



PORIN PYSÄKÖINTIPOLITIikka 2030

Infrajohtaminen
1/2019

Sisällysluettelo

Tiivistelmä	3
1. Johdanto	5
2. Taustaa	7
2.1. Pysäköinti Porissa ennen ja nyt	7
2.1.1. Kaupunkirakenteen muutokset ja niiden vaikutukset pysäköintitarpeeseen	7
2.1.2. Pysäköinti Porin keskustassa	11
2.2. Muiden suomalaiskaupunkien pysäköintilinjauksia	18
3. Pysäköinnin kehittämistarpeet Porissa	20
3.1. Yrittäjien toiveet	20
3.2. Kansalaisten tarpeet	21
3.3. Tarpeet kaupungin näkökulmasta	22
4. Porin pysäköintipolitiikkaa ohjaavat tekijät	24
4.1. Valtakunnallisia strategioita ja linjauksia	24
4.2. Kytkeytyminen Porin kaupungin muihin liikennepoliittisiin ja kehittämistavoitteisiin	25
4.3. Tulevaisuuden maankäyttö	26
4.4. Pysäköinti tulevaisuudessa	27
4.5. Pysäköintipolitiikan tavoitteet	28
5. Pysäköintipolitiikka – pysäköintiä ohjaavat linjaukset Porissa vuosina 2019 - 2030	29
5.1. Pysäköinnin ohjaaminen kaavoituksessa ja rakentamisen luvituksessa	29
5.2. Pysäköinnin maksullisuus ja aikarajoitukset	29
5.3. Pysäköinnin erityistapaukset	31
5.4. Pyöräpysäköinti	31
5.5. Pysäköinnin opastus	31
5.6. Pysäköinninvalvonta	31
5.7. Kehittämispolku vuoteen 2030	32
6. Pysäköintipolitiikan käsittely kaupungin organisaatiossa	32

Liitteet:	Liite 1	Porin kaupungin pysäköintiselvitys
	Liite 2	Pysäköintialueiden ja kadunvarsipaikkojen käyttöasteet v. 2009, 2014 ja 2017
	Liite 3	Keskustan pysäköintialueiden viitoitus 1997
	Liite 4	Yrittäjäkyselyn yhteenveto
	Liite 5	Yrittäjätilaisuuden muistio
	Liite 6	Kehittämispolku vuoteen 2030

PORIN PYSÄKÖINTIPOLITIikka 2030

Tiivistelmä

Pysäköintipolitiikka on pitkän tähtäimen suunnitelma, jonka tavoitteena on kehittää Porin pysäköintiä osana liikennejärjestelmää ja varautua erilaisiin pysäköintitarpeisiin tulevaisuudessa. Pysäköintipolitiikan ensisijainen tarkoitus on elinvoimaisen, viihtyisän, houkuttelevan ja turvallisen keskustan säilyttäminen. Pysäköintipolitiikka on myös keino ohjata kulkutapavalintoja sekä sitä kautta kehittää kaupunkia kestäväällä tavalla.

Pori on valtuuston päätöksellä sitoutunut tavoittelemaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä 80 % vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Porin valtuustoryhmien vuonna 2017 allekirjoittaman Pori-sopimuksen mukaan koko kaupunkia kehitetään ympäristöystävällisenä ja terveyttä edistävänä kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennekaupunkina. Lisäksi keskustan kehittämistä suunnitteleva työryhmä on linjannut, että Porin keskusta tulee olla hyvin saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla. Nämä kaikki ohjaavat osaltaan myös kaupungin pysäköintipolitiikkaa.

Pysäköintipolitiikan tavoitteena on vaikuttaa erityisesti seuraaviin asioihin:

- hallittu rakentaminen, jossa otetaan huomioon erilaisten toimintojen aiheuttama pysäköintitarve mahdollisimman realistisesti
- hiilineutraali kunta: liikennetarpeeseen ja kulkutapoihin vaikuttaminen sekä kestävien kulkutapojen (kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen) edistäminen
- työ-, opiskelu- ja asiointipysäköinnin järjestäminen tarkoituksenmukaisella tavalla
- asukaspysäköinnin järjestäminen
- erityisryhmien huomioiminen (liikkumisesteiset, ikääntyvät yms.)
- keskustan saavutettavuuden parantaminen
- keskustan vetovoiman, elinvoimaisuuden, turvallisuuden ja viihtyvyyden edistäminen
- kaupunkiympäristön kehittäminen laadukkaalla ympäristörakentamisella (esim. viherrakenteet, valaistus, pintamateriaalit, taide, hulevesien käsittely)
- pysäköintitehokkuuden parantaminen (käyttöaste, vuorottaispysäköinti, pysäköintikierron tehostaminen)

Porin keskusta-alueen liikenneväylien ja pysäköinnin voimassa oleva toteutusperiaate on peräisin kaupunginvaltuuston vuonna 1974 hyväksymästä Porin keskustan liikennesuunnitelmaehdotuksesta. Kaavamuutosten myötä osa pysäköintialueista on otettu muuhun rakentamiseen. Kiinteistökohtaisen pysäköinnin kapasiteetti on keskusta-alueella nyt pääosin käytetty, joten kerrospysäköintiin siirtyminen on jatkossa tarpeen. Tämä koskee myös keskustan korkeaa rakentamista.

Pysäköintipolitiikkatyön yhteydessä lähetettiin Porin keskustan yrittäjille sähköpostikysely keväällä 2018. Kyselyyn vastasi 60 yrittäjää. Kyselyn perusteella selvä enemmistö yrittäjistä toivoo Porin keskustapysäköinnin maksullisuuden poistamista. Yrittäjäkyselyn lisäksi toteutettiin avoin www-kysely, johon vastasi noin 830 henkilöä. Tärkeimpiä pysäköintiin liittyviä tekijöitä ovat vastaajien mielestä pysäköintipaikan saatavuus sekä ilmainen pysäköinti.

Kaupungin näkökulmasta kehittämistarpeet kohdistuvat erityisesti kestävien liikkumismuotojen edistämiseen, kiinteistöjen pysäköinnin järjestämiseen sekä yleisessä käytössä olevien pysäköintipalveluiden parantamiseen. Kiinteistöjen pysäköinti tulee aina lähtökohtaisesti järjestää kiinteistöjen tontilla tai pysäköintilaitoksissa. Julkisen pysäköinnin tulee olla tasapuolista ja pysäköintipolitiikan ennakoivaa, suunnitelmallista, hallittua, pitkäjänteistä ja tavoitteellista.

Liikenne on murroksessa. Digitalisaatio sekä huoli ilmastonmuutoksesta saattavat muuttaa liikkumiskulttuuriamme merkittävästi. Kulkutarpeeseen ja sitä kautta pysäköintiin vaikuttavat mm. etätyö ja -opiskelu, sähköinen asiointi, yhteiskäyttöautot sekä liikkumisen uudet palvelut. Myös näihin tulee varautua pysäköintipolitiikalla.

Pysäköintipolitiikan jalkauttamisessa keskeisellä sijalla on kaavoitus, pysäköintitarpeen oikea mitoitus ja pysäköinnin järjestäminen tarkoituksenmukaisella tavalla kaikessa rakentamisessa. Ensisijaisia toimenpiteitä ovat lisäksi

- Pysäköintimaksut sekä mahdollinen rajattujen alueiden maksuttomuus määritellään kaupunginvaltuuston talousarvion käsittelyn yhteydessä. Ydinkeskustan yleiset pysäköintipaikat ovat ensisijaisesti tarkoitettu lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin.
- Pysäköinnin maksamisesta tehdään mahdollisimman helppoa ottamalla käyttöön modernit maksutavat.
- Kaupungin ilmastostrategiaa toteutetaan pysäköinnin osalta laatimalla periaatteet yleisten alueiden käytöstä sähköautojen lataustoimintaan. Lisäksi varaudutaan toteuttamaan vähäpäästöisten ajoneuvojen pysäköintitietoja tulevina vuosina.
- Ihmisiä kannustetaan käyttämään joukkoliikennettä rakentamalla matkakeskukseen ja keskeisille bussipysäkeille liityntäpysäköintipaikkoja.
- Pyöräpysäköintitarpeet otetaan huomioon yleisiä ulkoalueita suunniteltaessa ja laadukkaita, katoksellisia pyöräpysäköintijärjestelyjä toteutetaan joukkoliikenneterminalien sekä keskeisten liityntäpysäkkien yhteyteen.
- Pysäköintipaikkojen saavutettavuuden parantamiseksi laaditaan pysäköinnin opastussuunnitelma ja siinä esitettävät toimenpiteet toteutetaan lähivuosien aikana.

Esitys toimenpiteistä sekä niiden toteutusaikataulusta vastuutahoineen ja kustannusarvioineen on esitetty liitteessä 6.

Porin pysäköintipolitiikka 2030 -raportti käsitellään teknisen lautakunnan kokouksessa helmikuussa 2019 ja sen jälkeen kaupunginhallituksessa sekä edelleen kaupunginvaltuustossa tulevien vuosien talousarvion valmistelun yhteydessä kevään 2019 aikana. Kun pysäköintipolitiikka on hyväksytty päätöselimissä, valmistellaan siihen pohjautuvat yksityiskohtaisemmat päätökset toiminta- ja hallintosääntöjen mukaisesti.

1. Johdanto

Pysäköintipolitiikka on pitkän tähtäimen suunnitelma, jonka tavoitteena on kehittää Porin pysäköintiä osana liikennejärjestelmää ja varautua erilaisiin pysäköintitarpeisiin tulevaisuudessa. Pysäköintipolitiikan ensisijainen tarkoitus on elinvoimaisen, viihtyisän, houkuttelevan ja turvallisen keskustan säilyttäminen. Pysäköintipolitiikka on myös keino ohjata kulkutapavalintoja sekä sitä kautta kehittää kaupunkia kestäväällä tavalla. Lisäksi pysäköintipolitiikalla turvataan liikenteen ja pysäköinnin toimivuus ja tarkoituksenmukaisuus.

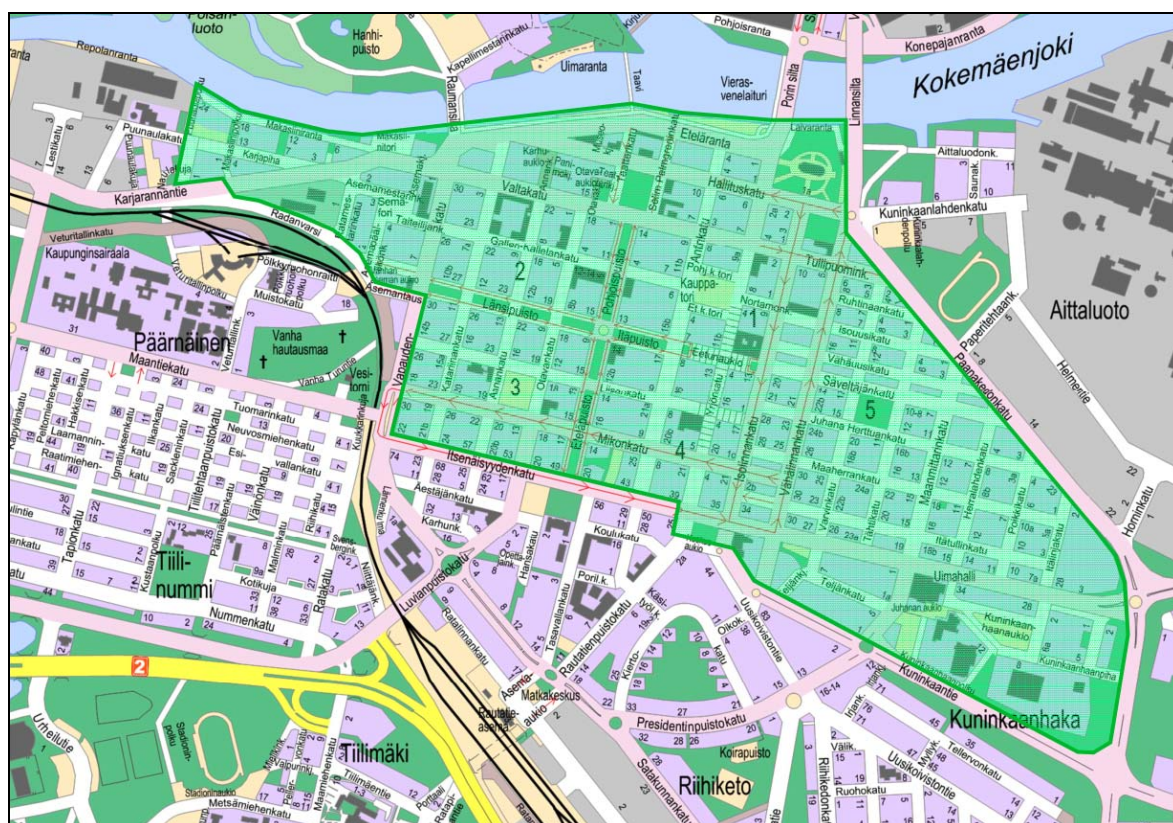
Työssä käsitellään työ-, opiskelu-, asiointi- ja asukaspysäköintiä sekä joitakin pysäköinnin erityistapauksia. Työssä ei käsitellä esimerkiksi tapahtuma-aikaista pysäköintiä eikä yksittäisiä, pysäköintitarpeita aiheuttavia hankkeita. Nämä käsitellään tapauskohtaisesti hankkeiden ja tapahtumien yhteydessä.

Porin kaupunginhallitus päätti 31.3.2008 keskusta-alueen pysäköintistrategian laatimisesta. Pysäköintistrategiaa on valmisteltu vuonna 2009 laaditulla ja vuonna 2014 päivitetyllä pysäköintiselvityksellä. Selvitykseen koottiin pysäköintiä koskevia taustaselvityksiä, joiden pohjalta varsinainen Porin kaupungin pysäköintipolitiikka on laadittu.

Varsinainen pysäköintipolitiikan laatiminen aloitettiin syksyllä 2017 perustamalla työryhmä. Ennustettavuuden turvaamiseksi politiikan tavoitevuodeksi asetettiin 2030.

Pysäköintipolitiikkatyöryhmän puheenjohtajana on toiminut liikenneinsinööri Sanna Välimäki ja sihteerinä liikennesuunnitteluinsinööri Eija Riihimäki. Työryhmään ovat lisäksi kuuluneet elinkeinopäällikkö Janne Vartia, kaupunkisuunnittelupäällikkö Mikko Nurminen, projektipäällikkö Esa Merivalli, tonttipäällikkö Antti Kilkuu sekä yleiskaava-arkkitehti Heimo Salminen.

Aluerajauksena pysäköintipolitiikassa käytetään Porin keskusta-aluetta mukaan lukien Karjaranta ja Pasaasi (ks. Kuva 1). Joitakin osin linjaukset koskevat pysäköintiä myös yleisesti Porissa, mm. autopaikkien normien muodossa.



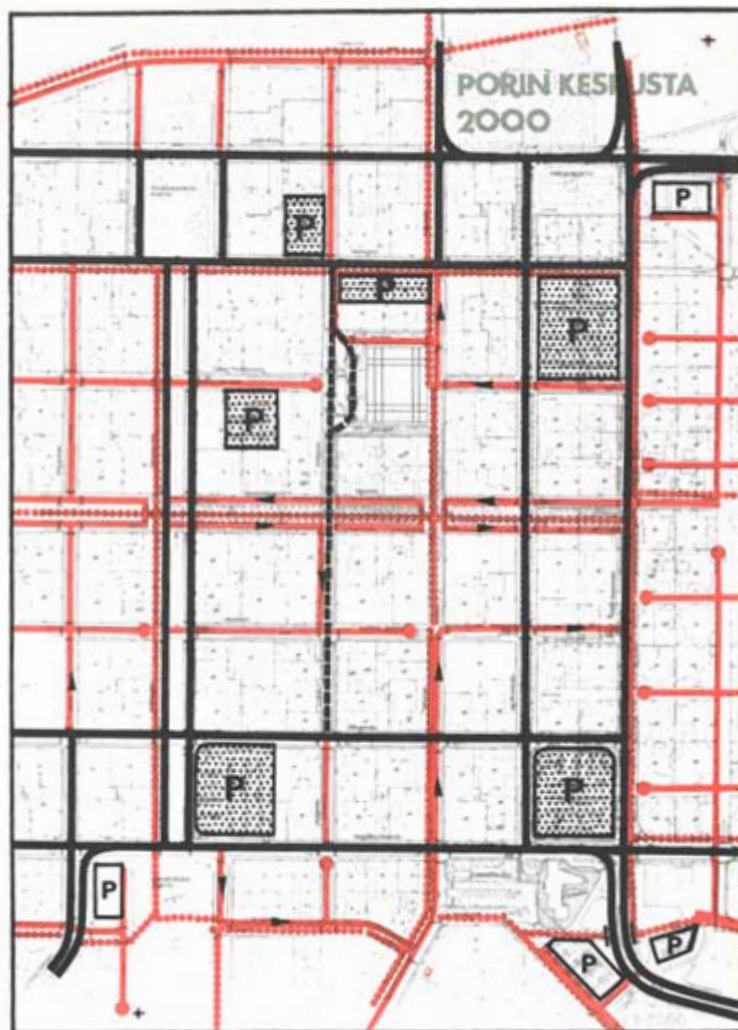
Kuva 1. Pysäköintipolitiikan aluerajaus

2. Taustaa

2.1. Pysäköinti Porissa ennen ja nyt

2.1.1. Kaupunkirakenteen muutokset ja niiden vaikutukset pysäköintitarpeeseen

Keskikaupungin autoliikenteen ja pysäköinnin suunnittelu- ja toteutusperiaate on peräisin kaupunginvaltuuston vuonna 1974 hyväksymästä Porin keskustan liikennesuunnitelmaehdotuksesta (Porin kaupungin CLT-työryhmä ja VIATEK OY). Ehdotus koski 1. ja 4. kaupunginosaa sekä 5. kaupunginosan läntistä kortteliriviä, ja siinä määriteltiin kaupunginosia ympäröivät yksisuuntaiset katuparit sekä saapumissuuntien pysäköintitarpeet. Tuolloin ennustettiin Porin väkiluvun kasvavan 120 000 asukkaaseen vuoteen 2000 mennessä.



Kuva 2. Keskustan katuverkon jäsentelyehdotus v. 2000

Keskikaupungin asemakaavat valmistuivat 1980-luvulla, jolloin väkiluvun kasvu oli jo pysähtynyt johtuen teollisuuden suuresta muutoksesta. Vuonna 1983 vahvistettiin 2. ja 3. kaupunginosan asuntovaltainen asemakaava ja vuonna 1986 1. ja 4. kaupunginosan liikerakentamisvoittainen asemakaava. Liikennesuunnitelmaa toteutettiin katuparien osalta. Liikennetarkaisut ovat osoittautuneet toimiviksi ja ovat käytössä edelleen. Myös pysäköintialuevaraukset asemakaavoitettiin suunnitelman mukaan, mutta niitä ei koskaan toteutettu niin laajoina eikä monikerrosratkaisuna. Kaavamuutosten myötä osa pysäköintialueista on otettu muuhun rakentamiseen, mutta osa on vielä nykyisissäkin asemakaavoissa jäljellä.

Asemakaavoissa pyrittiin järjestelmällisesti tonttikohtaiseen asukas- työpaikka- ja osin myös asiakaspysäköintiin. 2. ja 3. kaupunginosan asuntovaltaisilla kortteleilla autopaikkavaatimukseksi määrättiin 1 ap/70 m² liike- ja toimistokerrosalaa ja 1 ap/100 m² asuntokerrosalaa. Pelkästään liike- ja toimistokorttelialueella vaatimus oli 1 ap/70 m² ja yleisten rakennusten korttelialueilla 1 ap/100 m². Liikerakentamisvoittoisissa 1. ja 4. kaupunginosassa – joissa rakentamistehokkuus sallittiin korkeammaksi – olivat autopaikkannormit muutoin samat paitsi yleisten rakennusten osalta tiukempi 1 ap/ 70 m². Näissä sallittiin kuitenkin osittainen yhteispysäköinti joko tonteilla ja lähistön autopaikkojen korttelialueilla tai yleisillä pysäköintialueilla.

Yhteispysäköinnin järjestäminen on osoittautunut hankalaksi, koska ei ole löytynyt riittävää määrää osakkaita riittävän nopealla aikavälillä hankkeiden alkuun lähtemiseksi. Lisäksi ratkaisut koetaan pääsääntöisesti liian kalliiksi. Asemakaavoja muutettaessa velvoitteiden purkaminen tai siirtäminen on myöskin ollut ongelmallista tai jäänyt hoitamatta. Toteutetuissakin hankkeissa käyttäjäkunta on muotoutunut kaupallisiin perustein osittain muuksi kuin mikä on ollut alkuperäinen tarkoitus.

Keskikaupungin kerrostalovaltaiset laajentumissuunnat ovat länteen Karjaranta ja itään Riihiketo. Karjarannan asemakaavamuutokset ovat vuosilta 1998-2015 ja Riihiketon (yhtä vuodelta 1993 olevaa muutosta lukuun ottamatta) vuosilta 2008-2013.

Karjarannan autopaikkavaatimus on pääosin 1 ap/100-120 m² asuntojen osalta ja 1 ap/70 m² liiketilan osalta. Autopaikkannormin väljentäminen vaatimukseen 1 ap/120 m² on käytännössä paikoin aiheuttanut autopaikkojen puutetta. Uusimmassa asemakaavassa on tästä johtuen vaatimukseksi nostettu 1 ap/85-95 m², ja pysäköinti on osoitettu yhteispysäköintinä autopaikkojen korttelialueille. Yhteispysäköinnillä saavutetaan sekä viihtyisämpää asuinympäristöä että tehokkaampaa rakentamista. Kiinteistökohtainen pysäköinti on velvoitteiden kannalta selkeämpää, mutta johtaa autovaltaisiin pihoihin. Viihtyisyyden säilyttämiseksi pitäisi tällöin tyytyä pienempään rakentamistehokkuuteen, mikä on ristiriidassa rakennuttajien kaupallisten tavoitteiden kanssa.

Riihiketon autopaikkavaatimus on 1 ap/100 m² asuntojen osalta ja 1 ap/75 m² liiketilan osalta. Pysäköintivelvoite on pääosin tonttikohtainen. Yleisiä rakennuksia ovat koulu ja uimahalli, joiden velvoite on 1 ap/150 m². Näiden pysäköintiä on osoitettu viereiselle autopaikkojen korttelialueelle, jolla ilmenee uimahallin vilkkaina tunteina riittämättömyyttä.

Keskustan palveluverkon rakenne on vakiintunut jo 80-luvulla, mutta kaupan toiminnot ovat yksiköiden suurentumisen myötä laajentuneet pääasiassa autoiluvyöhykkeelle. Vanhaa rakennuskantaa korvaava rakentaminen ja lisärakentaminen ovat edenneet maltillisesti, mutta vähitellen on pysäköintiä varten varattu, vajaasti toteutuneita alueita muutettu asumista ja palveluja varten. Isojen liikerakennusten saneerausprojekteissa on kattopysäköintiä lisätty ja kulkuyhteyksiä parannettu.

Keskustan asukasmäärä on myös kasvanut vanhan rakennuskannan uudistumisen myötä. Asumistiheys ei keskusta-alueella ole oleellisesti kasvanut, vaikka vuokra-asuntojen tarjonta on lisääntynyt ja ikärakenne nuorentunut. Vanhojen toimistokiinteistöjen muuttaminen asumista varten tarkoitetuksi sekä tuetun ja opiskelija-asumisen uudisrakentamisen johdosta pysäköintinormia on lievennetty autottoman elämäntavan yleistymisen myötä. Asumisen pysäköinti on osoitettu tonteille ja vähäisillä tiivistyneillä alueilla pysäköinnin korttelialueille (LPA). Kadunvarsipysäköinti ja keskitetyt pysäköintipaikat ovat asiointia varten.

Vähentyneillä pysäköintialueilla pysäköintiä on asemakaavoissa osoitettu kerroksiin, mutta ne eivät ole kuitenkaan vähäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta toteutuneet. Laajat pysäköintialueet maantasossa eivät ole kaupunkikuvan kannalta tavoiteltavia.

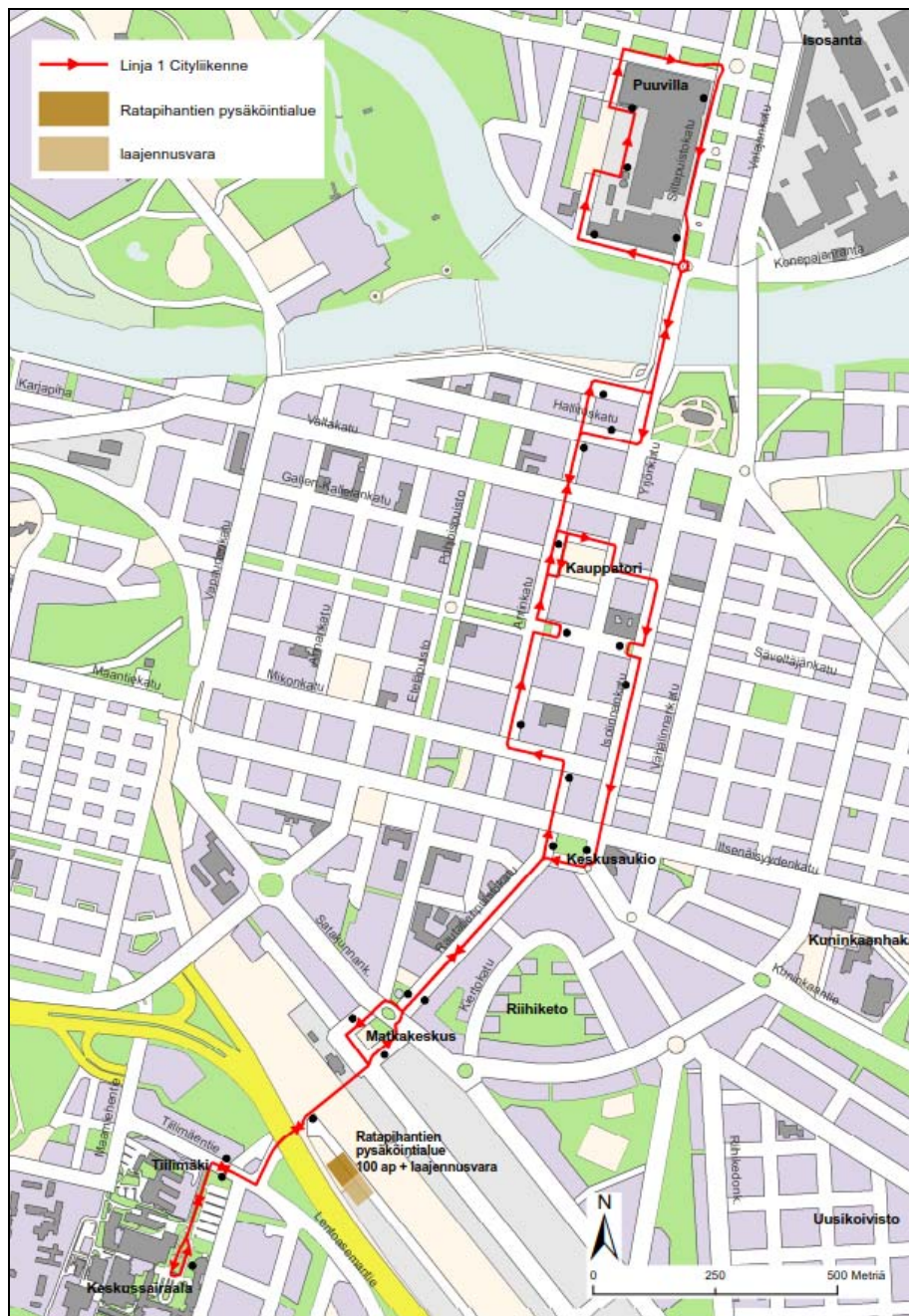
Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen ja pysäköinnin suhdetta voidaan tarkastella kahdesta näkökulmasta; hyvä joukkoliikennetarjonta vähentää pysäköintitarvetta ja toisaalta pysäköintipolitiikka on ohjauskeino kestävään liikkumiseen.

