



# Borgå parkeringsutredning

## Förord

I detta arbete har man granskat parkeringen och även trafiken i högre utsträckning i Borgå centrum. Målet med arbetet är att tjäna det pågående utarbetandet av en generalplan för de centrala områdena. Utgångspunkten för arbetet är stadsstrategins utvecklingsmål för framtiden, dvs. kolneutraliteten, utvecklingen av den nuvarande byggda miljön genom att komplettera och intensiviera stadsstrukturen och möjliggöra en hållbar rörlighet. I enlighet med dessa mål har man i arbetet betraktat frågor som gäller parkering och ordnande av trafiken på ett omfattande sätt och på både kort och lång sikt.

I arbetet deltog från Borgå stad:

Dan Mollgren

Kari Hällström

Hanna Linna-Varis

Maija-Riitta Kontio

Pekka Mikkola

Emilia Saatsi

Antti Javanainen

Elina Leppänen

Utredningen har gjorts av WSP Finland Oy, där Timo Kärkinen, Katarina Wallin, Jouni Ikäheimo, Leena Gruzdaitis, Riikka Kallio, Simo Airaksinen och Edwin 't Lam har ansvarat för arbetet.

Borgå augusti 2023

## Innehåll

<b>Förord.</b>	<b>2</b>	<b>4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum</b>	<b>39</b>
<b>1. Utgångspunkter för arbetet</b>	<b>4</b>	4.1 Scenarier för parkeringsutvecklingen i Borgå	39
1.1 Generalplan för de centrala områdena i Borgå	4	4.2 Utveckling av cykelparkeringen	44
1.2 Stadens mål	4	4.3 Spårtrafiklösningar i Borgå	46
1.3 Borgås befolkning	5	4.4 Konsekvenser av torgets ändringar för rörligheten	48
<b>2. Nuläget</b>	<b>6</b>	4.5 Övriga utvecklingsplaner för centrum	49
2.1 Utbud och efterfrågan på parkering	6	<b>5. Sammanfattning och rekommendationer</b>	<b>51</b>
2.2 Parkeringsens ekonomi	13		
2.3 Parkeringsövervakning	13		
2.4 Hushållens bilägande	14		
2.5 Trafik i centrum för utträttande av ärenden	15		
2.6 Företagens syn på parkering i centrum	18		
<b>3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen</b>	<b>19</b>		
3.1 Utvecklingstendenser för trafik och rörlighet	19		
3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll	26		
3.3 Parkeringsnormer	33		
3.4 Referensobjekt	36		

# 1. Utgångspunkter för arbetet

## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 1.1 Generalplan för de centrala områdena i Borgå

#### 1.2 Stadens mål

#### 1.3 Den åldrande befolkningen i Borgå

## 2. Nuläget

### 3.

#### Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

#### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

#### 5. Sammanfattning och rekommendationer

## 1.1 Generalplan för de centrala områdena i Borgå

Delgeneralplanen för de centrala områdena i Borgå håller på att förnyas. I samband med arbetet har det utarbetats fyra olika strukturmodeller som på ett grovt plan beskriver huvudlinjerna för utvecklingen av samhällsstrukturen och hur tillväxten riktas. I alla strukturmodeller bor det 70 000 personer i Borgå 2050, dvs. nästan 20 000 fler än i dag. I arbetsplats- och strukturmodeller finns det cirka 31 500 arbetsplatser 2050, dvs. cirka 10 000 fler än i dag. Ca 15 000 av de nya invånarna och 7 000 av arbetsplatserna finns i stadens centrala delar.

Placeringen för ny markanvändning varierar i de olika strukturmodellerna:

- I alternativet "Kungsporten blomstrar" styrs tillväxten från centrum västerut mot Kungsporten.
- I alternativet "Två stationer – en stad" växer staden, utvidgas och intensifieras kring det nuvarande centrumet och den tågstation som kommer att placeras i centrum.
- I alternativet "Nya grannar" kvarstår nuvarande centrum som huvudcentrum, men på olika håll i staden finns också centrum för närservice.
- I alternativet "Expansion av stora mått" växer staden i varje riktning och stadsstrukturen utvidgas genom att nya områden tas i bruk.

Den slutliga strukturmodellen har ännu inte valts. Utbyggnaden av Östbanan senast 2050 är ett antagande i strukturmodellerna.

## 1.2 Stadens mål

I Borgå stadsstrategi 2022–2025 fastställs att staden ska vara koldioxidneutral före 2030. Klimatet tas med i stadens alla mål och i upphandlingar och beslutsfattande. Stadsstrukturen utvecklas genom att den bebyggda omgivningen kompletteras och görs tätare, vilket möjliggör en hållbar rörlighet. Staden främjar en fungerande och heltäckande intern kollektivtrafik och kollektivtrafikförbindelser till huvudstadsregionen, dit cirka var fjärde Borgåbo åker för att jobba. Staden kommer också att främja cykeltrafik, gångtrafik och utveckling av gång- och cykelcentrum samt en övergång av olika transportsätt till utsläppsfria lösningar.



## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 1.1 Generalplan för de centrala områdena i Borgå

### 1.2 Stadens mål

### 1.3 Den åldrande befolkningen i Borgå

## 2. Nuläget

### 3.

### Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

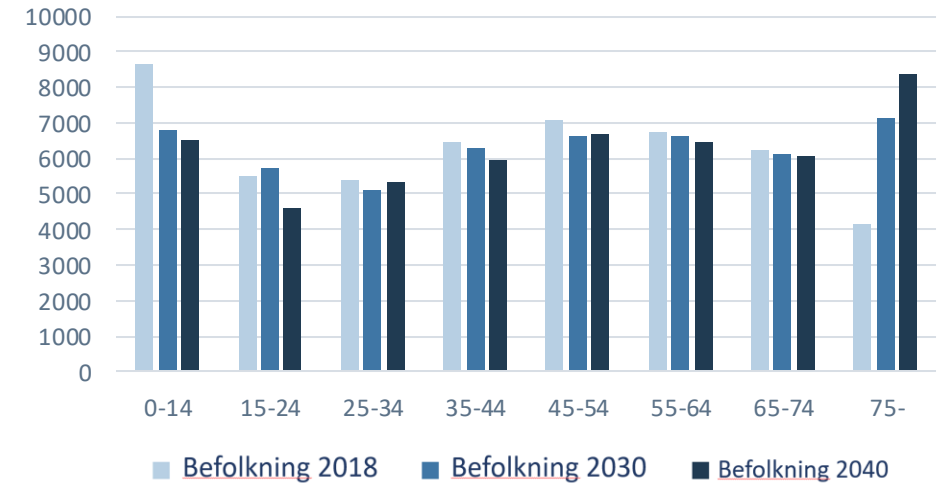
### 5. Sammanfattning och rekommendationer

## 1.3 Borgås befolkning

Invånarantalet i Borgå har ökat stadigt under de senaste åren. Ökningen har 2010–2022 varit cirka 2 500 invånare. Invånarnas åldersstruktur har förändrats avsevärt under denna tid. Andelen personer i åldern 15–24 år minskade exempelvis med 7,4 procent, medan andelen personer i åldern 65–74 ökade med 45,8 procent och andelen personer över 75 år med 27,1 procent. Enligt Statistikcentralens befolkningsprognos minskar andelen personer i arbetsför ålder 2018–2040 (-1...-7 % beroende på åldern), medan andelen personer över 75 år ökar avsevärt (+ 100 %). Enligt MDI:s prognos ökar andelen personer över 75 år på motsvarande sätt, medan andelen personer i arbetsför ålder ökar annorlunda än i Statistikcentralens prognos (+ 5...+ 18 %). (Källa: Prognos för bostadsproduktionen i Borgå 2019–2040, MDI.)

Att befolkningen åldras bör beaktas i utvecklingen av staden. Den stora andelen äldre återspeglas i betydande grad i boendelösningarna, servicebehovet och rörligheten. Att bo i centrum är ett lämpligt alternativ för många äldre när tjänsterna finns nära.

## Befolkningsstrukturens utveckling i Borgå 2018–2040



Befolkningsstrukturens utveckling enligt Statistikcentralens befolkningsprognos 2019–2040. Källa: Prognos för bostadsproduktionen i Borgå 2019–2040, MDI

## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

#### 2.1 Utbud och efterfrågan på parkering

#### 2.2 Parkeringens ekonomi

#### 2.2

#### Parkeringsövervakning

#### 2.4 Hushållens bilägande

#### 2.5 Trafik i centrum för utträttande av ärenden

#### 2.6 Företagens syn på parkering i centrum

## 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

## 2. Nuläget

### 2.1 Utbud och efterfrågan på parkering

#### Parkering av bilar

På följande sidor anges parkeringsplatsernas avgifter/avgiftsfrihet och parkeringsplatsernas nyttjandegrad utifrån antalet parkerade bilar i förhållande antalet platser. Den avgiftsbelagda parkeringen ligger helt i stadskärnan och parkeringen sker på dessa platser vardagar mellan kl. 8 och 18 samt lördagar mellan kl. 8 och 15 (2 €/h). Parkeringen på platserna nära stadskärnan är tidsbegränsad.

Antalet parkerade fordon har beräknats utifrån fotografier tagna med drönare. Fotograferingstidpunkterna var fredag 14.10.2022 förmiddag ca kl. 11 och fredag 21.10.2022 eftermiddag ca kl. 14 samt lördag 18.3.2023 ca kl. 13. De bilder som visas på de följande sidorna är från fredagseftermiddagen och från situationen på lördag. Tillförlitligheten hos de uträkningstidpunkter som gällde fredagseftermiddag säkerställdes på basis av parkeringsdata från den avgiftsbelagda parkeringen. Från data räknade antalet fordon som parkerar på avgiftsbelagda platser varje dag perioden 10.10–21.10.2022. Beräkningsdagarna 14.10.2022 och 21.10.2022 var båda fredagar och utgående från data var de veckans livligaste dagar.

På basis av parkeringsräkningen koncentreras efterfrågan starkast till närheten av de viktigaste tjänsterna. Parkeringsplatsernas avgiftsbelaghet/avgiftsfrihet påverkar dessutom nyttjandegraden.

<b>Antalet fordon vid avgiftsbelagd parkering</b>			
<b>Tidpunkt</b>		<b>Fordon/d ygn</b>	<b>Fotografering stidpunkt</b>
mån.	10.10.2022	1 107	
tis.	11.10.2022	1 362	
ons.	12.10.2022	1 363	
tors.	13.10.2022	1 499	
<b>fre.</b>	<b>14.10.2022</b>	<b>1 680</b>	<b>fm fotografering</b>
lör.	15.10.2022	1 092	
sön.	16.10.2022	138	
mån.	17.10.2022	1 398	
tis.	18.10.2022	1 423	
ons.	19.10.2022	1 459	
tors.	20.10.2022	1 358	
<b>fre.</b>	<b>21.10.2022</b>	<b>1 651</b>	<b>em fotografering</b>

*Källa: Parkeringsuppgifter för Borgå stads avgiftsbelagda parkeringsplatser 10–21.10.2022*

1. Utgångspunkter för arbetet

2. Nuläget

2.1 Utbud och efterfrågan på parkering

2.2 Parkeringens ekonomi

2.3

Parkeringsövervakning

2.4 Hushållens bilägande

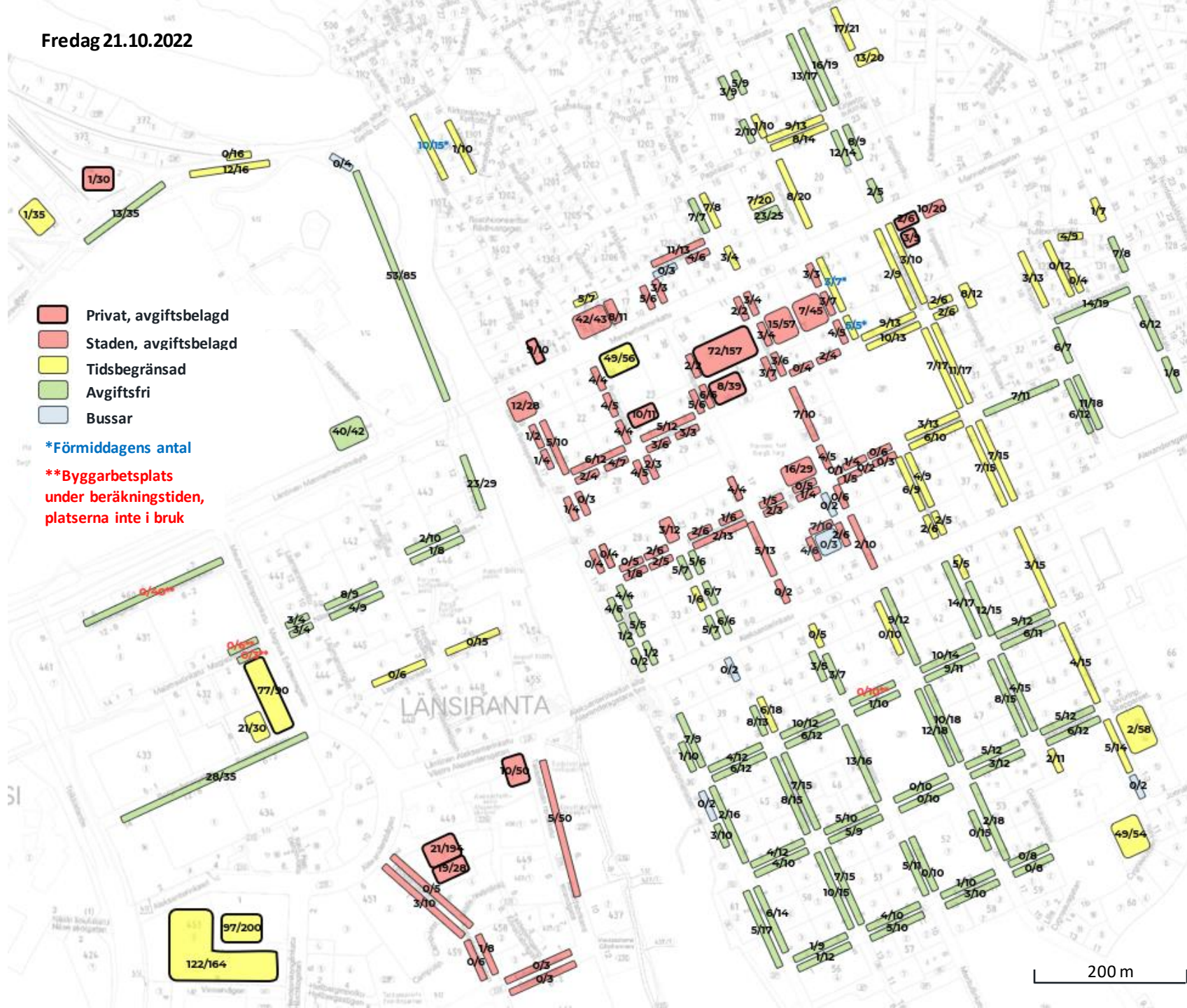
2.5 Trafik i centrum för utträttande av ärenden

2.6 Företagens syn på parkering i centrum

3. Utvecklingsutsikter för trafiken och parkeringen

4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

5. Sammanfattning och rekommendationer



De nuvarande parkeringsplatsernas avgiftsbelagdhet/avgiftsfrihet invid gator eller parkeringsplatser som är öppna för alla samt antalet parkerade bilar i förhållande till parkeringsplatsernas antal

- Totalt cirka 530 avgiftsbelagda privata platser
- Totalt cirka 680 avgiftsbelagda stadens platser
- Totalt cirka 1 040 tidsbegränsade platser
- Totalt cirka 1 230 avgiftsfria platser
- Totalt cirka 3 480 parkeringsplatser i centrum

1. Utgångspunkter för arbetet

2. Nuläget

2.1 Utbud och efterfrågan på parkering

2.2 Parkeringens ekonomi

2.3

Parkeringsövervakning

2.4 Hushållens bilägande

2.5 Trafik i centrum för utträttande av ärenden

2.6 Företagens syn på parkering i centrum

3. Utvecklingsutsikter för trafiken och parkeringen

4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

5. Sammanfattning och rekommendationer

**Parkeringsplatsernas nyttjandegrad**



\*Förmiddagens antal

\*\*Byggarbetsplats under beräkningstiden, platserna inte i bruk



**Parkeringsplatsernas nyttjandegrad fredag 21.10.2022**

- Nyttjandegraden för avgiftsbelagda privata platser i genomsnitt cirka 29 %
- Nyttjandegraden för stadens avgiftsbelagda platser i genomsnitt cirka 43 %
- Nyttjandegraden för tidsbegränsade platser i genomsnitt cirka 63 %
- Nyttjandegraden för avgiftsfria platser i genomsnitt cirka 52 %
- Nyttjandegraden för alla parkeringsplatserna i genomsnitt cirka 50 %
- Nyttjandegraden för avgiftsbelagda platser alldeles i centrum (området omgivet av Krämaregatan, Ågatan, Lundagatan och Fredsgatan) i genomsnitt 59 %



## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

#### 2.1 Utbud och efterfrågan på parkering

#### 2.2 Parkerings ekonomi

#### 2.3

#### Parkeringsövervakning

#### 2.4 Hushållens bilägande

#### 2.5 Trafik i centrum för uträttande av ärenden

#### 2.6 Företagens syn på parkering i centrum

## 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

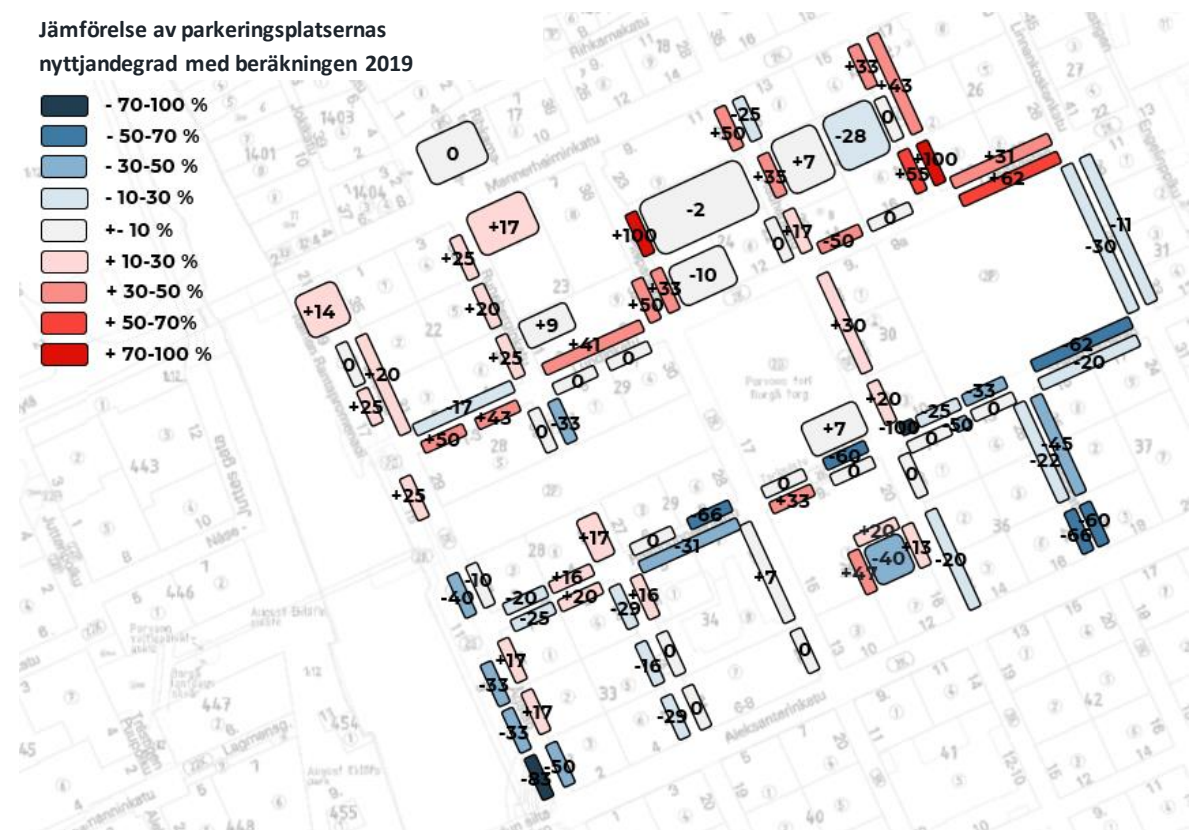
## Jämförelse med beräkningen 2019

Parkeringsplatsernas nyttjandegrad jämfördes med den beräkning som gjordes i stadskärnan 2019. Vid granskningen av resultaten av jämförelsen är det skäl att beakta parkeringens sporadiska variation och olika tidpunkter för beräkningen (en tisdag i september kl. 12 jämfört med en fredag i oktober kl. 14). Därför kan man inte dra särskilt betydande slutsatser om enskilda objekt. Jämförelsen gör det dock möjligt att göra en allmän bedömning av förändringen i tyngdpunkten för parkeringen.

Jämförelsen visar att populariteten hos platserna invid Stadshusgatan har minskat i popularitet öster om Runebergsgatan och gatuplatserna söder om Stadshusgatan. Däremot verkar kantstensparkeringsplatsernas popularitet längs Lundagatan samt norr om Lundagatan ha ökat något. Parkeringsplatsernas popularitet har hållits på samma nivå.

Vid beräkningen 2019 fanns det 493 lediga platser i stadskärnan. År 2022 fanns det 490 lediga platser inom samma område, dvs. ganska exakt samma antal.

