

Y3

Minkälainen on unelmien Porvoo vuonna 2050?

TIIVISTELMÄ

Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava ohjaa Porvoon kaupunkimaisesti rakennettun alueen ja sen kehysalueen maankäyttöä vuoteen 2050 saakka. Suunnittelualue kattaa noin 134 km², ja siellä asuu lähes 80 % kaupungin väestöstä. Kaava korvaa vuonna 2004 hyväksytyn osayleiskaavan, mutta laajentaa sen kaava-aluetta länteen ja pohjoiseen. Kaava laaditaan oikeusvaikutteisena.

Suunnittelu käynnistyi keväällä 2021 asukkaiden omilla suunnitelmilla ja Unelmien Porvoo 2050 -kyselyllä. Sen pohjalta laadittiin rakennemalleja, joista suosituimmaksi nousi ”Kaksi asemaa – yksi kaupunki”. Mallista ja toiseksi parhaasta vaihtoehdosta ”Uudet naapurit” yhdistettiin tavoitteellinen rakennemalli, joka hyväksyttiin kaupunkikehityslautakunnassa syyskuussa 2024. Kaavaluonnos perustuu laajoihin selvityksiin ja vaikutusten arviointeihin.

Keskeinen kaupunkialue on tarkoitettu kaikkien porvoolaisten, myös kylien ja haja-asutusalueiden asukkaiden, viihtyisäksi ja toimivaksi keskukseksi. Osayleiskaavan tavoitteena on, että kaupunki kasvaa, laajentuu ja tiivistyy yhtenäisenä nykyisen keskustan ympärille, ja keskusta toimii selkeänä kaupungin pääkeskuksena.

Uusi rakentaminen ohjataan merkittävilta osin jo rakennetuille ja täydentyville alueille olemassa olevan infrastruktuurin ja palvelujen äärelle. Rakentamiselta edellytetään, että taloudellinen, sosiaalinen ja ekologinen kestävyys otetaan huomioon. Erilaisiin elämäntilanteisiin tarjotaan monipuolisia asumisen vaihtoehtoja omaleimaisessa porvoolaisessa ympäristössä. Kaava mahdollistaa 15000 uuden asukkaan sijoittumisen kaava-alueelle vuoteen 2050 mennessä.

Virkistys- ja viheralueverkoston yhtenäisyyttä, laajuutta ja saavutettavuutta kehitetään osana kaupunkirakennetta. Viheralueverkoston muodostavat joet, meri ja järvien rannat sekä metsäalueet. Viheralueet kattavat suurimman osan kaava-alueesta, ja lähes kaikilla asukkailla on enintään 300 metrin etäisyys viheralueelle. Kansallinen kaupunkipuisto yhdistää luonnon, kulttuuriympäristön ja virkistykseen arvot. Porvoonjoen kaupunkirantoja kehitetään kaupunkilaisten yhteiseksi olohuoneeksi.

Kaava ohjaa sopeutumista ilmastonmuutokseen, hulevesien hallintaa ja kaupunkivihreän lisäämistä. Tavoitteena on vähintään 30 % latvuspeittävyys eri kaupunginosissa, ja kaavassa on tunnistettu myös luonnon ennallistamiseen soveltuvia alueita.

Yritystoiminnan alueet ovat vetovoimaisia, ja tulevaisuuden toimitilarapeisiin varaudutaan kehittämällä keskustaa ja työpaikka-alueita Tarmola-Kaupunginhakaa, Kuninkaanporttia, Ölstensiä ja Tolkista. Porvoon on tulevaisuudessakin itäisen Uudenmaan kaupallinen pääkeskus. Kuninkaanportti ja Tarmola ovat seudullisesti merkittäviä tilaa vaativan kaupan kauppapaikkoja. Keskusta toimii keskustahakuisen erikoistavarakaupan, päivittäistavarakaupan ja kulttuuripalvelujen keskuksena.

Kaavassa varaudutaan Itärataan. Kaavaluonnos esittelee kolme vaihtoehtoista ratalinjasta asemineen. Tiivistyvä ja täydentyvä kaupunkirakenne parantaa joukkoliikenteen edellytyksiä. Arkiliikkuminen pyörällä ja kävellen on vaivatonta, ja uudet katuyhteydet parantavat liikenteen sujuvuutta ja keventävät keskustan lisäkuormittumista. Autoliikenteen sujuvuutta parannetaan mm. uusilla silloilla moottoritien ja Porvoonjoen yli sekä itäisellä ohitustiellä.

Kaavaluonnos asetetaan nähtäville osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti ja siitä pyydetään lausuntoja laajasti. Asukkaat voivat antaa palautetta myös kyselyssä tai työpajoissa. Palautetta toivotaan mahdollisimman paljon, jotta kaavatyötä voidaan viedä eteenpäin kohti kaavaehdotusta.

Selostuksen sisällysluettelo

TIIVISTELMÄ	2
Selostuksen sisällysluettelo	3
1 Johdanto	5
1.1 Osayleiskaavatyön vaiheet ja vuorovaikutus	5
1.2 Aloitusvaihe	6
1.3 Valmisteluvaihe	6
1.3.1 Rakennemallit	6
1.3.2 Kaavaluonnos	8
1.4 Luonnoksesta ehdotukseen	9
1.5 Ehdotuksesta hyväksyntään	9
2 Osayleiskaavan tavoitteet vuoteen 2050	9
3 Osayleiskaavaratkaisu	11
3.1 Siniviherrakenne	11
3.1.1 Pohjavesi	12
3.1.2 Luonnonsuojelu ja arvokkaat luontokohteet	12
3.1.3 Virkistysalueet	12
3.1.4 Maa- ja metsätalousalueet	14
3.1.5 Ekologinen kompensatio	14
3.2 Kulttuuriympäristöt	15
3.2.1 Merkittävät kulttuuriympäristöt ja arvokkaat maisema-alueet	15
3.2.2 Muinaismuistot	16
3.3 Asumisen alueet	17
3.3.1 Monipuoliset asumisen alueet	17
3.3.2 Kylä-, haja- ja vapaa-ajan asumisen alueet	18
3.4 Elinvoima	20
3.4.1 Keskusta	20
3.4.2 Työpaikka-alueet	20
3.4.3 Lähipalvelualueet ja palvelujen alueet	21
3.4.4 Julkiset palvelut	21
3.4.5 Kaupan ratkaisu	22
3.5 Liikkuminen	23
3.6 Itärata ja sen asemavaihtoehdot	24

3.7 Ilmastonmuutokseen sopeutuminen	25
3.8 Ympäristöhäiriöt	25
3.8.1 Melu	25
3.8.2 Suuronnettomuusvaarallisen teollisuuden huomioiminen	25
3.8.3 Maaperä	26
3.9 Yhdyskuntatekniikka	26
4 Osayleiskaavaratkaisun suhde laajempiin tavoitteisiin	28
4.1 Alueidenkäyttölaki	28
4.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	28
4.3 Maakuntakaava	29
4.3.1 Taajamat, elinkeinot ja kauppa	29
4.3.2 Liikenneyhteydet	30
4.3.3 Ympäristön voimavarat ja vetovoima	30
4.3.4 Tekninen huolto, energia ja ympäristöhäiriöt	31
4.4 Porvoon kaupunkistrategia	31
5 Osayleiskaavan vaikutukset	32
5.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön	32
5.2 Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon	33
5.3 Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin	34
5.4 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen	35
5.5 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön	38
5.6 Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen	38
5.6.1 Hypermarket-tarkastelu	39
6 Nykytilanteen kuvaus	39
6.1 Alue- ja yhdyskuntarakenne	39
6.2 Väestö ja asuminen	41
6.3 Elinkeinot ja työpaikat	41
6.4 Palvelut	42
6.4.1 Kaupalliset palvelut	42
6.4.2 Julkiset palvelut	43
6.5 Liikenne ja liikkuminen	43
6.5.1 Saavutettavuus ja kulkutavat	43
6.5.2 Liikkumistarpeet ja kulkutavat	43

6.5.3	Pysäköinti.....	44
6.5.4	Raideliikenne ja tulevaisuuden näkymät.....	44
6.5.5	Satamat, laiva- ja veneväylät.....	44
6.6	Maisemarakenne ja -arvot.....	44
6.7	Ilmasto ja ilmastomuutos.....	46
6.8	Vesistöt ja valuma-alueet.....	46
6.9	Kasvillisuus ja luontotyytit	47
6.10	Eläimistö	47
6.11	Ekologinen verkosto ja arvokkaat luontoalueet	48
6.12	Viher- ja virkistysalueet.....	49
6.13	Rakennettu ympäristö.....	50
6.13.1	Arvokkaat kulttuuriympäristöt.....	50
6.14	Ympäristön häiriötekijät.....	51
6.15	Yhdyskuntatekniikka ja maanomistus	52
6.16	Maarakentamisen kiertotalous	53
7	Yleiskaavatilanne, asemakaavat, rakennusjärjestys	53
7.1	Keskeisten alueiden osayleiskaava 2004.....	53
7.2	Asemakaavat	54
7.3	Rakennusjärjestys.....	54
8	Lähteet/selvitykset luettelo.....	55
9	Liitteet	59

1 Johdanto

Osayleiskaava kattaa Porvoon kaupunkimaisesti rakennetun alueen, kaupunkitaajaman, sekä sen ympärillä olevan kehysalueen. Alueeseen kuuluvat kaupunginosat 1–35 ja kylät (entiset maarekisterikylät) Porvoon kaupunki, Hornhattula-Johannesberg, Näsi, Peipola, Eestinmäki, Gammelbacka, Haikkoo, Järnböle, Veckjärvi, Tarkkinen, Stensböle sekä osia Mustijoen, Åminnsbyn, Karlebyn, Västermunkbyn, Tyysterin, Treksilän, Kiialan, Saksalan, Suomenkylän, Teissalan, Kallolan, Pappilanmäen, Munkkalan, Eerolan, Ilolan, Epoon, Sannaisten, Bosgårdin, Kråkön ja Bjurbölen kylistä.

