



PORIN KAUPUNKI

HONKALUOTO 80. KAUPUNGINOSAN 1.ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS 609 1725

HYVÄKSYMISVAIHE

ASEMAKAAVAN SELOSTUS

Porin kaupunkisuunnittelu	9.6.2022, 26.11.2024, 21.3.2025
Asemakaavan tunnus	609 1725
Asemakaavan diaari	PRIDno-2020-622
Vireilletulo	19.2.2020
Luonnos nähtävillä	17.12.2020 – 29.1.2021
KH asettanut näht.	2.12.2024 §493
Ehdotus nähtävänä	12.12.2024-13.1.2025
KV hyväksynyt	7.4.2025 § 28
Lainvoimainen	21.5.2025



Sisällysluettelo

1.	PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	4
1.1.	Tunnistetiedot	4
1.2.	Kaava-alueen sijainti	4
1.3.	Kaavan nimi	4
1.4.	Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista	5
1.5.	Luettelo muista kaavaa koskevista lähdemateriaaleista	5
2.	TIIVISTELMÄ	6
2.1.	Kaavaprosessin vaiheet	6
2.2.	Asemakaava	6
3.	LÄHTÖKOHDAT	6
3.1.	Selvitys suunnittelualueen oloista	6
3.1.1.	Alueen yleiskuvaus	6
3.1.2.	Luonnonympäristö	7
3.1.3.	Rakennettu ympäristö	13
3.1.4.	Maanomistus	19
3.2.	Suunnittelutilanne	20
3.2.1.	Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset	20
4.	ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	31
4.1.	Asemakaavan suunnittelun tarve	31
4.2.	Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	31
4.3.	Osallistuminen ja yhteistyö	31
4.3.1.	Osalliset	31
4.3.2.	Vireilletulo ja asemakaavaluonnos	32
4.3.3.	Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	32
4.3.4.	Viranomaisyhteistyö	36
4.4.	Asemakaavan tavoitteet	36
4.4.1.	Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet	36
5.	ASEMAKAAVAN KUVAUS	37
5.1.	Kaavan rakenne ja mitoitus	37
5.1.1.	Rakenne	37
5.1.2.	Mitoitus	38
5.1.3.	Palvelut	38
5.2.	Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	39
5.3.	Aluevaraukset	39

5.3.1.	Korttelialueet	39
5.3.2.	Muut alueet ja määräykset	40
5.4.	Kaavan vaikutusten arviointi	42
5.4.1.	Vaikutukset rakennettuun ympäristöön	42
5.4.2.	Kaavan toteuttamisen ilmastovaikutuksia	47
5.4.3.	Kaavan vaikutuksia luontoon	50
5.4.4.	Arviointia vt2-vt8- Hankkeen ja kaavan 609 1725 yhteisvaikutuksista.	55
5.5.	Kaavamerkinnot ja –määräykset	56
5.6.	Nimistö	56
6.	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	57
6.1.	Toteutusta havainnollistavat suunnitelmat	57
6.2.	Toteuttaminen ja ajoitus	59
6.3.	Toteutuksen seuranta	59
6.4.	Muutoksia asiakirjoihin	59

LIITTEET

Huomautus:

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) nimi on muutettu lailla 752/2023 alueidenkäyttölainsi (AKL), joka tuli voimaan 1.1.2025. Käsittelyvaiheet tätä ennen on nimetty MRL mukaisesti ja vaiheet 1.1.2025 jälkeen merkitään AKL mukaisesti.

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1. Tunnistetiedot

Asemakaavan muutos koskee:

Porin kaupungin
Honkaluoto 80. kaupunginosan
Katua: Rahtitie(osa)

Asemakaavan muutoksella muodostuu:

Porin kaupungin
Honkaluoto 80. kaupunginosan
Katu: Rahtitie(osa)

Asemakaavalla muodostuu:

Porin kaupungin
Honkaluoto 80. kaupunginosan
Korttelit: 18–21
Kadut: Rahtitie(osa), Honkapuistontie
Suojaviheraluetta
Rautatiealuetta
ET-aluetta

Tonttijako:

Laaditaan sitovana ja erillisenä.

Kaavan laatijat:

Kaavoitusarkkitehti Otto Arponen.
2. Ehdotus Kaavoitusarkkitehti Harri Kahelin

Asemakaavan vireilletulo:

Asemakaava on kuulutettu vireille 19.2.2020 Porin kaupungin aloitteesta. Kaava-alue on kaavoitus-
katsauksen 2019-2021 kohde No: 31 ja kaavoituskatsauksen 2024-2026 kohde IT3.

1.2. Kaava-alueen sijainti

Suunnittelualue sijoittuu noin 5 km:n etäisyydelle kaupungin ydinkeskustasta ja on kooltaan noin 67 ha. Koillisreunaltaan suunnittelualue rajautuu Helsingintiehen / vt2 ja luoteisreunaltaan vt11 jatkeeseen. Eteläreunaltaan alue rajautuu Porin ja Ulvilan kaupunginrajaan.

1.3. Kaavan nimi

HONKALUOTO 80. KAUPUNGINOSAN 1. ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS 609 1725

1.4. Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

1. Asemakaavan seurantalomake
2. Ote maakuntakaavasta
3. Ote yleiskaavasta
4. Ote ajantasa-asetuksesta
5. Asemakaavaehdotus, kaavamerkinnot ja -määräykset
6. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
7. Muistio viranomaisneuvottelusta 28.5.2020
8. Ramboll / Honkaluodon asemakaavan liikenneselvitys, 29.10.2020
9. Ramboll / Vt2 ja Uusikaupunki-Rauma-Pori – junaradan (Urpo-rata) suunnittelu Honkaluodon asemakaava-alueella, Pori, Aluevarausuunnitelma, 21.2.2022
10. Luonnosvaiheen palauteraportti
11. 2. Ehdotusvaiheen palauteraportti
12. viranomaisneuvottelun muistio.

1.5. Luettelo muista kaavaa koskevista lähdemateriaaleista

- 1 Ramboll / Honkaluodon 2. vaiheen sulfidimaaselvitys, 24.11.2020
- 2 Porin kaupunki / Kantakaupungin yleiskaava 2025 (<https://kartta.pori.fi>)
- 3 Satakuntaliitto / Satakunnan maakuntakaava (<https://satakunta.fi>)
- 4 Ramboll / Honkaluodon alueen hulevesien hallinta, vesilain ..., 9.7.2019
- 5 FCG / Kaupunkiseutujen tulevaisuuden yritysalueiden kehittäminen, raportti 27.9.2018
- 6 Satakuntaliitto / Satakunnan maisemaselvitys, selvitys ..., 2014
- 7 Finnmap Infra / Honkaluodon ja vt8 välinen yhteys, esiselvitys, 2019
- 8 Linea -konsultit / Raskaan liikenteen tauko- ja lepopaikkojen kehittäminen ... 26.11.2020
- 9 Finavia / Porin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma, 20.12.2019
- 10 Ramboll / Porin tie- ja katuverkkosuunnitelma 2040, 16.4.2021
- 11 Liikennetekniikka Oy, Satakunnan seutukaavaliitto, Varsinais-Suomen seutukaavaliitto / Uusikaupunki-Rauma-Pori radan aluevaraus selvitys, 1977
- 12 Satakunnan MAAKUNNALLISESTI ARVOKKAAT LINTUALUEET 2006–2014
- 13 Varsinais-Suomen ELY-keskus/Ahlman Group Oy, Pinomäki Ulvila lintuselvitys 11/2023
- 14 International K9 Institute Oy / Liito-oravas selvitys 2023
- 15 Finnmap Infra Oy / Liito-oravas selvitys Pori-Honkaluoto 2024
- 16 Inventointilomake Lattomeri
- 17 Lattomerien kulttuurimaisema kokoalue L1
- 18 AFRY / 20 Vt2_Vt11_etl_liikennepaikka_ES_final
- 19 Ramboll / Honkaluodon yritysalueen eritasoliittymän suunnittelu 20.12.2022
- 20 AVI päätös 236-2020
- 21 AFRY / vt2 ja vt11 liittymän toimivuustarkastelu
- 22 Ramboll / Vt8 ja vt8-vt2 yhteysväli raportti 17.2.2022
- 23 Ulvilan keskustaajaman osayleiskaavan 2045 luonnokset (<https://www.ulvila.fi>)
- 24 Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2022 tiivistelmä 14.3.2022
- 25 Sitowise/Uvilan Vainiolaan tehty kevätlevähtäjälaskenta osayleiskaavaa varten 27.8.2024
- 26 Sitowise/Uvilan Vainiolaan tehty syyslevähtäjälaskenta osayleiskaavaa varten 10.12.2024
- 27 ELY-AFRY/Yleissuunnitelmakartta vt2-vt8 välinen tiesuunnitelma 14.2.2024
- 28 AFRY/vt2-vt8 tieyhteyden yleisötilaisuuden materiaali 5.3.2024
- 29 ELY / Maaseudun kulttuurimaisemat ja maisemanähtävyydet: Ehdotus Satakunnan... 12/2014
- 30 EU/LIFE Liito-oravan huomioiminen kaupunkisuunnittelussa, 2021
- 31 Sitowise / Porin Pinomäen ja Ulvilan Vainiolan kevätlevähtäjälaskenta 2024

32 Ramboll / Vt2 ja URPO-rata raportti 21.2.2022

33 VARELY/812/2023 -päättös ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) soveltamisesta yksittäistapauksessa

2. TIIVISTELMÄ

2.1. Kaavaprosessin vaiheet

- Kuulutus vireilletulo: SK, SV, www.pori.fi: 19.2.2020
- Vireilletulon nähtävilläoloaika: 20.2.-20.3.2020
- Luonnosvaiheen nähtävilläoloaika: 17.12.2020-29.1.2021
- Luonnosvaiheen palautteen arviointi
- Kaavaehdotuksen käsittely KH
- Kuulutus ehdotusvaiheen nähtävänäolosta: SK, SV, www.pori.fi
- Ehdotusvaiheen nähtävilläoloaika 30 vrk
- Ehdotusvaiheen muistutusten ja lausuntojen arviointi
- Ehdotusvaiheen uudelleen käsittely KH 2.12.2024 § 493
- Kuulutus ehdotusvaiheen nähtävänäolosta: SK, SV, www.pori.fi 11.12.2024
- Ehdotusvaiheen nähtävilläoloaika 30 vrk 12.12.2024 – 13.1.2025
- Ehdotusvaiheen muistutusten ja lausuntojen arviointi
- Asemakaavaehdotuksen hyväksyminen KV
- Asemakaava lainvoimainen

2.2. Asemakaava

Kaavatyön tavoitteena on yritysalueen suunnittelu, joka muodostaa jatkumoa Honkaluodossa jo sijaitseville toiminnoille. Tavoitteena on luoda edellytykset paljon tilaa vaativien yritysten sekä varasto, logistiikka ja niiden tukitoimintojen sijoittumiselle alueelle. Tavoitteena on myös luoda edellytykset liikennepalveluaseman sijoittumiselle.

3. LÄHTÖKOHDAT

3.1. Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1. Alueen yleiskuvaus

Kaava-alue kuuluu Lounaismaan maisemamaakuntaan ja Ala-Satakunnan viljelyseutuun. Alueelle tyypillisiä ovat laajat yhtenäiset viljelytasangot, jotka sijoittuvat viljaville savikkoalueille. Suunnittelualue on tasaista peltoaluetta, joka viettää hyvin loivasti etelään. Alueen etelä- ja pohjoisosissa sijaitsee pienehköjä metsäalueita. Pohjoisosan halki kulkee valtatie 2 kanssa rinnakkain Honkapuistontie, joka johtaa Ulvilan Vainiolan alueelle. Honkapuistontien ja Helsingintien välissä sijaitsee muutamia asuinkiinteistöjä. Suunnittelualueen etelä- ja itäreunoilla kulkee sähköverkon voimajohtoja. Länsi- ja eteläreunoilla kulkevat Ulvilan suuntaan laskevat ojat. Kaava-alue sijoittuu osittain Lattomerén maakunnallisesti arvokkaalle kulttuurimaisema-alueelle, sen koilliskulmaukseen. Alueen rakentuminen on sijoittunut muuta maanpintaa korkeammille alueille, kuten moreenisäarekkeille tai niiden reunoille. Lattomerén viljelysalue on perua 1700-luvun puolivälissä alkaneesta suon kuivatuksesta ja järven pinnan laskusta.

3.1.2. Luonnonympäristö



Näkymä Honkaluodon voimassa olevan kaava-alueen eritasoliittymän kohdalta kaakkoon.



Kaava-alueen pohjoisosan metsäalue lounaasta kuvattuna.



Kaava-alueen pohjoisosan metsäalue lounaasta kuvattuna.



Näkymä kaava-alueen keskikohdalta kohti etelää.



Näkymä Honkapuistontieltä kohti vt11 jatkeen liittymää.



Näkymä kohti Honkapuistontien ja vt2 välissä olevaa metsäaluetta.



Näkymä Honkapuistontien pohjoispuolen metsäalueelta.

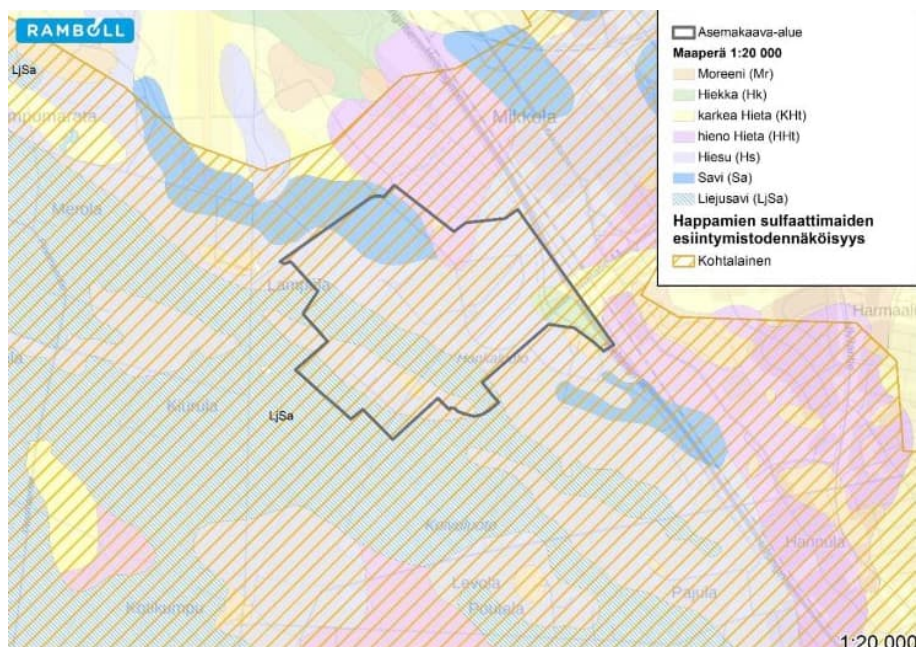


Näkymä Honkapuistontien pohjoispuolen metsäalueelta.



Näkymä Honkapiistontien pohjoispuolen metsäalueelta.

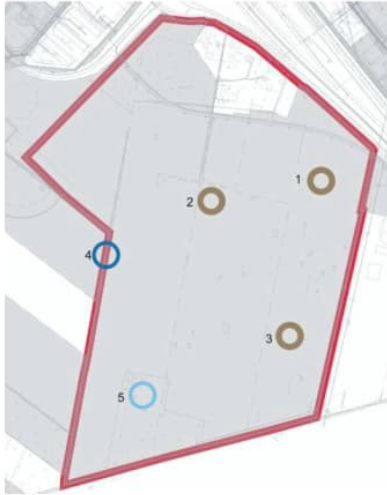
Pohjatutkimuksissa Honkaluodon alueella on havaittu savikerroksia, jotka peittävät karkeampien ja raekooltaan vaihtelevampien maalajien kerrostumia. Honkaluodon voimassa olevalla asemakaava-alueella on tehty kohdennettu sulfidimaaselvitys keväällä 2019, jossa havaittiin todellinen hapan sulfaattimaakerros.



Ramboll / Honkaluodon alueen hulevesien hallinta, vesilain mukainen hakemussuunnitelma 9.7.2019. Voimassa olevan asemakaava-alueen raja.

Vuonna 2020 laadittiin kaava-alueelle sulfidimaaselvitys. Lähtökohtana oli selvittää, onko suunnittelualueen maaperä luokiteltavissa happamaksi sulfaattimaaksi sekä missä maakerroksissa ja kuinka

syvällä selvitysalueella on sulfidimaita. Lisäksi lähtökohtana oli selvittää, millä edellytyksillä rakennustoimia voidaan toteuttaa ilman happaman valunnan muodostumisen vaaraa.



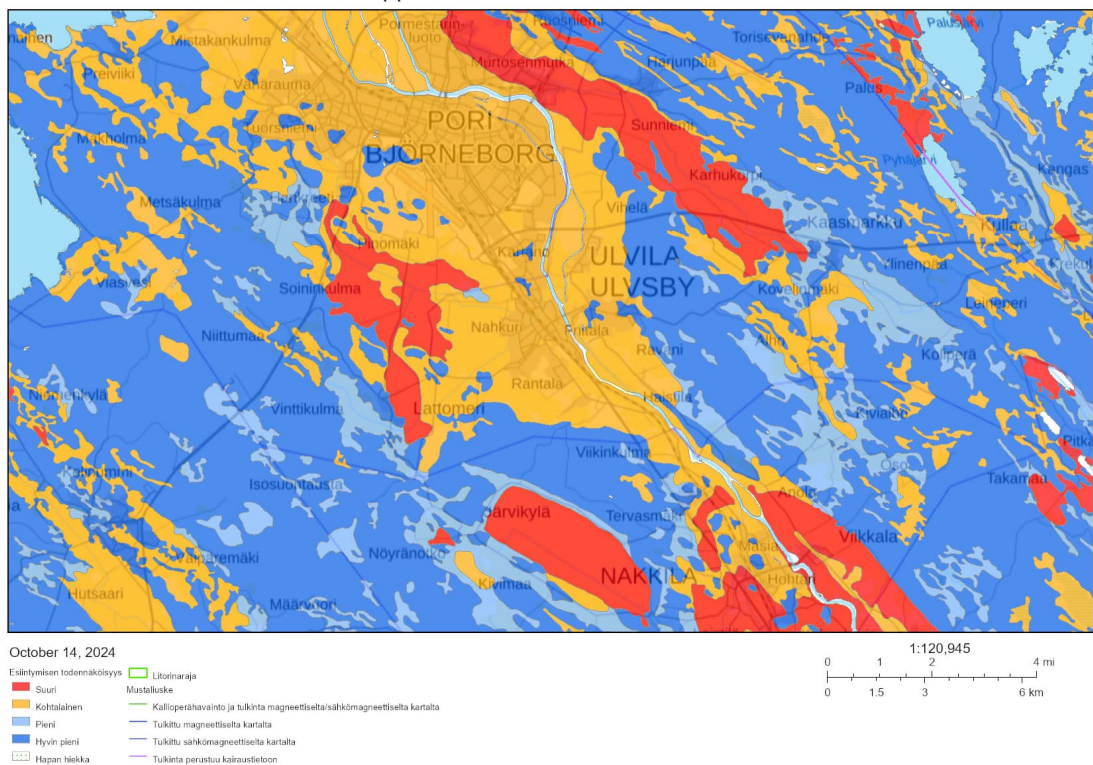
Kuva 3-1. Sulfidinäytteenottopisteet selvitysalueella maaperästä (1-3) ja ojasta (4) sekä asennettu pohjaveden tarkkailuputki (5).

Ramboll / Sulfidimaaselvitys 2020, näytteenottopisteet ym. selvitysalueella.

Kenttähavaintojen perusteella selvitysalueen maaperä on pääasiassa savea. Pohjaveden pinnan taso on suurin piirtein 1-1,5 metrin syvyydellä maanpinnasta.

Kenttähavaintojen ja laboratoriotulosten perusteella selvityksessä todettiin, että selvitysalueella ei ole varsinaista hapanta sulfaattimaata tai potentiaalisia sulfidimaita.

Happamat sulfaattimaat - Pori etelä



Sulfaattimaiden esiintymisen todennäköisyys

3.1.3. Rakennettu ympäristö

Asuminen

Kaava-alueen pohjoisosassa sijaitsee neljä kiinteistöä, joissa rakennusten käyttötarkoitukseksi on merkitty omakotitalot.



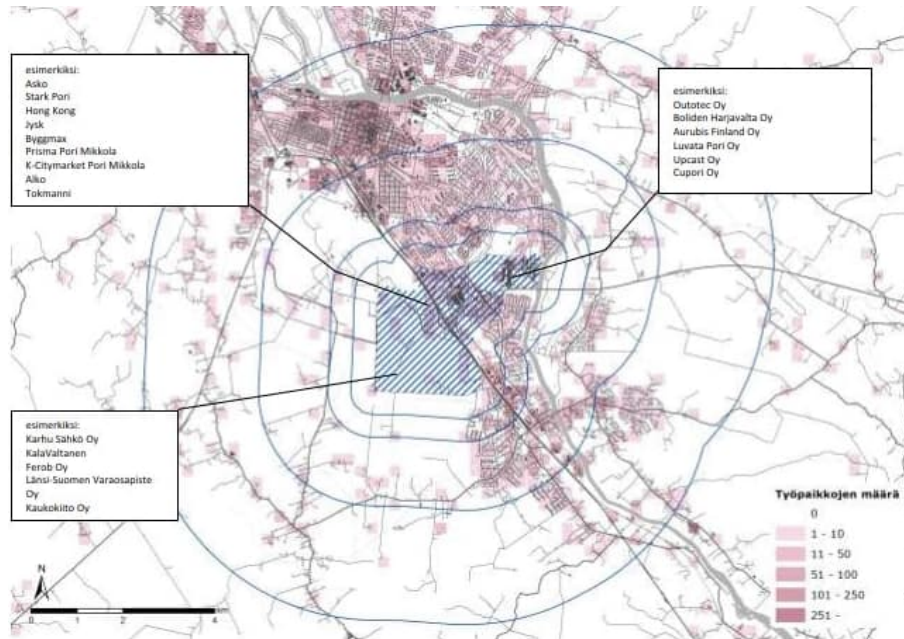
Kaava-alueen pohjoisosassa sijaitsevat asuinkiinteistöt.

Lähimmät asuintaajamat sijaitsevat Kartanon alueella, noin 700 m:n päässä kaava-alueesta, VT2:n itäpuolella.

Palvelut ja työpaikat

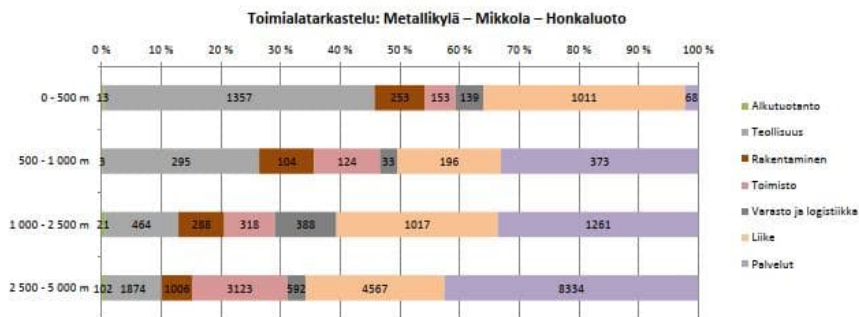
Kaava-alueella ei sijaitse palveluja.

