

AK 541

Liityntäpysäköinti ja ABC



ASEMAKAAVASELOSTUS

11.5.2020

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

PORVOO

Liityntäpysäköinti ja ABC

Kaupunginosat 22 ja 23, kortteli 390 sekä katu-, ja virkistysalueet.

Asemakaava ja asemakaavan muutos

Asemakaavan muutos koskee liikenne-, virkistys-, erityis- ja katualueita kaupunginosissa 22 ja 23.

Asemakaavan käsittely:

Vireilletulo: Kaavoituskatsaus 2018

Asemakaava luonnoksena

Kaupunkikehityslautakunta 29.10.2019 § 169

Asemakaava virallisesti nähtävänä:

Kaupunkikehityslautakunta 24.3.2020 § 44

Asemakaavan hyväksyminen:

Porvoo kaupunginvaltuusto xx.xx.2020

1.2 Kaava-alueen sijainti

Asemakaava sijaitsee Läntisen Mannerheiminväylän varressa Hornhattulantien risteuksen ja Vanhan Helsingintien risteuksen välillä. Sijaintikartta löytyy liitteestä 1.

1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

Asemakaavan nimi on "Liityntäpysäköinti ja ABC" ja asemakaavalla tavoitellaan liityntäpysäköinnin sekä liikenneaseman asettumista Läntisen Mannerheiminväylän varteen.

1.4 Selostuksen sisällysluettelo

1	PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	2
1.1	Tunnistetiedot	2
1.2	Kaava-alueen sijainti	2
1.3	Kaavan nimi ja tarkoitus	2
1.4	Selostuksen sisällysluettelo	1
1.5	Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista	2
1.6	Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista	2
2	TIIVISTELMÄ	3
2.1	Kaavaprosessin vaiheet	3
2.2	Asemakaava	3
2.3	Asemakaavan toteuttaminen	3
3	LÄHTÖKOHDAT	3
3.1	Selvitys suunnittelualueen oloista	3
3.1.1	Alueen yleiskuvaus	3
3.1.2	Rakennettavuus	3
3.1.3	Luonnonympäristö	4
3.1.4	Rakennettu ympäristö	4
3.1.5	Asukkaat	4
3.1.6	Kunnallistekniikka	4
3.1.7	Liikenne	4
3.1.8	Maanomistus	4
3.2	Suunnittelutilanne	4
3.2.1	Maakuntakaava	4
3.2.2	Osayleiskaava	4
4	ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	5
4.1	Asemakaavan suunnittelun tarve	5
4.2	Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	5
4.3	Suunnittelun liittäminen osaksi Läntisen Mannerheiminväylän kokonaisuutta	5
4.4	Osallistuminen ja yhteistyö	5
4.4.1	Luonnosvaiheen nähtävillä olo	5
4.4.2	Mielipiteet ja viranomaisten kommentit	5
4.4.3	Ehdotusvaiheen nähtävillä olo	6
4.5	Asemakaavan tavoitteet	6
5	ASEMAKAAVAN KUVAUS	6
5.1	Kaavan rakenne	6
5.2	Kaavan määräykset	6
5.2.1	Korttelialueiden määräykset	6
5.2.2	Katualue	6
5.2.3	Yleiset määräykset	6
5.3	Kaavan vaikutukset	6
5.3.1	Vaikutukset luonnonympäristöön ja maisemaan	6
5.3.2	Vaikutukset rakennettuun ympäristöön	7
5.3.3	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen	7
5.3.4	Vaikutukset alueen henkilöautoliikenteen olosuhteisiin	7
5.3.5	Vaikutukset alueen joukkoliikenteen olosuhteisiin	7
5.3.6	Vaikutukset alueen jalankulun olosuhteisiin	7
5.3.7	Vaikutukset alueen pyöräily olosuhteisiin	7
6	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	8
6.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat	8
6.2	Toteutusohjeita	8
6.2.1	Korkeustaso	8
6.2.2	Rakennus	8
6.2.3	Julkisivu	8
6.2.4	Pesularakennus	8
6.2.5	Mainokset	8
6.2.6	Tukimuuri	8
6.2.7	Kevyen liikenteen näkymäalue lounaiskulmassa	8
6.3	Toteutuksen kustannukset	8
6.4	Toteuttaminen ja ajoitus	9

1.5 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

1. Sijaintikartta
2. Ote ajantasa-asemakaavasta
3. Ote asemakaavakartasta ja määräyksistä
4. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
5. Havainnekuva
6. Lausuntojen ja mielipiteiden tiivistelmät ja vastineet
7. Tonttijako

1.6 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

1. Porvoon Puistokatu kaavarunko
2. Maanperäselvitykset FCG 2019 syksy
3. Tontinkäyttösuunnitelma FCG 2020 kevät
4. Arvio liityntäpysäköinnin määräistä
5. Liikenteen toimivuusarviointi Sitowise 2020 kevät
6. Yhteenveto liityntäpysäköinnin sijainnit ja tarpeet Porvoossa 2020

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Suunnittelu käynnistyi Näsin pohjavesialueelta siirtyvän liikenneaseman korvaavan sijainnin etsimisellä. 2018 aikana tehtyjen alustavien selvitysten pohjalta valittiin jatkosuunniteltavaksi alueeksi Läntisen Mannerheiminväylän reuna Horhantulantien risteyksessä. Aluetta suunniteltiin tarkemmin vuoden 2019 aikana ja myös suunnittelualueen ympäristöä lähdettiin kaavarunkotavallisesti visioimaan Läntisen Mannerheiminväylän muuttamiseksi kaduksi.

Asemakaava-alueen ja Porvoon Puistokadun kaavarunko olivat nähtävillä loppuvuodesta 2019. Asemakaavaa työtä jatkettiin ehdotuksen valmisteleminen ja tavoitteena on saada asemakaava lainvoimaiseksi 2020 kesällä.

2.2 Asemakaava

Suunnittelualue sijaitsee noin 1 km länteen Porvoon keskustasta. Suunnittelualueen koko on noin 6 hehtaaria. Asemakaavan korttelialueen muodostaa liikenneaseman tontti sekä liityntäpysäköinnin tontti. Korttelialueen lisäksi asemakaavassa on alueen pohjoispuolella mukana puistoaluetta, jonne alueen johdot ja kevyen liikenteen kulkureitti ollaan siirtämässä. Liikennealueet on myös otettu asemakaavaan mukaan etelä- ja länsipuolella. Asemakaava muuttaa Läntisen Mannerheimin väylän näiltä osin valtion liikennealueesta kaupungin katualueeksi.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Asemakaavan toteuttamista ohjataan jo asemakaavan laatimisen aikana yhteistyössä toteuttajan kanssa. Asemakaavan yleisillä määräyksillä ja selostuksen toteutuksen ohjauksella ohjataan rakentamisen toteutusta. Toteutus vaatii kunnallisteknisten johtojen ja kevyen liikenteen väylän siirrot.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

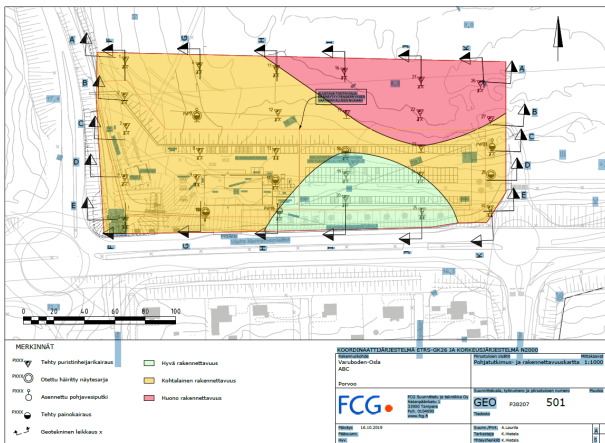
Suunnittelualue sijaitsee Porvoon pääsisääntulotien varrella keskustan länsipuolella noin puolitoista kilometriä Mannerheiminkadun sillalta länteen. Korttelialueeksi muuttuva alue on tiealueen reunassa laskeva luiska, jonka alaosassa kulkee kevyen liikenteen yhteys. Mukana alueessa on myös olemassa olevaa liikennealuetta Läntisen Mannerheimintien osalta ja Hornhantulantien sekä Helsingintien risteyksissä.

3.1.2 Rakennettavuus

Hornhantulan laakso tunnetaan savisena alueena, jonka rakennettavuus on haastava. Rakennettavalle alueelle on tehty maaperäkairauksia, joiden perusteella on selvitetty alueen rakennettavuutta. Tutkimusten perusteella on todettu, että alueen rakennettavuus heikkenee voimakkaasti siirryttäessä pohjoiseen. Kuvasta 2. löytyy kartta, josta käy ilmi, että maaperä on rakennettavuudel-



taan kohtuullista suurimmalta osalta asemakaavassa rakennettavaksi osoitettua aluetta. Ainoastaan pieneltä osalta liityntäpysäköinnin tonttia on rakennettavuus heikko.



Kuva 2 Kartta maaperän rakennettavuudesta

3.1.3 Luonnonympäristö

Suunnittelualue on maantiealuetta, Läntisen Mannerheiminväylän reunavyöhykettä ja reunavyöhykkeellä kasvaa pusikoitunutta puustoa, joka vähenee kevyen liikenteen reitin pohjoispuolella saviseksi pelloksi.



Kuva 3 Viistoilmakuva alueesta 2019

3.1.4 Rakennettu ympäristö

Suunnittelualueella ei ole rakennuksia. Alueen eteläosa on maantiealue, jonka pohjoispuolella kulkee kevyen liikenteen yhteys.

3.1.5 Asukkaat

Suunnittelualueella ei ole asuinrakennuksia tai asukkaita. Suunnittelualueen etelä- ja pohjoispuolella on asuinalueita. Eteläpuolen asuinalue alkaa heti Läntisen Mannerheiminväylän eteläpuolella noin 50 m päässä suunnitelluista korttelialueista ja pohjoisessa Hornhattulan asuinalueen eteläisin kärki on noin 150 m päässä suunnittelualueesta.

3.1.6 Kunnallistekniikka

Suunnittelualueen läpi kulkee vesi- ja kaukolämmön putket. Lisäksi alueelta löytyy telejohtoja. Alueen rakentaminen vaatii merkittäviä johtosiirtoja. Kuvassa 1 on esitetty johtojen nykyiset reitit.

Alue on liitettävissä kunnallisteknisiin järjestelmiin.

3.1.7 Liikenne

Suunnittelualue on Porvoon vilkkaimman tien Läntisen Mannerheiminväylän varressa ja myös alueen muut liittyvät tiet Hornhattulantie, Helsingintie ja Vanha Helsingintie ovat vilkkaasti liikennöityjä. Osana Läntisen Mannerheiminväylän kaavarunkoa on tutkittu väylän muuttamista kaduksi ja liikenne järjestelyjä liittymissä.

3.1.8 Maanomistus

Porvoon kaupunki omistaa suunnittelualueesta pääosan, mutta Läntisen Mannerheiminväylän liikennealue on valtion omistuksessa.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Maakuntakaava

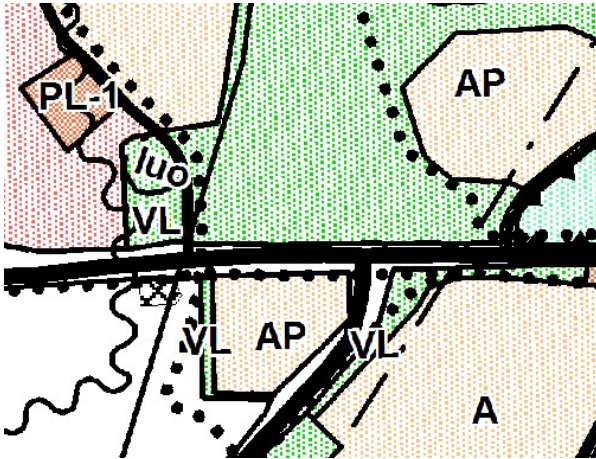
Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (30.10.2014) kaava-alue kuuluu taajamatoimintojen alueeseen. Läntinen Mannerheiminväylä on merkitty seututieksi. Hornhattulantie on yhdystie ja alueella on tiivistettävän alueen merkintä. Vanha Helsingintie ja Läntisen Mannerheiminväylän eteläpuolella on merkittävä kulttuuriympäristö. Alueen poikki kulkee myös 110 kV voimalinja. Sininen kolmio Helsingintien ja Läntisen Mannerheiminväylän risteyksessä ilmaisee liityntäpysäköinnin paikkaa.



Kuva 4 Ote maakuntakaavasta

3.2.2 Osayleiskaava

Keskeisten alueiden osayleiskaavassa (hyväksytty 15.12.2004) kaava-alue on osoitettu lähivirkistysalueeksi (VL). Läntinen Mannerheiminväylä on valtatie, Vanha Helsingintie on seututie/pääkatu ja Hornhattulantie on seudullisesti tärkeä yhdystie/kokoojkatu. Alueen molemmilla reunoilla kulkee kevyen liikenteen reitti ja myös Läntisen Mannerheimin väylän eteläpuolella on kevyen liikenteen reitti.



Kuva 5 Ote keskeisten alueiden osayleiskaavasta



Lähipalvelujen alue

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi. Alueen sijainti on ohjeellinen ja tarkentuu aluetta asemakaavoitettaessa. Alue on tarkoitettu julkisille ja yksityisille palvelutoiminnolle. Asemakaavoitettaessa eri palvelujen tarvitsemat tilat sijoitetaan niin, että ne tukevat toisiaan ja tilojen yhteis- ja vuorottaiskäytön mahdollisuus on huomioitu.

Område för närservice

Avsikten är att området detaljplanläggs. Områdets läge är riktgivande och det preciseras när området detaljplanläggs. Området är avsett för offentlig och privat serviceverksamhet. Vid detaljplanläggningen placeras utrymna för olika slag av service sålunda att de stöder varandra, och att möjligheten till en gemensam användning och en användning turvis av lokalerna beaktas.