Suunnittelualueen pinta-ala on noin 134 km², josta maapinta-ala on 115 km² ja vesipinta-ala 19 km². Alueella asuu noin 40600 asukasta, joka on lähes 80 % koko Porvoon väestöstä

Yleiskaava on kunnan yleispiirteinen maankäytön suunnitelma. Osayleiskaava on yleiskaava, jonka kunta laatii vain tietylle kunnan osa-alueelle. Yleiskaavassa määritetään kaupungin kehityksen suuret linjat sekä eri alueiden käyttö, kuten esimerkiksi asuinalueiden, työpaikkojen ja liikenneväylien sekä virkistysalueiden sijainti. Kaavan tarkoituksena on eri toimintojen yleispiirteinen ohjaaminen ja yhteensovittaminen. Yleiskaavoituksella ratkaistaan tavoitellun kehityksen periaatteet, ja yleiskaava ohjaa alueen asemakaavojen laatimista.

Yleiskaava koostuu kaavakohteista ja kaavamääräyksistä. Yleiskaavan kaavakohteet ja -määräykset esitetään valtakunnallisesti vakiomuotoisena kartalla ja tarvittaessa erillisenä asiakirjana (Alueidenkäyttölaki 40 §). Yleiskaavaan liittyy selostus (tämä asiakirja), jossa esitetään kaavan tavoitteiden, eri vaihtoehtojen ja niiden vaikutusten sekä ratkaisujen perusteiden arvioimiseksi tarpeelliset tiedot (Alueidenkäyttölaki 40 a §).

Uusi osayleiskaava korvaa Porvoon keskeisten alueiden osayleiskaavan, joka on hyväksytty valtuustossa vuonna 2004 ja tullut voimaan vuonna 2006. Uuden osayleiskaavan suunnittelualue on hieman laajempi verrattuna vuoden 2004 osayleiskaavaan. Siksi kaava-alueen länsi- ja pohjoisessa on voimassa kylien- ja haja-asutusalueiden osayleiskaava vuodelta 1996 (oikeusvaikutukseton). Uusi keskeisten alueiden osayleiskaava tulee korvaamaan näiltä osin myös kylien- ja haja-asutusalueiden osayleiskaavan.

Osayleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena.



Kuva 1. Kaava-alueen rajausta ja sijainti Porvoossa.

1.1 Osayleiskaavatyön vaiheet ja vuorovaikutus



Kuva 2. Osayleiskaavaprosessi ja aikataulu.

1.2 Aloitusvaihe

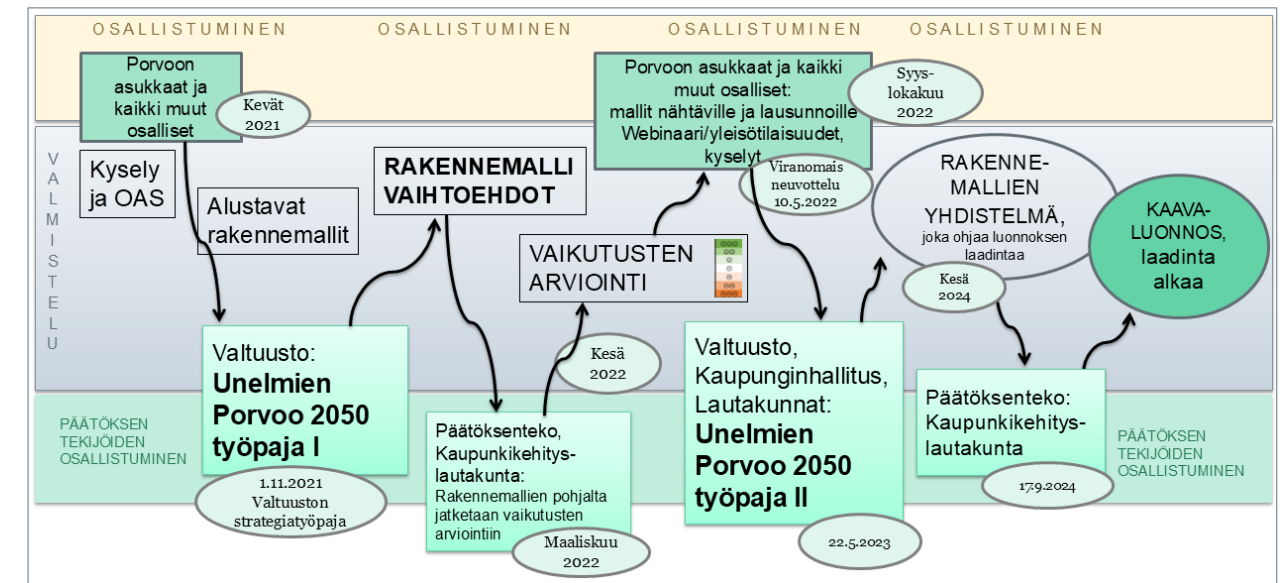
Yleiskaavatyö alkoi vuonna 2021 strategian uudistamisen rinnalla. Valtuuston hyväksymä strategia asetti lähtökohdat ja tavoitteet osayleiskaavalle, jotka kirjattiin osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan (OAS). Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä ja kommentoitavana 3.5.-13.6.2021, ja sitä päivitetään kaavaprosessin aikana. Päivitetty OAS on selostuksen liitteenä.

Kaavatyön yhteydessä on laadittu useita selvityksiä ja vaikutusten arviointeja. Selvitykset ovat lueteltu selostuksen lopussa (kts. Lähteet/ selvitykset luettelo). Selvitykset löytyvät kaupungin verkkosivuilla lukuun ottamatta kulttuuriympäristöselvityksen yksityiskohtaisia kohdekortteja, jotka ovat nähtävissä kaavan nähtävillä oloaikana Porvoo-infossa, ja niistä saa pyydettäessä otteita kaupunkisuunnittelusta. Kaavatyössä hyödynnetään myös muiden tahojen laatimia selvityksiä, ja ne on mainittu selvitysluettelossa. Selvityksiin liittyen järjestettiin seuraavat asukaskyselyt:

- [Mielimaisemassa – Maisema mielessä -kysely](#): Vuoden 2020 alussa selvitetiin kaava- alueen käyttäjien mielipaikkoja ja -maisemia maisemaselvityksen tueksi karttakyselyllä. Kysely oli avoinna 10.2.-1.3.2020. Kyselyyn saatiin 170 vastausta ja lähes 900 paikkaan sidottua karttamerkintää. Kyselystä on laadittu yhteenveto.
- [Kulttuuriympäristöselvityksen kysely](#): Vuoden 2021 alussa kerättiin karttakyselyllä tietoa osayleiskaavan kulttuuriympäristöselvitystä varten. Kyselyllä selvitetiin, minkälaisia kulttuuriympäristöjä alueen asukkaat ja käyttäjät arvostavat ja pitävät vaalimisen arvoisena, kartoitettiin vähemmän tunnettuja kulttuuriympäristökohteita ja osallisten kokemia kulttuuriympäristöihin kohdistuvia uhkia. Kyselyyn vastasi yhteensä 123 henkilöä. Kyselystä on laadittu yhteenveto.

1.3 Valmisteluvaihe

1.3.1 Rakennemallit



Kuva 3. Rakennemallivaiheen prosessi ja vuorovaikutus.

