja samalla tutkia mahdollisuus asukastunnuspysäköintiin sekä aikarajoitettuun kiekopysäköintiin keskusta-alueella. Edelleen kaupunginvaltuuston 11.4.2016 (§ 47) mukaisesti linja-autoaseman korttelissa suunnittelua jatketaan valitun vaihtoehdon A pohjalta. Alueen suunnittelu- ja tontinluovutuskilpailu käydään kahdessa vaiheessa 1.11.2016 - 22.3.2017 välisenä aikana. Kilpailua on valmisteltu Hämeenlinnan Eteläranta Oy:n toimesta. Tarkoitus on, että kortteli hoitaa ainakin omat pysäköintitarpeensa.

Pysäköintipolitiikalla on vaikutusta esimerkiksi pysäköintiratkaisuihin ja saatavilla olevien pysäköintipaikkojen määrään, niiden hinnoitteluun, autoistumiseen, joukkoliikenteen houkuttelevuuteen, ympäristön viihtyvyyteen ja kävelyn ja pyöräilyn sujuvuuteen, asumisen hintaan, liike-elämän toimintaedellytyksiin ja täydennysrakentamisen mahdollisuuksiin. Yksityisautot seisovat pysäköitynä jopa 95 % ajasta ja yhtä autoa kohti tarvitaan useampia pysäköimispaikkoja töissä, kotona, mökillä, palveluiden lähellä, joten aina osa pysäköintipaikoista on tyhjänä. Pysäköinti on keskustassa palvelua, josta maksetaan muodossa tai toisessa esim. asuntojen hinnoissa, liiketilojen vuokrissa ja lopulta palveluiden ja tavaroiden hinnoissa. Ns. maksuton pysäköinti maksetaan kunnallisveroina.

Hämeenlinnassa ensimmäiset isot keskustaa koskevat pysäköintipaikkojen muutokset tulevat todennäköisesti ajankohtaiseksi, kun Hämeen-
saassa aloitetaan mittavat maaperän kunnostustyöt keväällä 2017.
Kunnostussuunnitelma valmistuu vuoden 2016 aikana ja Hämeen ELY-
keskuksen päätös pilaantuneiden alueiden kunnostuksista saataneen
helmikuussa 2017.

Aloitteet

Valtuustoaloitteessa asukas- ja yrityspysäköintitunnuksen käyttöönoto-
ta Hämeenlinnassa (KV 14.3.2016 § 39) esitetään, että Hämeenlinnan
kaupunki tutkii mahdollisuudet ottaa käyttöön asukas- ja yrityspysäköin-
titunnuksiset. Kaupunginhallitus lähetti aloitteen yhdyskuntalautakunnan
valmisteltavaksi 30.9.2016 mennessä. Aloite viedään erikseen yhdys-
kuntalautakunnan käsittelyyn, kun kaupunginvaltuusto on tehnyt pää-
töksen pysäköintistrategiasta.

Kuntalaisaloitteessa asukas- ja työpaikkapysäköinnin järjestämisestä
Hämeenlinnan keskustassa (KH 23.5.2016 § 237) Kiinteistöliitto Kanta-
Häme, Hämeenlinnan Yrittäjät, Hämeenlinnan Kaupunkikeskustayhdis-
tys ja Hämeenlinnan keskikaupungin asukas-yhdistys huomauttavat, että
keskustasta puuttuu useita satoja asukas- ja yritys- sekä työpaikka-
pysäköintipaikkoja, eikä asian eteen ole tehty riittävästi. Aloitteessa on
ehdotettu, että tietyille pysäköintialueille voitaisiin myydä pysäköintilupia
halvemmalla ja lupia voisi myydä enemmän kuin on fyysisiä autopaikko-
ja, jolloin pysäköintipaikan saatavuus ei olisi taattu. Aloitteessa on todet-
tu, että Keskustan kadunvarsipaikat tulee edelleenkin varata asiointi-
pysäköintiä varten. Kaupunginhallitus lähetti kuntalaisaloitteen yhdys-
kuntalautakunnalle ja ympäristö- ja rakennuslautakunnalle valmistelta-
vaksi. Aloite viedään erikseen yhdyskuntalautakunnan käsittelyyn kun
kaupunginvaltuusto on tehnyt päätöksen pysäköintistrategiasta.

Hämeenlinnan Kaupunkikeskustayhdistys ry ja Hämeenlinnan Yrittäjät
ry ovat tehneet 1.6.2015 aloitteen Hämeenlinnan kaupunginhallitukselle
asiointipysäköinnin uudelleen järjestelystä kaupungin keskustassa: Esi-
tys sisältää monia yksittäisiä pysäköintiin liittyviä muutosehdotuksia.
Aloite käsiteltiin yhdyskuntalautakunnassa (YHLA 15.12.2015 § 189) ja
lähettiin tiedoksi kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustol-
le. Kaupunginhallitus päätti merkitä asian tiedoksi ja, että asiaan pala-
taan keskikaupungin kokonaissuunnitelman yhteydessä (KH 11.1.2016
§ 17).

Aloite sisältää seuraavat asiat:

1. Kaupungin työntekijöiden pysäköintipaikat

Kaupungin työntekijöiden pysäköintipaikat ovat kiinteistökohtaisia pysä-
köintipaikkoja eivätkä ne ole työntekijöiden työsuhte-etu, vaan paikat
ovat työssään autoa tarvitsevien käytössä.

Linja-autoaseman takana Paasikiventien varressa olevat pysäköintipai-
kat ovat kaupungin omistamalla linja-autoaseman tontilla, eivät siis yleis-
sellä pysäköintialueella (kaavamerkintä LLA – Linja-autoaseman liikenne-
alue). Linja-autoaseman korttelin pinta-ala tulee muuttumaan Paasiki-
ventien siirron toteutuessa. Korttelin täydennysrakentaminen edellyttää
kortteliin lisää autopaikkoja, jotka tullaan toteuttamaan rakenteellisena,
ei maantasopysäköintinä.

Kaupunki luopuu Wetterin kiinteistöstä, josta kolme ylintä kerrosta on jo vuokrattu. Wetterin kiinteistön autopaidat on asemakaavassa osoitettu Paasikiventien ja Wetterin väliselle yleiselle pysäköintialueelle. Asemakaavan mukaan pysäköintialueen paikoista enintään puolet voidaan varata Wetterin tonttia varten.

