



PORIN KAUPUNKI

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

HYVÄKSYMISVAIHE

ASEMAKAAVAN SELOSTUS

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



Sisällysluettelo

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

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

LIITTEET

Huomautus:

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

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1. Tunnistetiedot

Asemakaavan muutos koskee:

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

Asemakaavan muutoksella muodostuu:

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

Asemakaavalla muodostuu:

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

Tonttijako:

Laaditaan sitovana ja erillisenä.

Kaavan laatijat:

Kaavoitusarkkitehti Otto Arponen.
2. Ehdotus Kaavoitusarkkitehti Harri Kahelin

Asemakaavan vireilletulo:

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

1.2. Kaava-alueen sijainti

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

1.3. Kaavan nimi

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

1.4. Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

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

1.5. Luettelo muista kaavaa koskevista lähdemateriaaleista

- 1 Ramboll / Honkaluodon 2. vaiheen sulfidimaaselvitys, 24.11.2020
- 2 Porin kaupunki / Kantakaupungin yleiskaava 2025 (<https://kartta.pori.fi>)
- 3 Satakuntaliitto / Satakunnan maakuntakaava (<https://satakunta.fi>)
- 4 Ramboll / Honkaluodon alueen hulevesien hallinta, vesilain ...,9.7.2019
- 5 FCG / Kaupunkiseutujen tulevaisuuden yritysalueiden kehittäminen, raportti 27.9.2018
- 6 Satakuntaliitto / Satakunnan maisemaselvitys, selvitys ..., 2014
- 7 Finnmap Infra / Honkaluodon ja vt8 välinen yhteys, esiselvitys, 2019
- 8 Linea -konsultit / Raskaan liikenteen tauko- ja lepopaikkojen kehittäminen ... 26.11.2020
- 9 Finavia / Porin lentoaseman siviilientoliikenteen melunhallintasuunnitelma, 20.12.2019
- 10 Ramboll / Porin tie- ja katuverkkosuunnitelma 2040, 16.4.2021
- 11 Liikennetekniikka Oy, Satakunnan seutukaavaliitto, Varsinais-Suomen seutukaavaliitto / Uusikaupunki-Rauma-Pori radan aluevaraus selvitys, 1977
- 12 Satakunnan MAAKUNNALLISESTI ARVOKKAAT LINTUALUEET 2006–2014
- 13 Varsinais-Suomen ELY-keskus/Ahlman Group Oy, Pinomäki Ulvila lintuselvitys 11/2023
- 14 International K9 Institute Oy / Liito-oravaselvitys 2023
- 15 Finnmap Infra Oy / Liito-oravaselvitys Pori-Honkaluoto 2024
- 16 Inventointilomake Lattomeri
- 17 Lattomerien kulttuurimaisema kokoalue L1
- 18 AFRY / 20 Vt2_Vt11_etl_liikennepaikka_ES_final
- 19 Ramboll / Honkaluodon yritysalueen eritasoliittymän suunnittelu 20.12.2022
- 20 AVI päätös 236-2020
- 21 AFRY / vt2 ja vt11 liittymän toimivuustarkastelu
- 22 Ramboll / Vt8 ja vt8-vt2 yhteysväli raportti 17.2.2022
- 23 Ulvilan keskustaajaman osayleiskaavan 2045 luonnokset (<https://www.ulvila.fi>)
- 24 Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2022 tiivistelmä 14.3.2022
- 25 Sitowise/Ulvilan Vainiolaan tehty kevätlevähtäjälaskenta osayleiskaavaa varten 27.8.2024
- 26 Sitowise/Ulvilan Vainiolaan tehty syyslevähtäjälaskenta osayleiskaavaa varten 10.12.2022
- 27 ELY-AFRY/Yleissuunnitelmakartta vt2-vt8 välinen tiesuunnitelma 14.2.2024
- 28 AFRY/vt2-vt8 tieyhteyden yleisötilaisuuden materiaali 5.3.2024
- 29 ELY / Maaseudun kulttuurimaisemat ja maisemanähtävyydet: Ehdotus Satakunnan... 12/2014
- 30 EU/LIFE Liito-oravan huomioiminen kaupunkisuunnittelussa, 2021
- 31 Sitowise / Porin Pinomäen ja Ulvilan Vainiolan kevätlevähtäjälaskenta 2024

32 Ramboll / Vt2 ja URPO-rata raportti 21.2.2022

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

2. TIIVISTELMÄ

2.1. Kaavaprosessin vaiheet

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

2.2. Asemakaava

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

3. LÄHTÖKOHDAT

3.1. Selvitys suunnittelualan 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. Suunnittelualaue 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. Suunnittelualan etelä- ja itäreunoilla kulkee sähköverkon voimajohtoja. Länsi- ja eteläreunoilla kulkevat Ulvilan suuntaan laskevat ojat. Kaava-alue sijoittuu osittain Lattomerän maakunnallisesti arvokkaalle kulttuurimaisema-alueelle, sen koilliskulmaukseen. Alueen rakentuminen on sijoittunut muuta maanpintaa korkeammille alueille, kuten moreenisäareille tai niiden reunoille. Lattomerän viljelysalue on perua 1700-luvun puolivälissä alkaneesta suon kuivatuksesta ja järven pinnan laskusta.

3.1.2. Luonnonympäristö



Näkymä Honkaluodon voimassa olevan kaava-alueen eritasoliittymän kohdalta kaakkoon.



Kaava-alueen pohjoisosan metsäalue lounaasta kuvattuna.



Kaava-alueen pohjoisosan metsäalue lounaasta kuvattuna.



Näkymä kaava-alueen keskikohdalta kohti etelää.



Näkymä Honkapuistontieltä kohti vt11 jatkeen liittymää.



Näkymä kohti Honkapuistontien ja vt2 välissä olevaa metsäaluetta.



Näkymä Honkapuistontien pohjoispuolen metsäalueelta.

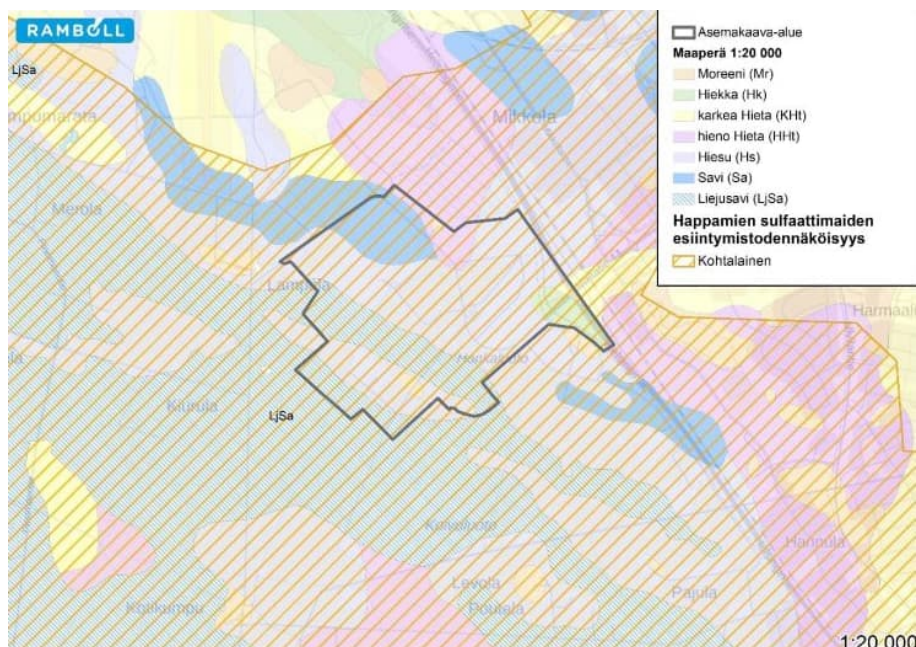


Näkymä Honkapuistontien pohjoispuolen metsäalueelta.



Näkymä Honkapuistontien pohjoispuolen metsäalueelta.

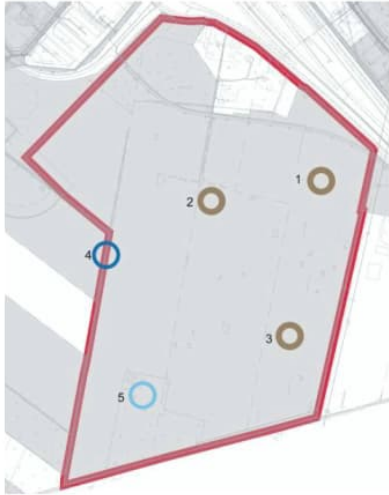
Pohjatutkimuksissa Honkaluodon alueella on havaittu savikerroksia, jotka peittävät karkeampien ja raekooltaan vaihtelevampien maalajien kerrostumia. Honkaluodon voimassa olevalle asemakaava-alueelle on tehty kohdennettu sulfidimaaselvitys keväällä 2019, jossa havaittiin todellinen hapan sulfaattimaakerros.



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 suunnittelemaan 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.

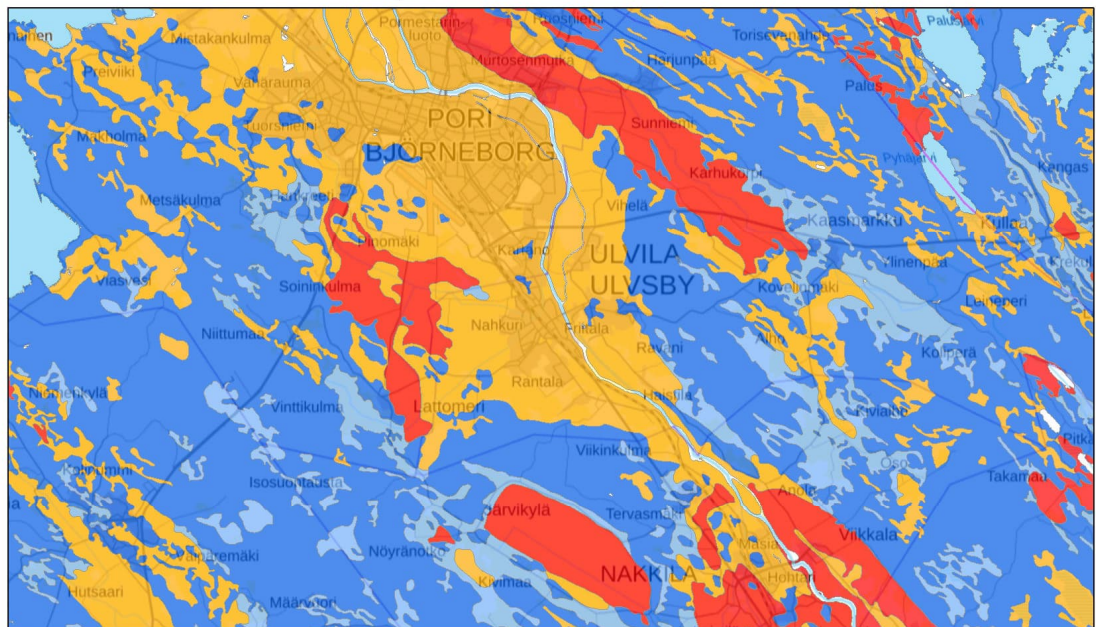


Kuva 3-1. Sulfidinäytteenottopisteet selvitysalueella maaperästä (1-3) ja ojasta (4) sekä asennettu pohjaveden tarkkailuputki (5).

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.

Happamat sulfaattimaat - Pori etelä



October 14, 2024

Esintymisen todennäköisyys
 Suuri
 Kohtalainen
 Pieni
 Hyvin pieni
 Hapan hiekka

Liitorinaja
 Mustalutke
 Kallioerähavainto ja tulkinna magneettiselta/sähkömagneettiselta kartalta
 Tukittu magneettiselta kartalta
 Tukittu sähkömagneettiselta kartalta
 Tulkinna perustuu kairausluteon

1:120,945
 0 1 2 4 mi
 0 1.5 3 6 km

© Geological Survey of Finland

Sulfaattimaiden esiintymisen todennäköisyys

3.1.3. Rakennettu ympäristö

Asuminen

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



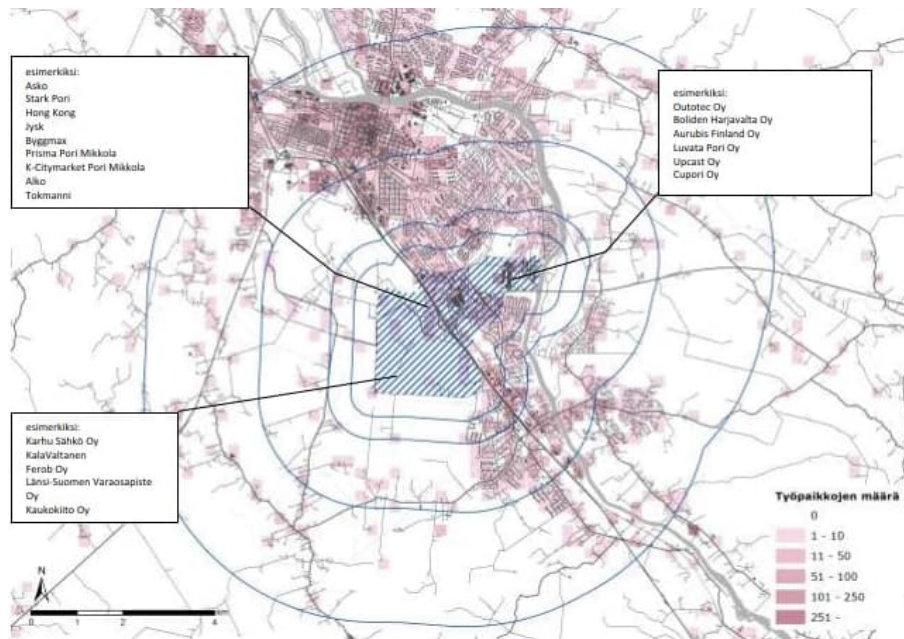
Kaava-alueen pohjoisosassa sijaitsevat asuinkiinteistöt.

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

Palvelut ja työpaikat

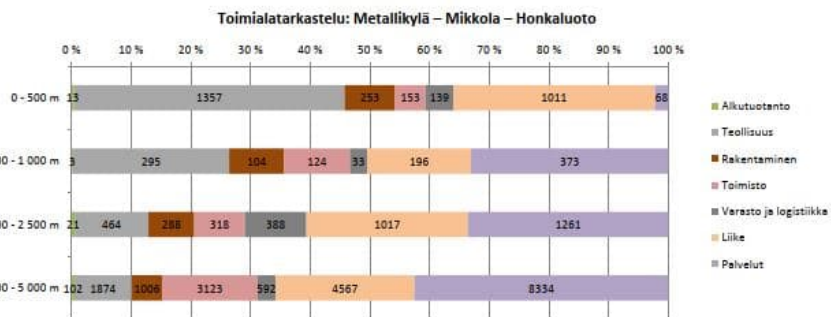
Kaava-alueella ei sijaitse palveluja.

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



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

FCG / Kaupunkiseutujen tulevaisuuden yritysalueiden kehittäminen, raportti 27.9.2018.



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

FCG / Kaupunkiseutujen tulevaisuuden yritysalueiden kehittäminen, raportti 27.9.2018.

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

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

Virkistys

Kaava-alueen virkistysellinen käyttö on vähäistä.

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

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

Tekninen huolto

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.

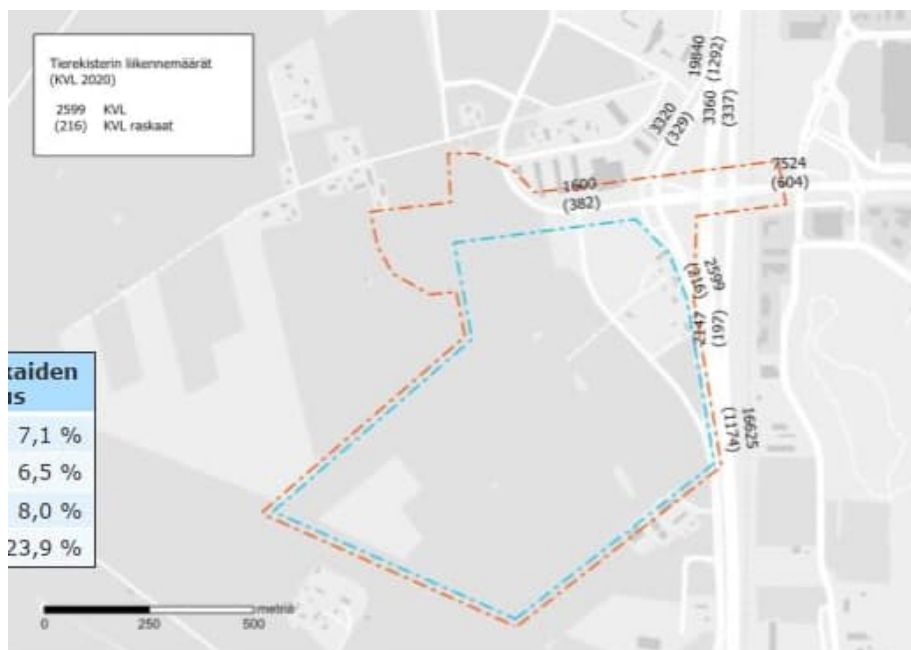


Ramboll / Kaava-alueen ympäristön liikenneverkko, 2020.

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.



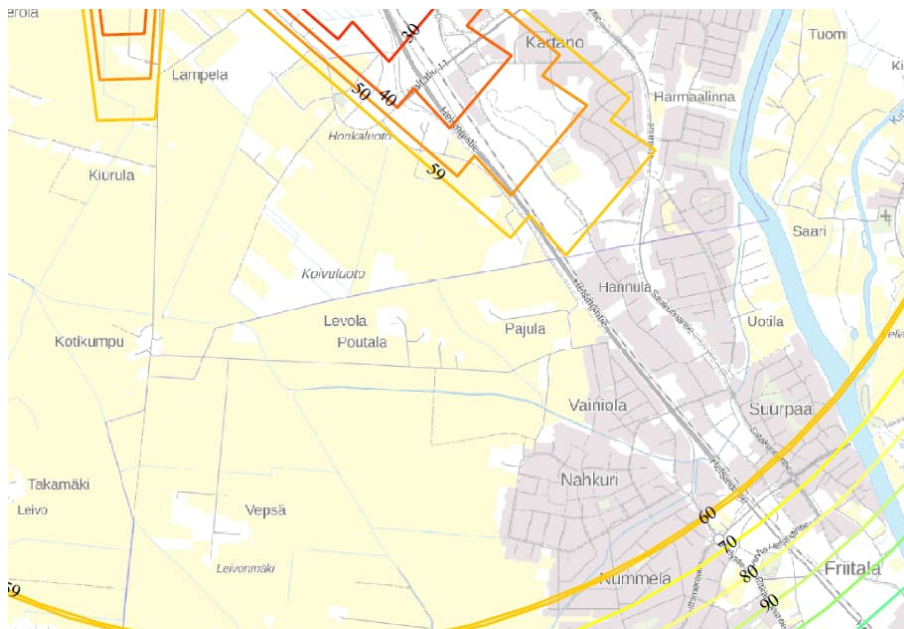
Ramboll / Tieräkisterin liikennemäärät, 2020.



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

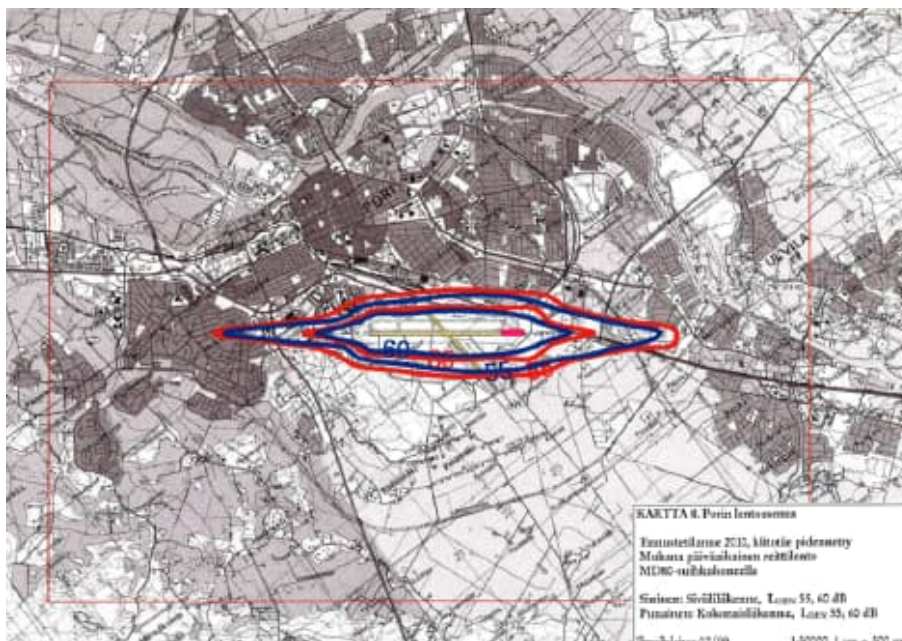
Lentoliikenne

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



Finavia / Lentoesterajoituspinnat, 2018.

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



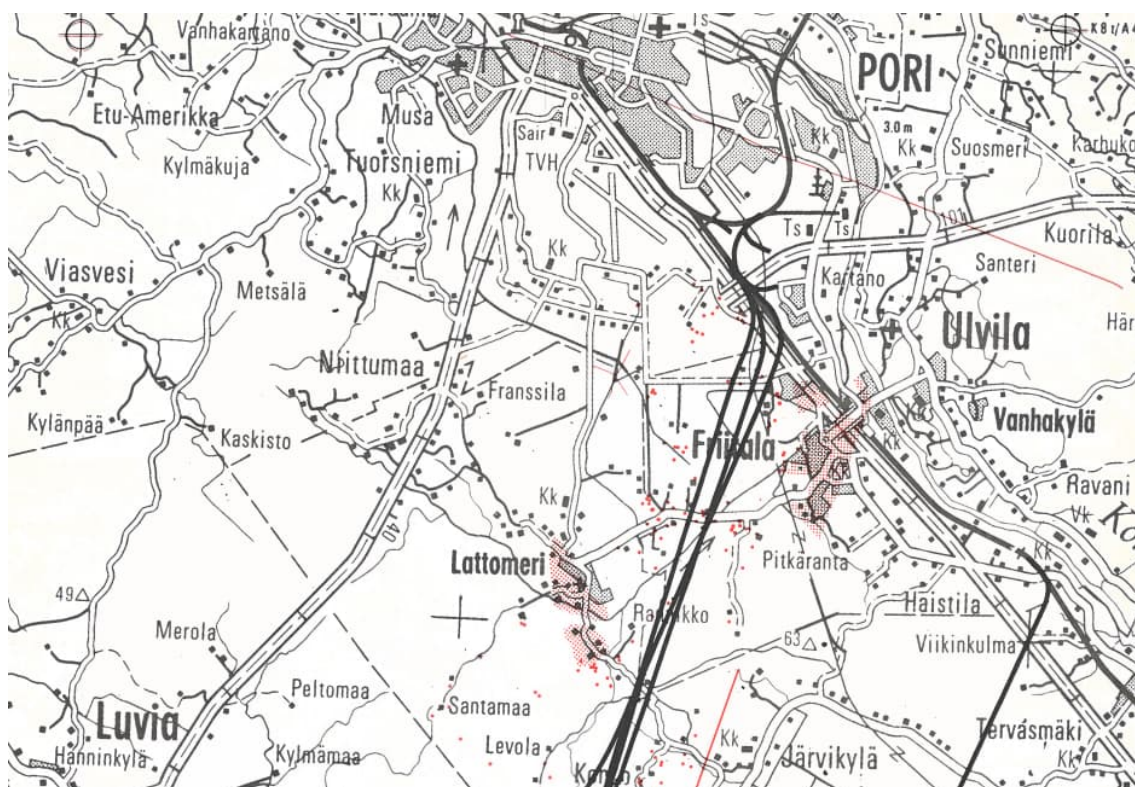
Finavia / Porin lentoaseman siviililentoliikenteen melunhallintasuunnitelma, 2019.

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

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

Raideliikenne

Kaava-alueen itäreunaan sijoittuu Uusikaupunki-Rauma-Pori-junaradan (Urpo-rata) linjaus. Ratayhteyden suunnittelu on aloitettu jo 1970-luvulla. Radan on suunniteltu välittävän sekä henkilö- että tavaraliikennettä ja suunnittelussa on varauduttu sähköiseen 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 neljä yksityisessä omistuksessa olevaa kiinteistöä.



Kaava-alueella ja 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:

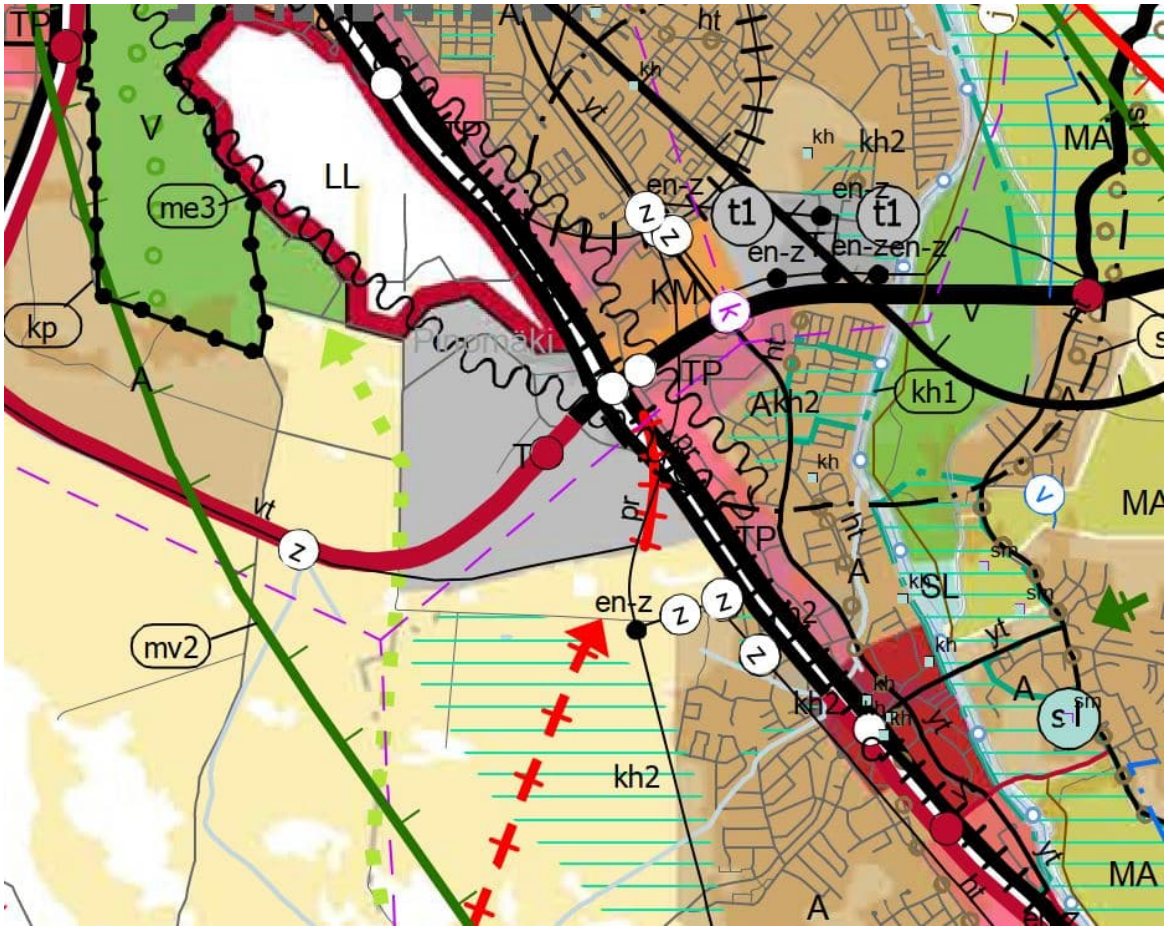
Maankäytön suunnittelulla on turvattava uuden pääradan toteuttamismahdollisuus.

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 selvitettävä 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.

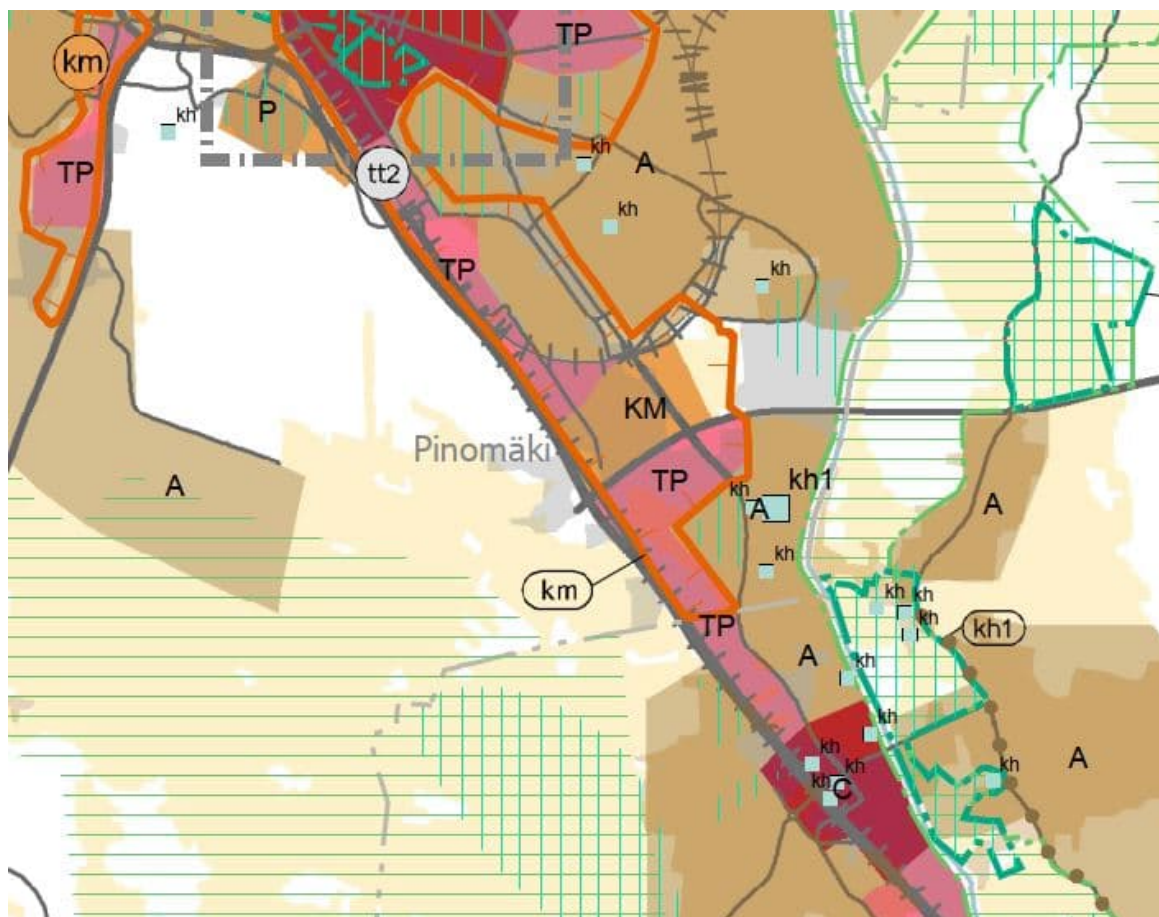


Satakuntaliitto / Ote maakuntakaavasta.

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

Suunnittelumääräys:

Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon alueen kokonaisuus, erityispiirteet ja ominaisuus 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.



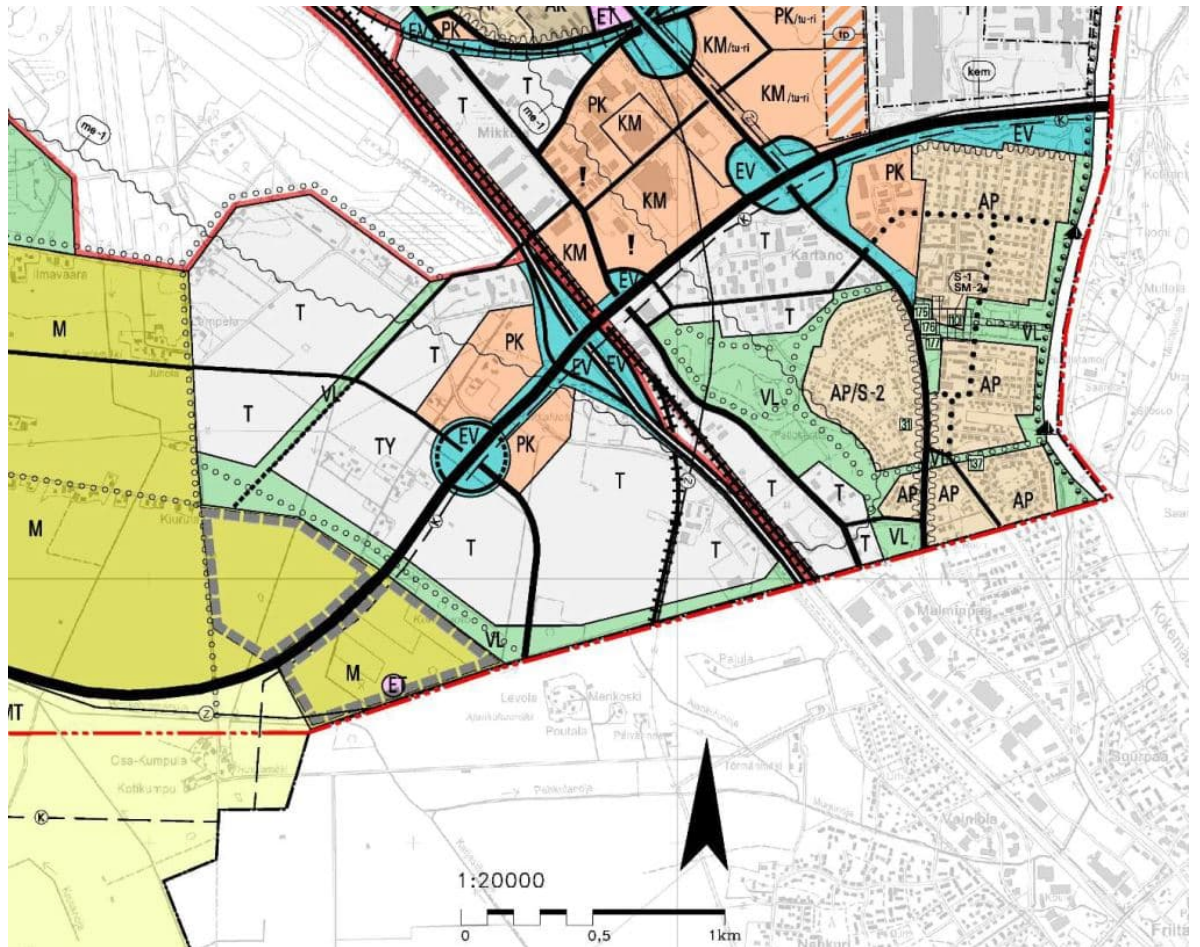
Satakuntaliitto / Ote vaihemaakuntakaavasta 2.

Yleiskaava

Kantakaupungin yleiskaavassa 2025 (KV 10.12.2007) suunnittelualue on:

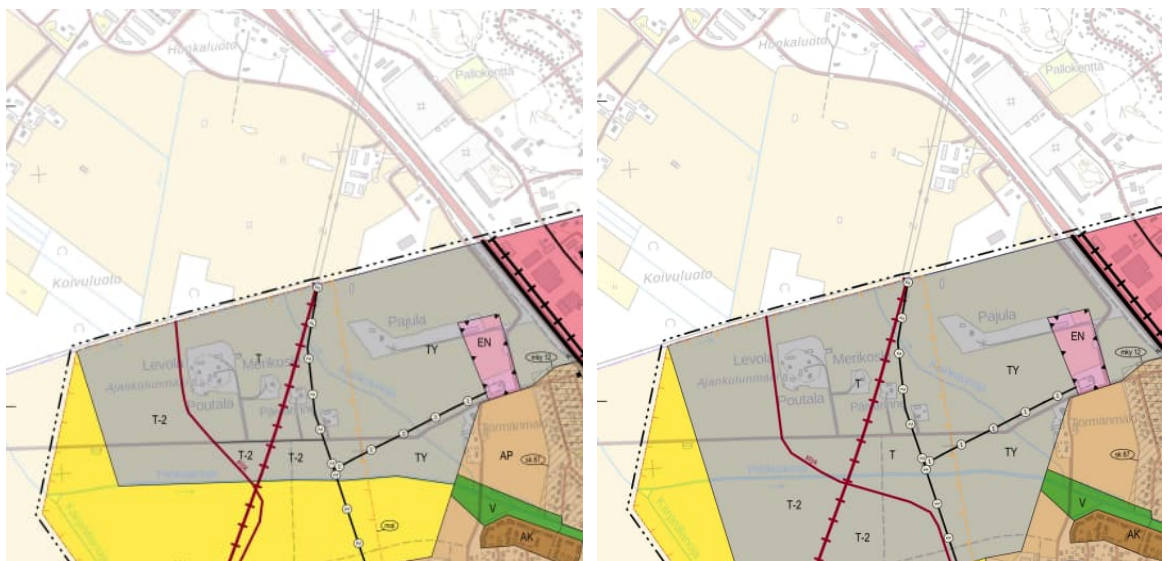
- Teollisuus- ja varastoaluetta (**T**).
- Yksityisten palvelujen ja hallinnon aluetta (**PK**).
- Lähivirkistysaluetta (**VL**).

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.

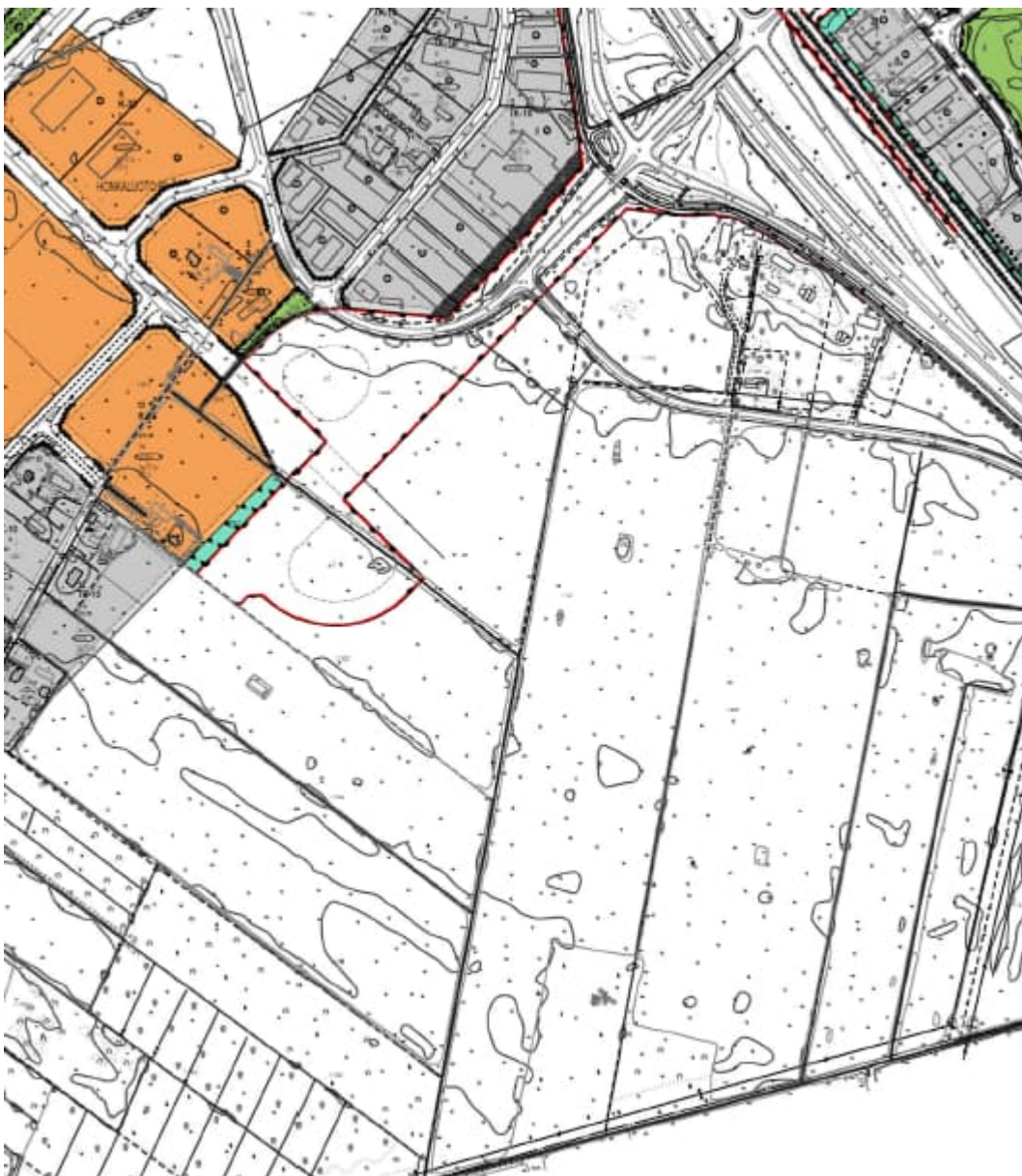
Alue rajautuu etelässä Ulvilan kaupunkiin. Ulvilassa on vireillä Keskustaaajaman yleiskaava 2045. Kaavaluonnoksissa on esitetty teollista toimintaa suunnittelualan eteläpuolelle.