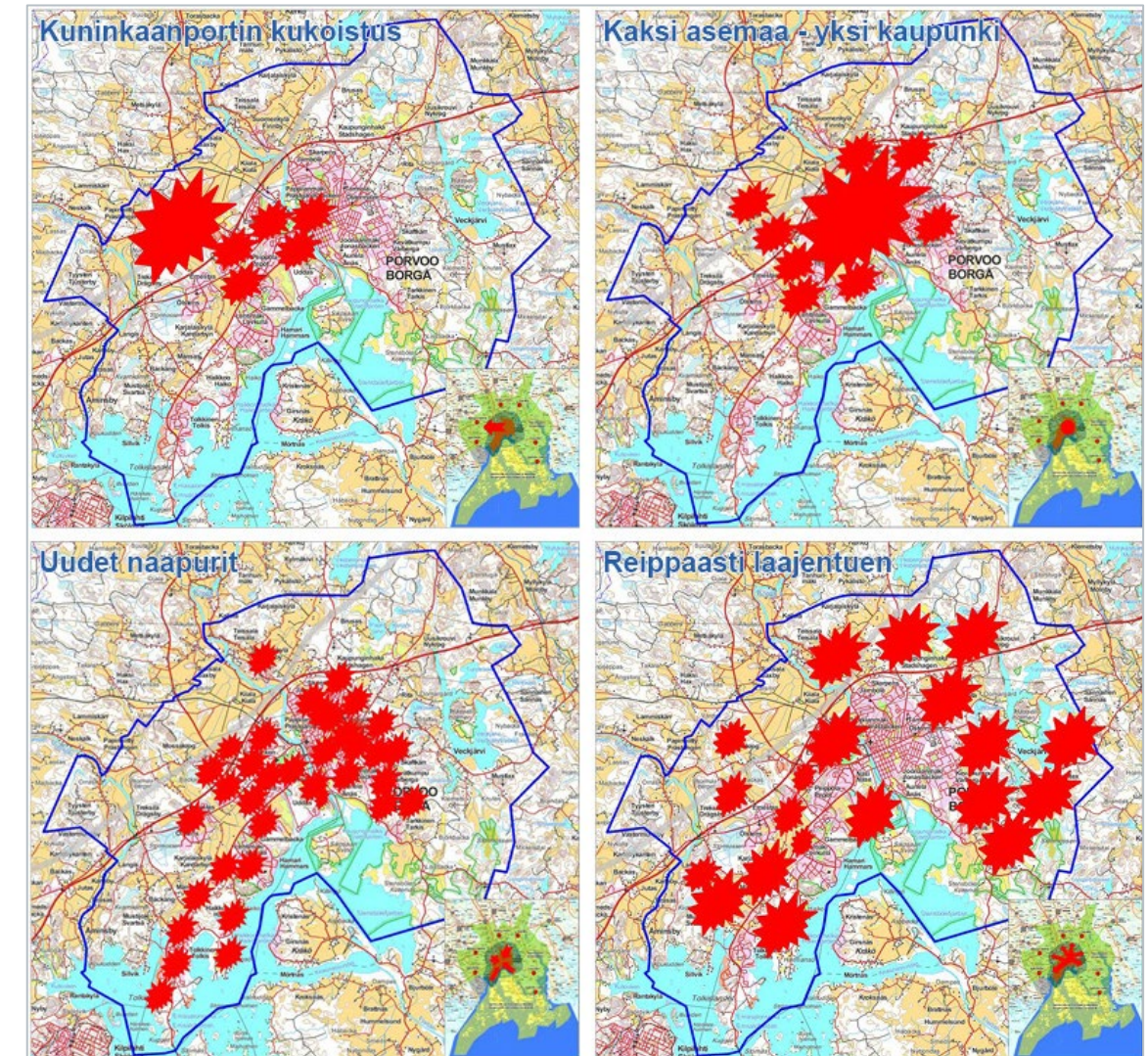
Suunnittelutyö alkoi kuntalaisten omilla suunnitelmilla kesän kynnyksellä 2021. [Suunnittele Unelmien Porvoosi 2050 -kyselyn](#) kautta kaupunkilaiset pääsivät kertomaan näkemyksensä, miten Porvoon keskeisiä kaupunkialueita tulisi kehittää. Kysely oli avoinna 3.5.-13.6.2021. Kyselyyn vastasi 733 porvoolaista. Kaupunkilaisten tavoitteet Unelmien Porvoo 2050 -kyselyn perusteella ovat tiivistetysti:

- 1) Porvoalaiset haluavat kaupungin kasvavan 60 000–70 000 asukkaan kaupungiksi vuoteen 2050 mennessä.
- 2) Itäradan toteutumiseen tulee varautua.
- 3) Keskustan tulee säilyä elinvoimaisena, kehittyä ja tiivistyä. Lisäksi tarvitaan yritystoiminnan alueita ja arjen palveluita ympäri kaupunkitaajamaa.
- 4) Luonto- ja virkistysalueet tulee turvata. Kaupunkilaisten tavoitteita on kuvattu tarkemmin erillisessä raportissa: [Suunnittele oma Unelmien Porvoosi 2050 -kyselyn tulokset](#).

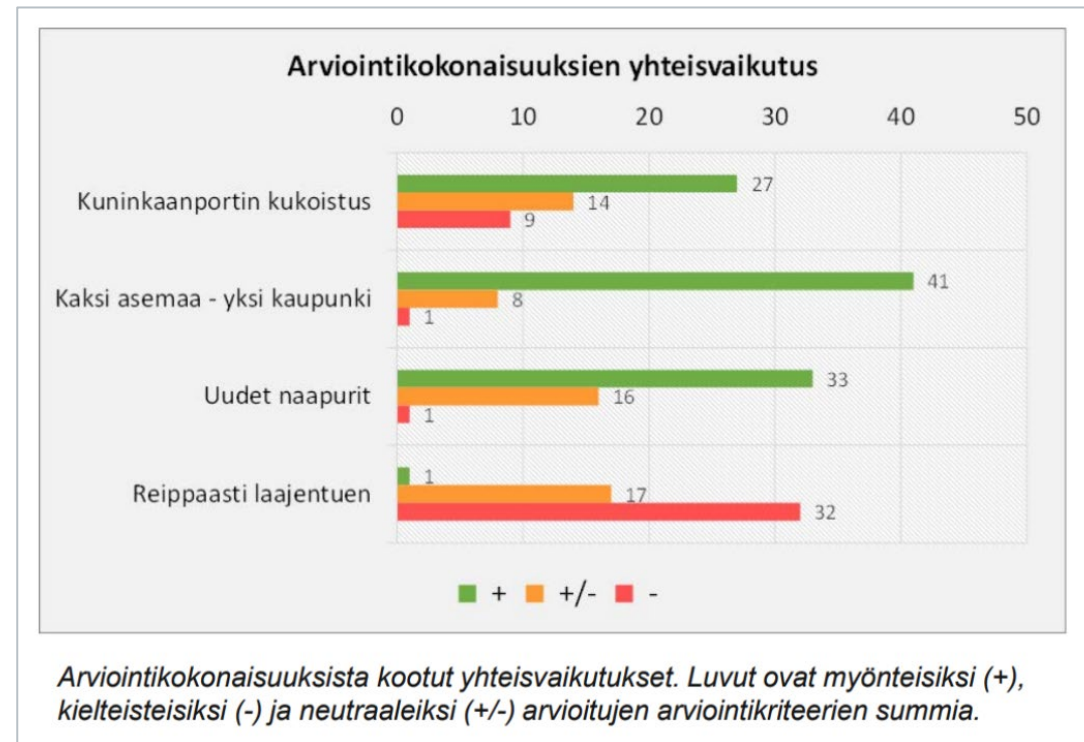
Unelmien Porvoo 2050 -asukaskyselyn ([Porvoon kaupunki, 2021a](#)) pohjalta laadittiin kuusi alustavaa rakennemallia. Kaupunginvaltuuston strategiatyöpajassa marraskuussa 2021 valtuutetut pohtivat ja kommentoivat alustavia malleja.

Asukkaiden suunnitelmien ja valtuutettujen työskentelyn pohjalta laadittiin neljä erilaista rakennemallivaihtoehtoa: **Kuninkaanportin kukoistus** -mallissa kaupungin kasvu suuntautuu länteen, ja Kuninkaanporttiin muodostuu uusi, tiivis kaupunginosa aseman ympärille. **Kaksi asemaa – yksi kaupunki** -mallissa Porvooseen sijoittuu kaksi asemaa, ja kaupunki tiivistyisi erityisesti keskustan ja uuden lähijuna-aseman ympärille. **Uudet naapurit** -mallissa painopiste on nykyisten alueiden täydentämisessä ja viherverkoston säilyttämisessä, ja uusia alueita rakennetaan vain harkiten. **Reippaasti laajentuen** -mallissa kaupunki kasvaa kaikkiin suuntiin uusille alueille, mutta uusi asema ei ohjaa rakenteen kehitystä. Esitys rakennemalleista löytyy kaava-aineistoista ([Porvoon kaupunki, 2022a](#)).