2. Wetterhoffinkadun vinopysäköinnin maksullisuudesta luopuminen Wetterhoffinkadun viidetoista maksullisen vinopysäköintipaikan täyttöaste on yleensä korkea maksullisuudesta huolimatta, joten pysäköinnin maksullisuuden poistaminen vähentäisi käytössä olevien paikkojen määrää eli hidastaisi pysäköintikiertoa.

3. Kirkkorinteen muuttaminen vinopysäköintiin
Vinopysäköinnillä ei saavuteta Kirkkorinne-kadulla pysäköintipaikkojen lisäystä. Katu on liikenteen toimivuuden näkökulmasta muutettavissa yksisuuntaiseksi, mutta keskustassa on muita prioriteetiltaan tärkeämpiä muutostarpeita ennen tämän toteutusta (mm. Palokunnankatu, Kasarmikatu).

4. Birger Jaarlin kadun muuttaminen kiekkopysäköintiin välillä Sibeliuskatu - Linnankatu
Muutos on tehty (YHLA 15.12.2015 § 182).

5. Rauhankadun muuttaminen kiekkopysäköintiin välillä Palokunnankatu - Paasikiventie
Rauhankadulla Kelan edustalla olevien 23:n maksullisen pysäköintipaikan täyttöaste on yleensä korkea maksullisuudesta huolimatta, joten pysäköinnin maksullisuuden poistaminen vähentäisi käytössä olevien paikkojen määrää eli hidastaisi pysäköintikiertoa.

6. Wetterhoffinkadun LP-alueelle pysäköinnin vuorokausilippuja
Hämeenlinnan Pysäköinti Oy on toteuttanut alueella 10 tunnin pysäköintimahdollisuuden.

7. Maksullisuuden ja kiekkopysäköinnin yhdistäminen
Maksullista ja kiekollista pysäköintiä ei tule yhdistää järjestelyjen ymmärrettävyyden säilyttämiseksi samoilla pysäköintipaikoilla tai alueilla.

8. Kolmen vuoden kokeilu
Pysäköintistrategiassa luodaan kokonaissuunnitelma pysäköinnin kehittämisestä Hämeenlinnan keskustassa. Laajamittaisia pysäköintikokeiluja tulee käynnistää harkitusti ja vain erityistapauksissa ja siten, että ne eivät aiheuta ristiriitaa strategisten päätösten kanssa tai suuria kustannuksia suhteessa saavutettavaan hyötyyn.

9. Hämeen linnan alueen säilyttäminen vapaassa pysäköinnissä
Linnan alue on käsitelty omana kohtanaan jäljempänä.

10. Yhtenevät aikarajoitukset
Aikarajoitukset suunnitellaan mahdollisuuksien mukaan yhtenäiseksi.

11. Pysäköinnin opastaminen

Pysäköinnin opastus tulee suunnitella tukemaan valittavaa keskustan pysäköintiratkaisua. Pysäköintilaitoksiin ja Hämeensaaren pysäköinti-alueelle on olemassa opastus.

Pysäköintistrategia

Pysäköinnin kokonaisvaltainen järjestäminen on Hämeenlinnan ydin- ja keskustan tulevan kehityksen ja kilpailukyvyn kannalta avainasemassa. Tavoitteena on elävä ja elinvoimainen, kasvava ja viihtyisä keskusta, jonne kaikkien on helppo tulla ja joka palvelee laajemmin koko seutukuntaa. Nyt laadittu pysäköintistrategia koskee kantakaupungin ruutu- ja kaavakeskustaa. Muualla voidaan käyttää samoja periaatteita, mikäli esimerkiksi joukkoliikenteen palvelutaso ja palveluiden läheisyys täyttyvät (lähinnä Keinusaari, Engelinranta).

Pysäköintistrategian kulmakiviä on tarkistettu vuoden 2013 pysäköinti-suunnitelmaan verrattuna. Oleellimmat muutokset ovat:

- Keskustan pysäköintivyöhykkeiden vähentäminen kahteen vyöhykkeeseen keskustan pohjoisosassa vapaan pysäköinnin vyöhykkeen muuttuessa aikarajoitetuksi pysäköinniksi.
- Pysäköintitunnuksen käyttöönotto, kun 2013 tavoitteena oli että kadunvarsipysäköinti palvelee lyhytaikaista pysäköintiä. (Huomioidavaa on, että asukastunnuspysäköinti ei tule korvaamaan kiinteistöjen velvoitepysäköintipaikkoja, vaan vastaa velvoitepaikkojen lisäksi ilmenevään pysäköintitarpeeseen.)
- Poistetaan periaate, että Engelinrannan tuleva pysäköintitarve toteutetaan alueen sisällä.

Pysäköintistrategian kulmakivet 2016 ovat:

1. Tulevaisuuden pysäköinti hoidetaan monipuolisin ja toimivin järjestelyin, joissa keskitetyt pysäköintilaitokset, kadunvarsipysäköinti ja kiinteistöjen omat pysäköintijärjestelyt muodostavat joustavan ja muunneltavissa olevan sekä taloudellisesti kestävä ratkaisun.
2. Keskustan pysäköinti tukee koko keskustan liikenteellisiä tavoitteita mahdollistaen viihtyisemmän ympäristön.
 - Liityntäpysäköintiin panostetaan ja sillä tuetaan joukkoliikenteen ja matkaketjujen edistämistä.
 - Selkeytetään pysäköintiä lisäämällä laitospysäköintiä sekä parantamalla katuverkon jäsentelyä kävelyn ja pyöräilyn edellytykset huomioiden.
 - Ohjaaminen keskitettyyn pysäköintiin ja pysäköintialueille keskustan kehäkaduilta.
3. Kiinteistöjen velvoitepysäköinti sijoitetaan kiinteistöjen alueille tai laitoksiin.
4. Otetaan käyttöön asukas- ja yrityspysäköintitunnukset keskustan itä- ja pohjoisosassa.
 - Asukas- ja yrityspysäköintioikeus lisää keskustan pysäköinnin joustavuutta ja on nopea toimenpide pitkäaikaisen pysäköinnin ongelmiin.