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

Asemakaava

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



Ote ajantasa-asemakaavasta suunnittelualueella.

Pohjakartta

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

Rakennusjärjestys

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

Lähiympäristön kaavatilanne ja suunnitelmat

Lähin vireillä oleva 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.

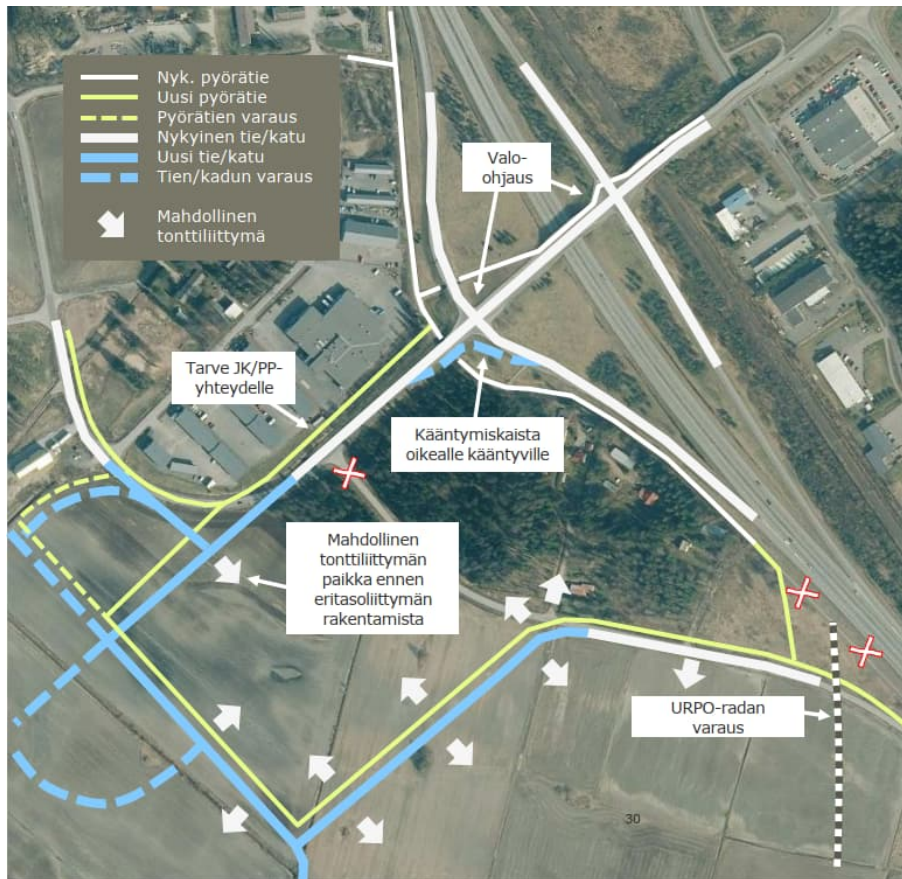
Kaava-alueen sijoittuminen valtateiden eritasoliittymän läheisyyteen tekee sen sijainnista otollisen liikennepalveluasemalle. Palveluasemat aiheuttavat paljon pistäytyvää liikennettä. Matkatuotosoppaan perusteella Honkaluotoon rakennettava palveluasema voisi aiheuttaa moottoriajoneuvoliikennettä 2000–3000 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 viikkaudesta riippuen pohjoisesta tuleva ramppi saattaa jonoutua.	Jos palveluasema toteutetaan, ramppiiliittymiin on syytä toteuttaa valo-ohjaus toimivuuden takaamiseksi.	Linkki tilanteeseen, jossa valo-ohjausta ei ole liikennejonotuu
70 000 k-m ² (20 %)	-	Nykyiset järjestelyt	Rajattila, 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. Ramppiiliittymät 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 ramppiiliittymien kapasiteettia on kasvatettava.	Linkki tilanteeseen, jossa liittymät toimivat avarajollaan

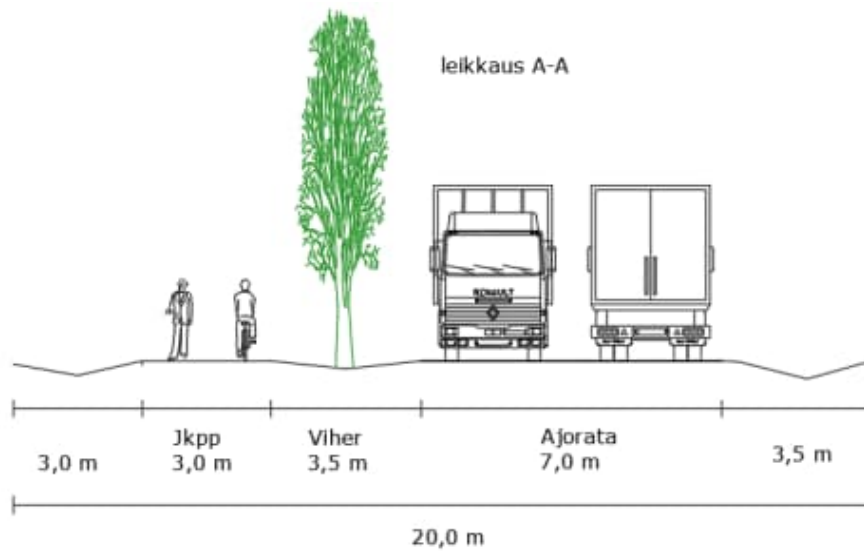
- Voimassa oleva asemakaava mahdollistaa 200 000 k-m² ja vireillä oleva kaava 154 000 k-m² (yhteensä 35 4000 k-m² nykyisen 45 000 k-m² lisäksi).

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 ramppiiliittymä tulkitaan eritasoliittymäksi ja kiihdytyskaista vaaditaan, paras ratkaisu on toteuttaa liittymien välinen osuus sekoittumiskaistana. Tällöin ohjeellinen liittymäväli 60 km/h nopeudella on 400 metriä, jolloin uutta liittymää pitäisi siirtää noin 100 metriä asemakaavaan suunnitellusta paikasta.



Ramboll / Liikenneverkon muutokset, 2020.



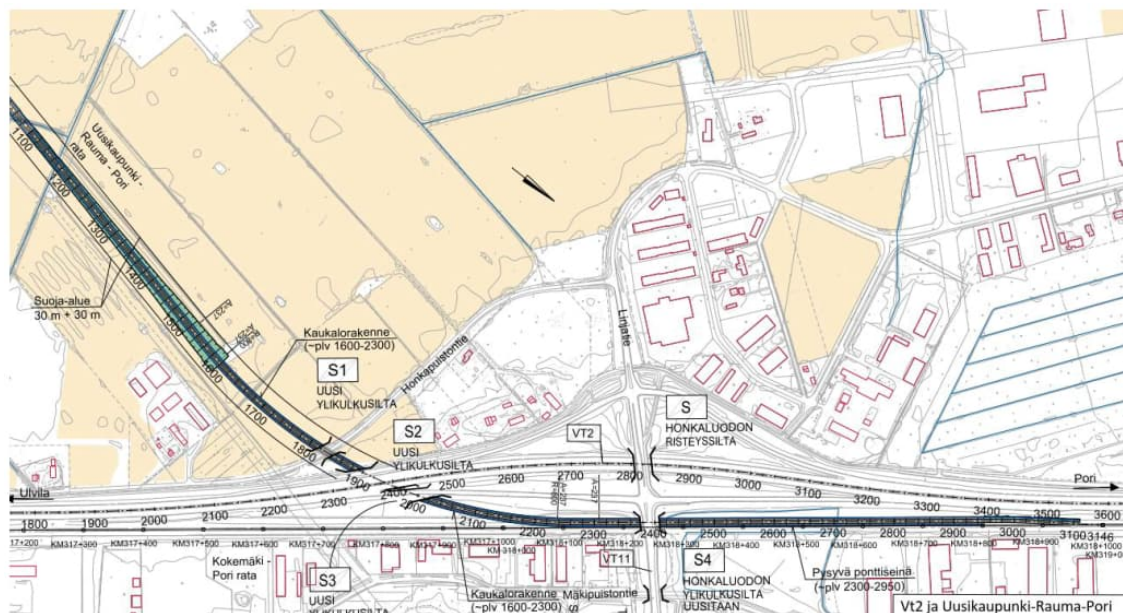
Ramboll / Tyyppipoikkileikkaus teollisuuskaduille, 2020.

URPO-radän aluevaraussuunnitelma

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

Aluevaraussuunnitelmassa esitetään kolme erilaista vaihtoehtoa radan ja valtatie risteämisestä.

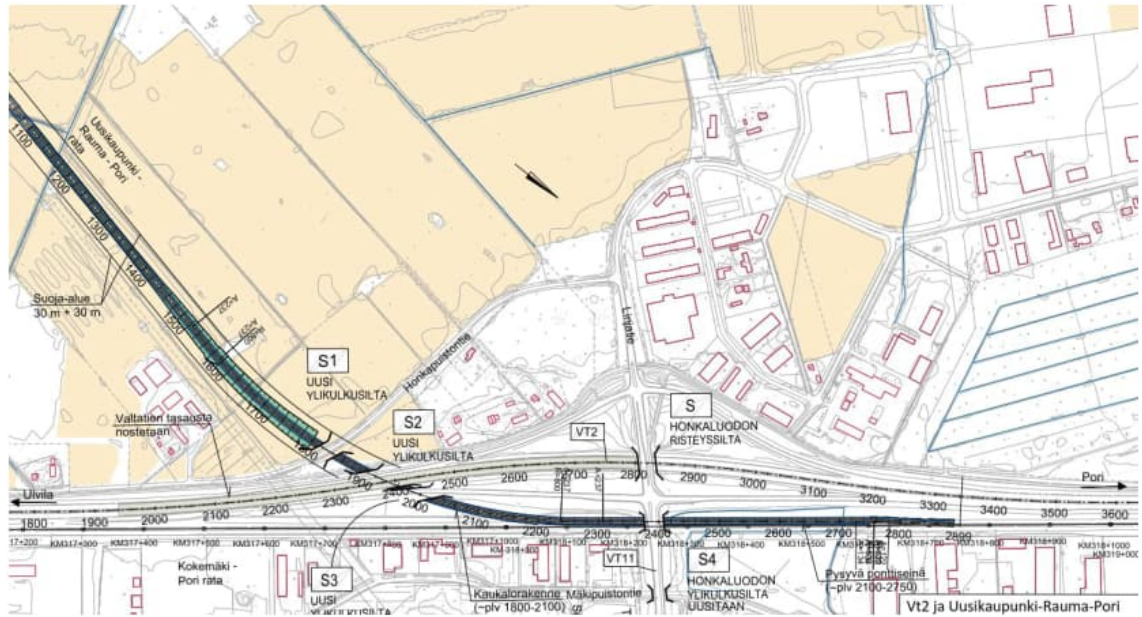
VE1A:



Ramboll / Aluevaraussuunnitelma VE1A, 2020.

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

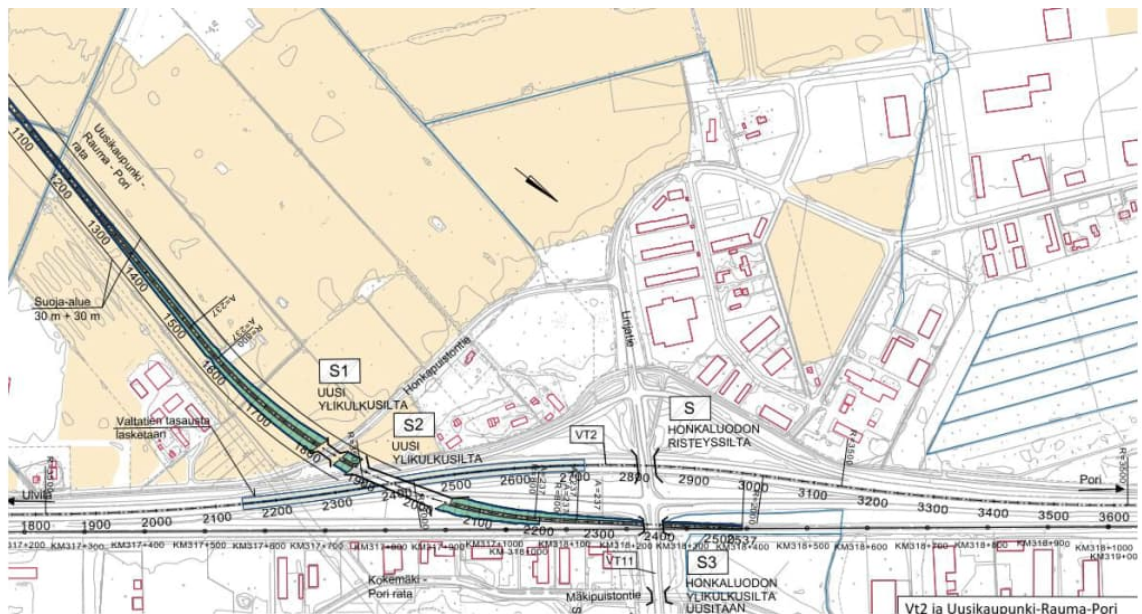
VE1B:



Ramboll / Aluevaraussuunnitelma VE1B, 2020.

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

VE2:



Ramboll / Aluevaraussuunnitelma VE2, 2020.

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

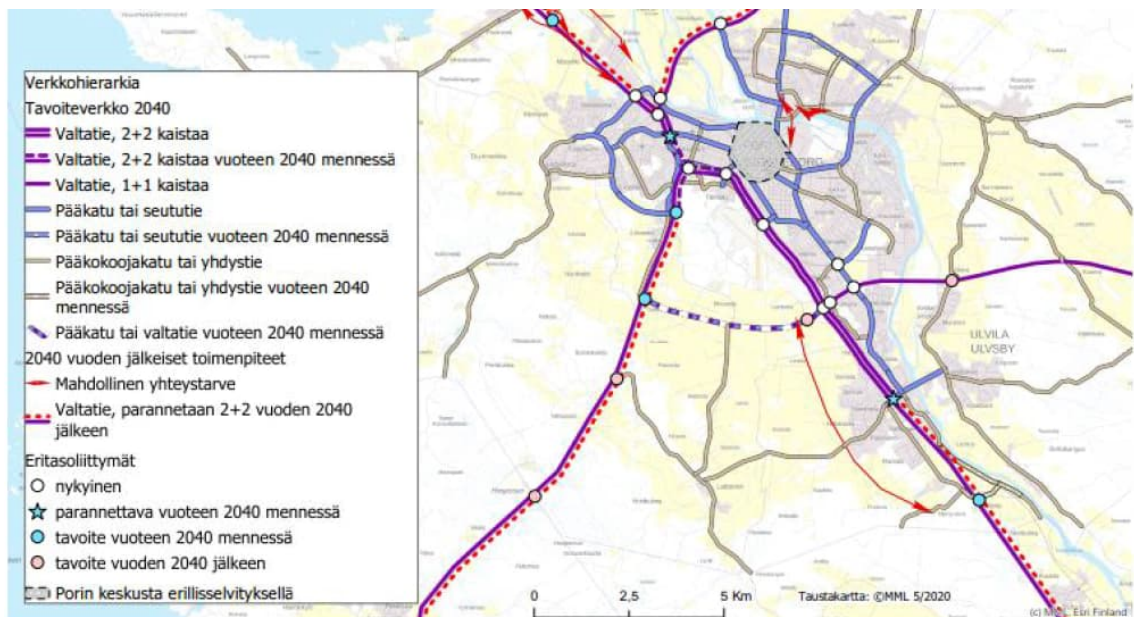
Aluevaraussuunnitelmassa on selvitetty Urpo-radon eri vaihtoehtojen alustavia rakentamiskustannuksia. Vertailujen perusteella vaihtoehto 2 on arvioitu alustavilta kustannuksiltaan edullisimmaksi.

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 liikene sekoittuu paikalliseen työmatkaliikenteeseen. Uusi tieyhteys lyhentäisi matkaa noin 5 kilometriä. Toimenpiteiden tavoitteena on täydentää alueen päätieverkko puuttuvalla yhteydellä ja siten parantaa koko Satakunnan ja paikallisemmin Honkaluodon logistiikka-alueen kuljetusten toimintaedellytyksiä. Valtatie 11 jatkeen rakentamisella Honkaluodon logistiikka-alueen saavutettavuus mm. Rauman sataman suuntaan parantuisi merkittävästi. Ulvilan suuntaan valtatie jatkeelta olisi mahdollista rakentaa katu-yhteys Vainiolan länsipuolelta Kettumetsän teollisuusalueelle. Valtatie 11 jatkeelle osittain päällekkäinen toimenpide on valtatie 2 kehittäminen Porin keskustan kohdalla, joka parantaa hieman kuljetusten sujuvuutta myös valtateiden 8 ja 11 välillä.

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



Ramboll / Porin tie- ja katuverkkosuunnitelma, 2021.

4. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

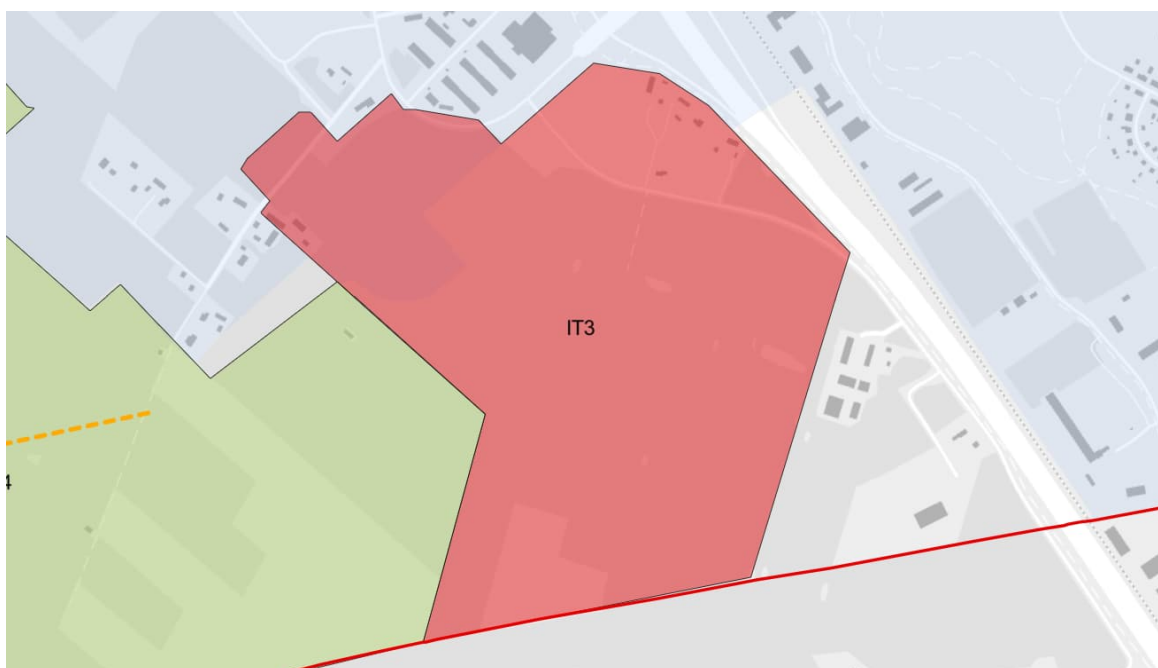
4.1. Asemakaavan suunnittelun tarve

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. Kaavatyö on kaavoituskatsauksessa 2024-26 kohteena IT3.



Kaavoituskatsaus 2024-26, kohdealue

4.3. Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1. Osalliset

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

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

4.3.2. Vireilletulo ja asemakaavaluonnos

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

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

4.3.3. Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

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

Vireilletulon mielipiteissä todetaan (ote/tiivistelmä):

1 Lattomerén viljelysaukean kuivatusyhtiö:

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

Vireilletulon ennakkolausunnoissa todetaan (ote/tiivistelmä):

2 Pori Energia Oy Energiapalvelu:

Alueelle on saatavilla kaukolämpö.

3 Varsinais-Suomen ELY –keskus:

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

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

4 Ympäristö- ja lupapalvelut –toimiala:

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

5 Satakunnan museo:

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

6 Traficom / liikenne- ja viestintäministeriö:

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

7 Satakuntaliitto:

Satakunnan vaihemaakuntakaavassa 2 on osoitettu kaava-alueen lounaispuolelle 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 rinnakkaisyydet sekä vt11 jatko-osuudelle rakennettavan eritasoliittymän tilatarpeet.

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

Ei luonnosvaiheen mielipiteitä.

Luonnosvaiheen ennakkolausunnoissa todetaan (ote/tiivistelmä):

8 Elinvoima- ja ympäristötoimiala:

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

9 DNA Oyj:

Ei huomauttamista.

10 Varsinais-Suomen ELY-keskus:

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

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

Kaava-alueen pohjoispuolella, voimassa olevan asemakaavan LT-alueella, sijaitsee maantie/ 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 tulee edellyttämään valtatie tiealueen leventämistä. Radan linjaus sekä mahdolliset muutokset tiehen ja sen rampeihin tulisi selvittää, sillä uudet järjestelyt tulevat mitä todennäköisimmin vaikuttamaan ko. kaava-alueen pohjois- ja koillisreunaan ja tie- ja rata-alueille on varattava lisää tilaa. Suunnittelussa tulee varautua myös Tampere-Pori radan kaksoisraiteeseen. Kaavasta on tarpeen saada myös väyläviraston lausunto.

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

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

Rakennuskorkeuksissa tulee ottaa huomioon lentoliikenteen aiheuttamat rajoitukset.

Suunnittelualueen pohjoisen metsäalueen osalta on tarpeen tehdä luontoselvitys.

11 Pori Energia Oy Energiapalvelu

Alueelle rakennettaviin kiinteistöihin on saatavilla kaukolämpö. Ei muuta huomauttamista.

12 Pori Energia Sähköverkot Oy

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

13 Satakuntaliitto

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

sema-alueen vaikutusten arviointiin.

Satakuntaliitto lausui Porin Honkaluodon asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, että liikennetarkastelussa tulee ottaa huomioon URPO-radon linjaus, valtatie 2 rinnakkaistie sekä valtatie 11 jatko-osuudelle rakennettavan eritasoliittymän tilan tarpeet. URPO-radon linjaus on huomioitu asemakaavaluonnoksessa. Eritasoliittymän sijaintia ja valtatie 2 muita tie- ja katu-järjestelyjä olisi hyvä tutkia käynnistyneessä Porin tie- ja 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 suunnittelualuetta laajemmalla alueella. Satakuntaliitto esittää kaava-alueen laajentamista siten, että liikennejärjestelmä tulisi kokonaisuudessaan suunnitelluksi yhdessä asemakaavassa.

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

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

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

14 Liikenne- ja viestintävirasto/Traficom

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

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

15 Porin Vesi

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

Mielipiteet ja ennakkolausunnot ovat nähtävissä asiakirjoissa.

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

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

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

4.3.4. Viranomaisyhteistyö

Yhteistyö on hoidettu pääosin lausuntomenettelyllä.

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu on pidetty 28.5.2020.

Viranomaisneuvottelun muistio on kaavaselostuksen liitteenä 7.

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

4.4. Asemakaavan tavoitteet

4.4.1. Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Maakuntakaavan tavoitteet

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

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

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

Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet

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

Yleiskaavan tavoitteet

Valtatien 2 suuntaisen yritysalueen, joka ulottuu yli kuntarajojen, vetovoima ylittää muut alueet. Kettussa 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 keskustaajaman länsipuolista ohitustietä varten.

Honkaluoto sijaitsee nauhakaupungin keskeisessä solmukohtassa, valtateiden 2 ja 11 risteyksessä Ulvilan rajalla. Valtateihin tukeutuvaa kuljetus- ja jakelujärjestelmää tarvitseville yrityksille on mahdollisuus 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 liikenneratkaisuihin. Valtatien jatke voidaan toteuttaa joko valtatie tai pääkatuna.

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

Alueelle ei osoiteta asumista tai virkistysaluetta.

VT 11 jatkeen eteläpuolelle osoitetaan esimerkiksi liikennepalveluaseman toimintoja mahdollistava korttelialue.

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

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

Kaava-alueen etelä- ja itäreunoille osoitetaan aluevaraukset 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.

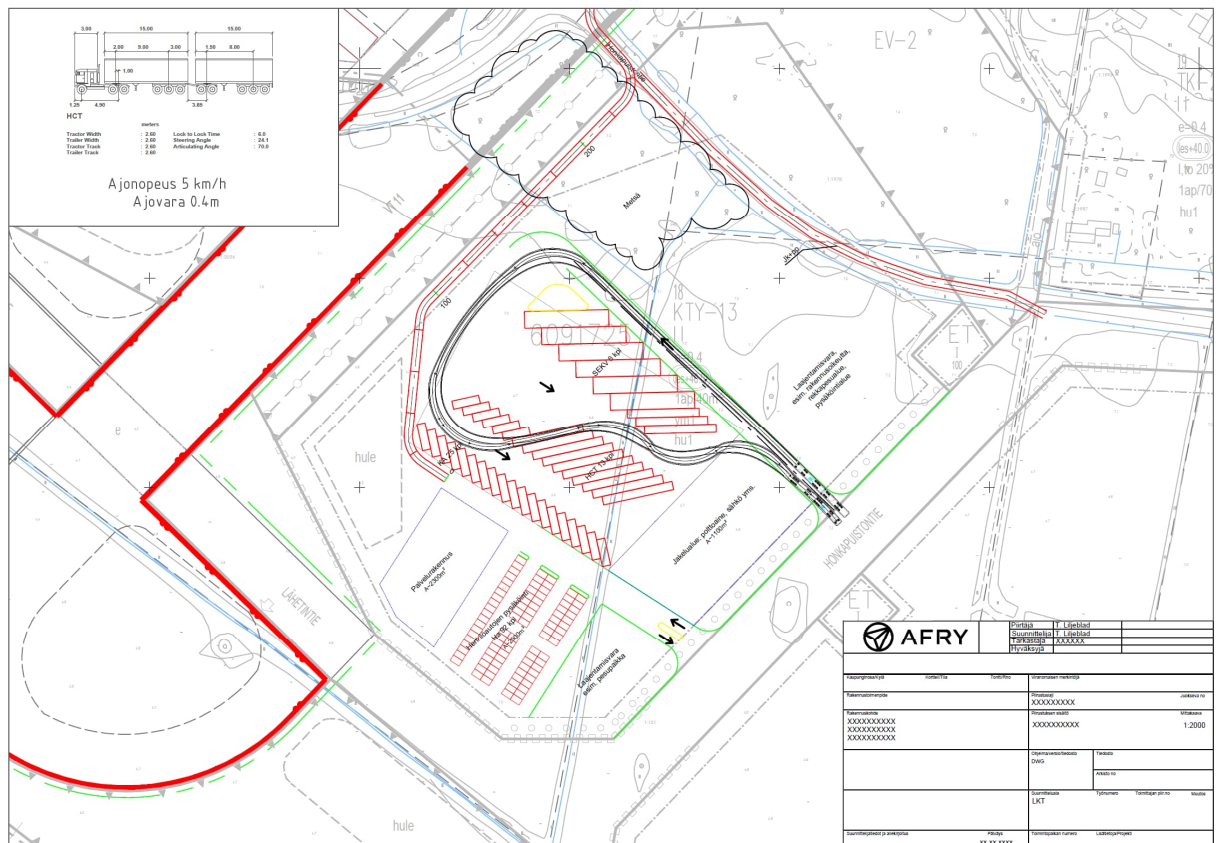
Kaava-alueen koko on noin 67,3 ha.

Kaavassa muodostuu:

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

5.1.3. Palvelut

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



AFRY, Liikennepaikan luonnos, aluesuunnittelua. 8/2024

5.2. Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

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

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

5.3. Aluevaraukset

5.3.1. Korttelialueet

KTY-13 - Toimitilarakennusten korttelialue.

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

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

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

T-17 - Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.

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

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

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

5.3.2. Muut alueet ja määräykset

LR - Rautatiealue.

LT - Liikennealue

ET - Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.

EV - Suojaviheralue.

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

YLEISET MÄÄRÄYKSET:

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

Rakentamisessa on huomioitava raideliikenteen aiheuttaman tärinän riskit.

Jätehuoltotilat tulee sijoittaa rakennuksen sisään tai aidattuun katokseen.

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

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

Alueen tonttien rakennuslupa-asiakirjoihin tulee sisältyä maaperäselvitys.

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

Tontin rakentamisesta muodostuvat maamassat tulee hyödyntää tontilla.

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

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

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

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

Viivytsaltaiden rakentamisessa tulee käyttää luontopohjaisia ratkaisuja. Viivytsrakenteiden tulee tyhjentyä 24 tunnin kuluessa täyttymisestään.

Alueella ei hyväksytä maanalaisia hulevesien viivytsrakenteita.

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

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

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

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

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

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

Pysäköinti – autot:

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

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

KTY-13 korttelialueella autopaikkoja on rakennettava vähintään seuraavasti:

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

K-39 korttelialueella autopaikkoja on rakennettava vähintään seuraavasti:

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

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

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

Pysäköinti - polkupyörät:

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

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

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

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

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

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

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

5.4. Kaavan vaikutusten arviointi

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

5.4.1. Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Asuminen ja väestö

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

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

Liikenne

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

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

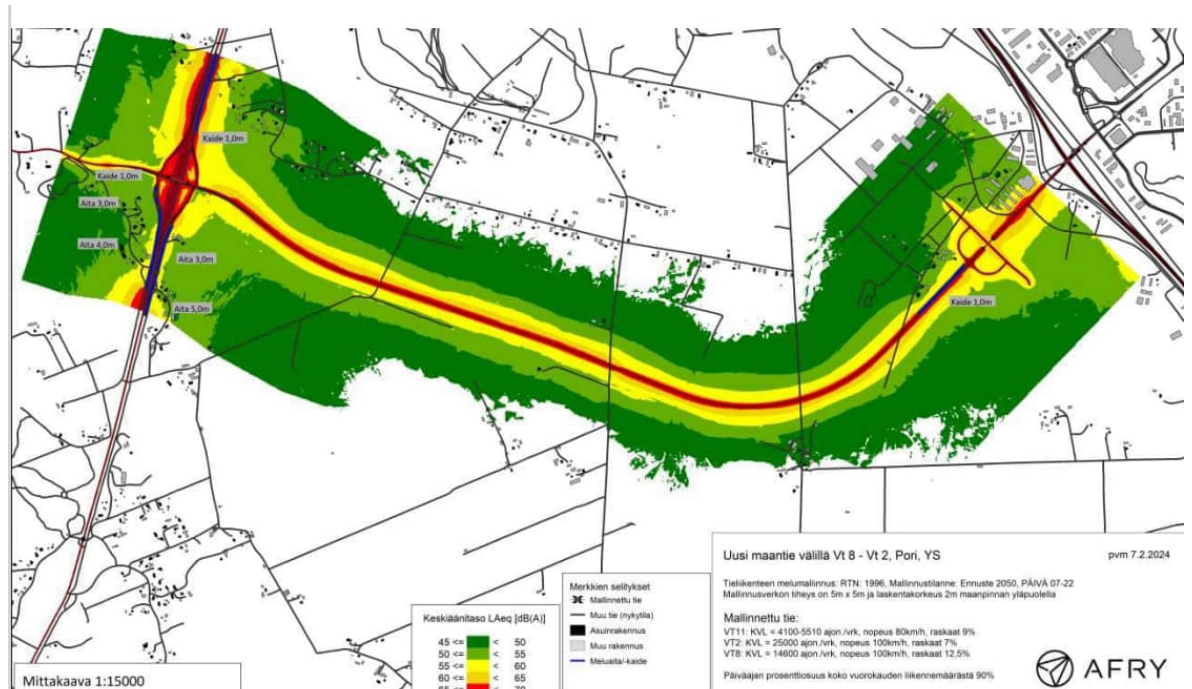
Kaavatyön yhteydessä on laadittu liikenneselvitys, jonka toimivuustarkasteluiden pohjana on ollut nykytilanteen liikenneverkko sekä laskennoista saadut liikennemäärät ja suuntautuminen liittymissä. Honkaluodon yritysalueen nykyisellä teollisuusrakentamisen määrällä ja liikennepalveluaseman rakentuuessa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

Vt2-vt8 välille suunnitteilla oleva tieyhteys.

Hankkeen lähtökohdat

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

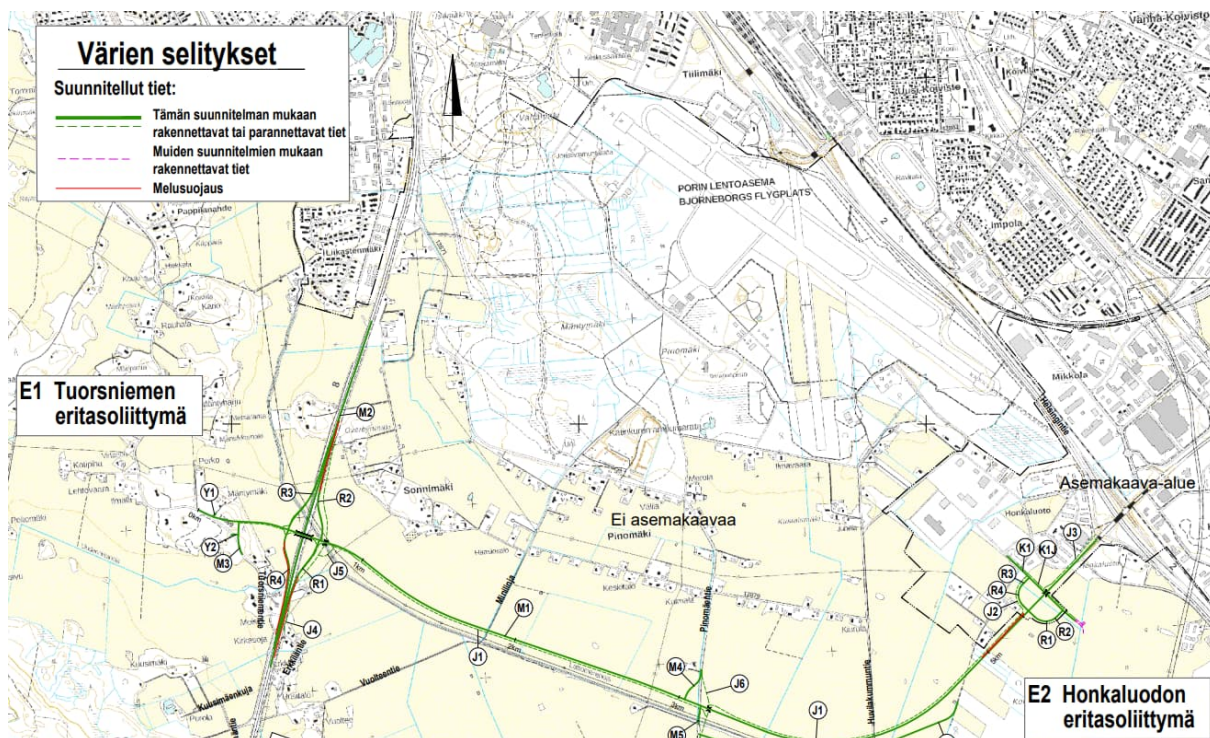
Vt 2 on yksiajoratainen vilkasliikenteinen valtatie, jonka liikennemäärä on noin 18 700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tieosuus Porin kohdalla on altis ruuhkautumisille. Porin keskustan kohdalla on sattunut useita liikenneonnettomuuksia.



Melumallinnus uudelle tieyhteydelle (AFRY, 2/2024)

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

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



Ote yhteysuunnitelmasta (ELY, AFRY 2/2024)

Hankkeen tavoitteet

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

Suunnittelukohde

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

Hankkeen aikataulu

Tavoitteena on saada yleissuunnitelma nähtäville keväällä 2025.

Raideliikenne

Kaava-alueen itäreunaan on osoitettu aluevaraus Uusikaupunki-Rauma-Pori – radalle. Urpo-radnan 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-radnan tasaus suhteessa valtatiehen vaikuttaa myös Honkapuistontien tasaukseen.

Palvelut ja työpaikat

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

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

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

Maisemakuva

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

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

Virkistys

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

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

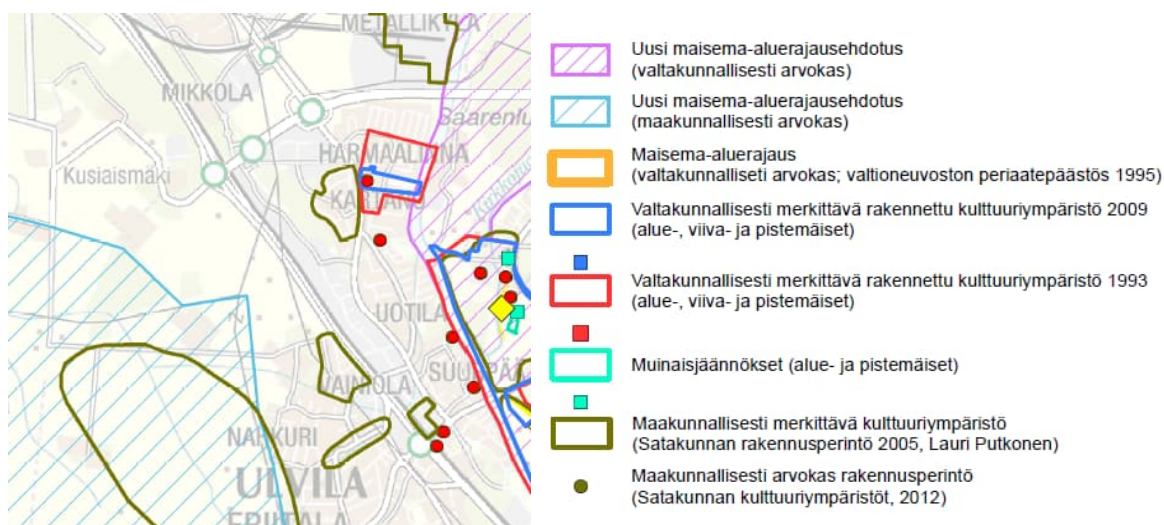
Ihmisten elinympäristö

Kaava-alueella taajamarakennetta laajennetaan pääosin viljelykäytössä olevalle alueelle.

Kaava-alueen toiminnot vahvistavat 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 metsä-alue. Kooltaan noin 2 ha:n alue sijoittuu valtatie ja yksityistien väliin. Kaavan vaikutukset luonnonympäristöön jäävät vähäisiksi.

Rakennettu kulttuuriympäristö

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



Otos Lattomerens kulttuurimaisema-alueen kartasta

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

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

Tekninen huolto

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

5.4.2. Kaavan toteuttamisen ilmastovaikutuksia

Porin kaupungin ilmastopäästöjen vähennystavoitteet.

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

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

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

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

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

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

Arviointeja

Hiilijalanjälki

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

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

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

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

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

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

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

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

Tässä kaavaselostuksessa ei arvioida liike- tai tuotantorakennusten energiankulutusta.