Honkaluodon voimassa olevan asemakaavan alueella sijaitsee yritystoimintaa, joka painottuu varasto-, logistiikka- ja teollisuustoimintoihin. Alue on osa Porin keskustataajaman itäosaan sijoittuvaa liike- ja teollisuuden toimialojen keskittymää, jonka muodostavat Metallinkylä, Mikkola ja Honkaluoto. Alueella ja sen läheisyydessä on yhteensä noin 3200 työpaikkaa.



Kuva 5. Porin Metallikylä – Mikkola – Honkaluoto –alue ja työpaikkojen määrä vyöhykkeittäin (Lähde: Tilastokeskus, 2017).

FCG / Kaupunkiseutujen tulevaisuuden yritysalueiden kehittäminen, raportti 27.9.2018.



Kuva 6. Porin Metallikylä – Mikkola – Honkaluoto –alueen toimialajakauma ja työpaikkojen määrä vyöhykkeittäin (Lähde: Tilastokeskus, 2017).

FCG / Kaupunkiseutujen tulevaisuuden yritysalueiden kehittäminen, raportti 27.9.2018.

Alueen lähin koulu on Itätuulen koulu Sampolassa, noin 2,5 km:n etäisyydellä.

Alueen lähin terveysasema on Itä-Porin lähipalvelukeskus, noin 4 km:n etäisyydellä.

Virkistys

Kaava-alueen virkistysellinen käyttö on vähäistä.

Kaava-alueen lähin virkistysalue on Mäkipuisto Kartanon kaupunginosassa vajaan kilometrin etäisyydellä. Mäkipuiston yhteydessä on pallokenttä.

Kaava-alueen eteläosa on osa kantakaupungin yleiskaavassa osoitettua viheraluetta, joka suuntautuu kaupunginrajaa pitkin ja kohti Isomäen virkistysaluetta. Yleiskaavassa on myös osoitettu kaava-alueen lounaiskulmasta kohti Isomäen virkistysaluetta johtava ulkoilureitti.

Tekninen huolto

Suunnittelualueen etelä- ja itäreunoilla sijaitsee sähköverkon voimajohtoja.

Kaava-alueen pohjoisosassa on kytketty vesijohtoverkostoon.

Kaava-alueen pohjoisosassa sijaitsee tietoliikenneverkostoa.

Kaava-alueella ei sijaitse kaukolämpöverkostoa.

Liikenne

Kaava-alue sijaitsee valtateiden 2 ja 11 risteyskohdassa. VT 11 ylittää VT 2:n sillalla, jonka päissä on ramppien tasoliittymät. Eritasoliittymältä johtaa yhdystie Honkaluodon nykyiselle yritysalueelle. Yhdystieltä haarautuu kohti etelää Honkapuistontie, joka jatkuu Ulvilan puolelle. Honkapuistontie on yksityistie. Kevyen liikenteen yhteys valtatie 2 itäpuolelta kulkee valtatie sillan pohjoisreunaa ja alittaa pohjoisesta saapuvan rampin sekä VT 11:n heti eritasoliittymän länsipuolella.

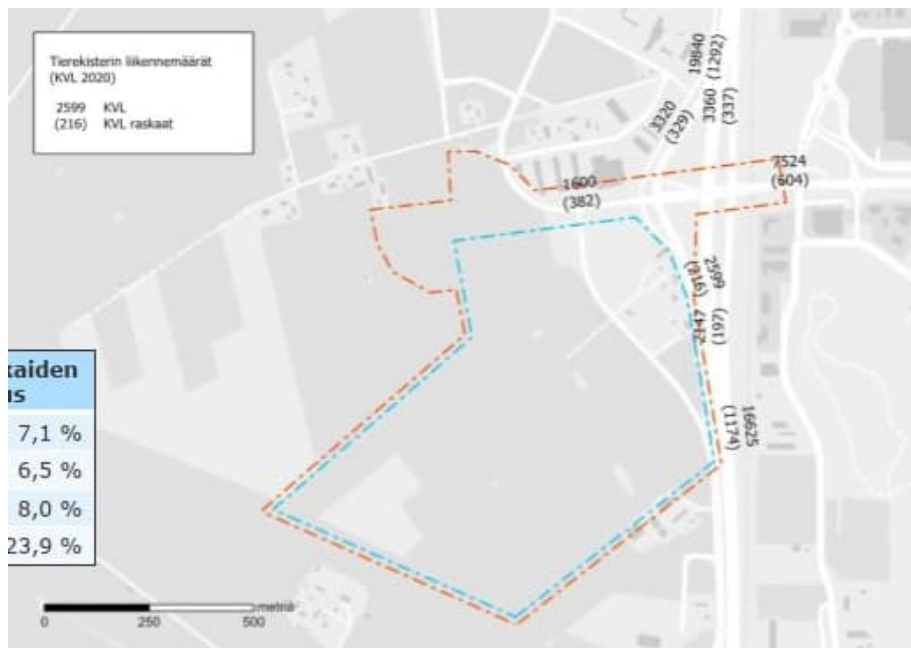


Ramboll / Kaava-alueen ympäristön liikenneverkko, 2020.

Suunnittelualueella ja sen lähellä on suurten erikoiskuljetusten reittejä. Valtatiellä 2 ja valtatiellä 11 idässä on 7×7×40-metrinen kuljetusten runkoreitti, minkä lisäksi suunnittelualueella on täydentäviä reittejä. Eritasoliittymän kohdalla korkeat erikoiskuljetukset ohittavat risteys sillan käyttämällä eritasoliittymän ramppeja.



Ramboll / Erikoiskuljetusten reitit kaava-alueen ympäristössä, 2020.



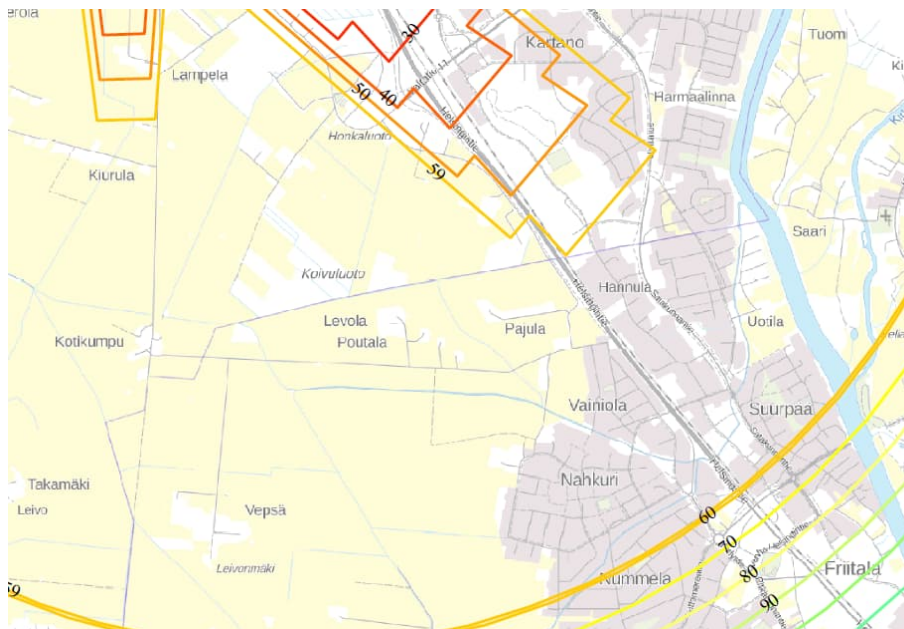
Ramboll / Tierekisterin liikennemäärät, 2020.



Ramboll / Liikennelaskenta, iltapäivä klo 15.30-16.30, 2020.

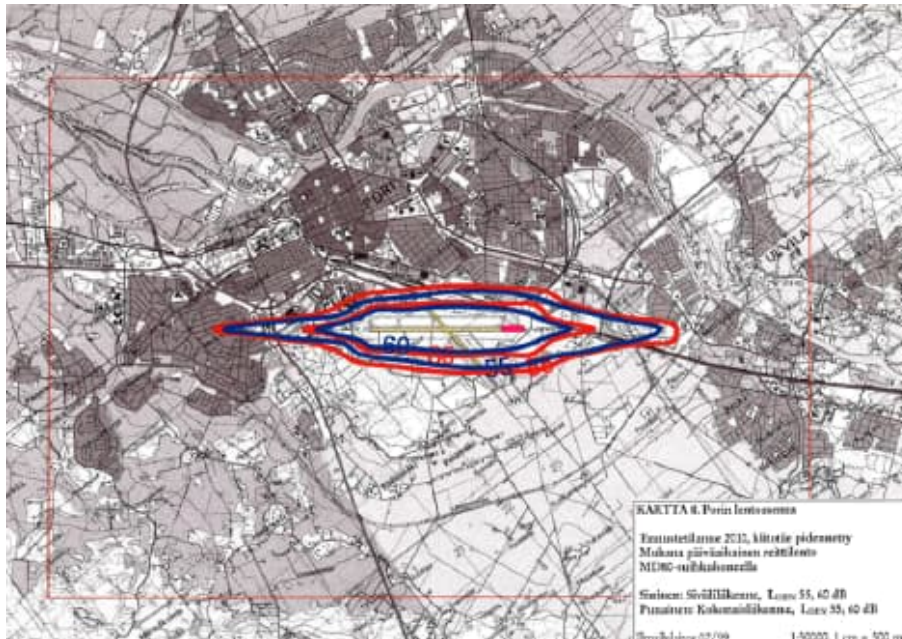
Lentoliikenne

Porin lentoasema sijaitsee suunnittelualueen läheisyydessä lännessä ja sen toiminta asettaa vaatimuksia suunnittelualueella.



Finavia / Lentoesterajoituspinna, 2018.

Porin lentoasemalla on voimassa Finavian laatima melunhallintasuunnitelma. Viimeisin Porin lentoaseman meluselvitys on laadittu vuonna 1999. Selvityksessä on kuvattu ennuste huomioiden arvioitu liikenne vuodelle 2010.



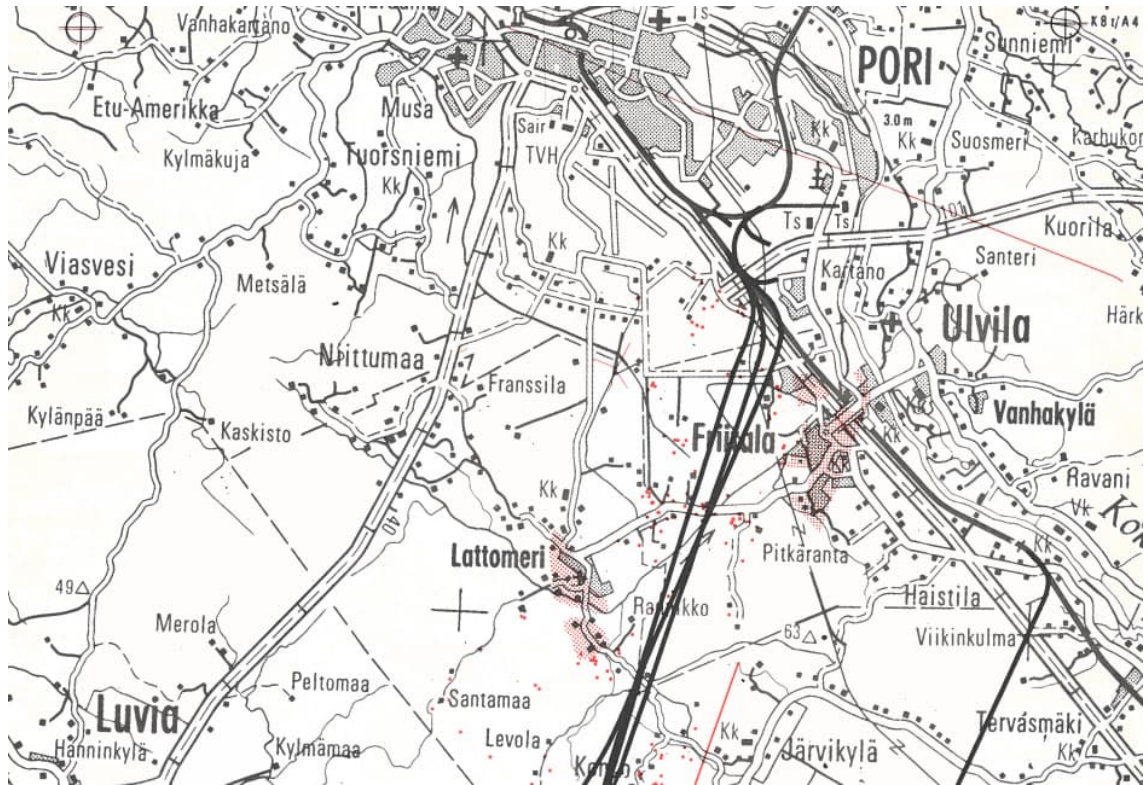
Finavia / Porin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma, 2019.

Tällä hetkellä toteutuvat operaatiomäärät ovat ennustetilanteessa oletettua ja myös vuonna 1998 toteutuneita operaatiomääriä pienemmät. Yksittäiset operaatiot suihkumatkustajakoneilla toteutuvat konetyypeillä, jotka ovat vähämeluisampia kuin ennustetilanteen laskennassa oletetut koneet.

Lentoliikenteen määrä kokonaisuudessaan on vähentynyt Porin lentoasemalla, joka on tärkein syy säännöllisesti toistuvan lentomelun vähenemiseen Porin alueella. Suunnittelualueen rakentamisessa lentoliikenne pitää kuitenkin huomioida rakentamiskorkeuden ja mahdollisten aurinkokeräimien heijastusten suhteen.

Raideliikenne

Kaava-alueen itäreunaan sijoittuu Uusikaupunki-Rauma-Pori-junaradan (Urpo-rata) linjaus. Ratayhteyden suunnittelu on aloitettu jo 1970-luvulla. Radan on suunniteltu välittävän sekä henkilö- että tavaraliikennettä ja suunnittelussa on varauduttu sähköiseen rataan. Uusi ratayhteys täydentäisi Länsi-Suomen rannikon suuntaisia ratayhteyksiä ja tarjoaisi suuremman yhteyden Pori-Turku välille.



Liikennetekniikka Oy / Tutkitut ratalinjat, 1977.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaava-alueen eteläpuolella sijaitsee Lattomerien kulttuurimaisema.

Lattomerien kulttuurimaisema muodostuu pääosin kuivatetusta merenlahdesta. Alueen kuivatukset on aloitettu 1700 –luvun puolivälissä ja ne ovat kestäneet 1900 –luvun alkuun. Lattomerien kuivatus on maamme ensimmäisiä laajamittaisia suon kuivatuksia.

Lattomerien kulttuurimaisema on laajin yhtenäinen Ala-Satakunnan viljelyseudun järvenlaskun ja suon kuivatuksen tuloksena syntynyt viljelymaisema.

Pinomäen alueen tiloista suurin osa on peräisin jälleenrakennuskaudelta. Asutus on keskittynyt teiden varsiin. Toisen asuinkeskittymän muodostaa Lattomerien kylä, joka sijaitsee maisema-alueen lounaisreunalla olevalla selänteellä. Alueen yksittäinen rakentaminen on sijoittunut peltöjen keskellä oleville saarekkeille ja selänteiden reuna-alueille. Uudemmat rakennuspaikat ovat sijoittuneet pääosin vanhan asutuksen läheisyyteen metsäisille alueille.

3.1.4. Maanomistus

Kaava-alue on pääosin kaupungin omistuksessa. Alueen pohjoisosassa sijaitsee neljä yksityisessä omistuksessa olevaa kiinteistöä.



Kaava-alueella ja ympäristössä oleva kaupungin maanomistus kuvattu keltaisella.

3.2. Suunnittelutilanne

3.2.1. Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Maakuntakaava

Satakunnan Maakuntakaavassa (YM vahv. 30.11.2011, lainvoimainen KHO:n päätöksellä 13.3.2013, tarkistettu 14.4.2014) suunnittelualue on osoitettu teollisuus- ja varastotoimintojen alueeksi (T).

Suunnittelumääräys:

Alueen suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää liikenteellisten olosuhteiden järjestämiseen sekä huolehtia, että teollisuustuotannosta tai muusta toiminnasta viereisten alueiden ympäristölle ja asutukselle sekä mahdollisille pohjavesialueille aiheutuvat merkittävät haitalliset vaikutukset estetään.

kk-1: Kaupunkikehittämisen kohdevyöhyke.

Suunnittelumääräys:

Alueen kilpailukyvyyn ja vetovoimaisuuden kasvua edistetään korostamalla alueen keskuksien kehittämistä. Suunnittelulla tulee edistää alueen ominaispiirteitä ja liikenne-, energia- ja virkistysverkkojen toiminnallisuutta seudullisena kokonaisuutena.

mv-2: Matkailun kehittämisvyöhyke.

Suunnittelumääräys:

Vyöhykkeiden sisällä toteutettavassa alueidenkäytön suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota matkailuelinkeinojen ja virkistyspalveluiden kehittämiseen.

Suunnittelussa on otettava huomioon toteutettavien toimenpiteiden yhteensovittaminen kulttuuri-, maisema- ja luontoarvoihin sekä olemassa oleviin elinkeinoihin ja asutukseen.

Matkailuun liittyviä toimintoja suunniteltaessa ja vyöhykkeen vetovoimaisuutta kehitettäessä tulee ottaa huomioon vyöhykkeen erityisominaisuudet ja niiden ominaispiirteiden säilyttäminen.

pr: Uusi päärata.

Suunnittelumääräys:

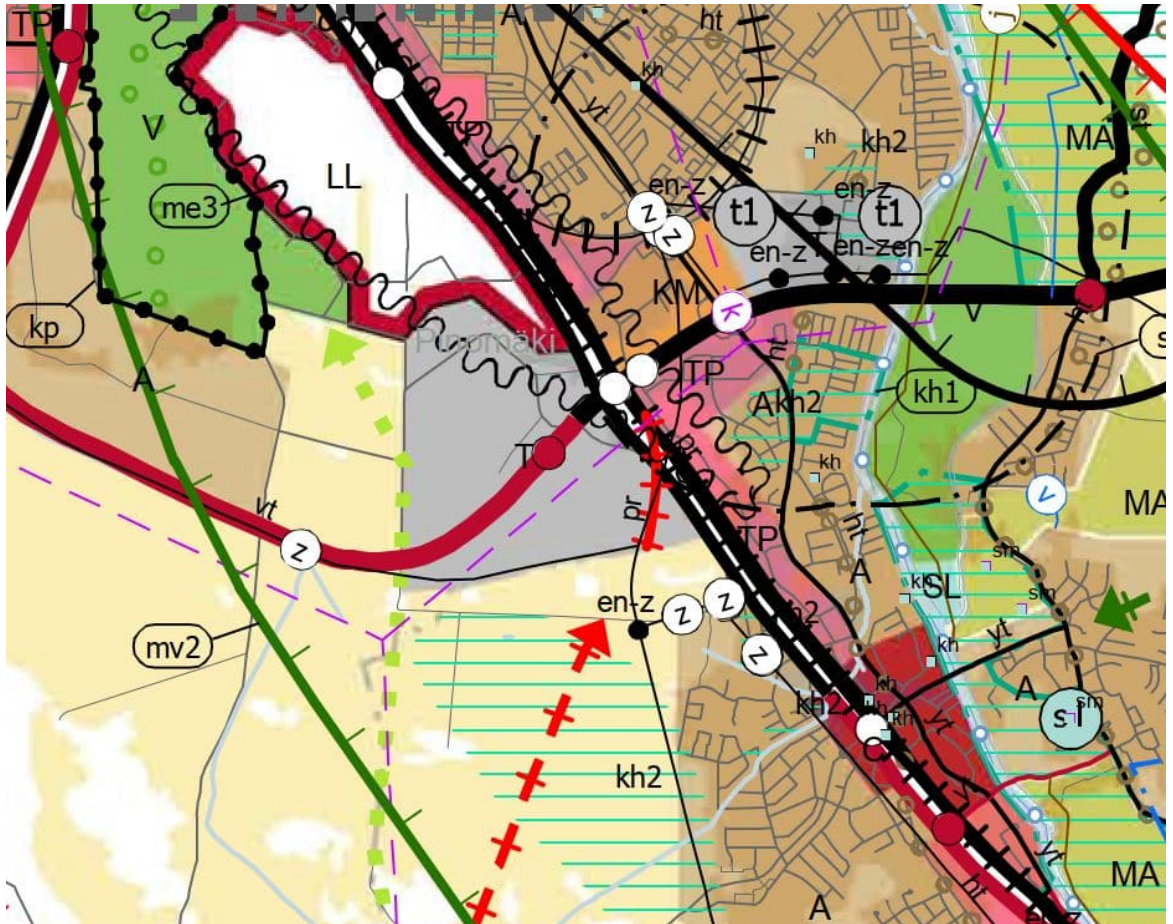
Maankäytön suunnittelulla on turvattava uuden pääradan toteuttamismahdollisuus.

Suunnittelualueen etelä- ja itäreunoille on osoitettu voimalinjan merkintä. Merkinnällä osoitetaan vähintään 110 kV:n voimalinjat.

Suunnittelualueen kohdalla kulkee maakaasuverkon yhteystarve. Maankäytön suunnittelulla on turvattava maakaasuverkon yhteystarpeen toteuttamismahdollisuus. Yhteystarpeen toteuttamiseksi on maakaasuverkon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa selvitettävä alueiden käytön kannalta taroituksenmukaisimmat ja ympäristön kannalta vähiten haitalliset vaihtoehdot.

Valtatie 11 on osoitettu jatkuvaksi uutena kaksiajorataisena päätienä valtatielle 8 asti. Maankäytön suunnittelussa tulee varautua siihen, että pääsy päätielle tapahtuu pääasiassa eritasoliittymien kautta ja paikalliselle sekä kevyelle liikenteelle on osoitettu erillinen väylä.

Honkaluodon yritysalueen kohdalle on osoitettu uusi eritasoliittymä. Uuden eritasoliittymän alueella on suunnittelussa varauduttava liittymän toteuttamiseen. Liittymä voidaan ensivaiheessa toteuttaa myös tasoliittymänä, mikäli se liikennemäärien perusteella on mahdollista. Tasoliittymän toteuttamisella eikä muullakaan maankäytön suunnittelulla saa vaarantaa eritasoliittymän myöhempää toteuttamismahdollisuutta.

