



# Porvoon pysäköintiselvitys

## Esipuhe

Tässä työssä on tarkasteltu pysäköintiä ja liikennettä laajemminkin Porvoon keskustassa. Työn tavoitteena on palvella käynnissä olevaa keskeisten alueiden yleiskaavan laadintaa. Lähtökoh-tina työssä ovat kaupunkistrategian tulevaisuutta koskevat kehittämistavoitteet hiilineutraali-suudesta, nykyisen rakennetun ympäristön kehittämisestä kaupunkirakennetta täydentämällä ja tiivistämällä sekä kestävä liikumisen mahdollistamisesta. Näiden tavoitteiden mukaisesti työssä on katsottu pysäköintiin ja liikenteen järjestämiseen liittyviä kysymyksiä laaja-alaisesti ja sekä lyhyellä että pitkällä aikajänteellä.

Työhön ovat Porvoon kaupungilta osallistuneet:

Dan Mollgren

Katri Hällström

Hanna Linna-Varis

Maija-Riitta Kontio

Pekka Mikkola

Emilia Saatsi

Antti Javanainen

Elina Leppänen

Selvityksen on laatinut WSP Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet Timo Kärkinen, Katarina Wallin, Jouni Ikäheimo, Leena Gruzdaitis, Riikka Kallio, Simo Airaksinen ja Edwin 't Lam.

Porvoossa elokuussa 2023

## Sisältö

<b>Esipuhe</b>	<b>2</b>	<b>4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen</b>	<b>39</b>
<b>1. Työn lähtökohdat</b>	<b>4</b>	4.1 Pysäköinnin kehittämisen skenaariot Porvoossa	39
1.1 Porvoon keskeisten alueiden yleiskaava	4	4.2 Pyöräpysäköinnin kehittäminen	44
1.2 Kaupungin tavoitteet	4	4.3 Porvoon raideliikennetkaisu	46
1.3 Porvoon väestö	5	4.4 Torin muutosten vaikutukset liikkumiseen	48
<b>2. Nykytilanne</b>	<b>6</b>	4.5 Muut keskustan kehittämissuunnitelmat	49
2.1 Pysäköinnin tarjonta ja kysyntä	6	<b>5. Yhteenveto ja suositukset</b>	<b>51</b>
2.2 Pysäköinnin talous	13		
2.3 Pysäköinninvalvonta	13		
2.4 Asuntokuntien autonomistus	14		
2.5 Keskustan asiointiliikenne	15		
2.6 Yritysten näkemys pysäköinnistä keskustassa	18		
<b>3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä</b>	<b>19</b>		
3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia	19		
3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia Suomessa ja muualla	26		
3.3 Pysäköintinormit	33		
3.4 Referenssikohteita	36		

## 1. Työn lähtökohdat

### 1.1 Porvoon keskeisten alueiden yleiskaava

### 1.2 Kaupungin tavoitteet

### 1.3 Porvoon väestön ikääntyminen

## 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikuttamisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

# 1. Työn lähtökohdat

## 1.1 Porvoon keskeisten alueiden yleiskaava

Porvoon keskeisten alueiden osayleiskaavaa ollaan uusimassa. Työn yhteydessä on laadittu neljä erilaista rakennemallia, joissa kuvataan karkealla tasolla yhdyskuntarakenteen kehittämisen päälinjoja ja kasvun suuntautumista. Kaikissa rakennemalleissa vuonna 2050 Porvoossa asuu 70 000 asukasta eli lähes 20 000 asukasta enemmän nykyiseen verrattuna. Työpaikkoja rakennemalleissa vuonna 2050 on noin 31 500 eli noin 10 000 työpaikkaa enemmän kuin nykyisin. Uusista asukkaista 15 000 ja työpaikoista 7000 sijoittuu kaupungin keskeisille alueille.

Uuden maankäytön sijoittuminen vaihtelee rakennemalleittain:

- Vaihtoehdossa "Kuninkaanportin kukoistus" kasvu ohjataan keskustasta länteen kohti Kuninkaanporttia.
- Vaihtoehdossa "Kaksi asemaa – yksi kaupunki" kaupunki kasvaa, laajentuu ja tiivistyy nykyisen keskustan ja keskustaan tulevan juna-aseman ympärille.
- Vaihtoehdossa "Uudet naapurit" nykyinen keskusta säilyy pääkeskukseksi, mutta eripuolilla kaupunkia on myös lähialueiden keskuksia.
- Vaihtoehdossa "Reippaasti laajentuen" kaupunki kasvaa kaikkiin ilmansuuntiin ja kaupunkirakennetta laajennetaan ottamalla uusia alueita käyttöön.

Lopullista rakennemallia ei ole vielä valittu. Itäradan toteutuminen vuoteen 2050 mennessä on rakennemalleissa oletuksena.

## 1.2 Kaupungin tavoitteet

Porvoon kaupunkistrategiassa 2022-2025 määritellään, että kaupunki tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä. Ilmasto otetaan huomioon kaikissa kaupungin tavoitteissa ja on mukana hankinnoissa ja päätöksenteossa. Kaupunkirakennetta kehitetään täydentämällä ja tiivistämällä jo olemassa olevaa rakennettua ympäristöä, mikä mahdollistaa kestävästi liikkumisen. Kaupunki edistää toimivaa ja kattavaa sisäistä joukkoliikennettä sekä joukkoliikennedyhteyksiä pääkaupunkiseudulle, jonne noin joka neljäs porvoolainen suuntaa työhön. Kaupunki edistää myös pyöräilyä, kävelyä ja kävelypainotteisen keskustan kehittämistä sekä eri liikennemuotojen siirtymistä kohti päästöttömiä ratkaisuja.



## 1. Työn lähtökohdat

[1.1 Porvoon keskeisten alueiden yleiskaava](#)

[1.2 Kaupungin tavoitteet](#)

## 1.3 Porvoon väestön ikääntyminen

## 2. Nykytilanne

[3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä](#)

[4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen](#)

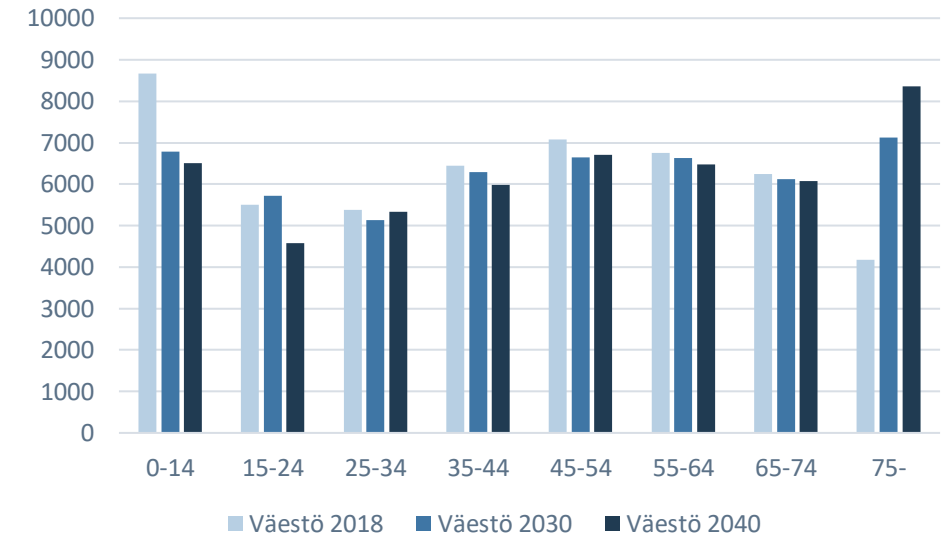
[5. Yhteenveto ja suositukset](#)

## 1.3 Porvoon väestö

Porvoon asukasluku on kasvanut tasaisesti viime vuosina. Kasvu on vuosina 2010-2022 ollut noin 2500 asukasta. Asukkaiden ikärakenne on muuttunut kyseisenä aikana huomattavasti. Kun esimerkiksi 15-24-vuotiaiden määrä väheni 7,4 %, kasvoi 65-74-vuotiaiden määrä 45,8 % ja yli 75-vuotiaiden määrä 27,1 %. Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan vuosina 2018-2040 työikäisten määrä vähenee (-1...-7 % ikäluokasta riippuen), mutta yli 75-vuotiaiden määrä kasvaa merkittävästi (+100 %). MDI:n ennusteessa yli 75-vuotiaiden määrä kasvaa vastaavasti, mutta työikäisten määrä Tilastokeskuksen ennusteesta eroten kasvaa (+5...+18 %). (lähde: Porvoon asuntotuotantoennuste 2019-2040, MDI.)

Väestön ikääntyminen on syytä huomioida kaupunkia kehitettäessä. Suuri iäkkäiden osuus heijastuu merkittävästi asumiseen liittyviin ratkaisuihin, palvelujen tarpeeseen sekä liikkumiseen. Keskusta-asuminen on monelle iäkkäälle sopiva vaihtoehto palveluiden sijaitessa lähellä.

## Väestörakenteen kehitys Porvoossa 2018-2040



Väestörakenteen kehitys Tilastokeskuksen väestöennusteen perusteella 2019-2040. Lähde: Porvoon asuntotuotantoennuste 2019-2040, MDI

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

#### 2.1 Pysäköinnin tarjonta ja kysyntä

#### 2.2 Pysäköinnin talous

##### 2.2 Pysäköinnin- valvonta

##### 2.4 Asuntokuntien autonomistus

##### 2.5 Keskustan asiointiliikenne

#### 2.6 Yritysten näkemys pysäköinnistä keskustassa

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

## 2. Nykytilanne

### 2.1 Pysäköinnin tarjonta ja kysyntä

#### Autojen pysäköinti

Seuraavilla sivuilla on esitetty keskustan nykyisten pysäköintipaikkojen maksullisuus/maksuttomuus ja pysäköityjen autojen määrä suhteessa paikkamäärään sekä tämän perusteella laskettu pysäköinnin täyttöaste. Maksullinen pysäköinti sijoittuu aivan ydinkeskustaan ja pysäköinti on kyseisillä paikoilla maksullista arkisin klo 8-18 välillä sekä lauantaisin klo 8-15 (2 €/h). Pysäköinti lähellä ydinkeskustaa olevilla paikoilla on aikarajoitettua.

Pysäköityjen ajoneuvojen määrät on laskettu drone-ilmakuvien perusteella. Kuvausajankohdat olivat perjantai 14.10.2022 aamupäivä n. klo 11 ja perjantai 21.10.2022 iltapäivä n. klo 14 sekä lauantai 18.3.2023 n. klo 13. Seuraavilla sivuilla esitetyt kuvat ovat perjantain iltapäivän sekä lauantain tilanteesta. Perjantain laskenta-ajankohtien luotettavuus varmistettiin maksullisen pysäköinnin pysäköintidatan perusteella. Datasta laskettiin maksulliseen pysäköintiin tulevien ajoneuvojen määrät päivittäin välillä 10.10.2022-21.10.2022. Laskentapäivät 14.10.2022 ja 21.10.2022 olivat molemmat perjantaipäiviä ja datan perusteella kummankin viikon vilkkaimmat päivät.

Pysäköintilaskennan perusteella kysyntä keskittyy voimakkaimmin keskeisten palvelujen läheisyyteen. Tämän lisäksi pysäköinnin maksullisuus/maksuttomuus vaikuttaa paikkojen täyttöasteeseen.

Maksullisen pysäköinnin ajoneuvomäärät			
	Ajankohta	Ajon/vrk	Kuvausajan- kohdat
	ma	10.10.2022	1107
	ti	11.10.2022	1362
	ke	12.10.2022	1363
	to	13.10.2022	1499
	<b>pe</b>	<b>14.10.2022</b>	<b>1680</b>
	la	15.10.2022	1092
	su	16.10.2022	138
	ma	17.10.2022	1398
	ti	18.10.2022	1423
	ke	19.10.2022	1459
	to	20.10.2022	1358
	<b>pe</b>	<b>21.10.2022</b>	<b>1651</b>
			<b>ap kuvaus</b>
			<b>ip kuvaus</b>

*Lähde: Porvoon kaupungin maksullisen pysäköinnin pysäköintidata 10.10.2022-21.10.2022*

1. Työn lähtökohdat

2. Nykytilanne

2.1 Pysäköinnin tarjonta ja kysyntä

2.2 Pysäköinnin talous

2.3 Pysäköinnin-  
valvonta

2.4 Asuntokuntien  
autonomistus

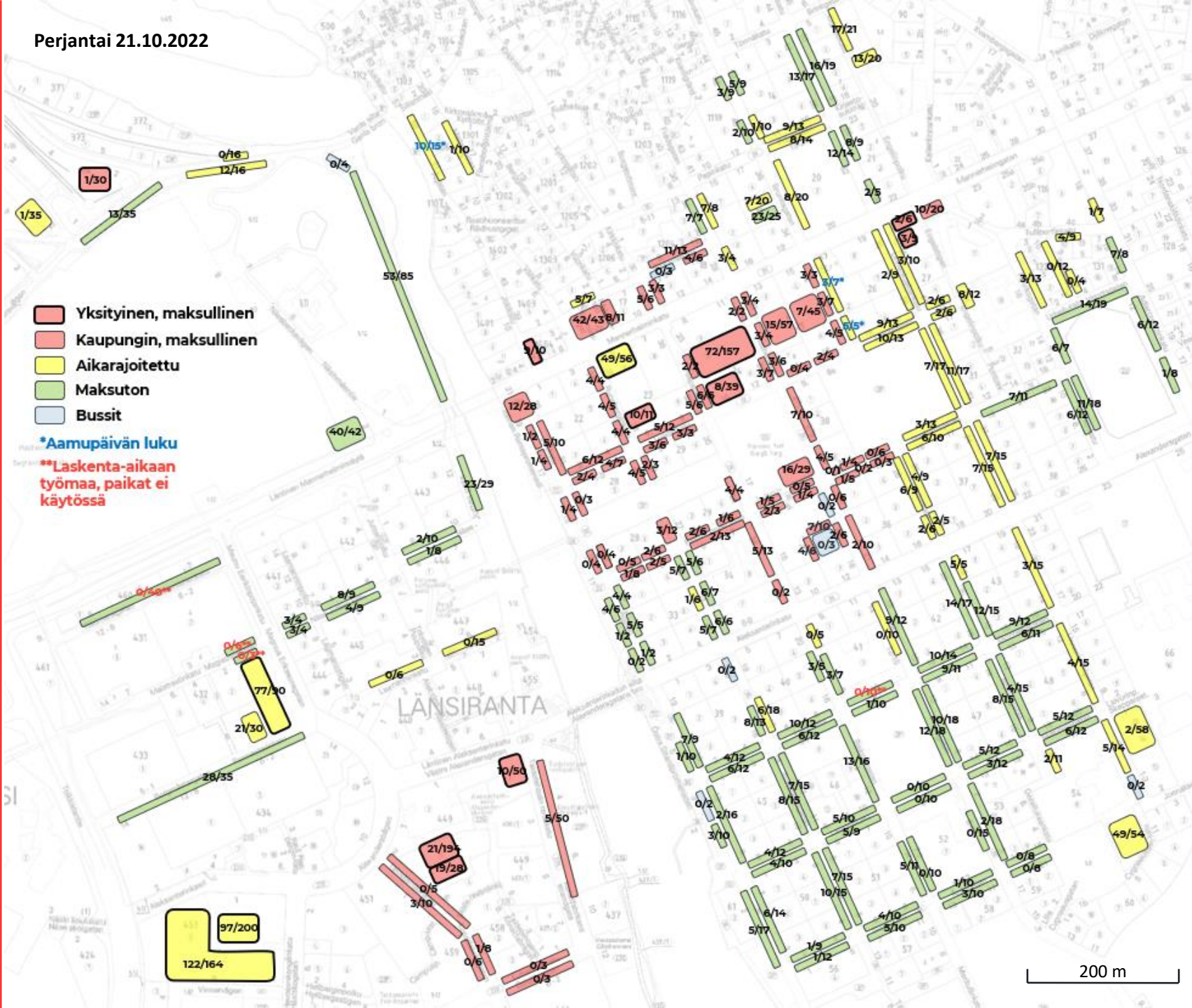
2.5 Keskustan  
asiointiliikenne

2.6 Yritysten näkemys  
pysäköinnistä  
keskustassa

3. Liikenteen ja  
pysäköinnin  
kehitysnäkymiä

4. Keskustan  
pysäköinnin ja  
liikkumisen  
kehittäminen

5. Yhteenveto ja  
suositukset



Nykyisten katujen varsilla tai kaikille avoimilla pysäköintialueilla olevien pysäköintipaikkojen maksullisuus/maksuttomuus sekä pysäköityjen autojen määrä suhteessa paikkamäärään

- Maksullisia yksityisiä paikkoja yhteensä noin 530 kpl
- Maksullisia kaupungin paikkoja yhteensä noin 680 kpl
- Aikarajoitettuja paikkoja yhteensä noin 1040 kpl
- Maksuttomia paikkoja yhteensä noin 1230 kpl
- Pysäköintipaikkoja keskustassa yhteensä 3 480 kpl

1. Työn lähtökohdat

2. Nykytilanne

2.1 Pysäköinnin tarjonta ja kysyntä

2.2 Pysäköinnin talous

2.3 Pysäköinnin valvonta

2.4 Asuntokuntien autonomistus

2.5 Keskustan asiointiliikenne

2.6 Yritysten näkemys pysäköinnistä keskustassa

3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

4. Keskustan pysäköinnin ja liikummisen kehittäminen

5. Yhteenveto ja suositukset



**Pysäköintipaikkojen täyttöaste perjantai 21.10.2022**

- Maksullisten yksityisten paikkojen täyttöaste keskimäärin noin 29 %
- Maksullisten kaupungin paikkojen täyttöaste keskimäärin noin 43 %
- Aikarajoitettujen paikkojen täyttöaste keskimäärin noin 63 %
- Maksuttomien paikkojen täyttöaste keskimäärin noin 52 %
- Kaikkien pysäköintipaikkojen täyttöaste keskimäärin noin 50 %
- Maksullisten paikkojen täyttöaste aivan ydinkeskustassa (Rihkamakadun, Jokikadun, Lundinkadun ja Rauhankadun ympäröimä alue) keskimäärin noin 59 %



## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

#### 2.1 Pysäköinnin tarjonta ja kysyntä

#### 2.2 Pysäköinnin talous

#### 2.3 Pysäköinnin valvonta

#### 2.4 Asuntokuntien autonomistus

#### 2.5 Keskustan asiointiliikenne

#### 2.6 Yritysten näkemys pysäköinnistä keskustassa

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen

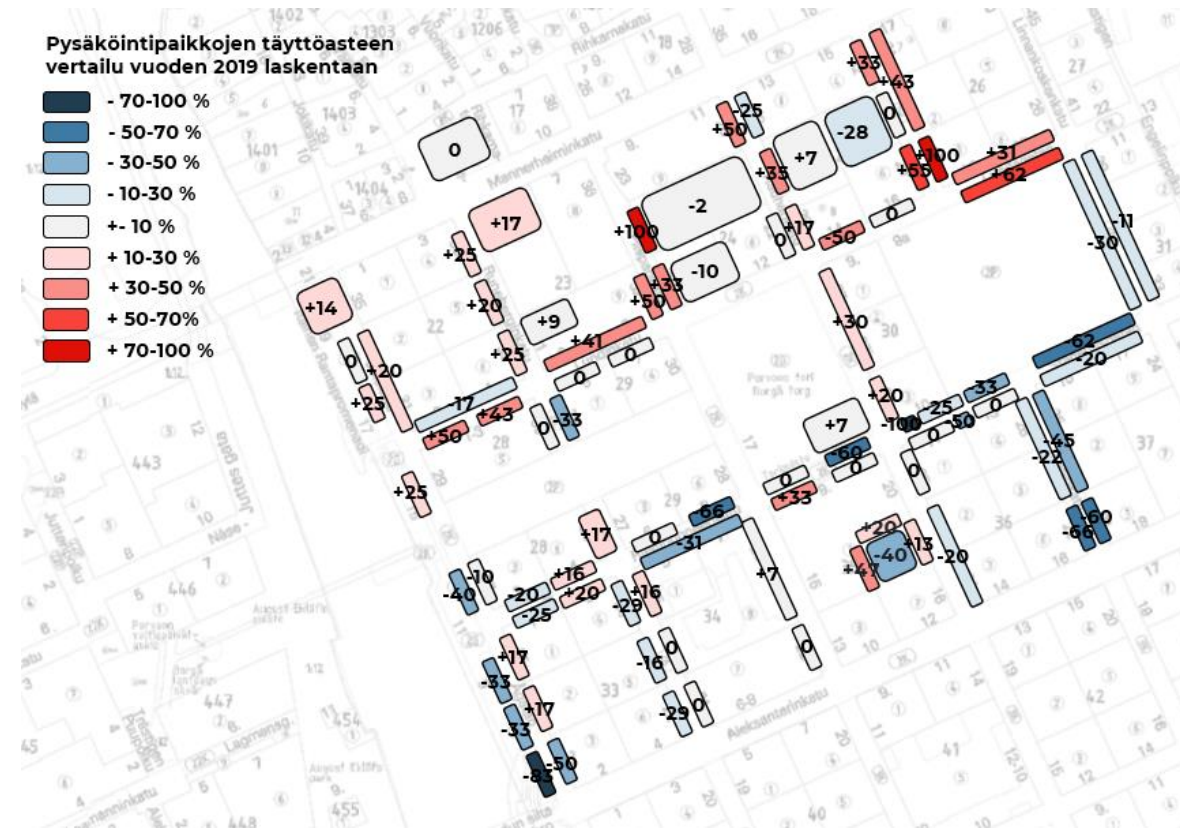
### 5. Yhteenveto ja suositukset

## Vertailu vuoden 2019 laskentaan

Pysäköintipaikkojen täyttöastetta verrattiin vuonna 2019 ydinkeskustan alueella tehtyyn laskentaan. Vertailun tuloksia tarkasteltaessa on syytä huomioida pysäköinnin satunnaisvaihtelu sekä toisistaan poikkeavat laskenta-ajankohdat (syyskuun tiistai klo 12 vs. lokakuun perjantai klo 14), minkä vuoksi yksittäisistä kohteista ei voida vetää kovin merkittäviä johtopäätöksiä. Vertailun avulla voidaan kuitenkin arvioida pysäköinnin painopisteen muutosta yleisesti.

Vertailun perusteella Raatihuoneenkadun kadunvarsipaikkojen suosio Ruineberginkadun itäpuolella sekä kadunvarsipaikkojen suosio Raatihuoneenkadun eteläpuolella näyttää vähentyneen. Sen sijaan kadunvarsipaikkojen suosio Lundinkadun varressa sekä Lundinkadun pohjoispuolella näyttää kasvaneen hieman. Pysäköintilaitosten suosio on pysynyt samalla tasolla.

Vuoden 2019 laskennassa vapaita paikkoja ydinkeskustan alueella oli yhteensä 493 kpl. Vuonna 2022 vapaita paikkoja samalla alueella oli 490 kpl eli varsin tarkasti sama määrä.



## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

#### 2.1 Pysäköinnin tarjonta ja kysyntä

#### 2.2 Pysäköinnin talous

#### 2.3 Pysäköinnin valvonta

#### 2.4 Asuntokuntien autonomistus

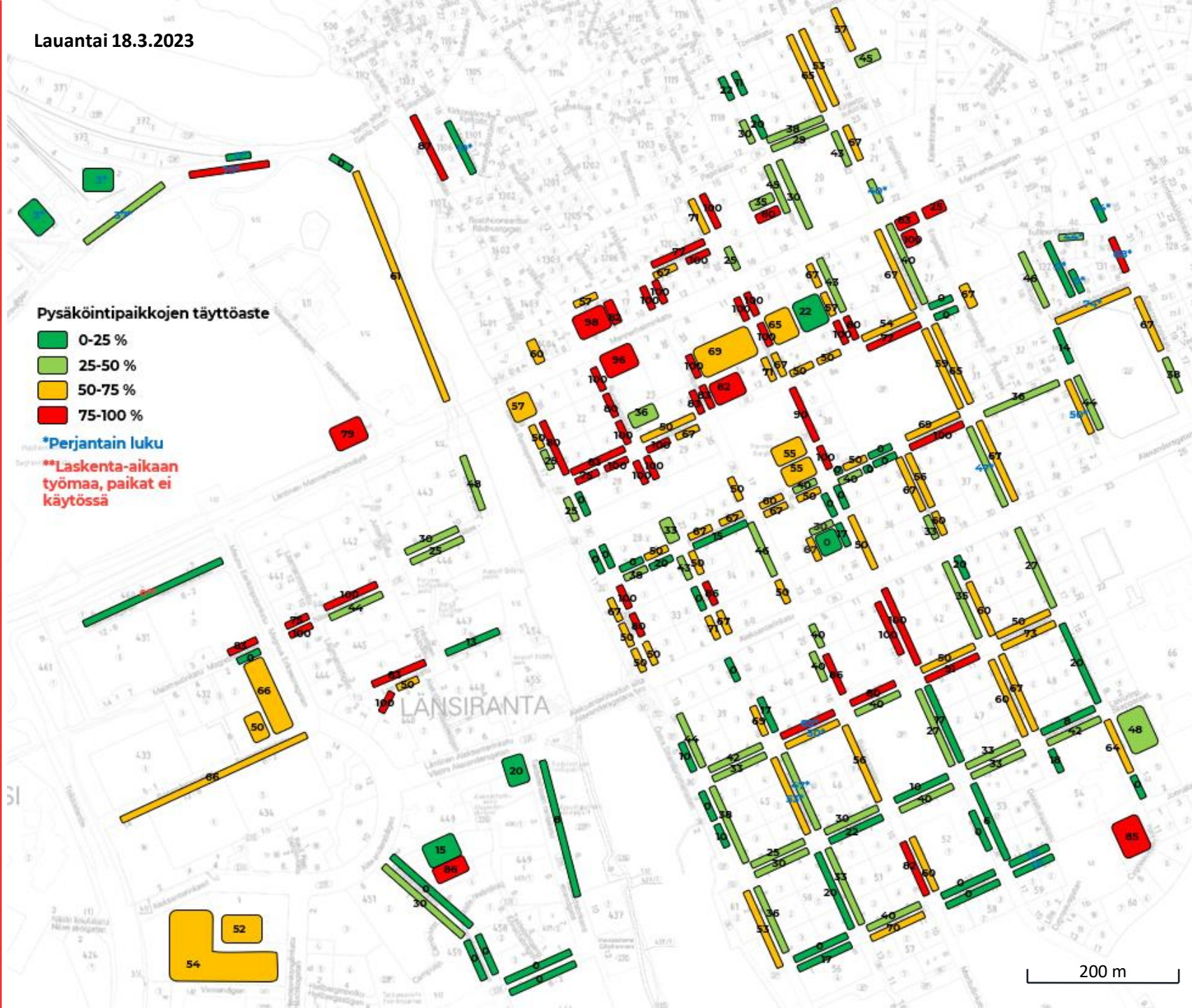
#### 2.5 Keskustan asiointiliikenne

#### 2.6 Yritysten näkemys pysäköinnistä keskustassa

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikuttamisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset



### Pysäköintipaikkojen täyttöaste lauantai 18.3.2023

- Maksullisten yksityisten paikkojen täyttöaste keskimäärin noin 43 %
- Maksullisten kaupungin paikkojen täyttöaste keskimäärin noin 52 %
- Aikarajoitettujen paikkojen täyttöaste keskimäärin noin 52 %
- Maksuttomien paikkojen täyttöaste keskimäärin noin 45 %
- Kaikkien pysäköintipaikkojen täyttöaste keskimäärin noin 48 %
- Maksullisten paikkojen täyttöaste aivan ydinkeskustassa (Rihkamakadun, Jokikadun, Lundinkadun ja Rauhankadun ympäröimä alue) keskimäärin noin 75 %

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

#### 2.1 Pysäköinnin tarjonta ja kysyntä

#### 2.2 Pysäköinnin talous

#### 2.3 Pysäköinnin- valvonta

#### 2.4 Asuntokuntien autonomistus

#### 2.5 Keskustan asiointiliikenne

#### 2.6 Yritysten näkemys pysäköinnistä keskustassa

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

#### 5. Yhteenveto ja suositukset

## Pysäköinnin täyttöasteen painopisteen muutos lauantaina

Lokakuun 2022 perjantain sekä maaliskuun 2023 lauantain pysäköintipaikkojen täyttöasteiden laskentojen perusteella pysäköintipaikkojen kysyntä vaikuttaa lauantaina painottuvan voimakkaammin ydinkeskustan maksullisille pysäköintipaikoille. Lauantain pysäköintipaikkojen täyttöaste yhteensä koko keskustan laskenta-alueella ei juuri poikennut perjantain luvusta, mutta lauantaina maksulliset pysäköintipaikat vaikuttavat olevan perjantaita selvästi suosituimpia, kun taas vapaita aikarajoitettuja ja maksuttomia pysäköintipaikkoja on lauantaina perjantaita enemmän.

Yksi syy pysäköinnin täyttöasteen painopisteen eroon perjantain ja lauantain välillä on todennäköisesti lauantain vilkkaampi asiointi- ja turismiliikenne, kun taas perjantaina työhön liittyvällä pysäköinnillä on suurempi osuus. Myös erilaiset tapahtumat tietystä kohtaa keskustaa voivat vaikuttaa pysäköinnin kysynnän painopisteeseen.

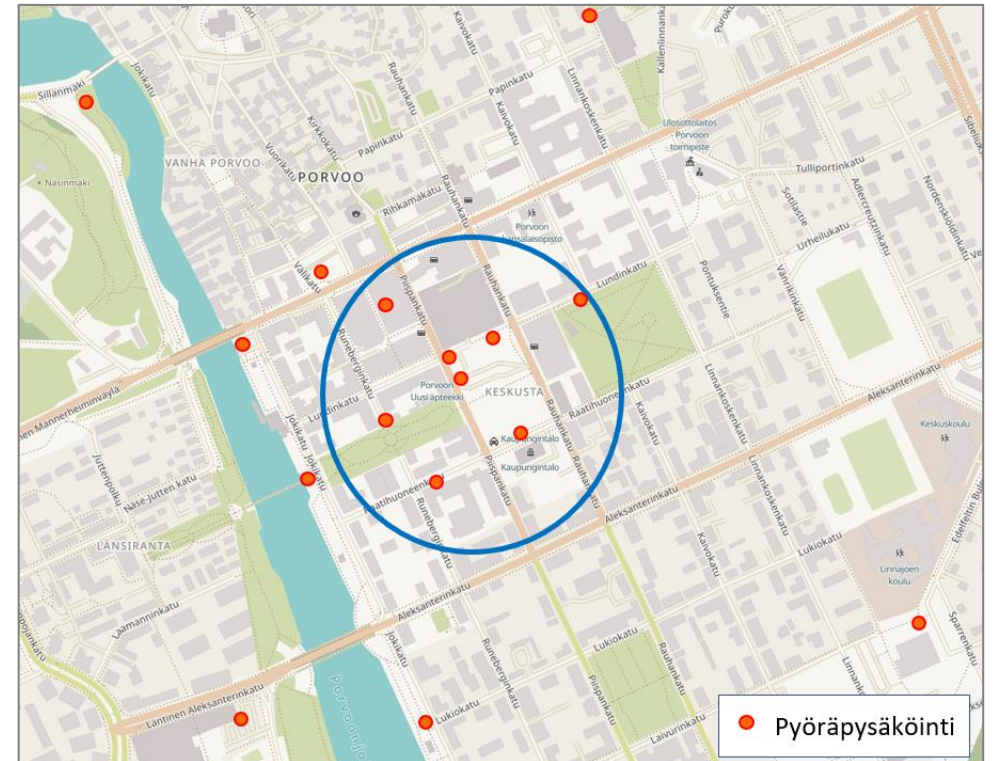


Drone-kuva lauantain 18.3.2023 pysäköintilaskennasta

## Pyörien pysäköinti

Pyörien pysäköintipaikoista ja -määristä ei ole yhtä tarkkoja laskelmia kuin autoista. Keskustan merkittävimmät pyöräpysäköintipaikat on merkitty oheiseen kuvaan. Ne ovat kooltaan varsin pieniä, noin 10–25 pyörää paikkaa kohden. Kesäaikana kysyntää on suuremmallekin määrälle. Varsinkin kaupunginpuiston laidalla on kesällä enemmänkin pyöriä pysäköitynä.

Pysäköityjen pyörien määriä on laskettu viimeksi ennen koronaa. Silloin kesäaikaan sinisellä ympyröidyllä alueella oli noin 200 pyörää pysäköitynä.



Porvoon keskustan merkittävimmät pyöräpysäköintipaikat

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

#### 2.1 Pysäköinnin tarjonta ja kysyntä

#### 2.2 Pysäköinnin talous

#### 2.3 Pysäköinnin valvonta

#### 2.4 Asuntokuntien autonomistus

#### 2.5 Keskustan asiointiliikenne

#### 2.6 Yritysten näkemys pysäköinnistä keskustassa

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

## **Pysäköinti Vanhan Porvoon alueella**

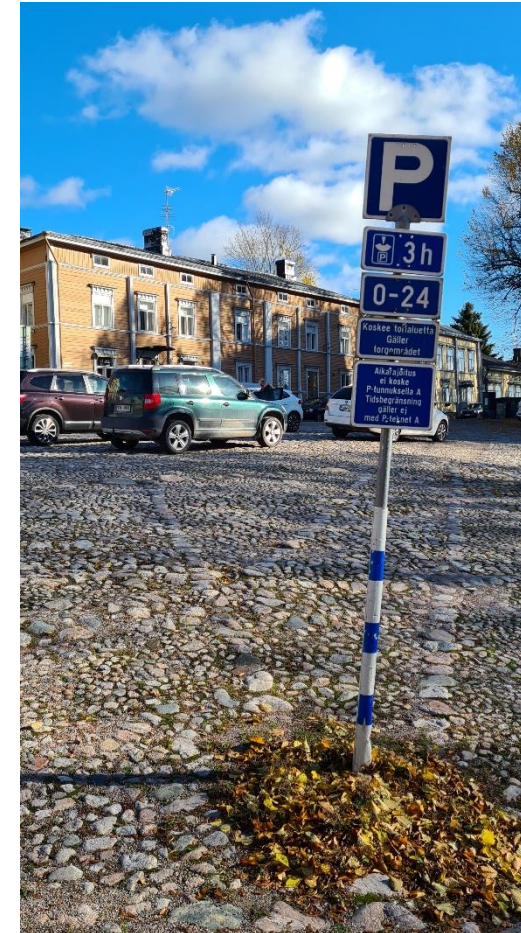
Vanhan Porvoon alueella asuu nykyisin noin 500 asukasta. Katujen varsilla ja muilla yleisillä alueilla on noin 240 autopaikkaa. Lukuun ei sisälly Rihkatorin maksullinen alue. Alueella myydään asukas-pysäköintitunnusta A, jota on vuosittain myyty noin 65 kpl. Lupa mahdollistaa pitkäaikaisen pysäköinnin aikarajoitetuilla paikoilla, joita on noin puolet mainitusta paikkaluvusta (aikarajoitus 1 h – 3 h). Tonteilla on lisäksi arviolta noin 60-70 autopaikkaa. Useimmille tonteilla ei voida pysäköidä lainkaan rakenteellisista syistä tai historiallisen piha-alueen vuoksi. Pysäköintipaikat riittävät asukkaiden tarpeisiin ja yleensä myös kirkossa järjestettävien tilaisuuksien osallistujille. Viime vuosina on aikarajoituksia jouduttu lisäämään pysäköintipaikkojen väärinkäytön vuoksi (pitkäaikaispysäköintiä ym.). Osa alueesta on joko kävelykatua tai pihakatua, joissa pysäköinti ei ole käytännössä mahdollista. Huoltoajo on kävelykadulla sallittua aamupäivän aikana.

Pysäköintiin liittyvinä ongelmina on mm. tuotu esille, että osa yrittäjistä kokee aikarajoittamattoman pysäköintipaikan olevan itselleen liian kaukana ja alueella vierailevat turistit sekä turistibussit eivät pääse huippukysynnän aikana kovin lähelle kohdetta. Joen länsipuolella paikkoja on nykyisin noin 150 -200 henkilöautoille, ja busseille laskentatavasta riippuen 5-10 (pitkäaikaispysäköinti on kauempana).

Uudisrakentaminen alueella on melko vähäistä, ja pienissä hankkeissa pysäköinnin järjestäminen on tapauskohtaista. Mittavat hankkeet valitettavasti johtavat helposti ongelmiin autopaikanormien ja tasapuolisuuden suhteen, mutta myös käytännössä asukkaiden tai asiakkaiden vaikeutena löytää autopaikkaa.

Yhtenä vaihtoehtona olisi vapaaksiostosopimusten tekeminen. Näitä on viime vuosituhanella tehty noin 400 autopaikan osalta, mutta kaupunki ei ole rahastoinut myynnistä saatuja tuloja pysäköintilaitoksen toteuttamista

varten. Voitaisiin ajatella, että pysäköintilaitosta varten perustetaan rahasto, johon kaupunki sijoittaisi alkupääomana aiempia vapaaksiostosopimuksia vastaavan summan, ja jatkossa rahastoa kartutettaisiin vapaaksiostojen kautta. Tämä edellyttää aitoa sitoutumista pysäköintilaitoksen toteuttamiseen.



## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

#### 2.1 Pysäköinnin tarjonta ja kysyntä

## 2.2 Pysäköinnin talous

### 2.3 Pysäköinninvalvonta

#### 2.4 Asuntokuntien autonomistus

#### 2.5 Keskustan asiointiliikenne

#### 2.6 Yritysten näkemys pysäköinnistä keskustassa

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

## 2.2 Pysäköinnin talous

Porvoon kaupunki sai vuonna 2022 pysäköintimaksuja kaupungin maksullisista pysäköintipaikoista noin 804 000 euroa. Maksullisia pysäköintipaikkoja kaupungilla on noin 680 kpl, joten tuloja pysäköintipaikkaa kohti saatiin noin 1 180 euroa.

Pysäköintipaikan kunnossapito (mm. lumenauraus talvella, hiekan poisto keväällä ja muu katujen siivous) maksaa kaupungille keskimäärin noin 90 euroa/autopaikka/vuosi eli noin 300 000 euroa vuodessa. Kadunvarsipysäköintipaikan rakentaminen maksaa noin 2000–5000 euroa/autopaikka.

Maksullisen pysäköintipaikan vuokraaminen kaupungilta maksaa vuoden 2023 hinnaston mukaan 24,18 euroa/päivä (alv 0 %, lähde: Kaupunkikehityslautakunnan hyväksymä kaupunki-infran hinnasto 2023) eli noin 8 830 euroa/vuosi. Vastaavasti aikarajoitetun tai -rajoittamattoman pysäköintipaikan vuokra on 16,93 euroa/päivä, eli 6 180 euroa/vuosi.

Jos maksullisessa pysäköintiruudussa olisi auto koko vuoden, olisi kaupungin saama tulo noin 6600 euroa vuodessa (alv 0 %). Se on selkeästi vähemmän kuin paikan vuokraamisesta saatava tulo.

Pysäköinnistä aiheutuu kustannuksia, joten ”ilmaisia” pysäköintipaikkoja ei ole. Kustannukset jakautuvat kaikille kuntalaisille, joten myös autottomat maksavat pysäköintipaikoista.

## 2.3 Pysäköinninvalvonta

Porvoon pysäköinninvalvonnan tehtävänä on valvoa auton pysäyttämistä, pysäköimistä ja joutokäyntiä koskevien sääntöjen ja määräysten noudattamista katu- ja puistoalueilla. Pysäköinninvalvonta laatii myös tilastot pysäköinnistä. Pysäköinninvalvonnalla edistetään liikenneturvallisuutta ja tataan pysäköintimahdollisuus kaupungissa asioiville.

Vuonna 2022 pysäköintivirhemaksuja määrättiin noin 11 700 kpl ja maksuja maksettiin noin 566 000 euroa. Pysäköinnin valvonnan kustannukset vuonna 2022 olivat noin 316 000 euroa.



## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

#### 2.1 Pysäköinnin tarjonta ja kysyntä

#### 2.2 Pysäköinnin talous

#### 2.3 Pysäköinnin valvonta

### 2.4 Asuntokuntien autonomistus

#### 2.5 Keskustan asiointiliikenne

#### 2.6 Yritysten näkemys pysäköinnistä keskustassa

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

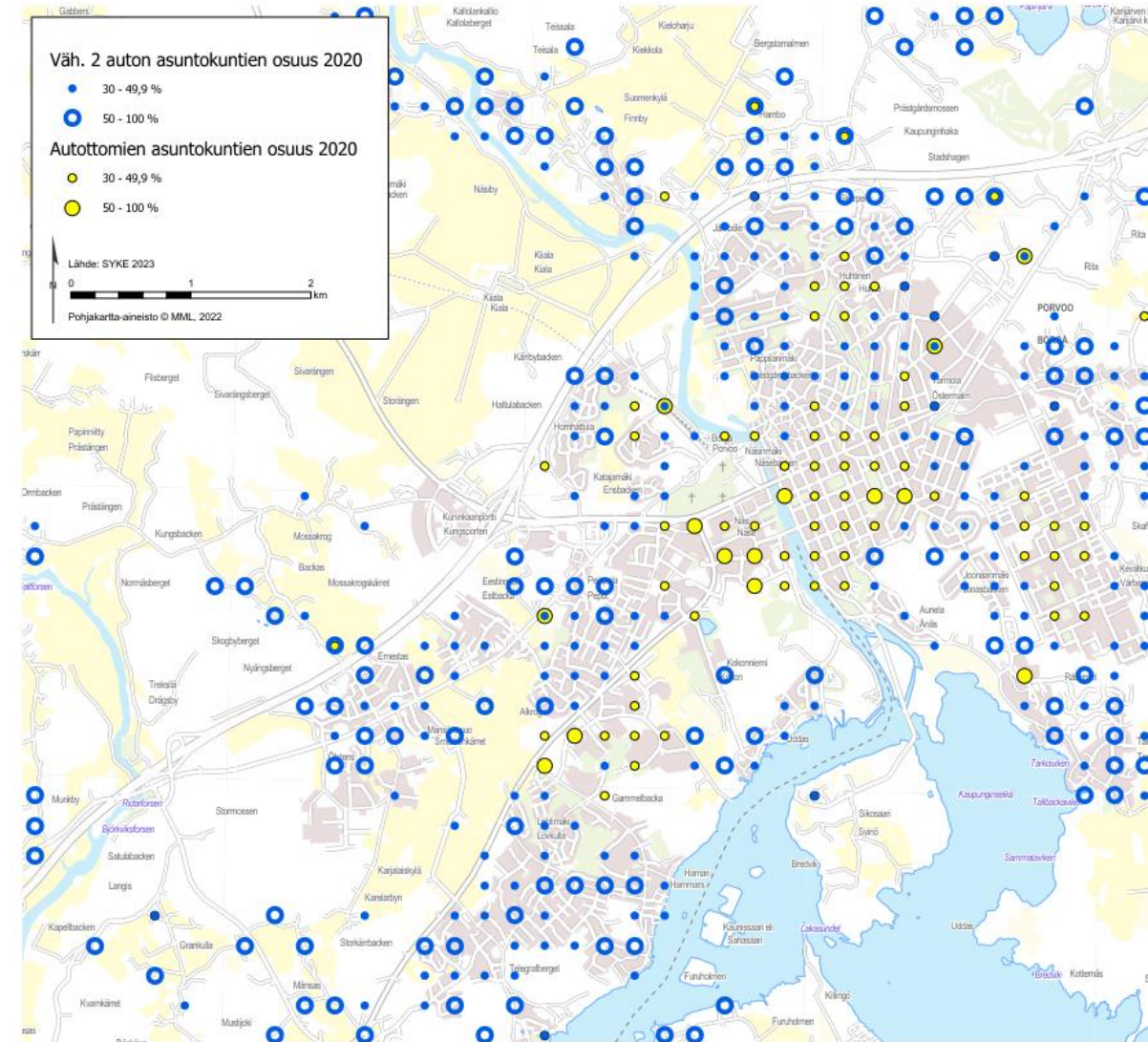
## 2.4 Asuntokuntien autonomistus

Porvoossa oli vuoden 2022 lopussa liikennekäytössä olevia henkilöautoja yhteensä 27 352. Henkilöautotiheys oli 534 henkilöautoa tuhatta asukasta kohden. Tiheys oli hieman suurempi kuin koko Suomen keskiarvo 492 ha/1000 as. Vertailun vuoksi pienin henkilöautotiheys oli Helsingissä (329 ha/1000 as) ja suurin Isokyrössä (718 ha/1000 as).

Porvoon asuntokunnista 17 % on autottomia. Yhden auton asuntokuntia on 54 %, kahden auton asuntokuntia 24 % ja kolmen tai useamman auton asuntokuntia 5 % kaikista asuntokunnista. (Lähde: Henkilöliikennetutkimus 2021, Itä-Uudenmaan seuturaportti.)

Asuntokuntien autonomistus Porvoon keskusta-alueella on esitetty viereisessä kuvassa 250 metrin ruuduissa. Kuva esittää vain autottomien tai vähintään kaksi autoa omistavien asuntokuntien osuutta kyseisessä ruudussa. Yhden auton asuntokuntien osuudet eivät näy kuvassa. Kuvasta on poistettu ne ruudut, joissa on alle 3 taloutta.

Kuvasta näkyy, että keskusta-alueella huomattavan monessa ruudussa yli 30 %:lla asuntokunnista ei ole henkilöautoa, useissa yli puolella. Myös Gammelbackan alueella on paljon autottomia asuntokuntia. Vastaavasti keskustan ulkopuolella huomattavan suuri osuus asuntokunnista omistaa kaksi tai useampia henkilöautoja.



## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

#### [2.1 Pysäköinnin tarjonta ja kysyntä](#)

#### [2.2 Pysäköinnin talous](#)

#### [2.3 Pysäköinninvalvonta](#)

#### [2.4 Asuntokuntien autonomistus](#)

### 2.5 Keskustan asiointiliikenne

#### [2.6 Yritysten näkemys pysäköinnistä keskustassa](#)

## 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

## 5. Yhteenveto ja suositukset

## 2.5 Keskustan asiointiliikenne

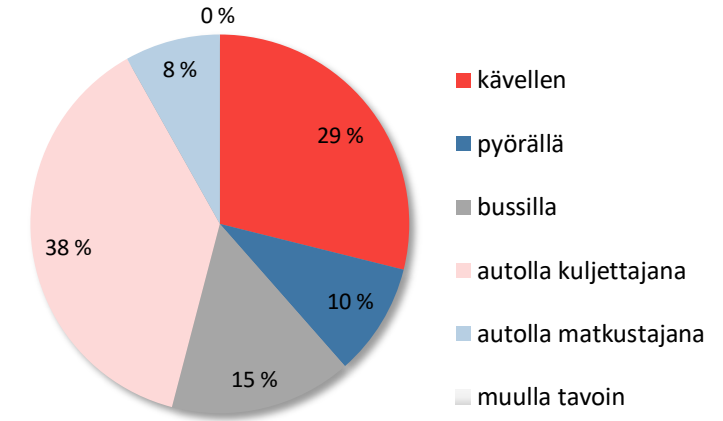
Keskustaan suuntautuva asiointi- ja ostosliikenne on merkittävä tekijä pysäköinnin kysynnässä. Henkilöautolla tehdään suuri osa myös näistä matkoista. Vuonna 2021 Porvoon asukkaiden tekemistä kaikista alueen sisäisistä matkoista tehtiin henkilöautolla kuljettajana tai matkustajana 62 % (lähde: Henkilöliikennetutkimus 2021, Itä-Uudenmaan seuturaportti).

Tämän selvityksen yhteydessä selvitettiin keväällä 2023 miten Porvoon keskustassa asioivat henkilöt ovat keskustaan saapuneet. Samalla tiedusteltiin kuinka paljon rahaa he ovat käynnillään käyttäneet keskustan palveluihin ja kauppoihin. Työssä haastateltiin 135 henkilöä helmi-maaliskuussa sekä toukokuun lopulla 2023. Haastattelut tehtiin pääasiassa Lundin kauppakeskuksen edustalla, mutta lomakkeita oli myös täytettävänä Kompassin asiakaspalvelupisteellä.

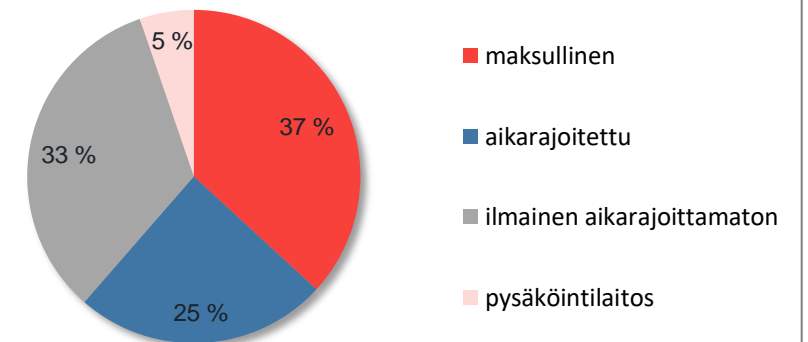
Kyselyyn vastanneiden henkilöiden ikäjakauma ei valitettavasti jakautunut tasaisesti, vaan painottui yli 45 vuotiaisiin (vastanneista 46–63 vuotiaita oli 23 % ja yli 64 vuotiaita 51 %), millä on oma vaikutuksensa kyselyn tuloksiin ja se on syytä huomioida tuloksia tulkittaessa.

Kyselytulosten perusteella hieman yli puolen keskustassa asioivista henkilöistä saapuu keskustaan kävellen, polkupyörällä tai joukkoliikenteellä ja lähes puolet autolla kuljettajana tai matkustajana. Alkukevällä tehdyissä haastatteluissa henkilöauton käyttöosuus oli suurempi (50 %), kun taas loppukevästä pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus kasvoi. Pysäköintipaikat Lundin kauppakeskuksen ympäristössä, jossa kyselyt pääasiassa tehtiin, ovat maksullisia. Vastanneista autoilijoista 37 % oli valinnut maksullisen pysäköintipaikan ja lähes 60 % oli pysäköinyt kauemmas aikarajoitetulle tai ilmaiselle pysäköintipaikalle.

### Kulkumuoto, jolla keskustaan saavuttiin



### Autolla keskustaan saapuneiden valitsema pysäköintipaikka



## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

#### 2.1 Pysäköinnin tarjonta ja kysyntä

#### 2.2 Pysäköinnin talous

#### 2.3 Pysäköinnin-valvonta

#### 2.4 Asuntokuntien autonomistus

#### 2.5 Keskustan asiointiliikenne

#### 2.6 Yritysten näkemys pysäköinnistä keskustassa

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen

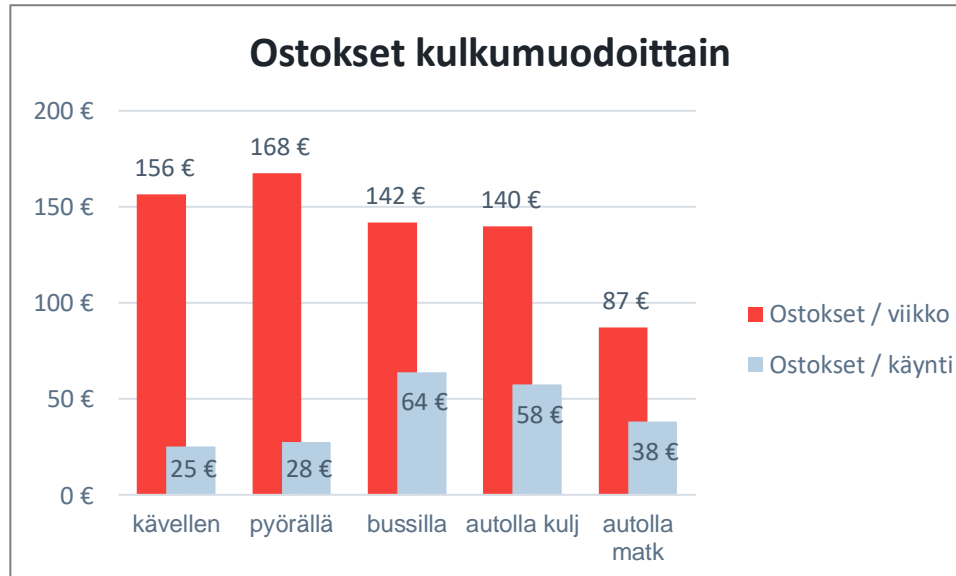
### 5. Yhteenveto ja suositukset

Keskustaan saapumisen tarkoitukset jakoutuivat varsin tasaisesti eri syille. Ostosmatkojen osuus oli 24 %, asiointi palvelussa 17 %, työasiointi 18 %, sekä terveys ja hyvinvointipalvelujen osuus 11 %.

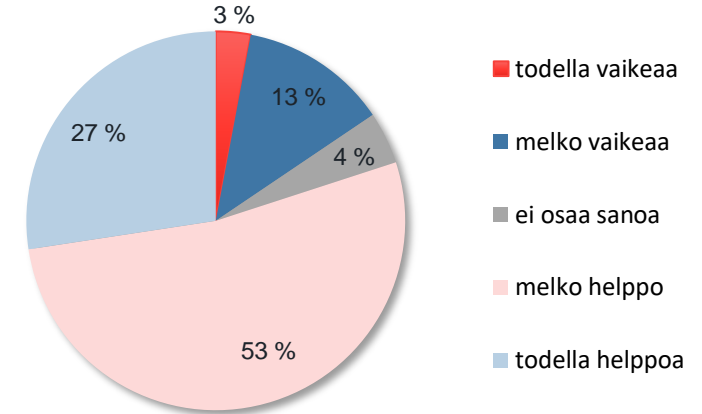
Vastanneista 80 % koki keskustassa asiointin melko tai todella helpoksi ja 16 % melko tai todella vaikeaksi.

Reilu 40 % vastaajista joko asui keskustassa tai saapui alle 2 kilometrin päästä. Yli 10 kilometrin päästä saapuneiden osuus oli noin neljännes.

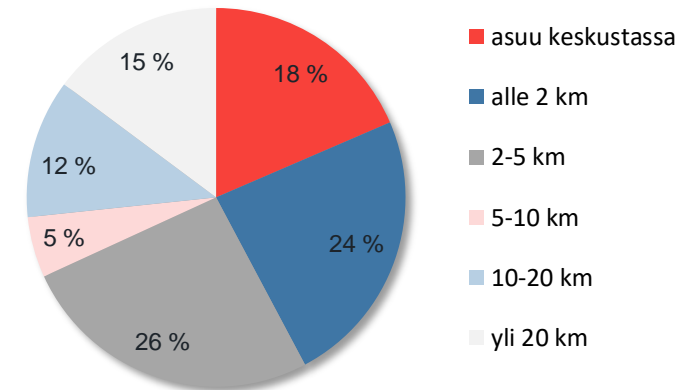
Haastattelussa kysyttiin kuinka usein käy keskustassa ja kuinka paljon tällöin käyttää rahaa ostoksiin ja palveluihin. Näiden perusteella voidaan laskea, että keskustaan kävellen ja pyörällä saapuneet käyttävät viikkotasolla keskimäärin enemmän rahaa asiointiin kuin muiden kulkumuotojen käyttäjät vaikka kertaostos onkin pienempi.



### Koettu keskustassa asiointin helppous



### Etäisyys, jolta keskustaan saavuttiin





## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

#### 2.1 Pysäköinnin tarjonta ja kysyntä

#### 2.2 Pysäköinnin talous

#### 2.3 Pysäköinninvalvonta

#### 2.4 Asuntokuntien autonomistus

#### 2.5 Keskustan asiointiliikenne

#### 2.6 Yritysten näkemys pysäköinnistä keskustassa

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

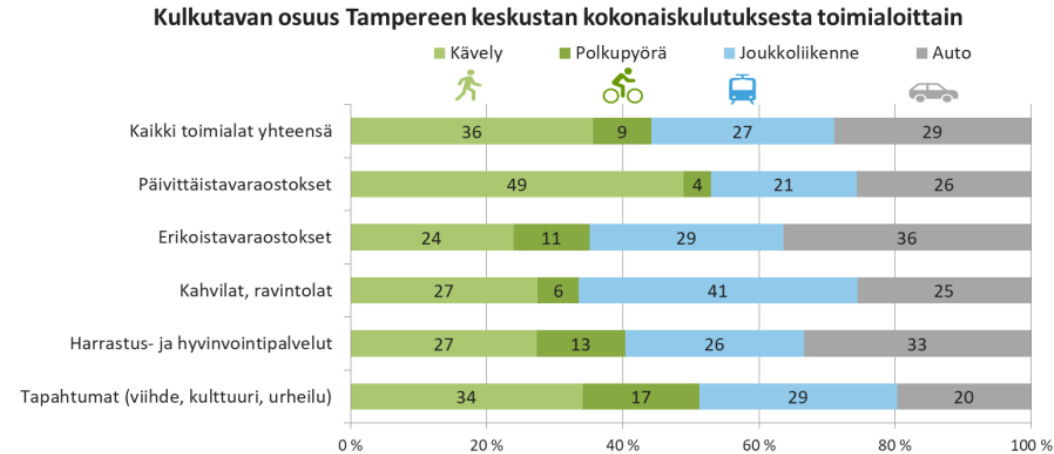
#### 5. Yhteenveto ja suositukset

## Tuloksia muualta

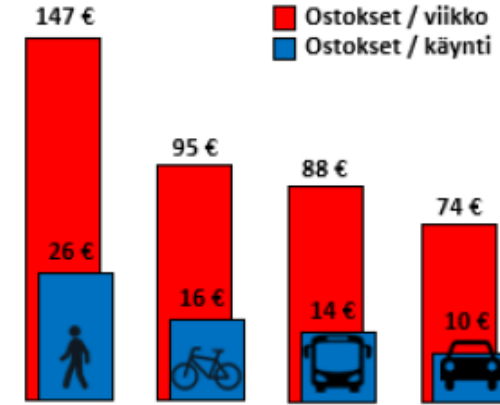
Muissa kaupungeissa laadittujen selvitysten perusteella autolla kulkevien asiakkaiden osuus ja heidän ostoksensa arvioidaan suuremmiksi kuin ne ovat. Tampereella autolla keskustaan saapuneiden osuus keskustan kulutuksesta vaihteli toimialoittain 20 % - 36 %. Suurin osuus oli kävellen saapuneilla. Tutkimus oli tehty ennen raitiovaunuliikenteen alkamista.

Hämeenlinnassa vuonna 2021 tehdyn tutkimuksen mukaan autolla saapuneiden kertaostokset ja ostokset viikon aikana olivat pienemmät kuin kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä saapuneiden.

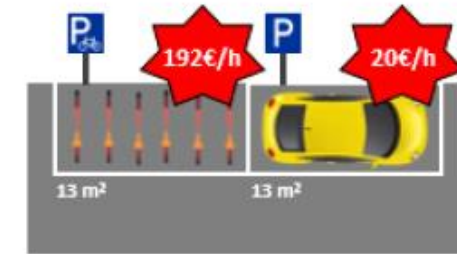
Helsingissä autolla saapuneiden osuus kulutuksesta oli pienempi kuin Tampereella ja vastaavasti joukkoliikenteellä liikkuneiden osuus oli suurempi.



*Kuljetapojen osuus Tampereen keskustaan suuntautuvasta eri toimialojen kokonaiskulutuksesta. Lähde: Tampereen keskustan asiointitutkimus 2021.*



Hämeenlinnan keskustan liikkeiden kulutus kulkumuodoittain lokakuussa 2021 tehdyn opinnäytetyöhön liittyvän kyselyn mukaan. Vastaajia yhteensä 108.



Hämeenlinnan keskustan liikkeiden ostovolyymi kulkumuodoittain lokakuussa 2021 tehdyn opinnäytetyöhön liittyvän kyselyn mukaan. Laskettu puolen tunnin asiointiajalla, täydellä käyttöasteella.

*Kuljetapojen osuus Hämeenlinnan keskustaan suuntautuvasta eri toimialojen kokonaiskulutuksesta. Lähde: Hämeenlinnan keskustan asiointitutkimus 2021.*

## 1. Työn lähtökohdat

### **2. Nykytilanne**

#### 2.1 Pysäköinnin tarjonta ja kysyntä

#### 2.2 Pysäköinnin talous

#### 2.3 Pysäköinninvalvonta

#### 2.4 Asuntokuntien autonomistus

#### 2.5 Keskustan asiointiliikenne

#### 2.6 Yritysten näkemys pysäköinnistä keskustassa

### **3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä**

#### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

#### 5. Yhteenveto ja suositukset

## **2.6 Yritysten näkemys pysäköinnistä keskustassa**

Porvoon keskustan yrittäjille toteutettiin sähköinen kysely näkemyksistä keskustan pysäköinnin nykytilasta. Kysely oli avoinna 19.4.2023-5.5.2023 ja siihen saatiin 93 vastausta.

Vastanneista yli puolet (noin 60 %) piti pysäköintipaikan löytämistä Porvoon keskustasta hankalana ja noin 70 % vastanneista koki, että pysäköintipaikkoja ei ole riittävästi tarjolla autolla saapuvia asiakkaita ja yritysten henkilökuntaa varten. Vastaajista suuri osa oli sitä mieltä, että valtaosa yritysten asiakkaista saapuu keskustaan autolla.

Pyöräpysäköintiin vastaajat olivat keskimäärin tyytyväisempiä. Alle 10 % oli sitä mieltä, että pyörien pysäköintipaikkoja ei ole riittävästi, mutta yli kolmannes vastaajista ei osannut sanoa kantaansa. Pyörien pysäköintipaikkojen koettiin myös enimmäkseen löytyvän läheltä ja niitä pidettiin turvallisina ja helppoina käyttää (vain noin 10 vastanneista oli eri mieltä). Yli kolmannes vastaajista ei osannut sanoa kantaansa.

Pysäköintimaksujen korottaminen ei saanut vastaajien keskuudessa kannatusta, vaikka hinnan nosto parantaisi pysäköintipaikkojen saatavuutta: noin 90 % vastaajista ei halunnut pysäköintimaksuja korotettavan.

Kysymys joidenkin kadunvarsipaikkojen muuttamisesta esimerkiksi terassitilaksi jakoi vastaajien mielipiteitä enemmän. 40 % vastanneista koki paikkojen muuttamisen lisäävän yritysten asiakkaita ja liikevaihtoa, kun 47 % vastanneista oli eri mieltä.

Pysäköintilaitoksen toteuttamista Porvoon keskustan pysäköinnin kehittämiseksi piti hyvänä noin 65 % vastaajista. Pysäköintilaitoksen toteutus- ja ylläpitokustannuksiin osallistumiseen kohtuullisella kustannusosuudella ei sen sijaan ollut paljoakaan halukkuutta, sillä vain hieman yli 10 % olisi valmis osallistumaan laitoksen kustannuksiin.

Kyselyyn saatiin myös paljon avoimia vastauksia, joissa mm.

- toivottiin lisää ilmaisia pysäköintipaikkoja keskustaan
- painotettiin, että pysäköintipaikkamäärää ei tulisi vähentää nykyisestä
- toivottiin selkeyttä maksullisten, aikarajoitettujen ja rajoittamattomien pysäköintipaikkojen jakautumiseen
- maksullisen pysäköinnin hintaa toivottiin laskettavan ja hinnan muodostumista pysäköintiajan suhteen muutettavan
- yrittäjien pysäköintilupaa pidettiin liian kalliina
- pysäköinninvalvontaa pidettiin liian tehokkaana/tiukkana
- todettiin, että pysäköintipaikkoja keskustasta kyllä löytyy, mutta ei tarpeeksi läheltä asiointikohdetta
- osa vastanneista ei kokenut pysäköintiä Porvoossa lainkaan ongelmalliseksi.

## 1. Työn lähtökohdat

## 2. Nykytilanne

## **3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä**

### 3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

### 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia Suomessa ja muualla

### 3.3 Pysäköintinormit

### 3.4 Referenssi kohteita

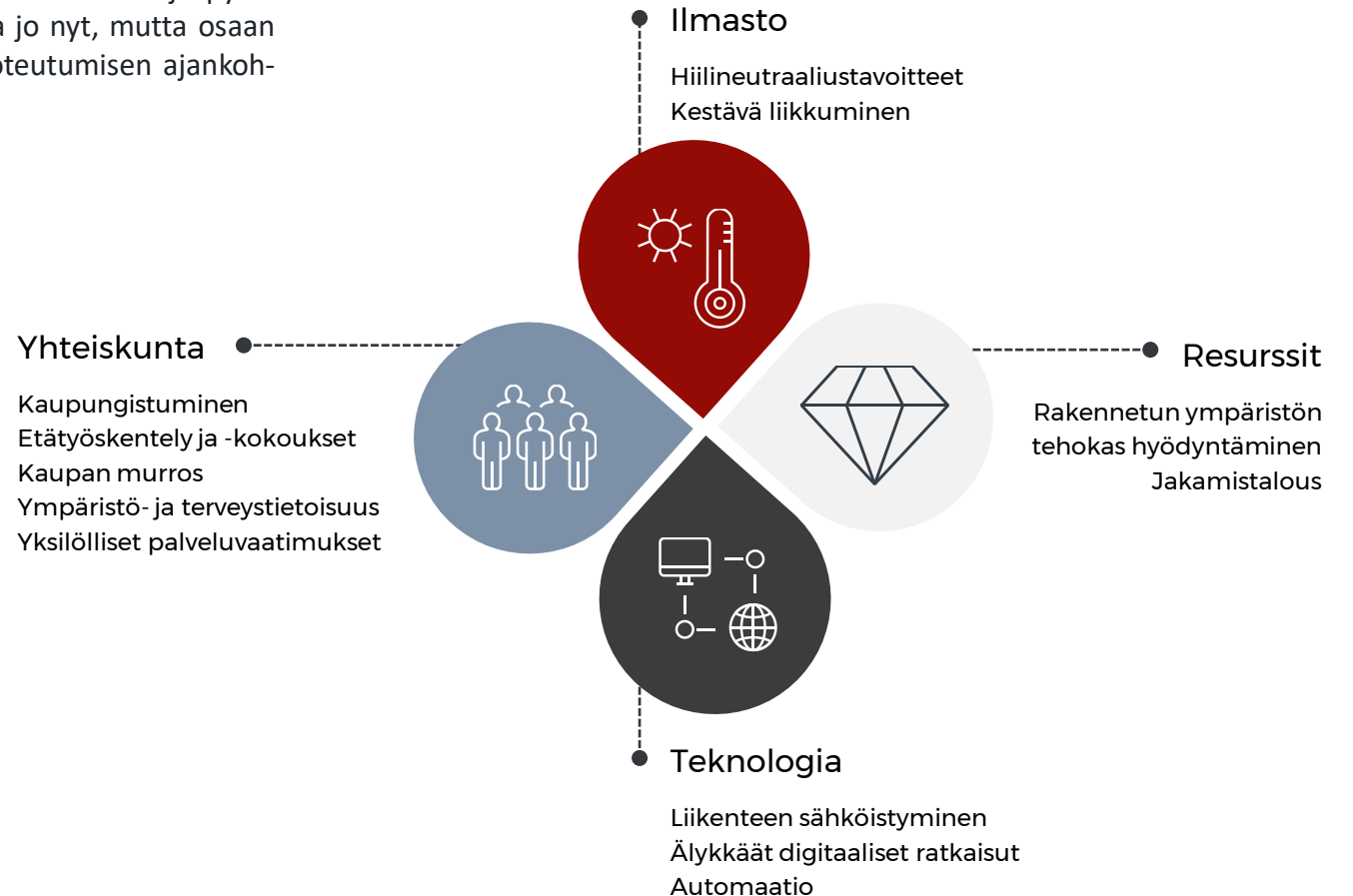
## **4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen**

## **5. Yhteenveto ja suositukset**

# 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

## 3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

Yhteiskunnassa ja liikenteen toimintaympäristössä on tapahtumassa muutoksia, joiden arvioidaan vaikuttavan merkittävästi liikkumiseen ja pysäköintiin. Osa tunnistetuista muutosvoimista vaikuttaa jo nyt, mutta osaan muutoksista liittyy vielä epävarmuutta esimerkiksi toteutumisen ajankohdasta ja laajuudesta.



## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

#### 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia

#### Suomessa ja muualla

#### 3.3 Pysäköintinormit

#### 3.4 Referenssi kohteita

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

## **Yhdyskunta**

Kaupungistuminen ja keskustojen tiivistäminen lisää pysäköinnin kysyntää alueellisesti. Tiiviimpi rakentaminen ja samaan aikaan kaupunkiympäristölle asetettavat laatuvaatimukset lisäävät tarvetta rakenteellisen pysäköinnin järjestämiselle.

Etätyöskentelyn yleistyminen muuttaa pysäköintitarvetta epäsäännöllisemmäksi asumisen yhteydessä, liityntäpysäköinnissä ja työpaikoilla. Verkko-kaupan yleistymisen myötä fyysinen asiointitarve on vähentynyt, mutta samalla on syntynyt uusi tarve jakeluautojen tai ostoksia noutavien asiakkaiden pysäköinnille. Kaupan aukioloaikojen pidentyminen on pienentänyt kaupan ruuhkahippuja ja tasannut pysäköintitarvetta.