Liikenteen päästöistä

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

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

Henkilö- ja pakettiautoliikenne

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

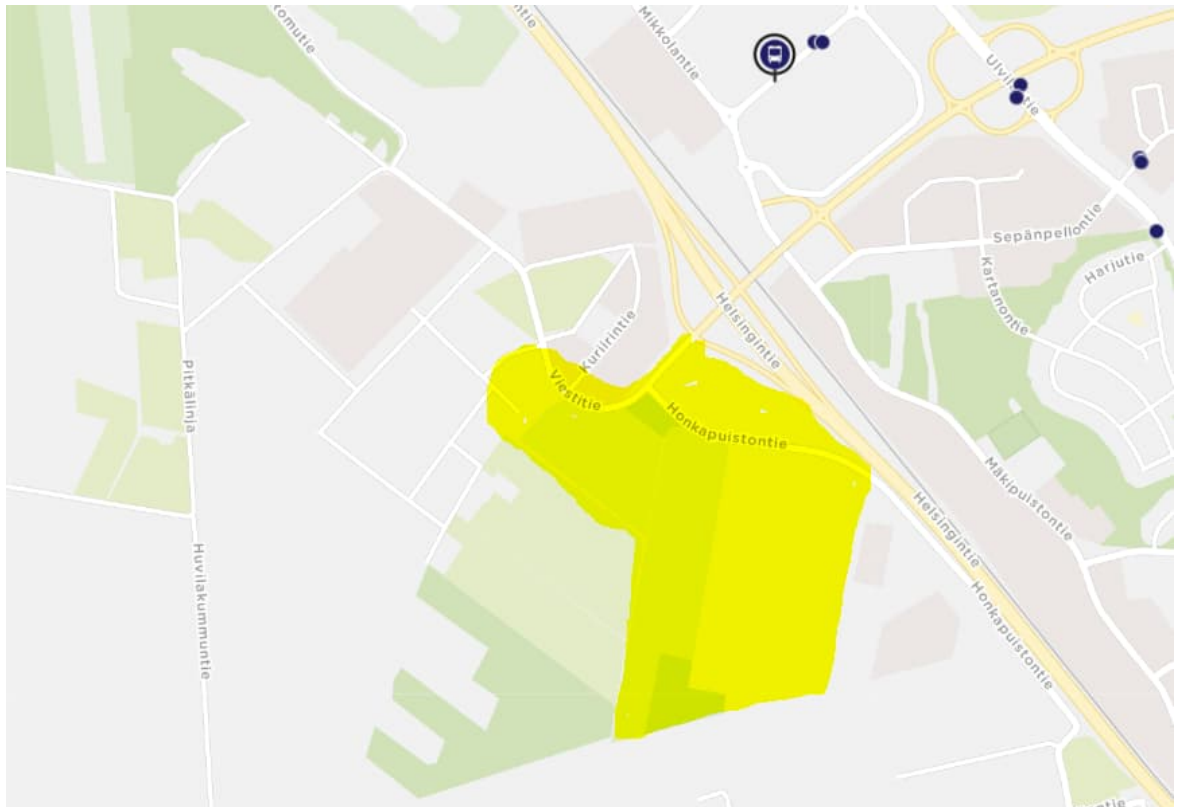
Kaavan toteutumisen jälkeen ajot kaava-alueella kasvavat n. 6000 ajoon/vrk. Näillä tiedoilla saadaan vastaavasti uusille päästöille lukema, joka vastaa noin 2327,9 kg hiilidioksidipäästöjä vuorokaudessa. Vuotuseksi päästöjen määräksi arvioidaan noin 849,7 tonnia.

Raskas liikenne

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

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

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



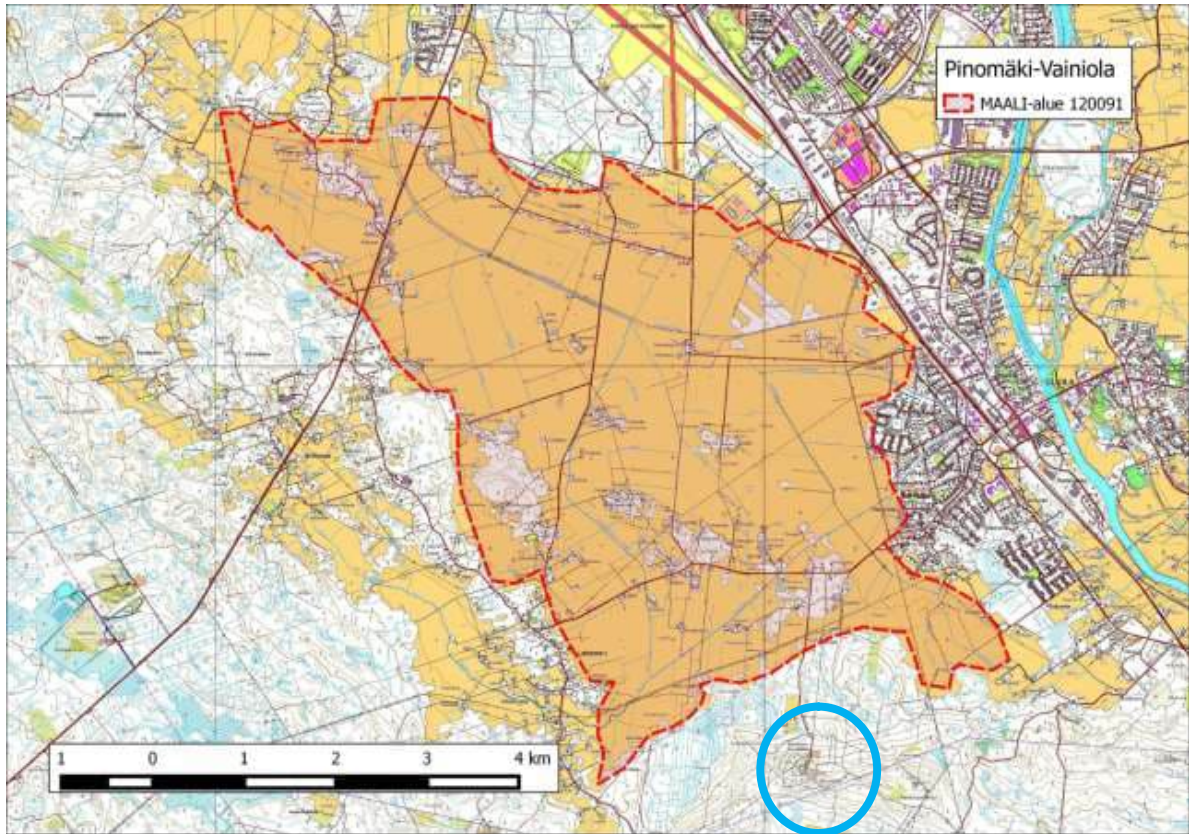
Kaava-alueen lähistön Porin sisäisen joukkoliikenteen lähimpiä seisakkeita.

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

5.4.3. Kaavan vaikutuksia luontoon

Linnut:

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



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

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

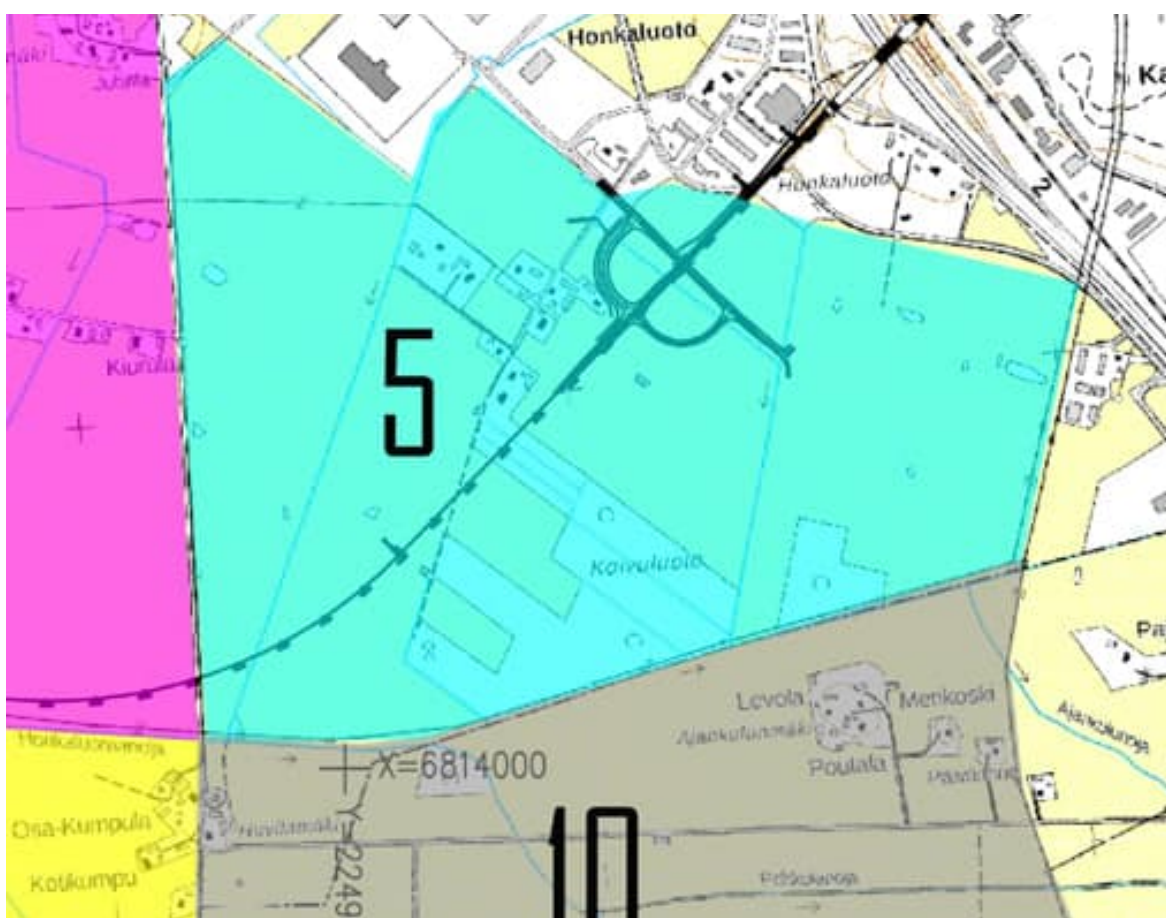
Vuoden 2023 raportissa kaava-alue kuuluu selvityksen osa-alueeseen 5. Selvityksen kohdelajeina ovat suurikokoiset muuttajalinnut, kuten joutsenet, hanhet, isommat vesilinnut, päiväpetolinnut, kurjet, kahlaajat, lokit, kyyhkyt ja pöllöt, naakka, varis ja mustavaris. Pikkulintuja ei otettu laskennassa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

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

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

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

Taulukko 7. Havaitut levähtäjät osa-alueella 5.



Osa-alueen 5 rajaus

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

Vuoden 2024 lisäselvityksessä aluerajaukset ovat samat ja alueella 5 on havaittu levähtävän maalis-toukokuussa kaikkiaan yli 3200 lintua, joista hanhilajeja oli noin 2400. Muuttohuippu osui huhtikuun alkuun. Luku on otanta havainnointipäiviltä ja todellinen lintujen määrä on tätä huomattavasti suurempi.

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

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

Liito-oravat:

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

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

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

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

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

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

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

Raportin johtopäätös:

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

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

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



Eri reittivaihtoehtoja Liito-oravan liikkumista tukemaan.

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

Kaavan vaikutuksia alueen kasvistoon:

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

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

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

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



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

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

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

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

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

5.5. Kaavamerkinnät ja –määräykset

Kaavamerkinnät ja –määräykset on esitetty kaavaselostuksen liitteessä 3.

5.6. Nimistö

Kaava-alueella annetaan uusia nimiä seuraavasti:

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

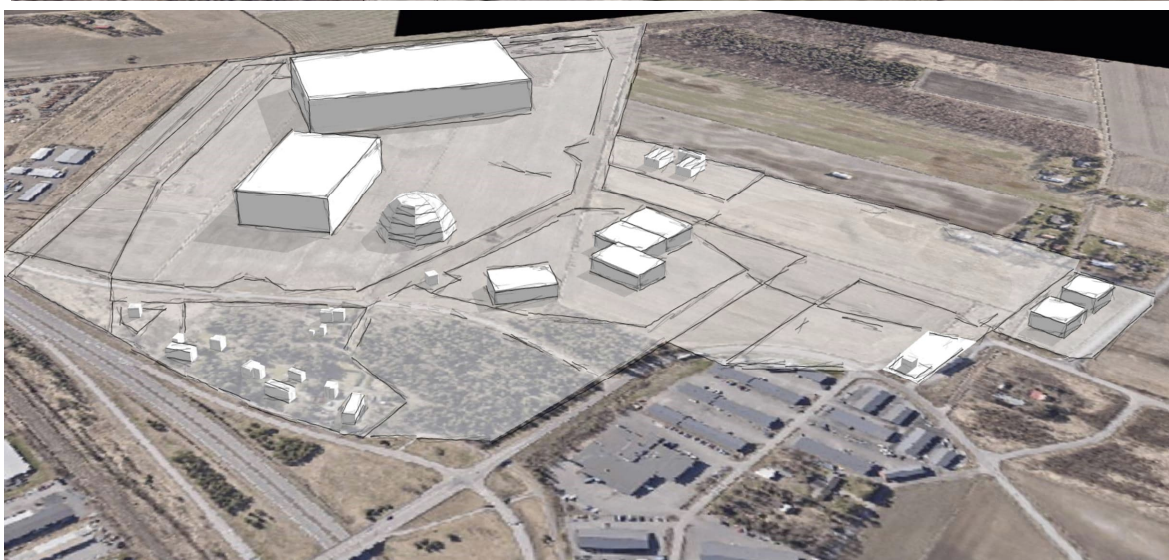
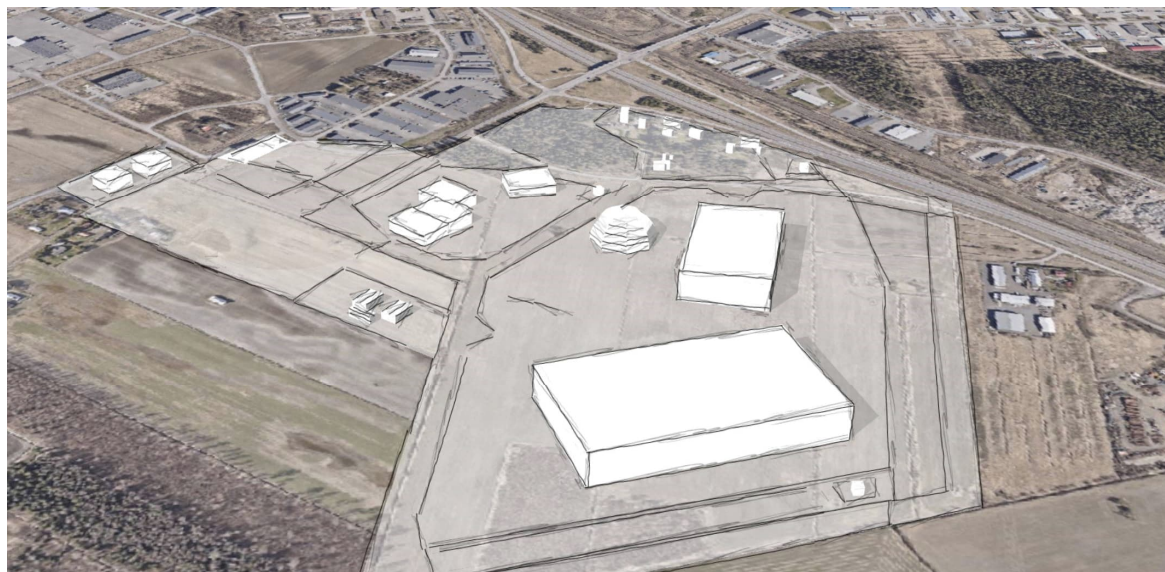
Puistoalue RAHTIPUISTO laajenee kaavamuutosalueella.

Katualue: RAHTITIE muuttuu kaavamuutosalueella

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

6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

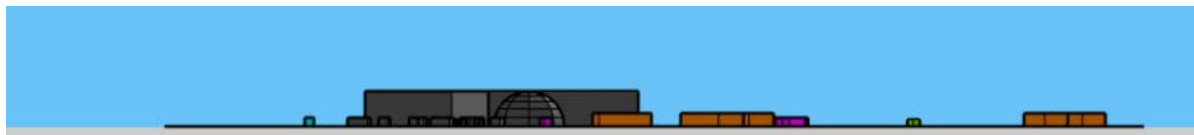
6.1. Toteutusta havainnollistavat suunnitelmat



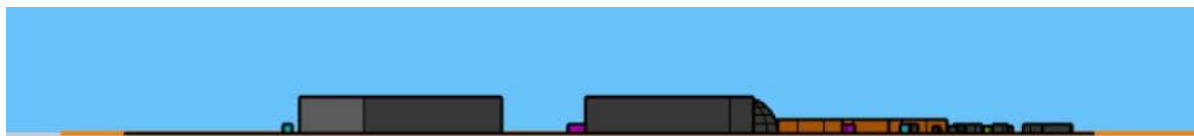
Luonnosvaiheen havainnekuvia suunnittelualueesta, rakennusten massoitteita maksimikorkeuksilla

Aluejulkisivut

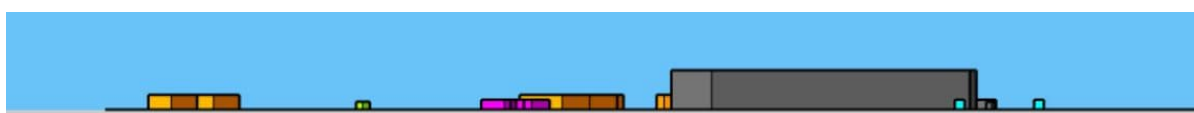
Alueen 3D-maastomallista ja rakennusmassoittelusta tehdyt havainnollistavat luonnosvaiheen alueleikkaukset



Pohjoisesta



Idästä

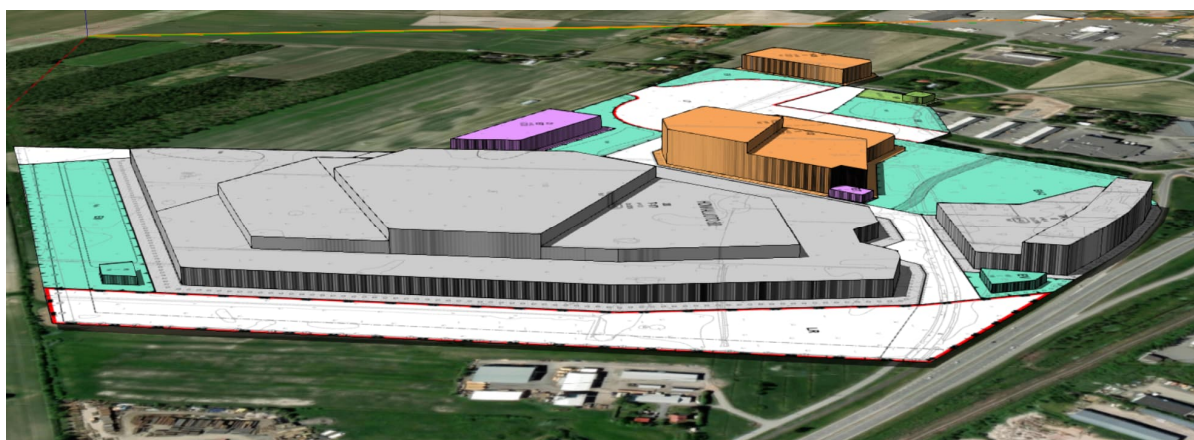


Etelästä



Lännessä

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



Rakentamisen maksimikorkeus + 40 m N2000-järjestelmässä.

6.2. Toteuttaminen ja ajoitus

Toteuttaminen voidaan aloittaa asemakaavan tultua voimaan.

6.3. Toteutuksen seuranta

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

6.4. Muutoksia asiakirjoihin

Kaavaselostusta on päivitetty ehdotusvaiheen palautteiden perusteella.

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

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

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

Kaavakarttaan on lisätty istutettavien alueiden merkintöjä.

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

T-17 alueen lounaiskulmaa on muokattu maisemoinnin kannalta suotuisammaksi.

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

Lisätty VARELY/812/2023 -päätös kaavan materiaaleihin.

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

Asemakaavaselostus on sähköisesti allekirjoitettu Porin kaupungin asianhallintajärjestelmässä.

26.11.2024, päiv 21.3.2025.

Risto Reipas

kaupunkisuunnittelupäällikkö

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Pori	Täyttämispvm	18.11.2024
Kaavan nimi	Honkaluoto 80. kaupunginosan 1. asemakaava ja asemakaavan muutos 609 1725		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	27.6.2022
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	19.2.2020
Pysyvä kaavatunnus		Kunnan kaavatunnus	6091725
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	67,2289	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	56,7901
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	10,4388

Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]	
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

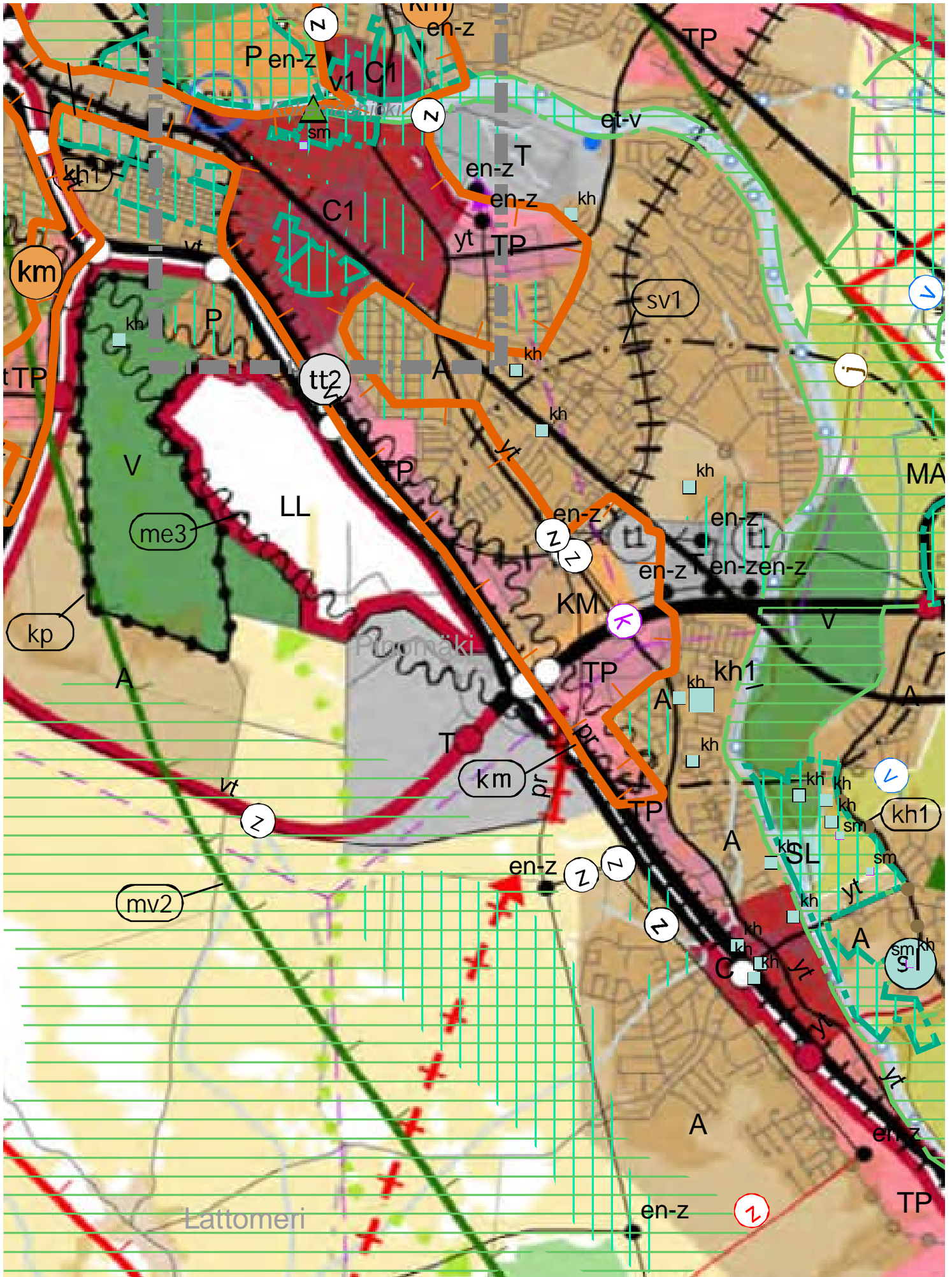
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m ² ±]
Yhteensä	67,2289	100,00	306665	0,46	56,7901	292780
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	5,8619	8,7	27943	0,48	2,3906	14058
T yhteensä	29,4673	43,8	275405	0,93	29,4673	275405
V yhteensä	0,3990	0,6	100	0,03	0,2135	100
R yhteensä						
L yhteensä	17,4374	25,9			11,9828	
E yhteensä	14,0633	20,9	3217	0,02	12,7359	3217
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

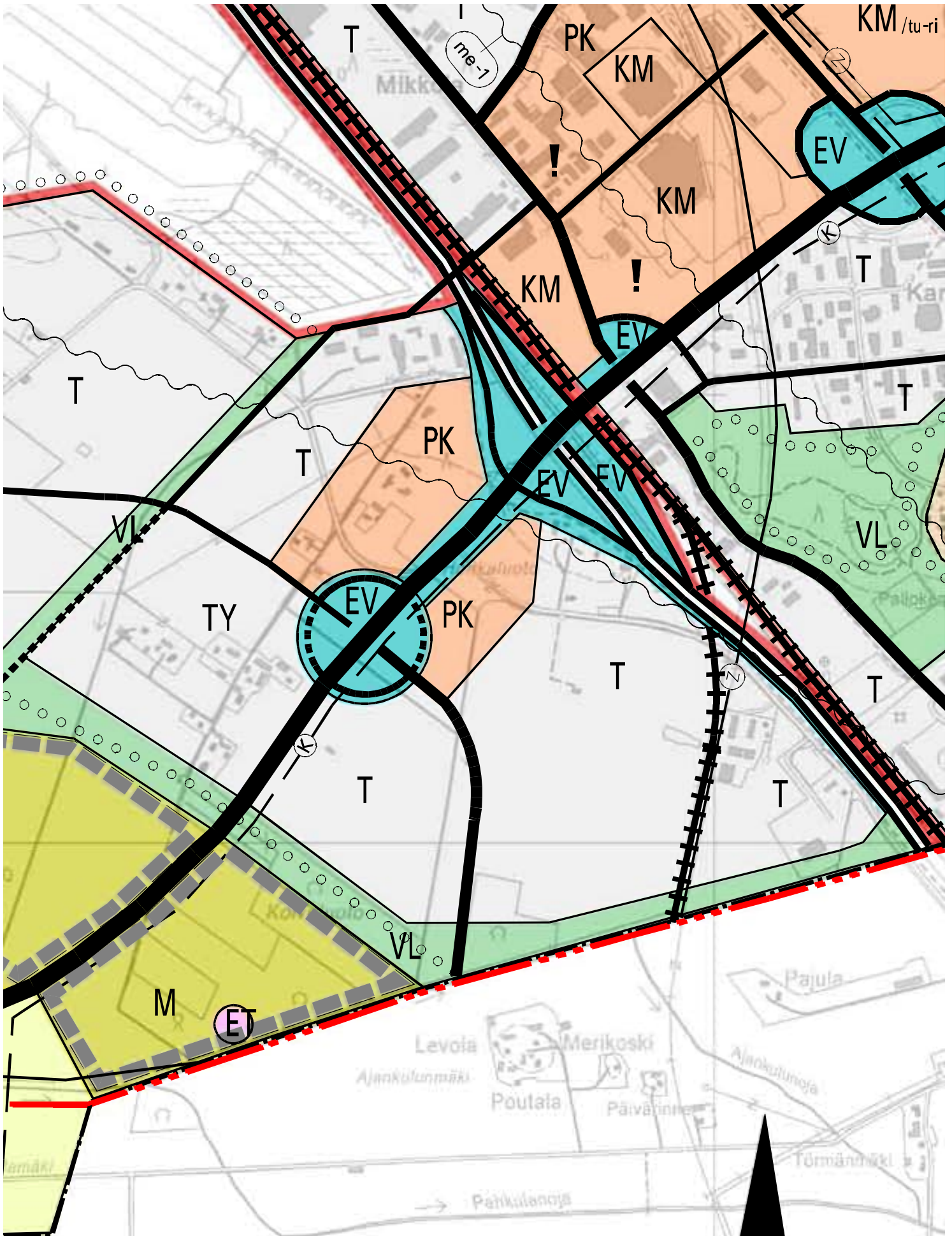
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m ² ±]
Yhteensä	0,0000	0,00	0	0,0000	0

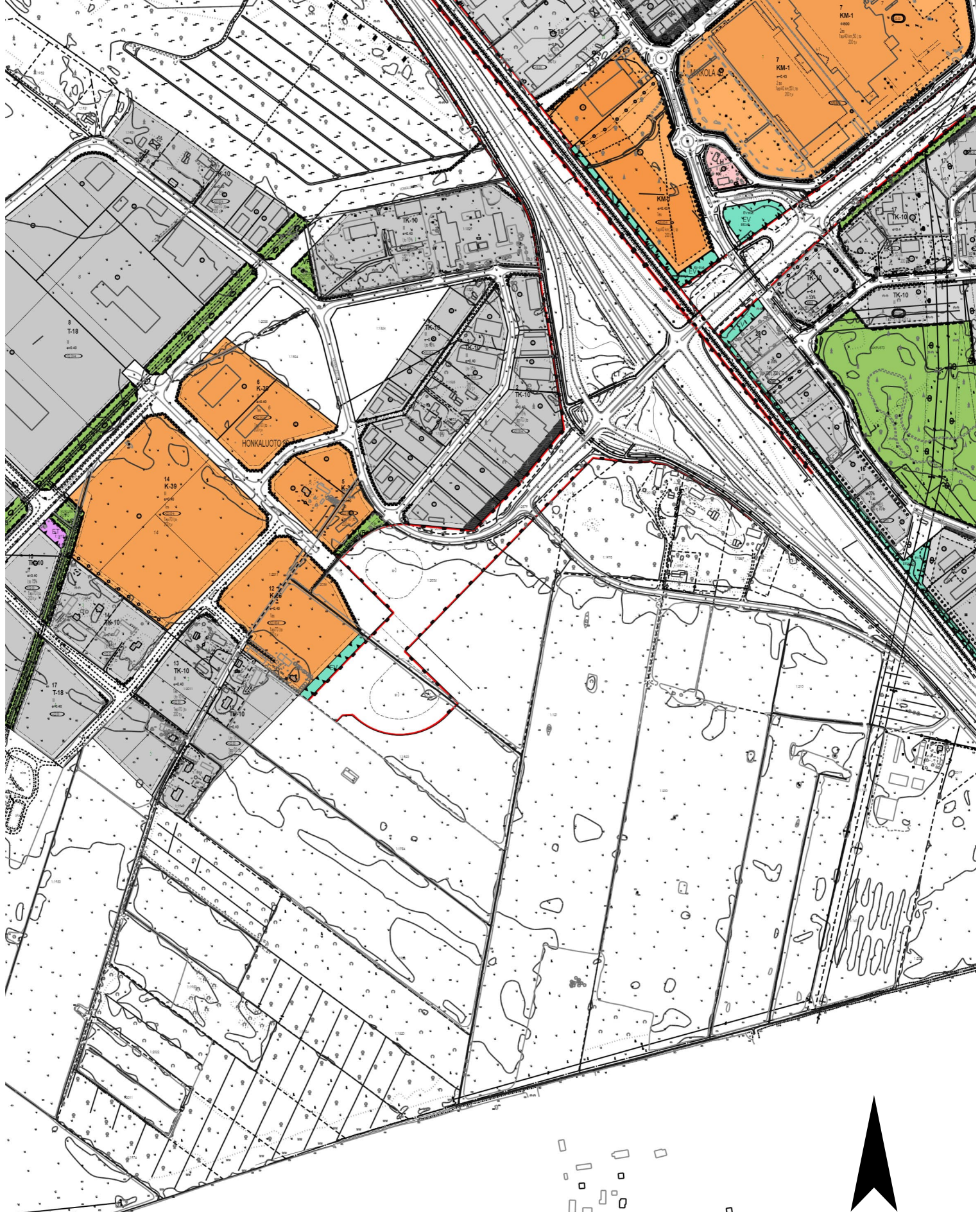
Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm ±]	[k-m ² ±]
Yhteensä	0	0	0	0

Alamerkinnt

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m ² ±]
Yhteensä	67,2289	100,00	306665	0,46	56,7901	292780
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	5,8619	8,7	27943	0,48	2,3906	14058
KTY	4,4952	76,7	22476	0,50	4,4952	22476
K	1,3667	23,3	5467	0,40	-2,1046	-8418
T yhteensä	29,4673	43,8	275405	0,93	29,4673	275405
T	29,4673	100,0	275405	0,93	29,4673	275405
V yhteensä	0,3990	0,6	100	0,03	0,2135	100
VP	0,3990	100,0	100	0,03	0,2135	100
R yhteensä						
L yhteensä	17,4374	25,9			11,9828	
Kadut	5,8397	33,5			5,8397	
LR	6,2544	35,9			6,2544	
LT	5,3433	30,6			-0,1113	
E yhteensä	14,0633	20,9	3217	0,02	12,7359	3217
EV	12,5049	88,9	200	0,00	12,5049	200
ET	1,5584	11,1	3017	0,19	0,2310	3017
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						







LIITE 4

Mittakaava 1 : 8000
Päivämäärä 06.11.2024 08:29:46
Asemakaavaote
200 m

HONKALUOTO 80

14
K-39
II
e=0.40
las
1ap/70 lb
200 Lv

5
K-39
II
e=0.40
1ap/70 lb
200 Lv

16
T
II
e=0.3
m20%
1as
1ap/100 l
200 v, 70 lb

12
K-39
II
e=0.40
hu1
ym1

19
TK-25
II
e=0.4
lto 20%
hu1
ym1

14
TK-10
II
e=0.40
las
1ap/70 lb
200 Lv

13
TK-10
II
e=0.40
las
1ap/70 lb
200 Lv

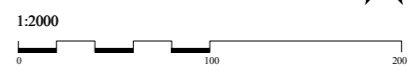
12
TK-10
II
e=0.40
las
1ap/70 lb
200 Lv

18
KTY-13
II
e=0.5
hu1
ym1

20
T-17
II
e=1.0
lto 20%
hu1
ym1

21
ET
II
e=0.2
hu1
ym1

HONKALUOTO 80.



6815344
6814232

ASEMAKAAVAMÄÄRÄYKSET- JA MERKINNÄT

K-39

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

KTY-13

Toimitilarakennusten korttelialue.
Alueelle saa sijoittaa polttoaineen jakeluaseman. Rakennusoikeudesta enintään 300 kerrosalanelometriä saa käyttää päivittäisarakaupan myyntipinta-alaiksi. Rakennusoikeudesta enintään 80% saa käyttää myymälätiloja varten. Ulkovalvontatilat on aidattava vähintään 2 metrin korkealla umpimaisella aidalla. Pysäköintialueet on jäsennitävä osin pensas- ja puustituksiin. Alueella on otettava huomioon liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen, niiden ympäristöjen sekä liito-oravien liikkumisen turvaaminen.

T-17

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

TK-25

Teollisuus-, varasto-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.
Rakennusten etäisyyden naapuritontin rajasta tulee olla vähintään yhtä suuri kuin rakennusten korkeus, kuitenkin vähintään 4m. Tonttien rakentamisen sekä kulkuväylin käytävän alueen ulkopuolisella alueella on säilytettävä liito-oravien liikkumisen kannalta riittävästi puustoa.

LT

Yleisen tien alue.

LR

Rautatiealue.

ET

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitojen alue.

EV

Suojajärvialue.

EV-2

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

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Kaupunginosan raja.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Osa-alueen raja.

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

Kaupunginosan numero.

Kaupunginosan nimi.

Korttelin numero.

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

Rakennusoikeus kerrosalanelometriä.

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

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

Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin/rakennuspaikan pinta-alaan.

Rakennuksen vesikatkon ylimmän kohdan korkeusasema.

Rakennuksen, rakenteiden ja laitteiden korkein sallittu korkeusasema lentoestealueella metreinä.

Rakennusala.

Rakennusten julkisivujen tulee olla ympäristökuvallisesti korkeatasoisia.

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevaa rakennusta tai laitosta varten varattu alueen osa.

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

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

Istutettava alueen osa.

Istutettava puu.

Ajoyhteys.

Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.

Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.

Sähkölinjaa varten varattu alueen osa.

Eritasoristeys.

Ajoneuvoliittymän likimääräinen sijainti.

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

YLEISET MÄÄRÄYKSET:

Laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamisessa tulee huomioida ilmailun mukainen lentoestealueen tarve.

Rakentamisessa on huomioidava raideliikenteen aiheuttaman tärinän riskit. Jätehuoltotilat tulee sijoittaa rakennuksen sisään tai aidattuun katokseen.

Rakennustöiden aikana on tarkkailtava valumavesien pH:ta ja varauduttava niiden neutralointiin. Alueen oja-vesien pH:ta on tarkkailtava vuoden ajan rakennustöiden päätyttyä.

Alueen tonttien rakennuslupa-asiakirjoihin tulee sisältyä maaperäselvitys.

Maansiirto- ja kaivuutöissä löytyvät sulfidipitoiset maa-ainekset tulee neutraloida. Tontin rakentamisesta muodostuvat maamassat tulee hyödyntää tontilla.

Alueen rakentaminen on tehtävä siten, ettei sillä aiheudu haitallista pohjaveden pinnan alenemista. Suositeltava alin kuivatuslusto on 1,5 m nykyisestä maampinnasta.

Alueen rakentamista ei saa rakentaa maanalaista tiloja, kuten kellareita. Pohjarakentamisessa tulee käyttää vähähiilisiä ratkaisuja.

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

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

Viivytystaitteiden rakentamisessa tulee käyttää luontopohjaisia ratkaisuja. Viivytysrakenteiden tulee tyhjäntä 24 tunnin kuluessa täyttymisestään.

Alueella ei hyväksytä maanalaista hulevesien viivytysrakenteita.

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

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

Aurinkoenergiakeräimiä ja -paneelleja saa sijoittaa rakennusten vesikatkoille ja julkisivuun. Rakennusten julkisivuilla aurinkopaneelien sijoittelu tulee suunnitella osana arkkitehtuuria.

Aurinkoenergiakeräimet ja -paneelit eivät saa aiheuttaa häiritsevää heijastusta lähialueille, maa- tai lentoliikenteelle.

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

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

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

KTY-13 korttelialueella voidaan rakentaa erillinen aidattu ja kulkuvälivottu raskaan liikenteen taukoalue huolto- ja varastotiloina, joka saa sisältää kuljettajien tauko-, majoitus- ja virkistymistiloja.

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

T-17 ja TK-25 korttelialueilla rakennusmassat eivät saa muodostaa alueita näkyviä estäviä yhtenäisiä muurimaisia rakenteita.

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

*1ap/1000 k-m² suuria halleja, kuten datakeskuksia ja vastaavia tiloja kohden.

*1ap/200 k-m² varasto- ja teollisuustiloja kohden.

*1ap/70 k-m² liike- ja toimistotiloja kohden.

KTY-13 korttelialueella autopaikkoja on rakennettava vähintään seuraavasti:

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

K-39 korttelialueella autopaikkoja on rakennettava vähintään seuraavasti:

*1ap/200 k-m² varasto- ja teollisuustiloja kohden.

*1ap/70 k-m² liike- ja toimistotiloja kohden.

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

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

Pysäköinti – polkupyörät:
KTY-13 ja K-39 korttelialueilla on varattava tilaa vähintään 1ppp/100 k-m².

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

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

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

ASEMAKAAVAN MUUTOS KOSKEE:

PORIN KAUPUNGIN
HONKALUOTO 80. KAUPUNGINOSAN
KORTTELIA.12
KATUJA: RAHTITIE(OSA)
PUISTOALUETTA: RAHTIPUISTO
LIIKENNEALUETTA

ASEMAKAAVAN MUUTOKSELLA MUODOSTUU:

PORIN KAUPUNGIN
HONKALUOTO 80. KAUPUNGINOSAN
KORTTELIA.12
KATUJA: RAHTITIE(OSA), LÄHETINTIE(OSA)
PUISTOALUE: RAHTIPUISTO
SUOJAVIHERALUETTA
LIIKENNEALUETTA

ASEMAKAAVALLA MUODOSTUU:


PORIN KAUPUNGIN
HONKALUOTO 80. KAUPUNGINOSAN
KORTTELIT: 18-21
KADUT: LÄHETINTIE(OSA), HONKAPUISTONTIE
SUOJAVIHERALUETTA
RAUTATIEALUETTA
ERITYISALUETTA(ET)

Tämän asemakaavan alueella tonttijako laaditaan sitovana ja erillisinä.

