
Hämeenlinnan keskustan pysäköintitarpeen selvitys


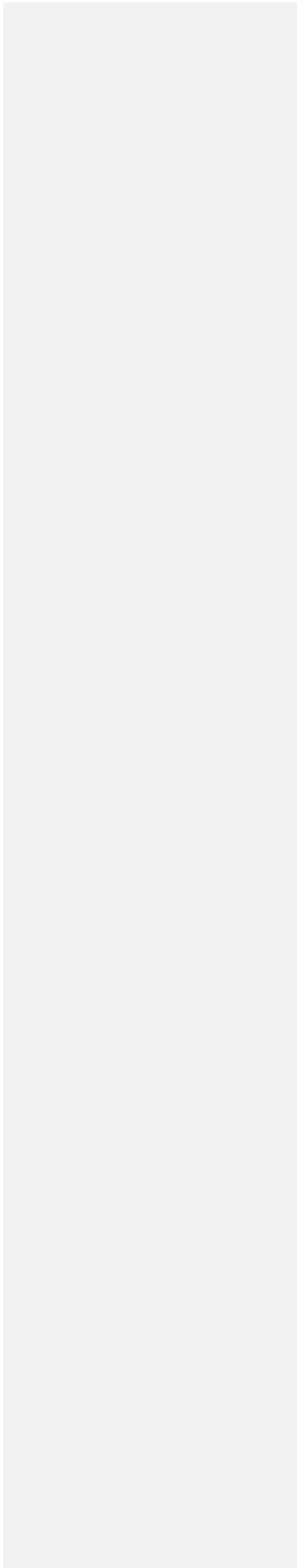


Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Liikenneala

Riihimäki, kevät 2014

Jukka-Pekka Suominen



Riihimäki
Liikennealan koulutusohjelma
Liikennesuunnittelu

Tekijä Jukka-Pekka Suominen **Vuosi** 2014
Työn nimi Hämeenlinnan keskustan pysäköintitarpeen selvitys

TIIVISTELMÄ

Työn tarkoitus oli selvittää Hämeenlinnan kaupungin keskusta-alueen pysäköintipaikoituksen tilanne, niin kadunvarsilla kuin kiinteistöjen pysäköintipaikoillakin. Selvitykseen sisältyy olemassa olevien paikkojen määrän kartoitus, kiinteistöjen vaaditun velvoitepysäköinnin selvittäminen, sekä mahdollisten puuttuvien pysäköintipaikkojen selvittäminen. Työssä on myös esitetty mahdollisia ratkaisuja pohjautuen selvityksen tulokseen. Työn toimeksiantajana on Hämeenlinnan pysäköinti OY, joka on Hämeenlinnan kaupungin alainen yhtiö. Työn tavoite on luoda selkeä kuva Hämeenlinnan pysäköinnin nykytilaan ja tulevaisuuteen.

Työn teoriaosuudessa on käytetty raportteja ja tutkimuksia Hämeenlinnan keskustasta tehdyistä pysäköintiselvityksistä sekä muuta pysäköinnin säädöksiä ja määräyksiä käsittelevää kirjallista materiaalia. Teoriapohjaisten raporttien lisäksi työssä on tehty kyselyjä kohdistuen keskustan pysäköinnin käyttäjiin ja lisäksi velvoitepysäköinnin määrä on selvitetty kunnanarkiston asemapiirroksista mahdollisuuksien rajoissa.

Työn tuloksena saadaan monta vastausta pysäköintitarpeelle. Kadunvarsipysäköinnin osalta tilanne on monimutkainen, sillä Hämeenlinnan keskustan katuverkostoon on suunnitteilla suuria muutoksia, jotka valmistuessaan vaikuttavat suuresti kadunvarsipysäköinnin tarpeeseen. Lähitulevaisuudessa ei ole tarvetta kadunvarsipysäköinnin lisäykselle, mutta tulevaisuudessa jää vajaaksi arviolta 150 pysäköintipaikkaa. Kiinteistöjen pysäköinti on velvoitepysäköinnin vaatimalla tasolla, mutta nykyisellä ajoneuvokannan lisäyksellä paikkoja tarvitaan lisää n. 250. Lisäksi keskustassa työssäkäyville ja pitkäaikaisen asioinnin tarpeisiin vaaditaan n. 200 pysäköintipaikkaa lisää.

Avainsanat Liikennesuunnittelu, Pysäköinti, Kaupunkiliikenne, Hämeenlinna

Sivut 30 s. + liitteet 17 s.

Riihimäki
Degree programme in traffic management
Traffic management

Author Jukka-Pekka Suominen **Year** 2014

Subject of Bachelor's thesis

ABSTRACT

Purpose of this thesis is to find out situation of parking places in the center of Hämeenlinna city. This thesis includes finding out actual situation of parking areas, finding out how much parking places there should be, and recovering possible missing parking places. There are also presented few possible resolution options for missing parking places, based on conclusions of this thesis. Commissioner of this thesis was Hämeenlinna's pysäköinti OY, which is subordinate of Hämeenlinna city. Intention is to make a clear visual of parking situation for today, and future in Hämeenlinna.

Theory of thesis is collected from former reports and researches about parking situation of Hämeenlinna. Different Edicts and Instructional advisory are also used for official material. Different queries for parking slot users are used to support theory based facts. Parking injunctions are solved from municipal records, using city plans.

There are many answers found for necessity of parking, depending on future plans. Parking situation on street sides is most complicated, because there are major plans for main streets in the middle of Hämeenlinna. According today's situation there is no need to increase amount of parking places. When future plans are executed the will be deficit of approximately 150 parking places. Situation of parking places on Estates is on required level. Noticing today's increasing car amount there are occasion for 250 parking places for estates use. There are also need for approximately 200 parking places for the use of long term parking and workplace parking.

Keywords Traffic management, Parking, Urban traffic, Hämeenlinna.

Pages 30 p. + appendices 17 p.



SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	SUUNNITTELUALUE.....	1
2.1	Tutkimusalueen kuvaus.....	1
2.2	Keskustan kehittäminen	2
3	PYSÄKÖINNIN VAATIMUKSET	6
3.1	Pysäköintitarpeet	6
3.2	Asukaspysäköinti	7
3.3	Liike- ja toimitilapysäköinti.....	7
3.4	Erityisryhmät.....	8
3.5	Liityntäpysäköinti.....	8
4	PYSÄKÖINTI HÄMEENLINNASSA	8
4.1	Asemakaavoitus	8
4.2	Pysäköinnin tilanne	9
4.3	Ongelmia	11
5	PAIKOITUSTARVE.....	11
5.1	Kadunvarsipysäköinti.....	12
5.2	Pysäköintilaitokset	12
5.3	Kiinteistöjen pysäköinti.....	12
6	PYSÄKÖINTISTRATEGIA	13
6.1	Ehdotus pysäköintistrategia.....	13
6.2	Pysäköinnin kehittämien	14
7	SELVITYKSEN TULOS	16
7.1	Pysäköintiselvityksen toteutus	16
7.2	Pysäköinnin tarpeet	17
7.3	Kadunvarsipysäköinti.....	17
7.4	Kiinteistöjen pysäköintitarve.....	25
7.5	Pysäköintilaitoksen tarve.....	26
7.5.1	Pysäköintilaitoksen sijainti	27
8	YHTEENVETO	28
8.1	Kadunvarsipysäköinnintarve.....	28
8.2	Kiinteistöjen pysäköinnintarve.....	30
8.3	Pysäköintilaitoksen tarve.....	31
	LÄHTEET	33

- Liite 1 Hämeenlinnan keskustan pysäköintipaikoitus
Liite 2 Hämeenlinnan Pysäköintipaikat 2014

-
- Liite 3 Hämeenlinnan keskustan arvioitu autopaikkojen tarve 2008
 - Liite 4 Pysäköinnin käyttöaste torstaina 8.3.2012 klo 10–12.
 - Liite 5 Pysäköinnin käyttöaste torstaina 8.3.2012 klo 15–17
 - Liite 6 Pysäköinnin käyttöaste lauantaina 10.3.2012 10.00–11.30
 - Liite 7 Katujen parannussuunnitelma Sibeliuksenkatu ja Kasarmikatu
 - Liite 8 Lukiokadun loppupään parannussuunnitelma
 - Liite 9 Lukiokadun alun parannussuunnitelma
 - Liite 10 Pysäköintipaikkojen vaatimustaso ja olemassa olevat paikat.

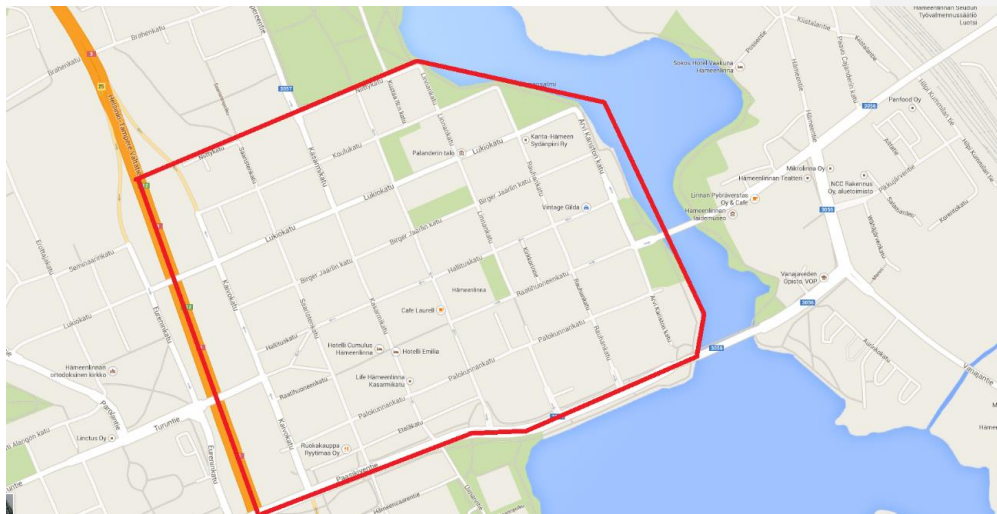
1 JOHDANTO

Työn tavoitteena on selvittää Hämeenlinnan keskusta-alueen kiinteistöjen pysäköintivelvoitteet sekä kadunvarsipysäköinnin tila, jossa otetaan huomioon olemassa olevien pysäköintipaikkojen määrä ja tulevaisuudennäkymät. Työn pääkohtana on tutkia kadunvarsipysäköinnin järjestelyitä ja saada selville asemapiirroksissa määrättyjen pysäköintipaikkojen olemassaolo sekä etsiä ratkaisuja mahdollisille poikkeamille vaadittujen paikkojen ja toteutuneiden paikkojen suhteessa toisiinsa.

2 SUUNNITTELUALUE

2.1 Tutkimusalueen kuvaus

Hämeenlinna on 14. suurin kaupunki Suomessa ja sijaitsee maantieteellisesti ihanteellisessa paikassa. Hämeenlinnan keskustasta on Helsinkiin 100 km, Tampereelle 75km, sekä Lahteen 70km. Lisäksi Hämeenlinna sijaitsee vilkkaimmin liikennöidyn pääradan varrella, sekä Vanajaveden hyvien vesiyhteyksien varrella. Hyvän saavutettavuutensa ja maantieteellisen sijaintinsa ansiosta Hämeenlinna on yksi Suomen nopeimmin kasvavista keskuksista. Hämeenlinnassa asuu lähes 70 000 asukasta (Hämeenlinnan kaupungin verkkosivu 2013)



Kuva1 Tutkimusalueen rajaus

Hämeenlinnan keskusta sijaitsee aivan valtatie 10:n, sekä E12 moottoritien varrella, johon myös tutkimusalue rajoittuu lännessä. Idässä raja-alueena on Vanajavesi, pohjoisessa Niittykatu ja etelässä alue rajoittuu Paasikiventiehen. Tutkimusalue on tarkemmin havaittavissa kuvasta 1. Tämän kyseisen alueen rajojen sisäpuolella asuu n.10 % kaikista Hämeenlinnan asukkaista, vaikka pinta-alallisesti alue on Hämeenlinnasta vain 0,25 %. Suurin osa Hämeenlinnan keskustan rakennuksista on

verrattain vanhaa. Tämän seurauksena myöskään pysäköintiin liittyvät vaatimukset eivät ole suoraan vertauskelvollisia kiinteistöjen välillä, sillä pysäköintipaikkojen vaadittu määrä on lisääntynyt ajoneuvokannan lisääntyessä. 50-luvulla rakennetussa kerrostalossa on pysäköintitarve arvioitu hyvinkin erilaiseksi kuin uudisrakennuksissa, jolloin asemakaavasta ilmi käyvä paikkojen määrä ei ole välttämättä pätevä nykystandarteilla.

Ongelmia tasavertaisen vertailun kanssa tuottavat myös vanhat, suhteellisen pienet pysäköintiruutujen koot, sillä myös autojen leveys on kasvanut vuosien varrella. Rakennusohjeissa pysäköintiruudun minimimitat ovat nykyään 2,5 x 5 metriä, mutta ajoneuvon keskileveydet ovat nykyään lähempänä 1.8metriä, eli tarkasti ruudun keskelle pysäköidyllä autolla on ovien avaamiseen 70cm tilaa, mukaan laskettuna viereisen ruudun antama tila. Vuoden 1959 rakennusnormien mukaan puolestaan pysäköintiruudun minimikokoa on ollut vain 2,2m x 4,7m.

Aiemmin lain sallimaa 300 metrin päähän sijoitettavaa pysäköintipaikoitusta on käytetty keskustanalueella suhteellisen paljon ja siitä on aiheutunut ongelmia. Kiinteistöjen rasitepaikat on sijoitettu joko yleisille pysäköintialueelle tai kokonaan toisille tonteille. Yleisesti ottaen autopaikkojen sijoittaminen on perustunut joko kiinteistönomistajan ja kaupungin tai kiinteistöjen omistajien keskinäisiin sopimuksiin, vaikka yleisiltä pysäköintialueilta ei voi lain mukaan varata pysäköintipaikkoja yksityiseen käyttöön ilman asemakaavaa. Tästä johtuen monissa tapauksissa autopaikkoja ei ole voitu merkitä alueelle, jolloin ei aina ole ollut tiedossa, miltä alueilta ja mitkä autopaikat on varattu. Samoja autopaikkoja onkin saatettu varata useampaan kertaan ja autopaikkoja on mahdollisesti sijoitettu useallekin eri tontille. Nämä mitoituksiin vaikuttavat seikat huomioiden tulisi vanhempien rakennusten pysäköintivelvoitteeseen suhtautua varauksellisesti.

2.2 Keskustan kehittäminen

Huolimatta Hämeenlinnan keskustan rajoittumista etelässä, sekä idässä Vanajavesistöön ja lännessä valtatie kolmeen on Hämeenlinnan keskustassa useita mielenkiintoisia rakennushankkeita ja keskustanalueen uudistamissuunnitelmia vireillä. Huomattava pysäköintitarpeenselvityksen ulkopuolelle jäävä moottoritien yli rakenteilla oleva kate, jolle avataan uusi kauppakeskus. Alue sijaitsee Paasikiventien, Turuntien, Eureninkadun ja Kaivokadun rajaamassa korttelissa.

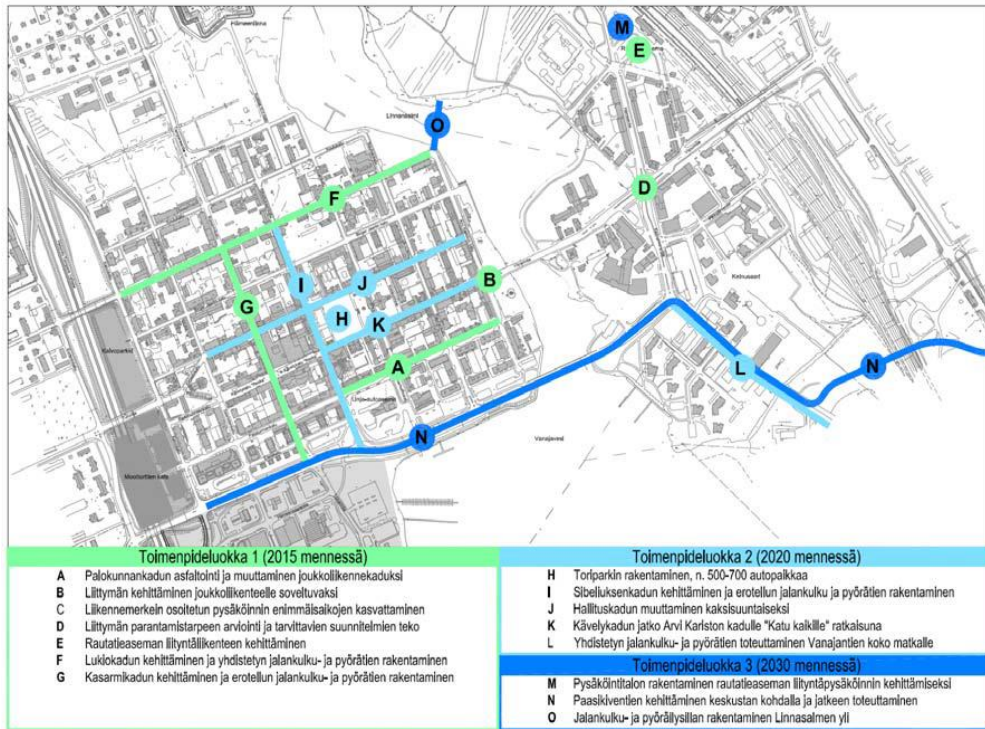
Hankkeessa rakennetaan moottoritien päälle 220 metrin mittainen kansi, eli Hämeenlinnan kohdalla valtatie 3 kulkee tunnelissa. Kauppakeskuksen lisäksi katteelle valmistuu neljä asuinkerrostaloa. Kauppakeskuksessa on 26 000 neliötä liiketilaa, sekä asuintaloissa 240 asuntoa. Lisäksi Hämeensaaren alueelle on suunnitteilla uusi kaava-alue Engelinranta. Nämä kohteet toteutuessaan tuovat oman lisänsä keskustan alueen pysäköintitarpeeseen, tosin pysäköintipaikkoja lisää tuovana mahdollisuutena.

Pysäköintitarpeenselvitystä huomioiden kiinnostavimmat hankkeet ovat olleet Kaivo- ja Keinuparkin valmistuminen. Huhtikuussa 2012 valmistuneessa Kaivoparkissa on 716 paikkaa kahdessa kerroksessa. Kaivoparkki sijaitsee Kaivokadun varrella, moottoritien vieressä. Pysäköintitalossa on tarjolla myös vuosipysäköintiä, joka tarjoaa hyviä mahdollisuuksia mahdollisesti pysäköintivelvoitteen puutteita omaaville kiinteistöille.

Keinuparkki puolestaan sijaitsee aivan keskustan tuntumassa itäpuolella kaupunkia Keinusaassa. Parkkitalossa on 268 paikkaa neljässä kerroksessa. Keinuparkista kävelee keskustaan vain muutaman minuutin. Aikarajoituksia ei ole ja parkkimaksu peritään jälkeinpäin käytetyn ajan mukaan, myös kuukausi- ja vuosimaksullisia paikkoja on Keinuparkissa tarjolla.

Lisäksi Keskustan alueella on suunnitelmat mahdolliselle Toriparkille, joka toteutuessaan rakennettaisi aivan ydinkeskustaan torin alle. Sijaintina Toriparkki olisi ihanteellinen niin keskustan kiinteistöjen asukkaille, kuin keskustassa asioivillekin. Hämeenlinnan keskustaan on myös suunnitteilla katuverkoston uudistumista laajassa mittakaavassa. Suunnitelmien pääkohtana ollaan parantamassa jalankulun ja pyöräilyn mahdollisuuksia keskustan alueella, sekä tarjoamassa ajoneuvoliikenteelle nopea ja helppo tapa ohittaa keskustan alue kehämäisen tien kautta.

