



PORIN KAUPUNKI

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

EHDOTUSVAIHE

ASEMAKAAVAN SELOSTUS

Porin kaupunkisuunnittelu	9.6.2022
Asemakaavan tunnus	609 1725
Asemakaavan diaari	PRIDno-2020-622
Vireilletulo	19.2.2020
Luonnos nähtävillä	17.12.2020 – 29.1.2021
KH asettanut näht.	
Ehdotus nähtävänä	
KV hyväksynyt	
Lainvoimainen	



Sisällysluettelo

HONKALUOTO 80. KAUPUNGINOSAN 1.ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS 609 1725	1
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.....	5
2.1. Kaavaprosessin vaiheet	5
2.2. Asemakaava.....	6
3. LÄHTÖKOHDAT	6
3.1. Selvitys suunnittelualueen oloista.....	6
3.1.1. Alueen yleiskuvaus	6
3.1.2. Luonnonympäristö.....	6
3.1.3. Rakennettu ympäristö	12
3.1.4. Maanomistus.....	18
3.2. Suunnittelutilanne.....	19
3.2.1. Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset	19
4. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET.....	29
4.1. Asemakaavan suunnittelun tarve.....	29
4.2. Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset.....	29
4.3. Osallistuminen ja yhteistyö.....	29
4.3.1. Osalliset.....	29
4.3.2. Vireilletulo ja asemakaavaluonnos	29
4.3.3. Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	29
4.3.4. Viranomaisyhteistyö.....	33
4.4. Asemakaavan tavoitteet.....	34
4.4.1. Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet.....	34
5. ASEMAKAAVAN KUVAUS.....	35
5.1. Kaavan rakenne ja mitoitus	35
5.1.1. Rakenne	35
5.1.2. Mitoitus.....	35
5.1.3. Palvelut	35
5.2. Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	35

5.3.	Aluevaraukset	36
5.3.1.	Korttelialueet	36
5.3.2.	Muut alueet ja määräykset	36
5.4.	Kaavan vaikutusten arviointi.....	37
5.4.1.	Vaikutukset rakennettuun ympäristöön	37
5.5.	Kaavamerkinnot ja -määräykset	39
5.6.	Nimistö	39
6.	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	39
6.1.	Toteutusta havainnollistavat suunnitelmat	39
6.2.	Toteuttaminen ja ajoitus	39
6.3.	Toteutuksen seuranta	39

LIITTEET

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 ja Kollitie
Suojaviheraluetta
Rautatiealuetta
ET-aluetta

Tonttijako:

Laaditaan sitovana ja erillisenä.

Kaavan laatija:

Kaavoitusarkkitehti Otto Arponen.

Asemakaavan vireilletulo:

19.2.2020.

1.2. Kaava-alueen sijainti

Suunnittelualue sijoittuu noin 5 km:n etäisyydelle kaupungin ydinkeskustasta ja on kooltaan noin 55 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 ajantasa-asemakaava
3. Asemakaavaehdotus, kaavamerkinnot ja –määräykset
4. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
5. Viranomaisneuvottelun muistio, 28.5.2020
6. Ramboll / Honkaluodon asemakaavan liikenneselvitys, 29.10.2020
7. Ramboll / Vt2 ja Uusikaupunki-Rauma-Pori – junaradan (Urpo-rata) suunnittelu Honkaluodon asemakaava-alueella, Pori, Aluevarausuunnitelma, 21.2.2022
8. Havainnekuva

1.5. Luettelo muista kaavaa koskevista lähdemateriaaleista

- Ramboll / Honkaluodon 2.vaiheen sulfidimaaselvitys, 24.11.2020
- Porin kaupunki / Kantakaupungin yleiskaava 2025
- Satakuntaliitto / Satakunnan maakuntakaava
- Ramboll / Honkaluodon alueen hulevesien hallinta, vesilain mukainen hakemussuunnitelma, 9.7.2019
- Ramboll / Porin kaupunki, Honkaluodon alueen hulevesisuunnitelma, 27.6.2019
- Ramboll / Porin kaupunki, Honkaluodon sulfidimaaselvitys, 11.6.2019
- Ramboll / Porin kaupunki, Honkaluodon alueen alunaselvitykset, 20.12.2018
- FCG / Kaupunkiseutujen tulevaisuuden yritysalueiden kehittäminen, raportti 27.9.2018
- Satakuntaliitto / Satakunnan maisemaselvitys, selvitys Satakunnan maisemamaakunta- ja maisemaseutujaon tarkistamiseksi, 2014
- Satakuntaliitto / Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma, 2015
- Finnmap Infra / Honkaluodon ja vt8 välinen yhteys, esiselvitys, 2019
- Linea -konsultit / Raskaan liikenteen tauko- ja lepopaikkojen kehittäminen Satakunnassa, luonnos 26.11.2020
- Satakuntaliitto / Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma, luonnos 30.11.2021
- Finavia / Porin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma, 20.12.2019
- Ramboll / Porin tie- ja katuverkkosuunnitelma 2040, 16.4.2021
- Liikennetekniikka Oy, Satakunnan seutukaavaliitto, Varsinais-Suomen seutukaavaliitto / Uusikaupunki-Rauma-Pori radan aluevaraus selvitys, 1977

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
- 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.

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.

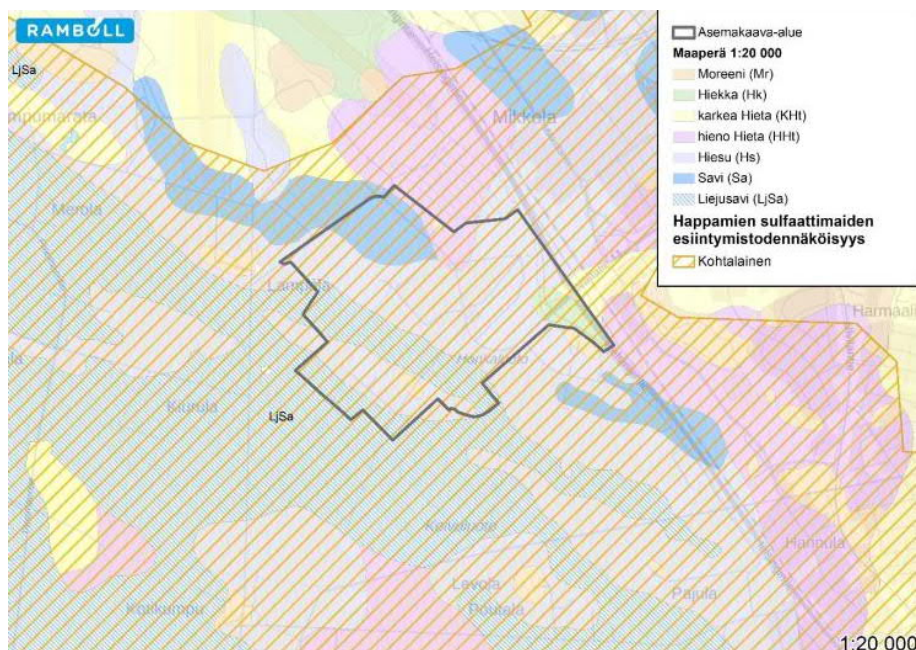


Näkymä Honkapuistontien pohjoispuolen metsäalueelta.



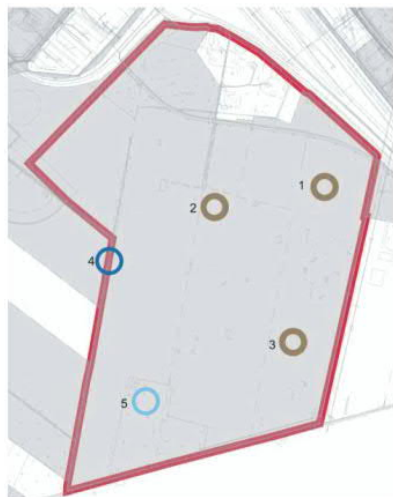
Näkymä Honkapuistontien pohjoispuolen metsäalueelta.

Pohjatutkimuksissa Honkaluodon alueella on havaittu savikerroksia, jotka peittävät karkeampien ja raekooltaan vaihtelevampien maalajien kerrostumia. Honkaluodon voimassa olevalle asemakaava-alueelle 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 suunnittelelun alueen 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.

3.1.3. Rakennettu ympäristö

Asuminen

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



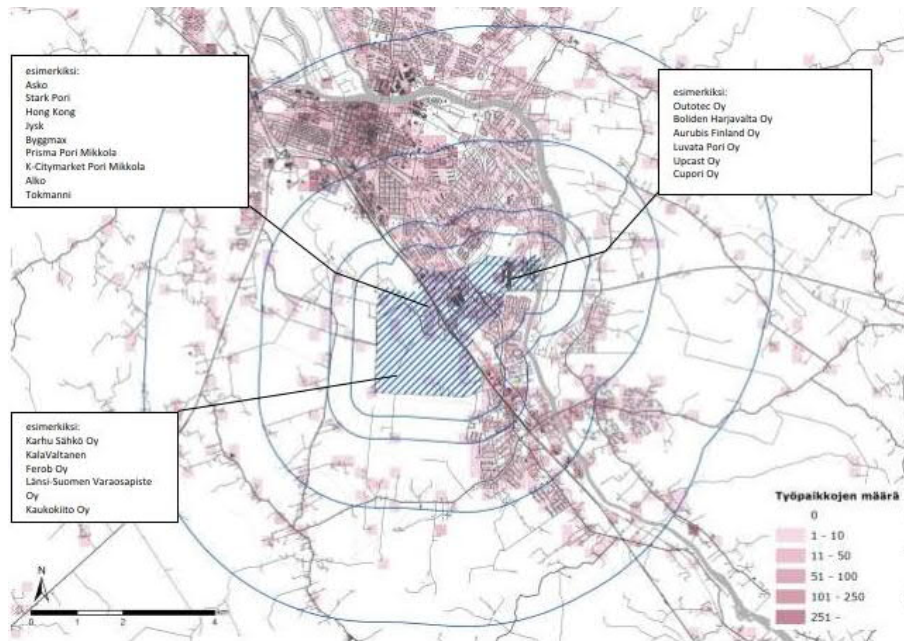
Kaava-alueen pohjoisosassa sijaitsevat asuinkiinteistöt.

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

Palvelut ja työpaikat

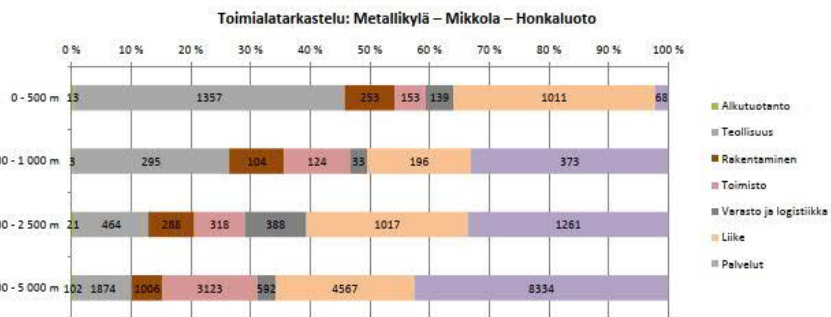
Kaava-alueella ei sijaitse palveluja.

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

Suunnittelualan etelä- ja itäreunoilla sijaitsee sähköverkon voimajohtoja.

Kaava-alueen pohjoisosassa on kytketty vesijohtoverkoston.

Kaava-alueen pohjoisosassa sijaitsee tietoliikenneverkostoa.

Kaava-alueella ei sijaitse kaukolämpöverkosta.

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.

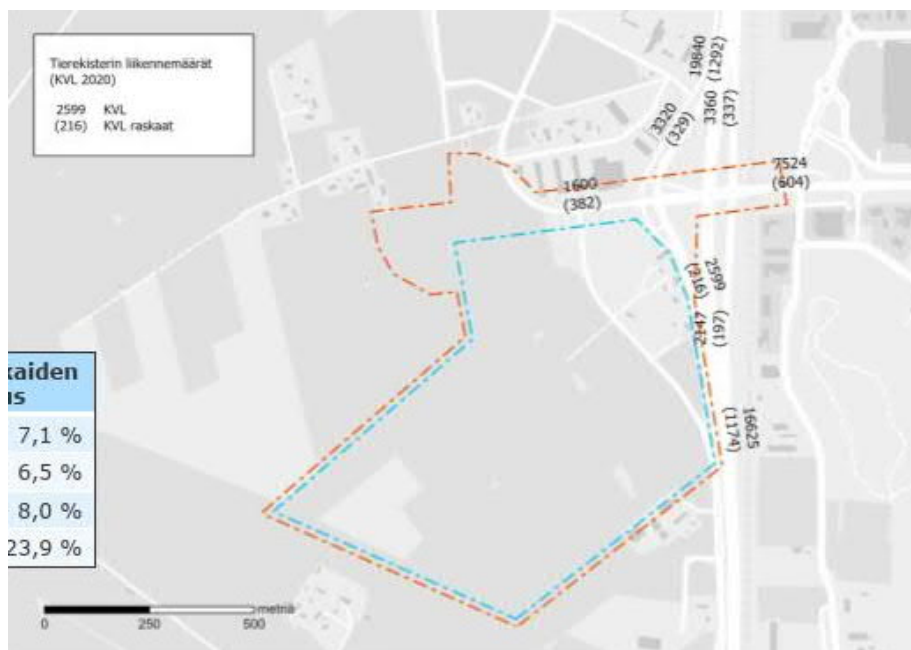


Ramboll / Kaava-alueen ympäristön liikenneverkko, 2020.

Suunnittelualueella ja sen lähellä on suurten erikoiskuljetusten reittejä. Valtatiellä 2 ja valtatiellä 11 idässä on 7x7x40-metrinen kuljetusten runkoreitti, minkä lisäksi suunnittelualueella on täydentäviä reittejä. Eritasoliittymän kohdalla korkeat erikoiskuljetukset ohittavat risteysillan käyttämällä eritasoliittymän rampeja.



Ramboll / Erikoiskuljetusten reitit kaava-alueen ympäristössä, 2020.



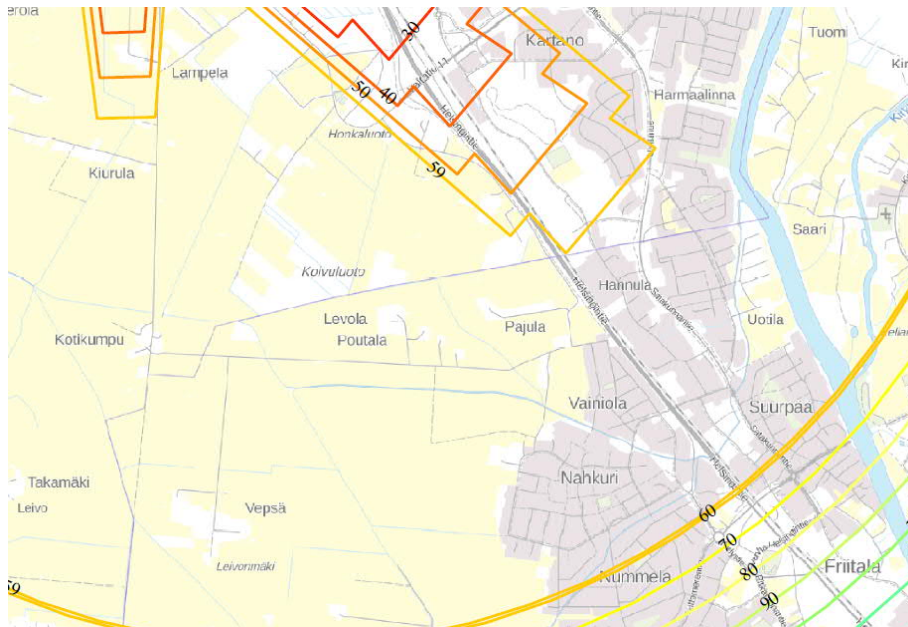
Ramboll / Tiererekisterin liikennemäärät, 2020.



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

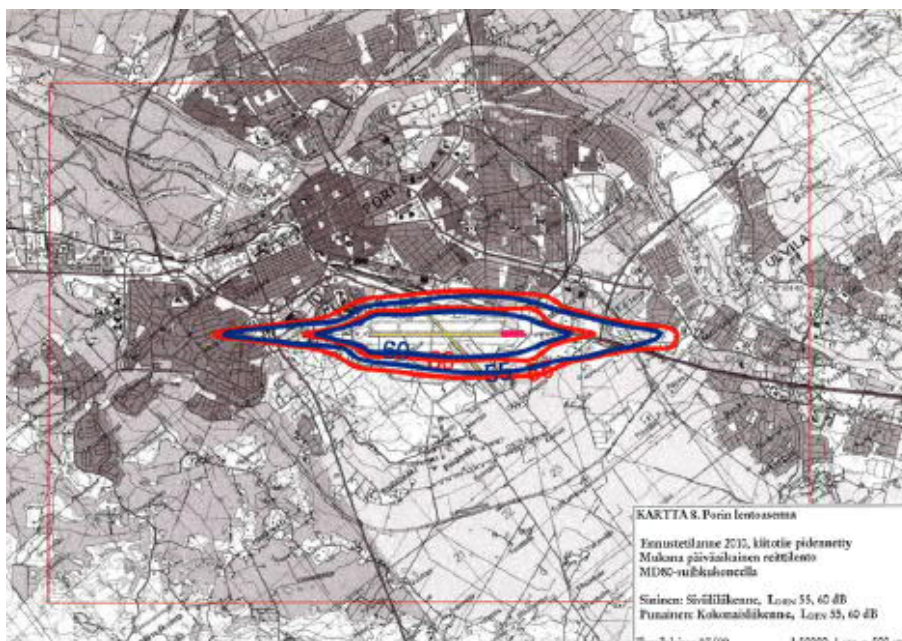
Lentoliikenne

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



Finavia / Lentoesterajoituspinnot, 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.

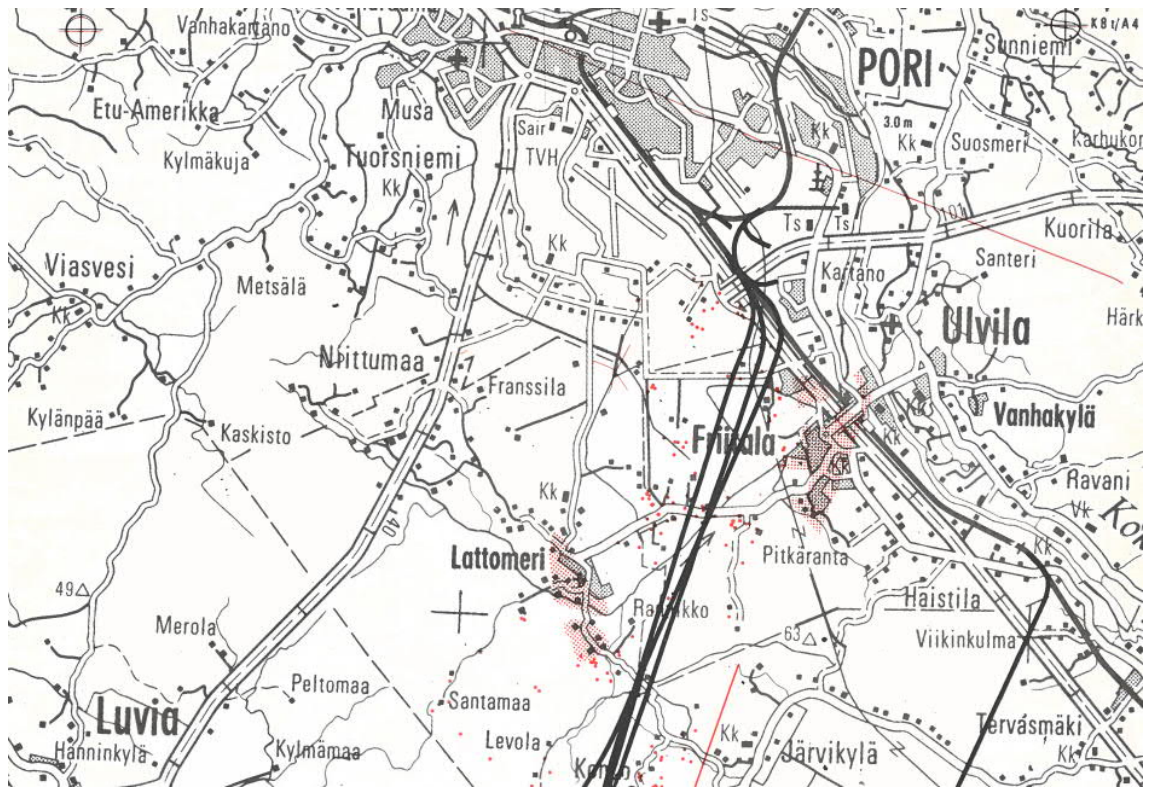


Finavia / Porin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma, 2019.

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.

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 rataa. 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.

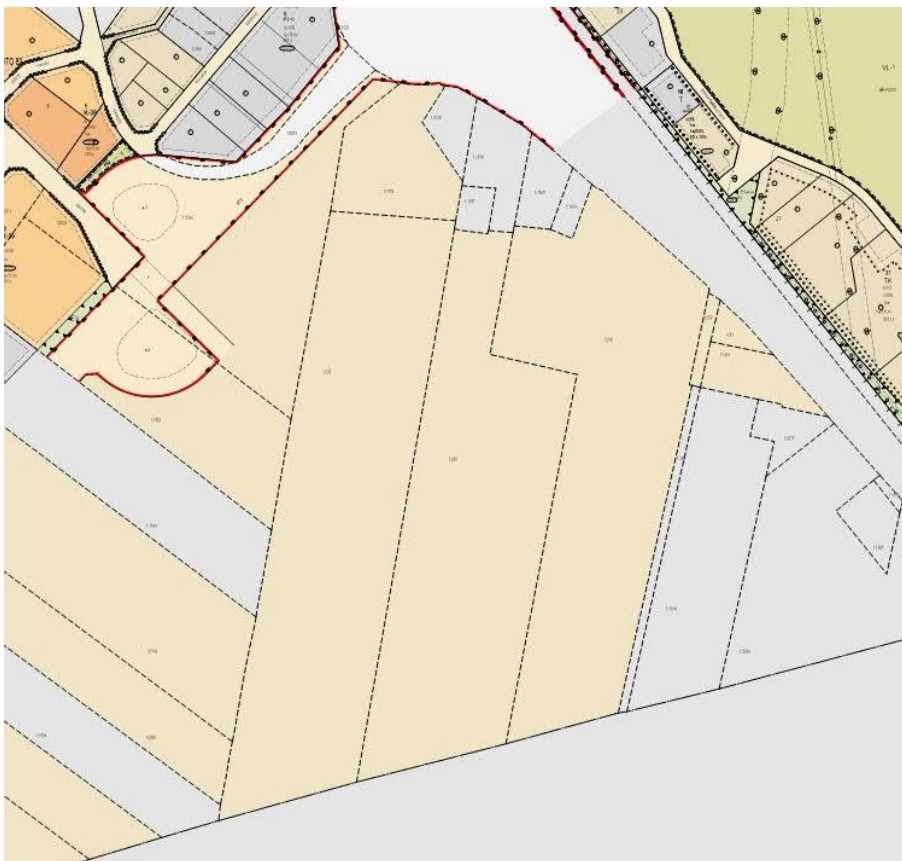
Lattomerien kulttuurimaisema muodostuu pääosin kuivatetusta merenlahdesta. Alueen kuivatukset on aloitettu 1700 –luvun puolivälissä ja ne ovat kestäneet 1900 –luvun alkuun. Lattomerien kuivatus on maamme ensimmäisiä laajamittaisia suon kuivatuksia.

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 peltojen 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 viisi yksityisessä omistuksessa olevaa kiinteistöä.



Kaava-alueen ympäristössä oleva kaupungin maanomistus kuvattu keltaisella.

3.2. Suunnittelutilanne

3.2.1. Kaava-alueita 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 elinkeinoin ja asutukseen.

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

pr: Uusi päärata.

Suunnittelumääräys:

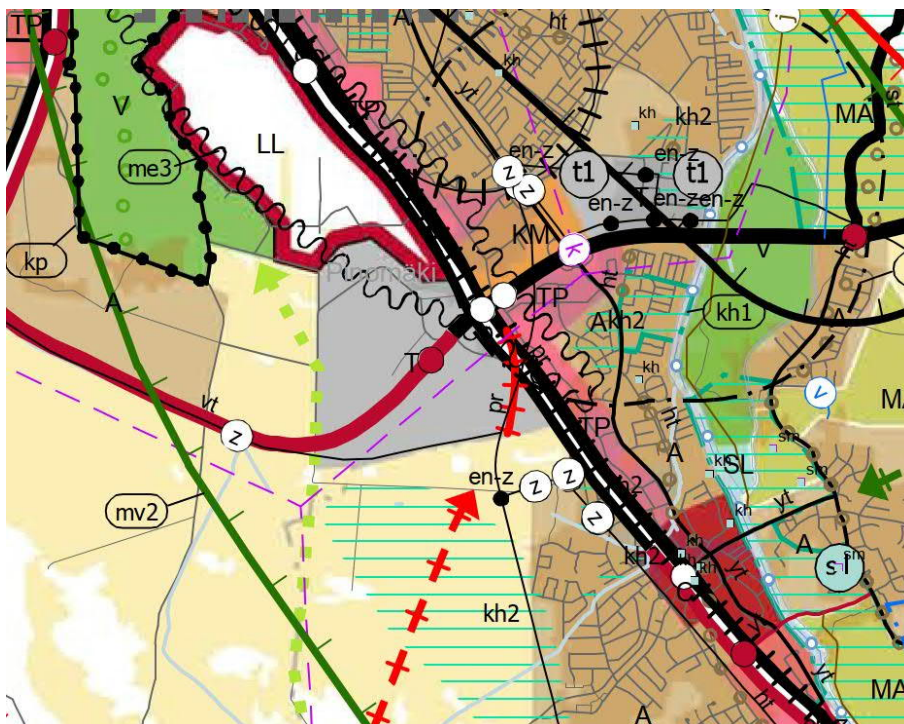
Maankäytön suunnittelulla on turvattava uuden pääradan toteuttamismahdollisuus.

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 selvittävä alueiden käytön kannalta tarkoituksenmukaisimmat 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.

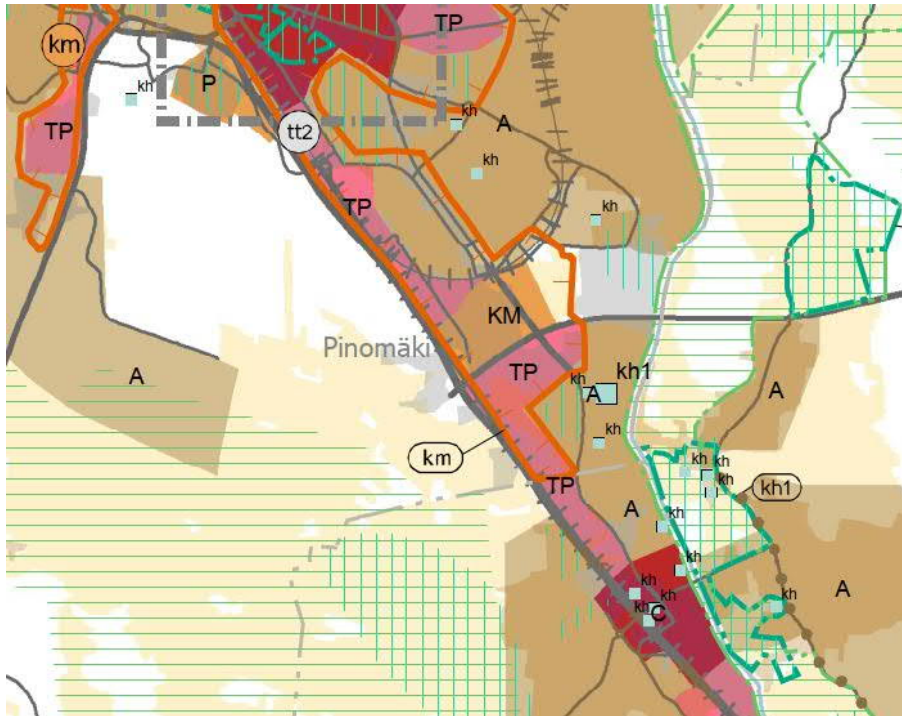


Satakuntaliitto / Ote maakuntakaavasta.

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

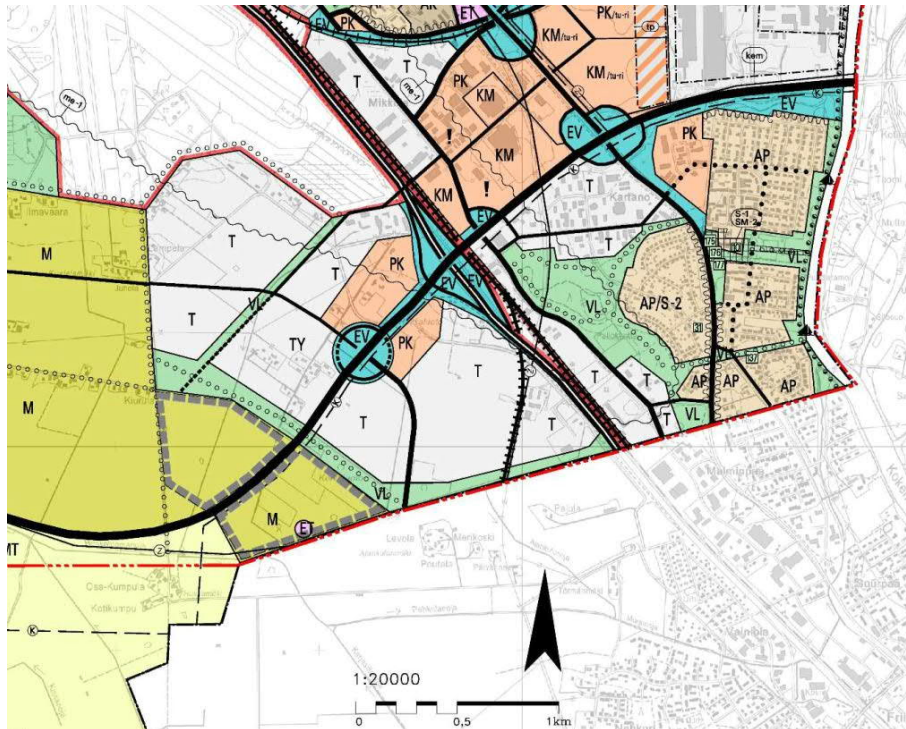
Kantakaupungin yleiskaavassa 2025 (KV 10.12.2007) suunnittelualue on:

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 lentomelualueen me-1 rajalle.