Käsittelyt:		
Aksli sovittu: 19.02.2020	MRL65 näht.säht. 31.08.2022	
MRL 65 os. 20.02.2020	Ehdotus kuulla: 11.12.2024	
Luonnos näht. 17.12.2020	Kh.näht.12.12.2024	
Kh.näht.27.06.2022		
MRL65 näht. 07.07.2022		

Pohjakartta täyttää alueidenkäyttölain 54a §:n asettamat vaatimukset. Koordinaatijärjestelmä ETRS GK-22.
Korkeusjärjestelmä N2000.

Pohjakartan hyväksyminen:
VP § 44 / 26.11.2024 apulaiskaupungingeodeetti Teemu Salonen

 **PORIN KAUPUNKI**
KAAVOITUSKSIKKÖ

Suunnittelija: OA, HK Kaavatunnus: **609 1725**
Kaavavalmistaja: Jouni Rantanen Pvm.: 21.03.2025

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu Porin kaupungin asianhallintajärjestelmässä.
kaavoitusyksikön päällikkö 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
Asemakaavan tunnus
Asemakaavan diaari

5.2.2020, 17.10.2024
609 1725
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>SUUNNITTELUTEHTÄVÄ 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>	11
8.1. Vireilletulo	11
8.2. Ehdotusvaihe.....	11
8.3. Asemakaavaehdotuksen hyväksyminen.....	11
8.4. Arvioitu aikataulu sekä osallistumis- ja vuorovaikutusmenetelmät.....	12
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.

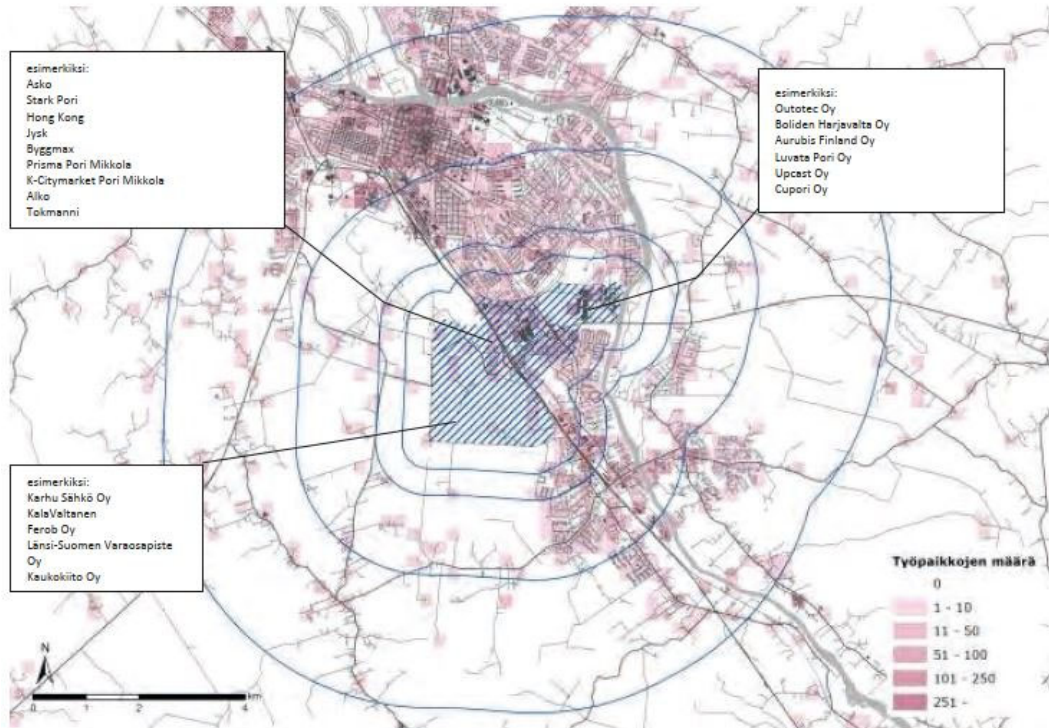
4. SUUNNITTELUTEHTÄVÄ JA TAVOITTEET

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 kaupunkiverkoston 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.

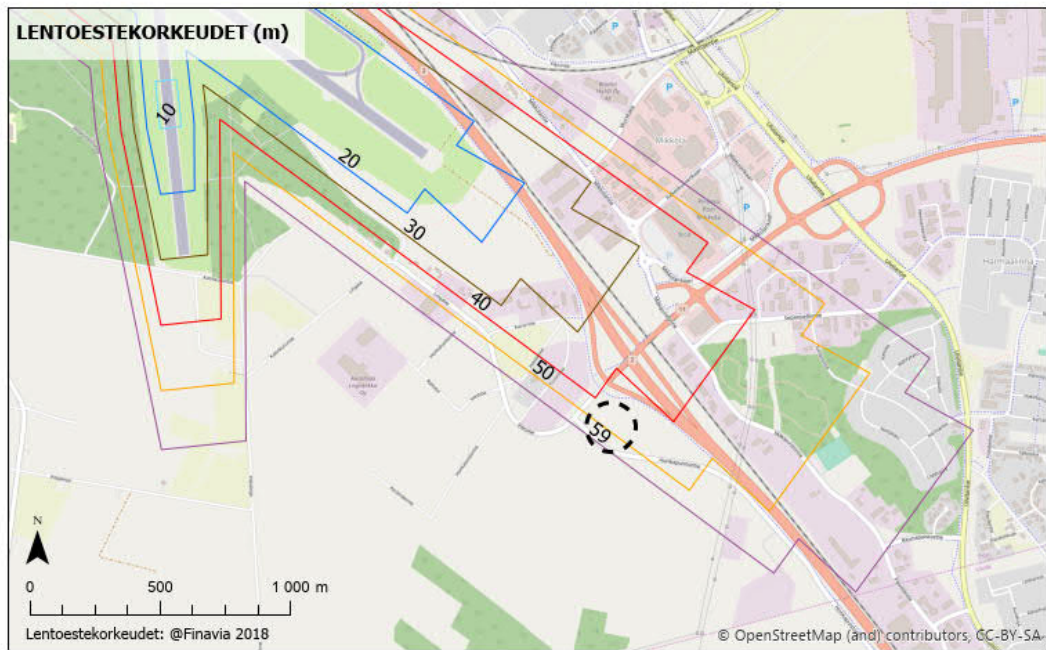
5. LÄHTÖTIEDOT

5.1. Alueen kuvaus

Suunnittelualue on paljolti peltoaluetta. Alueen etelä- ja pohjoisosissa sijaitsee pienehköjä metsä-alueita. Pohjoisosan halki kulkee valtatie 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.

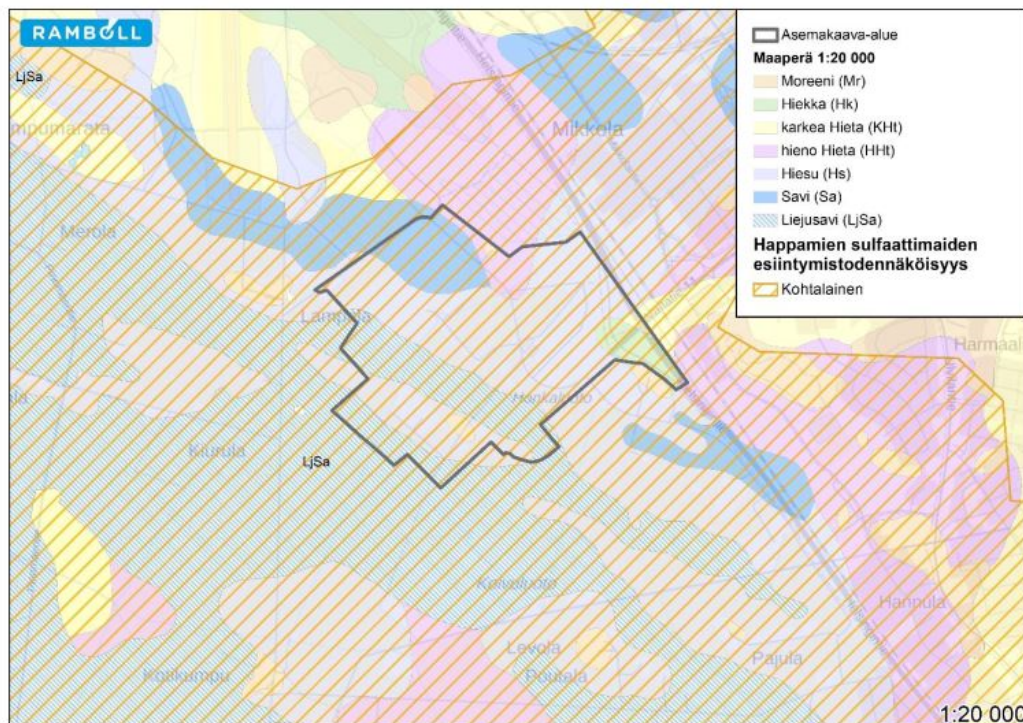
Lentoesterajoitus

Porin lentoasema sijaitsee suunnittelualueen läheisyydessä luoteessa ja sen toiminta asettaa vaatimuksia rakentamiskorkeuksille suunnittelualueella. Finavian lentoasemien lentoesterajoituspinnat on julkaistu Maanmittauslaitoksen Paikkatietoikkuna-palvelussa.



Lentoestekorkeudet / @ Finavia 2018. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti katkoviivalla.

Happamat sulfaattimaat



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

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

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 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.

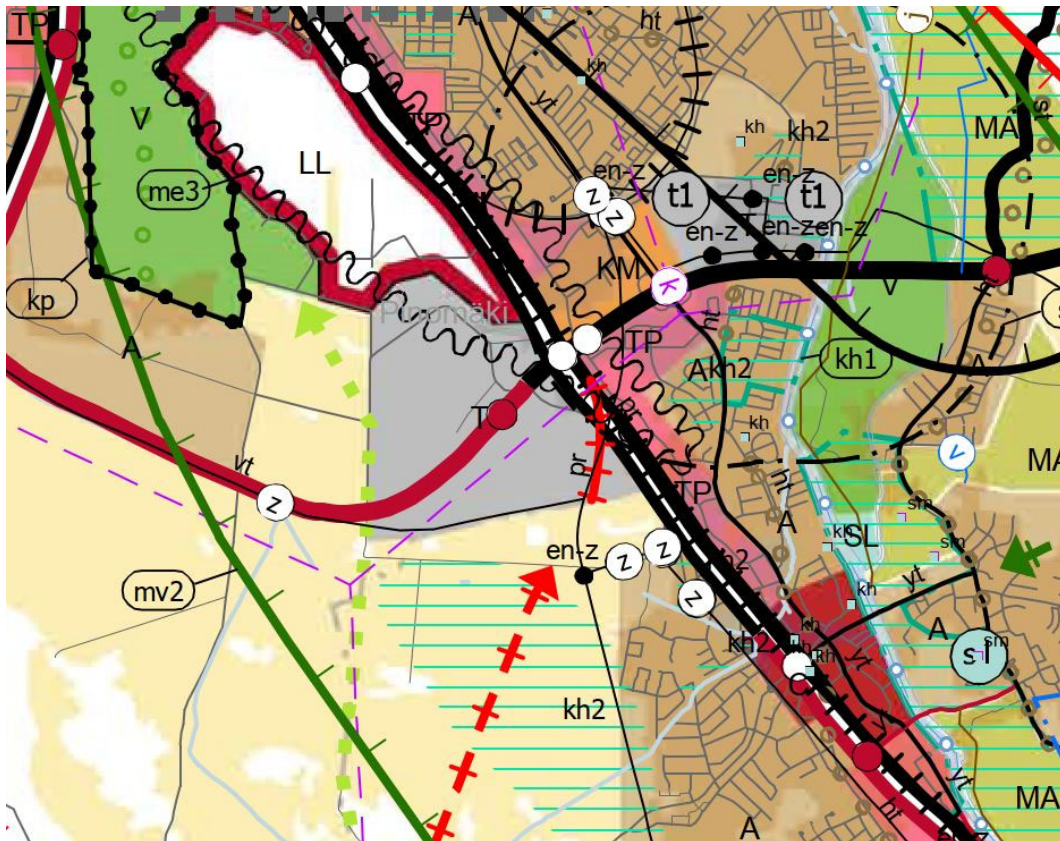
Suunnittelualueen etelä- ja itäreunoille on osoitettu voimalinjan merkintä. Merkinnällä osoitetaan vähintään 110 kV:n voimalinjat.

Suunnittelualueen kohdalla kulkee maakaasuverkon yhteystarve. Maankäytön suunnittelulla on 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.

Suunnittelualueen pohjoisreunalle kohdistuu merkintä me3 - Merkinnällä osoitetaan lentoliikenteen melualue.

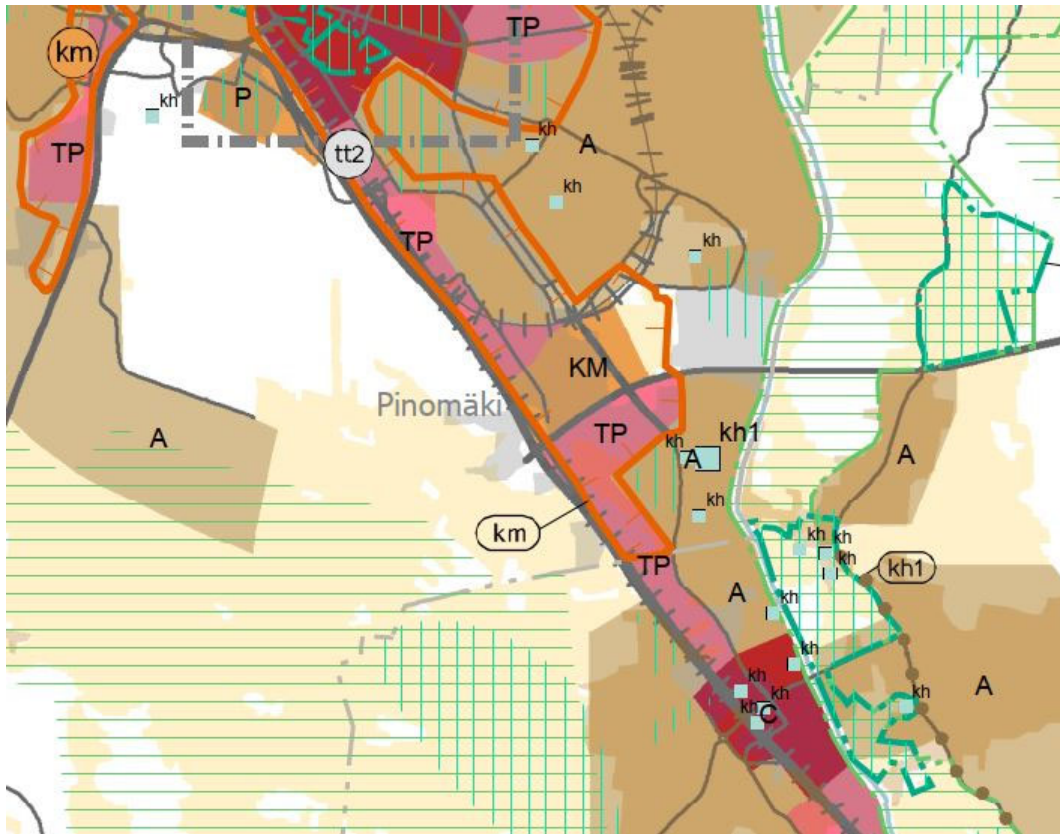


Ote maakuntakaavasta

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 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.



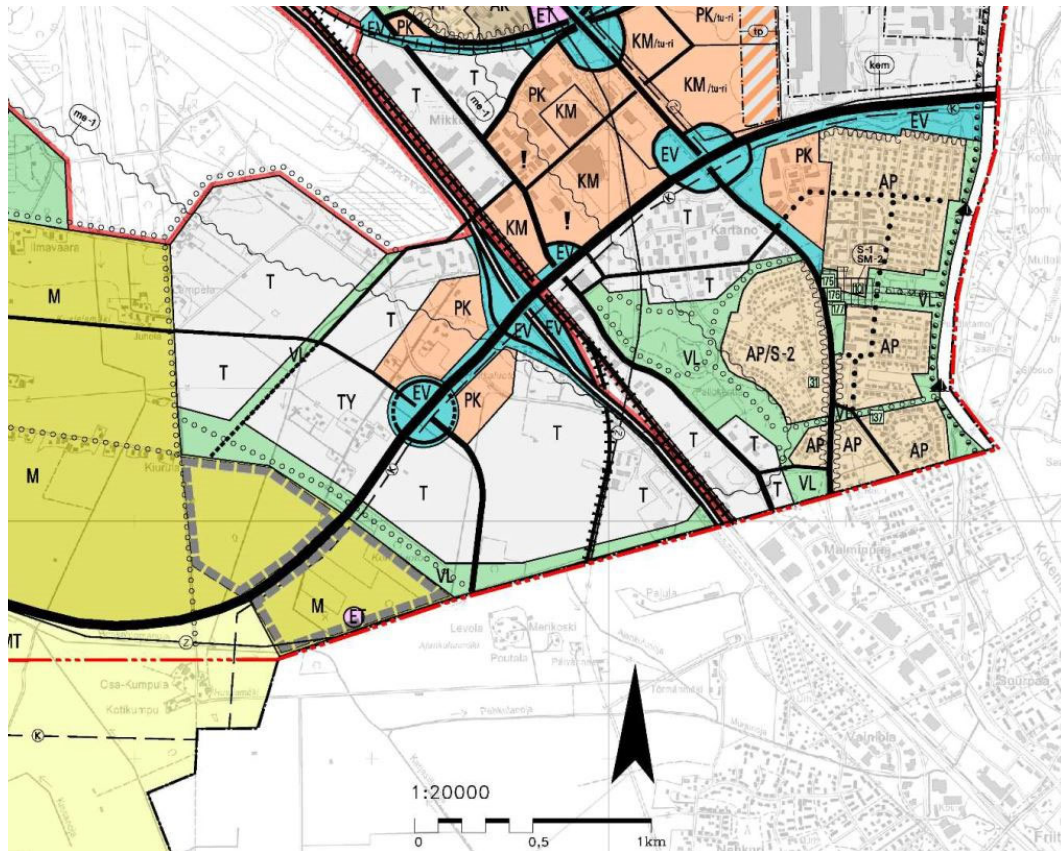
Ote vaihemaakuntakaavasta 2

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. Suunnittelualueen pohjoisreuna sijoittuu lentomelun alueen 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 tai laaditut selvitykset / tarkastelut:

- Liikennetarkastelu
- Sulfidimaaselvitys
- Hulevesiselvitys
- Liito-oravaselvitys
- Levähtävien muuttolintujen selvitys
- Selvitys kaavan ilmastovaikutuksista
- Kulttuurimaisemaselvitys
- Lentomeluselvitys
- Korkean rakentamisen tarkastelu lentokentän läheisyydessä

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 kaavoitusyksikköön.

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.

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.

8.2. 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.

8.3. 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.

8.4. Arvioitu aikataulu sekä osallistumis- ja vuorovaikutusmenetelmät

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- Kuulutus vireilletulosta SK, SV, www.pori.fi
- Luonnosvaiheen nähtävilläolo vähintään 30 vrk, 2020
- Mahdolliset erilliselvitykset
- 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 2023
- Asemakaavaehdotuksen asettaminen uudelleen nähtäväksi 30 vrk 2024
- Asemakaavamuutoksen hyväksyminen, kaupunginvaltuusto 2025

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:

- kaavoitusarkkitehti Harri Kahelin puh. 044 701 2847
- asemakaava-arkkitehti Otto Arponen puh. 044 701 2994
- kaavoituspäällikkö Risto Reipas puh. 044 701 1609

tai kaupunkisuunnittelun neuvonta puh. 044 701 1608, käyntiosoite Yrjönkatu 6 (palvelupiste Porin Leijona).

Palautetta tästä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta voi antaa kaavan laatijalle kaavan vireilläolon loppuun mennessä. Mielipiteet voi esittää suullisesti tai kirjallisesti kaupunkisuunnitteluun osoitteeseen: Porin kaavoitusyksikkö, PL 121, 28101 PORI tai sp. kaavoitus@pori.fi

Porissa 6.2.2020, tark. 17.10.2024

Risto Reipas

Kaavoituspäällikkö

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:

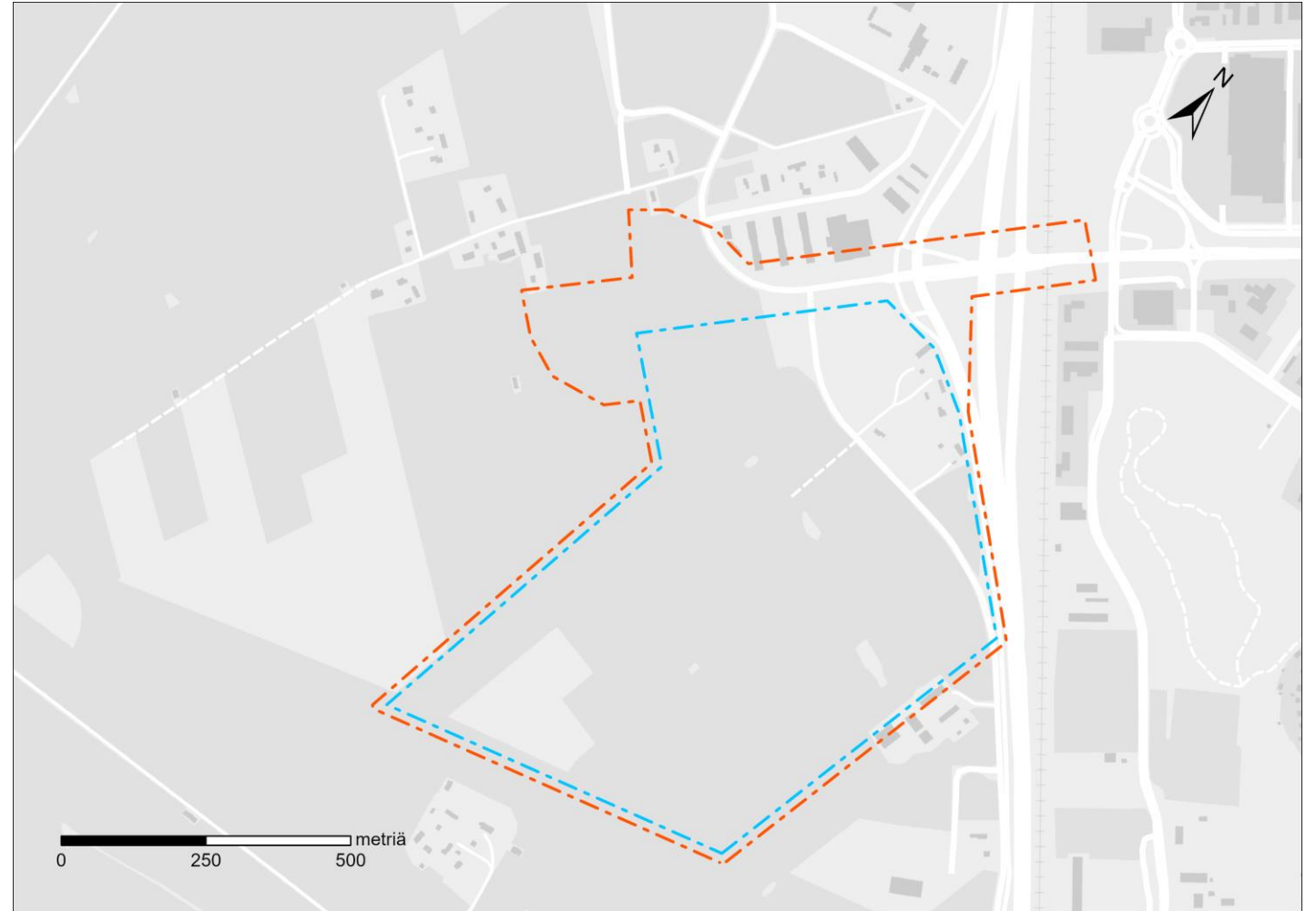
Lähtötiedot

Nykyliikennemäärät

Liikenne-ennuste

Vaikutukset liikenteen toimivuuteen

Liikenneväylien suunnittelu



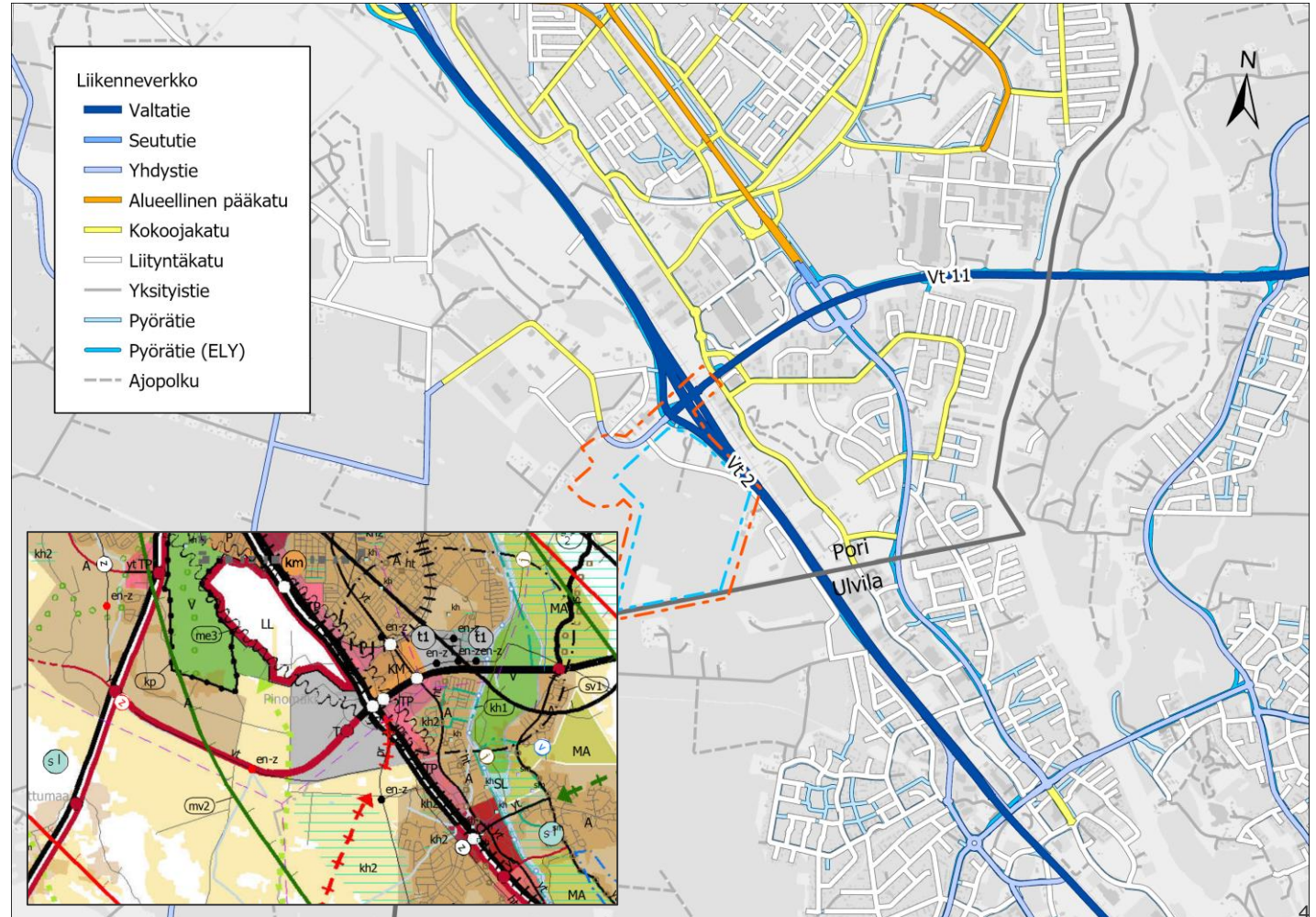
LÄHTÖTIEDOT

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.

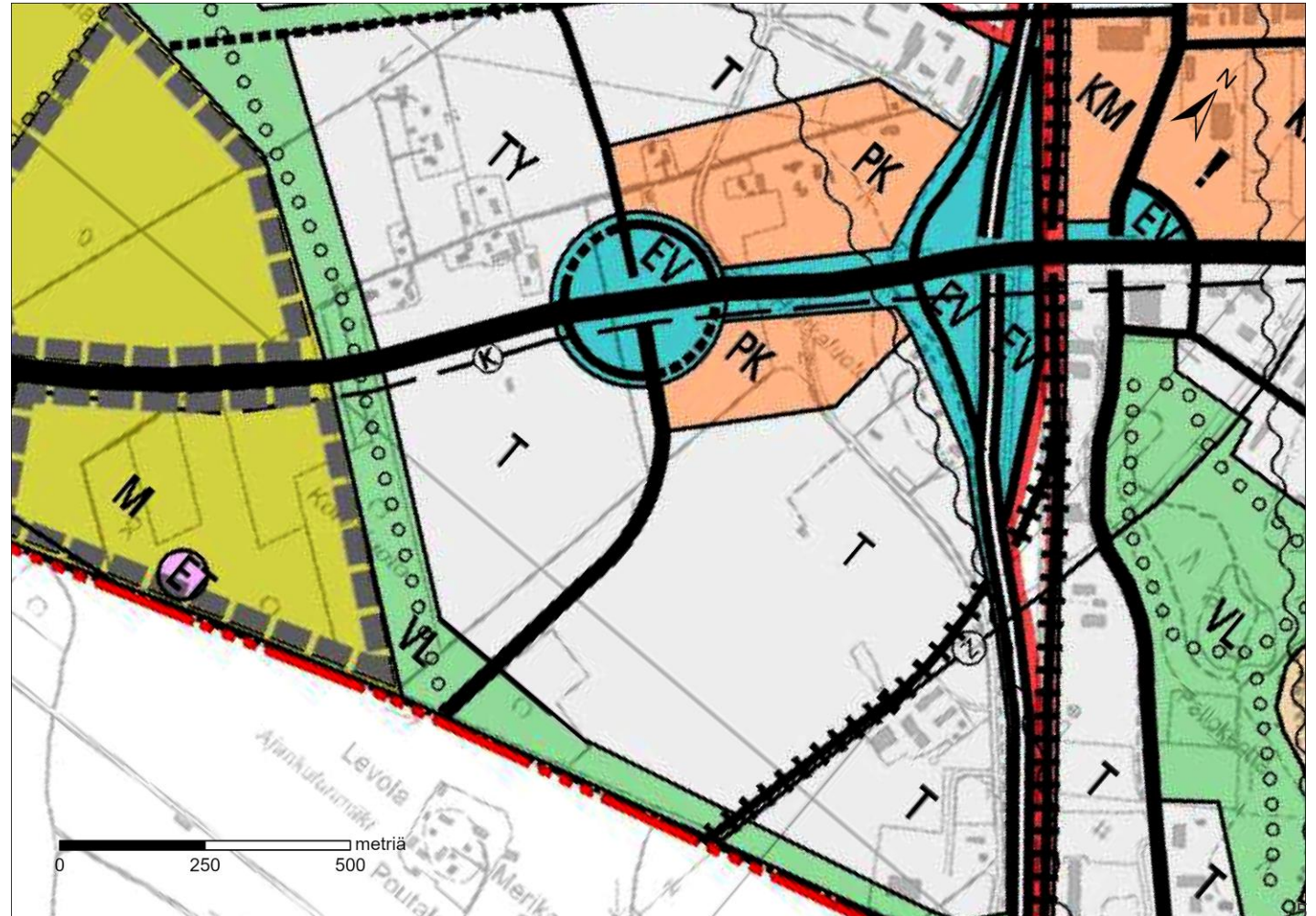


SUUNNITTELUALUEEN YLEISKAAVA

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.



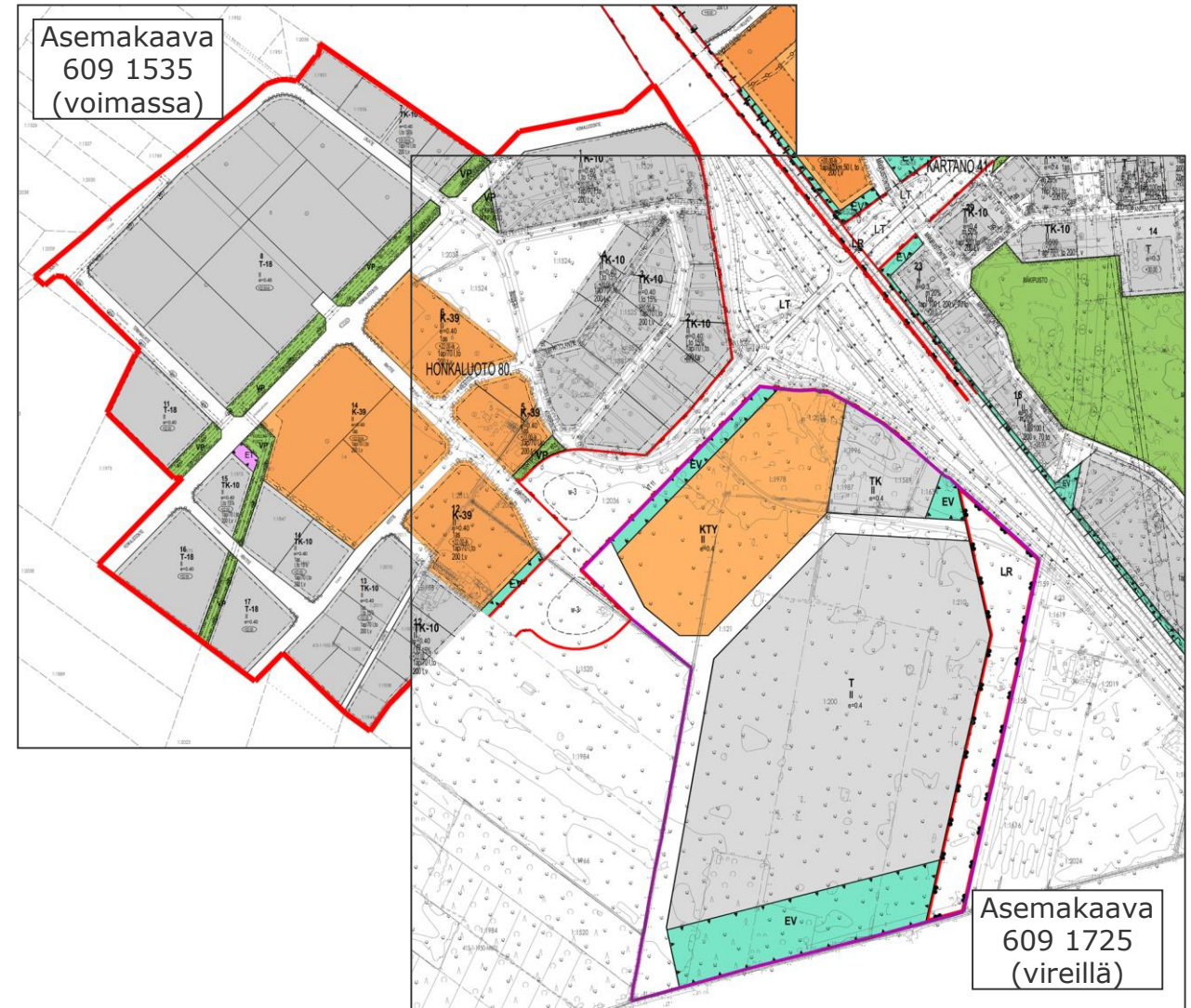
ASEMAKAAVAT

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.



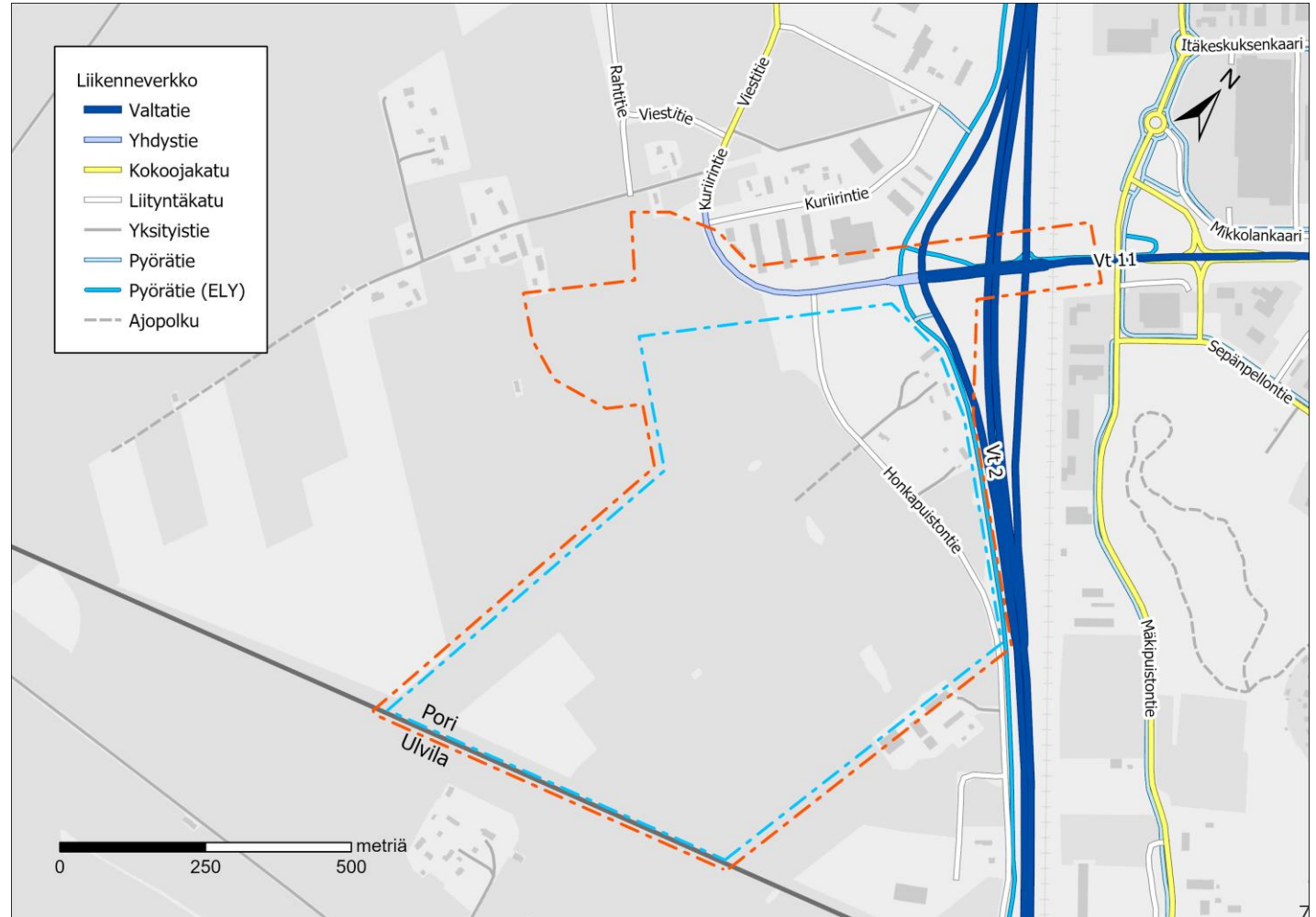
SUUNNITTELUALUEEN LIIKENNEVERKKO

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.