5. Keskustan täydennysrakentamiseen kannustetaan ottamalla käyttöön vapaaksiostoperiaate.
 - Vaatii pysäköintilaitoksen, jossa on osoittaa riittävästi autopaikkoja myös velvoitekäyttöön. Velvoitepaikkamaksut korvamerkitään pysäköintilaitoksen toteuttamiseen.
6. Ydinkeskustassa pysäköinti on maksullista ja pysäköintilaitoksista tehdään hinnoittelun keinoin kadunvarsipaikkoja houkuttelevampia.
 - Kadunvarsipysäköinti palvelee palvelu- ja liikekiinteistöjen asiointia ja vieraspysäköintiä.
 - Pysäköintilaitokset palvelevat pitkäaikaista pysäköintiä (asiointi- ja työmatkapysäköinti).

Pysäköinnin maksullisuusvyöhyke ja aikarajoitteisuus

Käyttöasteen kehittyminen: Keskustan pysäköintipaikkojen käyttöaste arkipäivän tilanteessa on laskettu keskustan liikennesuunnitelman yhteydessä vuonna 2013 ja uudelleen syksyllä 2016. Lisäksi vuonna 2016 on laskettu yöajan pysäköintipaikkojen käyttö asukaspysäköinnin määrän ja sijainnin selvittämiseksi. Pysäköinti on lisääntynyt eniten Koulukadun ja Lukiokadun itäpäässä, Birger Jaarlin kadun kiekolliseen pysäköintiin muutetuilla katuosuuksilla ja Arvi Kariston kadun eteläpään pysäköintialueilla. Pysäköinti on vähentynyt eniten Hämeensaaren maksulliseksi muutetulla pysäköintialueella. Asukaspysäköintiä havaittiin erityisesti keskustan pohjoisosassa, mutta myös yksittäisillä katuosuuksilla ympäri keskustaa.

Pysäköintivyöhykkeet: Keskustassa julkisin varoin rajalliseen tilaan rakennettavat ja ylläpidettävät kadunvarsipaikat on tarkoitettu keskustatoimintojen alueella pääasiassa yleiseen asiointipysäköintiin. Oleellista on turvata paikkojen saatavuus. Pysäköintistrategiassa esitetään, että ydinkeskustassa pysäköinti on maksullista (vyöhyke 1.) ja sen ympärillä aikarajoitettua (vyöhyke 2.). Maksullinen vyöhyke säilyy nykyisen käytännön mukaisena ja aikarajoitettu vyöhyke laajenee keskustan pohjoisosassa. Esitetyt vyöhykkeet toimivat tunnuspysäköintitavoitteiden kanssa parhaiten. Pysäköintivyöhykkeiden rajaus on kuvattu pysäköintistrategiassa. Pysäköintirajoitukset pyritään määrittämään selkeiksi ja yhteneväisiksi alueiden sisällä.

Esitettyjen pysäköintivyöhykkeiden avulla pysäköinti pysyy lyhytaikaisena ja vaihtelevana sekä asiointipaikkojen löytyminen on varmempaa, eli varmistetaan riittävä pysäköintipaikkojen kierto. Maksullinen pysäköinti mahdollistaa myös hieman pidempiaikaisen pysäköinnin kuin kiekkopysäköinti. Julkinen keskustan kadunvarsipysäköinti ei voi siten olla aikarajoituksetonta eikä maksutonta. Pysäköintimaksut ovat myös merkittävä tulonlähde kaupungille. Aikarajoitettuun pysäköintiin edes osittain siirtyminen veisi lisäksi myös pohjan maksulliselta pysäköinniltä erityisesti pysäköintilaitosten kannalta.

Hämeen linnan alue on aktiivisessa työpaikkapysäköintikäytössä, joten kaikille linnassa tai virkistysalueilla asioiville ei ole riittänyt pysäköintipaikkoja. Pitkäaikaisen pysäköinnin on myös todettu haittaavan kunnosapitoa erityisesti runsaslumisina talvina. Alueen vapaassa pysäköinnissä olevat pysäköintipaikat on siten tarpeen muuttaa aikarajoitetuiksi ja osin tunnuspysäköintiin. Tällöin mahdollistetaan lyhytaikainen asiointi- ja vieraspysäköinti estämättä pidempiaikaista asukaspysäköintiä. Tämän

lisäksi linnan alue kuuluu kansalliseen kaupunkipuistoon ja linnan alueelle vuonna 2013 tehdyssä maisemanhoitosuunnitelmassa esitetään puiston yhtenäisyyden katkaisevan ja näkymiä estävän pysäköinnin poistamista kokonaan Kustaa III kadulta.

Hämeensaaren pysäköintialueen (noin 200 autopaikkaa) ja Hämeentien varren pysäköintialueiden (noin 50 autopaikkaa) operointi on siirtynyt Hämeenlinnan Pysäköinti Oy:lle vuoden 2014 alusta (KH 12.8.2013 § 11). Samalla alueet muuttuivat (YHLA 8.10.2013 § 155) maksullisiksi. Hämeensaaren pysäköintialueelle on mahdollista ostaa Hämeenlinnan Pysäköinti Oy:ltä mm. viikon, kuukauden tai vuoden mittaisia pysäköintioikeuksia. Kuukausihinta on tällä hetkellä 40 euroa. Pysäköintialue palvelee nykyisellään asukas-, työpaikka- sekä liityntäpysäköintiä, eikä sen osalta ole tarpeen tehdä muutoksia. Engelinrannan alueen rakentaminen ja ensi vaiheessa pilaantuneiden maiden kunnostaminen tulevat vaikuttamaan alueen väliaikaisiin pysäköintiratkaisuihin. On todennäköistä, että pysäköintialueella alkaa maanpuhdistustyöt jo keväällä 2017, joten pysäköintijärjestelyjä ei kannata nyt muuttaa. Alueella tulisi kuitenkin pyrkiä toteuttamaan väliaikaista pysäköintiä ennen Engelinrannan alueen rakentamista riippuen maanpuhdistuksen toteutusjärjestyksestä sekä -tavasta sekä alueen muusta väliaikaisesta käytöstä. Tavoitteena on, että Engelinrannan rakentaminen Hämeensaaren nykyisen pysäköintialueen osalta käynnistyisi arviolta 2020 - 2022.