Rakennetun ympäristön suunnittelu niin, että se lisää fyysistä aktiivisuutta ja vähentää liikkumattomuudesta seuraavien sairauksien kasvua, on tunnistettu haaste. Pysäköinnin suunnittelulla voidaan vaikuttaa kaupunkitilan viihtyisyyteen ja palveluiden saavutettavuuteen kestäville kulkutavoilla.

Käyttäjälähtöisen ajattelun lisääntyminen ja yksilölliset palveluvaatimukset edellyttävät pysäköintiratkaisuilta tulevaisuudessa yhä enemmän joustavuutta ja mahdollisuutta vastata erilaisiin tarpeisiin.

## **Teknologia**

Liikenteen nopea sähköistyminen edellyttää, että sähköautojen latauspalvelut ovat helposti saatavilla. Myös sähköpyörien ja muiden sähköisten kulkuvälineiden pysäköintitarve lisääntyy ja asettaa uusia laatuvaatimuksia pyöräpysäköinnille.

Pysäköintiin liittyvän tiedon keruu ja uudet digitaaliset ratkaisut tuovat mahdollisuuksia uusille pysäköintiin liittyville palveluille.

## **Resurssit**

Rakennettu ympäristö aiheuttaa merkittävän osan kaikista hiilidioksidipäästöistä. Erityisesti tiiviin maankäytön alueella pysäköintipaikkojen käyttöä voidaan tehostaa niin, että pysäköintipaikka on tyhjiillään yhä harvemmin vuorokauden eri aikoina. Erilaiset digitaaliset ratkaisut helpottavat vapaan paikan löytymistä ja tehostavat pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttöä. Autojen jakamistaloudessa nähdään paljon mahdollisuuksia ja niiden odotetaan yleistyvän pidemmällä aikavälillä. Tällöin myös pysäköintipaikkojen tarve vähenee.

## **Ilmasto**

Ilmastonmuutos vaikuttaa laajasti valtioiden, kaupunkien, yritysten ja yksilöiden toimintaan. Hiilineutraalisuustavoitteet ja kestävä liikunnan edistäminen kaupungeissa vaikuttavat pysäköintiratkaisuihin, sillä niillä voidaan vaikuttaa kulkutapavalintoihin. Pyöräpysäköintipaikkojen riittävä määrä ja laadukkuus ovat osa kestävästä kaupunkisuunnittelusta.

Porvoon kaupunkistrategian neljäs kärki on ”Ilmastotekojen kaupunki”. Porvoon ilmasto-ohjelmassa (2019–2030) liikenteen osalta toimenpiteinä ovat mm. pyörätieverkon kehittäminen, kestävä liikunnan houkuttelevuuden lisääntyminen kaavoituksen avulla sekä sähköautojen latausmahdollisuuksien parantaminen ja tarjoaminen keskeisillä pysäköintialueilla.

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

#### 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia Suomessa ja muualla

#### 3.3 Pysäköintinormit

#### 3.4 Referenssi kohteita

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

## Liikenteen sähköistyminen

Liikenteen sähköistyminen on vahva megatrendi. Sähköautot, sähköpyörät ja sähköiset mikroliikkumisvälineet (esim. potkulaudat) ovat yleistyneet nopeasti viime vuosina, mikä tuo tarpeen niiden lataukselle. Sähköautojen latauspisteitä voidaan toteuttaa eri toimintojen, kuten asuntojen, työpaikkojen, palveluiden ja liityntäpysäköinnin, yhteyteen tai kadunvarsille, pysäköintialueille ja -laitoksiin.

Sähköautojen lataus tapahtuu tyypillisesti kotona öisin, ja latauspisteiden puuttuminen kodin yhteydestä nostaa sähköautojen hankintakynnystä. Vuonna 2020 voimaantullut laki (Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä (733/2020)) edellyttää, että uusiin tai laajasti korjattaviin rakennuksiin toteutetaan sähköautojen latauspisteitä sekä toteutetaan latauspistevalmius lopuille paikoille. Laki koskee asuinrakennusten lisäksi myös muita rakennuksia esimerkiksi kaupungin kiinteistöjä.

Kaupungin rooli ei lähtökohtaisesti ole toteuttaa julkisia sähköautojen latauspisteitä, vaan niiden tulisi toteutua markkinaehtoisesti kaupungin toimiessa mahdollistajana.



## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

#### 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia

Suomessa ja muualla

#### 3.3 Pysäköintinormit

#### 3.4 Referenssi kohteita

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

## Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen matkustajamäärät laskivat koronapandemian takia vuoden 2020 alusta. Viime aikoina keskisuurten kaupunkien matkustajamäärät ovat noin 80 % vuoden 2019 tason matkustajamäärästä, tosin osassa kaupungeista matkustajamäärät ovat ylittäneet jo koronapandemiaa edeltäneen ajan. Lähitulevaisuudessa joukkoliikenteen matkustajamäärien odotetaan kasvavan mm. toisen asteen opiskelun ja yli 7 km matkojen tukemisen myötä.

Joissakin Euroopan kaupungeissa matkustajamäärät ovat myös kasvaneet, mutta monesti matkustajamäärien koronaa edeltävän ajan ylittäminen on merkinnyt joukkoliikenteen kehittämistä tai vähintäänkin ennestään hyvää joukkoliikennejärjestelmää.

Kulttuuri on muuttumassa palveluja suosivammaksi omistuskulttuurin sijaan. Tämä muutos koskee myös liikkumispalveluja, ja se saattaa vähentää henkilöautoliikennettä. Koronapandemian aikana yleistynyt etätöiden tekeminen jäänee pysyväksi ilmiöksi ja todennäköisesti vähentää pitempiä työmatkoja. Tällaisia ovat esimerkiksi Porvoosta pääkaupunkiseudulle suuntautuvat työmatkat.

Lähitulevaisuudessa joukkoliikenteen kasvu edellyttää linja-autoliikenteen kehittymistä. Pääkaupunkiseudun merkitys työpaikkana on iso. Koronapandemiasta johtunut etätöiden lisääntyminen on osoittanut, että työtä voi tehdä myös muualla kuin kaupunkikeskusten toimistotiloissa.



## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

#### 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia Suomessa ja muualla

#### 3.3 Pysäköintinormit

#### 3.4 Referenssikohteita

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

## Pyöräliikenne

Pyöräliikenne sähköistyy kiihtyvällä vauhdilla. Sähköavusteisten pyörien myynti on Suomessa lisääntynyt vuodesta 2018 lähtien erittäin voimakkaasti. Vuoden 2022 ennakkotietojen mukaan jo noin 17 % kaikista myydyistä pyöristä oli sähköpyöriä. Euroopassa pyöräliikenteen sähköistymisen kehitys on alkanut ennen Suomea ja siellä vuonna 2021 jo noin 23 % kaikista myydyistä pyöristä oli sähköpyöriä, kun vastaava luku Suomessa oli samana vuonna 12 %. Vuoden 2022 myyntilukuihin Suomessa vaikutti sähköpyörien saatavuusongelmat: kauppiaiden mukaan pyöriä olisi mennyt kaupaksi enemmän, jos niitä olisi ollut. Suomen sähköpyöräkannan ennustetaan kehittyvän vastaavasti kuin muualla Euroopassa eli sähköpyörien osuus myydyistä pyöristä tulee edelleen nousemaan voimakkaasti. Vaikka Euroopassa sähköpyörien osuus markkinoista on Suomea merkittävästi suurempi, ei kasvava kehitys sielläkään ole vielä tasaantunut.

Pyöräliikenteen sähköistyminen avaa uusia mahdollisuuksia pyörän käyttöön arkimatkoilla. Sähköavusteisella pyörällä lasten ja tavaroiden kuljettaminen on vaivatonta, eikä tuulinen sää, lumi tai matkan pituus tunnu niin suurelta esteeltä. Auton käytöstä on tutkimusten mukaan helpompi siirtyä sähköpyörän käyttäjäksi kuin lihasvoimaisen pyörän käyttäjäksi. Sähköpyörällä myös ajetaan pidempiä matkoja ja sitä käytetään useammin kuin lihasvoimaista pyörää. Sähköpyörien yleistymisen tarjoaakin uuden keinon saada liikenteeseen lisää pyörän käyttäjiä ja lisätä pyörän käyttöä arkimatkoilla.

Sähköpyörien määrän kasvulla on vaikutusta myös tarvittavaan pyöräpysäköintiin. Sähköpyörä on keskimäärin tavanomaista pyörää arvokkaampi, minkä takia tarve saada pyörä turvallisesti säilytettyä korostuu. Pyörä tulisi siis aina saada lukittua rungosta ja pysäköintipaikan tulisi mielellään olla valvottu.



## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

#### 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia Suomessa ja muualla

#### 3.3 Pysäköintinormit

#### 3.4 Referenssiikohteita

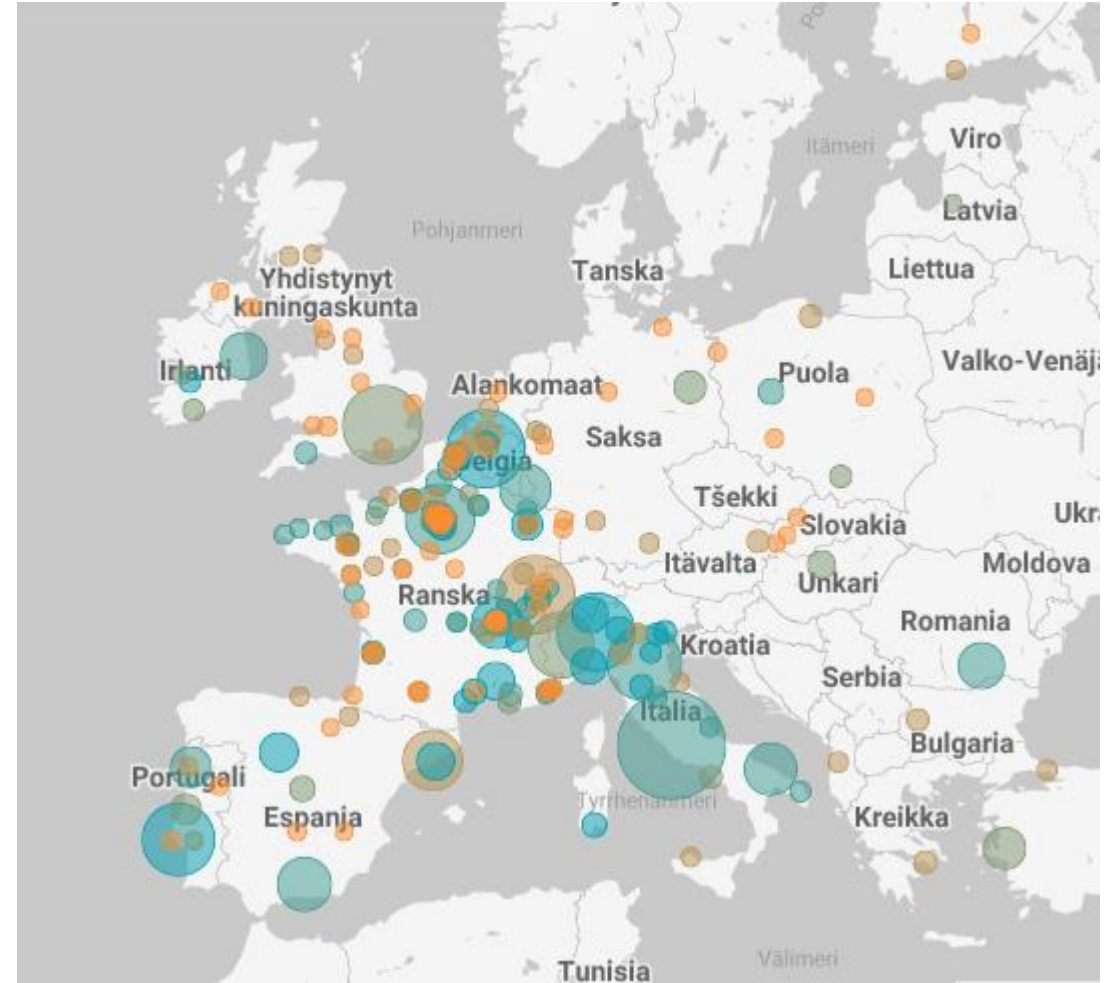
### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

## Pyöräliikenteen väylät

Koronapandemia vauhditti pyöräliikenteen infran kehitystä monissa erityisesti Etelä- ja Länsi-Euroopan kaupungeissa merkittävästi vuosina 2020 ja 2021, sillä pyöräliikenne oli koronaturvallinen tapa liikkua arjen matkoja. Monissa maissa ja kaupungeissa koronapandemian tukirahoja kohdistettiin merkittävästi pyöräliikenteen infran rakentamiseen ja rahoilla rakennettiin sekä pysyviä että väliaikaisia pyöräteitä ja -kaistoja sekä muuta pyöräliikenteen infraa. Euroopanlaajuisesti uutta pyöräliikenteen infraa rakennettiin noin 2 600 km (tieto tilanteesta 7/2020).

Uusi pyöräliikenneinfra otettiin hyvin käyttöön ja sille oli kansalaisten laaja tuki. Vuonna 2021 tehdyssä tutkimuksessa tarkasteltiin 106 eurooppalaisen kaupungin laskentatuloksia ja yhdistettiin ne tietoon uusista väliaikaisista pyöräkaistoista. Tarkastelluissa kaupungeissa oli rakennettu keskimäärin 11,5 km uutta väliaikaista pyöräliikenneinfraa ja pyöräliikennemäärät näissä kaupungeissa olivat kasvaneet keskimäärin 42 % (lähde: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC8053938/>). Yksittäisten pyöräteiden osalta pyöräliikenteen määrien kasvut olivat huomattavankin suuria, kuten Berliinin Kantstrasella, jossa pyöräliikenne kasvoi 1500:sta 5100:aan (232 %). Berliinissä asukkaiden tyytyväisyyttä tutkineessa selvityksessä 94 % vastaajista kannatti uusia pyöräliikenteen järjestelyjä.



Kaupungit, joissa rakennettiin uutta pysyvää tai väliaikaista pyöräliikenneinfraa koronapandemian tukirahoituksella. Lähde: <https://ecf.com/dashboard>



## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

#### 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia

#### Suomessa ja muualla

#### 3.3 Pysäköintinormit

#### 3.4 Referenssi kohteita

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

Merkittävää väliaikaisten pyöräkaistojen ja teiden rakentamisessa oli se, että tila otettiin useimmiten vähentämällä autoliikenteen kaistoja. Näin päästiin osoittamaan pyöräliikenneinfran tarpeellisuus ja se, että autoliikenne saatiin pidettyä toimivana, vaikka kaistoja vähennettiin. Tällä on ollut merkittävä vaikutus pysyvien pyöräliikenneinfran ratkaisujen edistämiseen.

Merkittävä osa tehdyistä väliaikaisista ratkaisuista on päätetty muuttaa pysyviksi ja lisäksi kaupungit ovat päättäneet rakentaa lisää pysyvää pyöräliikenneinfraa. Esimerkiksi Barcelona päätti muuttaa väliaikaiset kaistat pysyviksi ja rakentaa kahden seuraavan vuoden aikana 33 km lisää pysyviä pyöräkaistoja. Myös Berliini päätti vuoden 2021 lopussa muuttaa pysyviksi lähes kaikki Friedrichshain-Kreuzberg -alueen pyöräkaistat.

Väliaikaisten toimenpiteiden onnistumiset ja onnistuneiden ratkaisujen muuttaminen pysyviksi ovat luoneet laajasti uutta uskoa mahdollisuudesta suuriinkin muutoksiin kaupunkien liikenteessä. Näyttää siltä, että eurooppalaisten kaupunkien menestystarinat ovat aloittaneet muutosten aallon, joka leviää hiljalleen muihinkin kaupunkeihin.

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



Väliaikainen pyöräkaista Berliinissä. Kuva: Peter Boytman Creative Commons CC0 1.0

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

#### 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia Suomessa ja muualla

#### 3.3 Pysäköintinormit

#### 3.4 Referenssi kohteita

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

## 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia Suomessa ja muualla

### Pysäköinnin siirtäminen kadunvarsilta pysäköintilaitoksiin ja pysäköintipaikkamäärän jäädyttäminen tietyille tasolle

Monissa eurooppalaisissa kaupungeissa pysäköinti on siirretty kadunvarsilta pysäköintilaitoksiin mahdollistaen viihtyisien keskustojen kehittämisen laajoine kävelyalueineen. Kadunvarsilta on samalla vähennetty pysäköintilaitosten paikkamäärää vastaava määrä pysäköintipaikkoja. Tällöin pysäköintipaikkojen kokonaismäärä ei ole vähentynyt, mutta paikat on sijoitettu keskitetysti keskustan reunalle autolla helposti saavutettaviksi. Liikkuminen keskusta-alueella tapahtuu kävellen.

Joissain kaupungeissa on otettu käyttöön pysäköintipaikkojen tarjontakatto. Tällöin tietyn alueen pysäköintipaikkamäärä on jäädytetty valitulle tasolle. Kun alueelle valmistuu pysäköintipaikkoja uusiin laitoksiin, vastaava määrä pysäköintipaikkoja vähennetään kadunvarsilta. Tällöin kyseisen alueen pysäköintipaikkojen kokonaismäärä pysyy vakiona.

### Pysäköinnin keskittäminen, tehostaminen, pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö ja dynaaminen kapasiteetin hallinta

Pysäköintipaikkojen käyttöä voidaan tehostaa maantasopaikoilla esimerkiksi aikarajoituksin ja pysäköinnin maksullisuudella, jolloin pysäköinnin nopealla kierrolla voidaan varmistaa, että samalla paikalla voi pysäköidä mahdollisimman moni paikkaa tarvitseva esimerkiksi asiointipysäköinnissä.

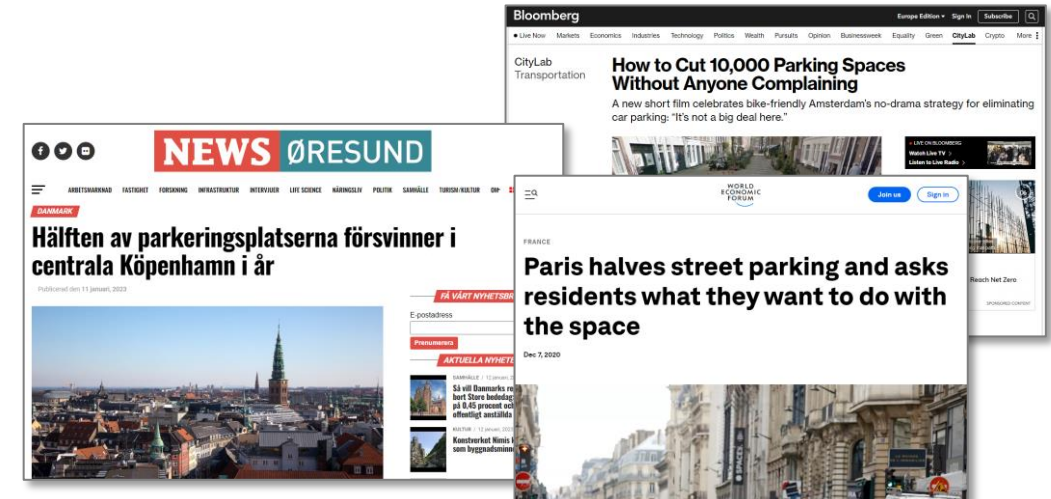
Pysäköinti maantasossa vie paljon tilaa. Maankäytön tiivistyessä myös pysäköintiratkaisujen on oltava tehokkaita ja vähemmän tilaa vieviä. Rakenteellisella pysäköinnillä voidaan tehostaa tilankäyttöä. Rakenteellisen pysäköinnin kustannukset ovat maantasopysäköintiä huomattavasti korkeammat. Kun pysäköintiä keskitetään suurempiin yksiköihin, on paikkakohtai-

nen kustannus alhaisempi.

Keskitetyssä pysäköinnissä kokonaispaikkamäärä on pienempi kuin tontti-kohtaisessa ratkaisussa, kun pysäköintipaikat ovat nimeämättömiä ja vuorottaiskäytössä. Vuorottaiskäytöllä tarkoitetaan sitä, että eri toiminnot hyödyntävät samoja pysäköintipaikkoja vuorokauden eri aikoina, eli eri toimintojen käyttäjät pysäköivät samoilla paikoilla eri aikaan, esimerkiksi öisin asukkaat ja päivällä toimistojen työntekijät, palvelujen asiakkaat tai liityntäpysäköijät. Kapasiteettia voidaan jakaa dynaamisesti eri toimintojen kesken laskentatietoon perustuen.

Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön periaatteet:

- Pysäköintipaikkojen nimeämättömyys
- Sekoittunut maankäyttö, eri toimintoja lähellä toisiaan
- Keskitetty pysäköinti
- Älykkäät pysäköinnin varaus- ja ohjausjärjestelmät
- Erilaiset pysäköintituotteet erilaisiin pysäköintitarpeisiin ja niiden tarkoituksenmukainen hinnoittelu.



## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 3.1 Liikenteen ja liikumisen kehityssuuntia

#### 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia Suomessa ja muualla

#### 3.3 Pysäköintinormit

#### 3.4 Referenssi kohteita

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

## **Pysäköintilaitokset liikkumispalveluiden keskittyminä (mobility hubit)**

Esimerkiksi Ruotsissa asuinalueiden keskitetyt pysäköintilaitokset toimivat liikkumispalveluiden keskittyminä, joihin on sijoitettu alueen asukkaiden käyttöön esimerkiksi yhteyskäyttöautopalveluita, pyörien vuokrauspalveluita, pyörien huoltopisteitä ja sähköautojen latauspaikkoja. Keskeisillä paikoilla sijaitsevilla pysäköintilaitoksissa liikkumisen palvelut ovat asukkaiden helposti saavutettavissa.

## **Katutilan uudelleen järjestely, joustava katutilan hallinta**

Kaupungin keskustoissa rajallisesta katutilasta kilpailevat useat erilaiset toiminnot (autojen ja pyörien pysäköinti, joukkoliikenteen pysäkit, lastaus- ja purku, kuljetus- ja kyytipalvelut, oleskelu ja viihtyminen jne.). Joustavalla katutilan hallinnalla tarkoitetaan, että katutilaa jaetaan eri toiminnoille tarpeen mukaan joustavasti. Uudet teknologiat mahdollistavat ratkaisuja, joissa käyttötarkoitus vaihtelee esimerkiksi ajankohdan mukaan.

## **Pysäköintipaikkojen vertaisvuokraus – pysäköintipörssi**

Pysäköintipörssin kautta esimerkiksi yksityinen henkilö voi laittaa pysäköintipaikkansa vuokralle siksi ajaksi, kun itse ei sitä tarvitse. Tämä tehostaa pysäköintipaikkojen käyttöä.

## **Pysäköintiratkaisujen muuntojoustavuus**

Pysäköintitarjonnan tulee vastata tämän päivän kysyntään ja tulevaisuuden tarpeisiin. Pysäköintipaikkojen sijainnilla voidaan puolestaan vaikuttaa ratkaisujen muuntojoustavuuteen. Muuntojoustavien pysäköintilaitosten käyttötarkoitusta voidaan muuttaa tai ne voidaan purkaa pysäköintikysynnän muuttuessa.



## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### **3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä**

#### 3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

#### 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia Suomessa ja muualla

#### 3.3 Pysäköintinormit

#### 3.4 Referenssi kohteita

### **4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen**

### **5. Yhteenveto ja suositukset**

## **Kaupungin rooli keskitetyn pysäköinnin toteutuksessa**

### **Kunnallinen pysäköintiyhtiö**

Keskitetyn rakenteellisen pysäköinnin toteutuksen haasteena on monesti ollut se, ettei yksittäinen rakennuttaja ole halukas ottamaan etupainotteisesti vastuuta pysäköinnin toteutuksesta, kun muiden kohteiden toteutuksen ajoittumisesta ei ole ollut varmuutta. Monessa kaupungissa ratkaisua on haettu esimerkiksi kunnallisesta pysäköintiyhtiöstä, joka on voinut tehdä alkuinvestoinnin ja ottaa riskin etupainotteisesti keskitetyn rakenteellisen pysäköinnin toteutuksesta. Kunnan tekemä alkuinvestointi on kerätty kohteilta joko pysäköintilaitososakkuuksien tai ns. vapaaksioston kautta. Toteutusmalleja on useita.

### **Kaupungin omistama pysäköintiyhtiö**

Mallissa pysäköintiyhtiö on kokonaan kaupungin omistama ja pysäköintilaitokset ja -paikat jäävät pysäköintiyhtiön hallintaan kohteiden valmistuttuakin. Pysäköintiyhtiö vuokraa paikat suoraan käyttäjille kuukausimaksua vastaan. Kun pysäköintipaikkojen hallinta jää kaupungille, se voi suoraan vaikuttaa paikkojen hinnoitteluun ja pysäköintiperiaatteisiin, kuten paikkojen nimeämättömyyteen.

Kaupungin omistama pysäköintiyhtiö kerää kiinteistöiltä pysäköintilaitoksen rakentamiskustannukset joko pysäköintilaitososakkuuksia vastaan tai ns. vapaaksiostoperiaattella. Vapaaksiostolla tarkoitetaan sitä, että kiinteistönomistaja ostaa itsensä vapaaksi kaavan määräämien pysäköintipaikkojen toteutusveloitteesta, mikäli asemakaava sen mahdollistaa. Tällöin kaupunki osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat pysäköintipaikat kohtuulliselta etäisyydeltä. Kiinteistön omistajalta peritään pysä-

köintipaikkojen järjestämisestä vapautumista vastaava korvaus kaupungin hyväksymien maksuperusteiden mukaan. Asemakaavassa kiinteistöt voidaan velvoittaa liittymään pysäköintiyhtiöön ja niiden kaavan mukaiset velvoitepaikat sijoitettavaksi osittain tai kokonaan pysäköintiyhtiön hallinnoimaan keskitettyyn pysäköintilaitokseen.

Malli tekee kaupungista strategisen pysäköintitoimijan, jolla on vahva ote kunnan pysäköinnistä ja joka edistää kaupungin tavoitteita. Omistamansa pysäköintiyhtiön kautta kaupunki voi toteuttaa muuntojoustavaa ja keskitettyä pysäköintiä sekä ottaa pysäköintilaitoksen alkuinvestoinnin taloudellisen riskin itselleen, millä on suuri merkitys keskitettyjen pysäköintilaitosten toteutumiselle.

Malli edellyttää huomattavia investointeja sekä yhtiön henkilökunnan joko ostopalveluina tai työsuhdeperusteisena osakeyhtiölain velvoitteiden mukaisesti.

### **Pysäköintilaitososakkuudet**

Mallissa kaupunki on osakkaana taloyhtiöiden yhteisessä pysäköintiyhtiössä, mutta luopuu yleensä osakkuudesta kaikkien kohteiden valmistuttua, ellei laitokseen jää yleistä pysäköintiä, josta kaupunki vastaisi. Yleensä pysäköintilaitoksen hallinta siirtyy taloyhtiöille, jotka tyypillisesti vuokraavat pysäköintipaikat asukkaalleen. Kunta ottaa myös tässä mallissa alkuinvestoinnin taloudellisen riskin. Osakkuudet siirtyvät kunnalta investointikustannuksia vastaan taloyhtiöille. Malli on varsin yleinen ja usein käytetty LPA-alueiden pysäköintilaitosten toteutuksessa. Pysäköintilaitososakkuudet ovat yksittäisiä ja hallinnollisesti toisistaan riippumattomia. Kunnalla saattaa olla osakkuuksia lukuisissa eri pysäköintilaitoksissa.

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

#### 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia Suomessa ja muualla

#### 3.3 Pysäköintinormit

#### 3.4 Referenssi kohteita

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

## **Esimerkkejä vapaaksioston hinnasta muualla Suomessa:**

**Hämeenlinnassa** vapaaksioston hinta on 15 000 euroa silloin, kun kaupunki osoittaa vapaaksiostopaikat yleisiltä alueilta maantasopaikkoina. Maantasopysäköinnin vapaaksioston hinnan lisäksi käyttäjä maksaa asukas-/yrittäjämaksusta. Velvoiteautopaikan hinta on 20 000 euroa silloin, kun paikka osoitetaan maan päälle toteutetusta pysäköintilaitoksesta ja 30 000 euroa silloin, kun paikka osoitetaan maan alle toteutetusta pysäköintilaitoksesta. (Lähde: Hämeenlinnan kaupunki, Keskustan pysäköintiohjelman tarkistus, pysäköintijärjestelyiden vapaaksiosto ja velvoitepaikat, Dnro HML/903/ 10.02.07/2019)

**Joensuussa** yhden autopaikan vapaaksioston hinta on 11 000 euroa (osoitettava paikka kadunvarsipaikka). Lisäksi autopaikan käyttäjä maksaa pysäköinnistä lunastamalla asukas-pysäköintitunnuksen. Velvoitepaikan hinta pysäköintilaitoksesta on 20 000–25 000 euroa. (Lähde: Joensuun kaupunki, Periaatteet autopaikkojen vapaaksiostosta keskustan asuntoalueiden täydennysrakentamishankkeissa, 6211/10.00/2020)

**Vaasassa** vapaaksioston hinta on 5 000 euroa/paikka, kun pysäköinti osoitetaan maantasoiselle yleiselle pysäköintialueelle ja 26 000 euroa/paikka, kun pysäköinti osoitetaan pysäköintilaitokseen (hinnat sidotaan rakennuskustannusindeksiin 5/2016). (Lähde: Vaasan kaupungin pysäköintipolitiikka, hyväksytty 19.3.2018)



## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

#### 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia Suomessa ja muualla

#### 3.3 Pysäköintinormit

#### 3.4 Referenssi kohteita

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

## **Kaupunkien omistamia pysäköintiyhtiöitä:**

### **Tampere: Finnpark Oy**

- 100-prosenttisesti Tampereen kaupungin omistama konserni
- Liikevaihto 24 615 t€, käyttökateprosentti 36,5 % ja liikevoitto 13 % vuonna 2021 (liikevaihto 28 167 t€, käyttökateprosentti 44,4 % ja liikevoitto 23,5 % ennen koronaa vuonna 2019)

### **Lahti: Lahden pysäköinti Oy**

- Kokonaan Lahden kaupungin omistama tytäryhtiö
- Liikevaihto 2083 t€, käyttökateprosentti 50,4 % ja liikevoitto 15,6 % vuonna 2021 (liikevaihto 2561 t€, käyttökateprosentti 50,4 % ja liikevaihto 16,4 % vuonna 2019)

### **Jyväskylä: Jyvä-Parkki Oy**

- Kaupungin omistama yhtiö
- Liikevaihto 10 292 t€, käyttökateprosentti 52,7 % ja liikevoitto 29,7 % vuonna 2022

### **Oulu: Oulun Pysäköinti Oy**

- Kaupungin omistama yhtiö
- Liikevaihto 3825 t€, käyttökateprosentti 56,3 % ja liikevoitto 17,5 % vuonna 2021 (liikevaihto 4483 t€, käyttökateprosentti 61,7 % ja liikevoitto 28 % vuonna 2019)

### **Lappeenranta: Williparkki Oy**

- Maksulliseen pysäköintiin erikoistunut yritys, Lappeenrannan Toimitilat Oy:n omistama tytäryhtiö

- Liikevaihto 1662 t€, käyttökateprosentti 46,9 % ja liikevoitto 13,4 % vuonna 2021 (liikevaihto 1796 t€, käyttökateprosentti 49,8 % ja liikevoitto 18,1 % vuonna 2019)

### **Hämeenlinna: Hämeenlinnan Pysäköinti Oy**

- Kaupungin omistama yhtiö
- Liikevaihto 1380 t€, käyttökateprosentti 43,5 % ja liikevoitto 22,6 % vuonna 2021 (liikevaihto 1017 t€, käyttökateprosentti 32,1 % ja liikevoitto 12,9 % vuonna 2019)

### **Seinäjoki: Seipark Oy**

- Kaupungin omistama yhtiö. Perustettiin 2010 Seinäjoen alueen pysäköintilaitosten toteuttajaksi. Vastaa lisäksi yleisen ydinkeskustan kadunvarsipysäköinnin järjestämisestä.
- Liikevaihto 1834 t€, käyttökateprosentti 39,3 % ja liikevoitto -2,5 % vuonna 2022

### **Kuopio: Kuopion Pysäköinti Oy**

- Kaupungin omistama yhtiö
- Liikevaihto 3450 t€, käyttökateprosentti 38,9 % ja liikevoitto 0,3 % vuonna 2021 (liikevaihto 3667 t€, käyttökateprosentti 43 % ja liikevoitto 4,4 % vuonna 2019)

### **Kerava**

- Suunnitteilla kaupungin omistaman pysäköintiyhtiön perustaminen aseman maankäytön/pysäköinnin kehittämisen yhteydessä

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

#### 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia Suomessa ja muualla

#### 3.3 Pysäköintinormit

#### 3.4 Referenssi kohteita

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

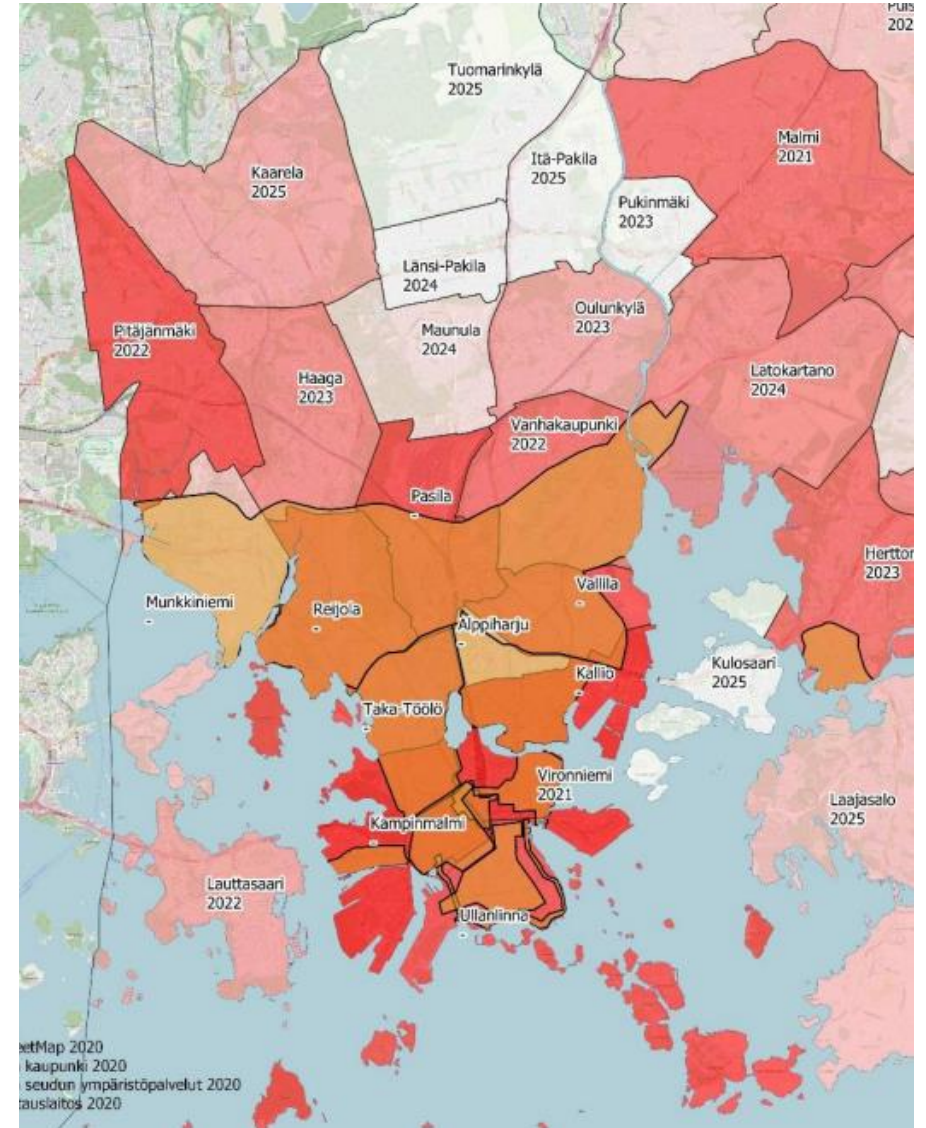
## Pyöräpysäköinnin kehittäminen alue kerrallaan Helsingissä

Helsinki on vuodesta 2014 lähtien ja merkittävällä volyymillä vuodesta 2017 lähtien rakentanut uusia pyöräpysäköintipaikkoja yleisille alueille järjestelmällisesti alue kerrallaan. Alueittain toteutettuja kohteita ovat vuoden 2017 jälkeen olleet: Kallio (2017), Töölö (2018), Etelä-Helsingin ranta-alueet ja Kruunuhaka (2019), Eira-Kaivopuisto-Kaartinkaupunki, Ruoholahdi, Herttoniemi ja Kamppi (2020), Pohjoinen kantakaupunki, Katajanokka ja Ylä- ja Ala-Malmi (2021). Vuosittain aluekohteesiin rakennettujen paikkojen määrä on vaihdellut 800-1100 välillä ja yhteensä vuosina 2014-2021 on rakennettu lähes 6000 pyöräpysäköintipaikkaa. Jatkossa Helsingillä on tavoitteena jatkaa alueellisten kohteiden toteuttamista vähintään 900 pyöräpaikan vuosivauhdilla. Lisäksi uusia pyöräpysäköintipaikkoja on rakennettu ja rakennetaan juna- ja metroasemille.

Alueellisten toteutusten pohjaksi Helsinki on laatinut pyöräpysäköinnin yleissuunnitelman, jossa on laskettu kunkin alueen pyöräpysäköinnin kysyntä ja priorisoitu ja ohjelmoitu alueiden toteutuksen kiireellisyys. Tämän jälkeen alueista on tehty ensin alustavat pyöräpysäköintipaikkojen sijoitussuunnitelmat ja niiden pohjalta tarkennetut toteuttamiseen tähtäävät rakennussuunnitelmat alueiden toteutusjärjestyksessä. Suunnitelmissa on keskitytty vain yleisten alueiden pysäköintiin. Julkisten palvelujen tonteilla, kuten koulujen tai muiden palvelujen piholla, tapahtuva pysäköinti on suunniteltu erillisenä hankkeena.

Yleisten alueiden pyöräpysäköinti on sijoitettu pääosin väli- ja viherkai- toille, aukioille ja leveille yhdistetyille jalkakäytävälle- ja pyöräteille. Ah- taimilla alueilla tilaa pyöräpysäköintiin on otettu myös autopysäköinnis- tä. Kaikilla vuodesta 2014 lähtien toteutetuilla alueilla on otettu yhteensä 62 autopaikkaa pyöräpysäköintikäyttöön.

Lähde: [Pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma ja toteutusohjelma 2021-2025, Helsingin kaupunki 2021](#)



Ote Helsingin pyöräpysäköinnin yleissuunnitelman vuosittaisten suunnittelukohteiden kartasta.

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

#### 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia Suomessa ja muualla

#### 3.3 Pysäköintinormit

#### 3.4 Referenssi kohteita

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

## **Vaasan pyörätalli rautatieasemalla**

Vaasaan aukesi vuoden 2022 lopussa pyörätalli matkakeskuksen yhteyteen. Pyörätalli on toteutettu 6 \* 24 m kokoisella Cykloksen Flow -pyörätallituotteella. Tallissa on tilaa 156 pyörälle, joista 76 on suunniteltu normaaleille pyörille, 76 leveäkumisille pyörille ja neljä tavarapyörille. Tavanomaiset pyörät pysäköidään Cykloksen Optima (k/k 500 mm) -kaksikerrostelineeseen ja tavarapyöriä varten on varattu kaksi Cykloksen Carco-telinettä. Tilaan ei ainakaan aluksi tule pysäköinnin lisäksi muita palveluita. Jos kysyntää palveluille ilmenee, voidaan osa telineistä poistaa ja laittaa tilalle palveluita. Sähköpyörien akkujen latauskaapille tulee tilaan valmis varaus. Tila on lämmittämätön.

Pyörätallin valvonta hoidetaan valvontakameroin. Käyttäjien tulee rekisteröityä mobiilisovellukseen, jonka avulla saa avattua tilan oven. Tila on auki 24 h/vrk ja sen käyttö on ainakin aluksi ilmaista. Jos käytön myötä ilmenee, että pieni maksu saattaisi lisätä tilan turvallisuutta, voidaan sellainen ottaa myöhemmin käyttöön.

Rakentamisen kustannuksista on vastannut Vaasan kaupunki ja kustannuksiin on saatu Traficomilta investointitukea. Rakennuksen ja telineiden kustannukset olivat noin 370 000 euroa ja maanrakennustöiden, vihertöiden, ympäristön pintamateriaalien, rakennuttamisen, kulunvalvonnan, valvontakameroiden, sähköliittymän ja tietoliikenteen kustannukset olivat yhteensä noin 100 000 euroa.

Lähde: Keskitetty pyöräpysäköinti, Yleisiä laatukriteerejä ja keskitetyn pyöräpysäköinnin konseptointi Oulussa, 2022



*Kuva: Vaasan kaupunki*



## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

#### 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia Suomessa ja muualla

### 3.3 Pysäköintinormit

#### 3.4 Referenssi kohteita

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

## 3.3 Pysäköintinormit

Pysäköintinormit ovat muuttuneet viime vuosina. Haasteeksi on koettu se, miten pysäköintinormeilla voidaan vastata sekä tämän päivän että tulevaisuuden tarpeisiin. Perinteisesti pysäköintinormi on määritetty asumisväljyyden ja henkilöautotiheyden perusteella. Viime vuosina pysäköintinormiin on pyritty lisäämään joustavuutta. Asumisväljyyden ja henkilöautotiheyden lisäksi pysäköintinormeissa on huomioitu alueellisia eroja, sillä auton omistukseen ja käyttötarpeeseen vaikuttavat muun muassa alueen sijainti, maankäytön monipuolisuus, palvelut, joukkoliikennetarjonta, kävely- ja pyöräliikenneyhteydet sekä asumismuoto.

Viime aikoina laaditut pysäköintinormit ovat vyöhykkeellisiä siten, että tiiviillä keskusta-alueilla ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varsilla on käytetty vähemmän autopaikkoja tuottavia normeja. Joustavuutta pysäköintinormiin on lisätty myös erilaisin vähennyksin, eli pysäköintipaikkoja on mahdollista toteuttaa normia vähemmän, jos kohteeseen on toteutettu kestävää liikkumista edistäviä ratkaisuja, kuten pyöräpysäköinnin suurempi paikkamäärä tai korkeampi laatutaso, yhteiskäyttöautot tai pysäköintiä tehostavia ratkaisuja, kuten keskitetty pysäköinti, nimeämättömät paikat tai pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö. Joustavaa pysäköintinormia perustelee myös se, että tiiviissä kaupunkirakenteessa pysäköinti joudutaan tilan puutteen takia toteuttamaan rakenteellisena, jossa rakentamiskustannukset ovat huomattavasti korkeammat kuin maantasopysäköinnissä.

Pysäköintinormi voi olla kerrosneliömetreihin ja/tai asuntojen määrään perustuva. Käytetyt pysäköintinormit ovat tyypillisesti miniminormeja, eli määrittävät pysäköintipaikkamäärän, joka on vähintään toteutettava, mutta pysäköintipaikkoja voi toteuttaa myös enemmän. Pysäköintinormit voivat olla myös maksiminormeja, jolloin normi antaa toteutettavien pysäköintipaikkojen enimmäismäärän. Toisinaan normeissa käytetään myös vaihteluväliä.

Viime vuosina kaupungit ovat määrittäneet myös pyöräpysäköinnille määrälliset ja laadulliset vaatimukset. Pyöräpysäköintinormilla edistetään laadukkaiden pyöräpaikkojen toteutumista kiinteistöissä. Määrällinen vaatimus on tyypillisesti kerrosneliömetreihin perustuva. Laadulliset vaatimukset liittyvät muun muassa runkolukittujen, katettujen tai lukittuihin tiloihin sijoitettujen pyöräpaikkojen osuuteen. Lisäksi usein on esitetty myös vaatimus pyöräpaikkojen sijainnista suhteessa sisäänkäynteihin ja kulkureiteistä pyöräsäilytykseen.

Pysäköintinormi voi olla myös liikennekäyttäytymistä ohjaava ja tavoitteellinen. Lisäksi viime aikoina on puhuttu myös markkinaehtoisesta pysäköinnistä, jossa pysäköintinormia ei ole, vaan rakentaja voi päättää toteutettavan pysäköintipaikkamäärän. Markkinaehtoisessa pysäköinnissä pysäköinti mielletään tavalliseksi yksityishyödykkeeksi, joka maksaa itse itsensä.

