

## Lausunto Satakunnan maakuntakaavan 2050 tavoiteluonnoksista

Lausunnon antaja: Porin kaupunki / Kaupunkisuunnittelu

1. Maakunnan tarkoituksenmukainen alue- ja yhdyskuntarakenne

ei lausuttavaa

lausunto

### YHDYSKUNTARAKENNE

- Tavoitteeksi strategisuus ja joustavuus
- Voimassa olevan maakuntakaavan yhdyskuntarakenteen osoittaminen on liian tarkkaa. Tästä seuraa, että maakuntakaava on esimerkiksi asumisen osalta liian väljä tai rajoittaa elinkeinoelämän nopeasti muuttuvia tarpeita turhaan. Lisäksi voimakkaassa muutoksessa olevan energiantuotannon ja kiertotalouden aluetarpeiden osoittaminen nyt 10-20 vuoden päähän on mahdotonta.
- Satakunnan kilpailukyky uusista yrityksistä edellyttää kaavoituksen joustavoittamista ja nopeuttamista. Maakuntakaavatasolla tämä voisi tarkoittaa "lentokorkeuden nostamista" niin, että asumisen ja elinkeinoalueiden aluerajausten sijaan käytetään yleispiirteisempiä kohde- ja vyöhykemarkintöjä, joille linjataan suunnitteluperiaatteet. Suunnitteluperiaatteiden ohjausvaikutus yhdyskuntarakenteen osalta on hyvä, koska kuntien kaavoitusratkaisuja arvioidaan niitä vasten. Tällöin kunnat suunnittelevat aluerajaukset omissa kaavaprosesseissaan perustuen juuri sen hetken ajankohtaisiin selvityksiin ja tarpeisiin. (Tästä lähestymistavasta hyvä esimerkki on tuoreen Uusimaa kaava 2050:n lähestymistapa, ks. lausunnon loppu.)
- Aluevarausten käyttö voi olla perusteltua yhteisen vihervestoston, suojelualueiden tai muiden erityisalueiden kuten energiantuotannon ja vaarallisia kemikaaleja käsittelevän teollisuuden osalta.
- Maakuntakaavatasolla osoitettu liikennejärjestelmäsuunnitelma on voimakas alue- ja yhdyskuntarakenteen muovaaja, mikä on syytä tunnistaa maakuntakaavatyössä.

### ASUNTOALUEET – TAAJAMATOIMINTOJEN ALUEET

- Nykyisessä maakuntakaavassa on osoitettu liikaa taajama-alueiden / asuntoalueiden laajenemismahdollisuuksia. Tämä hajauttaa yhdyskuntarakennetta ja tuottaa vajaakäytössä olevaa infrastruktuuria. Tavoitteeksi kehittämisvyöhykkeet.

### VÄESTÖKEHITYS - ELÄMÄNTAVAT

- Väestökehityksen ennakointi paremmin esiin kaavan tavoitteisiin. Väestön ikääntymisen tuomiin muutoksiin vastaaminen tavoitteeksi. Muutokset ovat merkittäviä esim. liikkumisessa, kulutuksessa, palvelutarpeessa ja asumispreferensseissä. Tällä on suoraan vaikutuksia palveluverkon ja liikenneinfran tarpeisiin sekä vihervestoston kysyntään.
- Myös elämäntavat ovat muutoksessa. Miten näihin muutoksiin tulisi varautua: ikäihmisten muuttoliike, monipaikkaisuus, elämäntapojen diversiteetin kasvu, kulutuskäyttäytyminen, elinympäristöltä odotetut ominaisuudet, ulkomaisen työvoiman lisääntyminen, liikkumisen uudet suunnat?