Kauppatori on paikallisliikenteen terminaali ja sen kautta ajavat lisäksi useimmat seutu- ja maaseutumaisen paikallisliikenteen linjat. Kauppatorilta lähtee arkisin noin 500 linja-autovuoroa.

Vuonna 2017 otettiin käyttöön Porin matkakeskus, josta junavuorojen lisäksi lähtevät kaikki kauko- ja seutuliikenteen linjat sekä Meri-Porin, Ahlaisten, Viasveden ja Lavian linjat. Kaikkiaan matkakeskuksesta lähtee ja sinne saapuu arkipäivänä 14 junavuoroa ja 250 bussivuoroa.

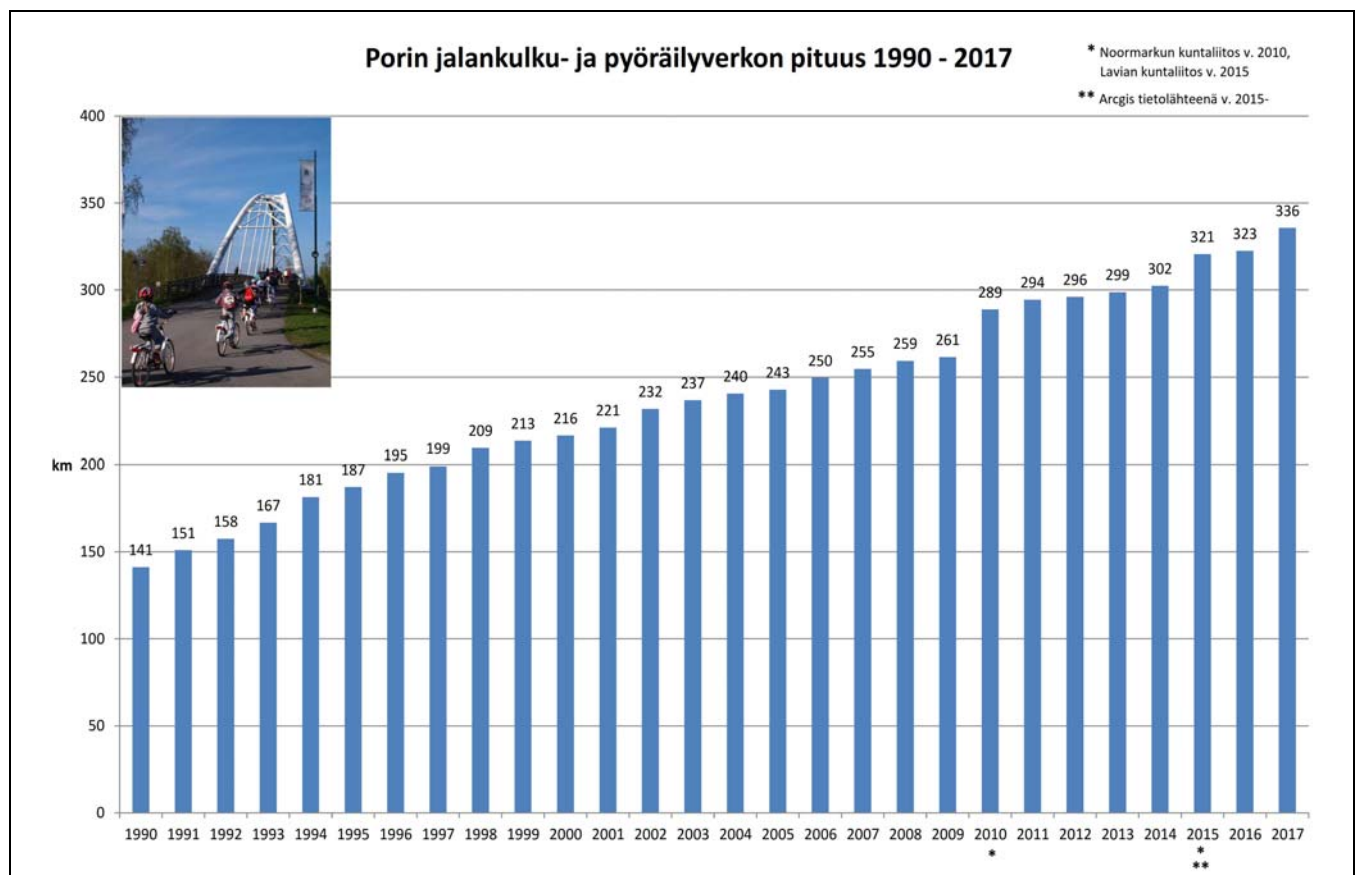
Samana vuonna aloittanut, tiheällä vuorovälillä liikennöivä cityliikenne yhdistää nyt Keskussairaalan, matkakeskuksen, kävelykadun, Kauppatorin ja Puuvillan palvelukeskittymän toisiinsa ja on parantanut merkittävästi keskustan saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Cityliikenne mahdollistaa liityntäpysäköinnin matkakeskuksen maksuttomalla pysäköintialueella. Matkakeskuksen pysäköintialuetta on myös mahdollisuus laajentaa nykyisestään.



Kuva 3. Citylinjan reitti ja pysäkit v. 2018

Pyörätieverkon kehitys

Kattava ja sujuva pyörätieverkko kannustaa liikkumaan pyörällä ja jalan, vähentäen samalla autoliikennettä ja sitä kautta pysäköintitarvetta. Porissa tiiveimmin rakennettu alue ulottuu noin kahden kilometrin säteelle keskustasta ja muutoinkin suurin osa väestöstä alle viiden kilometrin säteelle keskustasta. Maasto-olosuhteet ovat hyvin tasaiset ja pyörätieverkon pituus v. 2018 jo yli 330 km. Nämä kaikki yhdessä muodostavat erinomaiset edellytykset pyöräilylle ja kävelyille.



Kuva 4. Porin pyörätieverkon kehitys vuodesta 1990 vuoteen 2017

2.1.2. Pysäköinti Porin keskustassa

Autopaikkasitoumukset

Joissain tapauksissa kiinteistön tarvitsemat autopaikat on järjestetty kiinteistön ulkopuolella siten, että kiinteistön hyväksi on perustettu rasitteena käyttöoikeus toisen kiinteistön alueella oleviin

autopaikkoihin. Joitakin tällaisia autopaikkasitoumuksia kohdistuu kaupungin omistamiin pysäköintialueisiin. Viime vuosina kaupungin sitoumuksista on pyritty eroon oikeutettujen kiinteistöjen uudisrakentamisen yhteydessä ja uusien sitoumusten tekemistä on pyritty välttämään. Lähtökohtaisesti kiinteistön tarvitsemat autopaikat tulee osoittaa samalla kiinteistöllä.

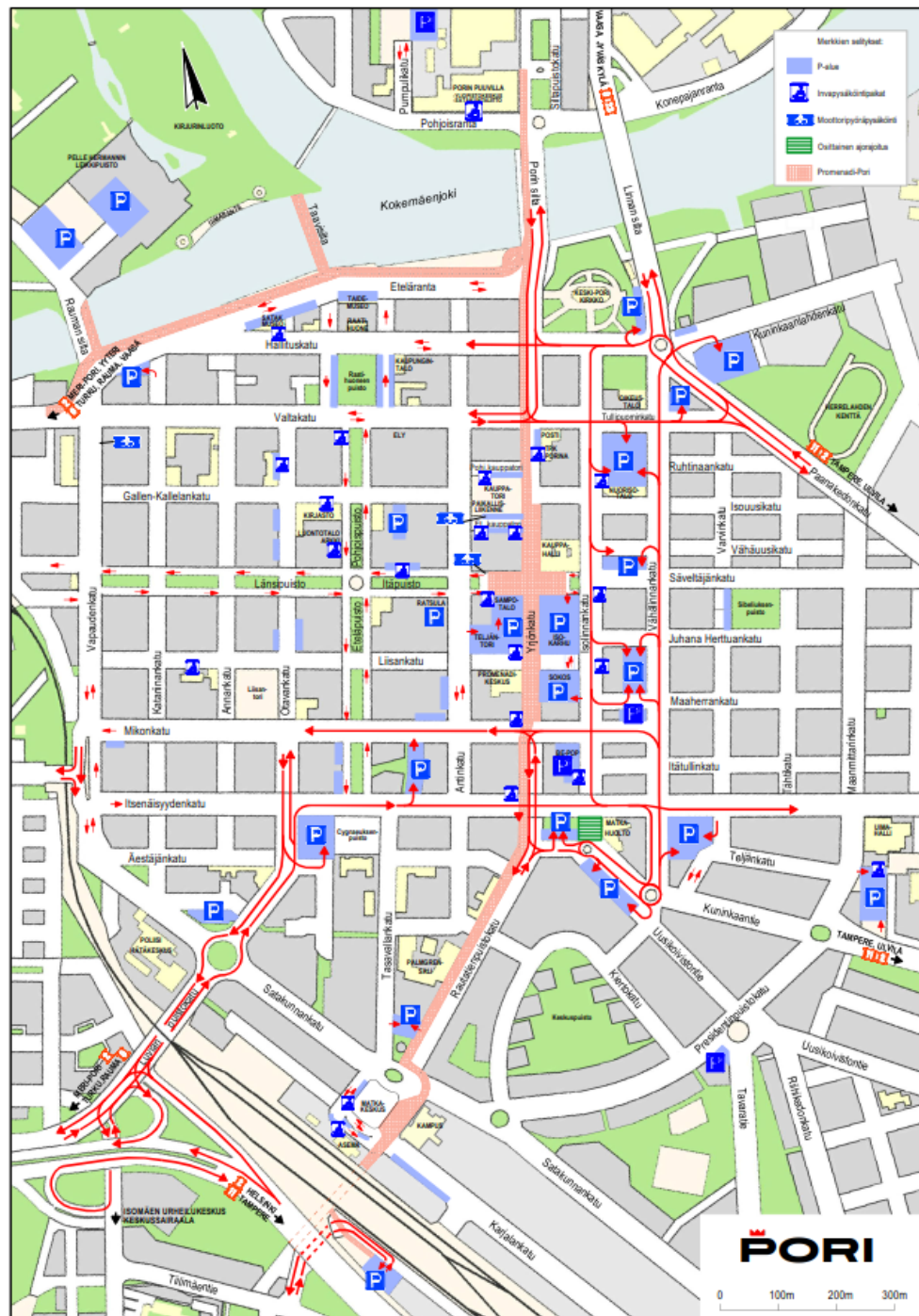
Keskustan autopysäköintipaikat

Ensimmäiset pysäköintimittarit tulivat Kauppatorin reunoille vuonna 1964, mutta muuten pysäköinti oli Porissa 1960-luvulla vielä pääosin rajoittamatonta. Keskustan liikennesuunnitelmaehdotuksessa vuonna 1974 pysäköinnin pääosa esitettiin sijoitettavaksi kuuteen kehäväylän varrelle sijoitettuun pysäköintitaloon.

Porin keskustapysäköinnin kehitystä ja nykytilaa selvitettiin vuonna 2009 laaditussa ja v. 2014 päivitetystä pysäköintiselvityksessä yksityiskohtaisesti (Liite 1).

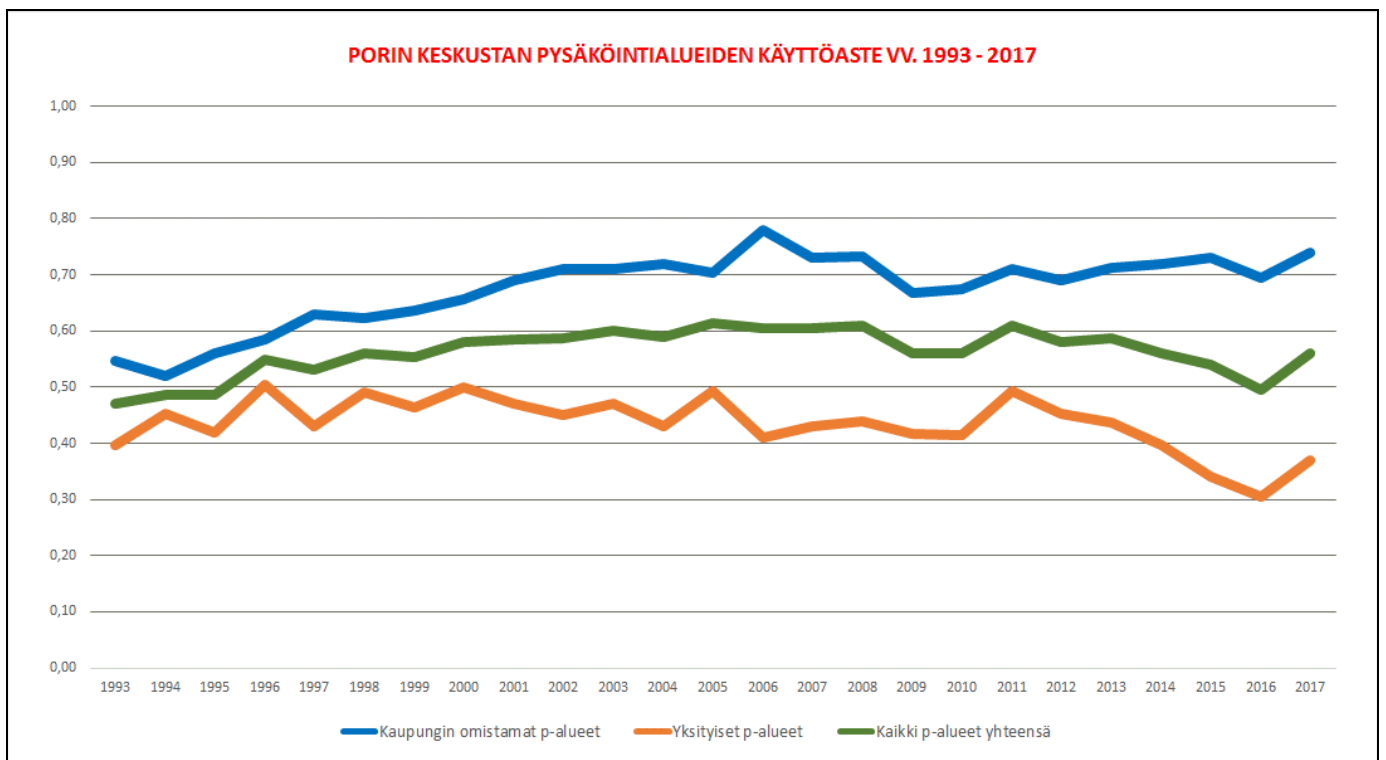
Keskustan pysäköintialueet ovat vähentyneet sitä mukaa, kun alueita on otettu asuinkäyttöön. Vuonna 2017 keskustassa oli (kaupungin tai yksityisen omistamalla) pysäköintialueilla yleisessä käytössä olevia pysäköintipaikkoja noin 2300 kpl. Maksullisia pysäköintipaikkoja näistä on noin 1400 kpl, maksuttomia, mutta aikarajoitteisia paikkoja noin 200 kpl ja maksuttomia, rajoittamattomia autopaikkoja noin 700 kpl.

Kadunvarsipaikkojen määrä on pysynyt 2000-luvulla kutakuinkin samana. Vuonna 2017 kadunvarsipaikkoja oli Porin keskustassa yhteensä noin 1325 kpl.



Kuva 5. Porin keskustan pysäköintialueet v. 2018

Käyttöastetta (=pysäköityjen autojen määrä/autopaikkamäärä) on seurattu säännöllisesti Porin keskustan yleisessä käytössä olevien pysäköintialueiden osalta jo vuosikymmeniä. Käyttöasteissa näkyy pitkällä aikavälillä lievää kasvua, ja vuonna 2017 kaikkien yleisessä käytössä olevien pysäköintialueiden käyttöaste oli hieman alle 60%. Kaupungin omistamilla pysäköintialueilla käyttöaste oli korkeampi kuin yksityisillä alueilla.



Kuva 6. Porin keskustan pysäköintialueiden käyttöaste vv. 1993-2017 (1=100% käyttöaste eli jokaisessa pysäköintiruudussa on auto)

Pysäköintialueilla käyttöaste oli vuonna 2017 keskimäärin vain noin 55%. Parhaimmat käyttöasteet ovat viime vuosina olleet vanhan linja-autoaseman vieressä olevalla pysäköintialueella, Keskusaukion pysäköintialueella sekä Isouusikadun pohjoispuolella olevalla alueella. Kadunvarsipysäköinnin käyttöaste on hieman parempi, mutta sekin alle 60%. Eteläpuiston ja Hallituskadun paikoilla päästään noin 80% käyttöasteeseen. Pysäköintialueiden ja kadunvarsipaikkojen tarkemmat käyttöasteet on esitetty liitteessä 2.

Pysäköinnin maksullisuus ja aikarajoitukset

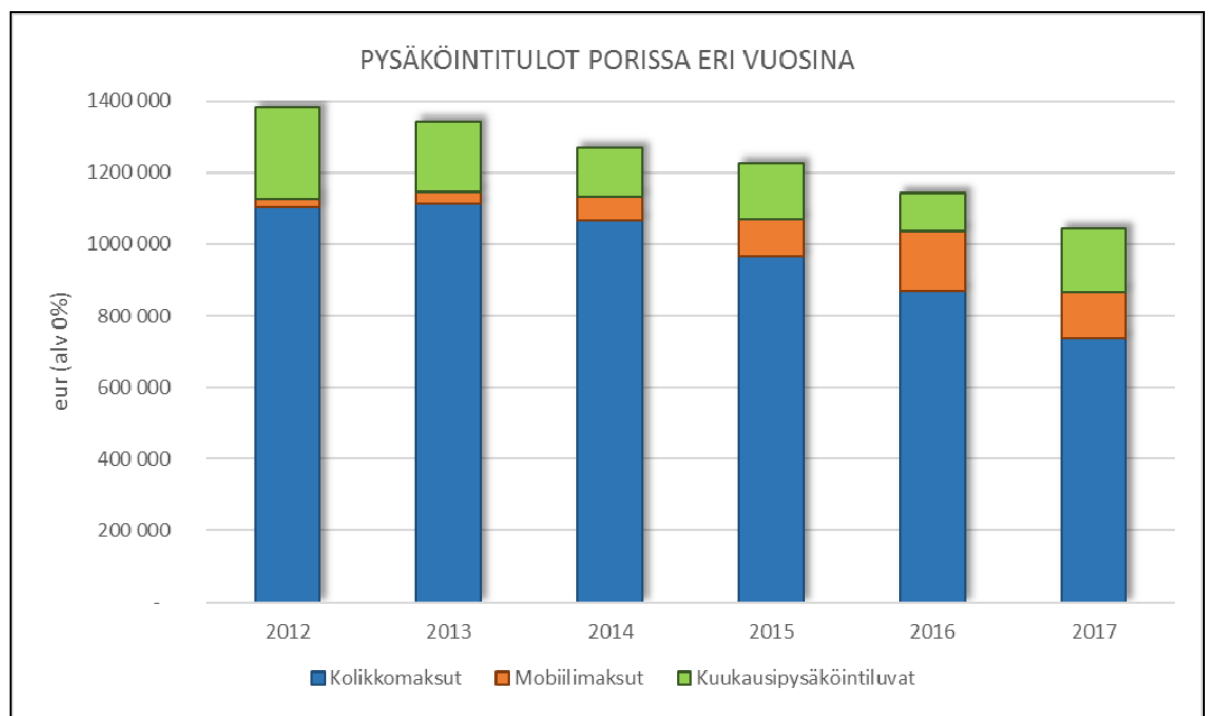
Porin keskustassa maksullisen pysäköintiajan voimassaoloaika on arkisin klo 8-18 ja lauantaisin klo 8-16. Maksullisen pysäköinnin taksat ovat seuraavat:

- Ydinkeskusta= I-vyöhyke (Valtakadun, Isolinnankadun, Mikonkadun ja Antinkadun rajoittama alue Antinkatu ja Isolinnankatu mukaan lukien) 2 eur/h
- Muut kadunvarsipaikat ja Satatornin (Gallen-Kallelankatu 8) viereinen pysäköintialue= II-vyöhyke 1,5 eur/h
- Muut erilliset pysäköintialueet= III- vyöhyke 1 eur/h

Maksuvälineenä automaateissa voi käyttää kolikoita tai mobiilimaksua. Kaupungin palvelupiste Porinassa myytävällä 20 euron hintaisella pysäköintiluvalla voi pysäköidä rajoituksetta III-vyöhykkeen paikoilla kuukauden ajan. 40 euron hintaisella pysäköintiluvalla voi pysäköidä I- ja II-vyöhykkeillä kahden tunnin aikarajoituksella ja III-vyöhykkeellä rajoituksetta kuukauden ajan.

Voimassaoloaika aikarajoitetuilla, maksuttomilla pysäköintipaikoilla on pääsääntöisesti joko arkisin klo 8-17 tai 8-18 sekä lauantaisin klo 8-16. Aikarajoitus vaihtelee paikasta ja tarpeesta riippuen puolesta tunnista 24 tuntiin.

Alla on esitetty pysäköintitulojen kehitys viime vuosina:



Kuva 7. Pysäköintitulot Porissa eri vuosina

Huoltoajoon liittyvä pysäköinti

Huoltopysäköintilupia ei ole käytössä Porissa. Kiinteistöjen huoltoliikenteen osalta käytäntö on ollut, että kiinteistön omistajan tulisi ratkaista asia järjestämällä esim. huoltoruutu, mikä on usein haasteellista. Tarvittaessa on ohjeistettu ostamaan kuukausilupa, jolla voi pysäköidä maksulliseen ruutuun.

Katutyöluvan puitteissa on saanut pysäköidä työmaan läheisyyteen työmaan ajaksi. Näissä tapauksissa autoon on tehty lupalappu, jossa näkyy rekisterinumero, alkamispäivä ja päättymispäivä. Pysäköintiajasta veloitetaan katualueen vuokran mukainen hinta.

Viime aikoina ovat etenkin kävelykadun varrella sijaitsevien kiinteistöjen huollosta vastaavat tahot lähestyneet kaupunkia toiveinaan saada jokin selkeä huoltopysäköintilupakäytäntö voimaan.

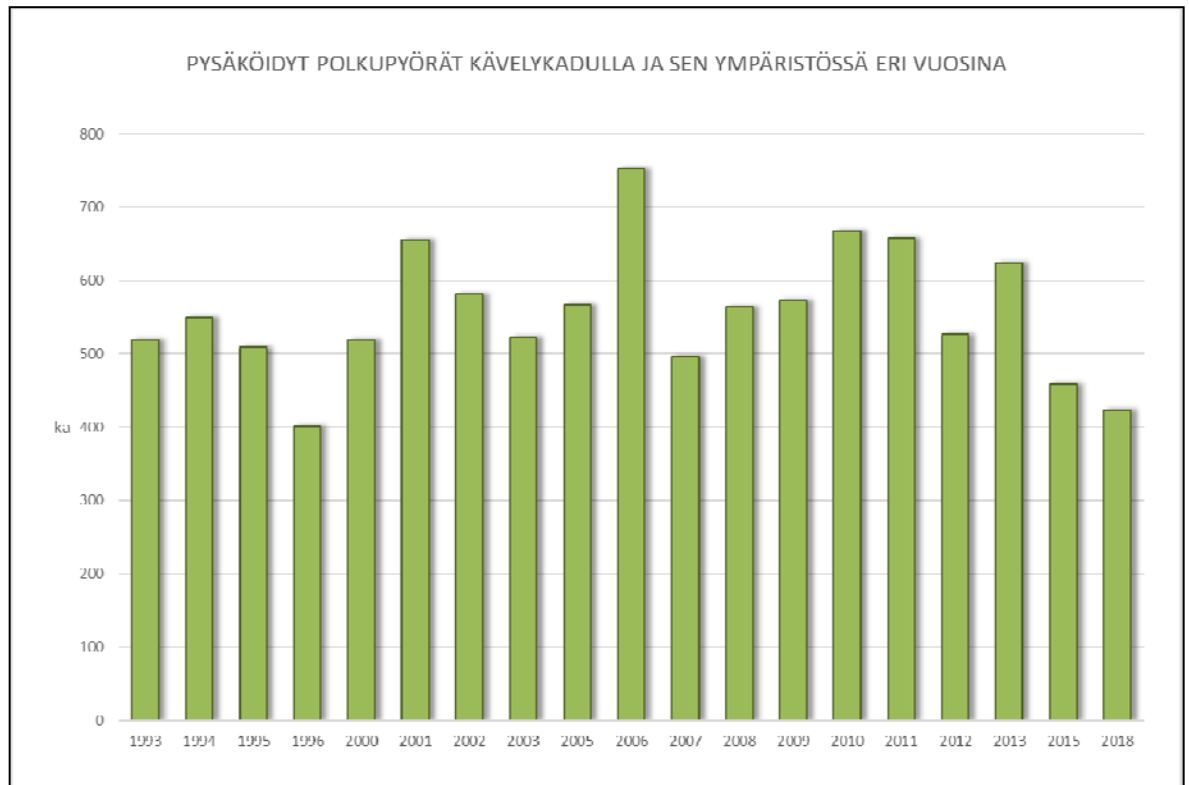
Pysäköintiopastus

Pysäköintiopastus on Porissa melko vähäistä. Vuonna 1997 laadittiin suunnitelma keskustan pysäköintiviitoituksesta (Liite 3) ja viitoitus on pitkälti myös toteutettu suunnitelman pohjalta. Viitoitus ei kuitenkaan enää vastaa tämän päivän tilannetta.

Pyöräpysäköinti

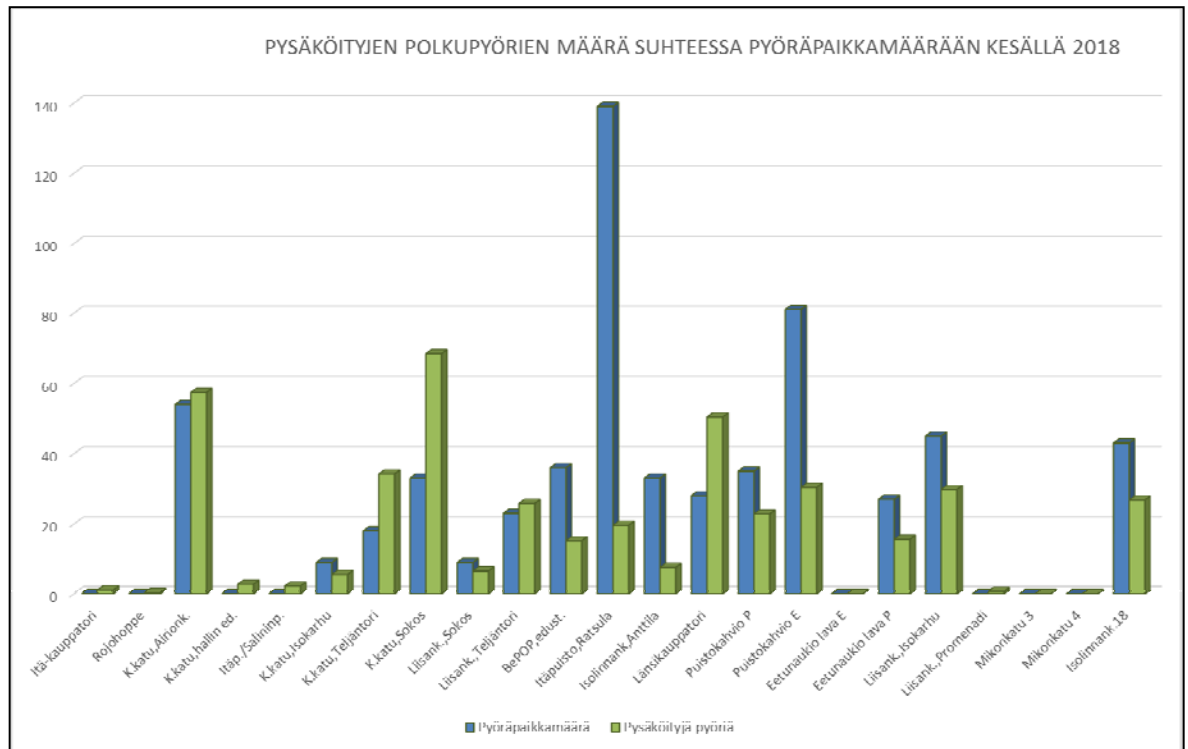
Kävelykadun ja sen ympäristön (BePOP, Itäpuisto/Ratsula, Isolinnankatu 18, kauppatori) pyöräpysäköintiä on seurattu 1990-luvun alkupuolelta lähtien. Seuranta-aineisto antaa kaupungille tietoa siitä, mihin pyöriä keskustassa pysäköidään, ja sitä kautta vinkkejä uusien pyörätelineiden sijoittamiseksi.