Asukas- ja yritystunnuspysäköinnin käyttöönotto

Tunnuspysäköinnissä tietyllä, rajatulla alueella asuva henkilö tai sijaitseva yritys voi hankkia asukas- tai yrityspysäköintitunnuksen, jolla voi pysäköidä kadun varteen tai pysäköintialueelle erikseen merkityille paikoille ilman pysäköintikiekon käyttöä. Tunnuspysäköinnin käyttöönotto lisää keskustapysäköinnin joustavuutta ja autopaikkojen käytön tehostamista sekä helpottaa kiinteistöjen jo nykyisin koettua autopaikkapulaa. Tunnuspysäköinti ei korvaa kiinteistöjen velvoitepaikkojen toteuttamista.

Tunnuspysäköinti saattaa vaikeuttaa lyhytaikaisten aikarajoitettujen paikkojen saatavuutta ja lisätä keskustassa pysäköitävien autojen määrää. Toisaalta tämä lisännee myös maksullisten autopaikkojen kysyntää. Nykyisillä rajoittamattomilla katuosuuksilla tunnuspysäköinnin ja aikarajoituksen käyttöönotto sen sijaan poistaa autojen turhan kadulla säilyttämisen. Yritystunnuksen myötä yritykset voivat tukea halutessaan työntekijöiden pysäköintiä keskustassa. Keskusta-alueelta poistuu vapaa pysäköinti tunnuspysäköinnin ja aikarajoitusten käyttöönoton myötä, lukuun ottamatta nykyisinkin vapaata pysäköintiä aikarajoitusten ulkopuolella (arkisin klo 18 ja lauantaisin klo 16 jälkeen, sekä sunnuntaisin vapaasti).

Pysäköintipaikkojen riittävyden varmistamiseksi tunnuspysäköintiä ei tule sallia keskustan kauppojen ja muiden palveluyritysten asiakkaiden kannalta tärkeimmillä katuosuuksilla. Tunnuspysäköintiin sopivat alueet on määritelty käyttöasteen laskentojen avulla siten, ettei tunnuspysäköintiä tule maksullisille pysäköintipaikoille. Tunnusalueiden rajaus on kuvattu pysäköintistrategiassa. Tunnuspaikka ei siten välttämättä sijaitse talon edessä, vaan se voi sijaita kauempana keskustan alueella. Tunnuspaikat eivät ole nimettyjä paikkoja, vaan niillä voivat pysäköidä kaikki tunnuksen hankkineet. Alustavasti on arvioitu, että tunnuspaikkoja on määriteltävissä enintään 330 kpl (n. 30 % kadunvarsipaikoista).

Pysäköintitunnuksen tarkoitus on järjestää asukkaille ja yritysten työntekijöille pysäköintipaikka, ei autojen säilytyspaikkaa pitkäaikaiseen varastointiin. Tunnusten hinta tulee määritellä siten, ettei se ohjaa pysäköintiä kiinteistöjen omilta alueilta yleisille pysäköintipaikoille.

Asukas- ja yritystunnuspysäköinnin järjestelyjä ja hintoja selvitettiin verkkikaupungeista (Seinäjoki, Porvoo, Mikkeli, Pori) sekä internetistä (Lahti, Turku, Tampere, Kuopio, Helsinki). Asukastunnusten vuosihinta vaihtelee 120 - 240 euron ja yritystunnuksen vuosihinta 200 - 1300 euron välillä. Asukastunnuksen hinnaksi Hämeenlinnassa esitetään 150 euroa vuoden mittaisesta pysäköintioikeudesta ja 80 euroa puolen vuoden tunnuksesta. Yritystunnuksen hinnaksi esitetään 300 euroa vuodessa. Tunnuksjärjestelmää ja hintoja on hyvä seurata yhden vuoden ajan, minkä jälkeen niitä voidaan tarvittaessa kokemusten perusteella tarkistaa. Tarkemmista lupaehdoista, kuten luvan myöntämisen edellytyksistä ja lupien määrästä, on tarpeen päättää erikseen yhdyskuntalautakunnassa.

Tunnuksipaikkojen tarkempi sijainti ratkaistaan liikennesuunnittelua vaativissa katukohtaisissa liikenteen ohjaussuunnitelmissa, jotka on laadittava kaikista muutettavista katuosuuksista ja hyväksyttävä normaalein viranomaismenettelyin. Tarkassa liikennemerkkisuunnittelussa selviää myös tunnuksipaikkojen lukumäärä. Merkit voidaan asentaa katujen varalle vasta, kun päätökset ovat lainvoimaisia. Toteutus on mahdollista tehdä vaiheittain, ja käynnistetään heti päätöksenteon jälkeen siten, että ensimmäiset tunnuksipysäköintipaikat olisivat käytössä alkuvuodesta 2017.

Tunnuksipysäköintiä on seurattava myös tulevaisuudessa ja tarvittaessa keskustan toimintojen muuttuessa tunnuksipysäköintiä tulee rajata pois paikoilta, jossa se vie tilaa asiointipysäköinniltä. Muutoksia voi aiheuttaa myös huolto-, jakelu- ja saattoliikenteen tarpeet. Lisäksi katujen talvikunnossapitoa haittaavat ne asukkaiden tai yritysten autot, joita pidetään pysäköintiluvalla samassa paikassa pitkiä aikoja, tunnusten lupaehdoissa tuleekin harkita yhtämittaisen pysäköinnin enimmäisajan rajoittamista.

Pysäköintinormi ja vapaaksiostoperiaate

Maankäyttö- ja rakennuslain § 156 edellyttää, että kiinteistöä varten tulee asemakaavassa ja rakennusluvassa määrättyt autopaikat järjestää rakentamisen yhteydessä. Jos asemakaavassa niin määrätään, kunta voi osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat autopaikat kohtuulliselta etäisyydeltä. Tässä tapauksessa kiinteistönomistajalta peritään autopaikkojen järjestämisestä vapautumista vastaava korvaus kunnan hyväksymien maksuperusteiden mukaan. Autopaikkojen järjestämisvelvollisuus ei koske vähäistä lisärakentamista eikä rakennuksen korjaus- ja muutostyötä. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoitusta muutettaessa tulee kuitenkin ottaa huomioon tästä johtuva autopaikkojen tarve.

Asemakaavassa määrättyjen autopaikkojen toteuttaminen vaaditaan rakennusluvan yhteydessä ja toteuttamista valvotaan rakennusvalvonnan toimesta.