1. Työn lähtökohdat

2. Nykytilanne

3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia Suomessa ja muualla

3.3 Pysäköintinormit

3.4 Referenssikohteita

4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

5. Yhteenvedo ja suositukset



Pysäköintinormin vaiheet. Lähde: pysakointi20.com

## Porvoossa käytettyjä pysäköintinormeja

### 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

#### 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia Suomessa ja muualla

#### 3.3 Pysäköintinormit

#### 3.4 Referenssi kohteita

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

Sijainti	Asemakaava-luonnos	Pysäköintinormi (ap/k-m2)			Normi vuodelta	Lisätiedot
		Asuminen	Liiketilat	Toimistot		
Ydinkeskusta	Kaivokatu 34-36	1/120	1/160	-	2022	Asuinkerrostalojen korttelialue, jossa autopaikkavaatimuksesta saa vähentää: - 5 % asuinrakennusta kohti toteuttamalla maantasokerrokseen erillisen liikkumisen apuvälinetilan - 20 % kutakin asuinrakennusta kohti varatusta yhteiskäyttöautosta
Keskusta	Tehtaanpuiston puutalot	1/105	1/100	1/100	2022	Asuinkerrostalojen korttelialue ja opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue, jossa autopaikkavaatimuksesta saa vähentää: - 5 % asuinrakennusta kohti toteuttamalla maantasokerrokseen erillisen liikkumisen apuvälinetilan - 20 % kutakin asuinrakennusta kohti varatusta yhteiskäyttöautosta
Keskustan reuna-alue	Puistokatu 1	1/120	1/160	-	2022	Asuinkerrostalojen korttelialue, jossa autopaikkavaatimuksesta saa vähentää: - 5 % asuinrakennusta kohti toteuttamalla maantasokerrokseen erillisen liikkumisen apuvälinetilan - 20 % kutakin asuinrakennusta kohti varatusta yhteiskäyttöautosta, silloin kun yhteiskäyttöautoja on yli kaksi. Mikäli yhteiskäyttöautoja on kaksi tai vähemmän on vähennys 15 %
Keskustan reuna-alue	Meritulli	1/110	1/150	-	2022	Asuinrakennusten korttelialue ja asuinpientalojen korttelialue
2 km keskustasta	Tarmola, Teollisuustie 4	-	1/60	1/60	2022	Teollisuusrakennusten korttelialue, jossa myös: - Varastotila 1 ap/300 k-m2 - Liikunta- ja hyvinvointipalvelut 1 ap/100 k-m2
6 km keskustasta	Haikkoonrinne 2	2 ap/asunto	-	-	2023	Erillispientalojen korttelialue

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

#### 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia Suomessa ja muualla

#### 3.3 Pysäköintinormit

#### 3.4 Referenssikohteita

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

## 3.4 Referenssikohteita

Kaupunki	Väkiluku	Pysäköintinormi keskustassa (ap/k-m <sup>2</sup> )			Normi vuodelta	Jousto asumisen normissa
		Asuminen	Liiketilat	Toimistot		
Hämeenlinna	68 000	1/120	1/70	1/100	2018	Nimeämättömien autopaikkojen osalta autopaikkavaatimusta voi laskea 20%. Yhteiskäyttöautot: 1 yhteiskäyttöautopaikka vastaa neljää autopaikkaa (2022)
Lahti	120 000	1/110	1/50 - 1/110	1/110	2020	Jousto enintään 30% kokonaispaikkamäärästä.
Riihimäki	29 000	1/120	1/85	1/85	2019	Paikkojen sijoittaminen P-laitoksiin mahdollistaa 20 %:n vähennyksen. Yksi yhteiskäyttöauto voi vähentää autopaikkavelvoitetta 5 autopaikalla
Järvenpää	44 000	1/110 (2022)	1/70	1/70	2014	-
Kerava	37 000	1/120 (2015)	1/50	1/50	2010	-
Vaasa	67 000	1/100	1/70	1/70	2018	Paikkojen sijoittaminen P-laitoksiin mahdollistaa 20 %:n vähennyksen.
Rovaniemi	62 000	1/120	1/80	1/80	2016	Maksimijousto omalla tontilla tai pysäköintilaitoksessa -25 %.
Joensuu	76 000	1/100	1/50	1/70	2012	Pysäköintilaitoksessa -10 %
Kouvola	84 000	1/100 - 1/120	1/60-1/100	1/60-1/120	2016	-

Oheisessa taulukossa on esitetty Porvoon kanssa samaa suuruusluokkaa asukasluvultaan olevissa kaupungeissa käytettyjä pysäköintinormeja keskusta-alueella.

Asumisen tiukin käytetty normi on 1 ap/ 120 k-m<sup>2</sup>, joka on voimassa Hämeenlinnassa, Riihimäellä, Keravalla sekä Rovaniemellä ja se vastaa myös Porvoon keskustassa käytettyä normia.

Liiketilojen pysäköintinormit vertailukohteiden keskusta-alueilla ovat Porvooseen verrattuna löyhempiä, keskimäärin 1 ap/70 k-m<sup>2</sup>, kun Porvoon keskustassa normi on 1/100-1/160 ap/k-m<sup>2</sup> välillä. Myös toimistojen keskimäärin käytetty pysäköintinormi vertailukohteissa (1 ap/80 k-m<sup>2</sup>) on Porvoon keskustassa käytettyä normia (1 ap/100 k-m<sup>2</sup>) löyhempi.

Uudisrakennuskohteet keskustoissa toteutetaan yleensä yksittäistapauksina erillisen harkinnan mukaan.

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

#### 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia

#### 3.3 Pysäköintinormit Suomessa ja muualla

#### 3.4 Referenssi kohteita

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

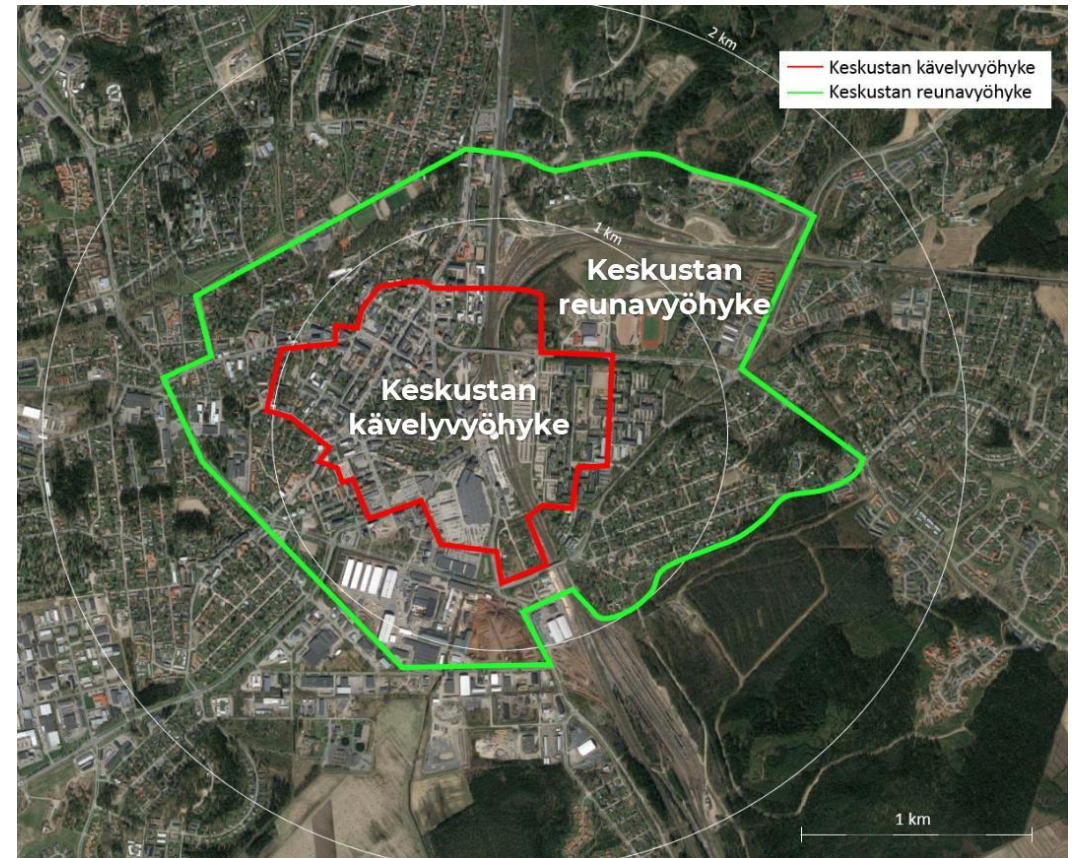
### 5. Yhteenveto ja suositukset

## Esimerkki: Riihimäki, autojen pysäköintinormi

Vyöhykkeet: Keskustan kävelyvyöhyke - Edellytykset sujuvaan arkeen ilman omaa autoa, kaikki palvelut kävelyetäisyydellä, hyvät joukkoliikenneyhteydet. Keskustan reunavyöhyke - Helppo tulla keskustaan ilman henkilöautoa joko joukkoliikenteellä tai polkupyörällä. Muut alueet - Vyöhykkeiden ulkopuolella henkilöauton käyttö voi olla tarpeen.

Perusnormiin tuodaan joustavuutta: Paikkojen sijoittaminen pysäköintilaitoksiin (nimeämättömät paikat ja vuorottaispysäköinti) mahdollistaa 20 %:n vähennyksen, yksi yhteiskäyttöauto voi vähentää autopaikkavelvoitetta 5 autopaikalla.

Käyttötarkoitus	Keskustan kävelyvyöhyke (ml. asemaseutu)	Keskustan reunavyöhyke	Muut alueet
Kerrostalo	1/120 + 1 vieraspaikka / 1000	1/100 + 1 vieraspaikka / 1000	1/85 tai 1 ap / asunto + 1 vieraspaikka / 1000
Rivitalo ja kytketty pientalo	1/90	1/80 + 1 ap jokaista alkavaa 4 asuntoa kohti tai vähintään 1 ap / asunto	1/80 + 1 ap jokaista alkavaa 4 asuntoa kohti tai vähintään 1 ap / asunto
Erillispientalo		1,5 / asunto	2 / asunto
Opiskelija-asuminen	1/200	1/150	1/150
Palveluasuminen	1/140	1/120	1/100
Tehostettu palveluasuminen	1/400	1/300	1/200
Kaupungin oma/ARA vuokratuotanto	1/140	1/120	1/100
Suojeltavat rakennukset	1/140	1/120	1/120
Toimistot ja liiketilat	1/85	1/75	1/75
Päivittäistavara-kauppa			
≤2000k-m <sup>2</sup>	1/70	1/50	1/50
≥2000 k-m <sup>2</sup>	1/90	1/80	1/80



\* yksiköt autopaikkoja/kerrosneliometri

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 3.1 Liikenteen ja liikkumisen kehityssuuntia

#### 3.2 Pysäköinnin kehityssuuntia Suomessa ja muualla

#### 3.3 Pysäköintinormit

#### 3.4 Referenssi kohteita

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

### 5. Yhteenveto ja suositukset

## Riihimäki, pyörien pysäköintinormi

Pyöräpysäköintinormeihin kuuluu eri kohteissa lisävelvoitteita, jotka on merkitty oheiseen taulukkoon joko merkillä \* tai \*\*.

\* Kuitenkin enintään 4 pp / asunto. Vähintään 50 % pyöräpaikoista sijoitetaan lukittaviin ja katettuihin tiloihin, loput pyöräpaikat toteutetaan runkolukittavina. Pyöräpysäköintipaikkojen tulee olla helposti saavutettavia sekä sijaita kulkureittien varrella ja sisäänkäyntien läheisyydessä.

\*\* Vähintään 30 % pyöräpaikoista sijoitetaan katettuihin tiloihin ja runkolukittavina. Pyöräpysäköintipaikkojen tulee olla helposti saavutettavia sekä sijaita kulkureittien varrella ja pääsisäänkäyntien läheisyydessä.

Käyttötarkoitus	Koko Riihimäki
Kerrostalo	1 / 30 *
Rivitalo ja kytketty pientalo	1 / 30*
Erillispientalo	
Opiskelija-asuminen	1 / 25 *
Palveluasuminen	-
Tehostettu palveluasuminen	-
Kaupungin oma/ARA vuokratuotanto	1 / 30 *
Suojeltavat rakennukset	
Toimistot ja liiketilat	1 / 50**
Päivittäistavara-kauppa	
≤2000k-m <sup>2</sup>	1 / 50 **

(yksiköt pyöräpaikkoja/kerrosneliometri)

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### **4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen**

##### 4.1 Pysäköinnin kehittämisen skenaariot Porvoossa

##### 4.2 Pyöräpysäköinnin kehittäminen

##### 4.3 Porvoon raideliikennetarkaisut

##### 4.4 Torin muutosten vaikutukset liikkumiseen

##### 4.5 Muut keskustan kehittämissuunnitelmat

## **5. Yhteenveto ja suositukset**

## **4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen**

Pysäköintipaikat keskustassa palvelevat useita käyttäjäryhmiä. Ostos- ja asiointiliikenteen lisäksi pysäköintipaikkoja tarvitsevat muun muassa kiinteistöjen huoltoliikenne, alueella työskentelevät kotihoitajat, yritysten työntekijät, asukaspysäköintiluvan omaavat asukkaat sekä alueella asuvien luo saapuvat vieraat.

Pysäköintipaikkojen tarjonta vaikuttaa suuresti myös siihen, miten keskustaan saavutaan. Rungas pysäköintipaikkojen tarjonta ohjaa kulkemaan autolla. Monien kaupungin, kansallisten ja globaalienkin tavoitteiden mukaan liikumista pitäisi suunnata enemmän kestävien kulkutapojen suuntaan. Näiden tavoitteiden tukemiseksi pysäköinnissä tulisi painottaa pyörien pysäköinti autojen edelle sekä kehittää pyöriteitä ja joukkoliikennettä siten, että keskustan saavutettavuus niillä suhteessa autoliikenteeseen parani.

### **4.1 Pysäköinnin kehittämisen skenaariot Porvoossa**

Työssä muodostettiin viisi pysäköinnin kehittämiskenaariota. Skenaarioiden avulla haluttiin tarkastella erilaisia mahdollisia pysäköinnin kehitysuuntia Porvoon keskustassa.

Skenaariot ovat:

- Skenaario A – Nykykäytäntö jatkuu
- Skenaario A+ – Kaikki keskustan paikat maksullisiksi
- Skenaario A++ – Kaupunki keskitetyn pysäköinnin mahdollistajana
- Skenaario B – Kaupungin vahva rooli pysäköinnissä
- Skenaario C – Markkinaehtoinen pysäköinti



## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen

##### 4.1 Pysäköinnin kehittämisen skenaariot Porvoossa

##### 4.2 Pyöräpysäköinnin kehittäminen

##### 4.3 Porvoon raideliikenne ratkaisut

##### 4.4 Torin muutosten vaikutukset liikkumiseen

##### 4.5 Muut keskustan kehittämissuunnitelmat

### 5. Yhteenveto ja suositukset

## **Skenaario A – Nykykäytäntö jatkuu**

Pysäköintijärjestelmä säilyy nykyisen kaltaisena. Keskustassa pysäköintiä on kaupungin toteuttamana katujen varsilla ja muutamilla yleisillä alueilla sekä kiinteistöjen pysäköinti omilla tonteillaan. Pysäköinnin kapasiteetti riittää hyvin asiointipysäköinnin tarpeisiin ja vain joissakin erityistilanteissa pysäköintipaikkojen kysyntä ylittää tarjonnan.

Katuympäristön kehittämismahdollisuudet jäävät rajallisiksi kadunvarsipysäköinnin vaatiman tilan takia, minkä lisäksi skenaario ei tue keskustan kehittämistä rakentamisen tiivistämisen osalta. Uudet hankkeet hankaloittavat pysäköinnin roolin säilyessä hallitsevana. Täydennysrakentaminen edellyttäisi maanalaisen pysäköinnin toteuttamista, mikä on kallista ja ympäristön kannalta riskialtista, minkä lisäksi pysäköintipaikkojen käyttö jäisi tehottomaksi.

## **Skenaario A+ – Kaikki keskustan paikat maksullisiksi**

Pysäköintijärjestelmä säilyisi muuten nykyisen kaltaisena, mutta kaikki keskustan pysäköintipaikat olisivat maksullisia. Maksuja olisi mahdollista porrastaa vyöhykkeittäin. Pysäköinnin kapasiteetti riittäisi hyvin asiointipysäköinnin tarpeisiin ja vain joissakin erityistilanteissa pysäköintipaikkojen kysyntä ylittäisi tarjonnan.

Pysäköinnin maksullisuus tukee pysäköinnin nopeampaa kiertoa ja sillä voidaan varmistaa, että samalla paikalla voi pysäköidä mahdollisimman moni paikkaa tarvitseva. Lisäksi maksullisuus voi ohjata auton käyttäjiä keskustaan suuntautuvilla matkoilla kulkumuodon vaihtoon. Nämä yhdessä vähentävät pysäköintipaikkatarvetta ja henkilöautoliikennettä keskustassa.

Katuympäristön ja keskustan rakentamisen kehittämismahdollisuudet jäävät edelleen rajallisiksi kadunvarsipysäköinnin vaatiman tilan takia.

### **Skenaarioiden A ja A+ hyvät ja huonot puolet sekä riskit:**

- + tuttu järjestelmä kaikille
- + ei vaadi kallista rakentamista tai muita toimenpiteitä
- ei mahdollista katutilan jakamista muille käyttötavoille
- ei tue kaupungin kestävyystavoitteiden toteutumista
- ei tue keskustan rakentamisen tiivistämistä
- ei tue uusien hankkeiden pysäköintipaikkojen tehokasta käyttöä



## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen

##### 4.1 Pysäköinnin kehittämisen

##### skenaariot Porvoossa

##### 4.2 Pyöräpysäköinnin kehittäminen

##### 4.3 Porvoon raideliikennetkaisu

##### 4.4 Torin muutosten vaikutukset liikkumiseen

##### 4.5 Muut keskustan kehittämissuunnitelmat

### 5. Yhteenveto ja suositukset

## **Skenaario A++ – Kaupunki keskitetyn pysäköinnin mahdollistajana**

Kaupunki toimii osakkaana pysäköintilaitosyhtiössä ja ottaa alkuinvestoinnin taloudellisen riskin, mutta osakkuudet siirtyvät kaupungilta investointikustannuksia vastaan taloyhtiöille niiden valmistuessa, mikäli laitokseen ei jää yleistä pysäköintiä, josta kaupunki vastaisi. Kaupunki voi olla osakkaana useassa pysäköintilaitosyhtiössä.

Menetelmä tarjoaa ratkaisun uusien täydennysrakentamishankkeiden toteuttamisen helpottamiseksi, kun pysäköintiä ei ole pakko saada mahtumaan hankkeen tontille.

Katuympäristön kehittämismahdollisuudet jäävät edelleen rajallisiksi kadunvarsipysäköinnin vaatiman tilan takia, mikäli laitos toteutetaan vain uusien hankkeiden pysäköintiä varten, eikä kadunvarsipysäköintiä näin ollen vähennetä.

### **Skenaarion A++ hyvät ja huonot puolet sekä riskit:**

- + tuttu järjestelmä kaikille
- + tukee keskustan rakentamisen tiivistämistä
- + mahdollistaa uusien pysäköintipaikkojen tehokkaamman käytön, mikäli ne ovat nimeämättömiä ja toimivat vuorottaiskäytöllä
- ei mahdollista katutilan jakamista muille käyttötavoille
- ei tue kaupungin kestävyystavoitteiden toteutumista
- edellyttää kaupungin huomattavaa alkuinvestointia

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen

##### 4.1 Pysäköinnin kehittämisen skenaariot Porvoossa

##### 4.2 Pyöräpysäköinnin kehittäminen

##### 4.3 Porvoon raideliikennetkaisu

##### 4.4 Torin muutosten vaikutukset liikumiseen

##### 4.5 Muut keskustan kehittämissuunnitelmat

## 5. Yhteenveto ja suositukset

## **Skenaario B – Kaupungin vahva rooli pysäköinnissä**

Kaupunki ottaa nykyistä vahvemman roolin pysäköinnin strategisena toimijana. Kaupungin pysäköintiyhtiö hallinnoi keskustan pysäköintipaikkoja ja toteuttaa ydinkeskustaan pysäköintilaitoksen. Pysäköintilaitos korvaa osan kadunvarsipaikoista ja vapauttaa kadunvarsilta tilaa muille toiminnoille (esimerkiksi pyöräkaistat, leveämmät jalkakäytävät, katuvihreä, pyöräpysäköinti, terassit), joilla lisätään keskustan viihtyisyyttä ja vetovoimaisuutta. Pysäköintilaitoksen myötä pysäköintipaikkojen kokonaismäärä ei kuitenkaan kasva.

Kaupunki pysäköintitoimijana hinnoittelee pysäköinnin siten, että muutamat kadunvarsipaikat palvelevat tehokkaasti lyhytaikaista asiointipysäköintiä lähellä liiketiloja ja pidempiaikainen asiointipysäköinti tapahtuu kaupungin hallinnoimassa pysäköintilaitoksessa. Kadunvarsipaikoilla on käytössä progressiivinen hinnoittelu, jossa pysäköinnin hinta kasvaa jyrkästi pysäköinnin keston mukaan.

Lyhytaikaisen asiointipysäköinnin lisäksi kaupunki myy laitokseen pysäköintilupia lähikortteleiden asukkaille tai yritysten työntekijöille. Kaupungin omistamassa pysäköintiyhtiössä hyödynnetään vapaaksiostoperiaatetta keskustan täydennysrakentamiskohteissa. Pysäköintilaitoksessa toimii myös liikumisen palvelukeskittymä (mobility hub), jossa on tarjolla erilaisia liikumisen palveluita, kuten esimerkiksi yhteiskäyttöautoja ja -pyöriä. Ydinkeskustan ulkopuolella uusilla alueilla kaupungin pysäköintiyhtiö vastaa keskitettyjen pysäköintilaitosten toteuttamisesta hyödyntäen vapaaksiostoperiaatetta. Kaupunki ohjaa pysäköintitulot pysäköintipalvelun kehittämiseen sekä kestävien liikumismuotojen edistämiseen.

Pysäköintilaitoksen rakennuskustannukset ovat noin 20 000 – 25 000 euroa/autopaikka, joten esimerkiksi 200 autopaikan pysäköintitalon rakentaminen maksaa noin 5 milj. euroa. Lisäksi tulee tarvittavan tontin arvo.

### **Skenaarion hyvä ja huonot puolet sekä riskit:**

- + pysäköinti kaupungin hallinnassa
- + mahdollistaa katutilan jakamisen muille käyttötavoille
- + mahdollistaa keskustan rakentamisen tiivistämisen
- + mahdollistaa pysäköintipaikkojen tehokkaan käytön
- + sähköautojen latausmahdollisuudet on helppoa tarjota pysäköintilaitoksessa
- + palvelee kestävästä liikumisesta edistämistä kaupungissa
- edellyttää merkittäviä investointeja aluksi
- laitoksen käyttö voi jäädä oletettua pienemmäksi

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### **4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen**

##### 4.1 Pysäköinnin kehittämisen skenaariot Porvoossa

##### 4.2 Pyöräpysäköinnin kehittäminen

##### 4.3 Porvoon raideliikennetarkaisut

##### 4.4 Torin muutosten vaikutukset liikkumiseen

##### 4.5 Muut keskustan kehittämissuunnitelmat

#### **5. Yhteenveto ja suositukset**

## **Skenaario C – Markkinaehtoinen pysäköinti**

Markkinaehtoisella pysäköinnillä tarkoitetaan, että pysäköinti on tavallinen yksityishyödyke, joka maksaa itse itsensä. Pysäköintipalveluiden menot katetaan pysäköintituloilla ja pysäköinti-investoinnit perustuvat taloudelliseen kannattavuuteen. Asemakaavaan varataan kuitenkin mahdollisuus rakentaa normin mukainen pysäköintipaikkamäärä. Pysäköintipaikat toteutetaan, jos niille löytyy kysyntää. Pysäköintimaksut määrittyvät operaattorin tavoitteleman taloudellisen tuloksen kautta.