Pysäköityjä polkupyöriä on viime vuosina ollut kävelykadulla ja sen ympäristössä keskimääräisenä kesäpäivänä yhtä aikaa noin 500 kpl. Huippuvuosi on ollut 2006. Täytyy kuitenkin muistaa, että pysäköityjen pyörien määrään vaikuttaa suuresti esim. laskentapäivän sää sekä katu- tai muut rakennustyöt, jotka saattavat poistaa pyörätelineitä käytöstä pitkäksi aikaa.



Kuva 8. Pyöräpysäköinti Porin kävelykadulla ja sen ympäristössä eri vuosina

Pyörätelineitä on johdonmukaisesti lisätty keskusta-alueelle kävelykadun ympäristöön, Pohjoispuistoon sekä Etelärantaan sen kunnostamisen yhteydessä. Kun verrataan tämän vuoden pysäköityjen pyörien määrää pyörätelinepaikkojen määrään, nähdään että joissakin paikoissa telineet eivät ole riittäneet kaikille pyörille. Kuitenkin telineiden kokonaismäärä ylittää seuranta-alueella selvästi pysäköityjen pyörien määrän.



Kuva 9. Pyöräpaikkojen ja pysäköityjen pyörien määrät Porin kävelykadulla ja sen ympäristössä kesällä 2018

2.2. Muiden suomalaiskaupunkien pysäköintilinjauksia

Hämeenlinnan keskustan pysäköintiratkaisuihin laadittiin v. 2013 liikenneselvityksen erillisenä taustaraporttina selvitys, joka keskittyi pysäköintistrategiaan ja pysäköinnin kehittämiseen. Tavoitteena oli selkeyttää pysäköintiä sekä tehdä siitä käyttäjille joustavampaa. Tärkeimpiä linjauksia olivat keskustapysäköinnin maksullisuus, pysäköintipaikkojen etsimisestä syntyvän turhan liikenteen vähentäminen sekä eri kohderyhmiä (asukaspysäköinti, työmatkapsäköinti, lyhytaikainen asiakaspysäköinti ja vieraspysäköinti) palvelevat ratkaisut.

Lahden keskustan pysäköintipolitiikassa (2014) on linjattu mm., että keskustapysäköinti ei voi olla aikarajoituksetonta ja maksutonta, laajat pysäköintikentät eivät kuulu kaupunkikeskustaan, kadunvarret on tarkoitettu lyhytaikaiseen asiakaspysäköintiin sekä että pysäköintiratkaisujen tulee edesauttaa keskustan toimintaa – asumista, liike-elämää ja muita palveluja, oleskelua ja matkailua.

Kuopion keskustapysäköinnin yleissuunnitelmassa (2017) todetaan, että kaupungin intressissä on tukea keskustan elävyyttä ja tarjota siellä liikkuville pysäköintipaikkoja. Kaupungin tehtävänä

keskusta-alueella on järjestää pysäköintipaikkoja sellaisille käyttäjille, joiden asiointi ei kohdistu suoraan mihinkään tiettyyn kiinteistöön. Julkisen pysäköinnin ohjaamisessa tavoitteena on sovittaa yhteen eri intressejä siten, että keskustassa kävijät löytävät autoilleen pysäköintipaikan aiheuttamatta ylimääräistä haittaa kevyelle liikenteelle tai keskustan viihtyisyydelle.

Vaasan pysäköintipolitiikassa (2017) päätavoitteiksi on linjattu mm. elinvoimainen ja viihtyisä kaupunki, energia- ja ilmasto-ohjelman tavoitteiden tukeminen (koskien mm. ilmastopäästöjen vähentämistä ja kaupungin hiilijalanjäljen pienentämistä), keskusta-alueen laajentamiseen ja tiivistämiseen liittyvien tavoitteiden tukeminen sekä liikenteen ja pysäköinnin toimivuuden ja laadun turvaaminen.

Toistuvia teemoja eri kaupunkien pysäköintistrategioissa ja –politiikoissa ovat:

- Maankäytön tiivistäminen ja eheyttäminen
- Pysäköintipaikkojen käyttöasteen tehostaminen
- Pyöräpysäköinnin lisääminen ja laadun parantaminen
- Käyttäjä maksaa -periaatteen soveltaminen
- Kestävään liikkumiseen kannustaminen
- Keskusta-alueiden pysäköinnin painopiste asiointipysäköintiin ja autojen pitkäaikaissäilytys muualle (esim. pysäköintilaitoksiin)

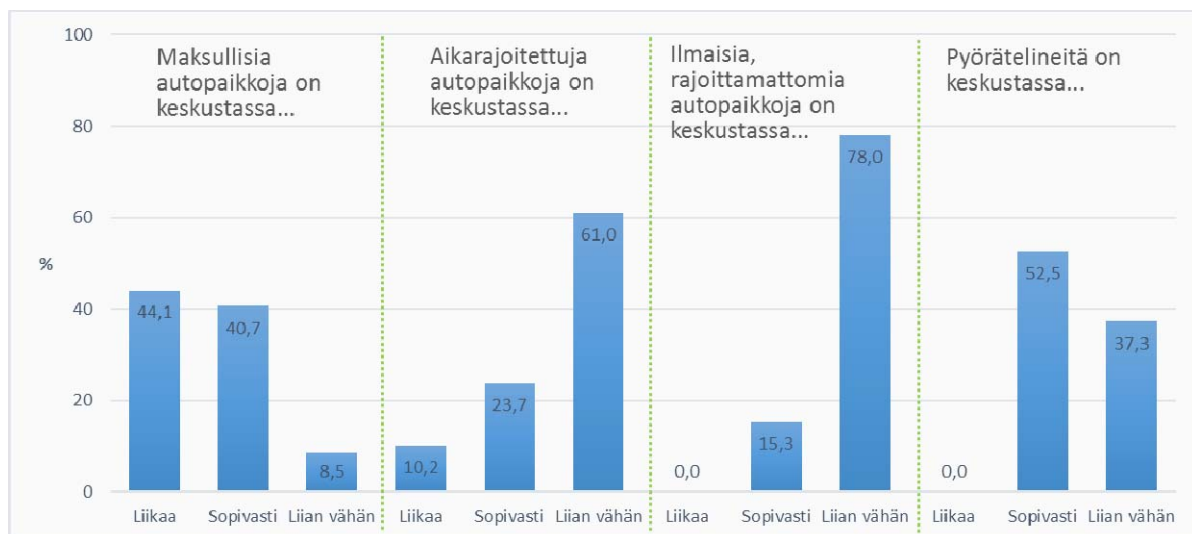
3. Pysäköinnin kehittämistarpeet Porissa

3.1. Yrittäjien toiveet

Pysäköintipolitiikkatyön yhteydessä lähetettiin Porin keskustan yrittäjille sähköpostikysely keväällä 2018. Kyselyyn vastasi 60 yrittäjää. Vastaajista lähes puolet edusti erikoisliikkeitä, ja noin kolmasosa kyselyyn osallistuneista yrityksistä sijaitsi Yrjönkadulla. Kyselyn tarkemmat tulokset ovat tämän raportin liitteessä 4.

Keskustassa sijaitsevilla yrityksillä ei juurikaan ole omia asiakaspysäköintipaikkoja tai pyörätelineitä. Henkilökuntapaikkoja on neljäosalla vastaajista. Tämä tarkoittaa sitä, että sekä yritysten asiakkaat että pitkälti myös henkilökunta pysäköivät yleisillä pysäköintialueilla.

Yrittäjien mielestä Porin keskustassa on tällä hetkellä liikaa maksullisia pysäköintipaikkoja ja liian vähän maksuttomia (aikarajoitettuja tai rajoittamattomia) pysäköintipaikkoja. Pyörätelineitä sen sijaan on melko sopivasti.



Kuva 10. Yritysten mielipiteet Porin keskustan pysäköintiolosuhteista keväällä 2018

Kyselyn perusteella selvä enemmistö yrittäjistä toivookin Porin keskustapysäköinnin maksullisuuden poistamista. Aikarajoituksia sen sijaan kannattaa kaksikolmasosaa vastaajista.



Kuva 11. Pysäköinnin kehittämistarpeet yrittäjien näkökulmasta

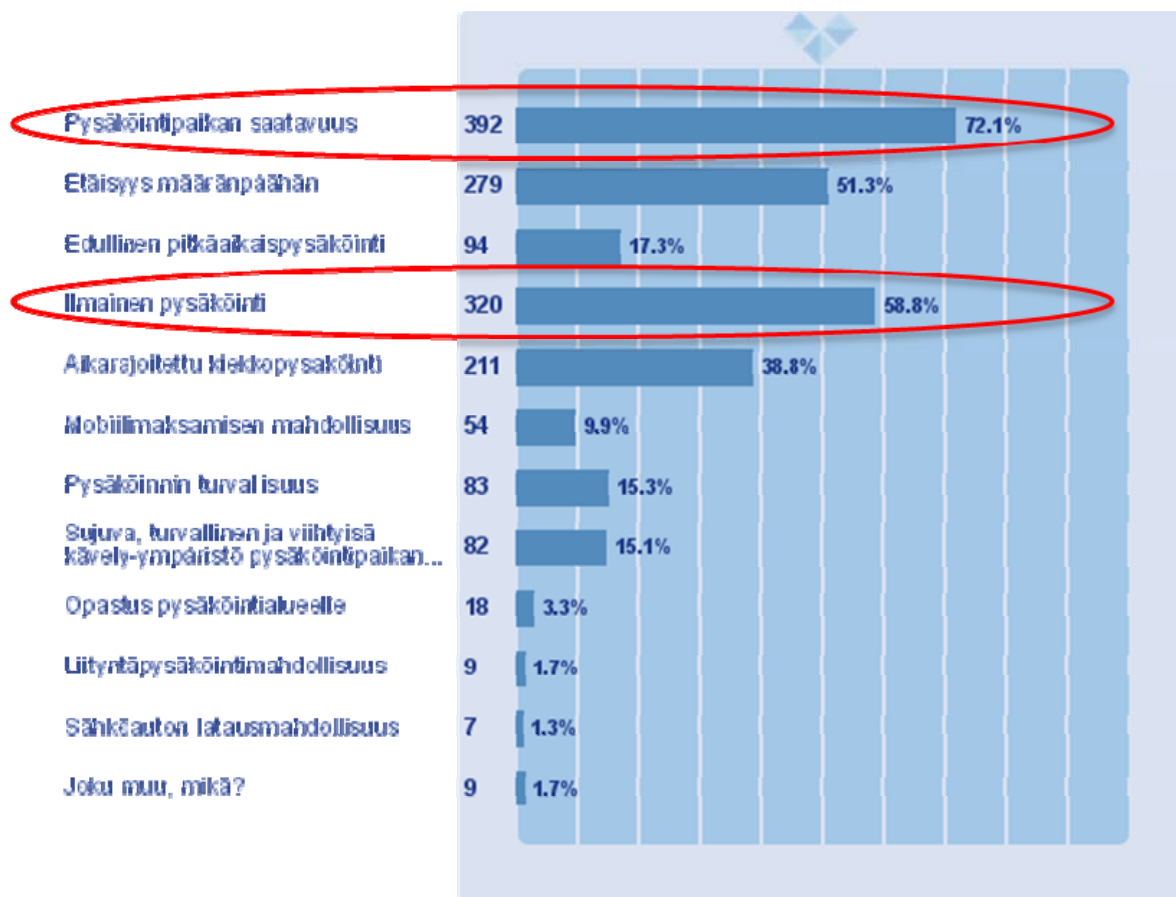
Sähköpostikyselyn lisäksi yrittäjille järjestettiin keskustelutilaisuus 17.5.2018. Tilaisuudessa toistuivat samat teemat kuin kyselyssäkin, eli **maksuttomuutta** ja **yhdenmukaisuutta** toivottiin, samoin **huoltoliikenteen rajoittamisesta**. Tilaisuuden muistio on tämän raportin liitteessä 5.

3.2. Kansalaisten tarpeet

Kansalaisten mielipiteitä pysäköinnistä kartoitettiin kaikille avoimella www-kyselyllä tammi-huhtikuussa 2018. Kyselyyn vastasi yhteensä 830 henkilöä. Suurin osa vastaajista oli 30-64-vuotiaita, työssäkäyviä ihmisiä, jotka liikkuvat sekä työ- että vapaa-ajan matkansa henkilöautolla.

Työssäkäyvät vastaajat pysäköivät nykytilanteessa autonsa työpäivän ajaksi joko työpaikan pihaan tai ilmaiselle pysäköintipaikalle. Myös opiskelijat pysäköivät joko oppilaitoksen pihaan tai etsivät autolleen ilmaisen pysäköintipaikan. Keskustassa asioilla käyvät pysäköivät mieluiten joko ilmaiselle (aikarajoitetulle tai rajoittamattomalle) pysäköintipaikalle tai mahdollisimman lähelle määränpäättä.

Tärkeimpiä pysäköintipaikkaan liittyviä tekijöitä ovat vastaajien mielestä **pysäköintipaikan saatavuus** sekä **ilmainen pysäköinti**:



Kuva 12. Www-kyselyyn vastanneiden mielipiteet pysäköintitekijöiden tärkeydestä

Pyöräpysäköintiolosuhteisiin olivat vastaajat pääsääntöisesti tyytyväisiä jo nykyiselläänkin. Eniten toivottiin kameravalvonnan lisäämistä.

3.3. Tarpeet kaupungin näkökulmasta

Kaupungin näkökulmasta kehittämistarpeet kohdistuvat erityisesti **kestävien liikkumismuotojen edistämiseen, kiinteistöjen pysäköinnin järjestämiseen** sekä **yleisessä käytössä olevien pysäköintipalveluiden parantamiseen**.

Julkinen pysäköinti ei ole oikeus vaan kaupungin tuottama palvelu, jonka kustannukset katetaan osittain verovaroin ja osittain pysäköinnistä perittävillä maksuilla. Palvelun tulee olla tasapuolista ja pysäköintipolitiikan ennakoivaa, suunnitelmallista, hallittua, pitkäjänteistä ja tavoitteellista.

RAKLI:n vuonna 2015 teettämän kyselyn mukaan rakenteellisen pysäköinnin hinta vaihtelee valtavasti. Kyselyyn vastanneiden mukaan yksi pysäköintipaikka maan päälle rakennettuna maksaa 1000-6000 euroa. Pysäköintitalossa ja kellarissa yhden pysäköintipaikan kustannukset ovat kymmeniä tuhansia euroja. Lisäksi tulevat ylläpitokustannukset. Pysäköintitulot yhtä autopaikkaa kohden ovat Porissa noin 500 eur/v. Kestää siis vuosia ennen kuin edes maan päälle rakennettu autopaikka maksaa itsensä pysäköintitulojen muodossa takaisin. Pysäköintitaloon tai kellarin rakennetun autopaikan osalta puhutaan puolestaan kymmenistä vuosista. Tässä on tarkasteltu ainoastaan rakentamiskustannuksia. Kaupungin talouden kannalta tulee lisäksi huomioida tulonmenetys, joka aiheutuu siitä, että alue varataan kaupungin järjestämään pysäköintiin eikä esimerkiksi kerrostaloasumiseen.

Kiinteistöjen pysäköinti tulee aina lähtökohtaisesti järjestää kiinteistöjen tontilla tai pysäköintilaitoksissa. Uusien toimintojen suunnittelussa tulee aina arvioida pysäköintitarpeet ja suunnitella niiden järjestäminen osana rakennushanketta. Lähtökohta, jossa pysäköinnin ajatellaan järjestyvän kadunvarsilta, on kestävä, olipa sitten kyseessä oppilaitos, asuminen tai liikerakennus.

Kiinteistöjen pysäköintijärjestelyissä tuleekin kiinnittää nykyistä enemmän huomiota

- uusien toimintojen sijoittumiseen kaupunkirakenteessa
- kiinteistöjen pysäköinnin oikeaan mitoittamiseen
- pysäköinnin järjestämiseen kestäväällä tavalla

Yleisessä käytössä olevien julkisten pysäköintialueiden ja kadunvarsipaikkojen kehittämistarpeita ovat puolestaan:

- käyttöasteen ja kierron tehostaminen niin, että ne palvelevat kaikkina vuorokaudenaikoina erilaisia pysäköintitarpeita ja käyttäjäryhmiä (asiointi, työpaikkapysäköinti, asukaspysäköinti, tapahtumat, liikkumisesteiset). Julkisia pysäköintialueita ja kadunvarsia ei ole tarkoitettu autojen ilmaiseen, pitkäaikaiseen säilyttämiseen.
- laadun parantaminen kaupunkikuvaan sopivaksi ja kunnossapidon tehostamiseksi
- tulevaisuuden kulkuvälineiden ja liikkumisen tarpeiden huomioiminen (sähköautot, yhteiskäyttöautot ym.)
- keskustan viihtyisyyden ja elinvoimaisuuden lisääminen
- helpottaa pysäköinnin maksamista ja sen myötä lisätä maksullisuuden hyväksyttävyyttä
- helpottaa pysäköintipaikan löytämistä ja vähentää turhaa liikennettä
- vapauttaa julkista katutilaa nykyistä enemmän kestäville kulkumuodoille

4. Porin pysäköintipolitiikkaa ohjaavat tekijät

4.1. Valtakunnallisia strategioita ja linjauksia

Kaupunkiliikenteessä henkilöauto on henkilöä kohden eniten päästöjä tuottava kuljetus tapa. Tutkimusten mukaan henkilöauto on pysäköitynä 96 % koko käyttöikänsä ajan. Henkilöautojen pysäköinnin järjestäminen onkin oleellinen osa liikenteen hallintaa. Liikennepolitiikan yksi vaativimmista haasteista on ilmastomuutoksen hillitseminen. Maailmanlaajuiset ilmastotavoitteet sekä Pariisin ilmastopöytäkirja ovat merkittävässä roolissa, kun vastataan liikennetarpeeseen ja sen myötä syntyvään pysäköintipaikkatarpeeseen. Kansallinen energia- ja ilmastostrategia hyväksyttiin vuonna 2016 tavoitevuoden ollessa 2030. Siihen liittyvässä, valtioneuvoston keuhkokuu 2018 hyväksymässä keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa tavoitteena on pudottaa liikenteen päästöt puoleen vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Keinona mainitaan mm. palvelujen ohjaaminen liikenteen solmukohtiin. Sähköisten latausasemien ja biokaasua tarjoavia tankkausasemien rakentamista ja taloyhtiöiden sähköautojen latauspisteiden lisäämistä vauhditetaan.

Kaupunkialueella liikkumiselle asetetaan vaatimuksia niin kansainvälisten ja kansallistenkin ilmastotavoitteiden kautta. Kansainvälisen hallitustenvälisen ilmastopaneelin IPCC:n tuoreen 8.10.2018 raportin mukaan maapallon lämpötila on jo noussut noin asteella esiteollisesta ajasta. Mikäli lämpeneminen jatkuu nykyistä vauhtia, 1,5 asteen raja ylitetään vuosisadan puoleen väliin mennessä. Rajan ylittäminen aiheuttaisi merkittäviä riskejä sekä ihmisille että luonnolle. Tarvitaan nopeita päästövähennyksiä, jotta maapallon lämpötilan nousu voidaan rajoittaa 1,5 asteeseen. Globaalit päästöt on käännettävä uralle, jossa nettopäästöt laskevat nollaan vuosisadan puoliväliin mennessä. Liikenteen aiheuttamien päästöjen osuus on viidesosa kokonaispäästöistä. Yhtenä keskeisimmistä toimenpiteistä liikenteenpäästöjen vähentämiseksi on pyöräilyn ja jalankulun suosiminen.

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi uuden Kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeen 23.3.2018. Hankkeen tavoitteena on, että kävelyn ja pyöräilyn matkamäärien kasvu korvaisi osittain lyhyitä automatkia ja vähentäisi sitä kautta liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä.

Liikenteen ympäristöstrategia 2013-2020 on liikenne- ja viestintäministeriön ensimmäinen yleisemmän tason ympäristöstrategia. Keinoiksi strategia listaa muun muassa yhdyskuntarakenteeseen vaikuttamisen ja ihmisten liikkumisvalintojen ohjaamisen vähäpäästöisempiin kuljetustapoihin.

Konkreettisemmin pysäköinnin toteuttamista säätelee Maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL). MRL:ssä todetaan mm., että kiinteistöä varten asemakaavassa ja rakennusluvassa määrätty autopaikat tulee järjestää rakentamisen yhteydessä. Kunta voi toisaalta osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat autopaikat kohtuulliselta etäisyydeltä, jos asemakaavassa niin määrätään. Valtakunnallisia pysäköintinormeja ei kuitenkaan ole määritelty.

4.2. Kytkeytyminen Porin kaupungin muihin liikennepoliittisiin ja kehittämistavoitteisiin

Porin kaupunkistrategiassa (2025) yhtenä painopisteenä on 'Työn ja yrittämisen Pori', mikä tarkoittaa mm., että kaupungin kilpailukykyä ja vireyttä edistetään sekä että Poriin saadaan paremmat liikenneyhteydet.

Pori liittyi mukaan **HINKU** (Kohti hiilineutraalia kuntaa) -hankkeeseen vuonna 2016. Verkoston jäsenenä Pori on valtuuston päätöksellä sitoutunut tavoittelemaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä 80 % vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen osuus kaikista Porin päästökaupan ulkopuolisista päästöistä on n. 25 %, joten kaikki toimenpiteet tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi ovat tärkeitä. Lisäksi Porin valtuustoryhmien vuonna 2017 allekirjoittaman **Porisopimuksen** mukaan koko kaupunkia kehitetään ympäristöystävällisenä ja terveyttä edistävänä kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennekaupunkina. Maankäytön suunnittelulla luodaan edellytykset hyvälle ja elinvoimaiselle asuin- ja elinympäristölle. Liikenteen kasvihuonepäästöjä voidaan vähentää mm. parantamalla pysäköintipaikkojen saavutettavuutta, keskustan ulkopuolisilla liityntäpysäköintipaikoilla sekä lisäämällä pyöräilyn ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Porin kaupungin elinvoimaohjelmassa on todettu, että henkilöautoilu on edelleen merkittävässä roolissa porilaisen paikallisessa liikkumisessa. Pysäköintiratkaisuilla vaikutetaan erityisesti keskustan elinvoimaisuuteen. Digitaalisilla ratkaisuilla voidaan opastaa vapaan pysäköintipaikan löytämisessä, jolloin sekä pysäköintipaikan etsimiseen kuluva aika ja liikennepäästöt vähenevät ja asiointikokemus paranee. Keskustan saavutettavuutta parannetaan kehittämällä liityntäpysäköintiä yhdessä kaupunkipyöräjärjestelmän kanssa. Julkisen liikenteen osuutta porilaisten liikkumisessa lisätään kehittämällä nykyaikaisia matkalipputuotteita, maksujärjestelmiä ja erilaisia ovelta ovelle – matkaketjuja.”

Kouluverkkomuutokset vaikuttavat merkittävästi liikennevirtoihin ja pysäköintitarpeeseen. Viime vuosina suurimmat muutokset ovat Porissa liittyneet lukioden yhdistämisiin. Tällä hetkellä Porissa toimii enää kaksi lukiota ja molemmat sijaitsevat keskustassa. Lähitulevaisuudessa tehdään päätöksiä mahdollisesta Ruosniemen ja Toejoen koulujen yhdistämisestä ja tämän niin kutsutun Pohjois-Porin monitoimitalon sijoittumisesta. Keskustan alueella kouluverkko säilyy ennallaan vähintään seuraavat 3 vuotta.

Keskustan kehittämistä suunnitteleva työryhmä on linjannut, että Porin keskusta tulee olla hyvin saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla: jalan, pyörällä, joukkoliikenteellä ja henkilöautolla.

Porin kaupungin keskustaa on kehitetty 1970-luvulta alkaen johdonmukaisesti. Ratkaiseva tekijä on ollut päätös perustaa **Kävelykatu** osalle Yrjönkatua vuonna 1977. Ydinkeskustan kattava asemakaava valmistui 1986 ja vuonna 1993 kaupunginvaltuusto hyväksyi Maa-Porin osayleiskaavan sekä Pori 2000 –ohjelman. Kaikkiin talouksiin jaettiin tietoutta kehittämisperiaatteista sekä paikalliseen päätöksentekoon osallistumisen mahdollisuuksista. Kaupunginhallitus nimitti kehitystyöhön projektityöryhmän, joka laati v. 1995 valmistuneen **Promenadi-Pori, kaupunkikeskustaprojekti 2000** –ohjelman. Ohjelma on tarkoitus päivittää ja muokata uudeksi tulevaisuuteen luotaavaksi keskustan kehittämissuunnitelmaksi. Jokirannan kehittämiseksi on kesällä 2010 käynnistetty **Jokikeskus –hanke** ja 17.1.2011 kaupunginhallitus hyväksyi taustaselvityksen loppuraportin jatkotyön pohjaksi. Keväällä 2011 käynnistettiin Jokikeskuksen suunnittelu- ja tarjouskilpailu, jonka voittaneen ehdotuksen ”Birdy” (WSP Finland Oy, Arkkitehdit NRT Oy) mukaisesti on asemakaavoja muutettu ja toteutuksia tehty vaihteittain.

Vuonna 2017 valmistuneessa **Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen Porissa** – diplomityössä esitettiin mm., että keskusta-alueella suositetaan jalankulkua ja pyöräilyä ja niille otetaan tarvittaessa tilaa moottoriajoneuvoliikenteeltä (esimerkiksi poistamalla kadunvarsipysäköintiä). Lisäksi ehdotettiin pyöräpysäköintinormien käyttöön ottoa uusissa rakennushankkeissa sekä laadukkaita pyöräpysäköintijärjestelyitä palveluiden, terminaalien ja keskeisten joukkoliikennepysäkkien yhteyteen.

Porin joukkoliikennesuunnitelma valmistui vuonna 2016. Suunnitelmassa käsiteltiin erityisesti matkakeskuksen aiheuttamat reitti- ja aikataulumuutokset. Lähtökohtana on, että kauppatori säilyy kaupunkiliikenteen terminaalina. Cityliikenne sitoo matkakeskuksen ja Kauppatorin terminaalit toisiinsa.