Pysäköintinormiin vaikuttavat palvelujen määrä ja läheisyys, joukkoliikenteen palvelutaso, asunnon sijainti, asuintalotyyppi (kerrostalo-asukkailla vähiten autoja, kerrostalot sijoittuvat lähelle palveluita), asunnon omistusmuoto, pysäköintipaikkojen nimeämättömyys/ vuorottaiskäyttö, autonomistuksen aste, asunnon koko, asukkaiden määrä kotitaloudessa, kotitalouden tulot ja työssäkäynti, harrastuneisuus ja yhteiskäyttöautot. Autopaikkatarvetta lisää omistusasuminen, etäisyys keskustasta, mitä kauempana keskustasta kohde sijaitsee, sitä varmemmin autoja on yksi tai enemmän, asuntojen suuri koko ja korkea tulotaso, lasten määrä, työllisyys (tulonsaajataloudet). Autopaikkatarve on vähäisempi opiskelijatalouksissa, eläkeläistalouksissa, kerrostalovaltaisilla alueilla, pienissä asunnoissa, työttömillä tai alhaisella tulotasolla elävillä sekä alueilla, joilla vuorottaispysäköinti on mahdollista tai on käytössä yhteiskäyttöautoja. Mikäli kaavan edellyttämät autopaikkannormit ovat liian väljät eli vaaditaan toteutettavaksi liian vähän autopaikkoja, asuntojen myynti vaikeutuu ja kaupungille tulee jatkuvasti valituksia autopaikkojen riittämättömyydestä.

Hämeenlinnan keskustassa tavallisin asemakaavassa käytetty pysäköintinormi on 1 ap/100 k-m² asumista, mutta kuitenkin vähintään 1 ap/asunto. Liike- ja toimistorakentamista koskeva tavallisin autopaikkannormi Hämeenlinnan keskustan asemakaavoissa on 1 ap / 50 k-m² liike- tai toimistotilaa. Uusimmissa keskustan asemakaavoissa pysäköintinormi vaihtelee tapauskohtaisesti ollen vaativimmillaan Keskustan länsireunan asemakaavassa (1 ap/asunto ja 1 ap/50 k-m² liike-, toimisto- tai palvelutilaa) ja väljimmillään Wetterhoffin Värjäämön kaavassa (1 ap/150 k-m² asumista, seniorikohde). Autopaikkannormi 1 ap/asunto on keskustassa liian tiukka, sillä keskustaan rakennetaan mielellään pienasuntoja ja toisaalta keskustan asuntokunnista on tutkimusten mukaan lähes puolet autottomia. Rakentajilta on saatu palautetta, että keskustaan toteutetuissa asuntokohteissa asemakaavan edellyttämistä autopaikoista osa on jäänyt vaille käyttöä.

Hämeenlinnan keskustan uusissa asemakaavoissa ja asemakaavamuutoksissa ehdotetaan käytettäväksi nykyistä väljempää pysäköintinormia 1 ap/120 k-m² asumista ja 1 ap/ 70 k-m² liike-, toimisto- tai muuta näihin verrattavaa palvelutilaa. Esitetty keskustan pysäköintinormin väljennys on mahdollista vain, mikäli pysäköintipaikkoja on tarjota muualla kuin kiinteistöjen alueilla, jos asukkailla sittenkin on autoja enemmän kuin on kiinteistöille toteutettuja pysäköintipaikkoja. Pysäköintipaikoissa pitää olla joustonvaraa ja pysäköintinormin väljennys edellyttää yleisen pysäköintilaitoksen toteuttamista keskustaan. Lisäksi pysäköintilaitoksen toteuttaminen edellyttää yksityisten osallistumista laitoksen toteutuskustannuksiin. Tähän vastaa vapaaksiostoperiaate, jolla kerätään rahoitusta yleisen pysäköintilaitoksen toteutukseen. Vapaaksioston hinnaksi määritellään 15 000 €/autopaikka. Kaupungin vapaaksioston kautta saamat tulot on tärkeää korvamerkitä velvoitepaikkojen toteuttamiseen. Vapaaksiostoperiaatteen lisäksi asemakaavamuutoksissa voidaan kaavamääräyksellä edellyttää osa autopaikoista sijoitettavaksi yleiseen pysäköintilaitokseen.

Täydennysrakentamishankkeissa vaaditaan pääsääntöisesti rakennettavaksi/hankittavaksi lisärakentamisen tai käyttötarkoituksen muutoksen edellyttämät autopaikat asemakaavassa asetetun pysäköintinormin mukaisesti. Olemassa olevan rakennetun kerrosalan ja asuntojen osalta

voidaan soveltaa kaavan mitoitusnormia siten, että toteutettava ratkaisu on toiminnallisesti, kaupunkikuvallisesti ja toteutettavuudeltaan tarkoituksenmukainen. Pysäköintinormin väljentämistä harkitaan tällöin tapauskohtaisesti seuraavien periaatteiden mukaisesti:

1. Pysäköintinormin väljentämiseksi kiinteistön on sijaittava joukkoliikenneyhteyksien ja palveluiden äärellä (suositeltava kävelyetäisyys 200 m).
2. Pysäköintinormia voidaan väljentää, kun
 - a) kyse on Ara-asumisesta tai muusta erityisasumisesta
 - b) kyse on suojelukohteesta, jossa autopaikkojen toteuttaminen kaavan edellyttämällä pysäköintinormilla tarkoittaisi arvokkaiden ominaispiirteiden turmelemista, tällöinkin osa autopaikoista on hankittava yleisestä pysäköintilaitoksesta
 - c) autopaikkojen vuorottaiskäyttö (ei nimettyjä paikkoja) vähentää pysäköintitarvetta -20 %, kun pysäköintipaikat osoitetaan yleisestä pysäköintilaitoksesta
 - d) edistetään olemassa olevan kokonaisen rakennuksen käyttöä keskeisellä paikalla, esimerkiksi käyttötarkoituksen muutos edistää rakennuksen pysymistä käytössä, estää sen rapistumista ja käyttöönotto elävöittää keskustaa, voidaan pysäköintinormia väljentää -25 %

Normin väljentäminen edellyttää asemakaavan muutosta tai hankekohtaista poikkeamismenettelyä. Pysäköintinormin väljennyksestä neuvotellaan hankekohtaisesti maankäytön suunnittelun, liikennesuunnittelun ja rakennusvalvonnan kanssa.