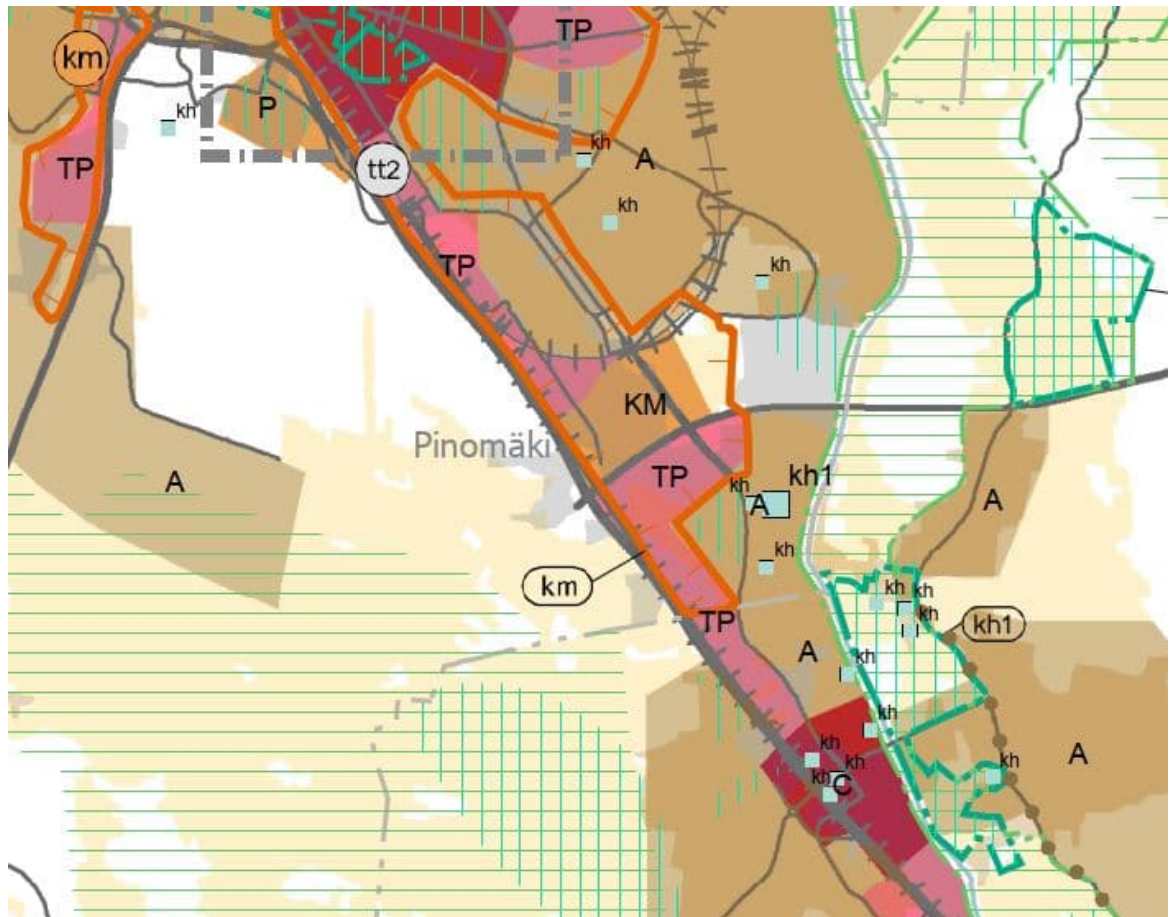


Satakuntaliitto / Ote maakuntakaavasta.

Satakunnan vaihemaakuntakaavassa 2 (maakuntavaltuusto hyväksynyt 17.5.2019, lainvoimainen 1.7.2019) suunnittelualueen eteläpuolelle on osoitettu maisemallisesti tärkeä alue (Lattomerén kulttuurimaisema) ja maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö (886017 Lattomerén kulttuurimaisema).

Suunnittelumääräys:

Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon alueen kokonaisuus, erityispiirteet ja ominaisluonne siten, että edistetään niihin liittyvien arvojen säilymistä ja kehittämistä mukaan lukien avoimet viljelyalueet. Kaikista aluetta tai kohdetta koskevista suunnitelmista ja hankkeista, jotka oleellisesti muuttavat vallitsevia olosuhteita, tulee museoviranomaiselle varata mahdollisuus lausunnon antamiseen. Kohteen ja siihen olennaisesti kuuluvan lähiympäristön suunnittelussa on otettava huomioon kohteen kulttuuri-, maisema-, luonto- ja ympäristöarvot sekä huolehdittava, ettei toimenpiteillä ja hankkeilla vaaranneta tai heikennetä edellä mainittujen arvojen säilymistä.



Satakuntaliitto / Ote vaihemaakuntakaavasta 2.

Yleiskaava

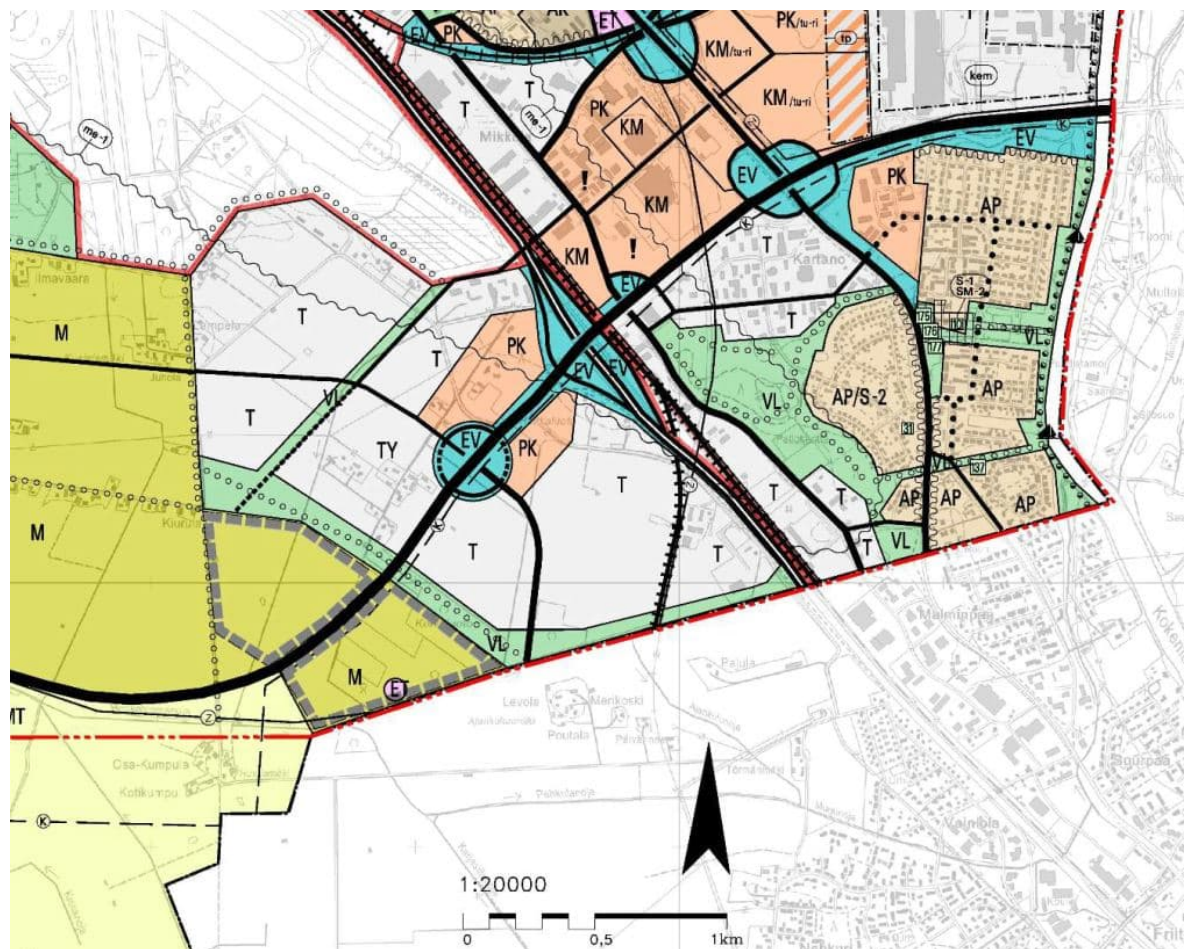
Kantakaupungin yleiskaavassa 2025 (KV 10.12.2007) suunnittelualue on:

Teollisuus- ja varastoaluetta (**T**).

Yksityisten palvelujen ja hallinnon aluetta (**PK**).

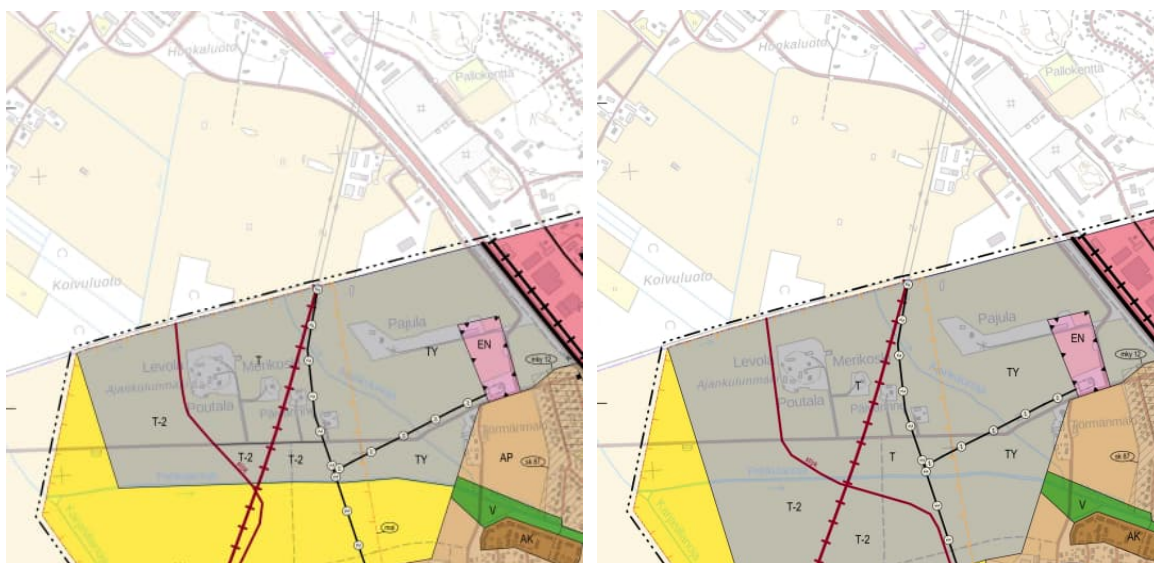
Lähivirkistysaluetta (**VL**).

Kaava-alueen itäreunaan on osoitettu päärata. Etelä- ja itäreunaan on osoitettu sähkölinja 100-400 kV. Länsireunaan on osoitettu seututie/pääkatu. VT 11 jatke osoitetaan valtatieksi. Valtatien varteen on osoitettu ohjeellinen maakaasujohto. Suunnittelualueen pohjoisreuna sijoittuu lentomelueen **me-1** rajalle.



Ote Kantakaupungin yleiskaavasta 2025.

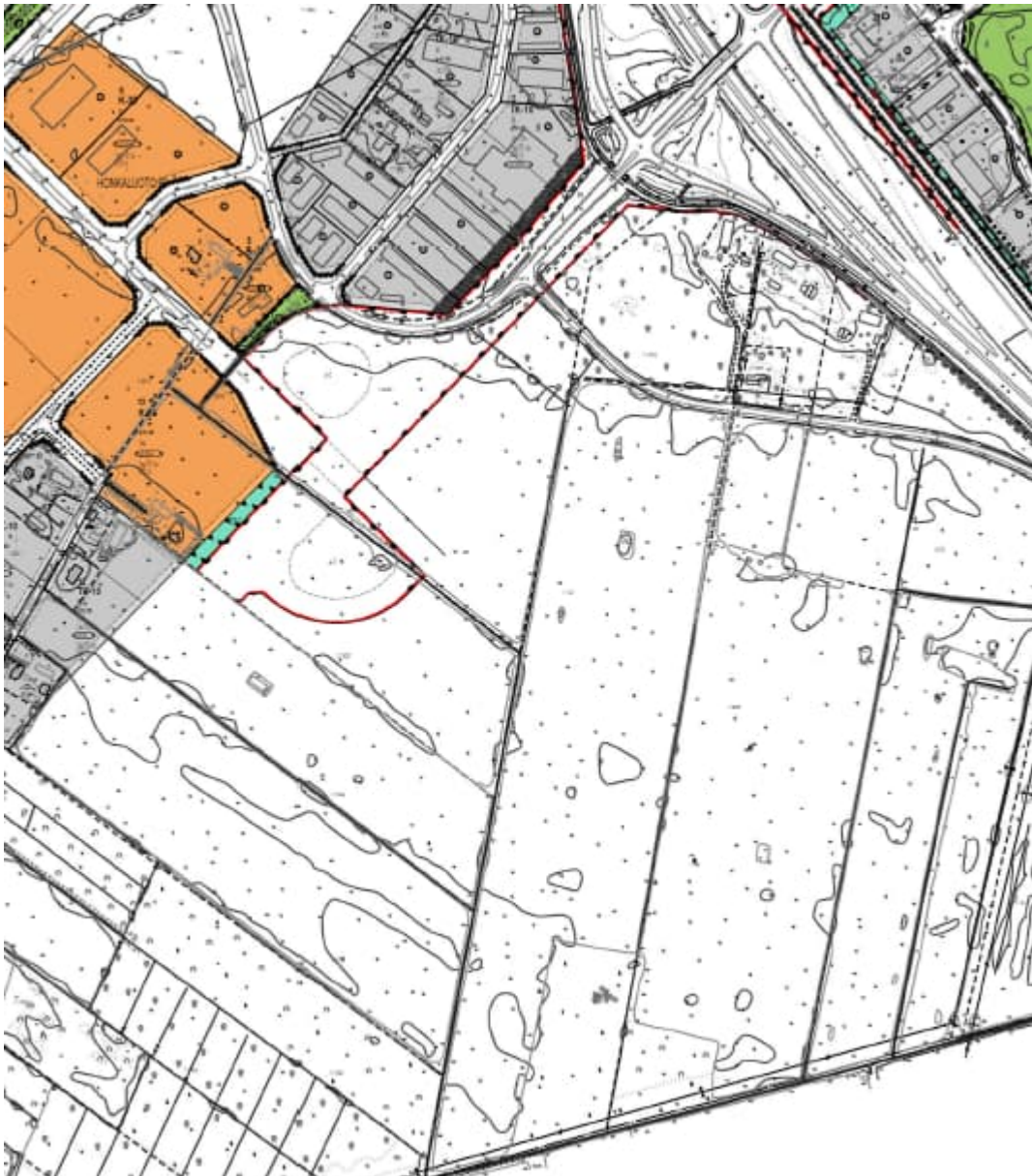
Alue rajautuu etelässä Ulvilan kaupunkiin. Ulvilassa on vireillä Keskustaajaman yleiskaava 2045. Kaavaluonnoksissa on esitetty teollista toimintaa suunnittelualueen eteläpuolelle.



Ulvilan keskustaajaman yleiskaavojen luonnoksista VE1 ja VE2 otteet. Kaupungin rajalta on esitetty uuden seututien/pääkadun sekä URPO-radon linjaukset.

Asemakaava

Suunnittelualueella on voimassa asemakaava **609 1535**, jonka kaupunginvaltuusto on vahvistanut 18.5.2009. Asemakaavassa suunnittelualue on katualuetta.



Ote ajantasa-asemakaavasta suunnittelualueella.

Pohjakartta

Alueen pohjakartta MK 1:2000 on Porin kaupungin kaupunkimittausyksikön laatima. Pohjakartta laaditaan JHS 185 2.5.2014 mukaisena.

Rakennusjärjestys

Porin kaupungin rakennusjärjestys on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 16.11.2020 ja tullut voimaan 1.1.2021.

Lähiympäristön kaavatilanne ja suunnitelmat

Lähin vireillä oleva kaavatyo sijaitsee Mikkolan alueella. Kaavan nimi: Mikkola 46. kaupunginosan korttelin 4 tonttia 14 koskeva asemakaavan muutos (Itäkeskuksenkaari).

Asemakaava-alueen liikenneselvitys

Kaava-alueelle laaditussa liikenneselvityksessä on tutkittu asemakaavan vaikutuksia liikenteen toimivuuteen sekä kaavan liikenneverkkotarpeita.

Maankäytön liikenne-ennusteessa on arvioitu, että alueelle tulisi enintään 2-3 uutta tavaraterminaalialia, muuten maankäyttö olisi nykyisenkaltaista työpaikkarakentamista. Honkaluodon voimassa olevan ja vireillä olevan kaava-alueen rakentuessa täyteen alueen vuorokaudessa tuottama liikenne olisi noin 13 300 ajon/vrk.

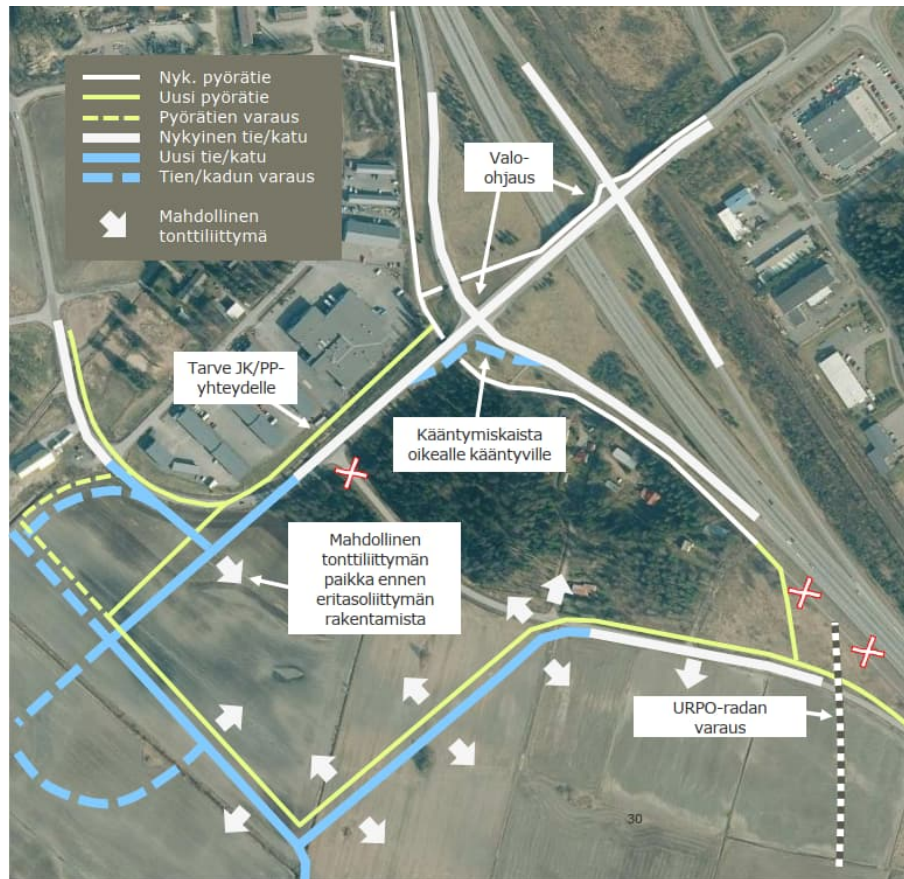
Kaava-alueen sijoittuminen valtateiden eritasoliittymän läheisyyteen tekee sen sijainnista otollisen liikennepalveluasemalle. Palveluasemat aiheuttavat paljon pistäytyvää liikennettä. Matkatuotosoppaan perusteella Honkaluotoon rakennettava palveluasema voisi aiheuttaa moottoriajoneuvoliikennettä 2000–3000 ajon/vrk.

Honkaluodon teoll. rakentamisen määrä nykyisen (45 000 k-m ²) lisäksi	Muu kuin teollisuusrakentamisen liikenne nykyisen liikenteen lisäksi	Liittymäjärjestelyt	Toimivuus	Johtopäätökset ja toimenpiteet	Simulointivideo
0 k-m ²	Palveluaseman liikenne	Nykyiset järjestelyt	Palveluaseman viikkaudesta riippuen pohjoisesta tuleva ramppi saattaa jonoutua.	Jos palveluasema toteutetaan, ramppiliittymiin on syytä toteuttaa valo-ohjaus toimivuuden takaamiseksi.	Linkki tilanteeseen, jossa valo-ohjausta ei ole, liikenne jonoutuu
70 000 k-m ² (20 %)	-	Nykyiset järjestelyt	Rajatilalla, jonka jälkeen pohjoisesta tuleva ramppi jonoutuu.	Ramppiliittymiin on toteutettava valo-ohjaus jos Honkaluotoon rakennetaan enemmän kuin 70 000 k-m ²	
0 k-m ²	2040 ennuste Vt:n 11 jatke	Nykyiset järjestelyt	Liikenneverkko ei toimi. Pohjoisesta tuleva ramppi jonoutuu.	Ramppiliittymiin on toteutettava valo-ohjaus	
354 000 k-m ² (100 %)	2040 ennuste Vt:n 11 jatke	Nykyiset järjestelyt valo-ohjauksella	Liikenneverkko ei toimi. Ramppiliittymät jonoutuvat ja liikenne ruuhkautuu.	Liittymiin tulee rakentaa ryhmittymiskaistoja , mikä johtaa myös siltarakenteiden uudistamiseen.	
140 000–180 000 k-m ² (40–50 %)	2040 ennuste Vt:n 11 jatke Palveluaseman liikenne	Nykyiset järjestelyt valo-ohjauksella	Palvelutasot liittymissä C ja D. Vt:n 11 suuntaiset jonot ovat ajoittain pitkiä.	Kaavojen rakennusoikeudesta voidaan toteuttaa n. 40–50 % palveluaseman lisäksi , minkä jälkeen ramppiliittymien kapasiteettia on kasvatettava.	Linkki tilanteeseen, jossa liittymät toimivat avarajoullaan

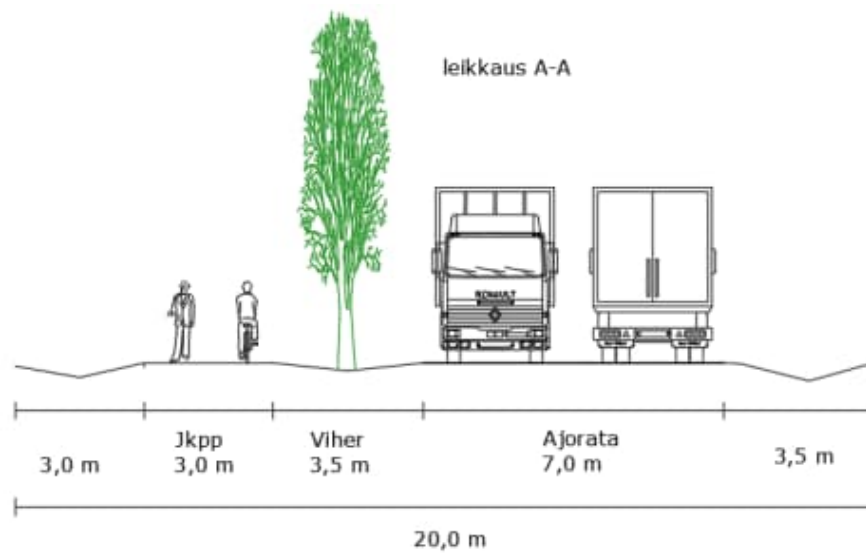
- Voimassa oleva asemakaava mahdollistaa 200 000 k-m² ja vireillä oleva kaava 154 000 k-m² (yhteensä 354 000 k-m² nykyisen 45 000 k-m² lisäksi).

Ramboll / Vaikutukset liikenteen toimivuuteen, 2020.

Valtatien 11 jatkeelle on asemakaavassa osoitettu varaus eritasoliittymälle Honkaluotoon. Uusi liittymä voi sijaita suunnitellussa paikassa, jos nykyisen eritasoliittymän pohjoisesta tulevalle rampille ei tarvita kiihdytyskaistaa ja vt11/vt2 liittymä tulkitaan tasoliittymäksi. Tällöin liittymäväli toteuttaa Perusverkon eritasoliittymät (39/2015) -ohjeen mukaisesti eritasoliittymän ja tasoliittymän välisen vähimmäisetäisyyden 60 km/h suunnittelunopeudella (200 m). Jos vt11/vt2 ramppiliittymä tulkitaan eritasoliittymäksi ja kiihdytyskaista vaaditaan, paras ratkaisu on toteuttaa liittymien välinen osuus sekoittumiskaistana. Tällöin ohjeellinen liittymäväli 60 km/h nopeudella on 400 metriä, jolloin uutta liittymää pitäisi siirtää noin 100 metriä asemakaavaan suunnitellusta paikasta.