Alueen luoteispuolella on PL-1 merkinnällä lähipalveluiden alue. Lähipalveluita ei ole alueelle toteutunut. Palveluiden muodostuminen tämän asemakaavan alueelle voidaan katsoa toteuttavan yleiskaavan tarkoitusta.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUVAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Näsin liikenneaseman ympäristöluvan päättymisen vuoksi VBO toivoi toiminnan jatkumisen mahdollistavaa uutta paikkaa. Tutkittaessa paikkaa mahdolliseksi nousi Hornhattulan ja Vanhan Helsingintien väli Läntisen Mannerheimin varrella. Samalla todettiin tarve alueen liityntäpysäköinnin laajentamiseen. FCG tutki alueen mahdollisuuksia 2018 ja yhteistyössä todettiin 2018 loppuvuodesta, että suunnittelua voidaan keskittää Hornhattulantien risteykseen.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Suunnitteluvaraus alueelle oli kaupunkikehityslautakunnassa 22.1.2019 § 7 ja sen perusteella Osuuskauppa Varuboden-Osla Handelslag alkoi suunnitella ja tutkia alueen mahdollisuuksia tarkemmin. Asemakaavan laatiminen on ollut kaupunkisuunnittelun toimintasuunnitelmassa vuodesta 2019.

4.3 Suunnittelun liittäminen osaksi Läntisen Mannerheiminväylän kokonaisuutta

Kaupunkisuunnittelussa nähtiin suunnitteluvarauksen yhteydessä, että alue on osa kokonaisuutta Läntisen Mannerheimintien varrella, jonka kehittymistä tulee tar-

kastella laajemmin. Näin koko Läntisen Mannerheiminväylän muuttamisen kaduksi tutkiminen aloitettiin Liityntäpysäköinti ja ABC asemakaavatyön lisäksi. Visiotyön tuloksena saatiin Porvoon Puistokadun kaavarunko, joka on osa asemakaavan tausta materiaalia ja josta pidettiin oma nähtävillä olo ja osallistaminen 22.11.2019 - 7.1.2020.



Kuva 6 Ote Porvoo puistokadun kaavarungon kartasta

4.4 Osallistuminen ja yhteistyö

Osallistuminen toteutetaan osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti (Liite 3.). Suunnitelmasta käyvät ilmi osalliset, osallistuminen ja vuorovaikutus.

4.4.1 Luonnosvaiheen nähtävillä olo

Asemakaavaa esiteltiin lokakuussa 2019 kaupunkikehityslautakunnalle ja valtuustolle sekä medialle osana keskustankehittämisen kokonaispakettia, jossa mukana oli torin asemakaava, Porvoon Puistokadun kaavarunko ja K23-hanke.

Asemakaavaa käsiteltiin myös kaupunkikehityslautakunnan kokouksessa 29.10.2019 ja siitä kerättiin lautakunnan evästyksiset jatkosuunnitteluun.

Kaupunkikehityslautakunnan evästyksissä korostettiin, että aseman rakentamista tulee ohjata tiukasti eikä rakennus saa näyttää perinteiseltä huoltoasemalta. Myös huomioitiin, että liityntäpysäköintiä tarvitaan lisää ja sen tarjoaminen on tärkeää.

Asemakaava oli luonnoksena nähtävillä 7.11. - 9.12.2019 ja siitä oli mahdollisuus jättää mielipiteitä ja siitä kerättiin viranomaisten kommentit.

Asemakaava oli myös osa vuorovaikutustilaisuutta, jossa käsiteltiin keskustan hankkeita 25.11.2019.

Nähtävillä olon aikana jätettiin kolme mielipidettä ja viisi viranomaisten kommenttia.

4.4.2 Mielipiteet ja viranomaisten kommentit

Viranomaiset jättivät huomioita asemakaavan vaikutuksista johtoihin ja teknisistä ratkaisuista. Uudenmaan ELY-keskus totesi tarkemman määräyksen liikenneaseman toiminnoille olevan tarpeen ja katualueen ottamista mukaan asemakaavaan. ELY-keskuksen aloitteesta järjestettiin myös viranomaisneuvottelu, joka pidettiin 22.1.2020.

Mielipiteissä Ylä-Näsin asukkaat vastustivat hanketta ja ilmaisivat huolensa alueen aiheuttamasta melu ja valo häiriöstä sekä epäilivät rakentamisen järjestyttä heikolle maaperälle.

Kommenttien ja mielipiteiden tiivistelmät ja niihin vastineet löytyvät liitteestä 5.

4.4.3 Ehdotusvaiheen nähtävillä olo

Asemakaavaehdotus oli kaupunkikehityslautakunnassa käsiteltävänä 24.3.2020 §44 ja se on ollut MRA 27 §:n mukaisesti julkisesti nähtävänä 8.4.2020 – 8.5.2020. Asemakaavasta pyydettiin MRA 28 §:n mukaiset lausunnot. Kaavaehdotuksesta jätettiin kuusi muistutusta ja neljä lausuntoa. Lausunnoissa ei ollut asemakaavaehdotuksesta muuta huomautettavaa kuin Uudenmaan ELY-keskuksen pyyntö neuvottelusta katualueiden luovuttamiseksi asemakaavan saatua lainvoiman. Muistutuksissa ehdotettiin mm. liityntäpysäköinnin rakentamisen siirtämistä Hornhattulantien varteen tammimetsän pohjoispuolelle ja ojalehdon luontoarvojen selvittämistä YVA menettelyn mukaisesti. Muistutettiin myös toteutuksen haastavista kohdista linja-autopysäkin pyörätien välillä ja tilavaruuksista invapysäköinnin osalta.

4.5 Asemakaavan tavoitteet

Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa liikenneaseman ja liityntäpysäköinnin rakentaminen Läntisen Mannerheimintien varteen siten, että sisääntulo Porvooseen saa tyylikkään ja toimivan alun ja että alue liittyy ympäristön liikennejärjestelmiin sujuvasti.

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne

Asemakaavalla muodostuu yksi kortteli, jolla on kaksi tonttia omilla korttelialueillaan. Toinen tonteista muodostaa liikenneaseman tontin ja toinen liityntäpysäköinnin tontin. Lisäksi asemakaavalla määritetään pohjoisen virkistysalueelle kevyen liikenteen käytävä, jonka mukaisesti myös kunnallistekniikan johtokäytävä rakentuu. Etelä- ja länsipuolella on katualuetta Läntisen Mannerheiminväylän ja Hornhattulantien alueilla. Myös Helsingintien risteysalue on mukana katualueena.

5.2 Kaavan määräykset

5.2.1 Korttelialueiden määräykset

Liikenneaseman määräystä tarkennettiin luonnoksesta. Korttelialueen määräys:

Liike- ja huoltoasemarakennusten korttelialue. Alueelle saa Sijoittaa myymälä-, ravintola-, huoltoasema- ja toimistotiloja. Alueelle saa sijoittua päivittäistavarakaupan myymälä Päivittäistavarakaupan myymälätilojen osuus saa olla enintään 800 k-m² ja myymälätilojen osuus enintään 75 % rakennetusta kerrosalasta.

Autopaikkavaatimus: 1 ap/ 50 k-m²

Määräys ohjaan toimintaa siten, että kortteliin ei muodostu päivittäistavarakaupanyksikköä, jonka vaikutukset olisivat merkittäviä palvelurakenteeseen ja se ei muodostu rakennuksen ainoaksi toiminnoksi. Rakennusalojen rajoilla ohjataan rakentamisen paikkoja korttelin niin pihojen kuin myös pesurakennuksen osalta. Alueen läpi kulkee johtorasite, jonka läpi kunnallistekniset johdot voivat kulkea pohjoisen johtokäytävälle.

Yleisten pysäköintilaitosten korttelialueelle voi rakentaa liityntäpysäköintilaitoksen. Laitoksen rakentamista ohjataan yleisin määräyksin ja rakennusalanrajalla pohjoisessa.

5.2.2 Katualue

Luonnosvaiheessa asemakaavaan ei ollut otettu katualuetta korttelialueen ympäriltä mukaan lukuun ottamatta uutta kadunpätkää Helsingintien risteyksessä. Luonnosvaiheessa käydyn viranomaisneuvottelun perusteella päätettiin, että toimintojen ja järjestelyjen rakentamiseksi tulee katualue ottaa mukaan asemakaavaan. Katualueelle on mahdollista toteuttaa kevyen liikenteen yhteyksiä ja bussipysäkkejä, jotka tukevat liityntäpysäköinnin käyttöä ja liikkumista alueella sekä antaa kaupungille valtuudet muodostaa alueen toiminnot haluamallaan tavalla, kunhan liikenne toimii valtion tiealueille siirryttäessä.

5.2.3 Yleiset määräykset

Yleisissä määräyksissä on rakentamista ohjaavia määräyksiä, hulevesien viivytyksen määräyksiä, radonin huomioon otettava määräys sekä tonttijaon määräys.

Lisäksi rakentamisen ohjauksessa tulee noudattaa tämän selostuksen toteutusohjeita tai suunnitelman tulee olla niitä parempi.

Rakentamisen ohjauksella pyritään paikalle saamaan positiivinen maamerkki ja saada näkyvälle paikalle laadukasta arkkitehtuuria sekä välttää mainosten tai muiden rakenteiden aiheuttamat häiriöt näkyvässä.

5.3 Kaavan vaikutukset

5.3.1 Vaikutukset luonnonympäristöön ja maisemaan

Liikenneaseman ja liityntäpysäköinnin paikka maisemassa on näkyvä pohjoisesta ja tieympäristöstä katsottuna. Nykyinen rinne muodostaa laakson päätteen, joka siirtyy rakennettavalla kokonaisuudella noin 40 metriä pohjoiseen. Maiseman päätte vaihtuu pusikkoisesta laaksoista rakennetuksi ympäristöksi. Maisema on tieltä katsottuna ensimmäisiä paikkoja Porvooseen saapuvalla. Näkymän tulevaa luonnetta on toteutuksen suunnittelussa mallinnettu ja rakennuksen ulkomuotoa ohjataan yleisillä määräyksillä sekä toteutusohjeilla siten, että rakennus antaisi paikalle positiivisen maamerkin perinteisen huoltoaseman näkymän sijaan.

Vaikutukset maisemaan ovat selkeitä ja ne voidaan nähdä positiivisena muutoksena nykyiseen melko tylyyn maantie maisemaan. Kun katu rakennetaan puistokäytävään, muodostuu vehreämpi sisääntulo Porvooseen, jossa tasokas liityntäpysäköinti ja liikenneasema antavat positiivista kaupunkikuvaa.

Luonnonympäristöstä häviää kevyttä puustoa ja savista peltoa. Ne korvautuvat liikennettä palvelevalla rakennetulla alueella. Muutokset luonnonympäristöön ovat merkitykseltään vähäisiä.

5.3.2 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Alue on rakentamaton laakson alku, jonka ympäristö on lähinnä pientalovaltaista asuinalueita. Korttelialue ei suoraan liity rakennettuihin alueisiin vaan on yli 40 metriä leveän tiealueen toisella puolella ja tien reunassa on meluvalli. Alue täyttää rakentamattoman osan Hornhattulan ja Näsin alueiden välillä.

Alue on autoliikenteeltään vilkkaimpia paikkoja. Liikenne lisääntyy liityntäpysäköinnin ja liikenneaseman myötä suhteessa merkitykseltään vähäisesti. Myös nykyiseen meluun ei nähdä tulevan merkittäviä muutoksia vaan alue säilyy liikenteen melualueena. Alueen valaistusta ohjataan määräyksiin siten, että valaistus ei aiheuttaisi tarpeetonta haittaa alueen ympäristön asukkaille. Vaikutukset rakennetun ympäristön nykytilaan voidaan katsoa olevan merkitykseltään vähäisiä.

5.3.3 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Yhdyskuntarakenteessa alue on liikenteen ja kaupunkirakenteen taite kohdassa ja tarjoaa palveluille otollisen pisteen, missä liikenneasema ja liityntäpysäköinti voivat tarjota ohikulkijoille palveluita ja mahdollistaa tehokkaampaa pendelöintiä pääkaupunkiseudulle.

Vaikutus rakenteeseen on tiivistävä, koska alue on kytköksissä nykyisiin alueisiin ja toimii välialueetta täyttävänä rakenteena. Alueen haastavat maasto-olosuhteet ja mittavat johtosiirrot vaativat paikan hyödyntämisen tehokkaasti toiminnalle, joka hyödyntää paikan hyvät puolet liikenteen solmukohtana.

Palvelurakenteessa alueella ei ole lähipalveluita Hornhattulan asukkaille. Liikenneasema parantaa palvelun saavutettavuutta asukkaille ja eikä kilpaile suoraan muun palvelurakenteen kanssa.

5.3.4 Vaikutukset alueen henkilöautoliikenteen olosuhteisiin

Asemakaava muuttaa pääsisääntulotien liikennealueen katualueeksi. Kun kadunpito päätös on tehty, siirtyy katualue kaupungin hallintaan ja vastuulle. Muutokset Porvoon puistokadun toteutuessa kaduksi voivat olla merkittäviä. Alkuvaiheessa toteutus voi kuitenkin olla vain Hatturinteen liittymän lisääminen Helsingintien liittymään ja linja-autopysäkkien lisääminen liityntäpysäköinnin läheisyyteen.

Muutoksen vaikutuksia on tutkittu osana Porvoon Puistokadun kaavarungon selvitystyötä. Liikenne uusilla liittymillä ja järjestelyillä toimii nykyisten tarpeiden tyydyttämiseksi, mutta jos liikenne lisääntyy voimakkaasti vuoteen 2040, on simuloinneissa ruuhka-aikoina palvelutaso heikennyt risteyksissä.