Vuonna 2012 tehdystä Hämeenlinnan keskustan liikenneselvityksestä löytyy osuus johon on luokiteltu keskustan kiireellisimmät toimenpiteet liikennettä koskien. Toimenpiteet on luokiteltu kolmeen eri kiireellisyysluokkaan, joiden arvioidut valmistumisajankohdat on luokiteltu siten että kiireellisyysluokka 1, toimenpiteet valmistuvat vuoteen 2015 mennessä. Kiireellisyysluokka 2, toimenpiteet valmistuvat vuoteen 2020 mennessä, sekä kiireellisyysluokka 3 tavoitteet valmistuisivat vuonna 2030. Kiireellisyysluokkien tavoitteet käyvät ilmi taulukosta 1, sekä näkyvät kartalla havainnollistettuna kuvasta 2.



Kuva 2. Vireillä olevat toimenpiteet kiireellisyyssluokittain (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012)

Taulukko 1 Toimenpiteet kiireellisyysluokittain (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012)

Kiireellisyysluokan 1 toimenpiteet: (Vuoteen 2015 mennessä)

- Luodaan uusi joukkoliikenteen pääreitti. Palokunnankatu asfaltoidaan ja muutetaan joukkoliikennekaduksi. Joukkoliikenteen pääreitit varrelle rakennetaan uudet pysäkit suunnitelmaehdotuksen mukaisesti.
- Arvi Kariston kadun ja Viipurintien liittymä parannetaan, jotta se soveltuu joukkoliikenteelle.
- Pitkäaikaista pysäköintiä lisätään liikennemerkein osoitetun pysäköinnin maksimiaikojen muutoksella, etenkin vyöhykkeellä 2.
- Viipurintien, Hämeentien ja Keinusaarentien liittymän parantamistarve arvioidaan ja tehdään tarvittavat suunnitelmat.
- Kehitetään rautatieaseman liityntäliikennettä etenkin liityntäpyöräilyn ja paikallisen joukkoliikenteen kannalta.
- Lukiokatu parannetaan ja sen pohjoislaidalle rakennetaan yhdistetty jalankulku- ja pyörätie.
- Kasarmikatu parannetaan ja sen itälaidalle rakennetaan eroteltu jalankulku- ja pyörätie.

Kiireellisyysluokan 2 toimenpiteet (vuoteen 2020 mennessä)

- Rakennetaan noin 500–700 ap Toriparkki ydinkeskustaan.
- Sibeliuksen katu parannetaan ja rakennetaan eroteltu kevyen liikenteen yhteys kadun länsilaidalle.
- Hallituskatu muutetaan kokonaan kaksisuuntaiseksi kaduksi. Ajo Turuntieltä Hallituskadulle säilyy kuitenkin sallittuna vain joukkoliikenteelle.
- Raatihuoneenkadun kävelykatua jatketaan Sibeliuksenkadulta Rauhankadulle Shared space -tyylisellä "Katu kaikille" -ratkaisulla.
- Vanajantien kevyen liikenteen täydentäminen

Kiireellisyysluokan 3 toimenpiteet (tavoitetilä vuonna 2030)

- Kehitetään rautatieaseman liityntäpysäköintiä rakentamalla pysäköintitalo radan länsipuolelle.
- Paasikiventie muutetaan katumaisemmaksi ja sen liittymät keskustaan ja Etelärannan alueeseen parannetaan.
- Paasikiventien jatke toteutetaan valtatielle 10 asti
- Lukiokadun jatkeeksi rakennetaan uusi kevyen liikenteen silta Linnasalmen ylitse rautatieaseman seudulle.

3 PYSÄKÖINNIN VAATIMUKSET

Keskeisenä näkökulmana kaupunkien keskustoja kehitettäessä pidetään ratkaisuja, jotka lisäävät turvalisuutta, parantaisivat viihtyisyyttä ja olisivat energiatehokkaita. Tavoitteena on toimiva palvelurakenne ja palvelut, joita haettaessa saataisiin minimoitua liikkumistarpeet. Useissa kaupungeissa on toteutettu, taikka on suunnitteilla maanalaisia autopaikkaratkaisuja, jolloin saadaan ratkaistua tilankäytön ongelmat ja autopaikoituksen vajaus yhdellä kertaa.

Pysäköinti järjestetään yleensä joko kunnallisen tai yksityisen toimijan toimesta, yhteistyössä kunnan kanssa. autopaikkojen määrä on ilmoitettu asemakaavassa (Rakla 52§). Velvoitepaikkojen toteuttamista valvoo rakennusvalvonta. Rakennuksen velvoitepysäköintipaikat voivat sijaita yhtiön omistamalla tontilla maan päällä, taikka pysäköintiallissa, mahdollista on myös vastaavien autopaikkojen sijainti tontin ulkopuolella. Ulkopuolisia pysäköintilaitoksia hallitsevat useimmiten pysäköintiyhtiöt. Pysäköintiä on tutkittu ja selvityksiä on tehty vuosien ajan, mutta ajan kuluessa pysäköinnin tarpeet muuttuvat, eikä muutoksiin ehditä ennakoita valtakunnallisessa ohjeiden laadinnassa, tai kunnilla ei ole varaa toteuttaa niitä. Tästä syystä pysäköintiä koskevat toteutukset vaihtelevat voimakkaasti eri kuntien välillä.

Yksi suurimmista ongelmista yleisellä tasolla velvoiteautopaikkojen toteuttamisessa on saada autopaikat toimiviksi yhteiskunnan ja asiakkaiden muuttuvien tarpeiden rinnalla. Autopaikkanormit perustuvat maankäyttö- ja rakennuslakiin, joista niitä sovelletaan asemakaavoitukseen ja aina rakennuslupaan. Rakennusluvassa on lähes aina vaadittu osoittamaan velvoitepaikkojen määrä jollakin tapaa. Valitettavasti näin ei ole aina ollut, eikä määräksi ole aina noudatettu riittävästi. Usein ongelmat kuitenkin johtuvat siitä, ettei tonteille ole aina ollut mahdollista sijoittaa vaadittuja pysäköintipaikkoja. Tällöin paikkoja on sijoitettu tontin ulkopuolelle ja jopa katujen varsille, mikä aiheuttaa ongelmia koko kaupungin infrastruktuurissa.

Autopaikkoja tarvitaan niin asuntojen asukkaille, kuin liike ja toimistopysäköinnin tarpeisiin. Liityntäpysäköinnistä on suuremmissa kaupungeissa myös tullut haastava lisä pysäköinnin tarpeisiin.

Asemakaavamääräyksen mukaisen autopaikkojen määrän toteutumisesta vastaa rakennusvalvonta, niin yksityisten rakentajien kohdalla kuin kunnan omissakin rakennushankkeissa. Rakennusvalvonnan on toimittava lupia myöntäessään itsenäisenä viranomaisena.

3.1 Pysäköintitarpeet

Pysäköintitarve syntyy kun asemakaava-alueella kaavanmukainen rakennusoikeus tulee toteutetuksi ja jakautuu käyttötarkoituksen mukaan asunto-, liike-, toimitila- liityntäpysäköintiin, tai erityispysäköintiin. Tarpeet voivat tuki mennä päällekkäinkin ja sama autoilija voi täyttää useammankin ryhmän kriteerit. Autopaikoitus ja- pysäköintiratkaisut kunnissa julkaisun mukaan tutkimuksissa on havaittu että 15–20%

autoliikenteestä keskustassa etsivät pysäköintipaikkaa. Pysäköintitarpeen määrä pyritään arvioimaan asemakaavan laadinnan yhteydessä, ottaen huomioon suunnittelualueen asumistapa, asukkaiden tulotaso ja ikäjakauma. Näiden tekijöiden perusteella määräytyy alueen kiinteistöjen autopaikkojen lukumäärä. Asukaspysäköinnin lähtökohtana on ollut aiempina vuosina autopaikan löytyminen omalta tontilta, joko sitten pihalta, tai autokatoksesta, lämmitys paikalla taikka ilman. Nykyään kuitenkin koitetaan keskustan alueella asuvia ihmisiä rohkaista käyttämään julkisia yhteyksiä, sekä kevyen liikenteen kulkumuotoja parhaan mukaan.

3.2 Asukaspysäköinti

Asukaspysäköinti on asukkaiden pysäköintiä omalla asuinalueellaan, tai sen välittömässä läheisyydessä. Useimmiten asukaspysäköinti on omalla tontilla sijaitsevaa pysäköintiä maksetulla autopaikalla. Autopaikoitus ja pysäköintiratkaisut kunnissa julkaisun mukaan asukaspysäköintipaikkojen riittävyys on valtakunnallisesti hyvää luokkaa n.75% asukkaista mukaan. yli 7500 asukkaan kaupungeissa tilanne on hieman heikompi ja vain n.56% asukkaista kokee pysäköinnin riittäväksi. Autopaikka ei aina sijaitse omalla tontilla, vaan se voi sijaita myös viereisellä tontilla maanvuokraoikeudella tai hallinnanjaksosopimuksella, toistaiseksi tai sadaksi vuodeksi uudelleen vuokrauksen etuoikeusehdolla tai rasitesopimuksella.

Asunto-osakeyhtiö voi myös rakennusluvan yhteydessä sitoutua toteuttamaan pysäköintipaikkansa lähellä sijaitsevaan pysäköintilaitokseen. Tällaisissa tilanteissa osakkeenomistajilla on joko oikeus asunto-osakkeeseen tai erilliseen autopaikkaosakkeeseen perustuva oikeus autopaikkaan. Pysäköinti pysäköintilaitoksissa voi tapahtua myös vuoropysäköintinä, jolloin päivisin autopaikat ovat toimisto- ja asiakaspysäköinnin käytössä.

Asukaspysäköintiä voi olla myös kadunvarsilla, jolloin asukas maksaa kadunvarrelle pysäköinnistä kunnalle sopimuksen mukaan kuukausittain tai vuosittain.

Ongelmallisia tilanteita aiheuttavat asukaspysäköinnissä asukkaiden vaihtelevat tarpeet. Usein asukkailla on erikokoisia ajoneuvoja, jotka voivat vaatia isomman paikan, taikka vastaavasti pienemmän paikan, kuten moottoripyörä. Lisäksi ongelmana on että asukas voi halutessaan edelleen vuokrata autopaikkansa eteenpäin, jolloin kiinteistöllä ei ole enää asemakaavan mukaisia velvoitepaikkoja.

3.3 Liike- ja toimitilapysäköinti

Autopaikoitus ja- ja pysäköintiratkaisut kunnissa julkaisun mukaan valtakunnallisesti liiketiloilla koetaan olevan pysäköintipaikkoja riittävästi, jälleen yli 75 000 asukkaan kaupungeissa koetaan että vain noin 55 prosenttisesti pysäköintipaikkoja on tarpeeksi. Liike- ja toimitilapysäköinnissä koetaan suosia vuorottasi pysäköintiä

asuinkiinteistöjen vieraspysäköinnin kanssa. Myös asukaspysäköinnin ja liike/toimitilapysäköinnin kanssa on mahdollista käyttää vuoropysäköintiä, mutta tämä vaatii tiukkoja sopimuksia pysäköintipaikkojen käytöstä ja toimitavasta.

3.4 Erityisryhmät

Erityisryhmien paikat ovat tarkoitettuja liikkumis -ja toimintaesteisille henkilöille, tai muuten sellaisille henkilöille, joilla on poliisin myöntämä tieliikennelain 28 b § mukainen pysäköintilupa. Näiden pysäköintipaikkojen rakentaminen on välttämätöntä, mutta myös kallista, sillä ne vaativat enemmän tilaa ja parempia kulkuyhteyksiä rakennuksiin.

3.5 Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinnin tavoitteena on ohjata pysäköinti keskustan ulkopuolelle, jolloin keskustan alueen liikeneruuhkat pienenisivät ja samalla saavutettaisiin parempi palvelutaso kevyelle liikenteelle. Liityntäpysäköintiä ei Suomessa ole toteutettu kattavasti juuri muualla kuin pääkaupunkiseudulla. Liityntäpysäköinnin ideana on jättää oma ajoneuvo kauemmas, edulliseen pysäköintivaihtoehtoon ja jatkaa liityntäpysäköintialueelta julkisilla kulkuvälineillä keskustaan. Suurin syy liityntäpysäköinnin kannattavuudelle tulee olemaan ruuhkien välttäminen, sekä se että osalla asioivista oma auto on välttämätön osa matkaa.

4 PYSÄKÖINTI HÄMEENLINNASSA

4.1 Asemakaavoitus

Keskustan ja Keinusaaren seudun pysäköintiselvitys 28.7.2008

”Vuoden 1931 asemakaavalaissa, joka ohjasi kaavoitusta 1950-luvulle asti, ei kaavoittajalle ollut annettu velvoittavia säädöksiä pysäköinnistä. Asemakaavoissa ei tästä syystä ole välttämättä määräyksiä pysäköintipaikoista eikä niiden mitoituksista. Ensimmäisen kerran pysäköintipaikkoja koskevia asetuksia määritteli vasta vuoden 1958 rakennuslaki. Hämeenlinnan kaupungin rakennusjärjestys ei ole antanut varsinaisia pysäköintipaikkoja koskevia ohjeita. Hämeenlinnan keskustaan laadittiin vuonna 1961 asemakaavan muutos, jossa lisättiin keskustan rakennusoikeutta ja pyrittiin ottamaan huomioon kasvava ajoneuvoliikenne ja pysäköintipaikkojen tarve. Kaavamuutos ei kuitenkaan vastannut samoihin aikoihin vireillä olleen rakennuslain pysäköintinormeja. Kaavassa määrättiin 13 m² suuruinen autopaikka kutakin alkavaa 200 m² huoneistoalaa kohti. Vuonna 1968 asemakaavaa muutettiin ja määrättiin, että rakennettaessa on uudisrakennusta varten osoitettava tontilla tai enintään 300 metrin päässä siitä vähintään yksi autopaikka:

-kutakin asuinhuoneistoa kohti

- kutakin liike-, toimisto- ja teollisuustilana palvelevan sekä yleisen laitoksen kerrosalan 100 neliometriä kohti
- kutakin sairaalan 4 potilaspaiikkaa kohti
- kutakin kymmentä vähintään 18 v. oppilaitoksen oppilasta kohti
- kutakin hotellin neljää vierasvuodetta kohti
- kutakin ravintolan, kokoushuoneen ja urheilulaitoksen kymmentä istumapaikkaa kohti
- sekä viisi autopaikkaa kutakin huoltoaseman autonhuoltopaikkaa kohti

Uudistuksen mukaan autopaikkoja varten saadaan rakentaa ylimääräistä kellaritilaa koko tontin alalta, enintään kahteen kerrokseen. Rakennuslaki mahdollisti, että tontin ulkopuolelle rakennettavat autopaikat voidaan ottaa huomioon määriteltäessä kiinteistön autopaikkoja. Ensimmäiset muutokset tehtiin 1980-luvulla, jolloin lievennettiin suojeltavan rakennuksen osalta 1 autopaikka/300 kerrosneliötä kohden. 1980-luvun lopulla alettiin pienentää vaadittavaa kerrosalaa autopaikkaa kohden 100 kerrosneliömetristä 95 kerrosneliometriin. Asemakaavoissa luovuttiin myös mahdollisuudesta rakentaa autopaikat 300m:n päähän tontista. Autopaikat on mahdollista nykyäänkin sijoittaa tontin ulkopuolelle rasitejärjestelmää hyväksikäyttäen tai osoittamalla osa korttelista erilliseksi autopaikoille osoitetuksi korttelialueenosaksi. Hämeenlinnan keskusta-alueelle 2000-luvulla tehdyissä kaavamuutoksissa on määrätty siten että kaava-alueella on varattava autopaikkoja vähintään seuraavasti:

- 1 ap/asuinhuoneisto
- 1 ap/100 m² liike- ja toimistotilaa
- 1 ap/ 4 hotellin vierasvuodetta
- 1 ap/ ravintolan ja kokoushuoneen 10 istumapaikkaa kohti

Autopaikkoja varten saadaan rakentaa ylimääräistä kellaritilaa koko tontin alalta, enintään kahteen kerrokseen. Lisäksi rakennettaessa on uudisrakennusta varten osoitettava tontilla vähintään yksi autopaikka kutakin asuinhuoneistojen 90 k-m² kohti.”

4.2 Pysäköinnin tilanne

Pysäköintipaikoitus Hämeenlinnassa on kokemassa suuria muutoksia keskustan alueella. Keskustasta on poistumassa kuluvien vuosien aikana lähes 600 autopaikkaa jos tehdyt suunnitelmat toteutuvat. Autopaikkoja poistuu lähinnä Hämeensaaren parkkialueelta etelärannasta, kadunvarsilta, sekä Verkatehtaan viereiseltä epäviralliselta parkkialueelta. Ensisijassa Hämeensaaren ja Verkatehtaan viereisestä pysäköintialueesta tehdään maksullisia, minkä jälkeen alueet tulevat muuttumaan aikanaan toiseen käyttötarkoitukseen. Taulukosta 2 voidaan tarkemmin havaita poistuvien pysäköintipaikkojen määrät alueittain.

Taulukko 2. Hämeenlinnan keskustasta poistuvat pysäköintipaikat (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012)

	v. 2010	Tuleva	Muutos	Muutos-%
Kadut	966	873	-93	-10 %
Paasikiventien pohjoispuoli	279	132	-147	-53 %
Eteläranta	779	484	-295	-38 %
Tori ja sen reunat	54	0	54	-100 %
Yhteensä	2078	1489	-589	-28 %

Hämeenlinnaan on tehty vuonna 2008 pysäköintitarpeen selvitys, jonka tehtävänantona on ollut pysäköintitilanteen selvittäminen kaupungin osista 1,2,3,4 ja osittain mukana on myös kaupunginosa 5. Selvitettävä on ollut pysäköintipaikkamäärät, kiinteistöjen, kuin myös julkisten pysäköintialueiden ja kadunvarsipysäköinnin osalta. Taulukosta 3 voidaan havaita keskustan alueen pysäköintipaikkojen määrät ja se, millaisesta pysäköintipaikasta on kyse. Liitteessä 1 ja 2 Havainnollistettuna pysäköintipaikkojen sijainnit ja jakautuminen tarkemmin.

Taulukko 3. Keskustan pysäköintialueet (Keskustan ja Keinusaaren seudun pysäköintiselvitys 2008)

Yleiset pysäköintialueet
Yhteensä: 2628
Virallisia: 2200
Epävirallisia: 428
Maksullisia: 345
Maksuttomia: 2283
Kaupungin: 1797
Yksityisen: 831
Kadunvarsipysäköinti
Yhteensä: 842
Maksullisia: 296
Maksuttomia: 546
 P-alueet+kadunvarsipysäköinti: 3470
Kiinteistöjen pysäköinti
Yhteensä: 5269
Maantaso: 3654
Autohalli (+autotalli): 1615
Yhteensä: 8739

Selvitys toteutettiin lähettämällä kiinteistöille kyselylomake, joihin vastasi 150 kiinteistöä, sekä sähköisesti 43. Osa tiedoista selvitettiin puhelimitse, maastokäynnillä, sekä ilmakuvista laskemalla.

2008 tehdyn tutkimuksen tulokset on koottu kartoiksi, joista saadaan selville pysäköintipaikkojen määrä, sekä paikkojen sijainti, joko parkkihallissa, autotallissa, taikka maanpäällisellä paikalla. Lisäksi kartoista näkyy pysäköintipaikkojen mahdollinen tarve, joka on laskettu olemassa olevien paikkojen ja asukkaiden toivoman paikkamäärän erotuksena. Kartat liitteenä 1 ja 3

Pysäköintialueet on lajiteltu omistuserusteen mukaan, julkisiin, kaupungin omistamiin, sekä yksityisiin pysäköintipaikkoihin. Pysäköintialueet on lajiteltu vielä maksullisuuden ja kiekkorajoituksen mukaan. Lisäksi tutkittiin pysäköintipaikkojen käyttöastetta jakamalla käyttöaste kolmeen luokkaan, 0-33 %, 34-66% sekä 67-100%. Pysäköintialueiden käyttöasteet löytyvät liitteistä 4, 5 ja 6.