Ramboll / Liikenneverkon muutokset, 2020.

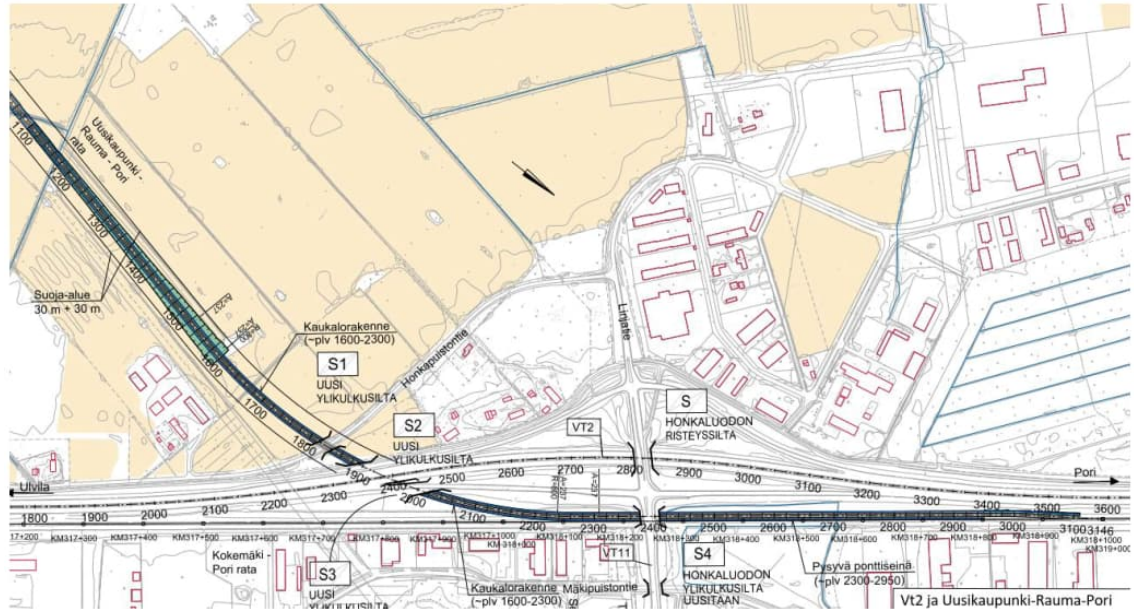


Ramboll / Tyyppipoikkileikkaus teollisuuskaduille, 2020.

URPO-radan aluevaraussuunnitelma

Aluevaraussuunnitelmassa on selvitetty valtatie 2 ja Uusikaupunki-Rauma-Pori-radan (URPO-rata) tilan tarpeita asemakaavoitusta varten sekä toimenpiteiden kustannuksia.

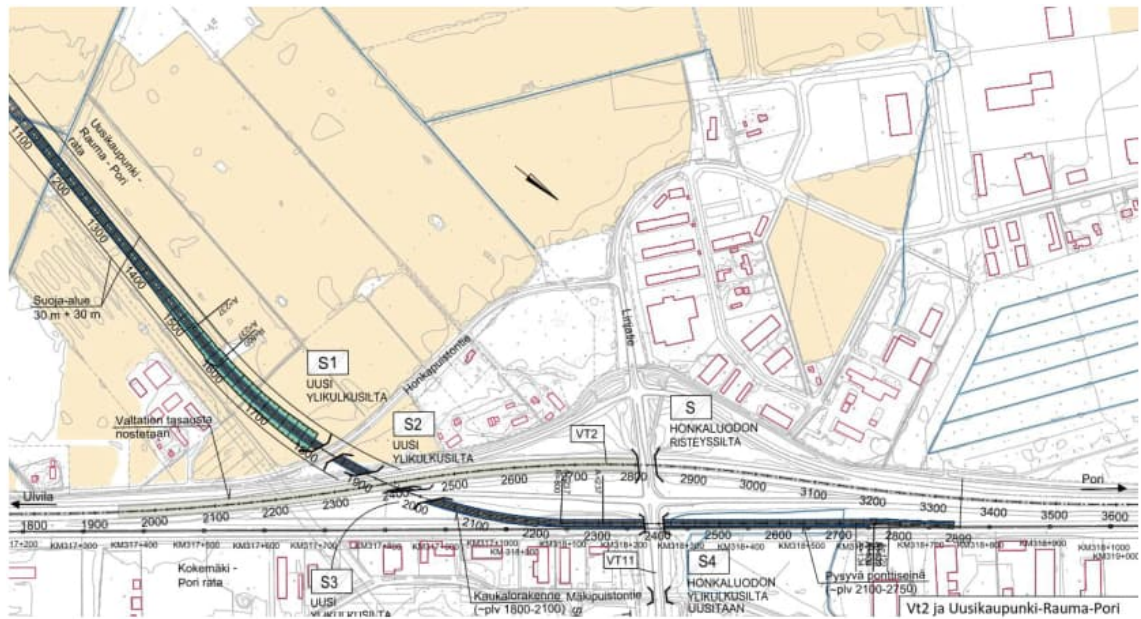
Aluevaraussuunnitelmassa esitetään kolme erilaista vaihtoehtoa radan ja valtatie risteämisestä.

VE1A:

Ramboll / Aluevaraussuunnitelma VE1A, 2020.

Vaihtoehdossa 1A Urpo-rata alittaa valtatie 2, jonka tasaus ja linjaus pysyvät nykyisellään. Valtatie alituksen kohdalla Urpo-rata kulkee kaukalarakenteessa. Honkaluodon ylikulkusilta uusitaan.

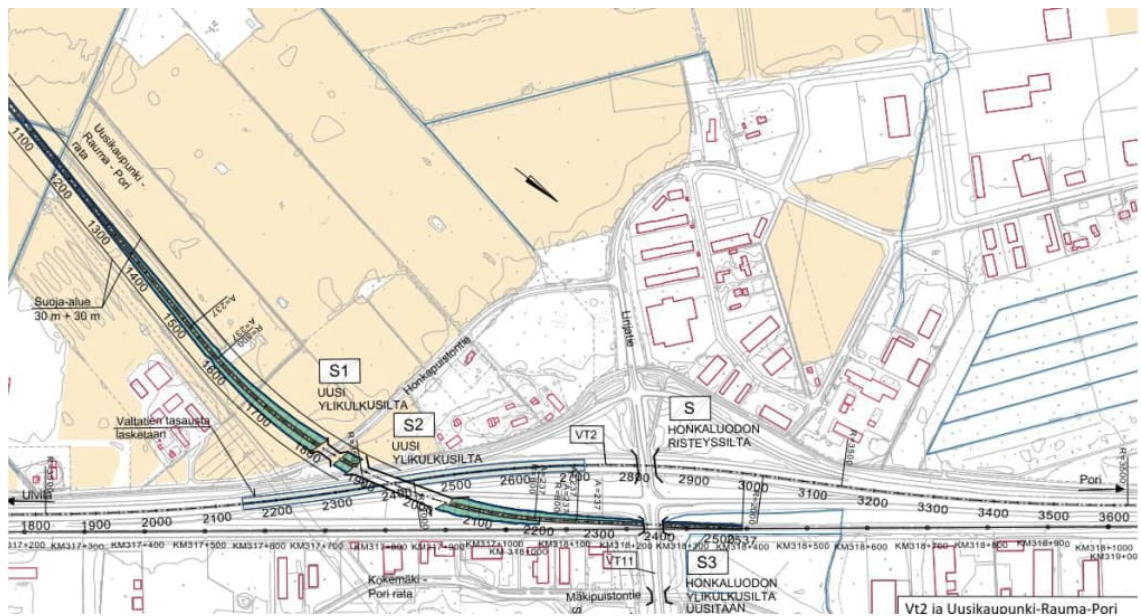
VE1B:



Ramboll / Aluevaraussuunnitelma VE1B, 2020.

Vaihtoehdossa 1B Urpo-rata alittaa valtatie 2, jonka tasausta nostetaan noin 2,3 metriä. Rata toteutetaan valtatie alituksen kohdalla kaukalorakenteena. Kaukalorakenteen pituus on noin 400 metriä lyhyempi kuin vaihtoehdossa 1A. Honkaluodon ylikulkusilta uusitaan. Honkapuistontien tasausta nostetaan.

VE2:



Ramboll / Aluevaraussuunnitelma VE2, 2020.

Vaihtoehdossa 2 Urpo-rata ylittää valtatie 2. Valtatie tasausta lasketaan noin 3,4 metriä. Rata ylittää valtatie 2 kaukalopalkkisillalla. Honkaluodon ylikulkusilta uusitaan. Honkapuistontien tasausta lasketaan.

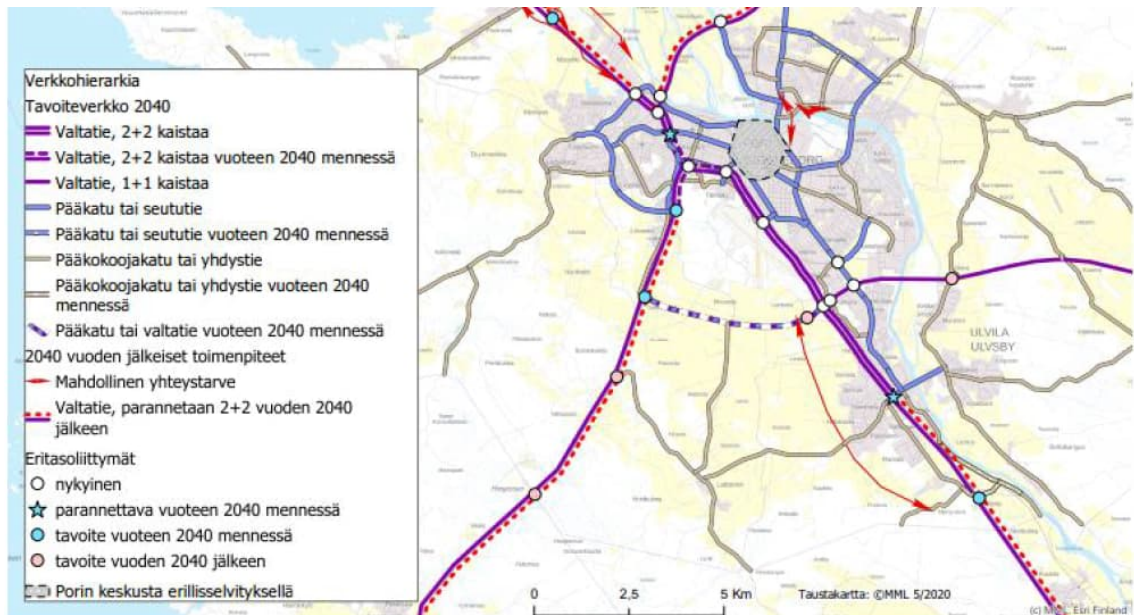
Aluevaraussuunnitelmassa on selvitetty Urpo-radan eri vaihtoehtojen alustavia rakentamiskustannuksia. Vertailujen perusteella vaihtoehto 2 on arvioitu alustavilta kustannuksiltaan edullisimmaksi.

Porin tie- ja katuverkkosuunnitelma 2040

Tie- ja katuverkkosuunnitelman tavoitteena on ollut määritellä tie- ja katuverkko moottoriajoneuvoliikenteen tarpeiden kannalta yleiskaavatasolla siten, että liikenneverkko mahdollistaa maankäytön tasapainoisen ja taloudellisen kehittämisen.

Valtatien 11 jatke on merkitty maakuntakaavaan uutena tieyhteytenä ja se on ollut varauksena maankäyttösuunnitelmissa ja maakuntakaavassa jo vuosikymmeniä. Nykyisin valtatie 11 liikenne kulkee valtatielle 8 Porin keskustan ohittavan valtatie 2 kautta, jossa valtakunnallinen liikenne sekoittuu paikalliseen työmatkaliikenteeseen. Uusi tieyhteys lyhentäisi matkaa noin 5 kilometriä. Toimenpiteiden tavoitteena on täydentää alueen päätieverkko puuttuvalla yhteydellä ja siten parantaa koko Satakunnan ja paikallisemmin Honkaluodon logistiikka-alueen kuljetusten toimintaedellytyksiä. Valtatie 11 jatkeen rakentamisella Honkaluodon logistiikka-alueen saavutettavuus mm. Rauman sataman suuntaan parantuisi merkittävästi. Ulvilan suuntaan valtatie jatkeelta olisi mahdollista rakentaa katu-yhteys Vainiolan länsipuolelta Kettumetsän teollisuusalueelle. Valtatie 11 jatkeelle osittain päällekkäinen toimenpide on valtatie 2 kehittäminen Porin keskustan kohdalla, joka parantaa hieman kuljetusten sujuvuutta myös valtateiden 8 ja 11 välillä.

Vt11 jatke otettiin mukaan vuoden 2040 tavoiteverkkoon joko valtatieksi tai 1. vaiheessa Honkaluodon logistiikka-aluetta palvelevana pääkatuna.



Ramboll / Porin tie- ja katuverkkosuunnitelma, 2021.

4. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

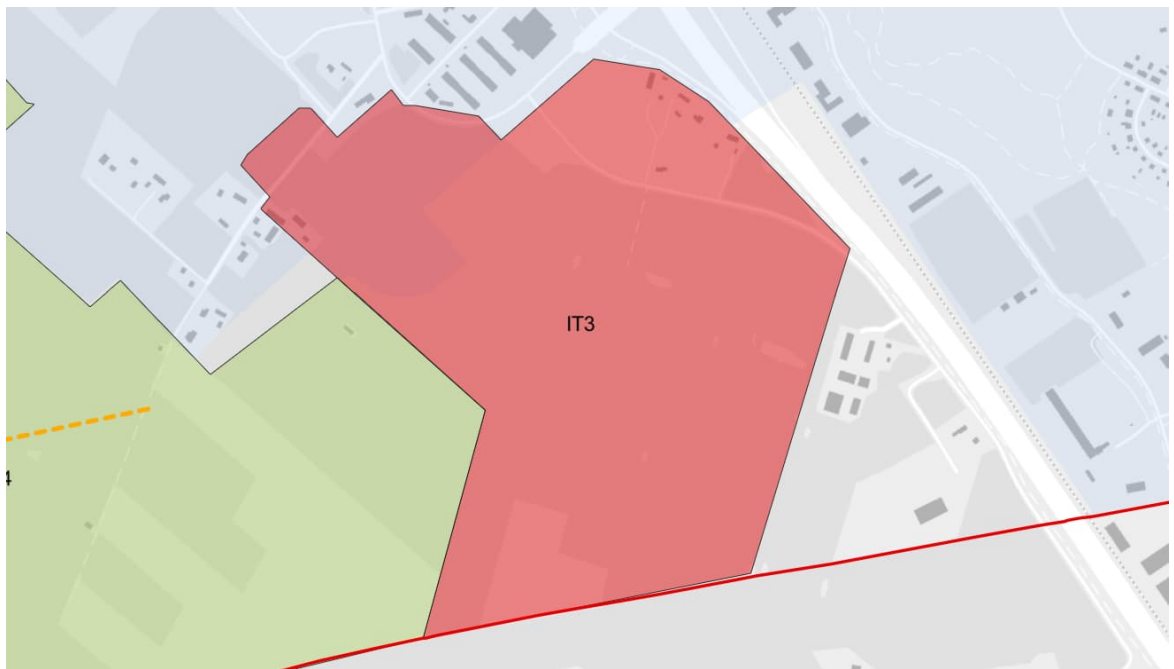
4.1. Asemakaavan suunnittelun tarve

Kaavatyön tavoitteena on Honkaluodon alueen kehittäminen monipuolisena yritysalueena.

4.2. Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Kaavatyö on tullut vireille 19.2.2020.

Kaavatyö on kaavoituskatsauksen 2022-24 kohde: IT2. Kaavatyö on kaavoituskatsauksessa 2024-26 kohteena IT3.



Kaavoituskatsaus 2024-26, kohdealue

4.3. Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1. Osalliset

- Suunnittelu- ja lähialueen maanomistajat ja asukkaat
- Suunnittelu- ja lähialueen yritykset ja yhteisöt
- Tekninen lautakunta
- Elinvoima- ja ympäristölautakunta
- Satakunnan museo
- Satakunnan pelastuslaitos
- Pori Energia Oy Energiayksikkö
- Pori Energia Sähköverkot Oy
- Porin Vesi
- Telia
- DNA Oy, Länsi-Suomi
- Satakuntaliitto
- Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Finavia
- Porin lentoasema
- Väylä

- Traficom
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes
- Ulvilan kaupunki
- Lattomerén viljelysaukean kuivatusalue VIII-ojitusyhteisö

4.3.2. Vireilletulo ja asemakaavaluonnos

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolosta on ilmoitettu kuulutuksella 19.2.2020 sanomalehdissä Satakunnan Kansa ja Satakunnan Viikko sekä kaupungin verkkosivuilla. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on postitettu osallisille.

Asemakaavaluonnoksen nähtävilläolosta on ilmoitettu kuulutuksella 16.12.2020 sanomalehdissä Satakunnan Kansa ja Satakunnan Viikko sekä kaupungin verkkosivuilla. Asemakaavaluonnos on postitettu osallisille.

4.3.3. Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (MRL § 63) on ollut nähtävillä 20.2.-20.3.2020.

Vireilletulon mielipiteissä todetaan (ote/tiivistelmä):

1 Lattomerén viljelysaukean kuivatusyhtiö:

Alue kuuluu ojitustoimituksessa vuonna 1945 hyväksyttyyn Lattomerén viljelysaukean kuivatussuunnitelmaan. Kuivatusojastot ja niihin kuuluvat rakenteet on kaikissa olosuhteissa pidettävä ojitussuunnitelman, luvan ja sen määräysten sekä vesilain mukaisessa kunnossa. Kuivatusalue on vanhaa merenpohjaa, jossa on happamia sedimenttejä. Jo nykyinen Honkaluodon asemakaava ja sen mukainen käyttö on vaikeuttanut Honkaluodon ja sen alapuolisen Lattomerén alueen kuivatusta huomattavasti. Kaava-alueen laajentuminen lisää merkittävästi kuivatukseen ja ympäristöön kohdistuvia vahingollisia muutoksia. Kunnallistekniikan ja rakennusten rakentamisen ulottaminen pohjaveden pinnan alapuolelle on saanut sulfidisavet hapettumaan ja aiheuttanut happamien ja metallipitoisten vesien liikkeelle lähdön ja sakkautumisen kuivatusojastoon. Kuivatusojaston kunnossapidon kustannukset ovat lisääntyneet huomattavasti ja alueen kuivatustilanne on heikentynyt. Happamien alunamaiden vahingot lisääntyvät kaava-alueen laajentuessa ja sitä mukaa kuin alueen rakentaminen edistyy. Honkaluodon asemakaava-alueen muutos lisää merkittävästi haittoja ja vahinkoja vähentävien rakenteiden lisärakennustarvetta.

Vireilletulon ennakkolausunnoissa todetaan (ote/tiivistelmä):

2 Pori Energia Oy Energiapalvelu:

Alueelle on saatavilla kaukolämpö.

3 Varsinais-Suomen ELY –keskus:

Honkaluodon alueella on havaittu happamia sulfaattimaita. Niiden esiintyminen tarvitsee selvittää myös vireillä olevalla kaava-alueella. Selvityksen perusteella tulee tehdä suunnitelma mahdollisten happamuushaittojen vähentämiseksi. Suunnittelussa tulee huomioida valtaojien kunnossapidon tarpeet. Maisemavaikutuksia on myös tarpeen arvioida. Voimassa olevan Honkaluodon asemakaavan vt11 jatkeen eritasoliittymä on liian lähellä Honkaluodon eritasoliittymän ramppiliittymiä, mikä ei näyttäisi täyttävän uudelle valtatielle asetettavia vaatimuksia. Eritasoliittymän tilavaraus tulisikin todennäköisesti sijoittaa kauemmas valtatiestä 2. Eritasoliittymän sijain-

tia ja myös valtatie 2 etelänpuoleisia muita tie- ja katujärjestelyjä olisi hyvä tutkia käynnistyneessä Porin tie- ja katuverkkosuunnitelmassa.

4 Ympäristö- ja lupapalvelut –toimiala:

Happamat sulfaattimaat ovat aiheuttaneet Honkaluodossa jo pitkään ojien liettymistä sekä uomien tukkeutumista. Asemakaavan laajentaminen tulee vaikuttamaan alueen hulevesien hallintaan kuten uomakapasiteetin mitoittamiseen, uomien rakenteisiin sekä viivytysalueiden ja käsittelyrakenteiden mitoittamiseen. Yleiskaavan EV- ja VL-alueet tulee säilyttää asemakaavassakin. Samoin Honkapuistontien pohjoispuolinen metsikkö on monilajinen ja toimii suojana Sorvantien asutukselle. Se on siten tärkeä säilytettävä alue.

5 Satakunnan museo:

Ei huomautettavaa Honkaluodon asemakaavahankkeesta osallistumis- ja arviointisuunnitelman perusteella. Suunnittelualue ei sijoitu mihinkään valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön. Museo toteaa ainoastaan, että asemakaavaa laadittaessa tulee ottaa huomioon läheinen Lattomerän maakunnallisesti arvokas maisema-alue (Maisemallisesti tärkeä alue) ja hieman suppeampi maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö (kh2), jotka molemmat on osoitettu Satakunnan vaihemaakuntakaavassa 2.

6 Traficom / liikenne- ja viestintäministeriö:

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on mainittu ja esitetty lentoaseman esterajoituspinnat, jotka tulee huomioida paitsi rakennusten, myös nostureiden osalta. Suunnittelualueen toiminnoista tulee rajata pois eläimiä, erityisesti lintuja, mahdollisesti houkuttavat kohteet. Liikennetarkastelussa kannattaa ottaa huomioon myös lentoliikenne. Lentomelualueelle tai sen välittömään läheisyyteen on lähtökohtaisesti hyvä sijoittaa ei-meluherkkiä toimintoja.

7 Satakuntaliitto:

Satakunnan vaihemaakuntakaavassa 2 on osoitettu kaava-alueen lounaispuolelle Lattomerän kulttuurimaisema –niminen maakunnallisesti arvokas maisema-alue. Kaavaa laadittaessa tulisi arvioida hankkeen vaikutuksia maisemaan. Liikennetarkastelussa tulee ottaa huomioon URPO – radan linjaus, sallittavat kaarresäteet ja pituuskaltevuudet. Lisäksi tarkastelussa on huomioitava vt2 rinnakkaisyydet sekä vt11 jatko-osuudelle rakennettavan eritasoliittymän tilatarpeet.

Asemakaavaluonnos (MRL § 62) on ollut nähtävillä 17.12.2020 – 29.1.2021.

Ei luonnosvaiheen mielipiteitä.