Rakennemallien vaikutuksia arvioitiin yleispiirteisesti suhteessa muun muassa yhdyskuntarakenteeseen, liikenteeseen, maisemaan, ilmastoon ja elinoloihin sekä Porvoon strategiaan ja maakuntakaavaan. Arviointi ([FCG, 2022a](#)) kattoi erityisesti keskeiset kaupunki-alueet, mutta huomioi myös koko Porvoon ja Itä-Uudenmaan. Herkkyysanalyysit tarkastelivat väestönkasvun ja Itäradan toteutumisen vaikutuksia. Arvioinnin perusteella parhaaksi rakennemalliksi nousi vaihtoehto **Kaksi asemaa – yksi kaupunki**, toiseksi **Uudet naapurit**, kun taas Reippaasti laajentuen -malli sai eniten kielteisiä arvioita ja vastasi heikoimmin kaupungin strategiaan.



Kuva 4. Rakennemallivaihtoehdot: rakennemallit havainnollistavat mahdollisia kasvun suuntauksia suunnittelualueella.



Kuva 5. Vaikutustenarvioinnin tulokset (FCG, 2022a).

Rakennemallit ja niiden vaikutustenarviointi olivat nähtävillä syksyllä 2022, ja niistä kerättiin mielipiteitä eri kanavien kautta, kuten verkkokyselyllä, sähköpostitse ja kirjallisesti ([Porvoon kaupunki, 2023a](#)). Osallistumista tuettiin myös paperikyselyillä ja yleisötapauksilla. Nuorille järjestettiin oma kysely sekä esittely nuorisovaltuustossa. Yhteensä saatiin 388 mielipidettä, joista suurin osa tuli kyselyn kautta. Kyselyssä aikuiset ja suunnittelualueella asuvat suosivat eniten mallia **Kaksi asemaa – yksi kaupunki**, kun taas nuoret ja muualla Porvoossa asuvat kannattivat eniten **Kuninkaanportin kukoistus** -mallia. Reippaasti laajentuen ja Uudet naapurit -mallit saivat vähiten kannatusta kaikissa vastaajaryhmissä.

Taidetehtaalla järjestettiin 15.9.2022 rakennemallien esittely ja työpaja, jota pystyi seuraamaan myös etänä ja myöhemmin katsomaan tallenteena kaupungin somekanavilla. Työpajaan osallistui noin kymmenen henkilöä. Työpajassa suosituimmaksi malliksi nousi **Kaksi asemaa – yksi kaupunki**. Tavataan torilla -tapahtuma 22.9.2022 keräsi runsaasti osallistujia ja keskustelua. Myös siellä **Kaksi asemaa – yksi kaupunki** -malli sai eniten kannatusta. Rakennemalleja esiteltiin lisäksi vammais- ja vanhusneuvostoille sekä Porvoon yrittäjille erillisissä tilaisuuksissa.

Rakennemalleista pyydettiin lausunnot osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa nimetyiltä tahoilta. Lausuntoja saatiin yhteensä 23 ([Porvoon kaupunki, 2023b](#)). Yli puolet lausunnonantajista ilmaisi kantansa parhaasta mallista, ja suurin osa heistä kannatti **Kaksi asemaa – yksi kaupunki** -mallia, perustellen valintaa muun muassa luonnon monimuotoisuudella, ilmastovaikutuksilla, kestäväällä liikkumisella ja keskustan elinvoimaisuudella. Uudenmaan ELY-keskus ja liitto vastustivat **Reippaasti laajentuen** - ja **Kuninkaanportin kukoistus** -malleja maakuntakaavan vastaisina tai yhdyskuntarakennetta hajauttavina. Rakennemallivaiheen vuorovaikutuksesta koottu raportti ([Porvoon kaupunki, 2023c](#)) on osa kaavan selvitysaineistoja.

Porvoon kaupunginvaltuustolle järjestettiin 22.5.2023 työpaja, jossa esiteltiin rakennemallivaihtoehdot, niiden vaikutustenarvioinnit ja osallistumisen tulokset. Työpajaan osallistui 46 päättäjää. Tilaisuuden tavoitteena oli kerätä evästyksiä osayleiskaavan jatko-suunnitteluun. Saatujen mielipiteiden, lausuntojen ja selvitysten perusteella parhaaksi vaihtoehdoksi nousi yhdistelmä malleista **Kaksi asemaa – yksi kaupunki** ja **Uudet naapurit**. Työpajan tuloksista on laadittu yhteenveto ([Porvoon kaupunki, 2023d](#)).

Rakennemallien arviointien ja laajan palautteen perusteella valmisteltiin osayleiskaavalle tavoitteet ja tavoitteellinen rakennemalli "Unelmien Porvoo 2050". Malli yhdistää kahden parhaan mallin vahvuudet ja vastaa samalla niiden arvioinnissa tunnistettuihin haasteisiin. Rakennemalli kuvaa yhdyskuntarakenteen kehittämisen päälinjat. Kaupunkikehityslautakunta osaltaan hyväksyi tavoitteet ja tavoitteellisen rakennemallin 17.9.2024, ja tämän pohjalta on nyt valmisteltu osayleiskaavaluonnos.

1.3.2 Kaavaluonnos

Kaavaluonnos asetetaan nähtäville kaupungin nettisivuille ja Porvoo-infoon. Mielipiteen voi jättää kirjallisena Porvoo-infossa tai paikkatietopohjaisen kyselyn kautta. Kaavaluonnosta esitellään eri sidosryhmille ja luottamushenkilöille mm. nuorisovaltuustolle, vanhus- ja vammaisneuvostoille, elinvoima-, ja sivistyslautakunnalle ja Porvoon yrittäjille. Kaavaluonnoksen nähtävillä oloaikana järjestetään eri puolilla kaupunkia yhteensä viisi suunnittelutyöpajaa, joissa voi myös jättää mielipiteensä ja keskustella kaavaratkaisusta suunnittelijoiden kanssa. Lausuntopyyntöt lähetetään lautakunnille, Hyvinvointialueelle, viranomaisille, naapurikunnille, Uudenmaan liitolle, asukas-, kylä-, ja luontoyhdistyksille sekä muille paikallisille yhdistyksille. **Täydennetään luonnosvaiheen jälkeen.**

1.4 Luonnoksesta ehdotukseen

Kaavaluonnoksesta saadun palautteen pohjalta pidetään valtuuston työpaja, josta saadaan lisäeväitä kaavaehdotuksen valmisteluun. Palautteen ja valtuuston työpajan sekä kaupungin uuden strategian pohjalta valmistellaan kaavaehdotus. Kaavaehdotuksen arvioidaan valmistuvan syksyllä 2026.

Täydennetään luonnosvaiheen jälkeen.

1.5 Ehdotuksesta hyväksyntään

Täydennetään ehdotuksen hyväksymisen jälkeen.

2 Osayleiskaavan tavoitteet vuoteen 2050

Tilastot, kyselyt, selvitykset ja analyysit osoittavat, että Porvoolla on vahva vetovoima ja kaupunki sijoittuu korkealle kaupunkien välisissä vertailuissa. Kaupungin kasvun ja kehityksen lähtökohdat ovat siis erinomaiset. Samalla tulevaisuuden ennakointi on yhä haastavampaa: ilmastonmuutos, luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen, väestön ikääntyminen, geopoliittinen epävarmuus ja muut globaalit muutokset vaikuttavat myös Porvooseen. Näihin haasteisiin vastaamiseksi keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavan tavoitteena on harkittu joustavuus: kaavan tulee mahdollistaa erilaisia kehityspolkuja, mutta samalla määrittää suunta kaupungin tulevaisuudelle.

Porvoon keskeisten alueiden osayleiskaavan tavoitteena on ohjata kaupungin kestävä kasvua, vahvistaa elinvoimaa ja säilyttää kaupungin omaleimaisuus. Yleiskaavan tavoitteet ovat rakentuneet Porvoon kaupungin strategian, asukasvuorovaikutuksen ja päätöksenteon kautta.

Kaupunkikehityslautakunta (17.9.2024, § 142; Kuvat 6 ja 7) täsmensi rakennemallivaiheen myötä kaavatyölle seuraavat tavoitteet ([Porvoon kaupunki, 2024a](#)):

- 1) Kaupunki kasvaa, laajentuu ja tiivistyy yhtenäisenä nykyisen keskustan ympärille. Keskusta on selkeä kaupungin pääkeskus.

2) Uusi rakentaminen ohjataan merkittävilta osin jo rakennetuille ja täydentyville alueille olemassa olevan infran ja palvelujen äärelle. Taloudellinen, sosiaalinen ja ekologinen kestävyys otetaan huomioon.