### Jämförelse av parkeringsplatsernas nyttjandegrad med beräkningen 2019



1. Utgångspunkter för arbetet

2. Nuläget

2.1 Utbud och efterfrågan på parkering

2.2 Parkeringens ekonomi

2.3

Parkeringsövervakning

2.4 Hushållens bilägande

2.5 Trafik i centrum för uträttande av ärenden

2.6 Företagens syn på parkering i centrum

3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

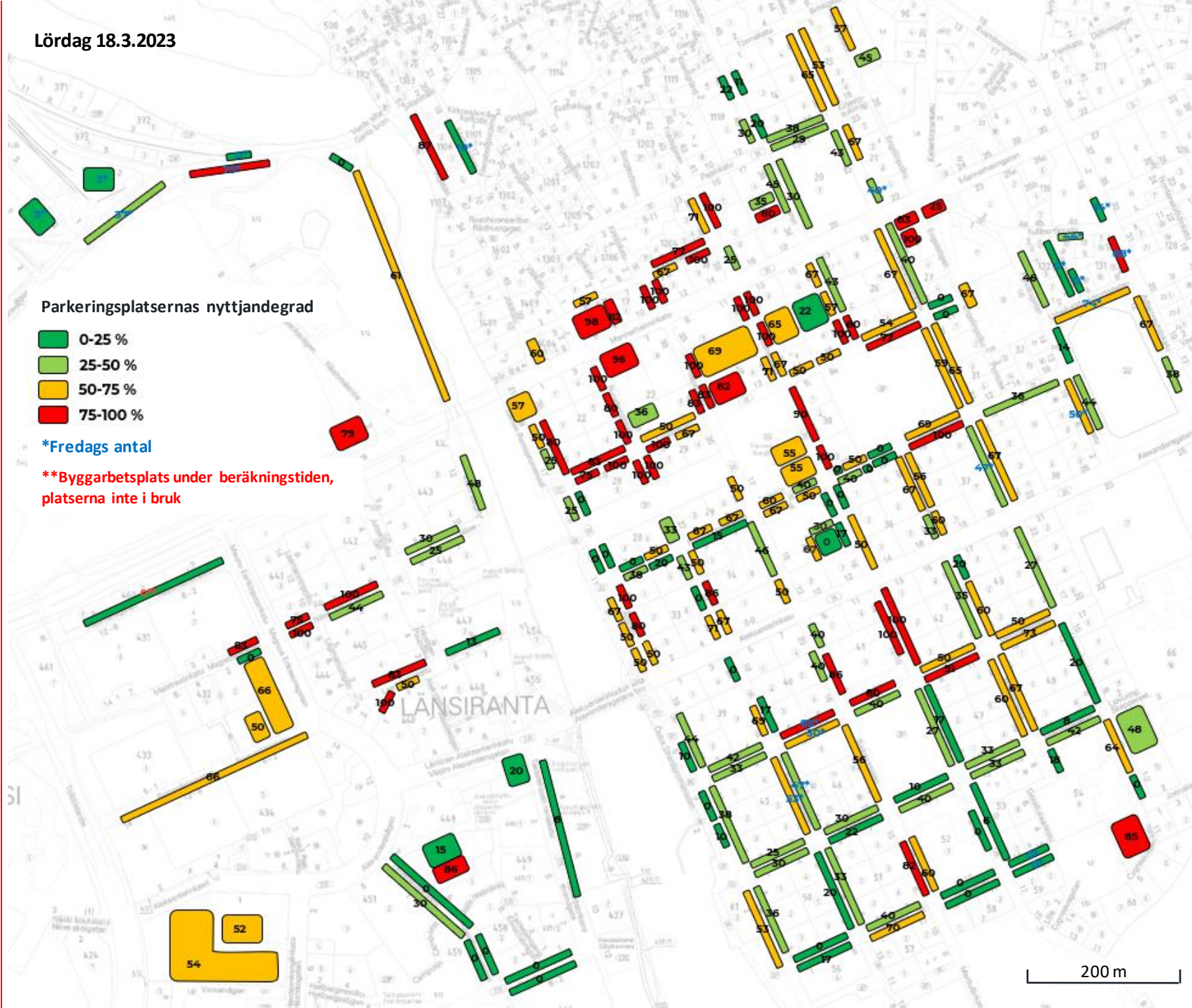
5. Sammanfattning och rekommendationer

Parkeringsplatsernas nyttjandegrad



\*Fredags antal

\*\*Byggarbetsplats under beräkningstiden, platserna inte i bruk



**Parkeringsplatsernas nyttjandegrad lördag 18.3.2023**

- Nyttjandegraden för avgiftsbelagda privata platser i genomsnitt cirka 43 %
- Nyttjandegraden för stadens avgiftsbelagda platser i genomsnitt cirka 52 %
- Nyttjandegraden för tidsbegränsade platser i genomsnitt cirka 52 %
- Nyttjandegraden för avgiftsfria platser i genomsnitt cirka 45 %
- Nyttjandegraden för alla parkeringsplatserna i genomsnitt cirka 48 %
- Nyttjandegraden för avgiftsbelagda platser alldeles i centrum (området omgivet av Krämaregatan, Ågatan, Lundagatan och Fredsgatan) i genomsnitt 75 %

## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

#### 2.1 Utbud och efterfrågan på parkering

#### 2.2 Parkeringens ekonomi

#### 2.3

#### Parkeringsövervakning

#### 2.4 Hushållens bilägande

#### 2.5 Trafik i centrum för utträttande av ärenden

#### 2.6 Företagens syn på parkering i centrum

## 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

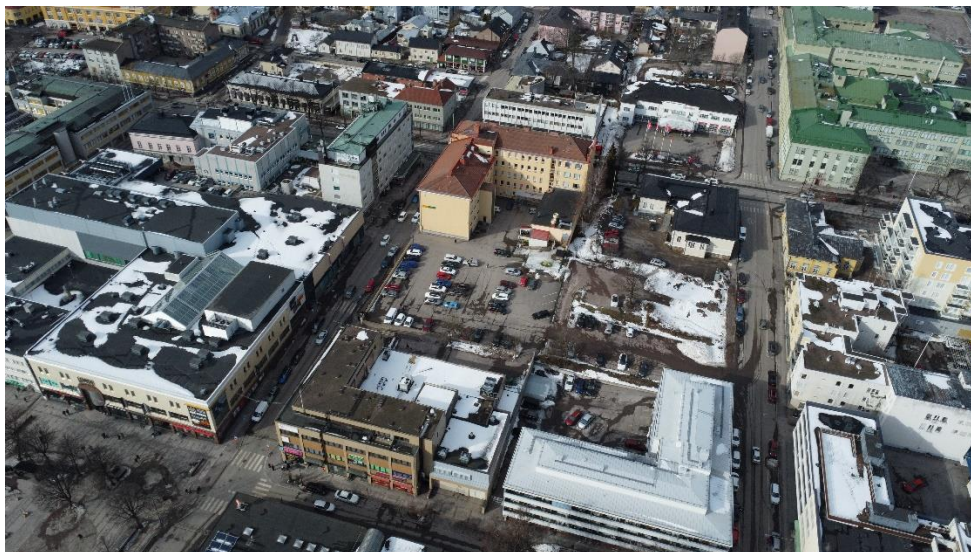
### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

## Ändring av parkeringsplatsernas nyttjandegrad på lördag

På basis av uträkningarna av beläggningsgraderna för parkeringsplatserna fredagseftermiddag i oktober 2022 och lördagseftermiddag i mars 2023 verkar efterfrågan på parkeringsplatser på lördagseftermiddag betonas kraftigare till de avgiftsbelagda parkeringsplatserna i centrum. Nyttjandegraden för parkeringsplatserna på lördagseftermiddag inom hela beräkningsområdet i centrum skilde sig knappt från fredagseftermiddag, men på lördagseftermiddag verkar de avgiftsbelagda parkeringsplatser vara klart mer populära än på fredag, medan det på lördagseftermiddag finns fler lediga tidsbegränsade och avgiftsfria parkeringsplatser än på fredagseftermiddag.

En orsak till att parkeringsplatsernas nyttjandegrad skiljer sig åt mellan fredagen och lördagen är sannolikt en livligare service- och turismtrafik på lördagen, medan arbetsrelaterad parkering har en större andel på fredagen. Även olika evenemang i centrum av en viss punkt kan påverka tyngdpunkten i efterfrågan av parkeringsplatser.

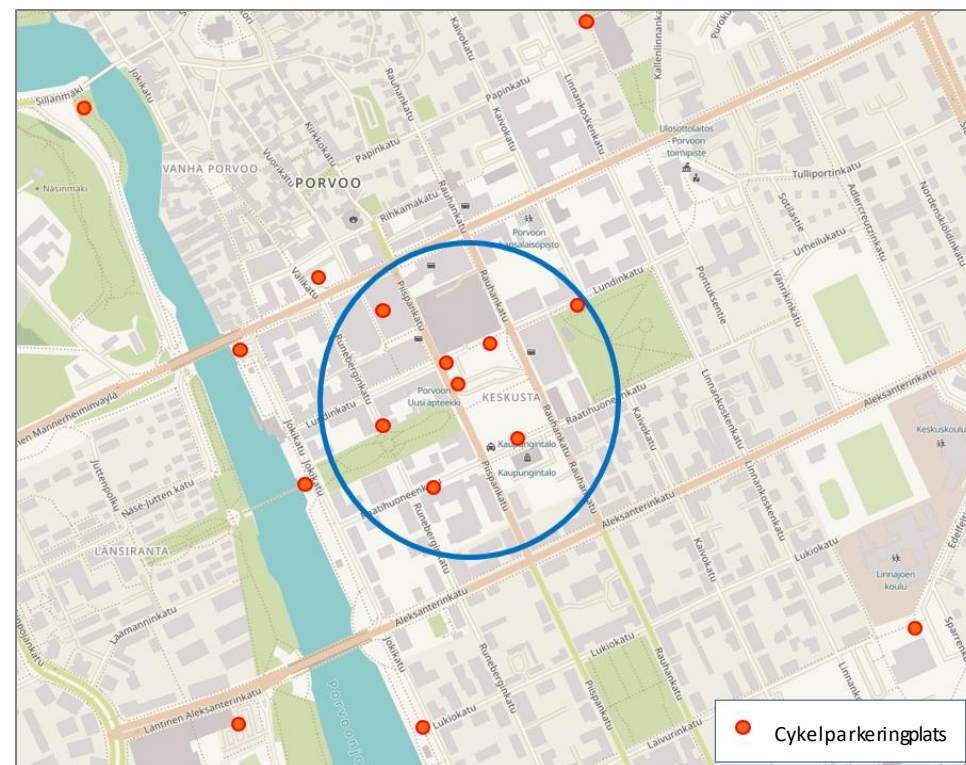


Drönarbild av parkeringsberäkningen lördag 18.3.2023

## Parkering av cyklar

Parkeringsplatserna och antalet parkeringsplatser för cyklar är inte lika exakta som för bilar. Cykelparkeringsplatserna i centrum finns markerade på den bifogade bilden. De är till sin storlek rätt små, cirka 10–25 cyklar per plats. Under sommaren finns det en större efterfrågan. I synnerhet invid stadsparken finns det sommartid fler cyklar parkerade.

Antalet parkerade cyklar har senast beräknats före coronapandemin. Då fanns det cirka 200 parkerade cyklar i området inringat med blått.



De viktigaste cykelparkeringsplatserna i Borgå centrum

## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

#### 2.1 Utbud och efterfrågan på parkering

#### 2.2 Parkeringens ekonomi

#### 2.3

#### Parkeringsövervakning

#### 2.4 Hushållens bilägande

#### 2.5 Trafik i centrum för utträttande av ärenden

#### 2.6 Företagens syn på parkering i centrum

## 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

## Parkering i Gamla Borgås område

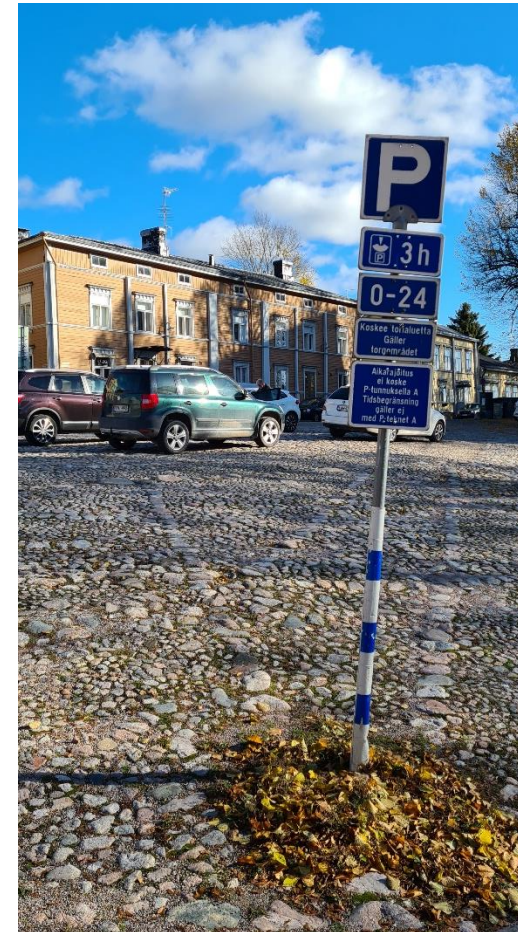
I Gamla Borgås område bor för närvarande cirka 500 invånare. Invid gatorna och andra allmänna områden finns cirka 240 bilplatser. I antalet ingår inte det avgiftsbelagda området vid Krämaretorget. Inom området säljs invånarparkeringstillstånd A, det har årligen sålts cirka 65 tillstånd. Tillståndet gör det möjligt att parkera långvarigt på tidsbegränsade platser, som är cirka hälften av antalet nämnda platser (tidsbegränsning 1–3 h). På tomterna finns dessutom uppskattningsvis cirka 60–70 bilplatser. På de flesta tomter kan ingen parkering ske alls av strukturmässiga orsaker eller på grund av det historiska gårdsområdet. Parkeringsplatserna räcker till för invånarnas behov och i allmänhet även för de som deltar i kyrkans tillställningar. Under de senaste åren har man varit tvungen att öka tidsbegränsningarna på grund av missbruk av parkeringsplatser (långtidsparkering osv.). En del av området är antingen gågata eller gårdsgata, där parkering inte är möjlig. Servicetrafik är tillåten på gågatan under förmiddagen.

Som problem i anslutning till parkeringen har det bl.a. förts fram att en del företagare anser att parkeringsplatser utan tidsbegränsning ligger för långt borta och att turister och turistbussar som besöker området inte kommer närmare objektet under toppefterfrågan. I väster om ån finns det för närvarande cirka 150–200 platser för personbilar och 5–10 platser för bussar, beroende på hur man räknar (långtidsparkeringen ligger längre bort).

Nybyggnad inom området är tämligen liten, och i små projekt är ordnandet av parkeringen fallspecifik. Omfattande projekt leder tyvärr lätt till problem i fråga om bilplatsnormer och jämlikhet, men också i praktiken till att invånarna eller kunderna har svårt att hitta en bilplats.

Ett av alternativen är tillämpning av avtal om friköp. Dessa har under det senaste årtusendet gjorts i fråga om cirka 400 parkeringsplatser, men staden har inte fonderat inkomster av försäljningen för att genomföra parkeringsverksamheten. Man kan tänka sig att bilda en fond för

finansieringen av parkeringsanläggningen. Staden investerar som fondens startkapital ett belopp som motsvarar tidigare köpoptioner och i fortsättningen utökas fonden via friköp. Detta förutsätter ett genuint åtagande att inrätta parkeringsanläggningen.



## 1. Utgångspunkter för arbetet

### **2. Nuläget**

#### 2.1 Utbud och efterfrågan på parkering

#### 2.2 Parkeringens ekonomi

#### 2.3

#### Parkeringsövervakning

#### 2.4 Hushållens bilägande

#### 2.5 Trafik i centrum för utträttande av ärenden

#### 2.6 Företagens syn på parkering i centrum

## 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

## 2.2 Parkeringens ekonomi

Borgå stads parkeringsavgifter för stadens avgiftsbelagda parkeringsplatser uppgick 2022 till ca 804 000 euro. Staden har cirka 680 avgiftsbelagda parkeringsplatser så intäkterna var cirka 1 180 euro per parkeringsplats.

Underhållet av parkeringsplatsen (bl.a. snöplogning på vintern, avlägsnandet av sand och annan städning av gator) kostar i genomsnitt staden cirka 90 euro/bilplats/år, dvs. cirka 300 000 euro per år. Att bygga en parkeringsplats invid en gata kostar cirka 2 000–5 000 euro per bilplats.

Hyran för avgiftsbelagd parkeringsplats i staden är enligt prislistan 2023 24,18 euro/dag (0 % moms, källa: Prislistan för stadens infrastruktur 2023 som godkänts av stadens utvecklingsnämnd) dvs. cirka 8 830 euro/år. På motsvarande sätt är hyran för en tidsbegränsad eller obegränsad parkeringsplats 16,93 euro/dag, dvs. 6 180 euro/år.

Om det står en bil i en avgiftsbelagd parkeringsruta hela året, är den inkomst som staden får cirka 6 600 euro per år (0 % moms). Det är klart mindre än inkomsten för uthyrningen av platsen.

Parkeringen medför kostnader och det finns således inga "avgiftsfria" parkeringsplatser. Kostnaderna fördelas mellan alla kommuninvånare, så även billösa betalar för bilplatser.

## 2.3 Parkeringsövervakning

Borgå parkeringsövervakning har till uppgift att övervaka att reglerna och föreskrifterna om att stanna och parkera bilar och om tomgång iakttas på gator och parkeringsområden. Parkeringsövervakningen sammanställer också statistik över parkeringarna. Parkeringsövervakningen främjar trafiksäkerheten och parkeringsmöjligheterna för dem som besöker staden.

År 2022 påfördes cirka 11 700 parkeringsfelsavgifter och cirka 566 000 euro betalades in. Kostnaderna för parkeringsövervakningen 2022 uppgick till ca 316 000 euro.



## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

[2.1 Utbud och efterfrågan på parkering](#)

[2.2 Parkerings ekonomi](#)

#### 2.3

[Parkeringsövervakning](#)

### 2.4 Hushållens bilägande

[2.5 Trafik i centrum för utträttande av ärenden](#)

[2.6 Företagens syn på parkering i centrum](#)

## 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

[4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum](#)

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

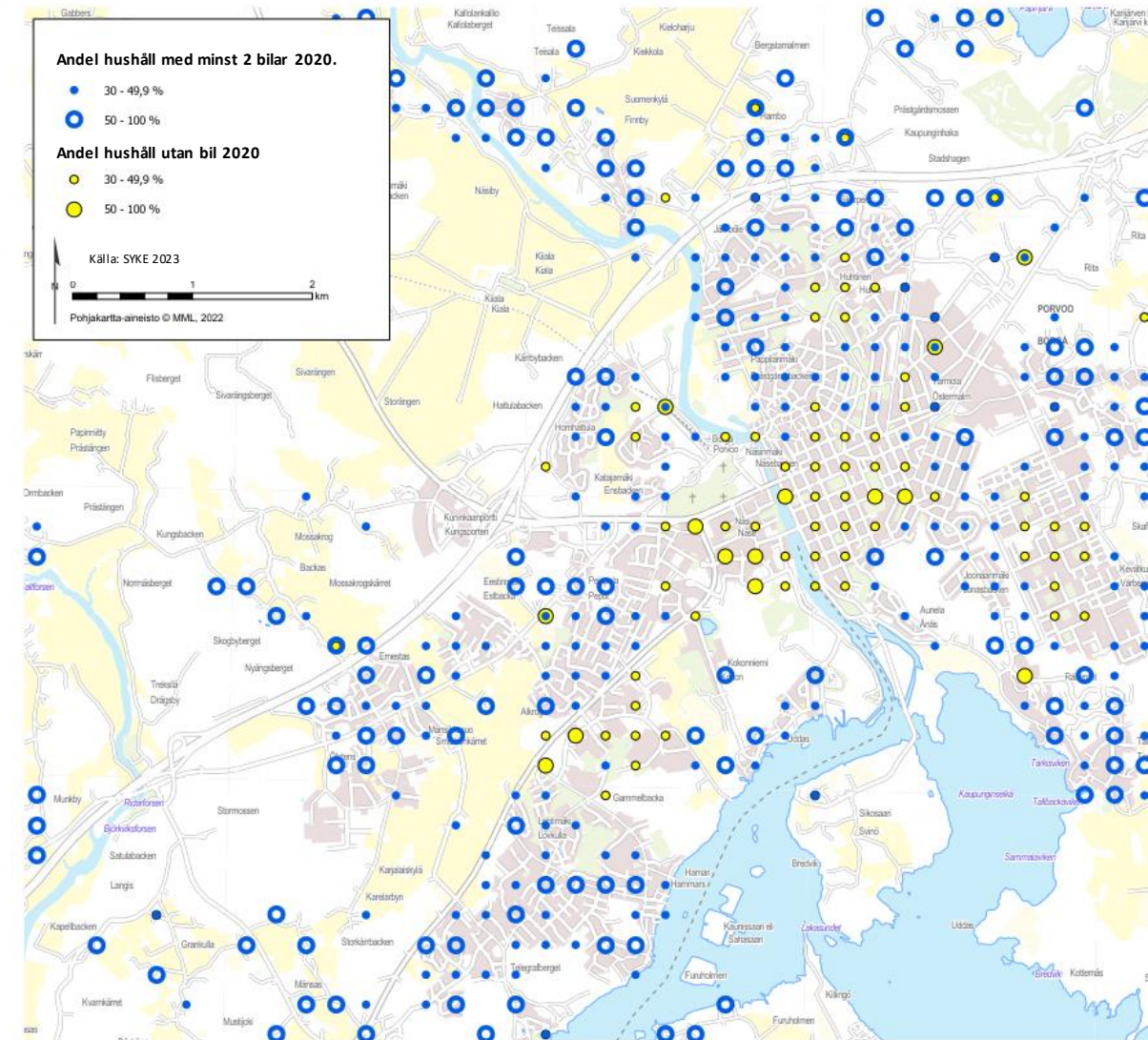
## 2.4 Hushållens bilägande

I Borgå fanns i slutet av 2022 sammanlagt 27 352 personbilar i trafik. Personbilstätheten var 534 personbilar per tusen invånare. Tätheten var något större än medeltalet för hela Finland 492 personbilar/1 000 invånare. För jämförelsens skull är personbilstätheten lägst i Helsingfors (329 personbilar/1 000 invånare) och störst i Storkyro (718 personbilar/1 000 invånare).