4.3. Tulevaisuuden maankäyttö

Maankäytön suunnittelussa tulee kiinnittää entistä enemmän huomiota ilmaston muutokseen, kestävien yhdyskuntien rakentamiseen ja hyvään elinympäristöön. Rakennetun ympäristön määrä kasvaa ja kaupunkirakenne tiivistyy.

Porin keskusta on 1. - 4. kaupunginosien osalta täyteen rakennettu. Täydennysrakentamiselle ja vanhaa korvaavalle uudisrakentamiselle on vain muutamia tontteja jäljellä nykyisessä asemakaavassa. 5. kaupunginosan pohjoisosassa on sama tilanne, ja eteläosassa on suojelukaava, joka noudattaa nykyistä tehokkuutta. **Näin ollen ei merkittävää asukkaiden tai työ- ja liiketilan lisäystä ole saavutettavissa ilman asemakaavojen olennaista uudistamista, tarkoittaen yleensä ylöspäin rakentamista.**

Keskusta-asumisen lisäys kohdistuu ydinkeskustan länsi- ja itäpuolisiin kaupunginosiin, eli Karjarantaan ja Kuninkaanhakaan. Niiden asukkaat tukeutuvat pääosin keskikaupungin palveluihin, mutta päivittäistavaroiden osalta myös keskustan ulkopuolella lähellä oleviin ja helposti saavutettaviin suurmyymälöihin. Täten keskikaupunkiin saumattomasti liittyvien tai siihen jo kuuluviksi katsottavien asuntovaltaisten kerrostaloalueiden kasvu ei oleellisesti lisää ydinkeskustan asiointipysäköinnin tarvetta.

Keskikaupungin palveluiden määrän ja käyttöasteen lisäämiseen tarvitaan väestöpohjan kasvua, joka ydinkeskustassa tarkoittaa asuinkortteleiden tehokkuuden nostamista ja täten kerrosluvun korottamista. Tämä tuo mukanaan ensi kädessä asukaspysäköinnin lisätarvetta ja toisessa vaiheessa asiakaspysäköinnin lisätarvetta, jos palvelujen määrä kasvaa. **Kiinteistökohtaisen pysäköinnin kapasiteetti on keskikaupungilla pääosin käytetty, joten kerrospysäköintiin siirtyminen on tarpeen.** Tämä koskee myös keskustan korkeaa rakentamista.

Kaupunkirakenteen tiivistyminen edellyttää myös kaupunkiympäristön laadun parantamista. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota laadukkaiden julkisten ulkotilojen, kuten puistojen, viher- ja katualueiden sekä aukoiden saavutettavuuteen, jatkuvuuteen, monipuolisuuteen ja viihtyisyyteen. Tulevaisuudessa kaupunkisuunnittelussa tulee toteuttaa entistä enemmän luontopohjaisia suunnitteluratkaisuja, joissa korostuvat muun muassa hulevesien hallintaratkaisut sekä luonnon monimuotoisuutta ylläpitävät ja lisäävät toimenpiteet. Näitä toimia tulee tarkastella monihyötyisyyden näkökulmasta. Julkiset ulkoalueet ovat enenevässä määrin monitoiminnallisia alueita ja palvelevat

niin infrarakentamisen, liikuntapalveluiden, luonnonsuojelun, vesihuollon ja kulttuuripalvelujen toteuttamis- ja toimintaympäristöinä sekä edistävät hyvinvointia ja terveyttä.

Maankäyttö- ja rakennuslain 68 § mukainen Porin kansallinen kaupunkipuisto turvaa laadukkaan yhtenäisen sini-viherrakenteen Porin kaupungin keskustan arvokkaimmilla viheralueilla. Kaupunkipuisto hallitsee maisemaa Etelä- ja Pohjoisrannassa sekä kaupunkia halkovien puistokäytävien varrella. Lisäksi kaupungin keskusta-alueen kaupallinen ja toiminnallinen ydinalue Promenadiakseleineen sijoittuu pääosin kansallisen kaupunkipuiston alueelle tai vaikutuspiiriin. Paikallisen merkityksen lisäksi kansallisen kaupunkipuiston osa-alueina urheilukeskuksella ja Porin metsällä sekä Kirjurinluodolla ja luotojen eteläosalla laajemminkin on seudullista ja suurtapahtumien aikana valtakunnallista merkitystä. Keskikaupunkiin rajoittuvat tapahtumat vaikuttavat osaltaan pysäköinnin ja koko liikennejärjestelmän suunnitteluun.

Laadukkaalla ympäristörakentamisella voidaan pehmentää kaupunkikeskustassa olevien pysäköintialueiden kovaa ja usein ankeaa ilmettä. Rakennettavien pysäköintilaitosten ankean vaikutelman ehkäiseminen ja houkuttelevuuden varmistaminen edellyttää niiden ympäristön ja jalankulkuysteiden suunnittelua viihtyisiksi ja vetovoimaisiksi. Näin on myös mahdollista kasvattaa kävelymatkan pituutta työmatka- ja asiakaspysäköinnistä, jos käyttäjä kokee ympäristön miellyttävänä. Viherratkaisuun sekä taiteen ja muun maisemasuunnittelun avulla paikoitusalueet ja -laitokset voidaan kytkeä osaksi laadukasta kaupunkiympäristöä. Saapuminen sekä yhteydet pysäköintialueille ja pysäköintialueilta voidaan ympäristörakentamisen keinoin tehdä viihtyisämmäksi ja houkuttelevammaksi. Näiden ratkaisujen avulla voidaan ohjata käyttäjiä ja luoda positiivista ja toimivaa kaupunkikuvaa sekä parantaa kaupungin imagoa.

Palveluiden säilymistä ja kehittämistä tulee tukea asemakaavoja muutettaessa tilojen moninaiskäyttömahdollisuuksia edistämällä. Elävä kaupunkikeskusta edellyttää mahdollisuuksia muuttaa tilojen käyttöä joskus nopeatempoisestikin, koska nykyaikaiset kaupunkikeskustat profiloituvat enenevässä määrin tapahtumakaupunkeina. Tämän huomioon ottaminen tilojen joustavassa muutosluvituksessa tulee muodostumaan olennaiseksi välineeksi. Keskeinen vetovoimatekijä tulee olemaan muiden kuin kiinteistökohtaisten pysäköintipaikkojen käytettävyyden joustavasti ja tämän huomioon ottaminen myös uudistettaessa asemakaavamääräyksiä autopaikkavaatimusten osalta.

Keskikaupungin pysäköintitarpeen määrittelyyn tulevat vaikuttamaan muutokset liikennejärjestelmässä. Jalankulku- ja pyöräilyedellytysten parantamisen positiiviset vaikutukset ovat tiedossa, samoin kasvava polkupyörien pysäköintipaikkojen tarve. Citybussin käyttöaste ennakoi uusien linjojen mahdollisuutta ja tarvetta. Näiden suunnittelu vaikuttaa keskikaupunkia ympäröivien asemakaavojen uudistustyöhön, jossa liityntäpysäköintialueiden merkitys kasvaa ja sitä kautta keskikaupungin asiakas- ja työpaikkapysäköintitarve vähenee.

4.4. Pysäköinti tulevaisuudessa

Liikenne on murroksessa. Digitalisaatio sekä huoli ilmastonmuutoksesta saattavat muuttaa liikkumiskulttuuriamme merkittävästi. Kulkutarpeeseen ja kulkutapoihin tulevat lähitulevaisuudessa vaikuttamaan mm. seuraavat muutostekijät, joihin tulee varautua pysäköinnin järjestämisessä:

- Muutokset työ- ja opiskelumenetelmissä, mm. etätöön ja verkko-opintojen yleistyminen vähentävät liikkumistarvetta ja sitä kautta pysäköintiä.
- Sähköinen asiointi, kuten verkkokauppa ja verkkoasiointi, kasvattavat osuuttaan merkittävästi myös tulevana vuosina. Tämä vähentää osaltaan ihmisten liikkumistarvetta.
- Uudet teknologiat, esimerkiksi sähkö- ja kaasuautot tulevat kasvattamaan suosiotaan.
- Sähköpyörien yleistyminen kasvattanee pyöräilyn kulkutapaosuutta henkilöautoilun kustannuksella vähentäen samalla autojen pysäköintitarvetta, mutta toisaalta lisäten pyöräpysäköinnin määrä- ja laatuvaatimuksia.
- Yhteiskäyttöautojen tarjonta lisääntyy myös keskisuurissa kaupungeissa ja syntyy tarve osoittaa niille tarkoitettuja autopaikkoja katualueilla sekä kiinteistöissä.
- Liikkumisen uudet palvelut, esim. MaaS (Mobility as a Service), mahdollistavat liikkumisen myös ilman omaa autoa
- Millenium-sukupolven uudenlainen suhtautuminen omistamiseen, kuluttamiseen ja ympäristöasioihin saattaa mullistaa liikkumisen tulevana vuosikymmeninä.
- Muutokset lainsäädännössä, esim. yksityisautoilun rajoittaminen

4.5. Pysäköintipolitiikan tavoitteet

Pysäköintipolitiikan tavoitteena on vaikuttaa erityisesti seuraaviin asioihin:

- hallittu rakentaminen, jossa otetaan huomioon erilaisten toimintojen aiheuttama pysäköintitarve mahdollisimman realistisesti
- hiilineutraali kunta: liikennetarpeeseen ja kulkutapoihin vaikuttaminen sekä kestävien kulkutapojen (kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen) edistäminen
- kaupunkiympäristöä kehitetään laadukkaalla ympäristörakentamisella (esim. viherrakenteet, valaistus, pintamateriaalit, taide, hulevesien käsittely)
- työ-, opiskelu- ja asiointipysäköinnin järjestäminen tarkoituksenmukaisella tavalla
- asukaspysäköinnin järjestäminen
- erityisryhmien huomioiminen (liikkumisesteiset, ikääntyvät yms.)
- keskustan saavutettavuuden parantaminen
- keskustan vetovoiman, elinvoimaisuuden, turvallisuuden ja viihtyvyyden edistäminen
- pysäköintitehokkuuden parantaminen (käyttöaste, vuorottaispysäköinti, pysäköintikierron tehostaminen)

5. Pysäköintipolitiikka – pysäköintiä ohjaavat linjaukset Porissa vuosina 2019 - 2030

5.1. Pysäköinnin ohjaaminen kaavoituksessa ja rakentamisen luvituksessa

- Tarkistetaan autopaikkannormit kiinteistökohtaisesti: eri normit eri tyyppisillä alueilla, uusien kulkumuotojen (yhteiskäyttöautot, sähköautot) huomioon ottaminen tulevaisuudessa
- Laaditaan rakennusvalvonnan kanssa yhteiset tavoitteet pyöräpysäköinnin toteuttamiselle kiinteistöissä
- Määritellään periaatteet LP/LPA-alueiden osoittamiselle ja autopaikkasitoumuksille. Pysäköinti tulee toteuttaa ensisijaisesti kiinteistön alueella.
- Kaavoitettaessa pysäköintiä merkittävästi synnyttävää toimintaa, tulee kaavassa varata tilaa ko. pysäköinnille
- Kaavoissa osoitetaan tarpeen mukaan aluevaraus pyöräpysäköintiä varten

5.2. Pysäköinnin maksullisuus ja aikarajoitukset

- Ydinkeskusta/ nykyinen I -vyöhyke on tarkoitettu lyhytaikaiselle asiointipysäköinnille, jossa pysäköinti on pääasiassa maksullista. Poikkeuksena voidaan toteuttaa aikarajoitettu lyhytaikainen pysäköinti (½-1h) rajatulla alueella ydinkeskustassa keskustan elinvoimaisuuden vahvistamiseksi. Esimerkkejä alueista, joilla maksullisuus voitaisiin poistaa ja korvata aikarajoituksella, on esitetty kuvassa 13. Kunkin alueen osalta on kuvassa esitetty myös arvio muutoksen kustannusvaikutuksista. Kaupunginvaltuusto päättää maksuttomuudesta eri alueiden osalta tulevien vuosien talousarviokäsittelyn yhteydessä.
- Asukaspysäköintilupajärjestelmää kokeillaan keskustan asuinkäyttöön tarkoitetuilla alueilla
- Otetaan käyttöön kolikko- ja mobiilimaksamisen lisäksi joustavammat nykyaikaiset maksutavat (esim. kortilla tapahtuva lähimaksu)
- Maksullisuuden ja aikarajoitusten voimassaoloaikoja yhdenmukaistetaan
- Varaudutaan edistämään vähäpäästöisiä kulkutapoja pysäköintipolitiikan keinoin
- Keskustassa yleisillä pysäköintipaikoilla tulee olla ainakin 24h aikarajoitus
- Otetaan käyttöön kuukausipysäköintilupien verkkopalvelujärjestelmä



Kuva 13. Esimerkkejä maksullisuuden poiston kustannusvaikutuksista eri pysäköintialueilla

5.3. Pysäköinnin erityistapaukset

- Laaditaan periaatteet yleisten alueiden käytöstä sähköautojen lataustoimintaan.
- Laaditaan suunnitelma autojen yhteiskäytön tukemiseksi. Kaupunki voi tukea autojen yhteiskäyttöisyyttä esimerkiksi niille osoitetuilla pysäköintipaikoilla tai -luvilla.
- Liikkumisesteisten pysäköintipaikkoja toteutetaan tarpeen mukaan asiointipisteiden välittömään läheisyyteen. Yhteistyötä vanhus- ja vammaisneuvostojen kanssa jatketaan.
- Parannetaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja vakiinnutetaan nykyisen citylinjan rahoitus. Keskustan saavutettavuuden ja pysäköintitilanteen parantamiseksi selvitetään mahdollisuutta perustaa uusi itä-länsisuuntainen citylinja. Cityliikenteen asiakashinta säilytetään houkuttelevana.
- Liityntäpysäköintipaikkoja lisätään matkakeskukseen. Lisäksi tutkitaan mahdollisuuksia toteuttaa liityntäpysäköintiä cityliikenteen reiteille (nykyinen ja mahdollinen itä-länsilinja).
- Valmistellaan ja toteutetaan kokeilu huoltoliikenteen rajoituksista kävelykadulla.
- Mopoille ja moottoripyörille toteutetaan pysäköintipaikkoja aloitteiden pohjalta
- Varaudutaan tulevaisuuden liikkumisvälineisiin ja niiden pysäköintitarpeisiin (segway, sähköpolkulaudat, kolmi- tai nelipyöräskootterit jne.)

5.4. Pyöräpysäköinti

- Pyöräpysäköintitarpeet otetaan huomioon yleisiä ulkoalueita suunniteltaessa
- Pyöräpysäköintiä toteutetaan yleisille alueille sen mukaan, mihin pyöriä eniten kasaantuu
- Laadukkaita, katoksellisia pyöräpysäköintijärjestelyjä toteutetaan joukkoliikenneterminaalien sekä tärkeimpien bussipysäkkien yhteyteen
- Valmistellaan modernin kaupunkipyöräjärjestelmän käyttöönotto ja varataan tilaa kaupunkipyöräasemille

5.5. Pysäköinnin opastus

- Laaditaan Porin keskustan yleisiä pysäköintilaitoksia koskeva opastussuunnitelma. Suunnitelmassa käsitellään sekä perinteiset opastusmenetelmät että vaihtoehdot reaaliaikaiselle opastukselle sekä pysäköinnin älykkyyden lisäämiselle (esim. vapaiden autopaikkojen löytäminen). Suunnitelman yhteydessä käydään keskustelu yksityisten pysäköintilaitosten haltijoiden kanssa ja neuvotellaan pysäköinnin opastuksen vastuunjaosta (järjestelmän toteutus ja ylläpito)

5.6. Pysäköinninvalvonta

- Pysäköinninvalvonnan tärkein tehtävä on varmistaa, ettei pysäköinnistä aiheudu liikenneturvallisuusriskiä tai haittaa muulle liikenteelle sekä ettei autoja säilytetä pysäköintialueilla pitkiä aikoja
- Pysäköinninvalvonnan kannalta puolestaan tärkeää on, että pysäköintiä koskevat rajoitukset ovat yhdenmukaiset ja merkinnät selkeitä. Mahdollisten maksu- ja aikarajoitusvyöhykkeiden tulee muodostaa loogisia kokonaisuuksia.

5.7. Kehittämispolku vuoteen 2030

Pysäköintipolitiikan jalkauttamisessa keskeisellä sijalla on kaavoitus. Kiinteistöjen autopaikat tulee ensisijaisesti toteuttaa kiinteistön alueella, ja tätä säädellään asemakaavoihin asetettavilla autopaikkamääräyksillä. Toiminta on jatkuvaluonteista.

Pysäköintimaksut sekä mahdollinen rajattujen alueiden maksuttomuus määritellään kaupunginvaltuuston talousarvion käsittelyn yhteydessä. Päätökset pysäköinnin maksuttomuudesta vaikuttavat pysyvästi kaupungin talouteen pienentyneinä tuloina, mikä pitää huomioida tulevien vuosien talousarvioissa. Ydinkeskustan yleiset pysäköintipaikat ovat ensisijaisesti tarkoitettu lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin, jota maksullisuus tukee. Pysäköinnin maksamisesta tehdään kuitenkin mahdollisimman helppoa. Perinteisten kolikkomaksujen lisäksi otetaan käyttöön modernit maksutavat. Ensimmäiset tämän tyyppiset maksuautomaatit otetaan käyttöön vuoden 2019 alussa.

Kaupungin ilmastostrategiaa toteutetaan pysäköinnin osalta laatimalla periaatteet sähköautojen latauspisteiden toteuttamiseksi vuoden 2019 aikana. Lisäksi varaudutaan toteuttamaan vähäpäästöisten ajoneuvojen pysäköintitietoja tulevina vuosina.

Ihmisiä kannustetaan käyttämään joukkoliikennettä rakentamalla matkakeskukseen ja keskeisille bussipysäkeille liityntäpysäköintipaikkoja vuosien 2021-2025 aikana. Lisäksi toteutetaan laadukkaita, katoksellisia pyöräpysäköintijärjestelyjä joukkoliikenneterminaalien sekä keskeisten liityntäpysäkkien yhteyteen.

Pysäköintipaikkojen helppo saavutettavuus vähentää turhaa liikennettä keskustassa sekä tasaa eri pysäköintipaikkojen kuormitusta. Pysäköinnin opastussuunnitelma laaditaan vuoden 2019 aikana ja siinä esitettävät toimenpiteet toteutetaan lähivuosien aikana.

Tarkempi esitys toimenpiteistä sekä niiden toteutusaikataulusta vastuutahoineen ja kustannusarvioineen on esitetty liitteessä 6.

6. Pysäköintipolitiikan käsittely kaupungin organisaatiossa

Porin pysäköintipolitiikan laatimisessa on osallistettu sekä kansalaisia että keskustan yrittäjiä kyselyjen ja keskustelutilaisuuksien muodossa. Raporttiluonnosta käsiteltiin kaupungin johtoryhmässä 22.10.2018 ja kaupunginhallituksen suunnittelukokouksessa 2.11.2018. Johtoryhmän ja kaupunginhallituksen evästysten pohjalta työryhmä viimeisteli raporttinsa, joka lähetettiin sisäisesti kommentoitavaksi rakennusvalvonnalle, pysäköinninvalvonnalle, elinvoimayksikölle, joukkoliikenneviranomaiselle, vihersuunnittelulle sekä teknisen toimialan toimialajohtajalle.

Porin pysäköintipolitiikka 2030 käsitellään teknisen lautakunnan kokouksessa helmikuussa 2019 ja sen jälkeen kaupunginhallituksessa sekä edelleen kaupunginvaltuustossa tulevien vuosien talousarvion valmistelun yhteydessä kevään 2019 aikana. Kun pysäköintipolitiikka on hyväksytty päätöselimissä, valmistellaan siihen pohjautuvat yksityiskohtaisemmat päätökset toiminta- ja hallintosääntöjen mukaisesti.

LIITTEET

Porin kaupungin pysäköintiselvitys

Pysäköintiä koskevia taustaselvityksiä 2009 ja 2014



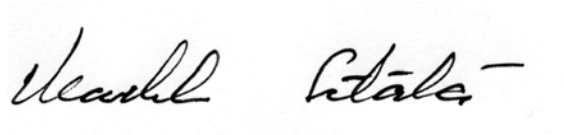
Sisältö

ALKUSANAT	2
1. SELVITYKSEN TAUSTAA	3
2. NYKYTILA	5
2.1 AUTOPAIKAT YDINKESKUSTASSA.....	5
2.2 KÄYTTÖASTEET.....	7
2.3 MAKSUT.....	14
2.4 AUTOPAIKKASITOUMUKSET	20
3. PYSÄKÖINTITILANNE MUISSA KAUPUNGEISSA	21
4. VÄESTÖKEHITYS, AUTOTIHEYS JA AUTOJEN MÄÄRÄ.....	22
5. JOHTOPÄÄTÖKSET	23
6. PYSÄKÖINTIPOLITIIKAN PERIAATTEET.....	23

Alkusanat

Porin kaupungin pysäköintiselvitys tehtiin Porin keskustan alueella vuoden 2009 aikana. Työn tekemisestä on vastannut liikennesuunnitteluinsinööri Sanna Välimäki Porin kaupungin teknisestä palvelukeskuksesta. Työssä tehtiin erilaisia pysäköintiä koskevia taustaselvityksiä, joiden pohjalta voidaan jatkossa laatia varsinainen Porin kaupungin pysäköintistrategia. Työtä ovat ohjanneet liikenneinsinööri Markku Setälä ja kaupunkisuunnittelupäällikkö Olavi Mäkelä.

Porissa 21.12.2009

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Markku Setälä'.

Markku Setälä
Liikenneinsinööri

Pysäköintiselvitys päivitettiin v. 2014, jolloin työstä vastasi liikennesuunnitteluinsinööri Eija Riihimäki. Päivitetyt osiot on merkitty raporttiin sinisellä.

1. Selvityksen taustaa

Porin keskustan katuverkko toimi lähes rajoituksettomana aina 1960-luvun loppupuolelle saakka. Ensimmäiset pysäköintimittarit tulivat Kauppatorin reunoille 1964.

Keskustan tontti- ja katupysäköinti kortteleittain 1968

Vuonna 1968 laskettiin keskustan alueella tonttien ja kadunvarsien pysäköintipaikat. Tutkimusalue oli lähes sama kuin nyt. Autopaikkoja oli tonteilla 2024 kpl ja kadunvarsilla 1418 paikkaa.

Keskustan liikennesuunnitelmaehdotus 1974 ja tarkistustoimikunnan lausunnot

Keskustan liikennesuunnitelmaehdotuksessa vuonna 1974 keskustan autopaikkojen määrä oli n. 3700 (kadunvarsipaikkoja 1900, tavaratalojen pysäköintitaloissa 447 ja kortteleiden pihoilla ja kelleareissa arviolta 1300). Tarpeen arvioitiin kasvavan 1,5-kertaiseksi vuoteen 1980 mennessä ja 2,5-kertaiseksi vuoteen 2000 mennessä. Vuonna 2000 autopaikkatarpeen arvioitiin silloin olevan 9 450 paikkaa. Pääosa autopaikkatarpeesta voidaan ratkaista vain korttelialueilla joko yksityisissä kiinteistöissä auto-, katto- tai maatasopysäköintinä tai suurissa yleisissä pysäköintitaloissa. Pysäköinnin pääosa onkin esitetty sijoitettavaksi kuuteen kehäväylän varrelle sijoitettuun pysäköintitaloon (yhteensä 4300 ap). Kokonaisuudessaan on keskusta-alueen pysäköinti järjestetty seuraavalla tavalla:

	autopaikkoja
kaduilla ja Lp-alueilla	800
pysäköintitaloissa	4 300
yksityisissä kiinteistöissä ja liikekeskustan ulkopuolella	4 350
yhteensä	9 450

Porin keskustan liikenneolot keväällä 1976

Tavaratalojen pysäköintitasoilla oli 447 paikkaa ja kortteleiden pihoilla arviolta 1900 autopaikkaa. Kadunvarsipaikkoja oli 1 679 kpl. Laskennoissa kadunvarsipaikoilla oli käyttöaste 0,71. Tavaratalojen pysäköintialueilla käyttöaste oli 0,21-0,29. Kokonaiskäyttöaste keskustassa oli marraskuussa 0,64 ja toukokuussa 0,59.

Keskustan kaavaselostus 1983

Kaavaselostuksessa (v. 1983) K-korttelialueiden tonteille on edellytetty rakennettavaksi autopaikkoja vähintään 1 ap/70 m² kerrosalaa. Yleisten pysäköintijärjestelyjen toteuttamiseksi tämä määrä on eräillä tonteilla tiukennettu edellyttämällä 1 ap/40 m² kerrosalaa. AL-korttelialueilla on vaadittu liikekerrosalan osalta 1 ap/70 m². Asuntojen osalta vaatimusta on lievennetty eli 1 ap/100 m² kerrosalaa. AL- ja K-tonttien autopaikkoja saadaan sijoittaa enintään 200 m:n jalankulkuetäisyydellä oleville LPA ja LPY alueille tai tähän tarkoitukseen osoitetuille K-tonteille.

Pysäköinti on kaavassa tarkoitettu järjestettäväksi kadunvarsipysäköintinä, tonttikohtaisesti ja keskitetyin pysäköintijärjestelyin.

Suunnitelmaan 1976 verrattuna on tehty kaavassa seuraavat tarkistukset:

- Pysäköintilaitos 1 on rajattu mm. nuorisotalon johdosta käsittämään n. 5 900 m². -> 550 ap
- Pysäköintilaitos 2 on osaksi siirretty pohjoisemmaksi Juhana Herttuankadun ja Maaherrankatujen väliselle alueelle
- Pysäköintilaitos 3 on ehdotettu pinta-alaltaan n. 4500 m² laajuiseksi. -> n. 400 ap.
- P4 on supistunut LPY-alueeksi.
- P5 alue jouduttaneen käyttämään kaupungin hallinnon tarpeisiin

- P6 on korvattu tiukennetulla pysäköintivaatimuksella, mikä vastaa n. 80 ylimääräistä autopaikkaa.

Esitetyin järjestelyin kaava osoittaa n. 1530 autopaikkaa yleiseen tai ulkopuolisten tonttien käyttöön. Tämä tarkoittaa sitä, että liikennesuunnitelmaan -76 verrattuna tulisi 600-1000 autopaikkaa sijoittaa pysäköintilaitosten sijaan tonteille.

Pysäköintitarve on ohjetilanteessa 6155. Kaavan mukaan on alueelle arvioitu tulevan autopaikkoja seuraavasti:

	autopaikkoja
kadunvarsipaikkoja	1 200
pysyvästi rak. tontit	1 799
uusiutuvat tontit	2 417
pysäköintilaitokset tai vastaavat	1 530
yhteensä	6 849

Kaavassa on siten arvioituun tarpeeseen nähden ylimääräisiä autopaikkoja n. 700 ap.

Porin keskustan pysäköintiselvitys 1987

Vuonna 1987 selvitettiin pysäköintialueiden ja kadunvarsipaikkojen käyttöasteita. Tutkimusalue oli laajempi kuin nyt, mutta vastaavalla alueella pysäköintialueilla oli 1402 paikkaa, joista 490 oli yksityisten liikkeiden pysäköintitasoilla. Kadunvarsipaikkoja oli 1370 kpl. Maksimitilanteessa pysäköintipaikkojen käyttöaste oli ydinkeskustassa 0,65.

Kysely kaupunkien keskustojen pysäköinnistä 2001

Suomen kuntaliitto ja ympäristöministeriö teettivät vuonna 2001 keskustojen pysäköintiä koskevan kyselyn, johon vastasi 20 kaupunkia. Keskustapysäköinnin tavoitteiden asettamista ja tarkistamista pidettiin ajankohtaisena monessa kaupungissa.