Hämeenlinnassa on maalla olevien pysäköintipaikkojen lisäksi myös hyvin otettu huomioon vesillä liikkumisen pysäköintitarpeet ja keskustan ympäriltä löytyykin niin vuokrattavia, kuin vierasvenepaikkojakin. Parhaiten vierasvenepaikoitukset on hoidettu Arvi Kariston kadun suuntaisella osuudella Vanajavettä, johon on juuri rakennettu uusia paikkoja Rantakasinon paikkojen lisäksi. Suuremmat laituripaikat keskustan alueella löytyvät Hämeensaaresta, sekä kirjaston edustalta.

4.3 Ongelmia

Hämeenlinnan eri-ikäisen rakennuskannan, käytettyjen normien kirjavuuden, sekä vanhojen pysäköintiruutujen koon lisäksi keskustassa on hyvin paljon tonttikohtaisia eroja. Rakennusluvissa voidaan edellyttää autopaikat vain uudisrakennuksille joka ei vastaa koko tontin vaatimaa paikoitusmäärää. Kiinteistöjen käyttötarkoituksen muuttumisen, sekä uudis- ja laajennusrakentamisen seurauksena tonteilta vähenee tarvittava pysäköintitila, sekä paikoituksen tarve saattaa kasvaa käyttötarkoituksen muuttumisen yhteydessä.

Erityisesti ongelmia pysäköintitarpeenselvittämisessä aiheuttaa kiinteistöistä 300 metrin päähän sijoitettavien autopaikkojen sääntö. Tämän säännön nojalla aiheutuneet rasitepaikat saattavat olla jääneet kokonaan uusien rakennusten alle. Eivätkä olemassa olevatkaan rasitepaikat ainakaan helpota selvityksen laatimista. Alun perin ideana on ollut sijoittaa tarvittavat pysäköintipaikat yleisille pysäköintialueille, taikka kokonaan toisille tonteille.

Ikävä totuus on myös se että vanhat kaavamääräykset eivät vastaa nykyisiä pysäköintipaikoitustarpeita. Tämän seurauksena huolimatta kaavan mukaisen vaatimuksen täyttymisestä huolimatta saattaa tonteilla olla vajetta pysäköintipaikkojen määrässä.

5 PAIKOITUSTARVE

5.1 Kadunvarsipysäköinti

Vuonna 2012 tehdyn Hämeenlinnan keskusta liikennesuunnitelmaraportin mukaan kadunvarsilla Hämeenlinnan keskusta-alueella on pysäköintipaikkoja yhteensä 842 paikkaa, joista maksullisia on 35 %, eli 296 paikkaa.

Kadunvarsipysäköinti on Hämeenlinnan koko keskusta-alueella melko epäjärjestelmällistä ja keskustassa harvemmin vierailevalle halutun paikan löytäminen onkin varsin vaikeaa. Pysäköintipaikkojen etsimistä vaikeuttavat lisäksi yksisuuntaisten katujen määrä, sekä pidempiaikaisten pysäköintipaikkojen puute. Hämeenlinnan keskustan kadut ovat hyvin leveitä ja pysäköinti on sallittu kadun kummallekin puolelle, eikä sitä ole erikseen jäsennelty ajoradasta. Lisäksi pysäköintipaikkojen aikarajoitukset ovat usein vain tunnin mittaisia, mikä aiheuttaa useamman pysäköintikerran. Ylimääräistä liikennettä keskustassa aiheuttaa varsinkin pysäköintipaikkojen etsiminen mahdollisimman läheltä haluttua kohdetta. Ylimääräisen ajon määrää tehostaa yksisuuntaisten katujen määrä, jolloin paikkaa etsiessä joudutaan kiertämään useampi kortteli jotta päästäisi halutulle alueelle takaisin.

Suurin tarve keskustan alueella on pidempiaikaiselle pysäköinnille jonka tarpeita ydinkeskustassa palvelee lähinnä kauppakeskus Linnan katolla sijaitseva maksullinen pysäköintialue. Sen sijaan kadunvarsilta on vaikeaa löytää 2-4h kestävään asiointiin pysäköintipaikkoja. (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma, 2012)

5.2 Pysäköintilaitokset

Hämeenlinnan keskustan länsipuolelle on valmistunut 2012 pysäköintilaitos, Kaivoparkki, joka on ihanteellinen tyydyttämään keskustan länsipuolen pysäköintitarpeita, sekä moottoritien katteen aiheuttamaa pysäköintitarpeen lisäystä. Kaivoparkissa on 716 pysäköintipaikkaa ja sen käyttöaste alkaa olemaan tavoitelluissa lukemissa. Kaivoparkki yksin ei pysty vastaamaan koko keskustan alueen lisääntyvästä pysäköintitarpeesta, eikä pysäköintilaitos sijaitse ydinkeskustan osalta otollisessa paikassa. Tästä syystä keskustan alueelle olisi hyvä saada lisäksi toinen pysäköintilaitos.

Keskusta-alueen ja pysäköintitarpeen selvityksen alueen ulkopuolelle jäävä Keinuparkki puolestaan palvelee enemmän asukas-pysäköintiä, liityntäpysäköintiä rautatieaseman, sekä Verkatehtaan asiakaspysäköinnin osalta.

5.3 Kiinteistöjen pysäköinti

Hämeenlinnan keskustan kiinteistöjen veloituspysäköintipaikat ovat hyvin mielenkiintoinen osa työtä. Nämä kirjavalla normistolla ja rakennusohjeilla laaditut paikoitukset ovat hyvin haasteellinen

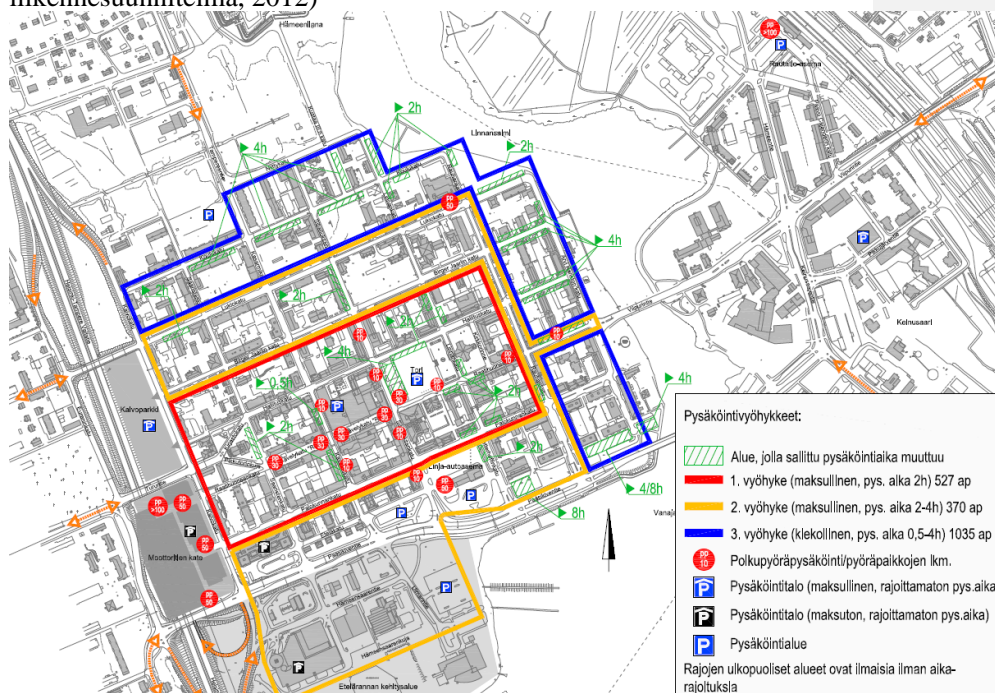
tu tutkimusosuus. Kyselyistä selviää että lähes kaikilla keskustan alueen kiinteistöillä olisi tarvetta lisäpysäköinnille, siitä huolimatta että velvoitepysäköinnin vaatima määrä on täytetty. Vuonna 2008 tehdyn arvon mukaan keskustan alueen kiinteistöillä tulee olemaan tarvetta 921–1018 autopaikalle. Määrässä on ollut huomioituna poistuvat pysäköintipaikat. Suurta poikkeavuutta pysäköintipaikkojen tarpeesta ei kiinteistöjen välillä ole, vaan lähes kaikilla kiinteistöillä on tasaisesti tarvetta 1-10 pysäköintipaikalle, kuten liitteestä 3 voidaan havaita.

6 PYSÄKÖINTISTRATEGIA

6.1 Ehdotus pysäköintistrategia

Hämeenlinnan kaupungin ehdottama pysäköintistrategia poikkeaa hyvin pitkälti nykytilanteesta. Pysäköintistrategian tavoitteena on selkeyttää keskustan pysäköintiä. Keskeisimpiä tavoitteita on vähentää turhaa liikennettä keskustassa, jolloin myös liikenneturvallisuus paranee keskustassa.

Tulevaisuudessa pysäköinti keskittyisi pysäköintilaitoksiin, jolloin keskustaa saataisi rauhoitettua liikenteeltä ja alueen viihtyisyys kasvaisi huomattavasti. Ideana on jakaa keskusta kolmeen pysäköintivyöhykkeeseen kuvan 3. mukaisesti. (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma, 2012)



Kuva 3, Keskustan pysäköintivyöhykkeet (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012)

Pysäköintilaitokset palvelevat pitkäaikaista pysäköintiä ja kadunvarsipysäköinti puolestaan asiointi pysäköintiä ja lyhytaikaista pysäköintiä. Pysäköintilaitokset ovat käyttäjälle kadunvarsipysäköintiä

halvempia ja keskittyvät pidempiaikaiseen asiointipysäköintiin, sekä työmatkapsäköintiin.

Keskustan pysäköinti tulee tukemaan koko keskustan liikenteellisiä tavoitteita ja ne toteutuvat myös käyttäjien päivittäisissä toiminnoissa.

Keskustan asukkaiden pysäköintitarpeet sijoitetaan keskustan kiinteistöjen tonteille, jolloin kadunvarsipysäköinti saadaan jäämään liikekiinteistöjen asiointia varten.

Lisäksi pysäköintistrategia käsittelee Etelärannan kaava-aluetta siltä osin että Engelinrannan velvoitepysäköinti tulisi toteuttaa tehokkaasti keskitetyllä pysäköintiratkaisulla alueen sisällä.

6.2 Pysäköinnin kehittämien

Pysäköinnin keskittämisen lisäksi keskustan katuverkkoa halutaan kehittää entistä viihtyisämmäksi ja ystävällisemmäksi kevyttä liikennettä ajatellen.

Pidempiaikainen pysäköinti ohjataan pysäköintilaitoksiin ja kadunvarsipysäköintiä kehitetään siten että tarpeen vaatimat 2-4 tunnin asiakaspaikat sijoitetaan kuvan 1 osoittamalla tavalla katuverkostoon.

Keskustan pysäköintipaikkojen määrää tullaan kohottamaan rakentamalla Kaivoparkin lisäksi toinen pysäköintilaitos keskustan välittömään läheisyyteen. Keskitetyn pysäköinnin on arvioitu vähentävän autopaikkojen tarvetta 5–10 prosentilla ja vuoropysäköintiin soveltuessaan pysäköinti olisi vielä 30 % tehokkaampaa. (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma, 2012)

Keskustan katuja muutettaessa kevyttä liikennettä suosiviksi, poistuu kadunvarsipysäköinnistä paikkoja, jotka korvataan pysäköintilaitosten tarjoamalla pysäköintipaikoilla. Arvioin mukaan uuden pysäköintilaitoksen tulee kannattavuutta ajatellen sisältää kuukausi, vuosi, sekä pidempiaikaisia työpysäköintipaikkoja, kuin myös lyhytaikaista asiointipysäköintiä. (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma, 2012)

Kaivokadun pysäköintilaitos palvelee moottoritien katteelle valmistuvaa ostoskeskusta, sekä keskustan länsiosan asukkaita. Hämeenlinnan kokoisien kaupungin alueella hyväksyttävä saavutettavuus on 2min kävelymatka, joka tarkoittaa 150m kuljettua matkaa. Tämä tarkoittaa että nykyisen keskustan ydintä ei palvele hyväksyttävällä saavutettavuudella muut laitokset, kuin kauppakeskus Linnan pysäköintipaikat. Karkean arvion mukaan, poistuvat pysäköintipaikat huomioituna, arvioidaan keskustan pysäköintitarpeeksi 400–700 autopaikkaa kiinteistöjen ja asiointin tarpeisiin. Keskustan pysäköintivaihtoehtoiksi on esitetty taulukon 4. mukaisia alueita. (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma, 2012)

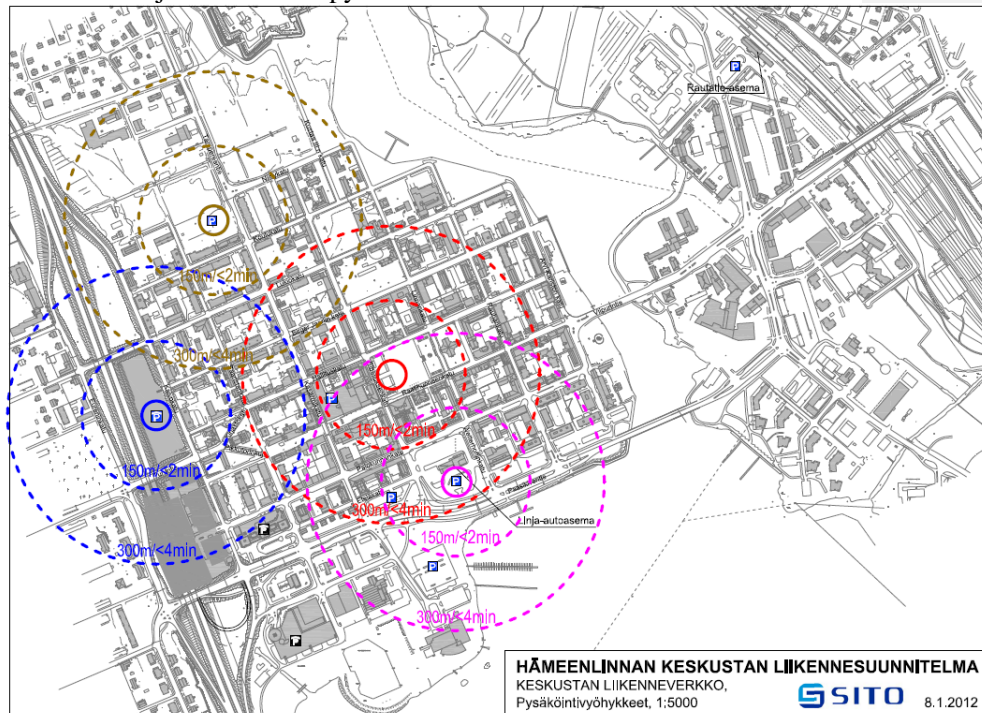
Taulukko 4. Keskustan mahdolliset pysäköintilaitokset (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012)

Hämeenlinnan keskustan pysäköintitarpeen selvitys

Vaihtoehto	Miksi	Kenelle	Ominaisuudet	Hyödyt keskustan kehittämiseen
1) Tori	Keskeinen sijainti	Kiinteistöille (velvoitepaikat, asuminen) Asiointiin, Työpysäköintiin	500-800 ap, 2 sisäänkäyntiä maan alla	+++ Hyvä saavutettavuus, sopiva pari Kaivoparkille
2) LA-asema	Liityntäpysäköinti	Joukkoliikenteelle, Virastotalolle, Asiointi	400-600 ap Pysäköintitalo	+ Kohtuullisen eläisyyden päässä kaikista kohteista
3) Kaivoparkki	Moottoritienkate	Kauppakeskus, Lähialueen asukkaat	718 ap Pysäköintitalo	+ Kohtuullisen eläisyyden päässä kaikista kohteista
4) Paasikivientien alle	Tilan puute	Asukkaille, työpysäköintiin mm. Etelärannan kiinteistöt	700-900 ap, Tien alle, rakenteellisesti vaikea	+/-
5) Eteläranta pysäköintilaitos	Tehokkain ja nykyaikaisin tapa toteuttaa alueellinen pysäköinti	Etelärannan kiinteistöille ja asukkaille	Arviolta 500-800 paikkaa. Tarkentuu Etelärannan suunnitelun yhteydessä	+ Paras tapa hoitaa uuden alueen pysäköinti
6) Keinuparkki	Toteutettu Keinusaaren pysäköintitarpeeseen	Keinusaaren yritykset ja kiinteistöt	273 ap, Käyttöaste alhainen	0

Realistisimmiksi mahdollisuuksiksi uudelle pysäköintilaitokselle arvioitiin vaihtoehdot 1 ja 2, eli torin alle rakennettava pysäköintihalli, tai linja-autoaseman yhteyteen rakennettava pysäköintihalli.

Kuvassa 4 on esitetty taulukon 4 mukaisten pysäköintivaihtoehtojen saavutettavuutta, joka osaltaan puoltaa vahvasti toriparkin, sekä linja-autoaseman sijaintia uudeksi pysäköintialueeksi.



Kuva 4. Mahdollisten pysäköintialueiden saavutettavuus. (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012)

Kuvassa 4 punaisella merkitty alue on torin pysäköintilaitos, jonka etuja on perusteltu keskeisellä sijainnilla aivan ydinkeskustassa, sekä pysäköintilaitoksen hyvällä sijainnillaan, Paasikivientieltä, joka toimii

osana Hämeenlinnan keskustan kehää. Rakentaminen maan alle mahdollistaisi torin nykyisen käytön, jolloin viihtyvyyttä saataisiin kehitettyä. Torin pysäköintilaitos soveltuisi loistavasti Kaivoparkin, Keinuparkin, sekä Etelärannan mahdollisen oman pysäköintilaitoksen jatkoksi. Lisäksi tori sijainniltaan olisi varteenotettava kohde tehokkaalle vuoropysäköinnille, joka tehostaisi käyttöastetta. Maantieteellisesti torin alle rakennettava parkkihalli olisi riittävän korkealla suhteessa vedenpintaan. Kaiken tämän lisäksi asukaskyselyistä on selvinnyt että torin alla sijaitsevalle pysäköintialueelle olisi kysyntää keskustan kiinteistöjen osalta, jotka haluaisivat laajentaa ja kehittää kiinteistöjä. Kuvan 4 vaaleammalla punaisella merkitty alue on puolestaan linja-autoaseman seutu, joka tarjoaisi Linja-autoasemalle hyvät liityntäpysäköinnin mahdollisuudet, sekä kohtalaisesti palvelisi ydinkeskustan tarpeita sijaintinsa osalta vielä. Linja-autoasema, pysäköintilaitos palvelisi myös mahdollisesti Etelärannan uusien kiinteistöjen tarpeita. Rakentamisteknisistä syistä Linja-autoasema ei puolestaan ole hyvä vaihtoehto, sillä pohjavesi on hyvin korkealla tällä seudulla, eikä kokonaan maanpäälle rakennettava pysäköintilaitos sopisi alueen yleiskuvaan. Kuvan 4 ruskealla esitetty alue puolestaan on Niittykadun LP-alue, joka on tällä hetkenä puistikkona. LP-alueella on ollut vielä vuonna 2013 epävirallinen parkkialue, mutta suuremmalle pysäköintilaitokselle maapohjan epäillään olevan liian heikosti kantavaa. Lisäksi Niitypuiston alue palvelisi lähinnä pohjoispuolen kiinteistöjä ja matka ydinkeskustaan on hieman liian pitkä.