	<p><b>KYLÄT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kylien suunnittelu maakuntakaavatasolla on turhaa, koska määräyksillä ei ole vaikutusta kylien kehitykseen.</li> <li>• Luonnon- ja kulttuurihistorian kannalta arvokkaat kohteet määrittelevät arvokkaat kyläalueet riittävästi.</li> </ul> <p><b>TODENTAMINEN - VAIKUTTAVUUS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jos tavoitteena on edistää ekologisesti, sosiaalisesti, taloudellisesti ja kulttuurisesti kestävää ja vetovoimaista Satakuntaa, niin mitä ovat ne metodit ja välineet, joilla esitetyn yhdyskuntarakenne- ja liikennejärjestelmävaihtoehdon tavoitteen mukaisuus todennetaan? (vrt. Valtakunnallisen MAL-verkoston hankkeet ja tunnistamat seutusuunnittelun ongelmat)</li> </ul> <p><i>Lähtökohtiin:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Alue- ja yhdyskuntarakenteen mahdolliset tulevaisuudet VN 2022:58</i></li> <li>• <i>Valtioneuvoston asunto- ja ilmastopoliittiset linjaukset, Valtioneuvoston selonteko: Asuntopoliittinen kehittämisohjelma vuosiksi 2021–2028</i></li> </ul>
<p>2. Alueiden käytön ekologinen kestävyys</p>	
<p>ei lausuttavaa</p>	
<p>lausunto</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tavoitteeksi tuottaa yhteistä tietopohjaa ja selvityksiä yhteisille linjauksille sekä kuntien suunnitteluun ja lupavalmisteluun.</li> <li>• Viherrakenteen ja -tehokkuuden nykytilan selvittäminen tai joku menetelmä kokonaisuuden tunnistamiseen ja kehityksen arviointiin.</li> <li>• Metsien moninaiskäyttö- ja hiilinielutavoitteet</li> </ul>
<p>3. Ympäristön ja talouden kannalta kestävät liikenteen ja teknisen huollon järjestelyt</p>	
<p>ei lausuttavaa</p>	
<p>lausunto</p>	<p><b>LIIKENNE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eritasoliittymien osoittaminen joustavalla (katkoviivaympyrä) merkinnällä niin, että niiden tarkempi sijainti voidaan tutkia lähempänä toteutusta kuntakaavoituksessa.</li> <li>• Asemanseutujen kehittäminen on ykkösjuuttu! (mm. koko seudun yhteiset palvelut, matkaketjut ja pysäköinti)</li> <li>• Rautatie ja lentokenttä ovat Porille tärkeitä, mutta melun ja tärinän vaikutukset tulee tutkia kehittämisvaihtoehtojen reunaehtoina.</li> <li>• Ratayhteys Porista Parkanoon tulee rakentaa uudelleen. Tärkeä logistinen yhteys pääradalle ja sen ympärille voidaan kehittää toimiva yritysalue Noormarkkuun.</li> <li>• Ratayhteys Pääkaupunkiseudulle olisi syytä pitää mukana kehityskäytävänä, vaikka se jätettiin pois Uusimaa kaavasta. Ratayhteys oli kuitenkin lähes yhtä kannattava kuin Uusimaa kaavassa oleva Kotka-Viipuri-rata, joka valittiin Venäjän liikenteen edistämiseksi. Muuttunut geopoliittinen tilanne voi tehdä logistiikan kehittämisen Porin suuntaan jälleen tarkoituksenmukaiseksi.</li> <li>• Liikenneturvallisuuden parantaminen eläinonnettomuuksia vähentämällä erityisesti valtatieverkostossa investoimalla yli- ja alikulkuihin, aitoihin tms. teknisiin innovaatioihin ja ottamalla tämä paremmin huomioon toimintojen ja liikennejärjestelmän suunnittelussa, ja jopa kaavamerkinnoissa.</li> </ul>

