

# Pysäköintiselvitys 2023 ja torin ympäristön katujen suunnittelu

Kaupunkikehityslautakunta 16.01.2024 § 4  
2642/08.00.00.00/2023

Valmistelu- ja lisätiedot  
kaupunki-infrajohtaja Kari Hällström  
040 5760206, kari.hallstrom@porvoo.fi

liikennesuunnittelupäällikkö Hanna Linna-Varis  
0405290278, hanna.linna-varis@porvoo.fi

kaupunkisuunnittelun päällikkö Maija-Riitta Kontio  
0404895751, maija-riitta.kontio@porvoo.fi

suunnittelupäällikkö Elina Leppänen  
0404899818, elina.leppanen@porvoo.fi

## Pysäköintiselvitys

Syksyllä 2022 käynnistyi Porvoon keskustaa koskeva laaja-alainen pysäköintiselvitys. Työhön sisältyi mm. seuraavia tarkasteluja:

- taustatietojen keruu (autopaikkojen määrä ja sijainti, autonomistus eri alueilla)
- drone-kuvauksia ja niiden analysointia pysäköintikertymän selvittämiseksi
- asiakkaiden haastatteluja kulkutavoista, asiointin syystä ja toistuvuudesta, käytetystä rahamäärästä ja pysäköinnistä
- Porvoon yrittäjille suunnattu haastattelu
- tietoa muiden vastaavankokoisten alueiden tilanteesta ja toimintatavoista
- tietoa liikenteen ja pysäköinnin kehityssuunnista
- keskustan maankäytön ja liikenneratkaisujen muutoksesta

## Selvityksen keskeiset tulokset ovat:

Tällä hetkellä pysäköintipaikkoja on koko keskustassa riittävästi tarjolla. Vapaita paikkoja ei välttämättä löydy keskustan kysytyimmistä kohdista, mutta paikka löytyy kävelyetäisyyden päästä. Aivan ydinkeskustan maksulliset pysäköintipaikat ovat suosituimpia. Niiden täyttöasteet ovat korkeimmillaan lauantaisin noin 75 %.

Työn yhteydessä tehtyyn kyselyyn vastanneet yrittäjät kokevat, että pysäköintipaikkoja keskustaan tarvitaan lisää ja pysäköinnin hinta on korkea. Kysymys joidenkin kadunvarsipaikkojen muuttamisesta esimerkiksi terassitilaksi jakoi yrittäjien mielipiteitä: 40 % yrittäjille suunnattuun kyselyyn vastanneista koki paikkojen muuttamisen lisäävän yritysten asiakkaita ja liikevaihtoa, kun taas 47 % vastanneista oli eri mieltä.

Haastattelujen perusteella asiakkaat kokevat keskustassa asiointin valtaosin helpoksi, mikä tarkoittaa, että asiakkaat eivät koe

pysäköintiä yhtä ongelmalliseksi kuin yrittäjät. Haastatelluista henkilöistä yli puolet saapui keskustaan muulla kuin henkilöautolla. Pyörien pysäköintioloja olisi syytä parantaa ja lisätä paikkoja myös katujen varsille lähelle liikkeiden ovia. - Vaikka pysäköinnin valvonnan tehokkuus herättää kaupunkilaisten keskuudessa kritiikkiä, on tehokas valvonta tärkeää liikenneturvallisuuden ja pysäköintipaikkojen saatavuuden takaamiseksi.

Torin muutos poistaa pysäköintipaikkoja, mutta muutos ei pysäköintilaskentojen perusteella edellytä korvaavien paikkojen toteuttamista, sillä vapaita paikkoja löytyy torin läheltä kävelyetäisyyden päästä.

Keskustaan on suunnitteilla useita hankkeita, jotka nykyisen pysäköintinormin mukaan edellyttävät huomattavan suuren määrän pysäköintipaikkoja. Jotkin hankkeista lisäksi vähentävät nykyistä maantasossa olevaa pysäköintiä. Näiden hankkeiden myötä uutta pysäköintitilaa keskustaan tarvitaan.

### **Selvityksen suositukset jatkotoimiksi ovat:**

Porvoon kaupunkistrategiassa kaupungin tavoitteena on edistää kävelyn ja pyöräilyn toimivuutta sekä kehittää kävelypainotteista keskustaa. Kadunvarsipysäköinnin vähentäminen luo mahdollisuudet strategian mukaiselle kävelyn ja pyöräilyn tukemiselle sekä katuvihreän toteuttamiselle. Jotta liikenteen päästöjä saadaan vähennettyä ja keskustan katuympäristöjä muutettua viihtyisämmiksi, on keskustaan saapumista helpotettava esim. joukkoliikenteellä, pyörällä ja kävelen.