7 SELVITYKSEN TULOS

7.1 Pysäköintiselvityksen toteutus

Pysäköintiselvityksen pohjatietona käytettiin vuonna 2008 saatuja tietoja pysäköintipaikkojen nykyisestä määrästä. Lisäksi pysäköintipaikkojen määrät laskettiin maastokäynneillä niiltä osin kuin se oli mahdollista. Osa tiedoista on myös pyydetty kiinteistöjen isännöitsijöiltä uudelleen huomattaessa epäkohtia vuoden 2008 raportin pysäköintipaikkojen määrissä.

Kiinteistöjen velvoitepysäköinti on selvitetty Hämeenlinnan kunnanarkistosta löytyvistä asemapiirroksista, niiden kiinteistöjen osalta joihin pysäköintipaikkojen määrä on kirjattu.

Vuoden 2008 pysäköintiselvityksestä ilmi käyvän pysäköintitarpeen määrää on täydennetty huomioimalla kiinteistöissä sijaitsevien liikkeiden vaatima asiakaspaikoituksen tarve, sekä työntekijöiden paikoitukseen vaadittu tarve, jonka tulokset on saatu keskustassa tehdyn kyselyn pohjalta.

7.2 Pysäköinnin tarpeet

Hämeenlinnan kokoiselle kaupungille ei ole nykypäivänä kovin tyypillistä maksuttomien pysäköintipaikkojen runsas tarjonta, vaan pysäköintiä yritetään saada lähes poikkeuksetta kaupunkien laitamille. Keskusta-alueiden viihtyisyyttä yritetään parantaa ja kevyelle liikenteelle antaa sen vaatima tila. Hämeenlinna ei ole kehityksessä poikkeus ja keskustan katualueita aiotaan parantaa lähitulevaisuudessa. Katujen parantamisen keinoista on esitetty tarkemmin kadunvarsipysäköinnin osuudessa. Pysäköintiä karsitaan katujen varsista ja keskitetään pysäköintilaitoksiin, jolloin koko pysäköinnille voidaan tarjota sen vaatimat olosuhteet. Pysäköintilaitokset soveltuvat huomattavasti kadunvarsipysäköintiä paremmin pidempiaikaiseen pysäköintiin ja työmatkapysäköintiin.

Keskustan ympäröivältä kehältä tulisi opastaa myös reaaliaikainen viitoitus keskustan pysäköintialueille, jolloin ylimääräistä ajoa ei alueelle tulisi. Pysäköinnin tulee olla kadunvarsilla kalliimpaa kuin pidempiaikaispysäköinti pysäköintilaitoksissa, jotka tarjoavat myös asukas-pysäköintiä.

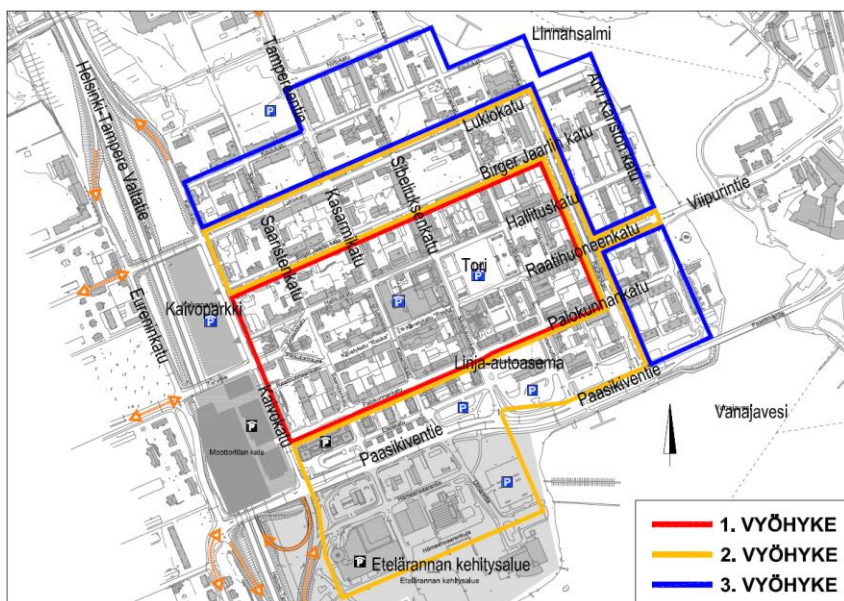
Taulukosta 5 voidaan havaita keskustan alueen pysäköinninkohderyhmät, sekä arvioitujen pysäköintipaikkojen määrät.

Taulukko 5. Pysäköinnin kohderyhmät ja paikkamäärät (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012)

Kohderyhmä	Pysäköintiaika/ alue	Arvioitu paikkamäärä
Työmatka- ja muu pitkäaikainen pysäköinti	Ei aikarajoitusta, edullista pysäköidä pitkään Riittävän suuret pysäköintialueet	480
Pitkäaikainen asiointi-pysäköinti ja vieraspaikat	2-4 h Pienet P-alueet ja kadunvarret	85
Lyhytaikainen asiointipysäköinti	Alle 2 h, Kadunvarret ydinkeskustassa	935

7.3 Kadunvarsipysäköinti

Kadunvarsipysäköinnin tarpeisiin on vastattu jo melko hyvin ehdotetussa pysäköinti-strategiassa. Keskustan alueella olisi todellakin tarvetta hieman pidemmille, 2-4 tunnin pysäköintipaikoille. Puolestaan tunnin mittaisia, taikka lyhempiaikaisia paikkoja on käyttöaste huomioiden jopa liiaksi asti. Tämä epäkohta on helppo korjata, sillä osa tunnin mittaisista pysäköintipaikoista muutetaan vain pidempiaikaisiksi pysäköintipaikoiksi kysyntää vastaavaksi. Pysäköinti-strategian mukainen pysäköintipaikkojen vyöhykejako on erinomainen ja selkeä tapa yhtenäistää kadunvarsipysäköinnin jaottelua. Kuvassa 5 on havainnollistettuna vyöhykkeiden jako korttelittain.



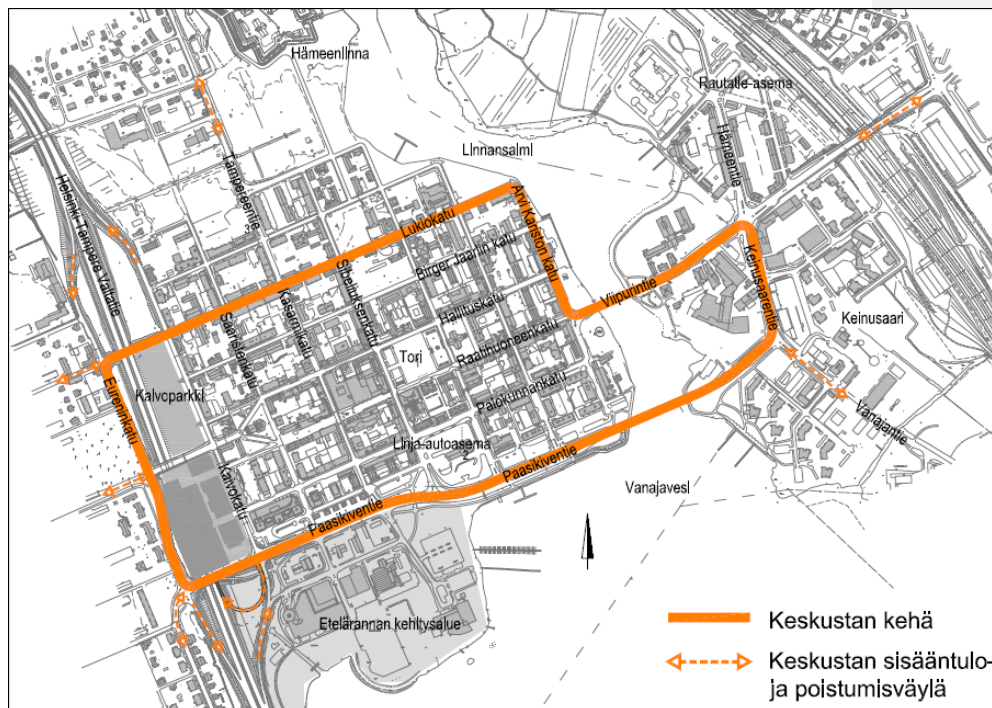
Kuva 5. Pysäköintistrategiasta ilmi käyvä vyöhyke jako (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012)

Yksisuuntaisille leveille kaksikaistaisille kaduille ei ole perusteltua tarvetta Hämeenlinnan keskustassa. Paikoittain ajoradan leveys ylittää jopa yhdeksän metriä jonka lisäksi kadun reunoilla on pysäköinnille varattu tilaa, jota ei ole erikseen järjestelty ajoradasta. Tämän tyyppinen ratkaisu on melko ongelmallinen, varsinkin talvella kun monin paikoin kaistoja ei erota toisistaan. Katualue rakennusten välillä on keskimäärin 14–20 metriä koko Hämeenlinnan keskustan alueella. Leveys ei ole poikkeuksellinen, vaan hyvinkin normaali. Ainoa erikoispiirre onkin tilan käytössä, joka tukee vahvasti ajoneuvoliikennettä ja heikentää kevyenliikenteen edellytyksiä, joiden kehityksessä Hämeenlinnassa olisi huomattavasti parannettavaa. Varsinkin pyöräilyn tukemista tulisi kehittää keskustassa, sillä kunnolliset pyöräilyreitit kulkevat ainoastaan Paasikiventien varrella, sekä Raatihuoneen kadun alkupäässä, kävelykatu Reskalle saakka. Pyöräilylle osoitettujen tilojen puute ei pelkäästään heikennä pyöräilyn edellytyksiä, vaan on jo itsessään liikenneturvallisuusriski. Leveitä katualueita tulisi jakaa liikennemuotojen kesken järkevämmiin ja kevyttä liikennettä tukien. Nykyisistä ajoradoista tulisi lohkaista pyöräilyn tarpeisiin oma kaista, tai ainakin leventää nykyisiä jalkakäytäviä edellyttämään yhdistetyn pyöräily -ja jalankulkuväylän tarpeita. Samalla pysäköintipaikat tulisi jäsenellä omaksi alueeksi ajoradasta kaventamalla yksisuuntaisia tarvittaessa yksikaistaiseksi.

Ajoratojen kaventaminen lisää myös liikenneturvallisuuksiin niin kevyen liikenteen osalta, kuin ajoneuvoliikenteenkin osalta. Parannettu katuverkosto selkeyttäisi varsinkin yksisuuntaisten reunustamaa pysäköintiä, sekä toisi yhtenäisyyttä koko keskustan tieverkostoon. Jalankulkijoille kavennetut ajoradat toisivat toivottua turvallisuutta ylitysmatkojen lyhentyessä, sekä tietenkin pyöräilijöiden poistuessa

ajoneuvoliikenteen seasta, lisääntyisi liikenneturvallisuus huomattavasti. Lisäksi kadunvarsien 1-2 tunnin pysäköintipaikkojen alhainen käyttöaste tukee katutilan muuttamista muuhun käyttöön.

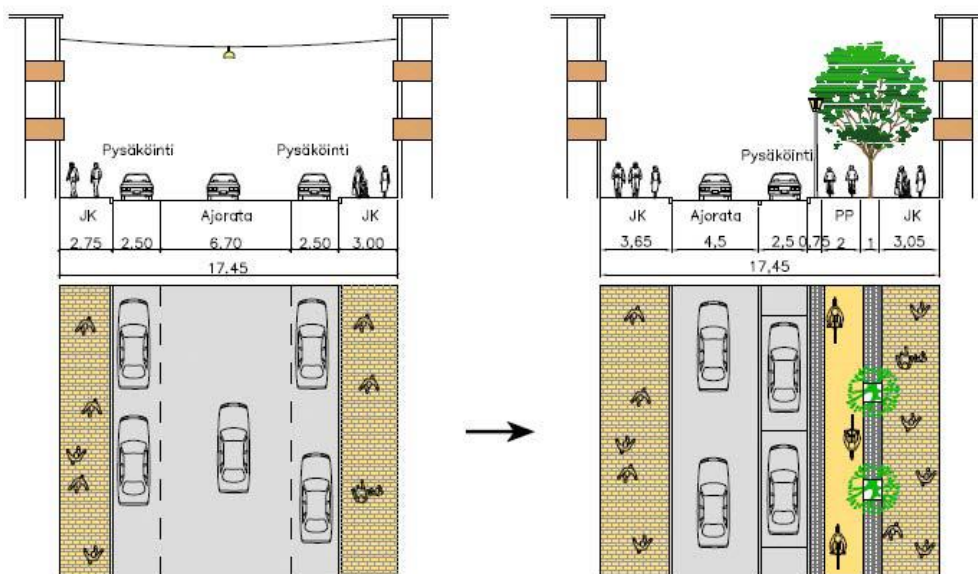
Hämeenlinnan kaupungin teettämästä Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelmasta löytyy erittäin hyviä ja toimivia ratkaisuja huomioiden edellä mainittuja pysäköinnin epäkohtia. Keskustaan on esitetty kehäratkaisua kuvan 6 mukaisesti.



Kuva 6. Hämeenlinnan keskustan ympäröivä kehätie (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012)

Kehän ideana on ohittaa keskusta jouhevasti, niin autolla, kuin polkupyörälläkin. Liikenne pyrittäisi ohjaamaan kulkemaan kehää pitkin, jolloin ylimääräinen ajoneuvoliikenne vähenisi keskustan alueella. Kehältä on siltikin erittäin helppo päästä ydinkeskustan alueelle mistä tahansa ilmansuunnasta. Lisäksi kehältä on helppo pysäköidä ajoneuvo pysäköintilaitoksiin, kuten Kaivokadun Kaivoparkkiin, tai mahdollisesti tulevaan Toriparkkiinkin.

Kehän sisäpuolelle jäävään alueeseen on kaupungin teettämässä suunnitelmassa myös oivallisia ratkaisuja. Tällä alueella painotetaan kevyttä liikennettä ajoneuvoliikenteen sijaan, kuitenkin siten, että asiointi onnistuu myös autolla keskustassa. Kuvassa 7 on esitetty kaupungin nykyistä katukuvaa vastaava poikkileikkaus ja mahdollinen korvaava poikkileikkaus.



Kuva 7. Poikkileikkaus tyypillisestä Hämeenlinnan keskustan kadusta, sekä esimerkki kevyelle liikenteelle suunnatusta vaihtoehdosta. (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012)

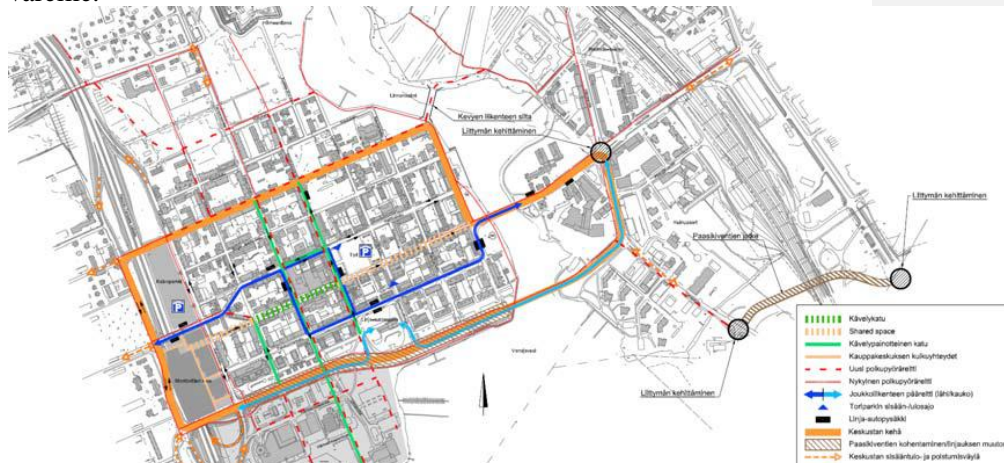
Kuvan 7 muutoksella katutilaa saataisi kevyelle liikenteelle huomattavasti, sekä viihtyisyys ja turvallisuus paranisivat erittäin paljon. Pysäköintitarve huomioiden voidaan huomata kuitenkin että kadunvarsipysäköintiä poistuisi runsaasti joka täytyy huomioida lisäämällä pysäköintipaikkoja, pysäköinnin todelliset tarpeet huomioiden. Kadunvarsipysäköinnin kannalta tämän kaltainen kevyttä liikennettä suosiva ratkaisu osaltaan poistaisi ydinkeskustan välittömässä läheisyydessä sijaitsevia pysäköintipaikkoja ja kannustaisi asioimaan keskustassa kävellen ja pyörällä.

Osaltaan ratkaisu myös vaatisi pysäköintiä siirrettävän toisaalle, kuten pysäköintilaitoksiin. Hämeenlinnassa nykyään sijaitsevat pysäköintilaitokset eivät nykyisellään pysty kattamaan kaikkea pysäköintitarvetta tulevaisuudessa ja uuden pysäköintilaitoksen rakentaminen tulee ajankohtaiseksi vähintään Etelärannan pysäköintipaikkojen poistuessa käytöstä.

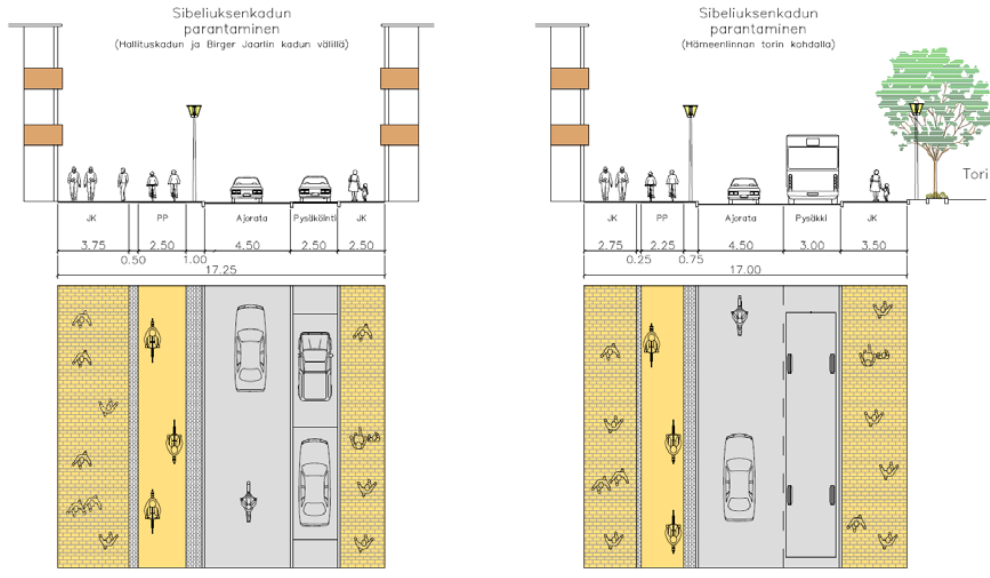
Keskustan tavoitteellisesta liikenneverkosta on laadittu kaksi erillistä vaihtoehtoa jotka kummatkin ovat itsessään toimivia vaihtoehtoja. Kummankin vaihtoehdon tavoitteena on ollut pyrkiä tasapainoiseen liikenneverkkoon jalankulun ja pyöräilyn mahdollisuuksia parantamalla. Kuten jo aiemmin todettu ydinkeskustan ajoratoja kavennetaan ja painotetaan kevyen liikenteen kulkuun sopivimmiksi. Yhteyksiä parannetaan Kasarmikadulle ja Sibeliuksenkadulle pohjois-eteläsuuntaisilla kaduilla. Itä- Länsi suunnassa Lukiokadun kevyenliikenteenväylää parannetaan tukemaan pyöräilyn ja jalankulun

yhdistettyä väylää. Raatihuoneenkadun kävelykadun jatkeita tuettaisiin myös jalankulkupainotteisimmilla yhteyksillä keskustaan. Suurimmat eroavaisuudet vaihtoehdoilla ovat joukkoliikenteen reiteissä, sekä katujen yksisuuntaisuuksilla. Vaihtoehdossa A joukkoliikenteen reitit kulkevat aivan ydinkeskustassa torin ohi. Vaihtoehdossa B puolestaan joukkoliikenteen reitti kulkee keskustan eteläpuolelta Palokunnankatua myöden. Vaihtoehdossa A Sibeliuksenkatu ja kasarmikatu pysyvät yksisuuntaisina, mutta kaventuvat. Vaihtoehdossa B puolestaan Sibeliuksenkatu ja Kasarmikatu muuttuvat kaksisuuntaisiksi.