Vaikutukset henkilöautoliikenteen sujumiselle ovat mallittaiset. Palvelutaso nousee liikenneaseman myötä ja liityntäpysäköinti palvelee henkilöautolla liikkuja.

5.3.5 Vaikutukset alueen joukkoliikenteen olosuhteisiin

Asemakaavan tavoitteena on luoda joukkoliikenteen laadukas liittymispaikka. Katajamäen liityntäpysäköinti tarjoaa nykyisin pysäköintipaikan noin sadalle autolle. Uusi liityntäpysäköinti moninkertaistaa liityntäpysäköinnin

määrän ja tarjoaa myös palveluita liittyjille. Paikalle voi muodostua omia julkisen liikenteen pikavuoroja Helsinkiin, koska paikka on tehokkaalla paikalla, jos halutaan siirtyä pikaisesti Porvoosta Helsingin suuntaan.

Liityntäpysäköinnin paikka vaihtuu Helsingin tien liittymän länsi puolelle. Linja-autoliikenne, joka suuntautuu Porvoosta tai Porvooseen Helsingintien kautta ei ohita pääasiallista Linja-autopysäkkiä. Siksi on suunniteltu, että myös Helsingintien liittymään saataisiin omat Linja-autopysäkit.

Vaikutuksena voidaan näin nähdä, että julkisen liikenteen palvelut paranevat ja niiden paikka voi muuttua. Alue voi myös tarjota tulevaisuudessa innovatiivisille liikumismuodoille tukikohtan.

5.3.6 Vaikutukset alueen jalankulun olosuhteisiin

Nykyinen kevyen liikenteen yhteys poistuu Läntisen Mannerheimintien pohjoispuolella ja jää rakennettavan alueen alle. Vastaava puistoyhteys rakennetaan pohjoispuolelle virkistysalueen lävitse. Tiealueen muutos kaduksi tuo mahdollisuuksia jalankulun reittien rakentamiseen kadun varressa ja uusien suojateiden rakentamiseen kadun ylittämiseksi. Puistokadun suunnitelmien toteutuminen mahdollistaa jalankulun kadun varressa.

Vaikutukset jalankulun olosuhteisiin ovat tien pohjoispuolisen itä-länsisuunnassa leikkaavan reitin siirtyminen ja suurempien tehokkaampien reittien mahdollistuminen.



Kuva 7 Kuvassa vihreällä säilyvät yhteydet, punaisella poistuva yhteys ja keltaisella mahdolliset uudet yhteydet

5.3.7 Vaikutukset alueen pyöräily olosuhteisiin

Läntisen Mannerheiminväylän muutos kaduksi mahdollistaa kevyen liikenteen reittien parantamisen molemmille puolille katua. Nykyinen reitti laaksossa siirtyy pohjoiseen ja tarjoaa edelleen kulkuyhteyden laakson poikki. Kun Porvoon puistokadun kokonaisuus on valmis, mahdollistuvat jatkuvat suorat reitit keskustan suuntaan.

Liityntäpysäköinti tarjoaa liityntäpaikan myös pyöräilijöille. Suunnittelussa on varattu alueita pyöräpysäköintiin. Tavoitteena on tarjota laadukasta katettua pyöräpysäköintiä sitä tarvitseville.

Asemakaava muuttaa mahdollisia reittejä, tarjoaa uusia mahdollisuuksia ja parantaa palvelutasoa.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Alueen haastavien maasto-olosuhteiden vuoksi on alueelle tehty jo varsin tarkka suunnitelma toteutuksesta. Toteutuksessa suunnitelmia on kehitetty kaavaprosessin aikana yhteistyössä hankkeen kanssa. Asemakaavan yleisissä määräyksissä määrätään noudattamaan toteutusohjeita, jotka perustuvat näihin suunnitelmiin.

6.2 Toteutusohjeita

6.2.1 Korkeustaso

Tonttien maanpinnan korkeus tulee toteuttaa siten, että korkeus sopeutuu Läntisen Mannerheiminväylän korkeuteen. Korkotasoksi on suunniteltu likimääräisesti +19 tasoa. Pysäköintilaitos voidaan toteuttaa kaksitasoisena ja alemman tason likimääräinen korkeus on +12.

6.2.2 Rakennus

Tavoitteena rakennuksella on luoda alueelle positiivinen maamerkki. Alueelle on suunniteltu sopivaksi rakennus, jonka merkittävin ominaisuus on laaja soikion muotoinen katosalue, jonka pääasiallinen rakennusmateriaali on puu.

Katos on yhtenäinen ja sen alle sijoitetaan polttoaineen jakelu ja katos myös tarjoaa julkisen liikenteen käyttäjille suojaa odottamisen aikana.

Katos voidaan tehdä läpinäkyvänä lasista, mutta myös täyspuu ratkaisu sallitaan. Polttoainejakelun kohdalle tulee kuitenkin tehdä valo läpäisevä kattolasi ainakin osalle kattoalaa.



Kuva 8 Havainnekuva miltä liityntäpysäkki voisi näyttää liikenneaseman edessä.

6.2.3 Julkisivu

Rakennuksen julkisivun tulee olla jäsenneily, selkeä ja tyylikäs. Siinä ei saa käyttää voimakkaita tai kirkkaita värejä. Jäsenneilyyn voidaan käyttää sisään ja ulosvetoja. Jos rakennuksen huolto on järjestetty katutasolta ei lasituslaiturit ja alueet saa näkyä kadulta.

Puu materiaali voi näkyä julkisivussa ja antaa hengittävän tunteen katsojalle.

6.2.4 Pesularakennus

Autojen pesularakennus on näkyvällä paikalla ja siksi sen tulee olla tyylikäs kokonaisuus liikenneaseman

kanssa. Rakennuksen seinät tulee olla lautaverhoillut ja väriykseltään maltilliset ja liikenneaseman ulkonäköön sopivat. Rakennuksen ulkopuoliset laitteet tulee koteloida puisilla tyylikkäällä rakenteilla. Tekstit ja ohjeistukset tulee suunnitella osana rakennusta ja esittää rakennusluvan yhteydessä.

6.2.5 Mainokset

Mainokset tulee suunnitella osana rakennusta. Irrallisia tai lepattavia mainoksia ei sallita. Mainokset eivät saa olla häiritsevän kirkkaasti valaistuja tai esittää liikkuvaa kuvaa.

6.2.6 Tukimuuri

Pohjoisen puoleinen tukimuuri on näkyvä kokonaisuus niin kevyen liikenteen uudelle reitille kuin myös pidemmälle laaksoon. Seinän rakenne tulee toteuttaa laadukkaasti ja hengittävästi. Sitä tulee jäsentää ristikoin tai muin elementein. Sille voidaan myös toteuttaa taiteellinen kokonaisuus.

6.2.7 Kevyen liikenteen näkymäalue lounaiskulmassa

Korttelialueen lounaiskulmassa on kevyen liikenteen risteys kiinni liikenneaseman tontissa. Tontin rakentaminen muodostaa kevyen liikenteen väylälle seinämän. Risteyksessä seinämä aiheuttaa näkemäalueen estymisen. Kulmaan tulee rakentaa aukko, joka tekee näkemäalueesta turvallisen ja jonka yhteyteen tulee rakentaa pyöräpysäköintiä.



Kuva 9 Mahdollinen toteutus näkymästä kevyen liikenteen risteykseen.

6.3 Toteutuksen kustannukset

Alustavien kustannusarvioiden mukaan liityntäpysäköintilaitoksen rakentamisen kustannukset olisivat noin 6.6 miljoonaa euroa. Lisäksi katujärjestelyjen kustannukset on Porvoon puistokadun selvityksen osana laskettu olevan Hornhattulantien ja Helsingintien risteysten välisellä alueella (risteykset mukaan ottaen) noin 2,7 miljoonaa euroa. Täten toteutuksen kustannukset voidaan hyvin alustavasti sanoa nousevan 9,3 miljoonaan. Tarkempia kustannusarvioita ollaan laatimassa keväällä 2020.

6.4 Toteuttaminen ja ajoitus

Tavoitteena on, että asemakaava hyväksytään vuoden 2020 kesällä. Asemaakaavan toteutuminen on mahdollista asemakaavan saatua lainvoiman ja kunnallistekniikan johtosiirrot on toteutettu. Mahdollinen aikataulu rakentamiselle on vuonna 2021. Tämä vaatisi Porvoon kaupungilta ja VBO:lta päätökset toteutuksesta vuonna 2020, ja että asemakaava etenee ilman valituksia lainvoimaiseksi.

