

## **Parkeringsutredning 2023 och planering av gatorna vid torget**

Stadsutvecklingsnämnden 16.01.2024 § 4  
2642/08.00.00.00/2023

Beredning och tilläggsuppgifter:  
Stadsinfradirektör Kari Hällström  
040 5760206, kari.hallstrom@porvoo.fi

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

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

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

### **Utredning av parkering**

På hösten 2022 startade en övergripande utredning av parkeringen i Borgå centrum. Till utredningen hörde bl.a. följande:

- att samla bakgrundsuppgifter (antalet parkeringsplatser och deras läge, bilinnehav på olika områden)
- drönarfilmningar och analysering av dem för att utreda parkeringsmängden
- kundintervjuer om färd sätt, orsaker till att utträta ärenden och deras frekvens, hur mycket pengar och parkering som använts
- Intervju till företagarna i Borgå
- information om andra områden i motsvarande storlek och deras tillvägagångssätt
- information om utvecklingsriktningarna för trafik och parkering
- förändringar i centrumområdets markanvändning och trafiklösningar

### **Utredningens centrala resultat var:**

Just nu finns det tillräckligt med parkeringsplatser i hela centrumområdet. Det finns eventuellt inte lediga parkeringsplatser på de mest eftersökta ställena i stadskärnan, men det finns parkeringsplatser på gångavstånd. Stadskärnans avgiftsbelagda parkeringsplatser är de populäraste. Deras beläggningsgrad är som högst om lördagarna, cirka 75 %.

Företagare som svarade på enkäten i samband med utredningen upplevde att det behövs mera parkeringsplatser i centrumområdet och att parkeringsavgiften är hög. Frågan om att förändra några av parkeringsplatserna vid gatorna till uteserveringsplatser delade företagarnas åsikter: 40 % av dem som svarade på enkäten avsedd för företagare ansåg att förändringen skulle öka antalet kunder och omsättningen emedan 47 % av svaren var av annan åsikt.

På basis av intervjuerna upplevde kunderna det huvudsakligen vara lätt att uträtta ärenden i centrum, vilket betyder att de inte upplevde parkeringen som lika problematisk som företagarna. Över hälften av de personer som intervjuades hade anlänt till centrum med andra kommunikationsmedel än personbil. Det finns skäl att förbättra cykelparkeringen och öka platsernas antal också längs gatorna, nära butiksdörrar. - Fastän den effektiva parkeringsövervakningen väcker kritik bland borgåborna är en effektiv övervakning viktig för trafiksäkerheten och för att garantera parkeringsplatsernas tillgänglighet.

Då torget ändras kommer parkeringsplatser att försvinna, men enligt räkningarna förutsätter förändringen inte att ersättande platser byggs, eftersom sådana finns på gångavstånd från torget. I centrumet planeras många projekt som enligt nuvarande parkeringsnorm förutsätter ett stort antal parkeringsplatser. Vissa projekt minskar dessutom på nuvarande parkering på marknivå. Nytt parkeringsutrymme i centrumområdet behövs i och med dessa projekt.

### **Rekommendation för utvecklande av parkeringen**

De rekommenderade fortsatta åtgärderna är enligt utredningen: Stadens mål är enligt Borgå stadsstrategi att främja smidig gång och cykling samt utveckla ett promenadvänligt centrum. Genom att minska på parkering vid gator skapas möjligheter att stöda gång och cykling enligt strategin samt att genomföra gatugröna. För att minska på utsläpp från trafiken och göra centrumets gatumiljöer trivsammare bör det göras lättare att anlända dit t.ex. med kollektivtrafik, cykel och till fots.

Det lönar sig inte att locka mer biltrafik till stadskärnan genom att bygga dit ny inbyggd parkering i stor volym. Om parkeringsanläggningen byggs är det samtidigt skäl att minska på parkering vid gator. Byggandet av en parkeringsanläggning skulle vara fördelaktigt i samband med genomförandet av centrumområdets nya projekt, då parkeringen för projekt på gångavstånd kunde koncentreras till den nya parkeringsanläggningen. Det är skäl att planera anläggningen på ett sätt som möjliggör att den kan användas turvis, så att det går att minska på parkering på de närliggande områdenas gator och ersättande platser kan anvisas i parkeringsanläggningen.

Staden har också som mål att främja den stadsinterna kollektivtrafiken samt kollektivtrafikförbindelserna till huvudstadsregionen. För att man ska lyckas höja kollektivtrafikens användningsandel bör den vara mer konkurrenskraftig än för närvarande i förhållande till privatbilism, i synnerhet när det gäller resor till centrum. När nya projekt planläggs är det också skäl att från fall till fall tänka på parkeringsnormen. Inom stadskärnan är antalet bilfria hushåll redan nu stort jämfört med stadens andra områden. I och med att Borgå befolkning åldras torde det bli allt mer lockande att bo i centrum på grund av de tjänster som finns där. Den äldre befolkningen äger eventuellt inte bilar i samma utsträckning som den

yngre. En skärpning av parkeringsnormen jämfört med den nuvarande eller en minskning av den (20-25% minskning av de platser som uppfyller normen om de byggs i den centraliserade parkeringsanläggningen utan att vara utsedda för turvis användning) kan därför komma i fråga i samband med planläggningen av vissa nya projekt i stadskärnan.

Det är möjligt att utvidga parkeringsavgiftszonen i centrum. Samtidigt kan parkeringsavgifterna i stadskärnan höjas och graderas. För att effektivisera parkeringscirkulationen i det mest efterfrågade området i stadskärnan (området kring Krämaregatan, Ågatan, Lundagatan och Fredsgatan) kan man använda en progressiv prissättning för parkeringen, dvs. priset kan motsvara prisnivån för annan avgiftsbelagd parkering under de två första timmarna, varefter priset för de följande timmarna stiger.