Ote Kantakaupungin yleiskaavasta 2025.

Asemakaava

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



Ote ajantasa-asetmakaavasta.

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 kaavatyö 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 liikenneverkkoarpeita.

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.

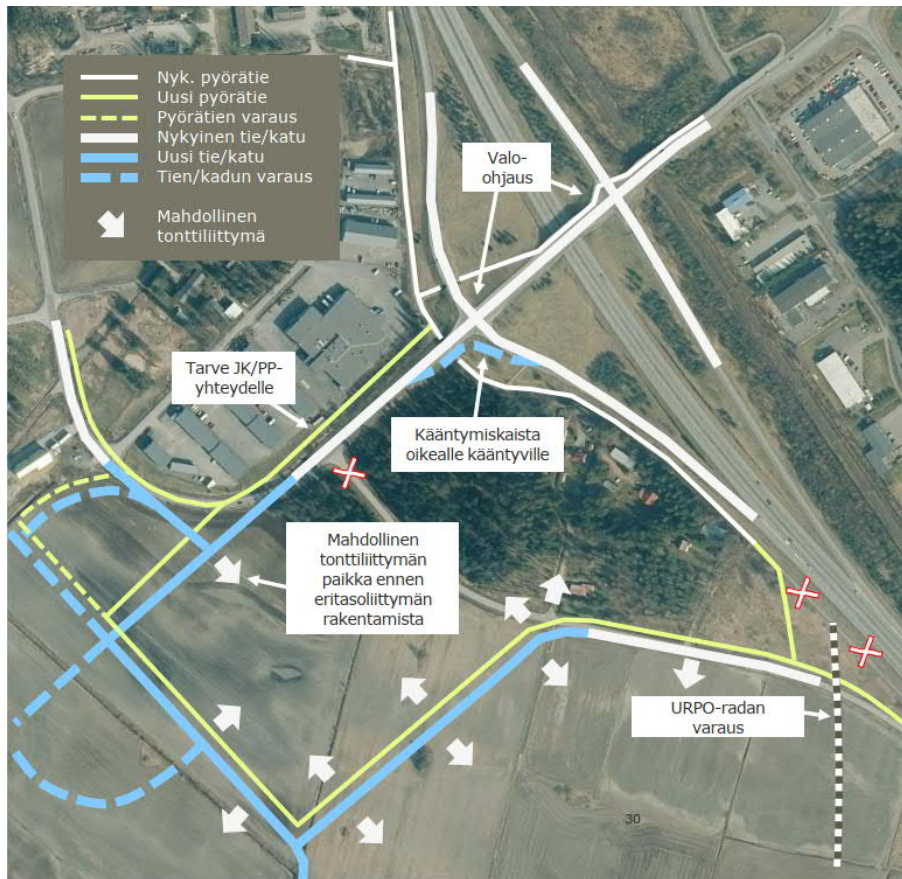
Kaava-alueen sijoittuminen valtateiden eritasoliittymän läheisyyteen tekee sen sijainnista otollisen liikennepalveluasemalle. Palveluasemat aiheuttavat paljon pistäytyvää liikennettä. Matkatuotosoppaan perusteella Honkaluotoon rakennettava palveluasema voisi aiheuttaa moottoriajoneuvoliikennettä 2000–3000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

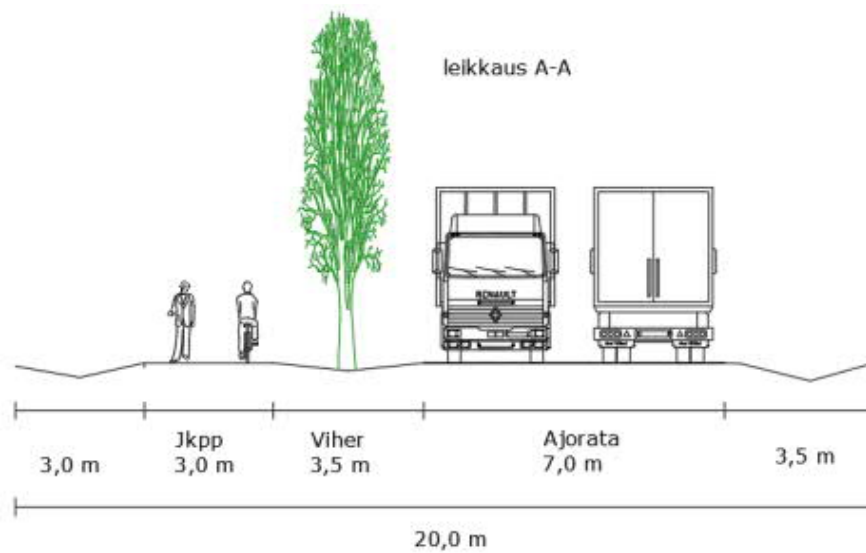
- Voimassa oleva asemakaava mahdollistaa 200 000 k-m² ja vireillä oleva kaava 154 000 k-m² (yhteensä 354 000 k-m² nykyisen 45 000 k-m² lisäksi).

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.



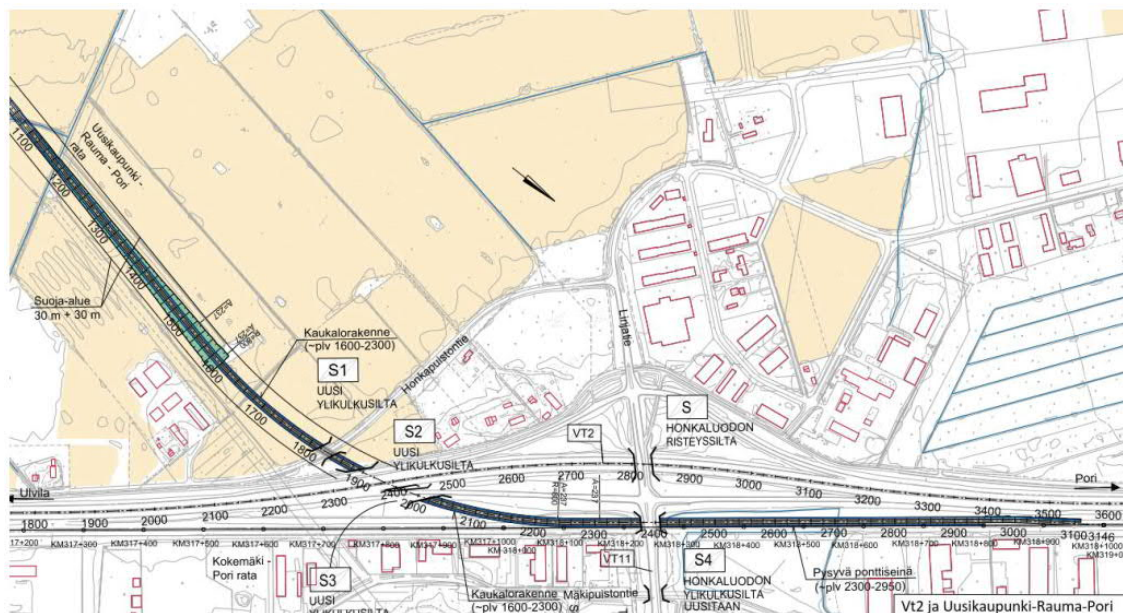
Ramboll / Tyypipoikkileikkaus teollisuuskaduille, 2020.

URPO-radän aluevarausuunnitelma

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

Aluevarausuunnitelmassa esitetään kolme erilaista vaihtoehtoa radan ja valtatie risteämisestä.

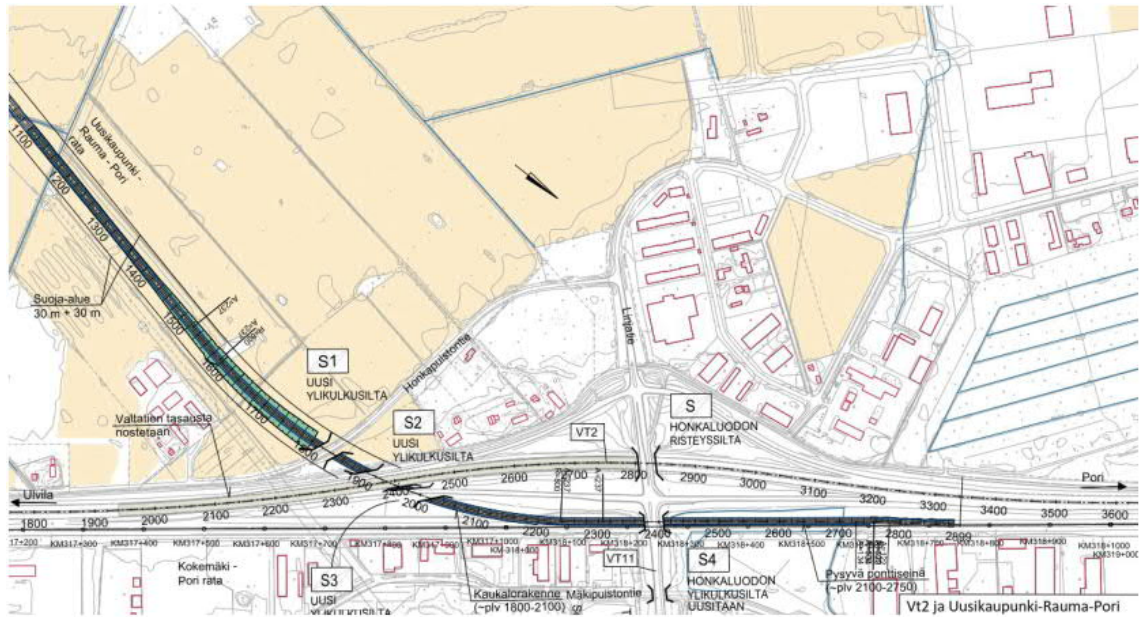
VE1A:



Ramboll / Aluevarausuunnitelma VE1A, 2020.

Vaihtoehdossa 1A Urpo-rata alittaa valtatie 2, jonka taseaus ja linjause pysyvät nykyisellään. Valtatie alituksen kohdalla Urpo-rata kulkee kaukalorakenteessa. Honkaluodon ylikulkusilta uusitaan.

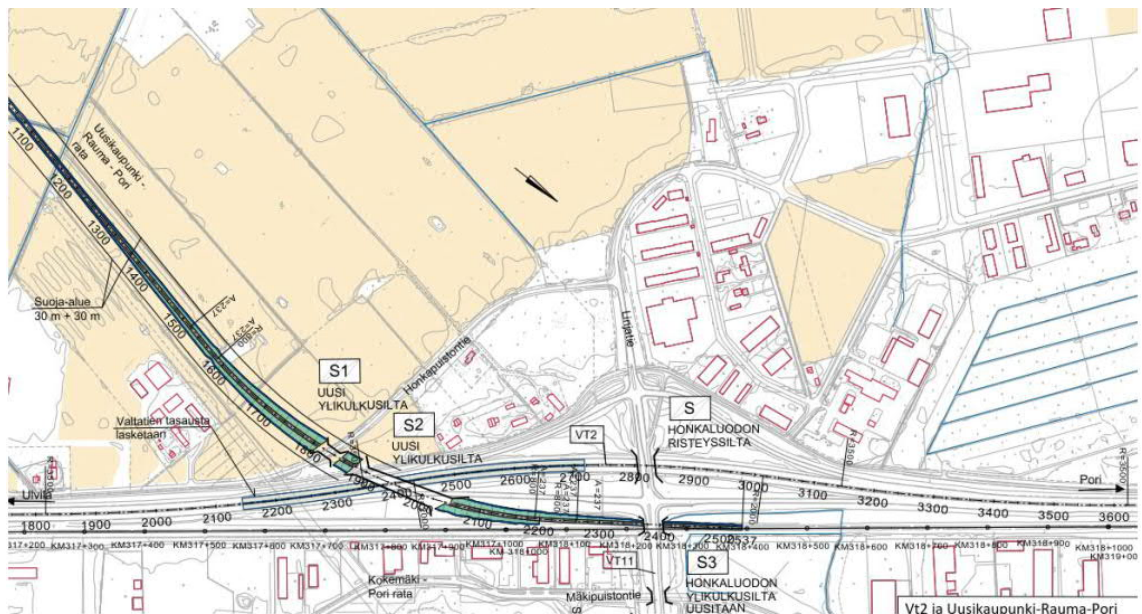
VE1B:



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.

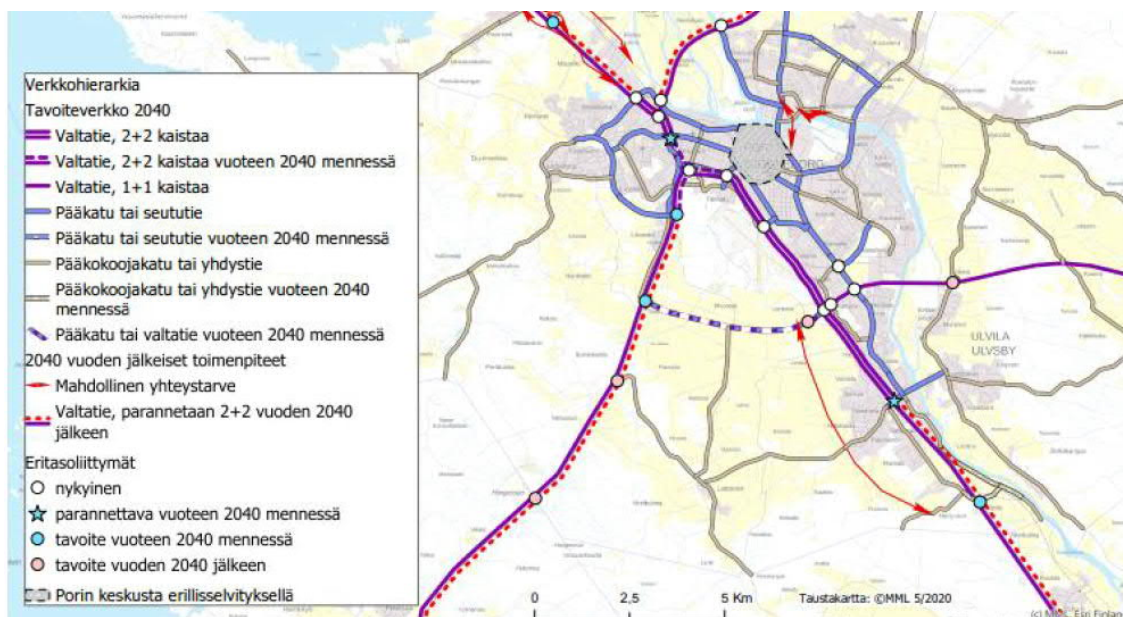
Aluevaraussuunnitelmassa on selvitetty Urpo-radon eri vaihtoehtojen alustavia rakentamiskustannuksia. Vertailujen perusteella vaihtoehto 2 on arvioitu alustavilta kustannuksiltaan edullisimmaksi.

Porin tie- ja katuverkkosuunnitelma 2040

Tie- ja katuverkkosuunnitelman tavoitteena on ollut määrittellä 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 11 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-alueita 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.

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):

- Lattomerren viljelysaukean kuivatusyhtiö:

Alue kuuluu ojitustoimituksessa vuonna 1945 hyväksytyyn Lattomerren 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 Lattomerren 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 laajentumisessa ja sitä mukaa kuin alueen rakentaminen edistyy. Honkaluodon asemakaava-alueen muutos lisää merkittävästi haittoja ja vahinkoja vähentävien rakenteiden lisärakennustarvetta.

Vireilletulon ennakkolausunnoissa todetaan (ote/tiivistelmä):

- Pori Energia Oy Energiapalvelu:

Alueelle on saatavilla kaukolämpö.

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

- Ympäristö- ja lupapalvelut –toimiala:

Happamat sulfaattimaat ovat aiheuttaneet Honkaluodossa jo pitkään oijen liettymistä sekä uomien tukkeutumista. Asemakaavan laajentaminen tulee vaikuttamaan alueen hulevesien hallintaan kuten uomakapasiteetin mitoitukseen, uomien rakenteisiin sekä viivytyalueiden ja käsittelyrakenteiden mitoitukseen. 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.

- 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 Lattomerren maakunnallisesti arvokas maisema-alue (Maisemallisesti tärkeä alue) ja hieman suppeampi maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö (kh2), jotka molemmat on osoitettu Satakunnan vaihemaakuntakaavassa 2.

- 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. Liikennetar-

kastelussa kannattaa ottaa huomioon myös lentoliikenne. Lentomelualueelle tai sen välittömään läheisyyteen on lähtökohtaisesti hyvä sijoittaa ei-meluherkkiä toimintoja.

- Satakuntaliitto:

Satakunnan vaihemaakuntakaavassa 2 on osoitettu kaava-alueen lounaispuolelle Lattomeren 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 rinnakkaisytteudet 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):

- 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 laaditaanko 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 päätyttyä. Huilavesien hallintaan on tärkeää kiinnittää erityistä huomiota.

- DNA Oyj:

Ei huomauttamista.

- Varsinais-Suomen ELY-keskus:

Jotta vt 11:n jatke olisi varmemmin mahdollista toteuttaa valtatieasoisena, olisi hyvä varautua valtatie 11:n jatkeen liittymäpaikan siirtoon niin, että eritasoliittymien ramppi liittymien väli olisi vähintään 400 metriä. Eritasoliittymään on syytä varautua myös, mikäli kaava-alueen uusi katu jatkuu joskus valtatie 2 rinnakkaisytteytinä 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/yhdystie 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.

Valtatie 2 ja URPO-radon risteäminen on toteutettava eritasoratkaisuna, mikä tullee edellyttämään valtatie tiealueen leventämistä. Radon 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 (Lattomerén kulttuurimaisema), näkee ELY-keskus tarpeellisen arvioida hankkeen maisemavaikutuksia.

Rakennuskorkeuksissa tulee ottaa huomioon lentoliikenteen aiheuttamat rajoitukset.

Suunnittelualueen pohjoisen metsäalueen osalta on tarpeen tehdä luontoselvitys.

- Pori Energia Oy Energiapalvelu

Alueelle rakennettaviin kiinteistöihin on saatavilla kaukolämpö. Ei muuta huomauttamista.

- 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.).

- 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 maisema-alueen vaikutusten arviointiin.

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

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 suunnittelualueella 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 sulfaat-

timaita. 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 kaavaselostuksesta 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.

- 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.

- 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 ennakkolausunnot ovat nähtävissä asiakirjoissa.

4.3.4. Viranomaisyhteistyö

Yhteistyö on hoidettu pääosin lausuntomenettelyllä.

Aloituskäytön viranomaisneuvottelu on pidetty 28.5.2020.

Viranomaisneuvottelun muistio on kaavaselostuksen liitteenä 5.

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 joukkoliikennedyhteysien 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 keskustaajan länsipuolista ohitustietä varten.

Honkaluoto sijaitsee nauhakaupungin keskeisessä solmukohdassa, valtateiden 2 ja 11 risteyksessä Ulvilan rajalla. Valtateihin tukeutuvaa kuljetus- ja jakelujärjestelmää tarvitseville yrityksille on mahdol-

lisuus järjestää suuriakin pinta-aloja vaativia aluekokonaisuuksia ja terminaaliyhdistelmiä. 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 osoitettuihin valtatie 11 jatkeen liikennetarkoituksiin. Valtatien jatke voidaan toteuttaa joko valtatie 11:n 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 voimajohdoille.

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 54,2 ha.

Kaavassa muodostuu:

- Toimitilarakennusten korttelialuetta noin 8,1 ha / 32 500 k-m²
- Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta noin 24 ha / 96 000 k-m²
- Teollisuus-, varasto-, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta noin 3,2 ha / 12 800 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 levähdys- ja pysäköintitoimintoja.

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-radon 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.

5.3. Aluevaraukset

5.3.1. Korttelialueet

KTY

Toimitilarakennusten korttelialue.

T-17

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.

Rakennuksen etäisyyden naapuritontin rajasta tulee olla vähintään yhtä suuri kuin rakennuksen korkeus, kuitenkin vähintään 4m. Tontit on aidattava.

TK-10

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

Rakennusten etäisyyden naapuritontin rajasta tulee olla vähintään yhtä suuri kuin rakennusten korkeus, kuitenkin vähintään 4m.

5.3.2. Muut alueet ja määräykset

LR

Rautatiealue.

ET

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.

EV

Suojaviheralue.

YLEISET MÄÄRÄYKSET:

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

Rakentamisessa on huomioitava raideliikenteen aiheuttaman tärinän riskit rakennuksille.

Rakennuslupa-asiakirjoihin tulee sisältyä hulevesien käsittelysuunnitelma.

Jätehuoltotilat tulee sijoittaa rakennuksen sisään tai aidattuun katokseen.

Rakennustöiden aikana on tarkkailtava valumavesien pH:ta ja varauduttava tarvittaessa niiden neut-

ralointiin.

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

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.

Liikenne

Kaava-alue sijoittuu valtateiden 2/11 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.

Kaava-alueen itäreunaan on osoitettu aluevaraus Uusikaupunki-Rauma-Pori – radalle. Urpo-radon 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-radon taseus 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 eri-

laisten kunnalle tulevien verotulojen määrässä. Alueella on myös rakentamisen aikainen positiivinen työllisyysvaikutus.

Alueelle mahdollistetaan monipuolisen liikennepalveluaseman sijoittuminen, jonka yhteydessä on mahdollista toimia 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.

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-radän 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.

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 Metallinkylän, 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 metsäalue. Kooltaan noin 2 ha:n alue sijoittuu valtatie ja yksityistien väliin. Kaavan vaikutukset luonnonympäristöön jäävät vähäisiksi.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaava-alueen eteläpuolelle sijoittuu Lattomerren 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 näkyymiin eivät ole merkittäviä

ottaen huomioon maisemakokonaisuuden koon. Kaavalla on estevaikutuksia valtatie 2:lta avautuviin näkyymiin kohti etelää ja Lattomerren viljelymaisemaan.

Tekninen huolto

Kaava-alue tarvitsee uuden yhdyskuntatekniikan rakentamista. Kaavassa on osoitettu aluevaraukset maakaasuverkon yhteystarpeelle sekä voimajohdoille. Kaavalla mahdollistetaan teknisen huollon kehittäminen alueen tarpeisiin tai sen kautta kulkeville verkostoille. Ei merkittäviä vaikutuksia.

5.5. Kaavamerkinnyt ja –määräykset

Kaavamerkinnyt ja –määräykset on esitetty kaavaselistuksen liitteessä 3.

5.6. Nimistö

Kadunnimi: Kollitie.

6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

6.1. Toteutusta havainnollistavat suunnitelmat

Havainnekuva on kaavaselistuksen liitteenä 9.

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.

Asemakaavaselistus on sähköisesti allekirjoitettu Porin kaupungin asianhallintajärjestelmässä.

Risto Reipas

kaupunkisuunnittelupäällikkö

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	609 Pori	Täyttämispvm	09.06.2022
Kaavan nimi	Honkaluoto 80. kaupunginosan 1. asemakaava ja asemakaavan muutos 609 1725		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	19.02.2020
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	6091725
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	54,2245	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	53,8567
Maanalaisen tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	0,3678

Ranta-asemakaava

Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]

Omarantaiset

Ei-omarantaiset

Lomarakennuspaikat [lkm]

Omarantaiset

Ei-omarantaiset

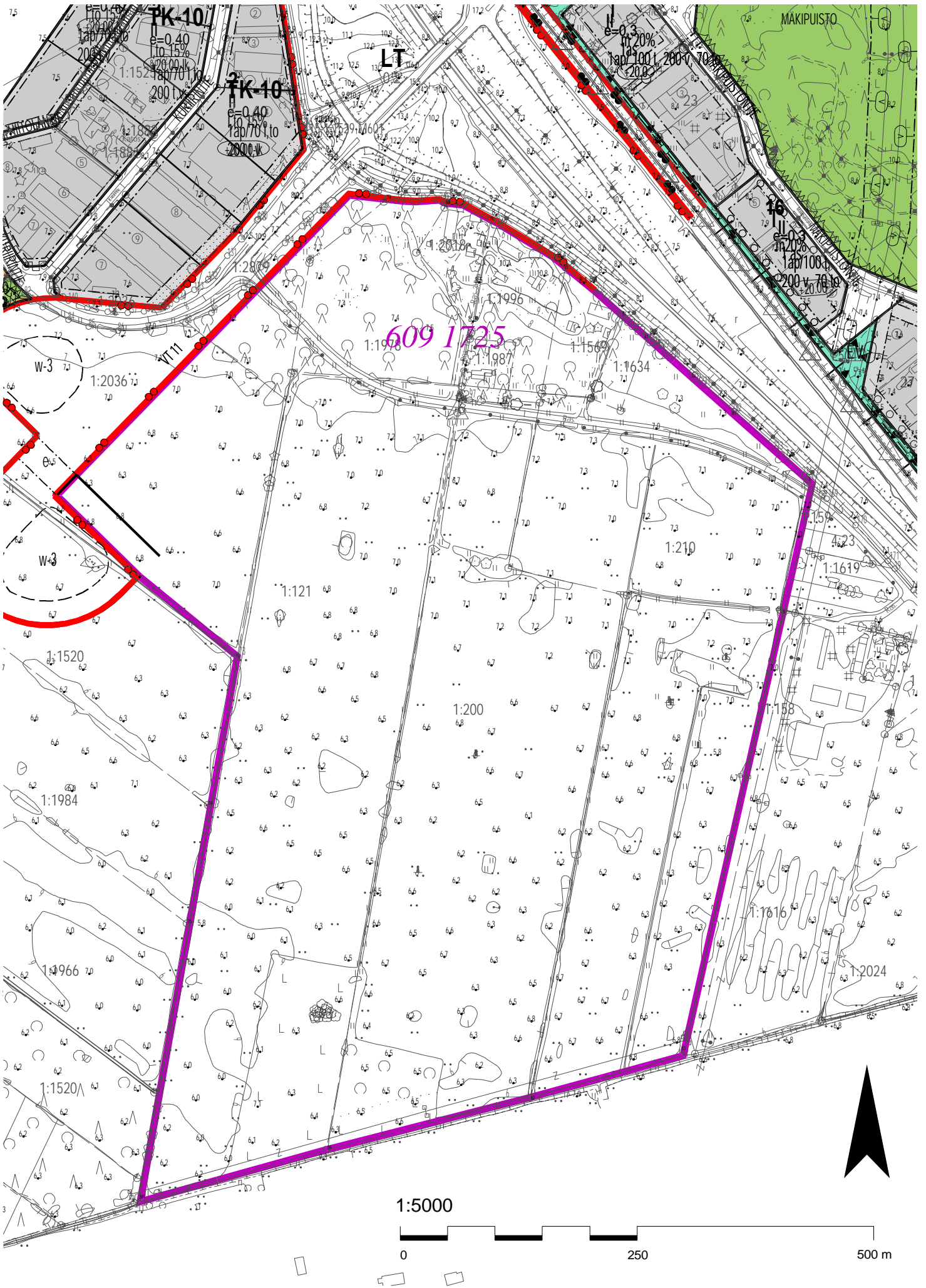
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	54,2246	100,0	141747	0,26	53,8568	141747
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	8,1268	15,0	32507	0,40	8,1268	32507
T yhteensä	27,2347	50,2	108940	0,40	27,2347	108940
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	13,4712	24,8			13,1034	
E yhteensä	5,3919	9,9	300	0,01	5,3919	300
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnot

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	54,2246	100,0	141747	0,26	53,8568	141747
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	8,1268	15,0	32507	0,40	8,1268	32507
KTY	8,1268	100,0	32507	0,40	8,1268	32507
T yhteensä	27,2347	50,2	108940	0,40	27,2347	108940
TK	3,2114	11,8	12846	0,40	3,2114	12846
T	24,0233	88,2	96094	0,40	24,0233	96094
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	13,4712	24,8			13,1034	
Kadut	7,2168	53,6			6,8490	
LR	6,2544	46,4			6,2544	
E yhteensä	5,3919	9,9	300	0,01	5,3919	300
ET	0,2315	4,3	300	0,13	0,2315	300
EV	5,1604	95,7			5,1604	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



Pienennös



ASEMAKAAVAMÄÄRÄYKSET- JA MERKINNÄT

KTY

Toimitilarakennusten korttelialue.

T-17

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.
Rakennuksen etäisyyden naapuritontin rajasta tulee olla vähintään yhtä suuri kuin rakennuksen korkeus, kuitenkin vähintään 4m. Tontti on aidattava.

TK-10

Teollisuus-, varasto-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.
Rakennuksen etäisyyden naapuritontin rajasta tulee olla vähintään yhtä suuri kuin rakennuksen korkeus, kuitenkin vähintään 4m.

LR

Rautatiealue.

ET

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.

EV

Suojaviheralue.

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

—+—

Kaupunginosan raja.

—

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

— · — · —

Osa-alueen raja.

— · — · —

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

80.

Kaupunginosan numero.

HONKALUOTO

18

Kaupunginosan nimi.

HONKAPUISTONTIE

Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.

100

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

lto 20%

Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia rakennusoikeudesta saadaan käyttää liike- ja toimistotiloja varten.

II

Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

e=0,4

Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin/rakennuspaikan pinta-alaan.