	<p><b>Lähtökohtiin:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Liikenne12 : valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja investointiohjelma</i></li> <li>• <i>Liikenteen suoritelaskennan ajanmukaisuus (vrt. Kilometrit katuverkolla hanke)</i></li> <li>• <i>Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma: Euroopan komission ehdotuksen mukaan TEN-T-kaupunkisolmukohtien pitäisi vuoteen 2025 mennessä täyttää kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien vaatimukset. Tätä varten on kehitetty eurooppalaista kestävän liikenteen suunnitelmaa (<b>SUMP</b> = Sustainable Urban Mobility Plan), jonka tavoitteena on lisätä kestävien liikennemuotojen käyttöä kaupunkiseuduilla.</i></li> <li>• <i>Kestävän kehityksen mukaisuuden osoittaminen liikennemallein ym.</i></li> </ul> <p><b>ENERGIAHUOLTO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aurinkovoima-alueet</li> <li>• 400 kV:n voimajohtolinjat</li> <li>• Pienydinvoimaloiden kohteet?</li> </ul> <p><b>KIERTOTALOUS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kaatopaikkojen hyödyntäminen kiertotaloudessa ja energiantuotannossa</li> </ul>
4. Vesi- ja maa-ainesvarojen kestävä käyttö	
ei lausuttavaa	X
lausunto	
5. Maakunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset	
ei lausuttavaa	
lausunto	<p><b>KONKREETTISIA TAVOITTEITA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kaavamääräysten kehittäminen yleispiirteisiksi kohdemerkinnöiksi tai kehittämisvyöhykkeiksi. Alerajat haittaavat elinkeinoalueiden joustavuutta.</li> <li>• Maakunnallisesti merkittävät <b>MATKAILUELINKEINON</b> kehittämiskohteet joustavina kohdemerkintöinä: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Seudullisesti merkittävät matkailun kehittämiskohteet on syytä tuoda esille siksi, että niihin voidaan vedota alemman tason kaavoituksessa sekä matkaketjujen ja liikenteen suunnittelussa (Porissa esim. Yyteri ja Luodot, Reposaari, Puu- ja Kivi-Pori)</li> <li>– Nykyisessä maakuntakaavassa olevien, erittäin laajojen matkailun kehittämisvyöhykkeiden ohjausvaikutus on heikko, ja niistä voidaan luopua</li> </ul> </li> <li>• Natura-alueiden läheisyydessä toimimiselle yhteiset periaatteet</li> <li>• <b>TAHKOLUODON SATAMA:</b> nykyisen maakuntakaavan aluerajausmerkintä kahlitsee alueen kehittämistä satamatoimijan näkökulmasta – satama haluaisi osan alueesta yritystonteiksi.</li> <li>• Vanhojen teollisuusalueiden kehityksen turvaaminen ja yhdessä hyväksytyt periaatteet “luonnon- ja kulttuuriarvojen” kohtaamiseen alueiden laajentuessa.</li> <li>• Elinkeinoelämän tarvitseman raideliikenteen (vanhan ja uuden) melun ja tärinän huomioiminen keskustan ja asumisen kehittämisessä.</li> <li>• Uusien elinkeinoelämän ja teollisuuden logististen solmupisteiden osoittaminen niin, että asuminen ei tule liian lähelle rajoittamaan toimintaa.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hyviä teollisuuden kasvusuuntia/kohtia: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Peittoon jätteenkäsittelyalue teollisuudelle</li> <li>– Noormarkun eteläpuoli ja vt 23:n vaikutusalue</li> <li>– uudelleen rakennettavan Pori-Noormarkku-radan vaikutusalue</li> <li>– E8:n Hyvelä – Perko -oikaisun vaikutusalue</li> </ul> </li> <li>• Yleisesti: <ul style="list-style-type: none"> <li>– synergiaympäristöjen tukeminen, innovatiiviset alueet</li> <li>– logistiikan tarvitseman infrastruktuurin ajantasaisuus, rahoitus ja toteuttaminen ajoissa</li> <li>– seutuyhteistyö yritysalueiden ja yrityspalveluiden kehittämisessä</li> </ul> </li> </ul>
6. Maiseman, luonnonarvojen ja kulttuuriperinnön vaaliminen	
ei lausuttavaa	
lausunto	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maiseman, luonnon ja kulttuuriperinnön vaaliminen ovat niin isoja kokonaisuuksia, että edellyttävät omat kohtansa. Näiden arvojen vaalimisen aluetaloudellinen hyöty ja merkitys pitäisi tuoda esille.</li> <li>• Lisäksi tulisi tuottaa kaavoitusta ja liikennesuunnittelua palvelevat selvitykset niin, että arvokkaat kokonaisuudet eivät tule vahingossa tuhoetuiksi ja alueen kunnilla on maakuntakaavan kautta yhteinen tietopohja ja linjaukset. Näin alemman tason kaavoituksessa nähdään ajoissa, mitä rajoituksia alueella on ja mitä selvityksiä tarvitaan lisää.</li> </ul> <p>Tavoitteet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hyvin säilyneet kulttuuriympäristökokonaisuudet säilyttävät kansallisvarallisuutta ja muodostavat asuin ympäristöinä ja matkailukohteina vetovoimatekijän ja kilpailuvaltin, jonka arvo työllistäjänä ja kaupunkien elinvoiman ylläpitäjänä kasvaa jatkuvasti. Tätä potentiaalia on syytä vaalia.</li> <li>• Sama tavoite koskee myös hyvin säilyneitä ja riittävän suuria luonnonympäristökokonaisuuksia ja niistä muodostuvia verkostoja.</li> <li>• Satakunnan sini-viherrakenne, harjut- ja geologiset muodostelmat ovat houkutteleva kokonaisuus, jolla luonnon monimuotoisuus, hiilinielut, virkistys- ja matkailu kehittyvät. Tämän kokonaisuuden elinvoimaisuutta tulee vahvistaa.</li> </ul>
7. Virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys	
ei lausuttavaa	
lausunto	<p>Tavoitteet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Virkistys- ja viherverkoston jatkuvuus ja suunnitteluperiaatteet.</li> <li>• Yhteiset periaatteet Natura-alueiden ja niiden läheisyyden käytölle virkistykseen ja rakentamiseen.</li> </ul>
8. Ilmastomuutos ja luontokato	
ei lausuttavaa	
lausunto	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Miten hyvät tavoitteet todennetaan ja niiden muutosajurit tunnistetaan: edistävät ja toiseen suuntaan vievät?</li> <li>• Mihin suuntaan pitäisi kehittyä? – Mittarit? <ul style="list-style-type: none"> <li>– Vihertehokkuus selvitys?</li> <li>– Hiilinielut?</li> <li>– Ekosysteemipalvelut?</li> <li>– Hiilijalanjälki?</li> <li>– Hiilikädenjälki?</li> </ul> </li> </ul>
9. Kansallinen turvallisuus ja huoltovarmuus	