Keskustan pysäköintiratkaisu

Keskustaan tarvitaan uusi keskitetty pysäköintilaitos, sillä tulevaisuuden paikkatarpeeseen ei pystytä hajautetulla mallilla vastaamaan eikä pysäköintilaitoksen toteuttaminen keskustan reuna-alueille tue keskustan kehittämistä tai elinkeinoelämää. Pysäköintilaitos tulee liittää kiinteästi keskustan kehittämiseen ja kaupallisten palveluiden tarjontaan ja torin alle sijoitettuna pysäköintilaitoksella on suurin kauppaa ja palveluita tukeva merkitys. Lisäksi autoliikenteen sisäänajo olisi mahdollisimman lähellä keskustan kehää, joten se tarjoaa hyvän saavutettavuuden autolla ja mahdollistaa keskustan katujen muuttamisen kävely- ja pyöräilyystävällisemmiksi autoliikenteen vähentyessä keskustan kaduilla. Pysäköinnin keskittäminen vähentää autopaikkojen etsimisestä aiheutuvaa liikennettä keskustan katuverkolla ja tätä kautta myös pakokaasupäästöjä.

Uuden pysäköintilaitoksen kannattavuus vaatii niin kiinteistöjen kuukausi-/vuosipaikkoja, pidempiaikaista työpysäköintiä kuin lyhytaikaista asiointipysäköintiäkin. Tämä ja eri käyttäjäryhmien vuorottaispysäköinti nähdään toteuttamiskelpoisena juuri torin alle tehtävässä maanalaisessa pysäköintilaitoksessa. Vuorottaispysäköinti nimeämättömillä paikoilla yleisessä pysäköintilaitoksessa antaa mahdollisuuden asemakaavoissa annettujen pysäköintinormien väljentämiseen.

Pysäköintilaitoksen maanpäälliset rakenteet olisi taitavalla suunnittelulla sovittavissa torin valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön. Samalla olisi mahdollista kohentaa torin huollon toimivuutta ja torin länsilaidan kaupunkikuvaa muun torimiljöön arvojen tasol-

le. Myös Raatihuoneen pihalta saataisiin autopaikat siirrettyä maan alle ja pihatila kaupunkilaisten muuhun, arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön pysäköintiä paremmin soveltuvaan käyttöön.

Toriparkille on kysyntää jo lähitulevaisuudessa Hämeensaaresta, linja-autoasemalta ja Paasikiventien varresta poistuvien pysäköintipaikkojen takia (yhteensä 269 ap). Katutilojen muuttaminen kävely- ja pyöräilyystävällisemmiksi vähentäisi katujen varsilta noin 90 ap, mikä vastaa noin 10 % keskustan kadunvarsipysäköinnistä. Toriparkin suunnittelun käynnistäminen on tarpeen investointikustannusten arvioimiseksi, jonka jälkeen voidaan selvittää yksityisten rahoituksen osuus tarkemmin. Vasta tämän jälkeen voidaan tehdä investointipäätös toriparkin toteuttamisesta. Keskustan alueelta on tullut kyselyjä täydennysrakentamisen mahdollisuuksista, joten vapaaksiostomaksuilla saadaan kerättyä pysäköintilaitokselle alkupääomaa. Myös vuoden 2015 keskustan pysäköintikyselyssä lukumääräisesti eniten pysäköintipaikkoja oltiin kiinnostuneita hankkimaan toriparkista (90 ap).

Kaivoparkin laajennus ei ole toistaiseksi ajankohtainen, koska keskustan länsireunalla ei ole kysyntää lisäpysäköintipaikoille. Eteläkadun varteen mahtuu pieni pysäköintilaitos, joka vastaisi lähinnä Hämeensaaresta poistuvien pysäköintipaikkojen tarpeeseen, eikä se siten vastaisi keskustan pysäköintitarpeeseen. Hajautettu pysäköinti toteutettaisiin maanpäällisenä laitoksena, jolloin se vie korkean tehokkuusluvun keskustan alueella liikaa kallista maa-alaa. Lisäksi pienet yksiköt eri puolilla keskustaa lisäävät pysäköintipaikkaa etsivää liikennettä eikä siten mahdollista samalla tavalla katutilojen muuttamista kävely- ja pyöräilyystävällisemmiksi kuin keskitetty ratkaisu.

Keskustavision, keskustan liikennesuunnitelman päivitys

Keskustavision liikenneverkkoa koskeva kartta on päivitetty, [liite 1/KH 31.10.2016](#). Kartasta on poistettu sellaiset mahdollisten uusien pysäköintilaitosten paikat, jotka ovat selvityksissä 2015 - 2016 todettu toteutuskelvottomiksi. Lisäksi pyöräily-yhteyksiä on päivitetty pyöräilyn edistämishjelman 2016 mukaisesti (YHLA 25.10.2016 § 128). Keskustan liikennesuunnitelman karttaa ei ole tarpeen päivittää.

Pysäköintistrategian raportti liitekarttoineen on esityslistan liitteenä, [liite 2/KH 31.10.2016](#).

Isosuon ehdotus: Kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle, että se hyväksyy seuraavat kohdat:

1. keskustan pysäköintistrategian
2. keskustavision päivitetyn liikennekartan
3. että Hämeenlinnassa otetaan käyttöön asukas- ja yritystunnus-pysäköinti ja tunnuspysäköintiä operoi Hämeenlinnan Pysäköinti Oy
4. että asukastunnuksen hinta on 150 euroa vuodessa ja 80 euroa puolessa vuodessa ja että yritystunnuksen hinta on 300 euroa vuodessa (hinnat alv 0 %). Tunnusjärjestelmää ja hintoja seurataan yhden vuoden ajan, minkä jälkeen niitä tarvittaessa tarkistetaan saatujen kokemusten perusteella.
5. että lähetetään yhdyskuntalautakunnalle valmisteltavaksi tunnuspysäköintiin, pysäköintivyöhykkeisiin ja Hämeen linnan alueen pysäköinnin muuttamiseen aikarajoitteiseksi liittyvän toteutussuunnittelun sekä näihin liittyvien liikenteenohjaussuunnitelmien laadinnan siten,

että tunnuspysäköinti otetaan käyttöön vaiheittain vuoden 2017 alusta alkaen.