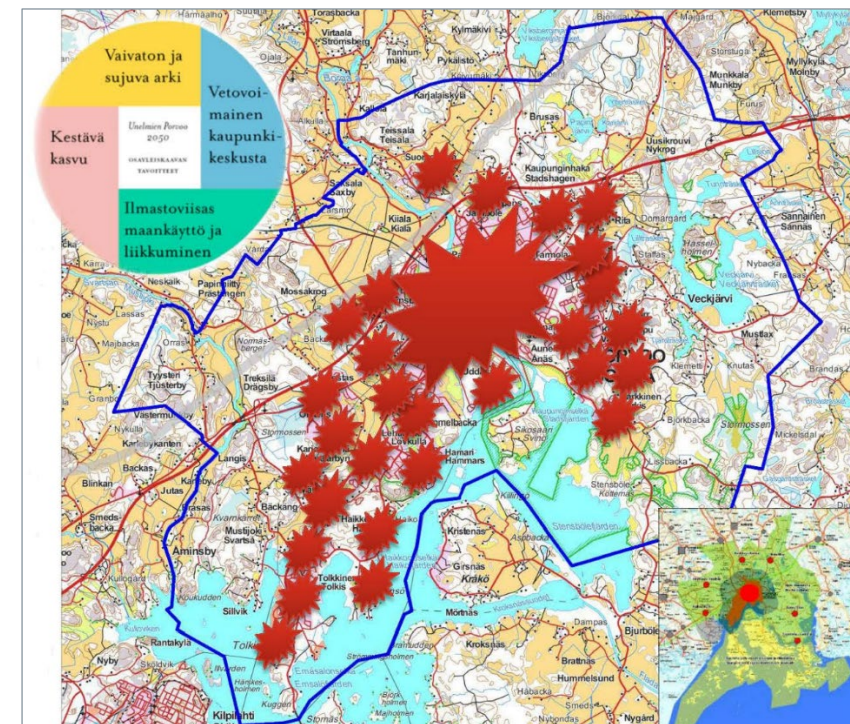
3) Erilaisiin elämäntilanteisiin on tarjolla monipuolisia asumiseen vaihtoehtoja omaileimaisessa porvoolaisessa ympäristössä.

4) Yritystoiminnan alueet ovat vetovoimaisia.

5) Virkistys- ja viheralueverkoston yhtenäisyyttä, laajuutta ja saavutettavuutta arvioidaan ja kehitetään osana kaupunkirakennetta. Viheralueverkoston tärkeänä osana ovat jokien, meren ja järvien rannat sekä metsäalueet.

6) Itärataan varaudutaan, ja asema on helposti saavutettavissa. Tiivistyvä ja täydentyvä kaupunkirakenne parantaa joukkoliikenteen edellytyksiä. Arkiliikkuminen pyörällä ja kävellen on vaivatonta. Uudet katuyhteydet parantavat liikenteen sujuvuutta ja keventävät keskustan lisäkuormittumista.

7) Keskeinen kaupunkialue on kaikkien porvoolaisten, myös kylien ja haja-asutusalueiden asukkaiden, viihtyisä ja toimiva keskus.



Kuva 6. Tavoitteellinen rakennemalli Unelmien Porvoo 2050.

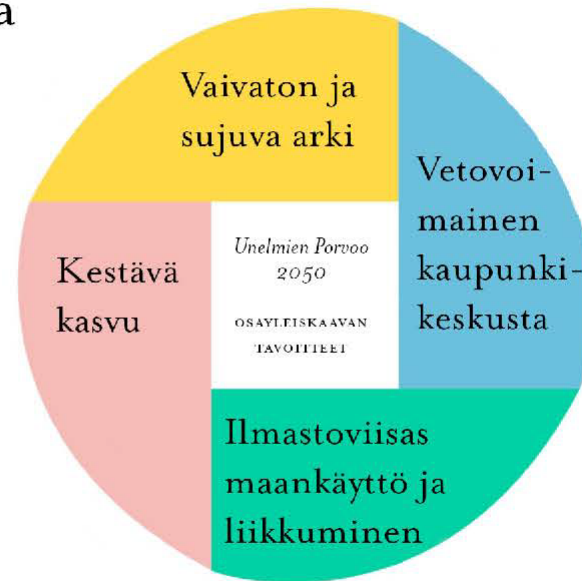
Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava Tavoitteet

Kestävä kasvu

- Vuonna 2050 on koko Porvoossa noin 70000 asukasta. Keskeisillä kaupunkialueilla varaudutaan vähintään 15000 uuteen asukkaaseen.
- Kaupunkirakenne tiivistyy, täydentyy ja monipuolistuu. Taloudellinen, sosiaalinen ja ekologinen kestävyys otetaan huomioon.
- Työpaikkaomavaraisuus säilyy korkeana. Yritysten tarpeet otetaan huomioon kehittämällä keskustan vetovoimaa ja täydentämällä nykyisiä yritysalueita. Porvoon kaupan keskukset ovat jatkossakin vetovoimaisia kauppapaikkoja, jotka palvelevat porvoolaisten ohella myös muita iläusmaalaisia.
- Porvoo on jatkossakin Itä-Uudenmaan kasvava keskus. Yhteydet pääkaupunkiseudulle paranevat.
- Itärataan ja lähijunaliikenteeseen varaudutaan, ja asema on helposti saavutettava. Itäradan suunnittelutyön edetessä osayleiskaavatyössä selvitetään hyviä malleja ja vaihtoehtoja liittämään Porvoo valtakunnalliseen infrahankkeeseen.
- Keskeinen kaupunkialue on kaikkien porvoolaisten, myös kylä- ja haja-asutusalueiden asukkaiden, viihtyisä ja toimiva keskus.

Vetovoimainen kaupunkikeskusta

- Keskusta täydentyy, tiivistyy ja laajenee. Keskusta on vetovoimainen alue niin asumisen, työpaikkojen, vapaa-ajan kuin matkailunkin kannalta. Kävelypainotteinen keskusta laajenee houkuttelevana ja viihtyisänä.
- Keskusta on tulevaisuudessakin Porvoon kaupan pääkeskus, jonne sijoittuu suurin osa keskustahakuisesta erikoiskaupasta ja kaupallisista palveluista mm. kulttuuri-, ravintola- ja hyvinvointipalveluista.
- Jokirannan ”olohuone” kasvaa sekä etelään että pohjoiseen. Joen yli pääsee monesta kohdasta kävellen ja pyöräillen.



Vaivaton ja sujuva arki

- Erilaisiin elämäntilanteisiin on tarjolla monipuolisia asumisvaihtoehtoja viihtyisässä ja omaleimaisessa porvoolaisessa ympäristössä.
- Porvoolaisen kulttuuriympäristön erityisyyttä ja ominaispiirteitä vaalitaan. Uudella rakentamisella luodaan viihtyisää ja laadukasta uutta kerroksellisuutta kaupunkikuvaan.
- Tiivistyvä ja täydentyvä kaupunkirakenne parantaa joukkoliikenteen ja lähipalveluiden säilymistä ja kehittämisen edellytyksiä.
- Lähiparkistysalueet ovat hyvin saavutettavissa. Kaupunkivihreän määrä ja laatu kasvaa.
- Arkiliikkuminen pyörällä ja kävellen on vaivatonta ja houkuttelevaa. Kaupunkiympäristön esteettömyys on suunnittelun lähtökohdaksi.
- Uudet katuyhteydet parantavat liikenteen sujuvuutta ja keventävät keskustan lisäkuormittumista.

Ilmastoviisas maankäyttö ja liikkuminen

- Uusi rakentaminen ohjataan merkittävältä osin jo rakennetuille ja täydentyville alueille olemassa olevan infran ja palvelujen äärelle.
- Kestävän liikkuminen edellytyksiä parannetaan (kävely, pyöräily, joukkoliikenne, junayhteys).
- Virkistys- ja viheralueverkoston yhtenäisyyttä, laajuutta ja saavutettavuutta arvostetaan ja kehitetään. Viheralueverkoston tärkeänä osana ovat jokien, meren ja järvien rannat sekä metsäalueet. Rantojen merkitys vahvistuu.
- Varaudutaan ilmastonmuutoksen aiheuttamiin vaikutuksiin (rankkasateet, tulvat, lämpö, tuulet, kuivuus).
- Huolehditaan hiilinieluista- ja varastoista.
- Säilytetään arvokkaat luontokohteet. Suojellun metsän määrä kasvaa. Tunnistetaan ennallistamiseen ja luonnon monimuotoisuuden lisäämiseen sopivia alueita.
- Otetaan huomioon myös tavallisen kaupunkiluonnon merkitys ilmastomuutokseen sopeutumisessa ja viihtyisyyttä lisäävänä tekijänä.
- Uusiutuvan energian hyödyntäminen ja paikallisen energiantuotannon mahdollisuudet otetaan huomioon. Edistetään kiertotaloutta tukevia aluevarauksia.

Kuva 7. Kaupunkikehityslautakunnan tarkentamat tavoitteet 17.9.2024.

3 Osayleiskaavaratkaisu

Kaavaratkaisu ohjaa keskeisen kaupunkialueen kasvua, laajentumista ja tiivistymistä yhtenäisenä kokonaisuutena nykyisen keskustan ympärille. Keskusta on selkeä kaupungin pääkeskus. Uusi rakentaminen sijoittuu ensisijaisesti olemassa olevan infrastruktuurin ja palvelujen läheisyyteen, mikä tukee taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti kestävä kehitystä.