Av hushållen i Borgå är 17 % utan bil. Av alla hushåll har 54 % hushåll en bil, 24 % hushåll två bilar och 5 % hushåll tre eller flera bilar. (Källa: Henkilöliikennetutkimus 2021, Itä-Uudenmaan seuturaportti.)

Hushållens bilägande i Borgå centrumområde presenteras i rutor på 250 meter på bilden här intill. Bilden visar endast andelen hushåll utan bil eller hushållen som äger minst två bilar i rutan. Andelen hushåll med en bil syns inte på bilden. Rutorna med färre än 3 hushåll har strukits från bilden.

Av bilden framgår att över 30 % av hushållen inte har någon personbil på många rutor i centrumområdet, över hälften i många fall. Även i Gammelbackaområdet finns det många hushåll utan bil. På motsvarande sätt äger en betydande andel av hushållen utanför centrum två eller flera personbilar.



## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

#### 2.1 Utbud och efterfrågan på parkering

#### 2.2 Parkeringens ekonomi

#### 2.3

#### Parkeringsövervakning

#### 2.4 Hushållens bilägande

## 2.5 Trafik i centrum för uträttande av ärenden

#### 2.6 Företagens syn på parkering i centrum

## 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

## 2.5 Trafik i centrum för uträttande av ärenden

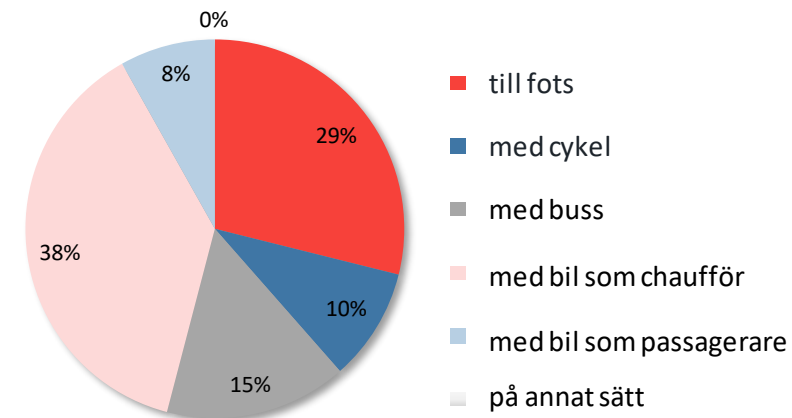
Trafik för att uträtta ärenden eller köra inköp i centrum är en betydande faktor i efterfrågan på parkering. En stor del av dessa resor sker även med personbil. År 2021 gjordes 62 % av alla resor som Borgå invånare gjorde i området med personbil som förare eller passagerare (källa: Henkilö-liikennetutkimus 2021, Itä-Uudenmaan seuturaportti).

I samband med denna utredning utreddes våren 2023 hur de personer som besöker Borgå stad har tagit sig till centrum. Samtidigt fastställdes hur mycket pengar de använde under besöket på tjänster och butiker i centrum. I arbetet intervjuades 135 personer i februari–mars och i slutet av maj 2023. Intervjuerna genomfördes huvudsakligen utanför köpcentret Lundi men blanketterna kunde också fyllas i vid Kompassens kundservice.

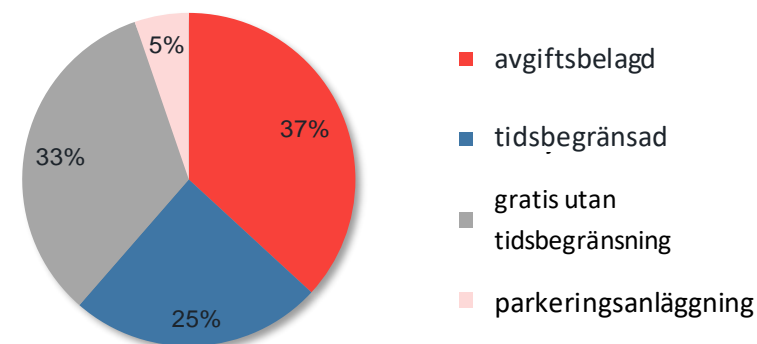
Åldersfördelningen bland enkätens respondenter var dessvärre inte jämn, utan tyngdpunkten låg på över 45 år (23 % av respondenterna var 46 –63 år och 51 % över 64 år), vilket har en egen inverkan på enkätens resultat och det finns skäl att beakta den när resultaten tolkas.

Enkätresultaten visar att något över hälften av personerna som uträttar ärenden i centrum anländer till centrum till fots, med cykel eller kollektivtrafik och nästan hälften med bil som förare eller passagerare. I de intervjuer som genomfördes i början av våren var personbilens andel större (50 %), medan andelen cykling och kollektivtrafik ökade i slutet av våren. Parkeringsplatserna kring köpcentret Lundi, där enkäterna huvudsakligen genomfördes, är avgiftsbelagda. Av de svarande bilisterna hade 37 % valt en avgiftsbelagd parkeringsplats och nästan 60 % hade valt en tidsbegränsad eller gratis parkeringsplats längre bort.

### Färdmedel för att nå centrum



### Parkeringsplats som valts av dem som kommit till centrum med bil



## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

#### 2.1 Utbud och efterfrågan på parkering

#### 2.2 Parkeringens ekonomi

#### 2.3

#### Parkeringsövervakning

#### 2.4 Hushållens bilägande

## 2.5 Trafik i centrum för utträttande av ärenden

#### 2.6 Företagens syn på parkering i centrum

## 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

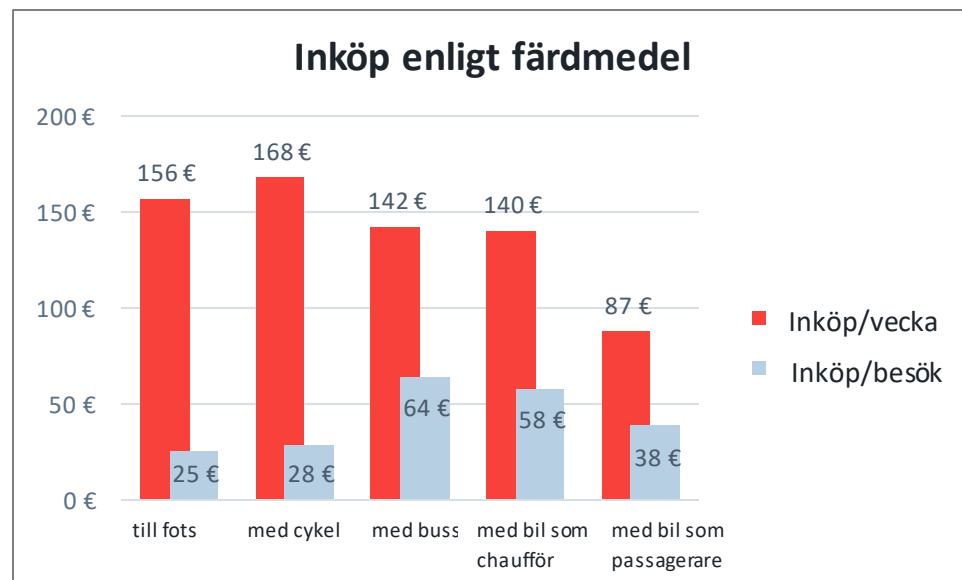
## 5. Sammanfattning och rekommendationer

Syftet med att komma till centrum fördelade sig ganska jämnt mellan olika orsaker. Andelen köpresor var 24 %, utträttandet av ärenden inom olika tjänster 17 %, utträttandet av ärenden i arbetet 18 % samt hälsovårds- och välfärdstjänsternas 11 %.

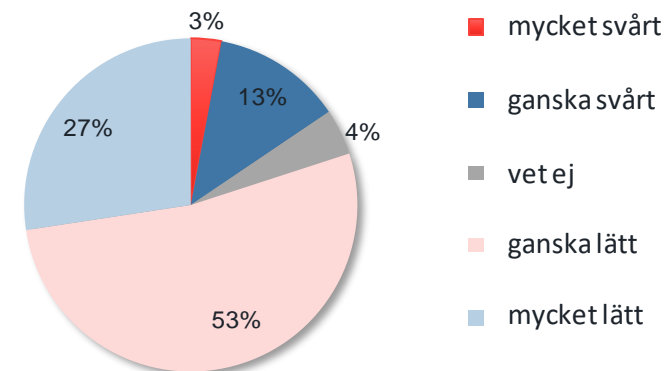
Av respondenterna upplevde 80 % att det var ganska eller verkligen lätt att uträtta ärenden i centrum och 16 % ansåg att det var ganska eller mycket svårt.

Drygt 40 % av respondenterna bodde antingen i ett centrum eller anlände från mindre än 2 kilometer bort. Andelen personer som anlät från över 10 kilometer var cirka en fjärdedel.

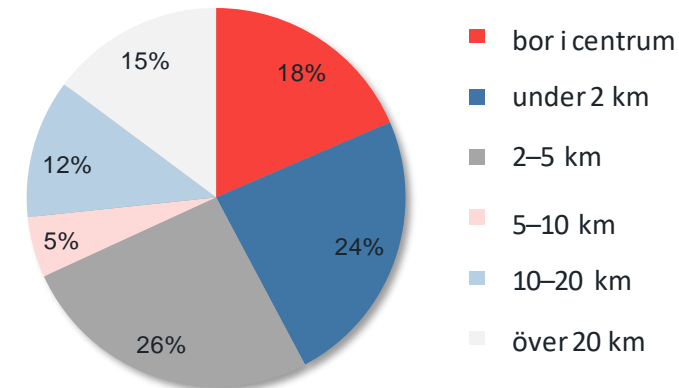
I intervjun frågade man hur ofta personerna besöker centrum och hur mycket pengar de använder för inköp och tjänster. Utifrån detta kan man räkna ut att personer som anländer till fots och med cykel på veckonivå i genomsnitt använder mer pengar för att uträtta ärenden än användare av andra färdmedel, även om engångsköpen är mindre.



## Upplevd enkelhet i uträttandet av ärenden i centrum



## Avstånd varifrån man anlände till centrum





## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

#### 2.1 Utbud och efterfrågan på parkering

#### 2.2 Parkeringens ekonomi

#### 2.3 Parkeringsövervakning

#### 2.4 Hushållens bilägande

## 2.5 Trafik i centrum för utträttande av ärenden

#### 2.6 Företagens syn på parkering i centrum

## 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

## 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

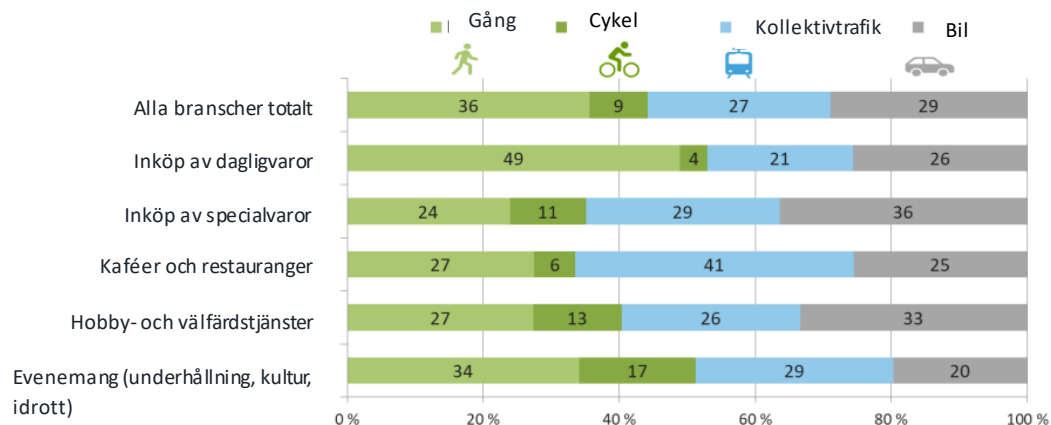
## Resultat från andra städer

Enligt utredningar som gjorts i andra städer uppskattas andelen kunder som färdas med bil samt deras inköp vara större än de är. I Tammerfors varierade andelen konsumtion utförda av dem som anlät med bil till centrum med 20–36 % beroende på branschen. Störst andel utfördes av de som anlände till fots. Undersökningen gjordes innan spårvagnstrafiken inleddes.

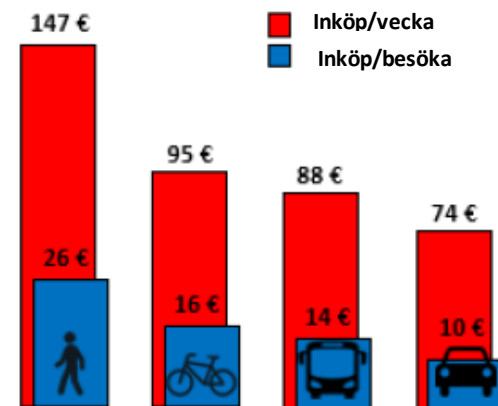
Enligt en undersökning som gjordes i Tavastehus 2021 var engångsköpen och köpen för personer som anlät med bil under veckan mindre än för personer som anlät till fots, med cykel eller kollektivtrafik.

I Helsingfors var andelen personer som anlände med bil mindre än i Tammerfors och på motsvarande sätt var andelen personer som färdades med kollektivtrafiken större.

Färdsättets andel av den totala konsumtionen i Tammerfors centrum per bransch

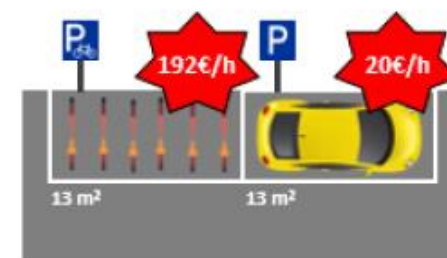


Färdsättets andel av den totala konsumtionen i Tammerfors centrum inom olika branscher. Källa: Undersökning av utträttande av ärenden i Tammerfors centrum 2021.



Konsumtionen vid butikerna i Tavastehus centrum enligt färd sätt i enlighet med en enkät för ett lärdomsprov som gjordes i oktober 2021.

Totalt 108 respondenter



Inköpsvolymen vid butikerna i Tavastehus centrum enligt färd sätt i enlighet med en enkät för ett lärdomsprov som gjordes i oktober 2021. Har beräknats med en halvtimme tid för ärendet, med full nyttjandegrad.

Färdsättets andel av den totala konsumtionen i Tavastehus centrum inom olika branscher. Källa: Undersökning av utträttande av ärenden i Tavastehus centrum 2021.

## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

#### 2.1 Utbud och efterfrågan på parkering

#### 2.2 Parkeringens ekonomi

#### 2.3

#### Parkeringsövervakning

#### 2.4 Hushållens bilägande

#### 2.5 Trafik i centrum för utträttande av ärenden

#### 2.6 Företagens syn på parkering i centrum

## 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

## 2.6 Företagens syn på parkering i centrum

För företagarna i Borgå centrum genomfördes en elektronisk enkät om deras åsikter på nuläget för parkeringen. Enkäten var öppen 19.4–5.5.2023 och det kom in 93 svar.

Över hälften av respondenterna (ca 60 %) ansåg att det var svårt att hitta en parkeringsplats i Borgå centrum och cirka 70 % av respondenterna upplevde att det inte finns tillräckligt med parkeringsplatser för de kunder som anländer med bil och för företagets personal. Största delen av aktörerna ansåg att största delen av företagets kunder anländer till centrum med bil.

Respondenterna var i genomsnitt mer nöjda med cykelparkeringen. Mindre än 10 % ansåg att det inte fanns tillräckligt med parkeringsplatser för cyklar, men fler än en tredjedel av respondenterna hade ingen åsikt. Parkeringsplatserna för cyklar ansågs också till största delen ligga nära och de ansågs trygga och lätta att använda (endast cirka 10 av respondenterna var av olika åsikt). Fler än en tredjedel av respondenterna hade ingen åsikt.

Höjningen av parkeringsavgifterna fick inte något stöd bland respondenterna, även om en prishöjning skulle förbättra parkeringsplatsernas tillgänglighet: cirka 90 % av respondenterna ville inte att parkeringsavgifterna skulle höjas.

Frågan om att omvandla vissa kantstensparkeringsplatser till exempelvis terrasser delade respondenternas åsikter mer. 40 % av respondenterna upplevde att ändringen av platserna ökar företagets kunder och omsättning, medan 47 % av respondenterna var av annan åsikt.

Cirka 65 % av respondenterna ansåg att det var bra att bygga en parkeringsanläggning i Borgå för att utveckla parkeringen i centrum. Däremot fanns det ingen vilja att delta i parkeringsanläggningens anläggnings- och underhållskostnader med en skälig kostnadsandel, eftersom endast drygt 10 % vore beredda att delta i anläggningens

kostnader.

Det kom även många öppna svar på enkäten där man bl.a.

- önskade fler gratis parkeringsplatser i centrum
- betonade att antalet parkeringsplatser inte ska minskas jämfört med nuläget
- önskade klarhet i fördelningen av avgiftsbelagda, tidsbegränsade och obegränsade parkeringsplatser
- önskade att priset på avgiftsbelagd parkering sänks och att prisbildningen i förhållande till parkeringstiden ändras
- ansåg att parkeringstillståndet för företagare är för dyrt
- ansåg att parkeringsövervakningen är för effektiv/sträng
- konstaterade att det finns parkeringsplatser i centrum, men inte tillräckligt nära det ställe där man utträttar sitt ärende
- en del av respondenterna upplevde inte alls parkeringen i Borgå som problematisk

## 1. Utgångspunkter för arbetet

## 2. Nuläget

## 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

### 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

### 3.3 Parkeringsnormer

### 3.4 Referensobjekt

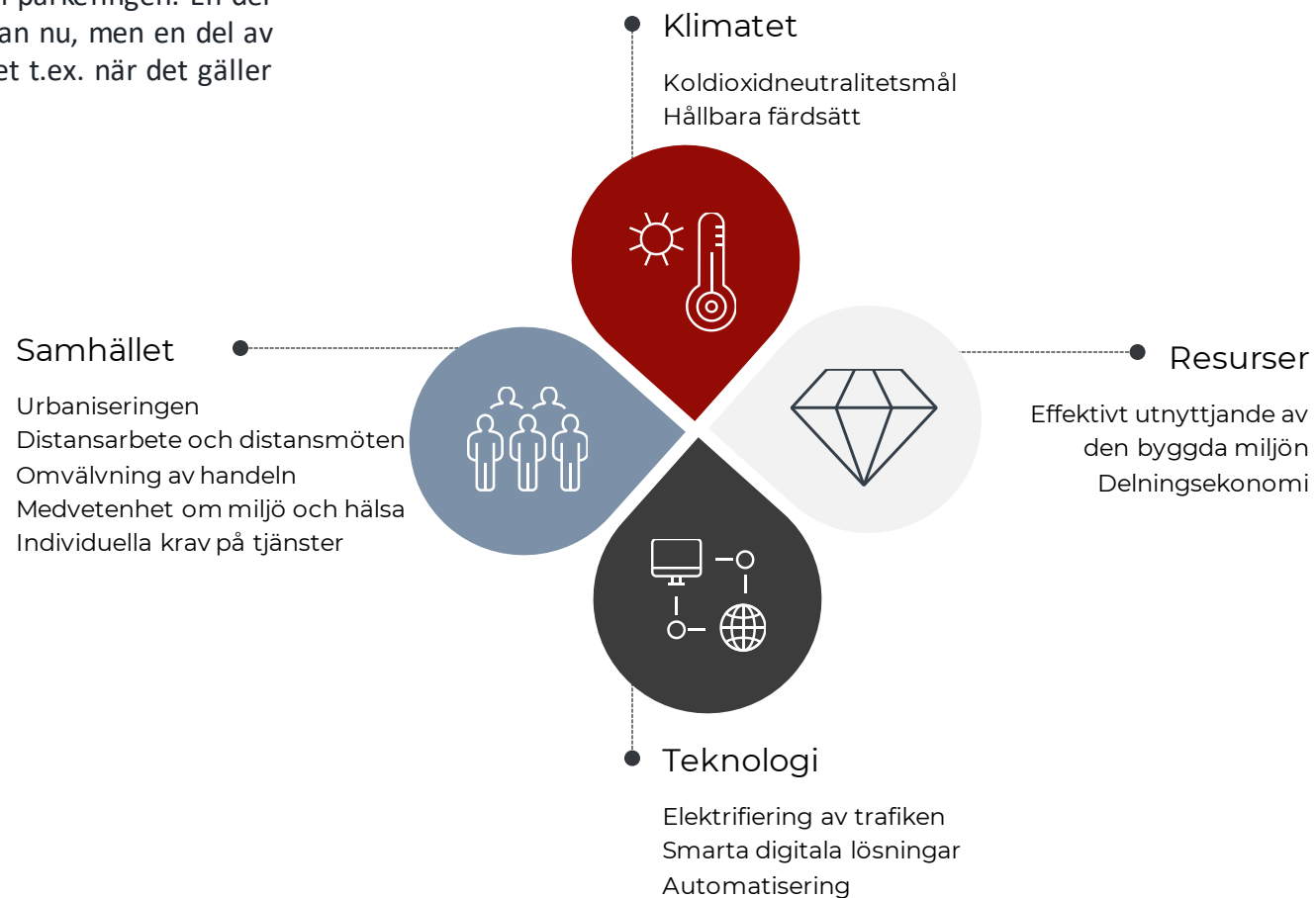
## 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

# 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

## 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

I samhället och i trafikens verksamhetsmiljö pågår förändringar som bedöms ha en betydande inverkan på rörligheten och parkeringen. En del av de identifierade förändringskrafterna påverkar redan nu, men en del av förändringarna är fortfarande förenade med osäkerhet t.ex. när det gäller tidtabell och omfattning.



## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

#### 3.

### Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

#### 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

#### 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

#### 3.3 Parkeringsnormer

#### 3.4 Referensobjekt

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

### 5. Sammanfattning och rekommendationer

## Samhället

Urbaniseringen och tätare centrum ökar efterfrågan på parkering regionalt. Ett tätare byggande och de kvalitetskrav som ställs på stadsmiljön ökar behovet att ordna strukturell parkering.

Att distansarbete blir vanligare förändrar behovet av parkeringar mer oregelbundet i samband med boende, infartsparkeringar och arbetsplatser. I och med att näthandeln blivit allt vanligare har det fysiska behovet av att uträtta ärenden minskat, men samtidigt har det uppstått ett nytt behov av parkeringar för distributionsbilar eller för de som hämtar sina inköp. De förlängda öppettiderna inom handeln har bidragit till att minska butikernas rusningstoppar och jämnar ut parkeringsbehovet.

Att planera den byggda miljön så att den ökar den fysiska aktiviteten och minskar ökningen av sjukdomar som beror på orörlighet är en identifierad utmaning. Genom planering av parkeringen kan man påverka trivseln i stadsutrymmet och tjänsternas tillgänglighet med hållbara färdstätt.

Ett ökat användarorienterat tänkande och individuella servicekrav kräver i framtiden allt större flexibilitet och möjlighet att tillgodose olika behov när det gäller parkeringslösningar.

## Teknologi

Den snabba elektrifieringen av trafiken förutsätter att laddningstjänster för elbilar är lättillgängliga. Parkeringsplatser för elcyklar och andra elektroniska färdmedel ökar också och ställer nya krav på parkeringsplatser för cyklar.

Insamlingen av information om parkeringen och nya digitala lösningar skapar möjligheter för nya tjänster i anslutning till parkeringen.

## Resurser

Den byggda miljön står för en betydande del av alla koldioxidutsläpp. I synnerhet inom områden med tät markanvändning kan parkeringsplatsernas användning effektiviseras så att parkeringsplatsen står tom allt mer sällan under olika tider på dygnet. Olika digitala lösningar gör det lättare att hitta en ledig plats och effektiviserar parkeringsplatsernas användning. I bildelningsekonomin upplevs många möjligheter och de väntas bli allt vanligare på lång sikt. Då minskar också behovet av parkeringsplatser.

## Klimatet

Klimatförändringen påverkar i stor utsträckning verksamheten för stater, städer, företag och enheter. Mål om att bli koldioxidneutrala och främjandet av hållbar rörlighet påverkar parkeringslösningarna, eftersom de kan påverka valet av färdstätt. Ett tillräckligt antal parkeringsplatser av hög kvalitet är en del av en hållbar stadsplanering.

Den fjärde spetsen i Borgås stadsstrategi är "Klimatgärningarnas stad". I Borgås klimatprogram (2019–2030) är åtgärder för trafiken bl.a. utveckling av cykelvägsnätet, ökad attraktionskraft för hållbar rörlighet med hjälp av planläggning samt förbättring och erbjudande av laddningsplatser för elbilar på centrala parkeringsområden.

## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

### 3.

## Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

### 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

### 3.3 Parkeringsnormer

### 3.4 Referensobjekt

## 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

## Elektrifiering av trafiken

Elektrifiering av trafiken är en stark megatrend. Elbilar, elcyklar och elektroniska mikrotransporthjälpmedel (till exempel sparkcyklar) har blivit vanliga under de senaste åren, vilket medför ett behov av att ladda dem. Laddningsstationer för elbilar kan genomföras i samband med olika verksamheter, såsom bostäder, arbetsplatser, tjänster och infartsparkeringar eller vid gator, parkeringsområden och -anläggningar.

Laddningen av elbilar görs vanligen hemma nattetid och avsaknaden av laddningspunkter i anslutning till hemmet höjer tröskeln för att skaffa en elbil. Den lag som trädde i kraft 2020 (Lagen om utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning (733/2020)) förutsätter att laddningspunkter för elbilar byggs i nya byggnader eller byggnader som genomgår omfattande renoveringar och att laddningspunkter byggs på de återstående platserna. Lagen gäller utöver bostadsbyggnader också andra byggnader, t.ex. stadens fastigheter.

Stadens roll är i princip inte att genomföra offentliga laddningsstationer för elbilar, utan de ska genomföras på marknadsvillkor och staden är möjliggörare.



## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

### 3.

## Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

### 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

### 3.3 Parkeringsnormer

### 3.4 Referensobjekt

## 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

## Kollektivtrafiken

Antalet passagerare inom kollektivtrafiken minskade till följd av coronapandemin från början av 2020. De medelstora städernas passagerarantal har på senare tid varit ca 80 % av antalet passagerare på 2019 års nivå, men i en del av de medelstora städerna har passagerarantalet redan överskridit tiden innan coronapandemin. Inom den närmaste framtiden väntas antalet passagerare inom kollektivtrafiken öka bl.a. till följd av studier på andra stadiet och stödet för resor på över 7 km.

I vissa städer i Europa har passagerarantalet också ökat, men ofta har ökningen av passagerarantalet jämfört med tiden innan coronapandemin inneburit utveckling av kollektivtrafiken eller åtminstone ett gott kollektivtrafiksystem.

Kulturen håller på att bli mer gynnsam för tjänsterna än för en kultur där man äger varor. Denna ändring gäller även rörlighetstjänster, vilket kan minska personbilstrafiken. Det faktum att distansarbete har blivit vanligare under coronapandemin torde förbli ett bestående fenomen och sannolikt minska de längre arbetsresorna. Sådana är till exempel arbetsresor till huvudstadsregionen från Borgå.

Inom den närmaste framtiden förutsätter ökningen av kollektivtrafiken att busstrafiken utvecklas. Huvudstadsregionen har en stor betydelse som arbetsplats. Ökningen av distansarbetet på grund av coronapandemin har visat att arbete kan utföras också annanstans än i stadscentrumens kontorslokaler.



## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

### 3.

## Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

### 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

### 3.3 Parkeringsnormer

### 3.4 Referensobjekt

## 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommationer

## Cykeltrafik

Cykeltrafiken elektrifieras i allt snabbare takt. Försäljningen av elcyklar har ökat kraftigt i Finland sedan 2018. Enligt förhandsuppgifter för 2022 var redan cirka 17 % av alla sålda cyklar elcyklar. I Europa har utvecklingen av den elektroniska cykeltrafiken börjat före Finland och där var redan cirka 23 % av alla sålda cyklar elcyklar 2021, medan motsvarande siffra i Finland var 12 % samma år. Försäljningssiffrorna 2022 påverkades i Finland av problem med tillgången till elcyklar: enligt köpmännen skulle det ha sålts fler cyklar om det hade funnits tillgång till dem. Enligt prognoserna kommer elcykelbeståndet i Finland att utvecklas på motsvarande sätt som i övriga Europa, dvs. elcykelns andel av sålda cyklar kommer att fortsätta att öka kraftigt. Trots att elcyklarnas andel av marknaden i Europa är betydligt större än i Finland, har inte den växande utvecklingen stabiliserats även där.

Elektrifieringen av cykeltrafiken öppnar nya möjligheter för att använda cykeln under vardagsresor. Det är lätt att transportera barn och varor med en elcykel och vind, snö eller resans längd känns inte som ett så stort hinder. Enligt undersökningar är det lättare att övergå från användning av bil till användning av elcykel än till att använda en traditionell cykel. Med elcykel körs också längre sträckor och den används oftare än en traditionell cykel. Att elcyklarna blir vanligare erbjuder ett nytt sätt att få fler cykelanvändare i trafiken och att öka cykelanvändningen i vardagen.

Ökningen av antalet elcyklar inverkar också på de cykelparkeringsplatser som behövs. En elcykel är i genomsnitt värdefullare än en traditionell cykel, och därför framhävs behovet av att få cyklarna i säkert förvar. Cykeln ska alltså alltid gå att låsas i sin ram och parkeringsplatsen ska gärna vara övervakad.



## 1. Utgångspunkter för arbetet

## 2. Nuläget

### 3.

## Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

### 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

### 3.3 Parkeringsnormer

### 3.4 Referensobjekt

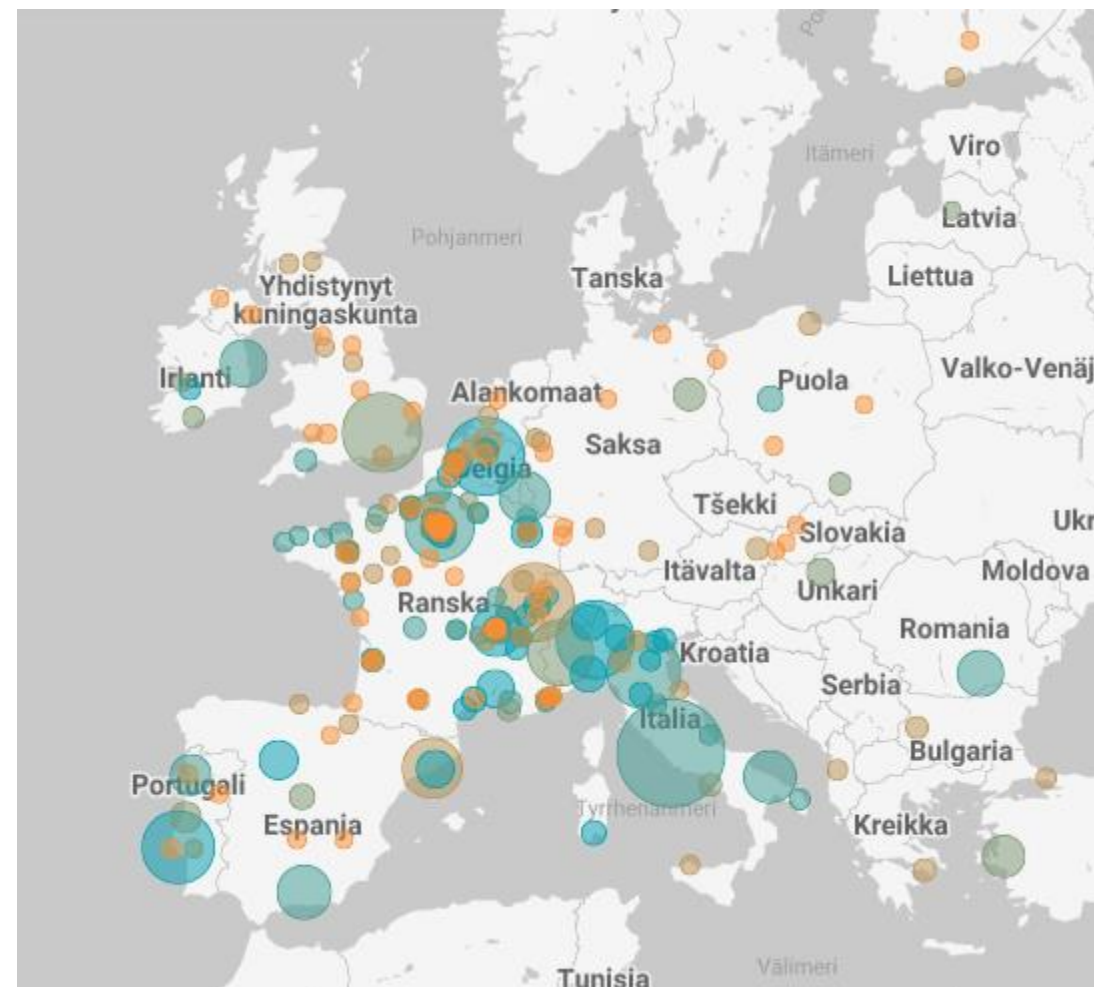
## 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

## Leder för cykeltrafik

Coronapandemin påskyndade utvecklingen av cykelinfrastrukturen i många städer i Syd- och Västeuropa betydligt åren 2020 och 2021, eftersom cykeltrafiken var ett coronasäkert sätt för de vardagliga resorna. I många länder och städer riktades stödmedlen för coronapandemin avsevärt till byggande av cykelinfrastruktur, och med pengarna byggdes både permanenta och tillfälliga cykelvägar och -körfiler samt annan cykelinfrastruktur. På europeisk nivå byggdes ny infrastruktur för cykeltrafiken motsvarande cirka 2 600 km (information om läget 7/2020).

Den nya infrastrukturen för cykeltrafik togs väl i bruk och fick brett stöd av medborgarna. I en studie som genomfördes år 2021 granskades resultaten från en beräkning i 106 europeiska städer och sammanställdes med uppgifter om nya tillfälliga cykelkörfiler. I de granskade städerna hade man byggt i genomsnitt 11,5 km ny tillfällig cykelinfrastruktur och mängden cykeltrafik i dessa städer hade ökat med i genomsnitt 42 %. (källa: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC8053938/>). För enskilda cykelvägars del var ökningen av cykeltrafiken märkbart stor, såsom på Kantstrase i Berlin, där cykeltrafiken ökade från 1 500 till 5 100 (232 %). Enligt en utredning som undersökte invånarnas nöjdhet i Berlin understödde 94 % av de svarande de nya cykeltrafikarrangemangen.



Städer där ny permanent eller tillfällig cykelinfrastruktur byggdes med stödfinansiering för coronapandemin. Källa: <https://ecf.com/dashboard>



## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

### 3.

## Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

### 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

### 3.3 Parkeringsnormer

### 3.4 Referensobjekt

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

### 5. Sammanfattning och rekommendationer

En viktig faktor vid byggandet av tillfälliga cykelfiler och vägar var att utrymmet oftast togs i bruk genom att minska andelen körfiler för biltrafiken. På detta sätt kunde man visa att det fanns behov av cykeltrafikinфраstruktur och att biltrafiken kunde hållas fungerande trots att andelen filer minskades. Detta har en betydande inverkan på främjandet av lösningar för permanent cykeltrafikinфраstruktur.

Det har beslutats att en betydande del av de tillfälliga lösningarna som fattats ska ändras så att de blir permanenta och dessutom har städerna beslutat bygga ut ytterligare permanent cykelinfrastruktur. Exempelvis har Barcelona beslutat att göra de tillfälliga körfilerna permanenta och bygga ut ytterligare permanenta körfiler på 33 km under de två följande åren. Även Berlin beslutade i slutet av 2021 att ändra nästan alla cykelfiler i Friedrichshain-Kreuzberg-området så att de blir permanenta.

De tillfälliga åtgärdernas framgång och omvandlingen av lyckade lösningar till permanenta sådana har på många håll skapat en bred ny tro på möjligheten till stora förändringar i stadstrafiken. Det verkar som om framgångshistorierna i de europeiska städerna har skapat en våg av omvandlingar som sakta men säkert sprider sig till andra städer.

Källa: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC9188448/>



Tillfällig cykelfil i Berlin. Bild: Peter Boytman Creative Commons CC0 1.0

## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

### 3.

## Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

### 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

### 3.3 Parkeringsnormer

### 3.4 Referensobjekt

## 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

## 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

### Överföring av parkering invid gatan till parkeringsanläggningar och frysning av antalet parkeringsplatser till en viss nivå

I många europeiska städer har parkering invid gatan överförts till parkeringsanläggningar och möjliggjort utvecklandet av trivsamma centrum där breda promenadområden har beaktats. Samtidigt minskades antalet parkeringsplatser invid gatan motsvarande antalet parkeringsplatser i parkeringsanläggningar. Då har det totala antalet parkeringsplatser inte minskat, men platserna är placerade samlad i centrum så att de lätt kan nås med bil. Man rör sig till fots i centrumområdet.

I vissa städer har man även tagit i bruk ett utbudstak för parkeringsplatserna. Då har antalet parkeringsplatser inom ett visst område frysts på vald nivå. När parkeringsplatser färdigställs i nya anläggningar minskas antalet parkeringsplatser på gatorna. Då förblir det totala antalet parkeringsplatser i området i fråga konstant.

### Koncentrering, effektivisering, alternerande användning av parkeringsplatserna och dynamisk kapacitetshantering

Parkeringsplatserna på marknivå kan utnyttjas effektivare genom tidsbegränsningar och parkeringsavgifter, varvid man säkerställer att så många som möjligt som behöver en plats kan parkera på samma plats till exempel då de utträttar ärenden.

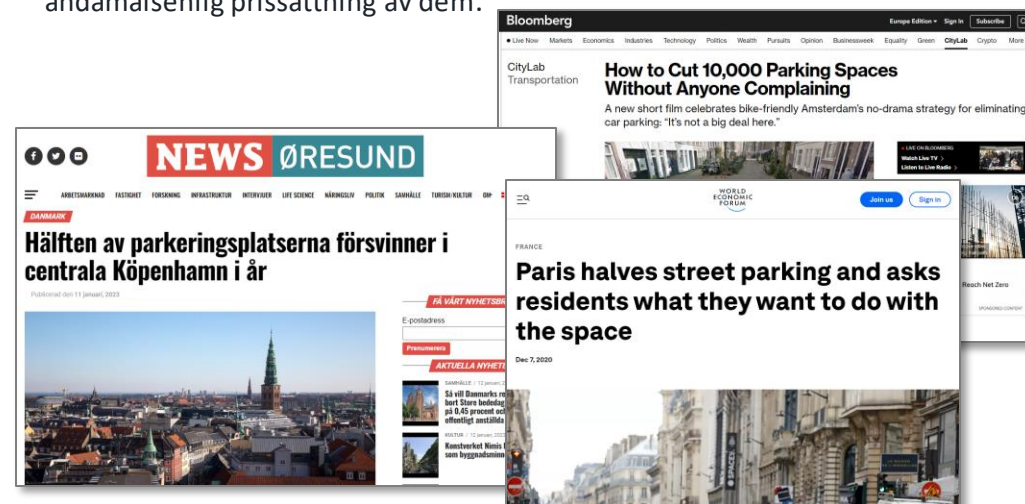
Parkeringsplatserna på marknivå kräver mycket utrymme. När markanvändningen förtätas måste också lösningarna vara effektiva och mindre utrymmeskrävande. Strukturell parkering kan effektivisera utrymmes användningen. Kostnaderna för strukturell parkering är betydligt högre än för markparkering. Parkeringen koncentreras till större enheter, och

kostnaderna för parkeringen är lägre.

Vid centraliserad parkering är det totala antalet platser mindre än vid en tomtspecifik lösning, då parkeringsplatserna inte är utsedda och kan användas alternerat. Alternerande användning innebär att de olika aktörerna utnyttjar samma parkeringsplatser dygnet runt, dvs. att de som använder de olika alterneringsplatserna parkerar på samma platser vid olika tidpunkter, till exempel parkerar de som bor i huset nattetid och på dagtid parkerar de anställda, de som är kunder hos tjänsterna eller de som behöver anslutningsparkering. Kapaciteten kan fördelas dynamiskt mellan olika funktioner utifrån beräkningsdata.

Principer för alterneringsanvändning av parkeringsplatserna:

- Parkeringsplatserna utses inte till en viss användare
- Blandad markanvändning, olika funktioner nära varandra
- Centraliserad parkering
- Smarta boknings- och kontrollsystem
- Parkeringsprodukter av olika slag för olika parkeringsbehov och en ändamålsenlig prissättning av dem.



## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

### 3.

## Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

### 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

### 3.3 Parkeringsnormer

### 3.4 Referensobjekt

## 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

## Parkeringsanläggningar som koncentration av rörlighetstjänster (mobility hubs)

Exempelvis i Sverige fungerar de centraliserade parkeringsplatserna i bostadsområdena som koncentrationer av rörlighetstjänsterna där det har placerats till exempel bilpoolstjänster för invånarna i området, cykeluthyrningstjänster, serviceställen för cyklar och laddningsplatser för elbilar. I centralt belägna parkeringsanläggningar är det lätt för invånarna att få tillgång till rörlighetstjänsterna.

## Omorganisering av gatuutrymmet, flexibel hantering av gatuutrymmet

I stadens centrum konkurrerar många olika slags verksamheter om det begränsade gatuutrymmet (parkeringsplatser för bilar och cyklar, hållplatser för kollektivtrafiken, lastning och lossning, transport- och skjutstjänster, vistelse och trivsel osv.). Med en flexibel förvaltning av gatuutrymmena avses att gatuutrymmena fördelas flexibelt mellan olika verksamheter enligt behov. Ny teknik möjliggör lösningar där användningsändamålet varierar exempelvis enligt tidpunkt.

## Inbördes uthyrning av parkeringsplatser – parkeringsbörsen

Genom parkeringsbörsen kan exempelvis en enskild person hyra ut sin parkeringsplats för den tid som hen inte själv behöver den. Detta effektiviserar användningen av parkeringsplatserna.

## Flexibilitet att ändra parkeringslösningarna

Parkeringsutbudet ska svara mot dagens efterfrågan och framtidens behov. Genom parkeringsplatsernas placering kan man påverka lösningarnas ändringsflexibilitet. Parkeringsplatsernas användningsändamål kan ändras eller så kan de rivas ifall efterfrågan på parkering ändras.



## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

#### 3.

### Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

#### 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

#### 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

#### 3.3 Parkeringsnormer

#### 3.4 Referensobjekt

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

### 5. Sammanfattning och rekommendationer

## **Stadens roll i genomförandet av centraliserad parkering**

### **Kommunalt parkeringsbolag**

Utmaningen i genomförandet av centraliserad strukturell parkering har ofta varit att en enskild byggherre inte är villig att ta på sig ansvaret för parkeringen på förhand, när det inte har varit klart när andra objekt ska genomföras. I många kommuner har man sökt en lösning till exempel genom ett kommunalt parkeringsbolag som har kunnat genomföra den inledande investeringen och ta risken för att den centraliserade strukturella parkeringen genomförs. Den inledande investering som kommunen har gjort har samlats från objekten antingen genom andelar i parkeringsanläggningen eller s.k. friköp. Det finns flera genomförandemodeller.

### **Parkeringsbolag som ägs av staden**

I modellen ägs parkeringsbolaget helt av staden och parkeringsanläggningarna och parkeringsplatserna förblir i parkeringsbolagets besittning även efter att objekten blivit färdiga. Parkeringsbolaget hyr ut platserna direkt till användarna mot en månadsavgift. När parkeringsplatserna förvaltas av staden kan staden direkt påverka prissättningen av parkeringsplatserna och parkeringsprinciperna såsom att parkeringsplatserna inte utses till en viss användare.

Ett parkeringsbolag som ägs av staden samlar in byggkostnaderna för parkeringen fastigheterna antingen genom parkeringsandelar eller enligt den s.k. friköpsprincipen. Med friköp avses att fastighetsägaren köper sig fri från skyldigheten att bygga de parkeringsplatser som anges i planen, om detaljplanen möjliggör detta. Då anvisar och överläter staden parkeringsplatser på ett rimligt avstånd till fastighetens bruk. En ersättning som motsvarar befrielsen från anordnandet av parkeringsplatser debiteras

av fastighetsägaren enligt de betalningsgrunder som staden godkänt. I detaljplanen kan fastigheterna åläggas att ansluta sig till parkeringsbolaget och de platser fastigheten är skyldig att ordna enligt planen ska helt eller delvis placeras i en central parkeringsanläggning som förvaltas av parkeringsbolaget.

Modellen gör staden till en strategisk parkeringsaktör med ett starkt grepp om kommunens parkeringsplatser vilket främjar stadens mål. Genom det parkeringsbolag som staden äger kan staden genomföra en flexibel och centraliserad parkering samt ta på sig den ursprungliga investeringen i en parkeringsanläggning vilket har stor betydelse för genomförandet av de centraliserade parkeringarna.

Modellen förutsätter betydande investeringar och bolagets personal antingen som köptjänster eller i anställningsförhållanden enligt förpliktelsena i aktiebolagslagen.

### **Andelar i parkeringsanläggningar**

I modellen är staden delägare i husbolagens gemensamma parkeringsbolag, men avstår i allmänhet från delägarandelen när alla objekt är färdiga om anläggningen inte har någon allmän parkering som staden ansvarar för. I allmänhet överförs besittningen av parkeringsanläggningen till husbolagen som hyr ut parkeringsplatser till sina invånare. Kommunen bär också i den här modellen den ekonomiska risken för den ursprungliga investeringen. Delägarandelarna överförs från kommunen till husbolagen mot investeringskostnader. Modellen är mycket allmän och ofta använd för parkeringsanläggningar i LPA-områden. Andelarna i parkeringsanläggningarna är enskilda och administrativt oberoende av varandra. Kommunen kan ha andelar i flera olika parkeringsanläggningar.

## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

### 3.

## Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

### 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

### 3.3 Parkeringsnormer

### 3.4 Referensobjekt

## 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

## Exempel på priset på friköp i andra städer i Finland:

I **Tavastehus** är priset för friköpet 15 000 euro när staden anvisar friköpsplatser från allmänna områden som platser ovan mark. Utöver priset för friköp av för platser ovan mark betalar användaren även för bostads-/företagsbeteckningen. Priset på en obligatorisk bilplats är 20 000 euro när platsen anvisas i en parkeringsanläggning som byggts ovan markytan och 30 000 euro när platsen anvisas i en underjordisk parkeringsanläggning. (Källa: Tavastehus stad, Granskning av parkeringsprogrammet i centrum, friköp av parkeringsarrangemang och förpliktelseplatser, Dnr HML/903/10.02.07/2019)

I **Joensuu** är priset för friköpet för en bilplats 11 000 euro (utsedd kantstensparkeringsplats). Dessutom betalar parkeringsplatsens användare för parkeringen genom att lösa in ett boendeparkeringstillstånd. En skyldighetsplats i en parkeringsanläggning kostar 20 000–25 000 euro. (Källa: Joensuu butik, Principer för friköp av bilplatser i projekt för kompletterande byggande av bostadsområdena i centrum, 6211/10.00/2020)

I **Vasa** är priset för friköpet 5 000 euro/plats när parkeringen anvisas på ett allmänt parkeringsområde ovan mark och 26 000 euro/plats när parkeringen anvisas till en parkeringsanläggning (priserna binds till byggnadsindexet 5/2016). (Källa: Parkeringspolicy i Vasa stad, godkänd 19.3.2018)



## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

### 3.

## Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

### 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

### 3.3 Parkeringsnormer

### 3.4 Referensobjekt

## 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

## **Parkeringsbolag ägda av städerna:**

### **Tammerfors: Finnpark Oy**

- Koncern som till 100 procent ägs av Tammerfors stad
- Omsättning 24 615 t€, driftsbidragsprocent 36,5 % och affärsvinst 13 % år 2021 (omsättning 28 167 t€, driftsbidragsprocent 44,4 % och affärsvinst 23,5 % innan corona 2019)

### **Lahtis: Lahden pysäköinti Oy**

- Ett dotterbolag som helt ägs av Lahtis stad
- Omsättning 2083 t€, driftsbidragsprocent 50,4 % och affärsvinst 15,6 % år 2021 (omsättning 2 561 t€, driftsbidragsprocent 50,4 % och affärsvinst 16,4 % år 2019)

### **Jyväskylä: Jyvä-Parkki Oy**

- Ett bolag som ägs av staden
- Omsättning 10 292 t€, driftsbidragsprocent 52,7 % och affärsvinst 29,7 % år 2022

### **Uleåborg: Oulun Pysäköinti Oy**

- Ett bolag som ägs av staden
- Omsättning 3 825 t€, driftsbidragsprocent 56,3 % och affärsvinst 17,5 % år 2021 (omsättning 4 483 t€, driftsbidragsprocent 61,7 % och affärsvinst 28 % år 2019)

### **Villmanstrand: Williparkki Oy**

- Ett företag som specialiserat sig på avgiftsbelagd parkering, dotterbolag till Lappeenrannan Toimitilat Oy

- Omsättning 1 662 t€, driftsbidragsprocent 46,9 % och affärsvinst 13,4 % år 2021 (omsättning 1 796 t€, driftsbidragsprocent 49,8 % och affärsvinst 18,1 % år 2019)

### **Tavastehus: Hämeenlinnan Pysäköinti Oy**

- Ett bolag som ägs av staden
- Omsättning 1 380 t€, driftsbidragsprocent 43,5 % och affärsvinst 22,6 % år 2021 (omsättning 1 017 t€, driftsbidragsprocent 32,1 % och affärsvinst 12,9 % år 2019)

### **Seinäjäki: Seipark Oy**

- Ett bolag som ägs av staden. Bildades 2010 som genomförare av parkeringsanläggningar i Seinäjoki område. Svarar dessutom för ordnandet av kantstensparkeringen i allmänhet i stadskärnan.
- Omsättning 1 834 t€, driftsbidragsprocent 39,3 % och affärsvinst - 2,5 % år 2022

### **Kuopio: Kuopion Pysäköinti Oy**

- Ett bolag som ägs av staden
- Omsättning 3 450 t€, driftsbidragsprocent 38,9 % och affärsvinst 0,3 % år 2021 (omsättning 3 667 t€, driftsbidragsprocent 43 % och affärsvinst 4,4 % år 2019)

### **Kervo:**

- Det planeras att grunda ett parkeringsbolag ägt av staden i samband med att stationens markanvändning/parkering utvecklas

## 1. Utgångspunkter för arbetet

## 2. Nuläget

## 3.

### Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

#### 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

#### 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

#### 3.3 Parkeringsnormer

#### 3.4 Referensobjekt

## 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

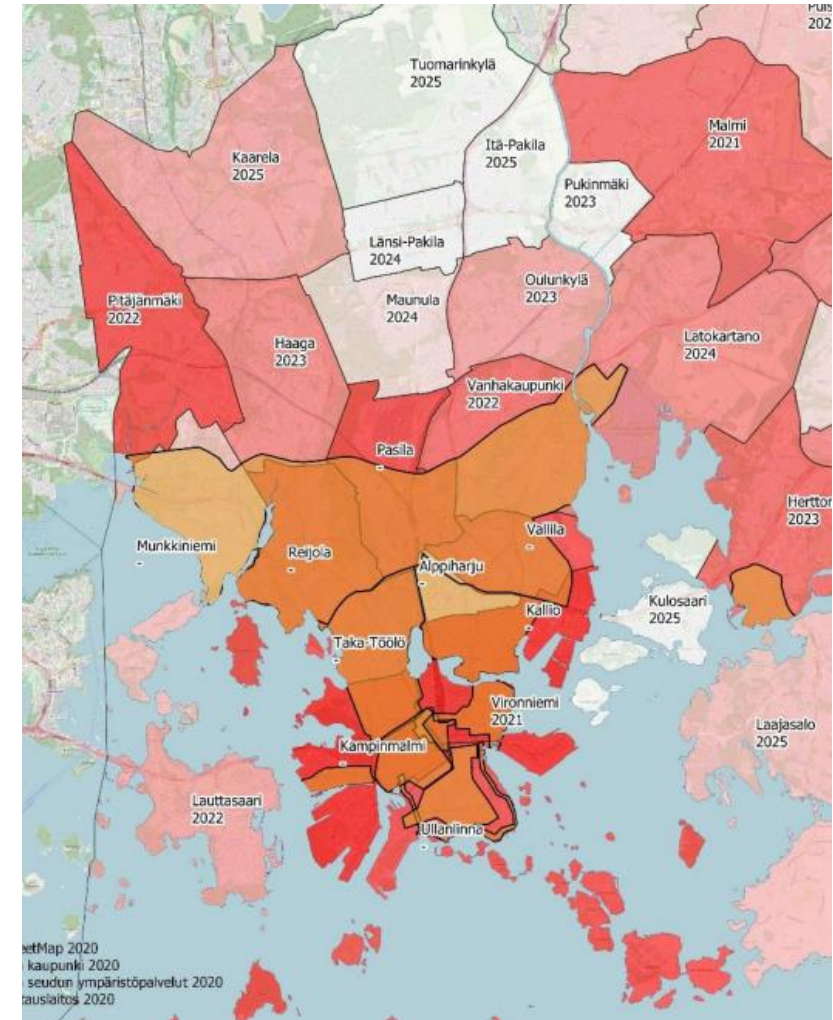
## Utveckling av cykelparkeringen ett område åt gången i Helsingfors

Helsingfors har sedan 2014 och i en betydande omfattning sedan 2017 byggt nya cykelparkeringsplatser i de allmänna områdena på ett systematiskt sätt ett område åt gången. Efter 2017 har följande objekt genomförts regionvis: Berghäll (2017), Tölö (2018), Södra Helsingfors strandområden och Kronohagen (2019), Eira-Brunnsparke-Gardesstaden, Gräsviken, Herttonäs och Kampen (2020), Norra stamstaden, Skatudden och Övre och Nedre Malm (2021). Antalet platser som byggts i områdena har årligen varierat mellan 800 och 1 100 och sammanlagt har det 2014–2021 byggts nästan 6 000 cykelparkeringsplatser. I fortsättningen har Helsingfors som mål att fortsätta de regionala objekten i en takt av minst 900 cykelparkeringsplatser per år. Dessutom har det byggts och byggts nya parkeringsplatser på tåg- och tunnelbanestationer.

Som grund för det regionala genomförandet har Helsingfors utarbetat en allmän plan för cykelparkering där man har räknat ut parkeringsefterfrågan i varje område och prioriterat och programmerat hur brådskande det är att genomföra områdena. Efter detta har det först gjorts upp preliminära placeringsplaner för parkeringsplatserna och utifrån dem preciserade placeringsplaner som siktar mot ett genomförande i den ordning områdena genomförs. I planerna har man endast koncentrerat sig på parkering i allmänna områden. Parkering på tomter för offentliga tjänster, såsom skolgårdar eller andra serviceställens gårdar, har planerats som separata projekt.

Cykelparkeringen i allmänna områden är i huvudsak placerad i mellan- och grönområden, på öppningar och på breda anslutna gångbanor och cykelvägar. I områdena med minst utrymme har parkeringsplatser för cyklar också tagits från bilparkeringsplatser. I alla områden som genomförts sedan 2014 har sammanlagt 62 bilplatser tagits i användning för cykelparkering.

Källa: [Generalplan och genomförandeprogram för cykelparkeringen 2021–2025, Helsingfors stad 2021](#)



Utdrag ur kartan på de årliga planeringsobjekten i generalplanen för cykelparkeringen i Helsingfors.

## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

### 3.

## Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

### 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

### 3.3 Parkeringsnormer

### 3.4 Referensobjekt

## 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

## Vasas cykelstall vid järnvägsstationen

I slutet av 2022 öppnades ett cykelstall i anslutning till resecentralen i Vasa. Cykelstallet har byggts med cykelstallprodukten Cyklos Flow som är 6 x 24 meter stor. Stallet har plats för 156 cyklar varav 76 är avsedda för normala cyklar, 76 för cyklar med breda däck och fyra för gods-cyklar. Traditionella cyklar parkeras i Cyklos Optima (c/c 500 mm) med två våningar och för gods-cyklarna har två Cyklos Carco-ställningar reserverats. Till en början kommer det inte att erbjudas andra tjänster än parkering. Om det förekommer efterfrågan på tjänster kan en del av ställningarna avlägsnas och tjänster placeras i stället för dem. En färdig reservering för ett laddningsskåp för elcyklarnas batterier finns i utrymmet. Utrymmet är inte uppvärmt.

Övervakningen av cykelstallet sköts med övervakningskameror. Användarna ska registrera sig i en mobilapplikation för att kunna öppna dörren till stallet. Utrymmet är öppet 24 timmar om dygnet och det är till en början gratis att använda det. Om det genom användningen kommer fram att en liten avgift kunde öka säkerheten i stallet kan en sådan senare tas i bruk.

Vasa stad har stått för byggkostnaderna och staden har fått investeringsstöd av Traficom för kostnaderna. Kostnaderna för byggnaden och ställningarna uppgick till cirka 370 000 euro och kostnaderna för bygg- och anläggningsarbeten, grönarbeten, ytmaterial i miljön, byggande, passerkontroll, övervakningskameror, el- och datakommunikationsanslutningar var totalt cirka 100 000 euro.

Källa: Centraliserad cykelparkering, Allmänna kvalitetskriterier och koncept för centraliserad cykelparkering i Uleåborg, 2022



Bild: Vasa stad



## 1. Utgångspunkter för arbetet

## 2. Nuläget

### 3.

## Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

### 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

## 3.3 Parkeringsnormer

### 3.4 Referensobjekt

## 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

## 3.3 Parkeringsnormer

Parkeringsnormerna har ändrats under de senaste åren. Det har upplevts som en utmaning hur parkeringsnormerna kan svara mot både dagens och framtidens behov. Parkeringsnormen har traditionellt fastställts utifrån boendegleheten och personbilstäthet. Under de senaste åren har man försökt att öka flexibiliteten i parkeringsnormen. Utöver bostadstäthet och personbilsverksamhet har man i parkeringsstandarderna även beaktat regionala skillnader, eftersom behovet att äga och använda bil påverkas av bland annat områdets struktur, mångsidig markanvändning, tjänster, kollektivtrafikutbud, gång- och cykelförbindelser samt boendeform.

Parkeringsnormerna som har utarbetats under den senaste tiden är zonspecifika så att mindre parkeringsnormer har tillämpats i centrala områden och i områden med goda kollektivtrafikförbindelser. Parkeringsnormen har också blivit mer flexibel genom olika avdrag, dvs. parkeringsplatser kan genomföras i mindre utsträckning än enligt normen om man på objektet har genomfört lösningar som främjar en hållbar rörlighet, såsom ett större antal platser för cykelparkering eller en högre kvalitetsnivå, bilpoolsbilar eller lösningar som effektiviserar parkeringen, såsom centraliserad parkering, platser som inte utsetts en viss användare eller alternerande användning av parkeringsplatser. Den flexibla parkeringsnormen förespråkas också av att parkeringen i en tät stadsstruktur på grund av brist på utrymme måste genomföras som strukturell, där byggnadskostnaderna är betydligt högre än i parkering ovan mark.

Parkeringsnormen kan basera sig på kvadratmeter våningsyta och/eller antalet bostäder. De parkeringsnormer som används är vanligen miniminormer, de fastställer alltså det antal parkeringsplatser som åtminstone ska genomföras, men det kan även byggas fler parkeringsplatser. Parkeringsnormerna kan också vara maximinormer, varvid normen anger det maximala antalet parkeringsplatser som ska byggas. Ibland används också variationsintervall i normerna.

Under de senaste åren har städerna också fastställt kvantitativa och kvalitativa krav för cykelparkeringsplatser. Cykelparkeringsnormen främjar genomförandet av kvalitativa cykelplatser vid fastigheten. Det kvantitativa kravet baserar sig vanligtvis på kvadratmeter våningsyta. De kvalitativa kraven gäller bland annat andelen cykelplatser där cykeln kan låsas fast i ramen, antalet täckta platser eller platser i låsta utrymmen. Dessutom har det ofta framförts krav på var cykelplatserna ligger i förhållande till ingångar och på förbindelserna till cykelförvaringen.

Parkeringsnormen kan också styra trafikbeteendet och ha mål. Dessutom har det under den senaste tiden också pratats om parkering på marknadsvillkor, där ingen parkeringsnorm finns, utan byggaren kan besluta om antalet parkeringsställen som ska genomföras. Parkering på marknadsvillkor uppfattas som en vanlig privat förnödenhet som betalar för sina kostnader.

**1. Utgångspunkter för arbetet**

**2. Nuläget**

**3.**

**Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen**

**3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet**

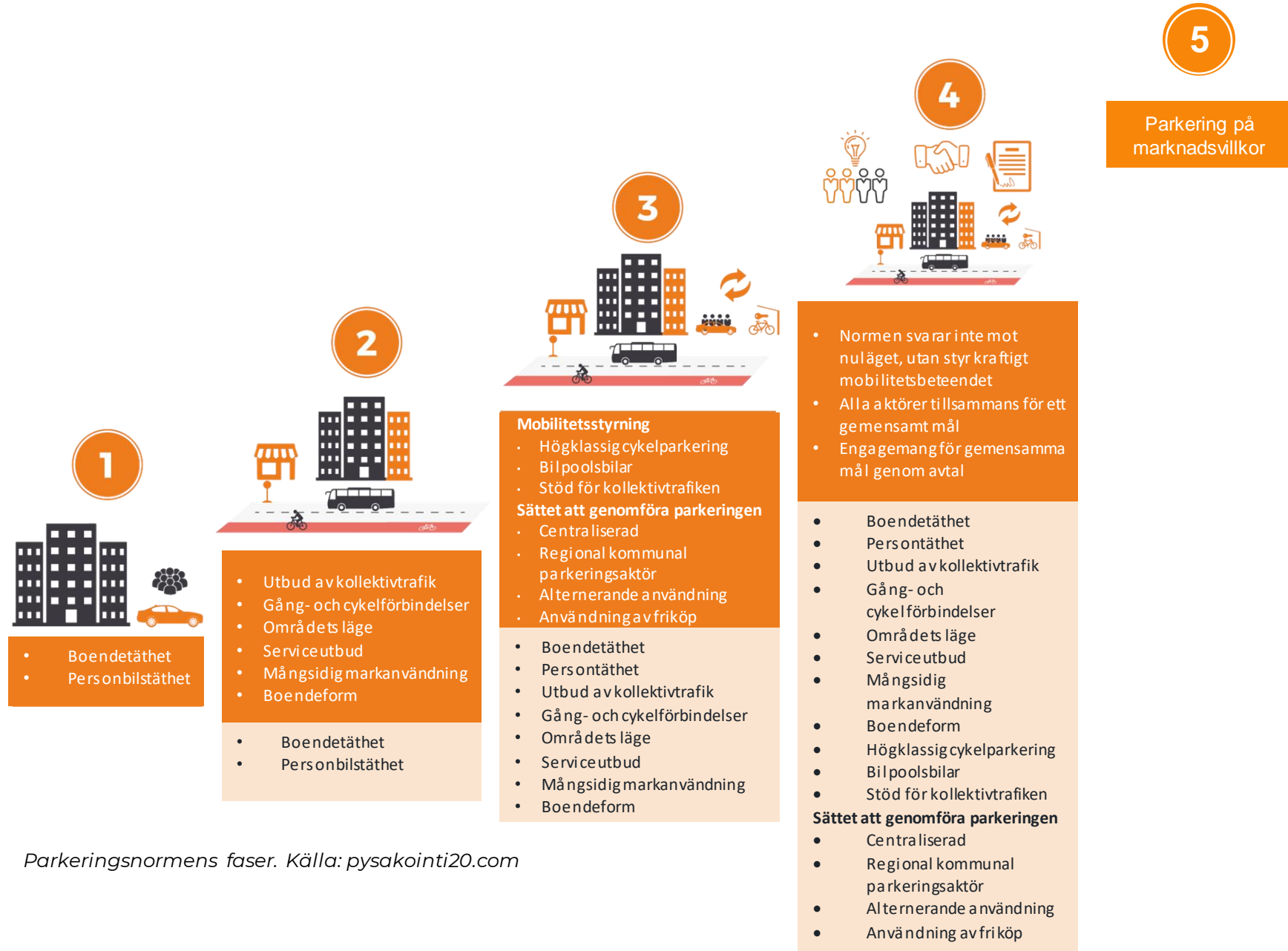
**3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll**