Luonnosvaiheen ennakkolausunnoissa todetaan (ote/tiivistelmä):

8 Elinvoima- ja ympäristötoimiala:

Tarpeen ottaa huomioon pohjakartan ajantasaistuksen yhteydessä kartoitetut rajamerkkien sijainnit. Asemakaava-alueen kadut tulee nimetä ja kiinnittää huomiota siihen, että nimistö soveltuu alueen teemaan. Asemakaavassa pitää ottaa kantaa laadittavaan tonttijakoon ja siihen laadittaanko asemakaavan alueella sitova tonttijako erillisenä vai jo asemakaavan yhteydessä. Yleiskaavan EV- ja LV-alueet tulee säilyttää asemakaavassa. Kaavamääräyksissä pitää huomioida mahdolliset happamat sulfaattipitoiset orsivesiesiintymät, joiden vuoksi rakennustöiden aikana on tarkkailtava kaivantojen valumavesien pH:ta ja varauduttava tarvittaessa niiden neutralointiin. Alueen ojavesien pH:ta on tarkkailtava säännöllisesti vuoden ajan rakennustöiden päättyttyä. Hulevesien hallintaan on tärkeää kiinnittää erityistä huomiota.

9 DNA Oyj:

Ei huomauttamista.

10 Varsinais-Suomen ELY-keskus:

Jotta VT 11:n jatke olisi varmemmin mahdollista toteuttaa valtatietasoisena, olisi hyvä varautua valtatie 11:n jatkeen liittymäpaikan siirtoon niin, että eritasoliittymien ramppiliittymien väli olisi vähintään 400 metriä. Eritasoliittymään on syytä varautua myös, mikäli kaava-alueen uusi katu jatkuu joskus valtatie 2 rinnakkaisyyhteytenä Honkaluodosta Ulvilan puolelle, ja katuyhteyden varaan sijoittuisi runsaasti liikennettä aiheuttavia kaupan toimintoja.

Kaavalla on vaikutuksia alueelle suuntautuvaan liikenteeseen ja vt11/2 eritasoliittymän toimivuuteen. Alueen laajemman käyttöönoton alkaessa tulee vt11/2 eritasoliittymän ramppien toimivuutta parantaa valo-ohjauksella. Mahdollisen liikenneaseman rakentuessa tulee tarvittavat valo-ohjaukset olla rakennettuna. Mahdollisen liikenneaseman ympäristössä on hyvä huomioida linja-autoliikenteen liityntäpysäköinnin tarve, joka voisi olla osa KTY-korttelialuetta.

Kaava-alueen pohjoispuolella, voimassa olevan asemakaavan LT-alueella, sijaitsee maantie/ylhdystie 12879. LT-alueella on voimassa liittymäkielto, joten mahdollisten maankäytön liittymien toteuttaminen maantiejaksolla vaatii asemakaavasta poikkeamispäätöksen. Mikäli valtatie 11 jatke eritasoliittymineen aikanaan toteutuu, ei valtatie 2 ja uuden eritasoliittymän välillä voi enää olla tasoliittymiä.

Linjatien eteläpuolelle olisi hyvä pohtia jalankulku- ja pyörätietä.

Valtatien 2 ja URPO-radan risteäminen on toteutettava eritasoratkaisuna, mikä tulee edellyttämään valtatie tiealueen leventämistä. Radan linjaus sekä mahdolliset muutokset tiehen ja sen rampeihin tulisi selvittää, sillä uudet järjestelyt tulevat mitä todennäköisimmin vaikuttamaan ko. kaava-alueen pohjois- ja koillisreunaan ja tie- ja rata-alueille on varattava lisää tilaa. Suunnittelussa tulee varautua myös Tampere-Pori radan kaksoisraiteeseen. Kaavasta on tarpeen saada myös väyläviraston lausunto.

Koska ELY-keskus on todennut alueella olevan happamia sulfaattipitoisia orsivesiesiintymiä, on työn aikana kuitenkin syytä tarkkailla kaivantojen valumavesien pH:ta ja varauduttava tarvittaessa niiden neutralointiin. Alueen ojavesien pH:ta on myös syytä tarkkailla säännöllisesti esim. vuoden ajan rakennustöiden vielä loputtua, jotta huomataan mahdollinen rakennustöistä aiheutuva hapan valunta ja voidaan ryhtyä toimenpiteisiin mahdollisen happaman valunnan ehkäisemiseksi.

Kaava-alueen rajoituksessa maakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen (Lattomerän kulttuurimaisema), näkee ELY-keskus tarpeellisuutta arvioida hankkeen maisemavaikutuksia.

Rakennuskorkeuksissa tulee ottaa huomioon lentoliikenteen aiheuttamat rajoitukset.

Suunnittelualueen pohjoisen metsäalueen osalta on tarpeen tehdä luontoselvitys.

11 Pori Energia Oy Energiapalvelu

Alueelle rakennettaviin kiinteistöihin on saatavilla kaukolämpö. Ei muuta huomauttamista.

12 Pori Energia Sähköverkot Oy

Pori Energia Sähköverkot Oy:llä ei ole huomautettavaa asemakaavan muutoksen suhteen. Rakentamisen johdosta siirrettävien Pori Energia Sähköverkot Oy:n (PESV) komponenttien kustannukset kohdistetaan siirron tarvitsijan maksettavaksi. Kaavassa tulee noudattaa PESV:n ja STM:n varoetäisyyksiä sähkölinjojen osalta, sekä sähköverkkojen johtoalueen lunastusetäisyyksiä. Kaavan tulee mahdollistaa sähkönjakelun vaatimien komponenttien sijoittamisen sähkönjakelun kannalta optimaalisiin paikkoihin (muuntamot, jakokaapit ja kaapelit jne.).

13 Satakuntaliitto

Honkaluodon 80. kaupunginosan 1. asemakaavan ja asemakaavan muutoksen luonnos on pääpiirteissään Satakunnan maakuntakaavan, Satakunnan vaihemaakuntakaavan 2 ja Porin Kanta-kaupungin yleiskaavan mukainen. Jatkosuunnittelussa erityistä huomiota tulee kiinnittää liikennejärjestelmän toimivuuteen, turvallisuuteen ja kehittämisedellytysten turvaamiseen sekä mai-

sema-alueen vaikutusten arviointiin.

Satakuntaliitto lausui Porin Honkaluodon asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, että liikennetarkastelussa tulee ottaa huomioon URPO-radon linjaus, valtatie 2 rinnakkaistie sekä valtatie 11 jatko-osuudelle rakennettavan eritasoliittymän tilan tarpeet. URPO-radon linjaus on huomioitu asemakaavaluonnoksessa. Eritasoliittymän sijaintia ja valtatie 2 muita tie- ja katu-järjestelyjä olisi hyvä tutkia käynnistyneessä Porin tie- ja katuverkkosuunnitelmassa.

Asemakaavaluonnoksen liikenneselvityksessä on arvioitu nykyisen kaavan toteutumisen aiheuttamaa liikenteen lisääntymistä Honkaluodon eritasoliittymässä ja sen rampeilla, joista kulku kaava-alueelle on suunniteltu. Toimivuustarkastelun yhteenvedossa todetaan, että Honkaluodon alueen maankäytön lisääntyessä tietyn määrän, on valtatie 2 ramppien liittymiin rakennettava valo-ohjaus. Mikäli liikenteen palveluasema toteutuu, olisi valo-ohjaus suositeltavaa rakentaa heti palveluaseman rakentamisen yhteydessä. Liikennemäärän kasvaessa Honkaluodon eritasoliittymän toimivuutta on kohennettava ramppijärjestelyin v. 2040 mennessä. Liikenneselvityksen mukaan vireillä olevan asemakaavan toteutuessa valtatie 2 liittymät eivät toimi edes valo-ohjattuina ja tällöin on varauduttava uudistamaan sekä valtatie 2 että valtatie 11 eritasoliittymäjärjestelyjä. Jatkosuunnittelussa liikenneselvityksen näkökulmat tulee huomioida ja vaikutuksia arvioida asemakaavan ja asemakaavan muutoksen suunnittelualuetta laajemmalla alueella. Satakuntaliitto esittää kaava-alueen laajentamista siten, että liikennejärjestelmä tulisi kokonaisuudessaan suunnitelluksi yhdessä asemakaavassa.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen mukaan Honkaluodon alueella on havaittu happamia sulfaattimaita. Porin Honkaluodon 2. vaiheen sulfidimaaselvityksessä selvitysalueella ei ole havaittu varsinaista hapanta sulfaattimaata tai potentiaalisia sulfidimaita. Selvityksen mukaan alueen oja-vesien pH:ta on kuitenkin syytä tarkkailla säännöllisesti esim. vuoden ajan rakennustöiden loputtua, jotta huomataan mahdollinen rakennustöistä aiheutuva hapan valunta ja voidaan ryhtyä toimenpiteisiin mahdollisen happaman valunnan ehkäisemiseksi. Satakuntaliitto esittää, että asemakaavan yleisiin määräyksiin tulee lisätä määräyksiä liittyen hulevesien hallintaan.

Satakunnan vaihemaakuntakaavassa 2 on osoitettu nyt suunnitteilla olevan asemakaava-alueen lounaispuolelle Lattomerän kulttuurimaisema -niminen maakunnallisesti arvokas maisema-alue. Koska suunnittelualue rajautuu maakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen, tulisi kaavaa laadittaessa arvioida myös hankkeen vaikutuksia maisemaan. Luonnosvaiheen kaavaselvityksestä hankkeen vaikutusten arviointi puuttuu kokonaan, joten sitä ei ole mahdollista kommentoida.

Suunnittelualueen sijaitessa avoimen maisema-alueen reunalla Satakuntaliitto esittää harkittavaksi valaistusta, mainosvaloja ja mainostorneja koskevien määräysten lisäämistä kaavamääräykseen.

14 Liikenne- ja viestintävirasto/Traficom

Määräyksissä on syytä huomioida Porin lentoaseman erityistarpeet ja toimintaedellytykset. Kaava-alue sijaitsee lentoaseman esterajoituspintojen alueella.

Korkeusrajoituksia selvittäessä on syytä huomioida myös rakennusten rakentamisessa tarvittavat torninosturit. Torninosturit ovat pitkäaikaisia kiinteitä esteitä ja voivat esterajoituspinnan ylitäessään estää lentomenetelmän käytön ja heikentää merkittävästi lentoaseman käytettävyyttä. Suunnittelussa on syytä huomioida myös lentoaseman melualue ja välttää melulle herkkien toimintojen sijoittamista alueelle.

15 Porin Vesi

Talousveden jakelu ja jätevesiviemärointi ovat järjestettävissä kaavaluonnoksen mukaisella alueella. Hulevesien johtaminen on Porin Veden käsityksen mukaan tarkoituksenmukaista hoitaa avo-ojin, mikä on otettava huomioon aluevarauksissa.

Mielipiteet ja ennakolausunnot ovat nähtävissä asiakirjoissa.

Asemakaavaehdotukset ovat olleet nähtävillä (1.) 7.7. - 31.8.2022 ja (2.) 12.12.2024 - 13.1.2025 (MRL 65§, MRA 27§)

1. kaavaehdotuksen palauteraportti, saatiin 2 muistutusta ja 8 lausuntoa (Liite 10).
2. kaavaehdotuksen palauteraportti, saatiin 2 muistutusta ja 8 lausuntoa (Liite 11).

Ehdotusvaiheiden muistutukset ja lausunnot ovat nähtävissä asiakirjoissa sekä tiivistelmänä selostuksen liitteenä.

4.3.4. Viranomaisyhteistyö

Yhteistyö on hoidettu pääosin lausuntomenettelyllä.

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu on pidetty 28.5.2020.

Viranomaisneuvottelun muistio on kaavaselostuksen liitteenä 7.

2. Ehdotusvaiheen jälkeinen viranomaisneuvottelu pidettiin 12.3.2025, muistio on kaavaselostuksen liitteenä 12.

4.4. Asemakaavan tavoitteet

4.4.1. Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Maakuntakaavan tavoitteet

Yhdyskuntarakennetta eheytetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saatavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen.

Alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Runsaasti henkilöliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot suunnataan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muutoin hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä. Erityistä huomiota kiinnitetään lisäksi liikenneturvallisuuden parantamiseen. Lentoasemien ympäristön maakäytössä tulee ottaa huomioon lentoliikenteen turvallisuuteen liittyvät tekijät, erityisesti lentoesteiden korkeusrajoitukset, sekä lentomelun aiheuttamat rajoitukset.

Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet

Hyvillä liikenneyhteyksillä muualle maahan ja ulkomaille edesautetaan positiivista aluekehitystä. Sujuvalla liikkumisella luodaan edellytyksiä ihmisten, yritysten ja organisaatioiden kanssakäymiselle, verkostoitumiselle ja liikesuhteille sekä vahvojen työmarkkina-alueiden syntymiselle.

Yleiskaavan tavoitteet

Valtatien 2 suuntaisen yritysalueen, joka ulottuu yli kuntarajojen, vetovoima ylittää muut alueet. Ketjussa lähinnä keskustaa ovat ratapihan ja lentoaseman ympäristöt. Lentokentän kaakkoispuolella oleva Honkaluodon alue tarjoaa laajan yritysalue mahdollisuuden monenlaiselle toiminnalle, koska se tukeutuu valtatieverkkoon ja lentokentän alueeseen sekä Ulvilaan, jonka yleiskaavassa on jo omalta osaltaan varauduttu yritysalueen laajentumiseen.

Uutta teollisuusaluetta on osoitettu merkittävimmin Honkaluodosta, joka on Ulvilaan kiinni kasvavan nauhakaupunkirakenteen merkittävä solmukohta. Alueella on todennäköisesti odotettavissa myös kapallisten palveluiden sekoittumista.

Liikenteellisesti elinkeinoelämän kannalta merkittävä hanke on valtatie 11 jatkeen rakentaminen valtatielle 8, joka toteutuessaan loisi Honkaluotoon hyvinkin houkuttelevan alueen. Honkaluodon yritysalueen merkityksen kasvaessa vt11 jatkeelle varataan eritasoliittymän paikka Ulvilan keskustaa ja man länsipuolista ohitustietä varten.

Honkaluoto sijaitsee nauhakaupungin keskeisessä solmukohdassa, valtateiden 2 ja 11 risteyksessä Ulvilan rajalla. Valtateihin tukeutuvaa kuljetus- ja jakelujärjestelmää tarvitseville yrityksille on mahdollisuus järjestää suuriakin pinta-aloja vaativia aluekokonaisuuksia ja terminaalijärjestelmiä. Valtatien 11 jatke valtatielle 8 mahdollistaa raskaan liikenteen oikoreitin eteläisen ja itäisen kulkusuunnan välille. Alue voidaan ottaa käyttöön tasoliittymillä ennen valtatie 11:n jatkeen rakentamista.

5. ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1. Kaavan rakenne ja mitoitus

5.1.1. Rakenne

Kaavaratkaisu pohjautuu Honkaluodon voimassa olevassa asemakaavassa osoitettuun valtatie 11 jatkeen liikennetietä. Valtatien jatke voidaan toteuttaa joko valtatie tai pääkatuna.

Alueen toimintojen pääpaino on teollisuus- ja varastotoiminnoissa mutta niiden yhteyteen on mahdollista sijoittaa myös liike- ja toimistotiloja.

Alueelle ei osoiteta asumista tai virkistysaluetta.

VT 11 jatkeen eteläpuolelle osoitetaan esimerkiksi liikennepalveluaseman toimintoja mahdollistava korttelialue.

Kaava-alueen reunoille jääville alueille on osoitettu suojaviheralueita, joita voidaan hyödyntää yhdyskuntatekniikan sijoittamiseen tai alueen hulevesien hallinnan järjestämiseen.

Kaava-alueen itäreunaan sijoittuu rautatiealue varauksena Uusikaupunki-Rauma-Pori –radalle.

Kaava-alueen etelä- ja itäreunoille osoitetaan aluevaraukset voimajohtoille.

VT 11 jatkeen viereen osoitetaan aluevaraus muun muassa maakaasuverkon yhteystarpeelle.

5.1.2. Mitoitus

Kaavatyön yhteydessä laaditussa liikenneselvityksessä on kaava-alueen arvioitu mahdollistavan noin 800 työpaikan sijoittumisen.

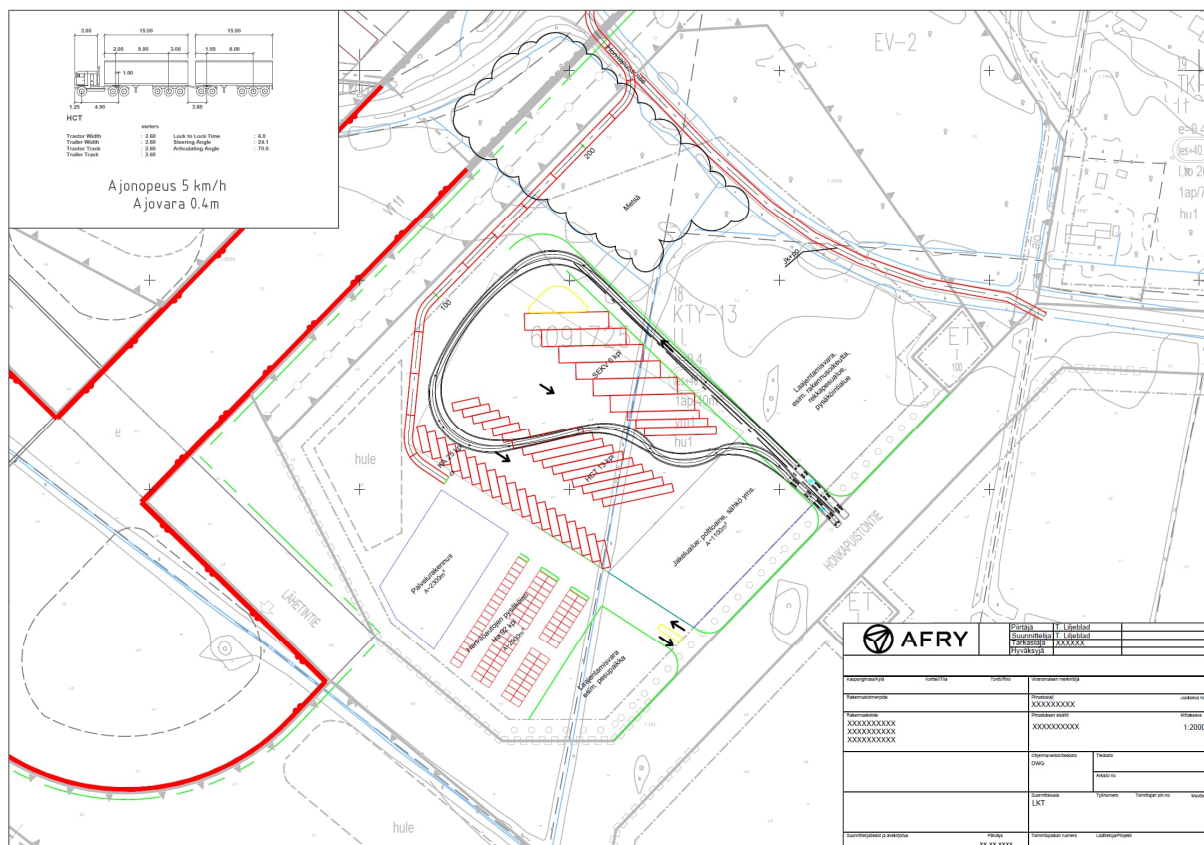
Kaava-alueen koko on noin 67,3 ha.

Kaavassa muodostuu:

- Toimitilarakennusten korttelialuetta noin 6,1 ha / 29300 k-m²
- Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta noin 26,3 ha / 262000 k-m²
- Teollisuus-, varasto-, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta noin 3,2 ha / 12 800 k-m²
- Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevaa korttelialuetta noin 1.6 ha / 3000 k-m²

5.1.3. Palvelut

Kaava-alueen **KTY**-korttelialueelle on mahdollista sijoittaa liikennepalveluasema. Liikennepalveluaseman yhteyteen voi sijoittua muun muassa huoltoasema-, toimisto-, ravintola-, autonpesu-, varasto- ja majoitustiloja sekä vähittäiskaupan myymälätiloja tai vastaavaa näihin verrattavaa toimintaa. Liikennepalveluaseman yhteyteen on mahdollista sijoittaa myös raskaan liikenteen valvottua levähdys- ja pysäköintitoimintaa huoltorakennuksineen.



AFRY, Liikennepaikan luonnos, aluesuunnittelua. 8/2024

5.2. Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Kaavatyön tavoitteena on Honkaluodon nykyisen yritysalueen laajentaminen vt11 jatkeen eteläpuolelle. Alueelle mahdollistetaan joustavan ja nykyaikaisen yritysalueen muodostuminen. Honkaluodon alueen saavutettavuus on hyvä, sen sijaitessa valtateiden 2 ja 11 risteysalueella sekä lähietäisyydellä lento- ja rautatieasemasta. Etäisyys Mäntyluodon satamaan on noin 25 km. Alueelle ei osoiteta asuintoimintoja. Alue on tällä hetkellä pääosin peltomaista maisemaa, jota tulevat muuttamaan uusien toimintojen rakennukset sekä mahdollisesti tulevaisuudessa rakentuvan Urpo-radan rakenteet. Myös uusi valtatie 11 jatkeena toimiva liikenneyhteys valtateiden 2 ja 8 välillä tulee merkittävästi muuttamaan ympäristön maisemaa tulevaisuudessa.

Vt11 jatkeen yhteyteen sijoittuvalle **KTY**-korttelialueelle annetaan ympäristökuvaa koskevia määräyksiä. Kaavassa annetaan yleisiä määräyksiä koskien lentoesterajoituspintoja, hulevesien käsittelyä ja alueen valuma- ja ojavesien tarkkailua. Kaavassa annetaan yleinen määräys jätehuoltotilojen sijoittamisesta. Kaavassa määrätään aurinkokeräimien sijoittelusta ja niiden aiheuttamien häiritsevien heijastusten minimoimisesta.

5.3. Aluevaraukset

5.3.1. Korttelialueet

KTY-13 - Toimitilarakennusten korttelialue.

Alueelle saa sijoittaa polttoaineen jakeluaseman. Rakennusoikeudesta enintään 300 kerrosalaneliömetriä saa käyttää päivittäistavarakaupan myyntipinta-alaksi. Rakennusoikeudesta enintään 80 % saa käyttää myymälätiloja varten. Ulkovarastoalueet on aidattava vähintään 2 metriä korkealla umpinaisella aidalla. Pysäköintialueet on jäsennoitava osiin pensas- ja puuistutuksin. Alueella on otettava huomioon liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen, niiden ympäristöjen sekä liito-oravien liikkumisen turvaaminen.

K-39 - Liike-, toimisto-, tuotanto- ja varastorakennusten korttelialue.

Tontin rakennetusta kerrosalasta saa enintään 50 % käyttää tuotanto- ja varastotiloja varten. Rakennusten etäisyyden naapuritontin rajasta tulee olla vähintään yhtä suuri kuin rakennusten korkeus, kuitenkin vähintään 4 m.

T-17 - Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.

Korttelialueelle saa sijoittaa datakeskusrakennuksia, sekä niiden energiahuoltoa palvelevia laitteita ja rakennuksia. Rakennuksen etäisyyden naapuritontin rajasta tulee olla vähintään yhtä suuri kuin rakennuksen korkeus, kuitenkin vähintään 4 m. Tontit on aidattava.

TK-25 - Teollisuus-, varasto-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.

Rakennusten etäisyyden naapuritontin rajasta tulee olla vähintään yhtä suuri kuin rakennusten korkeus, kuitenkin vähintään 4 m. Tonttien rakentamiseen sekä kulkuväyliin käytettävän alueen ulkopuolisella alueella on säilytettävä liito-oravien liikkumisen kannalta riittävästi puustoa.

5.3.2. Muut alueet ja määräykset

LR - Rautatiealue.