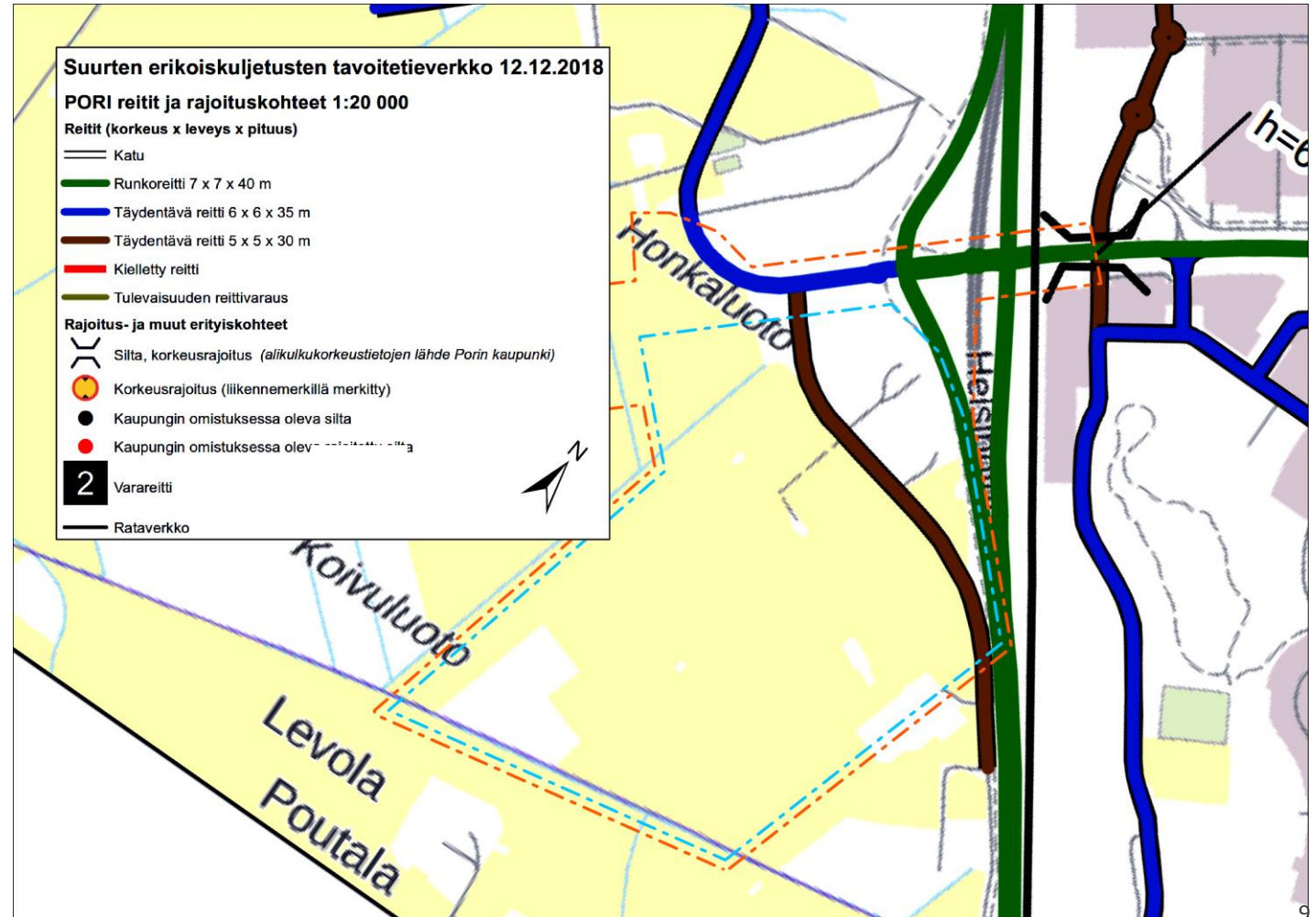
ERIKOISKULJETUSREITIT

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 rampppeja.

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-radon 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

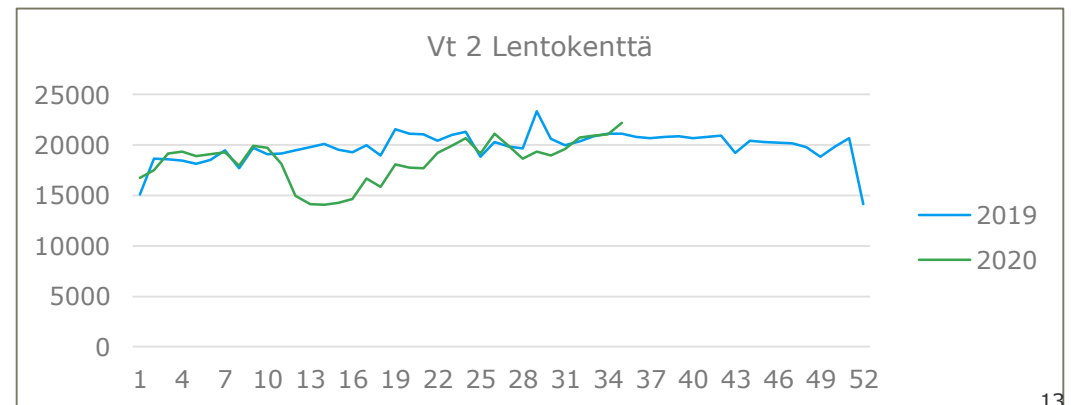
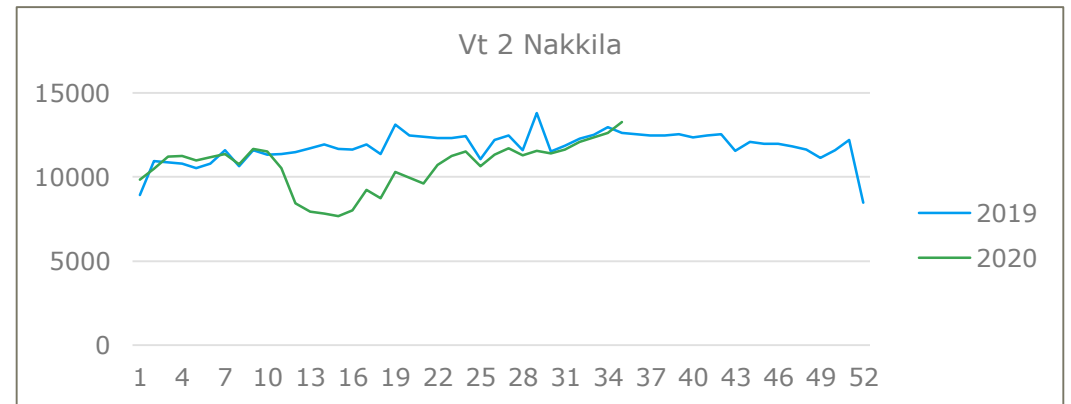
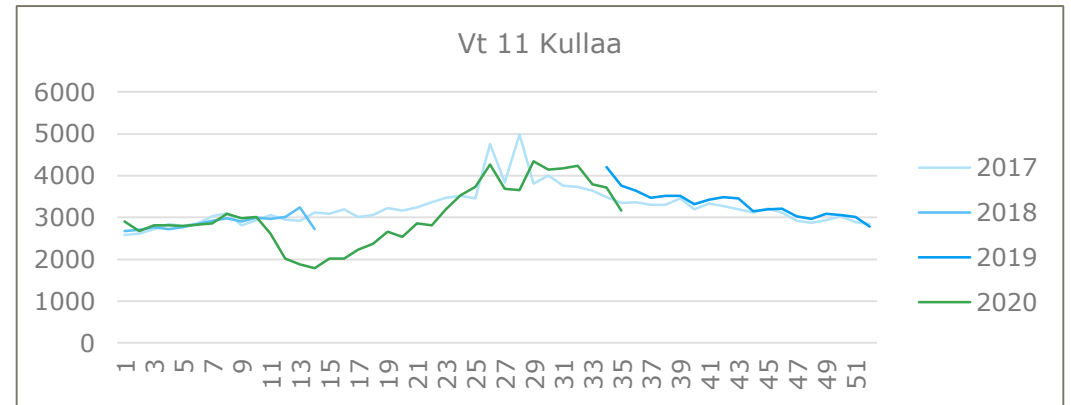
LAM-PISTEIDEN TIEDOT

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.

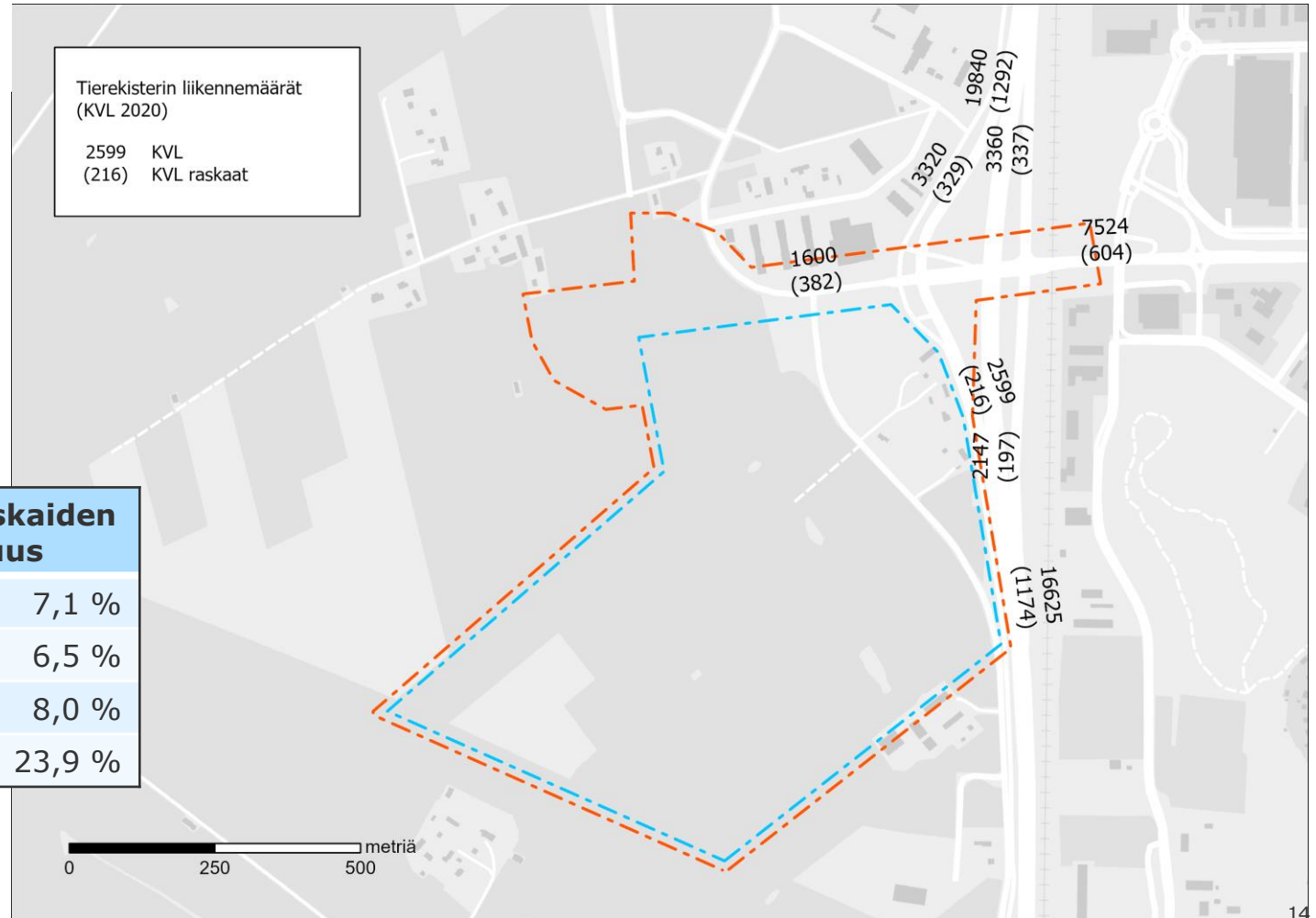


TIEREKISTERIN LIIKENNEMÄÄRÄT

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

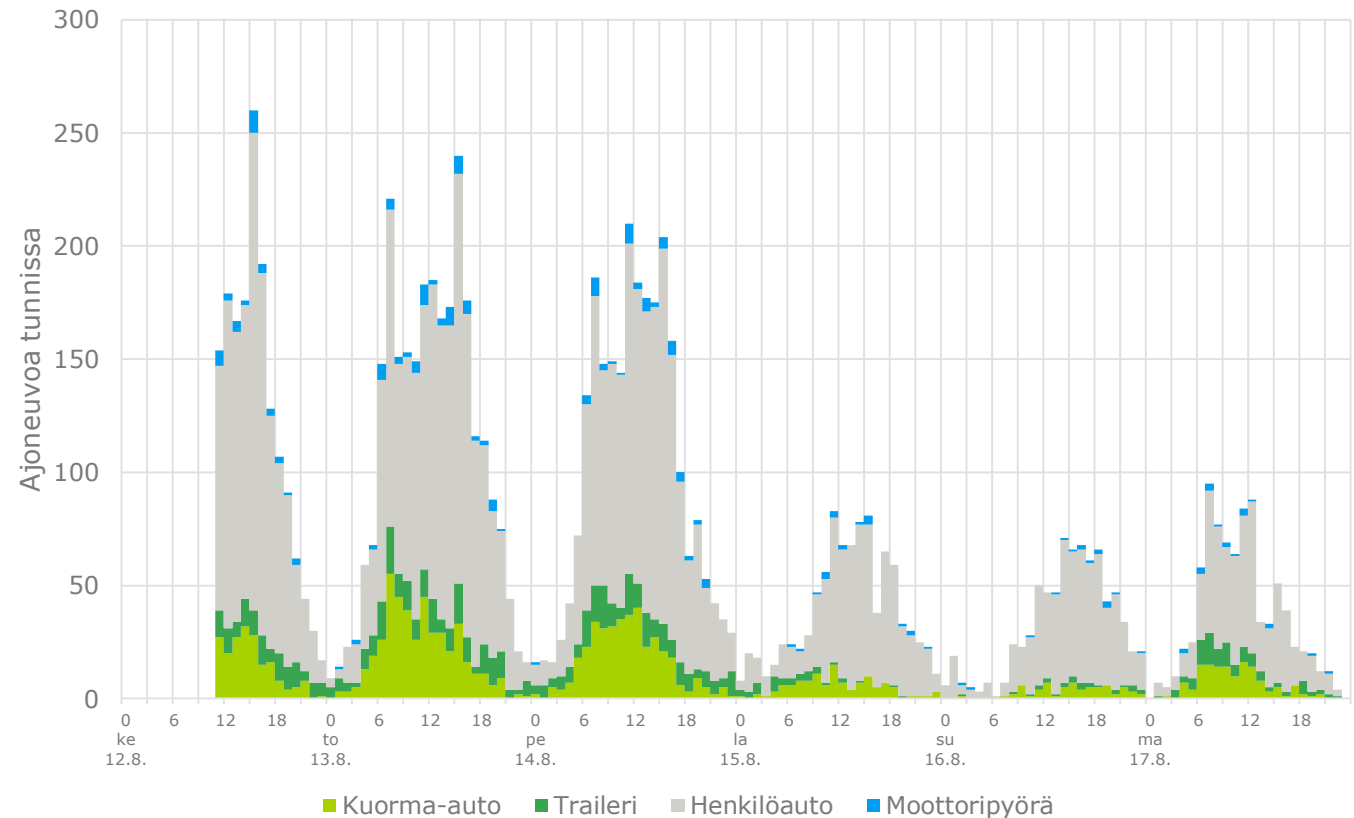
Honkaluodon teollisuusalueella oli automaattilaskin 12.8.–17.8.

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.

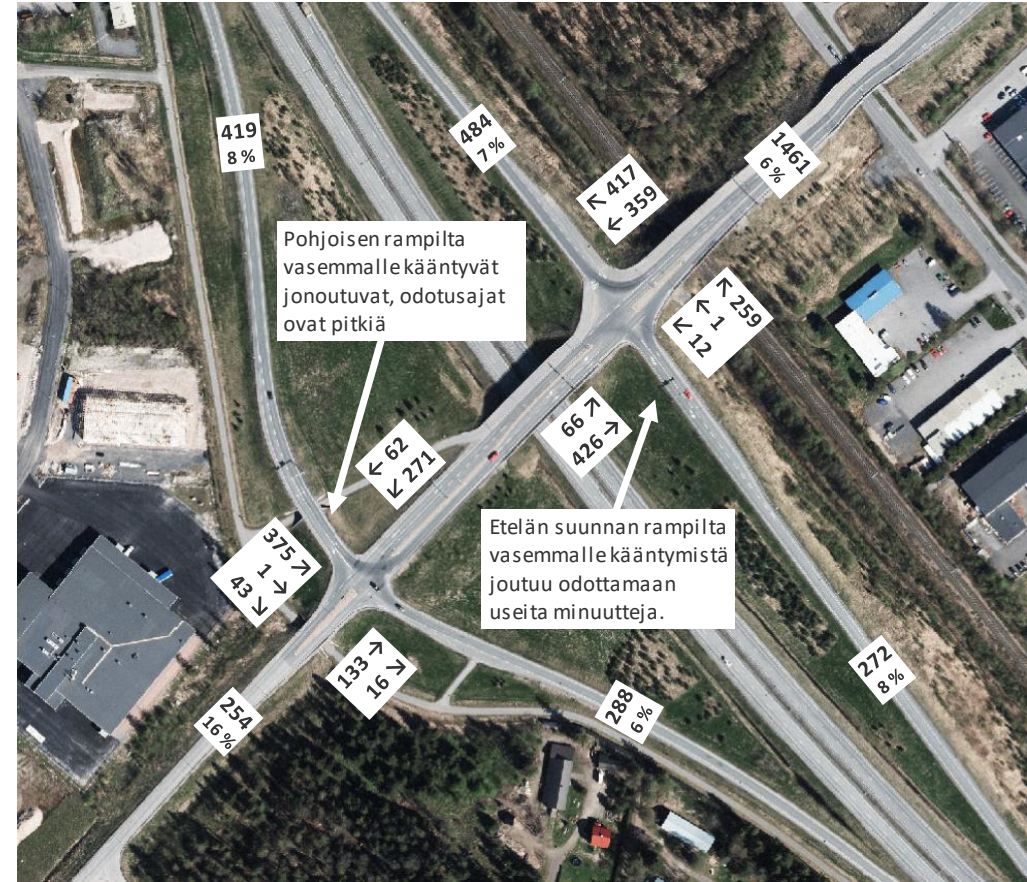


LIIKENNELASKENNAT

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.

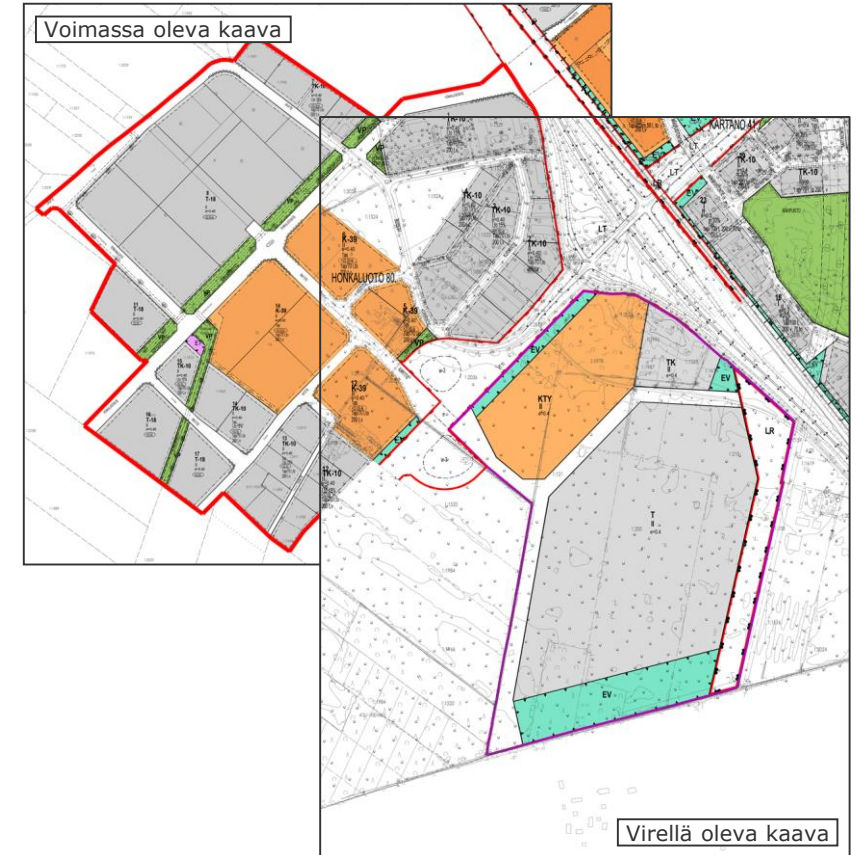


LIIKENNE-ENNUSTE

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 Lattomerän 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

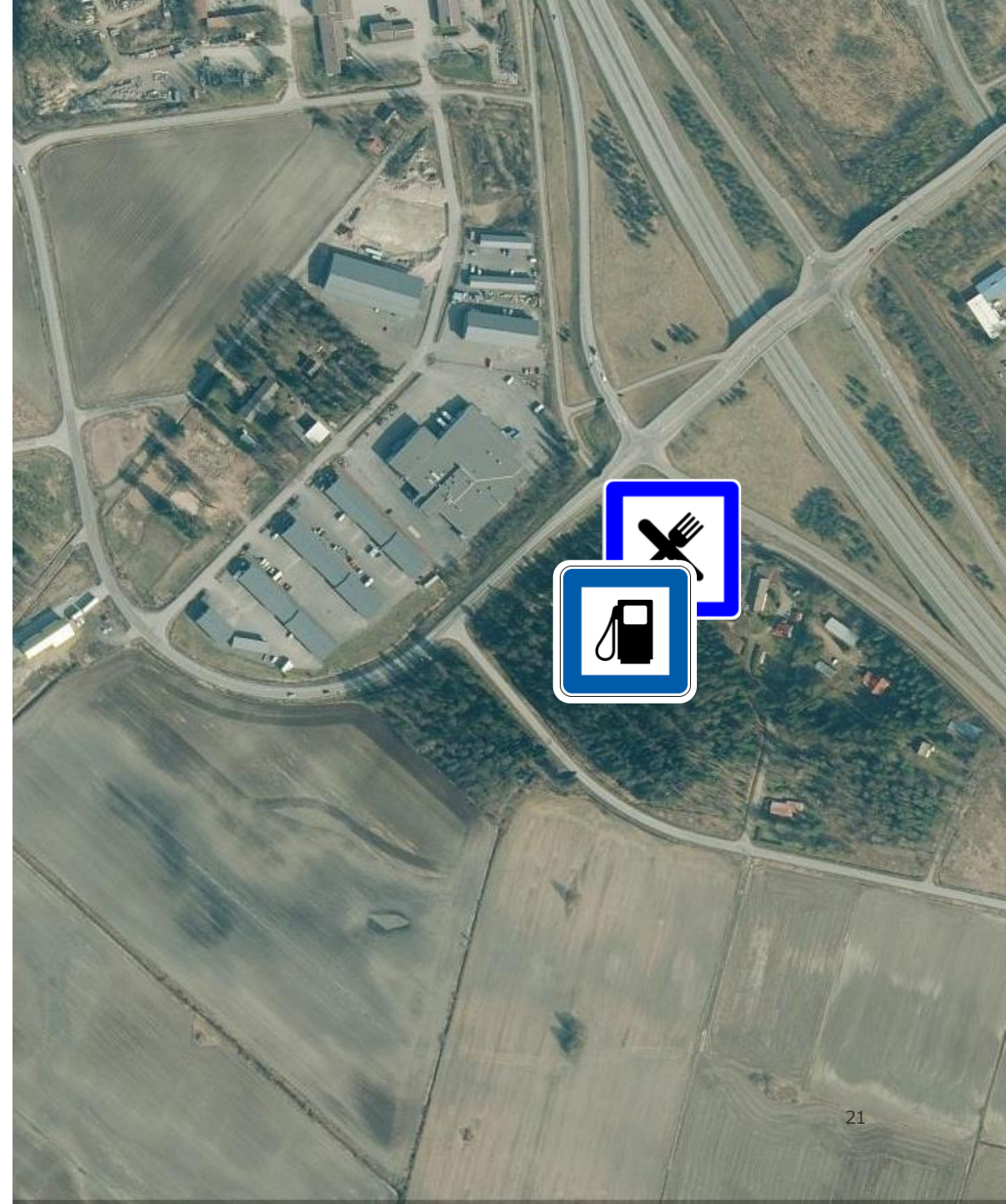
LIIKENNEPALVELUASEMAN VAIKUTUS ENNUSTEeseen

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 LIIKENTEEN 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 tilantee-seen, 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.



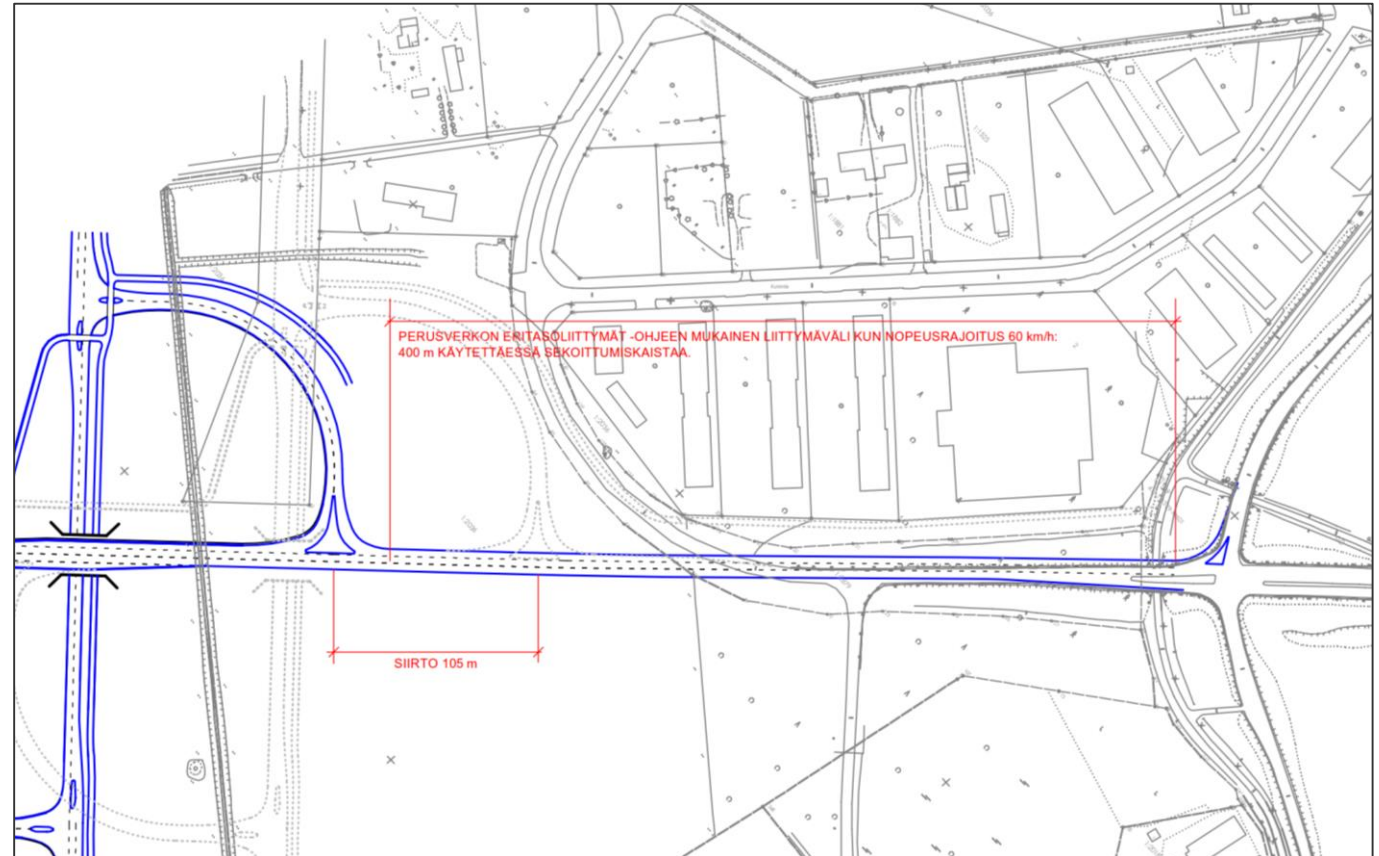
LIIKENNEVÄYLIEN SUUNNITTELU

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.



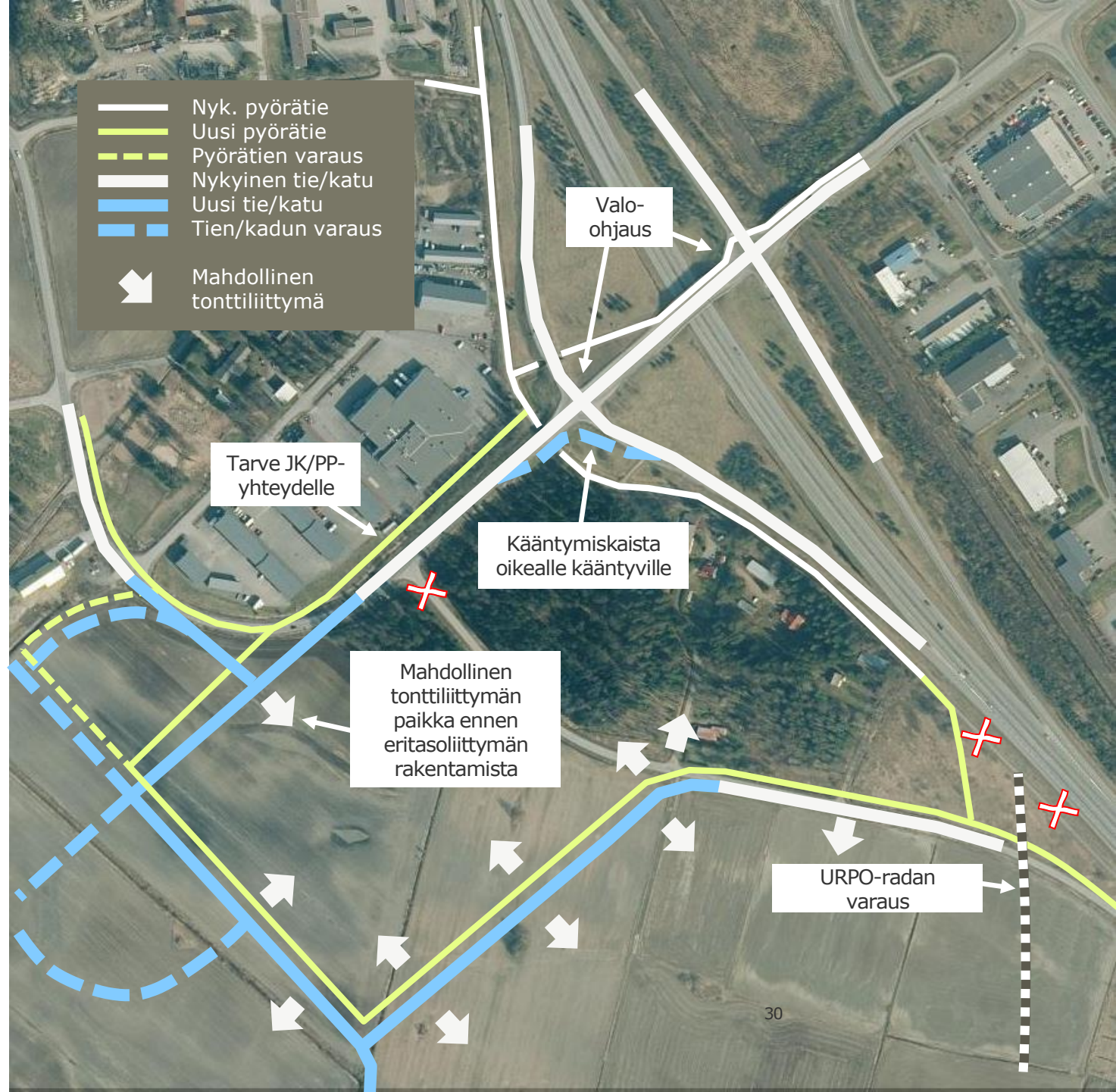
LIIKENNEVERKON MUUTOKSET

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.

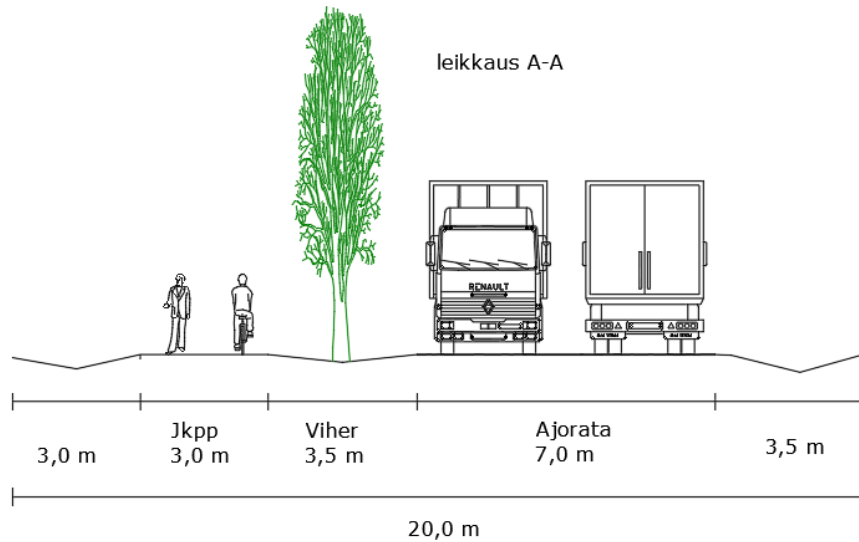
Moottoriajoneuvoliikenteen toimenpiteet sovitetaan tulevan eritasoliittymän tilavaraukseen:

- 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.



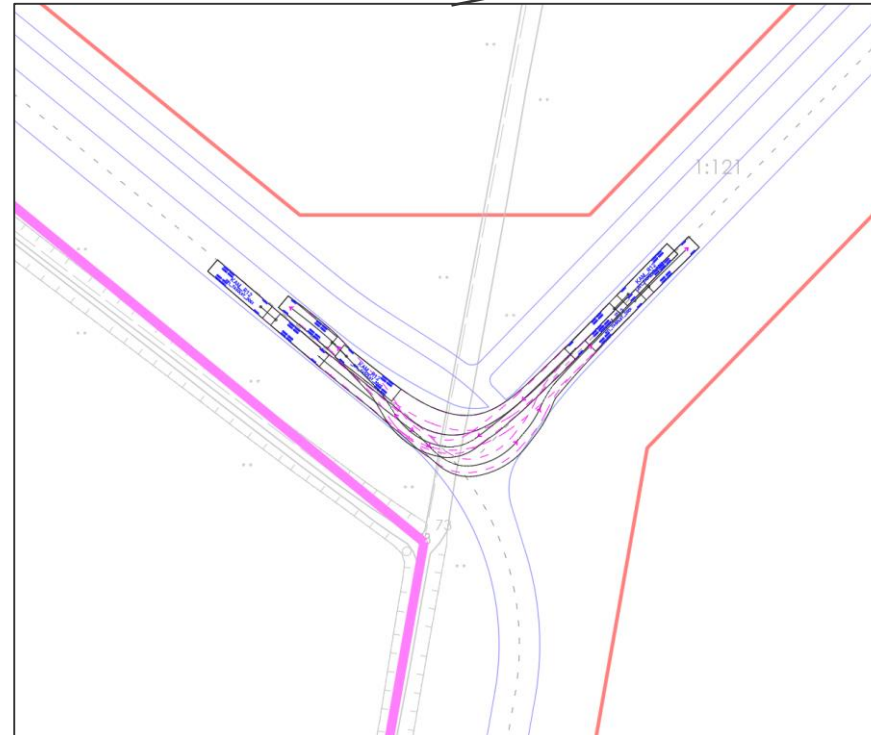
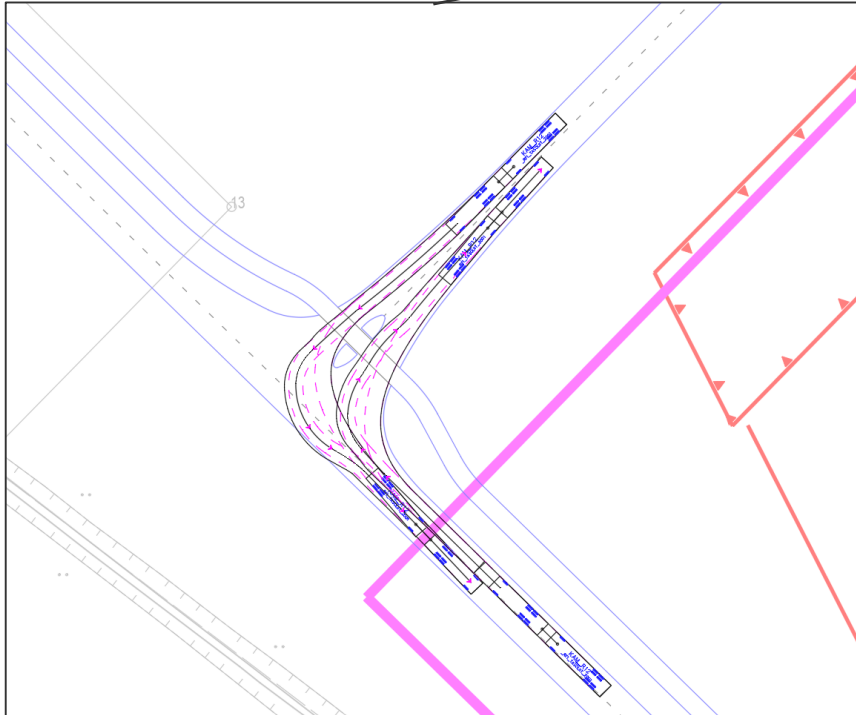
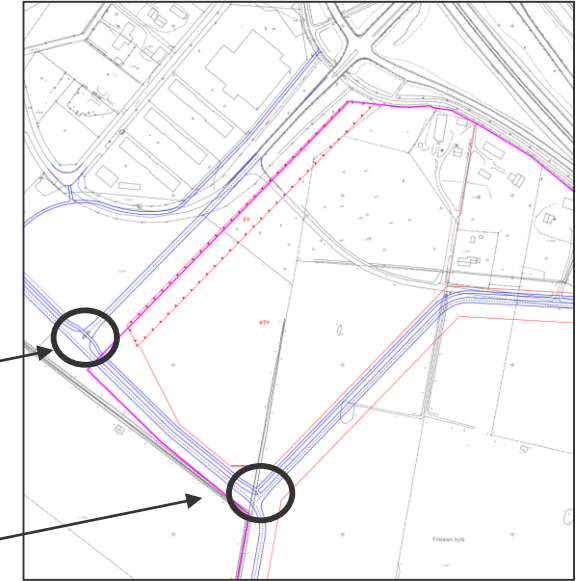
TYYPPIPOIKKILEIKKAUKSET

- 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.



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.