Kaupunginhallituksen päätös pysäköintistrategian laatimisesta 2008

Porin kaupunginhallitus päätti 31.3.2008 keskusta-alueen pysäköintistrategian laatimisesta. Tämä pysäköintiselvitys valmistelee pysäköintistrategiassa esitettäviä tavoitteita ja linjauksia.

2. Nykytila

2.1 Autopaikat ydinkeskustassa

Pysäköintialueet

Yleisessä käytössä olevilla pysäköintialueilla on yhteensä noin 2300 autopaikkaa v. 2014. Maksullisia paikkoja on noin 1400 kpl. Maksuttomia, mutta aikarajoitteisia paikkoja on noin 200 ja maksuttomia, rajoittamattomia autopaikkoja on noin 700. Taulukoissa 1 ja 2 on esitetty yleisessä käytössä olevat pysäköintialueet ja niiden autopaikkamäärät Porin keskustassa. Tarkastelualue on tässä hie-
man laajempi kuin kiinteistöjen ja kadunvarsien autopaikkaselvityksissä.

Taulukko 1. Yleisessä käytössä olevat kaupungin pysäköintialueet 2009 ja 2014

Pysäköintialue	2009		2014		Aika- rajoitus
	Autopaikkoja	Maksulli- nen	Autopaikkoja	Maksulli- nen	
Linnansillan eteläpää	45		45		
Oikeustalon viereinen alue	56		56		
Isouusikadun pohjoispuoli	205		205		
Nuorisotalon pohjoispuoli	90	x	90	x	
Herttuantorin viereinen sora	34		34	x	
Herttuantorin viereinen kansi	26	x	26	x	
Herttuantorin viereinen kellari	39	x	39	x	
Vähälinnank./Maaherrank. pohjoispuoli	106		84	x	
Eurooppakorttelin pysäköintitalo	97	x	95	x	
Satatornin viereinen P-alue	25	x	25	x	
Keskusaukion P-alue	52	x	52	x	
Linja-autoaseman P-alue 1	54		180		
Linja-autoaseman p-alue 2	155				
Vähälinnank./Tullipuomink. kulma	53		53		
Keski-Porin kirkko	45		45		3h
Länsipuisto/Otavankatu sorakenttä	35		35		
Cygnaeus-koulun viereinen P-alue	114		114		
Yhteensä	1258		1205		

Taulukko 2. Yleisessä käytössä olevat yksityiset pysäköintialueet 2009 ja 2014

Pysäköintialue	2009		2014		Aikara- joitus
	Autopaikkoja	Maksulli- nen	Autopaikkoja	Maksulli- nen	
Teljäntori	254	x	254	x	4h
Sampotalo	85	x	85	x	12h
Isokarhu 1	205	x	205	x	
Sokos*	108	x	208	x	
Vähälinnank./Maaherrank. eteläpuoli	27	x	27	x	
Isolinna	74		74	x	***
Bepop**	147		147		2 h
Ratsula	20		20		2 h
Lääkäritalo			112	x	
Yhteensä	893		1105		

* S-etukortilla maksutonta pysäköintiaikaa 2h v. 2012 saakka; v. 2013 lähtien kokonaan maksullinen

** kaksi ylintä tasoa vain luvan saaneille

*** Isolinna v. 2009 maksuton, aikarajoitus 2h

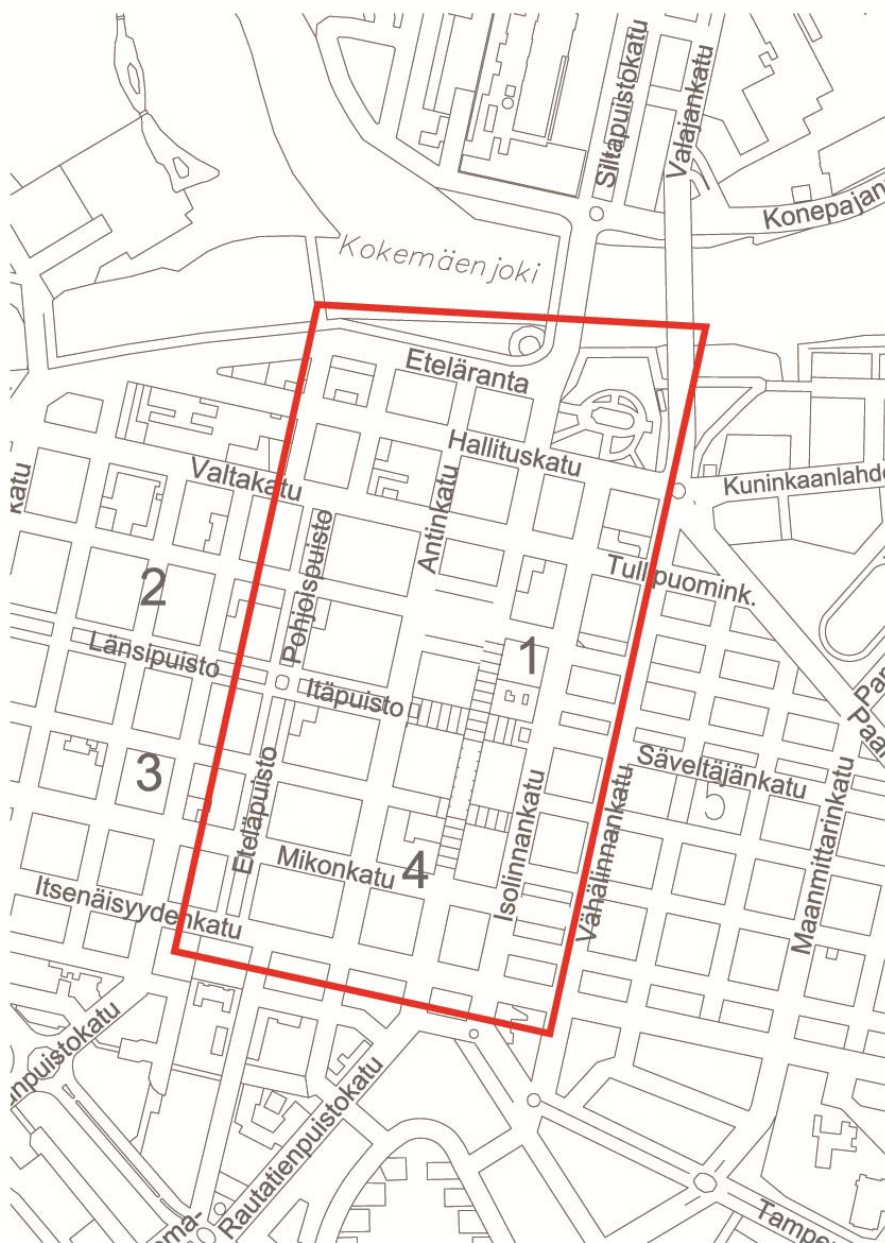
Lisäksi linja-autoaseman yhteydessä on pysäköintialue linja-autoille (v. 2009 45 paikkaa, v. 2014 11 paikalle).

Kadun varsien pysäköintipaikat

Kadunvarsilla on autopaikkoja Porin ydinkeskustassa noin 1320 kpl, eli lähes yhtä paljon kuin v. 2009, jolloin paikkoja oli n. 1330 kpl. Kartalla on rajattu alue, jolta kiinteistöjen ja kadunvarsien autopaikat on selvitetty.

Erikoispaikat

Kadunvarsilla on viisi linja-autoille varattua paikkaa sekä moottoripyörille tarkoitettuja paikkoja Eteläkauppatorilla ja Itäpuistossa. Liikkumisesteisille tarkoitettuja ISA-paikkoja on sekä kadunvarsilla että kaupungin pysäköintialueilla yhteensä 24 kpl (v. 2009 17 kpl). ISA-paikkojen esteettömyyskartoitus on tehty ja raportoitu raportissa ”Esteettömyyskartoitus Porissa välillä Karjaranta – Linja-autoasema” v. 2009.



Kuva 1. Porin keskustassa alue, jolta selvitettiin kiinteistöjen ja kadunvarsien autopaikkamäärät.

Kiinteistöjen autopaikat

Kiinteistöjen autopaikkatietoja koottiin kevään ja kesän 2009 aikana kolmella tavalla: tutkimalla rakennuslupia, isännöitsijäkyselyn avulla ja maastokatselmuksin (v. 2014 tiedot päivitetty rakennusluvista tarkistamalla). Tutkitulla alueella on kaikkiaan 138 tonttia, joista 121:n osalta autopaikkatiedot saatiin selvitettyä. 18 tontin osalta tietoja ei ollut käytettävissä. Selvityksen perusteella alueen tonteilla on noin 5600 autopaikkaa (v. 2009 4900-5000 paikkaa). Ns. vapaita autopaikkoja on noin 1640 kpl. Vapaa autopaikka voi olla maksullinen tai maksuton, mutta vapaasti kenen tahansa käytössä. Pysäköintialueiden paikat sisältyvät kiinteistöjen autopaikkamääriin.

Yhteensä autopaikkoja on Porin ydinkeskustassa seuraavasti:

	<u>2009</u>	<u>2014</u>	
Kadun varsilla	1 330 ap	1320 ap	
Tonteilla	5 000 ap	5600 ap	(sisältäen yleiset pysäköintialueet)
	-----	-----	
Yhteensä	6 330 ap	6920 ap	

Tiedossa olevat muutokset autopaikkamäärissä (11/2009 ja 12/2014)

- Tontille 4/38/1170 on haettu rakennuslupaa pysäköintitalolle, jossa on 43 autopaikkaa.
- Oikeustalon viereiselle tontille on tehty suunnitelmia Linnapuomin virastotalosta, johon tulisi 99 autopaikka, mutta samalla tontilta poistuisi 205 nykyisin käytössä olevaa autopaikkaa. Rakennuslupaa ei ole haettu.
- Lääkäritalon laajennuksen yhteydessä tontille rakennettiin 112 autopaikkaa, joista 43 ap sijaitsee pihalla ja loput pysäköintikellarissa. Laajennus valmistui v. 2014.
- Linja-autoaseman viereiseen kortteliin (9/82) on tehty suunnitelmia useammasta kerrostalosta. Yksi kerrostaloista valmistui v. 2013. Muille ei ole vielä haettu rakennuslupaa.

2.2 Käyttöasteet

Pysäköintialueiden laskennat

Pitkän aikavälin tarkastelut

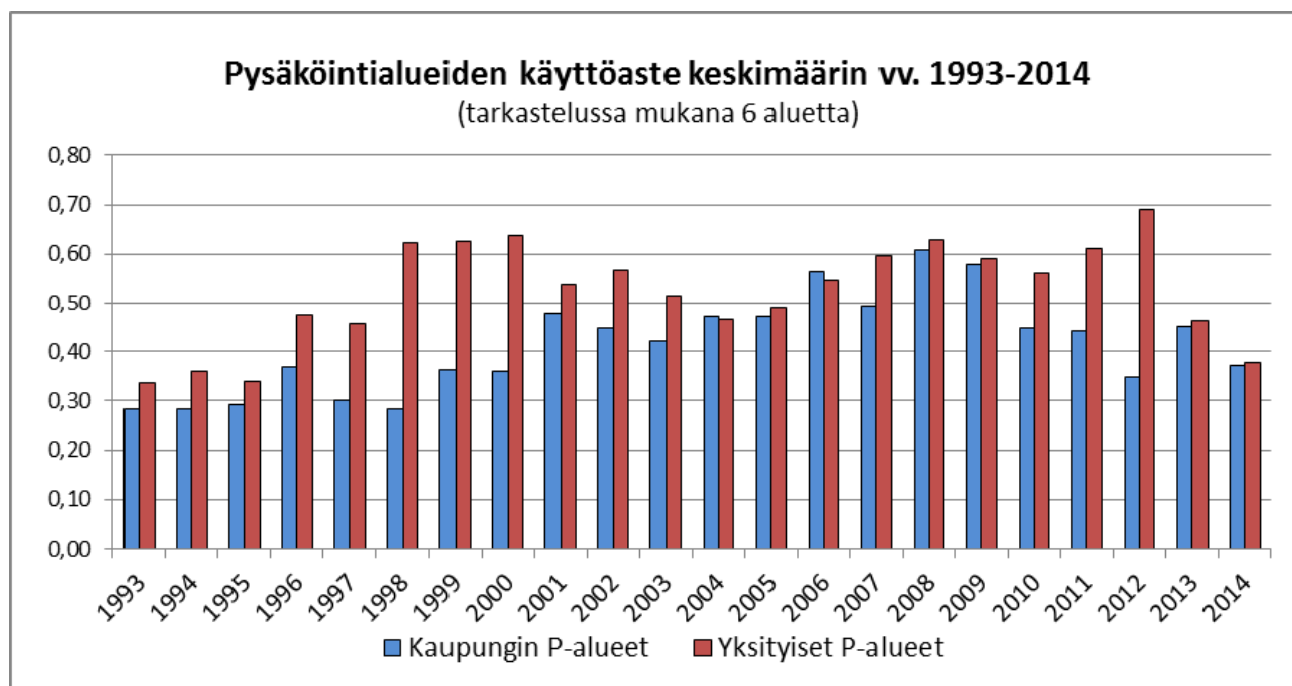
Pysäköintialueille pysäköityjen autojen laskentoja on tehty säännöllisesti vuodesta 1993 lähtien. Laskentoja on tehty pääsääntöisesti 2-4 kpl vuodessa, joinakin vuosina enemmänkin. Pitkän aikavälin tarkastelussa oli mukana kuusi pysäköintialuetta ja niillä 16 vuoden aikana tehdyt 58 laskentaa. Pitkän aikavälin tarkastelut on koottu oheiseen taulukkoon.

Pysäköityjen autojen määrä oli tarkastelluilla alueilla lähes kaksinkertaistunut vuodesta 1993 vuoteen 2008. Sen jälkeen pysäköintimäärä lähti laskuun ollen v. 2014 enää n. 40% suurempi kuin v. 1993. Käyttöaste on v. 2014 kaupungin alueilla keskimäärin 0,42 (tarkastelussa mukana 235 paikkaa; v. 2009 käyttöaste 0,41) ja yksityisillä alueilla 0,45 (tarkastelussa mukana 462 paikkaa; v. 2009 käyttöaste 0,51, tarkastelussa 343 paikkaa). Kaikki tarkastelussa mukana olevat autopaikat ovat maksullisia.

Taulukko 3. P-alueiden keskimääräiset käyttöasteet vv. 1993-2014. Tarkastelussa mukana kuusi P-aluetta.

Nro	P-alue /kaupunki	Autopaikkoja	Pysäk.autoja keskimäärin	Käyttöaste keskimäärin
3	Nuorisotalon pohjoispuoli	90	34	0,37
8	Vähälinnank/Itsenäisyydenk kulma (poistunut v. 2009)	68	28	0,41
12	Eteläkauppatorin katupaikat	50	29	0,57
13	Pohjoiskauppatorin katupaikat	27	14	0,52
Kaupungin P-alueet yhteensä		235	98	0,42

Nro	Yksityiset P-alueet	Autopaikkoja 2009 / 2014	Pysäk.autoja keskimäärin 2009 / 2014	Käyttöaste keskimäärin 2009 / 2014
21	Teljäntori (2€/kerta; autopaikkalisäys v. 2010)	235 / 254	113 / 113	0,48 / 0,47
26	Sokos (autopaikkalisäys v. 2012, samalla poistui mahdollisuus 2h maksuttomaan pysäköintiin s-etukortilla)	108 / 208	67 / 73	0,62 / 0,33
Yksityiset P-alueet yhteensä		343 / 462	180 / 186	0,51 / 0,45



Kuva 2. P-alueiden käyttöasteet keskimäärin vuosina 1993-2014.

Laskennat vuonna 2008

Kaupungin pysäköintialueet

Kaupungin pysäköintialueilla käyttöaste oli keskimäärin 0,77 ja vapaita paikkoja oli 287 kpl. Maksuttomilla paikoilla käyttöaste oli 0,85 ja maksullisilla 0,61. Alhaisimmat käyttöasteet olivat Linnansillan eteläpäässä (0,07), Satatornin viereisellä paikalla (0,25) ja Pohjoiskauppatorin paikoilla (0,33). Eniten vapaita paikkoja oli Nuorisotalon pohjoispuolella (51 kpl), Linnansillan eteläpäässä (42 kpl) ja Antinkatu 5-7 pihalla (31 kpl), joka ei ole yleisessä käytössä. Korkeimmat käyttöasteet ovat Uusikoivistontien pään katupaikoilla, Vähälinnankadun ja Maaherrankadun pohjoispuolella ja Isousikadun pohjoispuolella. Ne ovat käytännössä kaikissa laskennoissa täynnä.

Yksityiset pysäköintialueet

Yksityisillä pysäköintialueilla käyttöaste on keskimäärin 0,49. Vapaita paikkoja on keskimäärin 460 kpl. Yksityiset P-alueet ovat kaikki maksullisia tai aikarajoitteisia. Alhaisimmat käyttöasteet olivat Isokarhun parkkipaikalla (0,28), Valtakadun ja Yrjönkadun kulmassa (0,35), jossa on kuukausipaikkoja ja entisessä Anttilassa (0,38). Eniten vapaita paikkoja on Isokarhussa, Teljäntorilla sekä Valtakadun ja Yrjönkadun kulmassa. Korkeimmat käyttöasteet olivat Sokoksessa 0,73, Bepopissa 0,61 ja Teljäntorilla 0,58. Maksullisilla alueilla käyttöaste oli 0,43 ja aikarajoitusalueilla 0,59.

Laskennat vuonna 2009

Helmikuussa 2009 laskennan tulokset olivat hyvin samansuuntaiset kuin vuoden 2008 laskennoissa. Käyttöaste oli keskimäärin 0,66 ja vapaita paikkoja oli 739. Tarkasteluissa ei ollut mukana Eteläpuiston ja Mikonkadun kulmaa, jossa oli rakennustyömaa eikä linja-autoaseman p-alueita, joka on tarkoitettu linja-autoille. Yksityisistä P-alueista Isokarhu 2 ja entinen Anttila eivät olleet mukana.

Kaupungin pysäköintialueilla käyttöaste oli 0,78 ja yksityisillä 0,49. Alhaisimmat käyttöasteet olivat Sampotalossa (0,05) ja Linnansillan eteläpäässä (0,13). Korkeimmat käyttöasteet olivat kaupungin alueista Herttuantorin viereisellä sora-alueella (1,00), Vähälinnankadun/Maaherrankadun pohjoispuolella (1,00), Isousikadun pohjoispuolella ja Uusikoivistontien pään katupaikoilla. Yksityisistä P-alueista korkeimmat käyttöasteet olivat Bepopissa (0,85) ja Sokoksessa (0,84).

Syyskuussa 2009 tehty laskenta kuvaa parhaiten nykytilannetta. Pysäköintipaikkojen tarjonta oli muuttunut seuraavasti: Eurooppakorttelin pysäköintitalo (266 paikkaa, joista 95 yleisessä käytössä) oli käytössä ja Lääkäritalon viereinen alue (68 paikkaa) oli työmaana. Yksityisistä alueista ”entinen Anttila” (74 paikkaa) oli taas käytössä. Johtuen Eurooppakorttelin erittäin alhaisesta käyttöasteesta (0,05) kaupungin alueiden käyttöaste putosi 0,75:een, mutta yksityisten alueiden pysyi samalla tasolla 0,46. Kaikkiaan käyttöaste oli 0,58. Syyskuun laskennassa oli mukana kolme ”ylimääräistä” aluetta: Keski-Porin kirkko (käyttöaste 0,16), Länsipuisto/Otavankatu sorakenttä (1,00) ja Cygneus-koulun viereinen P-alue (0,92).

Laskennat vuonna 2014

Pysäköintialuelaskennat tehtiin 28.1.2014, 15.4.2014 sekä 15.9.2014. Alla esitetyt lukemat ovat keskiarvoja näistä laskennoista. Suurimpia muutoksia vuoteen 2009 verrattuna ovat Sokoksen 100 ap:n lisäys sekä S-etukortilla saadun maksuttomuuden poistuminen, linja-autoaseman p-alue 1:n käytöstä poistuminen sekä Pohjoiskauppatorin pysäköintikokeilu, jossa seitsemän paikkaa muutettiin maksuttomiksi 15 min aikarajoitteisiksi paikoiksi.

Kaupungin pysäköintialueet

Kaupungin pysäköintialueilla käyttöaste oli keskimäärin 0,72 ja vapaita paikkoja oli n. 330 kpl. Maksuttomilla paikoilla käyttöaste oli 0,87 ja maksullisilla 0,55. Alhaisimmat käyttöasteet olivat Eurooppakorttelin pysäköintitalossa (käyttöaste 0,25) sekä Satatornin viereisellä p-alueella (0,28). Eniten vapaita paikkoja oli laskenta-aikaan Eurooppakorttelin p-talossa (70 kpl) sekä nuorisotalon pohjoispuolella (50 kpl). Korkeimmat käyttöasteet olivat linja-autoaseman p-alueella (käyttöaste 1,0), Isousikadun pohjoispuolella (0,99) sekä Herttuantorin kansipaikoilla (0,94).

Yksityiset pysäköintialueet

Yksityisillä pysäköintialueilla käyttöaste oli keskimäärin 0,40 ja vapaita paikkoja oli n. 690 kpl. Alhaisimmat käyttöasteet olivat Sokoksen pysäköintitalossa (0,14), Sampotalossa (0,15) ja Isolinnan kellaripysäköinnissä (0,21). Eniten vapaita paikkoja oli Sokoksessa (179 kpl), Isokarhussa (121

kpl) ja Teljäntorilla (109 kpl). Korkeimmat käyttöasteet olivat Beboissa (0,69) ja Teljäntorilla (0,57).

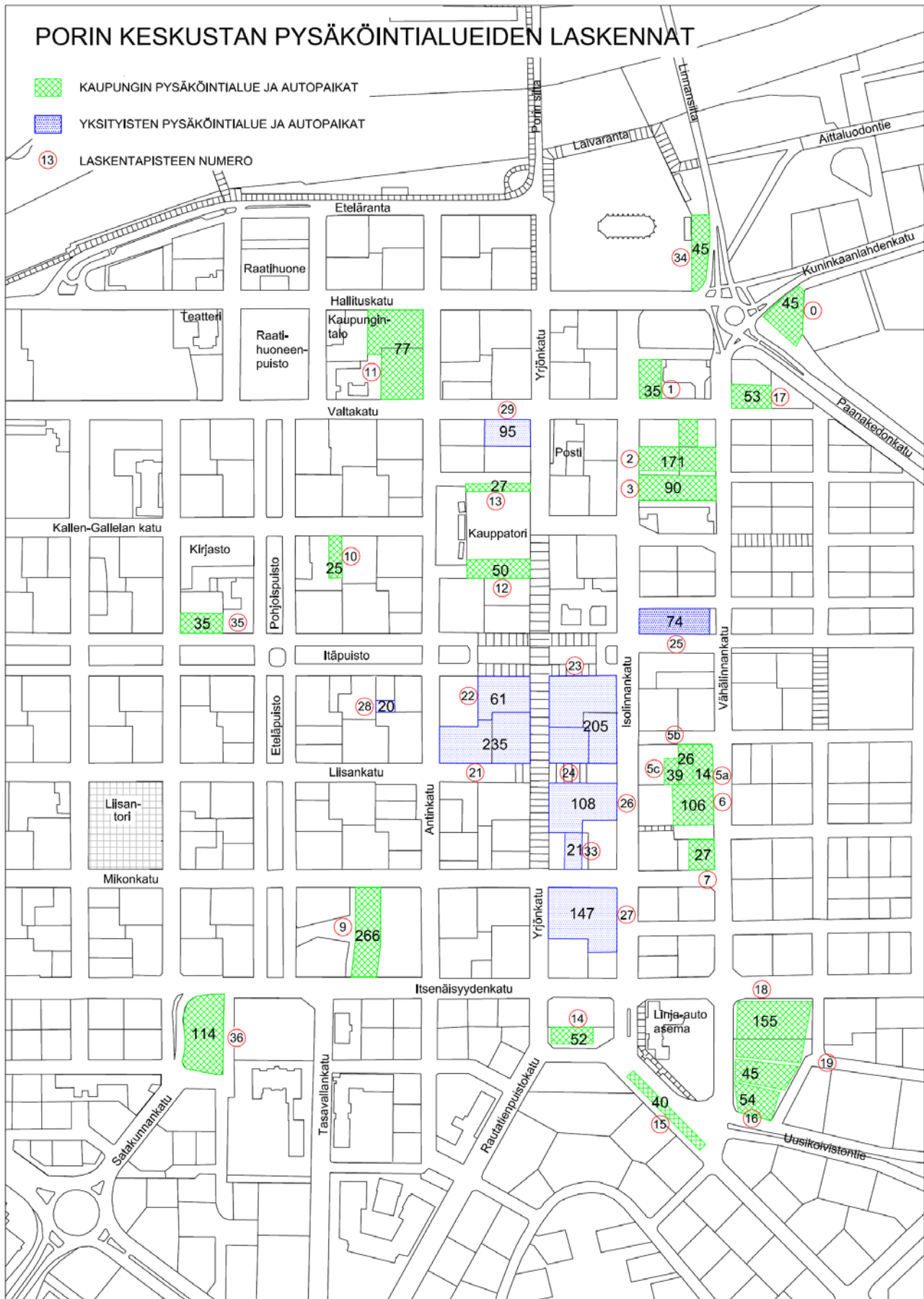
Taulukko 4. Pysäköintialueiden käyttöasteet vuosina 2008, 2009 ja 2014.

	kaupungin P-alueet	yksityiset P-alueet	kaikki yhteensä
keskiarvo 2008	0,77	0,49	0,65
helmikuu 2009	0,78	0,49	0,66
syyskuu 2009	0,65	0,46	0,58
keskiarvo 2014	0,72	0,40	0,56