Kadunvarsipysäköinnin ratkaisujen tulee tukea markkinaehtoista pysäköintiä, eli ilmaista/edullista pysäköintivaihtoehtoa ei tule olla ja paikkoja tulee olla hyvin rajallisesti, jotta pysäköintilaitos voisi toimia markkinaehtoisesti. Nykyisellä kadunvarsipysäköinnin määrällä laitoksen toteuttaminen markkinaehtoisesti ei ole houkuttelevaa, koska lisäpaikoille ei varsinaisesti ole tarvetta. Toteutus toimisi niin, että kaupunki vähentää paikkoja ja markkinat hoitavat pysäköinnin tarjonnan kysyntää vastaavasti. Markkinaehtoisessa mallissa kaupunki ei ole osakkaana laitoksissa.

### **Skenaarion hyvä ja huonot puolet sekä riskit:**

- + kaupunki vapautuu pysäköinnin järjestämisestä keskustassa
- + mahdollistaa katutilan jakamisen muille käyttötavoille
- + mahdollistaa keskustan rakentamisen tiivistämisen
- + pysäköinnin hinnoittelu tukisi todennäköisesti siirtymistä kestäviin kulkutapoihin
- kadunvarsipysäköinnin vähentäminen aiheuttaa todennäköisesti laajaa vastustusta
- keskustassa autolla asiointi saatetaan kokea aikaisempaa vaikeammaksi
- operaattoria voi olla vaikeaa löytää
- kaupunki menettää pysäköinnin hallinnan

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen

#### 4.1 Pysäköinnin kehittämisen skenaariot Porvoossa

#### 4.2 Pyöräpysäköinnin kehittäminen

#### 4.3 Porvoon raideliikennetarkaisut

#### 4.4 Torin muutosten vaikutukset liikkumiseen

#### 4.5 Muut keskustan kehittämissuunnitelmat

## 5. Yhteenveto ja suositukset

## 4.2 Pyöräpysäköinnin kehittäminen

Kaupungin tavoitteena olevan kestävä liikumisen edistämisen tulisi näkyä myös pysäköintiratkaisuissa: kun halutaan edistää pyöräliikennettä, tulee pyörille olla tarjolla turvallisia pysäköintipaikkoja hyvin saavutettavissa paikoissa lähellä kohteita.

Pyöräpysäköinnin tulisi aina olla autopysäköintiä lähempänä. Tämä tarkoittaa, että pyörille tulisi löytyä pysäköintipaikka lyhytaikaiseen pysäköintiin kaikista kortteliväleistä, joissa on kysyntää synnyttäviä kohteita (kaupat, ravintolat, kunnalliset palvelut, työpaikat).

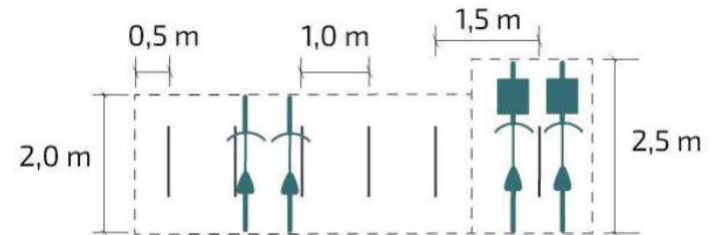
Porvoossa pyöräpysäköintipaikkoja on keskustan alueella suhteellisen vähän ja niiden malli ei suurelta osalta mahdollista pyörän lukitsemista rungosta. Pyöräpysäköintiä tulisi lisätä erityisesti kivijalkapalvelujen läheisyydessä ja jokirannassa. Porvooseen tulisi tehdä koko keskustan kattava pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma, jossa määritellään pyöräpysäköinnin kysyntä ja uusien pyöräpysäköintipaikkojen sijoittaminen katutilaan. Sijoittamisessa tulee noudattaa viereisen kuvan ja seuraavalla sivulla olevan kuvan periaatteita.

Kaikkien uusien telineiden tulee mahdollistaa pyörän pysäköiminen rungosta. Hyvä ja yksinkertainen ratkaisu ovat kaaritelineet asennettuna 1,0 m telineväliillä. Tällöin jokaiseen telineeseen mahtuu kaksi pyörää. Jos telineet ovat ahtaammin, ei jokaiseen kaareen mahdu pyörää molemmin puolin telinettä ja telinekapasiteetti on vain teoreettinen.

## PÄÄPERIAATE

YLEISESTI	
	<b>SAAPUMIS-SUUNNAT</b> Pysäköinti tai kulku pysäköintilaitokseen on saavuttaessa ennen kohdetta, huomioidaan useita suuntia
	<b>HAVAITSEMINEN</b> Pyöräpysäköinnin on oltava selkeästi näkyvissä saapumissuunnista tultaessa. Ei nurkan takana, kadun toisella puolella tai keskellä autopysäköintiä.
	<b>OPASTUS</b> Mahdollisimman intuitiivisesti löydettävä. Opastus ei yleensä ole tarpeen, jollei kyseessä ole keskitetty pysäköintilaitos tai muu erillispysäköinti, tällöin opastus joka saapumissuunnalle
	<b>TURVALLISUUS</b> Pyöräpysäköintiin saapuminen ei aiheuta vaaratilanteita pyöräilijöille eikä jalan-kulkijoille, hyvä valaistus, turvallisuuden tunne, varkauksien ehkäisy
KOHEITTAITAIN	
	<b>ASUMINEN</b> Väylät vievät pyörävarastolle saakka ja ne pidetään kunnossa ympäri vuoden. Ei rappuja, tiukkoja kulmia tai raskaita/kapeita ovia
	<b>KOULUT, PÄIVÄKODIT</b> Pyörätelineet ovat heti tontille saavuttaessa. Ei lähelle autojen saattoliikennettä, kulkureiteillä tai niin että pyöräillään kävely-, oleskelu- tai leikkialueiden poikki. Päiväkotien portit tulee olla kuljettavissa erikoispyörillä ja perävaunujen kanssa
	<b>TYÖPAIKAT, OPPILAITOKSET</b> Väylät vievät pyörävarastolle saakka ja yhteys sosiaalilaitoihin on sujuva (ks. asuminen)
	<b>KAUPAT</b> Lähellä pääovia, kaikista saapumissuunnista. Ei kuitenkaan jalkakäytävän tukkeeksi eikä siten, että pyöräillään pääovien edestä
	<b>JOUKKO-LIIKENNE</b> Nopea ja sujuva yhteys pyöräväyliltä pysäköintialueille, nopea ja havaittava yhteys joukkoliikennevälineelle tai pysäkkikatokselle useasta eri suunnasta, lähempänä kuin autopysäköinti. Jos saapuva ja lähtevä pysäkki ovat kaukana toisistaan, sijoitetaan suurempi osa pysäköinnistä lähemmäs aamuliikenteen ruuhkasuunnan pysäkkiä

Lähde: Pyöräpysäköinnin suunnitteluohje, Helsingin kaupunki, 2016.



Lähde: Pyörätelineen suunnitteluohje, Väylävirasto 2020.

## Pyöräpysäköinnin sijoittamisen periaate – hyväksyttävä etäisyys toiminnon, ajan ja palvelutason perusteella

### 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen

#### 4.1 Pysäköinnin kehittämisen

skenaariot Porvoossa

#### 4.2 Pyöräpysäköinnin kehittäminen

#### 4.3 Porvoon

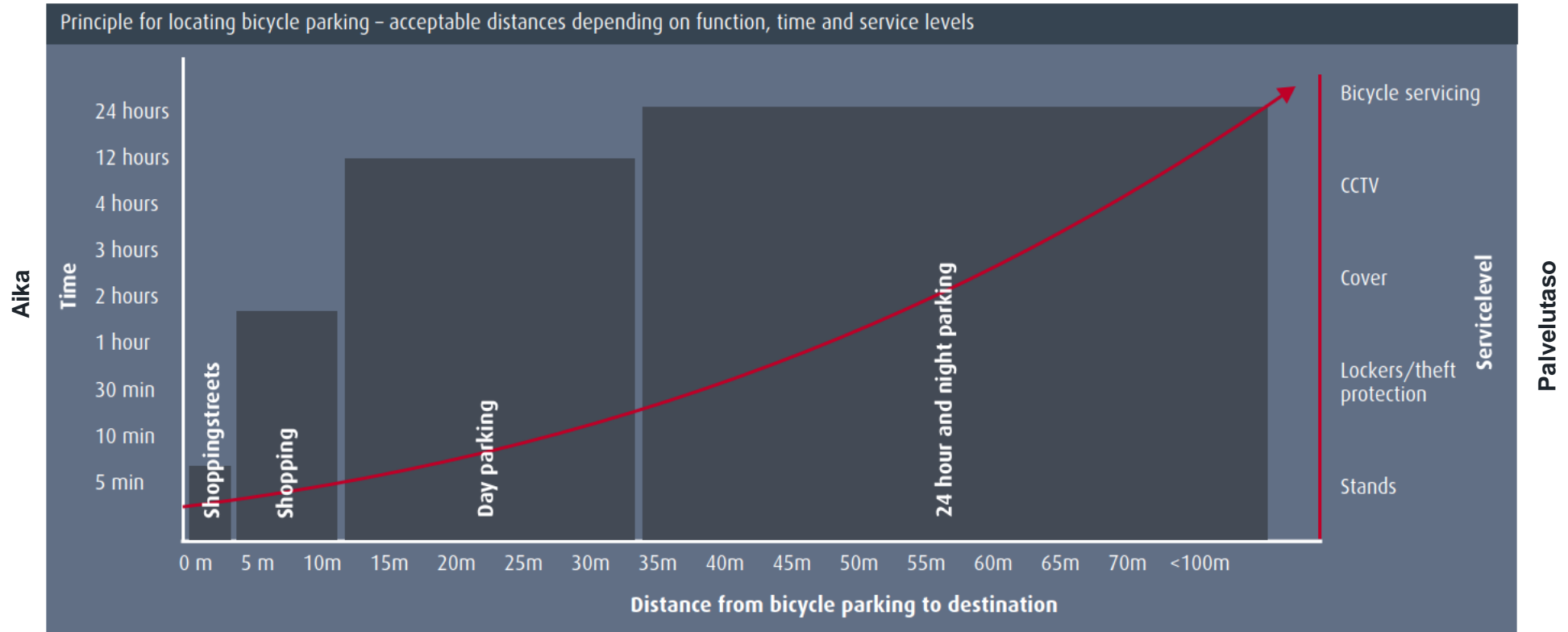
raideliikennetkaisu

#### 4.4 Torin muutosten vaikutukset liikkumiseen

#### 4.5 Muut keskustan

kehittämissuunnitelmat

### 5. Yhteenveto ja suositukset



### Etäisyys pyöräpysäköinnistä kohteeseen

- Ostoskadut: **0 – 5 metriä**
- Ostokset, vierailu: **5 – 10 metriä**
- Päivän mittainen pyöräpysäköinti: **10 – 35 metriä**
- 24 h ja yön yli kestävä pyöräpysäköinti: **35 ≤ 100 metriä**

Lähde: Bicycle parking manual, the Danish Cyclists Federation, 2008

1. Työn lähtökohdat

2. Nykytilanne

3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen

4.1 Pysäköinnin kehittämisen skenaariot Porvoossa

4.2 Pyöräpysäköinnin kehittäminen

4.3 Porvoon raideliikennratkaisut

4.4 Torin muutosten vaikutukset liikkumiseen

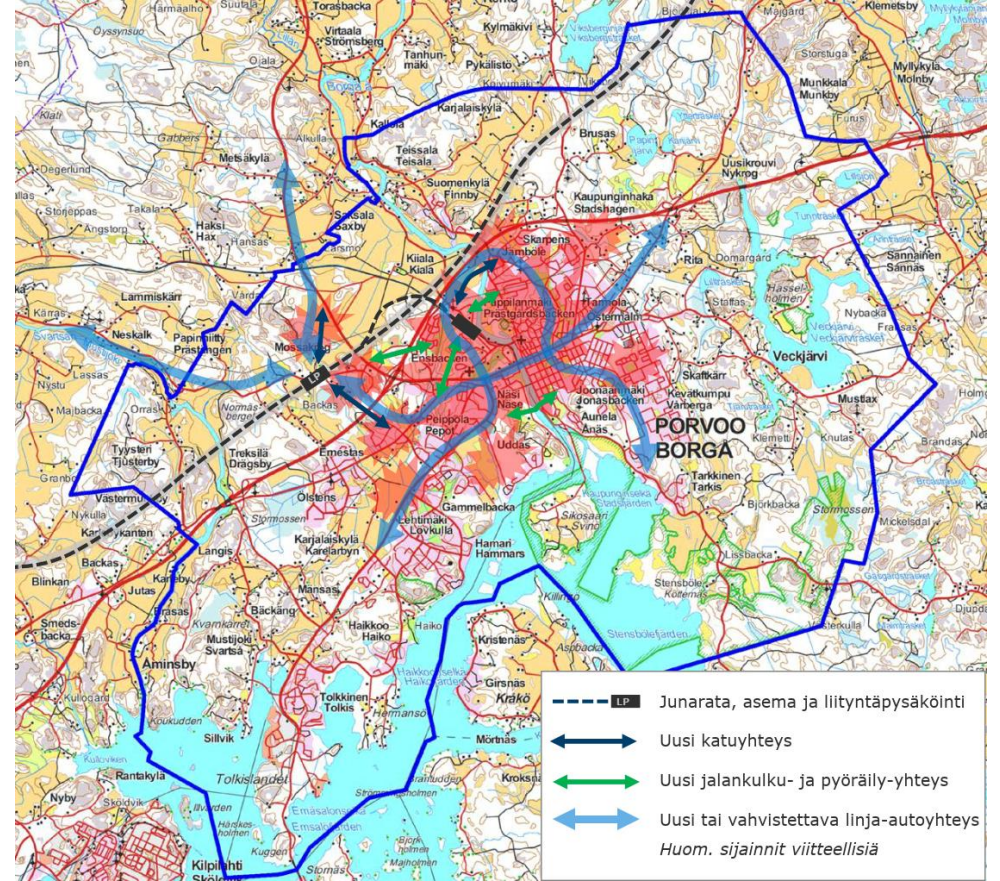
4.5 Muut keskustan kehittämissuunnitelmat

5. Yhteenveto ja suositukset

### 4.3 Porvoon raideliikennratkaisut

Porvooseen ei tällä hetkellä ole henkilöliikenteen junayhteyksiä. Keskustan tuntumassa joen länsirannan rautatieasema on jäänyt pois henkilöliikenteen käytöstä vuonna 1981. Suunnitteilla on Itärata, eli nopea junayhteys Lentorata-Porvoo-Kouvola. Porvoossa on rakennemallien yhteydessä visioitu ja analysoitu muutamia vaihtoehtoja rautatieaseman sijainnille. Rakennemalleja on arvioitu myös liikenteellisistä näkökulmista. Parhaaksi arvioitiin malli, jossa oli kaksi rautatieasemaa: toinen Kuninkaanportissa ja toinen vanhan aseman luona lähempänä keskustaa. Mallissa lähijunat päättyvät keskustan asemalle ja Kouvolan suuntaan jatkavat junat pysyvät pääradalla Kuninkaanportissa olevalla asemalla.

Tämän arvioinnin jälkeen rautatieasemalle on tutkittu vielä lisävaihtoehtoja (Porvoon suunnan lähijunaliikenteen toteuttamisedellytysten arviointi, 14.4.2023, Porvoon kaupunki, Uudenmaan liitto, Ramboll), jossa toisessa Kuninkaanportin rautatieaseman sijaan maanalainen asema sijoittuu Porvoon Puistokadun ja Hornhattulantien kulmaan. Toisessa vaihtoehdossa maanalainen asema sijoittuu Porvoonjoen alle, josta on kulkuyhteys idässä linja-autoasemalle ja lännessä Porvoon puistokadun itäosan varteen. Sekä liikennejärjestelmän että yhdyskuntarakenteen kannalta optimaalista olisi, että kauko- ja lähijunaliikenteen asema sijoittuisi Porvoon keskustan tuntumaan luontevasti järjestettävien linja-autoyhteyksien äärelle. Tämä vaihtoehto synnytti selkeästi myönteisimmät palvelutaso- ja kulkutapavaikutukset. Maanalaisen ratkaisun haasteena ovat kuitenkin todennäköiset merkittävät kustannuslisäykset. Vaihtoehto, jossa maanalainen vaihtoehto sijaitsee Porvoon Puistokadun ja Hornhattulantien kulmassa, on liikenteellisesti, yhdyskuntarakenteellisesti sekä mahdollisesti myös investointikustannuksiltaan välimuoto Kuninkaanportin asemavaihtoehdon ja keskustan maanalaisen asemanvaihtoehdon välillä.



Rakennemalli "Kaksi asemaa – yksi kaupunki".  
Lähde: Rakennemallien liikenteellinen arviointi, 2022.

## 1. Työn lähtökohdat

## 2. Nykytilanne

## 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

## 4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen

### 4.1 Pysäköinnin kehittämisen skenaariot Porvoossa

### 4.2 Pyöräpysäköinnin kehittäminen

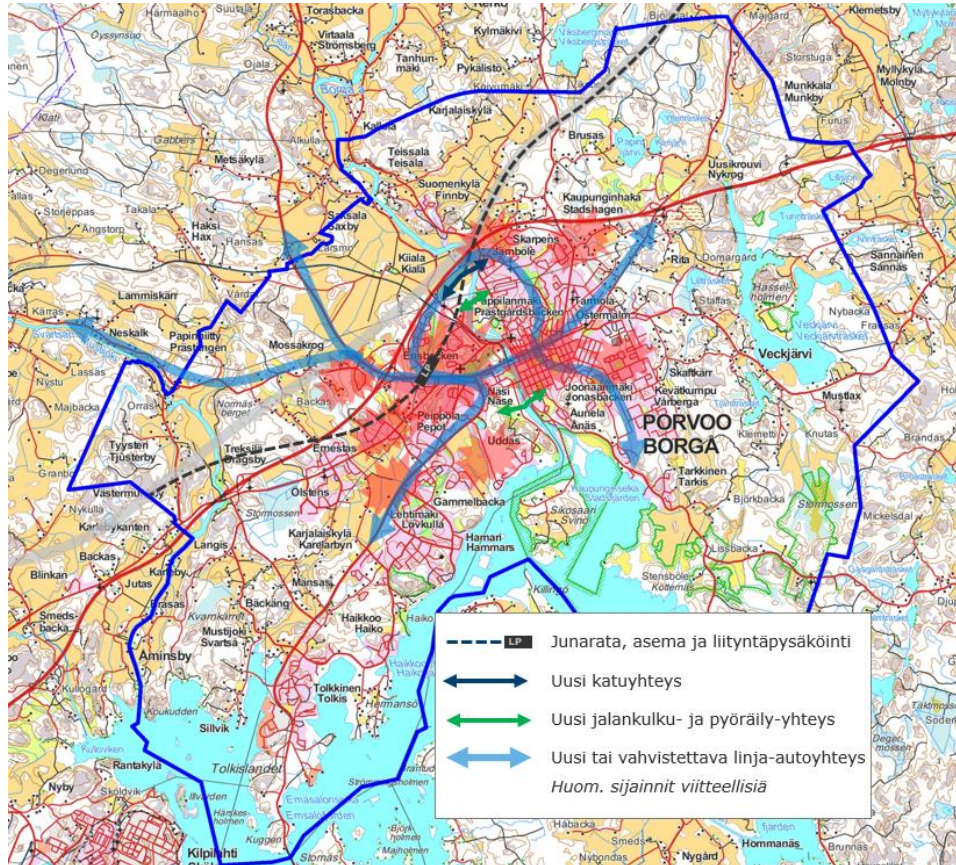
### 4.3 Porvoon raideliikennetarkaisut

### 4.4 Torin muutosten vaikutukset liikumiseen

### 4.5 Muut keskustan kehittämissuunnitelmat

## 5. Yhteenveto ja suositukset

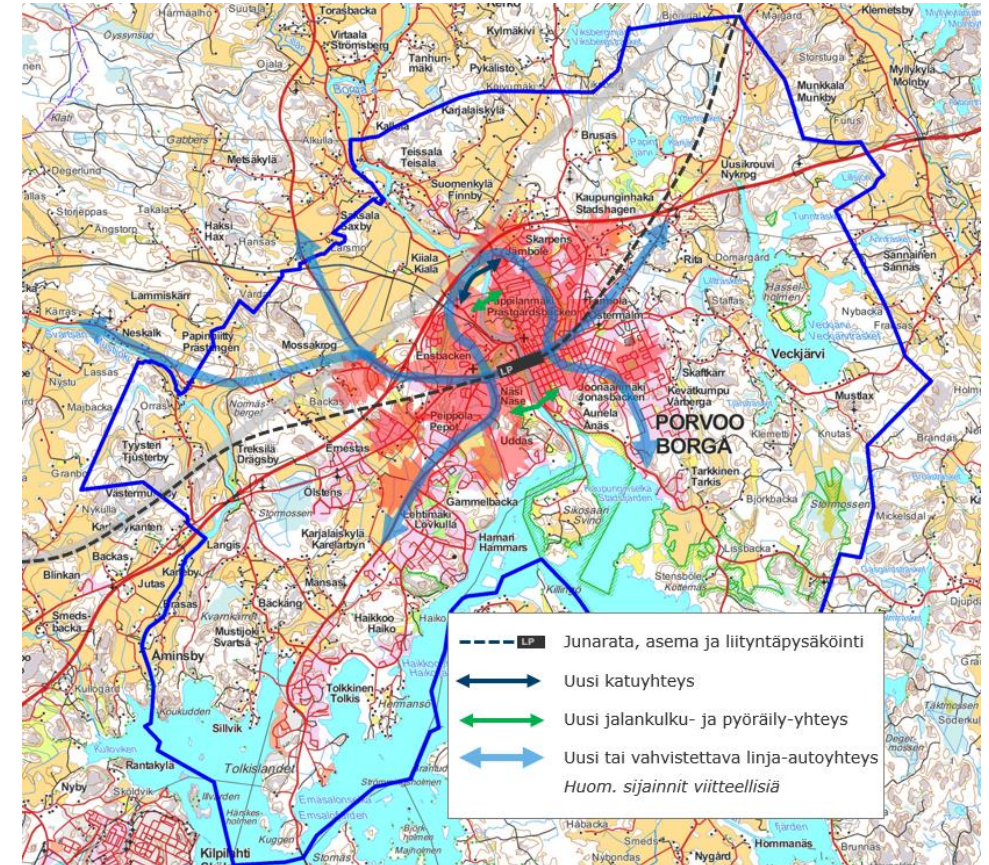
Henkilöraideliikenteen kehittäminen vähentää linja-autoliikenteen tarvetta Helsinkiin. Raideliikenteen matka-ajasta riippuen myös linja-autoliikenteelle on todennäköisesti jonkin verran kysyntää Helsingin suuntaan. Pääosa Helsingin ja Porvoon välisestä linja-autoliikenteestä kuitenkin raideliikenteen myötä lakkaa.



Hornhattulantien asema.

Lähde: Porvoon suunnan lähijunaliikenteen toteuttamisedellytysten arviointi, 2023.

Joukkoliikenne pääkaupunkiseudulle edellyttää kaikissa vaihtoehdoissa liityntäpysäköintiä. Tehokas raideliikenneyhteys houkuttelee luultavasti busivaihtoehtoa enemmän käyttäjiä, joten tarve liityntäpysäköinnille on suurempi. Etätyön rooli ja merkitys tulevaisuudessa vaikuttaa myös liityntäpysäköintikysyntään, mutta sen suuruus on vielä epäselvä.