Ydinkeskustaan ei kannata houkutella lisää autoliikennettä toteuttamalla sinne runsaasti uutta rakenteellista pysäköintiä. Jos pysäköintilaitos toteutetaan, on samalla syytä vähentää kadunvarsipysäköintiä. Pysäköintilaitoksen toteuttaminen olisi eduksi keskustan uusien hankkeiden toteuttamisen yhteydessä, jolloin kävelyetäisyydellä sijaitsevien hankkeiden pysäköinti voitaisiin keskittää uuteen pysäköintilaitokseen. Laitos on syytä suunnitella toimivaksi vuorottaiskäytössä, mikä mahdollistaisi kadunvarsipysäköinnin vähentämisen läheisiltä alueilta ja korvaavien paikkojen osoittamisen pysäköintilaitokseen.

Kaupungin tavoitteena on niin ikään edistää kaupungin sisäistä joukkoliikennettä sekä joukkoliikenneyhteyksiä pääkaupunkiseudulle. Jotta joukkoliikenteen käyttösuuksien kasvattamisessa onnistuttaisiin, tulee joukkoliikenteen olla nykyistä kilpailukykyisempää yksityisautoiluun nähden, erityisesti keskustaan suuntautuvilla matkoilla. Uusia hankkeita kaavoitettaessa myös pysäköintinormia on syytä harkita tapauskohtaisesti. Ydinkeskustan alueella autottomien kotitalouksien määrä on jo nykyisin kaupungin muihin alueisiin verrattuna suuri. Porvoon väestön ikääntyessä keskusta-asuminen tulee entistä houkuttelevammaksi siellä sijaitsevien palvelujen vuoksi. Iäkkäät eivät ehkä omista autoja samassa määrin kuin nuorempi väestö. Pysäköintinormin tiukentaminen nykyisestä tai vähennykset pysäköintinormiin (20-25 % vähennys normin mukaisista paikoista, jos paikat toteutetaan

keskitettyyn pysäköintilaitokseen vuorottaiskäyttöön nimeämättöminä) voisi näin ollen tulla kyseeseen joidenkin ydinkeskustan uusien hankkeiden kaavoituksen yhteydessä.

Pysäköintimaksuvyöhykettä keskustassa on mahdollista laajentaa. Samalla ydinkeskustassa pysäköintimaksuja voisi korottaa ja porrastaa. Kaikkein kysytyimmällä ydinkeskustan alueella (Rihkamakadun, Jokikadun, Lundinkadun ja Rauhankadun ympäröimä alue) pysäköinnin kierron tehostamiseksi voisi käyttää progressiivista pysäköinnin hinnoittelua, eli hinta voisi vastata muun maksullisen pysäköinnin hintatasoa kahden ensimmäisen tunnin osalta, minkä jälkeen seuraavien tuntien hinta nousisi. Kaupungin yleisistä pysäköintipaikoista ja niiden ylläpidosta maksavat kaikki kaupungin asukkaat, myös autottomat. Pysäköinnin maksullisuuden laajentaminen ja hinnan korottaminen ydinkeskustassa tukisi paremmin kaupunkilaisten tasapuolista kohtelua. Kaupunkiympäristön kehittäminen suotuisammaksi myös kävelijöitä ja pyöräilijöitä sekä joukkoliikenteen käyttäjiä varten edistäisi niin ikään asukkaiden tasapuolisuutta Porvoossa. Opastus on tärkeä osa pysäköintijärjestelmää. Ohjaamalla liikenne sujuvasti pysäköintiin myös ydinkeskustassa voidaan välttää vapaata ruutua etsivää liikennettä. Mahdollisen uuden pysäköintilaitoksen toteuttamisen yhteydessä on tärkeää panostaa myös laitoksen opastukseen, jotta keskustassa asioivat oppisivat käyttämään sitä. Reaaliaikainen tieto vapaista pysäköintipaikoista laitoksessa jo katuverkolla helpottaa käyttäjien päätöksentekoprosessia paikan valinnan suhteen. Opastusjärjestelmään olisi hyvä saada mukaan myös yksityiset pysäköintilaitokset.

### **Torin ympäristön katujen suunnittelu**

Suunnittelutyötä on jatkettu torin ympärillä olevien katuosuuksien alustavilla liikennejärjestelysuunnitelmien laatimisella asemakaavan tavoitteiden mukaisesti. Työtä käynnistettäessä kaupunkikehityslautakunta toivoi, että alkuperäisen ratkaisumallin lisäksi esitettäisiin myös pysäköintipaikkoja mahdollisimman paljon säilyttävä vaihtoehto. Mikäli autopaikkojen määrää kadunvarsilla lisätään, pyöräilyn sijoittumista joudutaan arvioimaan uudelleen. Kaupunki-infra on aloittanut vaihtoehtoisten liikenneratkaisujen tarkemman suunnittelun. Näistä vaihtoehdoista esitetään tällä päätöksellä valittavaksi yksi vaihtoehto jatkosuunnitteluun. Jatkosuunnittelun sekä katu- että rakennussuunnitelmien osalta laatii puitesopimus konsultti. Myös varsinaisen torialueen suunnitelmaluonnoksia tuodaan konsulttisuunnittelun edetessä vaihtoehtoisina versioina lautakunnan nähtäväksi.