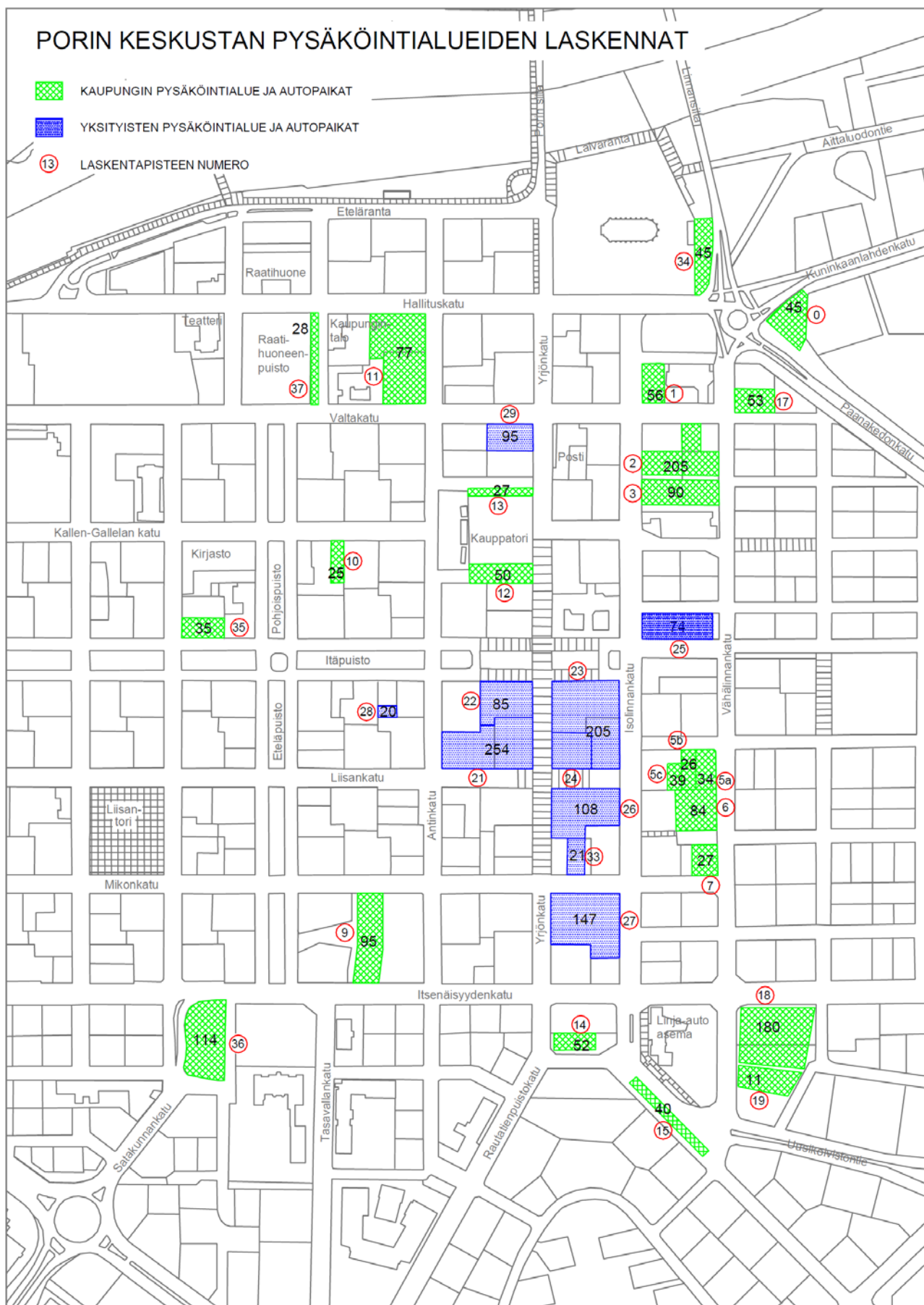
Taulukko 5. Pysäköityjen autojen määrä ja P-alueiden käyttöaste syyskuussa 2009 (ke 17.9.2009 klo 12-13.30) ja syyskuussa 2014 (ma 15.9.2014 klo 12.30-14)

Nro	P-alue /kaupunki	Autopaikkoja 2009 / 2014	Pysäk. autoja 2009 / 2014	Käyttöaste 2009 / 2014	Maksul- linen 2009 / 2014
0	Linnansillan eteläpää	45 / 45	13 / 24	0,29 / 0,53	
1	Oikeustalon viereinen alue	56 / 56	38 / 42	0,68 / 0,75	
2	Isouusikadun pohjoispuoli	205 / 205	201 / 203	0,98 / 0,99	
3	Nuorisotalon pohjoispuoli	90 / 90	33 / 44	0,37 / 0,49	x / x
5a	Herttuan torin viereinen sora	34 / 34	34 / 26	1,00 / 0,85	x
5b	Herttuan torin viereinen kansi	26 / 26	15 / 26	0,58 / 1,00	x / x
5c	Herttuan torin viereinen kellari	39 / 39	20 / 11	0,51 / 0,28	x / x
6	Vähälinnank/Maaherrank pohj	106 / 84	105 / 38	0,99 / 0,45	x
9	Eurooppakorttelin pysäköintitalo	95 / 95	5 / 23	0,05 / 0,24	x / x
10	Satatornin viereinen P-alue	25 / 25	10 / 6	0,40 / 0,24	x / x
11	Antinkatu 5-7 pihat (ei yleisessä käyt.)	77 / 77	53 / 69	0,69 / 0,90	
12	Eteläkauppatorin katupaikat	50 / 50	31 / 27	0,62 / 0,54	x / x
13	Pohjoiskauppatorin katupaikat	27 / 27	16 / 14	0,59 / 0,52	x / x (osa)
14	Keskusaukion P-alue	52 / 52	20 / 42	0,38 / 0,81	x / x
15	Uusikoivistontien pään katup.	40 / 40	38 / 19	0,95 / 0,48	x
16	Linja-autoaseman p-alue 1 (poistunut 2013)	54	53	0,98	
17	Vähälinnank/Tullipuomink kulma	53 / 53	49 / 53	0,92 / 1,00	
18	Linja-autoaseman p-alue 2	155 / 180	155 / 180	1,00 / 1,00	
34	Keski-Porin kirkko	45 / 45	7 / 5	0,16 / 0,11	
35	Länsipuisto/Otavankatu sorakenttä	35 / 35	35 / 35	1,00 / 1,00	
36	Tasavallantori	114 / 114	105 / 106	0,92 / 0,93	
Kaupungin P-alueet yhteensä		1423 / 1189	1061 / 863	0,75 / 0,73	

	Yksityiset P-alueet	Autopaikkoja 2009 / 2014	Pysäk. autoja 2009 / 2014	Käyttöaste 2009 / 2014	Maksul- linen 2009 / 2014
7	Vähälinnank/Maaherrank etelä	27 / 27	25 / 10	0,93 / 0,37	x / x
21	Teljäntori	254 / 254	117 / 143	0,46 / 0,56	x / x
22	Sampotalo	85 / 85	2 / 15	0,02 / 0,18	x / x
23	Isokarhu 1	205 / 205	70 / 92	0,34 / 0,45	x / x
25	Isolinna (ent. Anttila)	74 / 74	22 / 9	0,30 / 0,12	x
26	Sokos (S-etuk. maksuton 2h; ei v. 2013-)	108 / 208	107 / 24	0,99 / 0,12	x
27	Bepop (2 ylintä tasoa vain luvan saan.)	147 / 147	91 / 104	0,62 / 0,71	
28	Ratsula	20 / 20	10 / 11	0,50 / 0,55	
29	Valtakatu/Yrjönkatu kulma	95 / 95	33 / 28	0,35 / 0,29	x / x
33	Porintalo	21 / 21	10 / 13	0,48 / 0,62	x / x
Yksityiset P-alueet yhteensä		1009 / 1136	462 / 449	0,46 / 0,40	



Kuva 3. Pysäköintilaskennan kohteet syyskuussa 2009.



Kadunvarsipaikkojen käyttöaste

Kadunvarsien pysäköintipaikoille pysäköidyt autot laskettiin 1.12.2009 klo 13-14 sekä 11.6.2014 klo 10-12. Tiedot on koottu kaduittain taulukkoon 6.

Taulukko 6. Pysäköidyt autot kadunvarsipaikoilla joulukuussa 2009 sekä kesäkuussa 2014.

Katu	Autopaikkoja 2009 / 2014	Pysäköityjä autoja 2009 / 2014	Käyttöaste 2009 / 2014
Teatterikatu	77 / 76	64 / 16	0,83 / 0,21
Selim Palmgreninkatu	88 / 89	76 / 18	0,86 / 0,20
Pohjoispuisto	121 / 125	101 / 40	0,83 / 0,32
Eteläpuisto	145 / 148	99 / 38	0,68 / 0,26
Antinkatu	105 / 101	55 / 27	0,52 / 0,27
Yrjönkatu	41 / 41	22 / 10	0,54 / 0,24
Isolinnankatu	89 / 103	46 / 41	0,52 / 0,40
Eteläranta	56 / 57	29 / 15	0,52 / 0,26
Hallituskatu	87 / 79	59 / 28	0,68 / 0,35
Valtakatu	68 / 65	34 / 32	0,50 / 0,49
Tullipuominkatu	18 / 15	6 / 6	0,33 / 0,40
Pohjoiskauppatori	32 / 33	17 / 18	0,53 / 0,55
Gallen-Kallelankatu	37 / 39	16 / 20	0,43 / 0,51
Nortamonkatu	22 / 22	15 / 11	0,68 / 0,50
Eteläkauppatori	47 / 47	47 / 19	1,00 / 0,40
Itäpuisto	93 / 98	51 / 50	0,55 / 0,51
Säveltäjänkatu	18 / 16	6 / 4	0,33 / 0,25
Juhana Herttuankatu	8 / 8	7 / 7	0,88 / 0,88
Liisankatu	69 / 69	39 / 31	0,57 / 0,45
Maaherrankatu	10 / 6	10 / 5	1,00 / 0,83
Mikonkatu	62 / 59	42 / 28	0,68 / 0,47
Itsenäisyydenkatu	19 / 21	8 / 13	0,42 / 0,62
Itätullinkatu	8	11	1,38
Yhteensä	1312 / 1325	849 / 488	0,65 / 0,37

Yhteenveto laskennoista

Taulukkoon 7 on koottu pysäköintialueiden ja kadunvarsipaikkojen käyttöasteet vuosina 2009 ja 2014.

Taulukko 7. P-alueiden ja kadunvarsipaikkojen käyttöasteet v. 2009 ja 2014.

	2009			2014		
	autopaikkoja	pysäköityjä autoja	käyttöaste	autopaikkoja	pysäköityjä autoja	käyttöaste
Kaupungin P-alueet	1 423	1 061	0,75	1 189	863	0,73
Yksityiset P-alueet	1 009	462	0,46	1 136	449	0,40
Kadunvarsipaikat	1 312	849	0,65	1 325	488	0,37
Yhteensä	3 942	2 372	0,60	3 650	1 800	0,49

Keskusta-alueen pysäköintipaikkojen käyttöaste on siis viiden viime vuoden aikana laskenut 10% ja vain noin puolet kaikista autopaikoista on tällä hetkellä käytössä.

2.3 Maksut

Pysäköintitaksat ja maksullinen aika (pätee myös v. 2014)

Porin kaupunginvaltuusto päätti pysäköintitaksoista ja maksullisesta ajasta 15.6.2009. Porin keskustassa maksullisen pysäköintiajan voimassaoloaika on arkisin 8-18 ja lauantaisin 8-16.

- Maksullisen pysäköinnin taksat ovat seuraavat: Ydinkeskusta, I-vyöhyke (Valtakadun, Isolinnankadun, Miskonkadun ja Antinkadun rajoittama alue Antinkatu ja Isolinnankatu mukaan lukien) 2 euroa/tunti
- Muut kadunvarsipaikat ja Satatornin (Gallen-Kallelankatu 8) viereinen P-alue, II- vyöhyke 1,5 euroa/tunti.
- Muut erilliset P-alueet, III- vyöhyke 1 euro/tunti
- 20 €:n hintaisella pysäköintiluvalla voi pysäköidä rajoituksetta III-vyöhykkeen paikoilla kuukauden ajan. 40 €:n hintaisella pysäköintiluvalla voi pysäköidä I- ja II-vyöhykkeillä kahden tunnin aikarajoituksella ja III-vyöhykkeellä rajoituksetta kuukauden ajan. Lupa ei ole ajoneuvo-kohtainen eikä henkilökohtainen ja luvan voi hankkia useammaksi kuukaudeksi kerrallaan.

Vuokraus

Pysäköintitulojen menetyksestä peritään autopaikan vuokraajalta seuraavat maksut taksavyöhykkeittäin: 1. vyöhyke 13 €/vrk, 2. vyöhyke 10 €/vrk ja 3. vyöhyke 7 €/vrk. Maksu peritään myös lauantailta.

Virhemaksut

Pysäköintivirhemaksu Porissa on 45 € vuonna 2014.

Maksuvälineet

Porissa on 46 pysäköintiautomaattia. Maksuvälineenä kaupungin alueella käyvät kolikot, minkä lisäksi pysäköinnin voi maksaa myös kännykällä (EasyPark) tai älypuhelimella (ParkMan).

PORIN KAUPUNGIN MAKSULLISET JA INVAPYSÄKÖINTIPAIKAT

1.7.2014

Vyöhyke 1 lipulla pysäköinti myös 2 ja 3 -alueille

Vyöhyke 2 lipulla pysäköinti myös 3-alueella

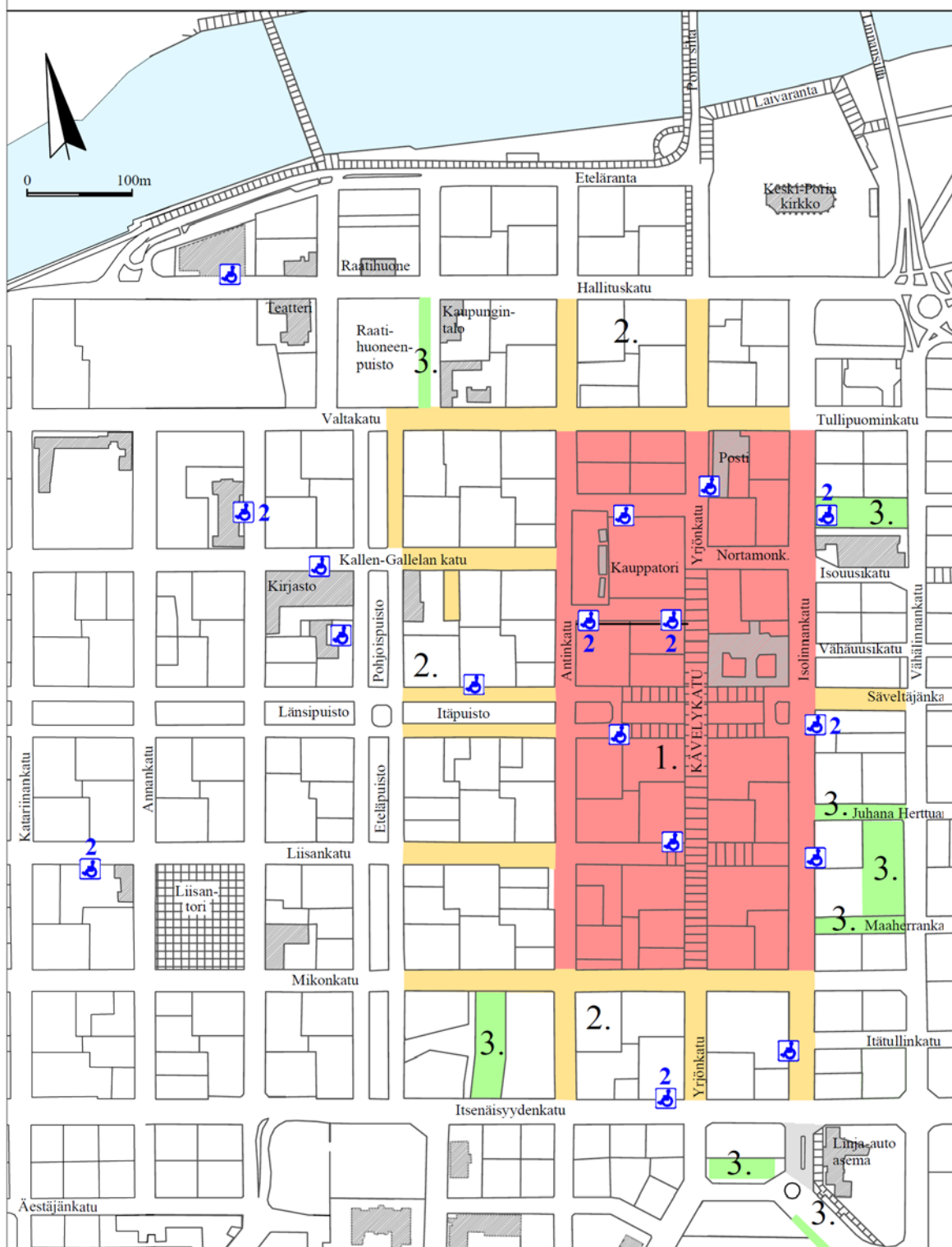
Vyöhyke 3



Invapysäköintipaikat

Lisätietoja:

Pysäköinninvalvonta puh. 044 701 0258

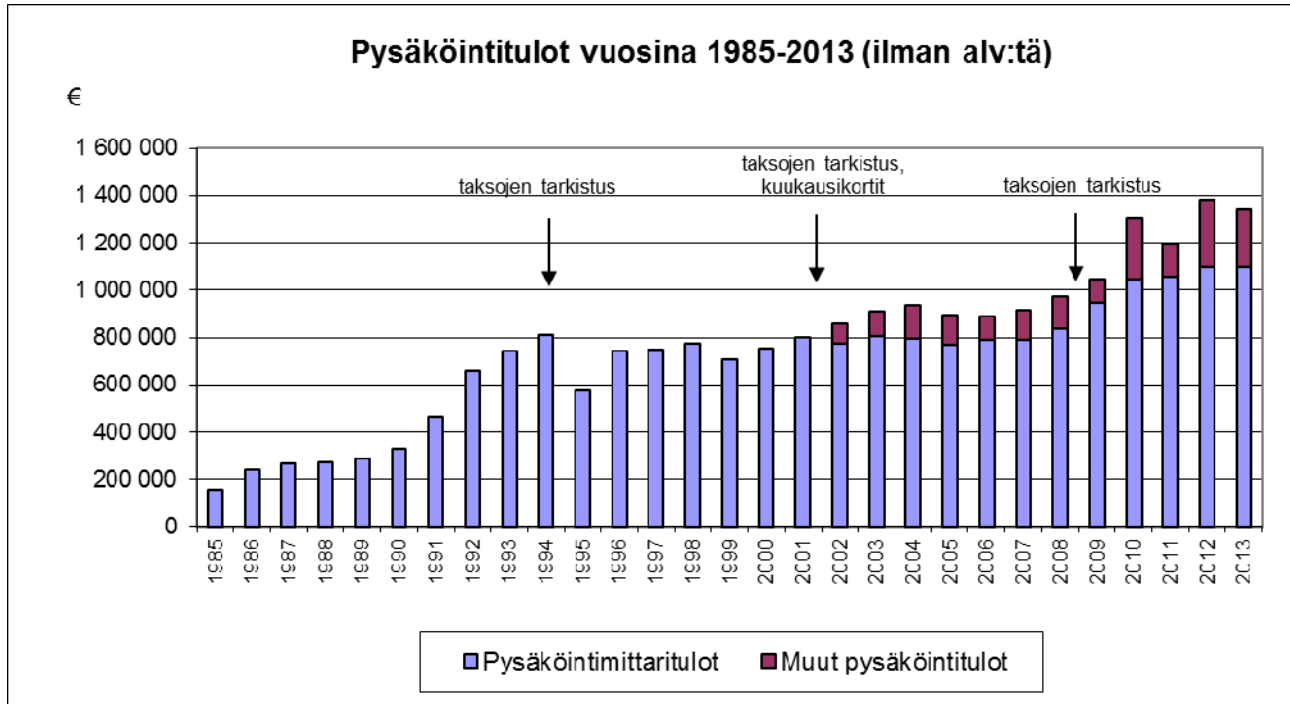


Kuva 5. Maksulliset pysäköintivyöhykkeet ja invapysäköintipaikat v. 2014.

Maksullisten pysäköintipaikkojen tulot

Pysäköintitulot muodostuvat pysäköintimittarituloista ja muista tuloista. Pysäköintimittarituloja ovat pysäköintiautomaattien ja tolppamittarien tulot. Muita tuloja ovat kuukausikorttien myyntitulot ja pysäköintiruutujen vuokratulot.

Kuvassa 6 on esitetty pysäköintitulot vuodesta 1985 lähtien (ei indeksikorjausta).



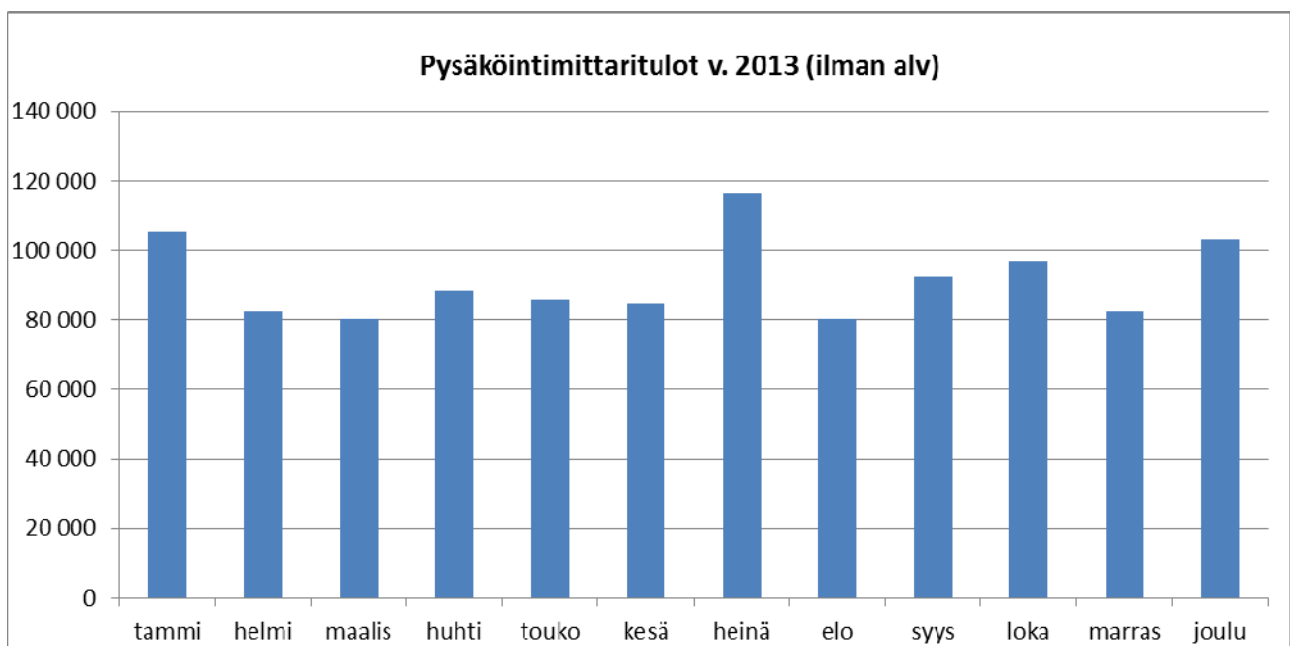
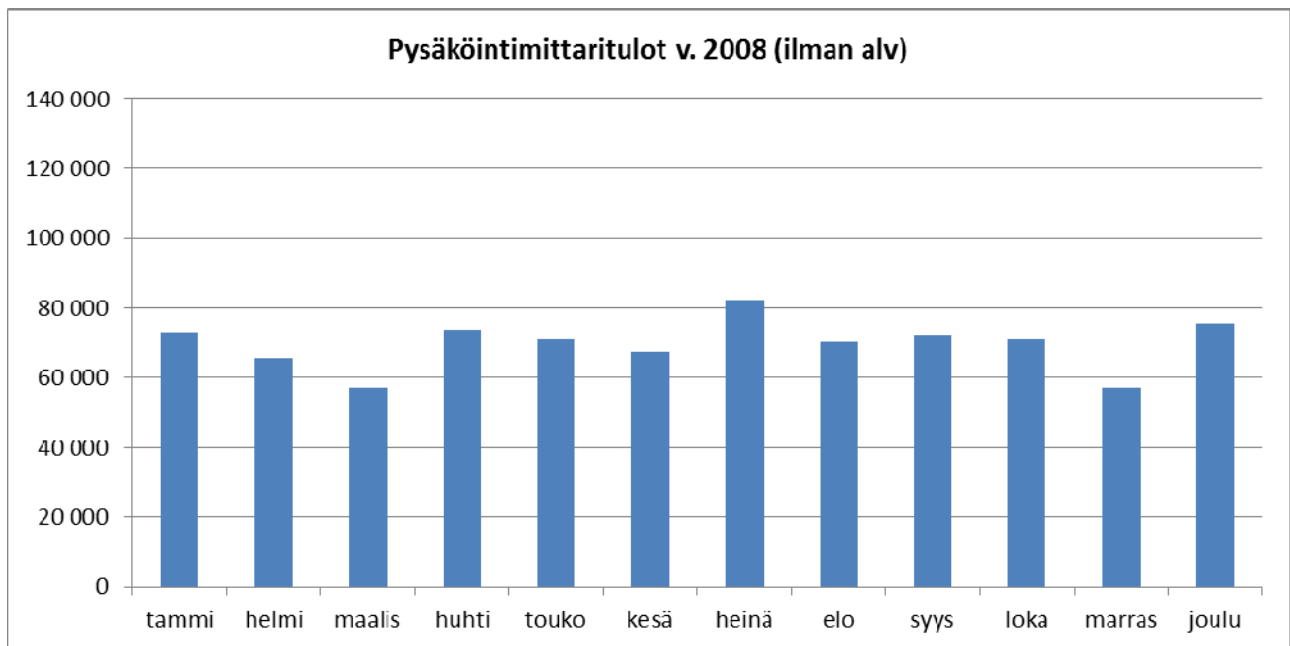
Kuva 6. Porin kaupungin pysäköintitulot vuosina 1985-2013. (Pysäköintimittaritulot = pysäköintiautomaattien tulo+tolppamittarien tulo)

Pysäköintitulot vuonna 2008 ja 2013

Pysäköintitulot olivat vuonna 2008 ja 2013 eriteltynä seuraavanlaiset:

	<u>2008</u>	<u>2013</u>
pysäköintiautomaatit	771 436 €	1 111 653 €
tolppamittarit	66 282 €	-
muut tulot	116 936 €	232 251 €
Yht.	974 173 €	1 343 904 €

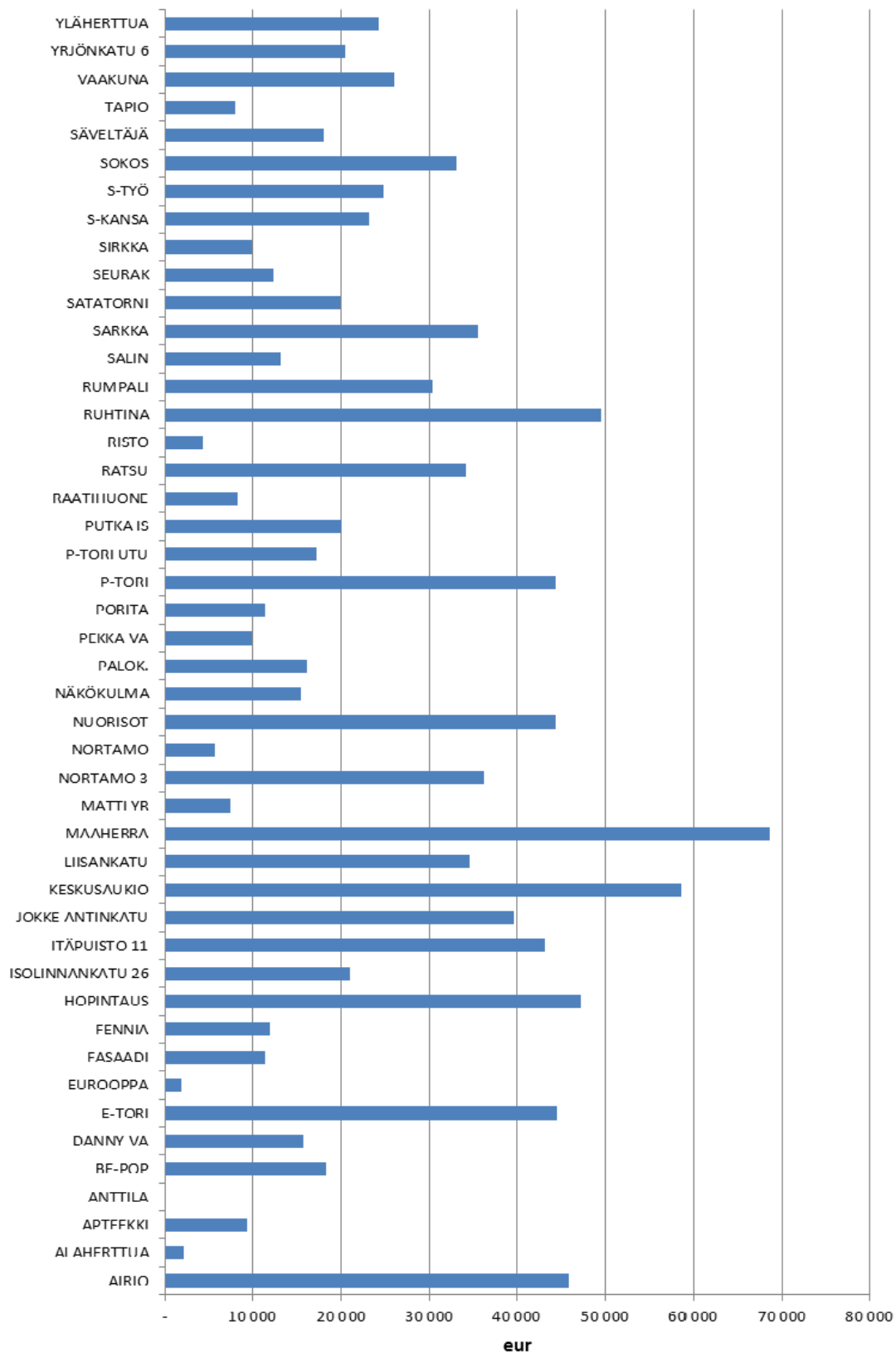
Pysäköintimittareiden (automaatit + tolppamittarit) tulot kuukausittain vuonna 2008 ja 2013 on esitetty seuraavassa kuvassa.