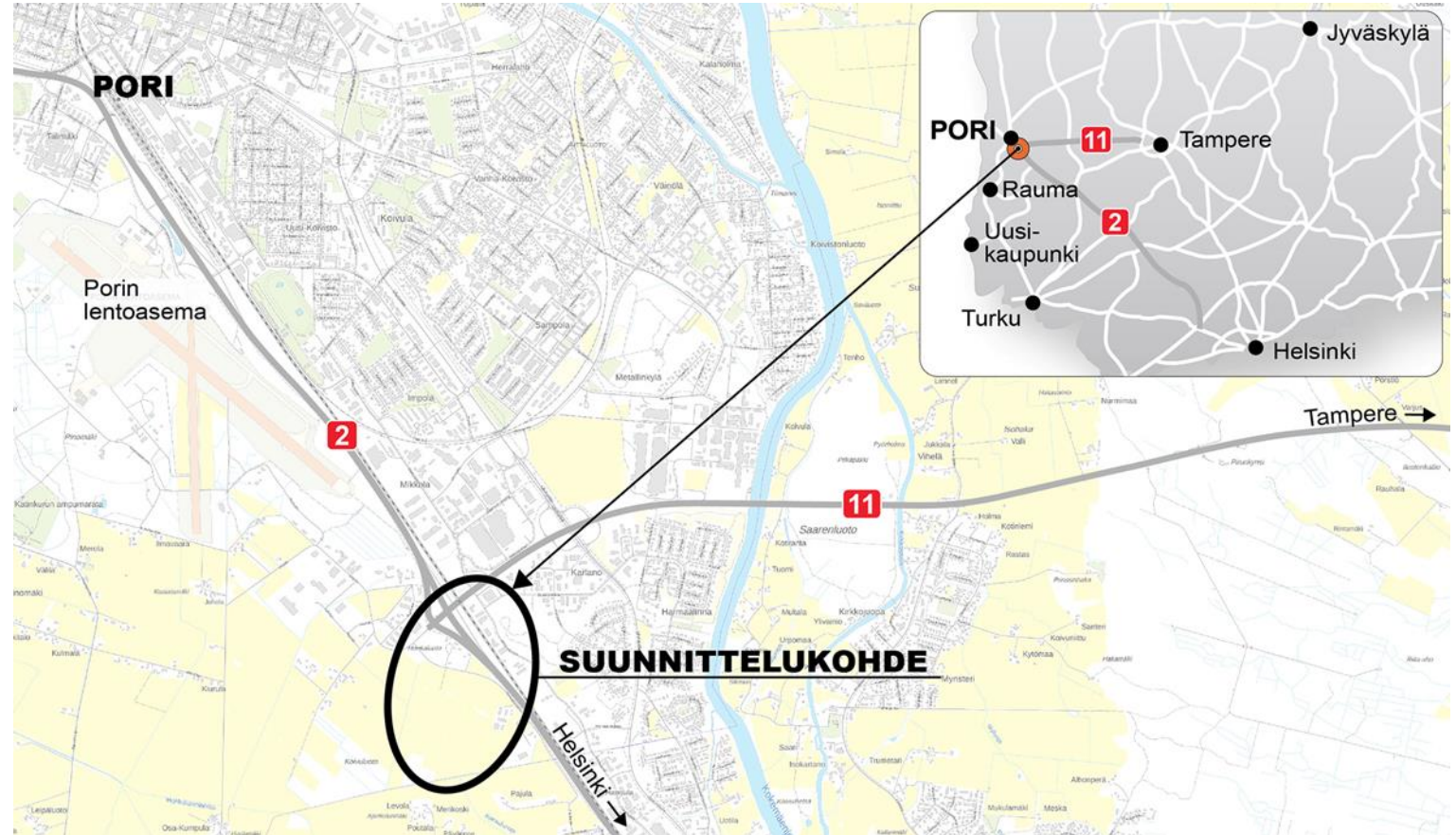
Selvityksen laatiminen aloitettiin marraskuussa 2021 ja se valmistui helmikuussa 2022. Selvityksen tilaajana on toiminut Porin kaupunki, josta suunnittelun ohjaamiseen ovat osallistuneet Risto Reipas ja Juha Mäkelä.

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.



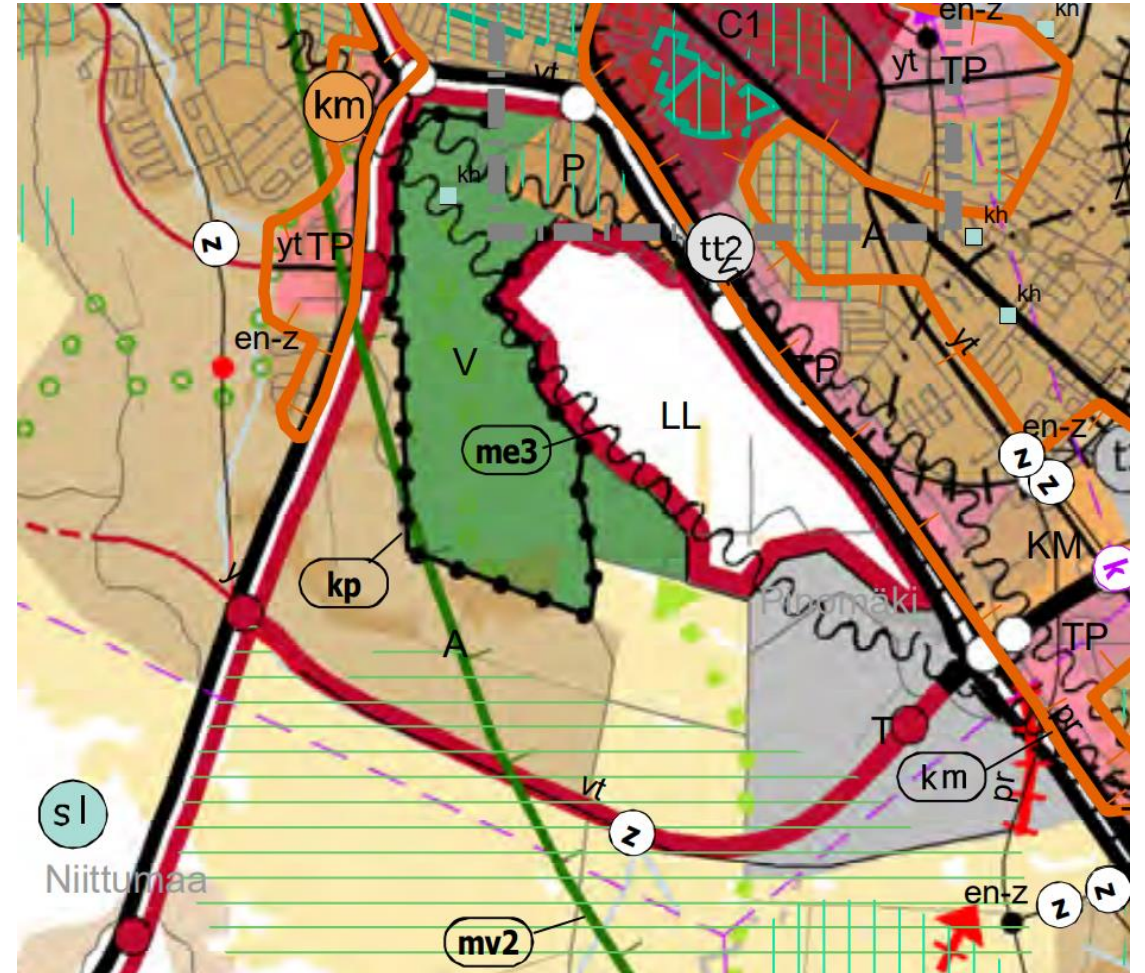
SUUNNITTELUALUE

- 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)



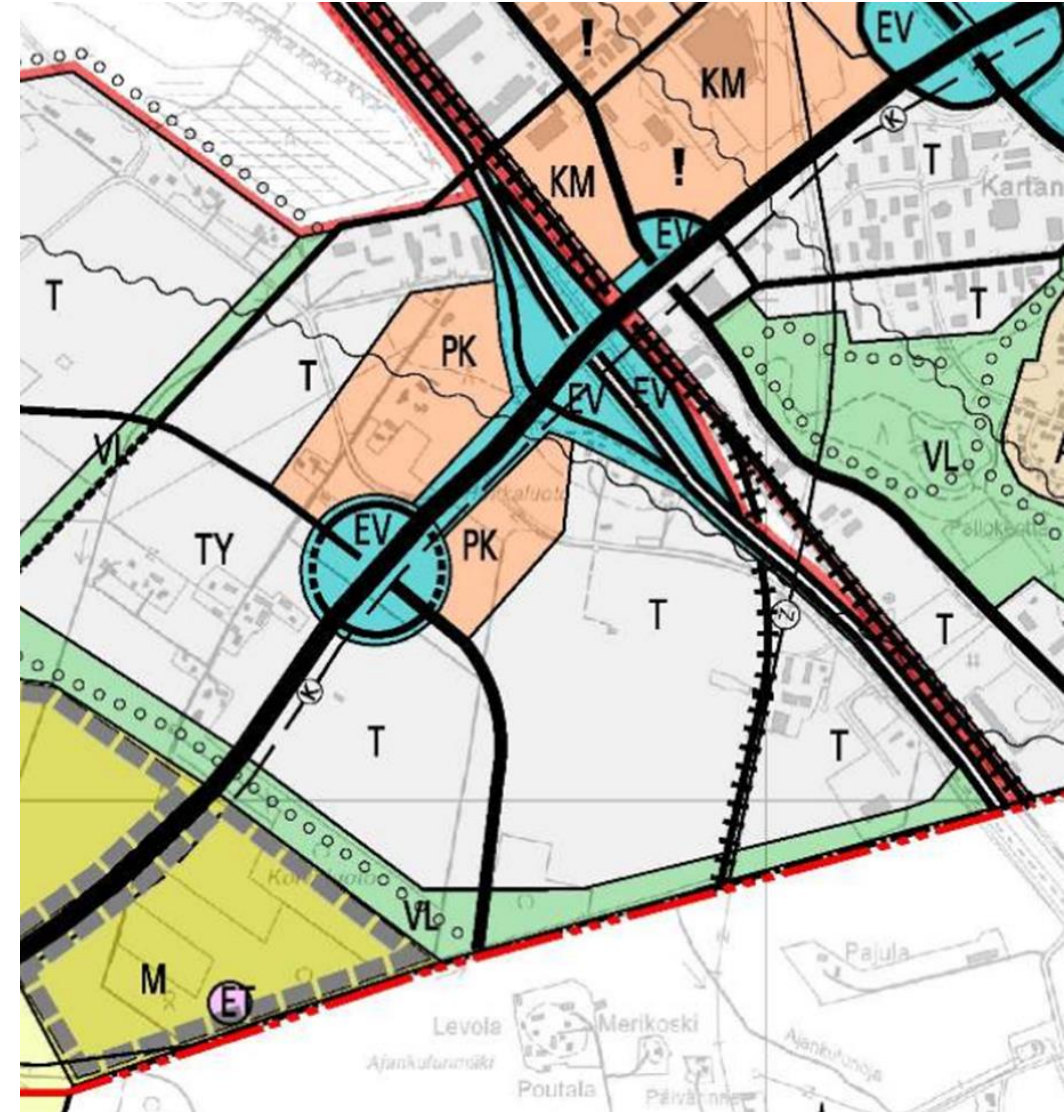
MAAKUNTAKAAVA

- 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.



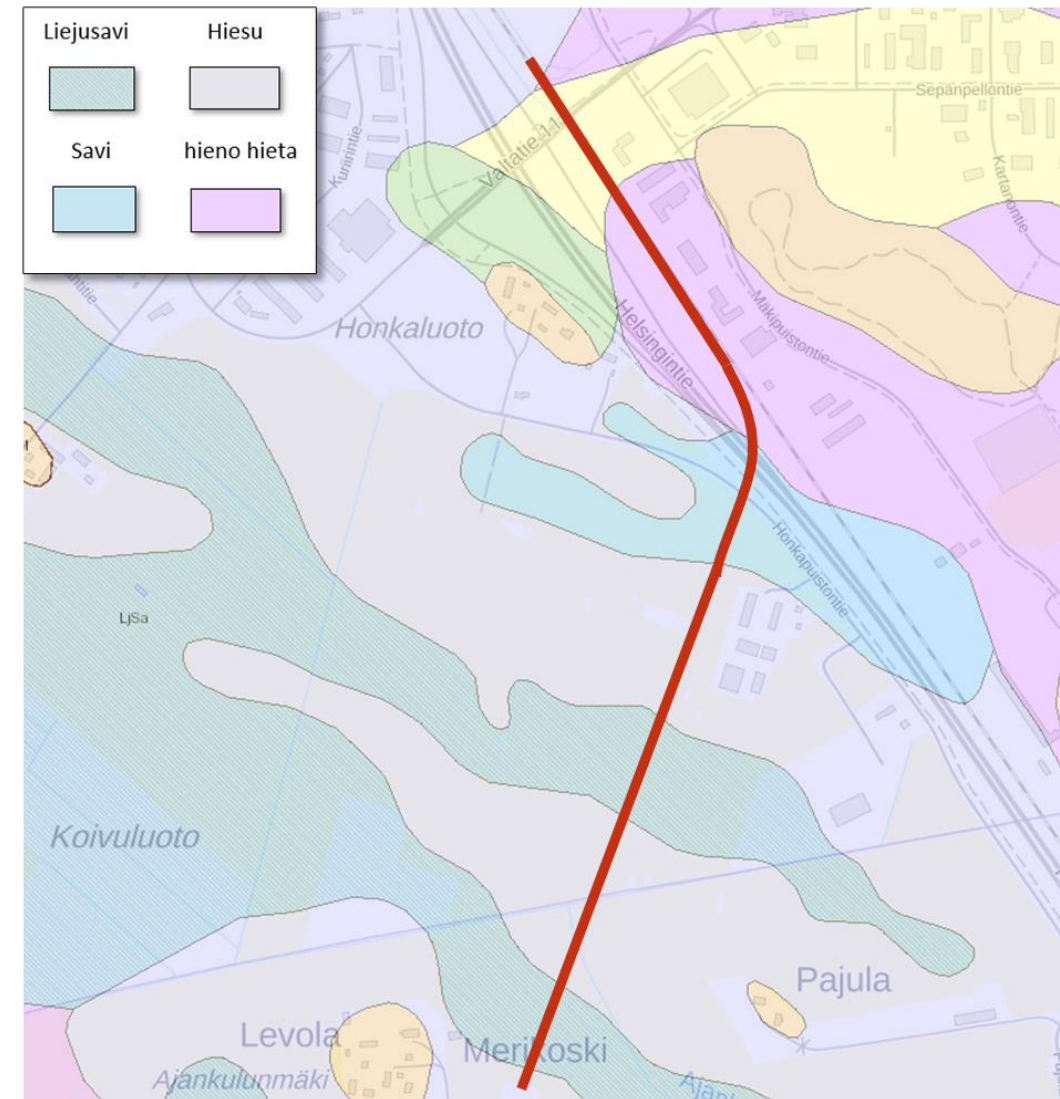
ASEMAKAAVA

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



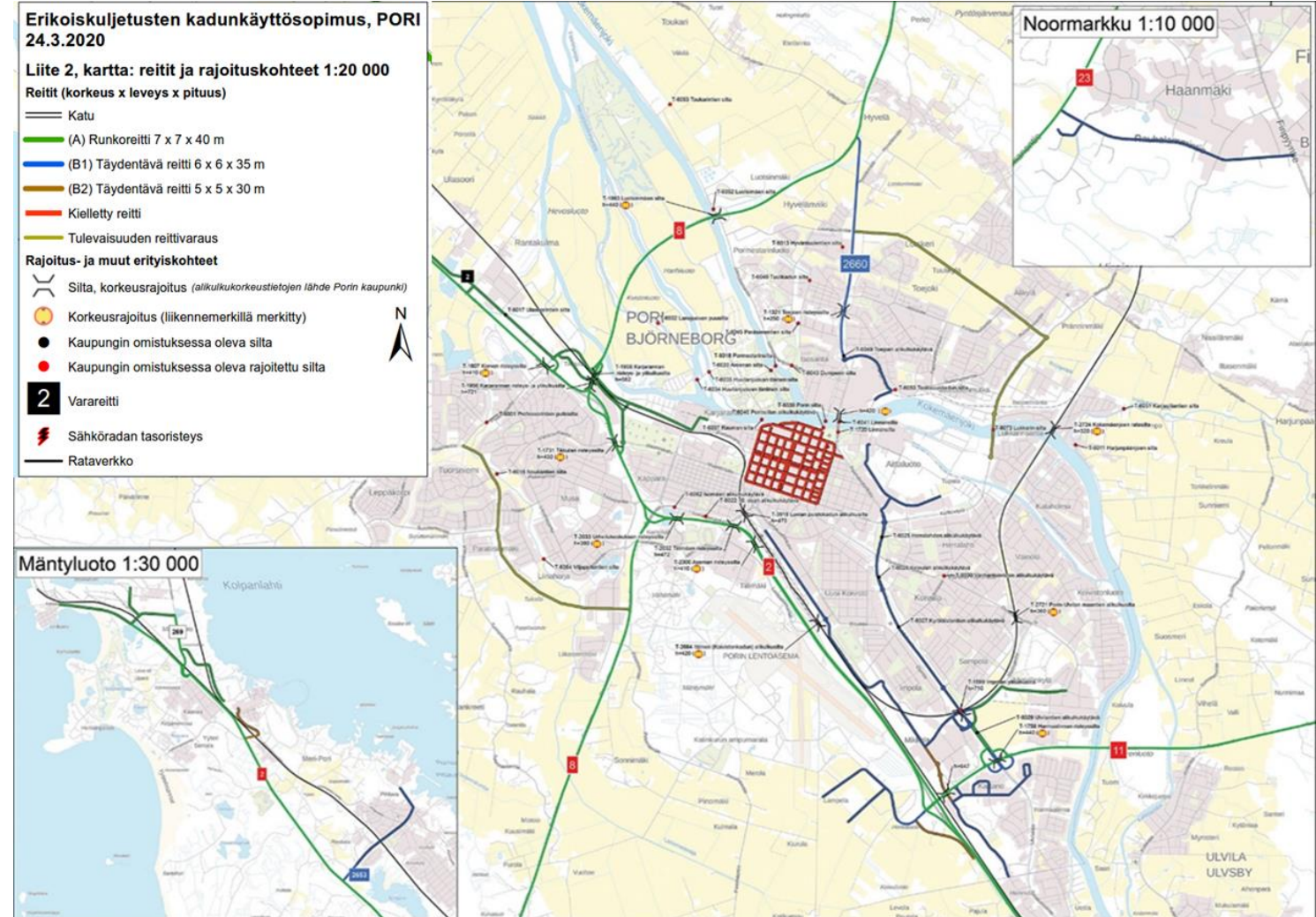
MAAPERÄ

- 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.



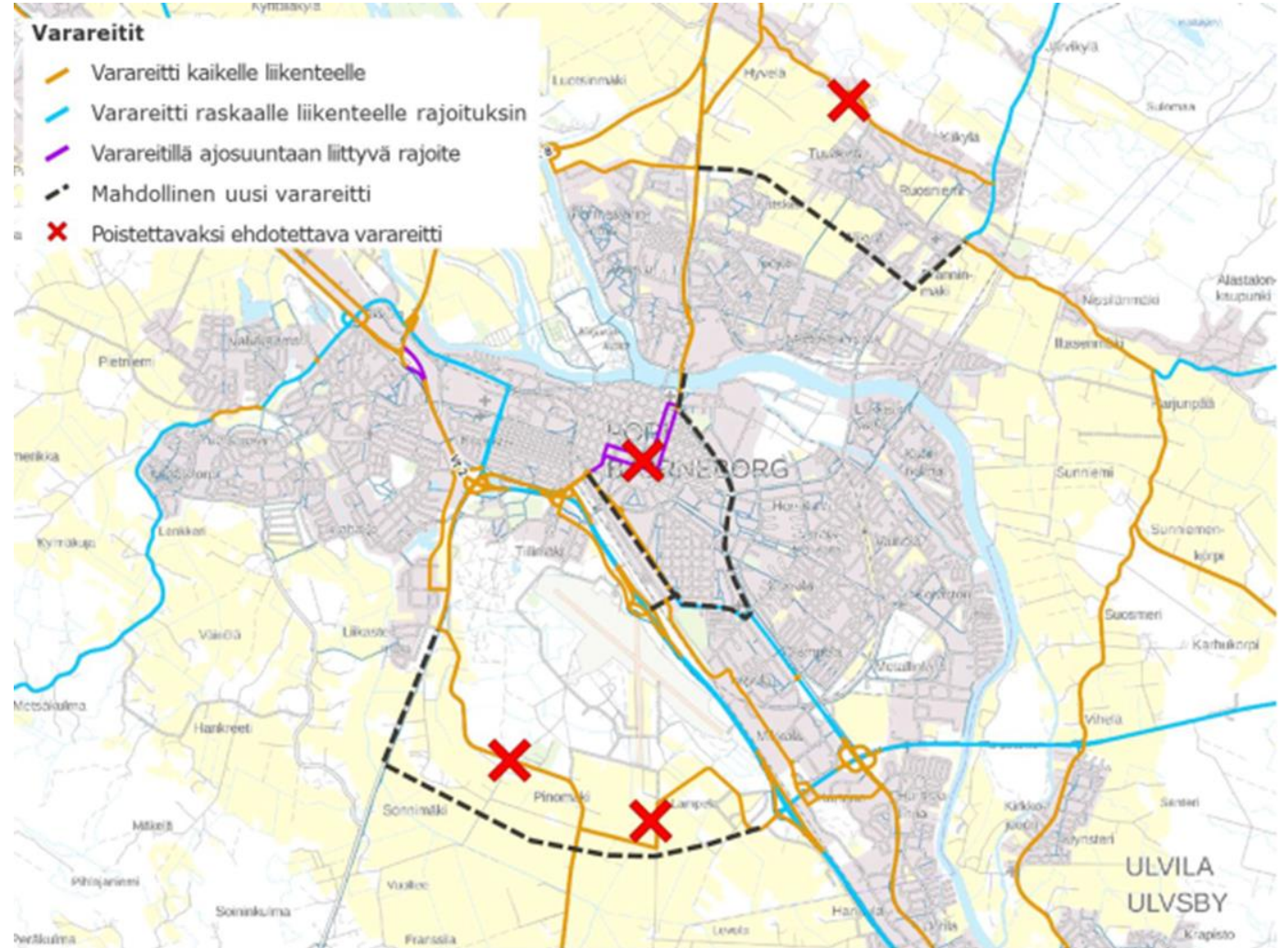
ERIKOISKULJETUKSET

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



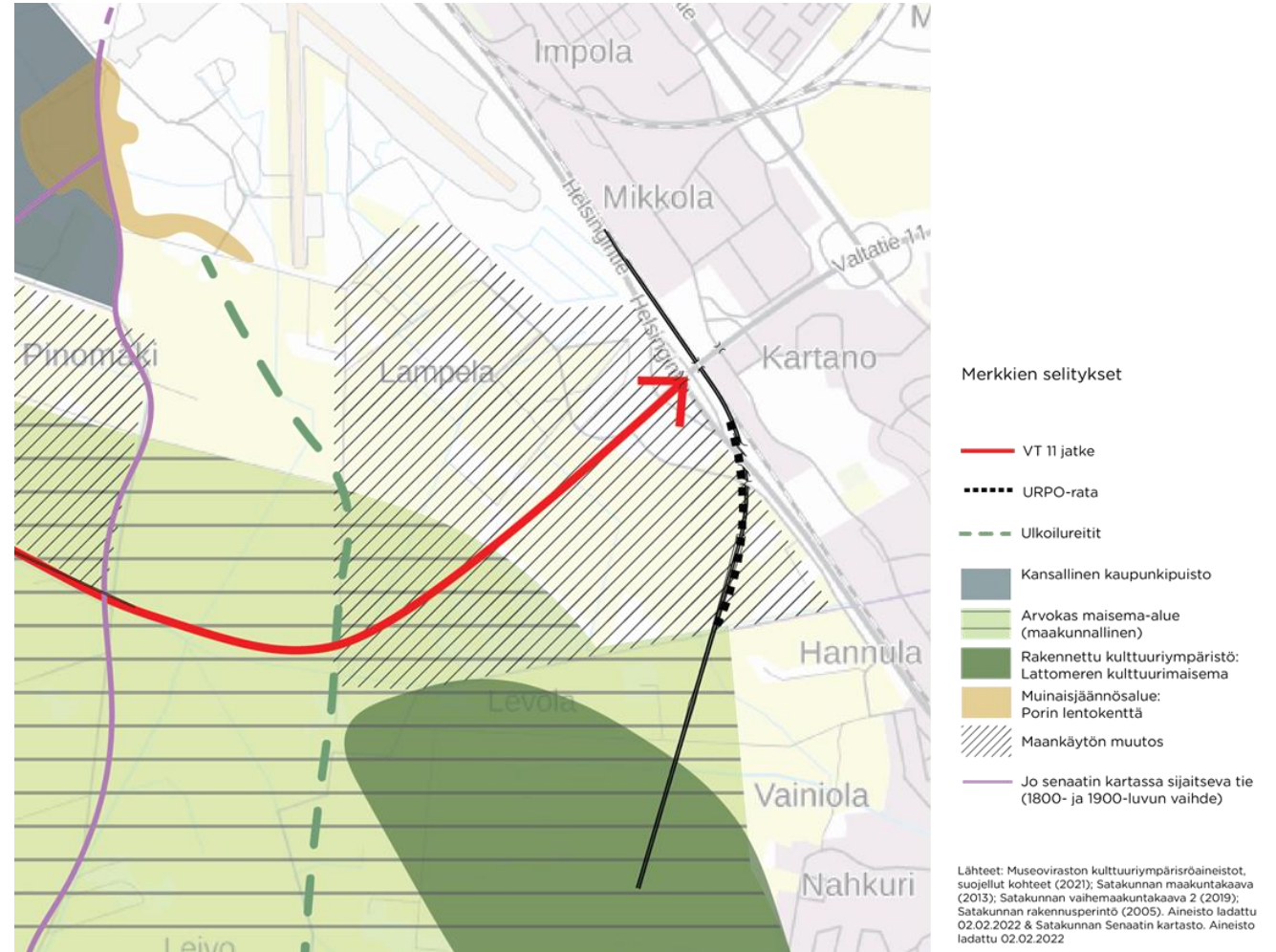
VARAREITIT

- 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 solmukohdan 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

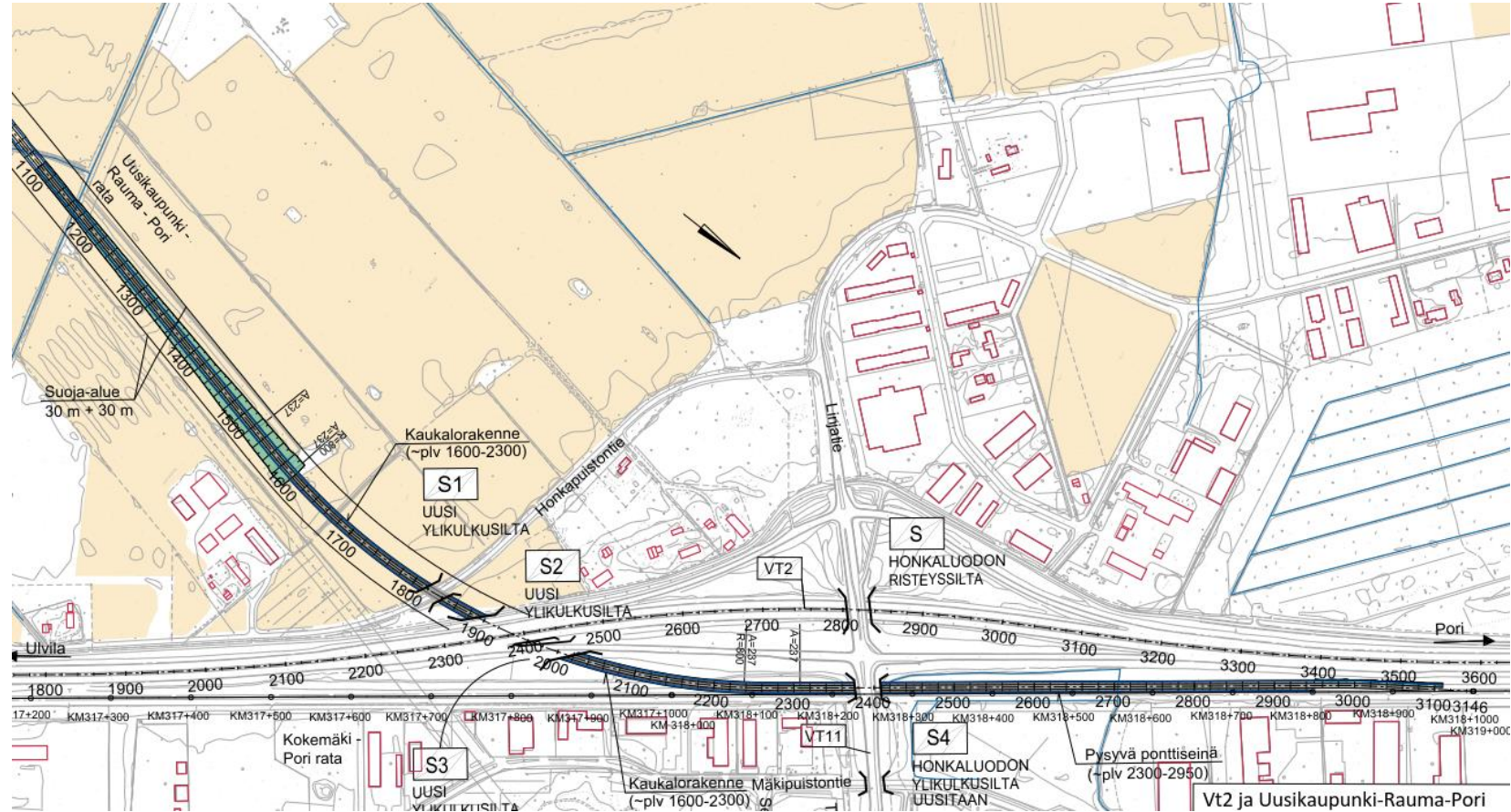
- Kokemäki-Pori rata on sähköistetty, junakulunvalvonnalla varustettu yksiraiteinen rata.
- Radan suurin sallittu nopeus on 140 km/h.
- Radan itäpuolella on varaus toiselle raiteelle.



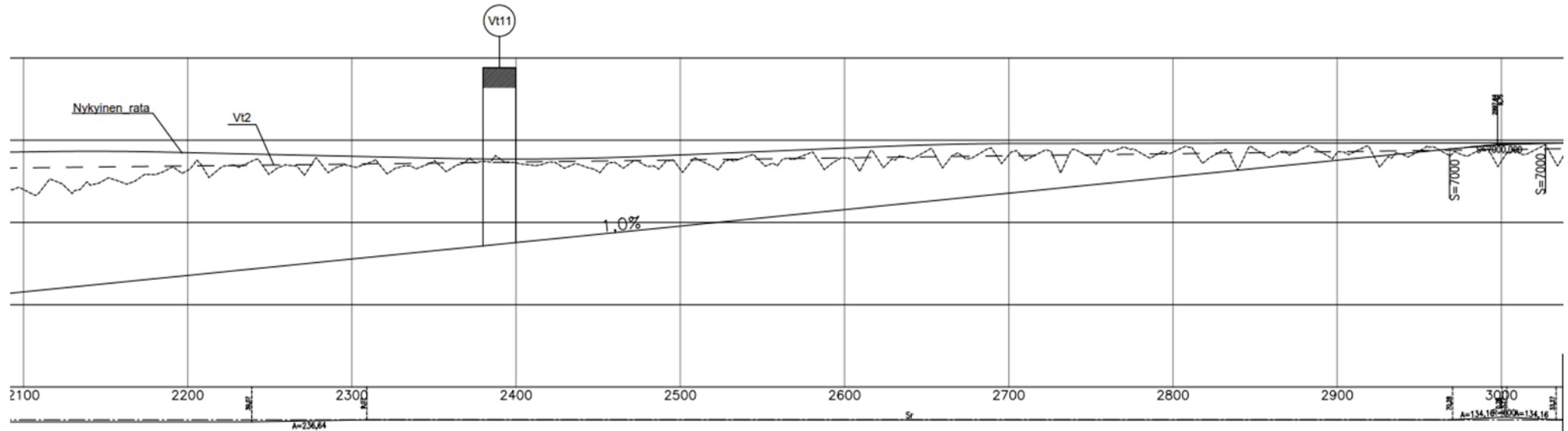
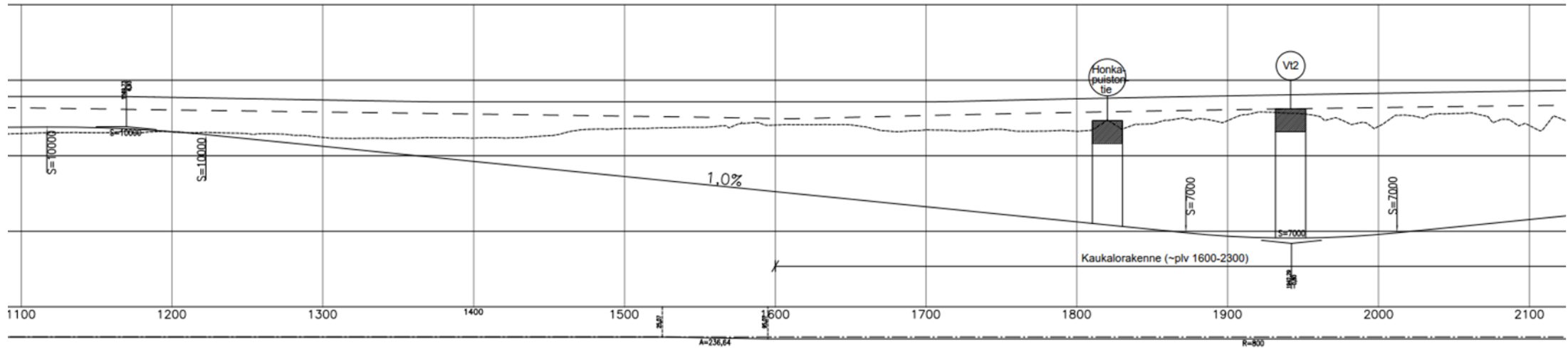
VAIHTOEHTO 1A (URPO-RATA VALTATIEN 2 ALI)

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

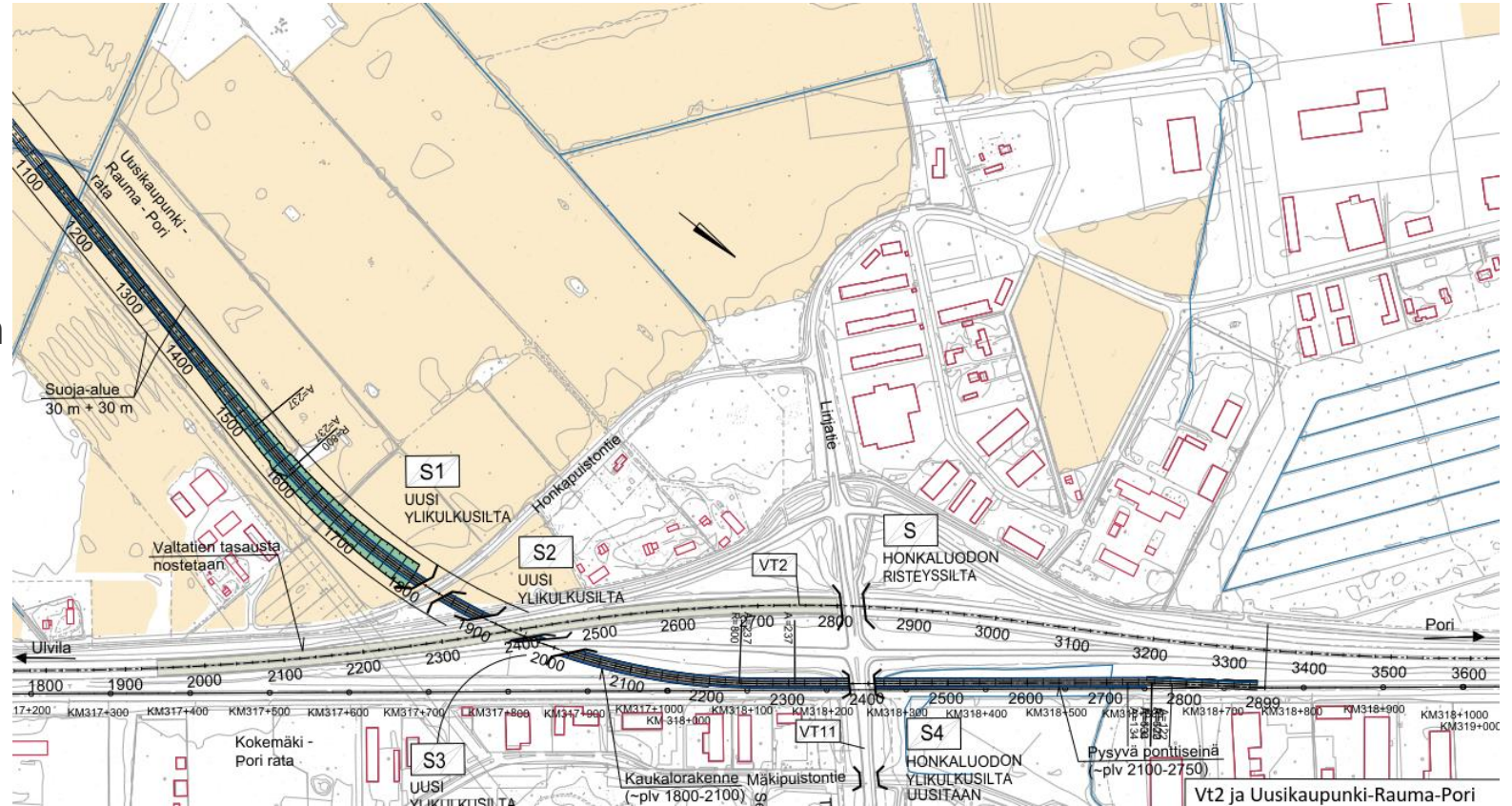
Hankkeen alustavat rakentamiskustannukset on laskettu FORE:n hankeosalaskentamenetelmää käyttäen. Maanrakennuskustannusindeksinä on käytetty 112,31 (2015=100). Yhteiskustannusten osuudeksi on arvioitu 30 %. Kustannusarvio ei sisällä mahdollisia lunastus-, korvaus- ja tietoimituskustannuksia.