6. että keskustan asemakaavoissa ja kaavamuutoksissa käytetään nykyistä väljempää pysäköintinormia: 1 ap / 120 k-m² asumista, 1 ap / 70 k-m² liike-, toimisto- tai muuta näihin verrattavaa palvelutilaa. Pysäköintinormin väljentäminen edellyttää pysäköintilaitoksen toteuttamista ja vapaaksiostoperiaatteen käyttöä. Vapaaksioston hinnaksi määritetään 15 000 € autopaikkaa kohti ja vapaaksiostoperiaatteella kerättävät varat korvamerkitään pysäköintilaitoksen toteuttamiseen. Pysäköintinormin väljentäminen on mahdollista vain, mikäli keskustaan toteutetaan pysäköintilaitos, jossa on riittävästi paikkoja myös velvoitepysäköintiin. Kaupunginhallitus ja edelleen kaupunginvaltuusto päättää käynnistää keskitetyn pysäköintilaitoksen suunnittelun investointikustannusten selvittämiseksi ja siihen liittyvän asemakaavamuutoksen torin ympäristössä.

Isosuo täydennetty ehdotus: Kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle, että se hyväksyy seuraavat kohdat:

1. keskustan pysäköintistrategian
2. keskustavision päivitetyn liikennekartan
3. että Hämeenlinnassa otetaan käyttöön asukas- ja yritystunnus-pysäköinti ja tunnuspysäköintiä operoi Hämeenlinnan Pysäköinti Oy
4. että asukastunnuksen hinta on 150 euroa vuodessa ja 80 euroa puolessa vuodessa ja että yritystunnuksen hinta on 300 euroa vuodessa (hinnat alv 0 %). Tunnusjärjestelmää ja hintoja seurataan yhden vuoden ajan, minkä jälkeen niitä tarvittaessa tarkistetaan saatujen kokemusten perusteella.
5. että lähetetään yhdyskuntalautakunnalle valmisteltavaksi tunnus-pysäköintiin, pysäköintivöhykkeisiin ja Hämeen linnan alueen pysäköinnin muuttamiseen aikarajoitteiseksi liittyvän toteutussuunnittelun sekä näihin liittyvien liikenteenohjaussuunnitelmien laadinnan siten, että tunnuspysäköinti otetaan käyttöön vaiheittain vuoden 2017 alusta alkaen.
6. että keskustan asemakaavoissa ja kaavamuutoksissa käytetään nykyistä väljempää pysäköintinormia: 1 ap / 120 k-m² asumista, 1 ap / 70 k-m² liike-, toimisto- tai muuta näihin verrattavaa palvelutilaa. Pysäköintinormin väljentäminen edellyttää pysäköintilaitoksen toteuttamista ja vapaaksiostoperiaatteen käyttöä. Vapaaksioston hinnaksi määritetään 15 000 € autopaikkaa kohti ja vapaaksiostoperiaatteella kerättävät varat korvamerkitään pysäköintilaitoksen toteuttamiseen. Pysäköintinormin väljentäminen on mahdollista vain, mikäli keskustaan toteutetaan pysäköintilaitos, jossa on riittävästi paikkoja myös velvoitepysäköintiin. Kaupunginhallitus ja edelleen kaupunginvaltuusto päättää käynnistää keskitetyn pysäköintilaitoksen suunnittelun investointikustannusten selvittämiseksi ja siihen liittyvän asemakaavamuutoksen torin ympäristössä. Ennen varsinaista investointipäätöstä edellytetään, että vähintään puolet rahoituksesta on yksityistä rahoitusta.

Merkittiin, että asian käsittelyn aikana Anteron Niemelä ehdotti Hannu Kärpäsén ja Hanna Raidan kannattamana, että kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle, että se hyväksyy seuraavat kohdat:

1. että Hämeenlinnassa otetaan käyttöön asukas- ja yritystunnus-pysäköinti
2. että asukastunnuksen hinta on 150 euroa vuodessa ja 80 euroa puolessa vuodessa ja että yritystunnuksen hinta on 300 euroa vuodessa (hinnat alv 0 %). Tunnuksjärjestelmää ja hintoja seurataan yhden vuoden ajan, minkä jälkeen niitä tarvittaessa tarkistetaan saatujen kokemusten perusteella.
3. että lähetetään yhdyskuntalautakunnalle valmisteltavaksi tunnus-pysäköintiin, pysäköintivyöhykkeisiin ja Hämeen linnan alueen pysäköinnin muuttamiseen aikarajoitteiseksi liittyvän toteutus suunnittelun sekä näihin liittyvien liikenteenohjaussuunnitelmien laadinnan siten, että tunnus-pysäköinti otetaan käyttöön vaiheittain vuoden 2017 alusta alkaen.
4. että keskustan asemakaavoissa ja kaavamuutoksissa käytetään nykyistä väljempää pysäköintinormia: 1 ap / 120 k-m² asumista, 1 ap / 70 k-m² liike-, toimisto- tai muuta näihin verrattavaa palvelutilaa.

Muilta osin kaupunginhallitus päättää palauttaa keskustan pysäköinti-strategian ja -ratkaisun valmisteluun KV 15.6.2015 § 87 päätöksen mukaisesti, huomioiden kuitenkin Hämeensaaren maantasopysäköintialueiden säilytysmahdollisuudet tarvittaessa väliaikaisinkin ratkaisuin mahdollisimman pitkään.

Koska oli tehty esittelijän täydennetystä päätösehdotuksesta poikkeava kannatettu ehdotus, oli asiasta äänestettävä. Hyväksyttiin yksimielisesti äänestystavaksi kättenostoäänestys. Suoritettussa äänestyksessä Niemelän ehdotusta kannatti neljä jäsentä (Raita, Kärpänen, Niemelä, Arvidsson) ja esittelijän täydennettyä ehdotusta seitsemän jäsentä (Appelroth, Prabhakaran, Laakso, Kauranen, Rautio, Kaloinen, Kallioinen).

Päätös: Kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän täydennetyt ehdotuksen äänin 7-4.

Lisätietoja antavat arkkitehti Johanna Närhi, p. 03 621 2245 ja liikennesuunnittelija Minna Aakkula p. 03 621 2317.