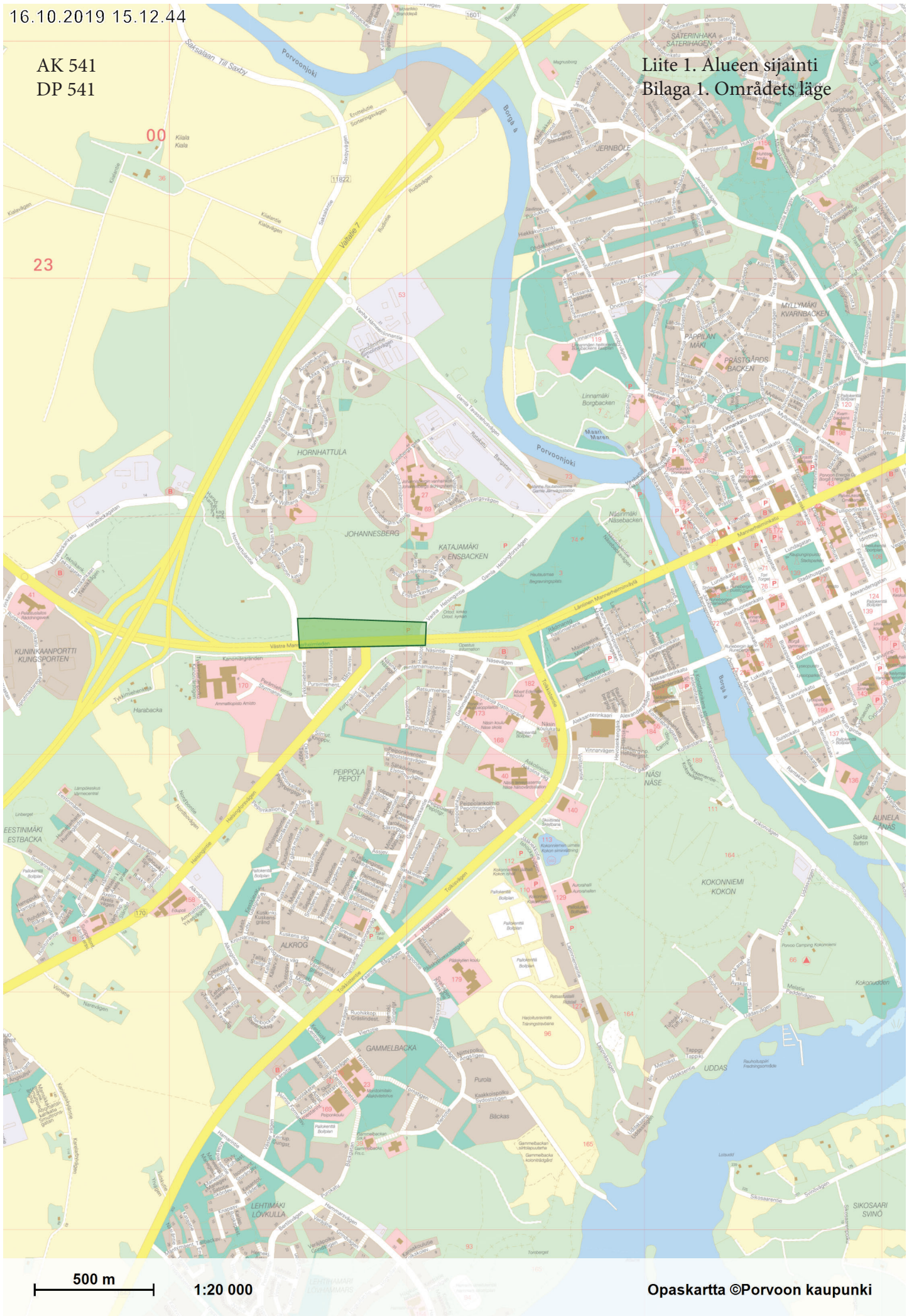
Porvoo 29.10.2019, 24.3.2020,

Johannes Korpijaakko
kaavoittaja

Dan Mollgren
kaupunkisuunnittelupäällikkö

AK 541
DP 541

Liite I. Alueen sijainti
Bilaga 1. Områdets läge



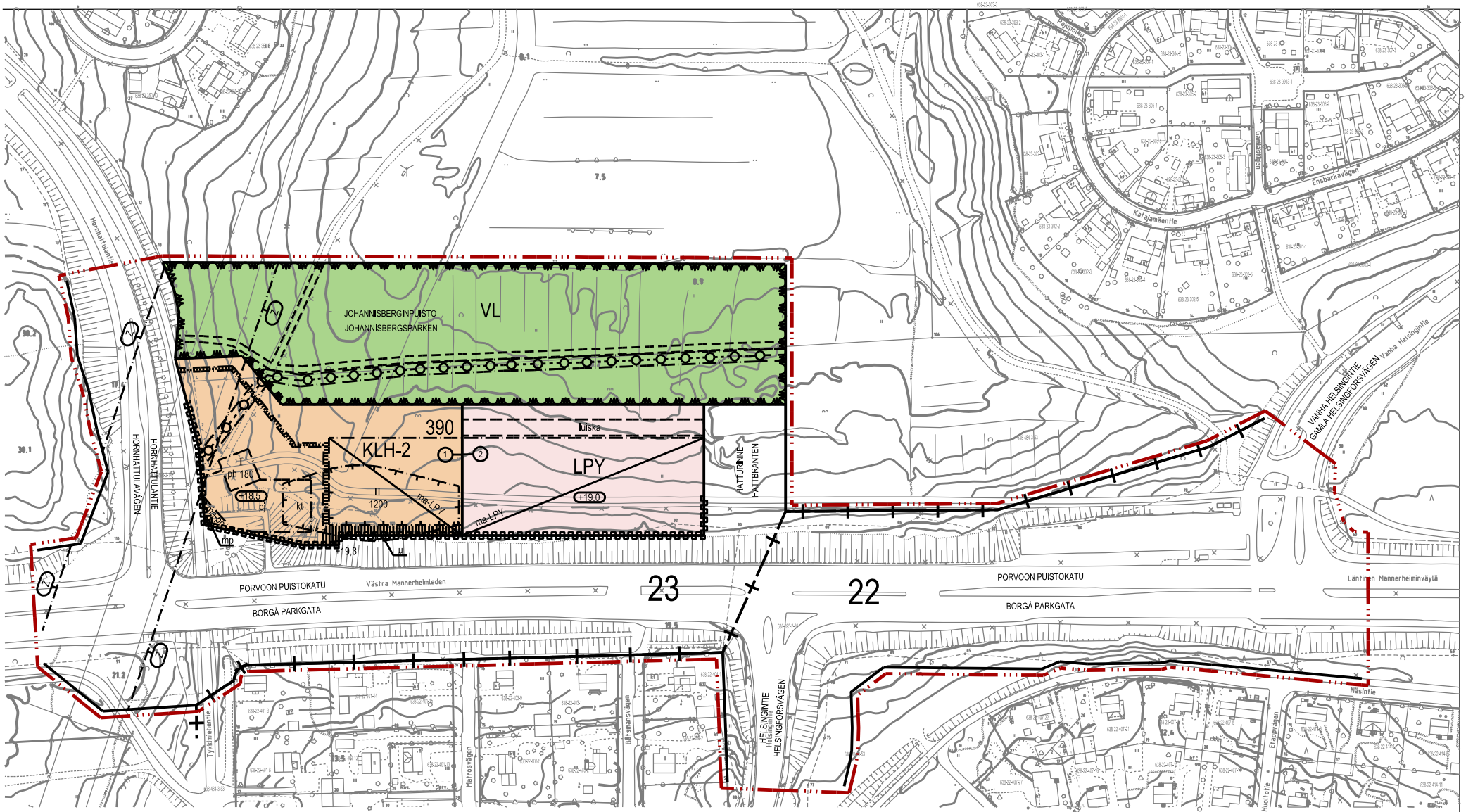
500 m 1:20 000

17.10.2019 15.00.35

AK 541 Liite 2. Ajantasa-asemakaava DP 541 Bilaga 2. Detaljplanesammanställning



Liite 3. Ote asemakaavakartasta ja -määräyksistä 1/3
 Bilaga 3. Utdrag ur detaljplanekartan och bestämmelserna 1/3





























LIITYNTÄPYSÄKÖINTI JA ABC

Kaupunginosat 22 ja 23
Kortteli 390, tontit 1 ja 2 sekä katu- ja virkistysalue

Asemakaavamuutos
Asemakaavamuutos koskee liikenne- ja erityisaluetta kaupunginosassa 22 ja virkistys-, puisto- sekä katualueita kaupunginosassa 23

Asemakaavamerkinnet ja -määräykset
1:1000



























	Liike- ja huoltoasemarakennusten korttelialue. Alueelle saa sijoittaa myymälä-, ravintola-, huoltoasema- ja toimistotiloja. Alueelle saa sijoittaa päivittäistavara-kaupan myymälä. Päivittäistavara-kaupan myymälätilojen osuus saa olla enintään 800 k-m ² ja myymälätilojen osuus enintään 75 % rakennetusta kerrosalasta. Autopaikkavaatimus: 1 ap/ 50 k-m ²
	Lähevirkistysalue.
	Yleisten pysäköintilaitosten korttelialue. Korttelialueelle voi rakentaa kaksitasoisen liityntäpysäköintilaitoksen. Pysäköintiasojen likimääräisten korkeusasemien tulee olla + 19,0 ja +12,0.
	3 metriä kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
	Kaupunginosan raja.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
	Osa-alueen raja.
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.
	Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.
	Sitovan tonttijonon mukainen tontin raja ja numero.
23	Kaupunginosan numero.
390	Korttelin numero.
HATTURINNE	Kadun, puiston nimi.
1200	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.
	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.
	Rakennelman likimääräinen korkeusasema.
	Rakennusala.
	Rakennusala, jolle saa sijoittaa moottoriajoneuvojen pesuhallin.
	Alue, jolle saa sijoittaa polttoaineen jakeluaseman.
	Ohjeellinen alue johon saa sijoittaa mainospyöntein/ toteemin.
	Korttelin 390 kuuluva uloke. Ulokkeen alla vapaan korkeuden tulee olla vähintään 3,5m.
	Rakennusala, jolle saa rakentaa katoksen.
	Maanalainen pyöräpysäköinti.
	Maanalainen yleinen pysäköintilaitos.
	Ohjeellinen yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.
	Ohjeellisen ajoluiskan osa-alue.
	Katu.
	Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.
	Ohjeellinen maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.
	Voimajohtoa varten varattu alueen osa.

ANSLUTNINGSPARKERING OCH ABC

Stadsdelarna 22 och 23
Kvarter 390, tomt 1 och 2 samt gatu- och rekreatiomsområde

Detaljplaneändring
Ändring av detaljplanen berör trafik- och specialområde i stadsdel 22 och rekreatioms-, park- samt gatuområden i stadsdel 23

Detaljplanebeteckningar och -bestämmelser
1:1000

	Kvartersområde för affärs- och servicestationsbyggnader. På området får placeras butik-, restaurang-, servicestation- och kontorsutrymmen. På området får placeras dagligvaruhandel. Affärsutrymmens andel av dagligvaruhandel får vara högst 800 m ² -vy och butiksutrymmens andel får vara högst 75 % av den byggda våningsytan. Krav på bilplatser: 1 bp/ 50 m ² -vy.
	Område för närrekreation.
	Kvartersområde för allmänna parkeringsanläggningar. På kvartersområdet får byggas en anslutningsparkeringsanläggning i två plan. De ungefärliga höjdstationerna för parkeringsplanen ska vara +19,0 och +12,0.
	Linje 3 m utanför planområdets gräns.
	Stadsdelsgräns.
	Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.
	Gräns för delområde.
	Riktgivande gräns för område eller del av område.
	Tvärstrecken anger på vilken sida av gränser beteckningen gäller.
	Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.
23	Stadsdelsnummer.
390	Kvartersnummer.
HATTBRANTEN	Namn på gata, park.
1200	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
	Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.
	Ungefärlig markhöjd för konstruktion.
	Byggnadsyta.
	Byggnadsyta där tvätthall för motorfordon får placeras.
	Område där försäljningsplats för drivmedel får placeras.
	Riktgivande byggnadsyta där reklamylon/ totem får placeras.
	Ett utsprång som hör till kvarter 390. Under utsprånget ska den fria höjden vara minst 3,5m.
	Byggnadsyta där skyddstak får byggas.
	Underjordiskt utrymme för parkering av cyklar.
	Underjordiskt utrymme för allmän bilparkering.
	Riktgivande för allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område.
	Riktgivande del av område för körramp.
	Gata.
	För allmän gångtrafik reserverad del av område.
	För ledning under jorden reserverad del av område.
	Riktgivande för ledning under jorden reserverad del av område.
	Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.
	Del av område som reserveras för kraftledning.

Liite 3. Ote asemakaavakartasta ja -määräyksistä 3/3

Bilaga 3. Utdrag ur detaljplanekartan och bestämmelserna3/3

YLEISET MÄÄRÄYKSET:

Rakennukset

Rakennusten ja rakennelmien tulee muodostaa yhtenäinen kokonaisuus, joka luo Porvoon sisäänajoväylälle positiivisen maamerkin. Toteutuksen tulee noudattaa asemakaavaselostuksen toteutusohjeita tai olla laadukkaampi. Liikenneaseman tulee olla julkisivultaan korkeatasoinen ja materiaaleiltaan puuta ja/tai lasia, ja liikenneasemalla tulee olla yhtenäinen katos, joka antaa suojaa polttoainejakelulle ja joukkoliikennettä käyttävälle matkustajille. Liikenneaseman katos tulee olla pääosin puurakenteinen, pesuhallin julkisivun tulee olla puuta. Väriältään rakennusten tulee olla vaaleita. Voimakkaita tai kirkkaita värejä ei saa käyttää. Autopesularakennuksen tulee sopeutua julkisivumateriaaliltaan ja väriykseltään liikenneasemaan ja maisemaan. Rakennusluvan yhteydessä tulee laatia ja hyväksyttää suunnitelma tontin sisäisistä kevyen liikenteen kulkuyhteyksistä. Alueen valaisussa tulee huomioida, että ei aiheuteta tarpeetonta häitää ympäristön asukkailla. Radonturvallinen rakentaminen on otettava huomioon rakennettaessa.

Mainoslaitteet ja mainospyloni

Mainoslaitteiden tulee olla korkeatasoisia, eikä irrallisia tai lepattavia mainoskylttejä sallita. Rakennuksiin sijoitettavien mainoslaitteiden tulee olla osa rakennuksen julkisivua. Mainoslaitteiden suunnittelu tulee sisällyttää osaksi rakennussuunnittelua. Tontilla saa olla yksi kiinteästi sijoittuva itsenäinen mainoslaitte, jolle asemakaavassa on oma merkintänsä. Tämän mainoslaitteen tulee sopia ympäristöönsä, ja sen korkeus saa enintään olla 8 metriä. Mainoksia tai mainoslaitteita ei saa sijoittaa tai valaista siten, että ne vaarantavat liikenneturvallisuutta tai aiheuttavat merkittävää häitää ympäristön asukkailla.

Pysäköinti

Pysäköintialueet tulee tehdä laadukkaasti, ja jokaiselle tontille tulee rakentaa vähintään kaksi sähköautojen latauspaikkaa. Kaikilla pysäköintipaikoilla tulee olla varaus sähkölatauspisteiden rakentamiselle.

Paikoitusalueiden ja ulkoiltojen jalankulkureittien suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota jalankulkijoiden turvallisuuteen ja viihtyvyyteen. Jalankulkijoille varattujen alueiden pintamateriaalien tulee laadultaan olla korkeatasoisia.

Tukimuuri

Tukimuuri Hornhattulan laaksoon tulee tehdä maisema huomioon ottaen. Tukimuurin julkisivua tulee jäsentää ristikoin, säleiköin, istutuksin tai muin elementein.

Hulevedet

Huleveden viivytämiseksi tulee rakentaa viivytysjärjestelmä, joka viivyttää hulevettä 1 m³/100 m² tontin kovaa rakennettua pintaa kohi. Pinta-alaan lasketaan mukaan kattopinnot ja pihan alueen läpäisemättömät alueet. Hulevesisuunnitelma ja järjestelmä tulee hyväksyttää osana rakennuslupaa. Vettä tulee viivytää tontilla vähintään 12 tuntia, ennen kuin se johdetaan hulevesijärjestelmään. Viivytysjärjestelmän pitää olla tyhjentynyt noin 24 tunnin kuluessa sateen alusta.

Pihan kovapintaisten alueiden vedet tulee johtaa öljynerotuskaivojen kautta viivytysrakenteisiin.

Tonttijako

Tämän asemakaavan alueella tonttijako on sitova ja se sisältyy asemakaavaan.

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER:

Byggnader

Byggnader och konstruktioner ska bilda en enhetlig helhet, som utgör ett positivt landmärke för infarten till Borgå. Byggandet ska följa anvisningarna i detaljplanebeskrivningen eller vara av högre kvalitet. Servicestationen ska ha en högklassig fasad av trä och/eller glas och ett enhetligt skyddstak för bränsledistribucionen och de resenärer som använder kollektivtrafik. Servicestationens skyddstak ska huvudsakligen vara byggd av trä och fasaden på bilvårthallen ska vara av trä. Byggnaderna ska ha en ljus färg. Starka eller granna färger får inte användas. Byggnaden för bilvård ska anpassas till servicestationen och landskapet med tanke på fasadmaterial och färgsättning. I samband med bygglovet ska en plan utarbetas och godkännas för gång- och cykelförbindelserna på tomten. Belysningen på området får inte orsaka onödiga olägenheter för invånarna i omgivningen. Radonsäkert byggande ska beaktas.

Reklamanordningar och reklampylon

Reklamanordningar ska vara av hög kvalitet. Fristående eller fladdrande reklamskyltar tillåts inte. Reklamanordningar som placeras på byggnader ska vara en del av byggnadens fasad. Planeringen av reklamanordningar ska vara en del av byggnadsplaneringen. På tomten får finnas en enskild reklamanordning som är en fast del av gården. För den finns en egen beteckning i detaljplanen. Den här reklamanordningen ska passa in i miljön och får vara högst 8 meter hög. Reklam eller reklamanordningar får inte placeras eller belysas på ett sådant sätt att de äventyrar trafiksäkerheten eller orsakar betydande olägenheter för invånarna i omgivningen.

Parkering

Parkeringsområden ska vara av hög kvalitet och på varje tomt ska finnas minst två laddplatser för elbilar och alla parkeringsplatser ska ha reservation för byggande av laddstation.

Vid planeringen av parkeringsområden och rutter för fotgängare utomhus bör man fästa speciell uppmärksamhet vid fotgängarnas säkerhet och trivsel. Områden som är reserverade för fotgängare ska ha ytmaterial av hög kvalitet.

Stödmuren

Stödmuren mot dalen i Hornhattula ska byggas med hänsyn till landskapet. Stödmurens fasaddisposition ska arrangeras med hjälp av spaljéer, spjälverk, planteringar eller andra element.