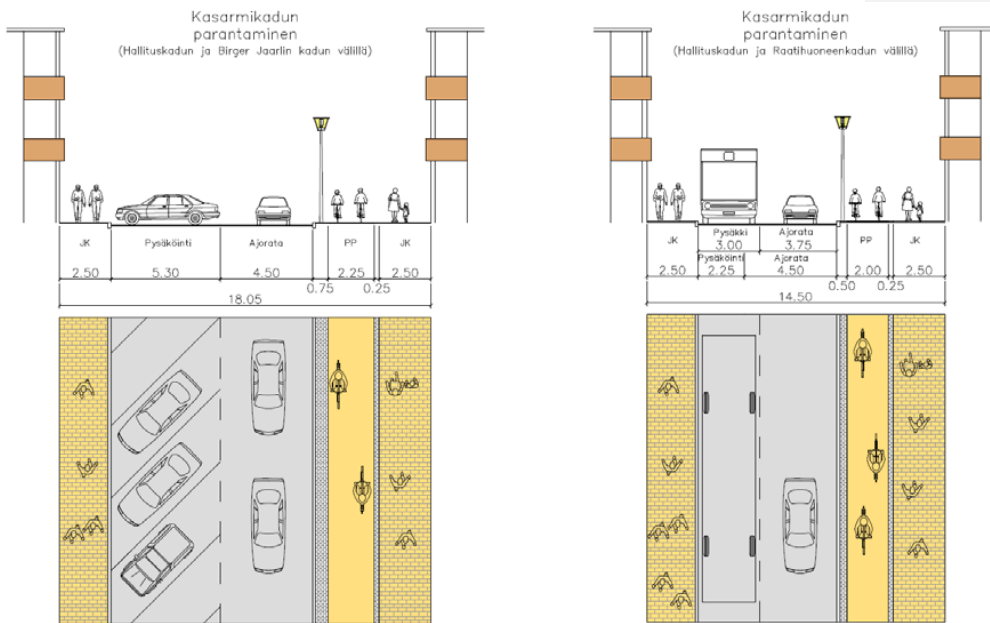
Vaihtoehto A perustuu voimakkaasti asukaskyselyyn, sekä erilliseen joukkoliikennekyselyyn tuloksiin. Joukkoliikenne on haluttu kulkemaan ydinkeskustan läpi, jolloin pysäkit ovat aivan kauppakesittymän läheisyydessä. Hämeenlinnan kaupunki on päättänyt muuttaa Palokunnankadun joukkoliikennekaduksi jo aiemmin, joten parhaat yhteydet Palokunnankadulle keskustan lävitse kulkevat Kasarmikadun ja Sibeliuksenkadun kautta. Joukkoliikenteen reittien on kuljettava kummankin tien kautta vaihtoehdon A yksisuuntaisuuksista johtuen, kuten kuvasta 100 voidaan tarkemmin havaita. Liikenneturvallisuuden vuoksi katuja ei ryhdytty muuttamaan kaksisuuntaisiksi. Hallituskatu puolestaan muutetaan kaksisuuntaiseksi, jolloin Raatihuoneenkadun muuttaminen kävelykadun jatkeeksi olisi mahdollista. Lisätuna Hallituskadun muuttaminen kaksisuuntaiseksi tuo mahdollisuuden liittää tulevaisuudessa torin alle rakennettavan pysäköintilaitoksen katuverkkoon joustavasti. Turuntieltä on tälläkin hetkellä ajaminen Hallituskadulle sallittu ainoastaan joukkoliikenteelle ja takseille, myös uudessa suunnitelmassa Hallituskadun loppupää jätetään joukkoliikenteen käyttöön. Katualueiden tarkemmat poikkileikkaukset on esitetty kuvassa 8, 9 ja 10. Poikkileikkauksista voidaan selkeästi havaita kuinka liikenne on nykyistä jäsenetymppää. Lisäksi liitteissä 7, 8 ja 9 voidaan tarkastella katujen suunnitelmia kartalla. Liitteessä 9 on selitykset kartoissa käytetyille väreille.



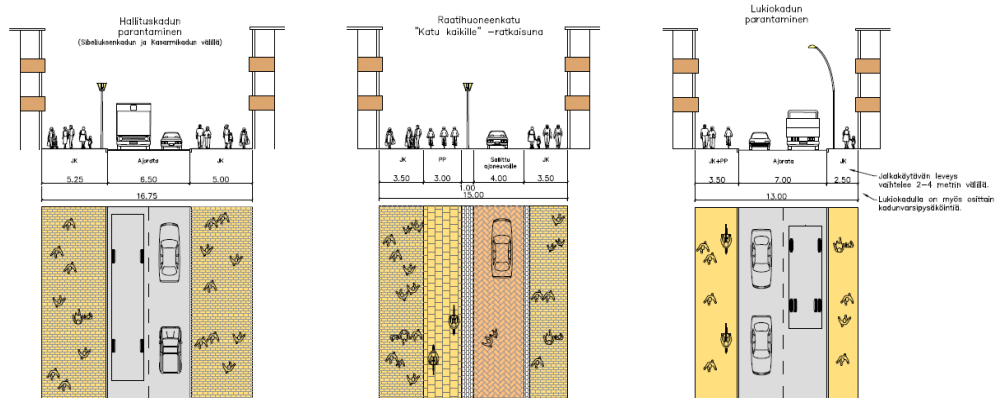
Kuva 8. Vaihtoehto A:n mukainen tavoiteverkko. (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012)



Kuva 9. Sibeliuksenkadun poikkileikkaus luonnokset (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012)



Kuva 10. Kasarmikadun poikkileikkaus luonnokset (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012)



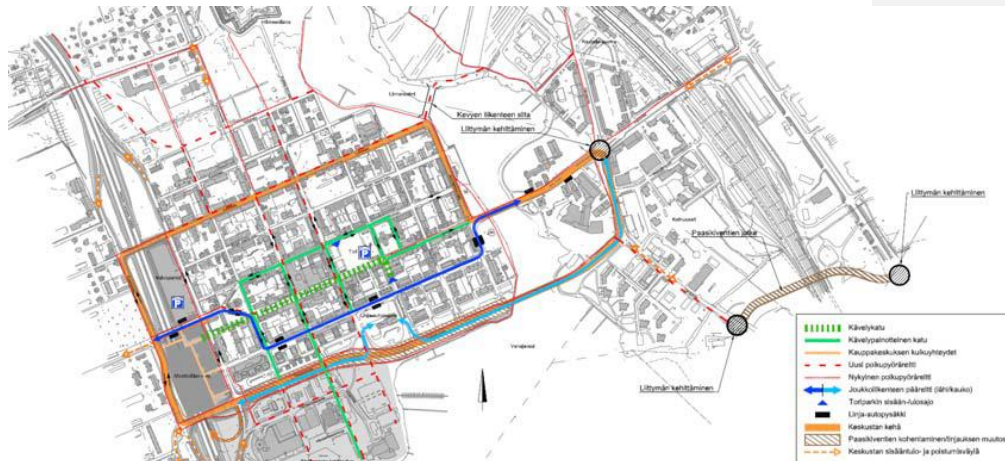
Kuva 11. Hallituskadun, Raatihuoneenkadun ja Lukiokadun poikkileikkaukset vaihtoehto A: mukaisesti. (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012)

Raatihuoneenkadun kävelykatu jatketaan shared space tyyllisenä kävelykatuna, jossa kevyt ajoneuvoliikenne on sallittua, siten että pääpaino on kuitenkin kevyellä liikenteellä. Kävelykadun jatkeet toteutettaisiin sekä länsi-, että itäpäässä Raatihuoneenkadua. Kuten kuvista 9 ja 10 voidaan havaita Kasarmikadun ja Sibeliuksenkadun varteen erotettaisiin pyöräily ja jalankulku toisistaan. Polkupyöräpainotteinen katuverkosto lisää myös polkupyörille tarkoitettujen pysäköintipaikkojen määrää. Pyöräparkeja tulisi rakentaa ainakin torin laidalle, sekä kävelykadun varteen.

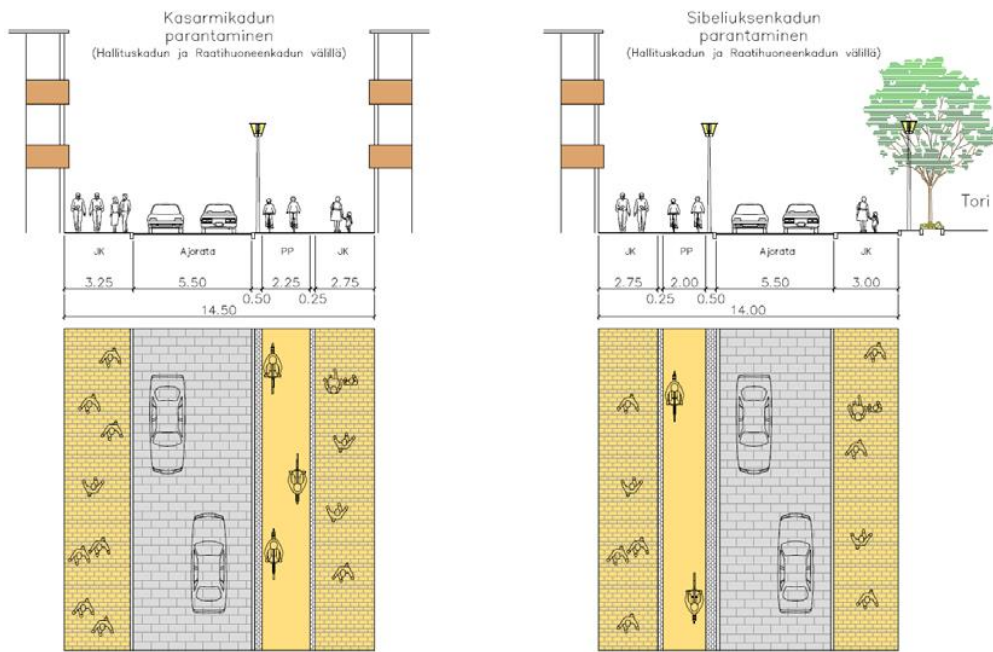
Pyöriteiden ja kevyen liikenteen parantaminen poistaa useita kadunvarsipysäköintipaikkoja, varsinkin Sibeliuksenkadulta ja Kasarmikadulta. Joukkoliikennereittien varrelta joudutaan poistamaan Sibeliuksenkadulta, ja Kasarmikadulta useita tien reunassa sijaitsevia pysäköintipaikkoja. Sibeliuksen kadulta poistuu kaikki pysäköintipaikat Hallituskadun eteläpuolelta. Kasarmikadulta puolestaan poistuu kaikki paikat Hallituskadun ja Raatihuoneenkadun väliltä. Massiivinen pysäköintipaikkojen poistaminen on välttämätöntä tuotaessa keskustan katuja vastaamaan kevyen liikenteen turvallisuutta ja keskustan viihtyisyyttä. Hallituskadun pohjoispuolelle puolestaan tullaan lisäämään kuvan 10 mukaisesti vinopysäköintiä ja lisäksi tulevaisuudessa toteutettava pysäköintilaitos tulee korvaamaan loput poistuvista paikoista.

Vaihtoehto B perustuu puolestaan ajatukseen joukkoliikenteen kulusta Viipurintien ja Turuntien siltojen välillä, kulkiessa Palokunnankadun kautta läpi keskustan. Joukkoliikenteen kulkiessa Palokunnankadua pitkin voitaisiin Kasarmikatu ja Sibeliuksenkatu muuttua kaksisuuntaisiksi, mutta siltikin kevyen liikenteen painottamiseksi kaduiksi kuvien 12 ja 13 mukaisesti. Kaksisuuntaiset kadut olisivat ajoneuvoliikenteelle sujuvampikulkuisia ja pysäköintipaikkojen poistuminen katujen kummaltakin reunalta mahdollistaisi kevyenliikenteen parantamisen. Lisäksi pysäköintipaikkojen puute vähentäisi ajoneuvoliikennettä keskustasta. Kaksisuuntaistamista lukuun ottamatta muutoin vaihtoehto B olisi hyvin samankaltainen vaihtoehto A:n kanssa. Hallituskatu muutettaisiin

kaksisuuntaiseksi samalla tavoin kuin A:ssa, sillä poikkeuksella että liikenne sallittaisi vain joukkoliikenteen käyttöön kirjastokadulla. Raatihuoneen kävelykatua jatkettaisi niin itäpäässä, kuin länsipäässäkin yhdellä korttelilla, siten että kaduilla sallittaisiin ainoastaan huoltoliikenne, tonteille ajo ja palvelubussiliikenne. Vaihtoehto B:n mukaisilla ratkaisuilla pysäköintipaikat poistuisivat käytännössä kokonaan, jolloin muualle olisi rakennettava erittäin massiivinen pysäköintilaitos, joka käsittäisi yli 1000 pysäköintipaikkaa. Torinaluspysäköinti yksin pystyisi käsittämään vain 663 pysäköintipaikkaa.



Kuva 12. Vaihtoehto B:n mukainen tavoiteverkko. (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012)



Kuva 13. Vaihtoehto B poikkileikkausluonnokset Kasarmikadulla ja Sibeliuksenkadulla. (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012)

Vaihtoehdossa A ja B mainittiin kummassakin Palokunnankadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi. Joukkoliikenne kadun edellytyksiin kuuluu suunnitelmissa mm. etuajo-oikeus, tasainen päällyste, esteettömät pysäkit, mutta ennen kaikkea ylimääräisen ajoneuvoliikenteen ja pyöräliikenteen vähentäminen, mikä osaltaan tarkoittaa myös mahdollisuuksien rajoissa pysäköintipaikkojen vähentämistä tai vähintäänkin pysäköintiruutujen jäsentelyä pysäköintitaskuiksi, erottuen muusta kadusta. Selvitystä tehdessä Palokunnankadun joukkoliikennekaduksi muuttamisesta ei ole ollut saatavilla erillistä suunnitelmaa mistä mahdolliset pysäköintipaikkojen muutokset kävisivät ilmi.

7.4 Kiinteistöjen pysäköintitarve

Kiinteistöille osoitettujen pysäköintipaikkojen määrän laskeminen eroaa huomattavasti kadunvarsi ja pysäköintialueiden paikkojen laskennasta. Kadunvarsi- ja pysäköintialueiden paikat saadaan yksinkertaisesti laskemalla olemassa olevat paikat. Pysäköintipaikat voidaan selvittää kiinteistökohtaisesti suoraan asemakaavasta, jolloin saadaan selville pysäköintipaikkojen vaadittu määrä kaavan laadintahetkellä. Hämeenlinnan Keskustan kiinteistöjen rakennusaikoina on ollut käytössä monenlaisia kaavasäädöksiä koskien pysäköintiä, joten yhtenäisyyttä velvoitepysäköinnissä ei ole ja pysäköintipaikkojen määrä saattaa olla hyvinkin velvoitetta vastaava, vaikka kaikille asukkaille ei paikkoja riittäisikään todellisuudessa.

Pysäköintipaikkojen todellista tarvetta selvitettiin olemassa olevista paikoista aiemmin tehdyn kyselyn avulla ja tämänhetkisestä pysäköintipaikkojen määrästä. Vertailemalla ilmoitettujen olemassa olevien pysäköintipaikkojen määrää asemapiirroksissa vaadittuun määrään on saatu taulukoitua jokaisesta keskustan alueen kiinteistöstä omat tiedot, jotka löytyvät liitteistä 10. Näistä tiedoista selviää kuinka paljon poikkeamaa pysäköintivelvoitteessa on todelliseen pysäköintipaikkojen määrään nähden. Tuloksista voidaan havaita että lähes kaikilla kiinteistöillä on vähintäänkin kaavamääräysten vaatima tarve täytetty.

Pysäköintipaikkojen todellista määrää ja kiinteistöjen omistajien ilmoittamaa pysäköintipaikkojentarvetta vertaillen puolestaan voidaan havaita että puutteita on lähes kaikilla keskustan alueen kiinteistöillä. Suurimpana syynä puutteeseen on juurikin asemapiirroksissa määrättyjen paikkojen pieni määrä. Vaikka kiinteistön rakennushetkellä pysäköintitilaa olisikin ollut riittävästi, on tämän päivän pysäköintipaikkojen tarve kasvanut huomattavasti ajoneuvokannan lisääntyessä.

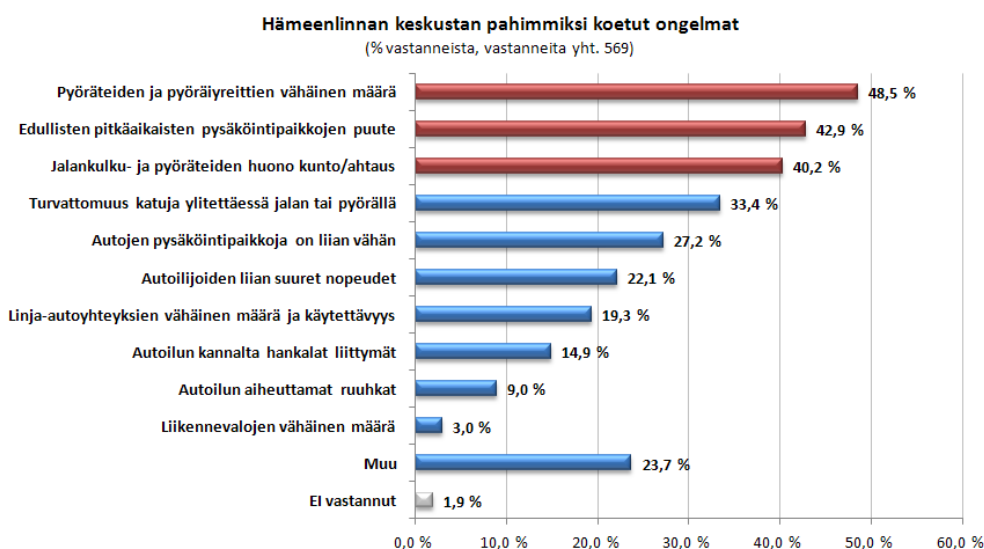
Kivijalkatason kauppojen mielipide pysäköintipaikkojen riittävydestä tehtiin suullisena kyselynä jonka tulokset olivat vaihtelevia. Käytännössä jokainen kauppias toivoi lisää pysäköintipaikkoja asiakkaille, lyhyellä pysäköintiajalla. Osalla kauppiaista ja firmoista oli tarvetta myös henkilökunnan paikoitukselle, jota osalla ei ollut lainkaan. Suurin osa yrityksistä joilla oli ollut puutetta työntekijöiden autopaikkojen kanssa,

olivat ottaneet jo yritykselleen maksullisia pysäköintipaikkoja Kaivoparkista.