**3.3 Parkeringsnormer**

**3.4 Referensobjekt**

**4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum**

**5. Sammanfattning och rekommendationer**



Parkeringsnormens faser. Källa: pysakointi20.com

## Parkeringsnormerna i Borgå

### 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

### 3.

### Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

#### 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

#### 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

#### 3.3 Parkeringsnormer

#### 3.4 Referensobjekt

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

### 5. Sammanfattning och rekommendationer

Läge	Utkast till detaljplan	Parkeringsnormer (bp/m2-vy)			Norm från år	Mer information
		Boende	Affärslokaler	Kontor		
Stadskärnan	Brunnsgatan 34-36	1/120	1/160	-	2022	Kvartersområde för flervåningshus där man får göra följande minskningar från kravet på bilplatser: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 5 procent per bostadsbyggnad genom att ett separat utrymme för rörelsehjälpmedel inrättas på markplanet</li> <li>- med 20 procent i varje bostadsbyggnad per reserverad bilpool.</li> </ul>
Centrum	Fabriksparkens trähus	1/105	1/100	1/100	2022	Kvartersområde för flervåningshus och kvartersområde för byggnader som betjänar undervisningsverksamheten där man får göra följande avdrag av kravet på bilplatser: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 5 procent per bostadsbyggnad genom att ett separat utrymme för rörelsehjälpmedel inrättas på markplanet</li> <li>- med 20 procent per reserverad bilpoolsbil för varje bostadsbyggnad.</li> </ul>
Centrums randområde	Parkgatan 1	1/120	1/160	-	2022	Kvartersområde för flervåningshus där man får göra följande minskningar från kravet på bilplatser: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 5 procent per bostadsbyggnad genom att ett separat utrymme för rörelsehjälpmedel inrättas på markplanet</li> <li>- med 20 procent i varje bostadsbyggnad per reserverad bilpool, när det finns fler än två bilpoolsbilar att använda. Om det finns två eller färre bilpoolsbilar är minskningen 15 procent.</li> </ul>
Centrums randområde	Sjötullen	1/110	1/150	-	2022	Kvartersområde för bostadshus och kvartersområde för små bostadshus
2 km från centrum	Östermalm, Industrivägen 4	-	1/60	1/60	2022	Kvartersområde för industribyggnader med även: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lagerutrymmen 1 bp/300 m2-vy</li> <li>- Idrotts- och välfärdstjänster 1 bp/100 m2-vy</li> </ul>
6 km från centrum	Haikobranten 2	2 bp/bostad	-	-	2023	Kvartersområde för fristående småhus

## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

### 3.

#### Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

##### 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

##### 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

##### 3.3 Parkeringsnormer

#### 3.4 Referensobjekt

#### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

#### 5. Sammanfattning och rekommendationer

## 3.4 Referensobjekt

Stad	Folkmängd	Parkeringsnorm i centrum (bp/m <sup>2</sup> -vy)			Norm från år	Flexibilitet i boendets normer
		Boende	Affärslokaler	Kontor		
Tavastehus	68 000	1/120	1/70	1/100	2018	Vad gäller bilplatser som inte utsetts kan kravet på bilplatser minska 20 %. Bilpool: 1 bilpoolsplats motsvarar fyra bilplatser (2022)
Lahtis:	120 000	1/110	1/50–1/110	1/110	2020	Flexibilitet högst 30 % av det totala antalet platser.
Riihimäki	29 000	1/120	1/85	1/85	2019	En placering av platser i P-anläggningar möjliggör en minskning på 20 %. En bilpoolsbil kan minska bilplatsskyldigheten med 5 bilplatser
Träskända	44 000	1/110 (2022)	1/70	1/70	2014	-
Kervo:	37 000	1/120 (2015)	1/50	1/50	2010	-
Vasa	67 000	1/100	1/70	1/70	2018	En placering av platser i P-anläggningar möjliggör en minskning på 20 %.
Rovaniemi	62 000	1/120	1/80	1/80	2016	Maximal flexibilitet på egen tomt eller i parkeringsanläggning -25 %.
Joensuu	76 000	1/100	1/50	1/70	2012	I parkeringsanläggning -10 %
Kouvola	84 000	1/100–1/120	1/60–1/100	1/60–1/120	2016	-

I tabellen intill presenteras de använda parkeringsplatsnormerna i centrum i städer som till sina invånarantal är av samma storlek som Borgå.

Den strängaste standard som används för boende är 1 bp/120 m<sup>2</sup>-vy som gäller i Tavastehus, Riihimäki, Kervo och Rovaniemi och som också motsvarar den norm som tillämpas i Borgå centrum.

Parkeringsnormerna för affärslokaler i centrum i de jämförda städerna är inte så stränga som i Borgå, i genomsnitt 1 bp/70 m<sup>2</sup>-vy. I Borgå centrum är normen mellan 1/100 och 1/160 bp/m<sup>2</sup>-vy. Även den parkeringsnorm som i genomsnitt används av kontoren i jämförelsestäderna (1 bp/80 m<sup>2</sup>-vy) är mindre sträng än normen i Borgå centrum (1 bp/100 m<sup>2</sup>-vy)

Nybyggna i centrumen genomförs i allmänhet som enskilda fall enligt separat övervägande.

### 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

### 3.

### Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

#### 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

#### 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

#### 3.3 Parkeringsnormer

#### 3.4 Referensobjekt

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

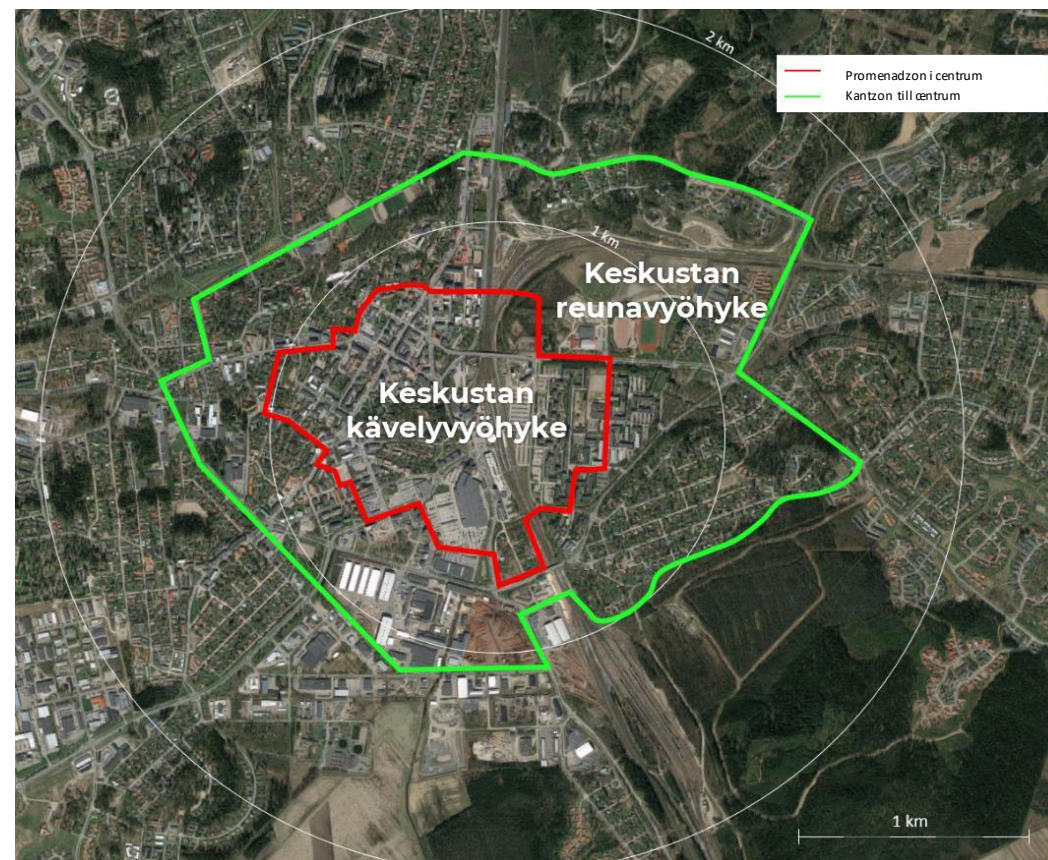
### 5. Sammanfattning och rekommendationer

## Exempel: Riihimäki, parkeringsnorm för bilar

Zoner: Promenadszon i centrum – Förutsättningar för en smidig vardag utan egen bil, alla tjänster på promenadavstånd, goda kollektivtrafiktjänster. Kantzonen till centrum – Enkelt att komma till centrum utan personbil antingen med kollektivtrafiken eller med cykel. Övriga områden – Det kan behövas personbil utanför zonerna.

Flexibilitet i den grundläggande normen: Placeringen av platser i parkeringsplatser (icke-utsedda platser och alterneringsparkering) möjliggör en minskning med 20 %, en bilpoolsbil kan minska bilplatskyldigheten med 5 bilplatser.

Användningsändamål	Promenadszon i centrum (inkl. stationsmiljön)	Kantzonen till centrum	Övriga områden
Höghus	1/120 + 1 gästplats/1 000	1/100 + 1 gästplats/1 000	1/85 eller 1 bp/bostad + 1 gästplats/1 000
Radhus och kopplade småhus	1/90	+ 1 bp för varje påbörjad 4 bostäder eller minst 1 bp/bostad	+ 1 bp för varje påbörjad 4 bostäder eller minst 1 bp/bostad
Fristående småhus		1,5/bostad	2/bostad
Studentboende	1/200	1/150	1/150
Serviceboende	1/140	1/120	1/100
Intensifierat serviceboende	1/400	1/300	1/200
Stadens egen/ARA-hyresproduktion	1/140	1/120	1/100
Skyddade byggnader	1/140	1/120	1/120
Kontor och affärslokaler	1/85	1/75	1/75
Dagligvaruhandel			
2 000 m <sup>2</sup> -vy	1/70	1/50	1/50
2 000 m <sup>2</sup> -vy	1/90	1/80	1/80



\* enheter bilplatser/kvadratmeter våningsyta

## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

### 3.

## Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 3.1 Utvecklingstrender för trafik och rörlighet

### 3.2 Utvecklingstrender för parkeringen i Finland och på andra håll

### 3.3 Parkeringsnormer

### 3.4 Referensobjekt

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

### 5. Sammanfattning och rekommendationer

## Riihimäki, parkeringsnorm för cyklar

Till parkeringsnormerna för cyklar hör tilläggs skyldigheter på olika ställen som anges i tabellen nedan antingen med märket \* eller \*\*.

\* Dock högst 4 cp/bostad. Minst 50 % av cykelplatserna placeras i låsbara och täckta utrymmen, resten av cykelplatserna ska vara sådana där cykeln kan låsas fast i sin ram. Platserna för cykelparkering ska vara lättillgängliga och vara belägna vid ingångarna och i närheten av ingångarna.

\*\* Minst 30 % av cykelplatserna placeras i täckta utrymmen och i sådana utrymmen där cykeln kan låsas fast i sin ram. Platserna för cykelparkering ska vara lättillgängliga och vara belägna vid gångarna och i närheten av huvudingångarna.

Användningsändamål	Hela Riihimäki
Höghus	1/30 *
Radhus och kopplade småhus	1/30*
Fristående småhus	
Studentboende	1/25*
Serviceboende	-
Intensifierat serviceboende	-
Stadens egen/ARA-hyresproduktion	1/30 *
Skyddade byggnader	
Kontor och affärslokaler	1/50 **
Dagligvaruhandel	
2 000 m <sup>2</sup> -vy	1/50 **

(enheter cykelplatser/kvadratmeter våningsyta)

### 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

### 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

#### 4.1 Scenarier för parkeringsutvecklingen i Borgå

##### 4.2 Utveckling av cykelparkeringen

##### 4.3 Spårtrafiklösningar i Borgå

##### 4.4 Konsekvenser av torgets ändringar för rörligheten

##### 4.5 Övriga utvecklingsplaner för centrum

### 5. Sammanfattning och rekommendationer

## 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

Parkeringsplatserna i centrum betjänar flera användargrupper. Förutom parkeringsplatser för uträttandet av inköp och ärenden behövs parkeringsplatser bl.a. för fastighetsunderhållet, hemvårdare som arbetar i området, företagens anställda, invånare med parkeringstillstånd samt gäster som besöker invånarna i området.

Utbudet av parkeringsplatserna inverkar också i hög grad på hur man anländer till centrum. Ett rikligt utbud av parkeringsplatser styr människorna till att ta bilen. Enligt de mål som ställts upp i många städer, nationellt och globalt borde man mer rikta rörligheten i riktning mot hållbara färdmedel. För att stödja dessa mål bör man i parkeringen betona parkeringen av cyklar framför bilar och utveckla cykelvägar och kollektivtrafik på ett sådant sätt att möjligheterna att nå centrum med dem förbättras jämfört med biltrafiken.

### 4.1 Scenarier för parkeringsutvecklingen i Borgå

I arbetet bildades fem utvecklingsscenarier för parkeringen. Med hjälp av scenarierna ville man granska olika möjliga utvecklingsriktningar för parkeringen i Borgå centrum.

Scenarierna är:

- Scenario A – Nuvarande praxis fortsätter
- Scenario A+ – Alla platser i centrum är avgiftsbelagda
- Scenario A++ – Staden möjliggör centraliserad parkering
- Scenario B – Stadens starka roll i parkeringen
- Scenario C – Parkering på marknadsvillkor



## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

## 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

#### 4.1 Scenarier för parkeringsutvecklingen i Borgå

##### 4.2 Utveckling av cykelparkeringen

#### 4.3 Spårtrafiklösningar i Borgå

##### 4.4 Konsekvenser av torgets ändringar för rörligheten

##### 4.5 Övriga utvecklingsplaner för centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

### **Scenario A – Nuvarande praxis fortsätter**

Parkeringsystemet bevaras likadant som för närvarande. Parkeringen i centrum genomförs av staden invid gatorna och vid en del allmänna områden samt som fastigheternas parkering på deras egna tomter. Parkeringskapaciteten räcker väl till för ärendeparkeringen och behovet på parkeringsplatser överskrider utbudet endast i vissa särskilda situationer.

Möjligheterna att utveckla gatumiljön förblir begränsade på grund av det utrymme kantstensparkeringen kräver, och dessutom stöder scenariot inte byggandet i centrum i fråga om tätare byggande. De nya projekten försvåras av att parkeringens roll förblir dominerande. Kompletteringsbyggande skulle främja genomförandet av underjordiska parkeringsplatser, vilket är dyrt och riskfyllt med tanke på miljön och dessutom skulle parkeringsplatsernas nyttjandegrad förbli ineffektiv.

### **Scenario A+ – Alla platser i centrum är avgiftsbelagda**

Parkeringsystemet bevaras likadant som för närvarande, men alla parkeringsplatser i centrum är avgiftsbelagda. Det är möjligt att dela in avgifterna enligt zon. Parkeringskapaciteten räcker väl till för ärendeutträttandets behov och behovet på parkeringsplatser överskrider utbudet endast i vissa särskilda situationer.

Parkeringsavgifterna stöder ett snabbare omlopp parkeringsplatserna och säkerställer att så många som möjligt som behöver en plats kan parkera på samma plats. Dessutom kan avgifterna styra dem som tar bilen till centrum till att byta färdväg. Dessa minskar tillsammans behovet av parkeringsplatser och personbilstrafiken i centrum.

Möjligheterna att utveckla gatumiljön och byggandet i centrum förblir begränsade på grund av det utrymme kantstensparkeringen kräver.

#### **Goda och dåliga sidor hos scenarierna A och A+ och deras risker:**

- + ett bekant system för alla
- + kräver inte dyrt byggande eller några andra åtgärder
- möjliggör inte delning av gatuutrymmet för andra användningssätt
- stödjer inte uppfyllandet av stadens hållbarhetsmål
- stödjer inte ett tätare byggande i centrum
- stödjer inte effektiv användning av parkeringsplatser för nya projekt



## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

## 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

#### 4.1 Scenarier för parkeringsutvecklingen i Borgå

##### 4.2 Utveckling av cykelparkeringen

#### 4.3 Spårtrafiklösningar i Borgå

##### 4.4 Konsekvenser av torgets ändringar för rörligheten

##### 4.5 Övriga utvecklingsplaner för centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

### **Scenario A++ – Staden möjliggör centraliserad parkering**

Staden är delägare i parkeringsanläggningsbolaget och bär den ekonomiska risken för den ursprungliga investeringen, men delägarandelarna överförs från staden mot investeringskostnader till hosbolagen när de blir färdiga om anläggningen inte har någon allmän parkering som staden ansvarar för. Staden kan vara delägare i flera parkeringsanläggningsbolag.

Metoden erbjuder en lösning för att underlätta genomförandet av nya kompletterande byggprojekt, eftersom parkeringen inte behöver få att rymmas på projektets tomt.

Möjligheterna att utveckla gatumiljön förblir begränsade på grund av det utrymme kantstensparkeringsen kräver ifall anläggningen byggs endast för nya projekts parkeringsbehov och kantstensparkeringsen således inte minskas.

#### **Goda och dåliga sidor hos scenariot A++ och dess risker:**

- + ett bekant system för alla
- + stödjer ett tätare byggande i centrum
- + möjliggör en effektivare användning av de nya parkeringsplatserna, om de inte är namngivna och kan användas alternerat
- möjliggör inte delning av gatuutrymmet för andra användningssätt
- stödjer inte uppfyllandet av stadens hållbarhetsmål
- förutsätter en betydande inledande investering av staden

### 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

### 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

#### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

##### 4.1 Scenarier för parkeringsutvecklingen i Borgå

##### 4.2 Utveckling av cykelparkeringen

##### 4.3 Spårtrafiklösningar i Borgå

##### 4.4 Konsekvenser av torgets ändringar för rörligheten

##### 4.5 Övriga utvecklingsplaner för centrum

### 5. Sammanfattning och rekommendationer

## Scenario B – Stadens starka roll i parkeringen

Staden tar en starkare roll än för närvarande som strategisk aktör inom parkeringen. Stadens parkeringsbolag förvaltar parkeringsplatserna i centrum och genomför en parkeringsanläggning i centrum. Parkeringsplatserna ersätter en del av kantstensplatserna och frigör utrymme längs gatorna för andra funktioner (t.ex. cykelfiler, bredare gångbanor, planteringar, cykelparkering, terrasser), genom vilka centrum trivs trivsamt och attraktivare. Parkeringsplatsernas totala antal ökar dock inte i och med parkeringsanläggningen.

I egenskap av parkeringsaktör prissätter staden parkeringen så att kantstensparkeringsplatserna effektivt betjänar en kortvarig parkering nära affärslokalerna och en längre parkering för att uträtta ärenden sker i en parkeringsanläggning som förvaltas av staden. Kantstensparkeringen har en progressiv prissättning där parkeringspriset stiger kraftigt enligt parkeringstiden.

Utöver kortvariga parkeringsplatser säljer staden parkeringstillstånd till invånare eller anställda vid företag i kvarteren i närheten. Parkeringsbolaget ägs av staden och utnyttjar principen om friköp för byggnader i staden som är föremål för kompletterande byggande. I parkeringsanläggningen finns också en koncentration av rörlighetstjänster (mobility hub), där det finns olika slags rörlighetstjänster, såsom bilpoolsbilar och -cyklar. I nya områden utanför stadskärnan ansvarar stadens parkeringsbolag för genomförandet av de centraliserade parkeringsanläggningarna genom att utnyttja friköpsprincipen. Staden styr parkeringsinkomsterna till att utveckla parkeringstjänsten och främja hållbara färd sätt.

Byggekostnaderna för en parkeringsanläggning är cirka 20 000–25 000 euro/bilplats, så till exempel kostar byggandet av parkeringshus med 200 bilplatser cirka 5 miljoner euro. Dessutom tillkommer värdet på den tomt som behövs.

#### **Goda och dåliga sidor hos scenariot och dess risker:**

- + parkeringen är i stadens besittning
- möjliggör delning av gatuutrymmet för andra användningssätt
- + gör ett tätare byggande i centrum möjligt
- + möjliggör ett effektivt nyttjande av parkeringsplatserna
- + det är lätt att erbjuda laddningsmöjligheter för elbilar i parkeringsanläggningen
- + betjänar främjandet av hållbar rörlighet i staden
- förutsätter betydande investeringar till en början
- användningen av anläggningen kan bli mindre än förväntad

## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

## 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

#### 4.1 Scenarier för parkeringsutvecklingen i Borgå

##### 4.2 Utveckling av cykelparkeringen

#### 4.3 Spårtrafiklösningar i Borgå

##### 4.4 Konsekvenser av torgets ändringar för rörligheten

##### 4.5 Övriga utvecklingsplaner för centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

### **Scenario C – Parkering på marknadsvillkor**

Parkering på marknadsvillkor innebär att parkeringen är en vanlig privat förnödenhet som betalar sig själv. Utgifterna för parkeringstjänsterna täcks med parkeringsinkomsterna och parkeringsinvesteringarna baserar sig på ekonomisk lönsamhet. I detaljplanen bereds dock möjlighet att utöka antalet parkeringsplatser enligt normen. Parkeringsplatserna genomförs om det finns efterfrågan på parkering. Parkeringsavgifterna fastställs genom det ekonomiska resultat som operationsledaren eftersträvar.