Keskeistä kaupunkialuetta kehitetään kaikkien porvoolaisten yhteisenä, viihtyisenä ja toimivana keskuksena – myös kylien ja haja-asutusalueiden asukkaiden näkökulmasta. Ainnutlaatuinen kulttuuriympäristö ja arvokkaat luontokohteet ovat suunnittelun lähtökohta. Ne toimivat luontevana osana kaupunkirakennetta, ja niiden erityispiirteitä vaalitaan.

Osaleiskaavassa varaudutaan Itärataan. Itäradan suunnittelusta vastaa Itärata Oy ja parhaillaan laaditaan radan ympäristövaikutusten arviointia. Osayleiskaavan alueella radan linjauksia on vielä kolme eri vaihtoehtoa. Tämän takia on tehty kolme vaihtoehtoista osayleiskaavaluonnoskarttaa, joissa on kussakin eri itäralinjalus ja asema.

3.1 Siniviherrakenne

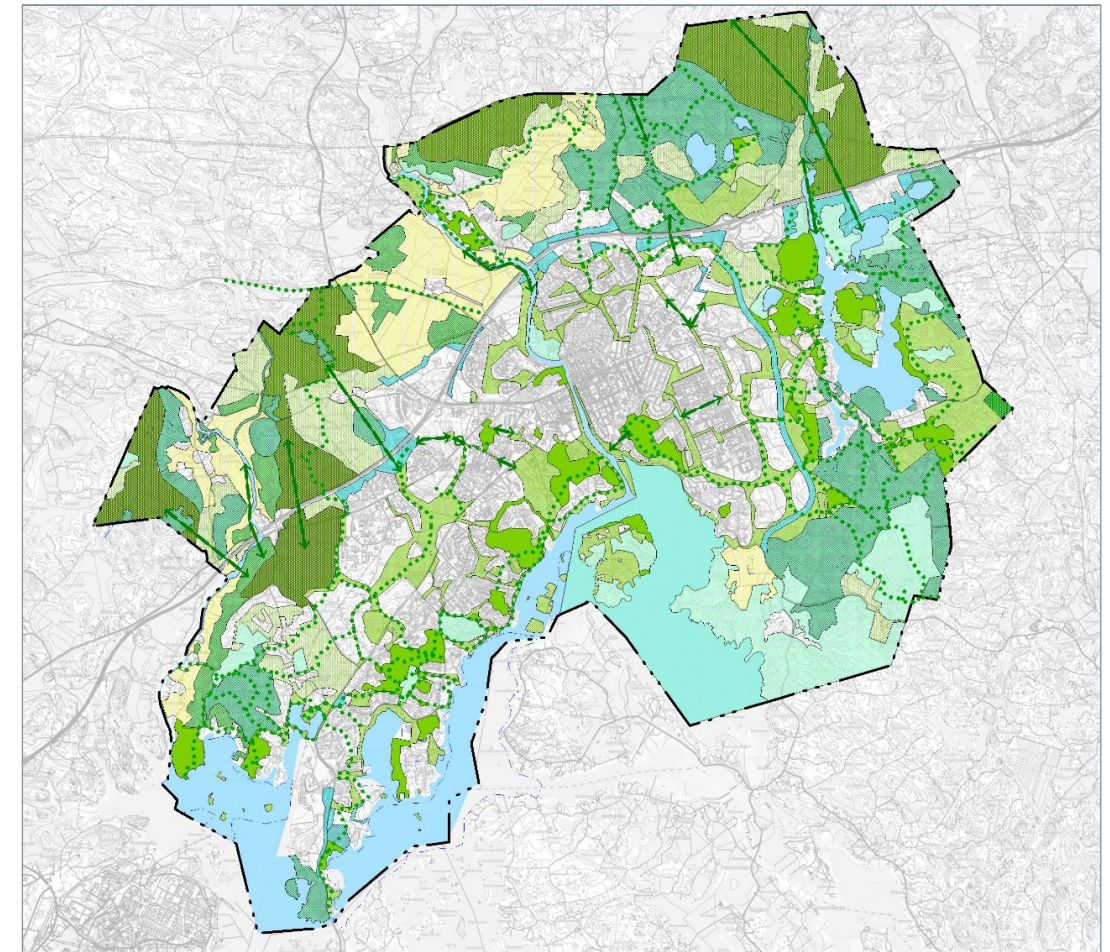
Suunnittelun lähtökohtana on kaava-alueen vesistöjen sekä viher- ja virkistysalueiden muodostama siniviherrakenne. Osayleiskaavan siniviherverkosto koostuu luonnonsuojelualueista, virkistysalueista, suojaviheralueista, maa- ja metsätalousalueista sekä vesialueista.

Vesistöt ja viheralueet kattavat kaava-alueen pinta-alasta yhteensä 73 %. Tästä luonnonsuojelualueita on 11 %, virkistysalueita 15 %, suojaviheralueita 2 %, vesialueita 10 % sekä maa- ja metsätalousalueita 36 %. Nämä alueet eivät sisällä rakennettujen alueiden sisään jääviä pienempiä puistoja ja pihvoja, joilla myös on merkitys lähivirkistykseen ja kaupunkiekologian kannalta.

Kaavamääräyksissä korostetaan viheralueiden ja rantojen viihtyisyyttä ja saavutettavuutta eri käyttäjäryhmille sekä siniviherverkoston jatkuvuutta, yhtenäisyyttä ja ekologista toimivuutta. Viheralueet tulee säilyttää yhtenäisinä aluekokonaisuuksina, ja niiden väliset laadukkaat viheryhteydet on turvattava. Viheraluekokonaisuus on myös tärkeä osa maakunnallista ekologista verkostoa, joka jatkuu osayleiskaava-alueen ulkopuolelle

kaakkoon pitkälle saaristoon, pohjoiseen Kerkkoon ja Ilolan suuntaan ja Mustijokilaaksoista pohjoiseen.

Moottoritien ja vaihtoehdossa 3 oleva maanpäällinen Itäralinjalus muodostavat katkoksen ekologisiin yhteyksiin. Osayleiskaavakartalla on osoitettu viheryhteystarve -nuolella alueita, joissa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulisi parantaa viherverkoston kytkeytyvyyttä.



Kuva 8. Suunnittelualueen siniviherverkosto.

Kaavaratkaisussa vesistöt on tunnistettu alueen maisemarakenteen, ekologisten yhteyksien ja virkistyskäytön kannalta keskeisiksi elementeiksi. Kaava-alueella sijaitsee yli 30 kilometriä merenrantaa, 11 järveä sekä kaksi merkittävää jokilaaksoa (Mustijoki ja Porvoonjoki), joiden lisäksi alueella esiintyy puroja ja muita pienempiä vesistöjä.

Yleiset määräykset painottavat, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja rakentamisessa vesien hyvän tilan säilyttämistä tai saavuttamista tulee edistää. Purot tulee

säilyttää vesipinnaltaan avoimina ja reuna-alueiltaan luonnonmukaisina, ja muokattujen purojen luonnonmukaistamista tulee edistää mahdollisuuksien mukaan. Kaavamääräyksen ohjataan myös hulevesien hallintaa, ja sitä kautta edistetään myös vesistöjen tilaan.

Rantojen saavutettavuutta tulee parantaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Rakentamattomat rannat on kaavassa osoitettu ensisijaisesti yleiseen virkistyskäyttöön.

Rannoille rakentamisen ohjauksella pyritään myös veden laadun parantamiseen sekä rantaluonnon ja maisemien turvaamiseen. Yksityiskohtaisemmalta suunnittelulta ja rakentamiselta edellytetään, että rannoilla puusto ja rantojen luonnonmukaisuus säilyvät.

Tolkkisissa makeavesiallas on osoitettu W-1 Vesialue/selvitysalue -merkinnällä, ja siihen on liitetty määräys ”Makeavesialtaan muuttaminen meren lahdeksi on selvitettävä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa”. Määräys mahdollistaa, että tarkempien selvitysten ja vaikutusten arviointien pohjalta voitaisiin luopua vesien pumpaamisesta makeavesialtaaseen, ja palauttaa alue meren lahdeksi, mikäli vaikutukset ovat luonnon ja ympäristön kannalta edullisia.

3.1.1 Pohjavesi

Kaavaratkaisu turvaa pohjavesialueiden ja pohjaveden muodostumisalueiden säilymistä. Kaava-alueella sijaitsevat vedenhankinnan kannalta tärkeät pohjavesialueet Porvoo A (Linnamäki–Näsin harju) ja Saksanniemi on osoitettu osa-alueääräyksellä, joka rajoittaa ja säätelee alueilla sallittua toimintaa ja rakentamista. Määräyksen mukaan alueilla ei saa harjoittaa toimintaa, joka voi vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää. Pohjavesialueille ei saa sijoittaa pohjavettä vaarantavia toimintoja ilman erillistä selvitystä. Rakentaminen pohjavesialueella on sallittua vain, jos voidaan osoittaa, ettei siitä aiheudu riskiä pohjaveden suojelulle. Osayleiskaava varautuu kaupungin kasvun myötä lisääntyvään talousveden tarpeeseen.