Dagvatten

För dagvatten som ska fördröjas ska ett fördröjningssystem byggas, så att dagvatten kan fördröjas 1 m³/100 m² hård bebyggd yta på tomten. Takytor och områden på gården som inte släpper igenom vatten räknas till ytan. Dagvattenplanen och systemet för dagvatten ska godkännas som en del av bygglovet. Vattnet ska fördröjas minst 12 timmar, innan det avleds till dagvattnensystemet. Fördröjningssystemet ska bli tomt inom 24 timmar efter det att det börjat regna.

Vatten från gårdens hårda ytor ska ledas via oljeavskiljningsbrunnarna till fördröjningskonstruktionerna.

Tomtindelning

Tomtindelningen på detta detaljplaneområde är bindande och ingår i detaljplanen.

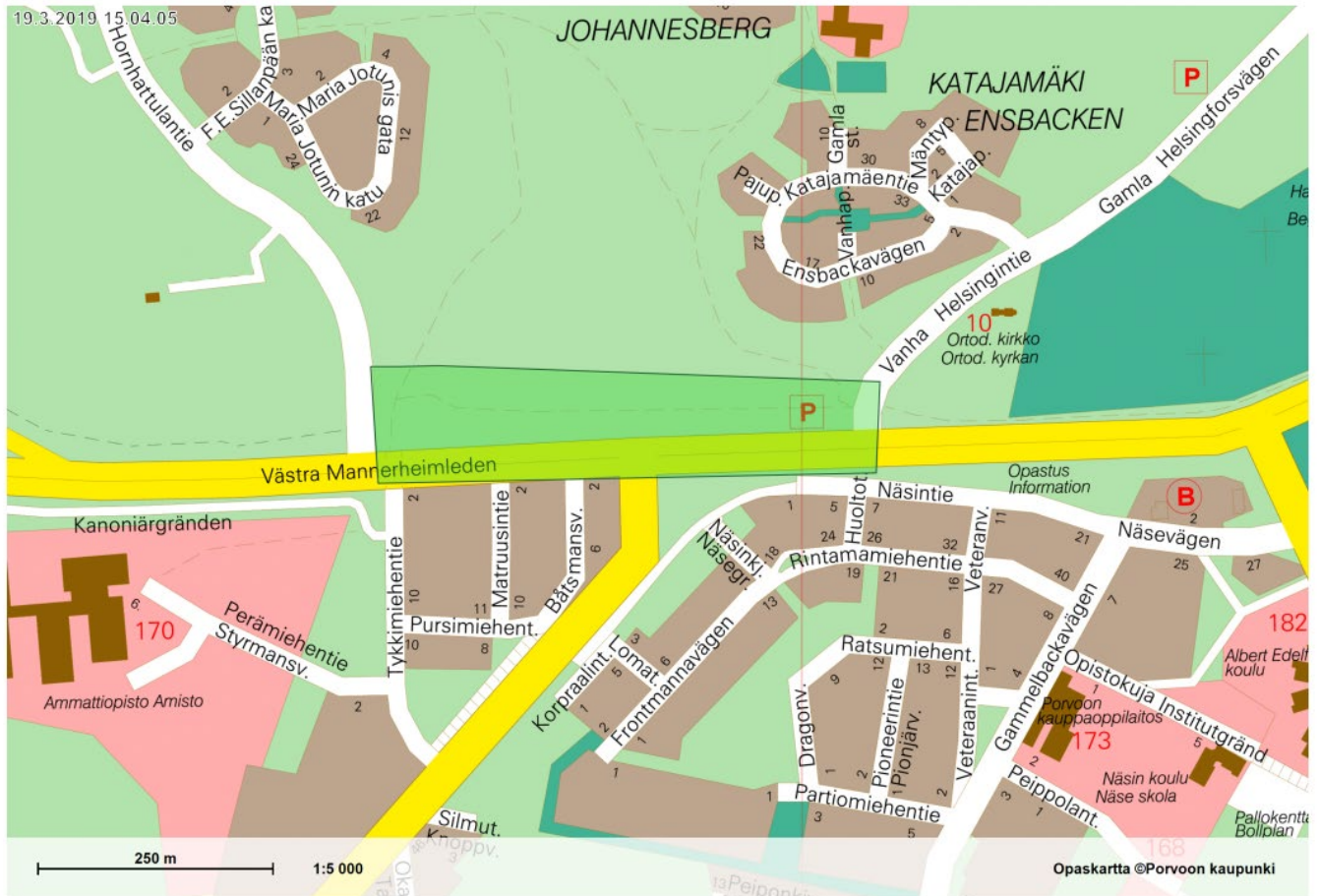
OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

PORVOO

Liityntäpysäköinti ja ABC

KAUPUNGINOSAT 22 JA 23, KORTTELI 390, KATU- JA VIRKISTYSALUEET

Asemakaavan muutos koskee liikenne-, virkistys-, erityis- ja katualueita kaupunginosassa 23.



Alue sijaitsee Hornhattulan liittymän ja Vanhan Helsingintien liittymän välissä Läntisen Mannerheiminväylän varrella.

NRO 541

ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS

1. Suunnittelualue

Asemakaava-alue käsittää kaistaleen Läntisen Mannerheiminväylän varrella Hornhattulantien ja Vanhan Helsingintien välillä. Sekä katualueet sen ympäristössä.

2. Hankkeen taustaa

Asemakaavan laatiminen sisältyy kaupunkisuunnittelun työohjelmaan vuodelle 2019. Liikenne asemalle on tutkittu paikkaa Läntisen Mannerheimin väylän varrelle vuonna 2018 ja sen paikaksi on muotoutunut Hornhattulantien risteys. Liityntäpysäköinti Vanhan Helsingintien risteyksessä on usein täysi ja vaatii laajentamista.

3. Suunnittelun tavoite

Asemakaavalla tutkitaan liikenneaseman ja liityntäpysäköinnin sijoitusta alueelle.

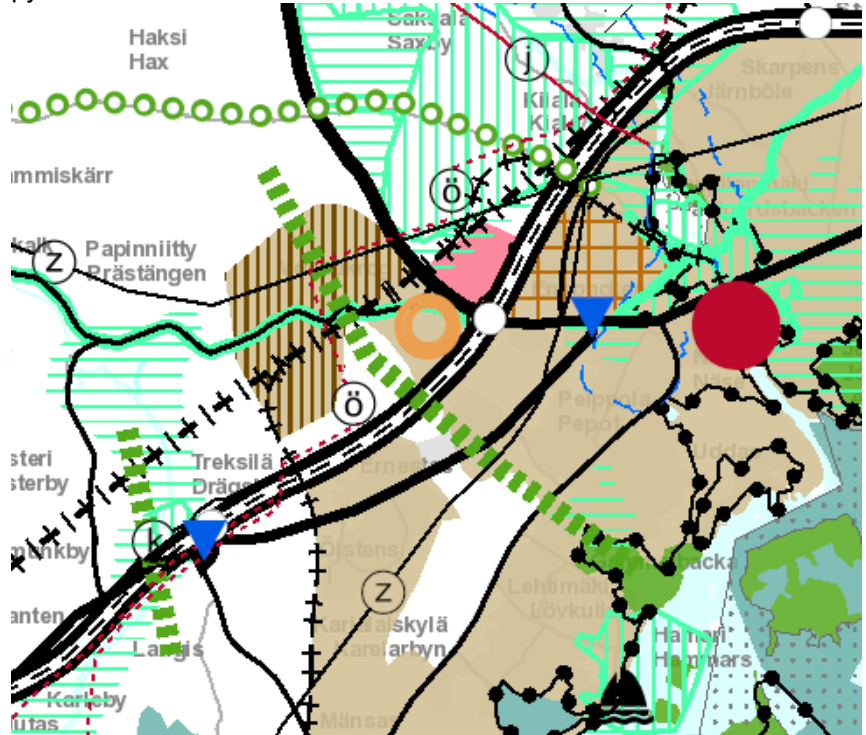
4. Lähtötiedot
(kaavatilanne,
kaavan toteutu-
minen yms.)

Alueen sijainti ja pinta-ala:

Suunnittelualue sijaitsee 1 km länteen Porvoon keskustasta. Suunnittelualue on kooltaan 6 ha.

Maakuntakaava:

Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa (vahvistettu 30.10.2014) kaava-alue kuuluu taajamatoimintojen alueeseen. Läntinen Mannerheimin väylä on maakunnallisesti merkittävä tie ja alueella on liityntä-pysäköinnin merkki.



Yleiskaava: Keskeisten alueiden osayleiskaavassa (hyväksytty 15.12.2004) kaava-alue on osoitettu lähivirkistysalueeksi (VL). Läntinen Manneheiminväylä on valtatie, Vanha Helsingintie on seutie/pääkatu ja Hornhattulantie on seudullisesti tärkeäyhdystie/kokoojakatu. Alueen molemmilla reunoilla kulkee kevyenliikenteen reitti ja myös Läntisen Mannerheimin väylän eteläpuolella on kevyenliikenteen reitti.

PL-1

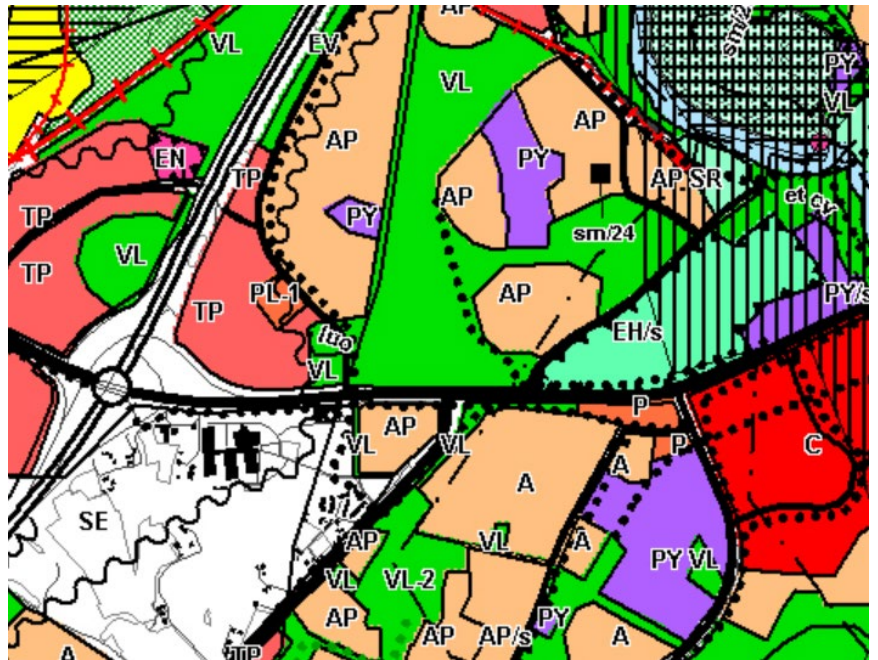
Lähipalvelujen alue

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi. Alueen sijainti on ohjeellinen ja tarkentuu aluetta asemakaavoitettaessa. Alue on tarkoitettu julkisille ja yksityisille palvelutoiminnolle. Asemakaavoitettaessa eri palvelujen tarvitsemat tilat sijoitetaan niin, että ne tukevat toisiaan ja tilojen yhteis- ja vuoroittaiskäytön mahdollisuus on huomioitu.

Område för närservice

Avsikten är att området detaljplanläggs. Områdets läge är riktgivande och det preciseras när området detaljplanläggs. Området är avsett för offentlig och privat serviceverksamhet. Vid detaljplanläggningen placeras utrymmena för olika slag av service såtunda att de stöder varandra, och att möjligheten till en gemensam användning och en användning turvis av lokalerna beaktas.

Alueen luoteispuolella on PL-1 merkinnällä lähipalveluiden alue. Lähipalveluita ei ole alueelle toteutunut. Palveluiden muodostuminen tämän asemakaavan alueelle voidaan katsoa toteuttavan yleiskaavan tarkoitusta.



Asemakaava:

Alue on asemakaavassa eteläisiltä osin LT sisääntulotie suoja- ja näkemäalueineen vuoden 1974 asemakaavalla numero 80, lähivirkistysaluetta (VL) ja katualueita kaavoista 201 (1994), 178 (1991) ja 494 (2016). Alueen molemmilta reunoilta kulkee polku pohjoiseen jonka sijainti on ohjeellinen.



Omistussuhteet:

Läntinen Mannerheiminväylä on valtion tiehallinnon omistuksessa ja muu alue on Porvoon kaupungin omistuksessa.

Asukkaat:

Suunnittelualueella ei ole asukkaita. Suunnittelualueen etelä- ja pohjoispuolella on asuinalueita.

Rakennuskanta:

Alueella ei ole rakennuksia.

Luonnonympäristö ja maisema:

Suunnittelualue on moottoriliikennetien reuna, joka laskeutuu voimakkaasti Hornhattulan pellolle. Maatossa on noin 6-8 metrin korkeusero. Hornhattulan pelto on pehmeikkö ja sen reunassa kulkee kevyenliikenteen väylä. Alueen itäreunalla on liityntäpysäköintialue. Alue on Porvoon tärkein sisääntulotie ja maisemallisesti tärkeä kohde.

Kunnallistekniikka:

Suunnittelualue on liitettävissä kunnallistekniikkaan ja alueella kulkee runsaasti putkia ja johtoja joita joudutaan siirtämään asemakaavan toteuttamiseksi.

5. Perusselvitykset

Kaava-alueelle on laadittu/laaditaan seuraavat selvitykset:

- Hulevesien osalta tukeudutaan viereisen asemakaavan Kuninkaanportti III selvitykseen.
- Liikenneyhteydet selvitetään osana laajempaa Läntisen Mannerheiminväylän tarkastelua.
- Kustannusarvio alueen muuttamisesta rakennettavaksi ja sen vaatimat putkien siirrot. (FCG)
- Maaperän rakennettavuus. (FCG)

6. Kaavoituksen keskeisimmät vaikutukset

Kaavoituksen keskeisimmät vaikutukset arvioidaan nykytilanteeseen ja voimassa olevaan asemakaavaan verrattuna. Vaikutuksista ei tehdä erillisiä selvityksiä vaan ne arvioidaan asemakaavan laatimisen yhteydessä osana kaavaprosessia.