Lösningarna för kantstensparkeringen ska stödja parkeringen på marknadsvillkor, dvs. det ska inte finnas något gratis/förmånligt parkeringsalternativ och platserna ska vara mycket begränsade för att parkeringsanläggningen ska kunna fungera på marknadsvillkor. Med det nuvarande antalet kantstensparkering är det inte attraktivt att genomföra anläggningen på marknadsvillkor eftersom det inte finns något egentligt behov av tilläggsplatser. Genomförandet skulle fungera så att staden minskar antalet platser och att marknaderna sköter utbudet av parkering i enlighet med efterfrågan. I den marknadsdrivna modellen är staden inte delägare i anläggningarna.

#### **Goda och dåliga sidor hos scenariot och dess risker:**

- + staden befrias från att anordna parkering i centrum
- möjliggör delning av gatuutrymmet för andra användningssätt
- + gör ett tätare byggande i centrum möjligt
- + prissättningen av parkeringen skulle sannolikt stödja övergången till hållbara färd sätt
- minskningen av kantstensparkeringen leder sannolikt till omfattande motstånd
- i centrum kan det upplevas vara svårare än tidigare att uträtta ärenden med bil
- det kan vara svårt att hitta en operatör
- staden förlorar kontrollen över parkeringen

## 1. Utgångspunkter för arbetet

## 2. Nuläget

## 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

#### 4.1 Scenarier för parkeringsutvecklingen i Borgå

#### 4.2 Utveckling av cykelparkeringen

#### 4.3 Spårtrafiklösningar i Borgå

#### 4.4 Konsekvenser av torgets ändringar för rörligheten

#### 4.5 Övriga utvecklingsplaner för centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

## 4.2 Utveckling av cykelparkeringen

Stadens mål att främja hållbar rörlighet bör också ingå i parkeringslösningarna: för att främja cykeltrafiken bör det finnas trygga parkeringsplatser för cyklar på mycket tillgängliga platser nära objekten.

Cykelparkeringen ska alltid ligga närmare än parkeringen för bilar. Detta innebär att det bör finnas en cykelparkeringsplats för kortvarig parkering i alla kvartersområden där det finns objekt som skapar efterfrågan (kaféer, restauranger, kommunala tjänster, arbetsplatser).

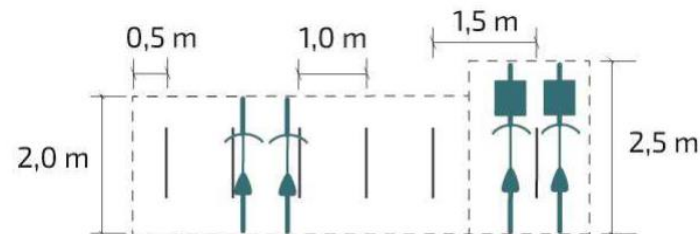
Det finns förhållandevis få cykelparkeringsplatser i Borgå i centrum och deras modell möjliggör till stor del inte att cykeln låses fast i sin ram. Mängden cykelparkering ska ökas särskilt i närheten av fysiska tjänster och vid åstranden. Borgå borde utarbeta en generalplan för cykelparkering som omfattar hela centrum. I planen fastställs efterfrågan på cykelparkeringen och placeringen av nya cykelparkeringsplatser i gatutrymmet. Vid placeringen ska principerna på bilden intill och bilden på nästa sida följas.

Alla nya ställningar ska göra det möjligt att parkera cykeln i ramen. En bra och enkel lösning är bågformade ställningar med 1,0 meters mellanrum. Då ryms det två cyklar i varje ställning. Om ställningarna står närmare varandra ryms det inte cyklar på båda sidorna om bågen och ställningens kapacitet är endast teoretisk.

### HUVUDPRINCIP

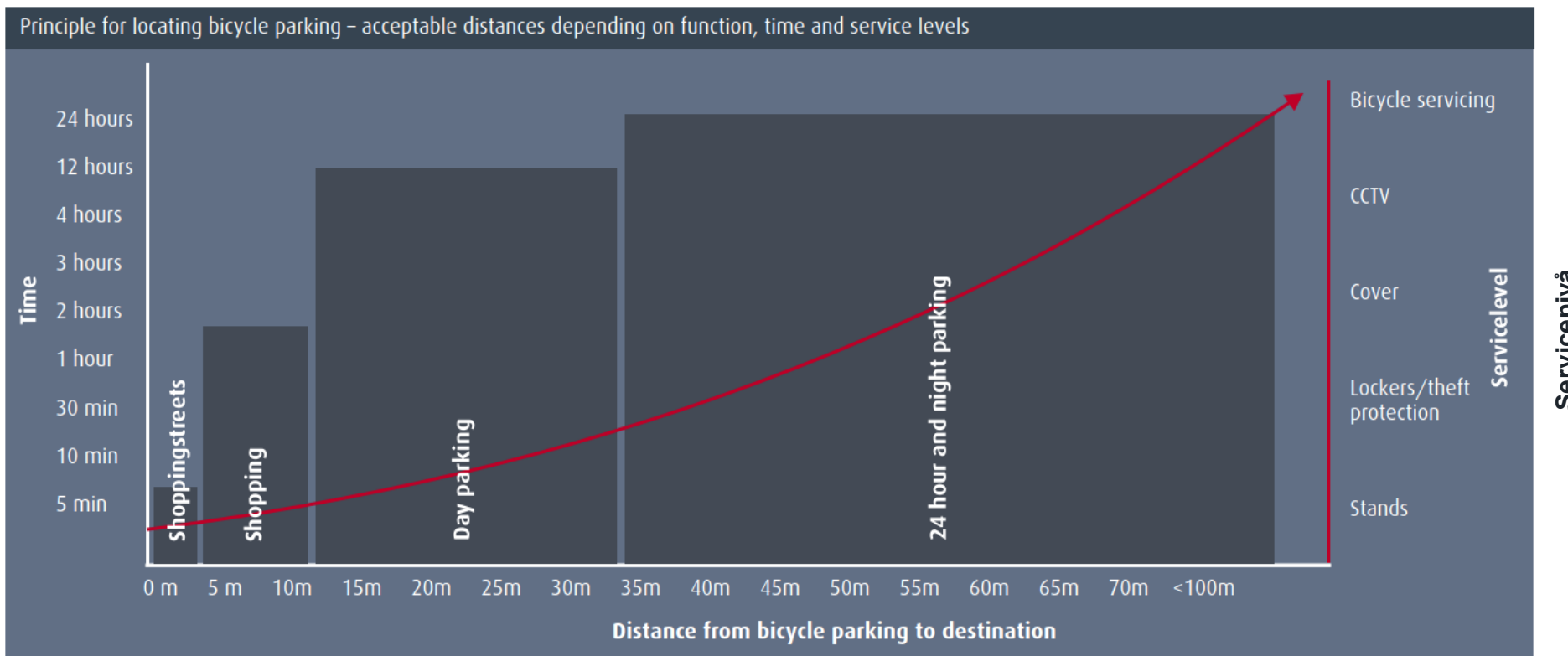
ALLMÄNT		<b>ANKOMSTRIKTNINGAR</b>	Parkeringen eller infarten till parkeringsanläggningen ska ligga före målet, flera riktningar beaktas
		<b>OBSERVATION</b>	Cykelparkering ska vara tydligt synlig då man kommer från ankomstriktningen. Inte kring hörnet, på andra sidan gatan eller mitt i parkeringen för bilar.
		<b>STYRNING</b>	Ska hittas så intuitivt som möjligt. Styrning behövs i allmänhet inte om det inte är fråga om en centraliserad parkeringsanläggning eller någon annan separat parkering, då behövs styrning från varje ankomstriktning
		<b>SÄKERHET</b>	Ankomsten till cykelparkeringen medför inga risksituationer för cyklister eller fotgängare, god belysning, trygghetskänsla, förebyggande av stöld
BEOBJEKT		<b>BOENDE</b>	Gångarna leder ända fram till cykelförrådet och de hålls i skick året om. Inga trappor, snäva vinklar eller tunga/smala dörrar
		<b>SKOLOR, DAGHEM</b>	Cykelställningarna ligger helt vid ingången till tomten. Inte nära bilarnas skjuttrafik, på lederna eller så att man cyklar genom gång-, vistelse- eller lekplatsområden. Det ska gå att cykla genom daghemsportarna med specialcyklar och släpkärror.
		<b>ARBETSPLATSER, LÄROANSTALTER</b>	Gångarna leder ända fram till cykelförrådet och förbindelsen till sociala utrymmen är smidig (se boende)
		<b>AFFÄRER</b>	Nära huvudingången, från alla ankomstriktningar. Inte som hinder på gångbanan eller så att man cyklar framför huvuddörrarna
		<b>KOLLEKTIVTRAFIKEN</b>	En snabb och smidig förbindelse från cykellederna till parkeringsplatserna, en snabb och observerbar förbindelse till kollektivtrafikmedlet eller parkeringstaket från flera olika riktningar, närmare än bilparkeringen, om ankomst- och avresehållplatserna ligger långt från varandra placeras en större del av parkeringen närmare hållplatsen för morgontrafikens rusningsriktning.

Källa: Plan för planering av cykelparkering Helsingfors stad, 2016.



Källa: Planeringsanvisning för cykelställningar, Trafikledsverket 2020.

## Principen för placering av cykelparkeringen – ett godtagbart avstånd baserat verksamhet funktion, tid och servicenivå



### Avståndet från cykelparkeringen till objektet

- Shoppinggator: **0–5 meter**
- Inköp, besök: **5–10 meter**
- Cykelparkering under dagen: **10–35 meter**
- cykelparkering 24 timmar och över natten: **35 ≤ 100 meter**

Källa: *Bicycle parking manual, the Danish Cyclists Federation, 2008*

1. Utgångspunkter för arbetet

2. Nuläget

3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

4.1 Scenarier för parkeringsutvecklingen i Borgå

4.2 Utveckling av cykelparkeringen

4.3 Spårtrafiklösningar i Borgå

4.4 Konsekvenser av torgets ändringar för rörligheten

4.5 Övriga utvecklingsplaner för centrum

5. Sammanfattning och rekommendationer

## 1. Utgångspunkter för arbetet

## 2. Nuläget

## 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

## 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

### 4.1 Scenarier för parkeringsutvecklingen i Borgå

### 4.2 Utveckling av cykelparkeringen

## 4.3 Spårtrafiklösningar i Borgå

### 4.4 Konsekvenser av torgets ändringar för rörligheten

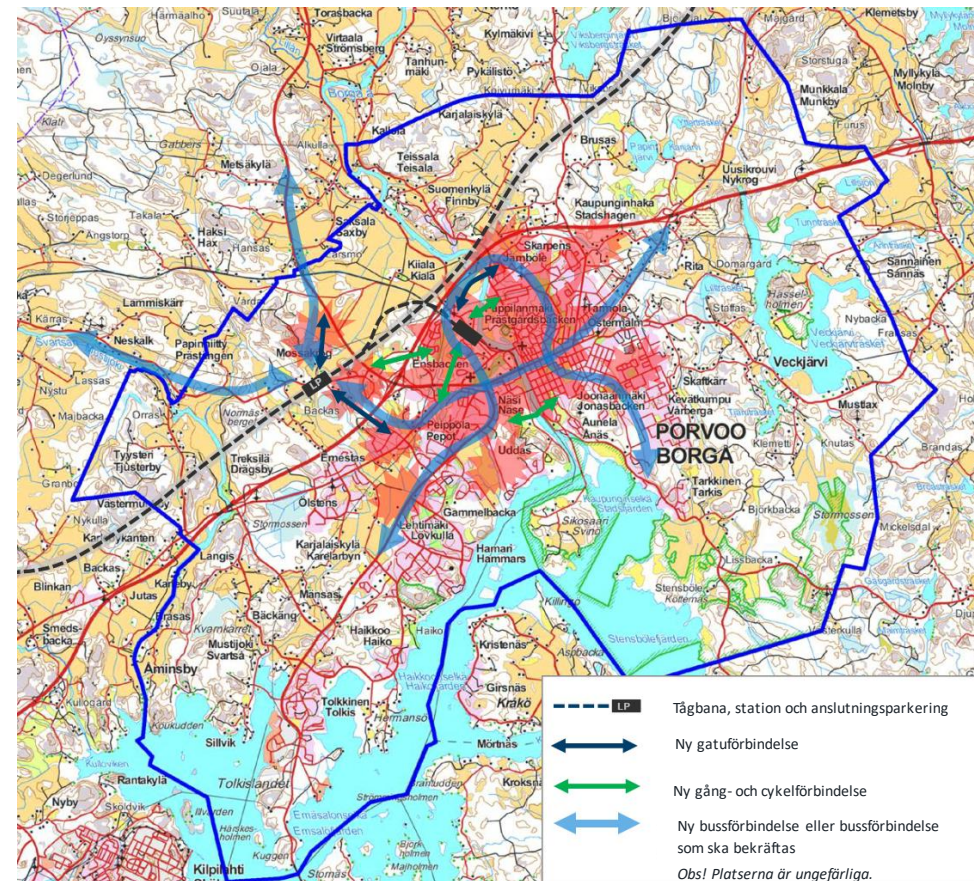
### 4.5 Övriga utvecklingsplaner för centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

## 4.3 Spårtrafiklösningar i Borgå

För närvarande finns det inga tågförbindelser för persontrafik till Borgå. I närheten av centrum har persontrafiken vid järnvägsstationen på åns västra strand avslutats 1981. Östbanan är under planering, dvs. en snabb tågförbindelse mellan Flygbanan-Borgå-Kouvola. I samband med strukturmodellerna har man i Borgå planerat och analyserat en del alternativ för placeringen av stationen. Modellerna har också bedömts ur olika trafikmässiga synvinklar. En modell med två järnvägsstationer bedömdes vara den bästa: den ena i Kungsporten och den andra vid den gamla stationen närmare centrum. I modellen är närtågens ändhållplats i centrum och de tåg som fortsätter i riktning mot Kouvola stannar vid huvudbanan på stationen i Kungsporten.

Efter denna bedömning har fler alternativ undersökts för järnvägsstationen (Utvärdering av förutsättningarna för genomförandet av närtågstrafik i riktning mot Borgå, 14.4.2023, Borgå stad, Nylands förbund, Ramboll) där den andra stationen i stället för vid Kungsporten placeras under jord i hörnet av Borgå Parkgata och Hornhattulavägen. I det andra alternativet är den underjordiska stationen belägen under Borgå å, från vilken det finns en förbindelse i öst till busstationen och i väster till östra delen av Borgå parkgata. Med tanke på både trafiksystemet och samhällsstrukturen är det optimalt att stationen för fjärr- och närtågstrafik på ett naturligt sätt placeras nära bussförbindelserna i Borgå centrum. Detta alternativ gav upphov till de klart mest positiva servicenivåerna och färdstörningskonsekvenserna. En utmaning för den underjordiska lösningen är dock de sannolika kostnadsökningarna. Det alternativ där det underjordiska alternativet ligger i hörnet av Borgå Parkgata och Hornhattulavägen är trafikmässigt, samhällsstrukturellt samt även eventuellt till sina investeringskostnader en mellanform mellan Kungsportens stationsalternativ och alternativet med den underjordiska stationen i centrum.



Strukturmodellen "Två stationer – en stad"

Källa: Strukturmodellernas trafikmässiga bedömning, 2022.

**1. Utgångspunkter för arbetet**

**2. Nuläget**

**3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen**

**4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum**

**4.1 Scenarier för parkeringsutvecklingen i Borgå**

**4.2 Utveckling av cykelparkeringen**

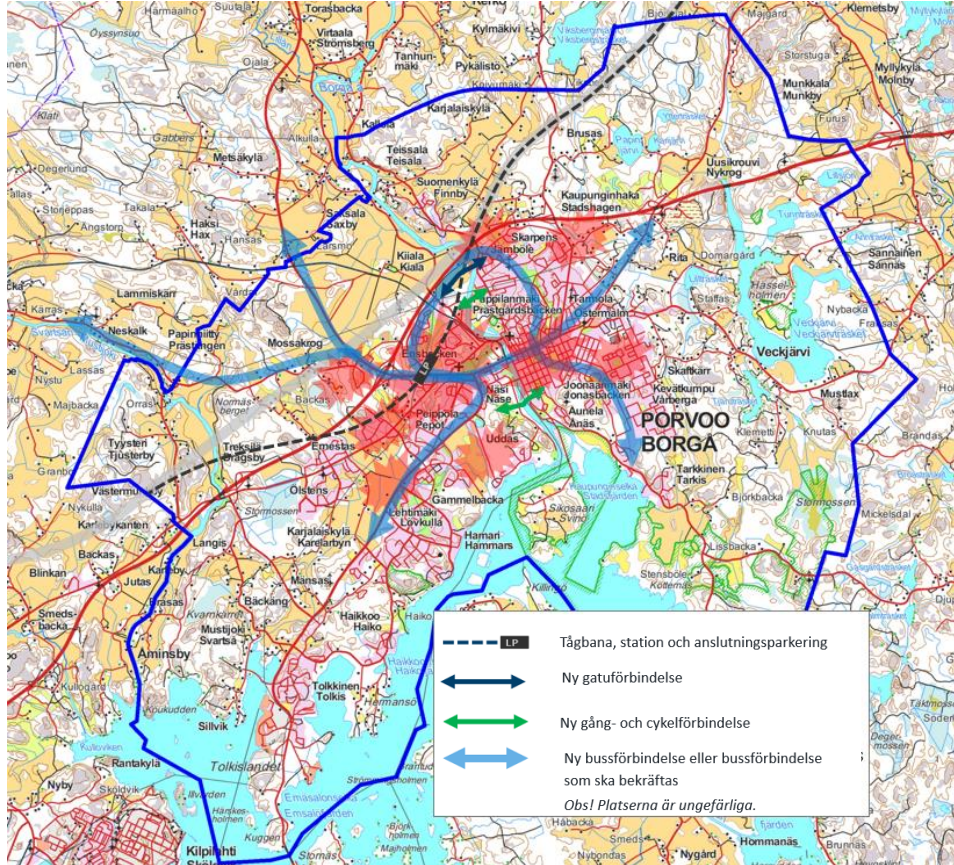
**4.3 Spårtrafiklösningar i Borgå**

**4.4 Konsekvenser av torgets ändringar för rörligheten**

**4.5 Övriga utvecklingsplaner för centrum**

**5. Sammanfattning och rekommendationer**

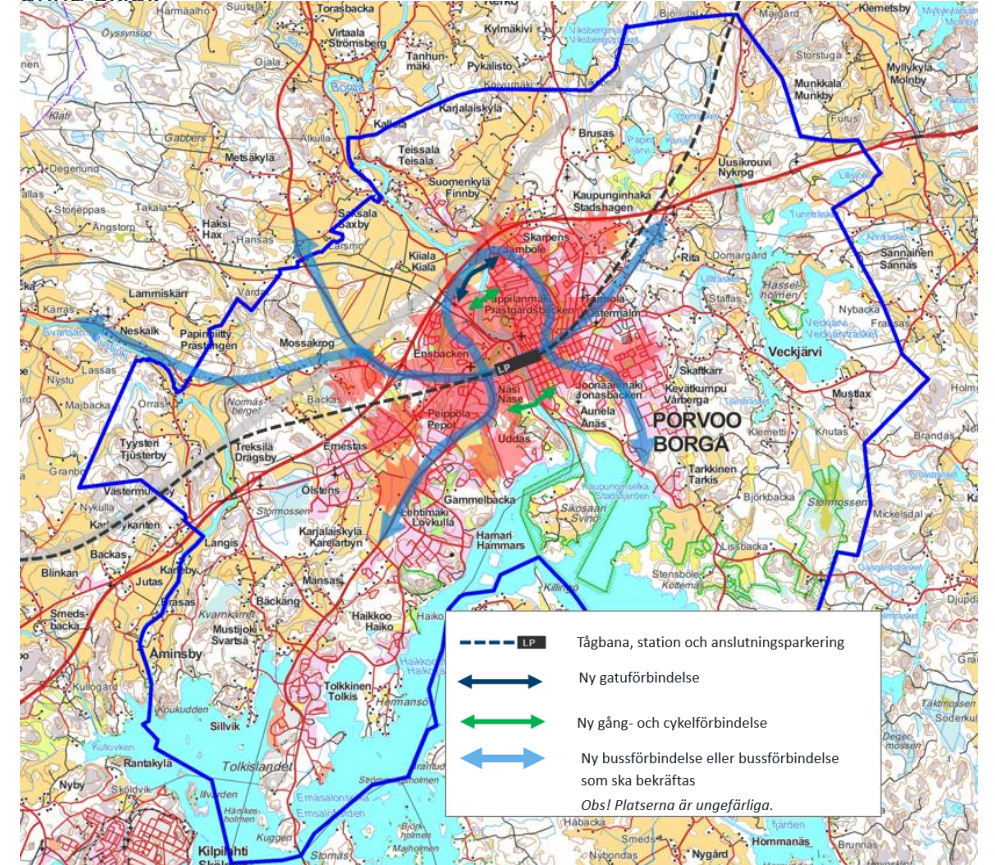
Utvecklingen av personspårtrafiken minskar behovet av busstrafik till Helsingfors. Beroende på restiden inom spårtrafiken finns det sannolikt även efterfrågan i någon mån på busstrafik i riktning mot Helsingfors. Största delen av busstrafiken mellan Helsingfors och Borgå upphör dock i och med spårtrafiken.



Stationen vid Hornhattulavägen.

Källa: Bedömning av förutsättningarna för genomförande av närtågstrafiken i Borgåriktningen, 2023.