3.1.2 Luonnonsuojelu ja arvokkaat luontokohteet

Luonnonsuojelualueet yhdessä muiden luontoarvoiltaan merkittävien alueiden kanssa muodostavat ekologisen verkoston perustan. Merkittävin luontoarvokokonaisuus on Porvoonjoen suiston, Stensbölen ja Sikosaaren muodostama noin 1260 hehtaarin laajuinen yhtenäinen luonnonsuojelualue keskellä kaupunkirakennetta. Porvoonjoen suistossa

sijaitseva Ruskiksen–Stensbölenlahden alue kuuluu Etelä-Suomen arvokkaimpiin lintuvesiin ja on valtioneuvoston vuonna 1982 vahvistamassa lintuvesien suojeluohjelmassa luokiteltu kansainvälisesti arvokkaaksi pesimäalueeksi. Alue kuuluu myös Suomen Natura 2000 -verkostoon. Stensbölen–Stormossenin laajalla metsä- ja suoalueella on myös huomattavaa linnustollista arvoa, ja alue on pääosin suojeltu sekä sisällytetty Natura 2000 -verkostoon.

Kaavaratkaisu perustuu vuonna 2022 laadittuun luontoselvitykseen ([Porvoon kaupunki, 2022b](#)), jossa on tunnistettu osayleiskaava-alueen arvokkaat luontokokonaisuudet ja -kohteet. Osayleiskaavaluonnoksessa suojelualueiksi on osoitettu kaikki Natura-alueet ja luontoselvityksen valtakunnallisesti arvokkaiksi kohteiksi luokitellut alueet (suluissa seuraavassa viittaus luontoselvityksen alueen tunnisteeseen): Ruskis-Stensbölenlahti (VA-2), Stensböle (VA-4), Stormossen (VA-5), Sikosaaren eteläinen metsä (VA-3), Tungträsketin metsä (VA-6) ja Linnamäkien ja Maarin alue (VA-1). Näiden lisäksi luonnonsuojelualueeksi on kaavaratkaisussa osoitettu pääasiassa vain jo luonnonsuojelualueiksi perustetut alueet.

Muut luontoselvityksessä arvokkaiksi luontoalueiksi määritetyt alueet on osoitettu virkistysalueiksi VR-2, VL-2-merkinnöillä, maa- ja metsätalousvaltaisiksi alueiksi MY-2, MU-2-merkinnöillä ja suojaviheralueeksi EV-2-merkinnöillä tai alueen pääkäyttötarkoituksen lisäksi luo-merkinnällä. Näiden alueiden kaavamääräyksistä on edellytetty, että alueiden tarkempaa käyttöä suunniteltaessa ja toteutettaessa on otettava huomioon luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeiden elinympäristöjen ja eliölajiesiintymien säilyttämisedellytykset. Osa luonnonoloiltaan arvokkaista ulkoilu- ja retkeilyalueista (VR-2) on mahdollista myöhemmin suojella ottaen huomioon virkistystarpeet.

Luontoselvityksessä (Porvoon kaupunki, 2022b) on arvokkaista [valtakunnallisista](#), [maakunnallisista](#), [seudullisista](#) ja [paikallisista](#) luontokohteista laadittu kohdekortit (Porvoon kaupunki, 2022c-f), joissa esitetään kohteen yleiskuvaus, kasvillisuus ja luontotyytit, uhanalainen ja muu huomionarvoinen lajisto, luonto-, maisema- ja virkistysarvot ja mahdolliset suojelupäätökset. Arvokkaat luontokohteet on esitetty liitekartalla 1.

3.1.3 Virkistysalueet

Virkistysalueiden rajauksessa on korostettu viherverkoston yhtenäisyyttä ja jatkuvuutta sekä rantojen ja viheralueiden saavutettavuutta osana verkostoa. Suunnittelussa on

pyritty noudattamaan Maailman terveysjärjestön (WHO) suosituksia, joiden mukaan lähin viheralue tulee sijaita enintään 300 m etäisyydellä. Kaavamääräyksissä onkin kirjattu suunnitteluperiaatteeksi, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee tavoitella jokaiselle asukkaalle enintään 300 m etäisyyttä viheralueeseen.

WHO:n suositusten mukaan 20 hehtaarin viheralueelle tulisi olla enintään 2 kilometrin, 100 hehtaarin alueelle enintään 5 kilometrin ja 500 ha alueelle viheralueelle enintään 10 km matka. Keskeisillä alueilla lähes kaikilla nykyisillä ja tulevilla asukkailla on enintään 1 kilometrin matka vähintään 20 hehtaarin tai suuremmalle yhtenäiselle virkistysalueelle ja enintään 2 kilometrin matka yhtenäiselle 100 ha tai suuremmalle virkistysalueelle.

WHO:n suositusten mukaisen 500 hehtaarin viheraluekokonaisuus olisi muodostettavissa Veckjärven ja Tervjärven ympärille lähelle kaupunkiasutusta. Tällä alueella on erityisiä luontoarvoja ja myös ulkoiluun ja retkeilyyn sopivia metsäalueita ja ranta-alueita.

Veckjärvi ja Tervjärvi ympäristöineen onkin merkitty kaavaluonnokseen virkistysalueen kehittämisvyöhykkeeksi (vka-2), ja sitä tulee kehittää monipuolisena virkistys-, retkeily-, liikunta- ja luontoalueena. Kaavaratkaisu edellyttää, että alueen sisällä virkistysalueiden välisiä yhteyksiä parannetaan ulkoilureiteillä ja että kokonaisuuden saavutettavuutta vahvistetaan. Lisäksi yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja rakentamisessa tulee edistää vesiensuojelua, sillä alueen järvet ovat herkkiä metsätalouden ja maankäytön muutoksille.

Toinen strateginen virkistysalueen kehittämisvyöhyke (vka-1) kohdistuu **Porvoonjoen kaupunkirantoihin**, joita kehitetään osana keskustaa kaikille avoimina, saavutettavina ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoisina kaupunkitiloina. Kaavaratkaisu laajentaa tätä kaupunkilaisten ”olohuonetta” etelään ja pohjoiseen. Jokirantojen yksityiskohtaisemman suunnittelun lähtökohtana ovat ympäristön ominaispiirteet. Kaavaratkaisu mahdollistaa vene- ja vierasvenesatamien sekä virkistys-, vapaa-ajan ja matkailupalveluiden sijoittamisen rannoille. Jokirantojen kehittämisessä on jatkossa korostettava oleskelualueiden toimivuutta ja viihtyisyyttä, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista sekä kulkuyhteyksien jatkuvuutta.

Porvoonjoen suistosta pääsee nykyisiä yhtenäisiä virkistysalueita ja -reittejä kulkien Joonanmäen kautta Humlan ulkoilureiteille sekä Kokkonniemen ja meren rantoja pitkin Haikkoon metsäalueelle ja edelleen Sillvikin suuntaan sekä. Sillvikin metsäalue on suosittu ulkoilualue, ja alueella on myös merkittäviä luontoarvoja. Sillvikissä kaupungin

omistamat alueet on osoitettu virkistysalueiksi, mutta yksityisten metsäalueet MU-2-merkinnällä.

Virkistysalueet kattavat noin 15 % koko kaava-alueen pinta-alasta. Kaavaratkaisu osoittaa virkistysalueita eri käyttötarkoituksiin: virkistysalueet (V), lähivirkistysalueet (VL), retkeily- ja ulkoilualueet (VR) sekä urheilu- ja virkistyspalvelujen alueet (VU). Osa alueista on osoitettu erityismääräyksin. VL-2- ja VR-2-alueet on osoitettu alueiksi, joilla on erityisiä ympäristöarvoja. Näiden alueiden suunnittelussa ja käytössä edellytetään, että virkistystoiminta sopeutuu maisemallisiin ja luonnonsuojelullisiin arvoihin, ja että luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät elinympäristöt ja eliölajiesiintymät säilyvät. VR-2 alueilla saa rakentaa ulkoilukäyttöön pieniä rakennelmia ja ulkoilureittejä. Karjalaiskylän entinen peltoalue on osoitettu virkistyskäyttöön kehitettäväksi alueeksi (VL-3), jossa yhdistyvät lähivirkistyskäyttö, hulevesien käsittely ja ekologinen kompensatio. Alueen kehittämisessä voidaan hyödyntää maamassojen läjitystä, mikäli se tukee virkistysarvojen parantamista ja ekologisen verkoston toimivuutta.