(K+50)

Rakennuksen, rakenteiden ja laitteiden korkein sallittu korkeusasema lentoestealueella metreinä.

ym1

Rakennusala.

ym1

Rakennusten julkisivujen tulee olla ympäristökuivalisesti korkeatasoisia.

et

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevaa rakennusta tai laitosta varten varattu alueen osa.

hule

Ohjeellinen alueen osa, jolle saa rakentaa hulevesien viivyttämiseen ja käsittelyyn varatun altaan, painanteen, ojan, kosteikon tai muun rakenteen/teknisen laitteen.

hu1

Alueen hulevedet on pääosin imeytettävä. Rakennuslupa-asiakirjoihin tulee sisältyä hulevesien käsittelysuunnitelma.

istutettava

Istutettava alueen osa.

o

Istutettava puu.

ma

Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.

z

Sähkölinjaa varten varattu alueen osa.

er

Eritasoristeys.

katu

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvollittymää.

1ap/40m2

Merkintä osoittaa, kuinka monta kerrosalaneliömetriä kohti on rakennettava yksi autopaikka.

1 ap / 70 lto, 200 l, v

Merkintä osoittaa, kuinka monta (l) liike- (to) toimisto- (t) teollisuus-, ja (v)varastokerrosalaneliömetriä kohden on rakennettava autopaikka.

YLEISET MÄÄRÄYKSET:

Laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamisessa tulee huomioida ilmailulain mukainen lentoesteluvan tarve.
Rakentamisessa on huomioitava raideliikenteen aiheuttaman tärinän riskit rakennuksille.
Rakennuslupa-asiakirjoihin tulee sisältyä hulevesien käsittelysuunnitelma.
Jätehuoltotilat tulee sijoittaa rakennuksen sisään tai aidattuun katokseen.
Rakennustöiden aikana on tarkkailtava valumavesien pH:ta ja varauduttava tarvittaessa niiden neutralointiin.
Alueen ojavesien pH:ta on tarkkailtava vuoden ajan rakennustöiden päätyttyä.

ASEMAKAAVAN MUUTOS KOSKEE

Pienennös

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 JA KOLLITIE
SUOJAVIHERALUETTA
RAUTATIEALUETTA
ET-ALUETTA

Tämän asemakaavan alueella tonttijako laaditaan sitovana ja erillisenä.

Käsittelyt:

Aloituspvm. 19.02.2020
MRL 63 osas 20.02.2020
Luonnos nähti. 17.12.2020

PORIN KAUPUNKI
KAUPUNKISUUNNITTELU

Suunnittelija
Suunn.avustaja

Otto Arponen

Kaavatunnus **609 1725**
Säil.nro
Pvm. 9.6.2022

Pohjakartta on JHS 185 2.5.2014 mukainen.
Koordinaattijärjestelmä ETRS GK-22
Korkeusjärjestelmä N2000

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu Porin kaupungin asianhallintajärjestelmässä.
apulaiskaupungingeodeetti Teemu Salonen
kaupunkisuunnittelupäällikkö Risto Reipas



PORIN KAUPUNKI

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

Maankäyttö- ja rakennuslain 63§ mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jossa kuvataan kaavatyön tavoitteet ja lähtökohdat, valmistelun ja päätöksenteon eteneminen, kaavan vaikutusten arviointitavat, osallistumismahdollisuudet ja tiedottaminen. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitetään kaavatyön eri vaiheissa tarvittaessa.



OSALLISTUMIS- JA ARVIINTISUUNNITELMA

Porin kaupunkisuunnittelu	5.2.2020
Asemakaavan tunnus	609 1725
Asemakaavan diaari	PRIDno-2020-622

Sisällysluettelo

HONKALUOTO 80. KAUPUNGINOSAN 1. ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS 609 1725	1
1. <i>OSOITE</i>	3
2. <i>ALOITE</i>	3
3. <i>SUUNNITTELUALUE</i>	3
4. <i>SUUNNITTELUKÄYTTÖ JA TAVOITTEET</i>	3
5. <i>LÄHTÖTIEDOT</i>	4
5.1. Alueen kuvaus	4
5.2. Maakuntakaava	6
5.3. Yleiskaava	8
5.4. Asemakaava	9
5.5. Muut lähtötiedot	9
6. <i>ARVIOITAVAT VAIKUTUKSET</i>	10
7. <i>OSALLISET</i>	10
8. <i>VUOROVAIKUTUS JA AIKATAULU</i>	10
8.1. Vireilletulo	10
8.2. Luonnosvaihe	11
8.3. Ehdotusvaihe	11
8.4. Asemakaavaehdotuksen hyväksyminen	11
8.5. Arvioitu aikataulu sekä osallistumis- ja vuorovaikutusmenetelmät	11
9. <i>PALAUTE JA YHTEYSTIEDOT</i>	12

1. OSOITE

Honkaluoto, Pori.

2. ALOITE

Porin kaupunki.

3. SUUNNITTELUALUE

Suunnittelualue sijoittuu noin 5 km:n etäisyydelle kaupungin ydinkeskustasta ja on kooltaan noin 55 ha. Koillisreunaltaan suunnittelualue rajautuu Helsingintiehen / vt2 ja luoteisreunaltaan vt11 jatkeeseen. Eteläreunaltaan alue rajautuu Porin ja Ulvilan kaupunginrajaan. Suunnittelualue on pääosin Porin kaupungin omistuksessa.

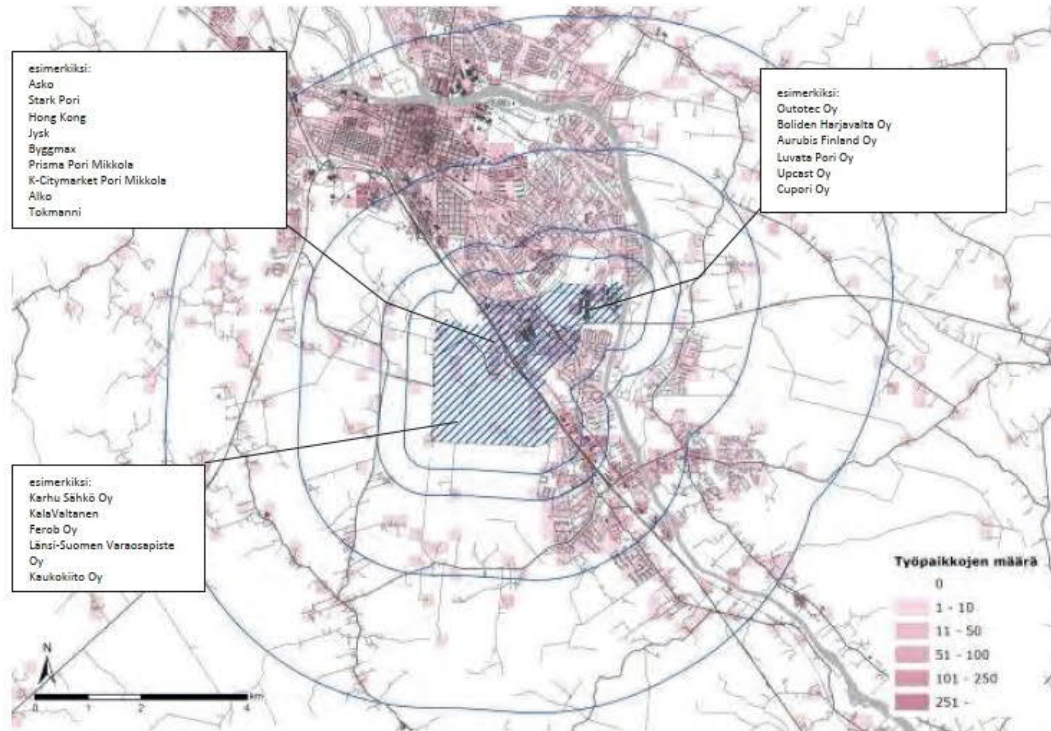
4. SUUNNITTELUKÄYTTÖ JA TAVOITTEET

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

MAL -verkosto

Honkaluodon alue on ollut mukana Tulevaisuuden kaupunkiseutujen yritysalueiden kehittäminen – hankkeessa. Hanke liittyy MAL –verkoston ohjelmakokonaisuuteen ”Tulevaisuuden kaupunkiseudut, elinvoimakunnat ja resurssiviisas yhdyskunta”, joka on ollut mukana valtioneuvoston (TEM/AIKO) Teemakohtaisten kaupunkiverkostojen menettelyssä 2016-18.

Yritysalueiden kehittämistä tarkasteltiin etenkin liikenteen ja liikennejärjestelmien yhteissuunnittelun sekä saavutettavuuden kannalta. Porin kaupunkiseudun kohdealueena oli Porin kaupungin Ulvilan rajalla sijaitseva Metallikylän, Mikkolan ja Honkaluodon teollisuuden, kaupan ja logistiikan muodostama kokonaisuus, jonka kehittymisen mahdollisuuksia elinvoimaiseksi ekosysteemiksi tutkittiin.



Ote Kaupunkiseutujen tulevaisuuden yritysalueiden kehittäminen -raportista 27.9.2018.

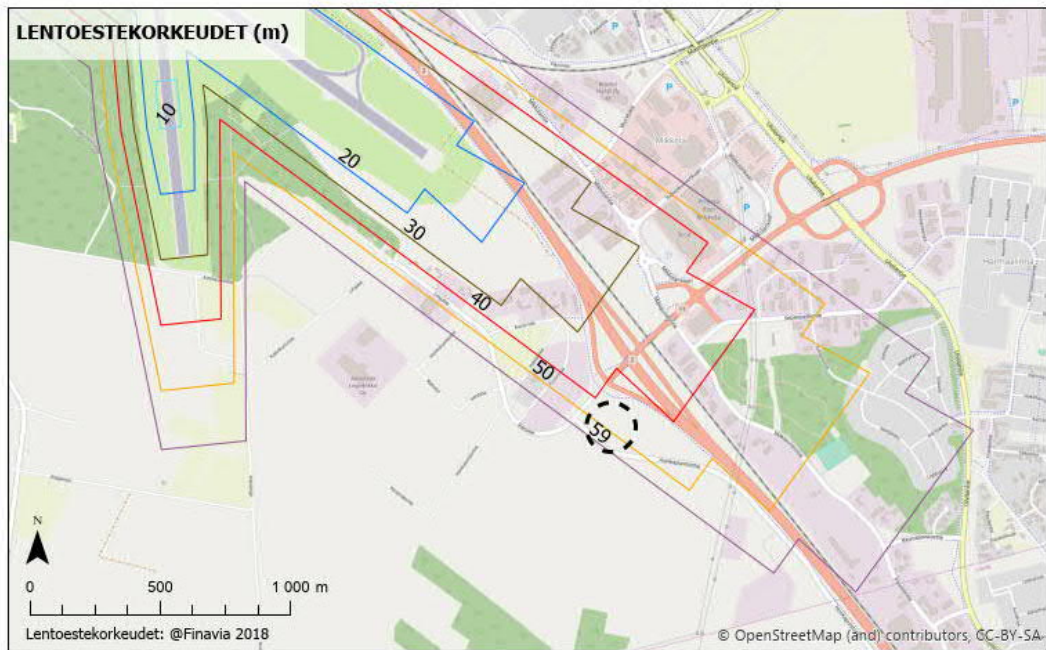
5. LÄHTÖTIEDOT

5.1. Alueen kuvaus

Suunnittelualue on paljolti peltoaluetta. Alueen etelä- ja pohjoisosissa sijaitsee pienehköjä metsä-alueita. Pohjoisosan halki kulkee valtatieen kanssa rinnakkain Honkapuistontie. Honkapuistontien ja Helsingintien välissä sijaitsee muutamia asuintaloja. Suunnittelualueen etelä- ja itäreunoilla sijaitsee sähköverkon voimajohtoja. Länsi- ja eteläreunoilla kulkevat Ulvilan suuntaan laskevat ojat.

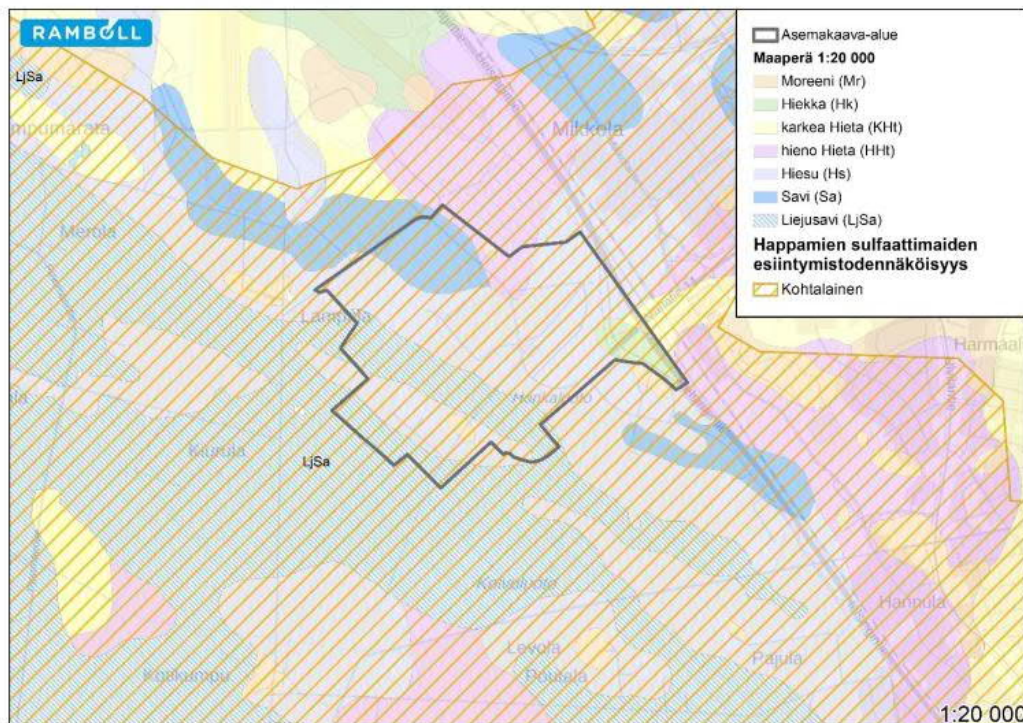
Lentoesterajoitus

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



Lentoestekorkeudet / @ Finavia 2018. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti katkoviivalla.

Happamat sulfaattimaat



Kuva 4-3. Honkaluodon alueen maaperä 1:20 000 ja happamien sulfaattimaiden esiintymisdennäköisyys. Aineistot © GTK 2019.

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

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

5.2. 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:

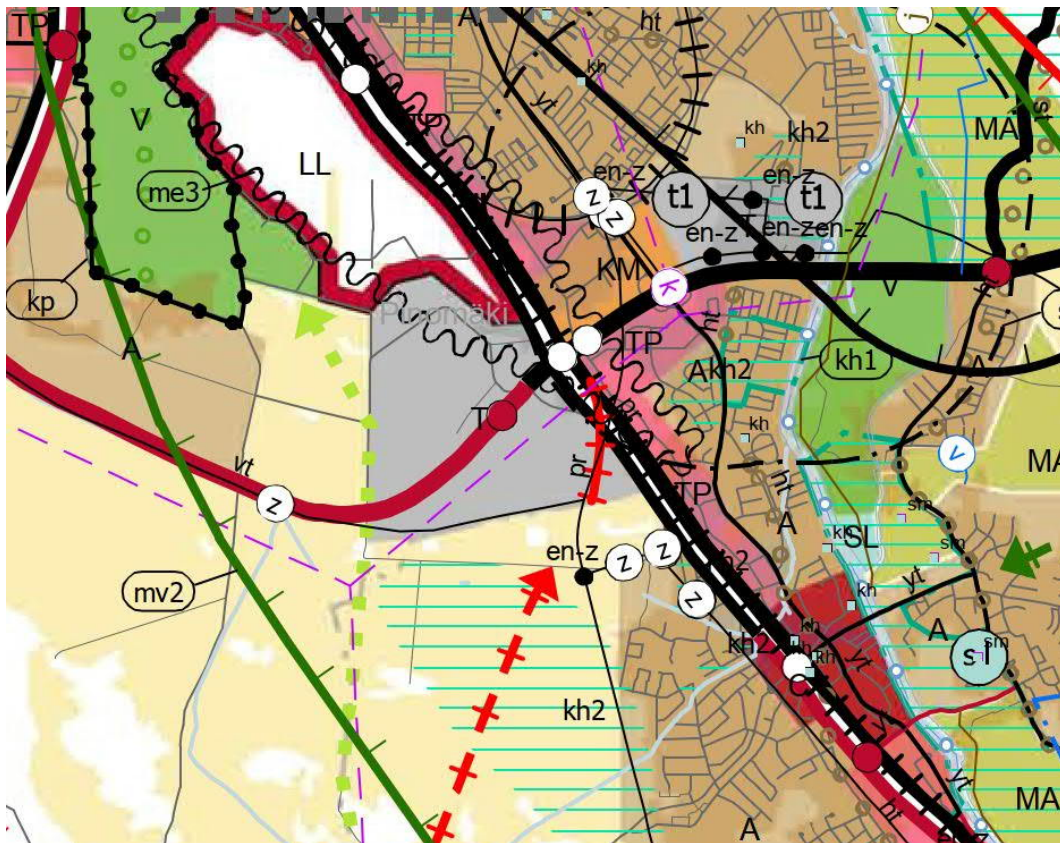
Maankäytön suunnittelulla on turvattava uuden pääradan toteuttamismahdollisuus.

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

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

Valtatie 11 on osoitettu jatkuvaksi uutena kaksiajorataisena päätiellä 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.



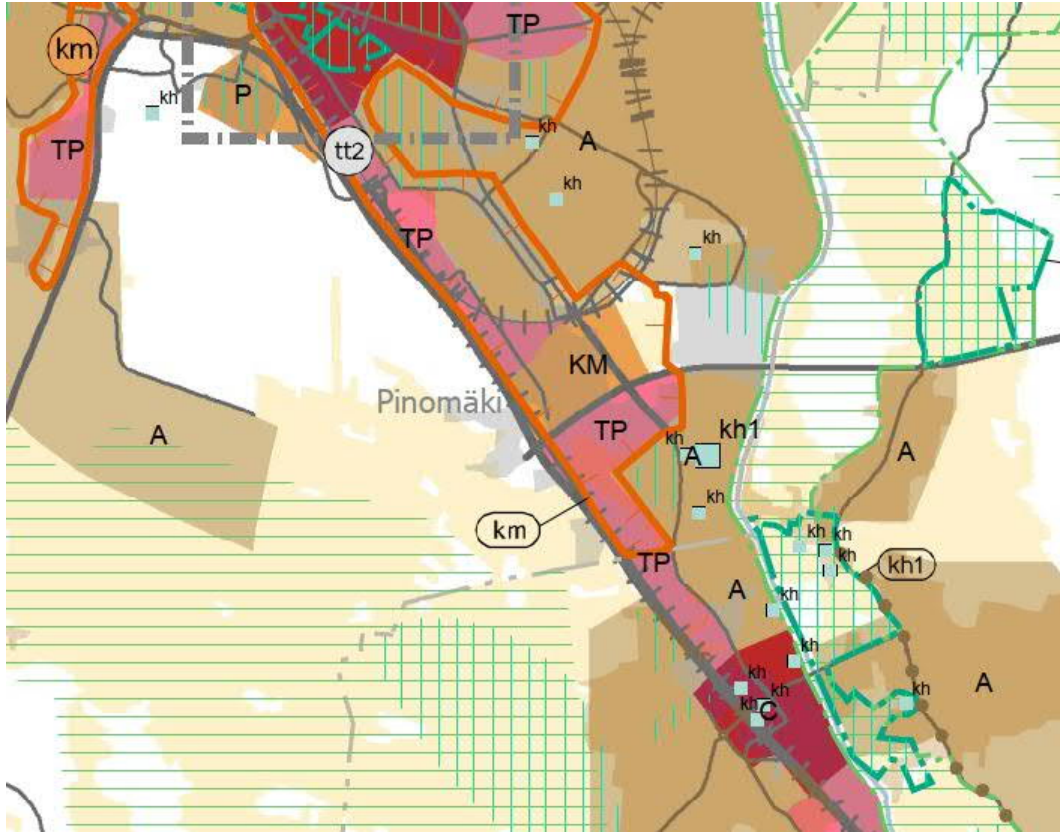
Ote maakuntakaavasta

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

Suunnittelumääräys:

Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon alueen kokonaisuus, erityispiirteet ja ominaisuus siten, että edistetään niihin liittyvien arvojen säilymistä ja kehittämistä mu-

kaan 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.



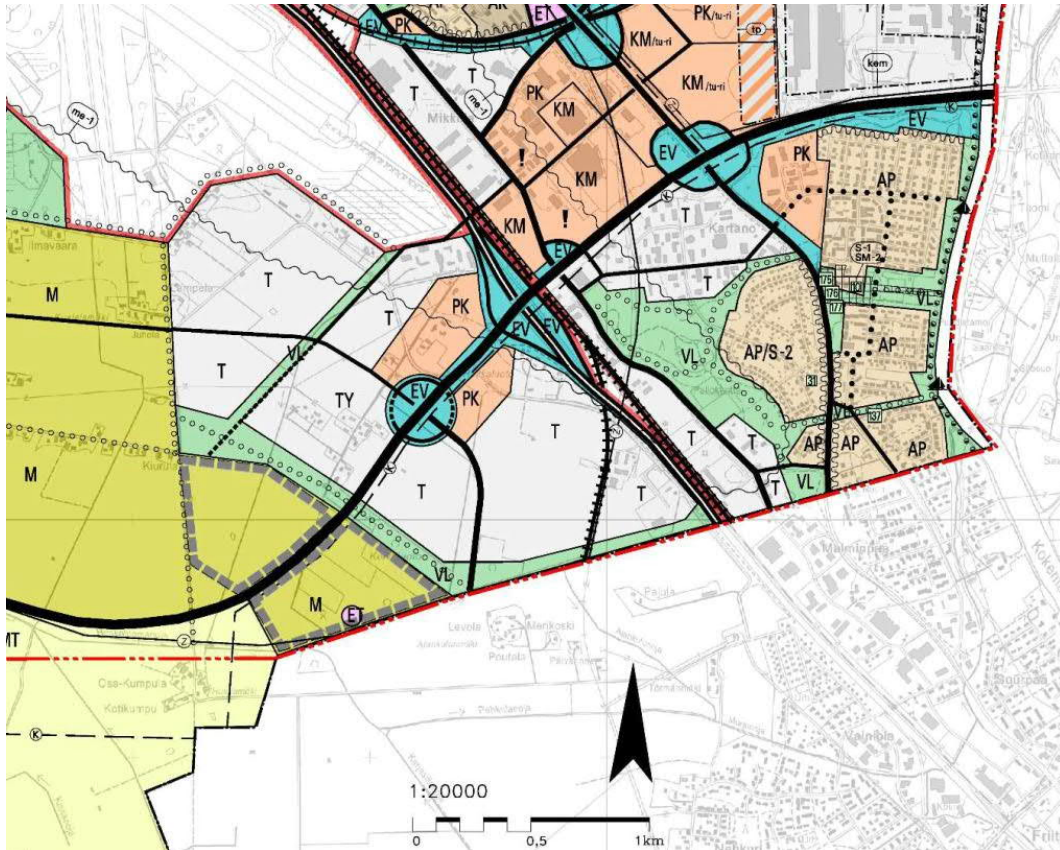
Ote vaihemaakuntakaavasta 2

5.3. Yleiskaava

Kantakaupungin yleiskaavassa 2025 (KV 10.12.2007) suunnittelualue on:

Teollisuus- ja varastoaluetta (T).
Yksityisten palvelujen ja hallinnon aluetta (PK).
Lähivirkistysaluetta (VL).

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. Suunnittelualan pohjoisreuna sijoittuu lentomelualan me-1 rajalle.



Ote yleiskaavasta

5.4. Asemakaava

Suunnittelualue on lähestulkoon kokonaan asemakaavoittamatonta aluetta.

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

5.5. Muut lähtötiedot

- Ramboll / Honkaluodon alueen hulevesien hallinta, vesilain mukainen hakemussuunnitelma, 9.7.2019
- Ramboll / Porin kaupunki, Honkaluodon alueen hulevesisuunnitelma, 27.6.2019
- Ramboll / Porin kaupunki, Honkaluodon sulfidimaaselvitys, 11.6.2019
- Ramboll / Porin kaupunki, Honkaluodon alueen alunaselvitykset, 20.12.2018
- FCG / Kaupunkiseutujen tulevaisuuden yritysalueiden kehittäminen, raportti 27.9.2018

6. ARVIOITAVAT VAIKUTUKSET

Asemakaavan laatimisen yhteydessä arvioidaan asemakaavan muutoksen toiminnalliset, ympäristölliset ja liikenteelliset vaikutukset. Samalla arvioidaan vaikutuksia elinvoimaan.

Vaikutusten ollessa vähäisiä, arvioinnin suorittaa pääasiassa kaavan laatija apunaan Porin kaupungin eri hallintokuntien ja laitosten asiantuntemus.

Laadittavat selvitykset / tarkastelut:

- Liikennetarkastelu
- Sulfidimaaselvitys
- Hulevesiselvitys

Tarkempi hulevesien hallintaan liittyvä suunnittelu tehdään muun kunnallistekniikan suunnittelun yhteydessä.

Osalliset voivat esittää mielipiteensä arvioitavien vaikutusten riittävydestä.

7. OSALLISET

- Suunnittelu- ja lähialueen maanomistajat ja asukkaat
- Suunnittelu- ja lähialueen yritykset ja yhteisöt
- Tekninen lautakunta
- Ympäristö- ja lupapalveluiden lautakunta
- 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

8. VUOROVAIKUTUS JA AIKATAULU

8.1. Vireilletulo

Kaavahankkeen vireilletulosta ilmoitetaan kuulutuksella sanomalehdissä, kaupungin verkkosivuilla sekä kirjeellä osallisille. Samalla osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) julkistetaan. Kaavahankkeen aikana osalliset voivat esittää hanketta ja OAS:aa koskevia suullisia ja kirjallisia mielipiteitä kaupunkisuunnitteluun.

Mikäli osallinen katsoo, että esim. osallistumisen laajuus tai vaikutusten arviointi ei ole riittävä tai on puutteellinen, voi hän esittää asian tarkistamista ja korjaamista OAS:aan. Osallinen voi esittää myös pyynnön ympäristökeskukselle neuvottelun järjestämisestä osallisen, kunnan ja ELY-keskuksen kesken, jos neuvottelu kunnan kanssa ei tuota tulosta.

Palautetta tästä OAS:sta voi antaa kaavan laatijalle joko suullisesti tai kirjallisesti luonnosvaiheen nähtävilläolon loppuun mennessä.

8.2. Luonnosvaihe

Luonnosvaiheessa kaupunkisuunnittelu asettaa asemakaavan valmisteluaineiston nähtäväksi vähintään 30 vrk:n ajaksi ja ilmoittaa nähtävilläolosta kuulutuksella paikallisissa lehdissä, kaupungin verkkosivuilla sekä kirjeellä osallisille. Luonnosvaiheen aikana osalliset voivat esittää suullisia tai kirjallisia mielipiteitä kaava-aineistosta.

8.3. Ehdotusvaihe

Kaupunkisuunnittelu valmistelee asemakaavaehdotuksen huomioiden luonnosvaiheessa esitetyt mielipiteet. Kaupunginhallituksen käsittelyn jälkeen asemakaavaehdotus asetetaan nähtäville vähintään 30 vrk:n ajaksi ja nähtävänäolosta ilmoitetaan kuulutuksella paikallisissa lehdissä sekä Porin kaupungin verkkosivuilla.

Ehdotusvaiheen nähtävänäolon aikana osalliset voivat tehdä kirjallisia muistutuksia asemakaavaehdotuksesta. Ehdotuksesta pyydetään myös tarvittavat lausunnot. Muistutuksiin ja lausuntoihin laaditaan vastineet, jotka toimitetaan asianosaisille ja liitetään kaava-asiakirjoihin. Muistutusten ja lausuntojen perusteella tehdään myös tarvittavat korjaukset asemakaavaehdotukseen.

Kaavatyön aikana järjestetään tarvittaessa viranomaisneuvotteluja.

8.4. Asemakaavaehdotuksen hyväksyminen

Hyväksymisvaiheessa kaupunginhallitus esittää asemakaavaehdotuksen hyväksymistä kaupunginvaltuustolle.

Asemakaavaehdotuksen valtuustokäsittelystä annetaan kirjallinen ilmoitus niille kunnan jäsenille sekä muistuttajille, jotka ovat ilmaisseet halukkuutensa ko. tiedon saamiseen sekä ilmoittaneet osoitteensa. Valtuuston hyväksymispäätöksestä voi valittaa Turun hallinto-oikeuteen ja sen päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Korkeimmalta hallinto-oikeudelta on haettava lupa valitusta varten, mikäli asemakaava on oikeusvaikutteisen yleiskaavan alueella ja hallinto-oikeuden asemakaavavalituksesta tekemä päätös ei ole muuttanut kaupunginvaltuuston päätöstä.

8.5. Arvioitu aikataulu sekä osallistumis- ja vuorovaikutusmenetelmät

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- Kuulutus vireilletulosta SK, SV, www.pori.fi
- Luonnosvaiheen nähtävilläolo vähintään 30 vrk, 2020
- Mahdolliset erillisselvitykset
- Luonnosvaiheen palautteen arviointi ja asemakaavan muutosehdotuksen valmistelu palautteen ja selvitysten pohjalta

- Kaavaehdotuksen käsittely, kaupunginhallitus
- Kuulutus ehdotusvaiheen nähtävänäolosta
- Ehdotusvaiheen nähtävänäolo 30 vrk, 2021
- Ehdotusvaiheen muistutusten ja lausuntojen arviointi, 2021
- Asemakaavamuutoksen hyväksyminen, kaupunginvaltuusto 2021

Aikatauluarviota tarkistetaan, mikäli kaavaan kohdistuu muistutuksia ja valituksia tai muita vastavia lisäselvityksiä vaativia seikkoja.