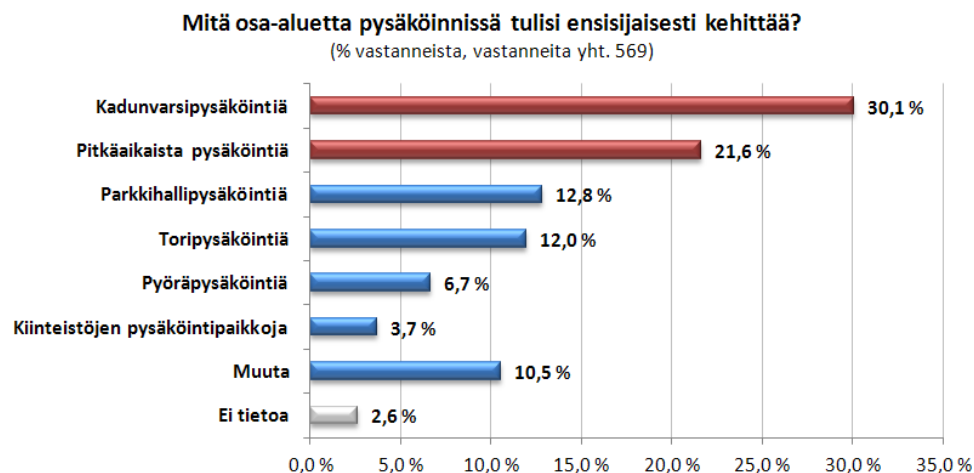
7.5 Pysäköintilaitoksen tarve

Selvityksistä ja kyselyistä voidaan selkeästi havaita että keskustassa on tarvetta lisäpysäköinnille. Koska keskustan alueella ei ole varsinaisesti tilaa normien mukaisen pysäköintilaitoksen etäisyyden päässä halutuista kohteista, eikä kadunvarsille voida sijoittaa loputtomasti pysäköintiä, jää ainoaksi järkeväksi ratkaisuksi uuden pysäköintilaitoksen rakennuttaminen.

Yhdeksi suurimmaksi ongelmaksi Hämeenlinnan keskustan alueella on koettu edullisten ja pitkäaikaisten pysäköintipaikkojen tarve joka käy ilmi keskustan alueen ongelmista tehdystä asukaskyselystä. Kysely kuvassa 14. Lisäksi erillisestä toisesta kyselystä selviää mitä pysäköinnissä ihmisten mielestä tulisi ensisijaisesti kehittää, kyselyn tulokset kuvassa 15. (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012)



Kuva 14. Keskustan alueen pahimmiksi koetut ongelmat kyselyn tulokset. (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012)



kuva 15. Kyselyn tulokset koskien pysäköinnin kehittämistä. (Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012)

7.5.1 Pysäköintilaitoksen sijainti

Pysäköintilaitoksen sijainnista on ollut viime vuosina Hämeenlinnassa paljon keskustelua ja vanhojen pysäköintilaitosten valmistumisen aikana niidenkin käyttöasteesta on ollut paljon mielipiteitä. Tästä huolimatta Kaivo- ja Keinuparkki kummatkin on otettu hyvin käyttöön ja niiden käyttöaste on niin korkea että uudelle pysäköintilaitokselle tulee tarvetta pian.

Uuden pysäköintilaitoksen tulevaa sijaintia onkin kartoitettu tarkoin. Mahdollisia sijainteja on ehdotettu useita, joista seitsemää on tarkasteltu lähemmin. Kaivoparkki on jo olemassa oleva pysäköintilaitos, joka kattaa hyvin keskustan länsipuolen tarpeet, sekä osittain pohjoispuolen tarpeitakin. Niittykadun LP-alue on keskustan ainoa keskustan kaavan ilmoittama toteuttamatta jäänyt pysäköintialue. Niittykadun LP-alue on vuoden 1989 pysäköintiselvityksessä todettu heikosti kantavaksi maa-alueeksi. Niittykadun alue jää osittain päällekkäin Kaivoparkin tarjoaman pysäköinnin kattaman alueen kanssa, sekä palvelisi lähinnä pohjoispuolta keskustasta, sekä liityntäpysäköintiä Tampereen suunnasta. Niittykadun LP-aluetta tulisi silti tulevaisuudessa tarkastella uudelleen varteenotettavana vaihtoehtona lisäpysäköinnille, mutta keskustan aluetta nykyisellään se ei palvelisi riittävästi. Toinen heikosti toteutunut alue on Hallitus- ja Rauhankadun kulmassa oleva LP-alue, jota tulisi kehittää joko pysäköinnin tarpeisiin, taikka muuhun käyttöön, hyvän sijaintinsa vuoksi.

Paasikiventien alle on esitetty rakennettavaksi maanalaista pysäköintialuetta, mutta sijainniltaan Paasikiventien alainen pysäköintilaitos ei palvelisi tarpeeksi hyvin ydinkeskustan aluetta. Lisäksi olemassa olevan tien alle olisi vaikeaa ja kallista rakentaa, puhumattakaan

Vanajaveden vedenpinnan korkeudesta, sekä pohjaveden pinnan tasosta alueella.

Vedenpinnan korkeus tulee ongelmaksi myös nykyisen linja-autoaseman paikalle rakennettaessa. Maan alle sijoittuva pysäköintilaitos tulisi hyvin haasteelliseksi ja kalliiksi rakentaa korkean pohjavesitasen takia. Maanpäällinen pysäköintitalo ei saa kannatusta, sillä se ei sopisi nykyiseen katukuvaan linja-autoaseman paikalla.

Etelärantaan sijoitettava pysäköintilaitos voisi korvata sieltä poistuvat pysäköintipaikat, sekä palvelisi myös Etelärannan uuden kaavan kiinteistöjä. Etelärannassa sijaitseva pysäköintilaitos sijaitsisi silti liian kaukana ydinkeskustasta ja vielä vuonna 2013 ilmaisena olleiden Hämeensaaren pysäköintipaikkojen muuttuminen maksullisiksi saattaa heikentää pysäköintialueen käyttöastetta huomattavasti etäisen sijaintinsa vuoksi. Etelärantaan rakennettava pysäköintilaitos kannattaisikin kohdistaa pelkästään Etelärantaan sijoittuvien kiinteistöjen käyttöön sijaintinsa vuoksi.

Alueelle jää ainoastaan yksi täysin ihanteellinen pysäköintilaitoksen sijainti, joka pystyisi palvelemaan kaikkia keskustan alueen tarpeita. Torinaluspysäköinti olisi sijainniltaan keskeisellä paikalla, aivan ydinkeskustassa. Pysäköintilaitos olisi helposti saavutettavissa kaupungin kaikista suunnista ja erittäin helposti lähestyttävissä kaupungin kehältä. Torin alle rakennettava pysäköintilaitos sopisi loistavasti Kaivoparkin ja Etelärannan oman pysäköintilaitoksen jatkoksi. Maantieteellisesti torinaluspysäköinti on myös erinomaisella paikalla, sillä korkealla sijaitsevan torin alle voitaisi rakentaa kolmeen kerrokseen pysäköintiä, kuten vuoden 1989 asemakaavassakin on säädetty. Toisaalta torin alle rakennettava pysäköintikompleksi valmistuessaan olisi hieman ristiriidassa keskustan alueen ajoneuvoliikenteen rauhoittamispolitiikan kanssa. Toriparkin toinen sisäänkäynti tapahtuisi Hallituskadun ja Sibeliuksenkadun kulmasta, joka sijaitsee aivan ydinkeskustassa. Sisäänajoa voitaisi harkita siirrettäväksi kaupungin pohjoislaidalle tunnelia pitkin, jolloin keskustan rauhoittaminen liikenteeltä onnistuisi huomattavasti paremmin. Lisäksi harkittavaksi kannattaisi ajatella myös kadun alle rakennettavaa pysäköintikompleksia, mahdollisena vaihtoehtona voisi olla esimerkiksi Birger Jaarlin kadun alle rakennettava pitkittäinen pysäköintilaitos.

8 YHTEENVETO

8.1 Kadunvarsipysäköinnintarve

Kadunvarsipysäköinnin tarkoituksena on olla lyhytaikaista asiakas- ja asiointipysäköintiä, joka mahdollistaa pääsyn suoraan halutun kohteen edustalle.. Tällä hetkellä Hämeenlinnan kadunvarsilla on pysäköintipaikkoja riittävästi, kaiken kaikkiaan 842 paikkaa, joista maksullisia 296 paikkaa. Pysäköintipaikkojen aikarajoitukset eivät vastaa

kysyntää, sillä 1-2 tunnin paikkoja on kysyntää enemmän ja 2-4 tunnin paikkoja tarjolla kysyntää heikommin. Paikkojen määrä ei siis tällä hetkellä ole ongelma, vaan niiden aikarajoitus, joka voidaan ensisijaisesti muuttaa kysyntää vastaavaksi. Tällä hetkellä 1-2 tunnin paikkoja on 74,7 % kaikista pysäköintipaikoista keskustan alueella, yli 4 tunnin paikkoja on siis vain 24 % ja loput paikoista ovat invalidipaikkoja.

Vaikka tällä hetkellä ei ole tarvetta lisätä pysäköintipaikkoja, lähitulevaisuudessa keskustaan on suunnitteilla suuria muutoksia koskien kadunvarsipysäköintiä. Tästä johtuen on hieman vaikeaa arvioida tulevia pysäköintitarpeita, siten että jokaisena ajankohtana keskustan katuja parannettaessa pysäköinnintaso pysyisi kattavana.

Katutilan muuttuessa kevytliikennepainotteisemmaksi, poistuu pysäköintipaikkoja runsaasti, varsinkin Sibeliuksenkadulta, sekä Kasarmikadulta. Sibeliuksenkadulle jäisi n.17 pysäköintipaikkaa katutilan uudistuksen jälkeen, puolestaan Kasarmikadulle jäisi n.34 pysäköintipaikkaa. Lukiokatua paranneltaessa kevyenliikenteen tarpeisiin, jäisi kadulle 78 pysäköintipaikkaa. Poistuvat paikat Sibeliuksenkadulla ja Kasarmikadulla ovat tällä hetkellä käyttöasteeltaan todella korkeat, mikä aiheuttaa ympärillä olevien, heikommalla käyttöasteella olevien pysäköintipaikkojen käytön lisäystä. Tämä merkitsisi lähinnä muiden pysäköintipaikkojen täyttymistä kaupungin laitamilla. Poistuvat paikat ovat tällä hetkellä 1-2 tunnin aikarajoituksella olevia paikkoja, joita on muutoinkin jo yli tarpeen. Välttämätöntä lisäpaikkojen rakentamisen tarvetta ei vielä tällä uudistuksella tulisi, mutta paikkojen vähenemisen tarkoittaisi autoileville ihmisille pidentynyttä kävelymatkaa pysäköintipaikoilta keskustaan.

Hyvänä puolena kevyt liikenne keskustassa lisääntyisi ja ajoneuvoliikennettä saataisi vähennettyä keskustasta. Palokunnankadun asfaltointi ja muuttaminen joukkoliikennekaduksi saattaa poistaa myös osaltaan muutamia pysäköintipaikkoja, mutta nämäkin pysäköintipaikat olisivat vielä korvattavissa kauempana olevilla paikoilla.

Sibeliuksenkadun parannusta lukuun ottamatta edellä mainittuja kohteita on esitetty toteutettaviksi vuoteen 2015 mennessä, eikä näiden toimenpiteiden tuomat muutokset juuri vaikuta sinällään kadunvarsipysäköinnin tarpeisiin.

Vuoden 2020 loppuun mennessä rakennettavaksi on esitetty Sibeliuksenkadun kehittäminen, jalankulun ja pyöräilyväylän rakentamisella. Hallituskatu muutettaisiin kaksisuuntaiseksi, Hallituskatu muutettaisiin katu kaikille tyyppiseksi shared space ratkaisuksi, jolloin pysäköintipaikkoja ei tien vierellä luonnollisesti olisi. Suurimpana projektina on esitetty Toriparkin rakentamista, mikä toteutuessaan saattaisi autoilijat suoraan keskustan ytimeen, kuitenkin siten että keskustan katujen liikenne ei lisääntyisi. Toriparkin rakentaminen vähentäisi entuudestaan kadunvarsipysäköinnin tarvetta ja palvelisi koko keskustan alueen kiinteistöjen asiakaspysäköintiä yhtäläillä kadunvarsipysäköinnin kanssa. Kadunvarsilta häviäisi siis runsaasti pysäköintiä, karkeasti arvioituna 150 pysäköintipaikkaa pelkkien katujen muuttamisena

kevytliikennepainotteisemmaksi. Tarkoituksena ei olisikaan paikata tulevaa pysäköintipaikka häviötä välittömästi, vaan toivottavaa olisi että katujen parantua poistunut ajoneuvoliikenne vaihtuisi jalankulkuun ja pyöräilyyn. Lopulta katujen varsilta hävinneet paikat saadaan takaisin pysäköintilaitoksien tarjoamalla paikoilla, jolloin koko keskustan palvelutaso saadaan nostettua nykyistä huomattavasti korkeammaksi.

8.2 Kiinteistöjen pysäköinnintarve

Haasteellisin osuus pysäköintitarpeen selvityksessä on ehdottomasti kiinteistöjen pysäköintitarpeen arviointi. Periaatteessa kiinteistöille ei voi tulla asuntojen ja liiketilojen määrää enempää pysäköinnin tarvetta, mutta menneiden vuosien alimitoitettujen pysäköintivaatimusten johdosta nykyisellä ajoneuvokannalla vaaditaan huomattavasti enemmän pysäköintitilaa. Lisäksi, kuten jo todettu aiemminkin, ajoneuvojen leveys on kasvanut huomattavasti vuosien saatossa. Tämän seurauksena paikkojen määrä on laskenut entisestään, sillä uudet autot eivät yksinkertaisesti mahdu vanhoilla mitoituksilla tehtyihin ruutuihin.

Pysäköintipaikkoja asemapiirrosten mukaan pitäisi Hämeenlinnan keskustan kiinteistöillä olla yhteensä 7018. Eli velvoitepysäköinnin määrä on 7018 pysäköintipaikkaa. Vuoden 2008 Keskustan ja Keinusaaren pysäköintiselvityksen ohessa laaditun kyselyn mukaan pysäköintipaikkojen määrä puolestaan on 7017. Kyselyssä kerättiin olemassa olevien paikkojen määrä kiinteistöjen ylläpitäjille lähetetyllä kyselyllä. Hämeenlinnan kaupungin asiakirjojen ja tehtyjen tutkimusten perusteella kiinteistöillä pitäisi olla 5629 pysäköintipaikkaa. Asemapiirrosten paikkojen määrässä on vajausta. Asemapiirrosten paikkojen määrän vaje selviää sillä, ettei kaikista vanhimmissa piirroksissa ole ilmoitettu välttämättä pysäköintivelvoitetta. Lisäksi yhtenäisen vaatimustason ja säännösten puuttuessa menneinä vuosina, on mahdotonta laskea kiinteistöille pysäköintivelvoitetta jälkeenpäin. Liitteestä 10 käy ilmi tarkemmin kunkin kiinteistön pysäköintivelvoite ja olemassa olevat paikat.

Ilmoitettujen paikkojen määrä, sekä velvoitepaikkojen määrä täsmäävät keskenään hyvin, mutta pysäköintipaikkojen määrät eivät täsmää kiinteistöjen vaatimuksen ja olemassa olevien paikkojen kanssa rakennuskohtaisesti. Osalla kiinteistöistä näyttäisi olevan valtavasti vajetta, toisilla puolestaan vaikuttaisi olevan ylimääräisiä paikkoja. Osittain kiinteistöjen erikoiset pysäköintipaikkamäärät selittyvät sillä, että rakennuksilla saattaa olla yhteisiä pysäköintitiloja, taikka lainapaikkoja toisessa kiinteistössä.

Velvoitepysäköinnin ja olemassa olevien pysäköintipaikkojen määrä vastaa melko hyvin toisiaan, joten paikkojen omistuksen ilmoituksessa on todennäköisesti vikaa. Tämä saattaa johtua siitä että kiinteistöjen omistajilla ei ole todellista tietoa siitä, mitkä paikat kuuluvat ja kenelle, joten ilmoittaessa on annettu virheellistä tietoa. Tästä huolimatta tuloksesta voidaan päätellä että velvoitepysäköinnin vaatima taso on hyvin lähellä todellista pysäköintipaikkojen määrää.

Vaikka pysäköintipaikkojen veloitteet ja toteutuneet paikat näyttävät olevan hyvällä mallilla, ei todellisuudessa näistä luvuista voida vielä todeta tilannetta hyväksi. Ongelmana on minimi paikoitusmäärän täyttäminen, joka ei vastaa kiinteistöjen tämän päivän tarvetta. Vaikka rakennushetkellä pysäköintipaikkojen määrä olisikin ollut riittävä, niin nykyisillä ajoneuvokannoilla ei vanhojen asemapiirrosten laskelmia voida hyväksyä. Vuoden 2008 kyselyssä onkin huomioitu myös lisäkysymyksenä kiinteistöjen asukkaiden ja omistajien näkemys pysäköintipaikkojen riittävydestä. Kyselyn perusteella laadittu kartta löytyy liitteestä 3. Itse kyselyn tuloksena saatiin selville että käytännössä jokaisella kiinteistöllä olisi tarvetta 1-10 pysäköintipaikalle. Koko keskustan alueella Kiinteistöjen arvioitu pysäköintipaikkojen tarve on 700–900 pysäköintipaikkaa, joista mahdollisesti jopa 500–600 on jo toteutunut Kaivoparkkiin.

Tässä työssä keskustan länsipuolella tehtiin ovelta ovelle tyylinen kysely, jossa selvitettiin kiinteistöissä sijaitsevien liikkeiden mahdollista pysäköintipaikkojen tarvetta. Kyselyssä selvisi että liikkeenharjoittajat ja firmat eivät niinkään tarvitse työntekijöilleen pysäköintipaikkoja, vaan enimmäkseen asiakkaille. Mieluiten kaikki vastanneet kivijalkatason kaupat olisivat halunneet tietenkin mahdollisimman lähelle omaa liikettä lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja asiakkaiden käyttöön. Koska työntekijät tulevat eripituisten matkojen takaa, ei jokainen työntekijä välttämättä tarvitse omaa autopaikkaa työpaikaltaan. Tämän takia ei olisikaan järkevää alkaa toteuttamaan pysäköintipaikkoja työpaikkojen välittömään yhteyteen, vaan yritykset voisivat vuokrata tarvitsemansa pysäköintipaikat pysäköintilaitoksista, kuten moni yritys olikin jo tehnyt. Kaivoparkista oli hyvin moni yritys vuokrannut pysäköintipaikkoja työntekijöiden käyttöön ja palaute toimivuudesta oli pelkästään positiivista. Kyselyn tekeminen jäi vain länsipuolelle, johtuen saatujen tietojen merkityksen puutteesta työn kannalta. Hyvien kokemusten perusteella puuttuvia pysäköintipaikkoja kannattaisi alkaa toteuttamaan keskustassa pysäköintilaitoksiin.