Seuraavat vaikutukset arvioidaan:

- Vaikutukset luonnonympäristöön ja maisemaan
- Vaikutukset rakennettuun ympäristöön
- Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen
- Vaikutukset alueen liikenneolosuhteisiin eri liikennemuodoilla

7. Osalliset

7.1 Maanomistajat

Porvoon kaupunki
Tiehallinto

7.2 Naapurimaanomistajat:

7.3 Yritykset:

Telia Sonera Finland Oyj
Elisa Oyj
Porvoon Energia Oy/kaukolämpö
Porvoon Sähköverkko Oy
Porvoon Alueverkko Oy
Fingrid Oyj
LPOnet Oy

7.4. Viranomaiset ja muut tahot:

Itä-Uudenmaan pelastuslaitos
ELY-keskus

7.5 Porvoon kaupungin yksiköt:

Konsernijohto
Maapolitiikka
Kaupunkimittaus
Kuntatekniikka
Rakennusvalvonta
Ympäristönsuojelu

Sosiaali- ja terveystoimi
Ympäristöterveydenhuolto

Porvoon Vesi

7.6 Luottamuselimet:

Kaupunkikehityslautakunta
Terveydensuojelijaosto

7.7 kaikki kuntalaiset

7.8 muut osallisiksi itsensä tuntevat.

8. Osallistumisen ja vuorovaikutuksen järjestäminen

Viranomaisneuvottelu:

- Asemakaavahanke edellyttää viranomaisneuvottelua (MRL 66 § 2 mom). Alotusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin 16.05.2019. Luonnosvaiheen lausunnossa ELY keskus totesi viranomaisneuvottelun olevan tarpeen ja se pidettiin 22.1.2020.

Suunnitteluvaiheen kuuleminen: (MRL 62 §, MRA 30 §)

- **Kaavaluonnos** ja muu suunnittelumateriaali ovat esillä palvelupiste Kompasissa, Rihkamatori B, katutaso ja internetissä Porvoon kaupungin internetpalvelussa (www.porvoo.fi). Osallisille varataan mahdollisuus esittää kirjallisia mielipiteitä.
- Kaavaluonnoksen nähtävillä olosta tiedotetaan kirjeellä kaava-alueen maanomistajille/-haltijoille sekä naapurimaanomistajille/-haltijoille, lisäksi kuulutus kaupungin internetpalvelussa.
- Kommentit pyydetään sähköpostitse kohdissa 7.3 - 7.5 mainituilta osallisilta.

Neuvottelukierros:

- Saatujen kommenttien pohjalta järjestetään tarvittaessa neuvotteluja eri tahojen kanssa.

Virallinen kuuleminen: (MRL 65 §, MRA 27 §)

- **Kaavaehdotus** ja muut kaava-asiakirjat ovat virallisesti esillä palvelupiste Kompassissa, Rihkamatori B, katutaso ja internetissä Porvoon kaupungin intranet-palvelussa (www.porvoo.fi). Osallisille varataan mahdollisuus esittää kirjallisia muistutuksia.
- Kaavaehdotuksen nähtävillä olosta tiedotetaan kirjeellä kaava-alueen maanomistajille/-haltijoille ja naapurimaanomistajille/-haltijoille, lisäksi kuulutus kaupungin intranetpalvelussa sekä sanomalehdissä Uusi-maa, Östnyland ja Itä-väylä.
- Viralliset lausunnot: (MRA 28 §)
Terveystieteiden tutkimuskeskus
Itä-Uudenmaan pelastuslaitos
Liikelaitos Porvoon vesi

Perusteltu kannanotto muistutuksen johdosta:(MRL 65 § 2)

- Muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa, toimitetaan kaupungin perusteltu kannanotto esitettyyn muistutukseen.

Ilmoitus kaavan hyväksymisestä (MRL 67 §, MRA 94 §)

- Kirjallinen ilmoitus Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle sekä niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa. Kuulutus kaupungin internetpalvelussa www.porvoo.fi.

Kaavan lainvoimaisuudesta kuuluttaminen (MRA 93 §)

- Kuulutus kaupungin internetpalvelussa www.porvoo.fi.

9. Kaavoitus-hankkeen aikataulu

Kaavoitustyö aloitettiin keväällä 2019. Tavoitteena on, että Porvoon kaupunginvaltuusto hyväksyy asemakaavamuutoksen vuoden 2020 aikana.

10. Valmistelusta vastaavat

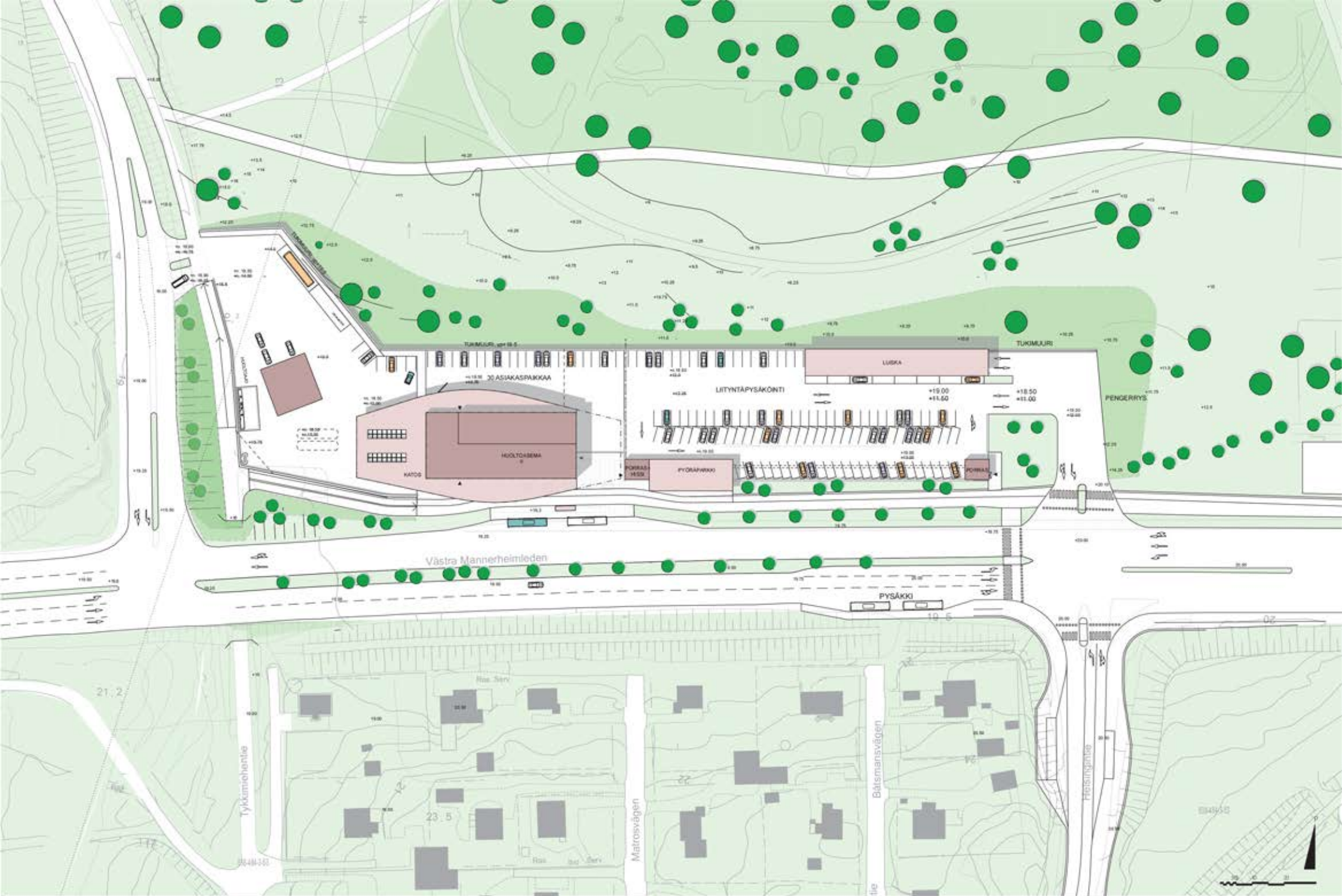
kaavoittaja	suunnitteluavustaja
Johannes Korpijaakko	Christina Eklund
puh. 040 489 5496	puh. 040 489 5755
etunimi.sukunimi@porvoo.fi	etunimi.sukunimi@porvoo.fi

Kaupunkisuunnittelu
PL 23
06101 PORVOO

Käyntiosoite: Rihkamatori B, III kerros

Päiväys 10.3.2020
3.10.2019

Dan Mollgren
kaupunkisuunnittelupäällikkö



LIITE 6

<p>PORVOO Liityntäpysäköinti ja ABC 23. KAUPUNGINOSA</p>	
<p>Asemakaavan muutos luonnoksena nähtävillä 07.11. -09.12.2019</p>	
<p>LAUSUNTO/MIELIPIDE (MRL 30 §) tiivistelmä</p>	<p>KAUPUNKISUUNNITTELUN VASTINE JA LAUSUNNON/MIELIPITEEN VAIKUTUKSET ASEMAKAAVAEHDOTUKSEN SISÄLTÖÖN</p>
<p>Uudenmaan ELY-keskus Käyttötarkoitusten keskinäiset suhteet on syytä määritellä kaavamääräyksessä.</p> <p>Vaiikutuksia on syytä arvioida jo kaavan valmisteluvaiheessa.</p> <p>Asemakaavan jatkosuunnittelussa tulee tehdä tarkat vaiheittain toteutuksen tarkastelut liikenneselvityksineen huoltoaseman, liityntäpysäköinnin sekä kevytliikenne- ja kunnallisteknisten järjestelyjen toteuttamisesta osana koko Porvoon puistokadun toteuttamista.</p> <p>Alueen rakentaminen vaatii merkittäviä johtosiirtoja, niiden yhteydessä on suunniteltava ja toteutettava myös nykyisten maantietä palvelevien kunnallisteknisten järjestelmien siirrot.</p> <p>Uuden liittymän rakentaminen edellyttää maantiealueen ottamista mukaan asemakaavaan ja sen osoittamista kaduksi. Hornhattulantien risteyksialueella osa kevytliikennejärjestelystä on jäämässä huoltoaseman toimintojen alle. Liittymän järjestelyt tulee suunnitella asemakaavatarkkuudella ja osana tulevaa Porvoon Puistokadun kiertoliittymää.</p> <p>Asemakaavan tarkoituksenmukaisen toteuttamisen varmistamiseksi tulee koko asemakaavan kohdalla sijaitseva maantien alue liittymäalueineen ottaa mukaan jo nyt suunniteltavaan asemakaavaan ja osoittaa sille tarvittava katualue sekä tehdä kadunpitopäätös.</p> <p>Tiejakson kunnossapidosta voidaan tehdä erillinen sopimus.</p> <p>ELY-keskus esittää ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelun järjestämistä. Lisäksi työn edetessä tulee tarvittaessa järjestää työneuvotteluja tie- ja katujärjestelyistä.</p>	<p>Vastine: Huoltoaseman kaavamääräystä on tarkennettu.</p> <p>Vaiikutusten arviointia on tehty kaavaprosessin aikana mm. osana Porvoon puistokadun kaavarunkoa, mutta vaikutusten kirjaaminen tehtiin vasta asemakaavan ehdotusvaiheen selostukseen.</p> <p>Liikenteen selvityksissä nojataan Porvoon puistokadun yhteydessä tehtyihin tilavarauksiin ja liikenneselvityksiin. Hankkeen toteutuminen on sidoksissa kokonaisuuteen. Hanke ei ole toteutumassa vaiheittain ja vaiheittaisia selvityksiä ei siten tarvita. Asemakaavan vaikutuksia ja liikenteen toimivuutta tarkastellaan kokonaisuuden valmistumisen mukaiseen tilanteeseen.</p> <p>Nykyisten maantietä palvelevien kunnallisteknisten järjestelmien siirrot tutkitaan osana putkien siirron toteutusta.</p> <p>Maantien alue otetaan mukaan katualueena asemakaavaan niiltä osin, kuin todetaan tarpeelliseksi, että saadaan toteutettua muutokset liikenteen tarpeisiin. Myös Helsingintien risteyksestä otetaan aluetta mukaan siten, että mahdolliset linja-autopysäkit ovat mahdollista toteuttaa. Näitä muutoksia on käyty lävitse viranomaisneuvottelussa 22.1.2020.</p> <p>Muutokset asemakaavaan: Liikenneaseman määräykseen tehty tarkennusta toimintojen kerrosalamääräistä. Maantiealue Läntisen Mannerheiminväylän, Hornhattulantien, Helsingintien osalta alueen ympäristössä otettu katualueeksi asemakaavaan.</p>
<p>Ympäristöterveydenhuolto Ei huomautettavaa</p>	-
<p>Itä-Uudenmaan pelastuslaitos Ei huomautettavaa</p>	-
<p>Porvoon Vesi</p>	Vastine:

<p>Johtokuja ABC:n tontilla oltava suora.</p> <p>Pesuhallin sijainti tulee olla riittävän etäällä rasitealueesta.</p> <p>Ohjeellinen kevyen liikenteen väylä tarve siirtää pohjoisemmaksi johtojen vuoksi ja oltava riittävän kaukana mahdollisesta luiskan alareunasta.</p> <p>Suunnitteluun tarvitaan tieto, onko tulossa puiston puoleiselle reunalle luiska vai tukimuuri.</p>	<p>Johtorasite on suoristettu ja pesuhallin rajaa siirretty etäämmälle. Ohjeellinen kevyenliikenteen väylä siirretty pohjoiseen. Pohjoisreunan ratkaisuksi suunniteltu tukimuuri.</p> <p>Muutokset asemakaavaan: Suoristettu rasitealuetta ja siirretty rakennusaluetta.</p>
<p>Ympäristönsuojelu Alueen maaperästä on syytä tutkia sulfaattisavet. Johtojen ja kaapeleiden vaikutus rakentamiseen tulee ottaa huomioon. Polttoaineen jakelu tulee sijoittaa pohjavesialueen ulkopuolelle.</p>	<p>Vastine Alueen johtosiirtoja on suunniteltu osana hanketta. Niiden yhteydessä toteutetaan myös tutkimus mahdollisista sulfaattisavista. Polttoaineen jakelu on sijoitettu pohjavesialueen ulkopuolelle.</p>
<p>Fingrid oy Alueella ei Fingridin voimajohtoja tai muita toimintoja, joten meillä ei ole tarvetta ottaa kantaa asemakaavoituksen lähtökohtiin.</p>	<p>-</p>
<p>Telia Company Alueella kaapeleita, joiden siirto ja suojaus on huomioitava mahdollisten maanrakennustöiden yhteydessä, Siirto ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä Teliaan osoitteeseen production-desk@teliacompany.com hyvissä ajoin ennen mahdollisten maanrakennustöiden alkua.</p> <p>Siirto ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti tilaajan maksettaviksi.</p>	<p>Vastine: Asemakaavan toteutus vaatii kaapeleiden siirtoa. Tutkitaan vaikuttaako jo putkisiirrot kaapeleihin vuonna 2020 vai vasta toteutus vaiheessa vuonna 2021.</p>
<p>Juha Elo Mielipide 1</p> <p>Mielipiteen jättäjä ei voi hyväksyä suunnitelmaa missään muodossaan ja hänen mielestään suunnitelma ei ole otettu taloudellista ajattelua huomioon. Alueen maapohja on heikkoa ja sen rakentaminen vaatii täyttöjä. Polttoaine säiliöt muodostavat hänen mielestään ympäristöriskin pohjavesialueelle ja ojalehtoon. Ympäristöhäiriöt ja –riskit lisääntyvät suunnitelman myötä liikenteen, valon, melun, pakokaasun, öljyn osalta. Alueen luontoarvoja ei ole suunnitelmassa huomioitu ja voimalinja haittaa alueen käyttöä.</p>	<p>Vastine:</p> <p>Alueen ratkaisua on haastavien maaperäolosuhteiden vuoksi tutkittu ja osana suunnittelua on tehty jatkuvasti kustannusarvioita rakentamisen hinnasta.</p> <p>Polttoaine säiliöt aiheuttavat pohjavedelle vaaraa nykyisen ABC paikalla ja siksi on tärkeää, että uusi asema saadaan turvalliseen paikkaan pohjavesialueen ulkopuolelle.</p> <p>Alue ei ole nykyisellään rauhallista vaan Läntisen Mannerheiminväylä on vilkkaasti liikennöity maantie. Merkittävää liikenteen aiheuttaman haitan lisääntymistä ei siten voida katsoa aiheutuvan. Liikenneaseman rakentamista ohjataan siten, että valot eivät saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä lähialueen asukkaille.</p> <p>Läntisen Mannerheiminväylän alueesta ollaan osana Porvoon Puistokadun jatkotyötä tutkimassa nykyistä ja tulevaa melu vaikutusta.</p>

	<p>Alueella ei ole havaittu merkittäviä luontoarvoja ja alueen suunnittelussa on otettu huomioon kunnallisteknisten johtojen sekä voimalinjan sijainti alueella.</p> <p>Muutokset asemakaavaan: Lisätty yleinen määräys, että alueen valaistus ei saa aiheuttaa tarpeetonta haittaa.</p>
<p>Riikka Melén Mieli pide 2</p> <p>Mielipiteen jättäjä huomauttaa, että suunnitelma toisi ympäristöhaittaa merkittävästi alueelle. Erityisesti melu- ja valohaitta Näsin pientaloalueelle on otettava huomioon.</p> <p>Pelkona on, että alueesta muodostuu ympärivuotinen kokoontumispaikka autoille ja mopoilijoille, joka aiheuttaa jatkuvaa melua ja liikenneturvallisuuden heikkenemistä ympäristön asukkaille. Nämä ongelmat ovat jo nykyisellä ABC:n alueella.</p> <p>Maaperä alueella on huonoa ja rakentaminen siksi ei ole optimaalista, kun vielä alue vaatii merkittäviä johtosiirtoja ja investointeja kaupungilta.</p>	<p>Vastine:</p> <p>Valohaitan vähentämiseksi on asemakaavassa määrättyjä alueen valaisuksesta ja mainos kylttien valaisusta. Melu vaikutusta tutkitaan osana Porvoon Puistokadun selvityksiä. Alue on nykyisellään meluisaa Läntisen Mannerheiminväylän liikenteen vuoksi. Eikä voida siten katsoa, että liikenneasema toisi merkittäviä muutosta meluolosuhteeseen.</p> <p>Mahdollinen kokoontuminen alueella eri ryhmillä on mahdollista, mutta kaupunkia ei voida rakentaa siten, että estetään kokoontumisen mahdollistavat paikat. Asemakaavalla ei voida vaikuttaa mahdollisiin paikallisiin häiriöihin vaan niihin tulee puuttua muin viranomaiskeinoin.</p> <p>Maaperästä on tehty tutkimuksia ja ne osoittavat alueen olevat lähes kokonaan kelpoisella maaperällä. Laakson rakennettavuus heikkenee heti liikenneaseman pohjoispuolella ja siksi rakentamista on tutkittu mahdollisuuksien mukaan pitämään tiiviisti alueen etelä reunassa.</p> <p>Muutokset asemakaavaan: Lisätty yleinen määräys, että alueen valaistus ei saa aiheuttaa tarpeetonta haittaa.</p>
<p>Toni ja Jaana Rask Mieli pide 3</p> <p>Mielipiteen jättäjä vastustaa liikenneasemaa. Synä on liikenteen ja melun lisääntyminen alueella. Myös ympärivuorokautisen melun ja valaistuksen vaikutukset asuinalueelle tien toisella puolella arveluttavat.</p> <p>Mielipiteen jättäjän mielestä liikenneasemaa ei tarvitse tehdä keskustaan, kun autoilla pääsee kauemmaksi kulkemaan. Myös alueen maapohja on mielipiteen jättäjän mielestä soveltumaton rakentamiseen ja ympäristöhaittojen huomioimisen perään kuulutetaan.</p>	<p>Vastine:</p> <p>Alueen valaisusta määrätään osana asemakaavan yleisiä määräyksiä ja melua tutkitaan osana Porvoon Puistokadun selvitystä.</p> <p>Liityntäpysäköinti ja ABC on yhdistelmä hanke, jossa pyritään parantamaan palvelua kaikkien liikennevälineiden käyttäjille. Myös liityntäpysäköinnin saaminen alueelle ohjaa sijaintia.</p> <p>Maaperäolosuhteita on tutkittu osana hankkeen selvityksiä ja maaperä todettu pääosin kelpoiseksi. Maaperäolosuhteet heikkenevät siirryttäessä pohjoiseen ja suunnittelutyössä on toiminnot siksi sijoitettu tiiviisti alueen eteläreunaan.</p>

	<p>Kustannuslaskenta on ollut osa selvitystyötä alusta asti alueen olosuhteiden vuoksi.</p> <p>Aseman siirtoa ollaan tekemässä pohjavesialueen vuoksi, jossa nykyinen ABC sijaitsee. Uuden aseman toiminnot suunnitellaan ja toteutetaan nykyisen ympäristölainsäädännön mukaisesti.</p> <p>Muutokset asemakaavaan: Lisätty yleinen määräys, että alueen valaistus ei saa aiheuttaa tarpeetonta haittaa.</p>
--	---

Asemakaava ehdotuksena nähtävillä 8.4.2020 – 8.5.2020	
LAUSUNTO/MUISTUTUS (MRL 27 §) tiivistelmä	KAUPUNKISUUNNITTELUN VASTINE JA LAUSUNNON/MUISTUTUKSEN VAIKUTUKSET ASEMAKAAVAEHDOTUKSEN SISÄLTÖÖN
<p>Uudenmaan ELY-keskus Asemakaavan merkinnät ja katualueen raja- aus on muutettu asianmukaisesti. Katualueen luovutuksesta tulee järjestää neuvottelu asemakaavan saatua lainvoiman.</p>	<p>Vastine Katualueen luovuttamisesta järjestetään neuvottelu asemakaavan saatua lainvoiman.</p>
<p>Porvoon vesi Ei huomautettavaa.</p>	<p>Vastine -</p>
<p>Ympäristöterveydenhuolto Ei huomautettavaa.</p>	<p>Vastine -</p>
<p>Itä-uudenmaan pelastuslaitos Ei huomautettavaa.</p>	<p>Vastine -</p>
<p>Muistutus 1 Antti Sinisaari Muistutuksessa huomautetaan, että invapysäköintipaikat tulevat olla riittävän suuret ja hissi olla tarpeeksi suuri apu- välineille. Hissille pääsyn tulee myös olla helppoa. Sähköautojen latauspisteissä tulisi myös ottaa huomioon esteettömyys sitien, että laturit ovat kaikkien saatavilla. Invapaikoille tulee olla vaivaton pääsy katukiveystä viistoittamalla tain mui- n järjestelyin.</p>	<p>Vastine On tärkeää, että esteettömyys otetaan huomioon muistuttajan esittämissä kohteissa. Esteetöntä rakentamista ohjaa pääasiassa lainsäädäntö, jolloin suunniteltua toteutusta voidaan valvoa rakennusluvan yhteydessä.</p> <p>Ei muutoksia asemakaavaan</p>
<p>Muistutus 2 Börje Bärlund Muistutuksessa on viiden kohdan lista kartalla varustettuna.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Uusi kadun nimi tulisi olla Harabackankatu eikä Porvoon puistokatu. 2. Ryhmityskaistan tulee olla 3,5 metriä leveä kääntyäessä Hornhattulantielle. 3. LPY tonttia ei tule rakentaa. 4. Hornhattulantien länsipuolella tammimetsän jälkeen on hyvä paikka sijoittaa pysäköintilaitos. 5. Koronaepidemian takia ei ole linja- automatkustajia eikä näin käyttöä liityntäpysäköinnille. 	<p>Vastine</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1. Kadun nimen tulee palvella koko Porvoota ja olla positiivinen sekä helppo Porvooseen saapuville. Siksi kadun nimessä on päädytty Porvoon puistokatu - nimeen. - 2. Ryhmityskaistojen leveydet ovat osa toteutussuunnittelua, jota asemakaava ei ohjaa. Toteutus suunnitellaan katusuunnitelmassa asemakaavaprosessin jälkeen. 3. ja 4. Pysäköintialue Hornhattulantien varressa ei palvele julkisen liikenteen käyttäjää sen ollessa liian kaukana runkolinjoista. Yleisten pysäköintialueiden korttelialue on sijainniltaan tarkoituksenmukainen.

	<p>5. Joukkoliikenteen matkustajia voi olla monestakin syystä tilapäisesti vähemmän. Asemakaavaratkaisu nojaa kaupungin strategiaan ja pitkän tähtäimen tavoitteeseen, joka on parantaa edellytyksiä joukkoliikenteelle ja tukea kestäviä liikkumismuotoja.</p> <p>Ei muutoksia asemakaavaan</p>
<p>Muistutus 3 Rabbe Forsblom Uudessa kaavaehdotuksessa koskien läntistä sisätuloväylää voisi harkita taukoaluetta, jossa matkailijat voisi syödä omia eväitä ja pitää lasten kanssa tauon.</p>	<p>Vastine Asemakaavatyössä ei ole tunnistettu tarvetta taukopaikalle suunnittelualueen kohdalla. Mahdollisen taukoalueen liikenteellisiä vaikutuksia ei ole myöskään arvioitu. Moottoritien varressa, vähän matkaa alueesta pohjoiseen, löytyy taukopaikka, jonka säilymiseen tämä asemakaava ei vaikuta.</p> <p>Ei muutoksia asemakaavaan</p>
<p>Muistutus 4 Nimetön Muistutuksessa ihmetellään, miksi pyörätie kulkee tien laidassa ja menee pysäkin ja liikenneaseman välistä ahtaasti, eikä kulje alueen pohjoisreunaa.</p>	<p>Vastine Pyörätie on tarkoituksenmukaista olla sujuva ja selkeä. Kiertelevä pyörätie ei ole kulkemisen kannalta sujuva vaihtoehto. Suunnittelussa on huomioitu, että pysäkin ja liikenneaseman välinen tilankäyttö tulee suunnitella erityisen tarkasti. Ratkaisua voi edelleen parantaa tarkoituksenmukaisilla pintamateriaaleilla. Kaupunkialueella on myös tarkoituksenmukaista käyttää mitoitusta, joka palvelee monia liikkumismuotoja pienellä alueella.</p> <p>Ei muutoksia asemakaavaan</p>
<p>Muistutus 5 Malin Lönnrot ja Johannes Nygren</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suunniteltu liityntäparkki sekä liikenneasema ja muut rakennukset on reilusti liioiteltuja, varsinkin parkki kahdessa tasossa. Kaksitasoisuus tulee tarkoittamaan isoa seinää Hornhattulan suunnalle. Onko tarpeellista rakentaa liikenneasema autopesuhalleineen, kun samanlainen on jo Kuninkaanportissa, kilometrin päässä? - Valaistus ja melu huolestuttaa meitä lisääntyvineen liikennemäärineen. Jos liikenneasema on myöhään illalla auki, voi olla, että mopot ja mopoilijat kerääntyvät paikalle metelöimään. - Nykyisillä virkistys- ja kevytliikenneväylillä tulee tarvetta rakentaa uusia väyliä, ja koululaisten takia ihmettelemme, miten heidän turvallinen matkansa voidaan taata, sillä alueen lapset käyttävät nyt alikulkusiltaa Ylä-Näsiin. - Tämän päivän taloudellista asemaa ajatellen, miten voidaan säästää koulujen ja terveydenhuollon kustannuksella, jos tätä hanketta todella pitää 	<p>Vastine Paikka on liikenteellisesti hyvä niin liikenneasemalle kuin liityntäpysäköinnille. Liikenneasema on sopusuhtainen ja rakennusoikeudeltaan puolet pienempi kuin Kuninkaanportin liikenneasema ja mitoitettu palvelutarpeen mukaan. Kaksitasoisuudella saavutetaan riittävä liityntäpysäköinnin määrä palvelemaan pendelöijä. Tukimuuria Hornhattulan suuntaan on määrätty kevennettäväksi puuelementein tai muin rakentein. Valaistuksesta on asemakaavassa määrätty, että se ei saa aiheuttaa merkittävää haittaa alueen asukkaille. Myös melun osalta alueen kehitys ei muuta nykyistä liikennemelun aiheuttamaan haittaa merkittävästi. Mahdollisia käyttäjien aiheuttamia häiriöitä ei voida asemakaavalla estää. Alikulku tulee säilymään ja reitit lisääntymään. Turvallisuuksi alueella on mahdollista parantaa, kun alue muuttuu liikennealueesta kaduksi ja kaupunki voi ohjata alueen ajonopeuksia ja ratkaisuja. Investointi on strategian mukainen ja hankkeen saaminen vetovoimatekijä. Hankkeeseen käytetty</p>