9. PALAUTE JA YHTEYSTIEDOT

Lisätietoja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja kaavan valmistelusta antavat:

- kaavan laatija, kaavoitusarkkitehti Otto Arponen puh. 044 701 1606
- asemakaava-arkkitehti Risto Reipas puh. 044 701 1609
- kaupunkisuunnittelupäällikkö Mikko Nurminen puh. 044 701 1601

tai kaupunkisuunnittelun neuvonta puh. 044 701 1608, käyntiosoite Yrjönkatu 6 B (palvelupiste Porina).

Palautetta tästä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta voi antaa kaavan laatijalle nähtävilläolon loppuun mennessä. Mielipiteet voi esittää suullisesti ja kirjallisesti kaupunkisuunnitteluun osoitteeseen: Porin kaupunkisuunnittelu, PL 95, 28101 PORI tai sp. kaupunkisuunnittelu@pori.fi

Porissa 6.2.2020

Mikko Nurminen

Kaupunkisuunnittelupäällikkö

MUISTIO

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu

Honkaluoto 80. kaupunginosan 1. asemakaava ja asemakaavan muutos
609 1725

28.5.2020

Porin kaupunkisuunnittelu / Teams –sovellus

Osallistujat:

Päivi Valkama, Varsinais-Suomen ELY –keskus, ylitarkastaja
Raimo Järvinen, Varsinais-Suomen ELY –keskus, liikennejärjestelmäasiantuntija
Matti Ryyänen, Väylävirasto, johtava asiantuntija
Esa Perttula, Satakuntaliitto, liikennesuunnittelija
Niina Uusi-Seppä, Satakuntaliitto, erityisasiantuntija
Susanna Roslöf, Satakuntaliitto, vs. alueiden käytön johtaja
Sini Solala, Satakuntaliitto, ympäristöassistentti
Mikko Nurminen, Porin kaupunki, kaupunkisuunnittelupäällikkö
Risto Reipas, Porin kaupunki, asemakaava-arkkitehti
Otto Arponen, Porin kaupunki, kaavoitusarkkitehti
Janne Vartia, Porin kaupunki, elinkeinopäällikkö
Sanna Välimäki, Porin kaupunki, vs. rakennuspäällikkö

Neuvottelun avaus

Neuvottelun puheenjohtajana toimi Mikko Nurminen ja sihteerinä Otto Arponen.

Kaavatyön tavoitteet

Tavoitteena on laajentaa Honkaluodon voimassa olevaa asemakaava-aluetta.
Tavoitteena on luoda edellytykset paljon tilaa vaativien yritysten sekä varasto, logistiikka ja niiden tukitoimintojen sijoittumiselle alueelle.

Kannanotot ja kysymykset

Ely:

- kommentoinut hanketta ja antaa lausunnon luonnosvaiheessa
- liikenteen toiminnallisuus keskeistä
- happamien sulfaattimaiden esiintymisestä kaava-alueella tarvitaan selvitys ja suunnitelma mahdollisten haittojen vähentämiseksi
- valtaojien kunnossapito kaava-alueella otettava huomioon
- kuivatusyhtiöt mukana osallisissa
- maisemavaikutusten arviointi katsotaan tarpeelliseksi
- Honkaluodon yritysalueen liittymän riittävä etäisyys vt2/vt11 eritasoliittymästä vaatii tarkistuksen
- vt2 rinnakkaisyhteys tarpeellinen valtatie molemmin puolin, toimii mahdollisena hidassajon ohitusyhteytenä
- Urpo –radan liittämässä olemassa olevaan rataan otettava huomioon riittävät kaarresäteet
- Urpo –radan toteutuminen aiheuttaisi todennäköisesti muutoksia myös vt11/vt2 eritasoliittymän nykyisiin järjestelyihin
- laaja-alaisempia liikenteellisiä kysymyksiä tullaan selvittämään mm. parhaillaan laadittavana olevan Porin tie- ja katuverkkosuunnitelman laadinnan yhteydessä. Näitä ovat mm. valtatie 11 jatke vt 8:lle ja valtatie 2 rinnakkaistieyhteydet Honkaluodon ja Ulvilan Haistilan välillä

Väylävirasto:

- toimivuustarkastelu Honkaluodon yritysalueen liittymän ja vt2/vt11 eritasoliittymän välillä on tarpeellista
- voimassa oleva yritysalueen liittymän tilavaraus on todennäköisesti mitoituksellisesti liian pieni
- vt11 ei ole liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen mukainen pääväylä

Satakuntaliitto:

- alueella on voimassa myös vaihemaakuntakaava 1 vaikka se ei kohdistu kaava-alueelle
- kaava-alueen ympäristön maisemallisesti merkittävät alueet otettava huomioon
- liikenteen toiminnallisuus keskeistä
- Rauma on kaavoituksessaan käsitellyt Urpo –rataa, esimerkkejä
- erikoiskuljetusreittien toiminta huomioitava liikenteen mitoituksessa

Infrajohtaminen / Porin kaupunki:

- honkaluodon yritysalueen liittymän siirto vaikuttaisi mahdollisesti Honkaluodon alueelle jo laadittuihin hulevesien hallinnan suunnitelmiin
- Kaava-alueen halki on suunniteltu erikoiskuljetusten reittiä

Elinkeinopalvelut / Porin kaupunki:

- Honkaluodon alue on kaupungin elinkeinotoiminnan näkökulmasta merkittävä kohde
- logistinen sijainti hyvä, sijaitsee Porin sataman ja Harjavallan teollisuuden välillä
- raskaan liikenteen palveluiden sijoittuminen kaava-alueelle on todennäköistä

Kaavatyön jatko

Kaupunkisuunnittelu jatkaa kaavan valmistelua saadun palautteen pohjalta. Tavoitteena on asettaa kaavaluonnos nähtäville ensi syksyn aikana.

HONKALUODON ASEMAKAAVAN LIIKENNESELVITYS

Raportti 29.10.2020



Bright ideas. Sustainable change.

JOHDANTO

Työn tarkoituksena on laatia Honkaluodon asemakaavoitusta palveleva liikenneselvitys, jossa tutkitaan asemakaavan vaikutukset liikenteen toimivuuteen sekä kaavan liikenneverkkotarpeet.

Asemakaava on merkitty oheiseen kuvaan sinisellä ja liikenteellinen tarkastelualue punaisella.

Raportin sisältö:

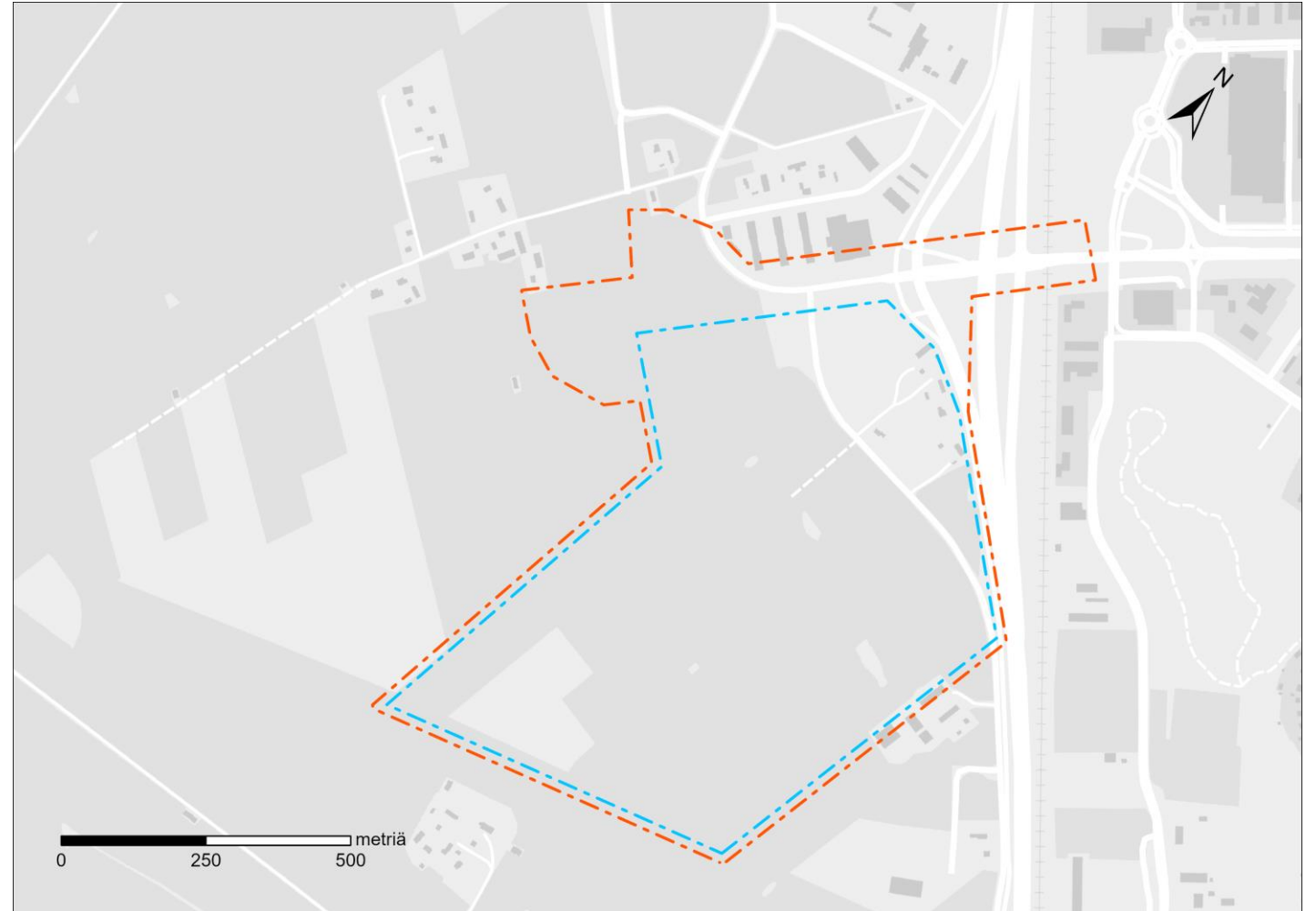
Lähtötiedot

Nykyliikennemäärät

Liikenne-ennuste

Vaikutukset liikenteen toimivuuteen

Liikenneväylien suunnittelu



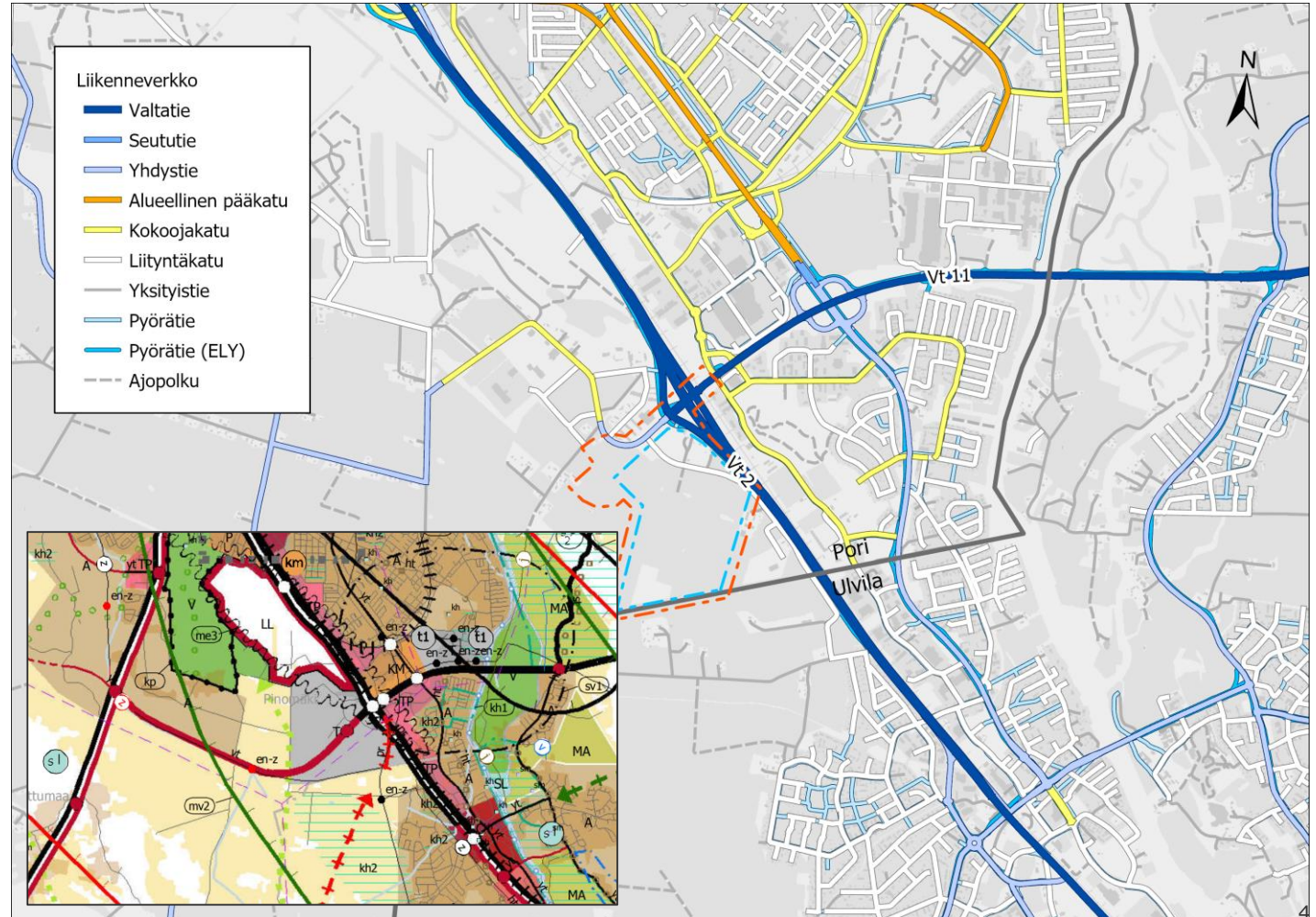
LÄHTÖTIEDOT

SUUNNITTELUALUEEN SIJAINTI

Suunnittelualue sijaitsee valtateiden 2 ja 11 risteyskohdassa, Porin ja Ulvilan rajalla Porin puolella.

Alueen pohjoisreunalla sijaitsee Honkaluodon teollisuusalue. Etelä- ja länsipuolella on enimmäkseen avointa peltoa. Alue rajautuu idässä vt 2:een, jonka itäpuolella on mm. Mikkolan kaupallisten toimintojen keskittymä.

Maakuntakaavassa vt 11 on merkitty jatkettavaksi vt:lle 8. Jatkeesta on tehty esiselvitys vuonna 2019. Maakuntakaavassa on myös varaus URPO-radalle.

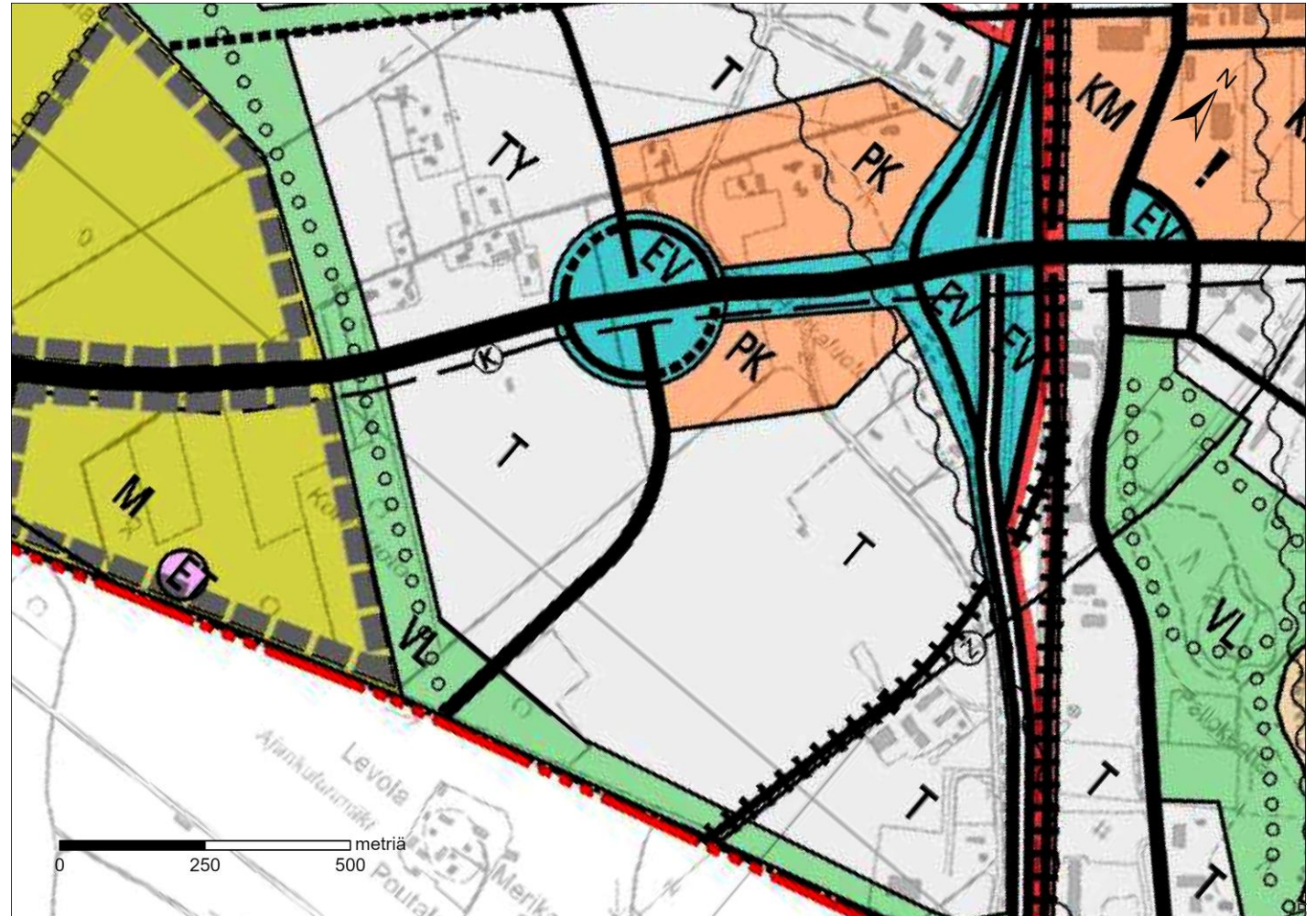


SUUNNITTELUALUEEN YLEISKAAVA

Suunnittelualueella on voimassa vuoden 2007 lopussa hyväksytty kantakaupungin yleiskaava.

Suunnittelualue on merkitty teollisuus- ja varastoalueeksi (T) ja yksityisten palvelujen ja hallinnon alueeksi (PK).

Myös yleiskaavassa on huomioitu valtatie 11 jatke sekä URPO-radan linjaus.



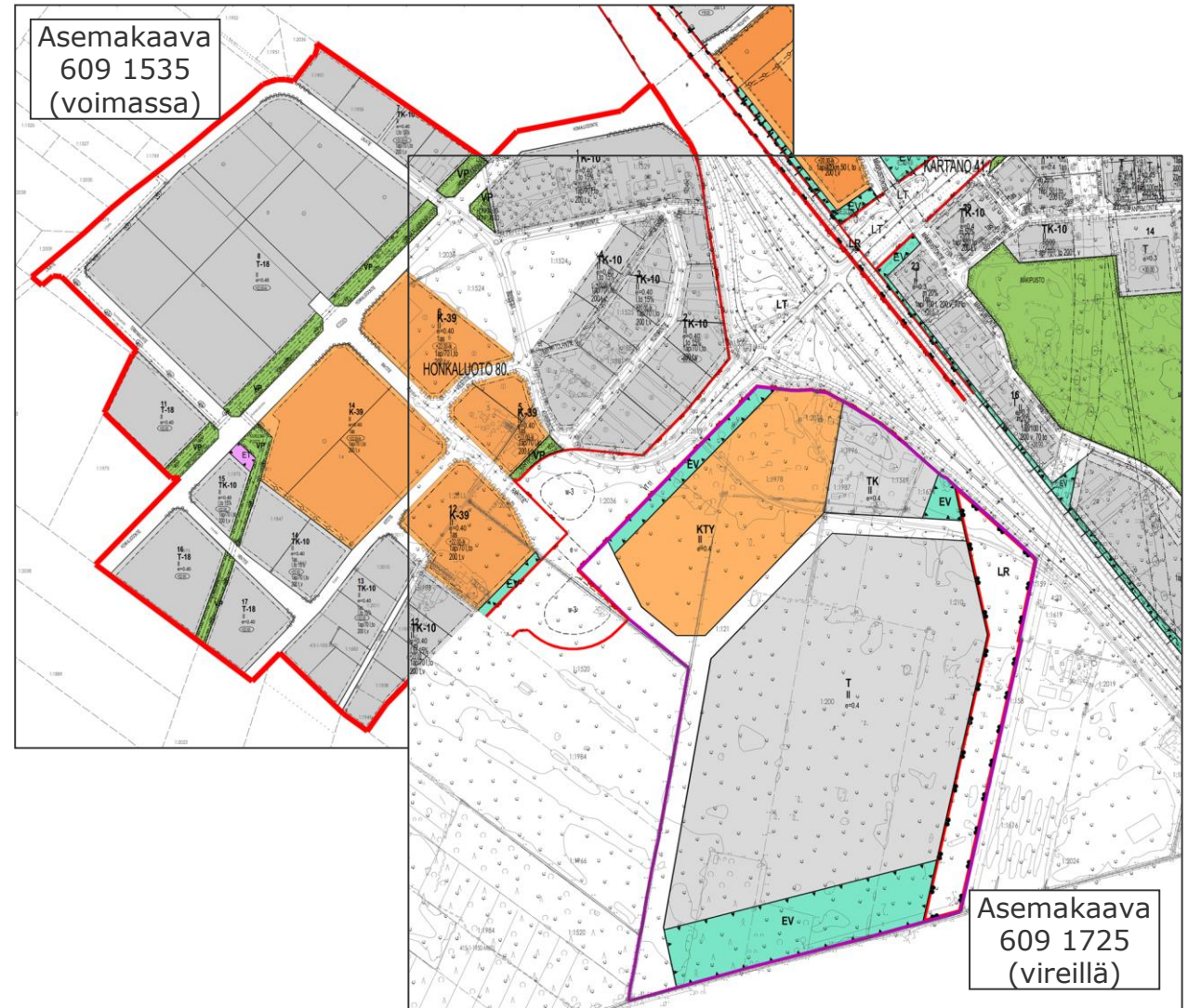
ASEMAKAAVAT

Alueella on voimassa oleva asemakaava (609 1535) vuodelta 2009, joka käsittää vt 11:n pohjoispuolella olevan teollisuusalueen.

Tässä tarkastelussa tutkitaan vireillä olevaa asemakaavaa (609 1725) Vt 11:n eteläpuolelle. Kaavasta on tehty viitesuunnitelma 12.8.2020.

Kaava-alueiden välissä on varaus vt 11:n uudelle liittymälle ja vt 11:n jatkeelle.

Kaavoihin viitataan tässä selvityksessä myöhemmin voimassa ja vireillä olevina kaavoina.



SUUNNITTELUALUEEN LIIKENNEVERKKO

Suunnittelualueella on eritasoliittymä, jossa vt 11 ylittää vt 2:n sillalla, jonka päissä on ramppien tasoliittymät.

Sillan pohjoisreunalla kulkee jk/pp-väylä, joka ylittää pohjoiseen menevän rampin tasossa. Jk/pp alittaa pohjoisesta saapuvan rampin sekä vt 11:n heti etl:n länsipuolella.

Tie- ja katuverkko eritasoliittymän länsipuolella palvelee Honkaluodon teollisuutta ja sen takana olevaa maaseutumaista maankäyttöä.

Alueen läpi etelään vt 2:n rinnalla kulkee Ulvilan puolelle jatkuva Honkapuistontie (yksityistie).



NOPEUSRAJOITUKSET

Nopeusrajoitus vt 2:lla on 100 km/h. Vt 2:lta rampeille ajettaessa rajoitus on ensin 80 km/h ja sen jälkeen 60 km/h.

Vt 11:n nopeusrajoitus on 60 km/h. Kuriirintiellä rajoitus on 50 km/h. Muutoin suunnittelualueella teillä ja kaduilla nopeusrajoitus on 40 km/h.



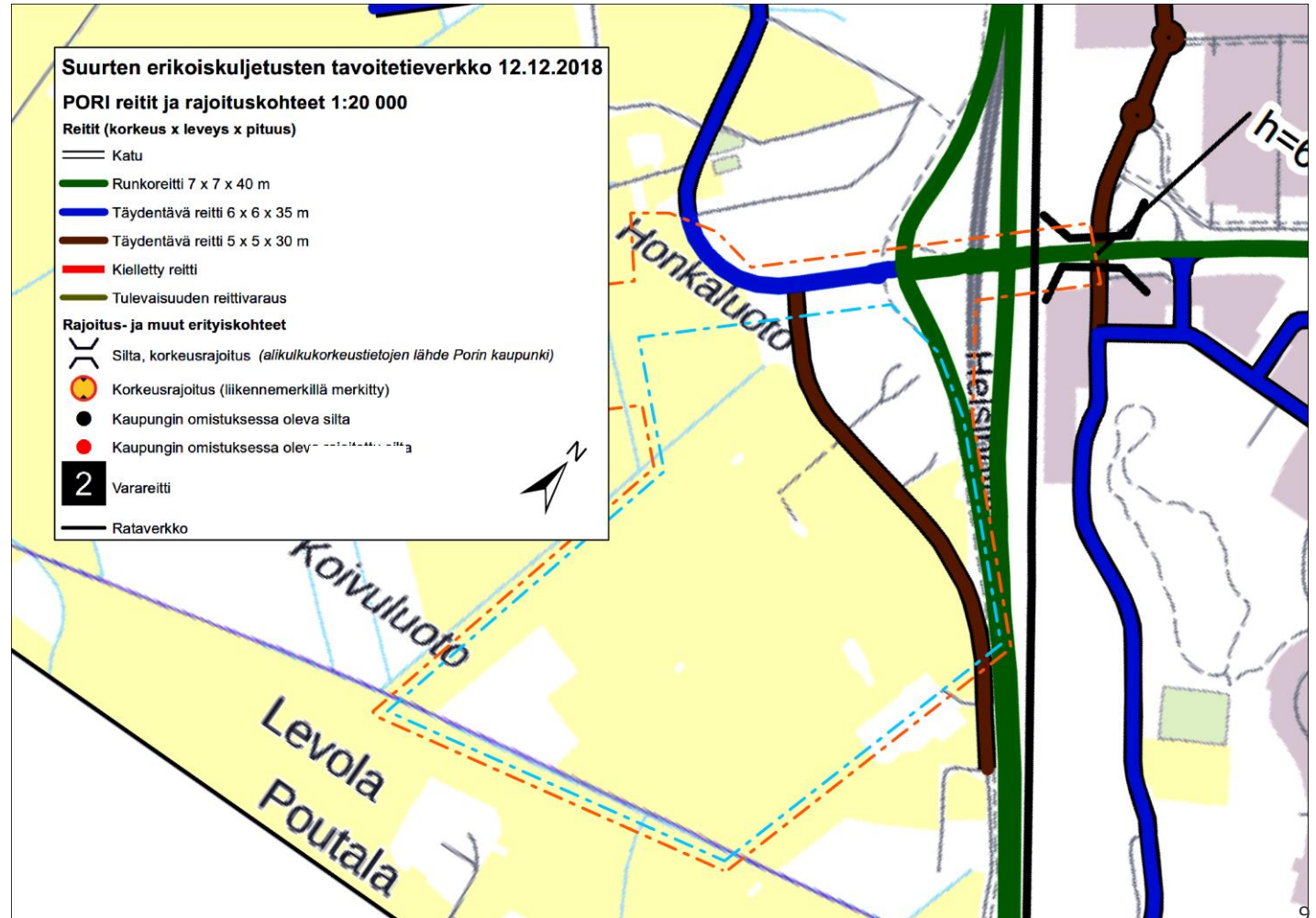
ERIKOISKULJETUSREITIT

Suunnittelualueella ja sen lähellä on suurten erikoiskuljetusten reittejä.

Valtatiellä 2 ja valtatiellä 11 idässä on 7x7x40-metrinen kuljetusten runkoreitti, minkä lisäksi suunnittelualueella on täydentäviä reittejä.

Eritasoliittymän kohdalla korkeat erikoiskuljetukset ohittavat risteyssillan käyttämällä eritasoliittymän rampeja.

Erikoiskuljetusten vaatimukset on otettava huomioon väyliä ja liittymiä suunniteltaessa.



LIIKENNEONNETTOMUUKSET

Suunnittelualueella liikenneonnettomuuksia on tapahtunut käytännössä vain ramppien liittymissä.

Onnettomuuksista suurin osa on moottoriajoneuvo-onnettomuuksia, joista tosin vain yksi on johtanut loukkaantumiseen.

Itäisessä liittymässä on tapahtunut yksi yksittäisonnettomuus, joka on johtanut loukkaantumiseen.

Läntisessä ramppi liittymässä on sattunut yksi loukkaantumiseen johtanut polkupyöräonnettomuus.