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

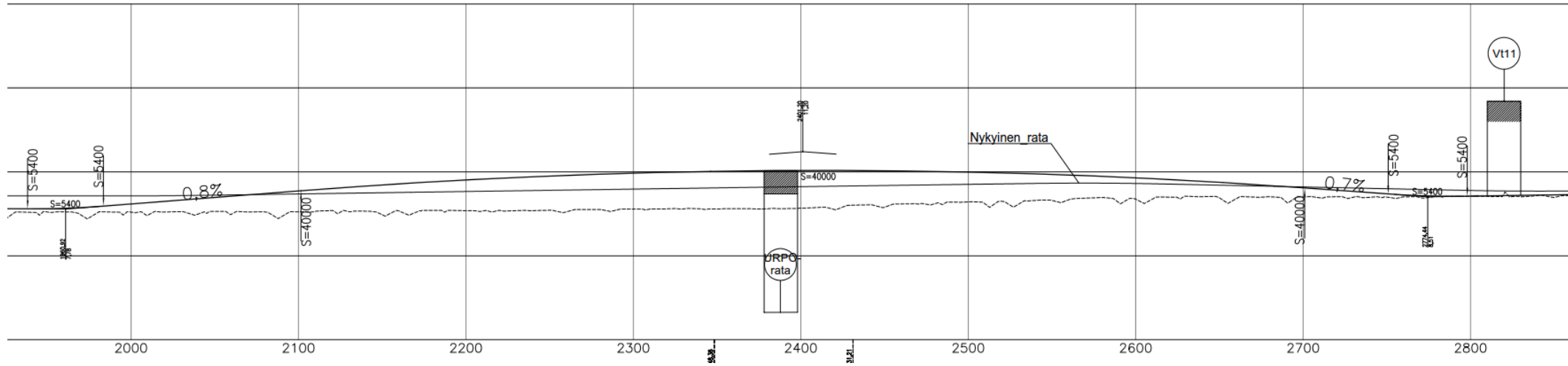
VAIHTOEHTO 1B (URPO-RATA VALTATIEN 2 ALI JA VALTATIEN TASAUKSEN NOSTO)

VAIHTOEHTO 1B

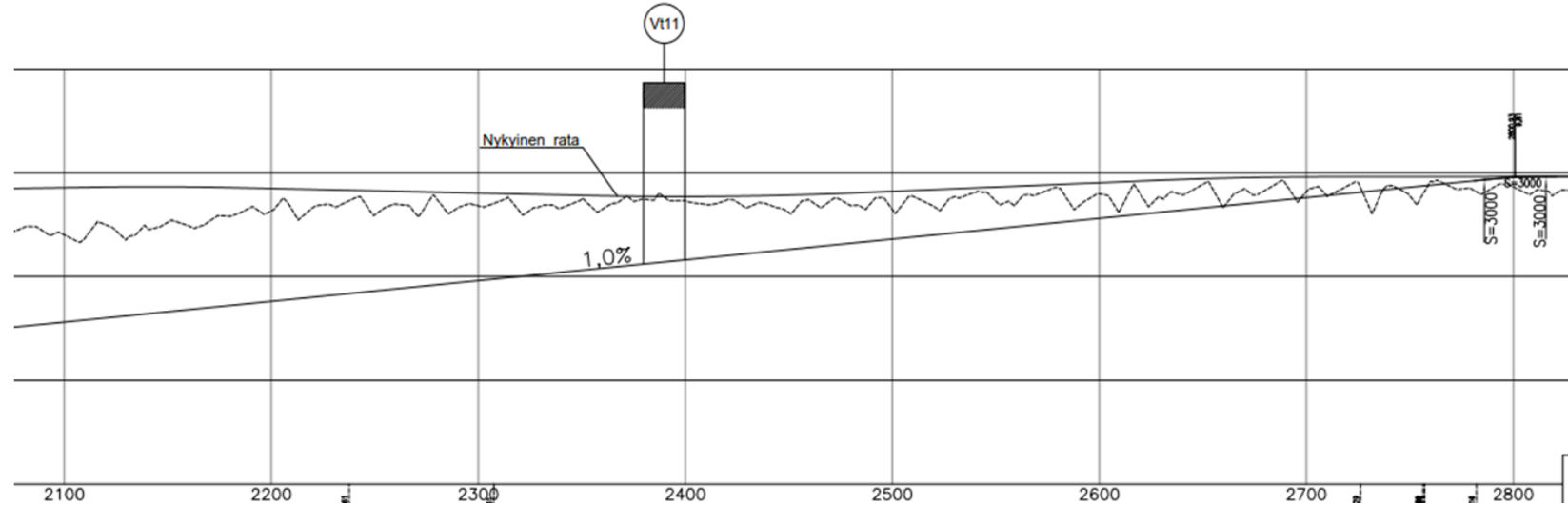
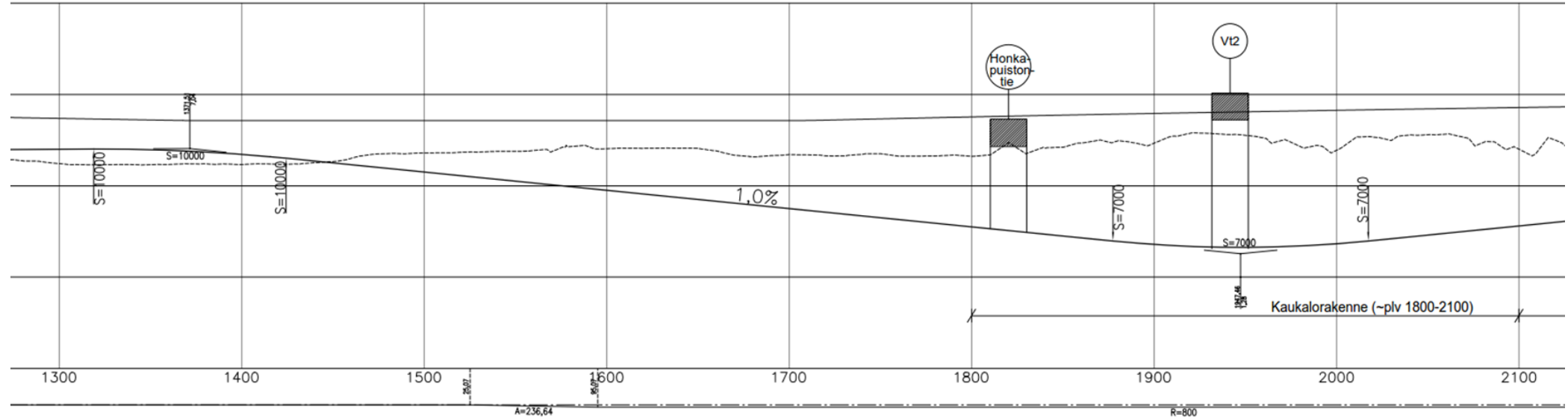
- UPRO-rata alittaa valtatie 2.
- Valtatie 2 tasausta nostetaan noin 2,3 metriä, linjaus pysyy nykyisellään.
- Rata toteutetaan valtatie alituksen kohdalla noin 300 metrin matkalla kaukalarakenteena.
- Rata toteutetaan nykyisen Kokemäki-Pori –radan viereen noin 650 metriä pitkän pysyvän ponttiseinän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



VALTATIEN 2 PITUUSLEIKKAUS



URPO-RADAN PITUUSLEIKKAUS



VAIHTOEHDON 1B KUSTANNUSARVIO

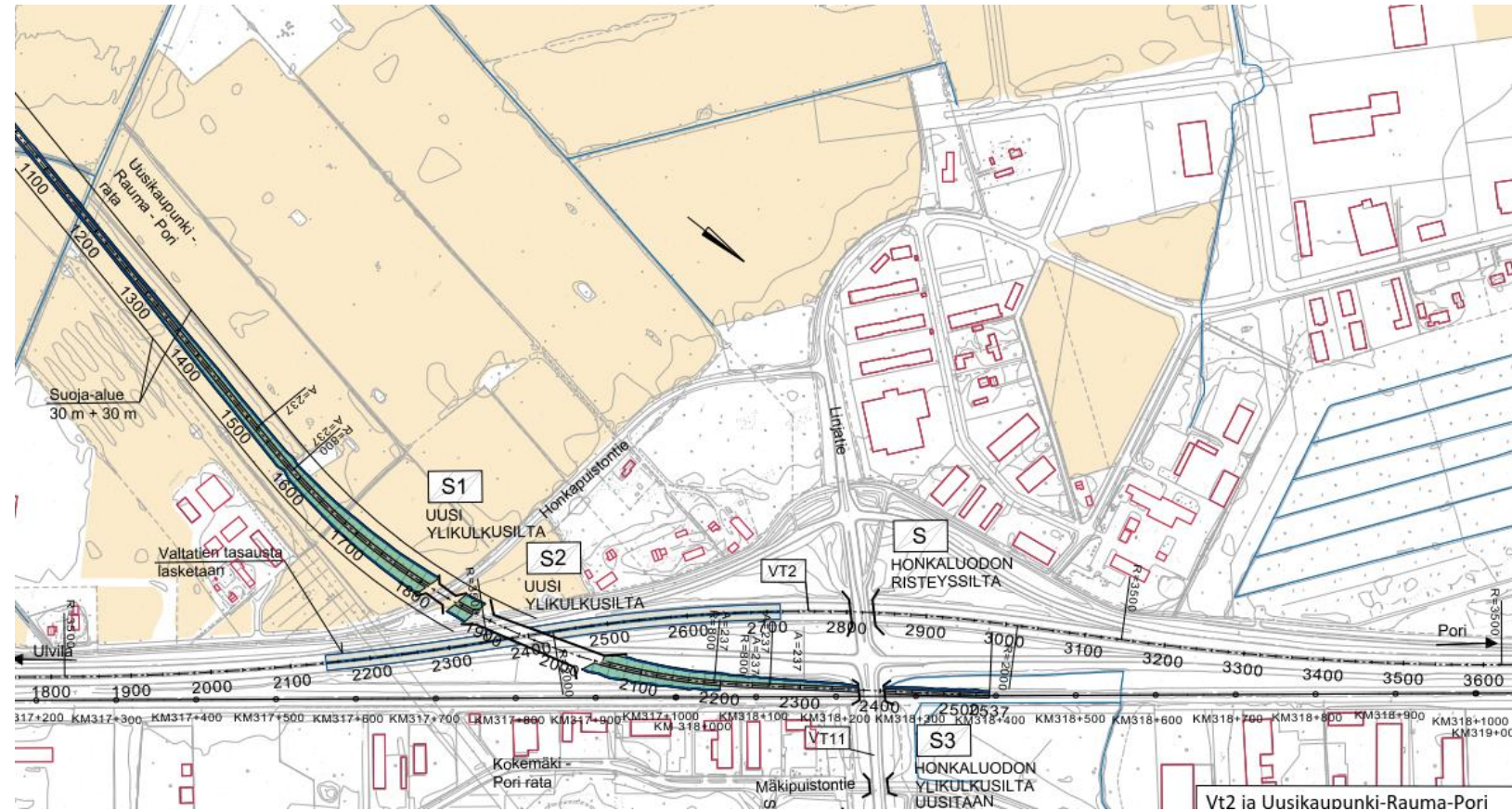
Hankkeen alustavat rakentamiskustannukset on laskettu FORE:n hankeosalaskentamenetelmää käyttäen. Maanrakennuskustannusindeksinä on käytetty 112,31 (2015=100). Yhteiskustannusten osuudeksi on arvioitu 30 %. Kustannusarvio ei sisällä mahdollisia lunastus-, korvaus- ja tietoimituskustannuksia.

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

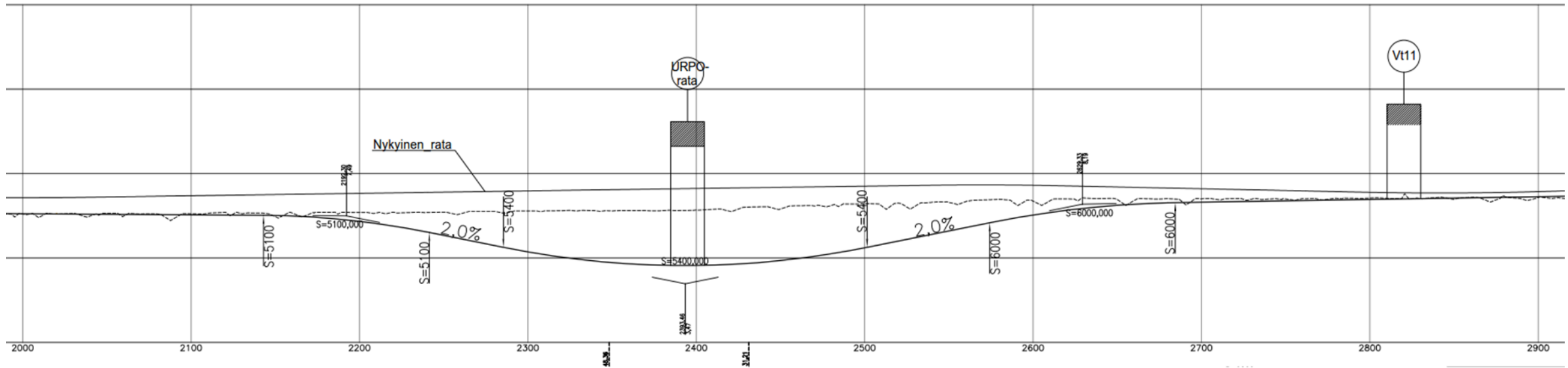
VAIHTOEHTO 2 (URPO-RATA VALTATIEN 2 YLI JA VALTATIEN TASAUKSEN LASKU)

VAIHTOEHTO 2

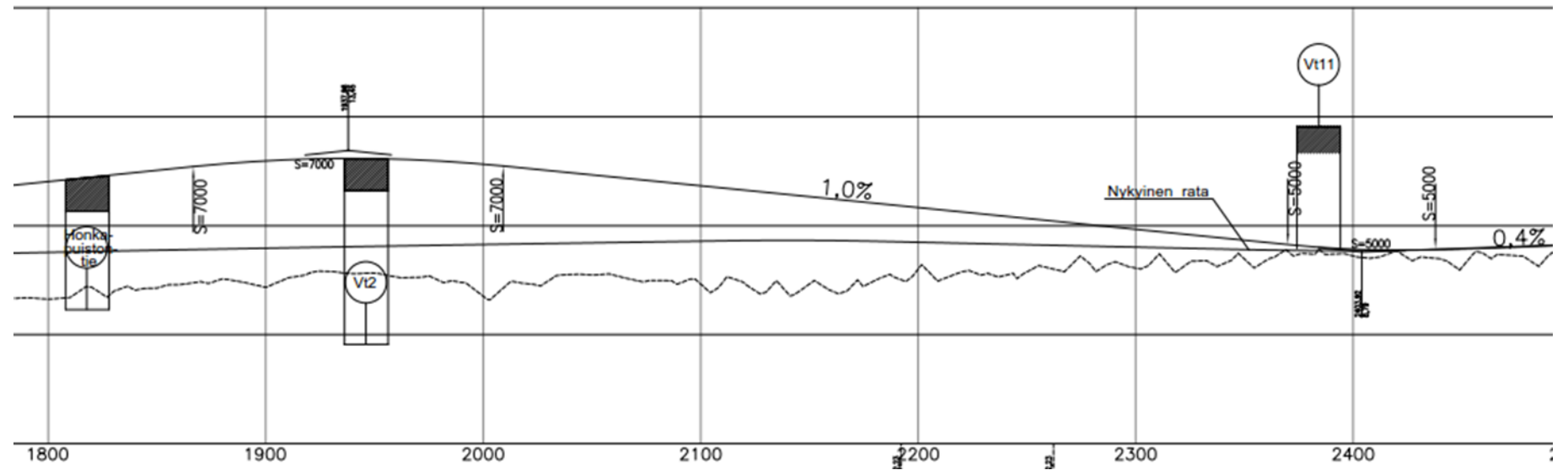
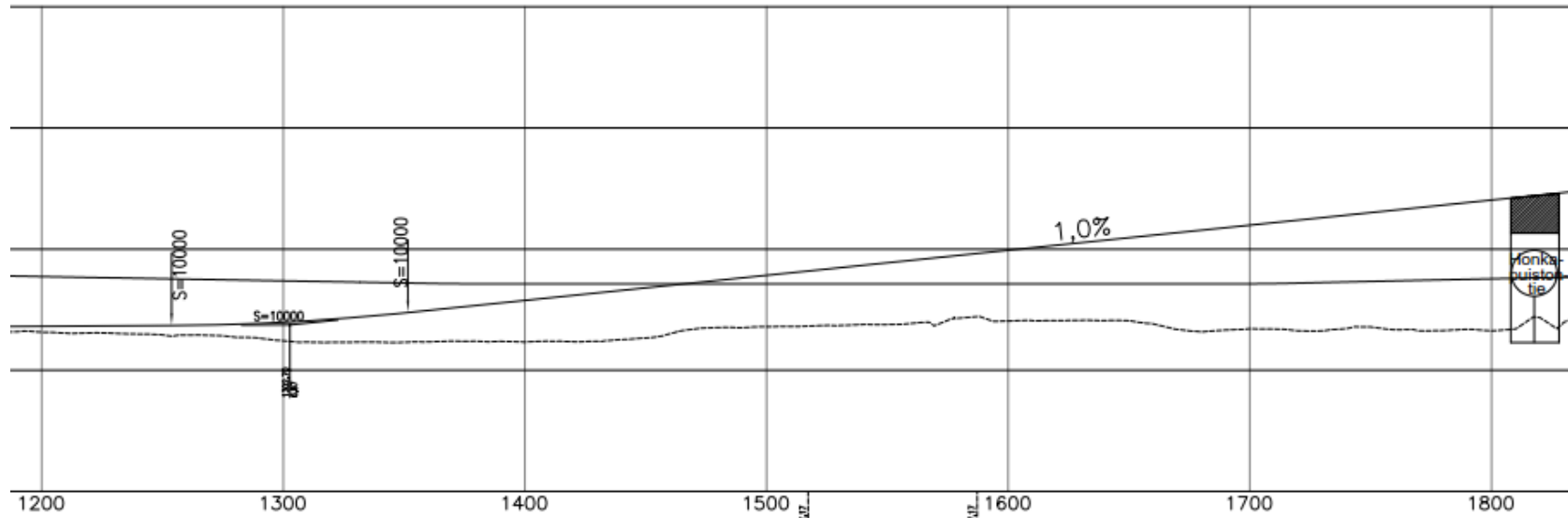
- URPO-rata ylittää valtatie 2.
- Valtatie tasausta lasketaan noin 3,4 metriä.
- Rata ylittää valtatie 2 kaukalopalkkisillalla.
- Honkaluodon ylikulkusilta uusitaan.
- Honkapuistontien tasausta lasketaan.



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

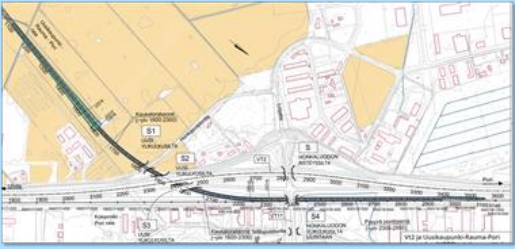


- Vaihtoehdoissa radan taso laskee enimmillään yli 6 metriä nykyisen maanpinnan ja noin 4 metriä oletetun pohjavedenpinnan alapuolelle
 - Rata tulee rakentaa vesitiiviiseen betonikaukaloon pohjavedenpinnan alapuolella
 - Työnaikaiset kaivannot ovat hyvin haastavia toteuttaa: tukiseinissä tulee varautua 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**

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

ASEMAKAAVAEHDOTUS NÄHTÄVILLÄ (MRA 27 §): 7.7. - 31.8.2022

EHDOTUSVAIHEEN PALAUTERAPORTTI / MUISTUTUKSET JA LAUSUNNOT

(Tiivistelmä muistutuksesta/lausunnosta)

Henkilö 1

Sorvatien tieyhteys on säilyttävä kaavamuutoksen sisälle jääviin asuinkiinteistöihin.

Vastine:

Kaavaehdotusta on päivitetty siten, että kortteliin 19 on osoitettu ajoyhteys EV-2-suojaviheralueen kautta.

Henkilö 2

Kaavaehdotuksessa ei ole huomioitu asuinkiinteistöille (1:2018, 1:1987, 1:1996) kulkuyhteyttä. Kulkuyhteydet tulee säilyttää nykyisellään Sorvatien osalta, sillä asuinkiinteistöt ovat edelleen asuinkäytössä.

Istutukset tulee kuitenkin toteuttaa suunnitellussa leveydessään, sillä ne tulevat toimimaan näkö- ja meluesteinä asuinkiinteistöille. Ehdotettu istutusvyöhyke tulee toteuttaa Sorvatien länsipuolelle.

Sorvatien liittymä Honkapuistontielle on säilytettävä nykyisessä kohdassaan.

Vastine:

Kaavaehdotusta on päivitetty siten, että kortteliin 19 on osoitettu ajoyhteys EV-2-suojaviheralueen kautta. EV-2-suojaviheralue toimii osittain näkö- ja meluesteenä korttelialueelle 19. Ajoyhteyden liittymäratkaisut tarkentuvat katusuunnitelmien laadinnan yhteydessä.

Lattomerén viljelysaukean kuivatusyhtiö

Asemakaavaan tulee sisällyttää seuraavat määräykset:

- Ennen kunnallisteknisen rakentamisen ja yksittäisten rakennusten rakentamisen aloittamista kunkin rakennuspaikan osalta on tehtävä kattava maaperäselvitys

- Maanpinnan alaisten kerrosten rakentaminen kaava-alueelle ei ole sallittua

- Ennen kunnallisteknisen rakentamisen aloittamista, kaava-alueen hulevesien ja happamien kuivatusvesien käsittelemiseksi tarkoitetut rakenteen ja laitteet on otettava käyttöön ja varmistettava niiden toimivuus siten, että kaava-alueelta poistettavat vedet eivät aiheuta ympäristön pilaantumista eivätkä aiheuta saostumia alapuolisissa kuivatusojissa

- Asemakaavassa tulee mainita ja ottaa huomioon myös Etelä-Suomen aluehallintoviraston Honkaluodon alueen ojituksen muuttamista ja valmistelulupaa koskeva päätös nro 236/2020, 18.6.2020.

Vastine:

Päivitetyn kaavaehdotuksen yleisiin määräyksiin on lisätty maininta maaperäselvityksen laadinnasta.

Päivitetyn kaavaehdotuksen yleisiin määräyksiin on lisätty maininta rakentamisesta niin, ettei siitä aiheudu haitallista pohjaveden pinnan alenemista.

Kaavaehdotuksen yleisissä määräyksissä on maininta valumavesien tarkkailusta rakennustöiden aikana ja varautumisesta tarvittaessa niiden neutralointiin. Määräyksissä on myös maininta alueen ojavesien tarkkailusta rakennustöiden päätyttyä.

Varsinais-Suomen ELY-keskus

ELY-keskus ehdottaa kaava-alueen laajentamista käsittämään kohdassa "liikenne" esitetyt liittymäjärjestelyt, joilla pyritään mahdollistamaan valtatie 11 jatkeen toteuttaminen valtatieasoisena.

Luonnosvaiheen lausuntoonsa viitaten ELY-keskus esittää edelleen liikennepalveluasemaa ja muuta liikerakentamista (mm. määrä ja laatu) koskevien kaavamerkintöjen ja -määräysten tarkentamista.

Vaikutusten arviointiin liittyen ELY-keskus näkee täydennystarvetta maisemavaikutusten sekä melu- ja värinävaikutusten osalta ottaen huomioon mm. alueelle suunnitellun uuden ratavarauksen ja alueella nykyisin sijaitsevat asuinrakennukset. ELY-keskus pitää tärkeänä myös kaavahankkeen ilmastovaikutusten arvioinnin täydentämistä.

Kaavaehdotuksessa on esitetty uusi eritasoliittymä Rahtitien ja suunnitteilla olevan valtatie 11 jatkeen risteykseen. Suunniteltu eritasoliittymä on tarpeellinen, jotta suunnitteilla oleva valtatie 11 jatke voidaan toteuttaa valtatieasoisena ja mahdollistaa kaupungin tavoittelema maankäyttö alueella. Suunniteltu eritasoliittymä sijoittuu nyt asemakaavassa hyvin lähelle olemassa olevaa valtatie 2 ja valtatie 11 eritasoliittymää, josta syystä suunnitteilla olevan eritasoliittymän toteuttaminen voimassa olevan asemakaavan aluevarauksella ei ole mahdollista.

Kaupungin ja ELY-keskuksen välisessä neuvottelussa on todettu, että valtatie 11 jatkeen toteuttaminen valtatieasoisena liikenneväylänä on mahdollista siirtämällä voimassa olevassa asemakaavassa osoitettu eritasoliittymän pohjoinen silmukka Rahtitien eteläpuolelle. Näin on mahdollista toteuttaa eritasoliittymä siten, että suunnitellun eritasoliittymän ja nykyisen valtatie 2 ja valtatie 11 eritasoliittymän ramppliittymien väli olisi vähintään 400 metriä. ELY-keskus esittää, että kaupunki harkitsee tähän kaavahankkeeseen sisältyvän suunnittelualueen laajentamista ja asemakaavan muuttamista siten, että Rahtitien ja valtatie 11 jatkeen suunniteltu eritasoliittymä on toteutettavissa kokonaisuudessaan Rahtitien eteläpuolelle.

KTY-tontille on osoitettu kaavaehdotuksessa tonttiliittymä Rahtitieltä tontin eteläpuolelta. ELY-keskus katsoo, että liittymä Rahtitieltä KTY-tontille ei ole enää mahdollinen eritasoliittymän toteuduttua, joten Rahtitie on syytä olla kokonaan liittymärajoituksen piirissä ja KTY-alueen liittyminen on syytä kaavassa mahdollistaa pelkästään Honkapuistontieltä.

Kestävemmän liikkumisen edistämiseksi maankäytön suunnittelussa on hyvä kiinnittää erityistä huomiota kävelyn, pyöräilyn ja joukko liikenteen olosuhteiden parantamiseen ja houkuttelevuuteen. KTY-tontille on hyvä osoittaa kaavamääräyksellä varaus linja-autoliikenteen liityntäpysäköintiä varten kymmenelle ajoneuvolle. KTY-tontille on hyvä osoittaa kaavassa jkpp-yhteys pohjoisen suunnasta valtatie 2 varrella

kulkevalta jkpp-väylältä. Pyöräpysäköinnin toteuttamisveloitteesta ja pyöräpysäköinnin sijoittamisesta on hyvä antaa määräyksiä asemakaavassa. Määräykset pyöräpysäköinnin toteutuksesta asemakaavassa johtavat todennäköisemmin laadukkaiden pyöräpysäköintipaikkojen toteutukseen ja edelleen siistiin ja jäsentyneeseen pysäköintiin. Määräyksessä pyöräpysäköinnistä on hyvä antaa laadullisia määräyksiä sääsuojan lisäksi myös runkolukittavuudesta.

Luonnosvaiheen lausunnossaan ELY-keskus on todennut luontoselvitystarpeen suunnittelualueen pohjoisen metsäalueen osalta. Selvitystä ei ole tehty ja ELY-keskus uudistaa näkemyksensä luontoselvityksen tarpeesta.

Koska suunnittelualue rajoittuu maakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen (Lattomeren kulttuurimaisema), näkisi ELY-keskus hyvänä lisätä korttelialueille istutettavia alueita ja ympäristöön sopeutumista ja vaikutusten lieventämistä edistäviä määräyksiä mm. puuston ja muiden istutusten sekä aitaamisen ja ulkovarastoinnin osalta.

Vastine:

Päivitetyn kaavaehdotuksen kaava-alueita on laajennettu siten, että se mahdollistaa Honkaluodon yritysalueen eritasoliittymän toteuttamisen ja valtatie 11 jatkeen kehittämisen valtatietasoisena. Kaavaehdotus mahdollistaa eritasoliittymän toteuttamisen Rahtitien eteläpuolelle.

Toimitilarakennusten korttelialueen KTY-13 kaavamerkintää on päivitettyssä kaavaehdotuksessa tarkennettu siten, että siinä mainitaan mahdollisuus polttoaineen jakeluaseman sijoittamiseen. Lisäksi on merkintää tarkennettu myymälätilojen ja päivittäistavarakaupan määrän osalta. Teollisuus- ja varistorakennusten korttelialueille on osoitettu liike- ja toimistotilojen enimmäismäärä.

Kaavan vaikutusten arviointia on täydennetty melu-, värinä- ja maisemavaikutuksien osalta.

Kaavaehdotuksen yleisissä määräyksissä on maininta raideliikenteen aiheuttaman värinän riskien huomioimisesta.

Kaavan vaikutusten arviointia on täydennetty ilmastovaikutusten osalta.

Kaavaehdotusta on tarkennettu siten, että liittyminen KTY-13-korttelialueelle tapahtuu Honkapuistontieltä.

Kaavaehdotuksen yleisiä määräyksiä on täydennetty pyöräpysäköinnin osalta. Pyöräpysäköinnistä on annettu myös laadullisia määräyksiä.

Kaava-alueen pohjoiselle metsäalueelle on tehty liito-oravan kartoitus inventointikoirilla tammikuussa 2023. Päivitettyssä kaavaehdotuksessa korttelialueiden rajauksia ja kaavamerkintöjen sisältöjä on muokattu inventoinnissa tehtyjen havaintojen pohjalta.

Kaavaehdotuksen korttelialueille on osoitettu istutettavat alueiden osat. Honkapuistontien varteen on osoitettu istutettavia puita. Kaavaehdotuksessa on annettu yleinen määräys jätehuoltotilojen sijoittamisesta.

Korttelialueen KTY-13-kaavamerkintää on täydennetty ulkovarasto- ja pysäköintialueiden toteutuksen osalta.

Satakuntaliitto

Satakuntaliitto toteaa luonnosvaiheen lausunnossa esittämän kantansa mukaisesti, että Honkaluodon 80. kaupunginosan 1. asemakaavan ja asemakaavan muutoksen ehdotus on pääpiirteissään Satakunnan maakuntakaavan, Satakunnan vaihemaakuntakaavan 2 ja Porin kantakaupungin yleiskaavan 2025 mukainen.

Asemakaavaehdotuksen selostuksessa on esitelty suunnittelun lähtökohtia keskittyen erityisesti liikenneolosuhteita koskeviin taustaselvityksiin. Satakuntaliitto pitää hyvänä, että ehdotusvaihetta varten on laadittu erillinen URPO-radon ja valtatie 2 risteämiskohtaa käsittelevä aluevaraussuunnitelma, jonka tuloksia on huomioitu suunnitteluratkaisussa. Lähtökohta-aineiston osana selostuksessa esiteltyä Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman kuvausta kappaleessa 4.4.1 tulee tarkistaa ja päivittää maakuntahallituksen 14.3.2022 hyväksymän loppuraportin pohjalta.

Selostuksessa on suunnittelutilanteen esittelyä luonnosvaiheeseen nähden täydennetty ja siinä käsitelty Porin tie- ja katuverkkosuunnitelmaa 2040 valtatie 11 jatkeen osalta, joka tavoiteverkon osana yhdistäisi valtateitä 8 ja 2 ja voisi toimia toteutuksen 1. vaiheessa Honkaluodon logistiikka-alueita palvelevana pääkatuna.

Satakuntaliitto on esittänyt luonnosvaiheen lausunnossaan kaava-alueen laajentamista siten, että asemakaavan toteutuksen myöhemmässä vaiheessa mahdollisesti muutoksia vaativat valtatie 11 ja valtatie 2 nykyisen ja valtatie 11 jatkeen Honkaluotoon suunnitellun uuden eritasoliittymän suunnittelualueesta pois rajatut kohdat osana liikennejärjestelmää tulisivat ratkaistuksi saman kaavahankkeen yhteydessä kokonaisvaltaisesti. Asemakaavaehdotuksen suunnittelu on viety eteenpäin luonnosvaiheen mukaisella rajauksella. Asemakaavaehdotuksen liikenteeseen kohdistuvien vaikutusten osalta selostuksessa olisi syytä huomioida myös liikenneselvityksessäkin mahdollisena pidetty ratkaisu, jolloin valtatie 11 jatkeelle osoitettu varaus uudelle eritasoliittymälle joudutaan siirtämään voimassa olevassa asemakaavassa 609 1535 osoitetusta paikasta lounaaseen.

Satakuntaliitto toistaa luonnosvaiheen lausunnossa esittämänsä näkemyksiä, jonka mukaan suunnittelualueen sijaitessa avoimen maisema-alueen reunalla olisi hyvä lisätä kaavakarttaan korttelialueiden valaistusta, mainosvaloja ja mainostorneja koskevia määräyksiä. Satakuntaliiton näkemyksen mukaan kaavaehdotuksen jatkotyöstön aikana tulisi maisemakuvaan kohdistuvien vaikutusten arviointia täydentää merkittävien sisääntuloväylien suunnasta etelästä ja myös lännestä ottaen huomioiden alueen toteutumisen vaihteellisuus. Osana vaikutustenarvioinnin täydentämistä on syytä tarkemmin selvittää, minkälaisia maisemallisia muutoksia mahdollistetaan asemakaavalla maisemallisesti tärkeän alueen tuntumassa. Kysymys on keskeinen etenkin kortteliin 21 alueella, jossa asemakaavaehdotuksen mukaan rakennusten, rakenteiden ja laitteiden korkein sallittu korkeusasema on +50,00. Uuden yritysalueen ja avoimen peltomaiseman väliin osoitettua suojaviheraluetta suunnittelualueen eteläosassa olisi syytä laajentaa, jotta se mahdollistaisi myös Lattomerän kulttuurimaiseman näkymiä suojaavan istutettavan vyöhykkeen toteuttamista. Satakuntaliitto esittää harkittavaksi kaavaehdotuksen täydentämistä kortteleiden rakentamista ja tonttien istutettavia alueita tarkemmin ohjaavilla määräyksillä ja merkinnöillä peltonäkymien riittävää huomioimista varten. Lisäksi yritysalueen huolletun ilmeen turvaamiseksi olisi hyvä käsitellä yleisissä määräyksissä tonttien aitaamista ja pihavarastointia.

Satakuntaliitto huomauttaa, että suunnittelualueelle sijoittuu Satakunnan maakunnallisesti arvokas lintualue, Pinomäki-Vainiola. Aluetta koskevat tiedot löytyvät raportista: Vilén, Risto; Vasko, Ville ja Nuotio, Kimmo: Satakunnan maakunnallisesti arvokkaat lintualueet 2006-2014. Porin Lintutieteellinen Yhdistys ry & Rauman Seudun Lintuharrastajat 2015. Maakunnallisesti arvokasta lintualueita koskevan inventointikortin mukaan alueelle kerääntyy keväisin ja syksyisin huomattavia määriä lepäilevää linnustoa. Maakunnallisesti arvokasta lintualueita ei ole otettu huomioon ehdotusvaiheen suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa.

Ehdotusvaiheen aineistoa ja mahdollisesti myös inventointitietoja tulee täydentää alueen linnuston osalta. Alueen sijoittuminen Satakunnan maakunnallisesti arvokkaalle lintualueelle tulee ottaa huomioon myös alueen suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa.

Vastine:

Päivitettyä kaavaselostusta on tarkennettu Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman kuvauksen osalta.

Päivitetyn kaavaehdotuksen kaava-alueita on laajennettu siten, että se mahdollistaa Honkaluodon yritysalueen eritasoliittymän toteuttamisen ja valtatie 11 jatkeen kehittämisen valtatieasoisena. Kaavaehdotus mahdollistaa eritasoliittymän toteuttamisen Rahtitien eteläpuolelle.

Kaavaehdotuksen yleisiä määräyksiä on täydennetty mainospylväiden ja -laitteiden osalta. Määräyksissä on ohjattu niiden sopeuttamista ympäristöön.

Alueen maisemavaikutuksien arviointia on täydennetty.

Kaavaehdotuksen korttelialueille on osoitettu istutettavat alueiden osat. Honkapuistontien varteen on osoitettu istutettavia puita. Kaavaehdotuksessa on annettu yleinen määräys jätehuoltotilojen sijoittamisesta.

Korttelialueen KTY-13-kaavamerkintää on täydennetty ulkovarasto- ja pysäköintialueiden toteutuksen osalta.

Kaavan tietoja ja vaikutusten arviointia on täydennetty Satakunnan maakunnallisesti arvokkaan lintualueen, Pinomäki-Vainiola, osalta.

Porin vesi

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

Vastine:

Kaavaehdotus mahdollistaa hulevesien käsittelyn avo-ojin.

Tukes

Ei lausuttavaa.

Vastine:

Merkitään tiedoksi.

Traficom

Traficomilla ei ole asiasta uutta lausuttavaa, viittaamme aiempiin (18.1.2021 ja 12.3.2020) lausuntoihimme.

[Vastine:](#)

Merkitään tiedoksi.

DNA

DNA Oyj:llä ei ole huomauttamista ko. asemakaavaluonnoksen sisältöön.

Alueella on nykyisin DNA:n omistamia telekaapeleita, joiden sijainti tulisi huomioida varsinkin kaava-alueella rakennettaessa.

Jos kaava-alueella olevien DNA:n omistamien telekaapelien sijaintia ei voida säilyttää, tulee niille osoittaa uusi korvaava reitti.

[Vastine:](#)

Telekaapeleiden sijoittuminen ratkaistaan alueen toteutussuunnittelun yhteydessä.

Elinvoima- ja ympäristölautakunta

Toimialan luonnosvaiheessa esittämät kommentit liittyen alueen mahdollisiin happamiin sulfaattipitoisiin orsivesiesiintymiin sekä ojavesien pH-arvoon on huomioitu kaavamääräyksissä.

Sen sijaan katunimistön ja osoitejärjestelmän osalta asemakaavaehdotus on edelleen sekava. Rahtitie-niminen katu erkaantuisi liikennealueelta (LT) kahteen eri suuntaa. Tällaisessa tilanteessa selkeän osoitenumeroinnin muodostaminen on vaikeaa. Rahtitien nimi tulee asemakaavaehdotuksessa muuttaa. Näin päästään tilanteeseen, jossa asemakaavan toteuduttua osoitenumerointi voi alkaa ylempiarvoiselta tieltä. Osoitejärjestelmän selvyyden kannalta hyvä vaihtoehto on nimetä asemakaavaehdotuksen mukainen Rahtitie kahdessa osassa kahdella eri nimellä niin, että kadun nimi vaihtuu korttelin 17 ja 18 välissä olevassa risteyksessä.

Korttelin 18 ET-alueelle ei ole mahdollista kulkea asemakaavaehdotuksen mukaiselta Rahtitieltä, koska ET-alueen kohdalle on osoitettu liittymäkielto. Kulku kyseiselle ET-alueelle tulee ratkaista ja osoittaa asemakaavassa.

Rakennusoikeutta sisältävät ET-alueet on kaavaehdotuksessa osoitettu yleisenä alueena ikään kuin korttelialueen "kainaloon". Ne voidaan esittää myös muodossa ET, Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.

[Vastine:](#)

Kaavaehdotusta on päivitetty siten, että yritysalueen halki kulkevalta liikennealueelta itään erkaantuva katu on nimetty Lähetintieksi.

Kaavaehdotuksessa korttelin 18 yhteyteen sijoittuva ET-alue on siirretty korttelialueen pohjoisosaan Honkapuistontien varteen.

Tekninen lautakunta

Kyseessä on kaupungin aloitteesta käynnistetty asemakaavatyö, jonka tavoitteena on yritysalueen suunnittelu jatkumona Honkaluodossa jo sijaitseville toiminnoille. Pinta-alaltaan suurten yritystonttien lisäämistä Honkaluodon alueella pidetään myönteisenä, jotta erilaisiin tonttitarpeisiin pystytään riittävästi vastaamaan.

Kaava-alue on pääosin kaupungin omistuksessa. Alueen pohjoisosassa sijaitsee viisi yksityisessä omistuksessa olevaa kiinteistöä, joista ainoastaan yksi on rakentamaton. Yksityisessä omistuksessa olevien kiinteistöjen osalta maapolitiikka-tiimi katsoo, että asemakaavasta aiheutuu maanomistajille hyötyä, mutta ei sellaista maankäyttö- ja rakennuslain mukaista merkittävää hyötyä, joka velvoittaisi maanomistajan osallistumaan yhdyskuntarakentamisesta aiheutuviin kustannuksiin.

Kaavaehdotuksessa teollisuustonteille ei ole osoitettu istutettavia alueita rakennusalojen ulkopuolelle. Infrajohtaminen katsoo, että istutettavat alueet on syytä lisätä myös teollisuustonteille.

Infrajohtaminen toteaa, että KTY-korttelialueen Rahtitien puolelle osoitettu mahdollinen liittymäalue sijaitsee liian lähellä eritasoliittymän ramppivarauksia. Tärkeänä pidetään sitä, että kaavassa on huomioitu yhteystarve Ulvilan suuntaan. TK-10 korttelialueella oleville nykyisille asuinkiinteistöille tulisi kaavassa osoittaa ajoyhteys. Keskustelua on käyty kaava-alueeseen rajoittuvan eritasoliittymän sijainnista ja etäisyydestä valtatie 2:een. Mikäli kaavatyön edetessä kaavaehdotukseen tehdään muutoksia eritasoliittymään liittyen, tulee infrajohtamiselle varata mahdollisuus lausunnon antamiseen.

Honkaluodon alue on hyvin tasaista, pääosin savipohjaista aluetta. Alueelle kertyvän ja sieltä pois valuvan huleveden vastaanottavana vesistönä on vain maataloutta varten kaivettuja pelto-ojia, joiden vedenvälityskyky on hyvin rajallinen. Em. syistä johtuen tulisi tonteilla olla viivytysmääräys eli hulevedelle viivytystilavuutta 1 kuutiometri jokaista 100 neliötä läpäisemätöntä pintaa kohti. Kaavan eteläosassa on lisäksi hyvä säilyttää viheralueella jo oleva varaus hulevesirakennetta varten. Näiden lisäksi tonteilla voi olla ohjeellinen hulevesirakenteen sijaintimerkintä. Maa viettää etelää kohti jonne veden ohjaaminen on helpointa. Alueelle tulee paljon katupintaa, näiden alueiden hulevedet voidaan viivyttaa joko kadun kuivatusojissa tai suojaviheralueelle sijoittuvassa hulevesirakenteessa.

Kaavaan tulisi kirjata määräys hulevesien viivyttämistä tontilla siten, että maanalaisia viivytysrakenteita ei hyväksyttäisi niiden kunnossapidosta aiheutuvista haasteista johtuen. Alueelle suositellaan maan pinnalla olevia altaita, jotka ovat halvempia rakentaa, helpompia kunnossapitää, mahdollistavat viherrakentamisen ja ovat viihtyisemmän näköisiä kuin pelkkä asfalttikenttä. Kaavaan esitetään lisättäväksi yleisiksi määräyksiksi: Vettä läpäisemättömiltä pinnoilta tulevia hulevesiä tulee viivyttaa siten, että viivytyspainanteiden tai -altaiden mitoitustilavuus on 1 m³ / 100 m² vettä läpäisemätöntä pintaa kohden. Viivytysaltaiden rakentamisessa tulisi suosia luontopohjaisia ratkaisuja. Viivytysrakenteiden tulee tyhjentyä 24 tunnin kuluessa täyttymisestään. Maanalaisia viivytysrakenteita ei alueella hyväksytä.

Vastine:

Päivitetyn kaavaehdotuksen korttelialueille on osoitettu istutettavat alueiden osat.

Kaavaehdotusta on tarkennettu siten, että liittyminen KTY-13-korttelialueelle tapahtuu Honkapuistontieltä.

Kaavaehdotuksessa on osoitettu korttelia 19 palveleva ajoyhteys EV-2-suojaviheralueen kautta.