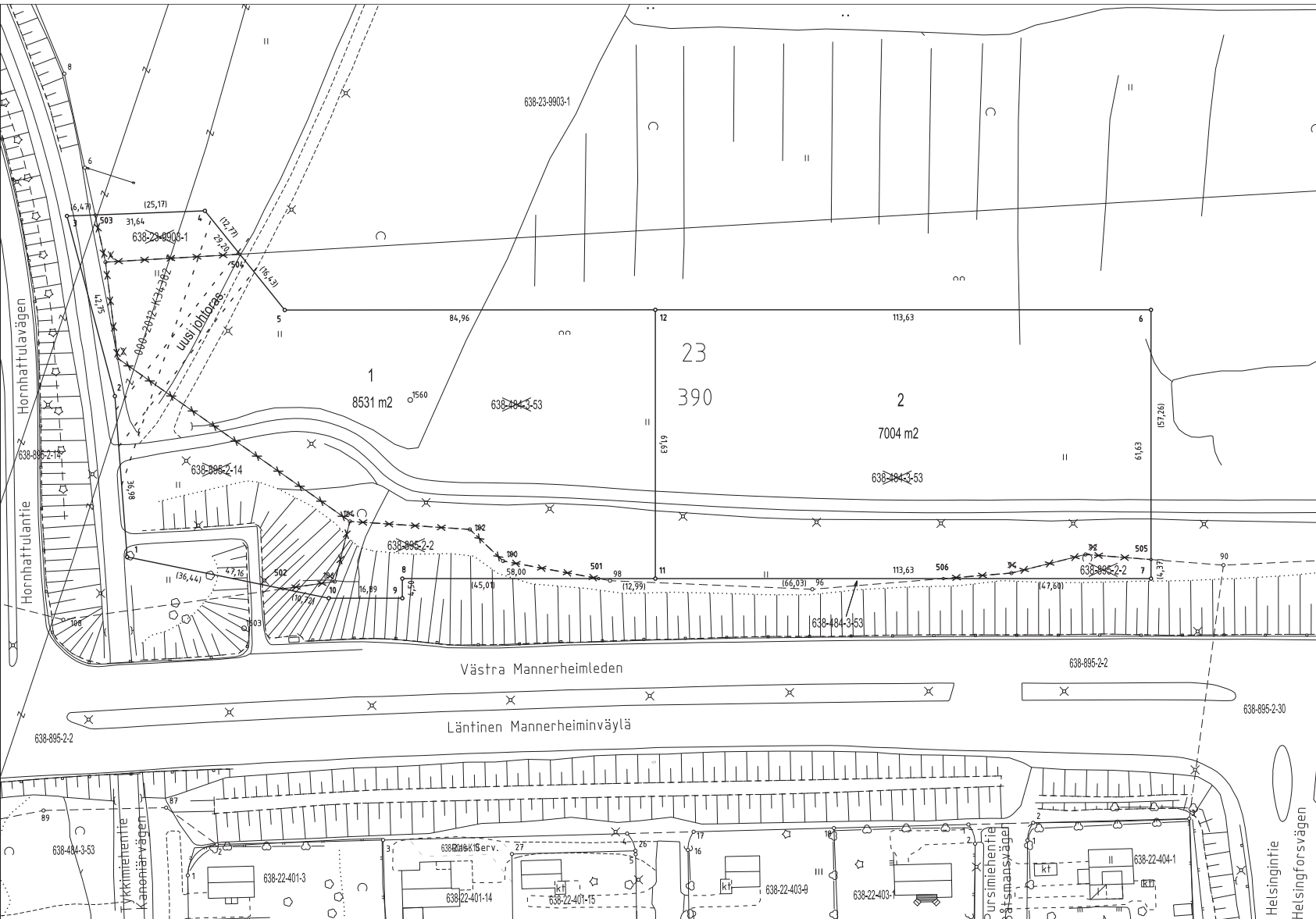
<p>priorisoida kaupungin budjetissa seuraavina vuosina. - Hiilidioksiidifiksussa kaupungissa pendelöinti liikenteen tulee tapahtua linja-autoilla. Siten ymmärrämme tarpeen isommalle liityntäpysäköinnille, mutta sen että yhdistäisi siihen kokonaisuuteen liikenneaseman, emme näe järkevänä.</p>	<p>raha myös investoi Porvooseen ja tuottaa välillisesti kaupungille rahavirtoja. Liityntäpysäköinnistä kysyttäessä on sen lisäämisen tarpeen ohella noussut esiin palveluiden yhdistämisen tarve. Palvelu, jossa liityntäpysäköintiin yhdistetään muita hyödykkeitä, saa synergiaetuja ja edistää julkisen liikenteen palvelutason nostoa.</p> <p>Ei muutoksia asemakaavaan</p>
<p>Mustutus 6 Juha Elo Muistuttaja muistuttaa 8 kohdan listalla asemakaavasta. 1. Meluvallia ei voi poistaa Läntisen Mannerheiminväylän varresta, vaan sitä pitää jatkaa länteen. 2. Tykkimiehentie piha on korkeustasossa 17 m ja ABC 19 m. Autojen äänet ja valot tulisivat suoraan sisään asuntoihin. 3. ABC häiritsisi koko aluetta. 4. Tykkimiehentien länsipuolelle ei voi rakentaa maapohjan ja suurjännitelinjan vuoksi. 5. Mannerheiminväylää ei voi kaventaa hälytysajoneuvojen vuoksi. 6. Vaaditaan hankkeelle YVA menettelyä ja ojalahtodossa on havaittu valkoselkätikka ja pikkutikka sekä valko-, sini- ja keltavuokkoja. Ojalaakso on säilytettävä. 7. Keskeisten alueiden osayleiskaavan mukaisesti ei ole Lähipalveluluiden alue vaan VL-1 virkistysalue. 8. Kaavakartassa on lukuisia virheitä.</p>	<p>Vastine.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Asemakaava ei ota kantaa meluvalliin, mutta Porvoon puistokadun kaavarungon suunnitelmissa se on säilytetty pääosin. Jos Hornhattulantien risteykseen rakennettaisiin liikenneympyrä, voisi osan vallista korvata melumuuri. 2. Tykkimiehentien korkeustaso on alempana kuin ABC, mutta melumuuri alueiden välillä on korkeammalla tasolla ja säilymässä suojaamaan asuinalueita. 3. ABC huoltoaseman häiriö on merkitykseltään vähäistä alueen nykyisen liikenteen aiheuttamaan häiriöön verrattaessa. 4. Tässä asemakaavassa ei ole mukana aluetta Tykkimiehentien länsipuolella. Alueen kehittäminen ratkaistaan eri prosessissa. 5. Läntisen Mannerheiminväylän korvaavalla Porvoon puistokadulla tulee säilymään kaksi ajokaistaa molempiin suuntiin. 6. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä arvioitavat hankkeet ja niiden muutokset luetellaan lain Liitteessä 1. Tämän asemakaavan mukainen hanke ei ole YVA - lain Liitteen 1 mukainen hanke. Harabackan, Hornhattulan, Johannesbergin ja Katajamäen alueiden väliin jää noin 30 ha:n suuruinen, asemakaavassa joko puistoalueeksi tai lähivirkistysalueeksi osoitettu alue. Tämä asemakaava koskee noin 4 ha:n suuruista aluetta ojalaaksossa, josta vain noin 2 ha:n on osoitettu korttelialueeksi ja katualueeksi ojalaaksossa sekä noin 1,8 ha:n suuruinen alue on edelleen osoitettu asemakaavassa lähivirkistysalueeksi VL. Lisäksi korttelialueilla kulkee jo nyt rakennettu kevyenliikenteenväylä ja alue on osittain maantien reunaa, joten alue ei ole korttelialueiden osalta enää luonnontilainen. Kun otetaan huomioon asemakaavahankkeen laajuus, sen sijainti ja että kysymyksessä on jo nyt osittain rakennettu alue, ei myöskään YVA -lain mukaisen harkinnanvaraisen ympäristövaikutusten arvioinnin soveltaminen tule kysymykseen lain 3 § 2 ja

3 momentin eikä lain Liitteen 2 perusteella. Suunnittelualueelta ei ole havaittu asemakaavaprosessin aikana merkittäviä luontoarvoja. Ojalehto säilyy valtaosaltaan ja syvemmillä ojalehdossa esiintyvien lintu ja kasvilajien osalta ei voida katsoa olevan hankkeen toteutuksella merkittävää vaikutusta. Alueella on käynyt ympäristötarkastaja maastokäynnillä 13.5.2020 ja merkkejä muistutuksessa esitetyistä linnuista ei ole löytynyt. Lintuyhdistykseltä saatujen tietojen mukaan Pikkutikka ja Valkoselkätikka esiintyvät Porvoossa, mutta asemakaavan suunnittelualue ei ole niiden pesimä tai havainto aluetta. Vuokkojen osalta asemakaavan suunnittelualueelta löytyi vain valkovuokkoja vähäisiä määriä. Valko-, sini- tai keltavuokko eivät ole myöskään rauhoitettuja kasvilajeja.

7. Alue on osayleiskaavassa virkistysaluetta, mutta läheinen lähipalvelujen alue PL-1 on sijainniltaan osayleiskaavassa ohjeellinen. Siksi lähipalveluiden sijoittuminen tämän asemakaavan osoittamalle paikalle, voidaan katsoa toteuttavan osayleiskaavan tavoitteita ja tarkoitusta.
8. Kaavakarttaa on tarkistettu ja muutamia kirjoitusvirheitä korjattu sekä määräyksiä tarkennettu.

Korjattu asemakaavakartan määräyksistä kirjoitusvirheitä.

Liite 7. tonttijako
Bilaga 7. tomtindelningen



TONTTIEN MUODOSTUMINEN / TOMTERNAS BILDNING			
TONTTI TOMT	P+ALA m ² AREAL m ²	OSAT m ² DELAR m ²	KINTERESTÖTA AV FASTIGHETEN
638-23-9903-1	8531	296	638-23-9903-1 Hornhattulan public
		594	638-484-3-53 HORNHATTULA OCH JOHANNESBERG
		53	638-895-2-2 YLEINEN TIE
638-23-9903-2	7004	1786	638-895-2-14 YLEINEN TIE
		662	638-484-3-53 HORNHATTULA OCH JOHANNESBERG
		142	638-895-2-2 YLEINEN TIE

KOORDINAATTILUETTELO (ETRS-GK26)
KOORDINAATTOIRTECKNING

No	P	I
1	6697670,950	26479551,893
2	6697707,818	26479540,081
3	6697748,128	26479538,093
4	6697750,314	26479559,715
5	6697727,571	26479588,023
6	6697727,024	26479786,618
7	6697665,991	26479786,618
8	6697665,391	26479614,984
9	6697661,491	26479614,984
10	6697661,491	26479588,095
11	6697665,991	26479672,984
12	6697727,023	26479672,984
92	6697671,526	26479771,893
93	6697667,290	26479734,523
98	6697665,515	26479662,586
100	6697670,949	26479636,076
102	6697670,949	26479636,076
104	6697670,105	26479662,586
106	6697665,316	26479669,499
501	6697665,991	26479659,095
502	6697663,641	26479587,593
503	6697748,370	26479544,556
504	6697748,393	26479577,722
505	6697670,361	26479786,618
506	6697665,991	26479739,014
1500	6697706,329	26479616,795
1603	6697654,585	26479578,699

Asemakaava n:o 541 sisältävän slovan tonttijakon tiedot		PORVOO BORGÅ	638	
Uppgifter om den bindande tomtindelningen, som ingår i detaljplanen nr 541		Kaupunginosa Stadsdel	23	
1:500		Kortfält Kvarter	390	
Asemakaava Detaljan		Tontti Tomterna	1, 2	
hyväksytty godkänd den		Kartalehti Kartblad	9779	
voimaantulo ivriträdande		Koordinatit Stiftelsemä	ETRS-GK26	
Lask./Räkn. HAS	Piiri./Rit. Cak	Tark./Gransk. TP	Tj-karta Tjänd-karta	1555