8.3 Pysäköintilaitoksen tarve

Hämeenlinnan keskustan poistuvien kadunvarsipysäköintipaikkojen, sekä Etelärannasta poistuvan pysäköinnin jälkeen on Hämeenlinnan keskustan lähettyville saatava uusia pysäköintipaikkoja. Yhteensä pysäköintipaikkoja vähenee noin 600 paikkaa Eteläranta mukaan laskettuna, lisäksi kiinteistöillä olisi tarvetta vielä muutamalle kymmenelle pysäköintipaikalle, jotta ne voisivat tasokkaasti palvella asukkaiden tarpeita. Pysäköintipaikoitukselle ei ole juuri muuta taloudellisesti ja maankäytön näkökulmista järkevää vaihtoehtoa kuin Toriparkki, tai linja-autoaseman seudulle maanpäällinen parkkihalli. Nämä kaksi ovat ainoat kohteet sijaintinsa puolesta, jotka voisivat palvella ydinkeskustan tarpeita tarpeeksi kattavasti. Linja-autoasemalle puolestaan ei olla valmiita rakentamaan maanpäällistä kompleksia ja aseman alueen pohjaolosuhteet estävät maanalaisen rakennelman toteuttamisen. Ainoaksi varteenotettavaksi kohteeksi jääkin Torin pysäköintilaitos, jonka toteuttamista on viime vuosina ajettu eteenpäin. Toriparkki valmistuessaan

toisikin keskustaan 663 pysäköintipaikkaa lisää. (Esiselvitys Hämeenlinnan torinaluspysäköinnistä, 2012)

LÄHTEET

Comment [PP1]: lähteet
aakkosjärjestykseen

Autopaikoitus- ja pysäköintiratkaisut kunnissa – Kuntaliiton verkkojulkaisu Heikki Kaikkonen Helsinki 2012 Viitattu 15.1.2014

Esiselvitys Hämeenlinnan torinaluspysäköinnistä, raportti 31.8.2012. Viitattu 8.12.2013

Hämeenlinnan kaupunki, Kadut ja pysäköinti. 2013 Viitattu 8.12.2013
<http://www.hameenlinna.fi/Palvelut/Kartat-ja-pysakointi/>

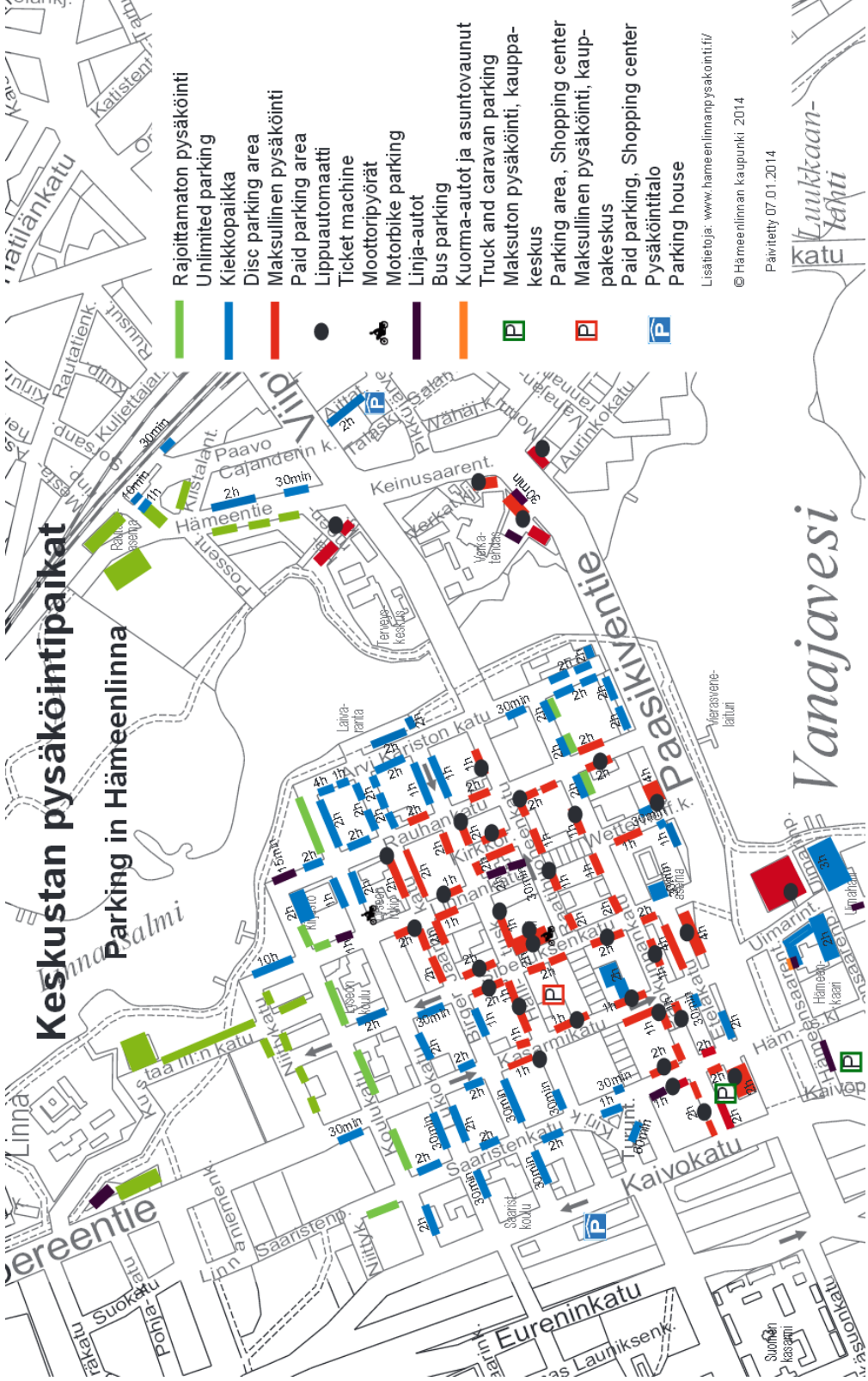
Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma, raportti 2012. Viitattu 12.1.2014

Hämeenlinnan pysäköinti, Keskustan pysäköintiratkaisu. 2014 Viitattu 15.1.2014
<http://www.hameenlinnanyysakointi.fi/>

Hämeenlinnan pysäköinti, Pysäköinti Hämeenlinnassa. 2014 Viitattu 15.1.2014
<http://www.hameenlinnanyysakointi.fi/>

Keskustan ja Keinusaaren seudun pysäköintiselvitys, raportti 27.8.2008. Viitattu 8.12.2013

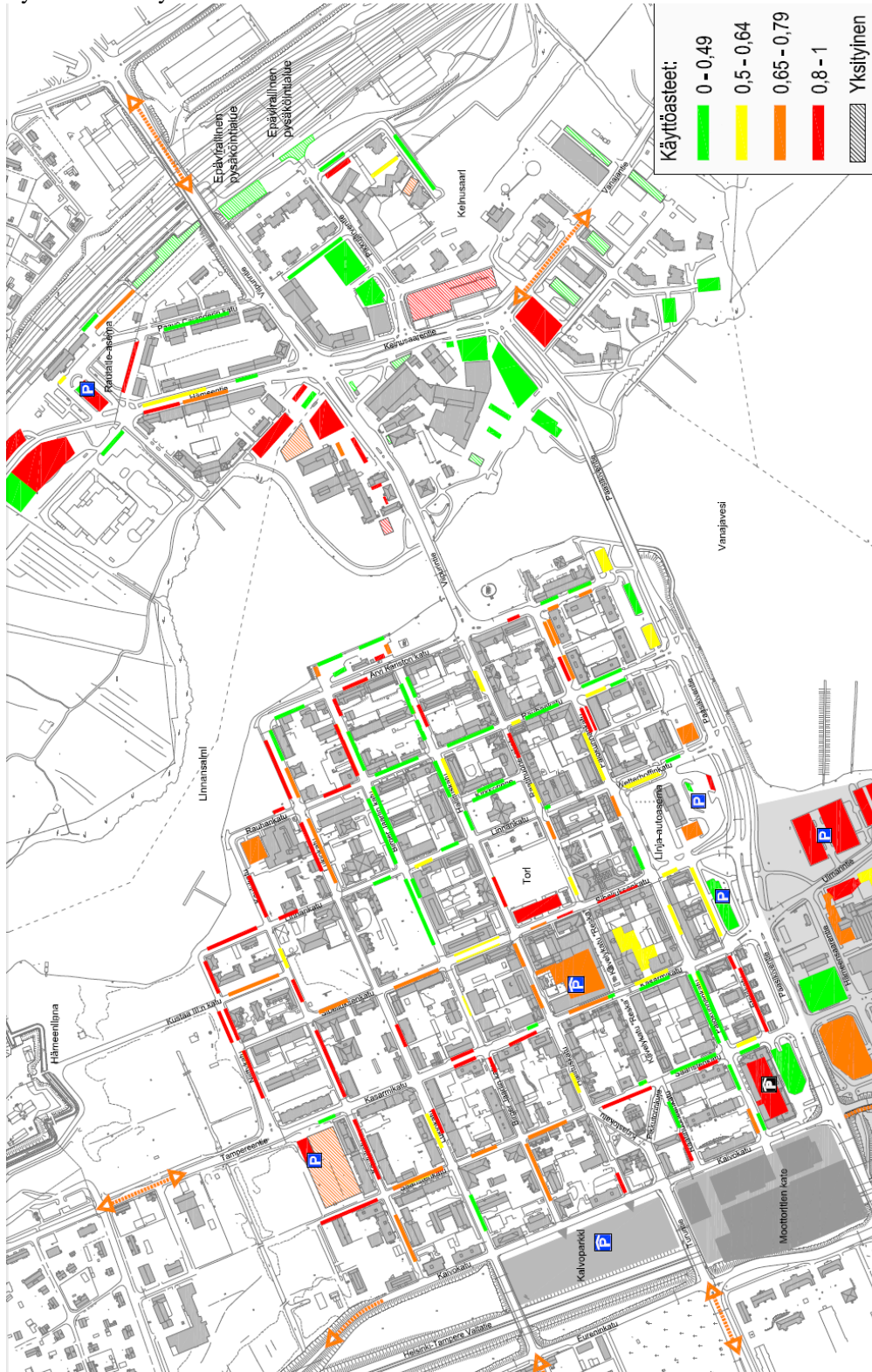
Hämeenlinnan Pysäköintipaikat 2014



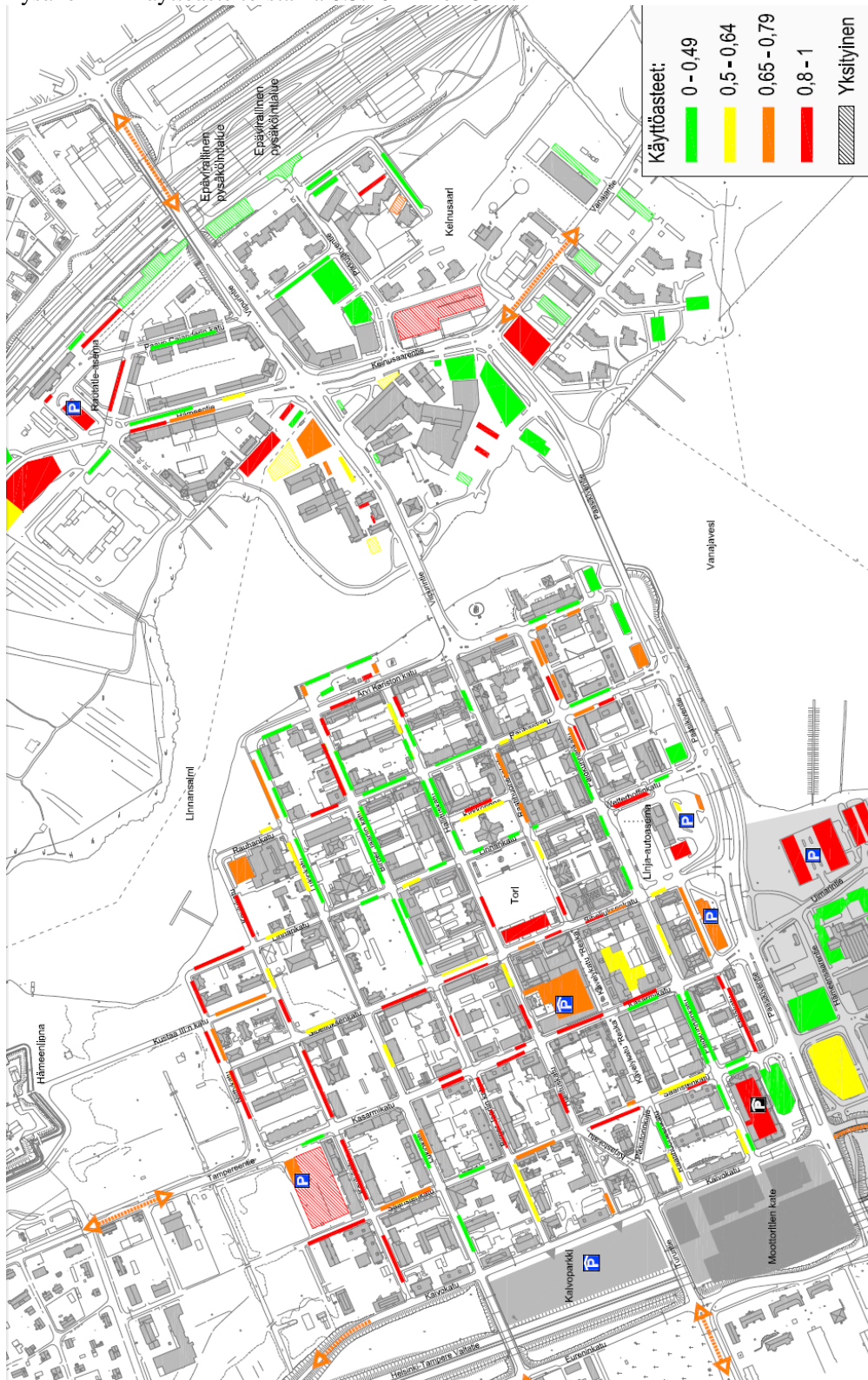
Hämeenlinnan keskustan arvioitu autopaikkojen tarve 2008



Pysäköinnin käyttöaste torstaina 8.3.2012 klo 10–12.



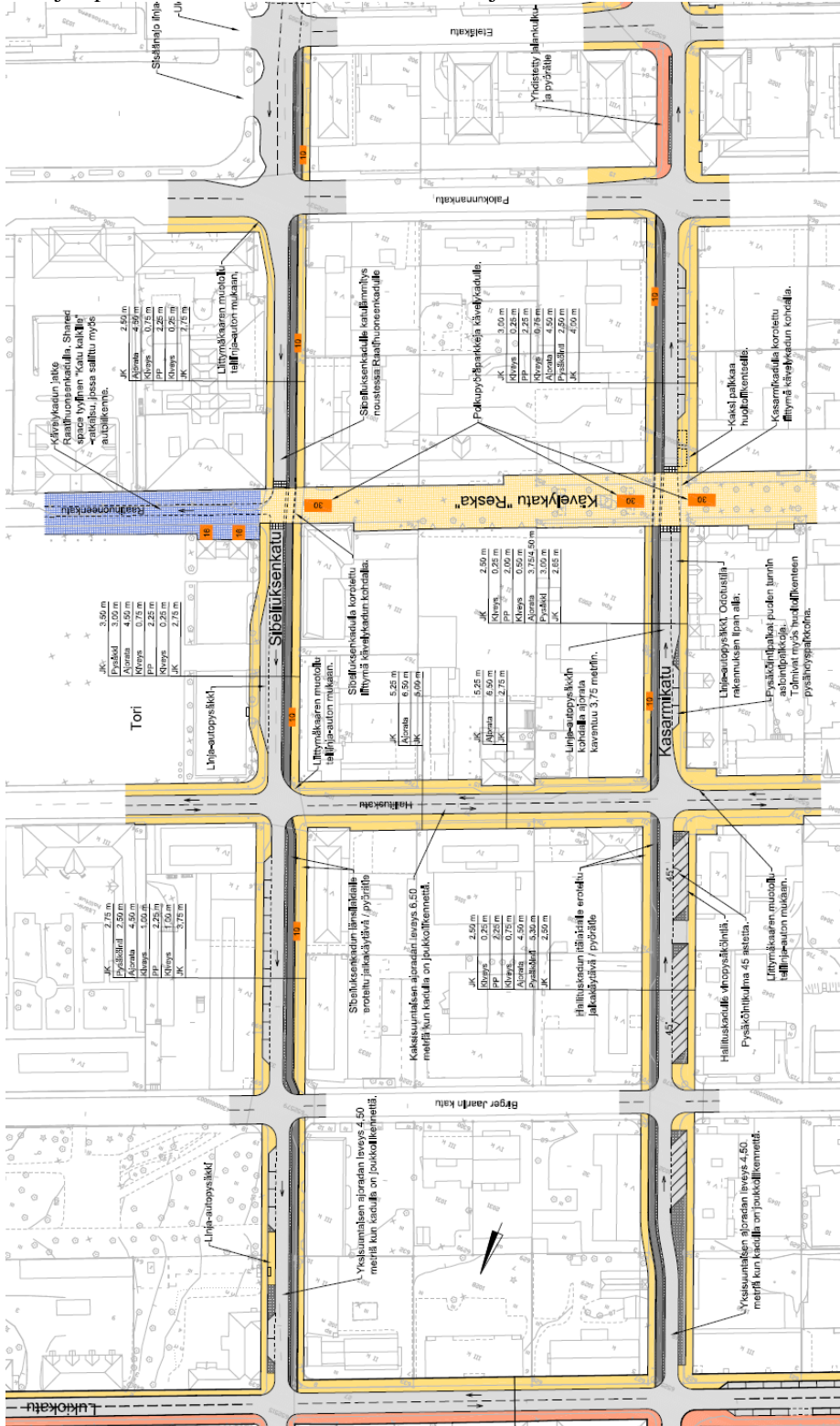
Pysäköinnin käyttöaste torstaina 8.3.2012 klo 15–17



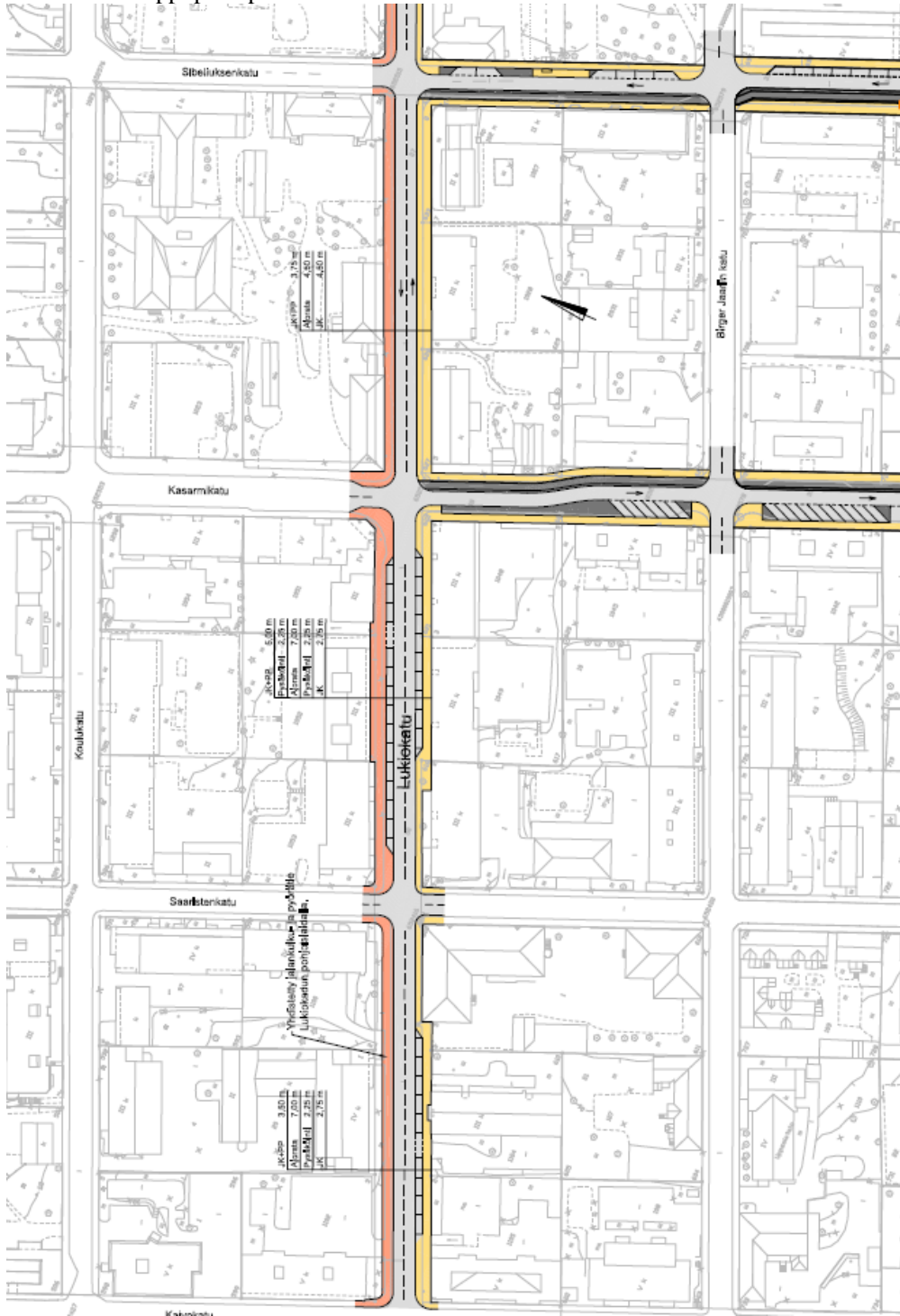
Pysäköinnin käyttöaste lauantaina 10.3.2012 10.00–11.30