LT - Liikennealue

ET - Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.

EV - Suojaviheralue.

EV-2 - Suojaviheralue. Alueella on otettava huomioon liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen, niiden ympäristöjen sekä liito-oravien liikkumisen turvaaminen.

YLEISET MÄÄRÄYKSET:

Laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamisessa tulee huomioida ilmailulain mukaisen lentoesteluvan tarve.

Rakentamisessa on huomioitava raideliikenteen aiheuttaman tärinän riskit.

Jätehuoltotilat tulee sijoittaa rakennuksen sisään tai aidattuun katokseen.

Rakennustöiden aikana on tarkkailtava valumavesien pH:ta ja varauduttava niiden neutralointiin.

Alueen ojavesien pH:ta on tarkkailtava vuoden ajan rakennustöiden päätyttyä.

Alueen tonttien rakennuslupa-asiakirjoihin tulee sisältyä maaperäselvitys.

Maansiirto- ja kaivuutöissä löytyvät sulfidipitoiset maa-ainekset tulee neutraloida.

Tontin rakentamisesta muodostuvat maamassat tulee hyödyntää tontilla.

Alueen rakentaminen on tehtävä siten, ettei siitä aiheudu haitallista pohjaveden pinnan alenemista. Suositeltava alin kuivatustaso on 1,5 m nykyisestä maanpinnasta.

Alueen rakennuksiin ei saa rakentaa maanalaisia tiloja, kuten kellareita. Pohjarakentamisessa tulee käyttää vähähiilisiä ratkaisuja.

Alueen mainospylväiden ja -laitteiden on kohtuullisesti sopeuduttava ympäristöön, eivätkä ne saa aiheuttaa kohtuutonta valohaittaa asutukselle tai häiritä liikennettä.

Alueen tonttien vettä läpäisemättömiltä pinnoilta tulevia hulevesiä tulee viivyttaa alueella siten, että viivytyspaineiden tai -altaiden mitoitustilavuuden tulee olla 1 kuutiometri jokaista 100 vettä läpäisemätöntä pinta-alaneliömetriä kohden.

Viivytyksaltaiden rakentamisessa tulee käyttää luontopohjaisia ratkaisuja. Viivytyksrakenteiden tulee tyhjentyä 24 tunnin kuluessa täyttymisestään.

Alueella ei hyväksytä maanalaisia hulevesien viivytyksrakenteita.

Rakennusten hukkalämpöä tulee hyödyntää alueen rakennusten lämmittämässä. Ylimääräinen hukkalämpö tulee syöttää takaisin kaukolämpöverkkoon.

Alueen rakentamisessa tulee kiinnittää erityistä huomiota alueen ilmastokestävyyteen ja pyrkiä hiili-neutraaliin rakentamiseen. Pääasiallisena rakennusmateriaalina tulee käyttää puuta.

Aurinkoenergiakeräimiä ja -paneeleja saa sijoittaa rakennusten vesikatoille ja julkisivuun. Rakennusten julkisivuilla aurinkopaneelien sijoittelu tulee suunnitella osana arkkitehtuuria. Aurinkoenergiakeräimet ja -paneelit eivät saa aiheuttaa häiritsevää heijastusta lähialueille, maa- tai lentoliikenteelle.

Rakennusten julkisivumateriaalin tulee pääasiallisesti olla heijastamatonta materiaalia, suuria lasipintoja tulee välttää.

Rakennuslupaa haettaessa tulee siihen liittää suunnitelmat, joissa esitetään maarakentamisen massatasapainolaskelma, hulevesien hallintapiirros sekä tontin kasvillisuus.

Korttelialueilla rakentumattomat osat on istutettava kerrokselliseksi, monilajiseksi ja monikokoiseksi puin ja pensain. Istutusten yhteyteen voidaan sijoittaa katoksellisia taukopaikkoja.

Pysäköinti – autot:

T-17 ja T-25 korttelialueilla autopaikkoja on rakennettava vähintään seuraavasti:

- 1ap/1000 k-m² suuria halleja, kuten datakeskuksia ja vastaavia tiloja kohden.
- 1ap/200 k-m² varasto- ja teollisuustiloja kohden.
- 1ap/70 k-m² liike- ja toimistotiloja kohden.

KTY-13 korttelialueella autopaikkoja on rakennettava vähintään seuraavasti:

1ap/90 k-m² kohden polttoaineiden jakeluaseman/liikenneaseman yhteydessä. Muun toimitilarakentamisen yhteydessä 1ap/40 k-m².

K-39 korttelialueella autopaikkoja on rakennettava vähintään seuraavasti:

- 1ap/200 k-m² varasto- ja teollisuustiloja kohden.
- 1ap/70 k-m² liike- ja toimistotiloja kohden.

ET korttelissa 21 autopaikkoja on rakennettava vähintään 1ap/200 k-m².

Henkilöajoneuvojen pysäköintipaikoista tulee osoittaa vähintään 1 paikka jokaista alkavaa 50 autopaikkaa kohden liikuntaesteisten pysäköintiin kaikilla pysäköintialueilla.

Pysäköinti - polkupyörät:

KTY-13 ja **K-39** korttelialueilla on varattava tilaa vähintään 1ppp/100 k-m².

T-17 korttelialueilla on varattava tilaa vähintään 1ppp/1000 k-m².

T-25 korttelialueilla on varattava tilaa vähintään 1ppp/500 k-m²

Kaikilla rakennettavilla korttelialueilla polkupyöräpaikat on sijoitettava pääovien läheisyyteen ja niissä on oltava mahdollisuus lukita polkupyörä rungosta. Vähintään 50 % polkupyöräpaikoista tulee sijoittaa katokseen.

KTY-13 korttelialueelle voidaan rakentaa erillinen aidattu ja kulkuvalvottu raskaan liikenteen tauko-alue huoltorakennuksineen, joka saa sisältää kuljettajien tauko-, majoitus- ja virkistymistiloja.

Kaava-alueella rakennusten rakennuslupahakemukseen on liitettävä selvitys toiminnan aiheuttamista ympäristövaikutuksista ja onnettomuusriskeistä.

T-17 ja **TK-25** korttelialueilla rakennusmassat eivät saa muodostaa aukeita näkymiä estäviä yhtenäisiä muurimaisia rakenteita.

5.4. Kaavan vaikutusten arviointi

Asemakaavan laatimisen yhteydessä on arvioitu 1. asemakaavan ja asemakaavan muutoksen toiminnalliset, ympäristölliset ja liikenteelliset vaikutukset. Samalla on arvioitu vaikutuksia elinvoimaan.

5.4.1. Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Asuminen ja väestö

Kaavan vaikutukset väestön rakenteeseen ja kehitykseen kaava-alueella eivät ole merkittäviä. Kaava-alueella sijaitsee vain vähän asumista, eikä kaavassa osoiteta asuinalueita. Yritysalueelle syntyvillä työpaikoilla on positiivinen vaikutus koko kunnan väestörakenteeseen ja -kehitykseen.

Yhdyskuntarakenne alueella levittäytyy etelään, kohti Ulvilaa. Ulvila puolestaan on kaavoittamassa omaa aluettaan vt2 länsipuolella kohti porin rajaa teolliseen käyttöön. Rakentamisesta riippuen, avoimet näkymät peltoalueille supistuvat.

Liikenne

Kaava-alue sijoittuu valtateiden 2 ja 11 risteysalueen läheisyyteen. Alueelle kulku tapahtuu valtatie 11 jatkeen kautta. Valtatie 11 jatkeen rakentuminen parantaa Honkaluodon yritysalueen saavutettavuutta esimerkiksi Rauman sataman suuntaan merkittävästi. Täyteen rakentuneena kaava-alue tuottaa kuorma-autoliikennettä 610 ajon/vrk. Henkilö- ja pakettiautoliikennettä vireillä olevan kaava-alue tuottaa 4100 ajon/vrk. Tulevaisuuden liikennemääriin vaikuttavat alueelle sijoittuvien toimintojen määrä ja laatu. Erilaiset toiminnot tuottavat erilaisia liikennetuotoksia. Teollisuustoiminnot voivat myös laajentua vaihteittain pidemmän ajan kuluessa ja liikennetuotos muuttuu sen mukaisesti. Kaava-alueelle mahdollistetaan liikennepalveluaseman sijoittuminen. Mahdollisen liikennepalveluaseman vaikutus liikennemääriin on merkittävä. Liikennepalveluaseman arvioidaan aiheuttavan

moottoriajoneuvoliikennettä 2000-3000 ajon/vrk. Sen aiheuttama liikenne on luonteeltaan pistäytyvää.

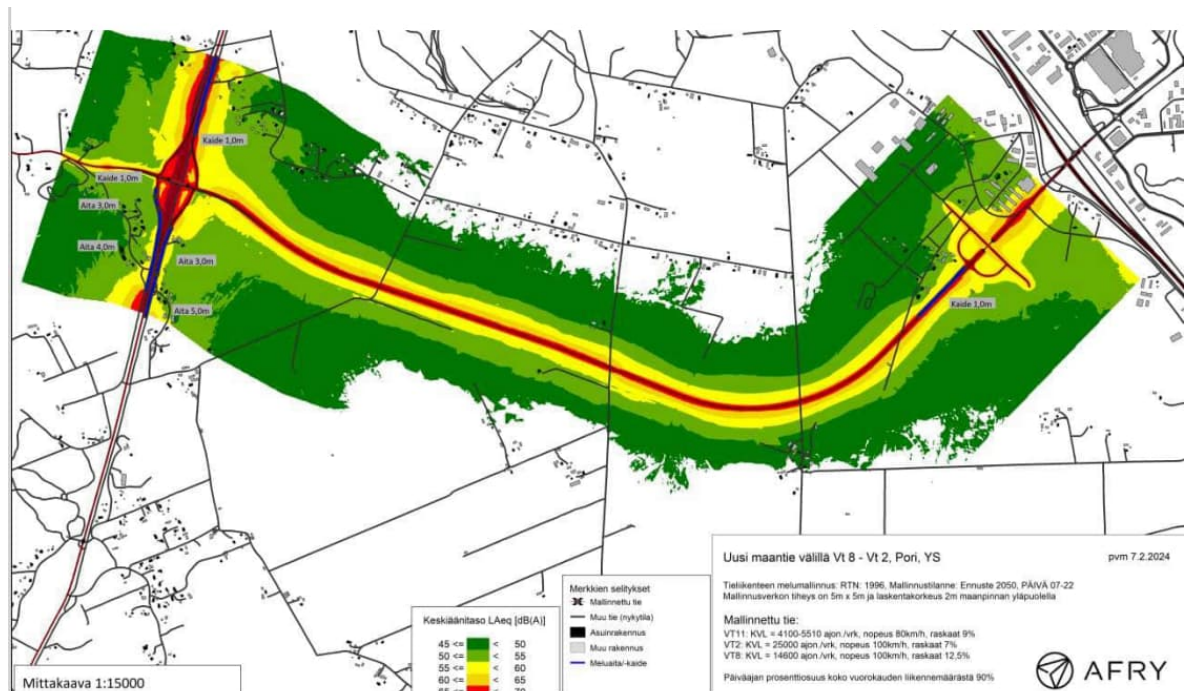
Kaavatyön yhteydessä on laadittu liikenneselvitys, jonka toimivuustarkasteluiden pohjana on ollut nykytilanteen liikenneverkko sekä laskennoista saadut liikennemäärät ja suuntautuminen liittymissä. Honkaluodon yritysalueen nykyisellä teollisuusrakentamisen määrällä ja liikennepalveluaseman rakentuuessa saattaa VT 2/11 eritasoliittymän pohjoisesta tuleva ramppi jonoutua. Honkaluodon voimassa/vireillä olevien kaava-alueiden rakentuuessa täyteen, vuoden 2040 liikennemäärien ennusteiden toteutuessa, vaativat nykyiset liikennejärjestelyt kehittämistoimia. Valo-ohjauksella varustetuilla nykyisillä liittymäjärjestelyillä, Honkaluodon teollisen rakentamisen määrän ollessa noin puolet voimassa/vireillä olevien kaavojen mahdollistamista määristä ja liikennepalveluaseman ollessa toteutuneena, liittymien palvelutasot ovat keskiluokkaa ja VT 11 suuntaiset jonot ovat ajoittain pitkiä.

Vt2-vt8 välille suunnitteilla oleva tieyhteys.

Hankkeen lähtökohdat

Valtatiet 2 ja 8 muodostavat tällä hetkellä Porin kaupunkiseudun tieverkon rungon, ja tiet leikkaavat kantakaupunkia Tiilimäen, Musan ja Käppärän kaupunginosien välissä. Tieyhteyttä suunnitellaan Tuorsniemen ja Honkaluodon välille

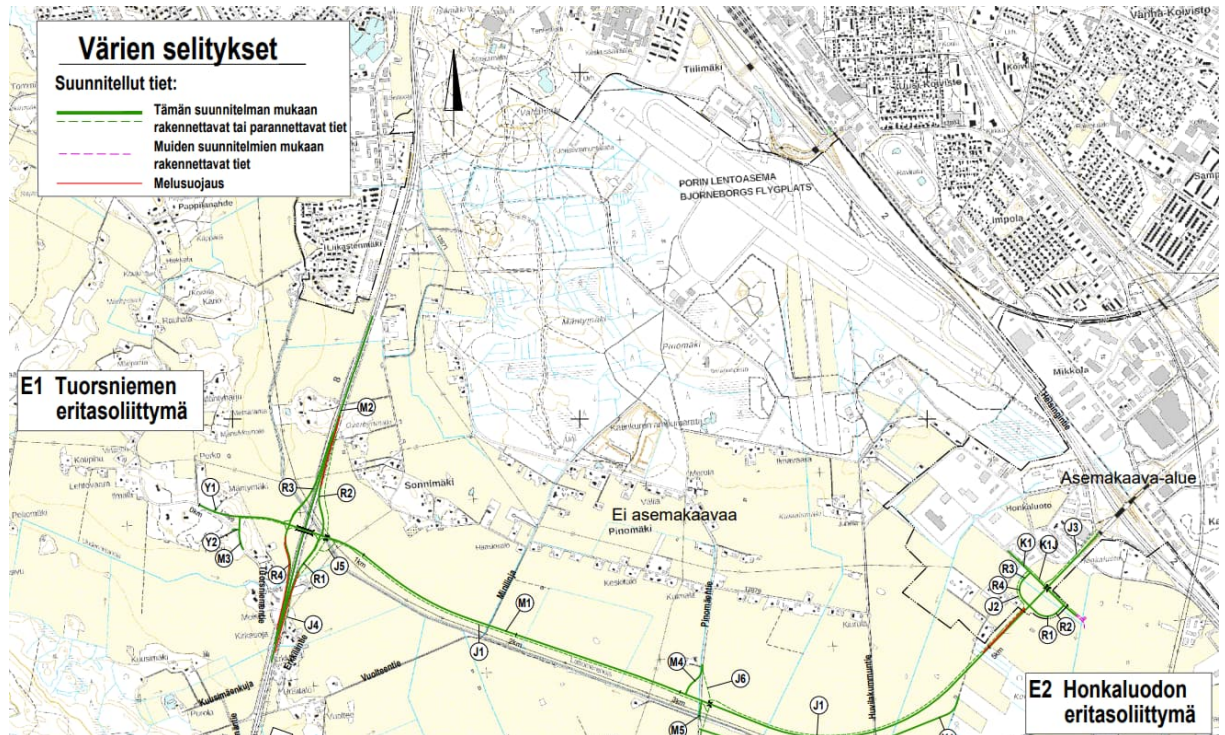
Vt 2 on yksiajoratainen vilkasliikenteinen valtatie, jonka liikennemäärä on noin 18 700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tieosuus Porin kohdalla on altis ruuhkautumisille. Porin keskustan kohdalla on sattunut useita liikenneonnettomuuksia.



Melumallinnus uudelle tieyhteydelle (AFRY, 2/2024)

Valtatie 8 ja valtatie 2 kuuluvat EU:n TEN-T-verkkoon ja ovat pääväyläasetuksen mukaisia 1 luokan pääväyliä sekä osa suurten erikoiskuljetusten tavoiteverkkoa. Erikoiskuljetukset ja VAK-kuljetukset kulkevat tällä hetkellä Porin keskustan kautta. Uusi maantieyhteys tulee olemaan osa suurten erikoiskuljetusten verkkoa.

Porissa kaupungin itäpuolen (vt 2 ja vt 11) ja etelän (vt 8) välisellä liikenteellä ei ole keskustaa kiertävää yhteyttä. Yhteys Porin lentoasemalle ja Honkaluodon yritysalueelle on huono. Uuden yhteyden varaus on ollut maankäyttösuunnitelmissa jo useita vuosikymmeniä.



Ote yhteyssuunnitelmasta (ELY, AFRY 2/2024)

Hankkeen tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on päätieliikenteen sekä Porin kaupungin maankäytön kehittämisen tavoitteiden yhteensovittaminen. Tavoitteena on täydentää alueen tieverkko puuttuvalla yhteydellä ja tukea samalla Porin kaupungin kehittämisedellytyksiä.

Suunnittelukohde

Suunnittelukohteena on Porin kaupunkiin, lähelle Ulvilan rajaa sekä taajamaa sijoittuva uusi yhteys välillä Honkaluoto (vt 2) - Vainio (vt 8) ja siihen liittyvät liittymä-, tie- ja katujärjestelyt. Uutta 1+1 -kaistaista tietä suunnitellaan noin 5 kilometriä. Honkaluodon logistiikka-alueelle sekä valtatie 8 ja uuden tien liittymään suunnitellaan eritasoliittymät. Yleissuunnitelmassa ratkaistaan mm. valtatie 8 liittymä- ja pysäkkijärjestelyt, alueen kävely- ja pyöräily-yhteydet sekä yhteydet valtatie 8 uudesta liittymästä länteen päin.

Hankkeen aikataulu

Tavoitteena on saada yleissuunnitelma nähtäville keväällä 2025.

Raideliikenne

Kaava-alueen itäreunaan on osoitettu aluevaraus Uusikaupunki-Rauma-Pori – radalle. Urpo-radan liikenteellisiä vaikutuksia syntyy erityisesti VT 2/11 risteysalueella, jossa erkaantuva raide risteää valtatie 2 kanssa. Tutkituissa vaihtoehdoissa rata joko ylittää tai alittaa valtatie 2. Urpo-radan tasaus suhteessa valtatiehen vaikuttaa myös Honkapuistontien tasaukseen.

Palvelut ja työpaikat

Kaava-alueen tulevilla toiminnoilla on aluetaloudellisia vaikutuksia. Alueen toiminnot mahdollistavat arviolta 800 työpaikan sijoittumisen. Yritystoiminnan epäsuorat vaikutukset näkyvät esimerkiksi erilaisten kunnalle tulevien verotulojen määrässä. Alueella on myös rakentamisen aikainen positiivinen työllisyysvaikutus.

Alueelle on mahdollista sijoittaa monipuolinen liikennepalveluasema, jonka yhteydessä voi sijaita myös raskaan liikenteen levähdyspaikka. Toiminnoilla on mahdollisuus parantaa raskaan liikenteen lakisääteisten taukojen pitämiseen soveltuvien paikkojen tarjontaa seudulla. Liikennepalveluasema luo mahdollisuuksia myös vähittäiskaupan sijoittumiselle alueelle. Kaava-alueen toiminnot parantavat hyvin saavutettavien yritystonttien tarjontaa seudulla ja lisäävät ympäristön yritysvetovoimaisuutta synergiaedun näkökulmasta.

T-17 alueelle on mahdollista rakentaa datakeskus sitä tukevine toimintoineen. Tukitoimia ovat esimerkiksi henkilökunnan virkistys- ja levähtämistilat sekä mahdollisesti datakeskuksen oma varavoimala. Varavoimalan mahdollistamisen vuoksi, tulee ennen rakentamista esittää selvitys rakennuksen toiminnanaikaisista ympäristö- ja onnettomuusriskeistä riittävän laajasti. Varavoimalan tulee kaava-alueella olla pääasiallisesti akkukäyttöinen ja toissijaisesti generaattorikäyttöinen (kaasu/diesel).

Maisemakuva

Kaava-alue sijaitsee laajemman peltotasangon reunavyöhykkeellä. Peltotasankoa rajaavat suuripiirteisesti Pinomäentie, Paikallistie, Ulvilan asuintaajamat ja Honkaluodon voimassa oleva yritysalue. Kaava-alueen toiminnot supistavat peltotasankoa sen pohjoisreunalla. Peltotasangon kokonaislaajuuteen nähden muutos ei kuitenkaan ole ympäristön maisemakuvan kannalta merkittävä. Kaupunkikuvallisesti kaava-alue on jatkumoa Honkaluodon jo rakentuneen yritysalueelle. Kaava-alueen rakennukset tulevat kuitenkin todennäköisesti olemaan laajuudeltaan isompia kuin Honkaluodon jo toteutuneella alueella.

Valtatien suunnalta maisemallinen muutos syntyy Urpo-radan risteämisestä valtatie 2 kanssa. Isoimmat maisemakuvalliset vaikutukset syntyvät vaihtoehdossa, jossa uusi ratalinjaus ylittää valtatie 2 silloilla ja rata nousee kaava-alueella penkereen päälle. Kaavan mukaisen rakentamisen toteutuminen ei muodosta kaupunkikuvallisesti erityisen merkittäviä vaikutuksia mutta uudisrakentaminen vaikuttaa Honkaluodon peltoaukeiden maisemakuvaan. Toivotun teollisen rakentamisen maksimikorkeus +40m N2000, on korkeudeltaan jo sellainen, että ympäristön muulla käsittelyllä rakentaminen tulee sovitaa maisemaan. Korkeammaksi kasvavan monilajisen puuston istuttamisesta annetaan ohjeita tässä selostuksessa ja kaavassa määrätään rakentumattomat alueet istutettavaksi. Eriyisesti kaavan reuna alueille sijoitetut suojaviheralueet ovat tällaisia kohteita.

Virkistys

Kaava-alue on nykyisin pääosin viljelykäytössä ja sen nykyinen käyttö virkistykseen on vähäistä.

Kaava-alueelle ei myöskään osoiteta virkistystoimintoja, joten vaikutukset virkistykseen jäävät vähäisiksi.

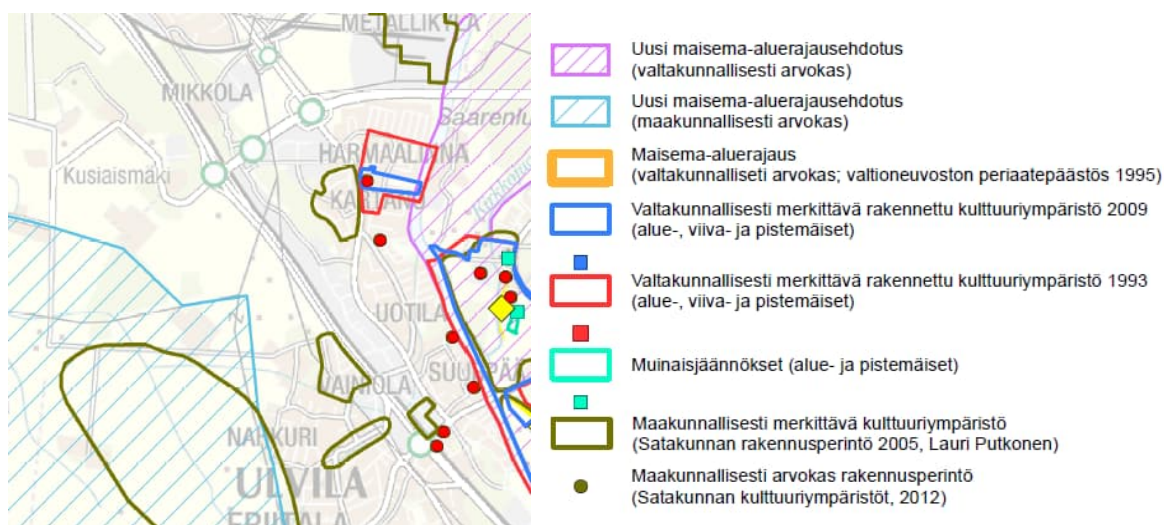
Ihmisten elinympäristö

Kaava-alueella taajamarakennetta laajennetaan pääosin viljelykäytössä olevalle alueelle.