Kollektivtrafiken till huvudstadsregionen kräver anslutningsparkering i alla alternativ. Det är sannolikt att en effektiv spårförbindelse lockar fler användare än ett bussbyte och att det därför finns ett större behov av anslutningsparkering. Distansarbetets roll och betydelse i framtiden påverkar också efterfrågan på anslutningsparkering, men dess storlek är ännu oklar.



Stationen i centrum

Källa: Bedömning av förutsättningarna för genomförande av närtågstrafiken i Borgåriktningen, 2023.

## 1. Utgångspunkter för arbetet

## 2. Nuläget

## 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

## 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

### 4.1 Scenarier för parkeringsutvecklingen i Borgå

### 4.2 Utveckling av cykelparkeringen

### 4.3 Spårtrafiklösningar i Borgå

### 4.4 Konsekvenser av torgets ändringar för rörligheten

### 4.5 Övriga utvecklingsplaner för centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

## 4.4 Konsekvenser av torgets ändringar för rörligheten

Torget nya detaljplan godkändes 2021. Målet för detaljplanereformen är att i enlighet med stadens strategi ha ett trivsamt, levande och attraktivt stadscentrum. I och med detaljplanen försvinner cirka 80 parkeringsområden i torgets omgivning. Förutom parkeringsplatserna vid torgets södra ända avlägsnas platser också från den norra delen av Biskopsgatan, från Fredsgatan på sträckan Mannerheimgatan–Stadshusgatan samt från Stadshusgatan från torgets södra ände. Antalet platser som tas ur bruk preciseras i samband med utarbetandet av gatuplanerna. Analysen av nuläget i råder det inte brist på parkeringsplatser i centrum, så ersättande parkering för de platser som försvinner behöver inte ordnas.

Det finns bra anslutningsparkeringsmöjligheter för cyklar på det nya torget. Vid norra kanten av torget finns cykelställningar men även mitt på torget installeras 160 cykelställningar. Anslutningscykelställningarna är inte täckta, vilket är att rekommendera när cykeln är fastlåst vid ställningen under skol- eller arbetsdagen.

I och med att det nya torget genomförs flyttas busshållplatserna till Fredsgatan, Biskopsgatan, Stadshusgatan som ligger nära torget vilket ger mer utrymme för vistelse på torget. Söder om stadshuset finns det för närvarande fem parkeringsplatser för bussar. I planeringen av linjerna bör man sträva efter att minimera bussarnas behov av att jämna ut tidtabellerna nära torget.





### 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

### 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

#### 4.1 Scenarier för parkeringsutvecklingen i Borgå

#### 4.2 Utveckling av cykelparkeringen

#### 4.3 Spårtrafiklösningar i Borgå

#### 4.4 Konsekvenser av torgets ändringar för rörligheten

#### 4.5 Övriga utvecklingsplaner för centrum

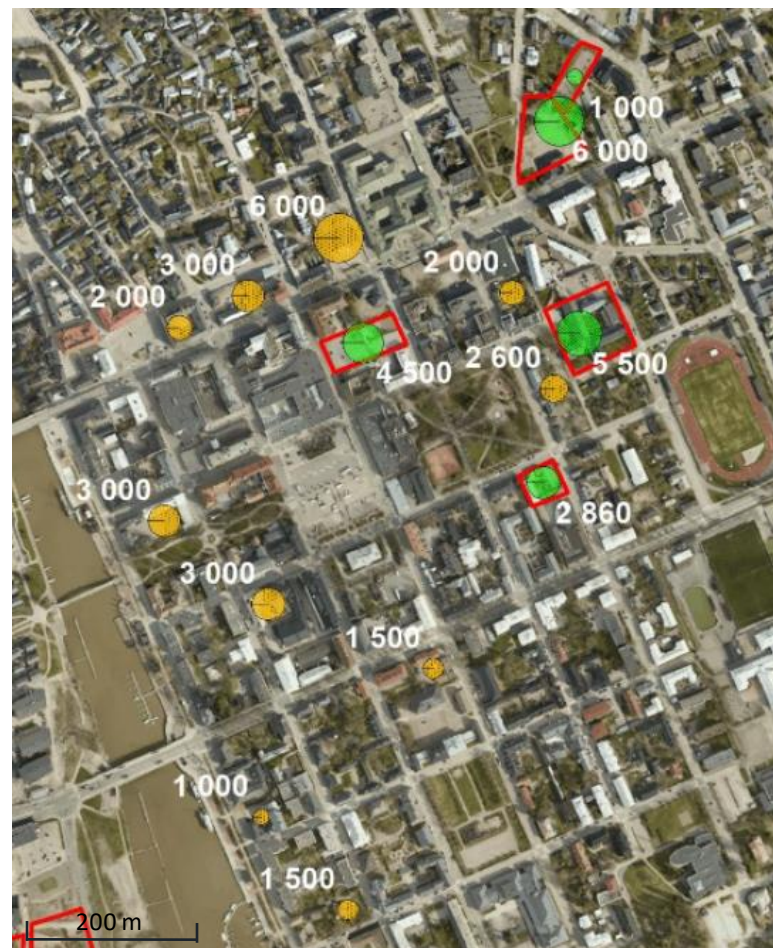
### 5. Sammanfattning och rekommendationer

## 4.5 Övriga utvecklingsplaner för centrum

I fråga om projekten för kompletteringsbyggande i Borgå centrum har genomförandet av parkeringen visat sig vara utmanande särskilt i den gamla, täta stadsstrukturen öster om Borgå å. I de obbyggda områdena på Västra åstranden är det lättare att lösa parkeringsproblemen. I bilden nedan presenteras det preliminära antalet kvadratmeter våningsyta i framtida bostäder i kompletteringsbyggnadsprojekten öster om Borgå å: projekt som ännu inte genomförts enligt de gällande detaljplanerna visas i grönt och projekt som är på gång eller anhängiggjorda och vars omfattning preciseras ytterligare visas i gult.

På det område som bilden avgränsar kommer det preliminärt att byggas bostäder med 45 460 m<sup>2</sup>-vy, vilket innebär att det med den nuvarande normen för parkering i stadskärnan (1 bp/120 m<sup>2</sup>-vy) kommer att behövas cirka 380 parkeringsplatser i området i fråga. Eftersom det inte finns någon möjlighet att placera parkeringsplatserna på projektens egna tomter bör man överväga att koncentrera parkeringsplatserna och införa ett nytt förfarande för friköp (för närvarande förutsätter friköp statens parkeringsbolag).

Staden har redan från förr friköpsavtal som motsvarar cirka 400 bilplatser. Det nya friköpsförfarandet borde dock genomföras behärskat på ett sätt som lätt kan följas upp. Då kan det också komma på fråga att bygga en parkeringsanläggning dit de friköpta bilplatserna anvisas. Detta kan också genomföras utan friköp på samma sätt som i scenariot A++, vilket innebär att parkeringsplatserna i planen anvisas till en centraliserad parkeringsanläggning. Staden tar då en framförhållande risk gällande genomförandet och bolagen betalar för de platser som anvisats dem i planen (mot delägarskap). I detta fall förblir gamla friköp och eventuella platser för kortvarig parkering i stadens ägo i anläggningen.



Utvecklingsplaner i centrum (m<sup>2</sup>-vy). Med gröna cirklar beskrivs de projekt i gällande detaljplaner som ännu inte genomförts. Med gula cirklar presenteras projekt som är på gång eller anhängiggjorda vars omfattning preciseras under arbetet med planen.

### 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

### 3. Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

#### 4.1 Scenarier för parkeringsutvecklingen i Borgå

#### 4.2 Utveckling av cykelparkeringen

#### 4.3 Spårtrafiklösningar i Borgå

#### 4.4 Konsekvenser av torgets ändringar för rörligheten

#### 4.5 Övriga utvecklingsplaner för centrum

### 5. Sammanfattning och rekommendationer

Elantos kvarter mellan Mannerheimgatan och Fredsgatan har i stadens planer framstått som ett alternativ som placering för en ny parkeringsanläggning. Det är möjligt att placera bilplatser från närliggande projekt för kompletteringsbyggande i anläggningen samt ersättande parkeringsplatser för platser som eventuellt försvinner från gatorna i området i framtiden vilket möjliggör delvis altemneringsanvändning av platserna.

I fråga om projekt för kompletteringsbyggande i centrum ligger det på promenadavstånd från den eventuella parkeringsanläggningen i fråga byggande av nya bostäder på cirka 25 600 m<sup>2</sup>-vy där normen för parkering är 1 bp/120 m<sup>2</sup>-vy innebär cirka 210 parkeringsplatser. Eftersom andelen hushåll utan bil i området i fråga är relativt stor, kan det bli aktuellt att skärpa parkeringsnormen i området i fråga till exempel med 1 bp/160 m<sup>2</sup>-vy, vilket innebär att det kommer att behövas cirka 160 bilplatser.

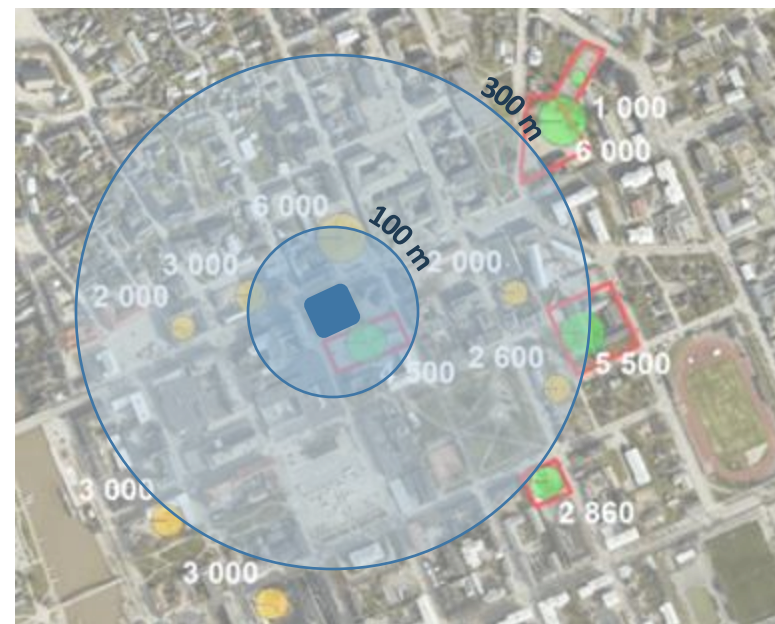
I stället för att skärpa normen kan man också använda sig av mekanismen som minskar normerna: när parkeringsplatserna placeras i en centraliserad parkeringsanläggning med icke utsedd altemneringsanvändningen, minskas normen med 20–25 %, vilket innebär att man på objektet kan genomföra motsvarande mängd färre platser. Minskningen kunde vara en bättre metod eftersom den kan knytas till platser som inte utses för någon viss aktör. I sig gör normen det inte (det torde också gå att skrivas in som villkor).

Parkeringsplatserna för nya projekt kunde fungera med altemneringsanvändning i parkeringsanläggningar tillsammans med platser som ersätter de nuvarande kantstensparkeringsplatserna. Från Biskopsgatan och Fredsgatan mellan Mannerheimgatan och torget kunde till exempel cirka 40 kantstensplatser avlägsnas, och de ersättande platserna skulle finnas i en ny parkeringsanläggning. Att parkeringen inte är namngiven i anläggningen är en absolut förutsättning för att parkeringen ska lyckas, och utan det lönar det sig inte att möjliggöra ett mindre antal platser.

Till parkeringsanläggningen kan också anvisas platser för gamla friköpsavtal.

Av de inlösta platserna ligger nästan 330 platser på gångavstånd från Elantos kvarter. Staden kan placera ett belopp som motsvarar dessa avtal om friköp som startkapital i anläggningens genomförande. Dessutom kan anläggningens genomförande finansieras genom friköp av nya kompletterande byggprojekt.

Om det också skulle genomföras platser i anläggningen på basis av gamla friköpsavtal, bör det övriga parkeringsutbudet i närområdet minskas, för att man ska kunna undvika överutbud av parkering och säkerställa att anläggningen används effektivt. Om de boende i objekten som friköpts kan få boendeparkeringstillstånd ska det tas bort då objektens bilplatser genomförs i anläggningen.



Placeringen av en eventuell ny parkeringsanläggning i Elantos kvarter och projekt som ligger på promenadavstånd (300 m).

## 1. Utgångspunkter för arbetet

## 2. Nuläget

## 3.

## Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

## 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

# 5. Sammanfattning och rekommendationer

## Sammanfattning av utredningens resultat

Parkeringen är en central del av stadens trafiksystem, men också ett verktyg för rörlighetsstyrning. Den är föremål för motstridiga mål: parkeringsplatserna stöder i nuläget centrumets butiker och tjänster, men å andra sidan försvårar de till exempel uppnåendet av de mål som hänför sig till klimatet och trivseln i centrum.

De huvudsakliga resultaten av denna utredning är:

- För närvarande finns det tillräckligt med parkeringsplatser i hela centrum. Lediga platser hittas inte nödvändigtvis på de mest efterfrågade platserna i centrum, men det går att hitta en plats på promenadavstånd. De avgiftsbelagda parkeringsplatserna helt i centrum är de populäraste. Nyttjandegraderna för dem är som högst cirka 75 % på lördagar.
- De företagare som besvarade enkäten i samband med arbetet upplever att det behövs fler parkeringsplatser i centrum och att parkeringspriset är högt.
- Frågan om att omvandla vissa kantstensparkeringsplatser till exempelvis terrasser delade företagarnas åsikter: 40 % av enkätens respondenterna riktade till företagare upplevde att ändringen av platserna ökar företagets kunder och omsättning, medan 47 % av respondenterna var av annan åsikt.
- På basis av intervjuerna upplever kunderna att det till största delen är lätt att uträtta ärenden i centrum, vilket innebär att kunderna inte upplever parkeringen som lika problematisk som företagarna. Över hälften av de intervjuade anlände till centrum med annat än personbil.

- Parkeringsförhållandena för cyklar bör förbättras och antalet platser bör utökas också längs gatan nära butikernas dörrar.
- Även om en effektiv parkeringstillsyn väcker kritik bland stadsborna är en effektiv tillsyn viktig för trafiksäkerheten och för att garantera tillgången till parkeringsplatser.
- Ändringen av torget avlägsnar parkeringsplatser, men ändringen kräver inte att ersättande platser byggs på basis av parkeringsberäkningarna eftersom det finns lediga platser på promenadavstånd nära torget.
- I centrum planeras flera projekt som enligt den nuvarande parkeringsnormen kräver ett märkbart stort antal parkeringsplatser. Vissa projekt minskar dessutom på parkeringen på marknivå. I och med dessa projekt behövs det nya parkeringsplatser i centrum.

## Rekommendationer till fortsatta åtgärder

I Borgå stadsstrategi har staden som mål att främja gång och cykling samt att utveckla ett centrum där promenadtrafiken betonas. Minskningen av kantstensparkeringen skapar möjligheter för gång- och cykeltrafik enligt strategin samt för att genomföra gatugrönt. För att minska utsläppen från trafiken och göra centrumets gator trivsammare måste mängden biltrafik i centrumen minskas.

Staden har också som mål att främja kollektivtrafiken inom staden och kollektivtrafikförbindelserna till huvudstadsregionen. För att kollektivtrafiken ska kunna ökas måste kollektivtrafiken vara mer konkurrenskraftig än idag jämfört med privatbilismen, särskilt vad gäller resor till centrum. Även detta motiverar begränsningarna av parkeringsmöjligheterna för privatbilismen inom Borgå centrum.

## 1. Utgångspunkter för arbetet

### 2. Nuläget

### 3.

## Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

### 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

På grund av det ovan nämnda lönar det sig inte att locka mer biltrafik till stadskärnan genom att anlägga rikligt med ny strukturell parkering. Om parkeringsanläggningen genomförs bör man samtidigt minska kantstensparkeringen. En parkeringsanläggning skulle vara till fördel i samband med att centrumets nya projekt byggs, varvid parkeringen hos projekt som ligger på promenadavstånd skulle kunna koncentreras till den nya parkeringsanläggningen. Det är skäl att planera en fungerande anläggning med altemnerande användning, vilket skulle göra det möjligt att minska antalet kantstensparkeringsplatser i närliggande områden och anvisa ersättande platser till parkeringsanläggningen.

Parkeringsnormen bör också övervägas från fall till fall när nya projekt planeras. I stadskärnan är antalet bilfria hushåll redan nu stort jämfört med andra områden i staden. När Borgå befolkning åldras torde det bli allt mer lockande att bo i centrum på grund av tjänsterna som finns där. Äldre personer äger kanske inte bilar i samma utsträckning som den yngre befolkningen. En skärpning av parkeringsnormen jämfört med nuläget (120 bp/m<sup>2</sup>-vy -> 160 m<sup>2</sup>-vy) eller en minskning av parkeringsnormen (20–25 % minskning av platserna enligt normen, om platserna genomförs i en centraliserad parkeringsanläggning med icke utsedd altemnerande användning) kan således komma på fråga i samband med att vissa nya projekt inom stadskärnan planläggs. Det är bra att betona den flexibilitet som minskar antalet parkeringsplatser som behövs redan i projekteringskedet.

Det är möjligt att utvidga parkeringsavgiftszonen i centrum. Samtidigt kan parkeringsavgifterna höjas och graderas inom stadskärnan. För att effektivisera parkeringscykeln i det mest efterfrågade området (området inom Krämaregatan, Ågatan, Lundagatan och Fredsgatan) kan man använda en progressiv parkeringsprissättning, vilket innebär att priset kan motsvara prisnivån för annan avgiftsbelagd parkering under de två första timmarna och stiga under de följande timmarna.

Alla stadens invånare betalar för stadens allmänna bilplatser och underhållet av dem, även de som inte äger bil. En utvidgning av parkeringsavgifterna och en höjning av avgifterna inom stadskärnan stöder bättre en jämlik behandling av stadsborna. Utvecklingen av stadsmiljön så att den blir gynnsammare också för fotgängare och cyklisterna samt för dem som åker kollektivt främjar också jämlikheten mellan invånarna i Borgå.

Styrningen är en viktig del av parkeringssystemet. Genom att smidigt styra trafiken till parkering också i stadskärnan kan man undvika trafik som letar efter en ledig parkeringsruta. I samband med att en eventuell ny parkeringsanläggning byggs är det viktigt att också satsa på styrningen så att de som besöker anläggningen lär sig att använda den. Information i realtid om lediga platser i anläggningen redan på gatunätet underlättar trafikanternas beslut i valet av parkeringsplats. Det skulle vara bra att få med även de privata parkeringsanläggningarna i styrningssystemet.

## 1. Utgångspunkter för arbetet

## 2. Nuläget

## 3.

## Utvecklingsutsikterna för trafiken och parkeringen

## 4. Utveckling av parkeringsplatser och rörlighet i centrum

## 5. Sammanfattning och rekommendationer

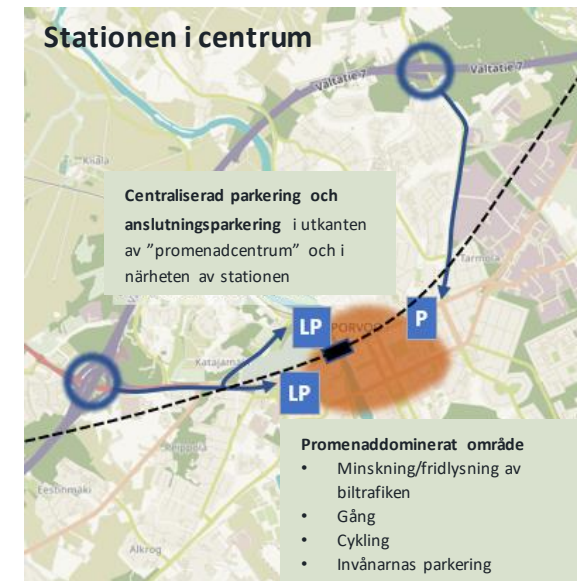
För att öka trivseln och livskraften i stadens centrum och för att Gamla Borgå bättre ska kunna anslutas till torget är det av största vikt att man minskar de hinderverkningar som biltrafiken på Mannerheimgatan medför. Detta kan man påverka även genom ordnandet av parkeringen. Man kan sträva efter att minska genomfartstrafiken i centrum bland annat genom att styra trafiken från riksväg 7 till de centrala parkeringsplatserna eller parkeringsanläggningarna som ligger i kanterna av promenadcentrumet. Idag fungerar styrningen till parkering i Gamla Borgå och parkeringsarrangemangen bra.

Tyngdpunkten i centrumets tillväxt i framtiden beror också på den spårtrafiklösning som väljs. I strukturmodellen "Två stationer – en stad" och i stationsalternativet för Hornhattulavägen riktas tillväxten särskilt väster om ån och till omgivningen kring den nya stationen. Alternativet

med en station i centrum möjliggör för sin del tillväxt och expansion i det nuvarande centrumområdet.

Oberoende av den spårtrafiklösning som väljs ska stationens anslutningspunkt, med undantag av Kungsportens station, genomföras centraliserat och strukturellt vilket möjliggör ett tätt byggande av miljön. Med detta kan man i synnerhet i alternativet stationen i centrum även ansluta parkeringen för trafiken i riktning mot centrum. Dessutom kan staden för att möjliggöra en centraliserad strukturell parkering ta en framförhållande roll för att genomföra parkeringsanläggningarna.

Kostnaderna för anslutningsparkeringen och ägandet fördelas eventuellt mellan olika aktörer (staden, markägare, fastigheterna, spårbolaget, farledsverket).





Specsavers

Optikko

Specsavers

Optikko

LUNDI

UMTA

ROSS

Cycle  
X

PESSONEN