Kuva 7. Pysäköintimittareiden tulot v. 2008 ja 2013 kuukausittain.

Pysäköintiautomaatteja oli vuonna 2013 käytössä kaikkiaan 46 kpl. Eniten tuloja tuli vuonna 2013 Maaherran pysäköintialueen automaatista (68 609 €). Tolppamittareita ei ole ollut käytössä v. 2010 jälkeen.

Pysäköintimittaritulot automaateittain v. 2013 (ilman alv)



Kuva 8. Pysäköintimittaritulot vuonna 2013.

Virhemaksutulot

Pysäköintivirhemaksuista on viime vuosina tullut tuloa keskimäärin 730 000 euroa vuodessa (alv 0%; viiden viimeisen vuoden keskiarvo).

Taloyhtiöiden ja yksityisten autopaikkojen hinnoittelusta

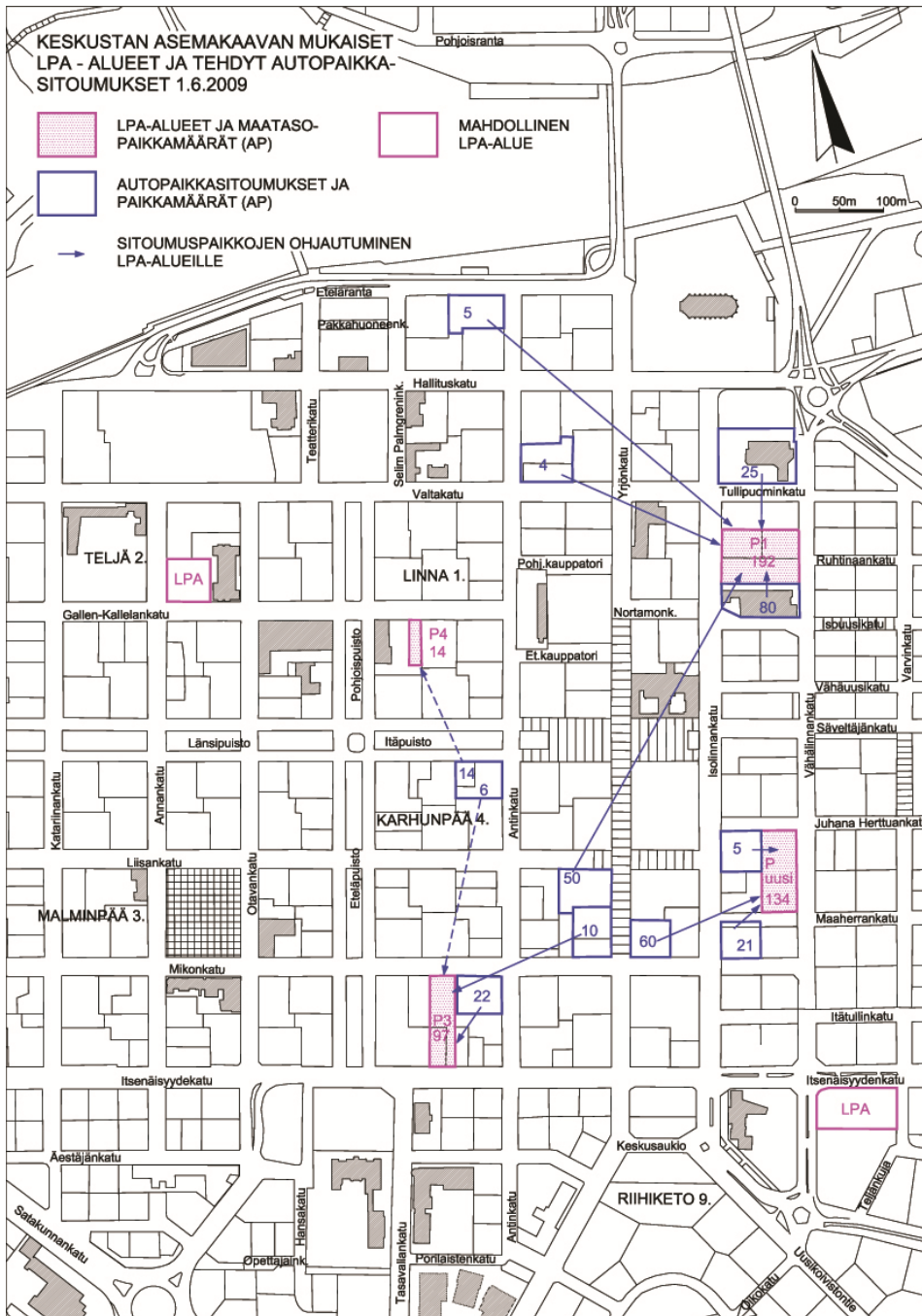
Taulukossa 8 on esitetty kooste autopaikkojen hinnoittelusta Porissa syyskuussa 2009. Lähde: isännöitsijäkysely (14 taloyhtiön tiedot) ja vuokralle tarjolla olevat autopaikat internetissä (9 kpl).

Taulukko 8. Autopaikkojen hinnoittelua Porin ydinkeskustassa vuonna 2009.

Autopaikkojen hinnoittelua Porin ydinkeskustassa, syyskuu 2009, €/kk						
	autotalli	autopaikka pihalla	autopaikka pihalla, sähkö	p-talossa tai -rakennuksessa	autokatos	pysäköintioikeus (ei nimettyä paikkaa)
taloyhtiöt	12-35	5,63-15	7,92-15	15-20	10-26	50 € pantti
vuokralle tarjotaan	50-60	20-35		20-45	45	40

2.4 Autopaikkasitoumukset

Autopaikkasitoumuksista on ylläpidetty seuraavaa karttaa:



Kuva 9. Autopaikkasitoumukset 1.6.2009.

3. Pysäköintitilanne muissa kaupungeissa

Pori pysäköintiselvityksen yhteydessä tehtiin kysely muihin samankokoisiin kaupunkeihin huhtikuussa 2009. Kyselyn tuloksia käytettiin taustatietona Porin taksojen tarkistuksessa 15.6.2009. Huom. Kaikki tiedot ovat huhtikuulta 2009.

Hinnoitteluperiaatteet

Vain Lappeenrannassa on edullisemmat pysäköintitaksat kadunvarsipysäköinnissä kuin Porissa. Ykkösvyöhykkeen taksa on muissa vertailukaupungeissa 1,70 € - 2 € (Porissa 1,50 €) ja kakkosvyöhykkeellä 0,90 € - 1,50 € tunnissa (Porissa 1 €). Kolmosvyöhykkeen hinnat ovat muissa kaupungeissa 0,70 € - 1,20 € (porissa 0,5 €). Kuopiossa p-taloissa pysäköinti on edullista (0,84-1,20 €/tunti).

Kuukausikortti

Kuukausikortti on varsin edullinen Porissa (20/40€). Kuopion kahdessa p-talossa kuukausihinta on samaa luokkaa (28,50 € ja 35 €). Muissa vertailukaupungeissa kuukausikortin hinta on 40-80 €.

Vuosikortti

Vuosikortin hinta on vertailukaupungeissa 342-960 € (Porissa 420 €/ 216 €).

Maksullinen aika

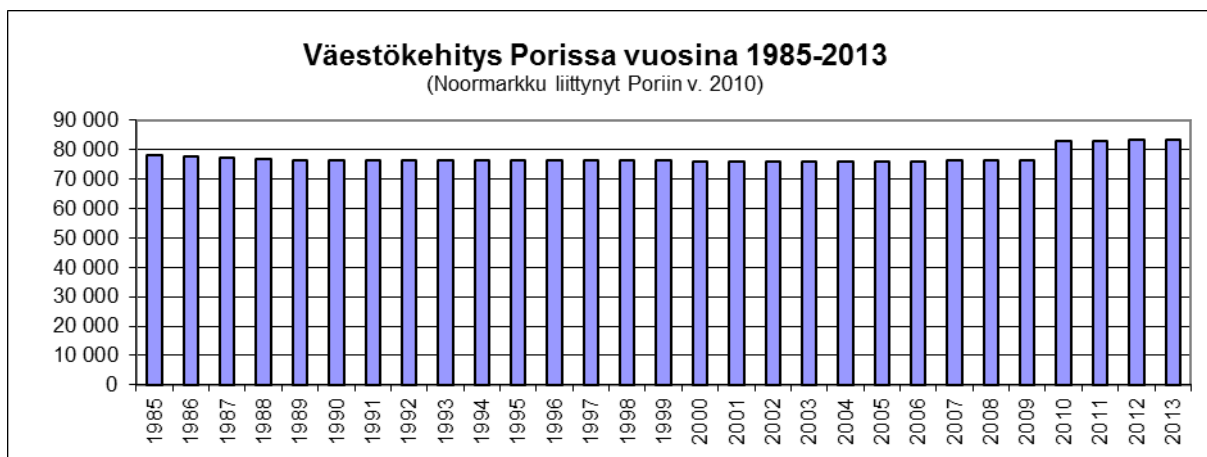
Maksullinen aika vertailukaupungeissa on pidempi kuin Porissa. Kaupungin p-paikat ovat maksullisia ykkösvyöhykkeellä arkipäivänä vertailukaupungeissa klo 8-20, klo 8-18 tai klo 9-18. Lappeenrannassa ja Kuopiossa maksullinen aika on sama kuin Porissa klo 8-17. P-laitoksissa maksullinen aika on pidempi (liikkeiden aukioloajan mukaan). Lauantaisin pysäköinti on maksullista vertailukaupungeissa klo 8-16, klo 8-15, klo 9-15 tai klo 8-14 (Porissa klo 8-15).

Milloin taksapäätös tehty

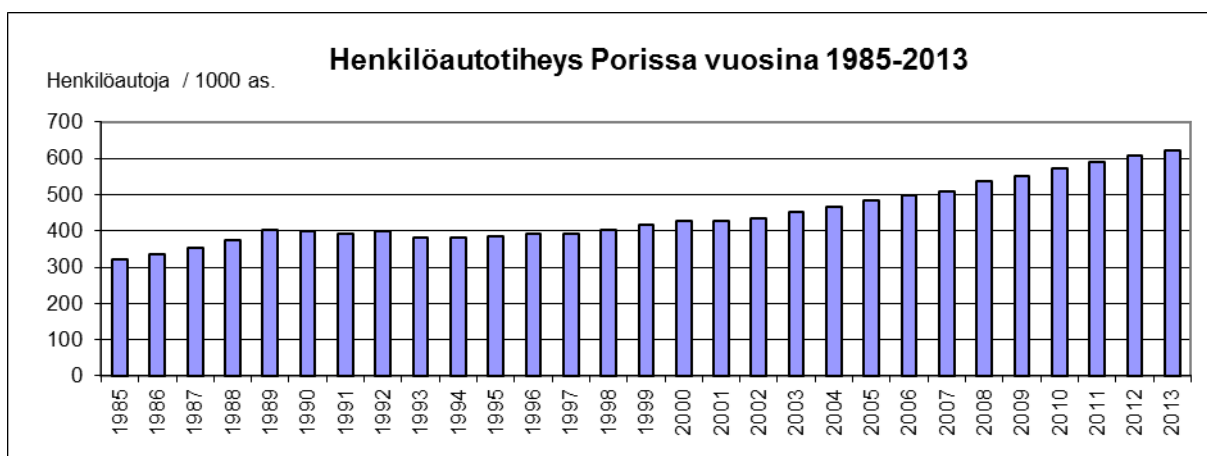
Taksapäätökset ovat vertailukaupungeissa varsin tuoreita, pääsääntöisesti vuodelta 2008 ja yhdessä kaupungissa vuodelta 2005. Lappeenrannassa pysäköintitaksat ovat vuodelta 1994, euromuutos ja muutoksia maksuvyöhykealueisiin on tehty sen jälkeen. Lappeenrannassa pohditaan maksullisen ajan pidentämistä ja Kuopiossa Toriparkin ja 1.hyvöhykkeen hinnan nostoa.

4. Väestökehitys, autotiheys ja autojen määrä

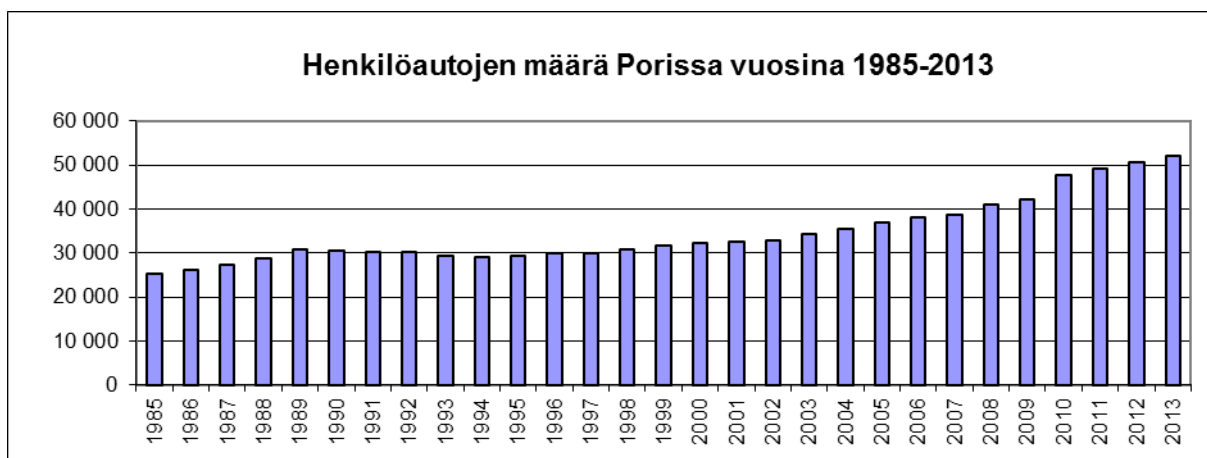
Seuraavissa kuvissa on esitetty Porin väestökehitys, autotiheys ja laskennallinen autojen määrä vuosina 1985-2013:



Kuva 10. Väestökehitys Porissa vuosina 1985-2013. Lähde: Porin kaupungin tilastollinen vuosikirja 2014



Kuva 11. Autotiheys Porissa vuosina 1985-2013. Lähde: Porin kaupungin tilastollinen vuosikirja 2014



Kuva 12. Autojen määrä Porissa vuosina 1985-2013. Lähde: Porin kaupungin tilastollinen vuosikirja 2014

5. Johtopäätökset

Asiointiliikenteessä ruuhka-ajan ulkopuolella pysäköintipaikkoja on [Porissa erittäin hyvin tarjolla, mutta maksutonta paikkaa juuri haluamansa liikkeen edestä ei välttämättä löydy](#). Autopaikkojen käyttöaste oli [vuonna 2014 kadunvarsilla 0,37 ja kaupungin P-alueilla 0,73](#). Kaupungin omistuksessa olevia autopaikkoja on sekä maksullisia että maksuttomia. Yksityisillä, pääsääntöisesti maksullisilla autopaikoilla käyttöaste oli [vuonna 0,40](#). Tavallisena arkipäivänä klo [10-15](#) kaupungin keskustasta löytyy siis yli [1800](#) vapaata autopaikkaa. Ruuhkahuippuja ei selvitetty, mutta silloinkin laita-alueilta löytynee helposti vapaita, maksuttomia paikkoja.

Kiinteistöjen pihoissa on monin paikoin ongelmana, että taloyhtiöiden asukkaille autopaikkoja ei ole riittävästi ja että pihojen autopaikkoja käytetään asiointiin.

Työpäivän ajaksi voi olla hankala löytää maksutonta tai edullista autopaikkaa aivan ydinkeskustasta. [Eniten vapaita autopaikkoja löytyy Sokoksen, Isokarhun, Teljäntorin ja Euroopakorttelin pysäköintitaloista](#). Vuokrattavia, nimettyjä paikkoja on vain vähän tarjolla aivan ydinkeskustassa.

Pysäköintiongelmia Porissa voi tulla lähinnä asioinnin ruuhkahuippuina, suur tapahtumien yhteydessä sekä kiinteistöjen pihoissa, joissa asukaspaikkoja on liian vähän ja/tai pihaan on vapaa pääsy.

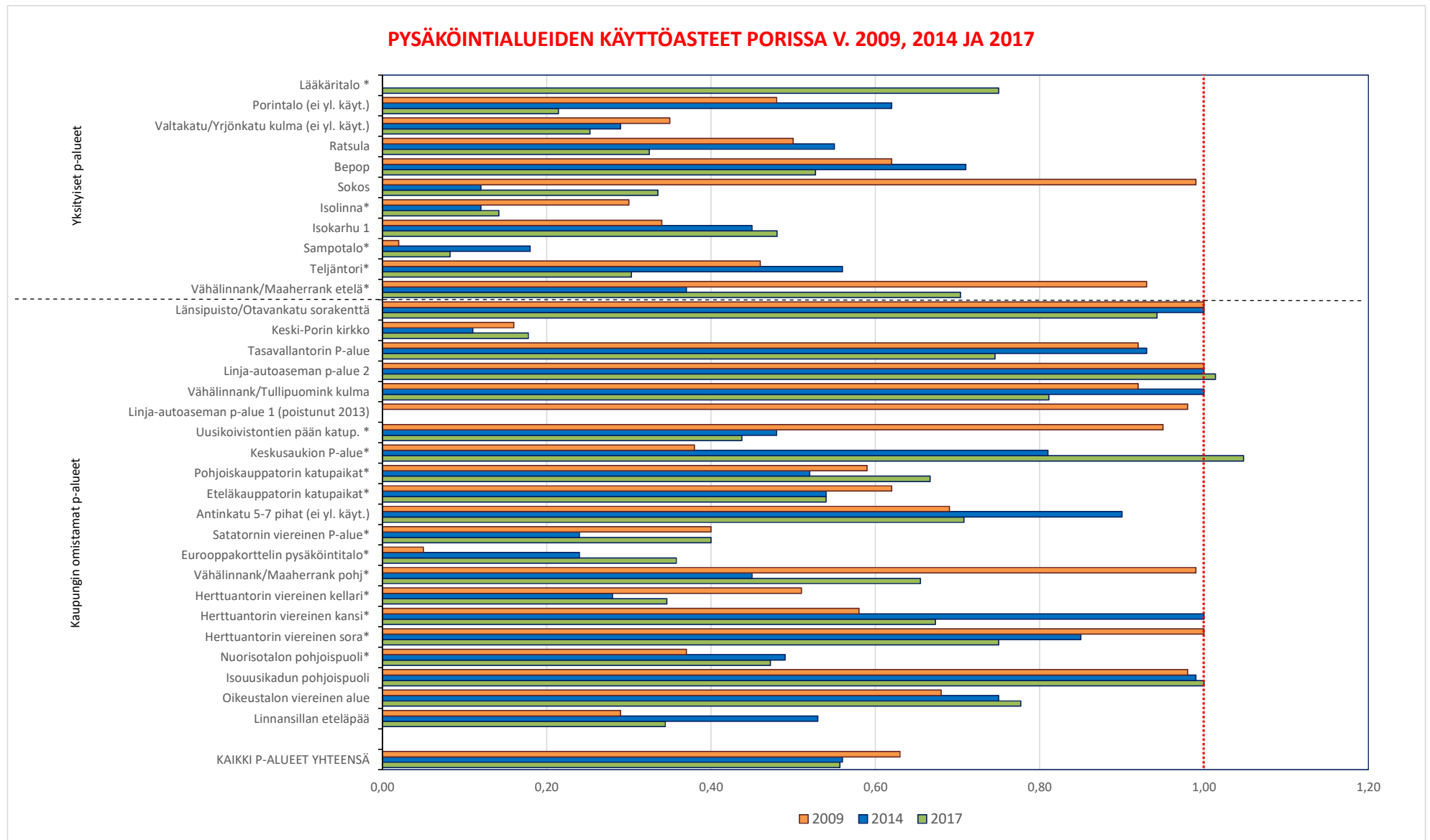
6. Pysäköintipolitiikan periaatteet

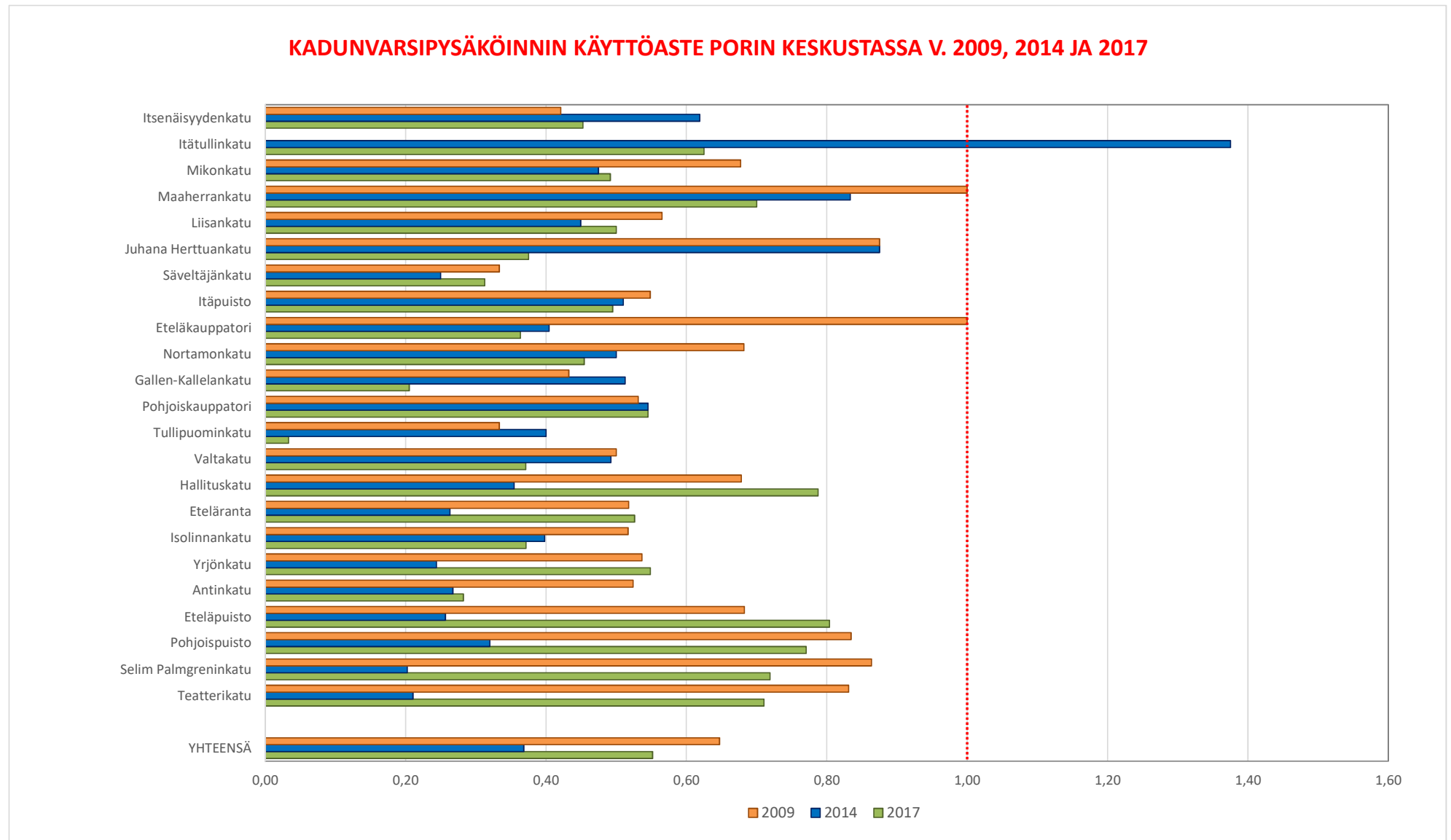
Varsinaisessa pysäköintistrategiassa määritellään Porin kaupungin pääperiaatteet autopaikkojen järjestämisen ja pysäköinnin suhteen. Strategiassa voidaan käsitellä seuraavia aiheita:

- kytkeä kaupungin muihin liikennepoliittisiin ja kehittämistavoitteisiin
- tavoitteet käyttöasteelle
- autopaikkatarve ja miten hoidetaan
- ohjaus:
 - kaavoitus
 - maksut
 - valvonta
 - rajoitukset
- Priorisointi ydinkeskustassa:
 - asiointi
 - asuminen
 - työmatkaliikenne
- ohjaus muihin liikennemuotoihin:
 - halutaanko esim. rajoittaa pysäköintiä joukkoliikenteen ja kevytliikenteen osuuden kasvattamiseksi
 - pyöräilyn edistäminen ja pyöräpysäköinti
 - liityntäpysäköinti joukkoliikenneterminaaleissa
- invapaikat ja esteettömyys (kytkentä vammaispoliittiseen ohjelmaan)
- pysäköintiyhtiöiden hallinnointi: kaupunki/ yksityiset yhteistyö (maksu-, viitoitus, opastusjärjestelmät, hinnoittelu, valvonta)
- tekniikka: pysäköintimittarit, kännykällä maksaminen, viitoitus
- periaatteet tietojen keräämiseen ja ylläpitoon

Tehdyt taustaselvitykset ja lähteet

- Kiinteistöjen autopaikat (tiedot koottu Excel-tilukoon ”autopaikat tonteittain”; päivitetty 2014, tiedot koottu Excel-tilukoon ”autopaikat_tonteittain_2014”)
- Pysäköintialueiden laskennat (laskentapohjat ja tulokset, Marjatta Isokorpi; päivitetty 2014)
- Kadun varsilla olevat autopaikat ja niiden käyttöasteet (kartta ja laskentatulokset Excel-tilukossa ”katupaikat”; päivitetty 2014, laskentatulokset Excel-tilukossa ” kadunvarsi-pysakointi2014”)
- Pysäköintitulot (tiedot saatu Porinasta ja kirjanpidosta; päivitetty 2014, tiedot koottu Excel-tilukoihin ” mittarituotot_2013” sekä ” pysakointituotot_koonti”)
- Kyselytutkimus vertailukaupunkeihin (vastaukset tiedostoina ja kooste Excel-tilukossa ”kyselykooste_muokattu”)
- Autopaikkasitoumukset (kartta, Markku Setälä)





Käyttöaste= Pysäköityjen autojen määrä / autopaikkojen määrä

LIITE 3

ETELÄRANTA



			 PORIN KAUPUNGIN RAKENNUSVIRASTO LIIKENNESUUNNITTELU
PIIRT.	16.9.1997	Marjatta Isokorpi	
SUUNN.	- -	<i>Viikari</i>	
TARK.	- -	<i>Viikari</i>	
TARK.			
HYV.	30.9.1997	LIIK. INS.	
VAHV.			
		MITTAK.	PIIR.N:O
		1:2000	KP/ Is 3.02/2388/E