Keskusta-asema.

Lähde: Porvoon suunnan lähijunaliikenteen toteuttamisedellytysten arviointi, 2023.

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

#### **4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen**

##### 4.1 Pysäköinnin kehittämisen skenaariot Porvoossa

##### 4.2 Pyöräpysäköinnin kehittäminen

##### 4.3 Porvoon raideliikennetarkaisut

#### **4.4 Torin muutosten vaikutukset liikkumiseen**

##### 4.5 Muut keskustan kehittämissuunnitelmat

## **5. Yhteenveto ja suositukset**

## **4.4 Torin muutosten vaikutukset liikkumiseen**

Torin uusi asemakaava on hyväksytty vuonna 2021. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on kaupungin strategian mukaisesti viihtyisä, elävä ja veto-voimainen kaupunkikeskusta. Asemakaavan myötä torin ympäristöstä poistuu noin 80 pysäköintipaikkaa. Torin eteläpään pysäköintipaikkojen lisäksi paikkoja poistuu Piispankadun pohjoispäästä, Rauhankadulta Mannerheiminkadun ja Raatihuoneenkadun väliseltä osuudelta sekä Raatihuoneenkadulta torin eteläpäädyssä. Poistuvien paikkojen määrää tarkennetaan katusuunnitelmien laadinnan yhteydessä. Nykytilanteen analyysin mukaan keskustassa ei ole pulaa pysäköintipaikoista, joten poistuvia paikkoja korvaavaa pysäköintiä ei ole tarpeen järjestää.

Pyörille on hyvät liityntäpysäköintimahdollisuudet uudella torilla. Torin pohjoislaidalla on pyörätelineitä, mutta myös torin keskiosaan asennetaan 160 kpl pyörätelineitä. Liityntäpyörätelineet eivät ole katettuja, mikä olisi suositeltavaa, kun pyörä on koulu- tai työpäivän ajan telineessä.

Uuden torin toteutumisen myötä linja-autopysäkit siirtyvät toria ympäröiville Rauhankadulle, Piispankadulle ja Raatihuoneenkadulle ja torille tulee enemmän tilaa oleskelulle. Kaupungintalon eteläpuolella on tällä hetkellä viisi pysäköintipaikkaa busseille. Linjastosuunnittelussa on pyrittävä minimoimaan bussien ajantasaustarve torin läheisyydessä.





## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen

#### 4.1 Pysäköinnin kehittämisen

#### skenaariot Porvoossa

#### 4.2 Pyöräpysäköinnin kehittäminen

#### 4.3 Porvoon raideliikenneratkaisut

#### 4.4 Torin muutosten vaikutukset liikkumiseen

#### 4.5 Muut keskustan kehittämissuunnitelmat

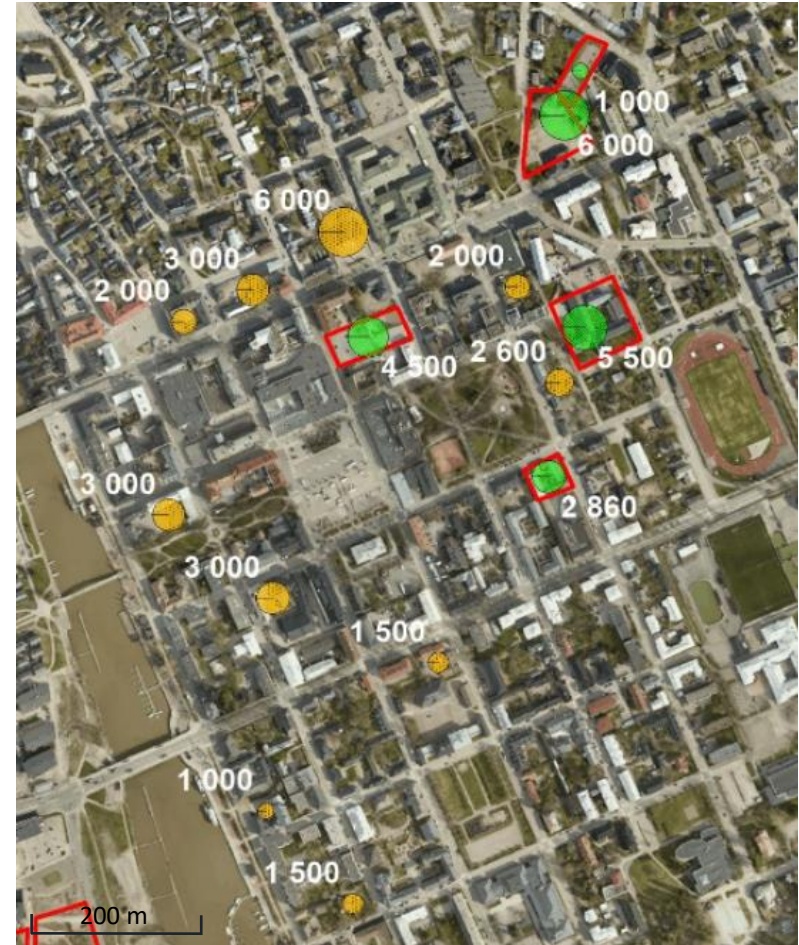
### 5. Yhteenveto ja suositukset

## 4.5 Muut keskustan kehittämissuunnitelmat

Porvoon keskustan täydennysrakentamishankkeiden osalta pysäköinnin toteuttaminen on osoittautunut haastavaksi erityisesti Porvoonjoen itäpuolisessa vanhassa, tiiviissä kaupunkirakenteessa. Länsirannan vielä rakentamattomilla alueilla pysäköinnin ongelmien ratkaiseminen on helpompaa. Oheisessa kuvassa on esitetty Porvoonjoen itäpuolisen keskustan täydennysrakentamishankkeiden tulevien asuntojen alustavat kerrosneliömäärät: vihreällä voimassa olevien asemakaavojen mukaiset vielä toteutumattomat hankkeet ja keltaisella tekeillä olevat tai vireille tulevat hankkeet, joiden laajuus tulee vielä tarkentumaan.

Yhteensä kuvan rajaamalle alueelle on alustavasti tulossa 45 460 k-m<sup>2</sup> asuinrakentamista, mikä tarkoittaisi nykyisellä ydinkeskustan pysäköinti-normilla (1 ap/120 k-m<sup>2</sup>) noin 380 autopaikan tarvetta kyseisellä alueella. Koska autopaikkojen sijoittaminen hankkeiden omille tonteille ei kaikissa kohteissa ole mahdollista, tulee kyseeseen harkita autopaikkojen keskittä-mistä ja uudenlaisen vapaaksiostomenettelyn käyttöönottoa (vapaaksiosto edellyttää nykyisin kaupungin pysäköintiyhtiötä).

Kaupungilla on jo ennestään vanhoja vapaaksiostosopimuksia noin 400 autopaikan verran. Uusi vapaaksiostomenettely tulisi kuitenkin tehdä hallitusti ja helposti seurattavissa olevalla tavalla. Tällöin kyseeseen voisi tulla pysäköintilaitoksen rakentaminen, johon vapaaksiostettavat autopaikat osoitettaisiin. Tämä on mahdollista toteuttaa myös ilman vapaaksiosto skenaarion A++ tapaan, eli kaavassa pysäköintipaikat osoitetaan keski-tettyyn pysäköintilaitokseen. Kaupunki ottaa tällöin etupainotteisen riskin toteutuksesta ja yhtiöt maksavat heille kaavassa osoitetut paikat laitoksesta (osakkuutta vastaan). Tässä tapauksessa kaupungin omistukseen laitoksesta jäisivät vanhat vapaaksiostot ja mahdolliset lyhytaikaisen pysäköinnin paikat.



*Kehittämissuunnitelmat keskustan alueella (k-m<sup>2</sup>). Vihreillä palloilla on kuvattu valmiiden, voimassa olevien asemakaavojen mukaiset vielä toteutumattomat hankkeet. Keltaisilla palloilla on esitetty tekeillä olevat tai vireille tulevat hankkeet, joiden laajuus tarkentuu kaavatyön aikana.*

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen

#### 4.1 Pysäköinnin kehittämisen

skenaariot Porvoossa

#### 4.2 Pyöräpysäköinnin kehittäminen

#### 4.3 Porvoon

raideliikennetkaisu

#### 4.4 Torin muutosten vaikutukset

#### liikkumiseen

#### 4.5 Muut keskustan kehittämissuunnitelmat

### 5. Yhteenveto ja suositukset

Elannon kortteli Mannerheiminkadun ja Rauhankadun välillä on kaupungin suunnitelmissa esiintynyt yhtenä vaihtoehtona uuden pysäköintilaitoksen sijainnille. Laitokseen olisi mahdollista sijoittaa autopaikkoja läheisistä uusista täydennysrakentamishankkeista sekä korvaavia pysäköintipaikkoja läheisten katujen varsilta mahdollisesti tulevaisuudessa poistuville paikoille, mikä mahdollistaisi paikkojen osittaisen vuorottaiskäytön.

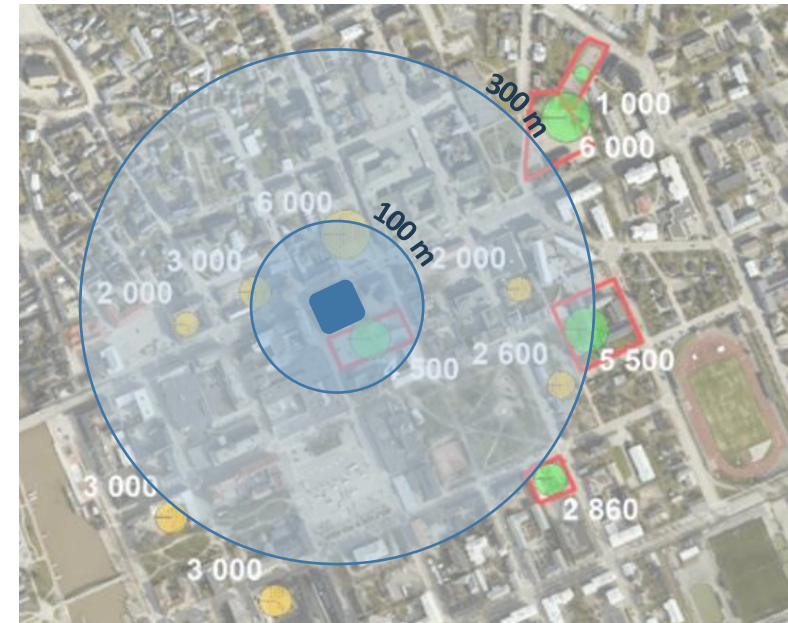
Keskustan täydennysrakentamishankkeista kävelyetäisyyden päässä kyseisestä mahdollisesta pysäköintilaitoksesta sijaitsee noin 25 600 k-m<sup>2</sup> uutta asuinrakentamista, mikä 1 ap/120 k-m<sup>2</sup> pysäköintinormilla tarkoittaisi noin 210 autopaikkaa. Koska kyseisellä alueella autottomien kotitalouksien osuus on verrattain suuri, voisi tulla kyseeseen kiristää pysäköintinormia ko. alueella esimerkiksi 1 ap/160 k-m<sup>2</sup>, mikä tarkoittaisi noin 160 autopai-  
kan tarvetta.

Normin kiristämisen sijaan voidaan myös käyttää mekanismina normin vähennyksiä: kun pysäköintipaikat sijoitetaan keskitettyyn pysäköintilaitokseen nimeämättöminä vuorottaiskäyttöön, myönnetään normista 20-25 % vähennys, eli kohteeseen voidaan toteuttaa tuon verran vähemmän paikkoja. Vähennys voisi olla parempi menetelmä, koska se voidaan sitoa paikkojen nimeämättömyyteen. Itsessään normi ei sitä tee (toki voitaneen siihenkin ehdoksi kirjata).

Uusien hankkeiden pysäköintipaikat voisivat toimia pysäköintilaitoksessa vuorottaiskäytöllä nykyisiä kadunvarsipaikkoja korvaavien paikkojen kanssa. Piispankadulta ja Rauhankadulta Mannerheiminkadun ja torin väliltä voitaisiin esimerkiksi poistaa noin 40 kadunvarsipaikkaa, joita korvaavat paikat olisivat uudessa pysäköintilaitoksessa. Paikkojen nimeämättömyys laitoksessa on ehdoton edellytys vuorottaispysäköinnin onnistumisen kannalta ja ilman sitä vähäisempää paikkamäärää ei kannata mahdollistaa.

Pysäköintilaitokseen olisi myös mahdollista osoittaa paikkoja vanhoista vapaaksiostopimuksista. Lunastetuista paikoista kävelyetäisyyden päässä Elannon korttelista sijaitsee lähes 330 paikkaa. Kaupunki voisi sijoittaa laitoksen toteuttamiseen alkupääomana näitä vapaaksiostopimuksia vastaavan summan. Sen lisäksi laitoksen toteuttamista voitaisiin rahoittaa uusien täydennysrakentamishankkeiden vapaaksiostojen kautta.

Mikäli laitokseen toteutettaisiin paikkoja myös vanhojen vapaaksiostopimusten perusteella, tulisi muuta pysäköintitarjontaa lähialueella vähentää, jotta välttytään pysäköinnin ylitarjonnalta ja varmistetaan laitoksen tehokas käyttö. Mikäli vapaaksiostettujen kohteiden asukkaiden on mahdollista saada asukaspysäköintitunnus, tulee se poistaa, kun kohteiden autopaiikat toteutetaan laitokseen.



*Elannon korttelin mahdollisen uuden pysäköintilaitoksen sijainti ja kävelyetäisyydellä (300 m) sijaitsevat hankkeet.*

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen

## 5. Yhteenveto ja suositukset

# 5. Yhteenveto ja suositukset

## Yhteenveto selvityksen tuloksista

Pysäköinti on keskeinen osa kaupungin liikennejärjestelmää, mutta myös tärkeä liikkumisen ohjauksen työkalu. Siihen kohdistuu ristiriitaisia tavoitteita: toisaalta pysäköintipaikat tukevat nykytilanteessa keskustan kauppaja ja palveluja, mutta toisaalta ne vaikeuttavat esimerkiksi ilmastoon ja keskustan viihtyisyyteen liittyvien tavoitteiden toteutumista.

Tämän selvityksen keskeiset tulokset ovat:

- Tällä hetkellä pysäköintipaikkoja on koko keskustassa riittävästi tarjolla. Vapaita paikkoja ei välttämättä löydy keskustan kysytyimmistä kohdista, mutta paikka löytyy kävelyetäisyyden päästä. Aivan ydinkeskustan maksulliset pysäköintipaikat ovat suosituimpia. Niiden täyttöasteet ovat korkeimmillaan lauantaisin noin 75 %.
- Työn yhteydessä tehtyyn kyselyyn vastanneet yrittäjät kokevat, että pysäköintipaikkoja keskustaan tarvitaan lisää ja pysäköinnin hinta on korkea.
- Kysymys joidenkin kadunvarsipaikkojen muuttamisesta esimerkiksi terassitilaksi jakoi yrittäjien mielipiteitä: 40 % yrittäjille suunnattuun kyselyyn vastanneista koki paikkojen muuttamisen lisäävän yritysten asiakkaita ja liikevaihtoa, kun taas 47 % vastanneista oli eri mieltä.
- Haastattelujen perusteella asiakkaat kokevat keskustassa asioinnin valtaosin helpoksi, mikä tarkoittaa, että asiakkaat eivät koe pysäköintiä yhtä ongelmalliseksi kuin yrittäjät. Haastatelluista henkilöistä yli puolet saapui keskustaan muulla kuin henkilöautolla.
- Pyörien pysäköintioloja olisi syytä parantaa ja lisätä paikkoja myös katu- ja varsilta lähelle liikkeiden ovia.

- Vaikka pysäköinnin valvonnan tehokkuus herättää kaupunkilaisten keskuudessa kritiikkiä, on tehokas valvonta tärkeää liikenneturvallisuuden ja pysäköintipaikkojen saatavuuden takaamiseksi.
- Torin muutos poistaa pysäköintipaikkoja, mutta muutos ei pysäköintilaskentojen perusteella edellytä korvaavien paikkojen toteuttamista, sillä vapaita paikkoja löytyy torin läheltä kävelyetäisyyden päästä.
- Keskustaan on suunnitteilla useita hankkeita, jotka nykyisen pysäköintinormin mukaan edellyttävät huomattavan suuren määrän pysäköintipaikkoja. Jotkin hankkeista lisäksi vähentävät nykyistä maantasossa olevaa pysäköintiä. Näiden hankkeiden myötä uutta pysäköintitilaa keskustaan tarvitaan.

## Suosituksia jatkotoimiksi

Porvoon kaupunkistrategiassa kaupungin tavoitteena on edistää kävelyn ja pyöräilyn toimivuutta sekä kehittää kävelypainotteista keskustaa. Kadunvarsipysäköinnin vähentäminen luo mahdollisuudet strategian mukaiselle kävelyn ja pyöräilyn tukemiselle sekä katuvihreän toteuttamiselle. Jotta liikenteen päästöjä saadaan vähennettyä ja keskustan katu ympäristöjä muutettua viihtyisämmiksi, on autoliikenteen määrää keskustassa vähennettävä.

Kaupungin tavoitteena on niin ikään edistää kaupungin sisäistä joukkoliikennettä sekä joukkoliikenneyhteyksiä pääkaupunkiseudulle. Jotta joukkoliikenteen käyttösuuksien kasvattamisessa onnistuttaisiin, tulee joukkoliikenteen olla nykyistä kilpailukykyisempää yksityisautoiluun nähden, erityisesti keskustaan suuntautuvilla matkoilla. Myös tämä perustelee yksityisautoilun pysäköintimahdollisuuksien rajoittamista Porvoon keskusta-alueella.

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikumisen kehittäminen

## 5. Yhteenveto ja suositukset

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

Uusia hankkeita kaavoitettaessa myös pysäköintinormia on syytä harkita tapauskohtaisesti. Ydinkeskustan alueella autottomien kotitalouksien määrä on jo nykyisin kaupungin muihin alueisiin verrattuna suuri. Porvoon väestön ikääntyessä keskusta-asuminen tulee entistä houkuttelevammaksi siellä sijaitsevien palvelujen vuoksi. Iäkkäät eivät ehkä omista autoja samassa määrin kuin nuorempi väestö. Pysäköintinormin tiukentaminen nykyisestä (120 k-m<sup>2</sup> -> 160 k-m<sup>2</sup>) tai vähennykset pysäköintinormiin (20-25 % vähennys normin mukaisista paikoista, jos paikat toteutetaan keskitettyyn pysäköintilaitokseen vuorottaiskäyttöön nimeämättöminä) voisi näin ollen tulla kyseeseen joidenkin ydinkeskustan uusien hankkeiden kaavoituksen yhteydessä. Tarvittavien pysäköintipaikkojen määrää lieventäviä joustoja on hyvä korostaa hankkeiden suunnitteluvaiheessa.

Pysäköintimaksuvyöhykettä keskustassa on mahdollista laajentaa. Samalla ydinkeskustassa pysäköintimaksuja voisi korottaa ja porrastaa. Kaikkein kysytyimmällä ydinkeskustan alueella (Rihkamakadun, Jokikadun, Lundinka-

dun ja Rauhankadun ympäröimä alue) pysäköinnin kierron tehostamiseksi voisi käyttää progressiivista pysäköinnin hinnoittelua, eli hinta voisi vastata muun maksullisen pysäköinnin hintatasoa kahden ensimmäisen tunnin osalta, minkä jälkeen seuraavien tuntien hinta nousisi.

Kaupungin yleisistä pysäköintipaikoista ja niiden ylläpidosta maksavat kaikki kaupungin asukkaat, myös autottomat. Pysäköinnin maksullisuuden laajentaminen ja hinnan korottaminen ydinkeskustassa tukisi paremmin kaupunkilaisten tasapuolista kohtelua. Kaupunkiympäristön kehittäminen suotuisammaksi myös kävelijöitä ja pyöräilijöitä sekä joukkoliikenteen käyttäjiä varten edistäisi niin ikään asukkaiden tasapuolisuutta Porvoossa.

Opastus on tärkeä osa pysäköintijärjestelmää. Ohjaamalla liikenne sujuvasti pysäköintiin myös ydinkeskustassa voidaan välttää vapaata ruutua etsivää liikennettä. Mahdollisen uuden pysäköintilaitoksen toteuttamisen yhteydessä on tärkeää panostaa myös laitoksen opastukseen, jotta keskustassa asioivat oppisivat käyttämään sitä. Reaaliaikainen tieto vapaista pysäköintipaikoista laitoksessa jo katuverkolla helpottaa käyttäjien päätöksentekoprosessia paikan valinnan suhteen. Opastusjärjestelmään olisi hyvä saada mukaan myös yksityiset pysäköintilaitokset.

## 1. Työn lähtökohdat

### 2. Nykytilanne

### 3. Liikenteen ja pysäköinnin kehitysnäkymiä

### 4. Keskustan pysäköinnin ja liikkumisen kehittäminen

Kaupungin keskustan viihtyisyyden ja elinvoimaisuuden lisäämiseksi sekä Vanhan Porvoon liittämiseksi paremmin toriin olisi ensiarvoista vähentää Mannerheiminkadun autoliikenteen aiheuttamaa estevaikutusta. Tähän voidaan osaltaan vaikuttaa myös pysäköinnin järjestämisellä. Keskustan läpiajoliikennettä voidaan pyrkiä vähentämään muun muassa opastamalla valtatieltä 7 saapuva liikenne pysäköimään kävelypainotteisen ydinkeskustan reunoille sijoitettaville keskitetyille pysäköintialueille tai -laitoksiin. Tänä päivänä pysäköinnin opastus Vanhaan Porvooseen ja pysäköinnin järjestelyt toimivat hyvin.

Keskustan kasvun painopiste tulevaisuudessa riippuu myös valittavasta raideliikennetäytöstä. Rakennemallissa ”Kaksi asemaa – yksi kaupunki” sekä Hornhattulantien asemavaihtoehdossa kasvu kohdistuu erityisesti joen länsipuolelle ja uuden aseman ympäristöön. Keskustan asemavaihto-

ehto puolestaan mahdollistaa nykyisen keskusta-alueen kasvun ja laajentumisen.

Riippumatta valittavasta raideliikennetäytöstä, tulee aseman liityntäpysäköinti Kuninkaanportin asemaa lukuun ottamatta toteuttaa keskitettynä ja rakenteellisena, mikä mahdollistaa ympäristön tiiviin rakentamisen. Tähän voidaan erityisesti vaihtoehdossa Keskusta-asema yhdistää myös keskustaan suuntautuvan liikenteen pysäköintiä. Lisäksi kaupunki voi keskitetyn rakenteellisen pysäköinnin mahdollistamiseksi ottaa roolia pysäköintilaitosten toteuttamisessa etupainotteisesti.

Liityntäpysäköinnin toteutuskustannukset ja omistus jakautuvat mahdollisesti eri toimijoille (kaupunki, maanomistaja, kiinteistö, raideyhtiö, väylävirasto..).

## 5. Yhteenveto ja suositukset





Specsavers

Optikko

Specsavers

Optikko

REALIA

LUNDI

UMTA