- - - -

KV 14.11.2016 § 131

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana Antero Niemelä ehdotti Teija Arvidssonin, Kylli Kylliäisen, Hannu Kärpäsen ja Ritva Oinosen kannattamana, että valtuusto hyväksyy seuraavat kohdat:

1. että Hämeenlinnassa otetaan käyttöön asukas- ja yritystunnus-pysäköinti
2. että asukastunnuksen hinta on 150 euroa vuodessa ja 80 euroa puolessa vuodessa ja että yritystunnuksen hinta on 300 euroa vuodessa (hinnat alv 0 %). Tunnuksjärjestelmää ja hintoja seurataan yhden vuoden ajan, minkä jälkeen niitä tarvittaessa tarkistetaan saatujen kokemusten perusteella.
3. että lähetetään yhdyskuntalautakunnalle valmisteltavaksi tunnus-pysäköintiin, pysäköintivyöhykkeisiin ja Hämeen linnan alueen pysäköinnin muuttamiseen aikarajoitteiseksi liittyvän toteutus suunnittelun sekä näihin liittyvien liikenteenohjaussuunnitelmien laadinnan siten, että

tunnuspysäköinti otetaan käyttöön vaiheittain vuoden 2017 alusta alkaen.

4. että keskustan asemakaavoissa ja kaavamuutoksissa käytetään nykyistä väljempää pysäköintinormia: 1 ap / 120 k-m² asumista, 1 ap / 70 k-m² liike-, toimisto- tai muuta näihin verrattavaa palvelutilaa.

Muilta osin kaupunginvaltuusto päättää palauttaa keskustan pysäköinti-strategian ja -ratkaisun valmisteluun KV 15.6.2015 § 87 päätöksen mukaisesti, huomioiden kuitenkin Hämeensaaren maantasopysäköintialueiden säilytysmahdollisuudet tarvittaessa väliaikaisinkin ratkaisuin mahdollisimman pitkään.

Asian käsittelyn aikana Päivi Sieppi ehdotti Kirsi Ojansuu-Kauniston kannattamana, että valtuusto päättää korvata kohdasta 6. lauseen: ”Kaupunginhallitus ja edelleen kaupunginvaltuusto päättää käynnistää keskitetyn pysäköintilaitoksen suunnittelun investointikustannusten selvittämiseksi ja siihen liittyvän asemakaavamuutoksen torin ympäristössä” lauseella ”Kaupunginvaltuusto päättää käynnistää keskitetyn pysäköintilaitoksen investointikustannusten ja rahoituksen selvittämisen.”

Koska oli tehty kaksi kaupunginhallituksen päätösehdotuksesta poikkeavaa kannatettua ehdotusta, oli asiasta äänestettävä.

1. Hyväksyttiin yksimielisesti äänestystavaksi koneellinen äänestys siten, että Niemelän päätösehdotusta kannattavat äänestävät JAA ja Siepin päätösehdotusta kannattavat äänestävät EI. Suoritettussa äänestyksessä annettiin 38 JAA-ääntä ja 21 EI-ääntä. Äänestystulos liitteenä 1/KV 14.11.2016.
2. Hyväksyttiin yksimielisesti äänestystavaksi koneellinen äänestys siten, että kaupunginhallituksen päätösehdotusta kannattavat äänestävät JAA ja Niemelän päätösehdotusta kannattavat äänestävät EI. Suoritettussa äänestyksessä annettiin 36 JAA-ääntä ja 21 EI-ääntä (2 tyhjää). Äänestystulos liitteenä 2/KV 14.11.2016.

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana Mauri Ojamäki ehdotti, että kohdasta 6. poistetaan ”Pysäköintinormin väljentäminen on mahdollista vain, mikäli keskustaan toteutetaan pysäköintilaitos, jossa on riittävästi paikkoja myös velvoitepysäköintiin. Kaupunginhallitus ja edelleen kaupunginvaltuusto päättää käynnistää keskitetyn pysäköintilaitoksen suunnittelun investointikustannusten selvittämiseksi ja siihen liittyvän asemakaavamuutoksen torin ympäristössä. Ennen varsinaista investointipäätöstä edellytetään, että vähintään puolet rahoituksesta on yksityistä rahoitusta.” Ehdotusta ei kannatettu.

Päätös: Kaupunginvaltuusto päätti, että se hyväksyy seuraavat kohdat:

1. keskustan pysäköinti-strategian
2. keskustavision päivitetyn liikennekartan
3. että Hämeenlinnassa otetaan käyttöön asukas- ja yritystunnuspysäköinti ja tunnuspysäköintiä operoi Hämeenlinnan Pysäköinti Oy
4. että asukastunnuksen hinta on 150 euroa vuodessa ja 80 euroa puolessa vuodessa ja että yritystunnuksen hinta on 300 euroa vuodessa (hinnat alv 0 %). Tunnusjärjestelmää ja hintoja seurataan yhden vuoden ajan, minkä jälkeen niitä tarvittaessa tarkistetaan saatujen kokemusten perusteella.

5. että lähetetään yhdyskuntalautakunnalle valmisteltavaksi tunnus-pysäköintiin, pysäköintivyöhykkeisiin ja Hämeen linnan alueen pysäköinnin muuttamiseen aikarajoitteiseksi liittyvän toteutussuunnittelun sekä näihin liittyvien liikenteenohjaussuunnitelmien laadinnan siten, että tunnus-pysäköinti otetaan käyttöön vaiheittain vuoden 2017 alusta alkaen.
6. että keskustan asemakaavoissa ja kaavamuutoksissa käytetään nykyistä väljempää pysäköintinormia: 1 ap / 120 k-m² asumista, 1 ap / 70 k-m² liike-, toimisto- tai muuta näihin verrattavaa palvelutilaa. Pysäköintinormin väljentäminen edellyttää pysäköintilaitoksen toteuttamista ja vapaaksiostoperiaatteen käyttöä. Vapaaksioston hinnaksi määritetään 15 000 € autopaiikkaa kohti ja vapaaksiostoperiaatteella kerättävät varat korvamerkitään pysäköintilaitoksen toteuttamiseen. Pysäköintinormin väljentäminen on mahdollista vain, mikäli keskustaan toteutetaan pysäköintilaitos, jossa on riittävästi paikkoja myös velvoitepysäköintiin. Kaupunginhallitus ja edelleen kaupunginvaltuusto päättää käynnistää keskitetyn pysäköintilaitoksen suunnittelun investointikustannusten selvittämiseksi ja siihen liittyvän asemakaavamuutoksen torin ympäristössä. Ennen varsinaista investointipäätöstä edellytetään, että vähintään puolet rahoituksesta on yksityistä rahoitusta.

Lisäksi kaupunginvaltuusto päätti yksimielisesti muuttaa pysäköintistrategian nimeksi pysäköintiohjelma.

Merkittiin, että asian käsittelyn jälkeen pidettiin tauko klo 15.02 – 15.56.