Alla invånare i staden, även de som inte har bil, betalar för de allmänna parkeringsplatserna i staden och för deras underhåll. En utvidgning av den avgiftsbelagda parkeringen och en prisförhöjning i stadskärnan skulle bättre stöda stadsbornas jämlika behandling. Borgåbornas jämlikhet gynnas också av att stadsmiljön utvecklas så att den allt bättre gynnar också fotgängare, cyklister och personer som använder kollektivtrafik.

Vägledning utgör en viktig del av parkeringssystemet. Genom att också i stadskärnan styra trafiken smidigt till parkeringen kan man undvika trafik som orsakas av att personer letar efter en ledig parkeringsplats. I samband med inrättandet av en eventuell ny parkeringsanläggning är det viktigt att också satsa på dess vägledning så att de som uträttar ärenden i centrum lär sig att använda den. Det är lättare för användare att välja plats då realtid information om lediga parkeringsplatser i anläggningen är tillgänglig redan på gatunätet. Det vore bra om även privata parkeringsanläggningar deltog i informationssystemet.

### **Gatulösningar i torgets omgivning**

Planeringsarbetet har fortsatt med utarbetandet av preliminära trafikregleringsplaner för gatuavsnitten kring torget i enlighet med detaljplanens mål. När arbetet inleddes önskade stadsutvecklingsnämnden att man utöver den ursprungliga lösningsmodellen också skulle föreslå ett alternativ som skulle bevara så många parkeringsplatser som möjligt. Om man ökar bilplatsernas antal längs gatorna ska cyklandes placering bedömas på nytt. Stadsinfra har inlett en noggrannare planering av alternativa trafiklösningar. Genom detta beslut föreslås att ett alternativ väljs bland föreslagen för den fortsatta planeringen. Ramavtalskonsulten utarbetar den fortsatta planeringen i fråga om både gatu- och byggnadsplanerna. Också alternativa versioner av utkast till planer för det egentliga torgområdet läggs fram för nämnden när konsultplaneringen framskrider.

I bilagorna presenteras de principiella lösningarna för trafikarrangemangen i alternativen 1 och 2. Alternativ 1 är ett

arrangemang där man placerat cykling på separata cykelvägar och där enkelriktad trafik på gatorna i torgets närhet har utökats. Byggandet av cykelvägar innebär att parkeringsplatserna i torgens omedelbara omgivning minskas och att Biskopsgatan görs smalare, så att den har endast en körfil mellan Lundagatan och Mannerheimgatan. I alternativ 2 har man placerat cykling på körbanan genom att markera gatorna runt torget som cykelgator. Endast i det trånga gatutrummet mellan Lundagatan och Mannerheimgatan har man placerat en särskild cykelväg, inte cykelgata, eftersom det inte skulle vara säkert att cykla motströms motorfordonstrafiken på ifrågakvarande gatuandel. Således föreslås det också i detta alternativ att Biskopsgatan görs smalare så att den har endast en körfil mellan Lundagatan och Mannerheimgatan. Med alternativ 2 kan man i någon mån bevara parkering i torgets närhet. Att placera cykling på körbanan bland busstrafik och annan motorfordonstrafik är dock inte lika säkert som separata cykelvägar.

Bilaga: Borgås parkeringsutredning  
Kartpresentationer av alternativen, 2 st  
Jämförelsetabell över alternativen

Stadsutvecklingsdirektören

Stadsutvecklingsnämnden antecknar för kännedom den gjorda utredningen och beslutar att rekommendationerna i utredningen fungerar som direktiv när delgeneralplaner, detaljplaner, gatuplaner samt övriga planer och avgöranden som gäller parkering bereds för beslutsfattande. Planeringen av trafikregleringen på gatorna fortsätter utifrån alternativ 1 (version 1).

Behandling

Under behandlingen gav Hanna Virtanen följande ändringsförslag: Vi föreslår att planprojektet / torgprojektet skjuts upp. Borgå stad har påbörjat anpassningsåtgärder på grund av dåliga ekonomiska utsikter. Uppskjutandet skulle gälla både planering och byggande. Uppskjutningens varaktighet minst två år, varefter planeringen fortsättnings tas upp på nytt för övervägan. Utredningarna för torgplanen är inte tillräckligt omfattande och informativa.

Förslaget understöddes av Ilpo Bergström och Pekka Malin.

Ordföranden konstaterade att nämnden ska rösta mellan utgångsförslaget och ändringsförslaget, eftersom det framställts förslag som avviker från utgångsförslaget. Ordföranden föreslog följande omröstning: utgångsförslaget är "ja" och Hanna Virtanens motförslag "nej".

För utgångsförslaget röstade sex (6); Mika Laurila, Pehr Sveholm, Sofia Antman, Gia Mellin-Kranck, Mika Varpio och Riitta Ahola.

För Hanna Virtanens motförslag röstade fyra (4); Hanna Virtanen, Pekka Malin, Seppo Ijäs och Ilpo Bergström.

Ordföranden konstaterade att utgångsförslag vann med rösterna sex (6) - fyra (4).

## Beslut

Stadsutvecklingsnämnden beslutade anteckna för kännedom den gjorda utredningen och beslutade att rekommendationerna i utredningen fungerar som direktiv när delgeneralplaner, detaljplaner, gatuplaner samt övriga planer och avgöranden som gäller parkering bereds för beslutsfattande. Nämnden beslutade fortsätta planeringen av trafikregleringen på gatorna utifrån alternativ 1 (version 1).