VIRANOMAISNEUVOTTELUT

Viranomaisneuvotteluun 28.5.2020 osallistui Var-ELY, Väylävirasto, Satakuntaliitto ja Porin kaupunki. Neuvottelun muistiossa liikenneselvitykseen liittyvät seuraavat kohdat:

- Alueella liikenteen toimivuus on keskeistä
- Yritysalueen liittymän ja nykyisen etl:n välillä on tehtävä toimivuustarkastelu
- Honkaluodon yritysalueen liittymän on oltava riittävän etäällä nykyisestä etl:stä
- Yritysalueen liittymän tilavarauksen riittävyys on tarkistettava
- Vt 2:lla rinnakkaistieyhteys on tarpeellinen molemmilla puolilla
- URPO-radan toteuttaminen aiheuttaisi todennäköisesti liittymiin laajempia muutoksia
- Laaja-alaisemmat liikenneselvitykset huomioidaan mm. Porin tie- ja katuverkkosuunnitelmassa (mm. vt 11 jatke, vt 2 rinnakkaistiet)
- Erikoiskuljetusreitit on huomioitava liikenneverkon mitoituksessa

Puhelinkeskustelu Järvinen Var-ELY / Jalkanen Ramboll:

- *Aluksi vt 11 jatke voisi toimia katuna tai alempiluokkaisena maantienä.*
 - *Tällöin pitäisi huolehtia että liittymä olisi turvallinen.*
 - *Tutkimisen arvoista olisi esimerkiksi toisen liittymän porrastaminen. Kiertoliittymät eivät vaikuta houkuttelevilta.*
 - *Toisaalta maakuntakaavassa väylä on merkitty valtatieksi, eli muun tason ratkaisu olisi kaavan vastainen ellei sitä käsitetä tilapäisenä.*
- *Jos vt 11 jatketaan maakuntakaavan mukaisesti valtatieksi niin myös vt 11 tasoliittymiä pitäisi periaatteessa muuttaa.*
 - *Tilaa ei käytännössä ole ja järkevää saattaisi olla jatkaa nykyisellä 60 km/h-järjestelyllä.*
 - *Uuden valtatielinjauksen maantieliikennemäärät olisivat pieniä. Tasoliittymätkin saattaisi toimia, jos Honkaluodon asemakaavat eivät aiheuta eritasoliittymävaatimusta.*
- *Todettiin, että asemakaavassa tutkitaan joka tapauksessa vireillä olevan kaavan maankäytön vaikutus liittymän toimivuuteen.*
 - *Kaavassa tai tie- ja katuverkkoselvityksessä **voitaisiin tutkia kuinka paljon liikennemäärät voisivat kasvaa ilman, että vt11 ramppeihin tehdään muutoksia. Tämä olisi reunaehtona koko Honkaluodon maankäytön kehittämiseksi.***

NYKYLIIKENNEMÄÄRÄT

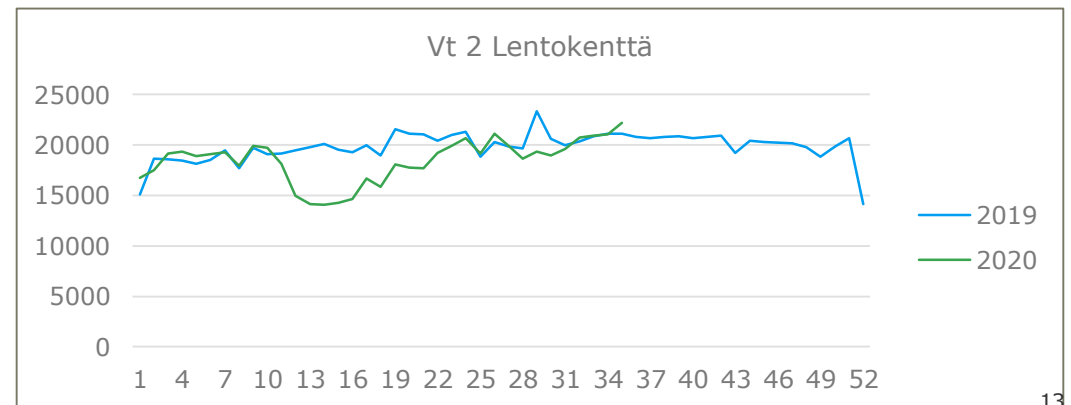
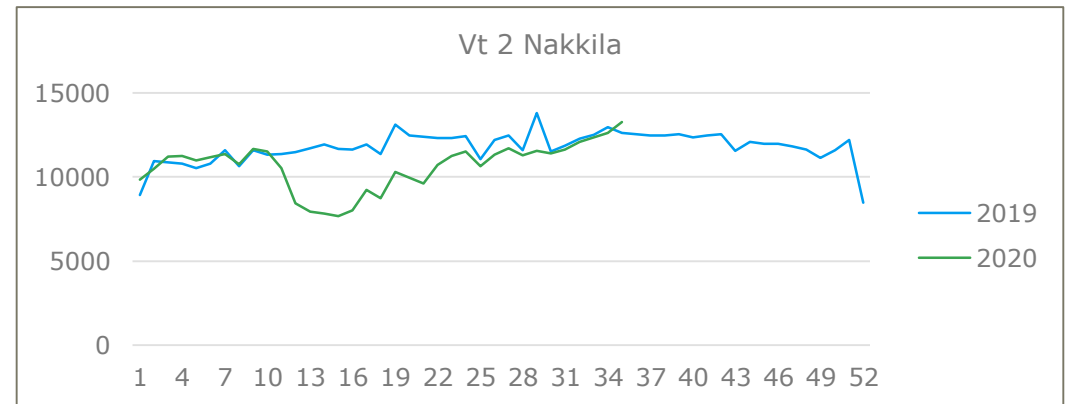
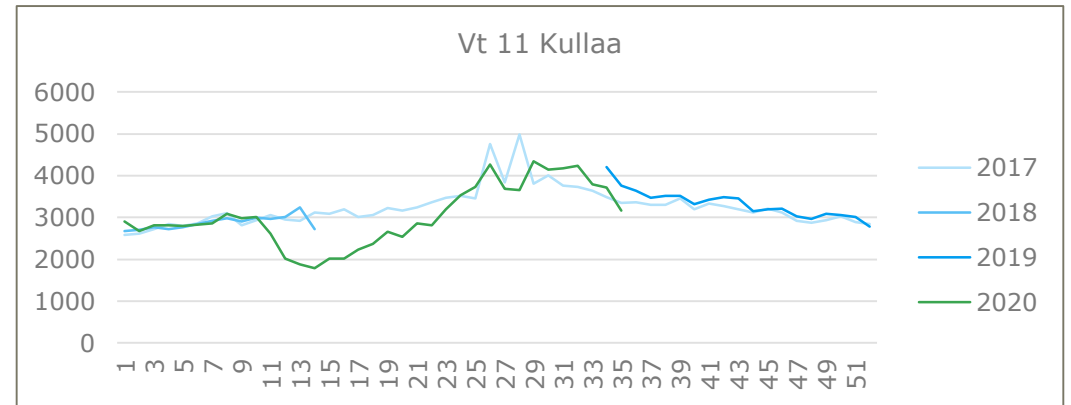
LAM-PISTEIDEN TIEDOT

Liikenteen automaattisten mittauspisteiden tiedoissa näkyy koronaepidemian aiheuttama liikennemäärien notkahdus keväällä 2020, mutta loppuvuotta kohti liikennemäärät ovat palautuneet vuoden 2019 vastaavalle tasolle.

→ Voidaan olettaa, että nyt tehtävät liikennelaskennat vastaavat normaalitilannetta.

Vt 11:n LAM-pisteeltä ei ole ollut tietoja saatavilla koko vuoden ajalta 2019 ja 2018. Liikennemäärät ovat 2020 kevään jälkeen palautuneet lähes aiempia vuosia vastaavalle tasolle.

- Kullaan piste sijaitsee idässä n. 30 km:n päässä suunnittelualueelta
- Nakkilan piste on n. 12 km:n päässä alueelta etelään.
- Lentokentän piste on Honkaluodon eritasoliittymästä noin kilometrin päässä pohjoisessa.

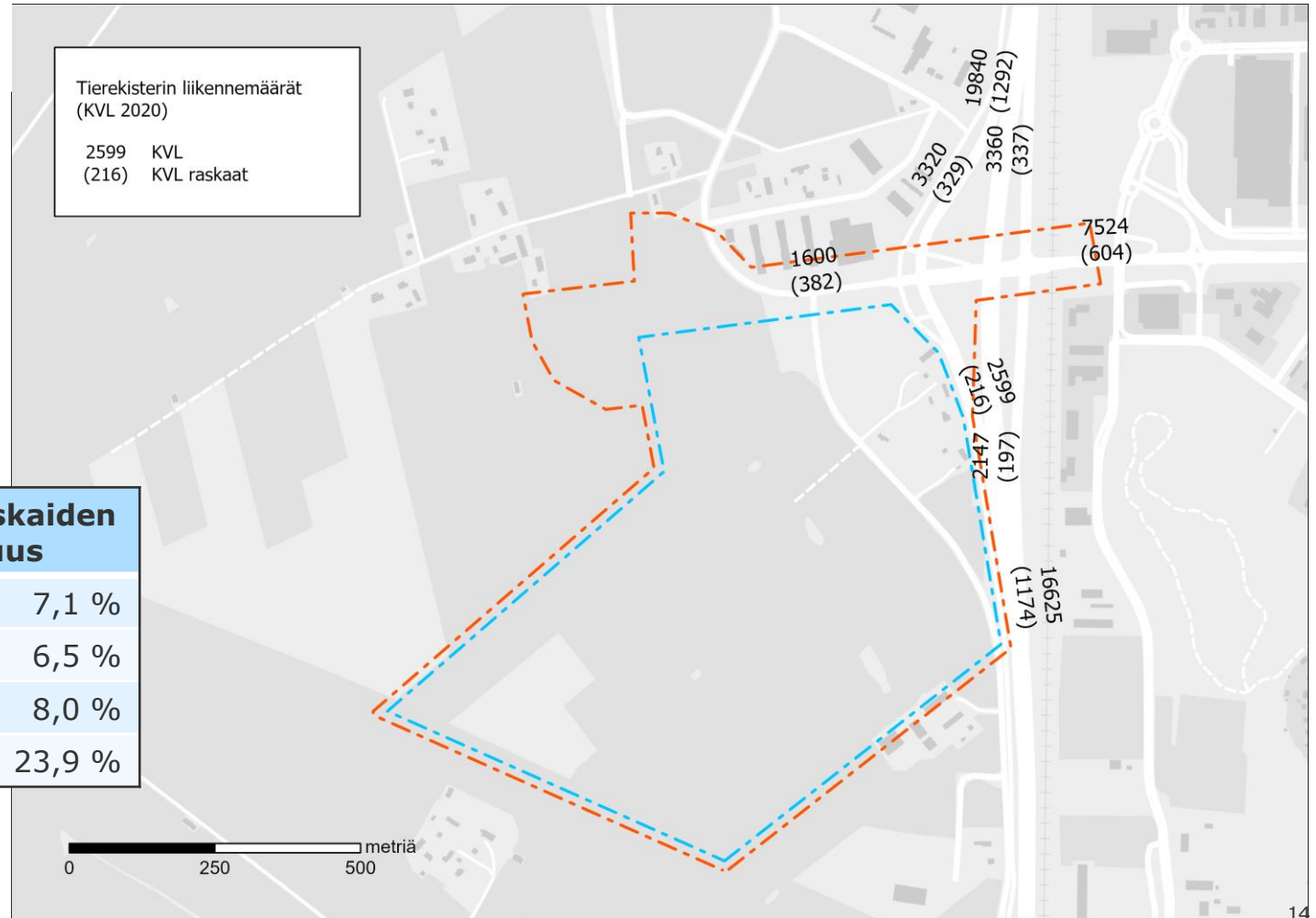


TIEREKISTERIN LIIKENNEMÄÄRÄT

Liikennemäärät suunnittelualueen lähellä sijaitsevilla teillä ovat kuvan ja taulukon mukaiset.

Honkaluodon liittymän itäpuolella liikkuu noin 1600 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta lähes joka neljäs on raskas ajoneuvo. Muilla teillä raskaiden ajoneuvojen osuus on korkeintaan n. 10 %.

Tie	KVL	KVL raskaat	Raskaiden osuus
Vt 2 etelässä	16 600	1 200	7,1 %
Vt 2 pohjoisessa	20 000	1 300	6,5 %
Vt 11 idässä	7 500	600	8,0 %
Vt 11 lännessä	1 600	400	23,9 %



LINJATIEN TUNTILIIKENNEMÄÄRÄT

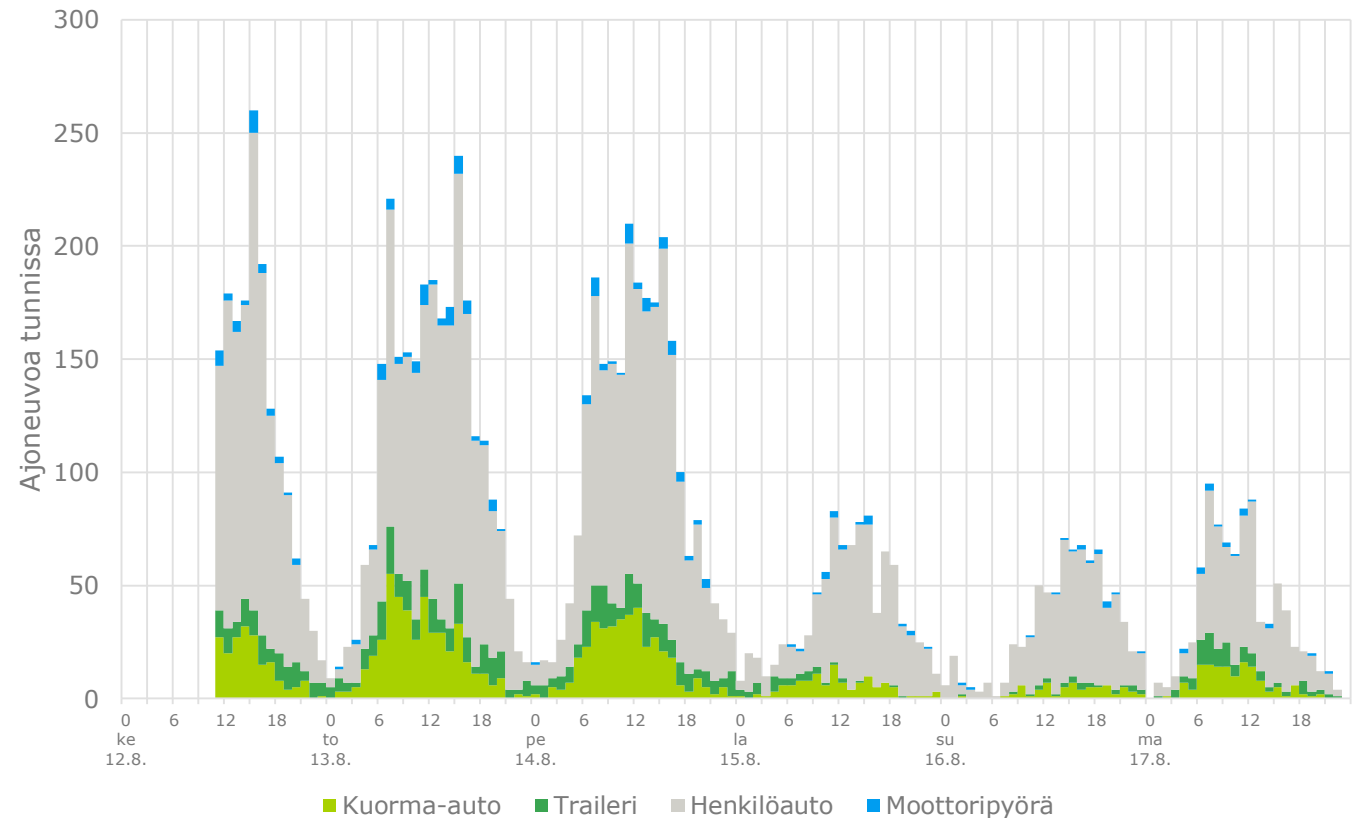
Honkaluodon teollisuusalueella oli automaattilaskin 12.8.–17.8.

Keskiviikon ja torstain huipputunteina kadulla kulki n. 200–250 ajoneuvoa tunnissa.

Torstain ja perjantain vuorokauden liikennemäärä oli noin 2500–2600 ajoneuvoa, mikä on selvästi suurempi kuin tierekisterin 1600 ajoneuvoa (kvl).

Arkipäivinä raskaan liikenteen osuus oli noin neljännes kaikesta liikenteestä, n. 600–700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Viikonloppuna osuus oli pienempi.

Maanantaina 17.8. liikennemäärät olivat samalla tasolla kuin viikonloppuna. Tälle ilmiölle ei tunnistettu syytä, ja torstai-perjantai liikennemäärä oletettiin tavanomaiseksi arkiliikenteeksi.

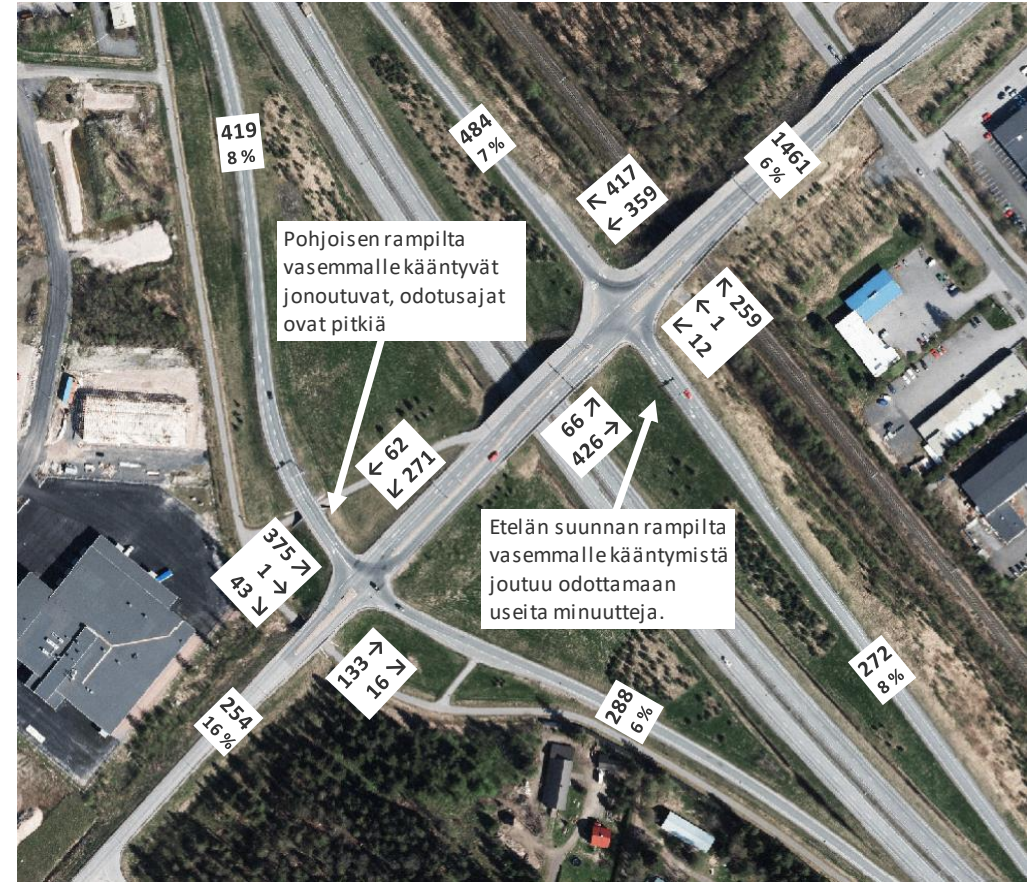


LIIKENNELASKENNAT

Honkaluodon eritasoliittymän ramppien liittymissä laskettiin liikenne käsin torstaina 3.9. kello 15.30–16.30. Oheisessa kuvassa on esitetty liittymissä eri suuntaan ajavien ajoneuvojen määrät tunnissa. Rampeilla ja vt:llä 11 on esitetty poikkileikkauksen liikennemäärä sekä raskaiden ajoneuvojen osuus.

Linjatien liikennemäärä vastaa automaattilaskimella saatua huipputunnin liikennemäärää, myös raskaan liikenteen osuuden osuudelta.

Vt 11 liikennemäärät idässä ovat laskentojen mukaan noin kaksinkertaiset verrattuna tierekisterin liikennemääriin. Sekä linjatien että ramppien liikennemäärät ovat samassa kertaluokassa, mutta hieman suurempia kuin tierekisterissä.

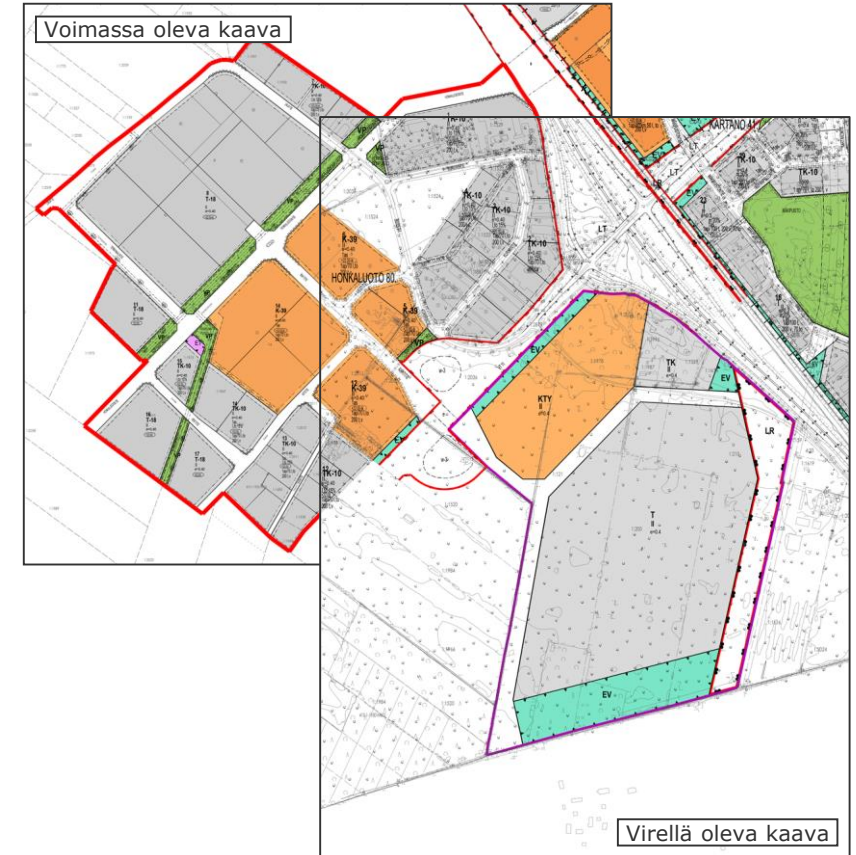


LIIKENNE-ENNUSTE

LIIKENNE-ENNUSTEEN PERIAATTEET

Liikenne-ennuste tehtiin analysoimalla voimassa olevan kaava-alueen toteutunutta maankäyttöä, työpaikkoja sekä liikennemäärää ja suhteuttamalla ne voimassa ja vireillä olevien kaavojen vielä toteutumattomaan maankäyttöön.

- Alueella on nykyisin YKR-aineiston perusteella n. 270 työpaikkaa.
- Voimassa ja vireillä olevissa kaavoissa ($e = 0,4$) on rakennusoikeutta yhteensä n. 400 000 k-m², josta on käytetty n. 45 000 k-m² eli hieman yli 11 %.
- Ilmakuvien perusteella alueelle on rakennettu 10 teollisuuden toimipistettä (31 000 k-m²) ja kaksi tavaraliikenteen terminaalia (14 000 k-m²). Näillä toiminnoilla on keskenään hyvin erilaiset liikennetuotokset, mikä huomioitiin liikenne-ennusteessa.
- Alueen nykyisestä liikenteestä (2500 ajon/vrk) noin neljäsosa arvioidaan olevan suunnittelualueen läpi kulkevaa Pinomäen ja Lattomeren asuinalueiden liikennettä (630 ajon/vrk). Arvio perustuu YKR-aineiston analyysiin.



LIIKENNE-ENNUSTE

Maankäytön liikenne-ennuste

Voimassa olevan kaava-alueen liikennetuotos kerrosneliötä kohti arvioitiin nykyisen maankäytön, työpaikkojen ja lasketun liikenteen perusteella.

Ennusteessa arvioitiin, että alueelle tulisi enintään 2–3 uutta tavaraterminaalia, muu uusi maankäyttö olisi nykyisenkaltaista työpaikkarakentamista.

Jos voimassa ja vireillä olevat kaavat rakennetaan täyteen:

- alueen vuorokaudessa tuottama liikenne olisi noin 13 300 ajon/vrk (sisältäen nykyisen liikenteen).
- alueella olisi n. 2 100 työpaikkaa.
 - Vrt. Kupariteollisuuspuistossa on n. 1 100 työpaikkaa n. 70 ha. alueella. Voimassa ja vireillä olevat kaavat ovat kooltaan yhteensä n. 140 ha.

Muun liikenteen ennuste

Toimivuustarkastelu tehtiin ns. yön yli -tilanteessa ja vuodelle 2040 huomioiden valtakunnallinen pääteiden liikenne-ennuste (kasvu n. 10 %) ja vt:n 11 jatkeen ennuste (350 ajon/h).

	Terminaalit	Teollisuus
Työpaikkaväljyys	1/125	1/200
HA/PA-käynnit / 100 k-m ²	1,2	1,3
KA-käynnit / 100 k-m ²	2,0	0,1

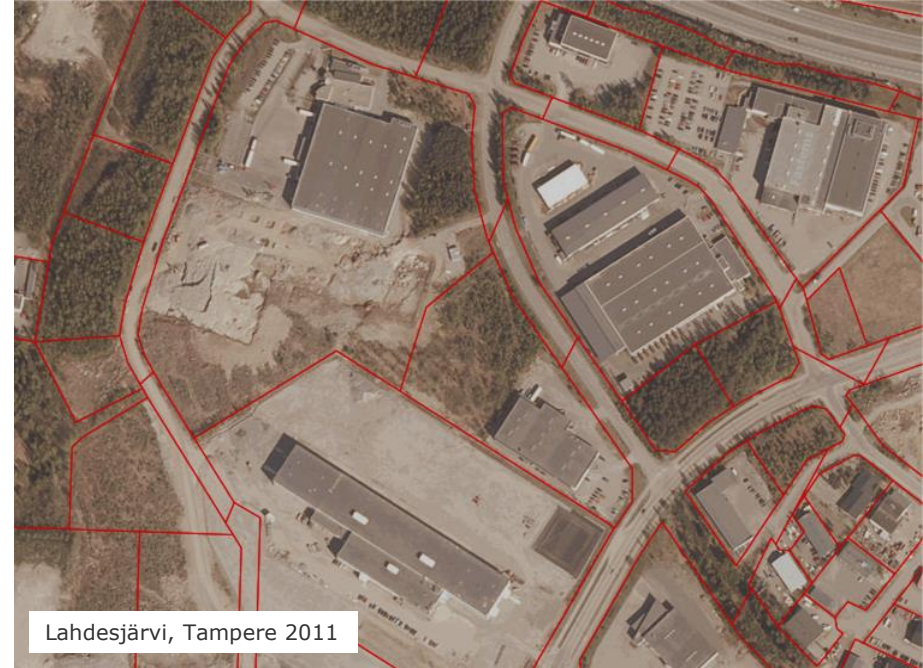
	Nykytilanne	Voimassa olevan kaavan potentiaali	Vireillä olevan kaavan potentiaali	Kaikki yht.
Kaavan k-m ²	45 100	200 000	154 000	399 000
Terminaalien k-m ²	14 200	10 000	7 680	31 900
Teollisuuden k-m ²	31 000	190 000	146 000	367 000
Työpaikat	270	1 000	790	2 100
KA-liikenne/vrk	640	800	610	2 100
HA- ja PA-liikenne/vrk	1 200	5 300	4 100	11 000
Muu HA-liikenne/vrk	630			630
Liikenne/vrk yht.	2 450	6 130	4 700	13 300

TEOLLISUUDEN LIIKENNE- ENNUSTEEN TOTEUTUMINEN

Tarkkojen liikenne-ennusteiden laatiminen teollisuusalueille on yleensä hankalampaa kuin muulle maankäytölle, sillä:

- Teollisuusalueiden liikennetuotos vaihtelee huomattavasti eri teollisuusalojen välillä, eikä kaavavaiheessa yleensä vielä tiedetä alueelle sijoittuvan teollisuuden tyyppiä tai määrää.
- Teollisuuden maankäyttö rakentuu tyypillisesti vaiheittain: teollisuuden toimijan kannattaa yleensä varata laaja tontti, joka mahdollistaa toiminnan laajentamisen lisärakentamisella, mikäli se myöhemmin tulee tarpeelliseksi. Lisärakentaminen saattaa olla esimerkiksi uusi kokoonpanolinja (synnyttää lisää liikennettä) tai varastotilojen laajennus (ei synnytä lisää liikennettä) tai sitten lisärakentamista ei koskaan tehdä ja rakennusoikeudesta käytetään vain pieni osa.

Jos Honkaluoto rakennetaan täyteen, alueen teollisuuden aiheuttama moottoriliikenteen määrä voi olla arviolta n. 13 000 ajon/vrk. Teollisuustoimintojen rakentumisen vaiheisuudesta johtuen tämän ennusteen toteutuminen täysimääräisenä on kuitenkin erittäin epätodennäköistä.



Lahdesjärvi, Tampere 2011



Lahdesjärvi, Tampere 2020

9 vuoden aikana tehdyt
laajennukset korostettu sinisellä

LIIKENNEPALVELUASEMAN VAIKUTUS ENNUSTEESEEN

Honkaluodon alue sijaitsee valtatie eritasoliittymän vieressä. Tällainen kohde on otollinen liikennepalveluasemalle.