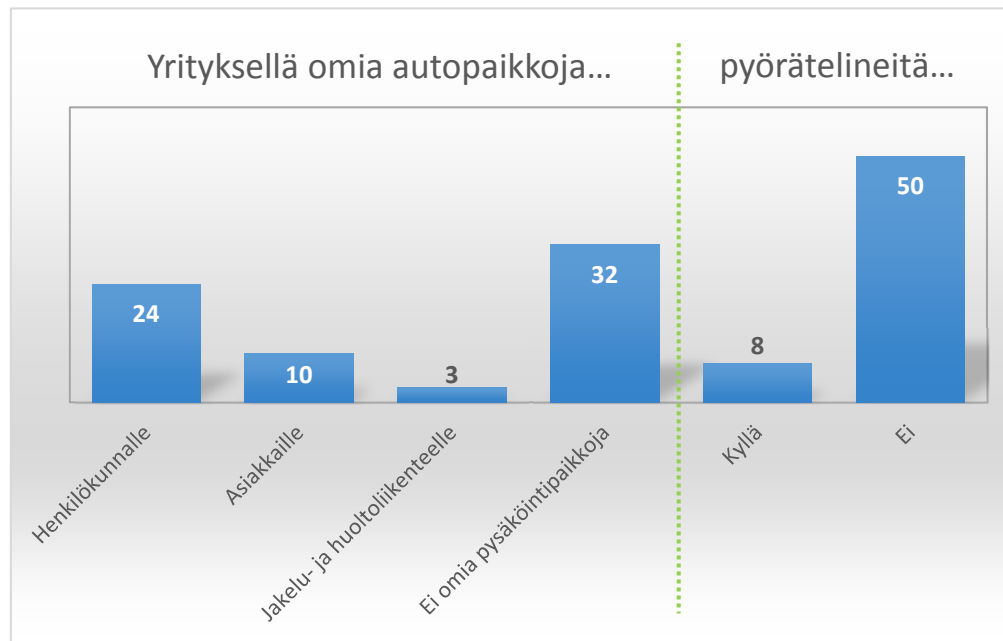
PORIN KAUPUNGIN PYSÄKÖINTIPOLITIikka
Yrittäjäkyselyn yhteenveto

1) YRITTÄJÄKYSelyn TOTEUTUS + VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT

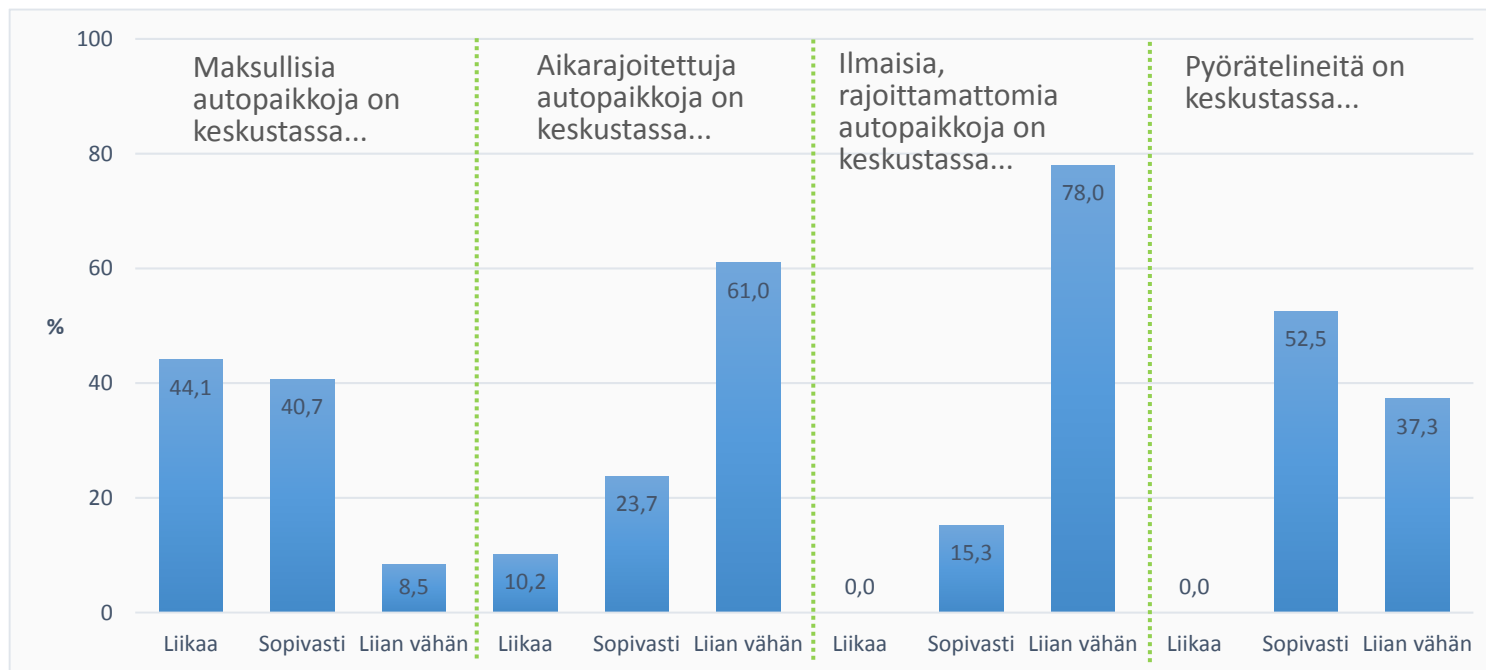
- Yrittäjäkysely toteutettiin sähköpostitse ajalla 19.2.-12.3.2018 keskusta-alueen yrittäjille
- Vastauksia saatiin määräaikaan mennessä yhteensä 60 kpl
- Vastaajien toimiala:
 - 43% erikoisliikkeitä
 - 12% terveydenhoito- ym. palveluita
 - 12% kahvila-/ ravintolatoimintaa
 - 7% vaate-/ kenkäliikkeitä
 - 5% päivittäistavarakauppoja
 - 14% muuta liiketoimintaa
 - 9% jotain muuta
- Yrityksistä 29% sijaitsi Yrjönkadulla, 17% Itäpuistossa, 10% Antinkadulla, 10% Gallen-Kallelankadulla sekä 9% Isolinnankadulla



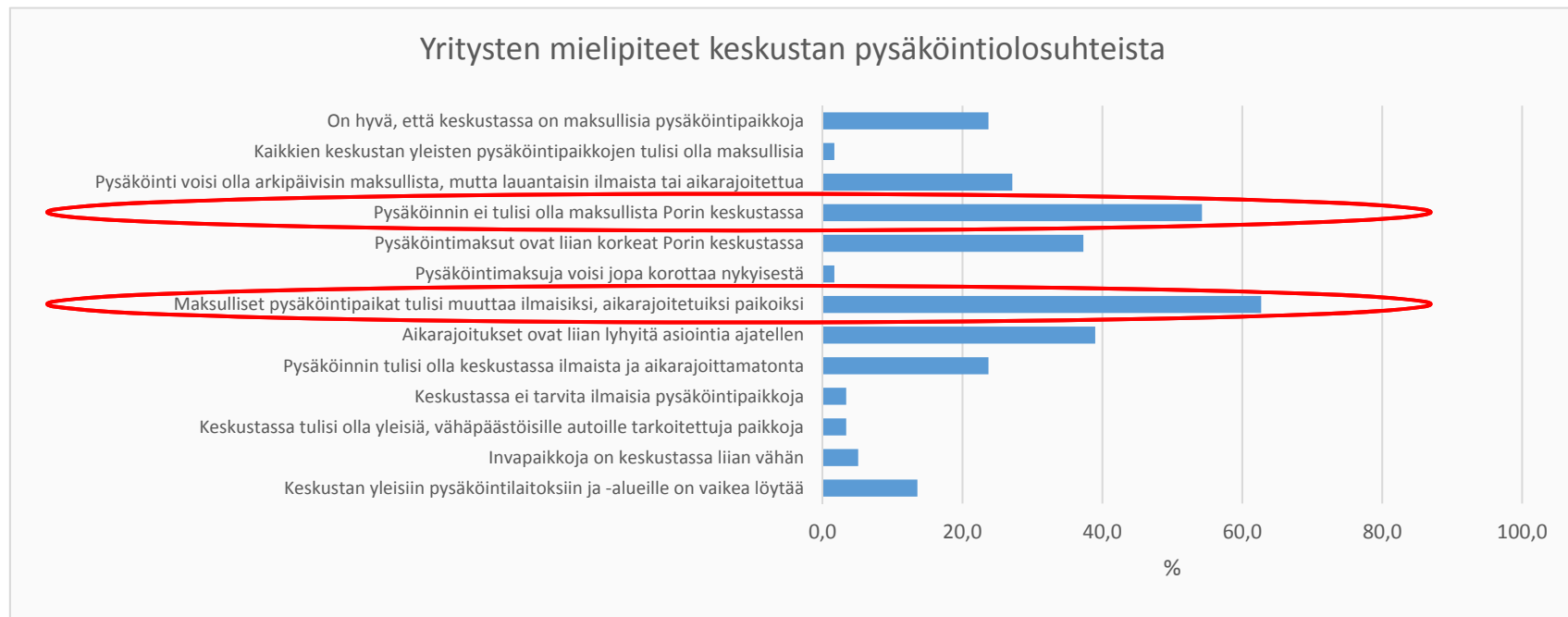
YRITTÄJÄKYSELY/ NYKYTILANNE



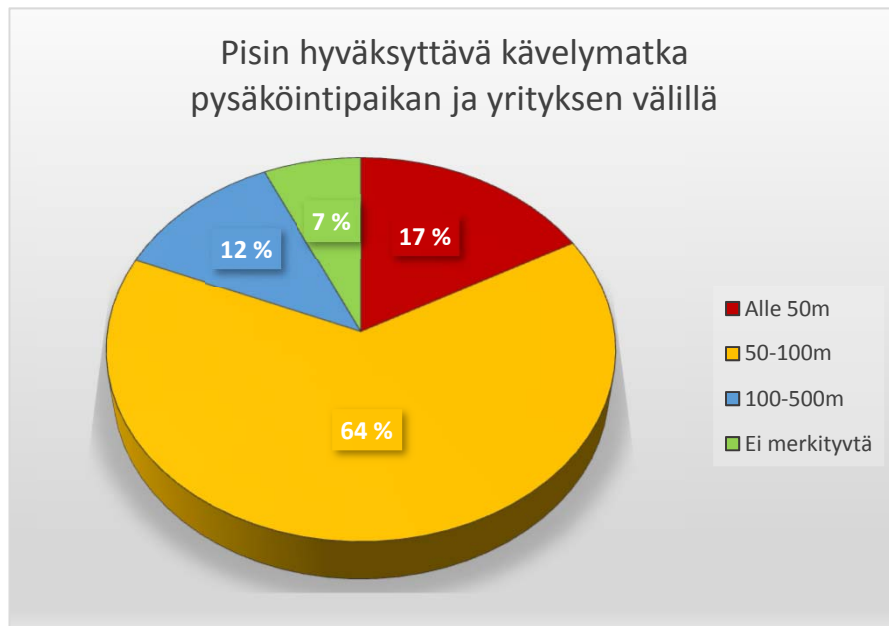
YRITTÄJÄKYSELY/ NYKYTILANNE



YRITTÄJÄKYSELY/ PYSÄKÖINTITARPEET



YRITTÄJÄKYSELY/ PYSÄKÖINTITARPEET



YRITTÄJÄKYSELY, VAPAAPALAUTTEET

- Keskustan tulisi olla **koko kaupungin olohuone**, jossa on vehreyttä, paljon katseltavaa, istumapaikkoja ja tapahtumia.
- Kiekollinen **aikarajoitettu pysäköinti**, niin saadaan ihmiset tulemaan keskustaan ja **yrittäjät olisivat tasa-arvoisessa asemassa keskenään**.
- Aikaraja on ok, jos aika on riittävä, min. 3h. Asiakkaan ei tulisi murehtia käynnin aikana pysäköinnistä tai mahdollisesta parkkialajasta.
- Ihmiset asioisivat varmasti enemmän keskustan alueella, jos parkkipaikat olisivat ilmaisia, aikarajoitus täytyisi tietenkin olla. Kävelykadun ympäristössä on paljon erikoisliikkeitä joissa asiakkaat käyvät pikaisesti asioimassa, joten en kannata autoliikenteen rauhoittamista alueella.
- **Vanhusten ja liikuntarajoitteisten ihmisten kannalta on parempi että parkkipaikkoja olisi katutasolla** ja yritysten vieressä
- Toivon, että pysäköintiongelmalle tehtäisiin todella jotain, ennen kuin koko keskusta on pelkkää tyhjää liiketilaa. Raumalla kiekkosysteemi toimii.
- Kaupunkisuunnittelussa ei ole otettu huomioon sitä, että Pori on maakuntakeskus, jossa asioi myös muita kuin porilaisia.
- **Maksullinen pysäköinti on lapsiperheille yksi syy miksi he eivät tule keskustaan**. Ehdottaisin ilmaista kahden tunnin pysäköintiä keskustaan.
- **Yksityisautoja koskevat kiellot keskustassa on erittäin huono idea**. Koko tori jo suurimman osan aikaa tyhjänä, lisätilan tarvetta ei todellakaan ole. Maksuttomuus (mutta rajoitetuin ajoin) saisi keskustan kauppiaat edes hiukan lähemmäksi marketteja pysäköinnin suhteen.
- Kävelykeskustan aikaan saaminen vaatisi todella paljon tiheämpää kaavaa keskusta-alueelle. Helpoin tapa saada elämää ja liiketoimintaa keskusta-alueelle on pysäköinnin vapauttaminen parkkikiekolla toimivaksi. **Erilaiset pysäköintiajat aiheuttavat vain epäselvyyksiä**.
- Porin keskusta näivettyy kalliiden pysäköintien johdosta. On helpompi ajaa suoraan kauppakeskuksiin missä on ilmaista tilaa pysäköinnille.
- Keskusta houkuttelevana ostopaikkana pitää turvata ja parantaa. **Edullinen hinta tai aikarajoite mahdollistaa sen, että tapahtuu kiertoa**. Jos olisi vain ilmaisia paikkoja, nämä täyttyisivät pitkäaikaispysäköivillä autoilla, eikä niitä silloin riittäisi asiakkaille. **Parempi opastus voisi myös parantaa vierailijoiden pysäköintiongelmaa**.



YRITTÄJÄKYSELY, VAPAAPALAUTTEET

- Autoton ydinkeskusta olisi lopullinen kuolema keskustan liike-elämälle. Yksinkertaisin tapa saada Porin keskustaa elävöitettyä ja kilpailukykyä parannettua on pysäköintimaksujen poistaminen aikarajoitetuiksi. Laittakaa torin pysäköintipaikat aikarajoitetuiksi, 2 h.
- Torin ympäristö; kiekkopaikoiksi. KOKO torin ympäristö, nykyinen tilanne jossa osa paikoista on kiekkopaikkoja on asiakkaalle hankala ja sekava. Kävelykatu pitää olla KAIKILTA autoilta suljettu kiireisimpään aikaan.
- Jos halutaan pitää keskusta elossa ja taata yrityksille asiakasvirrat ja asiakkaat, joustava liikenne ja pysäköinti ovat yksi elinehto. Sulkeminen ajaa asiakkaat kauppakeskuksiin, missä pääsee autolla suhteellisen lähelle eikä ostosten toimittaminen autoon ole ylivoimaista.
- Lisää kiekkopaikkoja. Ykkösvyöhyke edullisemmaksi. Maksullisen ajan lyhentäminen, esim klo 16 asti.
- Ihmiset eivät ole valmiita maksamaan pysäköinnistä, vaan suuntaavat kauppakeskuksiin ostoksille. Ainoa toimiva vaihtoehto on luoda ydinkeskustaan ja torin ympäristöön 1-2 tunnin kiekkopaikkoja riittävästi. Saadut pysäköintitulot eivät riitä kattamaan niitä rahallisia menetyksiä mitä nykyinen kaupunkikuva aiheuttaa, puhumattakaan keskustan viihtyvyydestä. Ilmaisen pysäköinnin avulla saadaan yrittäjille kannustusta ja uskoa siihen, että keskustassa voi toimia kannattavasti.
- Asiakkaat valittavat lähes päivittäin siitä kun parkkipaikat on maksullisia ja toivovat niiden olevan ilmaisia. Uskon että se lisäisi asiakkaiden ostohalukkuutta keskustassa.
- Parkkitaloja saisi olla enemmän keskustan itäisellä puolella esim. Liisantorin tuntumassa ja maakuntakirjaston ympäristössä.
- Aikarajoitettuja paikkoja on kohtalaisen mukavasti ydinkeskustassa, mutta esim. 2h on aivan liian vähän, jos ja kun tarkoituksena on saada ihmiset viihtymään ja viipymään
- Keskusta on vaarassa autioitua. Ydinkeskustan alueella on liian vähän kadunvarsipysäköintiä ja nämäkin kaikki maksullisia. Pysäköintitalot IsoKarhu ja Sokos tarjoavat 2h kiekkoparkin, mutta kynnys näihin ajamisesta on porilaisilla suuri. Puhumattakaan Sampotalon parkista, joka on aina lähes tyhjä. Huono opastus.
- Osan torista voisi talviaikaan muuttaa parkkipaikoiksi, myös Eetunaukion lavan takaisen pienen puistopätkän voisi rakentaa parkkialueeksi.



PORIN PYSÄKÖINTIPOLITIikka, YRITTÄJÄTILAISUUS 17.5.2018

Yrittäjätalaisuuden keskusteluissa esille nousseita asioita:

- Mitä menoja pysäköinnin maksullisuus aiheuttaa? Kolikoiden keruu ja tilitys, automaattien ylläpito jne.
- Pohjoiskauppatorin kokeilu on ollut hyvä. Toiveena olisi, että koko pysäköintirivi muutettaisiin kiekkopaikoiksi.
- Eteläkauppatorin järjestely todella epäselvä ja aiheuttanut paljon negatiivista palautetta
- Voisiko koko torin aluetta käsitellä yhtenä kokonaisuutena ja asettaa sille yhdenmukaiset rajoitukset? Esim. koko torin alueelle joko 30min tai 1h kiekkopysäköinti.
- Myös Itäpuistoon Antinkadun ja Eetunaukion välillä toivotaan kiekkopysäköintiä lyhyellä aikarajoituksella
- Kesän 2018 kokeilussa tiedotus tärkeässä osassa, samoin myös opastus siinä vaiheessa kun Gallen-Kallelankadun ja Antinkadun kesäkävelykadut toteutetaan.
- Katujen sulkeminen aiheuttaa ongelmia liiketoiminnalle
- Keskustan sisääntuloväylille kaivataan reaaliaikaisia pysäköintiopasteita
- Ajo-opetusta tulisi edellyttää myös pysäköintihalleissa, jotta uudet kuljettajat oppivat käyttämään niitä
- Citylinjaa voisi laajentaa uudella reitillä, joka kulkisi Paanakedonkadun – uimahallin – kaupunginsairaalan ja Tikkulan välillä
- Apteekkien lähelle kaivataan lyhytaikaisia (30min) asiointipaikkoja kuten myös invapaikkoja
- Pidempiaikainen pysäköinti tulisi ohjata pysäköintihalleihin
- Myös yritykset voisivat osallistua pysäköintikustannuksiin sponsoroimalla asiakkailleen pysäköintimaksuja esim. 1eur/h
- Pysäköintihalleihin ei löydetä/ osata ajaa
- Aikarajoitettua kiekkopysäköintiä kannatetaan, koska asiakkaila nykyään harvoin kolikoita mukanaan
- Voisiko osan torista muuttaa talvisin pysäköintialueeksi?
- Vanhoissa kerrostaloissa on harvoin riittävästi pysäköintipaikkoja asukkaille. Siksi tarvittaisiin pysäköintihalleja myös asukaspysäköintiä varten.
- Onko kaikki huoltopysäköinti kävelykadulla tarpeellista? Jätetäänkö auto kävelykadulle parkkiin kahville mentäessä?
- Sokos sai joitakin vuosia sitten paljon negatiivista palautetta, kun muutti pysäköinnin maksulliseksi. Nyt kun pysäköinti on muutettu takaisin kiekkopysäköinniksi, on tullut kiitosta.

- Jotta ihmiset uskaltaisivat tulla keskustaan asioimaan, tarvitaan riittävän pitkiä aikarajoituksia. Raumalla kiekkosysteemi toimii.
- Pysäköintirajoituksissa tärkeintä on selkeys ja yhdenmukaisuus
- Pysäköinninvalvonnassa tulisi olla joustoa, muuten luodaan erittäin huonoa imagoa Porista. Kaupungin pitäisi toivottaa vieraspaikkakuntalaiset tervetulleiksi eikä karkottaa heitä pois.
- Yhdellä maksuvyöhykkeellä olisi hyvä olla aina yhdenmukainen rajoitus, niin järjestelmä olisi selkeä
- Loka-maaliskuu on keskustalle kriittistä aikaa, kun ihmiset helposti siirtyvät kauppakeskuksiin. Keskustan houkuttelevuutta voisi lisätä muuttamalla ko. aikana II-vyöhyke kokonaan maksuttomaksi esim. 2h kiekolliseksi alueeksi.
- Kaikkien osapuolten tulisi ottaa osavastuu huoltoajon kuriin saamiseksi
- Keskustan pysäköinnin käyttöastetta pitäisi saada korkeammaksi
- Pitäisi tarkastella objektiivisesti joidenkin saavutettavuutta hankaloittavien liikennejärjestelyjen purkamista (vanhan linja-autoaseman edustan ajokiellot, 1-suuntaiset kadut 2-suuntaisiksi)
- Löytyykö pysäköinnistä vastaavaa tietoa muista samankokoisista kaupungeista?
- Maksullisuuden poistossa pysäköinnistä saatavien tulojen menetys tulisi perustella elinkeinopoliittisena tekona
- Keskustaan olisi hyvä saada myös pyörille pysäköintihalleja, joihin pyörän uskaltaa turvallisesti jättää
- Myös Itsenäisyydenkadulla tarvetta lyhytaikaiselle kiekkopysäköinnille
- Syksyllä pidetään palautetilaisuus kesäkävelykatu- ja pysäköintikokeilun jälkeen

Muistion laati Eija Riihimäki

TOIMENPITEET/ KEHITTÄMISPOLKU VUOTEEN 2030

I= Vuosina 2019-2020 toteutettavat toimenpiteet

II= Vuosina 2021-2025 toteutettavat toimenpiteet

III= Vuosina 2026-2030 toteutettavat toimenpiteet

TOIMENPIDE	PRIORI- TEETTI	VASTUU- TAHO	KUSTANNUS- ARVIO	HUOM
1. KAAVOITUS JA RAKENTAMISEN LUVITUS				
Periaatteet LP/LPA-alueiden osoittamiselle kaavoissa	I	Kaupsuunn	-	
Autopaikkien normien tarkistus kiinteistökohtaisesti	I-III	Kaupsuunn	-	Jatkuvaa toimintaa
Laaditaan tavoitteet pyöräpysäköinnin toteuttamisesta kiinteistöissä	I-III	Kaupsuunn, Rakvalv	-	
Pysäköintiä koskevat aluevaraukset kiinteistöjen alueelle	I-III	Kaupsuunn	-	Jatkuvaa toimintaa
Pyöräpysäköintiä koskevat aluevaraukset kaavoihin	I-III	Kaupsuunn	-	Otetaan huomioon tapauskohtaisesti
2. PYSÄKÖINNIN MAKSULLISUUS JA AIKARAJOTUKSET				
Määritellään ja toteutetaan maksuttomat, aikarajoitetut pysäköintialueet ydinvyöhykkeelle lyhytkestoista asiointipysäköintiä varten	I	KV, Infrajoht	100.000- 200.000 eur/v	
Kuukausipysäköintilupien verkkopalvelun käynnistäminen	I	Porina	10.000 eur	
Päivitetään pysäköintiautomaatit niin, että ne hyväksyvät myös lähi- ja luottokorttimaksut	I-II	Infrayks	200.000 eur	I-vaiheessa päivitetään 16 automaattia, á 4.150 eur
Maksullisen ja aikarajoitetun pysäköinnin voimassaoloaikoja yhtenäistetään	I-III	Infrajoht	2.000 eur/v	
Kokeillaan asukas-pysäköintilupajärjestelmää 5. osassa	II	Infrajoht	15.000 eur	
Aikarajoittamattomien pysäköintipaikkojen muuttaminen aikarajoitetuiksi (max. 24h)	II-III	Infrajoht	1.000 eur/v	
Vähäpäästöisten ajoneuvojen pysäköintitiedot	III-	KV		Esim. ilmainen pysäköinti sähkö- ja kaasuautoille
3. PYSÄKÖINNIN ERITYISTAPAUKSET				
Laaditaan periaatteet yleisten alueiden käytöstä sähköautojen lataustoimintaan	I	Infrayks	-	Perustetaan työryhmä, joka tekee esityksen periaatteista
Laaditaan suunnitelma autojen yhteiskäytön tukemiseksi	I	Infrajoht	-	
Valmistellaan ja toteutetaan kokeilu huoltoliikenteen rajoituksista kävelykadulla	I	Infrajoht	2.000 eur	
Invapysäköintipaikkojen toteuttaminen asiointipisteiden läheisyyteen	I-III	Infrajoht	5.000 eur/v	Invapaikkoja toteutetaan aloitteiden pohjalta
Liityntäpysäköintipaikkojen toteuttaminen	II-III	Infrajoht	2.000 eur/ autopaikka	Liityntäpysäköintipaikkoja toteutetaan matkakeskukseen ja keskeisten bussipysäkkien yhteyteen (esim. citylinja)
Vakiinnutetaan nykyisen citylinjan rahoitus ja selvitetään itä-länsisuuntaisen citylinjan toimintamahdollisuudet	I-III	Ymp	300.000 + 400.000 eur/v	Laaditaan reittisuunnitelma, jonka pohjalta liikenne voidaan aloittaa
Varaudutaan tulevaisuuden liikkumisvälineisiin ja niiden pysäköintitarpeisiin	III-	Infrajoht		
4. PYÖRÄPYSÄKÖINTI				
Otetaan käyttöön moderni kaupunkipyöräjärjestelmä	I	Infrajoht	50.000 eur/v	
Pyöräpysäköintitarpeet otetaan huomioon yleisiä ulkoalueita suunniteltaessa	I-III	Infrajoht	5.000 eur/v	Jatkuvaa toimintaa
Pyöräpysäköintiä toteutetaan sen mukaan, mihin pyöriä eniten kasaantuu	I-III	Infrajoht	2.000 eur/v	Jatkuvaa toimintaa
Laadukkaita, katoksellisia pyöräpysäköintijärjestelyjä toteutetaan joukkoliikenneterminaalien sekä tärkeimpien bussipysäkkien yhteyteen	II-III	Infrajoht	30.000 - 50.000 eur/katos	Ensisijalla pyöräkatokset matkakeskukseen
5. PYSÄKÖINNIN OPASTUS				
Laaditaan Porin keskustan yleisiä pysäköintilaitoksia koskeva opastussuunnitelma	I	Infrajoht/ Elinv	15.000 eur	

Vastuutahto: Kaupsuunn= Kaupunkisuunnittelu, Rakvalv= Rakennusvalvonta, Infrajoht= Infrajohtaminen, KV= Kaupunginvaltuusto, Infrayks= Infrayksikkö, Porina= Teknisen toimen palvelupiste, Ymp= Ympäristö- ja lupapalvelut, Elinv= Elinvoimayksikkö

Kustannusarviot tarkentuvat yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä.