

Tiivistelmä	Lausunto kokonaisuudessaan
<p>Kulloo-Mickelsbölen kyläyhdistys</p> <p>Kulloo-Mickelsbölen kyläyhdistyksellä on selvä suosikki rakennemalleista, joka on Reippaasti laajentuen. Lisäksi lausunnossa tuotiin esiin kyliin liittyviä asioita, esimerkiksi palveluiden saavutettavuus ja toimiva joukkoliikenne myös kylissä.</p>	<p><i>(Lausunto on jätetty avoimen verkkokyselyn kautta)</i></p> <p>Alue- ja yhdyskuntarakenne: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Reippaasti laajentuen, 2. Uudet naapurit, 3. Kuninkaanportin kukoistus, 4. Kaksi asemaa - yksi kaupunki Palvelujen saavutettavuus myös kylissä.</p> <p>Liikenne ja liikkuminen: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kuninkaanportin kukoistus, 2. Reippaasti laajentuen, 3. Kaksi asemaa - yksi kaupunki 4. Uudet naapurit Toimiva joukkoliikenne ja kevyenliikenteen väylien rakentaminen myös kyliin.</p> <p>Maisema: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Reippaasti laajentuen, 2.Uudet naapurit, 3. Kaksi asemaa - yksi kaupunki, 4. Kuninkaanportin kukoistus Luonnossa liikkuminen tulisi olla helppoa ja saavutettavaa. Kylämaisema säilyisi perinteisenä. Kyliin tulisi lähiliikuntapaikkoja.</p> <p>Kulttuuriympäristö: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kaksi asemaa - yksi kaupunki, 2. Kuninkaanportin kukoistus, 3. Reippaasti laajentuen, 4. Uudet naapurit Liikennejärjestelyt eivät saa pilata kulttuurimaisemaa. Kulttuurihistorialliset tärkeät kylätalot ja kylämaisemat tulee säilyttää.</p> <p>Luonto ja luontoarvot: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Reippaasti laajentuen, 2. Uudet naapurti, 3. Kuninkaanportin kukoistus, 4. Kaksi asemaa - yksi kaupunki Luonnon monimuotoisuus on turvattava. Riittävästi luontoalueita virkistyskäyttöön.</p> <p>Ilmastokestävyys: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kuninkaanportin kukoistus, 2. Kaksi asemaa yksi kaupunki, 3. Uudet naapurit, 4. Reippaasti laajentuen</p> <p>Asukkaiden arki ja elinolot, palvelut ja keskustan kehittyminen: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Reippaasti laajentuen, 2. Uudet naapurit, 3. Kuninkaanportin kukoistus, 4. Kaksi asemaa - yksi kaupunki Kylien huomioiminen palvelujen sijoittelussa ja joukkoliikenteen suunnittelussa.</p> <p>Eri tekijöiden painotus (5 paras arvo): 5: Maisema, kulttuuriympäristö, luonto 4: Alue- ja yhdyskuntarakenne, liikenne ja liikkuminen, ilmastokestävyys, asukkaiden arki ja elinolot/palvelut ja keskustan kehittäminen 3: Tasapainoinen talous, elinvoima ja elinkeinot</p> <p>Valitse itsellesi sopivin vaihtoehto: Minulla on selvä suosikki rakennemalleista.</p> <p>Suosikkini rakennemalleista on: Reippaasti laajentuen</p> <p>Huomioitavaa osayleiskaavan jakotyössä: Kylät!</p> <p>Muita ajatuksia osayleiskaavatyöstä: Miiksi Porvoon palvelukylät esim. Kulloo eivät ole mukana rakennemallialueessa?</p>
<p>Byar i Borgå glesbygd och skärgård. F.d. ordförande/nämndemedlem i Bygg- och miljönämnden</p> <p>Rakennemalleista on selvä suosikki, joka on Kaksi asemaa - yksi kaupunki. Kaupungin tulee kasvaa hillitysti, ja nykyistä keskustaa tulee kehittää. Lisäksi on tärkeää että julkinen liikenne toimii. Kansallisen kaupunkipuiston arvot tulee säilyttää, ja virkistys- ja viheralueita tulee löytyä asukkaiden läheltä. Kaupungin kasvaessa tulee hyödyntää jo olemassa olevaa infrasturktuuria.</p>	<p><i>(Lausunto on jätetty avoimen verkkokyselyn kautta)</i></p> <p>Alue- ja yhdyskuntarakenne: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kaksi asemaa - yksi kaupunki, 2. Uudet naapurit, 3. Kuninkaanportin kukoistus, 4. Reippaasti laajentuen. Hyvä saavutettavuus. Jalan ja pyörällä Jo olemassa olevaa infrastruktuuria on kyettävä käyttämään, jos kaupunki kasvaa.</p> <p>Liikenne ja liikkuminen: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kaksi asemaa - yksi kaupunki, 2. Uudet naapurit, 3. Kuninkaanportin kukoistus, 4. Reippaasti laajentuen. vastaus 8 --> Hyvä saavutettavuus. Jalan ja pyörällä Jo olemassa olevaa infrastruktuuria on kyettävä käyttämään, jos kaupunki kasvaa.</p> <p>Maisema: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kaksi asemaa - yksi kaupunki, 2. Kuninkaanportin kukoistus, 3. Uudet naapurit, 4. Reippaasti laajentuen. Ei laajentua liikaa. Kaupungin on säilytettävä rakenteensa pikkukaupunkina.</p> <p>Kulttuuriympäristö: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kaksi asemaa - yksi kaupunki, 2. Kuninkaanportin kukoistus, 3. Uudet naapurit, 4. Reippaasti laajentuen. Säilyttää kaupungin rakenne ja ympäristön pikkukaupunkitunnelma.</p> <p>Luonto ja luontoarvot: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kaksi asemaa - yksi kaupunki, 2. Kuninkaanportin kukoistus, 3. Uudet naapurit, 4. Reippaasti laajentuen. Kansallinen kaupunkipuisto on säilytettävä. On tärkeää, että luonto- ja virkistysalueet ovat lähellä ja helposti saavutettavia.</p> <p>Ilmastokestävyys: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kuninkaanportin kukoistus, 2. Kaksi asemaa yksi kaupunki, 3. Uudet naapurit, 4. Reippaasti laajentuen Ei liikaa raskasta teollisuutta, joka kuormittaa ympäristöä (Kilpilahti riittää hyvin)</p> <p>Asukkaiden arki ja elinolot, palvelut ja keskustan kehittyminen: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kaksi asemaa - yksi kaupunki, 2. Kuninkaanportin kukoistus, 3. Reippaasti laajentuen, 4. Uudet naapurit. Hyvät kulkuyhteydet. Myös lähialueilla</p> <p>Kustannustehokkuus: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kaksi asemaa - yksi kaupunki, 2. Kuninkaanportin kukoistus, 3. Uudet naapurit, 4. Reippaasti laajentuen. Paikallisiikenteen saavutettavuus. Laajentaa liityntäpysäköintiä esim. Helsingin busseille. . Enemmän mahdollisuuksia tehdä etätöitä.</p> <p>Elinvoima ja elinkeinot: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kaksi asemaa - yksi kaupunki, 2. Uudet naapurit, 3. Kuninkaanportin kukoistus, 4. Reippaasti laajentuen. Porvoolaisten on voitava työskennellä lähialueella. Sekä tehdä ostoksia ja asioida kaupassa lähialueella.</p>

Tiivistelmä	Lausunto kokonaisuudessaan
Itä-Uudenmaan luonnon- ja ympäristönsuojeluyhdistys	
Suomalaisen metsäluonnon tila on huolestuttava ja Porvoon kaupungilla on mahdollisuus lisätä metsien suojelua. Etelä-Suomen metsiä on suojeltu niukasti (3%) ja suojelualuuet ovat hajallaan ja pieniä. Kunnilla on vastuu ilmastonmuutoksen ja luontokadon torjumisessa. Tämä vaatii, että Porvoossa vähennetään hakkuita ja lisätä änmetsien suojelua.	PORVOON KAUPUNGILLA ON POIKKEKSELLINEN MAHDOLLISUUS LISÄTÄ METSIEN SUOJELUA <p>Suomalaisen metsäluonnon tila on huolestuttava. Varsinkin eteläisessä Suomessa tilanne on jo kriittinen - yhä useampi tavallinenkin metsälaji uhkaa kadota. EU:n biodiversiteettistrategian tavoitteena on, että Euroopan biologinen monimuotoisuus alkaa elpyä vuoteen 2030 mennessä ihmisten, ilmaston ja maapallon eduksi. Strategian mukaan EU:n sekä maa- että meripinta-alasta suojellaan 30% ja tästä yksi kolmasosa eli 10% pitää suojella ”tiukasti”, eli kokonaan ihmistoiminnalta.</p> <p>Koko Suomen metsäpinta-alasta on suojeltu n. 6% suojelualueiden painottuessa Pohjois-Suomeen. Etelä-Suomessa metsämaasta on suojeltu alle 3% ja alueet ovat hajallaan ja pieniä. Metsäluonnon suojelua ei voida langettaa yksinomaan valtion kontolle, myös kuntien ja seurakuntien sekä muiden metsänomistajien on kannettava oma vastuunsa ilmastonmuutoksen torjumisesta ja luonnon monimuotoisuuden säilymisestä. Onkin selvää, että niin Porvoossa kuin koko Suomessa hakkuita on vähennettävä ja suojelua lisättävä. Porvoon kaupunginvaltuuston hyväksymä, vähintään 17% metsäpinta-alasta, suojelutavoite tulisi panna täytäntöön nopeutetulla aikataululla.</p> <p>Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavan valmistelun yhteydessä Porvoon kaupungilla on poikkeuksellinen mahdollisuus lisätä metsien suojelua, ihmisten, ilmaston ja maapallon hyväksi, ja sallia ainutlaatuisen suojelualueen muodostuminen. Osayleiskaavan ensisijainen tehtävä on suojella kaava-alueella sijaitseva ”Porvoonkorpi”, kaupungin omistama, laaja, lähes asumaton, merkittävä metsäalue, jolla on juuri pinta-alansa ansiosta erityisen suuri suojeluarvo.</p> <p>Porvoonkorpeen sisältyvät vielä suurelta osin suojelemattomat Karhukorven, Veckjärven ja Hasselholmenin metsäalueet, jotka muodostavat tärkeän metsäkäytävän kahden jo olemassa olevan laajan suojelualuekokonaisuuden Stensbölen–Stormossenin sekä Tungräsketin–Hasselholmenin väliin. Lisäksi suojelutarvevaraukseen liittyvät kaava-alueen ulkopuolelta Porvoon kaupungin omistamat laajahkot, luontoarvoiltaan merkittävät metsäalueet Epoossa ja Virvikissä. Ne sijaitsevat riittävän lähellä edellä mainittuja Porvoonkorven ydinalueita kuuluakseen samaan suureen metsäkokonaisuuteen, lisäten tämän arvoa entisestään.</p> <p>Kaavan valmistelun yhteydessä on myös tärkeää huomioida ja suojella ekologisina käytävinä säilyneet molemminpuoliset tienvarsimetsät sekä Epoontien että Veckjärventien varrella. Ne ovat äärimmäisen tärkeitä alueita yhdistäviä kulkuväyliä, joita ei hakkuilla tai rakentamisella voi katkaista.</p> <p>Porvoonkorven suojelulla kaupunki voisi toteuttaa valtuuston hyväksymän vähintään 17% metsiensuojelutavoitteen. Mielestämme kaavoituksen ja suunnittelun pohjana ei saa olla kestäättömän kehityksen ideologiaa edustava jatkuva kasvu. Porvooseen kaavailtu lähi- tai kaukojunayhteydet edustavat juuri em. kehityssuuntaa. Porvoon ja sen lähialueiden metsiä ja maaseutua on tähän mennessä pirstottu kylliksi. Lisäksi junayhteys heikentäisi bussiliikennettä ja pakottaisi yhä useamman ihmisen hankkimaan yksityisauton. Mielestämme Porvoon tulee säilyä viihtyisänä, luonnonläheisenä ja omaleimaisena kaupunkina, eikä muuttua alati kasvavaksi, persoonattomaksi pääkaupunkiseudun jatkeeksi.</p>
Porvoon Seudun Lintuyhdistys	
Kaksi asemaa - yksi kaupunki ja Uudet naapurit -rakennemallit ovat kannatettavimpia vaihtoehtoja Porvoon kehittämiseen, koska niissä toteutuu parhaiten luontoarvojen huomioiminen ja säilyttäminen. <p>Olisi tärkeää välttää mahdollisimman pitkälle uusien alueiden rakentamista luonto- ja viheralueille. Kaupungin kasvun tulisi keskittyä vahvasti jo rakennetuille alueille. Malleissa on hyvää, että herkimmille alueille suunnittelualueen itäosassa ei aiheudu juuri lisärakentamispainetta.</p> <p>Reippaasti laajentuen -rakennemalli on luonto- ja linnustoarvojen kannalta ongelmallinen ja sen ottamisesta lähtökohdaksi Porvoon kehittämisessä tulisi luopua. Kyseinen rakennemalli ei ota huomioon arvokkaita luontoalueita ja niiden verkostoa. Veckjärven suojelualuuet kärsivät jos yhteys Stromosseniin ja Stensböleen katkeaa. Tämä viherkäytävä tulisi suojella kaavoituksella tai uusia suojelualueita perustamalla. Sama koskee itäisiä metsäalueita.</p>	Tässä lausunnossa otamme kantaa ainoastaan luonto- ja linnustoarvoihin, jotka kuuluvat yhdistystoimintamme ydinosaamisalueeseen. <p>Lausunnon pääkohdat</p> * Mielestämme Kaksi asemaa- ja Uudet naapurit –rakennemallit ovat kannatettavimpia vaihtoehtoja Porvoon kehittämiseen, koska niissä toteutuu parhaiten luontoarvojen huomioiminen ja säilyttäminen. * Reippaasti laajentuen –malli on sen sijaan hyvin ongelmallinen luonto- ja linnustoarvojen säilyttämisen kannalta, ja esitämme että sen ottamisesta lähtökohdaksi Porvoon kehittämiseen luovutaan. Lausunnon laajemmat perustelut <p>Kiitämme monipuolista lähestymistä Porvoon keskeisten alueiden kehittämiseen erilaisten rakennemallien kautta. Esitys on selkeä ja siihen liitetyt aineistot havainnollisia ja helpotajuisia. Eri rakennemallien vaikutusten arviointi — jonka mukaan ottaminen kaavaesittelyyn oli tärkeää — on niin ikään ytimekkäästi ja selkeästi esitetty. Tämän vuoksi osayleiskaavaan oli helppo perehtyä ja muodostaa siitä oma näkemys. Luontoarvot sekä niiden huomioionttaminen ja säilyttäminen olisivat kuitenkin kaivanneet mielestämme vielä enemmän huomiota. EU:n tasolla on päätetty panostaa voimakkaasti luontokadon hillitsemiseen, eikä tavoite onnistu ilman EU-maiden ja niiden sisäisten pienempien alueyksiköiden (kuten Porvoon) asettumista globaalien pitkän tähtäimen tavoitteiden taakse. EU:n komission biodiversiteettistrategian mukaan 30 % EU:n pintaalasta tulisi suojella ja/tai ennallistaa, ja Kansainvälisen ilmastopaneelin mukaan 30–50 % maapallon maasta ja meristä pitää suojella ja/tai ennallistaa. Porvoossa ollaan kaukana näistä lukemista.</p>
Maankäytön havainnollistaminen rakennemalleilla ja vaikutusten arviointi ovat hyviä ja selkeitä. Luontoarvot ja niiden huomioiminen ja säilyttäminen olisivat kuitenkin kaivanneet enemmän huomiota. EU-tasolla on sitouduttu luontokadon hillitsemiseen.	Mielestämme Kaksi asemaa- ja Uudet naapurit –rakennemallit, ehkä jossain määrin myös Kuninkaanportti, ovat kannatettavimpia vaihtoehtoja Porvoon kehittämiseen, koska niissä toteutuu parhaiten luontoarvojen huomioiminen ja säilyttäminen. Niissä asutuksen, palveluiden ja muun infrastruktuurin kehittäminen keskittyy jo rakennetuille alueille, eikä tarkastelualueen herkimpiin osiin (alueen itäosassa) aiheudu juuri lisärakentamispainetta. Jo nyt luonto on saanut Porvoossa, kuten muuallakin maassa, väistyä ihmistoiminnan alta siinä määrin, että lukuisat eliölajit ovat taantuneet, jopa uhanalaistuneet. Sen vuoksi uusien alueiden kehittäminen tulisi painottaa vahvasti nykyisille kaupunki- ja taajama-alueille, ja jättää luonto- ja viheralueet porvoolaisten virkistysalueiksi sekä suojeluun. Yleisesti esitämme että kaikissa rakennemalleissa tulisi mahdollisimman pitkälle välttää uusien alueiden rakentamista luonto- ja viheralueille.

Tiivistelmä	Lausunto kokonaisuudessaan
Porvoon Seudun Lintuyhdistys (jatkuu)	
	<p>Reippaasti laajentuen -malli on sen sijaan hyvin ongelmallinen luonto- ja linnustoarvojen säilyttämisen kannalta, mikä todettiin myös kaavaesittelyssä tarkasteltaessa eri rakennemallien vaikutusta luontoon. Mallissa rakentaminen ja asutus lisääntyisivät selvästi tarkastelualueen metsäisessä itäosassa, jossa luonto- ja linnustoarvot ovat merkittävät ja jossa viherkäytävien katkeaminen tai pirstaloituminen heikentäisi luonto- ja linnustoarvoltaan merkittävien Porvoon itäisten metsäalueiden yhteyttä toisiinsa (Tunträsket–Veckjärvi ... Stensböle–Stormossen). Erityisen kielteisesti muutos vaikuttaisi äskettäin Veckjärven tuntumaan perustettujen metsäisten luonnonsuojelualueiden luontoarvoihin, sillä kyseiset alueet jäisivät erillisiksi pieniksi sirpaleiksi, mikäli yhteys Stensbölen–Stormossenin metsämantereeseen katkaistaisiin. Tämän elintärkeän viherkäytävän säilyminen tulisikin varmistaa kaavoituksella tai mieluummin uusia suojelualueita perustamalla, valittiinpa mikä malli hyvänsä kehittämisen pohjaksi. Sama koskee laajemminkin tarkastelualueen itäisiä metsäalueita. Niistä tulisi pyrkiä kaavoituksen, maankäytön ja suojelun avulla luomaan yksi laaja, yhtenäinen, maakunnankin mittakaavassa arvokas metsämanner, joka tukisi monenlaisten metsälajien kantojen elinkelpoisuutta ja levittäytymistä.</p> <p>Luonto on itsessään arvokas ja vaalimisen arvoinen, ja luonnon merkitys ihmisten hyvinvoinnille on sekin nykyään ymmärretty laajasti. Myös porvoolaiset arvostavat ja tarvitsevat monipuolisia viher- ja luontoalueita lähi- ja virkistätymisympäristössään. Porvoon yhtenä vetovoimana on rikas luonto, eikä tuota mielikuvaa ole mielestämme syytä lähteä rikkomaan. Esitämme, että Reippaasti laajentuen –mallin ottamisesta lähtökohdaksi Porvoon kehittämiseen luovutaan.</p>

Suomen luonnonsuojeluliitto	
<p>Muuttuneessa maailmanpoliittisessa tilanteessa tulee huomioida mahdollisuus, että itärata ei toteudu. Porvoon kehitystä tulee ohjata niin, että se ei ole riippuvainen itäradasta.</p> <p>Nykyisten arvokkaiden luontoalueiden säilyminen ja niiden väliset toimivat ekologiset yhteydet on turvattava. Virkistyskäyttöön soveltuvien lähiluontoalueiden säilyminen eri puolilla kaupunkia tulee huomioida.</p> <p>Merkittävimmät suojelemattomat luontoalueet on syytä turvata S-alkuisilla suojelevilla kaavamerkinnöillä. Erityisen tärkeää on suojella kaupungin kaakkois- ja itäpuolisista jo suojelluista ja edelleen suojelun tarpeessa olevista arvokohteista ja niiden välisistä yhdistävistä metsäalueista koostuvaa luontoalueiden kokonaisuutta ("Porvoonkorpi").</p> <p>Reippaasti laajentuen ei ole kestävä malli. Nykyisten rakennettujen alueiden tiivistäminen on haitattomin tapa kasvaa. Kasvu kaupungin länsipuolelle turvaa itäosan metsien säilyttämistä rakentamattomana. Kaupungin tiivistyessä tulee kuitenkin säilyttää lähiluontoalueet ja niiden väliset viheryhteydet.</p>	<p>Porvoon keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavan rakennemalleilla on tarkoitus hahmotella Porvoon kaupunkialueen kehitystä vuoteen 2050. Osayleiskaavatyön lähtökohdaksi valittavalla tavoiterakenteella on suuri vaikutus siihen, millainen kaupunki Porvoosta tulevaisuudessa kehittyy ja miten väestönkasvuun väistämättä liittyviä haittoja ja riskejä hallitaan. Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri on tutustunut rakennemalleihin ja toteaa niistä seuraavaa.</p> <p>Itärata</p> <p>Kaikissa rakennemalleissa on otettu lähtökohdaksi junaliikenteen käynnistyminen. Muuttuneessa maailmanpoliittisessa tilanteessa on varauduttava siihen, että Itärataa ei toteuteta tai sen toteutus siirtyy pitkälle epävarmaan tulevaisuuteen. Itäradan miljardihanke edellyttää toteutuakseen toisenkin miljardihankkeen eli Lentoradan toteutumista. Epävarmat talousnäkymät korostavat tarvetta ohjata Porvoon kehitystä siten, ettei yhdyskuntarakenteen toimivuus ole riippuvainen itäradan toteutumisesta.</p> <p>Viherrakenne ja "Porvoonkorpi"</p> <p>Nykyisten arvokkaiden luontoalueiden säilyminen ja niiden väliset toimivat ekologiset yhteydet on turvattava kaupungin kasvaessa ja rakentamisen tiivistyessä. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota virkistyskäyttöön soveltuvien lähiluontoalueiden säilymiseen eri puolilla kaupunkia.</p>

<p>Osayleiskaavatyö mahdollistaa suojelualueverkoston puutteiden korjaamista ja merkittävimmät suojelemattomat luontoalueet on syytä turvata S-alkuisilla suojelevilla kaavamerkinnöillä. Suojelualueiden lisäämisen ensisijainen tehtävä on turvata uhattuja luontoarvoja, mutta se myös osaltaan varmistaa kasvavan kaupungin väestön virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden säilymisen tulevaisuudessa.</p>	
--	--

<p>Erityisen tärkeää on vaalia kaupungin kaakkois- ja itäpuolisista jo suojelluista ja edelleen suojelun tarpeessa olevista arvokohteista sekä niiden välisistä melko yhtenäisistä metsäalueista koostuvaa laajaa luontoalueiden kokonaisuutta.</p>	
---	--

<p>Itä-Uudenmaan luonnon- ja ympäristönsuojeluyhdistyksen puheenjohtaja Jyrki Ikonen ja metsävastaava Jari Tolin kirjoittivat alueesta Itäväylä -lehdessä 21.10.2022 näin: "Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavan valmistelun yhteydessä Porvoon kaupungilla on poikkeuksellinen mahdollisuus lisätä metsien suojelua, ihmisten, ilmaston ja maapallon hyväksi, ja sallia ainutlaatuisen suojelualueen muodostuminen. Osayleiskaavan ensisijainen tehtävä on suojella kaava-alueella sijaitseva "Porvoonkorpi", kaupungin omistama, laaja, lähes asumaton, merkittävä metsäalue, jolla on juuri pinta-alansa ansiosta erityisen suuri suojeluarvo. Porvoonkorpeen sisältyvät vielä suurelta osin suojelemattomat Karhukorven, Veckjärven ja Hasselholmenin metsäalueet, jotka muodostavat tärkeän metsäkäytävän kahden jo olemassa olevan laajan suojelualuekokonaisuuden Stensbölen–Stormossenin sekä Tunträsketin– Hasselholmenin väliin. Lisäksi suojelutarvevaraukseen liittyvät kaava-alueen ulkopuolelta Porvoon kaupungin omistamat laajahkot, luontoarvoiltaan merkittävät metsäalueet Epoossa ja Virvikissä. Ne sijaitsevat riittävän lähellä edellä mainittuja Porvoonkorven ydinalueita kuuluakseen samaan suureen metsäkokonaisuuteen, lisäten tämän arvoa entisestään. Kaavan valmistelun yhteydessä on myös tärkeää huomioida ja suojella ekologisina käytävinä säilyneet molemminpuoliset tiensvarsimetsät sekä Epoontien että Veckjärventien varrella. Ne ovat äärimmäisen tärkeitä alueita yhdistäviä kulkuväyliä, joita ei hakkuilla tai rakentamisella voi katkaista." (https://www.itavayla.fi/mielipide/porvoon-kaupungilla-on-poikkeuksellinen-mahdollisuuslisata-metsien-suojelua)</p> <p>SLL:n Uudenmaan piiri tukee tavoitetta "Porvoonkorven" alueen suojelun lisäämisestä.</p>	
--	--

<p>Rakennemalleista</p> <p>Neljäs rakennemalli, yhdyskuntarakennetta hajauttava "Reippaasti laajentuen" ei ole kestävä ratkaisu Porvoon kehitykselle sillä se ei edistä palveluiden saatavuuden ja toimivan joukkoliikenteen kehittymistä. Tähän tulokseen on tultu myös rakennemallien vaikutustenarvioinnissa. Yhdyskuntarakenteen hajautumisesta aiheutuvien muiden haittojen ohella "Reippaasti laajentuen" uhkaa myös pahiten kaupungin itäpuolisen "Porvoonkorven" merkittäviä luontoalueita.</p> <p>Nykyisten rakennettujen alueiden tiivistäminen on haitattomin tapa kasvaa niin luontoalueiden kuin kaupunkirakenteen toimivuudenkin kannalta. Sikäli kuin kaupunki laajenee uusille alueille, laajeneminen keskustan länsipuolelle mahdollistaa itäpuolisen arvokkaan laajan metsäalueen säilyttämisen rakentamattomana.</p>	
--	--

<p>Kaupunkirakenteen tiivistyessä on kuitenkin erittäin tärkeää säilyttää virkistyskäytön ja assukkaiden elämänlaadun kannalta välttämättömät lähiluontoalueet ja niiden väliset viheryhteydet myös tiivistyvillä alueilla. Tämän tavoitteen kirjaaminen keskeiseksi periaatteeksi ja alueiden ja yhteyksien tarkempi selvittäminen jatkotyössä ovat tärkeitä askeleita onnistuneen kaupunkikehityksen takaamiseksi.</p>	
--	--

Tiivistelmä	Lausunto kokonaisuudessaan
Itä-Uudenmaan kauppakamariyksikkö	
<p>Porvoon on tarjottava työpaikkoja ja opiskelumahdollisuuksia kilpaillakseen kasvusta pääkaupunkiseudun kanssa. Kaupungin talous edellyttää veronmaksajia ja paikallisia yrityksiä. Tontteja on löydyttävä isoille ja pienille yrityksille, joita on houkuteltava aktiivisesti Porvooseen. Asukasmäärän lisääminen kestävästi edellyttää kaupunkirakenteen tiivistämistä ja korkeaa rakentamista keskusta-alueella. Tiivis kaupunkirakenne mahdollistaa myös palvelujen syntymisen ja säilymisen. Porvoon keskustaa tulee kehittää vetovoimaisemmaksi. Tori ja Mannerheiminkadun estevaikutus kaipaavat toimenpiteitä. Itärataa tulee edistää.</p> <p>Itärata on huomioitava epävarmuustekijöistä huolimatta. Reippaasti laajentuen -malli on vaihtoehtoista huonoin. Kuninkaanportin kukoistus -malli on riskialttein, sillä se tukeutuu vahvasti asemaan. Mallilla on positiivisia liikenteellisiä vaikutuksia, mutta se uhkaisi keskustan elinvoimaa ja itäosien kehittymistä.</p> <p>Kauppakamari ei kannata Kuninkaanportin kukoistus -mallia osayleiskaavatyön pohjaksi. Uudet naapurit -malli perustuu eniten nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja on riskeiltään pienin. Ongelmallista mallissa on etäälle osoitetut kasvualueet. Kaksi asemaa - yksi kaupunki -malli on arvioitu vaikutuksiltaan parhaimmaksi.</p> <p>Kauppakamari pitää parhaimpina malleina Kaksi asemaa - yksi kaupunki ja Uudet naapurit - malleja, jotka vahvistavat nykyistä keskustaa. Porvoon vahvuus on aito kaupunkiympäristö joka houkuttelee ihmisiä. Ydinalueesta tulee tehdä houkuttelevampi kaukaa ja läheltä tuleville. Mallit eivät myöskään ole liian riippuvaisia Itäradan toteutumisesta. Lisäksi malleissa toteutuu kestävyys tiiviin yhdyskuntarakenteen ja liikkumisen muotojen suhteen.</p>	<p>Yleistä</p> <p>Kauppakamari pitää valmisteilla olevaa Porvoon keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavaa merkittävänä Itä-Uudenmaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin ja kilpailukyvyn kehittämiseen vaikuttavana linjauksena. Uudenmaan väestönkasvun on ennustettu jatkuvan voimakkaana tulevaisuudessakin, ja Porvoolla on erinomaiset edellytykset ottaa osansa metropolialueen kasvusta. Itä-Uudenmaan kilpailukyvyn edellytyksiä luodaan nyt. On tärkeää, että Porvoo haluaa kasvaa ja kehittää omaa aluettaan aktiivisesti.</p> <p>Pelkkä pääkaupunkiseudun läheisyys ei takaa kasvua tulevaisuudessa, vaan Porvoon on tarjottava myös työpaikkoja ja opiskelumahdollisuuksia omalla alueellaan. Kaupungin talouden turvaaminen edellyttää, että Porvoossa on tulevaisuudessakin monipuolinen joukko veroja maksavia ja työllistäviä paikallisia yrityksiä. Tontteja on löydyttävä sekä isoille että pienemmille yrityksille, ja kaupungin tulee itse aktiivisesti houkutella yrityksiä Porvooseen.</p> <p>Asukasmäärän lisääminen kestävästi edellyttää kaupunkirakenteen tiivistämistä ja korkean rakentamisen sallimista erityisesti keskusta-alueella. Kuntataloudenkin näkökulmasta täydennysrakentamisen edut ovat kiistattomat: alueella on jo yhdyskuntatekninen infrastruktuuri, palvelut ja yhteydet, joten rakentamisesta syntyy vähemmän kustannuksia kuin kokonaan uusilla alueilla. Lisäksi tiivis rakentaminen mahdollistaa palvelujen säilymisen ja uusien palvelujen syntymisen. Asukasmäärän kasvattamisen lisäksi Porvoon ydin keskustaa tulee kehittää vetovoimaisemmaksi. Vanha kaupunki houkuttelee runsaasti matkailijoita, mutta tori ympäristöineen kaipaa merkittäviä toimenpiteitä viihtyisyyden lisäämiseksi ja Mannerheiminkadun estevaikutuksen minimoimiseksi.</p> <p>Itärata on valtava mahdollisuus Porvoolle ja koko Itä-Uudellemaalle, ja sen toteutumista on edistettävä kaikin keinoin.</p> <p>Rakennemallit</p> <p>Kauppakamari pitää hyvänä, että yleiskaavatyön pohjaksi on laadittu erilaisia rakennemalleja ja hahmoteltu toisistaan poikkeavia kehityspolkuja. Yleiskaavatyötä vaikeuttaa huomattavasti se, ettei Itäradan aikataulusta tai ylipäätään toteuttamisesta ole mitään varmuutta. Se on kuitenkin pakko ottaa huomioon yleiskaavaa laadittaessa, koska sen vaikutukset maankäyttöön olisivat merkittävät.</p> <p>Kauppakamari katsoo, että Reippaasti laajentuen on tutkituista rakennemallivaihtoehdoista kaikkein huonoin. Siinä riippuvuus Itäradasta olisi tosin vähäisin, mutta se mm. hajauttaisi yhdyskuntarakennetta, vaikeuttaisi lähipalvelujen järjestämistä ja lisäisi riippuvuutta henkilöautosta.</p> <p>Kuninkaanportin kukoistus -mallissa Itäradan aseman ympärille kasvaisi uusi vahva keskus. Malli perustuisi keskeisesti Itäradan, Kuninkaanportin aseman ja lähijunaliiikenteen toteutumiseen ja olisi näin ollen kaikkein riskialttein. Mallilla olisi vahvoja positiivisia liikenteellisiä vaikutuksia, mutta se uhkaisi Porvoon nykyisen keskustan elinvoimaa ja itäosien kehittämistä. Vaikka Kuninkaanportin kukoistus on vaikutusten arvioinnin mukaan Porvoon elinvoiman ja elinkeinojen kannalta selkeästi myönteinen, ei kauppakamari kannata sitä yleiskaavatyön pohjaksi. Itäradan toteuttamiseen liittyvän epävarmuuden lisäksi malli vaarantaisi Porvoon nykyisen keskustan elinvoiman ja monipuolisen kehittämisen.</p> <p>Uudet naapurit -malli perustuu eniten nykyiseen liikennejärjestelmään ja yhdyskuntarakenteeseen ja on riskeiltään pienin. Kasvu ohjataan jo rakennetuille alueille ja nykyinen keskusta vahvistuu. Ongelmana ovat itäisimmät ja moottoritien pohjoispuolelle sijoitettu sekä etäälle Tolkkisten suunnalle osoitetut kasvualueet.</p> <p>Kaksi asemaa -yksi kaupunki -malli on arvioitu vaikutuksiltaan selkeästi parhaimmaksi. Siinä on Kuninkaanportin juna-aseman lisäksi lähijuna-asema lähellä nykyistä keskustaa. Porvoo kasvaa ja tiivistyy yhtenäisenä näiden kahden välissä ja ympärille. Uusi maankäyttö painottuu alueelle, jolla saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla on Porvoon parhaimmistoa. Riippuvuus Itäradasta on kuitenkin pieni.</p> <p>Kauppakamari pitää parhaimpina rakennemallivaihtoehtoina Kaksi asemaa – yksi kaupunki ja Uudet naapurit -malleja, jotka voimistavat nykyistä keskustaa. Porvoon vahvuus on aito kaupunkiympäristö, joka houkuttelee osaavia ihmisiä ja matkailijoita alueelle. Porvoon pitää tehdä ydinalueestaan entistä houkuttelevampi sekä läheltä että kaukaa tuleville. Näin alueelle saadaan lisää koulutettua työvoimaa, joka mahdollistaa myös yritysten kasvun. Edellä mainitut kaksi mallia mahdollistavat kaupungin kasvun ja tiivistymisen nykyisen keskustan ympärille eivätkä ole liian riippuvaisia Itäradan toteuttamisesta. Lisäksi ne edesauttavat kaupungin kasvua kestävällä tavalla mahdollistamalla yhdyskuntarakenteen tiivistämisen sekä joukko- ja kevyen liikenteen kehittämisen.</p> <p>Rakennemallien liikenteellisessä arvioinnissa esitetty suositus viimeksi mainittujen rakennemallien yhdistämisestä siten, että maankäytön kehittyminen painottuu nykyisen keskustan tuntumaan pääosin länsipuolelle, on kannatettava.</p>
Porvoon Nuorkauppakamari	
<p>Porvoon Nuorkauppakamari suosittelee malleja Kaksi asemaa - yksi kaupunki ja Kuninkaanportin kukoistus ohjaamaan osayleiskaavan jatkokehitystä. Ensisijaisena rakennemallina nähdään Kaksi asemaa - yksi kaupunki, sillä se tukee parhaiten kaupungin keskustan ydinalueen kehittämistä ja elinvoimaisuuden tukemista. Kuninkaanportin jatkokehittämismahdollisuudet tulee huomioida elinkeinoelämän ja asuinrakentamisen osalta. Hajauttava kaupunkirakenne ei tue kaupungin kehittymistä elinvoimaisempaan suuntaan. Tästä syystä Uudet naapurit ja Reippaasti laajentuen -rakennemallit ovat vähemmän mielekkäitä vaihtoehtoja osayleiskaavan jatkokehitykselle.</p>	<p>Porvoon Nuorkauppakamari järjesti jäsenistöllensä kyselyn osayleiskaavan jatkokehitykseen liittyen. Kyselyn vastauksista on koottu yhdessä Porvoon Nuorkauppakamarin hallituksen sekä virkailijoiden kesken tämä lausunto, joka pohjautuu jäsenkyselyn tuloksiin.</p> <p>Kyselytulosten perusteella Porvoon Nuorkauppakamari tulee suositamaan kaupungille osayleiskaavan jatkokehityskohteiksi kahta seuraavaa rakennemallia: Kaksi asemaa – yksi kaupunki sekä Kuninkaanportin kukoistus.</p> <p>Porvoon Nuorkauppakamari lähtee ensisijaisesti suositamaan osayleiskaavan ensisijaiseksi rakennemalliksi kahden aseman – yhden kaupungin mallia. Tämän mallin avulla koemme, että kaupunki saisi entistä paremmin kehitettyä Porvoon keskustan ydinaluetta kaupungin elinvoimaisuuden tueksi. Koemme, että keskustan alueessa olisi vielä pitkälti paljon kehitettävää.</p> <p>Olemme myös vahvasti sitä mieltä, että Kuninkaanportin jatkokehitysmahdollisuudet on syytä ottaa huomioon tulevassa kaavasuunnittelussa, niin elinkeinoelämän kuin myös asuinrakentamisen johdosta. Hajautettu kaavoitus ei mielestämme tue kaupungin kehitystä elinvoimaisempaan suuntaan. Koemme tämän syyn takia rakennemallit: "Uudet naapurit sekä Reippaasti laajentuen" vähemmän mielekkäinä vaihtoehtoina tulevan osayleiskaavan jatkokehitykselle.</p>

Tiivistelmä	Lausunto kokonaisuudessaan
Porvoon elävä keskusta ry	<p><i>(Lausunto on jätettu avoimen verkkokyselyn kautta)</i></p> <p>Alue- ja yhdyskuntarakenne: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Uudet naapurit, 2. Kaksi asemaa - yksi kaupunki, 3. Kuninkaanportin kukoistus, 4. Reippaasti laajentuen. Yhteydet kaikilla liikkumismuodoilla, päästöjen vähentäminen, eri ikäjakaumien huomioiminen ja palvelujen sijoittuminen</p> <p>Liikenne ja liikkuminen: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kaksi asemaa - yksi kaupunki, 2.Uudet naapurit, 3. Kuninkaanportin kukoistus, 4. Reippaasti laajentuen. Kaupunki tarvitsee matka-aseman, jonne päästävä keskustasta mutta joka ei lukitse keskustan liikenneväyliä.</p> <p>Maisema: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kaksi asemaa - yksi kaupunki, 2. Uudet naapurit, 3. Reippaasti laajentuen, 4. Kuninkaanportin kukoistus</p> <p>Kulttuuriympäristö: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kaksi asemaa - yksi kaupunki, 2. Uudet naapurit, 3. Kuninkaanportin kukoistus, 4. Reippaasti laajentuen.</p> <p>Luonto ja luontoarvot: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kaksi asemaa - yksi kaupunki, 2. Uudet naapurit, 3. Kuninkaanportin kukoistus, 4. Reippaasti laajentuen.</p> <p>Ilmastokestävyys: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kaksi asemaa - yksi kaupunki, 2. Kuninkaanportin kukoistus, 3. Uudet naapurit, 4. Reippaasti laajentuen.</p> <p>Asukkaiden arki ja elinolot, palvelut ja keskustan kehittyminen: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kaksi asemaa - yksi kaupunki, 2. Kuninkaanportin kukoistus, 3. Reippaasti laajentuen, 4. Uudet naapurit.</p> <p>Kustannustehokkuus: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kaksi asemaa - yksi kaupunki, 2. Uudet naapurit, 3. Kuninkaanportin kukoistus, 4. Reippaasti laajentuen.</p> <p>Eiinvoima ja elinkeinot: Mallit paremmuusjärjestyksessä: 1. Kaksi asemaa - yksi kaupunki, 2. Kuninkaanportin kukoistus, 3. Uudet naapurit, 4. Reippaasti laajentuen.</p> <p>Eri tekijöiden painotus (5 paras arvo): 5: Alue- ja yhdyskuntarakenne, Liikenne ja liikkuminen, kulttuuriympäristö, Asukkaiden arki ja elinolot/palvelut ja keskustan kehittäminen 4: Maisema, luonto, elinvoima ja elinkeinot 3: Ilmastokestävyys 2: Tasapainoinen talous</p> <p>Valitse itsellesi sopivin vaihtoehto: Minulla on selvä suosikki rakennemalleista.</p> <p>Suosikkini rakennemalleista on: Kaksi asemaa - yksi kaupunki</p> <p>Huomioitavaa osayleiskaavan jakotyössä: Kaupunkikeskustan kehittyminen luo elinvoimaisen kaupungin edellytykset kasvulle muille alueille. Kulku keskustaan tehtävä helpoksi, sulkematta mitään kulkuneuvoja pois, turvallinen liikkuminen on ensiarvoisen tärkeää. Autoille tilaa mutta ei torille, kevyen liikenteen väylät paremmiksi ja paikoitustilojen lisäys rakennuksiin ohjauksen kera tultava osaksi työtä. Näitä ei voi arottaa toisistaan. Asumusten lisäys ydinkeskustaan ensiarvoisen tärkeää ja sille luotava edellytyksiä. Torin kehittäminen aloitettava pian, suunnitelmat toteutukseen heti. Eri ikäisten huomioiminen kaavoituksessa on erityisen tärkeää. Yhteistyö eri toimijoiden kesken on oltava sauatonta,ei pelkästään yrittäjien vaan kaikkien toimijoiden kanssa.</p> <p>Muita ajatuksia osayleiskaavatyöstä: Kaupungin oman identiteetin korostaminen oltava fokuksena, emme tarvitse kopiota muista kaupungeista. Tiivis rakentaminen on sallittava ydinkeskustassa, reuna-alueilla voidaan toteuttaa "unelmia" Vanhenevan väestön muutto keskustaan on vääjäämätöntä ja siksi esteettömyys ja asuinrakennusten lisäys on välttämätöntä. Kylien elinvoima toteutuu kylien tarpeiden mukaan, niitä ei voi pakottaa kasvamaan. Kun kouluja on jo viety kyliltä ne speuttavat toimintaansa sen mukaan.</p>
Porvoon seurakuntayhtymä	<p>Kaavoitushankkeissa on tehty yhteistyötä tiiviisti. Näsinmäen hautausmaa on keskeisellä sijainnilla suunnittelualueella ja sen käytölle ja toiminnalle olennaiset piirteet tulee ottaa huomioon. Seurakunnalla on myös muita keskeisiä maaomistuksia, joiden arvoon ja mahdollisuuksiin kaava vaikuttaa. Lisäksi malleja on arvioitu suhteessa seurakunnalliseen toimintaa ja sen kehitykseen.</p> <p>Seurakuntien haasteena on jäsenmäärän ennustettu lasku. Toistaiseksi Porvoon seurakuntien tilanne on vielä hyvä (70% kuuluu seurakuntaan.) Strategian tavoitteena on tavoittaa väestöä niin, että seurakuntaan kuuluminen nähdään tarpeellisena ja tärkeänä. Tärkeää on myös strategiassa nouseva tavoite ympäristötyölle ja kirkon Hiilineutraalius 2030-tavoite. Kirkonmäkeä kehitetään kirkollisen toiminnan keskiönä.</p> <p>Porvoon kaupunkisuunnitteluosastolta on lähetetty Porvoon seurakuntayhtymälle lausuntopyyntö meneillään olevan Porvoon keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavan laatimisen tueksi laadituista rakennemalleista. Rakennemallit on tehty asukkaiden omien suunnitelmien pohjalta ja niitä on neljä: Kuninkaanportin kukoistus, Kaksi asemaa – yksi kaupunki, Uudet naapurit ja Reippaasti laajentuen. Rakennemallit sekä niistä laadittu vaikutusten arviointi ja vertailu ovat nähtävillä 14.9.2022-31.10.2022 kaupungin verkkosivuilla https://www.porvoo.fi/asuminen-ymparisto/kaavoitus/yleiskaavat/uusi-keskeisten-kaupunkialueiden-osayleiskaava-2050/ sekä palvelupiste Kompassissa.</p> <p>Porvoon seurakuntayhtymä on tehnyt kaavoitusyhteistyötä viime vuosina tiiviisti yhdessä kaupungin kanssa. Kaavoitusyhteistyöprojekteja on kohdistunut nimenomaan Porvoon kaupungin keskeisiin kaupunkialueisiin; asemanseutuun sekä Näsin kartanon alueelle. Molemmilla alueilla seurakuntayhtymällä on merkittäviä maaomistuksia. Vahvistettava osayleiskaava tulee vaikuttamaan myös näiden alueiden maankäyttöliisiin mahdollisuuksiin sekä luonnollisesti maa-alueiden arvoon. Näsinmäen hautausmaa on myös keskeisellä sijainnilla, kun puhutaan Porvoon kaupungin keskeisistä kaupunkialueista. Osayleiskaavatyössä tulee ottaa huomioon myös hautausmaan käytölle ja toiminnalle olennaiset piirteet, vaikka maa-alueena sen kehittäminen ei osayleiskaavaan sisällykään.</p> <p>Osayleiskaavan rakennemallien arviointi tässä vaiheessa mahdollistaa rakennemallien ja kaupunkikehityksen arvioinnin suhteessa seurakunnallisen toimintaan ja sen kehitykseen.</p>

Tiivistelmä	Lausunto kokonaisuudessaan
Porvoon seurakuntayhtymä (jatkuu)	
Kuninkaanportin kukoistus: Kuninkaanportti ei sijaitse kovinkaan kaukana Kirkonmäestä. Uusi kaupunginosa toisi mahdollisuuden kokeilla uusia lähestymis- ja toimintamalleja seurakunnan toiminnassa. Etenkin jos uusi kaupunginosa houkuttelee nuorempaa, työikäistä väestöä ja lapsiperheitä. Olisiko uuden kaupunginosan vetovoima niin vahva, että vanha keskusta unohtuu ja kirkonmäki jää lähinnä turistinähtävyydeksi. Seurakunnan maa-alueiden arvo todennäköisesti kasvaa. Hautausmaalle kulkeminen ei juurikaan muutu, mutta sesonkiaikoina on mahdollisuus liikenteen ruuhakutumiseen.	Seurakuntien haasteena on kuluvallla strategiakaudella sekä tulevaisuudessa ennustettu jäsenmäärän lasku. Laskua tulee sekä luonnollisen poistuman että kirkosta eroamisen johdosta. Toistaiseksi Porvoon seurakuntien tilanne on vielä hyvä, porvoolaisista lähes 70 % kuuluu joko suomenkieliseen tai ruotsinkieliseen seurakuntaan. Strategian tavoitteina on molemmilla seurakunnilla tavoittaa väestöä niin, että seurakuntaan kuuluminen nähdään tarpeellisena ja tärkeänä. Strategioista nousee vahvasti molemmilla seurakunnilla yhteisenä tavoitteena myös ympäristötyö sekä koko kirkon Hiilineutraalius 2030 -tavoite. Kirkonmäen (Tuomiokirkon alue, tuomiorovastilan alue) kehittäminen kirkollisen toiminnan keskiöksi nousee myös esiin molempien seurakuntien strategioista.
	Rakennemallien arviointi Kuninkaanportin kukoistus
Kaksi asemaa - yksi kaupunki: Lähijunan sijoittuminen lähemmäs keskustaa nostaa merkittävästi seurakunnan maiden arvoa. Keskustan kehittyessä kirkonmäen rooli ei vaarannu. Joukkoliikenneyhteydet helpottavat kulkua hautausmaalle, vaikka tiivistyminen voi tuottaa haasteita ajoneuvoliikenteelle. Joukkoliikenteen parantaminen tukee kirkon ympäristötavoitteita. Väestön tiivistyminen parantaa seurakunnan tavoitettavuutta.	Kaupungin kasvu pois keskustasta, mutta kuitenkin keskittyen kaupungin länsialueelle. Kuninkaanportti ei sijaintina ole kovin kaukana Kirkonmäen alueesta, josta kaavallaan seurakunnallisen toiminnan keskusta. Kokonaan uusi kaupunginosa tarjoaa mahdollisuudet kokeilla uusia lähestymis- ja toimintamalleja seurakunnan toiminnassa, etenkin ottaen huomioon, että uusi kaupunginosa houkuttaa nuorempaa, työikäistä väestöä sekä lapsiperheitä. Onko uuden kaupunginosan vetovoima juna-asemineen niin vahva, että vanhan keskustan / vanhan kaupungin alue kaupunkilaisten omana toiminnan keskuksena näivettyy ja kirkon alue jää lähinnä turistinähtävyydeksi? Seurakuntayhtymän maa-alueiden arvo todennäköisesti kasvaa. Hautausmaalle kulkeminen ei merkittävästi muutu mallin myötä, sillä autoiluyhteydet säilyvät ja joukkoliikenne kehittyy. Sesonkiaikoina kaupungin tiivistyminen voi ruuhkauttaa hautausmaan ympäristöä entisestään.
Uudet naapurit: Mallin vaikutuksen kirkon maiden arvoon lienevät myös positiiviset. Hajautettu malli ja sen ei niin vahva nojautuminen joukkoliikenteeseen ei tue yhtä vahvasti kirkon ympäristötavoitteita kuin Kaksi asemaa - yksi kaupunki. Hautausmaalle kulkeminen ei muutu, mutta voi ruuhkautua, erityisesti jos joukkoliikenteeseen ei panosteta.	Kaksi asemaa – yksi kaupunki Lähijuna-aseman sijoittuminen lähelle hautausmaata nostaa merkittävästi seurakunnan maa-alueiden arvoa. Kasvun keskittyminen tasaisemmin myös kaupungin keskustaan, niin että Kirkonmäen säilyminen toiminnan keskuksena vaikuttaa turvatulta, eikä pelkoa pelkäksi turistikohteeksi muuttumisesta ole. Joukkoliikenneyhteyksien paraneminen hautausmaan läheisyydessä helpottaa sesonkina alueelle syntyvää ruuhkaa, vaikka kaupungin tiivistyminen voi samaan aikaan hankaloittaa ajoneuvoliikennettä alueelle. Joukkoliikenteen paranevat yhteydet alueelle tukevat myös kirkon ympäristötavoitteita, sillä myös kirkollista työtä tehdessä voi paremmin tukeutua toimivaan joukkoliikenteeseen ja hyvään kevyen liikenteen verkostoon, eikä oman auton käytölle ole tarvetta. Väestön tiivistyminen jo olemassa oleville kaupunkialueille luo edellytykset kehittää seurakunnan tavoitettavuutta jo olemassa olevilla sijainneilla samalla kehittäen niitä.
Reippaasti laajentuen: seurakuntalaisten tavoittaminen vaikeutuu ja kokoavan toiminnan järjestäminen edellyttää joko liikkumista Kirkonmäelle tai mahdollisesti uusia tiloja. Uudet tilat eivät tue Kirkonmäen asemaa. Liikkuminen pohjautuu autoiluun, mikä ei tue kirkon ympäristötavoitteita. Väestön hajautuminen luo haasteita myös henkilöstön resursointiin, kun seurakuntalaisten tapaamiseen menee paljon aikaa matkojen osalta. Seurakunnan maiden arvon nousu voi olla maltillisempaa kuin muissa malleissa. Hautausmaalle kuljetaan autolla, ja ruuhkautumista tulee enemmissä määrin.	Uudet naapurit Tämän rakennemallin vaikutukset seurakunnan maaomistusten arvoon lienevät myös positiiviset. Yhtä vahvasti kehittyminen ei näy juuri näillä alueilla, vaan tasaisemmin ympäri kaupunkia. Samaan aikaan joukkoliikenteen kehittyminen ei ole yhtä voimakasta, vaan autoilulle on edelleen paikkansa. Tämä ei tue yhtä vahvasti kirkon ympäristötavoitteita kuin Kaksi asemaa – yksi kaupunki -mallin joukkoliikenteen kehittyminen. Hautausmaalle kulkeminen ei merkittävästi muutu mutta liikennemäärät kasvavat lisääntyvän väestön mukana, sesonkina ruuhkautuminen voi pahentua, mikäli joukkoliikenneyhteyksiä ei merkittävästi lisätä/paranneta tai joukkoliikenteen parantuminen keskittyy ainoastaan asemansuuntaan.
Kirkonmäen roolia tukee parhaiten malli, jossa liikkuminen on helppoa ja väestö ei karkaa liian kauas. Ympäristötavoitteita parhaiten tukee malli, jossa joukkoliikenneyhteyksiä ja kävely- ja pyöräilyverkostoa parannetaan. Joukkoliikenteen kehittäminen ehkäisee hautausmaan ruuhkautumista.	Reippaasti laajentuen Rakennemalli hajauttaa väestön uusiin alueisiin ympäri kaupunkia. Seurakuntalaisten fyysinen tavoitettavuus vaikeutuu, kokoavan toiminnan järjestäminen edellyttää joko liikkumista Kirkonmäen suuntaan tai mahdollisesti uusia tiloja. Uudet tilat eivät tue Kirkonmäen asemaa toiminnallisena keskuksena. Liikkuminen pohjautuu edelleen vahvasti autoilulle, mikä ei tue kirkon ympäristötavoitteita. Väestön hajautuminen luo haasteita myös henkilöstön resursointiin, kun seurakuntalaisten tapaamiseen menee paljon aikaa myös matkoihin. Seurakunnan maa-alueiden arvo voi nousta, mutta nousu voi olla maltillisempaa kuin muissa malleissa. Hautausmaalle kuljetaan edelleen autolla. Kasvava kaupunki ruuhkautanee hautausmaan ympäristöä enemmän, etenkin sesonkiaikoina.
	Yhteenveto Onnistuessaan kaikki rakennemallit tukevat kaupungin väestönkasvua ja samalla seurakuntien jäsenmäärän positiivista kehitystä. Seurakuntien haasteena onkin tavoittaa nämä uudet asukkaat, ja tavoitettavuuden suhteen rakennemallit käyttäytyvät hieman eri tavoin. Kirkonmäen rooli toiminnan keskuksena tukeutuu paremmin malleihin, missä liikkuminen on helppoa ja väestö ei karkaa liian kauas. Kirkon ympäristötavoitteita tukevat parhaiten mallit, joissa joukkoliikenneyhteyksiä parannetaan merkittävästi ja kevyen liikenteen verkostoa parannetaan. Tällöin ekologisempaa liikkumista on helpompi sekä työntekijöiden että toiminnassa mukana olevien seurakuntalaisten suosia. Joukkoliikenteen parantuminen helpottaa myös hautausmaan liikkennöintiin liittyvien ongelmien kohtaamisessa, kun kaupungin väestö lisääntyy.

Tiivistelmä	Lausunto kokonaisuudessaan
Porvoon museo	
 <p>Kuninkaanportin kukoistus: Kuninkaanportin alue rajautuu Porvoonjokilaakson valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön ja valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen. Merkittävällä uudisrakentamisella voi olla vaikutusta ympäröivään maisemaan ja kulttuuriympäristöön. Jos painopiste siirtyy Kuninkaanporttiin, keskustaa voi uhata rapistuminen ja korjausrakentamisen viivästyminen.</p> <p>Kaksi asemaa - yksi kaupunki: Keskustan alueella on merkittäviä kulttuurihistoriallisia arvoja (maisema, rakennettu kulttuuriympäristö ja kansallinen kaupunkipuisto). Elävä keskusta luo edellytyksiä kerroksellisen rakennuskannan säilymiselle. Toisaalta keskustan tiivistäminen luo uhan kulttuurihistoriallisesti merkittävien kohteiden tai alueiden luonteen säilymiselle. Korkea rakentaminen voi muuttaa kaupunki- ja maisemakuvaa laajallakin alueella.</p> <p>Uudet naapurit: uudisrakentamista ohjataan jo rakennetuille alueille tiivistämällä ja täydentämällä, joka voi uhata arvokkaita kulttuuriympäristöjä ja maisema-alueita.</p> <p>Reippaasti laajentuen: rakentaminen sijoittuu alueille joissa ei pääosin ole arvokkaita kulttuuriympäristöjä. Porvoonjoen itärantaan moottoritien pohjoispuolella kuitenkin liittyy valtakunnallisesti merkittäviä maisema- ja kulttuuriympäristöarvoja. Alueen tiivistäminen ja lisärakentaminen voi vaarantaa alueen valtakunnallisen merkityksen.</p> <p>Kaikilla rakennemalleista on vaikutuksia rakennetulle kulttuuriympäristölle ja maisemalle. Elinvoimainen keskusta-alue on pitkällä tähtäimellä paras tapa pitää rakennukset käytössä ja säilyttää kerroksellinen rakennusperintö. Keskustan merkityksen väheneminen voi puolestaan uhata rakennusperinnön säilymistä. Tiivistäminen on myös uhka arvokkaille rakennuskohteille, -alueille ja kulttuurimaisemalle. Valtakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen, maiseman ja Kansallisen kaupunkipuiston ominaispiirteiden säilyttäminen tulee turvata, sekä selvityksissä osoitetut paikalliset ja maakunnalliset kulttuuriympäristön ominaispiirteet ja luonne tulee ottaa huomioon. Vaalittavia arvoja ovat myös pikkukaupunkimaisuus, puurakentaminen, puutarhatontit, väljyys ja ihmisen kokoinen mittakaava. Malli Reippaasti laajentuen rakennetaan pääosin uusille alueille ja Kuninkaanportin kukoistus -malli kehittää voimakkaasti Kuninkaanporttia. Molemmissa malleissa vaikutuksia voi muodostua Porvoonjokilaakson valtakunnallisesti merkittäviin maisema-alueisiin ja rakennetun kulttuuriympäristön alueisiin, mikä vaatii uudisrakentaminen huolellista sovitamista. Mallien uhkana voi olla keskustan merkityksen väheneminen, mikä voi muodostaa rakennusperinnön säilymiselle haittaa tyhjilleen jäävien rakennusten muodossa.</p> <p>Uudet naapurit</p> <p>Rakennemallissa merkittävä osa uusista asukkaista sijoittuu keskustaan ja sen tuntumaan, mikä aiheuttaa täydennysrakentamis- ja tiivistämistarvetta. Keskustan alue sisältää merkittäviä kulttuurihistoriallisia arvoja niin valtakunnallisella tasolla maiseman, rakennetun kulttuuriympäristön ja kansallisen kaupunkipuiston kuin myös maakunnallisella tasolla. Toisaalta elävä keskusta luo edellytyksiä kerroksellisen rakennuskannan säilymiselle, mutta toisaalta keskustan tiivistäminen luo uhan kulttuurihistoriallisesti merkittävien kohteiden tai alueiden luonteen säilymiselle. Korkea rakentaminen voi muuttaa kaupunki- ja maisemakuvaa laajallakin alueella.</p> <p>Reippaasti laajentuen</p> <p>Rakennemallissa rakentamista painotetaan pääosin uusille alueille, joille ei pääsääntöisesti sijoitu arvokkaita kulttuuriympäristöjä. Joukossa on kuitenkin Porvoonjoen itäranta moottoritien pohjoispuolella, johon liittyy valtakunnallisesti merkittäviä maisema- ja kulttuuriympäristöarvoja. Alueella tiivistäminen ja lisärakentaminen voi vaarantaa alueen valtakunnallisen merkityksen.</p> <p>Rakennemalleista kaikilla on vaikutuksia rakennetulle kulttuuriympäristölle ja -maisemalle. Mallien Kaksi asemaa - yksi keskusta ja Uudet naapurit lähtökohtana on keskustan ja sen lähialueen kehittäminen. Elinvoimainen keskusta-alue on pitkällä tähtäimellä paras tapa pitää rakennukset käytössä ja säilyttää kerroksellinen rakennusperintö keskustassa, joskin mallien esittämä tiivistämisen ja täydennysrakentamisen tarve on myös uhka arvokkaille rakennuskohteille, -alueille ja kulttuurimaisemalle. Valtakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen, maiseman ja Kansallisen kaupunkipuiston ominaispiirteiden säilyttäminen tulee turvata, sekä selvityksissä osoitetut paikalliset ja maakunnalliset kulttuuriympäristön ominaispiirteet ja luonne tulee ottaa huomioon. Vaalittavia arvoja ovat myös pikkukaupunkimaisuus, puurakentaminen, puutarhatontit, väljyys ja ihmisen kokoinen mittakaava. Malli Reippaasti laajentuen rakennetaan pääosin uusille alueille ja Kuninkaanportin kukoistus -malli kehittää voimakkaasti Kuninkaanporttia. Molemmissa malleissa vaikutuksia voi muodostua Porvoonjokilaakson valtakunnallisesti merkittäviin maisema-alueisiin ja rakennetun kulttuuriympäristön alueisiin, mikä vaatii uudisrakentaminen huolellista sovitamista. Mallien uhkana voi olla keskustan merkityksen väheneminen, mikä voi muodostaa rakennusperinnön säilymiselle haittaa tyhjilleen jäävien rakennusten muodossa.</p> <p>Arkeologinen kulttuuriperintö</p> <p>Arkeologinen kulttuuriperintö Porvoon keskeisellä kaupunkialueella keskittyy toisaalta jokivarteen ja toisaalta ripoteltuna asutuksen läheisyyteen eri puolille kaupunginosia. Porvoon museo pitää tärkeänä, että asutuksen lähellä säilyy rakentamattomia alueita, jossa luonto- ja kulttuuriarvot yhdistyvät ja jotka tuovat alueelle ajallisia kerrostumia ja identiteettiä. Osa arkeologisten kohteiden arvosta syntyy niiden ympäristöstä ja maisemasta ja jos ne joutuvat liian tiukasti asutuksen puristuksiin, tämä arvo menetetään. Näin ollen Uudet naapurit -vaihtoehto voi arkeologisen kulttuuriperinnön näkökulmasta olla ongelmallinen.</p> <p>Kuninkaanportin alueelta ei tunneta juurikaan arkeologista kulttuuriperintöä, joten sen rakentamisella ei ole huomattavia vaikutuksia tästä näkökulmasta. Reippaasti laajentuen -vaihtoehto saattaa asettaa vaaran arkeologisen kulttuuriperinnön säilymiselle, jos asutus leviää aiemmin rakentamattomille alueille, mutta vaara on vältettävissä hyvällä suunnittelulla. Arkeologisen kulttuuriperinnön säilyttämisen lisäksi suunnittelussa olisi toivottavaa miettiä, miten sitä voidaan hyödyntää matkailussa ja tukemassa asukkaiden hyvinvointia ja kotiseutuidentiteettiä.</p> <p>Kuninkaanportin alueella ei tunneta juurikaan arkeologista kulttuuriperintöä. Reippaasti laajentuen - malli asettaa vaaran arkeologisen kulttuuriperinnön säilymiselle, joka voidaan kuitenkin välttää hyvällä suunnittelulla. Arkeologisen kulttuuriperinnön säilyttämisen lisäksi tulisi miettiä miten sitä voidaan hyödyntää matkailussa ja tukemassa asukkaiden hyvinvointia ja kotiseutuidentiteettiä.</p>	
Pornaisten kunta	
Kunta ei jättänyt lausuntoa.	Ote päätöksestä: "Kunnanhallitus päättää, että Pornaisten kunta ei jätä erillistä lausuntoa Porvoon kaupungin keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavaluonnokseen. "

Tiivistelmä	Lausunto kokonaisuudessaan
Sipoon kunta	
Yhdyskuntarakenteen tulee tukea Porvoon elinvoimaa ja Helsinki-Porvoo kehityskäytävän elinvoimaa ja kehittymistä. Sen tulee myös tukea Helsinki-Porvoo välin bussiliikenteen palvelutason säilymistä ja kehittämistä. Kuninkaanportin kehittyminen on Sipoonkin kannalta positiivista, samoin kun mahdollisen juna-aseman sijoittaminen Kuninkaanporttiin. Juna-asemalla tulee huomioida riittävä liityntäpysäköintimahdollisuus.	<i>(Lausunto on jätettu avoimen verkkokyselyn kautta)</i> Alue- ja yhdyskuntarakenne: On tärkeää, että alue- ja yhdyskuntarakenne tukee Porvoon kehittymistä ja elinvoimaa parhaalla mahdollisella tavalla, ja edistää näin myös Hki-Porvoo kehityskäytävän yleistä elinvoimaa ja kehittymistä.
Yhdyskuntarakenteen tulee estää rakenteen haitallinen hajautuminen ja tukea kestävien kulkumuotojen käyttöä. Suunnitelman seudulliset vaikutukset ja esim. mahdolliset vaikutukset väestömuutokseen tulisi esittää selvästi.	Tärkeää yhdyskuntarakenteen tulevassa kehittämisessä on Sipoon näkökulmasta myös huomioida, että se tukee Helsinki-Porvoo välin bussiliikenteen palvelutason säilymistä ja kehittämistä. Sipoon näkökulmasta Kuninkaanportin alueen kehittyminen on positiivinen asia, ja juna-aseman sijoittaminen Kuninkaanporttiin on luonteva ratkaisu tukien myös Sipoon asukkaiden liikkumis- ja palvelutarjonnan mahdollisuuksien lisääntymistä.
	Liikenne ja liikkuminen <p>Tärkeää liikennejärjestelmän tulevassa kehittämisessä on Sipoon näkökulmasta huomioida, että se tukee Helsinki-Porvoo välin bussiliikenteen palvelutason säilymistä ja kehittämistä. On tärkeää, että kokonaisratkaisu huomioi monipuolisesti eri kulkumuodot. Riittävän liityntäpysäköinnin järjestäminen Kuninkaanportissa/tulevan juna-aseman yhteydessä on tärkeää.</p>
	Ilmastokestävyys: <p>Yhdyskuntaraketeen tulee estää rakenteen haitallinen hajautuminen ja tukea kestävien kulkumuotojen käyttöä.</p>
	Osayleiskaavan jatkosuunnittelu: <p>Vaikutusten arvioinnissa arvioidaan ja tuodaan esille selkeästi suunnitelman seudulliset vaikutukset sekä esimerkiksi suunnitelman mahdollistamat väestömuutokset tulisi olla selkeästi esitettynä. Näin olisi naapurikuntana helpompi hahmottaa suunnitelman vaikutuksia.</p>

Porvoon nuorisovaltuusto	
Kaksi asemaa - yksi kaupunki -rakennemallissa on paljon hyvää. Kuninkaanportin infran ja palveluiden kehittäminen on tärkeää. Julkisen liikenteen yhteyksien kehittäminen on tärkeää koko Porvoon alueella. Asemalle tulee päästä julkisilla, kävellen ja pyörällä. Keskustassa on tärkeää säilyttää virkistysalueita, vaikka tiivistettäisi kaupunkirakennetta. Uuden rakennuskannan tulisi kunnioittaa Porvoon imagoa.	Nuorisovaltuustolle on esitetty mahdolliset osayleiskaavasuunnitelmat. Koemme, että ”Kaksi asemaa-yksi kaupunki”-suunnitelma olisi monin tavoin hyvä. Haluamme kehittää Kuninkaanportin palveluita ja infrastruktuuria sekä laajentaa keskustaa uuden aseman ympärille. Luonnon ja asutuksen tasapaino tulisi säilyttää.
	Kaksi asemaa olisi käytännöllisin vaihtoehto, jolloin kaukoliikenne kulkisi Kuninkaanportin läpi ja lähijuna keskustan aseman kautta. ”Kaksi asemaa-yksi kaupunki”-kaava edistäisi yhtenäistä kaupunkimiljöötä. Painotamme julkisen liikenteen kehittämisen tärkeyttä koko Porvoon alueella, ja säännöllistä liityntäliikennettä asemille. Kävelijöille ja pyöräilijöille tulisi olla esteetön pääsy asemille.
	Nuorisovaltuusto nostaa myös esille sen, että Kuninkaanporttia kehitettäisiin, vaikka keskustaan tulisi toinen asema.
	Nuorisovaltuusto toivoo, että jos keskustaa päätetään tiivistää, niin se tehdään järkevästi säilyttäen virkistysalueet. Uusien rakennuksien tulisi kunnioittaa Porvoon kaupungin imagoa.

Vammaisneuvosto	
Rakennemalli Kaksi asemaa - yksi kaupunki on esitetyistä rakennemalleista paras, mutta sekään ei ole kaikilta osin hyvä. Tiiviin keskusta-alueen luonteva laajenemissuunta on länteen. Kaupan palvelut tulisi keskittää Keskustaan, Kuninkaanporttiin ja niiden väliselle alueelle. Asumisen sijoittuminen Kuninkaanporttiin tukee myös liikekeskustan kehittymistä monipuolisemmaksi. Uusi asuinalue tulee suunnitella täysin esteettömäksi ja saavutettavaksi.	Rakennemalli Kaksi asemaa – yksi kaupunki on vammaisneuvoston mielestä paras esitetyistä vaihtoehdoista, mutta sekään ei kaikilta osin ole hyvä. Tiiviin keskusta-alueen luonteva laajenemissuunta on länteen Näsin ja Hornhattulan alueille. Perustelemme kantaamme alla esitetyin seikoin.
Porvon asukasluvun kasvusta on pidettävä huolta kaavoituksen keinoin. Osayleiskaavan valmistelussa on huomioitava sen vaikutukset koko Porvoon alueeseen. Asukasmäärän kasvu tukee kattavien ja esteettömien palveluiden tarjontaa kuntalaisille kaikilla elämänalueilla. Infrastruktuurin ja kaavoituksen kautta rakentuvan kokonaisuuden tulee viestiä mahdollisuudesta tasa-arvoiseen elämään.	Kaupan palvelujen hajaantuminen keskustan lisäksi Taidetehtaan, Tarmolan ja Kuninkaanportin alueille ei edistä minkään niistä kasvua. Mielestämme jatkossa pitää keskittyä ensisijaisesti keskustan, Kuninkaanportin ja niiden välisen alueen kehittämiseen.
Keskustan esteettömyys ja saavutettavuus voidaan toteuttaa tiiviillä rakentamisella, kuitenkin viheralueita unohtamatta.	Kuninkaanportin tulevan rautatieaseman lähistölle suunniteltu asumiskeskittymä antaa mahdollisuuden kehittää myös alueen liikekeskusta monipuolisemmaksi. Uusi asuinalue on suunniteltava täysin esteettömäksi ja saavutettavaksi, mikä lisää sen vetovoimaa.
Tavoitteena pitää olla, että palvelut ovat keskustassa kävelymatkan päässä kaikille kaupunkilaisille, niin lastenvaunuja, rollaattoria tai pyörätuolia käyttäville. Osayleiskaavatyön ohella haja-asutusaleiden kehitystä ja omakotirakentamista tulee tukea ja vahvistaa. Uudet asuinalueet ja vanheneva väestö korostavat tarvetta julkisten liikennepalvelujen kehittämiselle.	Porvoon asukasluvun kasvusta on pidettävä huolta myös kaavoituksen keinoin. Nykykaavoitus ei tue suunniteltua asukasmäärän kasvua riittävästi, vaan se on jopa laskussa. Osayleiskaavan valmistelussa on otettava huomioon sen vaikutukset koko Porvoon alueeseen. Ratkaisujen on tuettava samanaikaisesti koko kaupungin tavoiteltua kehitystä.
Myös muissa esitetyissä rakennemalleissa on hyviä ominaisuuksia. Itäisten alueiden liikenneongelmia voitaisiin vähentää rakentamalla Itäinen kehätie. Uusia esteettömiä joenylityspaikkoja tarvitaan keskusta-alueelle tukemaan asukkaiden liikumista. Tiiviin asutuksen ympärille tarvitaan esteetöntä ja saavutettavaa ymäristöä viheralueineen. Esim. Kotkan Katariinan puiston tyyppinen puistokokonaisuus joen länsirannalla voisiliittyä sekä kansalliseen kauunkipuistoon että Kokonniemeen.	Asukasmäärän kasvu tukee kattavien ja esteettömien palvelujen tarjontaa kuntalaisille kaikilla elämänalueilla: koulutus, opiskelu, työnteko, yhteiskunnallinen osallistuminen, terveydenhuolto, liikunta- ja muut harrastukset, kaupat, virastot, ravintolat ja sosiaalinen kanssakäyminen. Infrastruktuurin ja kaavoituksen kautta rakentuvan kokonaisuuden tulee viestiä mahdollisuudesta tasa-arvoiseen elämään.
Vammaisneuvosto korostaa erityisesti kaavoituksen vastuuta tulevien katuverkko- ja liikkumisratkaisujen mahdollistajana.	Katsomme, että keskustan esteettömyys ja saavutettavuus voidaan toteuttaa Näsin ja Taidetehtaan alueen tyyppisellä tiiviillä rakentamisella, kuitenkin lähiviheralueita unohtamatta. Tavoitteena pitää olla, että palvelut ovat keskustassa kävelymatkan päässä kaikille kaupunkilaisille, niin lastenvaunuja kuin rollaattoria / pyörätuolia käyttäville.
	Vammaisneuvoston mielestä osayleiskaavan ohella myös kylien ja haja-asutusalueiden kehitystä ja omakotirakentamista pitää tukea ja vahvistaa, jotta Porvooseen saadaan uusia lapsiperheitä ja nyt useilta aloilta puuttuvia ammattiosaaaja. Tässä keskeisiä ja kunnissa yleisesti käytettyjä keinoja ovat muun muassa maankäyttösopimukset ja aktiivinen maanhankinta.
	Uudet asuinalueet ja vanheneva väestö korostavat tarvetta julkisten liikennepalvelujen olennaiselle kehittämiselle. Tämä voisi toteutua esimerkiksi kokoamalla paikallisista liikenneöitsijöistä alueellisia palvelubooleja. Myös muissa esitetyissä rakennemalleissa on hyviä osia: Kevätkummun, Toukovouren ja muiden itäisten alueiden liikenneongelmia voidaan vähentää rakentamalla Itäinen kehätie. Uusia esteettömiä joenylityksiä tarvitaan keskusta-alueen asukkaiden liikkumisen tueksi.
	Tiiviin asutuksen ympärille tulee luoda esteetöntä ja saavutettavaa ympäristöä viheralueineen. Kotkan Katariinan puiston tyyppinen monipuolinen puistokokonaisuus joen länsirannalla voisi liittyä sekä kansalliseen kaupunkipuistoon ml. Kokonniemen kansanpuisto että liikuntakeskuksen alueeseen.
	Vammaisneuvosto korostaa erityisesti kaavoituksen vastuuta tulevien katuverkko – ja liikkumisratkaisujen mahdollistajana. Ne joko lisäävät asukkaiden tasavertaisuutta tai kasvattavat eriarvoisuutta. Ilman liikkumista mahdollistavia palveluja myös tiivistyville alueille keskittyvät palvelut jäävät ilman asiakkaita.

Tiivistelmä	Lausunto kokonaisuudessaan
Ympäristöterveysjaosto	
<p>Paras vaihtoehto olisi hybridimalli joka pohjautuu Kaksi asemaa - yksi kaupunki -malliin. Sujuva joukkoliikenneyhteys kaikista kaupunginosista juna-asemalle on syytä varmistaa. Onko kaupungin alueelle mahdollista lisätä lähijunapysäkkejä? Keskustaan tuotava raideliikenne ja muu liikenne aiheuttaa häiriötä olemassa olevalle asutukselle, johon on syytä kiinnittää huomiota.</p>	<p>Porvoon kaupunki suunnittelu pyytää ympäristöterveysjaoston lausuntoa Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavasta, unelmien Porvoo 2050, Rakennemallit ja mallien vaikutusten arviointi. Lausunto pyydetään toimittamaan 31.10.2022 mennessä osoitteeseen kirjaamo@porvoo.fi Viestikenttään kaavan nimi "Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava, rakennemallit".</p> <p>Rakennemallit ja niistä laadittu vaikutusten arviointi ja vertailu ovat nähtävänä kaupungin verkkosivuilla https://www.porvoo.fi/asuminen-ymparisto/kaavoitus/yleiskaavat/uusi-keskeisten-kaupunkialueiden-osayleiskaava-2050/</p> <p>Porvoon keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavan laatiminen on käynnissä. Osayleiskaavassa ratkaistaan, miten keskeisten kaupunkialueiden maankäyttöä kehitetään seuraavan 30 vuoden aikana. Asukkaiden omien suunnitelmien pohjalta on tehty neljä rakennemallia: Kuninkaanportin kukoistus, Kaksi asemaa – yksi kaupunki, Uudet naapurit ja Reippaasti laajentuen. Rakennemallien väestömitoituksen lähtökohta on kaikissa malleissa sama, Porvoossa on 70000 asukasta vuonna 2050 ja kaupungin keskeisille alueille sijoittuu noin 15 000 uutta asukasta vuoteen 2050 mennessä. Kaikissa malleissa on oletuksena, että itärata toteutuu.</p>
<p>Hattulan kehittäminen voi vaarantaa Linnamäen maisema- ja ääniympäristöä. Mallissa on paljon uutta rakentamista Linnamäen pohjavesialueella, joka tulee ottaa huomioon suunnittelussa. Vanhan kaupungin maisemakuva tulee turvata.</p>	<p>Kuninkaanportin kukoistus</p> <ul style="list-style-type: none">Kaupungin kasvu ohjataan keskustasta länteen kohti Kuninkaanporttia. Kuninkaanportin tulevan aseman ympärille kehittyä kokonaan uusi, tiivis kaupunginosa, jossa on asumista, palveluja ja työpaikkoja. Kuninkaanportista kasvaa uusi vahva keskus Porvooseen monipuolisine kaupallisine ja julkisine palveluineen. Kuninkaanportin uusi kaupunginosa ja vanha kaupunkirakenne yhdistetään toimivaksi kokonaisuudeksi uusilla yhteyksillä moottoritien yli/ali monissa eri kohdissa. Kuninkaanportin matkakeskus palvelee koko kaupunkia, ja asemalle pääsee helposti julkisella liityntäliikenteellä. Ydinkeskustasta, Länsirannalta, Porvoon puistokadulta ja Eestinmäen suunnasta pääsee Kuninkaanporttiin kätevästi myös pyörällä.
<p>Täydennysrakentamisessa tulee huomioida, että korkeiden rakennusten väliin ei muodostu "kuiluja" joissa tuuletavuus on heikko ja ilmansaasteet korkealla. Ilmastonmuutoksesta johtuva lämpötilan nousu tulee huomioida suunnittelussa riittäväillä viherrakenteilla, puilla ja puistoilla. Virkistyskäyttöön soveltuvien viheralueiden ja metsiköiden tulee olla saavutettavissa. Kaupunkirakenteen tiivistäminen ottamalla käyttöön viheralueita ei ole mielekäästä. Edellä mainituista syistä liiallista tiivistämistä tulee välttää, ja hakea tilaa uudelle asutukselle hyvien julkisten liikenneyhteyksien läheisyydestä.</p>	<p>Kaksi asemaa – yksi kaupunki</p> <ul style="list-style-type: none">Porvoossa on kaksi asemaa. Lähijuna-asema on lähellä nykyistä keskustaa, esimerkiksi Hattulassa tai Läntisen Mannerheiminkadun tuntumassa. Kaukojuna-asema on Kuninkaanportissa, jossa myös lähijunat pysähtyvät. Kaupunki kasvaa, laajentuu ja tiivistyy yhtenäisenä nykyisen keskustan ja keskustaan tulevan juna-aseman ympärille. Kuninkaanportin aseman lähelle tulee vain työpaikkoja ja nykyisenkaltaisia palveluja. Laajentuneessa ja tiivistyneessä keskustassa on helppo kulkea sekä kävellen että pyörällä. Jokirannan "olohuone" kasvaa sekä etelään että pohjoiseen, joen yli pääsee monesta kohdasta kävellen ja pyöräillen.
<p>Uudet naapurit</p>	<ul style="list-style-type: none">Rakentaminen ohjataan jo rakennetuille alueille kaupunkirakennetta tiivistämällä, täydentämällä ja monipuolistamalla. Olemassa olevaa infrarakennetta hyödynnetään maksimaalisesti. Keskusta on selkeä kaupungin pääkeskus, mutta eri puolilla kaupunkialuetta on myös lähipalveluiden keskuksia. Lähipalvelukeskuksien ympärillä on riittävä asukaspohja toimivien palvelujen ylläpitämiseksi. Lähipalvelut ovat saavutettavissa vaivattomasti kodin läheltä kävellen ja pyörällä. Virkistys- ja viheralueverkosto säilyy ja laajenee. Viheralueverkoston yhtenäisyyttä, jatkuvuutta ja saavutettavuutta arvostetaan ja kehitetään osana kaupunkirakennetta. Viheralueverkoston tärkeänä osana ovat jokien, meren ja järvien rannat sekä metsäalueet. Uusia alueita otetaan rakentamiselle vain hyvin säästeliäästi. Jos rakennetaan "uutta aluetta metsään", vastaava alue metsitetään esim. viljelyominaisuuksiltaan huonot pellot istutetaan puistometsiksi/metsäksi. Itärataan ja Kuninkaanportin asemaan varaudutaan. Asema-alue ei tarjoa päivittäispalveluita tai asumisen ympäristöä.
<p>Reippaasti laajentuen</p>	<ul style="list-style-type: none">Kaupunki kasvaa joka suuntaan: pohjoiseen, itään, kaakkoon, lounaaseen ja länteen. Nykyistä kaupunkirakennetta laajennetaan ottamalla uusia alueita käyttöön. Porvoo on joen, meren ja järvien kaupunki. Itärataan ja Kuninkaanportin asemaan varaudutaan, mutta uusi rata ja asema eivät vaikuta kaupunkirakenteeseen. Asemalle pääsee autolla sujuvasti ja nopeasti eri puolilta Porvoota.
<p>Rakennemalleja on arvioitu suhteessa alue- ja yhdyskunta-rakenteeseen, liikenteeseen ja liikkumiseen, maisemaan, kulttuuri-ympäristöön ja luontoon, ilmastoon, asukkaiden arkeen ja elinoloihin, palveluihin sekä keskustan kehittämiseen, kaava- ja kuntatalouteen sekä Porvoon elinvoimaan ja elinkeinoihin. Kaikkia arviointi-kokonaisuuksia yhdenvertaisesti tarkastellen (painottamatta arviointikokonaisuuksia ja niiden arviointikriteereitä keskenään) selkeästi paras rakennemalli on Kaksi asemaa - yksi kaupunki.</p>	
<p>Ympäristöterveydenhuollon päällikkö: Ympäristöterveysjaosto päättää antaa asiasta seuraavan lausunnon:</p>	
<p>Rakennemallien vertailu on kattavasti laadittu.</p>	
<p>Ympäristöterveysjaosto katsoo, että paras vaihtoehto olisi hybridimalli, jossa kaksi asemaa-yksi kaupunki toimisi pohjana. Siinä hyvänä puolena pidetään raideliikenteen lisäämistä lähijunien muodossa Helsingin suuntaan. Edellytykset sujuvalle joukkoliikenteelle kaikista kaupunginosista Kuninkaanportin asemalle on syytä varmistaa. Onko kaupungin alueelle mahdollista lisätä lähijunapysäkkejä siten, että lähijunalla pääsee Kuninkaanportin asemalle myös muista kaupunginosista keskustan lisäksi? Mallin ongelmaksi koetaan toisaalta keskustaan tuotavan aseman raideliikenteestä ja lisääntyvästä muusta liikenteestä aiheutuva häiriö jo olemassa olevalle asutukselle. Tähän on syytä kiinnittää erityistä huomiota suunnittelussa. Kevyen- ja joukkoliikenteen edistäminen uusilla katuyhteyksillä ja joen ylittävillä silloilla lisää joen läntisten alueiden saavutettavuutta. Hattulan alueen voimakas kehittäminen voi vaarantaa virkistys-alueena toimivan Linnamäen alueen maisema- ja ääniympäristöä huomattavasti. Mallissa Linnamäen pohjavesialueelle sijoittuu paljon uutta rakentamista, joka tulee ottaa huomioon suunnittelussa. Vanhan kaupungin maisemakuva ei saisi merkittävästi muuttua, jotta sen ominaispiirteet säilyvät ympäristössä tapahtuvista muutoksista huolimatta.</p>	

Tiivistelmä	Lausunto kokonaisuudessaan
Ympäristöterveysjaosto (jatkuu)	<p>Mallissa olemassa olevaa asuinrakentamista tiivistetään. Keskusta-alueella kaupunkirakentamisen tiivistämisessä on syytä pyrkiä välttämään korkeiden rakennusten väliin muodostuvia kuiluja, joissa tuulettuvuus on heikkoa ja ilmansaasteiden pitoisuus voi nousta korkeaksi. Ilmastonmuutoksesta johtuva lämpötilan nousu on syytä ottaa huomioon suunnittelussa. Lämpösaarekeilmiön lieventämiseksi on tärkeää, että kaupunkirakentamisessa on riittävästi viilennystä edistäviä viherrakenteita, puita ja puistoja. Virkistäytymiseen soveltuvien viheralueiden ja metsiköiden tulisi olla kaikkien saavutet-tavissa ja siksi kaupunkirakenteen tiivistäminen olemassaolevia viheralueita ja kaupunkimetsiköitä asuinkäyttöön ottamalla ei ole mielekäästä. Edellä mainituista syistä liiallista kaupunkirakenteen tiivistämistä tulee välttää ja hakea tilaa uudelle asutukselle hyvien julkisten liikenneyhteyksien läheisyydestä.</p> <p>Kuninkaanportin kukoistus -mallissa pidetään hyvänä, että vapaata aluetta rakentamiselle on saatavilla ja alue sijoittuu juna-aseman välittömään läheisyyteen. Mallissa ei synny merkittäviä paineita tiivistää olemassa olevia asuinalueita. Asutuksen sijoittuminen viikkaiden liikenneväylien läheisyyteen voi kuitenkin johtaa ilman-saasteille ja melulle altistumiseen. Mallissa pidetään arvelluttavana muodostaa täysin uusi keskustamainen alue.</p> <p>Uudet naapurit -mallissa nähdään vastaavat haittapuolet tiivistämisessä kuin on aikaisemmin mainittu. Porvoon vetovoima-tekijänä nähtävä pikkukaupunkimainen vrehreä kaupunkikuva saattaa kärsiä.</p> <p>Reippaasti laajentuen -malli ei ole kannatettava, koska se edellyttää yksityisautoilua ja toisaalta lähipalvelujen saatavuus heikentyy, kun asuminen sijoittuu hajalleen. Ympäristöterveysjaostolla ei ole asiasta muuta huomautettavaa.</p>

Uudenmaan liitto	<p>Porvoon kaupunki on pyytänyt lausuntoa Porvoon keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavan rakennemalleista ja mallien vaikutusten arvioinnista. Rakennemallivaihe taustoittaa tulevaa osayleiskaavan laatimista. Osayleiskaava määrittelee Porvoon keskeisten kaupunkialueiden maankäytön kehittämisen suuntaviivat seuraavien kolmen vuosikymmenen aikatahtäimellä.</p> <p>Osayleiskaavan pohjaksi on laadittu neljä rakennemallivaihtoehtoa: ”Kuninkaanportin kukoistus”, ”Kaksi asemaa – yksi kaupunki”, ”Uudet naapurit” ja ”Reippaasti laajentuen”. Rakennemallit on laadittu huolella ja osallistaen laajasti sekä kaupunkilaisia että luottamushenkilöitä. Neljän mallin neljä vaihtoehtoista kehityspolkua erottuvat toisistaan selvästi. Tämä on erittäin hyvä tausta osayleiskaavatyölle, sillä näin saadaan esille erilaisten kehityspolkujen ominaisuuksia ja vaikutuksia, sekä positiivisia että negatiivisia.</p>
<p>Alue- ja yhdyskuntarakenteen ja ilmastovaikutukset osalta Kaksi asemaa - yksi kaupunki ja Uudet naapurit toteuttavat parhaiten maakuntakaavan tavoitteita. Kuninkaanportin kukoistun malliin liittyy riskejä, mikäli Itärataa ei toteuteta. Lisäksi kasvun keskittäminen uuteen kaupunginosaan Kuninkaanportissa ei tue muun yhdyskuntarakenteen kehittymistä. Tämä vaikuttaisi olevilla alueilla mahdollisesti tavoiteltaviin kestävyysyhytyihin. Uudet naapurit malli tukee lähipalveluiden kehittymistä. Reippaasti laajentuen malli ei tue maakuntakaavan keskeisiä periaatteita.</p>	<p>Porvoossa on nyt noin 51 100 asukasta, joista kaupungin keskisillä alueilla asuu noin 39600 asukasta. Rakennemallien väestömitoituksen lähtökohta on kaikissa malleissa sama: Vuonna 2050 Porvoossa on 70 000 asukasta ja kaupungin keskeisille alueille sijoittuu noin 15 000 uutta asukasta. Kuitenkin esimerkiksi Tilastokeskuksen väestöennusteessa Porvoon väestön arvioidaan supistuvan maltillisesti vuoteen 2040 mennessä. Koska rakennemallityön kasvuun perustuva lähtökohta ja Tilastokeskuksen ennuste poikkeavat toisistaan, on hyvä, että vaikutusten arvioinnissa on tutkittu herkkyystarkasteluiden kautta myös väestönkasvun minimivaihtoehtoa. Väestöä koskevat herkkyystarkastelut ja ennusteet on tärkeää huomioida edelleen myös osayleiskaavan laadinnassa.</p>

Liikkumisen ja liikenteen näkökulmasta rakennemallien ratkaisut tukevat hyvin Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavan ratkaisuja. Uudet naapurit ja Kaksi asemaa - yksi kaupunki vaikuttavat toimivilta ratkaisuilta; Itärataan on varauduttu, mutta liikenteellisestä rakenteesta saa toimivan vaikka juna-asema ei toteutuisikaan. Ympäristön arvojen huomioon ottaminen ja uuden kaupunkikerrostuman tuominen vanhan rakenteen jatkoksi edellyttää suunnittelulta ja toteutukselta erityisen korkeaa laatua, jotta kulttuuriympäristöarvot eivät vaarannu.

Maakuntakaavanäkökulmasta katsottuna voidaan muiden rakennemallivaihtoehtojen paitsi ”Reippaasti laajentuen” katsoa mukailevan voimassa olevan maakuntakaavan keskeisiä suunnitteluperiaatteita, kuten rakennemallien vaikutusten arvioinnissakin on todettu. Kuninkaanportin kukoistus -rakennemalli ei tosin nykytilanteessa Kuninkaanportin uuden yhdyskuntarakenteen laajenemissuunnan osalta tukeudu olevaan yhdyskuntarakenteeseen, mutta taustalla kaikissa rakennemalleissa onkin oletus, että Itärata ja Kuninkaanportin uusi asema toteutuvat. Maakuntakaavassa Itärata on osoitettu Pääradan ohjeellinen linjaus -merkinnällä ja Kuninkaanportin mahdollinen uusi asemanseutu uutena raideliikenteeseen tukeutuvana taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä. Itärata on kuitenkin maakuntakaavassa nähty pidemmän aikavälin hankkeena.

Alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä ilmastovaikutusten näkökulmasta parhaiten maakuntakaavan tavoitteisiin vaikuttaisivat vastaavan luonteeltaan keskittävimvät rakennemallivaihtoehdot ”Kaksi asemaa – yksi kaupunki” ja ”Uudet naapurit”. Näissä korostuvat nykyisen keskustan kehittäminen ja kasvun suuntaaminen olevaan yhdyskuntarakenteeseen sitä tehostaen. Tämä tukee ilmasto- ja muiden kestävyystavoitteiden saavuttamista.

Kuninkaanportin uuden yhdyskuntarakenteen laajenemisalueen kehittämiseen (”Kuninkaanportin kukoistus”) liittyy riskejä, jos uusi rata ja asema eivät toteudukaan. Tämä on tunnistettu myös rakennemallien vaikutusten arvioinnissa. Uuden asemanseudun kehittäminen monipuolisten toimintojen aitona, kaupunkimaisena alueena tarkoittaisi sitä, että arvioidusta kasvusta todella merkittävä osa sijoittuisi Kuninkaanportiin, jolloin olevan yhdyskuntarakenteen kehittäminen muualla jäisi merkittävästi vähäisemmäksi. Tällä saattaisi olla vaikutuksia olemassa olevan yhdyskuntarakenteen tehostamisella tavoiteltavien kestävyysyhytyjen saavuttamisen edellytyksiin (esim. lähipalveluiden ja joukkoliikenteen kehittäminen).

”Uudet naapurit” -rakennemalli perustuu olemassa olevan rakenteen tiivistämiseen. Vaihtoehto hyödyntää tehokkaasti olemassa olevaa infrastruktuuria ja luo potentiaalia esimerkiksi lähipalveluiden parantamiselle myös hieman etäämmällä keskustasta.

Vaihtoehto ”Reippaasti laajentuen” on luonteeltaan rakennetta hajauttava eikä se siten tue maakuntakaavan keskeisiä periaatteita, kuten keskusten tukemista, olevan yhdyskuntarakenteen tehostamista, kestävän liikkumisen edellytysten parantamista ja rakentamattomien alueiden vaalimista.

Liikkumisen ja liikenteen näkökulmasta rakennemallien ratkaisut tukevat hyvin Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavan ratkaisuja. Kaikissa rakennemalleissa on huomioitu seudulliset ja maakunnalliset tulevaisuuden liikenneratkaisut. Liikenteellisessä arvioinnissa tehty rakennesuositus, jossa on yhdistelmä rakennemalleista ”Uudet naapuri” ja ”Kaksi asemaa” vaikuttaa toimivalta ratkaisulta. Rakenteessa varauduttaisiin sekä Itäradan että läntisen keskustan aseman toteutumiseen, mutta rakenteesta saisi liikenteellisesti toimivan myös ilman junaliikenteen toteutumista.

Suunnittelualueella on valtakunnallisia kulttuuriympäristöarvoja, jotka ovat myös alueen merkittävä vetovoima- ja identiteettitekijä. Olevan yhdyskuntarakenteen kehittäminen voi tarkoittaa muutoksia myös arvokkaissa miljöökokonaisuuksissa. Esimerkiksi luonteeltaan keskittävimpään rakennemallivaihtoehtoon ”Kaksi asemaa – yksi kaupunki” sisältyy uusi lähijunaliikenteen asema ja siihen kytkeytyvää uutta maankäyttöä vanhankaupungin kupeessa, joen länsipuolella. Ympäristön arvojen huomioon ottaminen ja uuden kaupunkikerrostuman tuominen vanhan rakenteen jatkoksi edellyttää suunnittelulta ja toteutukselta erityisen korkeaa laatua.

Tiivistelmä

Uudenmaan ELY-keskus

Asukkaiden osallistaminen ja heidän näkemyksiensä käyttö suunnittelun keskeisenä lähtökohtona on hyvä ja tärkeä asia.

Uusi maankäyttö on tärkeää kytkeä olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja välttää hajauttavaa rakennetta. Liikenteen tulee perustua pyöräilyyn, kävelyyn ja joukkoliikenteeseen. Suunnittelun tulee tähdätä ilmastonmuutoksen ja sen vaikutusten hillintään (esim. hulevedet). Arvokkaat maisemat ja kulttuuriympäristöt tulee huomioida.

Iso osa suunnittelualueesta on maakuntakaavassa osoitettu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Yhdyskuntarakennetta tulee suunnittelumääräyksen mukaan tehostaa nykyiseen rakenteeseen, erityisesti keskuksiin ja asemanseutuihin tukeutuen. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä tulee parantaa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee turvata luonnon- ja kulttuuriympäristön erityisten arvojen säilyminen. Ekologisen verkoston kytkeytyminen verkoston ulkopuoliseen viherrakenteeseen tulee turvata. Kaupunkirakennetta tiivistettäessä tulee kiinnittää huomiota elinympäristön laatuun ja arvokkaisiin ominaispiirteisiin. Virkistysyhteydet ja -mahdollisuudet tulee turvata.

Yhteenveto

Lisäksi osayleiskaavan suunnittelualue on keskustatoimitojen aluetta. Suunnittelumääräykset tulee huomioida (tiivis, monipuolinen palveluiden, työpaikkojen ja asumisen keskittymä).

On hyvä huomioida skenaario, jossa itärata ei toteudu, tai se toteutuu vuoden 2050 jälkeen.

Liikenteen ja ympäristön kehittäminen

Liikenteen kannalta paras malli on Kaksi asemaa -yksi kaupunki, sillä se tukee kävelyä, pyöräilyä ja julkista liikennettä. Malli vähentää tehokkaimmin yksityisautoilua. Päinvastaisista syistä, Reippaasti laajentuen -malli tarjoaa vähiten hyviä edellytyksiä liikennejärjestelmän näkökulmasta. Lisäksi malli tarjoaa vähiten edellytyksiä itäradan toteuttamiselle.

Itärataan liittyvien epävarmuuksien takia tulisi jatkosuunnittelun pohjaksi valita malli tai mallien yhdistelmä, jonka rakennetta on mahdollista kehittää ja muuttaa jatkosuunnittelun aikana. Liikenteellinen arviointi tulee pitää kattavasti mukana osayleiskaavatyössä.

Ympäristön ja luonnon suojeleminen

Ympäristö- ja luonnonsuojelualueita Uudenmaan ELY-keskuksen alueella.

Jatkosuunnittelussa tulee melun lisäksi huomioida tärinäkysymykset ja kartoittaa mahdolliset riskialueet sekä mahdollinen runkomelu. Virkistysalueet ja -reitit sekä alueet joilla ohjearvot alittuvat tulee huomioida. Muilta osin meluun liittyvät kysymykset on esitetty jo aloitusvaiheen viranomaineuvottelun muistiossa.

Luonnon kannalta on tärkeää että olevia ekologisia yhteyksiä ja verkostoja ei heikennetä (keskustan alueella ja reunoilla sekä Porvoonjoen rannoilla). Väyliä kävelylle ja pyöräilylle voidaan toteuttaa viherkäytävälle. Luonnon monimuotoisuudelle tärkeät alueet toimivat myös virkistysalueina ja käyttöpaineen kasvuun tulee varautua.

Yleiskaavoituksessa maankäytön ratkaisujen ilmastovaikutukset näkyvät isolta osin liikennemäärissä ja kulkumuotojakaumassa. Tiivistyvä kaupunkirakenne on ilmastotavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta perustelluin vaihtoehto. Kuninkaanportin kukoistus -mallin luontovaikutuksissa puhutaan metsäkadosta, mutta tätä ei ole huomioitu ilmasto-osiossa. Tätä on hyvä täsmentää jatkotyössä. Osayleiskaavan jatkosuunnittelussa ilmastovaikutuksien hillitsemiseksi voitaisiin esittää energiaratkaisujen yleislinjauksia. Erityisesti uusien asuinalueiden jatkosuunnittelua tukisi niille laadittava energiasuunnitelma. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen osalta tulee huomioida muutakin kuin hulevesiin liittyvät vaikutukset.

Ympäristön ja luonnon suojeleminen

Mallit, joissa pohjavesialueille osuu vähiten rakentamista ovat pohjaveden suojelun kannalta parhaat. Reippaasti laajentuen on heikoin malli tästä näkökulmasta. Jatkosuunnittelun ostalta tulisi olla selvitys vedenhankinnan ja jäteveden käsittelyn kapasiteetin riittävyyydestä. MRL 39 §:n sisältövaatimukset tulee huomioida.

Lausunto kokonaisuudessaan

<p><i>(Tiivistelmä lausunnosta löytyy lausunnon lopusta "lopuksi"-otsikon alta.)</i></p> <p>Lähtökohta</p> <p>Rakennemallityötä on tehty osana Porvoon keskeisten alueiden osayleiskaavan päivitystä. Työ käynnistyi porvoolaisten osallistamisella heille kohdistetulla kyselyllä. Kaupunkilaisia pyydettiin ottamaan kantaa kaupungin kehittämiseen. Kaupungin kooksi toivottiin 60000–70000 asukasta ja kasvu suunniksi keskustan länsi- ja lounaispuolta. Myös nykyistä rakennetta voisi tiivistää ja Itärataan tulisi varautua. Hieman yli puolet kaupunkilaisista haluaisi aseman ympäristöön tiivistä kaupunkirakennetta, kuten asumista, palveluita ja työpaikkoja ja liki puolet vain työpaikka- ja palvelurakentamista. Elinvoimaisimpina alueina pidetään keskustaa, Vanhaa Porvoota ja Länsirantaa. Yritystoiminnalle suotuisimpina pidetään muun muassa Kuninkaanporttia ja Tarmolaa. Virkistysalueina arvostetaan muun muassa Porvoonjoen rantoja, Kokkoniemeä, Sikosaarta, Ruskista, Gammelbackan ja Haikkoon metsiä sekä Telegrafbergetiä. ELY-keskus pitää hyvänä ja tärkeänä asukkaiden osallistamista ja heidän näkemyksiään yhtenä suunnittelun keskeisenä lähtökohtana. Asukaskyselyn perusteella kaupunkisuunnittelu laati viisi varsinaista rakennemallia ja yhden määrittelemättömän vaihtoehdon, joita käsiteltiin kaupunginvaltuuston työpajassa. Lopulliseksi määräksi valikoitui neljä rakennemallia, jotka tehtiin tietoisesti toisistaan selvästi poikkeavaksi; Kuninkaanportin kukoistus, Kaksi asemaa – yksi kaupunki, Uudet naapurit ja Reippaasti laajentuen. Kaikissa rakennemalleissa oletetaan, että Itärata toteutuu. Porvoon tavoitteena on 70000 asukasta vuoteen 2050 mennessä, joista keskeisillä alueilla asuu 15000. Työpaikkoja on 31500, joista keskeisillealueille sijoittuu 7000 uutta työpaikkaa.</p> <p>Rakennemallit</p> <p>Kuninkaanportin kukoistuksessa kaupungin kasvu ohjataan länteen Kuninkaanportin suuntaan. Aseman ympäristöön syntyy uusi tiivis kaupunginosa, jossa on asumista, palveluita ja työpaikkoja. Asemalle pääsee julkisella liityntäliikenteellä. Kaksi asemaa – yksi kaupunki -rakennemalli rakentuu kahden aseman varaan. Kaukojuna-asema sijaitsee Kuninkaanportissa ja lähijunaasema esimerkiksi Hattulassa. Kaupunkirakenne tiivistyy keskustan ja sen läheisyydessä sijaitsevan aseman ympärille. Kuninkaanporttiin sijoittuu vain palveluita ja työpaikkoja. Uudet naapurit -rakennemallissa kaupunkirakennetta tiivistetään ohjaamalla se olemassa oleville rakennetuille alueille. Olemassa olevaa infrastruktuuria hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti. Keskusta on pääkeskus, mutta alueella on myös lähikeskuksia palveluineen. Virkistys- ja viheralueverkosto säilyy ja laajenee. Uusia rakennusalueita muodostuu maltillisesti. Rakentamisen alta poistuva metsikkö korvataan toisaalla. Reippaasti laajentuen -rakennemalli mahdollistaa kaupungin kasvamisen joka suuntaan ja uusia alueita otetaan rakentamisen käyttöön. Liikennöinti nojautuu yksityisautoiluun.</p> <p>Rakennemallien arviointi</p> <p>Rakennemallien arvioinnin teki FCG Finnish Consulting Group Oy. Rakennemalleja arvioitiin pääasiassa keskeisten kaupunkialueiden, mutta myös Itä-Uudenmaan näkökulmasta. Vaikutuksia arvioitiin alueja yhdyskuntarakenteeseen, liikenteeseen ja liikkumiseen, maisemaan, kulttuuriympäristöön ja luontoon, ilmastoon, asukkaiden arkeen ja elinoloihin, palveluihin sekä keskustan kehittämiseen kaava- ja kuntatalouteen sekä Porvoon elinvoimaan ja elinkeinoihin. Arviointi tehtiin yleispiirteisellä tarkkuustasolla. Arviointiselvityksen mukaan yhdyskuntarakenteen kannalta parhaat rakennemallit ovat Uudet naapurit ja Kaksi asemaa - yksi kaupunki. Ne tukevat eheytyvän yhdyskuntarakenteen kehittymistä. Kuninkaanportin kukoistus ei kaikilta osin tue yhdyskuntarakenteen tiivistymistä ja täydentymistä, eikä Porvoon keskustan toiminnallista kehittymistä. Reippaasti laajentuva vaihtoehto hajauttaa yhdyskuntarakennetta. ELY-keskus tarkastelee alla rakennemalleja yhdyskuntarakenteen, liikenteen, melun, ilmastonmuutoksen, ympäristön ja viherrakenteen, vesiensuojelun, vesihuollon, rakennettavuuden ja kulttuuriympäristön näkökulmasta.</p> <p>Yhdyskuntarakenne</p> <p>Yhdyskuntarakenteen kannalta oleellista on kytkeä uusi maankäyttö olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja välttää hajauttavaa rakennetta. Liikenteen tulee perustua hyvään joukkoliikenteeseen sekä pyöräilyn ja kävelyyn. Suunnittelun tulee tähdätä ilmastonmuutoksen hillintään ja siitä johtuvien vaikutusten, kuten lisääntyvien sateiden ja niistä johtuvien hulevesien hallintaan. Yhdyskuntarakenteen tiivistämisessä ja täydentämisessä tulee huomioida arvokkaat maisemat ja kulttuuriympäristöt. Alueen yleiskaavallista suunnittelua ohjaa voimassa oleva maakuntakaava, jonka suunnittelumääräyksillä alueen maankäyttöä ohjataan. Siksi onkin tärkeää, että rakennemallit edistävät osayleiskaavatyötä maakuntakaavan tarkoittamalla tavalla.</p> <p>Maakuntakaava</p> <p>Uusimaa 2050 maakuntakaavan epävirallisessa yhdistelmässä / Itä- Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa iso osa alueesta on osoitettu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Suunnittelumääräyksen mukaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen yhdyskuntarakennetta tulee tehostaa nykyiseen rakenteeseen, erityisesti keskuksiin ja asemanseutuihin tukeutuen ja joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parantaen. Vyöhykettä tulee kehittää tiiviinä ja monipuolisena asumisen, työpaikkojen, palveluiden ja viherrakenteen kokonaisuutena ympäristön erityiset arvot huomioon ottaen.</p> <p>Ympäristön ja luonnon suojeleminen</p> <p>Vyöhykkeen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee turvata luonnon- ja kulttuuriympäristön erityisten arvojen säilyminen sekä edistää ekologisen verkoston kytkeytmistä vyöhykkeen ulkopuoliseen viherrakenteeseen. Tiivistettäessä yhdyskuntarakennetta on kiinnitettävä huomiota vyöhykkeen arvokkaisiin ominaispiirteisiin ja elinympäristön laatuun. Lisäksi tulee turvata riittävät virkistysmahdollisuudet sekä virkistysyhteydet vyöhykkeen sisällä ja sen ulkopuolelle.</p> <p>Ympäristön ja luonnon suojeleminen</p> <p>Lisäksi alue on keskustatoimintojen aluetta. Suunnittelumääräyksen mukaan aluetta on kehitettävä tiiviinä ja toiminnallisesti monipuolisena palveluiden, työpaikkojen ja asumisen keskittymänä ottaen huomioon sekä asumisen että elinkeinoelämän tarpeet. Alueen sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siten, että keskustatoimintojen alue muodostaa toiminnallisesti yhtenäisen keskustahakuisiin toimintoihin painottuvan kokonaisuuden. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota alueen saavutettavuuteen joukkoliikenteellä sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamiseen. Suunnittelussa on osoitettava riittävät alueet henkilöautojen ja polkupyörien paikalliselle liityntäpysäköinnille pääkaupunkiseudun ulkopuolella ja polkupyörien liityntäpysäköinnille pääkaupunkiseudulla.</p>	
--	--

Tiivistelmä	Lausunto kokonaisuudessaan
Uudenmaan ELY-keskus (jatkuu)	
<p>Tiivis, keskittynyt yhdyskuntarakenne kohdistaa vesitöjen haitat rajatulle alueelle ja mahdollistaa tehokkaat toimenpiteet kuormituksen vähentämiseen. Tiivis rakenne kohdistaa rantavyöhykkeille lisääntynyttä virkistyskäyttöpainetta. Näitä haittoja voidaan vähentää tarkemman tason maankäytön ohjauksella.</p>	<p>Keskuksen kehittämisessä tulee vaalia ja hyödyntää ympäristön erityis- ja ominaispiirteitä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota hulevesien hallintaan ja varauduttava sään ääri-ilmiöihin. Alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.</p>
<p>Sulfaattimaiden ottaminen tarkasteluun on hyvä asia. Pilaantuneiden maiden olemassaolo tiedostettiin viranomaisneuvottelussa.</p>	<p>Kuninkaanportti on osoitettu uudeksi raideliikenteeseen tukeutuvaksi taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Suunnittelumääräyksen mukaan uuden raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen maankäyttö sekä uuden tai olevan raideliikenneyhteyden ja uuden aseman suunnittelu tulee kytkää toisiinsa. Vyöhykkeelle ei tule suunnitella sellaista alueidenkäyttöä, joka estää tai merkittävästi haittaa alueen tulevaa kehittämistä tiiviiksi, monipuolisia toimintoja ja palveluita mahdollistavaksi, raideliikenteeseen tukeutuvaksi taajama-alueeksi. Vyöhykkeellä tulee kiinnittää erityistä huomiota kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiin.</p>
<p>Keskustan ja sen lähialueen kehittäminen on kulttuuriympäristön kannalta kestävin vaihtoehto. Kuninkaanportin kehityessä sen yhteensovittaminen maisemallisesti arvokkaiden peltoalueiden ja Porvoonjokilaakson kartano- ja kylämaiseman valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön kanssa tulee kiinnittää erityistä huomiota. Täydennysrakentamisessa tulee huomioida valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen, maisema-alueiden ja Kansallisen kaupunkipuiston ominaispiirteiden turvaaminen.</p>	<p>Liikenne</p> <p>ELY-keskuksen näkemyksen mukaan kaikki neljä rakennemallia tulevat vaikuttamaan alueen liikenteeseen, sen suuntautumiseen ja uusien liikenneyhteyksien luomiseen. Esitellyt rakennemallit pohjautuvat nykyiseen liikennejärjestelmään ja sen vähitellen tapahtuvaan kehittämiseen. Suuri taustatekijä kaikissa rakennemalleissa on mahdollisen Itäradan toteutuminen. Itärata sisältyy maakunnallisesti merkittävänä ratakannkeena Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (2021) mutta hankkeen toteuttamisesta tai sen rakentamisen ajankohdasta ei vielä ole päätetty. Tämän vuoksi rakennemallien arvioinnissa on huomioitava myös epävarmuustekijät, jotka saattavat vaikuttaa mallien kokonaisuvauan. Esimerkiksi on hyvä jo ennalta arvioida seurauksia, mikäli Itärata toteutuu vasta vuoden 2050 jälkeen tai ei toteudu ollenkaan.</p> <p>Liikenteen ja liikennejärjestelmän näkökulmasta rakennemalli kaksi asemaa antaa eniten myönteisiä vaikutuksia. Malli tarjoaa arvioinnin mukaan parhaimmat mahdollisuudet kävelylle, pyöräilylle sekä joukkoliikenteen käytettävyydelle. Lisäksi malli vähentää tehokkaimmin henkilöautoilua. Myös uusien asuinalueiden saavutettavuus sekä yhteydet yleiskaava-alueen ulkopuolisilta alueilta muotoutuvat hyviksi. Heikkoutena tässä rakennemallissa puolestaan ovat liikenneyhteyksien rakentamisen ja hoidon kustannukset. Nämä voivat olla jopa samaa tasoa kuin rakennemallissa reippaasti laajentuen.</p>
<p>Kaksi asemaa - yksi kaupunki ja Uudet naapurit ovat kehityskelpoisimmat mallit. Uudet naapurit mallin osalta tulee harkita tiivistämisen painopisteet, sillä mitä kauemmaksi keskusta-alueesta maankyttöä - vaikka tiivistävääkin - osoitetaan, tuottaa ratkaisu kokonaisuuden kannalta osittain hajauttavaa yhdyskuntarakennetta.</p>	<p>Vähiten hyviä edellytyksiä liikennejärjestelmän näkökulmasta tarjoaa rakennemalli reippaasti laajentuen. Tämä rakennemalli ei tue kokonaisuutena kävelyn ja pyöräilyn edistämistä, eikä joukkoliikenteen järjestämistä. Tässä mallissa myös esimerkiksi joukkoliikenteen kustannukset voivat kohota suuriksi, eikä malli tue ikääntyvän väestön liikkumistarpeita. Lisäksi rakennemalli reippaasti laajentuen tarjoaa vähiten edellytyksiä Itäradan toteuttamiselle. Tämän rakennemallin lähtökohtana on, että Itärataan ja Kuninkaanportin asemaan varaudutaan, mutta uusi rata ja asema eivät vaikuta kaupunkirakenteeseen. Itärata asemineen olisi kuitenkin niin merkittävä kehittämisinvestointi, ettei sitä olisi mielekästä toteuttaa, mikäli sitä ei hyödynnettäisi kaupunkirakenteen kehittämisessä.</p>
<p>Kaksi asemaa - yksi kaupunki vaikuttaa toteuttavat parhaiten maakuntakaavan tavoitteita, mutta malli vaatii vahvan asukasohjan. Kuninkaanportin kukoistus -mallilla on kaupunkirakennetta hajauttava vaikutus sekä negatiivisia vaikutuksia keskustan kehittämiseen. Itäradan toteutumiseen liittyy riskitekijöitä.</p>	<p>Koska Itäradan ja sen asemien toteutuminen on vielä aikataulullisesti epävarmaa, tulisi jatkosuunnittelun pohjaksi valita sellainen rakenne malli tai jopa rakennemallien yhdistelmä, jonka rakennetta on mahdollista kehittää ja muuttaa jatkosuunnittelun aikana. Liikenteellistä arviointia tulee tehdä kaikissa suunnittelun eri vaiheissa. Erityisesti joukkoliikenteen merkitys ja sen kehittäminen on pidettävä kattavasti mukana.</p>
<p>Aseman-seutujen kehittämisen osalta on tärkeää että niiden rakentumiseen kytketään ajoitusmääräys ja että joukkoliikenteestä on riittävä varmuus.</p>	
<p>Reippaasti laajentuen mallia ei tule edistää. On hyvä että hulevedet on huomioitu vaikutustenarvioinnissa. Herkkyystarkastelun perusteella keskustan ja olemassa olevien kaupunginosien kehittäminen ja tiivistäminen vaikuttaisi kielvöllisimmalta ja vähiten riskialtiilta.</p>	<p>Melu</p> <p>Yleiskaava meluntorjunnan kannalta merkittävin kaavoituksen vaihe. Rakennemallien pohjautuessa vahvasti Itärataan tulisi osayleiskaavan jatkosuunnittelussa huomioida myös ääriolosuhteiden ja kartoittaa mahdolliset riskialueet sekä mahdollinen runkomelu. Virkistysalueet ja -reitit sekä alueet, joilla ohjearvot alittuvat tulisi niin ikään huomioida osayleiskaavassa sekä varmistaa niiden riittävyys ja saavutettavuus. Muutoin ELY-keskus viittaa osayleiskaavan aloitusvaiheen viranomaisneuvottelun muistioon.</p>
<p>Viherrakenne ja luonto</p>	
<p>Luontoarvojen näkökulmasta on erityisen tärkeää, että olemassa olevia ekologisia yhteyksiä ja verkostoja ei heikennetä. Tämä tarkoittaa yhtenäisten viherkäytävien säilyttämistä keskustan alueella sekä viheralueita keskustan reunoilla ja Porvoonjoen rannoilla. Kevyenliikenteen kulkuyäilyä on mahdollista toteuttaa viherkäytävillä. Luonnon monimuotoisuudelle tärkeät alueet toimivat myös virkistysalueina, joten virkistyskäyttöpaineen kasvuun tulisi varautua retkeilyinfrastruktuurin ylläpitämisen ja kehittämisen kautta.</p>	
<p>Ilmastonmuutos</p>	
<p>Ilmastonäkökulmat on tuotu hyvin esille ja vaikutusten hallintakeinoja on esitetty. Vaihtoehtojen vertailu on yleispiirteisesti selkeää ja tulokset vaikuttavat oikeansuuntaisilta. Uudenmaan maakunta ja myös Porvoon kaupunki tavoittelevat hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä. Vuoden 2030 jälkeen päästövähennystavoitteet kiristynevät edelleen. Ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi jokaisessa kaavassa on tarpeen tutkia ratkaisut päästöjen minimoimiseksi. Rakennemalleissa ilmastovaikutuksia on tarkasteltu ja eri rakennemallien ilmastovaikutuksia on vertailtu.</p>	
<p>Yleiskaavoituksessa maankäytön ratkaisujen ilmastovaikutukset näkyvät isolta osin liikennemäärien ja kulkumuotojakaumien kautta ja tämä tulee esiin myös kyseisten rakennemallien vaikutusten arvioinnista ja vertailusta. Tiivistyvä kaupunkirakenne on ilmastotavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta perustelluin vaihtoehto. Raportin maankäytön jatkosuunnittelussa huomioitaviin seikkoihin on kirjattu ansiokkaasti ilmastotavoitteiden huomiointi jatkosuunnittelussa. Kuninkaanportin kukoistus -vaihtoehdon luontovaikutuksissa esiin tuotua metsäkatoa ei ole huomioitu ilmastovaikutusten arvioinnissa. Ilmastovaikutuksiin on metsäkadon sijaan merkitty ”Täydentävä rakentaminen tukee hiilinielujen ja -varastojen säilymistä” ja jää epäselväksi, ovatko vaihtoehdon ilmastovaikutukset pääosin myönteiset kuten raportissa esitetään. Tätä on hyvä täsmentää jatkotyössä.</p>	
<p>Osayleiskaavan jatkosuunnittelussa ilmastovaikutuksien hillitsemiseksi voitaisiin esittää energiaratkaisujen yleislinjauksia. Vähähiilisen energiaratkaisujen osalta erityisesti uusien asuinalueiden jatkosuunnittelua tukisi niille laadittava energiasuunnitelma, joka käsitelisi alueille sopivia energiantuotantotapoja, energiajärjestelmää ja energiaratkaisujen ohjausta. Ilmastonmuutoksen sopeutumisen näkökulmasta voitaisiin huomioida myös muitakin, kun hulevesiin liittyviä vaikutuksia.</p>	

Tiivistelmä	Lausunto kokonaisuudessaan
<p>Uudenmaan ELY-keskus (jatkuu)</p>	<p>Pohjavesi ja vesihuolto</p> <p>Pohjavesialueet ja niiden tärkeys Porvoon vedenhankinnalle on tunnistettu. Mallit, joissa pohjavesialueille sijoittuu vähiten rakentamista ja muita toimintoja, ovat pohjaveden suojelun kannalta parhaat vaihtoehdot. Reippaasti laajentuen -rakennemalli vaikuttaa pohjavesien kannalta heikommalta vaihtoehdolta.</p> <p>Vesihuoltoverkostojen laajenemistarpeet on otettu hyvin huomioon rakennemallien vaikutusten arvioinnissa. Jatkosuunnittelun osalta yleiskaavassa tulisi olla selvitys vedenhankinnan ja jäteveden käsittelyn kapasiteetin riittävydestä. Yleiskaavaa laadittaessa on myös otettava huomioon MRL 39§:n sisältövaatimukset, jotka edellyttävät vesihuollon tarkoituksenmukaisen järjestämisen huomioimista.</p> <p>Vesien suojele</p> <p>Päälystetyiltä alueilta tulevien hulevesien on todettu kuormittavan taajamien vesistöjä ja pienvesiä haitta-aineilla. Tiivis, keskittynyt yhdyskuntarakenne kohdistaa haitat rajatulle alueelle ja mahdollistaa tarvittaessa tehokkaat toimenpiteet kuormituksen vähentämiseen ja pintavesien tilan parantamiseen. Riittäväillä toimenpiteillä tämä on yleensä vesiensuojelun edistämisen kannalta hyvä ratkaisu. Tiiviin kaupunkirakentamisen malleissa kaupunkivesistöjen rantavyöhykkeille kohdistuu lisääntyvää virkistyskäyttöpainetta, jonka haittoja voidaan kuitenkin vähentää tarkemman tason maankäytön ohjauksella. Laajalle alueelle ja etenkin rantojen läheisyyteen levittäytyvä kaupunkirakenne asettaa haasteita vesiensuojelulle ja edellyttää tehokkaita toimenpiteitä näiden haittojen estämiseksi.</p> <p>Rakennettavuus</p> <p>Sulfaattimaiden ottaminen tarkasteluun on hyvä asia, vaikka ne välttämättä eivät vaikuta parhaan mallin valinnan lopputulokseen. Niiden mukana oleminen osana suunnittelua olisi kuitenkin hyvä. Mahdolliset pilaantuneet maat eivät ole tässä vaiheessa mukana tarkastelussa, mutta niiden olemassa olo on tiedostettu osayleiskaavan viranomaisneuvottelussa.</p> <p>Kulttuuriympäristö</p> <p>Keskustan ja sen lähialueiden kehittäminen on kulttuuriympäristön kannalta kestävin vaihtoehto. Kuninkaanporttiin sijoittuva asemanseutu sekä sen ympärille rakentuva kaupunginosa tai työpaikka- ja palvelukeskittymä tulevat muuttamaan voimakkaasti ympäristöä. Uuden rakenteen yhteensovittamiseen maisemallisesti arvokkaiden peltoalueiden ja esimerkiksi Porvoonjokilaakson kartano- ja kylämaiseman valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön kanssa tulee kiinnittää erityistä huomiota. Kaupunkialueiden täydennysrakentamisessa on myös syytä kiinnittää huomiota etenkin valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen, maisema-alueen sekä Kansallisen kaupunkipuiston ominaispiirteiden turvaamiseen ja uuden maankäytön vaikutuksiin niihin. On hyvä, että mainittuihin seikkoihin on kiinnitetty huomiota rakennemallien vaikutusten arvioinnissa.</p> <p>Lopuksi</p> <p>ELY-keskus katsoo, että rakennemalleista Kaksi asemaa – yksi kaupunki ja Uudet naapurit ovat kehityskelpoisimpia. Jälkimmäisen osalta tulee tunnistaa tiivistämisen painopistealueet. Mitä kauemmaksi keskusta-alueesta maankäyttöä - vaikka tiivistäväkin - osoitetaan, tuottaa ratkaisu kokonaisuuden kannalta osittain hajauttavaa yhdyskuntarakennetta. Ensin mainittu rakennemalli vaikuttaa toteuttavan parhaiten maakuntakaavan tavoitteita, mutta mallin toteuttaminen edellyttää vahvaa asukasohjaa.</p> <p>Kuninkaanportin kukoistus on ongelmallisempi sen kaupunki- ja yhdyskuntarakenteesta irrallisen sijaintinsa vuoksi, minkä vuoksi sillä olisi yhdyskunta- ja kaupunkirakennetta hajauttava vaikutus. Se saattaa vaikuttaa myös keskustan kehittämiseen negatiivisesti. Toisaalta sillä on positiivisia liikennevaikutuksia. Mutta Itäradan toteutumisen epävarmuus huomioiden sen toteutumiseen liittyy riskitekijöitä. Aseman-seutujen kehittämisen osalta on tärkeää, että varsinaisessa kaavatyössä niiden rakentamiseen kytketään ajoitusmääräys ja että joukkoliikenteestä on riittävä varmuus. Toisin sanoen rakentamisen voi aloittaa, kun ratayhteyden ja aseman rakentaminen on alkanut ja junan liikennöinnistä on varmuus.</p> <p>Reippaasti laajentuen vaihtoehto olisi yhdyskunta- ja kaupunkirakennetta voimakkaasti hajauttavana, yksityisautoiluun rakentuvana ja uusiin alueisiin rakentuvana haitallinen, eikä sitä tule tästä johtuen edistää. Uudisrakentamisen osalta on hyvä, että rakennemallien tarkastelussa on kiinnitetty huomiota hulevesien hallintaan. Sademäärien on ennustettu kasvavan ja uudisrakentaminen ilman asianmukaista hulevesien hallintaa saattaa aiheuttaa pahenevia tulvaongelmia ja lisätä ojien kuormitusta.</p> <p>Rakennemallien arvioinnin yhteydessä tehty herkkyystarkastelu eri asukasääräskenaarioiden sekä Itäradan toteutumatta jäämisen osalta antavat arvokasta tietoa lopullisen ratkaisun tekemiseksi. Keskustan ja olemassa olevien kaupunginosien kehittäminen ja tiivistäminen vaikuttaisi eri herkkyystarkastelun vaihtoehtojen perusteella kehityskelpoisimmalta ja vähiten riskialttiilta. Rakennemallit on laadittu taiten ja niiden arviointi on tehty laadukkaasti. Tehty työ antaa hyvät lähtökohdat jatkosuunnittelulle.</p>
Liikenne- ja viestintävirasto	
<p>Ei lausuttavaa</p>	<p>Porvoon kaupungin kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta lausuntoa koskien asiaa: Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava, Unelmien Porvoon 2050, Rakennemallit ja mallien vaikutusten arviointi. Todetaan, että Traficomilla ei ole asiasta lausuttavaa.</p>
Suomenlahden merivartiosto	
<p>Ei lausuttavaa</p>	<p>Suomenlahden merivartiosto on perehtynyt Porvoon kaupungin lausuntopyyntöön koskien keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavaa erityisesti merivartioston toimintojen ja laissa säädettyjen tehtävien suorittamisen näkökulmasta. Suomenlahden merivartiosto toteaa, ettei sillä ole lausuttavaa osayleiskaavaan. Suomenlahden merivartiosto kiittää mahdollisuudesta tutustua ja lausua osayleiskaavan sisältöön.</p>
Suomen Erillisverkot -konserni	
<p>Ei lausuttavaa</p>	<p>Viitaten lausuntopyyntöönne 29.9.2022 koskien Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava, rakennemallit. Hankkeella ei ole vaikutusta Suomen Erillisverkot Oy:n Verkko-operaattoripalvelut liiketoimintaan.</p>