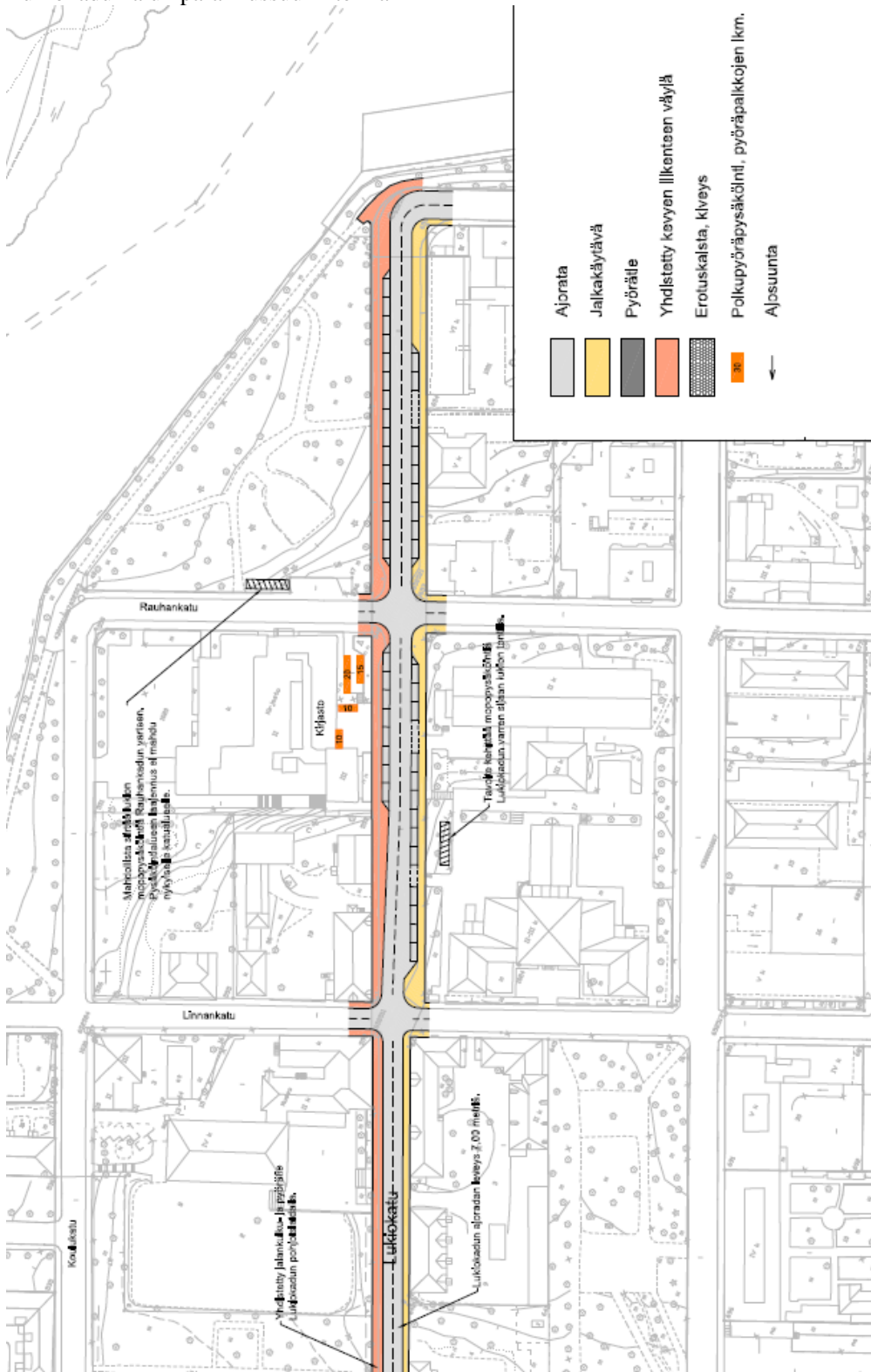
Katujen parannussuunnitelma Sibeliuksenkatu ja Kasarmikatu



Lukiokadun loppupään parannussuunnitelma



Lukiokadun alun parannussuunnitelma



Pysäköintipaikkojen vaatimustaso ja olemassa olevat paikat.

-Punaisella merkityjä kohteita ei löydy kunnanarkistosta.

-Teksti paikkojen määrän tilalla tarkoittaa yhteisiä pysäköintipaikkoja toisen talon kanssa

-SSK=Sibeliuksen syntymäkoti

-Virasto=Koulukadun virastotalo

-Bussi=Linja-autoasema

Osoite

	Vaatimu		Poikkeama
	Paikkoja	s	
Kaivokatu 2	119	119	0
Kaivokatu 4	45	70	-25
Kaivokatu 6	kaivo4	kaivo4	
Kaivokatu 8	0	0	0
Kaivokatu 10	11	11	0
Kaivokatu 12	44	40	4
Kaivokatu 14	3	0	3
Kaivokatu 16	30	31	-1
Kaivokatu 18	43	43	0
Kaivokatu 20	27	35	-8
Kaivokatu 22	33	34	-1
Kaivokatu 23	17	13	4
Kaivokatu 24	27	43	-16
Saaristenkatu 1	119	119	0
Saaristenkatu 2	47	47	0
Saaristenkatu 3	40	39	1
Saaristenkatu 4	39	39	0
Saaristenkatu 5	42	40	2
Saaristenkatu 6	19	17	2
Saaristenkatu 7	0	0	0
Saaristenkatu 8	9	43	-34
Saaristenkatu 9	6	6	0
Saaristenkatu 10	41	21	20
Saaristenkatu 11	8	8	0
Saaristenkatu 12	36	35	1
Saaristenkatu 13	0	0	0
Saaristenkatu 14	0	0	0
Saaristenkatu 15	12	10	2
Saaristenkatu 16	0	0	0
Saaristenkatu 17	10	9	1
Saaristenkatu 18	0	0	0
Saaristenkatu 19	18	18	0

Hämeenlinnan keskustan pysäköintitarpeen selvitys

Saaristenkatu 20	0 0	0
Saaristenkatu 21	0 0	0
Saaristenkatu 22	0 0	0
Saaristenkatu 23	28 21	7
Saaristenkatu 24	28 26	2
Kasarmikatu 1	25 0	25
Kasarmikatu 2	22 0	22
Kasarmikatu 3	17 10	7
Kasarmikatu 4	33 33	0
Kasarmikatu 5	0 0	0
Kasarmikatu 6	88 89	-1
Kasarmikatu 7	46 49	-3
Kasarmikatu 8	0 104	-104
Kasarmikatu 9	14 34	-20
Kasarmikatu 10	0 0	0
Kasarmikatu 11	32 29	3
Kasarmikatu 12	46 40	6
Kasarmikatu 13	28 11	17
Kasarmikatu 14	35 25	10
Kasarmikatu 15	30 31	-1
Kasarmikatu 16	12 12	0
Kasarmikatu 17	0 0	0
Kasarmikatu 18	6 6	0
Kasarmikatu 19	33 33	0
Kasarmikatu 20	VIRASTO	
Kasarmikatu 21	40 40	0
Kasarmikatu 22	11 23	-12
Kasarmikatu 23	40 40	0
Kasarmikatu 24	50 54	-4
Sibeliuksenkatu 1	0 0	0
Sibeliuksenkatu 2	45 78	-33
Sibeliuksenkatu 3	15 15	0
Sibeliuksenkatu 4	40 40	0
Sibeliuksenkatu 5	4 4	0
Sibeliuksenkatu 7	26 69	-43
Sibeliuksenkatu 8	8 8	0
Sibeliuksenkatu 9	17 14	3
Sibeliuksenkatu 11	24 8	16
Sibeliuksenkatu 12	5 5	0
Sibeliuksenkatu 13	16 25	-9
Sibeliuksenkatu 14	6 7	-1
Sibeliuksenkatu 15	21 21	0
Sibeliuksenkatu 17	15 7	8

Hämeenlinnan keskustan pysäköintitarpeen selvitys

Sibeliuksenkatu 19	63 41	22
Sibeliuksenkatu 21	sib19 sib19	
Sibeliuksenkatu 23	22 28	-6
Sibeliuksenkatu 25	24 22	2

Linnankatu 1	37 31	6
Linnankatu 3	43 63	-20
Linnankatu 4	106 74	32
Linnankatu 6	LINNA4	
Linnankatu 7	24 24	0
Linnankatu 8	13 13	0
Linnankatu 9	0 0	0
Linnankatu 10	47 46	1
Linnankatu 11	5 8	-3
Linnankatu 12	17 17	0
Linnankatu 13	6 8	-2
Linnankatu 14	linna12 linna12	
Linnankatu 16	1 1	0
Linnankatu 18	6 7	-1

Rauhankatu 1	134 38	96
Rauhankatu 2	54 141	-87
Rauhankatu 3	11 5	6
Rauhankatu 4	0 0	0
Rauhankatu 5	34 18	16
Rauhankatu 6	42 18	24
Rauhankatu 7	30 12	18
Rauhankatu 8	31 30	1
Rauhankatu 9	35 32	3
Rauhankatu 10	44 44	0
Rauhankatu 11	19 9	10
Rauhankatu 12	27 0	27
Rauhankatu 13	18 14	4
Rauhankatu 14	15 15	0
Rauhankatu 15	0 0	0
Rauhankatu 16	40 50	-10
Rauhankatu 17	39 60	-21
Rauhankatu 18	11 11	0

Arvi Kariston Katu 1	58 58	0
----------------------	-------	---

Hämeenlinnan keskustan pysäköintitarpeen selvitys

Arvi Kariston Katu 2	0 0	0
Arvi Kariston Katu 3	8 8	0
Arvi Kariston Katu 5	32 32	0
Arvi Kariston Katu 7	0 0	0
Arvi Kariston Katu 8	9 16	-7
Arvi Kariston Katu 9	24 11	13
Arvi Kariston Katu 11	16 16	0
Arvi Kariston Katu 13	16 15	1
Arvi Kariston Katu 15	14 15	-1
Arvi Kariston Katu 17	24 21	3

Osoite

	Paikkoja	Vaatus	Poikkeama
Niittykatu 1	6 4		2
Niittykatu 3	6 7		-1
Niittykatu 5	24 22		2
Niittykatu 7	13 21		-8
Niittykatu 9	50 54		-4
Niittykatu 15	28 21		7
Koulukatu 1	39 40		-1
Koulukatu 2	5 8		-3
Koulukatu 3	2 2		0
Koulukatu 4	5 5		0
Koulukatu 5	11 11		0
Koulukatu 6	22 28		-6
Koulukatu 8	15 15		0
Koulukatu 10	50 54		-4
Koulukatu 11	63 41		22
Koulukatu 12	40 23		17
Koulukatu 13	koulu11 koulu11		
Koulukatu 14	28 26		2
Koulukatu 15	11 23		-12
Koulukatu 16	0 0		0
Koulukatu 17	40 40		0
Koulukatu 18	27 43		-16
Koulukatu 19	18 25		-7
Koulukatu 21	0 0		0
Koulukatu 23	18 18		0
Koulukatu 25	36 50		-14
Koulukatu 27	33 34		-1
Lukiokatu 1	24 21		3
Lukiokatu 2	39 60		-21
Lukiokatu 3	8 12		-4

Hämeenlinnan keskustan pysäköintitarpeen selvitys

Lukiokatu 4	1 1	0
Lukiokatu 5	11 11	0
Lukiokatu 6	35 32	3
Lukiokatu 7	17 17	0
Lukiokatu 8	LUKIO6	
Lukiokatu 9	24 24	0
Lukiokatu 11	0 0	0
Lukiokatu 12	VIRASTO	
Lukiokatu 13	8 8	0
Lukiokatu 14	VIRASTO	
Lukiokatu 15	0 0	0
Lukiokatu 16	VIRASTO	
Lukiokatu 17	16 18	-2
Lukiokatu 18	33 33	0
Lukiokatu 19	10 14	-4
Lukiokatu 20	21 12	9
Lukiokatu 21	0 0	0
Lukiokatu 22	0 0	0
Lukiokatu 23	0 0	0
Lukiokatu 24	10 9	1
Lukiokatu 25	0 0	0
Lukiokatu 26	0 0	0
Lukiokatu 27	12 10	2
Lukiokatu 28	27 35	-8
Lukiokatu 29	0 0	0
Lukiokatu 31	13 5	8
Birger-Jaarlin katu 1	16 15	1
Birger-Jaarlin katu 2	4 4	0
Birger-Jaarlin katu 3	40 50	-10
Birger-Jaarlin katu 4	birger3 birger3	
Birger-Jaarlin katu 5	15 0	15
Birger-Jaarlin katu 6	0 0	0
Birger-Jaarlin katu 7	18 46	-28
Birger-Jaarlin katu 8	17 17	0
Birger-Jaarlin katu 9	24 12	12
Birger-Jaarlin katu 10	21 21	0
Birger-Jaarlin katu 11	47 46	1
Birger-Jaarlin katu 12	30 22	8
Birger-Jaarlin katu 13	0 0	0
Birger-Jaarlin katu 14	12 12	0
Birger-Jaarlin katu 15	17 11	6
Birger-Jaarlin katu 16	30 31	-1
Birger-Jaarlin katu 17	40 40	0
Birger-Jaarlin katu 18	20 24	-4
Birger-Jaarlin katu 19	16 7	9

Hämeenlinnan keskustan pysäköintitarpeen selvitys

Birger-Jaarlin katu 20	0 0	0
Birger-Jaarlin katu 21	22 13	9
Birger-Jaarlin katu 22	0 0	0
Birger-Jaarlin katu 23	35 25	10
Birger-Jaarlin katu 24	7 4	3
Birger-Jaarlin katu 25	28 28	0
Birger-Jaarlin katu 26	30 31	-1
Birger-Jaarlin katu 27	16 11	5
Birger-Jaarlin katu 29	0 0	0
Birger-Jaarlin katu 31	8 8	0
Birger-Jaarlin katu 33	0 6	-6
Birger-Jaarlin katu 35	3 0	3
Hallituskatu 1	24 11	13
Hallituskatu 2	16 16	0
Hallituskatu 3	18 14	4
Hallituskatu 4	18 18	0
Hallituskatu 5	44 44	0
Hallituskatu 6	27 0	27
Hallituskatu 7	35 32	3
Hallituskatu 8	13 12	1
Hallituskatu 9	17 14	3
Hallituskatu 10	50 50	0
Hallituskatu 11	SSK SSK	
Hallituskatu 12	13 13	0
Hallituskatu 13	0 0	0
Hallituskatu 14	43 63	-20
Hallituskatu 15	17 14	3
Hallituskatu 16	17 17	0
Hallituskatu 17	26 17	9
Hallituskatu 18	40 40	0
Hallituskatu 19	10 10	0
Hallituskatu 20	24 8	16
Hallituskatu 21	11 11	0
Hallituskatu 22	15 15	0
Hallituskatu 24	46 40	6
Hallituskatu 26	32 29	3
Hallituskatu 28	15 19	-4
Hallituskatu 30	36 35	1
Hallituskatu 32	6 22	-16
Hallituskatu 34	0 0	0
Hallituskatu 36	44 40	4
Raatihuoneenkatu 1	23 24	-1

Hämeenlinnan keskustan pysäköintitarpeen selvitys

Raatihuoneenkatu 2	0 0	0
Raatihuoneenkatu 3	21 64	-43
Raatihuoneenkatu 4	20 6	14
Raatihuoneenkatu 5	42 18	24
Raatihuoneenkatu 6	31 30	1
Raatihuoneenkatu 7	34 8	26
Raatihuoneenkatu 8	30 12	18
Raatihuoneenkatu 9	106 74	32
Raatihuoneenkatu 10	26 69	-43
Raatihuoneenkatu 11	raati9 raati9	
Raatihuoneenkatu 12	66 66	0
Raatihuoneenkatu 13	37 31	6
Raatihuoneenkatu 14	0 104	-104
Raatihuoneenkatu 15	32 21	11
Raatihuoneenkatu 16	46 49	-3
Raatihuoneenkatu 17	45 78	-33
Raatihuoneenkatu 18	31 43	-12
Raatihuoneenkatu 19	4 4	0
Raatihuoneenkatu 20	9 43	-34
Raatihuoneenkatu 21	88 89	-1
Raatihuoneenkatu 23	raati21 raati21	
Raatihuoneenkatu 24	0 0	0
Raatihuoneenkatu 25	0 0	0
Raatihuoneenkatu 27	19 17	2
Raatihuoneenkatu 29	raati27 raati27	
Raatihuoneenkatu 31	42 40	2
Raatihuoneenkatu 33	0 0	0
Raatihuoneenkatu 35	45 70	-25
Palokunnankatu 1	58 58	0
Palokunnankatu 2	8 8	0
Palokunnankatu 3	54 141	-87
Palokunnankatu 4	8 14	-6
Palokunnankatu 5	PALO3	
Palokunnankatu 6	PALO4	
Palokunnankatu 7	134 38	96
Palokunnankatu 8	0 0	0
Palokunnankatu 9	21 0	21
Palokunnankatu 10	11 5	6
Palokunnankatu 11	0 0	0
Palokunnankatu 12	0 0	0
Palokunnankatu 13	37 31	6
Palokunnankatu 14	0 0	0
Palokunnankatu 15	22 0	22
Palokunnankatu 16	0 0	0

Hämeenlinnan keskustan pysäköintitarpeen selvitys

Palokunnankatu 17	25 0	25
Palokunnankatu 18	0 0	0
Palokunnankatu 19	0 0	0
Palokunnankatu 20	45 78	-33
Palokunnankatu 21	47 47	0
Palokunnankatu 22	15 15	0
Palokunnankatu 23	119 119	0
Palokunnankatu 24	19 19	0
Palokunnankatu 25	PALO23	
Palokunnankatu 26	33 33	0
Palokunnankatu 28	17 10	7
Palokunnankatu 30	30 34	-4
Palokunnankatu 32	39 39	0
Palokunnankatu 34	40 39	1
Palokunnankatu 36	0 0	0
Palokunnankatu 38	45 70	-25

Eteläkatu 1	Bussi Bussi	
Eteläkatu 2	0 0	0
Eteläkatu 4	37 31	6
Eteläkatu 6	22 0	22
Eteläkatu 8	25 0	25
Eteläkatu 10	0 0	0
Eteläkatu 12	47 47	0
Eteläkatu 14	119 119	0
Eteläkatu 16	etelä14 etelä14	
Turuntie 1	0 0	0
Turuntie 2	11 11	0