ei lausuttavaa X

lausunto

10. Muuta lausuttavaa Satakunnan maakuntakaavan 2050 tavoiteraportin sisällöstä:

#### YLEISESTI

- Kaavoituksen joustavuuden lisääminen nopeasti muuttuvassa toiminnallisessa ympäristössä.
- Maakuntakaavan yksinkertaistaminen.
- Maakuntakaavan uudistus on mahdollisuus luoda seututasolle yhteinen tietopohja.
- Tavoitteiden todentaminen ja vaikuttavuuden varmistaminen.

#### VAIKUTTAVUUS NÄKYVÄKSI

- Jos ekologinen ja sosiaalinen kestävyys otetaan yhdeksi lähtökohdaksi, pitää voida myös osoittaa (liikennemallein ja muin vaikutusten arvioinnein), että ilmastotavoitteet on mahdollista saavuttaa realistisessa taloudellisessa raamissa. Tähän liittyy myös liikenteen suoritelaskennan oikeellisuus ja päivitystarve.

#### MUUTA

##### OAS:n kehittäminen

##### SELVITYKSET

- Vaihemaakuntakaavan 2 perusselvitykset ovat jo 10-vuotta vanhoja, ja muiden maakuntakaavojen sitäkin vanhempia, joten ne eivät toimi enää MRL:n edellyttäminä riittävinä selvityksinä uudessa maakuntakaavaprosessissa. Tulevaisuuden ennakointia palvelevat ja kaavoitusta mitoittavat selvitykset on syytä tehdä uudelleen. Selvityksiin on syytä ottaa mukaan skenaariolähestymistapa, jonka pohjalta voidaan päättää se visio, jota kohti Satakunta haluaa kehittyä.