- Nykyisin lähimmät liikennepalveluasemat ovat n. 7 km:n päässä vt 2:n varrella pohjoiseen (ABC Tikkula) ja vt 8:n varrella kohti Raumaa (Neste Porinportti). Valtateillä Helsingin ja Tampereen suuntaan seuraavat palveluasemat sijaitsevat kymmenien kilometrien päässä.
- Lähimmät automaattiasemat ovat parin kilometrin päässä Mikkolan automarketien alueella ja Kartanon teollisuusalueella

Palveluasemat aiheuttavat paljon pistäytyvää liikennettä. Matkatuotosoppaan perusteella Honkaluotoon rakennettava palveluasema voisi aiheuttaa moottoriajoneuvoliikennettä 2000–3000 ajon/vrk.

Liikennepalveluaseman rakentaminen Honkaluotoon aiheuttaisi siis Linjatielle ja vt11 ramppiliittymille arviolta yhtä paljon liikennettä kuin 60 000–100 000 k-m² nykyisenkaltaista teollista maankäyttöä.



ARVIO LIIKENTEN SUUNTAUTUMISESTA

Kuvassa on esitetty arvio Honkaluodon teollisuusalueen aiheuttaman liikenteen suuntautumisesta iltapäivän huipputunnin aikana liikennemallin ennusteen perusteella. Mahdollisen liikennepalveluaseman ja valtatie 11 jatkeen liikenne arvioitiin erikseen.



VT:N 11 JATKEEN ENNUSTE (ILTAPÄIVÄN HUIPPUTUNTI)

Liikennemallissa ennustaa valtatie 11 jatkeen liikennemäärän vuodelle 2040 olettaen, että Honkaluodon maankäyttö ei merkittävästi kasva.

Ennusteen mukaan valtatie 11 jatkeelle siirtyy noin 350 moottoriajoneuvoa iltapäivän huipputunnin aikana.



VAIKUTUKSET LIIKENTEEN TOIMIVUUTEEN

TOIMIVUUSTARKASTELUT

Liikenteen toimivuustarkastelut tehtiin VISSIM-simulointiohjelmalla.

Toimivuustarkasteluiden pohjana oli nykytilanteen liikenneverkko sekä laskennoista saadut liikennemäärät ja suuntautuminen liittymissä.

Ramppien jonoutumisen ehkäisemiseksi nykytilanteen liittymäjärjestelyjen lisäksi tukittiin järjestelyä, jossa ramppien liittymät ovat valo-ohjattuja.

Toimivuustarkasteluiden liikennemäärinä käytettiin nykyliikenteen lisäksi alla olevien muuttujien mukaisia liikenne-ennusteita:

- **Honkaluodon teollisuuden rakentamisen määrä**, joka kasvattaa lineaarisesti henkilöauto- ja kuorma-autoliikennettä. Jos kaava rakennetaan täyteen, henkilöautoliikenteen määrä on n. 1000 ajon/h ja kuorma-autojen 150 ajon/h. Tämän liikenteen suuntautuminen perustuu liikennemallin suuntautumiseen.
- Alueelle rakennettavan **liikennepalveluaseman aiheuttama liikenne**, 200 saapuvaa ja 200 lähtevää henkilöautoa tunnissa. Tämä liikenne saapuu ja lähtee tasaisesti eri suunnista ja on luonteeltaan pistäytyvää.
- Valtakunnallinen pääteiden **liikenteen kasvuennuste vuoteen 2040 ja valtatie 11 jatkeen ennuste**: valtateiden liikennemääriä kasvatettiin ennusteen mukaisesti n. 10 % (n. 200 ajon/h) ja Honkaluodon haaralle lisättiin liikennemallin ennusteen mukainen liikennemäärä (350 ajon/h).

VAIKUTUKSET LIIKENTEEEN TOIMIVUUTEEN

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 vilkkaudesta 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	Rajatila, 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 ääriarajoillaan

- Voimassa oleva asemakaava mahdollistaa 200 000 k-m² ja vireillä oleva kaava 154 000 k-m² (yhteensä 35 4000 k-m² nykyisen 45 000 k-m² lisäksi).

YHTEENVETO TOIMIVUUSTARKASTELUISTA

Honkaluodon alueelle voidaan rakentaa kaavojen mukaista maankäyttöä noin 70 000 k-m², minkä jälkeen ramppien liittymiin on toteutettava valo-ohjaus autoliikenteen toimivuuden varmistamiseksi.

Jos Honkaluodon alueelle rakennetaan liikenteen palveluasema, on riskinä että ramppi pohjoisesta jonoutuu valtatielle asti muutamia kertoja vuorokaudessa. Liittymiin on suositeltavaa toteuttaa valo-ohjaus heti palveluaseman rakentamisen yhteydessä.

Liittymiin on toteutettava valo-ohjaus tai uudet ramppijärjestelyt v. 2040 mennessä joka tapauksessa vt:n 11 jatkeen ja moottoriliikenteen kasvun takia.

- Liikennemäärien kasvaessa toimivuutta voidaan kohentaa toteuttamalla Honkaluodosta vt:lle 2 etelään vievälle rampille oma kääntymiskaista tai vapaa oikea. Tämä edellyttää nykyisen alikulun pidentämistä.
- Jos Honkaluodon kaavat rakennetaan täyteen, vuonna 2040 ramppien liittymät eivät toimi valo-ohjattuinaakaan. Tällöin on varauduttava uudistamaan valtateiden 2 ja 11 risteuksen eritasoliittymäjärjestelyjä.



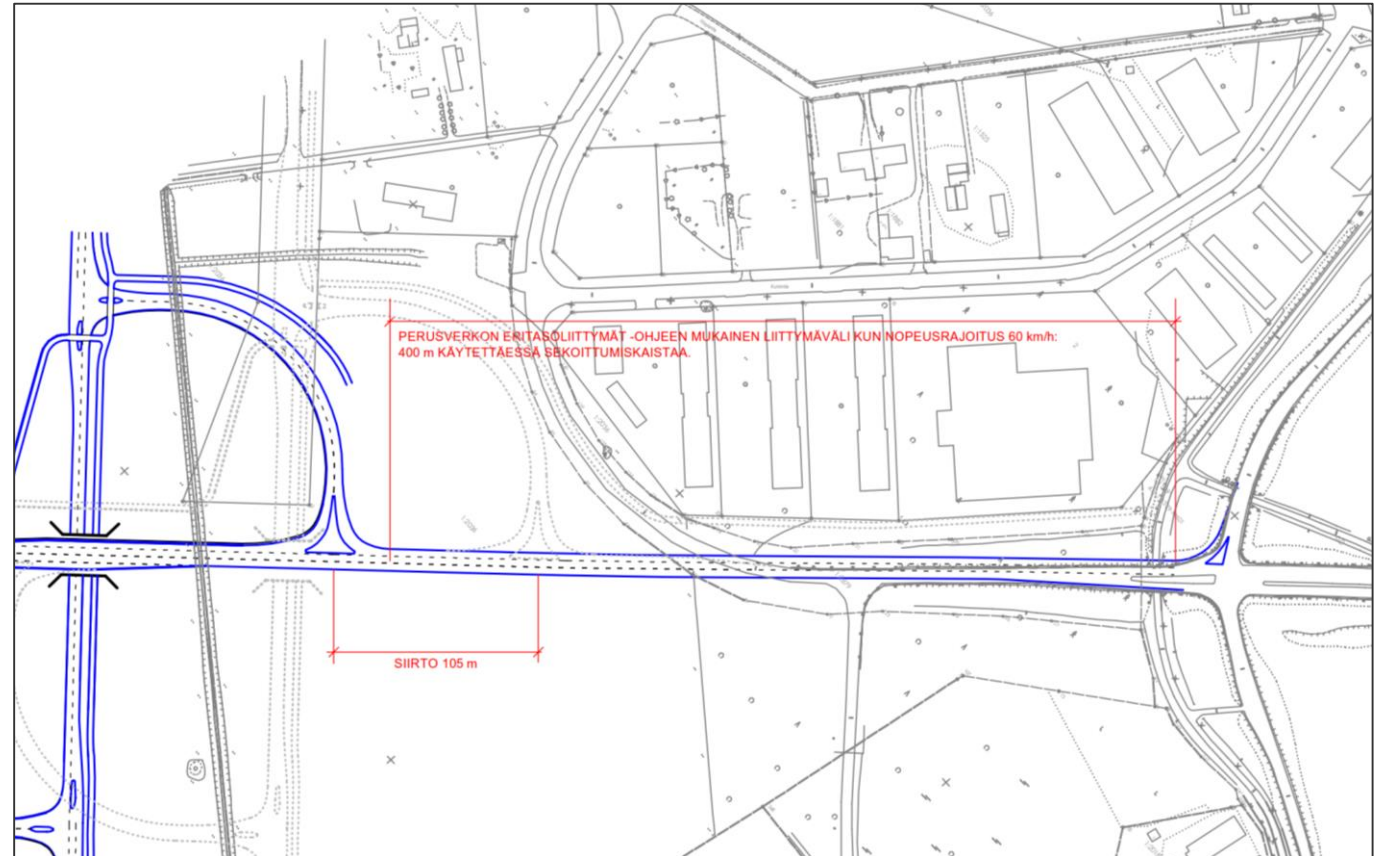
LIIKENNEVÄYLIEN SUUNNITTELU

VT 11 JATKE, UUDEN LIITTYMÄN SIJAINTI

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.



LIIKENNEVERKON MUUTOKSET

Jalankulku- ja pyöräilyverkon toimenpiteet:

- Linjatieltä puuttuu jalankulun ja pyöräilyn väylä, joka tulisi rakentaa jo nykytilanteen maankäytölle.
- Kaavakaduille suositellaan rakennettavan ajoradasta erilliset jalankulun ja pyöräilyn väylät.

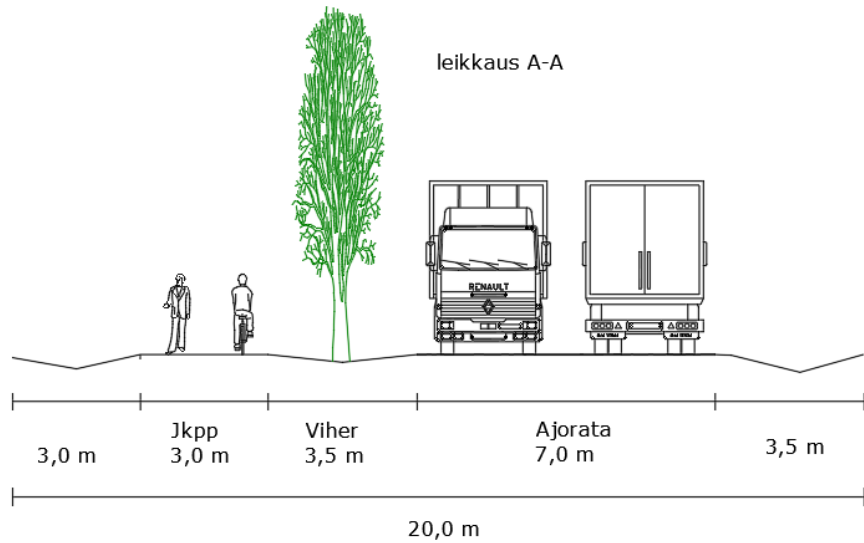
Moottoriajoneuvoliikenteen toimenpiteet sovitetaan tulevan eritasoliittymän tilavaraukseen:

- Honkapuistontien yksityistieliittymä katkaistaan.
- Uudelle kaava-alueelle suositellaan katulinjausta uuden eritasoliittymän alikulkuvarauksen linjaukselle.
- Nykyiselle teollisuus- ja logistiikka-alueelle liikenne ohjataan porrastettuna liittymänä nykyisen Linjatien linjausta hyödyntäen (esitetty kuvassa) tai T-liittymänä uuden kaavakadun kanssa
- Tonttiliittymälle soveltuvat paikat on esitetty ohjeellisena viereisessä kuvassa.



TYYPPIPOIKKILEIKKAUKSET

- Ajoradan leveydeksi ehdotetaan teollisuuskaduille tyypillistä 7,0 m.
 - Ajoradasta erotetaan viherpainanteella 3,0 m leveä jkpp-väylä.
 - Lisäksi varataan riittävästi tilaa luiskille, ojille ja lumelle.
- Katualueen leveys vähintään 20 m. Lisäksi voidaan osoittaa tilaa mahdolliselle pysäköinnille.

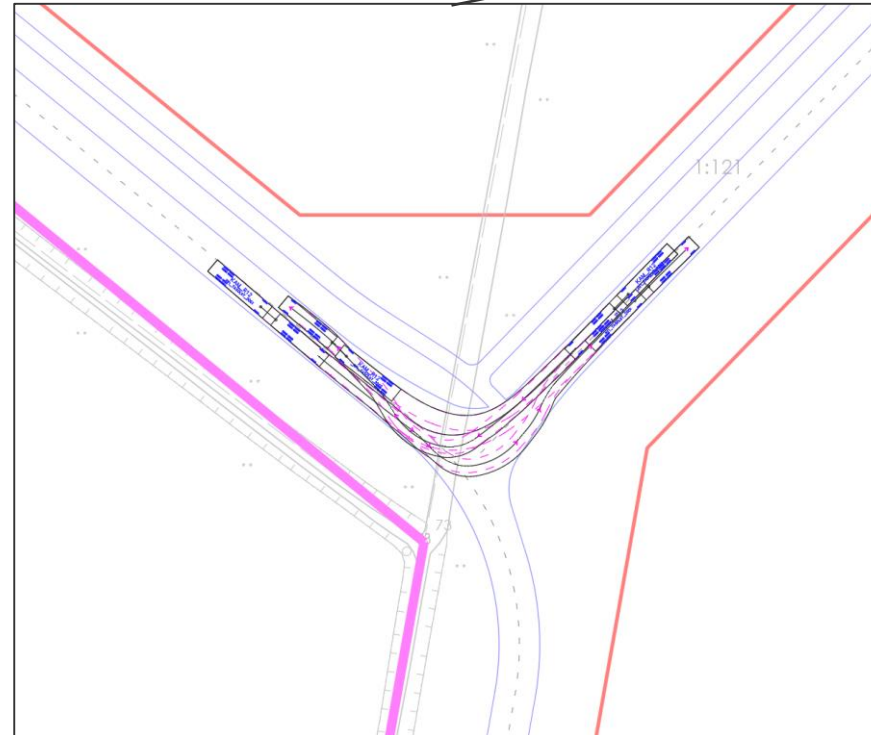
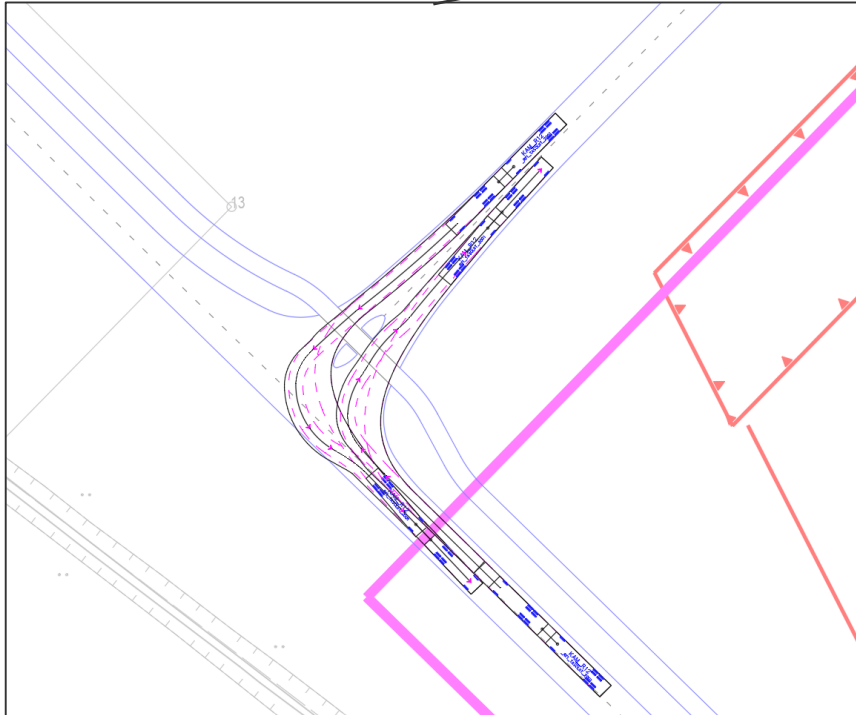
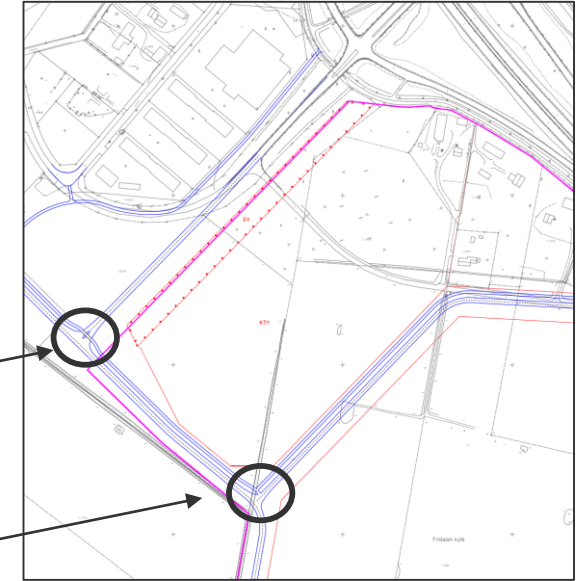


RAMBOLL



AJOURATARKASTELUT

- Kaavaluonnoksen katujärjestelyjen liittymien tilavaraukset tarkasteltiin 25,25 m pitkällä täysperävaunuyhdistelmällä.
- Tarkastelun johtopäätöksenä liittymille esitetty mitoitus on riittävä.



VT2 JA UUSIKAUPUNKI-RAUMA- PORI JUNARADAN (URPO-RATA) SUUNNITTELU HONKALUODON ASEMAKAAVA-ALUEELLA, PORI ALUEVARAUSSUUNNITELMA

21.2.2022

SISÄLLYSLUETTELO

- **Johdanto**
- **Lähtökohdat ja nykytilanne**
- **Suunnitelmavaihtoehdot**
 - **Vaihtoehto 1A**
 - **Vaihtoehto 1B**
 - **Vaihtoehto 2**
- **Uusikaupunki-Rauma-Pori (urpo) rata**
- **Pohjarakenteet**
- **Vaihtoehtojen vertailu ja yhteenveto**
- **Liitteet**

JOHDANTO

Työn tavoitteena on ollut laatia aluevaraussuunnitelma valtatie 2 ja Uusikaupunki-Rauma-Pori radan tilan tarpeista asemakaavoitusta varten sekä toimenpiteiden kustannusten selvittämiseksi.

Suunnittelukohteen suunnittelu on tehty sillä tarkkuudella, että toimenpiteiden tilavaraukset voidaan esittää Honkaluodon asemakaavassa 609 1275/Pori, varmistaa toimenpiteiden toteutettavuus sekä selvittää toimenpiteiden kustannustaso.

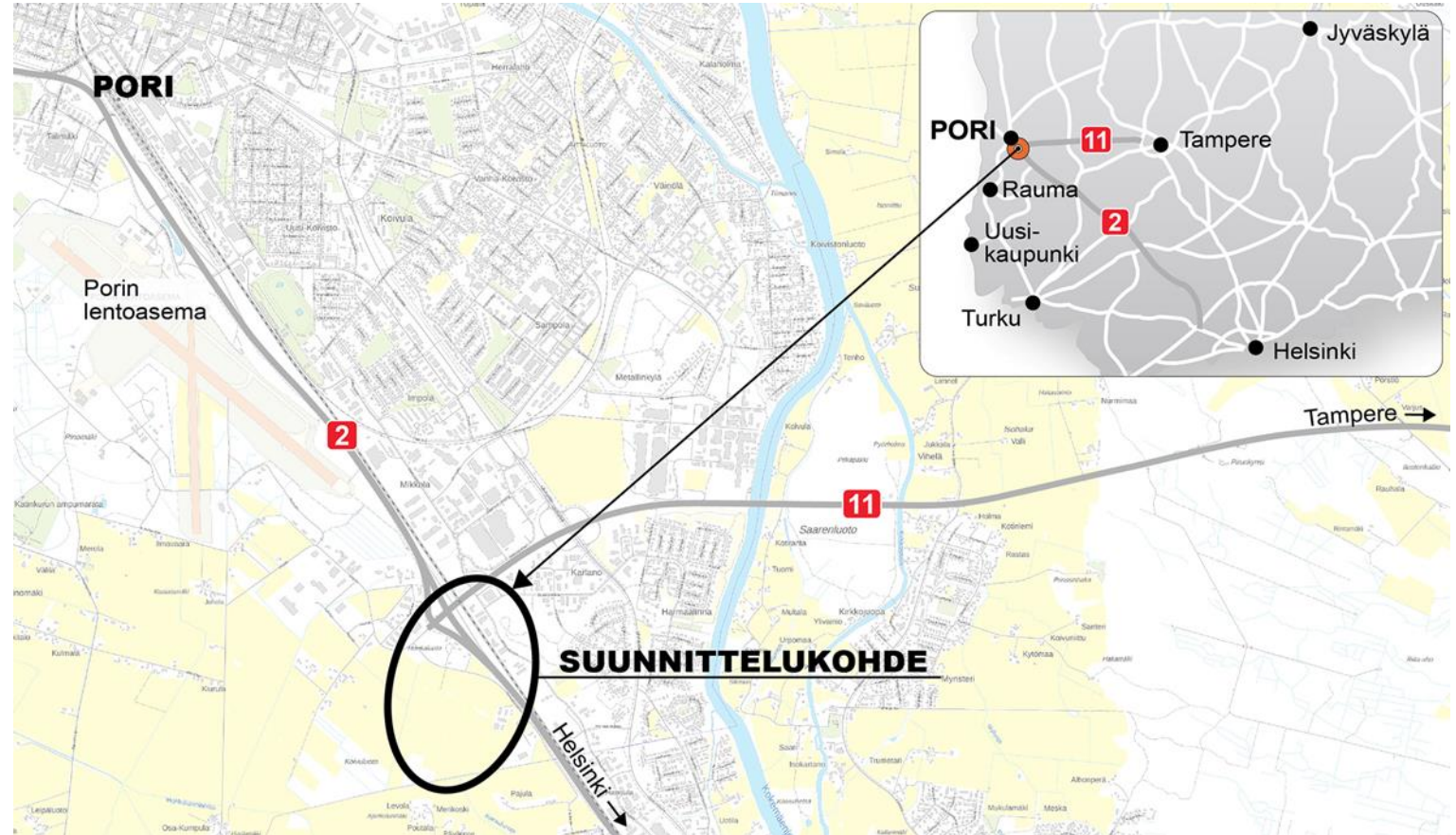
Selvityksen laatiminen aloitettiin marraskuussa 2021 ja se valmistui helmikuussa 2022. Selvityksen tilaajana on toiminut Porin kaupunki, josta suunnittelun ohjaamiseen ovat osallistuneet Risto Reipas ja Juha Mäkelä.

Suunnittelusta on vastannut Ramboll Finland Oy:ssa projektipäällikkönä ins. AMK Sari Kirvesniemi sekä suunnittelijoina ins. AMK Maija Hakamäki, DI Hannele Kulmala, DI Hannele Vartia, DI Harri Koskinen, ins. AMK Maria Rautajoki ja maisema-arkkitehti Salla Ekström

LÄHTÖKOHDAT JA NYKYTILANNE

SUUNNITTELUALUE

- Suunnittelualue sijoittuu Porin keskustasta noin 5 kilometriä etelään.
- URPO-rata risteää valtatie 2 valtatie 11 ja valtatie 2 eritasoliittymän eteläpuolella.
- Nykyinen Kokemäki-Pori rata kulkee valtatie 2 itäpuolella.



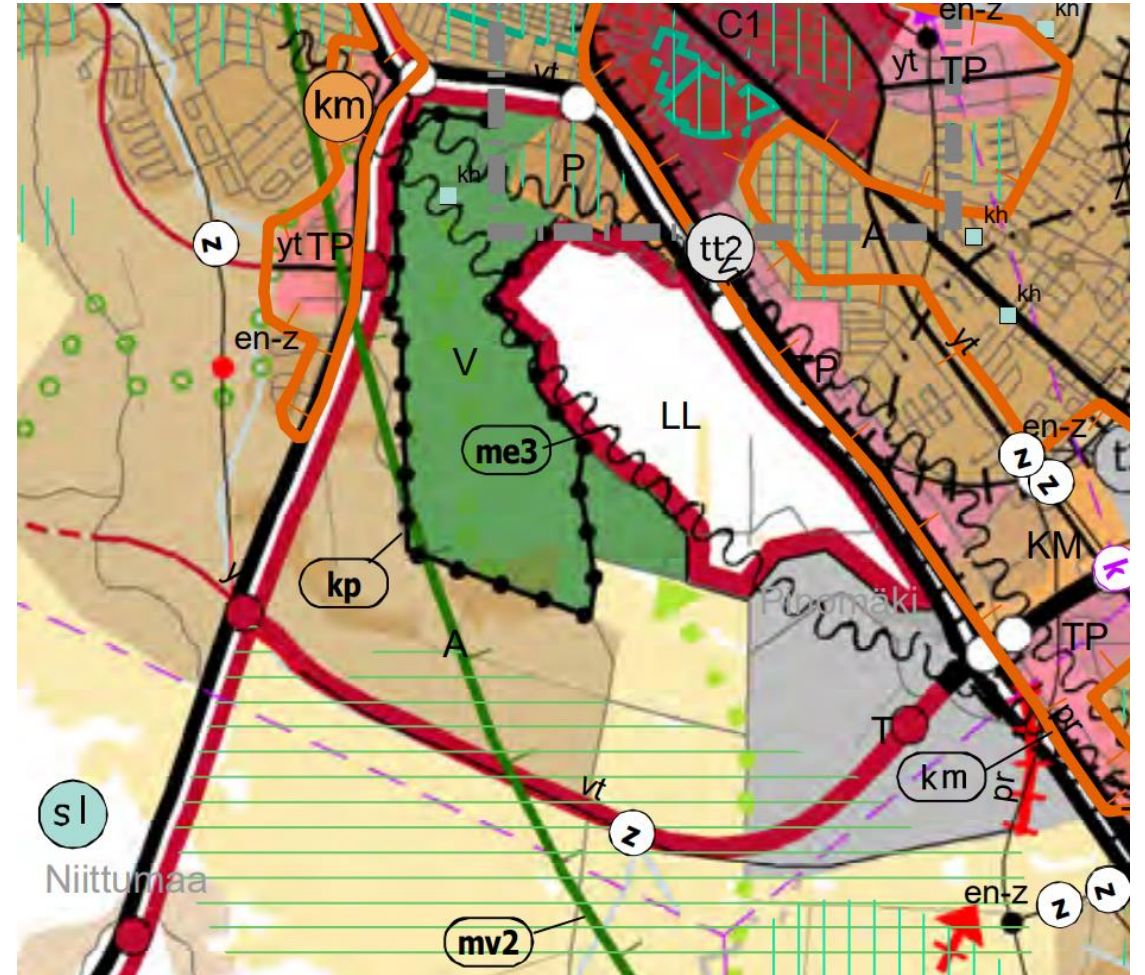
SUUNNITTELUALUE

- Valtatie 2 on suunnittelualueella neliajokaistainen kaksiajoratainen väylä.
- Nopeusrajoitus valtatiellä 2 on 100 km/h.
- Valtatien länsipuolella kulkee Honkapuistontie rinnakkaistienä.
- Honkapuistontien ja valtatie välissä kulkee jalankulku- ja pyöräilyväylä.
- Valtatie ja jkpp-väylä ovat valaistuja.
- Valtatien itäpuolella kulkee Kokemäki-Pori rata.
- Valtatien yli kulkee Porin Energian 110 kV voimajohto.
- Valtatien 2 keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) on vuonna 2021 ollut 16047 ajon/vrk (Tierekisteri)



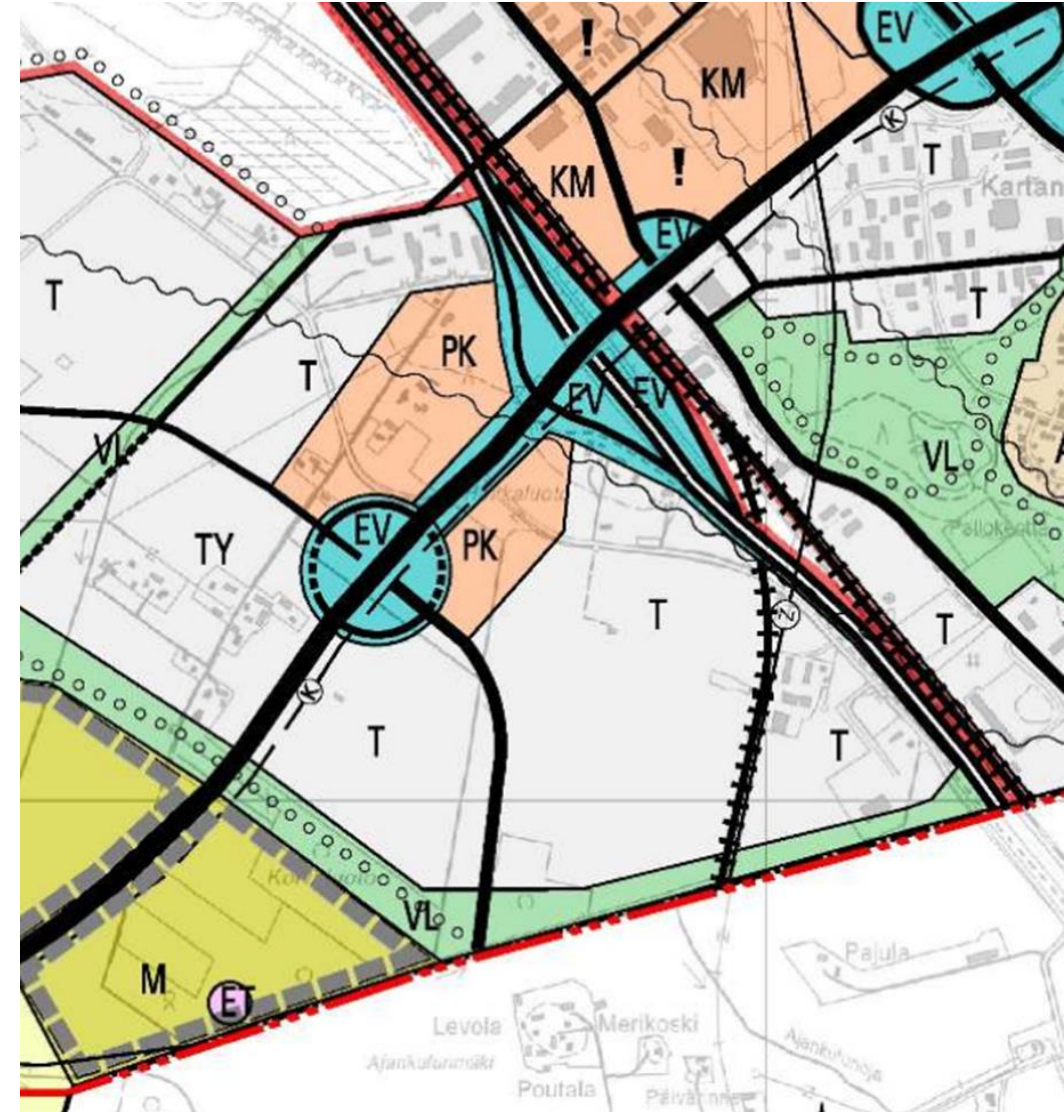
MAAKUNTAKAAVA

- Suunnittelualueella on voimassa Satakunnan maakuntakaava (2013) ja sitä täydentää Satakunnan vaihemaakuntakaava 2 (2019).
- Vaihemaakuntakaavassa on esitetty suunnittelualueelle:
 - Valtateiden 2 ja 8 välinen yhdystie (valtatie 11 jatke)
 - URPO-rata
- Satakunnan vaihemaakuntakaava 2 (2019)
 - Maakunnallisesti arvokas maisema-alue
 - 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.