Päivitetyn kaavaehdotuksen kaava-alue on laajennettu siten, että se mahdollistaa Honkaluodon yritysalueen eritasoliittymän toteuttamisen ja valtatie 11 jatkeen kehittämisen valtatie-tasoisena. Kaavaehdotus mahdollistaa eritasoliittymän toteuttamisen Rahtitien eteläpuolelle.

Kaavaehdotuksen määräyksiä on täydennetty hulevesien tonttikohtaisen viivytyksen osalta. Määräyksiä on täydennetty myös hulevesien viivytyksrakenteiden toteuttamisen osalta.

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

EHDOTUSVAIHEEN PALAUTERAPORTTI

Asemakaavamuutoksen ehdotus on ollut 2. kerran nähtävänä 12.12.2024.- 13.1.2025. Palauteraportin yhteenveto sisältää koosteen lausunnoista 13.1.2025 mennessä jätetyistä muistutuksista. Lausunnot ja muistutukset ovat kokonaisuudessaan nähtävissä kaupungin asianhallintajärjestelmässä.

Viranomaisten lausunnot

Asemakaavaehdotuksesta saatiin lausunnot Telialta, Turvallisuus ja kemikaalivirastolta, DNA Oyj:ltä, Porin Energialta, Satakunnan museolta, Elinvoima- ja ympäristölautakunnalta, Tekniseltä lautakunnalta, Satakuntaliitolta sekä Varsinais-Suomen Ely-keskukselta.

Muistutukset

Asemakaavaehdotuksen nähtävänäolon aikana saatiin 2 muistutusta.

LAUSUNTO	VASTINE
<p>DNA Oyj:n lausunto DNA Oyj:llä ei ole huomauttamista ko. asemakaavaluonnoksen sisältöön. Alueella on nykyisin DNA:n omistamia telekaapeleita, joiden sijainti tulisi huomioida varsinkin kaava-alueella rakennettaessa. (Liite 1) Jos kaava-alueella olevien DNA:n omistamien telekaapelien sijaintia ei voida säilyttää, tulee niille osoittaa uusi korvaava reitti. Tarvittaessa toimitamme reittitiedot kaapeleista.</p>	<p><i>Alueen katu- ja infrastruktuurin rakentamisen yhteydessä alueella olevat kaapeloinnit ja niiden mahdollinen siirtäminen otetaan huomioon.</i></p> <p><i>Merkitään tiedoksi.</i></p>
<p>Telian lausunto Telialla ei ole kaavaan tulevia tarpeita</p>	<p><i>Merkitty tiedoksi</i></p>
<p>Turvallisuus ja kemikaalivirasto toteaa, ettei heillä ole lausuttavaa.</p>	<p><i>Merkitty tiedoksi.</i></p>

Varsinais-Suomen Ely-keskuksen lausunto
YLEISTÄ

ELY-keskus näkee hyvänä, että sen aiemmissa kaavanlaadinnan vaiheissa esittämiä asioita on varsin laajasti otettu huomioon uuden kaavaehdotuksen laadinnassa. Jäljempänä ELY-keskus esittää vielä joitakin seikkoja huomioitaviksi kaavan jatkokäsittelyssä.

LUONNONSUOJELU

Vuoden 2024 täydentävässä liito-oravaselvityksessä mainitut kulkuyhteydet ja TK-25 alueen puustoisuuden säilyminen tulee huomioida riittävin kaavamääräyksiin /merkinnöin. ... kulkuyhteydet ympäröiviin kuvioihin tulee turvata. Liito-oravan kulkuyhteyksiä voidaan tukea ja parantaa v.2024 tehdyn selvityksen mukaan koilliseen Kartanon suuntaan. Kulkuyhteyden suuntaa voidaan kaavaselostuksessa tarkentaa tai osoittaa nuolimerkinnöin.

Lintuselvityksiä ELY-keskus pitää riittävinä.

MAISEMA

... ELY-keskus pitää hyvänä, että kaavakartalla on esitetty rakentamisen maisemaan sopeutumista edistäviä elementtejä, mm. suojaviheralueita sekä istutettavia alueita ja puita. ELY-keskus näkee kuitenkin tarpeellisenä vielä täydentää suojaviheralueen (EV) merkintää sen toteuttamista ohjaavilla kaavamääräyksillä.

Suunnittelualueen eteläreunalla sijaitsevalle korttelialueelle (ET) ei istutettavaa aluetta kuitenkaan ole merkitty, mikä olisi ELY-keskuksen näkemyksen mukaan suotavaa. ET-korttelialueen merkinnältä puuttuu muutoinkin alueen rakentamista ohjaavat kaavamääräykset, joiden lisäämistä ELY-keskus pitää tarpeellisenä.

Lisäksi korttelialuetta T-17 ja sen eteläpuolista EV-alueetta olisi syytä muotoilla maisema-alueen reunaan paremmin sopeutuviksi.

Kaavaselostuksessa luvussa 5.4.3. kohdassa Liito-oravat, on lisätty havainnollistava kuva ja lisätty asiaa selvittävää tekstiä.

Merkitään tiedoksi

Lisätty istutettavan alueen merkintä kaikille EV-alueille. (Ei EV-2, joka on jo säilytettävää puustoa)

Kaavassa on annettu kaavoituksen mielestä riittävästi määräyksiä rakentamisesta ET-alueille. Alueen maisemoinnin kannalta on istutettavan alueen merkintä lisätty kaikille EV-alueille. Kasvillisuuden lisääminen tehostaa myös huleveden viivästyttämistä alueella.

EV-alueelle lisätty kaavamääräys istutettavasta alueesta, jonka avulla aluetta voidaan maisemoida. T-17

<p>Suunnittelualan maisemaan sopeuttamisen tarvetta lisää alueelle kaavaehdotuksessa sallitun rakentamisen korkeus. ELY-keskus ehdottaa harkittavaksi rakentamisen korkeuden ainakin osittaista madaltamista tai ainakin korkeuden porrastamista, mikä lieventäisi maisemaan kohdistuvia vaikutuksia.</p> <p>Kaavaselostuksen maisemavaikutuksia koskeva arviointi on melko niukka ja ELY-keskus esittääkin vielä maisemavaikutusten arvioinnin laajempaa käsittelyä.</p> <p>SULFIDIMAAT</p> <p>Yleisissä kaavamääräyksissä esitettyyn määräykseen ”Rakennustöiden aikana on tarkkailtava valumavesien pH:ta ja varauduttava tarvittaessa niiden neutralointiin.” tulisi lisätä, että ”Mikäli kaava-alueella löytyy kaivettaessa sulfidipitoista maata, maa-ainekset tulee neutraloida”.</p> <p>ILMASTOKESTÄVYYS</p> <p>ELY-keskus katsoo, että kaavassa on kohtalaisesti tunnustettu ja arvioitu kaavan keskeisimmät ilmasto-vaikutukset. Kyseisessä kaavassa todennäköisesti keskeisiä ilmastovaikutuksia ovat yksityisautoihin perustuvan liikenteen lisääntyminen, kasvullisen alan poistuminen sekä uuden rakentaminen pohjarakentaminen mukaan lukien. Nämä on ilmastoarvioinnissa syytä todeta. Ilmastonmuutokseen sopeutuminen on huomioitu hulevesien osalta kaavamääräyksissä ja lisäksi hukkalämmön ja aurinkoenergian hyödyntämiseen ohjataan kaavan yleismääräyksissä.</p> <p>Ilmastonmuutoksen hillintään on kuitenkin hyvä vielä kiinnittää enemmän huomiota. Esimerkiksi rakentamisen ilmastopäästöjä ei kaavaratkaisussa pyritä vähentämään, ja siten ilmastonmuutoksen hillinnän mahdollisuudet jäävät hyödyntämättä. Merkittävä osa nyt rakentamattomana olevista alueista on kaavassa osoitettu rakentamiselle.</p>	<p><i>alueen reuna (n 20m) on kaavassa jo määrätty istutettavaksi.</i></p> <p><i>Rakentamisen korkeuden porrastamisen merkinnät lisätty kaavaan.</i></p> <p><i>Maisemavaikutuksia lisätty selostukseen kohtaan 5.4.1 jonkin verran sekä rakentamiskorkeuksien havainnekuva kohtaan 6.1.</i></p> <p><i>Määräystä täydennetty toivotun mukaiseksi.</i></p> <p><i>Lisätty asiain toteamista selostuksen kohtaan 5.4.2.</i></p> <p><i>Rakentamisaikaisia päästöjä on vaikea arvioida, koska alueelle tulevaa rakentamista ei kaavassa määrätä. Rakennuttajalle on lisätty yleismääräyksiin velvollisuus rakentaa rakennuksensa ilmastomuutosta hillitsevillä keinoilla ja materiaaleilla ja lisätty siitä maininta selostukseen. Kaavassa ja selostuksessa esitetyt ratkaisut tukevat osaltaan ilmastopäästöjen vähentämistä.</i></p>
---	---

<p>...</p> <p>Kaavaratkaisun vaatimat mittavat maanmuokkaukset vaikuttavat maaperän hiilivarastoihin aiheuttaen hiilen poistumaa maaperästä. Muokkauksen aiheuttamaa ilmasto-vaikutusta on hyvä pyrkiä kompensoimaan, esimerkiksi istuttamalla alueelle puita, jotka edistävät hiilen sitomista ja varastointia. Lisäksi pelloille rakennettaessa on hyvä kiinnittää huomiota pohjarakentamisen tuottamien päästöjen suureen osuuteen. Myös alueen massatasapainolla on suuri merkitys kaavan ilmastokestävyyteen. Alueen massatasapaino ja esirakentamisen päästöt on syytä avata kaavan ilmasto-vaikutusarvioinnissa.</p> <p>... Kaavaan olisi vähintään hyvä sisällyttää kestäväan rakentamiseen ohjaava yleismääräys, esimerkiksi: ”Alueen rakentamisessa tulee kiinnittää erityistä huomiota alueen ilmastokestävyyteen.”</p> <p>Ilmastokestävää kaavoitusta on edistetty mm. seuraavien määräyksin: * Alueella tulee kierrättää kaava-alueen rakentamisessa muodostuvia kierrätysmateriaaleja ja käyttää ekologisia ja kestäväan kehityksen mukaisia laadukkaita materiaaleja. Rakentamisen tulee olla vaikutuksiltaan vähähiilistä. * Julkisivut tulee tehdä puusta. * Pääasiallisena rakennusmateriaalina tulee käyttää puuta tai muutoin pyrkiä hiilineutraaliin rakentamistapaan. * Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää pihapiirros, jossa esitetään maarakentamisen massatasapainolaskelma, hulevesien hallintapiirros sekä tontin kasvillisuus.</p> <p>LIIKENNE</p> <p>Liikenteen osalta ELY-keskuksella ei ole tarkistettuun kaavaehdotukseen lausuttavaa. Asiasta on neuvoteltu aiemmin.</p>	<p><i>Puiden ja pensaiden istuttamisesta kaavassa ja kaavaselostuksessa annetaan määräyksiä. Alueen massatasapainosta on lisätty selostukseen ohjeistusta</i></p> <p><i>Lisätään soveltuvin osin yleismääräyksiin.</i></p> <p><i>Muutoin merkitään tiedoksi</i></p>
<p>Pori Energian lausunto</p> <p>Alueelle rakennettaviin kiinteistöihin on mahdollisesti saatavilla kaukolämpö.</p>	<p><i>Merkitty tiedoksi. Kaavaselostuksessa on jo otettu tämä mahdollisuus huomioon sekä yleismääräyksissä mahdollisen ylijäämälämmön takaisinsyöttö kaukolämpöverkoston.</i></p>

<p>Satakunnan museon lausunto</p> <p>...Kaavaehdotuksessa (päivätty 4.11.2024)</p> <p>Lattomerren maakunnallisesti arvokas maisema-alue on huomioitu kaavoittamalla teollisuusalueen ja maisema-alueen väliin suojaviheralue, jota museo pitää hyvänä, ja kulttuuriympäristön ja maiseman arvot huomioivana ratkaisuna. Myös K-39 alueen sijoittuminen lähelle olemassa olevaa rakennuskantaa on alueen avoimet viljelymaisemat huomioon ottava. Satakunnan Museolla ei ole toimialansa puitteissa huomautettavaa asemakaavaehdotukseen rakennetun kulttuuriympäristön tai maiseman osalta.</p>	<p><i>Merkitään tiedoksi</i></p>
<p>Elinvoima- ja ympäristölautakunnan lausunto</p> <p>Kaavakartta</p> <p>...</p> <p>Kaavan vaikutuksia alueen kasvistoon on käsitelty kaavaselostuksessa: ”Istutettavaksi määräytyille alueille tulee valita alueen liito- oravaesiintymän suunnalla sellaisia lajeja, jotka tukevat liito-oravan liikkumista. Muilla alueilla istutettavat lajit voidaan valita vapaamuotoisemmin. Suositeltavaa on valita suuriksi kasvavia puita, joiden varjoon voidaan sijoittaa levähdyspaikkoja. Kaavan yleismääräyksiin puusto- ja vehreysvaatimukset on kirjattu muotoon ”Korttelialueilla rakentumattomat osat on istutettava puilla ja pensailta”. Määräystä on tarkennettava kaavaselostuksen suuntaiseksi korostamalla monilajista, kerroksellista ja runsasta puu- ja pensasistutusta myös kookkaaksi kasvavine puineen.</p> <p>Kaupunkimittauksen näkökulmasta on tärkeää, että alueen nimistöön sekä osoitejärjestelmän selkeyteen ja sitä kautta turvallisuuteen vaikuttaviin seikkoihin kiinnitetään erityistä huomiota. Asemakaavassa esitetty LT-alue on tarpeen nimetä. VT 11 ei käy osoitenimeksi.</p> <p>Kortteliin 19 ei ole kaavaehdotuksessa osoitettu ohjeellisella tonttijaolla rakennuspaikkoja/koko kortteli on osoitettu yhdeksi rakennuspaikaksi.</p>	<p><i>Lisätty kaavan yleismääräyksiin</i></p> <p><i>teksti vt11 poistettu, kaavoitus ei anna nimeä LT alueille, koska LT-alueet ovat ELY:n hoidossa.</i></p> <p><i>Lisätty ohjeelliset tonttirajat</i></p>

<p>Viimeisin asemakaavan pohjakartan hyväksymispäätös on PRIDno- 2023- 1351.</p> <p>Kaavaselostus Kaavaselostuksen kohtaan 4.2. Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset on lisättävä tiedot päätöksestä, jolla kaavoitus on aloitettu ja minkä tahon aloitteesta.</p> <p>Kaavaselostuksen kohdassa 5.4.2 on arvioitu kaavan toteuttamisen ilmastovaikutuksia ja kuvattu Porin kaupungin ilmastopäästöjen vähennystavoitteet. Pori on Hinku- kuntana sitoutunut vähentämään päästöjä 80 % vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Selostukseen on tarpeen lisätä, että nykyisen kaupunkistrategian tavoite on vielä kunnianhimoisempi eli hiilineutraalius vuonna 2030. Lisäksi kaupunginhallituksen hyväksymä Porin resurssiviisas kiertotalouden tiekartta 2030 edellyttää, että alueidenkäytön suunnittelussa otetaan huomioon ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja sen hillintä.</p> <p>...</p> <p>Kaavasunnittelun tueksi vaikutusten arviointiin tarvitaan työkaluksi päästölaskuri, hiilikartta tai vastaava työkalu. Kokonaisuudessaan tämän kaavan valmistelumenetelmät ja kaavaratkaisu sisältävät elementtejä, jotka tukevat ilmastoviisaampaa kaavoitusta.</p>	<p><i>Kaavaan tulee viimeisin pohjakartan hyväksymispäätös 26.11.2024 §44, joka on tehty uudelleen samaan diaariin PRIDno-2023-1351, kuin aiempi pohjakartan hyväksyminen.</i></p> <p><i>Lisätty tiedot</i></p> <p><i>Täydennetty ao tiedoilla kohtaa 5.4.2</i></p> <p><i>Merkitään tiedoksi.</i></p>
<p>Satakuntaliiton lausunto</p> <p>..... Satakuntaliitto toteaa, että Honkaluodon 80. kaupunginosan 1. asemakaavan ja asemakaavan muutoksen ehdotus 2 on pääpiirteissään Satakunnan maakuntakaavan, Satakunnan vaihemaakuntakaavan 2 ja Porin kantakaupungin yleiskaavan 2025 mukainen.</p> <p>Satakuntaliiton asemakaavaehdotukseen 1 annexissa lausunnossa esitettyjä näkökulmia on otettu huomioon pääosin riittävällä tavalla. Kaavaehdotuksen 1 aineistoon nähden lausuttavana olevan</p>	<p><i>merkitään tiedoksi</i></p>

kaavaehdotuksen 2 ratkaisussa suojaviheralueilla ja korttelialueiden istutettavien osa-alueiden lisäämisellä sekä mainospylväitä ja -laitteita koskevilla yleisillä määräyksillä maisemaan kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia on lievennetty. Lisäksi kaavaselostukseen on tehty monia päivityksiä ja täydennyksiä.

Satakunnan vaihemaakuntakaavan 2 maisemallisesti tärkeän alueen suunnittelumääräyksessä yksityiskohtaisemmalta suunnittelulta edellytetään alueen kokonaisuuden, erityispiirteiden ja ominaisuutteen huomioon ottamista ja myös niihin liittyvien arvojen säilymisen ja kehittämisen edistämistä. Lausuttavana olevan asemakaavan suhdetta Lattomerén kulttuurimaisemaan on syytä selvittää vielä laajemmin sekä suunnittelualueen olojen kuvauksessa että vaikutuksenarvioinnissa jatkosuunnittelun tueksi.

Avoin maisema-alue omalta osaltaan luo lähtökohdan sille, että peltoalue on lintujen kannalta otollinen levähdys/ruokailualue ja sitä kautta myös alueeseen liittyvä ominaispiirre.

Satakuntaliitto katsoo, että maiseman ja linnuston osalta vaikutuksenarvioinnin yhteydessä tulisi käsitellä yhteisvaikutukset muiden Lattomerén kulttuurimaiseman ja Pinomaki-Vainiola MAALI-alueen arvoihin vaikuttavien tiedossa olevien hankkeiden kanssa (mm. vireillä oleva Ulvilan keskustajaaman osayleiskaava 2045).

Satakuntaliitto esittää jatkosuunnittelussa vielä tutkittavaksi voidaanko esitetyn maankäyttötarkaisun puitteissa uudisrakentamisen tarkemmalla ohjauksella lieventää selostuksessa (5.4.1) todettuja kaavan estevaikutuksia valtatie 2:lta avautuviin näkymiin kohti Lattomerén kulttuurimaisemaa.

Kaavaratkaisun viimeistelyssä maisemavaikutusten osalta tulee lisäksi vielä kiinnittää huomiota

Merkitään tiedoksi

Lisätään selostukseen tekstitä, jossa käsitellään rakentumisen maisemaan sovittamista

Lisätään OYK:ta varten tehdyt levähtäjäselytykset lähdemateriaaleihin. Otettu kaavatyössä huomioon soveltuvin osin.

ELY-keskus on teettänyt alueelle syys- ja kevätlevähtäjäselytykset, jotka on otettu kaavatyössä huomioon soveltuvin osin.

Rakentumista sopeutetaan maisemaan istutuksin ja porrastetulla rakentamiskorkeudella

avoimen maisematilan reunavyöhykkeiden selkeään muotoiluun esimerkiksi istutettavien alueiden lisäämisellä.

Lausuttavana olevan asemakaavahankkeen suunnittelualueen rajausta sisältää Satakuntaliiton aikaisempien lausuntojen mukaisesti nyt myös Honkaluotoon sijoitettavan uuden eritasoliittymän alueen, minkä vuoksi lausuttavana olevan asemakaavan lähtötiedoissa, jatkokehittämisessä ja vaikutustenarvioinnissa tulee soveltuvin osin ottaa huomioon valtateiden 2 ja 8 yhdistämistä tavoitteleva tiehanke ja siinä tuotetut aineistot (mm. päätös YVA-lain mukaisen arviointimenettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa, Dnro VARELY/812/2023 ja uuden maantien vireillä oleva yleissuunnitelma).

Satakuntaliitto pyytää kaavaselostuksen kohdassa 1.5 olevassa lähdemateriaalien luettelossa ja myös kaavahankkeen verkkosivuilla selvitysten osiossa korvaamaan Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskevaa vanhentunutta aineistoa maakuntahallituksen hyväksymällä (14.3.2022) aineistolla (Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma | Satakunta.fi).

Satakuntaliitto nostaa asemakaavahankkeen lähtötietojen osalta tärkeänä asiana esille, että Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman kehittämissuunnitelmaan kirjattuihin toimenpidekokonaisuuksiin kuuluvat vt 2/vt 8 yhdistävä tie ja vt 8 eritasoliittymä kärkihankkeena sekä vt 2 / vt 11 eritasoliittymän toimivuuden parantaminen. Lisäksi Uusikaupunki–Rauma–Pori-ratayhteys on osa pitkän aikavälin liikenneväylävarauksia.

kuten edellä

Tuotetut aineistot ovat jo soveltuvin osin kaavan lähdeaineistona ja otettu kaavan laadinnassa huomioon (LT-alue) siten kuin on tässä vaiheessa ollut mahdollista. Koska YVA-menettelyä ei ole päätöksen (26.2.2024) mukaan sovellettu, kaavoitus ei ole katsonut tarpeelliseksi käsitellä asiaa Honkaluodon asemakaavan yhteydessä. (Varsinais-Suomen ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen suunnittelemaan hankkeeseen "Uusi tieyhteys välille valtatie 2, Honkaluoto - valtatie 8, Vainio, Pori" ei sovelleta YVA-lain (252/2017) mukaista arviointimenettelyä.)

Lisätty kaavan lisämateriaaleihin puuttuvat dokumentit.

korvattu ko dokumentti lähdemateriaaleissa.

Lisätty lähdeaineistoihin, merkitään tiedoksi.

<p>Asemakaavahankkeen laajaa lähdeaineiston täydentämistä koskevana lisähuomiona Satakuntaliitto esittää suunnittelualueen maiseman ominaispiirteiden tarkastelussa hyödynnettäväksi Katson maalaismaisemaa -hankkeessa toteutetun maakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden inventoinnin tuloksia esittelevää julkaisua Maaseudun kulttuurimaisemat ja maisemanähtävyydet: Ehdotus Satakunnan ja Varsinais-Suomen arvokkaiksi maisema-alueiksi 2014 - Doria.</p> <p>Satakuntaliitolla ei ole voimassa olevan Satakunnan maakuntakaavan tai Satakunnan vaihemaakuntakaavan 2 perusteella eikä muilla perusteilla Porin Honkaluodon teollisuusalueen asemakaavan ja asemakaavan muutoksen ehdotuksesta 2 muuta lausuttavaa.</p>	<p><i>Lisätty lähdeaineistoihin, huomioitu kaavaselostuksessa soveltuvien osin julkaisusta sivuja 84 - 86.</i></p>
<p>Tekninen lautakunta toteaa, ettei heillä ole lausuttavaa</p>	<p><i>Merkitään tiedoksi</i></p>

MUISTUTUS	VASTINE
<p>Muistutus 1</p> <p>Asia: Honkaluoto 80. kaupunginosan 1. asemakaava ja asemakaavan muutos 609 1725; Ehdotusvaihe</p> <p>Asemakaavoitettava alue sijaitsee vain viiden kilometrin etäisyydellä Porin keskustasta. Asemakaavan selostuksessa todetaan, että alue kuuluu Lounaismaan maisemamaakuntaan ja Ala-Satakunnan viljelyseutuun koostuen laajoista yhtenäisistä tasaisista savikkoalueille sijoittuvista viljelyspelloista. Kokonaisuuden etelä- ja pohjoisosassa sijaitsee pienehköjä metsäalueita.</p>	

Kaava-alueen pohjoisosassa, Honkapuistontien varrella, noin 10 hehtaarin alueella on toteutettu liito-oravakartoitus vuonna 2023. Metsästä on erillisen selvityksen mukaan löytynyt liito-oravan (*Pteromys volans*) jätöksiä, risupesiä sekä kolopuita. Muistutamme, että liito-orava on tiukasti suojeltu EU:n luontodirektiivin sekä Suomen luonnonsuojelulain perusteella. Lajin lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kiellettyä (LSL 9/2023 70 § ja 78 §). Kuitenkin kaavaselostuksessa (ks. s. 41) metsikköön on ainakin osittain kaavailtu rakennettavaksi toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY-13):

Alueelle saa sijoittaa polttoaineen jakeluaseman. Rakennusoikeudesta enintään 300 kerros alaneliömetriä saa käyttää päivittäistavarakaupan myyntipinta-alaksi. Rakennusoikeudesta enintään 80% saa käyttää myymälätiloja varten.

Ulkovarastoalueet on aidattava vähintään 2 metriä korkealla umpinaisella aidalla. Pysäköintialueet on jäsennöitävä osiin pensas- ja puuistutuksin.

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

Suunnitelmaa tulee tältä osin muuttaa niin, ettei rakentamista uloteta metsään. Asemakaava-alueelta löytyy tarvittaessa muuta tilaa, mihin nämä toiminnot voi sijoittaa ilman metsäekologiaa ja habitaatteja vaurioittavaa pirstaloimista. Liito-oravanaaras tarvitsee vähintään 3 - 10 ha:n suuruisen rauhoitetun reviirin, uros vielä tätä laajemman alueen. Liito-oravakartoituksen suosituksissa (s. 12) todetaan, että

Liito-oravalle soveltuvia metsiä tulisi säästää, koska laji liikkuu paljon ja vaihtaa pesäpaikkoja säännöllisesti niin, että pesät voivat olla välillä tyhjillään. Soveltuvia alueita tarvitaan tulevaisuutta varten.

Sen sijaan esimerkiksi metsiköille ominaisesta kasvi- tai lintulajistosta ei löydy tarkkaa selvitystä.

Vuoden 2023 liito-oravaselvitys on International K9 instituten tekemä liito-oravakartoitus inventointikoirilla. Alueelle on tehty 2. tarkentava liito-oravaselvitys

Finnmap Infran toimesta vuonna 2024. Selvitykset ovat kaavan lähdemateriaalina. Selvityksissä esitetyt seikat liito-oravan pesinnästä ja liikkumisesta on otettu kaavatyössä soveltuvien osin huomioon.

KTY-13 alue on rajattu ehdotusvaiheen kaavakartassa kokonaan metsikön ulkopuolelle. Asia on varmistettu pohjakartasta ja ilmakuvien perusteella.

Liito-oravalöydön perusteella voidaan kuitenkin päätellä, että mahdollisesti myös kolopesivät linnut löytävät metsästä otollisen habitaatin keväiseen pesintään ja ravinnonhankintaan. Nämä lintulajit saattavat olla uhanalaisia. Metsikköalueiden rajaaminen kaikenlaisen rakennustoiminnan ulkopuolelle on näin ollen varovaisuuperiaatteen perusteella välttämätöntä.

Kaavaselostuksessa todetaan, että suunnittelualue sijoittuu linnustollisesti merkittävälle Pinomäki-Vainiolan alueelle, joka koostuu Porin Pinomäen, Hankreetin ja Lattomerren sekä Ulvilan Vainiolan alueiden peltoalueesta, jonne kerääntyy huomattavia määriä muuttolintuja, etenkin metsä- ja tundrahamia, niin keväällä kuin syksyisinkin. Pinomäki-Vainiolan asemaa MAALI – (maakunnallisesti arvokas linnustoalue) kohteena tulee tarkastella siten, ettei lintujen hyödyntämää maapinta-alaa liiallisesti kaavoittamisen vuoksi supisteta. MAALI-alueisiin kohdistuu Porissa haitallista rakennuspainetta jo esimerkiksi Mäntyluoto-Kirransannan alueella. Maapinta-alan menetys johtaa väistämättä lajien taantumiseen.

Porin yhdistys muistuttaa kaupunginhallitusta ja kaavoitustoimea vastuullisen maankäytön tärkeydestä aikakautena, jolloin ihmiskunta on jo pitkään kuluttanut luonnonvaroja maapallon uusiutumiskykyä nopeammin tuhoisin seurauksin. Maailman Luonnonsäätiön (WWF) vuonna 2024 julkaisemassa raportissa *Living Planet -Earth in Peril* todetaan yksiselitteisesti, että nykyiset ilmastonmuutoksenhillintään osoitetut toimet eivät riitä. Suomen ilmatieteen laitos raportoi, että vuosi 2024 oli ensimmäinen, kun kriittinen 1,5 asteen raja esiteolliseen aikaan verrattuna ylittyi. Suomessa vuosi oli peräti 3,4 astetta lämpimämpi.

Liito-oravien liikkumista turvataan myös kaavan materiaaleissa esitetyin keinoin, istuttamalla kaavan alueille suurikokoisiksi kasvavia puulajeja, jotka suosivat liito-oravan liikkumista alueella. Samalla ko. metsäalue (EV-2, Suoja-viheralue) säästyy kolopesivälle linnustolle ja alueen kasvillisuudelle otollisena paikkana. Metsäalueen halkaiseva Honkapuistontie muutetaan EV-2 alueella kevyen liikenteen väyläksi, joka vähentää ajoneuvoliikenteestä aiheutuvaa haittaa.

Alueelle on teetetty kevät- ja syyslevähtäjien kartoitus vuosina 2023 ja 2024. Kartoitusten perusteella kaavoitettava peltoalue ei ole ollut merkittävä levähdyspaikka muuttolinnuille. Ympäristöön jää käytettäväksi suuria peltoaukeita muuttolintujen levähdyspaikoiksi. Selvitykset ovat kaavan lähdemateriaalina.

Porin kaupunki on strategiassaan sitoutunut olemaan hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Kaavaratkeiset Honkaluodon kaava-alueella tukevat tätä strategiaa.

Honkaluodon asemakaavaluonnoksen tavoitteeksi asetettu yritystoimintojen kasvattaminen on nykyisen ilmastokehityksen huomioon ottaen vääransuuntainen. Lisärakentaminen, päivittäistavara-kaupan laajentaminen ja lopputulos eli liikennemäärien kasvu johtaisivat väistämättä hiilidioksidi- ja haitta-ainepäästöjen kasvuun aivan keskustan tuntumassa. Miksi yritystoimintoja halutaan edelleen kasvattaa, kun tiedetään, että tämä lisää luonnonvarojen kulutusta sekä lisää automaattisesti jätteiden tuotantoa? Suomen jätelaki määrää, että ensisijaisesti jätteen syntymistä on vältettävä. Tähän tavoitteeseen päästään käytännössä jo paljon helpommin, kun luovutaan liiallisesta yhdyskuntarakenteen kasvattamis- ja tiivistämismotiivista.

Esimerkiksi lähellä sijaitseva Mikkolan yrityskeskitys tarjoaa edelleen mahdollisuuksia. Valtavat hallirakennukset sekä asfalttikentät toimivat vajaa-tehoisesti. Alueelta löytyy vapaata hallitilaa vuokrattavaksi. On vaikea nähdä syytä, miksi tulisi käyttää suuri määrä kaupungin varoja jälleen uusien rakennuskompleksien luomiseen.

Asemakaava on yleiskaavan tavoitteiden mukainen. Asemakaava hyödyntää olemassaolevia aluerakenteita jossa palvelut ja työpaikat ovat hyvin saavutettavissa ja on osa Honkaluodon teollisen alueen täydentävää rakentamista. Asemakaava toteuttaa osaltaan Porin kaupungin strategiaa työpaikkojen lisäämiseksi. Yleiskaavan selostuksessa mainitaan: ”Uutta teollisuusaluetta on osoitettu Hyvelästä valtatie 8 ympäristöstä, Isojoenrannan teollisuusalueen laajennuksesta, Tikkula – Ulasoori –alueelta sekä merkittävimmin Honkaluodosta, joka on Ulvilaan kiinni kasvavan nauhakaupunkirakenteen merkittävä solmukohta.” Porin kaupunki tarvitsee tulevaisuuden elinvoimaa työpaikoista.

Yleensäkin ihmisen eläminen tuottaa päästö- ja jätteitä. Niistä huolehtiminen asianmukaisesti ja niiden syntymistä välttävä toiminta on kestävän kehityksen mukaista, joka niinkään on Porin kaupungin strategian mukaista. Vähäpäästöinen energia (aurinko ja tuuli) on tässä avinasemassa.

Alueelle tavoiteltavien yritysten tila- ja turvallisuustarpeet eivät täyty kauppahallien tai niiden pysäköintitilojen vajaatehoisuuden käyttöönottolla. Kaupan rakennukset on suunniteltu kaupan tarpeisiin, eivätkä ne sellaisenaan sovi toiseen tarkoitukseen, vaan vaativat muutoksia mm. rakenteisiin ja erinäisiin johdotuksiin. Kaupunki ei rakenna tai rakennuta alueelle uusia rakennuskomplekseja. Rakentamisen kustannukset ovat kaupungin lisäksi alueelle tulevan toimijan vastuulla. Kaupunki perii alueen rakentajilta korvauksia alueen infran ja muun kunnallisteknisen verkoston rakentamisesta (maankäyttösopimus).

Asemakaavan tavoitteet ovat maakuntakaavan ja yleiskaavan tavoitteiden mukaisia. Palvelut ja työpaikat ovat hyvin saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen

<p>Tieverkoston loputon kasvattaminen ja ”tehostaminen”, mihin Honkaluodonkin suunnitelma osittain perustuu, on myös itseään vastaan kääntyvä tavoite. Tieverkoston käytön tulee perustua perusteltuun, suunnitelmalliseen tarpeeseen. Yksityisautoilusta luopumiseen ja autokannan vähentämiseen tulee kannustaa Satakunnassa, kun pyritään vastuulliseen kulutustason puolittamiseen niin että ilmasto elpyy hiilidioksidipäästöistä. Luonnonvarojen kulutusta on yksinkertaisesti hillittävä. Tämä mer-kitsee monista suunnitelmista luopumista. Korjausliikkeen on oltava merkittävä, eikä sen saavuttamiseen jää enää juurikaan aikaa. WWF ennustaa, että seuraavat viisi vuotta ovat maapallon lopullisten keikahduspisteiden välttämässä kriittisiä.</p> <p>Kunnioittavasti, Suomen luonnonsuojeluliitto Pori ry.</p>	<p><i>tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä.</i></p> <p><i>Alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Honkaluodon yritysalue tukeutuu valtatieverkkoon, lentokentän alueeseen ja Ulvilan laajentuvaan vt2 suunteiseen yritysalueiden allueeseen.</i></p> <p><i>Mikkolan yritysalueella ei riitä tilaa tavoitellulle teolliselle- ja yritystoiminnalle.</i></p> <p><i>Alueen asemakaava on maakuntakaavan ja yleiskaavan periaatteiden mukainen.</i></p> <p><i>Vuoden 2040 liikennemäärien ennusteiden toteutuksessa, vaativat nykyiset liikennejärjestelyt joka tapauksessa kehittämistoimia. Näihin kuuluvat olennaisesti uusien yhteyksien rakentaminen ja olevien yhteyksien parantaminen (esim. vt11, meneillään, vt2-vt8 välinen yhteys suunnitteluvaiheessa).</i></p> <p><i>Nyt kaavoitettavana olevan Honkaluodon alueen työpaikkojen lisääntyessä, voidaan tulevaisuuden tarpeita varten tutkia julkisen liikenteen sijoittumista alueelle alueen rakennuttua uudelleen</i></p> <p><i>Muutoin, merkitään tiedoksi.</i></p>
<p>Muistutus 2 Asia Honkaiuoto 80. kaupunginosan 1. asemakaava ja asemakaavan muutos 609 1725</p>	<p><i>Toimitetaan aikanaan Honkaluodon hyväksytty asemakaava 609 1725. Alueidenkäyttölaki 67 §, Ilmoittaminen kaavan hyväksymisestä.</i></p>

<p>Omistamme hallikiinteistön osoitteessa XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX Haluamme saada hyväksytyn kaavan, jossa näkyy URPO-radon linjaus kiinteistömme lähialueelta</p>	
---	--

Ehdotusvaiheen nähtävilläolon jälkeinen viranomaisneuvottelu (AKL 66§)**HONKALUOTO 80. KAUPUNGINOSAN 1.ASEMAKAAVA JA ASEMA-KAAVAN MUUTOS 609 1725**

Aika	12.3.2025 klo 9.00 – 10:00
Paikka	Teams
Läsnä	Otto Arponen, Porin kaupunki Harri Kahelin, Porin kaupunki Katariina Alaspää, Varsinais-Suomen ELY Emilia Horttanainen, Varsinais-Suomen ELY Daniel Nagy, Satakuntaliitto Risto Reipas, Porin kaupunki (liittyi myöhemmin kokoukseen)

1. Kokouksen avaus ja henkilöiden esittelyt
2. Järjestäytyminen
 - pj Otto Arponen
 - siht Harri Kahelin
3. Kaavahankkeen esittely
 - Harri esitteli lyhyesti kaavan ratkaisut ja viranomaislausunnot, kaava menossa seuraavaksi hyväksymisvaiheeseen.
4. Viranomaismielipiteet
 - VARELY
 - Alueiden käyttö
 - yleismääräyksiin tehdyt korjaukset pääasiallisesti riittäviä
 - luonnonsuojelu osuus: tk-25 alueen puuston osuus varmistetaan lirolta. liito-oravia varten.
 - vast: tk-25-alueen kaavamääräys huomioi riittävästi liito-oravat
 - Maisema-asiat
 - maisemoinnin osuus otettu hyvin mukaan määräyksissä
 - kaavakartta: maisema avojen kannalta suuri alue, etelään tulee hyvä leveä EV alue
 - t-17 alueen eteläkärki, puustoalue, maisemoinnin kannalta voisi 'pyöristää' alueen kulmaa ja pienentää rakentamisen aluetta sekä ulottaa istutettavan alueen merkinnän puustoalueelle.
 - 40m korkea alue muokataan lounaiskulmasta pienemmäksi, matalemmaksi
 - muutoin ok

Satakuntaliitto

On otettu lausunnon kohdat varsin kattavasti huomioon sekä selostusta päivitetty.

Maisemavaikutuksen asioita otettu huomioon, rakentamisen massoittelua kevennetty

400kv voimalinjan toteuttamisen maisemavaikutuksesta lisäys selostukseen.

Maisemakuvan muutos. TK-25 korttelialueen valtatie 2 viereisen/suuntaisen rakennusalan rakentamiskorkeus +40,00. Onko liian massiivinen? Näkymien säilyttämisen mahdollisuutta valtatieltä Lattomerén kulttuurimaiseman suuntaan olisi hyvä käsitellä selostuksessa.

Teollisuuskorttelin lounaisnurkkaa koskeva rakentamisen madaltamisehdotus (VARELY) on hyvä.

– ET-alueelle lisättävä myös istutusaluemerkintä – maisemoinnin kannalta yhtenäinen.

YVA-tarveharkintaa koskeva päätös (Dnro VARELY/812/2023) – toivotaan että päätöksessä esille tuodut näkökulmat tuodaan esille selostuksessa ja käsitellään kaavan yhteydessä.

– Yhteisvaikutusten esille tuominen maisema- ja linnustovaikutusten arvioinnin osana: vt2 ja vt 8 välisen uuden tieyhteyden toteuttaminen sekä asemakaavahankkeessa merkinnällä huomioitu 400kV voimalinjan toteuttaminen. Yhdyskuntarakenteen laajentuminen vt2 varrella (supistaen näkymät länteen) myös huomioitava yli kuntarajan luonnosvaiheessa olevan Ulvilan osayleiskaavan 2045 tavoitteiden vuoksi.

Varavoimalaitos – datakeskuksen tehon perusteella –Onko polttoaineen määrän kannalta tarve minkälainen. Mahdollinen T/kem merkintä?

- Kortteliin 20 ei ole tarkoitus lisätä T/kem merkintää vaan osoittaa määräyksissä muutoin mahdollisuus esimerkiksi datakeskuksen sijoittamiseen ja ympäristövaikutusten sekä onnettomuusriskien selvittäminen.

5. Jatkotoimenpiteet

Kaavan laatija täydentää kaavaselostusta ja kaavakarttaa muutetaan hieman t-17 alueen osalta.

Yleismääräyksiä täsmennetään ja täydennetään ilmastovaikutuksen osalta.

Ennen hyväksymiskäsittelyyn viemistä, kaava-aineisto lähetetään neuvotteluun osallistuneille viranomaisille nähtäväksi.

6. Muut asiat

- ei muita asioita

7. Kokouksen päättäminen

Kokous päätettiin 12.3.2025 klo 10:00