Liitteissä esitetään vaihtoehtojen Ve 1 ja Ve 2 liikennejärjestelyjen periaatteelliset ratkaisut. Vaihtoehto 1 on järjestely, jossa pyöräily on sijoitettu ajoradasta erillisille pyöräteille ja torin ympäristössä on lisätty katujen yksisuuntaisuutta. Pyöräteiden toteuttaminen tarkoittaa pysäköintipaikkojen vähentämistä torin välittömässä ympäristössä sekä Piispankadun kaventamista yksikaistaiseksi välillä Lundinkatu-Mannerheiminkatu. Vaihtoehdossa 2 pyöräily on sijoitettu ajoradalle merkitsemällä torin ympäristön kadut

pyöräkaduiksi. Ainoastaan katutilaltaan ahtaalle välille Lundinkatu-Mannerheiminkatu on sijoitettu erillinen pyörätie eikä pyöräkatua, koska kyseisellä osuudella moottoriajoneuvoliikenteen kanssa vastavirtaan pyöräily ei olisi turvallinen järjestely. Näin ollen tässäkin vaihtoehdossa esitetään Piispankadun kaventamista yksikaistaiseksi välillä Lundinkatu-Mannerheiminkatu. VE2:n ratkaisulla pysäköintiä voidaan säilyttää jonkin verran torin ympäristössä. Pyöräilyn sijoittaminen bussiliikenteen ja muun moottoriajoneuvoliikenteen joukkoon ajoradalle ei kuitenkaan ole yhtä turvallinen ratkaisu kuin erilliset pyörätiet.

Liitteet: Porvoon pysäköintiselvitys  
Vaihtoehtojen karttaesitykset, 2 kpl  
Vaihtoehtojen vertailutaulukko

#### Kaupunkikehitysjohtaja

Kaupunkikehityslautakunta merkitsee tiedoksi tehdyn selvityksen ja päättää, että selvityksen suositukset ovat ohjeena, kun osayleiskaavoja, asemakaavoja, katusuunnitelmia ja muita pysäköintiä koskevia suunnitelmia ja ratkaisuja valmistellaan päätettäväksi. Katusuunnitelmaa jatketaan vaihtoehdon 1 (Ve 1) pohjalta.

#### Käsittely

Käsittelyn aikana Hanna Virtanen teki seuraavan vastaehdotuksen; Ehdotamme torin kaavahankkeen/ torihankkeen lykkäämistä. Porvoon kaupungilla on alkaneet sopeutustoimet huonojen talousnäkymien vuoksi. Lykkääminen koskisi niin suunnittelua kuin rakentamista. Lykkääminen kestoltaan vähintään 2 vuotta, jonka jälkeen suunnittelun jatkaminen uudelleen harkintaan. Torisuunnitelmaa koskevat selvitykset eivät ole riittävän laajoja ja informatiivisia.

Ehdotusta kannattivat Ilpo Bergström ja Pekka Malin.

Puheenjohtaja totesi, että tuli äänestää pohjaehdotuksen ja vastaehdotuksen välillä, koska oli annettu pohjaehdotuksesta poikkeava ehdotus. Puheenjohtaja ehdotti, että äänestetään seuraavasti: pohjaehdotus JAA, Hanna Virtasen tekemä vastaehdotus EI.

Pohjaesityksen puolesta äänesti kuusi (6); Mika Laurila, Pehr Sveholm, Sofia Antman, Gia Mellin-Kranck, Mika Varpio ja Riitta Ahola.

Hanna Virtasen vastaehdotuksen puolesta äänesti neljä (4); Hanna Virtanen, Pekka Malin, Seppo Ijäs ja Ilpo Bergström.

Puheenjohtaja totesi, että JAA äänet voittivat ja pohjaehdotus voitti äänin kuusi (6) – neljä (4).

#### Päätös

Kaupunkikehityslautakunta päätti merkitä tiedoksi tehdyn selvityksen ja päätti, että selvityksen suositukset ovat ohjeena, kun osayleiskaavoja, asemakaavoja, katusuunnitelmia ja muita

pysäköintiä koskevia suunnitelmia ja ratkaisuja valmistellaan päätettäväksi. Katusuunnitelmaa päätettiin jatkaa vaihtoehdon 1 (Ve 1) pohjalta.