YLEISKAAVA

- Suunnittelualueella on voimassa Kantakaupungin yleiskaava 2025.
- Yleiskaava on hyväksytty 10.12.2007.



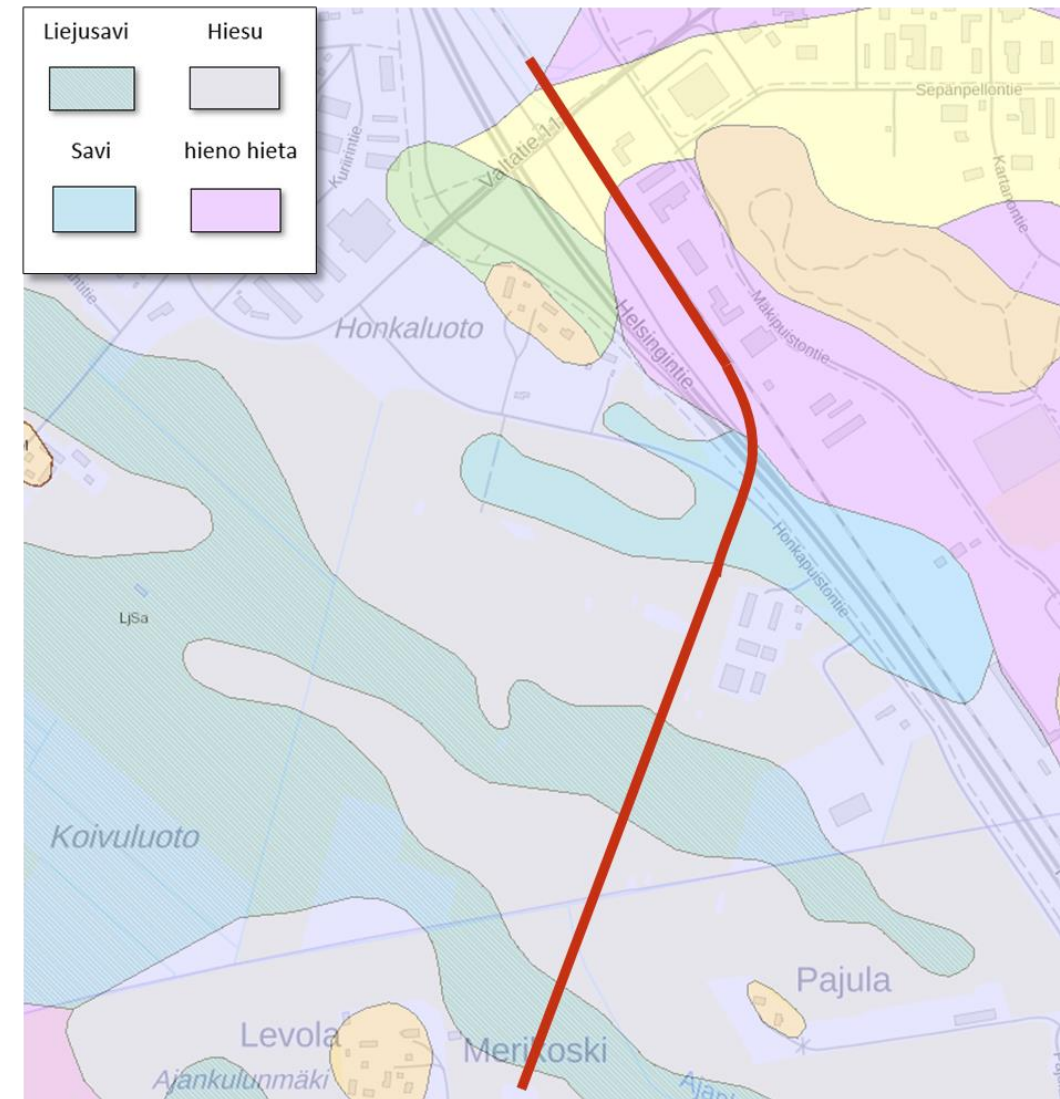
ASEMAKAAVA

- Suunnittelualueella on vireillä Honkaluodon asemakaava (luonnosvaiheessa) jossa tullaan esittämään URPO-radan tilavaraukset.



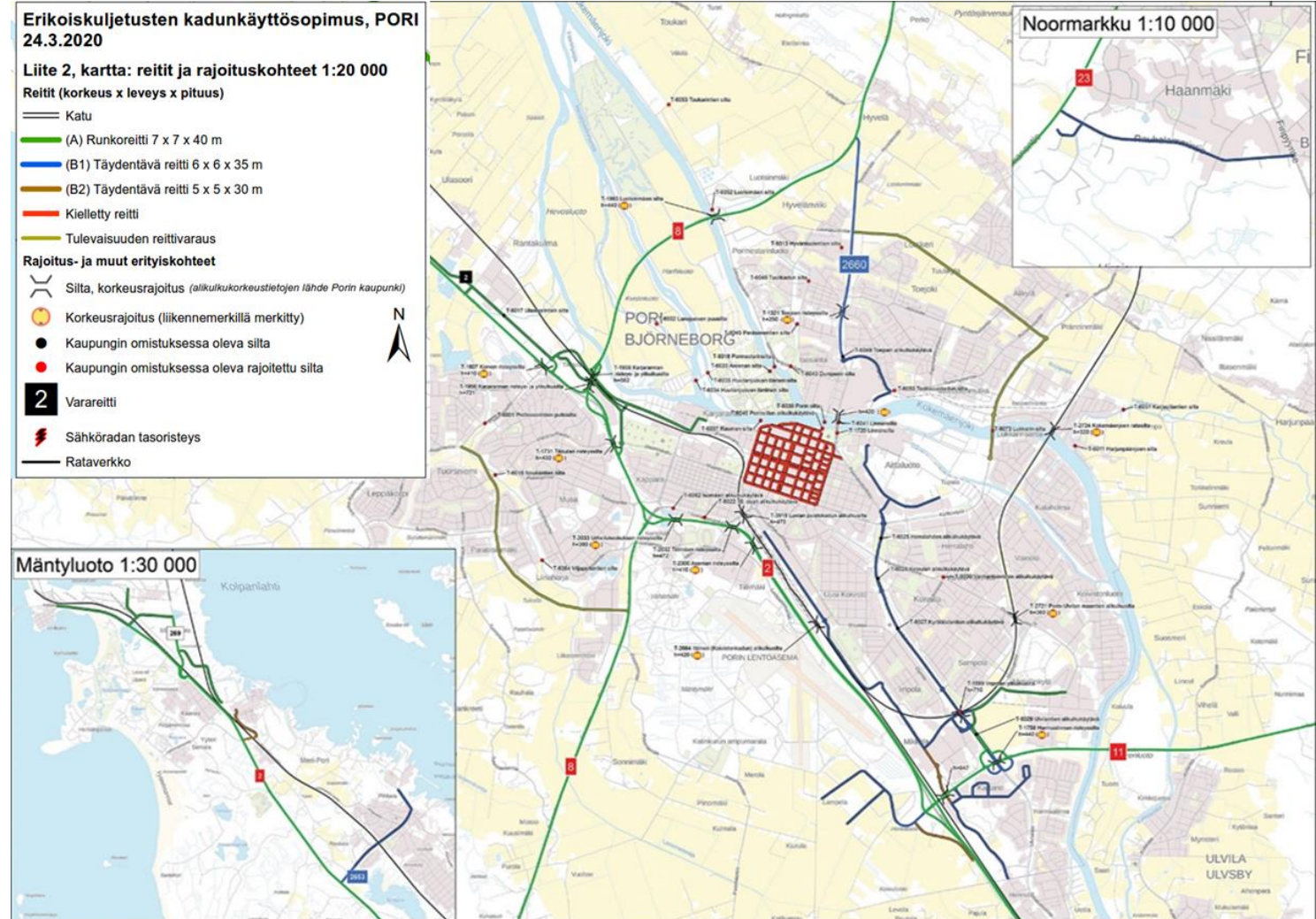
MAAPERÄ

- Alueelta on ollut käytössä joitakin vanhoja pohjatutkimuksia valtatie 2:n ja nykyisen radan läheisyydestä.
- Pohjamaa alueella on pääosin silttiä ja savea. Valtatien 11 risteysalueella esiintyy myös karkeampia kerrostumia, hiekkaa ja moreenia.
- Osa alueen savikoista voi sisältää myös eloperäisiä aineksia etenkin suunnitellun linjauksen alkuosuudella.
- Suunnittelualue ei sijoitu luokitetulle pohjavesialueelle.
- Pohjaveden pinnan tasosta ei ole mittaustietoa suunnitellun radan välittömässä läheisyydessä, mutta maanpinnan tasotietojen ja Honkaluodon alueella olevien pohjavesiputkien perusteella pohjaveden pinnan voidaan olettaa olevan noin tasolla +5,0..+6,0.



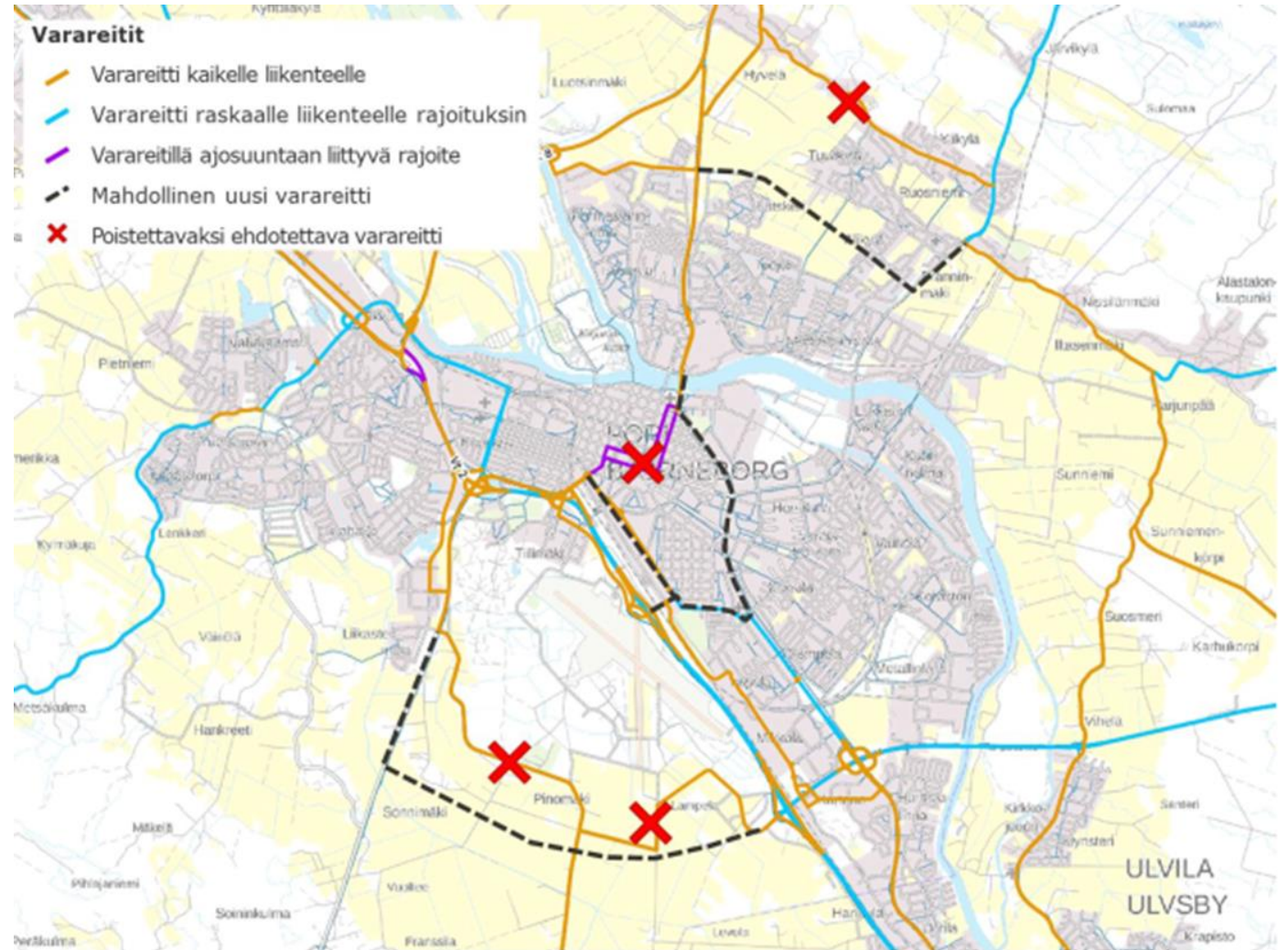
ERIKOISKULJETUKSET

- Valtatie 2 kuuluu suurten erikoiskuljetusten (SEKV)-reittiin, jolla on mahdollistettava 7x7x40 metrin vapaa ulottuma erikoiskuljetuksille.



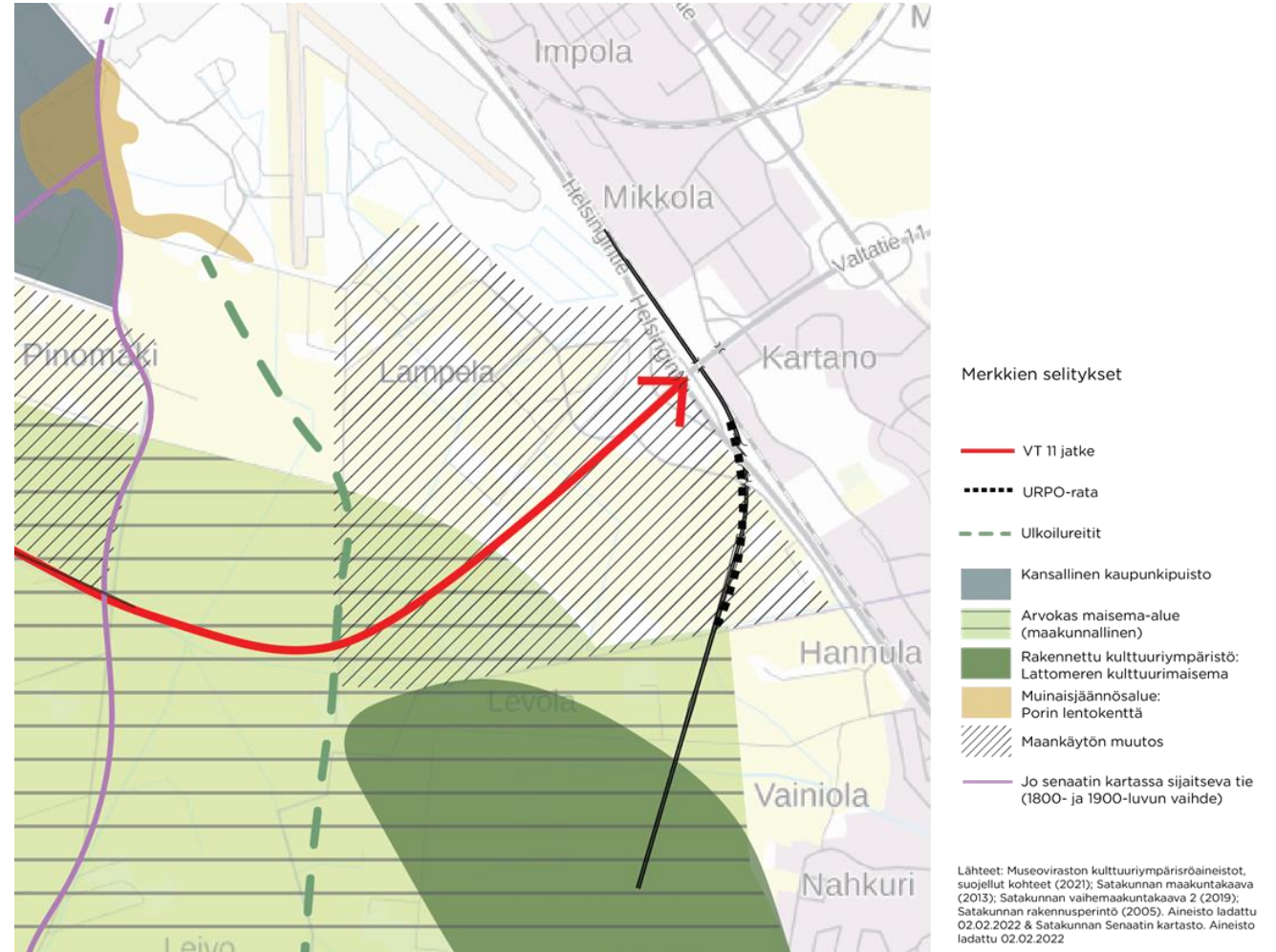
VARAREITIT

- Porin tie- ja katuverkkosuunnitelmassa esitetyn varareittiverkon mukaan valtateiden 8 ja 2 välinen yhdystie on merkitty mahdolliseksi uudeksi varareitiksi.



MAISEMASELVITYS

- Suunnittelualueen länsipuolella seutu on tasaista viljelymaisemaa → muutokset erottuvat maisemassa selkeästi
- Suunnittelualueelle osoitettu muitakin maankäytön muutoksia → URPO-radan ja Vt2:n muutosten vaikutukset maisemaan vähenee
- Vt2:n on merkittävä väylä Poriin → Vt2 eritasoliittymä ja Urpo-radan ylitys/alitus muodostaa liikenteellisen solmukohtan ja ikään kuin sisääntuloportin, jolla on kaupunkikuvallista merkitystä
- URPO-radan alku kulkee teollisuus- ja varastotoiminnoille osoitetulla alueella, jonka jälkeen rata jatkuu kulttuurihistoriallisesti arvokkaan ja maakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen halki



SUUNNITTELUALUE

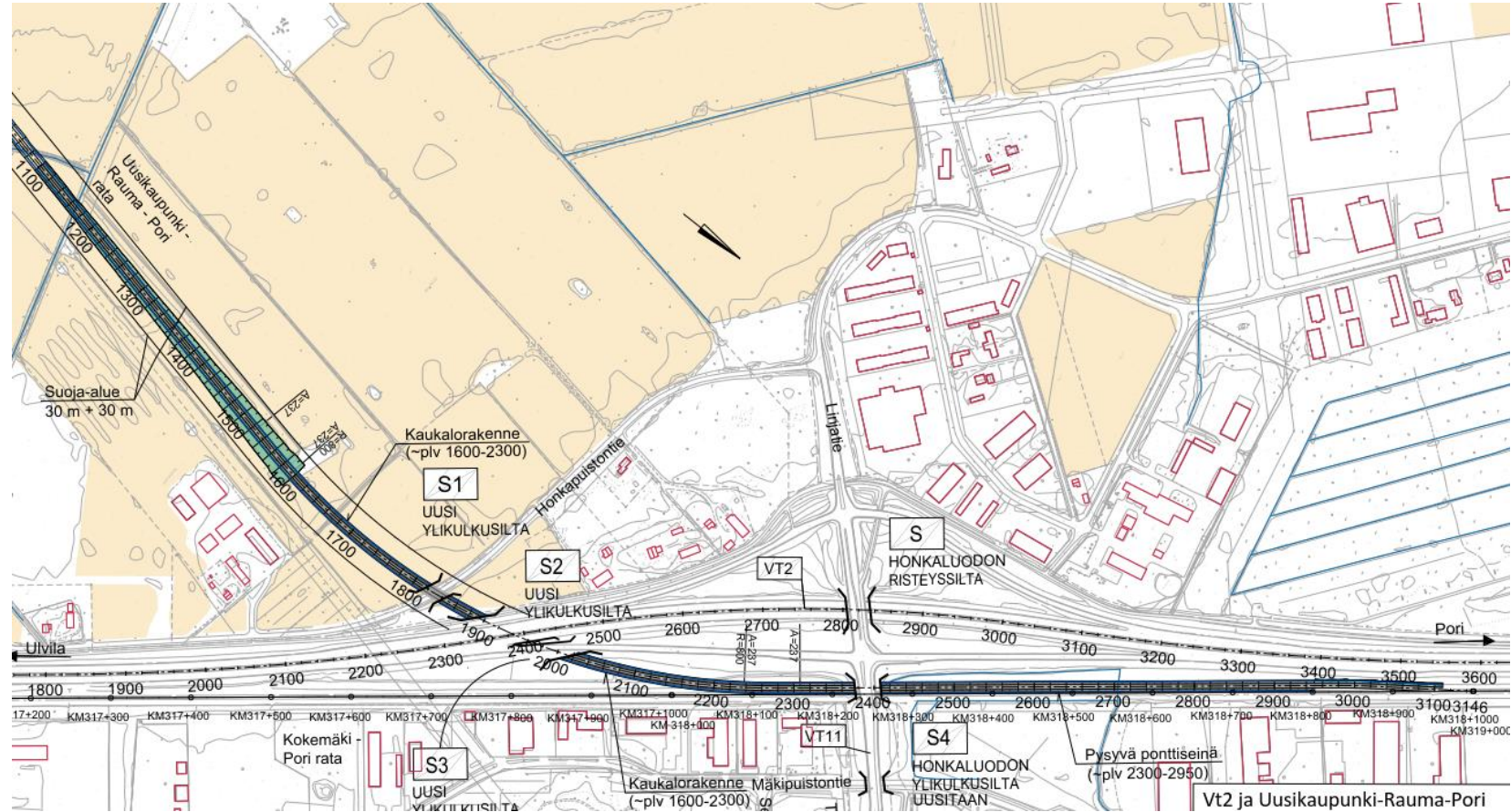
- Kokemäki-Pori rata on sähköistetty, junakulunvalvonnalla varustettu yksiraiteinen rata.
- Radan suurin sallittu nopeus on 140 km/h.
- Radan itäpuolella on varaus toiselle raiteelle.



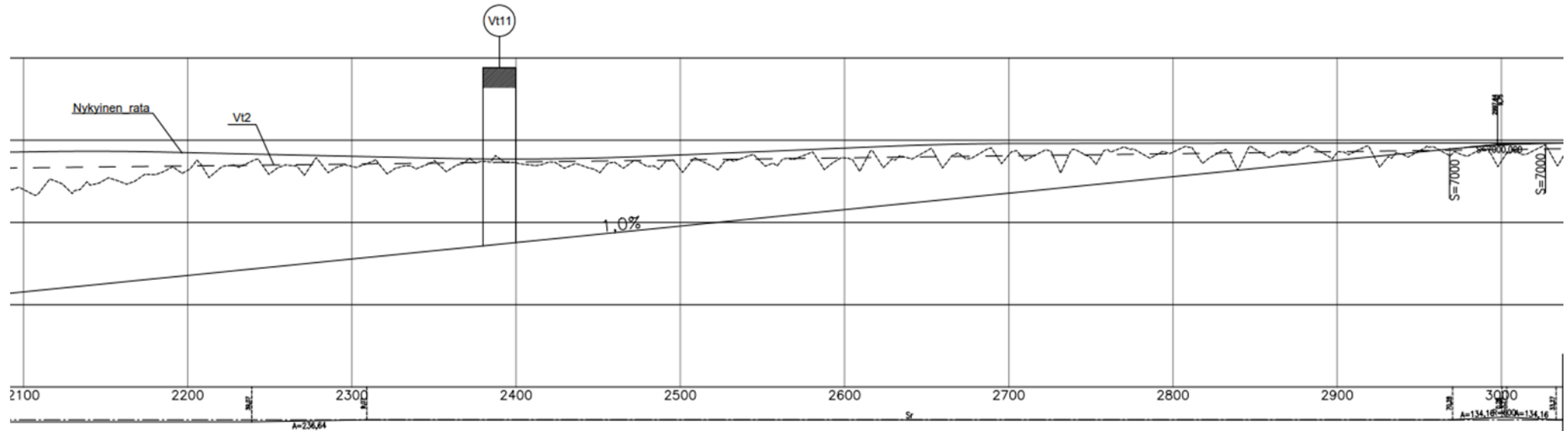
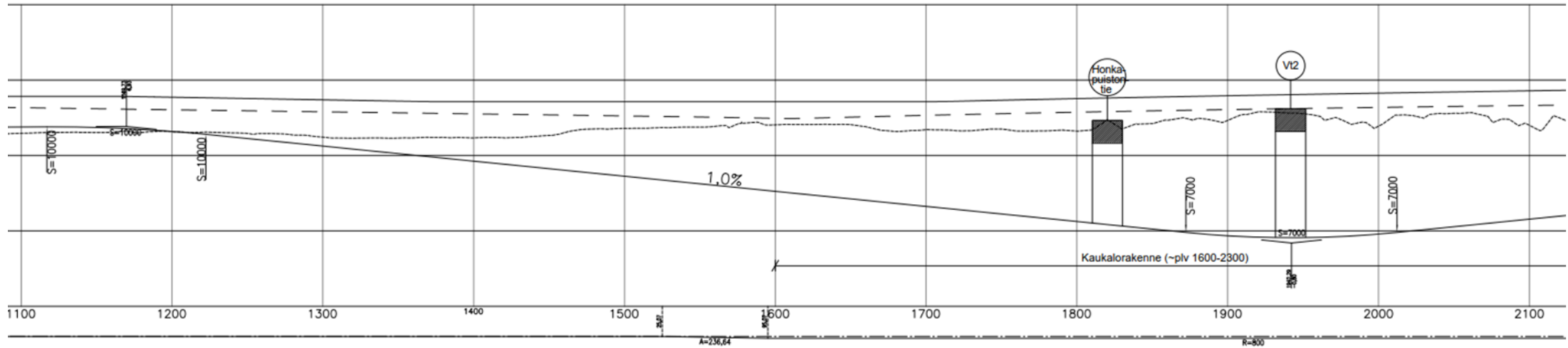
VAIHTOEHTO 1A (URPO-RATA VALTATIEN 2 ALI)

VAIHTOEHTO 1A

- UPRO-rata alittaa valtatie 2.
- Valtatie 2 tasaus ja linjaus pysyy nykyisellään.
- Rata toteutetaan valtatie alituksen kohdalla noin 700 metrin matkalla kaukiorakenteena.
- Rata toteutetaan nykyisen Kokemäki-Pori -radan viereen noin 650 metriä pitkän pysyvän ponttiseinän avulla.
- Honkaluodon ylikulkusilta uusitaan.