##### VUOROVAIKUTUS

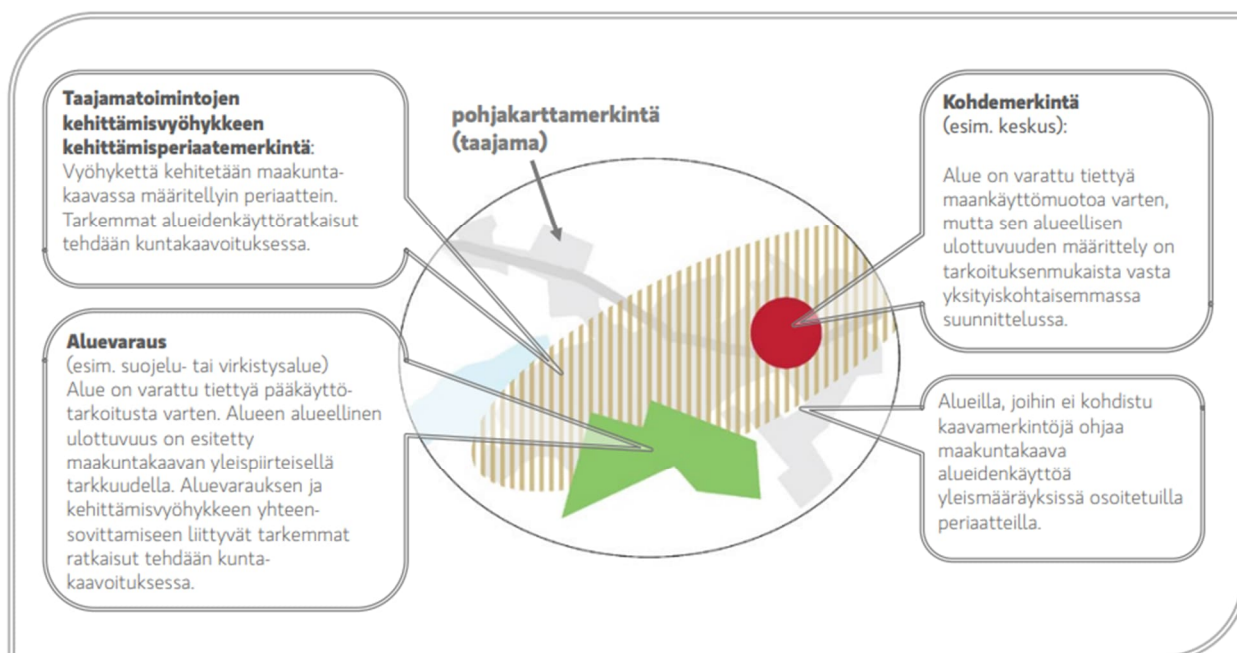
- Kaavaprosessin vuorovaikutus tapahtuu pääasiassa yhteistyöryhmän ja teemoittaisten yhteistyöryhmien kokoontumisina. Maakuntakaavaprosessiin sopisi myös seutua yhdistävä työpajatyöskentely. Esimerkiksi: – Mitä Maakuntaohjelman tavoitteet ja linjaukset tarkoittavat kaupunkien maankäytön ja liikkumisen kehittämisessä?

##### LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

- Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen *Sustainable Urban Mobility Plan* eli SUMP-prosessin mukaan (ks. kaavio lopussa).

##### ESIMERKKI UUSIMAA KAAVA 2050:N LÄHESTYMISTAVASTA

- Kaavan yksinkertaistamisesta ja joustavuuden lisäämisestä on hyvä esimerkki Uusimaa kaava 2050:n lähestymistapa, (Kaavaselostus s.61)



Kuva 20. Periaatekuva: Kasvun kestäväan ohjaamiseen (taajamatoiminnot, keskuskeset) liittyvien kaavamerkintöjen tulkintaohjeita.

- Uudenmaan maakuntakaavassa on teollisuuden- ja kaupan alueiden osalta siirrytty **aluemerkintöjen** sijaan **kohdemerkintöihin**, jotka antavat enemmän väljyyttä kuntien omalle suunnittelulle, ja kestävät paremmin aikaa. Kohdemerkinnöillä osoitetaan