Kaava-alueen toiminnot vahvistavat Metallikylän, Mikkolan ja Honkaluodon alueiden keskittymän identiteettiä liike- ja teollisuuden toimialojen keskittymänä. Kaava-alueen ympäristön meluvaikutukset aiheutuvat pääosin lento- ja ajoneuvoliikenteestä. Kaavalla ei ole merkittäviä vaikutuksia ilman laatuun. Kaavassa annetaan määräyksiä alueen valuma- ja ojavesien tarkkailusta sekä hulevesien käsittelyn huomioon ottamisesta. Kaava ei aiheuta merkittäviä vaikutuksia ympäristön pinta- ja pohjavesien laatuun. Kaava-alueen pohjoisosassa kasvaa eri-ikäisrakenteinen ja sekapuustoinen metsä-alue. Kooltaan noin 2 ha:n alue sijoittuu valtatie 2:n ja yksityistien väliin. Kaavan vaikutukset luonnon-ympäristöön jäävät vähäisiksi.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaava-alueen eteläpuolelle sijoittuu Lattomerén kulttuurimaisema, jonka ominaispiirteitä ovat laajat peltotasangot ja asumisen sijoittuminen teiden sekä saarekkeiden yhteyteen. Kaava-alue ei sijaitse inventoinneissa havaitulla maisemallisesti merkittävällä alueella vaan sijoittuu maisemallisesti merkittävän alueen reunavyöhykkeelle. Vaikutukset maisemakokonaisuuden näkymiin eivät ole merkittäviä ottaen huomioon maisemakokonaisuuden koon.



Otos Lattomerén kulttuurimaisema-alueen kartasta

Kaavalla on estevaikutuksia valtatie 2:lta avautuviin näkymiin kohti Lattomerén viljelymaisemaa. Honkaluodon alueen laajenevalla asemakaavoitettava teollisuustoimintojen alue on yleis- ja maakuntakaavassa merkitty teollisen toiminnan laajenemisalueeksi. Tältä pohjalta on lähdetty laatimaan teollista toimintaa tukevaa asemakaavaa, jonka osana mahdollistetaan suurehkon liikenneaseman ja raskaan liikenteen levähdyspaikkatarve. Rakentamisen korkeutta alueella määrittelee läheisen Porin lentokentän ilmailuliikenne. Alueen rakentamiskorkeutta on korttelialueittain porrastettu siten, että muodostuu maisemaan paremmin sopeutuvaa rakennuskantaa. Alueen rakentumista sopeutetaan ympäristöön myös suuriksi kasvavilla puilla korttelialueiden reunoilla oleville suojaviheralueille ja korttelialueiden sisälle. **TK-25** alueen vt2:n rampin vierustalle sallitaan rakennusmassaltaan korkeampien rakennusten alue, joka kätkee taakseen kaava-alueen muuta rakennuskantaa, jolloin tämän reuna-alueen rakennusten tulee olla huolellisesti ja korkeatasoisesti suunniteltuja. Korkeampi raken-

nusmassa ei kuitenkaan saa olla yhtenäinen seinämä. Pohjoisreunalle tulee istuttaa sellaista kasvillisuutta ja puustoa, jotka tukevat luonnon monimuotoisuutta ja mahdollistavat viereisen metsäalueen liito-oravakannan helpompaa liikkumista alueelta toiselle.

Tekninen huolto

Kaava-alue tarvitsee uuden yhdyskuntatekniikan rakentamista. Kaavassa on osoitettu aluevaraukset maakaasuverkon yhteystarpeelle sekä varaus laajentaa voimalinjausta toiselle voimalinjalle. 400 kV voimalinjan pylväävät ovat nykyistä korkeammat ja tarvitsevat leveämmän suoja-alueen. Kaavakartassa voimalinjan suoja-alue on tätä ennakoiden laajennettu riittävästi. Avoimessa maisemakuvassa pylväävät näkyvät jonkin verran kauemmaksi kuin 110 kV:n pylväävät. Kaavan kaakkoisreunassa kulkee tällä hetkellä kaksi voimalinjaa, joista toinen jatkaa kaupungin rajalta länteen ja toinen etälään, Ulvilaan. Kaavalla mahdollistetaan teknisen huollon kehittäminen alueen tarpeisiin tai sen kautta kulkeville verkostoille. Ei merkittäviä vaikutuksia.

5.4.2. Kaavan toteuttamisen ilmastovaikutuksia

Porin kaupungin ilmastopäästöjen vähennystavoitteet.

Porin kaupunki on sitoutunut päästöjen vähentämiseen ja asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen. Päästöjä on sitouduttu vähentämään 80 % vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Pori kuuluu Hinku- kuntiin (hiilineutraali kunta), jotka ovat sitoutuneet tuohon tavoitteeseen parantamalla energiatehokkuutta ja lisäämällä uusiutuvien energiamuotojen käyttöä. Vuoteen 2021 mennessä oli tavoitteesta saavutettu 51 %. Mm. seuraavat käynnissä olevat hankkeet Porin kaupungissa ovat niitä toimia, joilla Porin kaupunki pyrkii saavuttamaan asetetut päästötavoitteet.

Vihreän sähkön käyttämiseen siirtyminen. Rakennusten, katuvalojen ja muun kaupungin infran energiankulutus on merkittävä päästölähde. Rakennuksissa käytetään yli neljännes kulutettavasta energiasta, ja ne aiheuttavat 30 prosenttia kasvihuonekaasupäästöistä. Vihreään sähkön siirtyminen pienentää sähkön käyttövaiheen hiilijalanjälkeä

Uusiutuvan dieselpolttoaineen käyttö joukkoliikenteessä. Porin Linjojen bussien siirryttyä käyttämään uusiutuvaa dieseliä on päästöt vähentyneet keskimäärin 90 prosenttia aikaisempaan verrattuna. Hiilidioksidiekvivalentin vähenemä on 2734,2 tn CO₂ ekv. Tämä vastaa noin 1800 henkilöauton aiheuttamia päästöjä vuodessa.

Aurinkosähkön omatuotanto. Pori Energia on asentanut Lukkarisannan varavesilaitoksen katolle 135 aurinkopaneelia. Koko aurinkosähköjärjestelmän teho on 41,8 kW. Sen sähköntuotolla pystytään kattamaan merkittävä osa laitoksen tarvitsemasta kiinteistötekniikan sähköstä.

Porin kaupunki on päivittänyt kaupunkistrategiaansa ja tavoitteena on hiilineutraalius vuoteen 2030 mennessä. Porin resurssiviisas kiertotalouden tiekartta 2030 edellyttää, että alueidenkäytön suunnittelussa otetaan huomioon ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja sen hillintä.

Asemakaavan yleisissä kaavamääräyksissä annetaan suosituksia kiinteistökohtaisen aurinkosähköjärjestelmän mahdollistamiseksi ja rakennuksen energiankäytön tehostamiseksi.

Arviointeja

Hiilijalanjälki

Kaava-alueen rakentamiseen liittyvä hiilijalanjälki on muodostettu korttelialueittain eri rakennustyyppien muodostamien päästöjen mukaan. Arvioinnin laatimisessa on käytetty avuksi Ympäristöministeriön *Rakennusten hiilijalanjäljen arviointityökalua*, jolla on laskettu karkea arvio keskivertotalotyypeille, jonka runkorakenne on pääosin puuta, kiveä tai terästä. Laskuriin ei ole syötetty kaikkia materiaalitietoja, joten tulokset ovat suuntaa antavia. Esimerkkirakennuksen lämmitettävänä pinta-alana on käytetty kunkin korttelityypin kokonaisrakennusalojen summaa koko kaava-alueella. Kunkin rakennettavan rakennuksen todellisen hiilijalan- ja -kädenjäljen ja energiatarpeen laskee rakennuksille aina kyseisen alan suunnittelija. Rakennuksen elinkaarena on laskurissa käytetty 50 v.

Pääosin **puurakenteisena** rakennetun uudisrakennuksen rakentamisaikaiset päästöt ovat arvioitu olevan annettujen lähtötietojen mukaan yli 118 kg hiilidioksidia vuodessa käytettyä kerrosalaneliometriä kohden. Puurakenteisen rakennuksen elinkaaren aikaiset kokonaispäästöt ovat yli 95000 tonnia hiilidioksidia ja lämmitettyä kerrosalaneliometriä kohden päästöt yli 309 kiloa hiilidioksidia vuodessa. Puurakenteisella rakennuksella *hiilikädenjälki* rakennuksen elinkaaren aikana vähentää hiilidioksidipäästöjä yli 64000 tonnia ja yli 208 kg lämmitettyä kerrosalaneliometriä kohden vuodessa.

Pääosin **kivi/betonirakenteisena** rakennetun uudisrakennuksen rakentamisaikaiset päästöt ovat arvioitu olevan annettujen lähtötietojen mukaan yli 118 kg hiilidioksidia vuodessa käytettyä kerrosalaneliometriä kohden. Kivi/betonirakenteisen rakennuksen elinkaaren aikaiset kokonaispäästöt ovat yli 104000 tonnia hiilidioksidia ja lämmitettyä kerrosalaneliometriä kohden päästöt yli 338 kiloa hiilidioksidia vuodessa. Kivi/betonirakenteisella rakennuksella *hiilikädenjälki* rakennuksen elinkaaren aikana vähentää hiilidioksidipäästöjä yli 2500 tonnia, joka on yli 8 kg lämmitettyä kerrosalaneliometriä kohden vuodessa.

Pääosin **teräsrakenteisena** rakennetun uudisrakennuksen rakentamisaikaiset päästöt ovat arvioitu olevan annettujen lähtötietojen mukaan yli 118 kg hiilidioksidia vuodessa käytettyä kerrosalaneliometriä kohden. Teräsrakenteisen rakennuksen elinkaaren aikaiset kokonaispäästöt ovat yli 46000 tonnia hiilidioksidia ja lämmitettyä kerrosalaneliometriä kohden päästöt ovat yli 149 kiloa hiilidioksidia vuodessa. Teräsrakenteisen rakennuksen *hiilikädenjälki* rakennuksen elinkaaren aikana vähentää hiilidioksidipäästöjä yli 19000 tonnia, joka on yli 64 kiloa hiilidioksidia lämmitettyä kerrosalaneliometriä kohden vuodessa.

Työmaa-aikaiset toiminnot kaikissa esimerkeissä ovat 0,55 kg hiilidioksidia vuodessa käytettyä kerrosalaneliometriä kohden.

Peltoalueille rakentaminen vaatii pohjarakenteita rakentaessa massanvaihtoja. Siirrettävä puhdas maa-aines tulee käyttää ensisijaisesti rakennuspaikan piha-alueiden muotoiluun. Toissijaisesti maa-aines tulee käyttää toisaalla kaava-alueen maanpintojen muokkaamiseen tai muualle maa-aineksien käsittelypaikalle.

Rakennusten hukkalämpöä tulee ottaa talteen ja kierrättää rakennuksen lämmittämiseen ja ylimääräinen lämpö on mahdollisuuksien mukaan syötettävä kaukolämpöverkkoon.

Kaava-alue on suurelta osin merkitty rakentamiselle. Tämä vähentää alueen hiilivarastoa ja -nielua merkittävästi. Menetetyn hiilivaraston ja -nielun kompensoiminen on kaikessa rakentamisessa otettava huomioon, esimerkiksi lisäämällä puun käyttöä rakennusmateriaalina sisätiloissa ja julkisivuissa sekä korttelialueiden rakentumattomien osien istuttamisella monimuotoisella kasvillisuudella. Pensaita, keskikokoisia ja suurempia puita käyttäen. Alueen infrastruktuurin rakentaminen tuottaa suuren osan alueen rakentamisaikaisista päästöistä. Pelkästään katurakentamisen päästöarvio on noin 140,4 tonnia hiilidioksidia. Samalla rakennettavien kaukolämpö, vesi- ja viemäriverkostojen rakentaminen sekä mahdolliset maanalaiset sähkökaapelirakentamiset tuottavat rakentamisaikaisia päästöjä, joista suurin osa kuitenkin sisältyy em. katualuerakentamisen päästöihin.

Tässä kaavaselostuksessa ei arvioida liike- tai tuotantorakennusten energiankulutusta.

Liikenteen päästöistä

Liikennekäytössä olevien henkilöautojen keskimääräinen CO₂-päästö oli vuoden 2022 lopussa 143,7 g/km, kun se oli vuoden 2021 lopussa 147,1 g/km ja vuoden 2020 lopussa 151,1 g/km. Vuodesta 2020 on tehty laskentatavan muutos, joka ottaa paremmin huomioon sähköautojen ja ladattavien hybridien hiilidioksidipäästöt. Raskaan kaluston päästöt on arvioitu olevan keskimäärin 800 g/km CO₂.

Kaava-alueella on vanhaa katuverkkoa noin 1 kilometri ja valmistuvassa asemakaavassa katuverkkoa on noin 2,7 kilometriä. Katuverkon rakentaminen tuottaa arviolta 140,4 tonnin hiilipiikin.

Henkilö- ja pakettiautoliikenne

Liikenneselvityksen mukaan, kaava-alueella on nyt n. 1600 ajoa/vrk. Näillä tiedoilla saadaan nykyisille päästöille lukema, joka vastaa noin 229,9 kg hiilidioksidipäästöjä vuorokaudessa. Vuodessa päästöjen määrä on noin 83,9 tonnia.

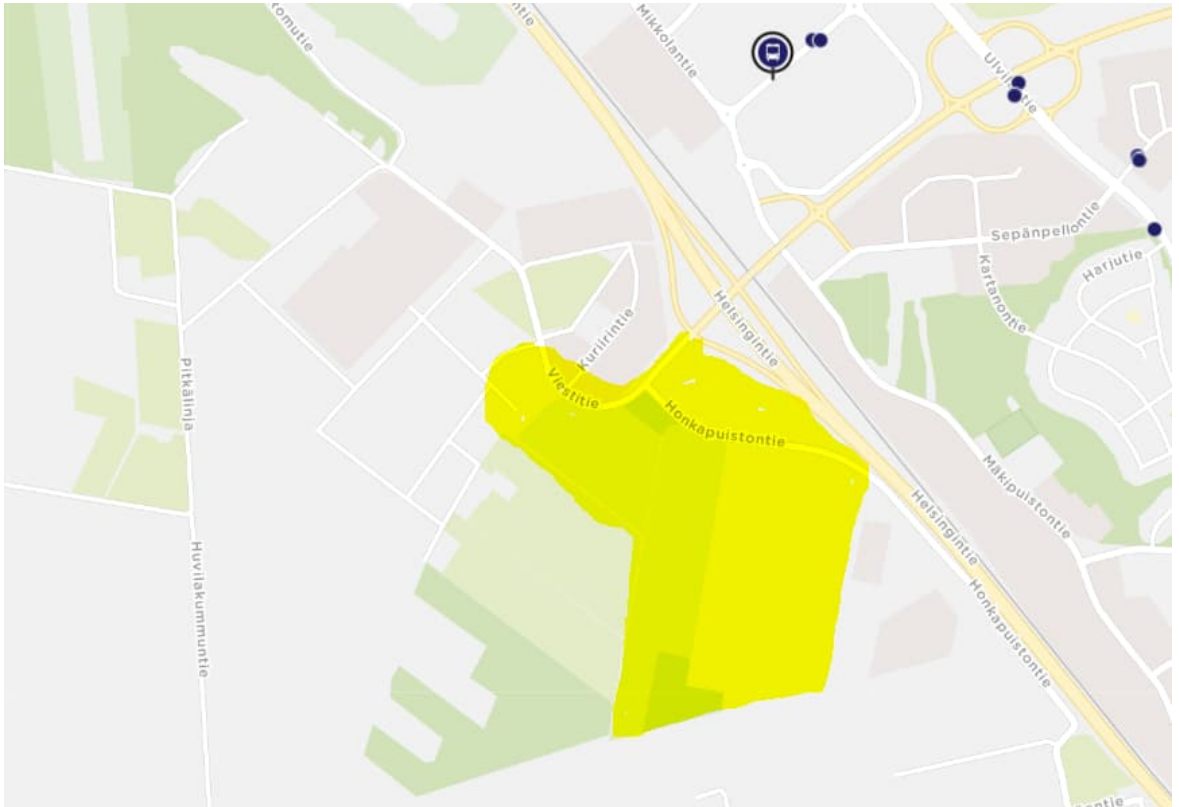
Kaavan toteutumisen jälkeen ajot kaava-alueella kasvavat n. 6000 ajoon/vrk. Näillä tiedoilla saadaan vastaavasti uusille päästöille lukema, joka vastaa noin 2327,9 kg hiilidioksidipäästöjä vuorokaudessa. Vuotuseksi päästöjen määräksi arvioidaan noin 849,7 tonnia.

Raskas liikenne

Liikenneselvityksen mukaan, kaava-alueella on nyt n. 254 ajoa/vrk. Näillä tiedoilla saadaan nykyisille päästöille lukema, joka vastaa noin 206,2 kg hiilidioksidipäästöjä vuorokaudessa. Vuodessa päästöjen määrä on noin 75,3 tonnia.

Kaavan toteutumisen jälkeen ajot kaava-alueella kasvavat n. 1000 ajoon/vrk. Näillä tiedoilla saadaan vastaavasti uusille päästöille lukema, joka vastaa noin 2192,4 kg hiilidioksidipäästöjä vuorokaudessa. Vuotuseksi päästöjen määräksi arvioidaan noin 800,2 tonnia.

Alueelle on mahdollista ulottaa kaupungin sisäinen joukkoliikenne esimerkiksi Mikkolan supermarket-tien kautta, joka kiertäisi Honkaluodon kautta mahdollistaen työmatkaliikenteen käyttämällä joukkoliikennettä. Nykyisellään alueelle ei kulje joukkoliikenne. Pitkän matkan ja alueen ohittavien linja-autojen lähimmät seisakkeet ovat valtateiden 2 ja 11 risteysalueella. Joukkoliikennettä tulisi mahdollisuuksien mukaan lisätä alueen rakentuessa, tällä voitaisiin vähentää merkittävästi henkilöajoneuvoliikenteen päästöjä.



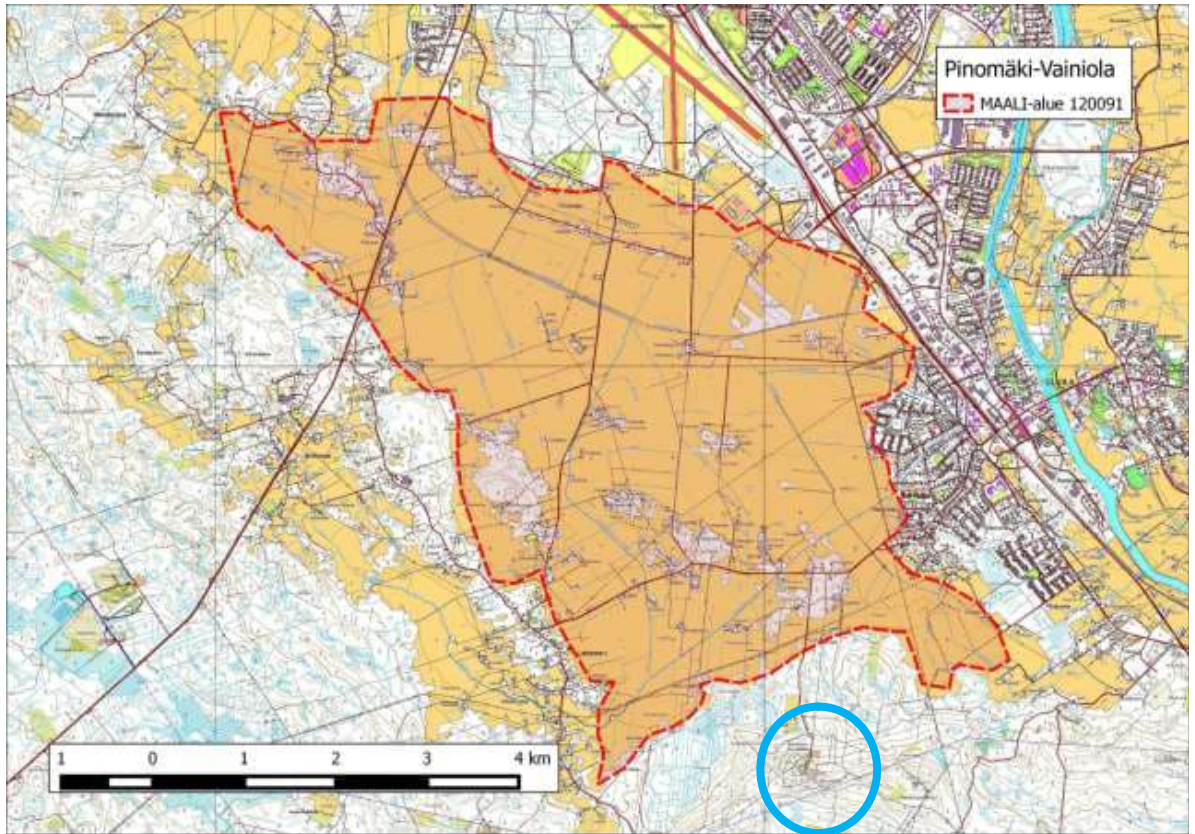
Kaava-alueen lähistön Porin sisäisen joukkoliikenteen lähimpiä seisakkeita.

Uudisrakentaminen alueella tuottaa siis varsin suuren paikallisen hiilipiikin. Mikäli koko alue rakentuu vastaa hiilipiikki rakentamisen osalta lähes 215000 tonnia hiilidioksidia, jos alueesta rakentuu esim. 80%, vastaa päästö sen mukaisesti noin 172000 tonnia hiilidioksidia.

5.4.3. Kaavan vaikutuksia luontoon

Linnut:

Suunnittelualue kuuluu Satakunnan maakunnallisesti arvokkaiden lintualueiden alueeseen. Pinomäki-Vainiolan MAALI-alue 120091. MAALI-alue on noin 2900 ha. Pinomäki-Vainiolan MAALI-alue koostuu Porin Pinomäen, Hankreetin ja Lattomerren sekä Ulvilan Vainiolan alueiden peltoalueesta. Alueelle kerääntyy sekä keväisin että syksyisin huomattavia määriä lepäilevää linnustoa. Suunnittelualue sijoittuu alueen koillisreunaan. Maali raportissa on havaittu syysmuuttajalajeja olevan alle kymmenen ja kevätmuuttajia lähes 20 lajia. Maali alue on noin 2392 ha ja kaava-alue noin 67,3 ha, josta peltoalaa on noin 46 ha. Pinomäki-Vainiolan maali-alue vähenee noin 2 %.



Pinomäki-Vainiolan MAALI-alue, kaava-alue ympyröity.

Suunnittelualueelle ja sen ympäristöön on tehty vuoden 2023 aikana lintujen syyslevähtäjäselvitys ja keväällä 2024, kevätlevähtäjien selvitys Varsinais-Suomen ELY-keskuksen toimeksiantona.

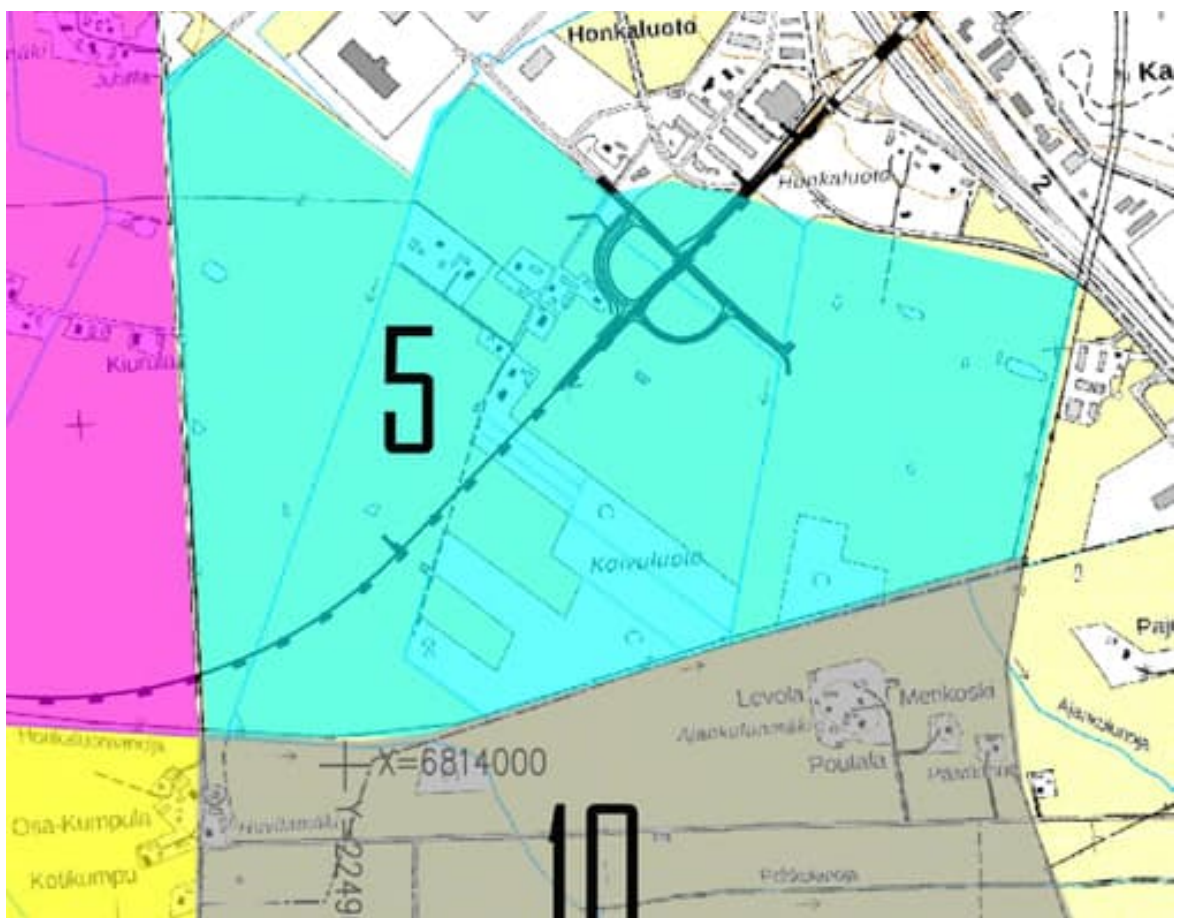
Vuoden 2023 raportissa kaava-alue kuuluu selvityksen osa-alueeseen 5. Selvityksen kohdelajeina ovat suurikokoiset muuttajalinnut, kuten joutsenet, hanhet, isommat vesilinnut, päiväpetolinnut, kurjet, kahlaajat, lokit, kyyhkyt ja pöllöt, naakka, varis ja mustavaris. Pikkulintuja ei otettu laskennassa huomioon.

"Osa-alueen 5 pellot sijaitsevat Honkaluodossa Huvilakummuntien itäpuolella. Osa-alueella tehtiin havaintoja 11 eri kohdelajista, joista valtaosa oli satunnaisia (taulukko). Suurin kerääntymä oli 122 naakkaa 27.9. ja 77 sepelkyyhkyä 19.9. Havainto- ja yksilömäärät olivat erittäin vähäisiä, eikä osa-alueella katsota olevan erityistä arvoa syysmuutolla levähtäville suurikokoisille linnuille."

Raportissa ei tuotu esille sitä, onko alueella pesiviä petolintuja. Koska kaavoitettavan alueen pohjois-reunalla on metsää, jossa vähintäänkin liikkuu liito-oravia, on erittäin todennäköistä, ettei alueella ole pesiviä petolintuja.

Laji	14.9.	19.9.	22.9.	27.9.	2.10.	6.10.	10.10.	16.10.	21.10.	30.10.	5.11.	9.11.	15.11.	19.11.	22.11.	Yht.
Merikotka	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	2
Sinisuohtaukka	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Tuulihaukka	-	-	2	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Suokukko	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Taivaanvuohi	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Kalalokki	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Sepelkyylhy	1	77	52	74	8	2	57	-	-	-	-	-	-	-	-	271
Uuttukyyhky	-	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Naakka	80	80	25	122	20	57	35	2	3	-	4	-	-	30	-	458
Varis	5	13	16	20	1	6	8	4	5	1	10	5	4	5	4	107
Mustavaris	22	26	1	3	8	26	4	-	-	-	-	-	-	-	-	90
Yhteensä	108	199	100	222	39	93	104	7	8	1	14	5	4	36	4	944

Taulukko 7. Havaitut levähtäjät osa-alueella 5.



Osa-alueen 5 raja

Viereinen osa-alue 10 on kuitenkin huomattavasti tärkeämpi alue syysmuutolla levähtäville suurikokoisille linnuille. Osa-alue kuuluu suurimmalta osin Ulvilan kaupungille.

Vuoden 2024 lisäselvityksessä aluerajaukset ovat samat ja alueella 5 on havaittu levähtävän maaliskuun alkuun. Luku on otanta havainnointipäiviltä ja todellinen lintujen määrä on tätä huomattavasti suurempi.

Kevätlevähtäjäselvityksen luonnoksessa todetaan: *"Osa-alueen 5 pellot sijaitsevat Honkaluodossa Huvilakummuntien itäpuolella. Osa-alueella tehtiin havaintoja 21 eri kohdelajista, joista puolet oli satunnaisia (taulukko 7). Suurimmat kerääntymät olivat 1 050 metsähanhea ja 950 tundrahanhea 8.4. Havainto- ja yksilömäärät olivat joidenkin lajien osalta suuria ja lajistoa havaittiin monipuolisesti. Osa-alueella katsotaan olevan kohtalaisesti arvoa kevätmuutolla levähtäville suurikokoisille linnuille."*

Alueen rakentuminen ei saatujen selvitysten perusteella aiheuta levähtäville muuttolinnuille kohtalaista suurempaa haittaa. Lähialueilla on edelleen runsaasti peltoaukeita, jotka linnut valitsevat poistuvan alueen sijaan levähdyspaikoikseen. Eteläisen Porin alueiden tulevassa kaavoituksessa tulee ottaa vahvemmin huomioon levähtäjälintujen tarpeet. Peltoaukeita tulee jättää alueelle eikä lintujen syys- ja kevätmuuttojen levähdyspaikkojen määrää tulisi vähentää.

Liito-oravat:

Liito-orava on luonnonsuojelulain mukaan rauhoitettu ja Euroopan unionin luontodirektiivin liitteen IV a mukaan tiukasti suojeltu keskikokoinen jyrsijä. Laki suojaa sekä liito-oravayksilöitä, että niiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Yksilöiden tappaminen, pyydystäminen ja tahallinen häiritseminen sekä pesien ottaminen haltuun, siirtäminen tai vahingoittaminen on kielletty. Yksilöiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja ei saa hävittää eikä heikentää. (LSL 9/2023 70 § ja 78 §)

Suunnittelualueelle on tehty liito-oravien kartoitus koirilla alkuvuonna 2023 ja keväällä 2024 ilman koiria.

Vuoden -23 koirilla suoritetussa kartoituksessa havaittiin useita kolopuita ja muutama risupesä. Alueella oleva puusto on liito-oravalle suotuista ja liito-oravan kulkuyhteydet alueella tulee turvata. Tiet ja pellot rajaavat liito-oravien aluetta.

Vuoden -24 kartoituksessa alue tutkittiin maastokäynnillä. Liito-oravia on havaittu lähialueella Suomen Lajitietokeskuksen rekisterin mukaan erityisesti Mäntymäen ja Vähämäen metsäalueilta Porin lentoaseman länsipuolelta. International K9 Institute teki Honkaluodon selvitysalueella tammikuussa 2023 liito-oravakartoituksen inventointikoirilla.

Selvitysalueen avoimet peltoalat ja taimikkoinen alue eteläosassa eivät sovellu liito-oravalle. Puustorakenteeltaan lajille soveltuvia metsäkuvioita rajattiin noin 5,2 ha. Maastonmuodoiltaan alue on tasaista ja metsiä on harvennettu. Liito-oravan papanahavainnot tehtiin selvitysalueen luoteisosasta Honkapuistontien, valtateiden ja asuinkiinteistöjen välisestä kuusivaltaisesta sekametsästä.

Metsäkuvio on jokseenkin soveltuva liito-oravalle, mutta sen soveltuvuutta heikentää lehtipuuston, etenkin haavan, vähäinen määrä. Alueelta havaittiin yksittäisiä papanoita neljän järeän kuusen tyveltä. Havaitut papanapuut keskittyivät metsäkuvion keskiosiin, jossa kuuset olivat keskimäärin varttuneempia. Koloja löydettiin neljästä koivusta ja risupesä yhdestä kuusesta.

Liito-oravien kulkuyhteydet alueelta ovat rajalliset. Sopivia puustoisia yhteyksiä VT2 itäpuolelle ei ole. Yhteyksiä tulisi kehittää liito-oraville otollisemmiksi.

Raportin johtopäätös:

Havaintoja liito-oravan oleskelusta alueella vuonna 2024 saatiin vain vähän. Alueelta tehtiin selkeitä liito-oravahavaintoja vuonna 2023, mutta tässä selvityksessä havaittiin yksittäisiä jätöksiä ja kolopuita/risupesiä. Kolopuiden alta ei löytynyt merkittäviä määriä jätöksiä. Alueelta ei voitu selkeästi osoittaa pesäpuita eikä toisaalta kulkuyhteyttä alueelle. Liito-orava käyttänee aluetta liikkumiseen ja mahdollisesti ruokailuun, vaikkakin alue on huomattavan eristynyt. Lajille soveltuvaa puustorakennetta havaittiin yhteensä noin 5,2 ha. Liito-oravalle soveltuvia metsiä tulisi säästää, koska laji liikkuu paljon ja vaihtaa pesäpaikkoja säännöllisesti niin, että pesät voivat olla välillä tyhjiillään. Soveltuvia alueita tarvitaan tulevaisuutta varten. Liito-oravan kulkuyhteydet tulisi huomioida alueen maankäytön suunnittelussa, jotta lajin olisi myös tulevaisuudessa mahdollisuus liikkua alueelle.

Liito-oravan kulkuyhteyksiä voidaan tukea ja parantaa koilliseen Kartanon suuntaan esimerkiksi säästämällä nykyistä puustoa Helsingintien ramppien välissä ja molemmin puolin reuna-alueilla sekä täydennysistuttamalla uutta puustoa alueiden välille. Selvitysalueen koillisosan korkeimmat puut pihapiirien laidoilla ovat tärkeitä mahdollisina ylityspuina.

Alueen pohjoisosan liito-oravametsikkö jää **EV-2** alueelle kokonaisuudessaan.



Eri reittivaihtoehtoja Liito-oravan liikkumista tukemaan.

Liito-oravan kulkureittien tukemista koillisen suuntaan tulee myös kaavan ulkopuolisilla alueilla säilyttää tai istuttaa suurempikokoista alueelle sopivaa puustoa. Kaava-alueella erityisesti metsälaikun viereisen asuinalueen pihapuustoa tulisi mahdollisuuksien mukaan kehittää tähän suuntaan.

Kaavan vaikutuksia alueen kasvistoon:

Alue on enimmäkseen peltoa, jonkin verran puustoa ja ojanvarsipensaikkoo. Pääasiallinen tarkoitus alueella on ollut viljely. Kaavoitus ei aiheuta alueen kasvillisuudelle haittaa. Alueen rakentumisen yhteydessä tehtävät istutukset lisäävät alueen kasvistoa. Istutettavaksi määrätyille alueille tulee valita alueen liito-oravaesiintymän suunnalla sellaisia lajeja, jotka tukevat liito-oravan liikkumista. Muilla alueilla istutettavat lajit voidaan valita vapaamuotoisemmin. Suositeltavaa on valita suuriksi kasvavia puita, joiden varjoon voidaan sijoittaa levähdyspaikkoja. Alueen rakentuminen väistää pohjoisosan metsäkuviota, joka jää kokonaisuudessaan EV-2-alueelle.

5.4.4. Arviointia vt2-vt8- Hankkeen ja kaavan 609 1725 yhteisvaikutuksista.

Vt2 ja vt8 välisen yhteyden hankkeella ja honkaluodon kavalla 609 1725 on alueelle kohdistuvia yhteisvaikutuksia, jotka kohdentuvat alueen luontoon, pääasassa levähtäjälintujen käyttämille peltoaukeille ja lisääntyvälle liikenteelle alueella. Lisääntynyt liikenne aiheuttaa alueella päästö-, melu- ja pölyhaittoja. Vaikutukset kulttuurimaisemaan ovat peltoalueelle rakennettavassa vt-tasoisessa tiessä ja kaava-alueen rakentumisessa.

Vt2-vt8 välisen yhteyden toteutuessa, suunniteltu tieyhteys jakaa maisema-alueen. Mahdollisesti rakennettava meluste erottuisi korotettuna aiheena maanpinnasta eikä maisema-aiheena sovi Lattomerén kulttuurimaisemaan. Mahdollinen melusuojaus olisikin parempi tehdä lähemmäs asutusta peltoaukean pohjoisreunalle. Samaa maastokäytävää tieyhteyden kanssa on yleiskaavassa esitetty voimalinjan reitti. Tieyhteys valaisimineen sekä voimalinja yhdessä muodostavat selkeän poikkeaman nykyiseen peltomaisemaan .



Kuvassa näkymä vt8/Lattomerenoja kohdalta. Avoimessa maisemassa vain voimalinja. (Google maps)

Yhteyden rakentamisella on suurempi vaikutus alueen kevät- ja syyslevähtäjälajeille, kuin asemakaavalla. Ehdotuksen mukainen tielinjaus halkoo peltoaukeaa Lattomerenojan linjauksen mukaisesti. Asemakaavan ja tieyhteyden toteuttaminen saattaa olla vaikutuksiltaan sellainen, että levähtäjälintujen suuremmat massat etsiytyvät Lattomerén peltoalueelta toisaalle. Tieyhteyden toteutumisen ja asemakaava-alueen rakentumisen yhteisvaikutuksen voidaan arvioida olevan vähäistä suurempi. Vt2-vt8 tiehankkeen yhteydessä maisemallisten vaikutusten arviointi sekä muut tarvittavat selvitykset ja haittojen minimoinnin suunnittelu tulee tehdä jatkosuunnittelun yhteydessä.

Ulvilan vireilläolevan keskustaajaman osayleiskaavan yhteisvaikutus alueen suunniteltuun rakentumiseen ja mahdolliseen näkymäesteen muodostumiseen kohti lännen avoimia peltoaukeita on otettava alueiden rakentumisessa huomioon.

Ulvilan keskustaajaman osayleiskaava ei suoraan ota kantaa rakentamisen korkeuteen, mutta tarkentavissa suunnitelmissa teollinen rakennuskanta vaikuttaa varsin tiheältä ja jo matalilla rakennuskorkeuksillakin on näkymien kannalta merkittävä estevaikutus.

Jottei estevaikutus laajempiin avarampiin näkyymiin olisi niin suuri, tulisikin Porin Honkaluodon **Tk-25** ja **T-17** -alueilla rakennusten sijoittelu ja suuntaus tehdä siten, etteivät näkymät kokonaan sulkeudu, rakennuskorkeudella ei tällöin ole niin suurta merkitystä. Yhtenäistä suurta rakennusmassaa tulee välttää.

5.5. Kaavamerkinnot ja -määräykset

Kaavamerkinnot ja -määräykset on esitetty kaavaselostuksen liitteessä 3.

5.6. Nimistö

Kaava-alueella annetaan uusia nimiä seuraavasti:

Katualue: LÄHETINTIE, jakaantuu kaavamuutosalueen ja uuden asemakaava-alueen kesken.

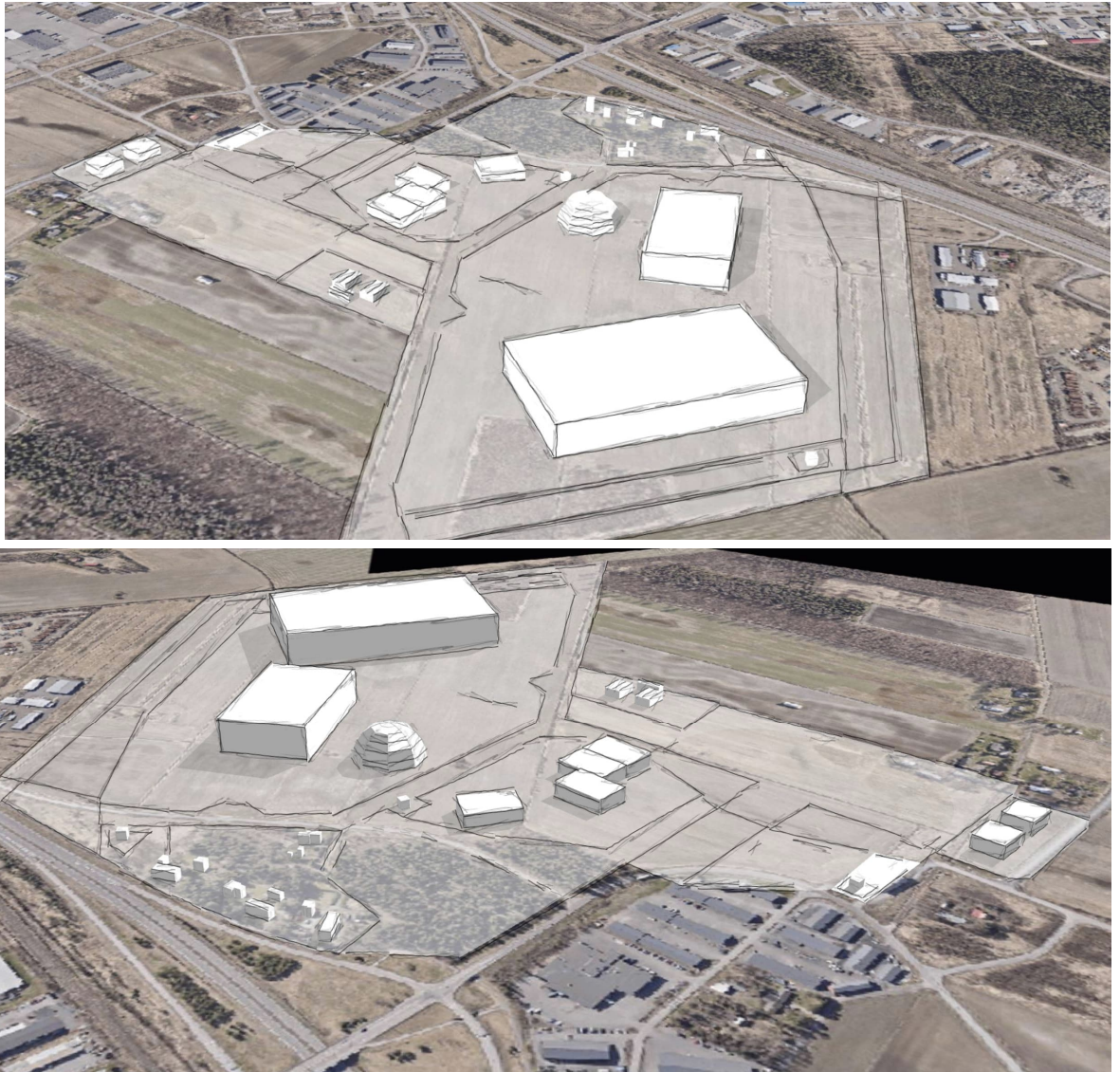
Puistoalue RAHTIPUISTO laajenee kaavamuutosalueella.

Katualue: RAHTITIE muuttuu kaavamuutosalueella

Katualue: HONKAPUISTONTIE saa osittain uuden linjauksen uudella kaava-alueella.

6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

6.1. Toteutusta havainnollistavat suunnitelmat



Luonnosvaiheen havainnekuvia suunnittelualueesta, rakennusten massoitteua maksimikorkeuksilla

Aluejulkisivut

Alueen 3D-maastomallista ja rakennusmassoittelusta tehty havainnollistavat luonnosvaiheen alueleikkaukset



Pohjoisesta



Idästä



Etelästä



Lännestä

Asemakaavan rakennusalueiden maksimikorkeuksia havainnollistava esitys ehdotusvaiheen ja sen jälkeisen viranomaisneuvottelun palautteiden pohjalta.



Rakentamisen maksimikorkeus + 40 m N2000-järjestelmässä.

6.2. Toteuttaminen ja ajoitus

Toteuttaminen voidaan aloittaa asemakaavan tultua voimaan.

6.3. Toteutuksen seuranta

Toteutusta ohjataan kaupunkisuunnittelun, teknisen toimialan ja rakennusvalvontayksikön neuvonnalla ja valvonnalla.

6.4. Muutoksia asiakirjoihin

Kaavaselistusta on päivitetty ehdotusvaiheen palautteiden perusteella.

Kaavaan liittyviä selvityksiä ja lähdemateriaaleja on lisätty ja osa päivitetty uuteen versioon.

Kaavaa varten on tehty uusia havainnekuvia, joita on lisätty selostukseen.

Kaavakarttaan on **T**, **TK** ja **KTY**- korttelialueille lisätty porrastetun rakentamiskorkeuden merkinnät

Kaavakarttaan on lisätty istutettavien alueiden merkintöjä.

Kaavan yleismääräyksiä ja selostusta on päivitetty ehdotusvaiheen palautteiden ja viranomaisneuvottelussa käydyn keskustelun perusteella.

T-17 alueen lounaiskulmaa on muokattu maisemoinnin kannalta suotuisammaksi.

T-25 alueen rakentamiskorkeutta on madallettu enintään +30.00m N2000 tasoon.

Lisätty VARELY/812/2023 -päättös kaavan materiaaleihin.

Edellämainitut päivitykset ovat asemakaavan kannalta vähäisiä, eikä kaavaa tarvitse asettaa uudelleen nähtäville.

Asemakaavaselistus on sähköisesti allekirjoitettu Porin kaupungin asianhallintajärjestelmässä.

26.11.2024, päiv 21.3.2025.

Risto Reipas

kaupunkisuunnittelupäällikkö