URPORADAN PITUUSLEIKKAUS



VAIHTOEHDON 1A KUSTANNUSARVIO

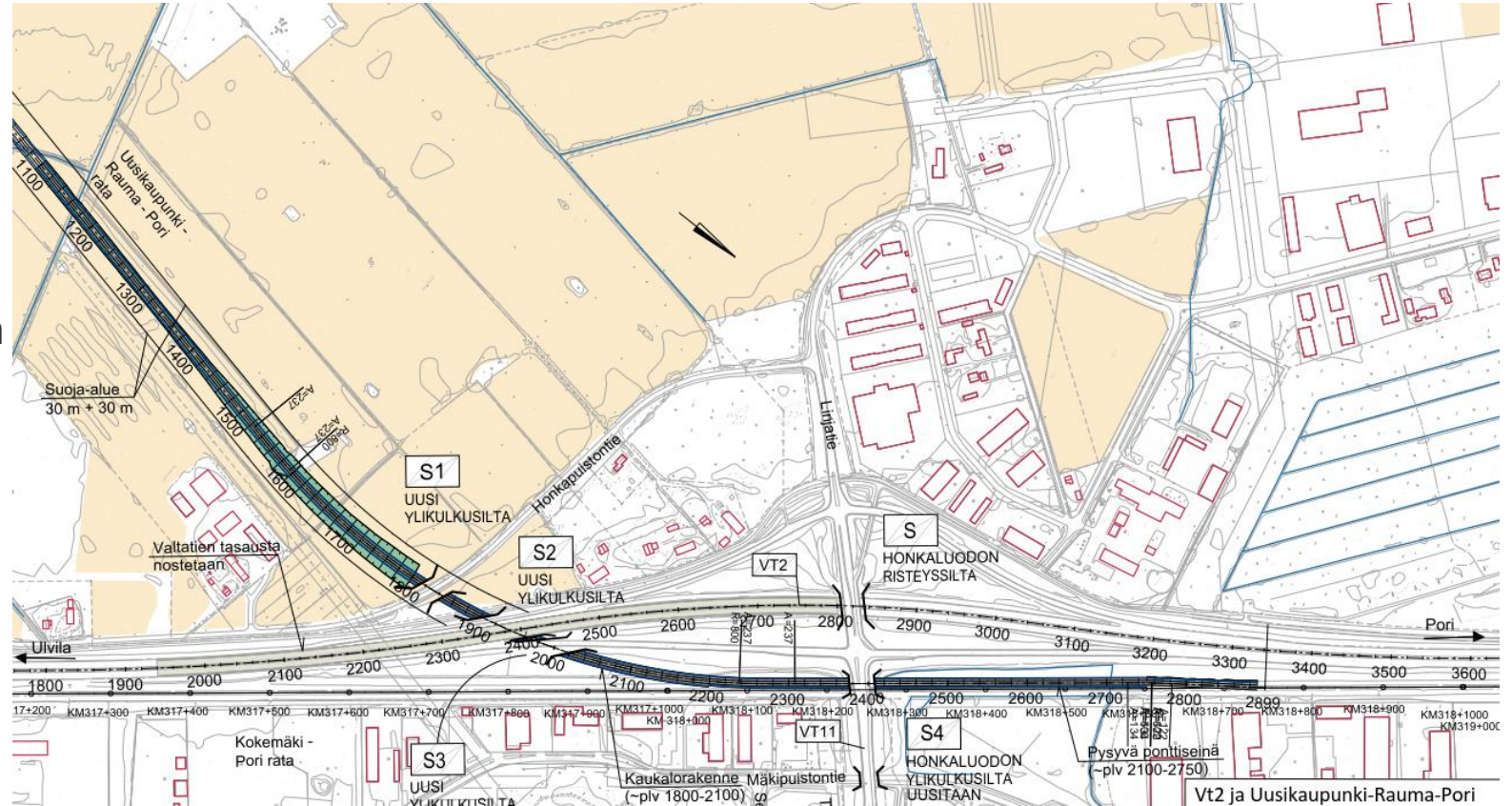
Hankkeen alustavat rakentamiskustannukset on laskettu FORE:n hankeosalaskentamenetelmää käyttäen. Maanrakennuskustannusindeksinä on käytetty 112,31 (2015=100). Yhteiskustannusten osuudeksi on arvioitu 30 %. Kustannusarvio ei sisällä mahdollisia lunastus-, korvaus- ja tietoimituskustannuksia.

Hankkeen kokonaiskustannukset ovat **28,7 milj. euroa.**

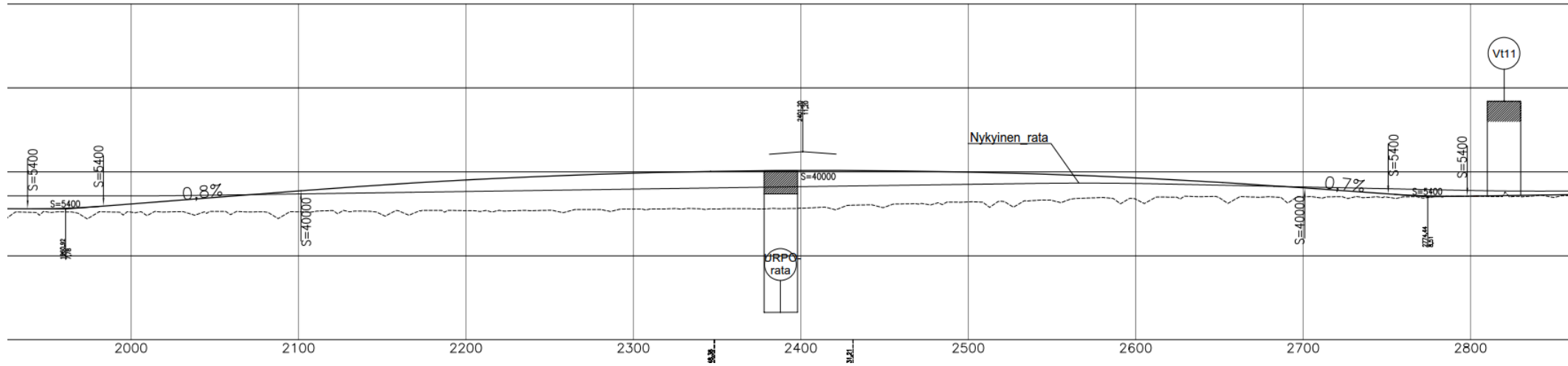
VAIHTOEHTO 1B (URPO-RATA VALTATIEN 2 ALI JA VALTATIEN TASAUKSEN NOSTO)

VAIHTOEHTO 1B

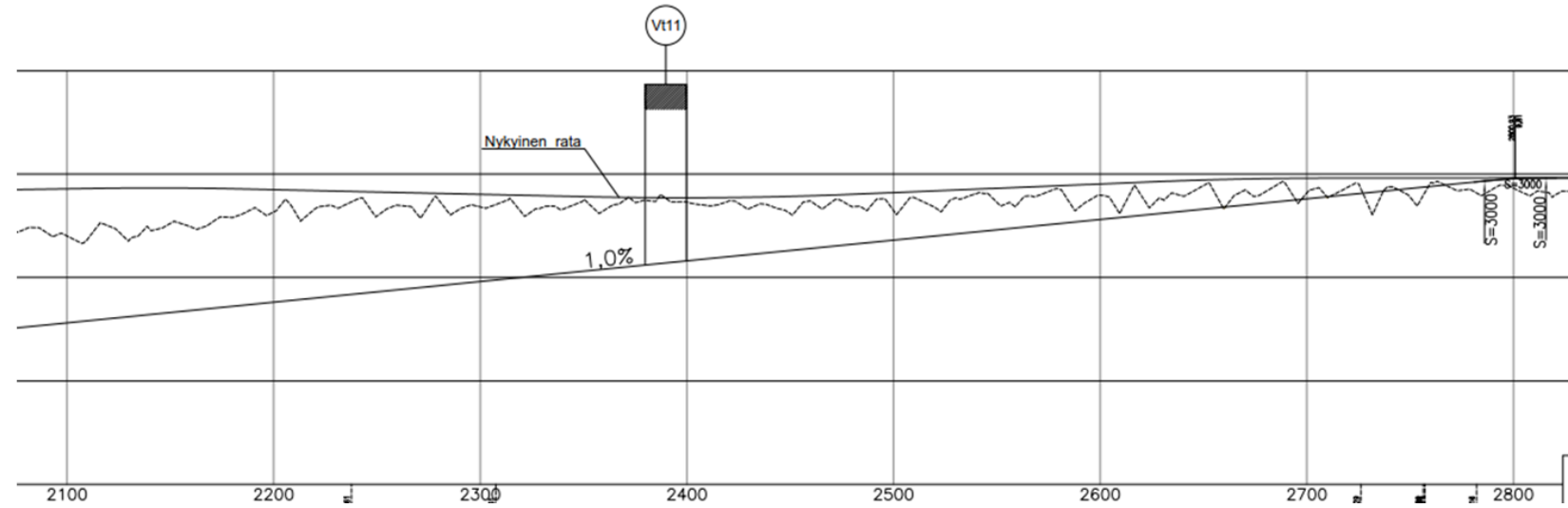
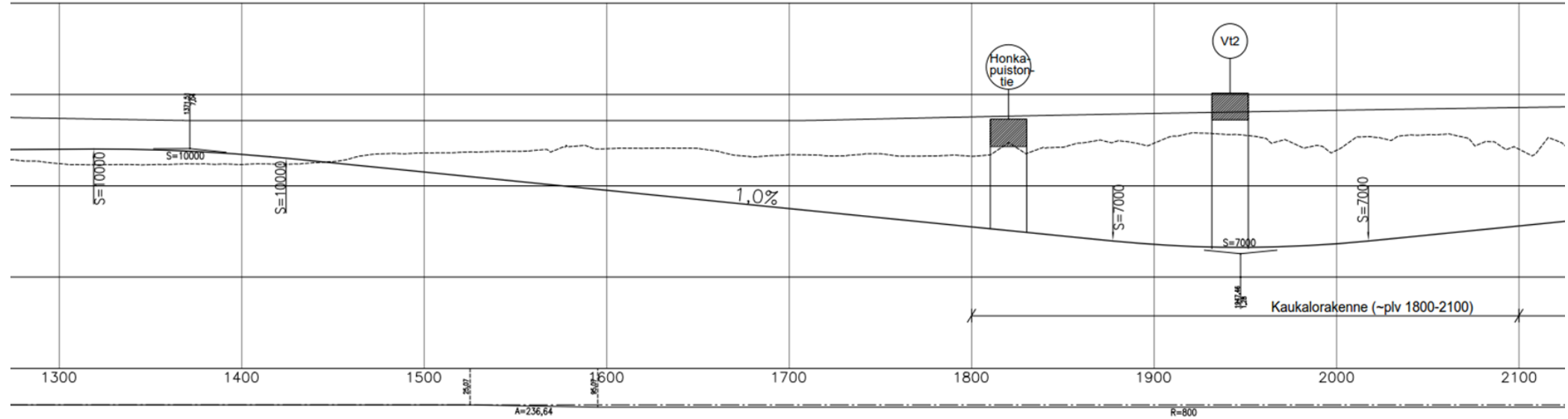
- UPRO-rata alittaa valtatie 2.
- Valtatie 2 tasausta nostetaan noin 2,3 metriä, linjaus pysyy nykyisellään.
- Rata toteutetaan valtatie alituksen kohdalla noin 300 metrin matkalla kaukalarakenteena.
- Rata toteutetaan nykyisen Kokemäki-Pori –radan viereen noin 650 metriä pitkän pysyvän ponttiseinän avulla.
- Honkaluodon ylikulkusilta uusitaan.
- Honkapuistontien tasausta nostetaan.



VALTATIEN 2 PITUUSLEIKKAUS



URPO-RADAN PITUUSLEIKKAUS



VAIHTOEHDON 1B KUSTANNUSARVIO

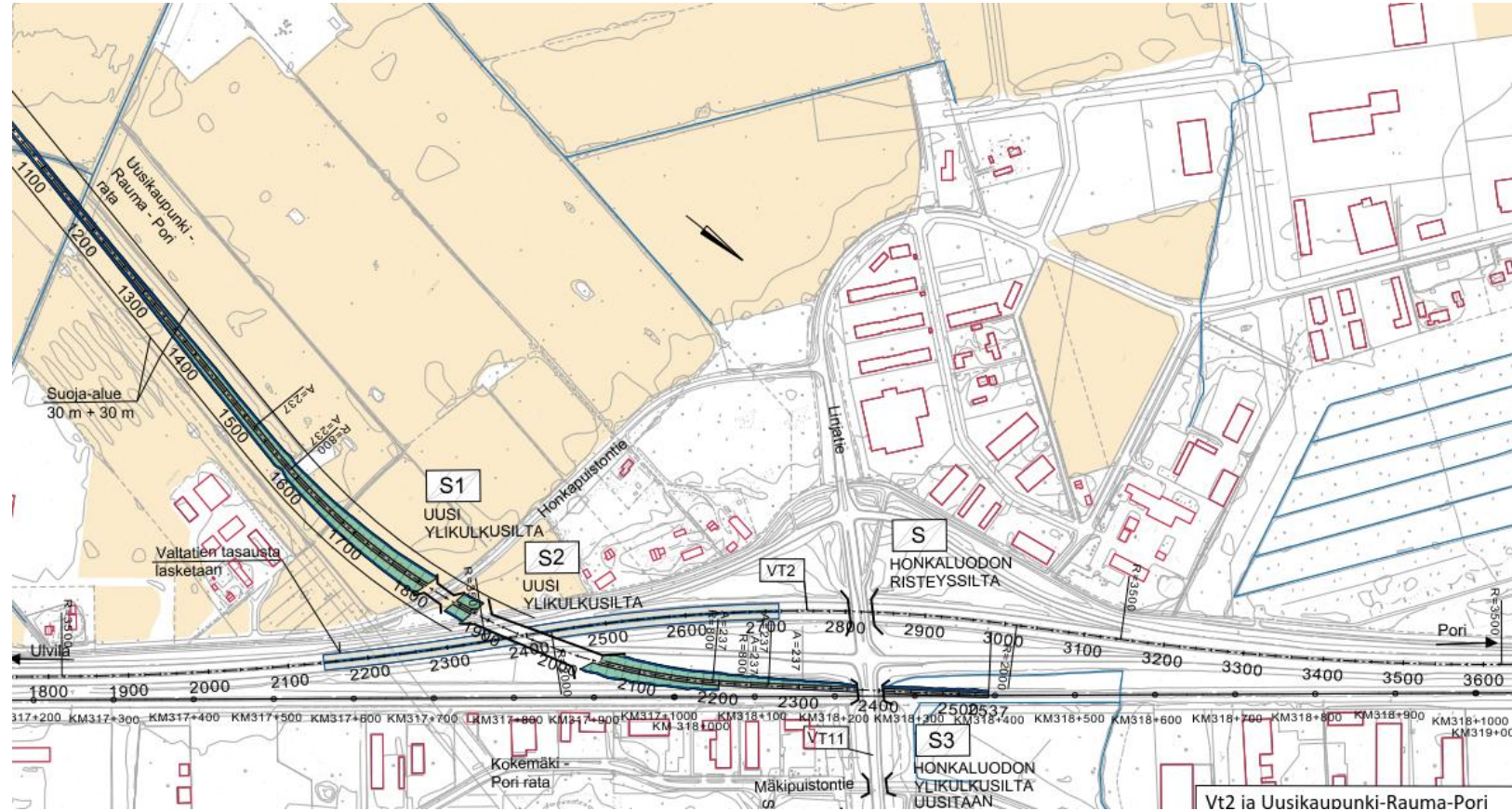
Hankkeen alustavat rakentamiskustannukset on laskettu FORE:n hankeosalaskentamenetelmää käyttäen. Maanrakennuskustannusindeksinä on käytetty 112,31 (2015=100). Yhteiskustannusten osuudeksi on arvioitu 30 %. Kustannusarvio ei sisällä mahdollisia lunastus-, korvaus- ja tietoimituskustannuksia.

Hankkeen kokonaiskustannukset ovat **27,4 milj. euroa.**

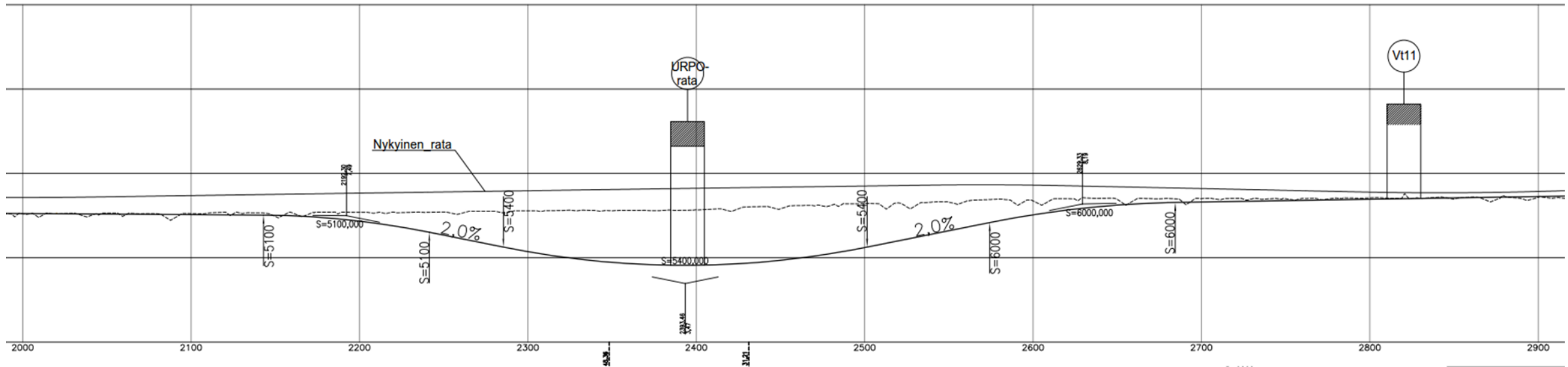
VAIHTOEHTO 2 (URPO-RATA VALTATIEN 2 YLI JA VALTATIEN TASAUKSEN LASKU)

VAIHTOEHTO 2

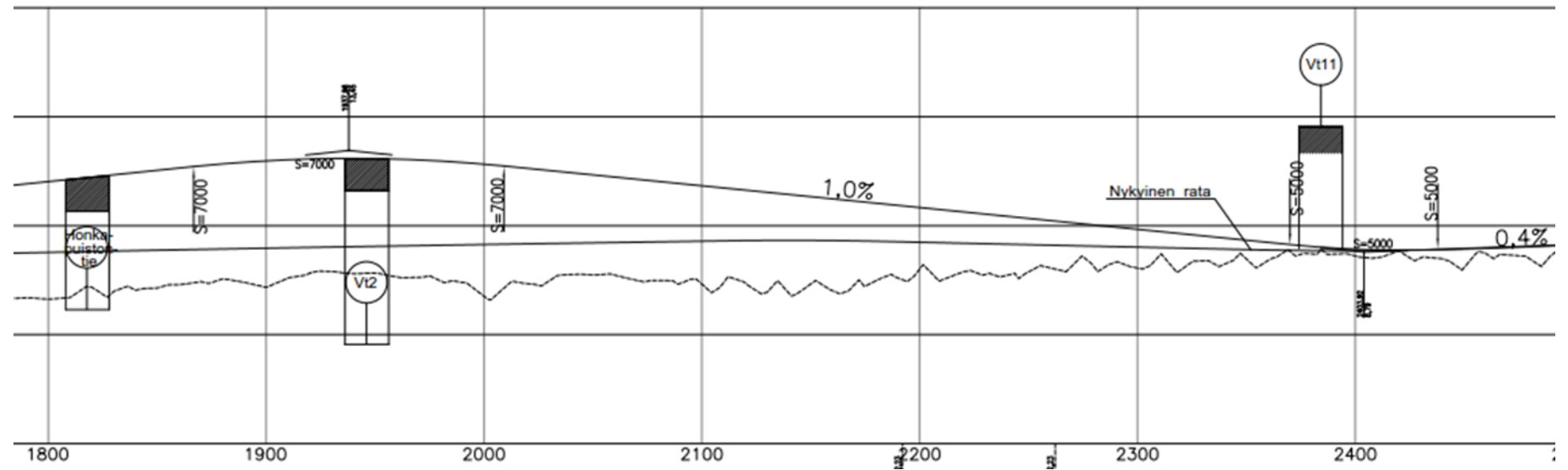
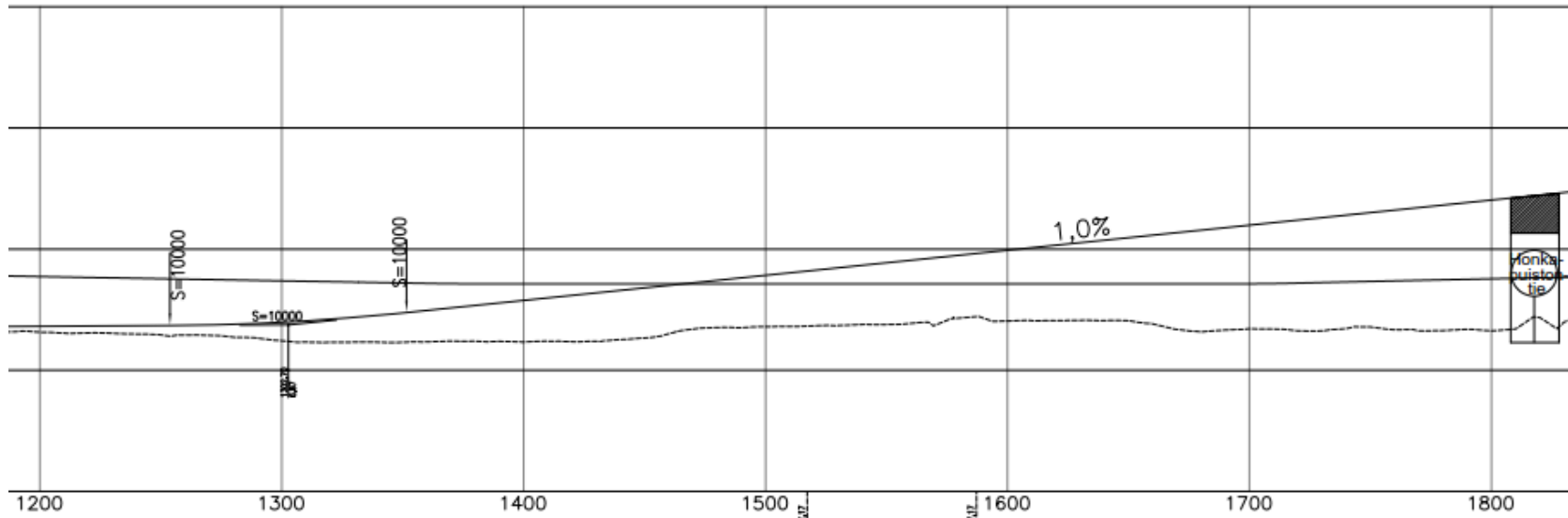
- URPO-rata ylittää valtatie 2.
- Valtatie tasausta lasketaan noin 3,4 metriä.
- Rata ylittää valtatie 2 kaukalopalkkisillalla.
- Honkaluodon ylikulkusilta uusitaan.
- Honkapuistontien tasausta lasketaan.



VALTATIEN PITUUSLEIKKAUS



URPO-RADAN PITUUSLEIKKAUS



VAIHTOEHDON 2 KUSTANNUSARVIO

Hankkeen alustavat rakentamiskustannukset on laskettu FORE:n hankeosalaskentamenetelmää käyttäen. Maanrakennuskustannusindeksinä on käytetty 112,31 (2015=100). Yhteiskustannusten osuudeksi on arvioitu 30 %. Kustannusarvio ei sisällä mahdollisia lunastus-, korvaus- ja tietoimituskustannuksia.

Hankkeen kokonaiskustannukset ovat **20,9 milj. euroa.**

UUSIKAUPUNKI-RAUMA-PORI-RATA (URPO-RATA)

URPO-RATA

- Kokemäki-Pori radalta on tutkittu vaihtoehtoisia erkaantumiskohtia Uusikaupunki-Rauma-Pori (URPO) rataan liittyen. Lähtökohdaksi on otettu, että nykyisen radan geometria säilytetään ja tutkitaan vaikutukset ympäröivään infraan.
- Vaihtoehtoiset erkaantumiskohdat sijoittuvat vaihtoehdosta riippuen km-välille 318+400...319+100. Rata on sähköistetty, junakulunvalvonnalla varustettu yksiraiteinen rata, jonka päällysrakenne on jatkuvakiskoraidetta 60E1-kiskolla, betonipölkyillä ja sepelitukikerroksella. Nykyisen raiteen suurin sallittu nopeus on 140 km/h.
- Erkaantumisvaihteen tyyppinä on käytetty pitkää 1:18 vaihdetta, joka sallii erkaantuvalle raiteelle nopeuden 80 km/h. Ratateknisessä tarkastelussa on huomioitu nykyisen raiteen geometria, jolloin vaihde on sijoitettu nykyisen raiteen suoralle osuudelle huomioiden sekä pysty- että vaakageometria.
- Erkaantuva raide risteää valtatie kanssa joko ylittäen tai alittaen sen. Radan ylitys- tai alituskohdassa on käytetty maksimikaltevuutta 10‰, kaltevuusjakson pituudet ovat joka vaihtoehdossa alle 1000 m pituisia (pitkiä yli 2000 m pituisia lähellä maksimipituuskaltevuutta olevia kaltevuusjaksoja tulee välttää).

POHJARAKENTEET

POHJARAKENTEET

Vaihtoehdot 1A ja 1B

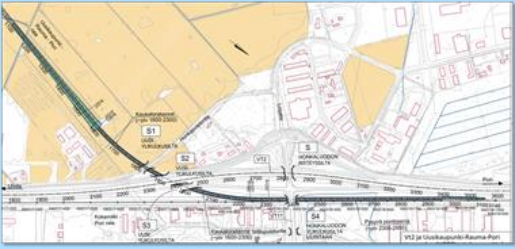


- Vaihtoehdoissa radan taso laskee enimmillään yli 6 metriä nykyisen maanpinnan ja noin 4 metriä oletetun pohjavedenpinnan alapuolelle
 - Rata tulee rakentaa vesitiiviiseen betonikaukaloon pohjavedenpinnan alapuolella
 - Työnaikaiset kaivannot ovat hyvin haastavia toteuttaa: tukiseinissä tulee varautua vesitiiviiseen rakenteeseen, työnaikaiseen pohjaveden alennukseen sekä syvimmillä kaivanto-osuuksilla porapaaluilla vahvistettuihin tukiseiniin
 - Nykyisen radan ja liittyvän uuden radan väliset korkeuserot tulee tasata pysyvillä ponttiseinillä tai tukimuureilla
- Uudet sillat perustetaan teräsputkipaalujen varaan
- Jatkosuunnittelun kannalta erittäin olennaista on selvittää pohjavedenpinnan korkeus pitkäaikaisella seurannalla

Vaihtoehto 2

- Ratalinjaus kulkee penkereellä koko suunnitteluvälillä.
- Korkeimmat pengerosuudet tulee perustaa paalulaatalle, matalammilla pengerosuuksilla voidaan maaperää vahvistaa esimerkiksi esikuormituspenkereillä
- Uudet sillat perustetaan teräsputkipaalujen varaan

VAIHTOEHTOJEN VERTAILU JA YHTEENVETO

VAIHTOEHTOJEN VERTAILU

VAIKUTUS	VE 1A 	VE 1B 	VE 2 
Liikenne	Vaihtoehdot eivät eroa toisistaan liikenteellisten vaikutusten osalta		
Ympäristö- ja maisema	<p>Rata erottuu avoimessa viljelymaisemassa jonkin verran. Kaukalarakenne häivyttää rataa maisemasta. Vt2 tason pysyessä samana ei sillä ole merkittäviä vaikutuksia maisemaan. Maisemavaikutukset jäävät vähäisiksi alueen maankäytön muuttuessa. "Portti" kaupunkiin pysyy melko lailla samana; junalla saavuttaessa kohta toimii myös jonkinlaisena maamerkinä junan sukeltaessa viljelymaisemasta alas kaukaloon.</p>	<p>Rata erottuu maisemasta kohtuullisesti. Kaukalarakenne häivyttää radan erottumista maisemasta jonkin verran. Kohotettu Vt2 taso vaikuttaa jonkin verran maisemaan. Kohotetulta Vt2:lta avautuu maisema paremmin viereiselle maakunnallisesti arvokkaalle maisemalueelle. Vaikutukset maisemaan jäävät vähäisiksi alueen maankäytön muuttuessa.</p>	<p>Rautatiesilta muuttua kaupungin "porttia" merkittävästi nykyisestä ja vaikuttaa kaupunkikuvalliseen ilmeeseen. Rautatiesilta muodostaa merkittävän maamerkin autoilijoille. Penkereellä kulkeva rata erottuu tasaisesta maisemasta selkeästi. Alueen maankäytön muuttuessa, radan vaikutus maisemaan on vähäinen. Madallettu Vt2:n taso vaikuttaa maiseman havainnointiin valtatieltä. Rautatiesillan arkkitehtuurilla on merkitystä siihen minkälainen vaikutus sillalla on kaupunkikuvaan.</p>
Maankäyttö	Vaihtoehdon tilavaraus on muita vaihtoehtoja hieman pienempi.	Vaihtoehtojen tilavaraukset ovat hieman suuremmat kuin vaihtoehdossa 1A	
Riskit	Pohjaveden pinnan taso valtatie 2 alituksessa saattaa aiheuttaa yllättäviä kustannuksia.	Pohjaveden pinnan taso valtatie 2 alituksessa saattaa aiheuttaa yllättäviä kustannuksia.	Pohjatutkimuksin todetaan maaperän ominaisuudet oletettua heikommiksi -> pohjanvahvistusten kustannukset kasvavat
Kustannukset	28,7 M€	27,4 M€	20,9 M€

YHTEENVETO JA JATKOSUUNNITTELU

Aluevaraussuunnitelma toimii lähtökohtana maankäytön tilavarauksille sekä mahdollisen seuraavan suunnitteluvaiheen laatimiselle.

Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota mm. seuraaviin seikkoihin:

- Väylien ja radan tarkempi tekninen suunnittelu
- Pohjanvahvistustoimenpiteiden tarkempi suunnittelu. Pohjaveden pinnan taso on selvitettävä jatkosuunnittelussa mahdollisimman aikaisessa vaiheessa ja pohjatutkimuksia tulisi täydentää jo esisuunnitteluvaiheessa etenkin ratalinjauksen alkuosuudella
- Siltojen tekniset ratkaisut
- Melumallinnus ja meluntorjunnan suunnittelu
- Tieympäristön ja hulevesien käsittely
- Kustannusarvioiden tarkentaminen
- Erikoiskuljetusreittien huomioiminen

LIITTEET

- **Liite 1 Suunnitelmakartta VE1 1:2000**
- **Liite 2 Suunnitelmakartta VE1B 1:2000**
- **Liite 3 Suunnitelmakartta VE2 1:2000**
- **Liite 4 Urpo-radan pituusleikkaus VE1A 1:1000/1:100**
- **Liite 5 Urpo-radan pituusleikkaus VE1B 1:1000/1:100**
- **Liite 6 Urpo-radan pituusleikkaus VE2 1:1000/1:100**
- **Liite 7 Valtatien 2 pituusleikkaus VE1B 1:1000/1:100**
- **Liite 8 Valtatien 2 pituusleikkaus VE2 1:1000/1:100**