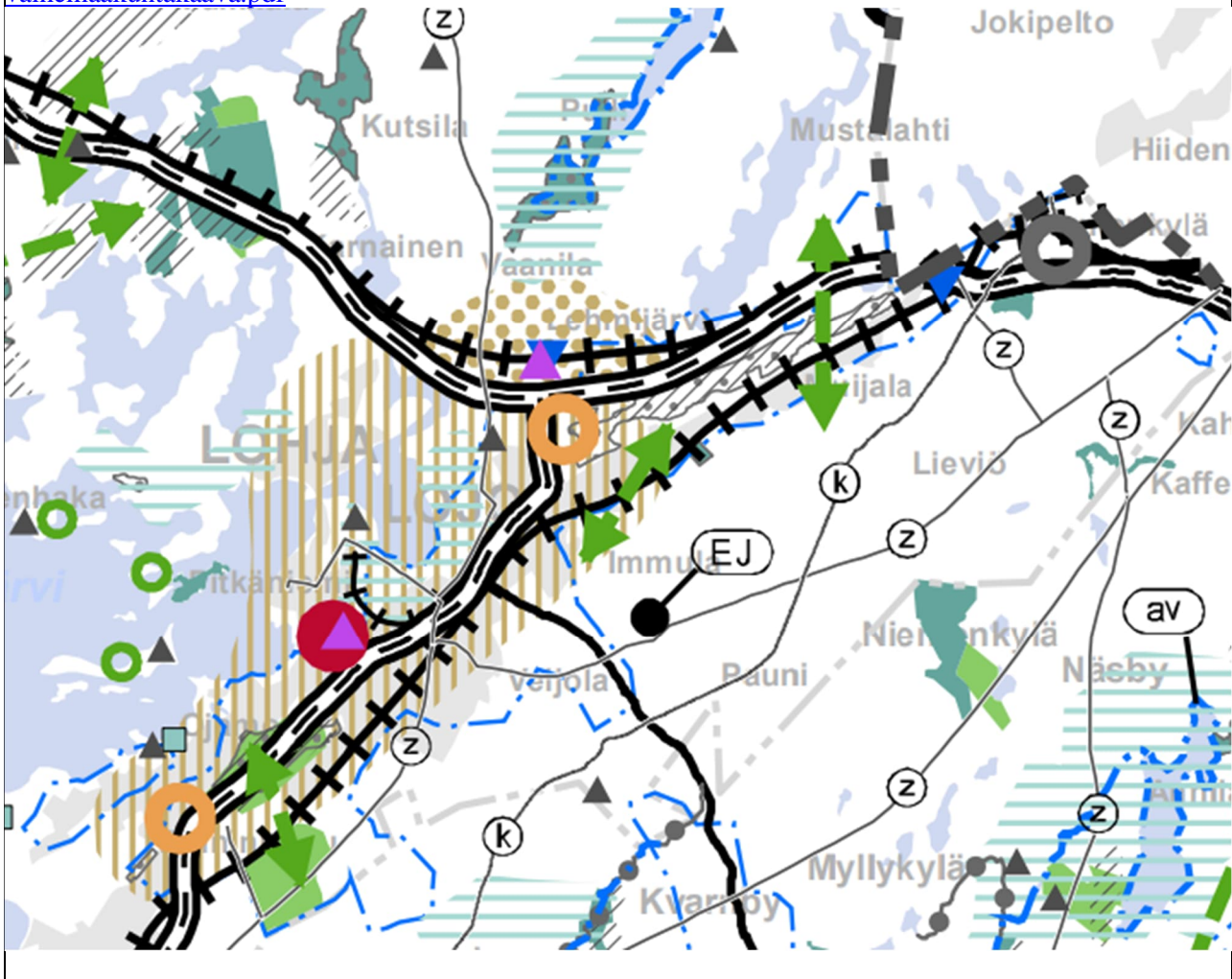
teollisuuden ja logistiikan kehittämiskohteet taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen ulkopuolella.

- Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä ei eroteta teollisuutta ja liiketoimintaa. Ohjaus tapahtuu yleisten suunnittelumääräysten / periaatteiden kautta. Maakuntakaavan ”merkittömille alueille” voidaan myös sijoittaa toimintoja, myös teollisuutta, joiden ympäristö ym. vaikutukset eivät ole merkittäviä. Kaupallisten palvelujen osoittamisessa on sama logiikka. Teollisuuden osalta aluemerkinnyt on osoitettu vain Seveso III:n luokan T/kem alueille. (Kaavaselostus s.120)

Esimerkki Uudenmaan maakuntakaavasta

Merkinnät: <https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2022/01/Merkinnat-ja-maaraykset.-Lansi-Uudenmaan-vaihemaakuntakaava.pdf>

Kaavaesimerkki: <https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2022/01/Kartta.-Lansi-Uudenmaan-vaihemaakuntakaava.pdf>



**SUMP** = Sustainable Urban Mobility Plan), jonka tavoitteena on lisätä kestävien liikennemuotojen käyttöä kaupunkiseuduilla. Tällainen suunnitelma on laadittu jo Tampereen ja Oulun kaupunkiseuduilla.

## Euroopan komission määrittelemä ideaali-SUMP sisältää 8 elementtiä

1. Koko toiminnallisen kaupunkiseudun kattava kestävä liikunnan suunnittelu	2. Institutionaaliset rajat ylittävä yhteistyö	3. Kansalaisten ja päättäjien osallistaminen	4. Nykytila- ja tulevaisuusanalyysi
5. Pitkän tähtäimen vision ja selkeän toimeenpanosuunnitelman määrittäminen	6. Kehittää kaikkia kulkumuotoja kokonaisvaltaisesti	7. Seurannan ja arvioinnin järjestäminen	8. Laadunvarmistus