VR-1-alueilla mahdollistetaan ulkoilu- ja retkeilykäyttöä palvelevien rakennusten ja reitien rakentaminen. VU-alueet, eli Hamarin kenttä, Tolkkistentien varren frisbeegolf-alue ja golfkenttä Ritassa sekä Kokkonniemen VU-1 ja VU-2-alueet, on osoitettu urheilu- ja virkistyspalveluille. Kokkonniemen liikuntakeskuksen alue ja laskettumäki on osoitettu VU-1-alueeksi, ja alueelle voidaan sijoittaa urheilu-, virkistys-, ja vapaa-ajan toimintoja palvelevia rakennuksia ja rakennelmia. Kokonmäen arvokkaat metsäalueet on osoitettu VU-2-merkinnällä, jossa virkistystoiminnan tulee sopeutua maisemallisiin ja luonnonsuojelullisiin arvoihin. Sahasaaren V-1/s-alueella ympäristö säilytetään ja kulttuurihistorialliset arvot otetaan huomioon. Sahasaarilla on myös pilaantuneita maa-alueita, jotka tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Kaavaratkaisussa on osoitettu kolme uimaranta-alueita. Staffaksen ja Hasselholmenin uimaranta-alueet Veckjärvellä sekä Tervjärven uimaranta. Nämä ja Kokkonniemen maa-uimala ovat tärkeimmät uimarannat kaava-alueella. Kaavaratkaisussa on lisäksi osoitettu kohdemerkeillä mahdollisuus kehittää pienempiä uimapaikkoja meren rantaan Gammelbackassa, Hamarissa, Haikkoossa ja Tolkkisissa. Myös Porvoonjoen rantaan Hattulaan ja Maarin alueelle sekä Teissalaan on osoitettu kohdemerkinnällä uimapaikka, vaikkakin jokiveden laatu nykyisin vaihtelee huonosta tyydyttävään.

Kaavaratkaisussa on osoitettu ulkoilu- ja virkistysreitit, sekä olemassa olevat että kehitettävät. Ulkoilureittimerkintä on sijainniltaan ohjeellinen, ulkoilureittien sijainnit tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Ulkoilureittejä pitkin tulisi päästä kaava-alueen ulkopuolelle kaakkoon Epoon ja Virvikin suuntaan, koilliseen Ilolan suuntaan, pohjoiseen Kerkkoon suuntaan, länteen Hinthaaran suuntaan sekä etelään Emäsalon suuntaan.

Suurin osa Porvoon kansallisesta kaupunkipuistosta sijaitsee kaava-alueella ja on osoitettu kaavakartalla. Kaavan ulkopuolelle jää kansallisesta kaupunkipuistosta pieni vesi-alue. Kansallinen kaupunkipuisto yhdistää luontoarvot, kulttuuriympäristön arvot sekä ulkoilun ja virkistykseen ainutlaatuisiksi kokonaisuudeksi.

Suojaviheralueet on osoitettu EV-merkinnällä ja ne ovat pääosin moottoritien varressa sekä Munkkalan ampumaradan ympäristössä. Osalla suojaviheralueista on myös erityisiä luontoarvoja, ja ne on osoitettu EV-2 merkinnällä. Suojaviheralueilla on merkitystä myös ulkoilun ja virkistykseen kannalta, mutta alueen ympäristön ominaisuuksien vuoksi (esimerkiksi melu) alueet on osoitettu suojaviheralueiksi.

3.1.4 Maa- ja metsätalousalueet

Maa- ja metsätalousalueet toimivat osana viheralueverkostoa. Näitä alueita on jaoteltu edelleen käyttötarkoituksen ja erityispiirteiden mukaan.

Isot yhtenäiset peltoalueet, joiden viljelykäytössä säilymisellä on merkitystä sekä ruokaturvan että arvokkaan maaseutumaiseman kannalta, on merkitty MA-1 ja MA-2 määräyksillä. MA-1 määräys rajoittaa myös maatalouteen liittyvää rakentamista siten, ettei rakennukset saa sulkea avoimia näkymiä. MA-1 alueet ovat Mustijoen varrella sekä moottoritien pohjoispuolella Porvoonjoen laaksossa Kiialassa ja Suomenkylän pellot. MA-2 alueita on Stensbölessä ja moottoritien pohjoispuolella Mäntsäläntien varressa.

Maa- ja metsätalousvaltaiset alueet, joilla on erityisiä ympäristöarvoja, on osoitettu merkinnöillä MY, MY-1, MY-2, MU-2 ja MM-2. MY-1 määräys osoittaa arvokkaat metsämaiset, joissa alueidenkäytöllä ei saa olla haitallisia vaikutuksia arvokkaisiin kaukonäky-miin ja avoimeen maisematilaan. Nämä ovat esimerkiksi maisemallisesti arvokkaita pelto-alaaksoja reunustavia ja rajaavia metsiä tai metsäkuvioita, joiden säilymisellä on muulla tavoin erityistä merkitystä maiseman kannalta. MY-2-alueilla puolestaan alueen pääkäytötarkoituksen mukaisen toiminnan tulee sopeutua alueen luonnonsuojellisiin arvoihin,

ja alueen käyttöä suunniteltaessa on otettava huomioon luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeiden elinympäristöjen ja eliölajiesiintymien säilymisedellytykset.

Kaava-alueen pohjoisosaan sijoittuvat M-1- ja M-2-alueet on tarkoitettu maa- ja metsätalouden harjoittamiseen ja maaseutu-asumiseen.

Maa- ja metsätalousvaltaiset alueet, joilla on myös erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta, on osoitettu MU-merkinällä. Nämä alueet ovat jo nyt ahkerasti ulkoilijoiden käytössä, ja alueen ulkoilua tulisi ohjata ulkoilureiteille. Laaja maa- ja metsätalousvaltainen alue (MU), jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta, sijoittuu kaava-alueen kaakkoisosaan ja yhdistyy Veckjärven ja Tervajärven ympärille muodostuvaan viheraluekokonaisuuteen. Sillvikissä, kaava alueen lounaisosassa, on isohko metsäalue osoitettu maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi (MU-2), jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta sekä ympäristöarvoja.

Metsätalousvaltainen alue -määräyksellä (MM-2) on merkitty metsäalueita Suomenkylän, Eerolan ja Ilolan suunnalla sekä Teissalassa, Kiialassa, Träksilän ja Tyysterin suunnalla. Näillä on erityistä merkitystä ekologisen verkoston osana, ja ne muodostavat kaava-alueen ulkopuolella olevien metsäalueiden kanssa suurempia kokonaisuuksia. Metsien säilyminen yhtenäisenä olisi turvatta välttämällä niiden pirstomista muulla maankäytöllä.

3.1.5 Ekologinen kompensaatio

Ekologisessa kompensaatiossa ihmisen aiheuttama luontohaitta hyvitetään parantamalla ja suojelemalla luontoa jossain muualla. Vapaaehtoista ekologista kompensaatiota säätelee luonnonsuojelulaki ja ympäristöministeriön asetus vapaaehtoisesta ekologisesta kompensaatiosta. Porvoon kaupunki (2023e) on [ilmasto- ja ympäristöohjelmassa](#) asettanut tavoitteeksi, että kaupunki osallistuu ekologisen kompensaation kehitystyöhön ja tutkii sen käyttöönoton mahdollisuuksia mm. kokeilemalla kompensaatiota pilottikohteissa. Osayleiskaavan tavoitteiden mukaan on osayleiskaavaluonnoksessa tunnistettu joitakin luonnon ennallistamiseen ja luonnon monimuotoisuuden lisäämisen sopivia alueita.

Ekologisen kompensaation osa-aluemerkinnällä on osoitettu Munkkalan ampumaradan eteläpuolella ja Tunntäsketin pohjoispuolella sijaitseva vanha peltoalue ja maatilantien talouskeskus (kiinteistö Porvoon kaupungin omistuksessa) sekä vanha ampumaradan alue Humlan ulkoilureitin varrella, Rotnäsintien pohjoispuolella.

Tolkkistentien ja Helsingintien väliin jäävää laajaa lähivirkistysalue, joka on osoitettu VL-3-merkinnällä, voidaan kehittää lähivirkistykseen lisäksi hulevesien käsittelyyn ja ekologiseen kompensaatioon. Alue on edellisen yleiskaavan laatimiseen aikaan maisemallisesti merkittävää peltoaluetta, mutta se on menettänyt maisemalliset arvonsa. Alue on tällä hetkellä peltoaluetta, jota on joissakin kohdissa jo metsitetty tai alue on itsestään metsitynyt, viljely ei ole intensiivistä ja paikka paikoin alue on viljelyn kannalta vesien vaivamaa. Luontohyötyjä voidaan tuottaa alueella erilaisilla luontoa parantavilla ja lisäävillä toimenpiteillä ja samalla panostaa hulevesien käsittelyyn ja alueen virkistysarvojen lisäämiseen.

Ekologiseen kompensaatioon ja luonnon suojelemiseen sopivia alueita on myös Veckjärven-Tervajärven retkeily- ja ulkoilualueeksi osoitetuilla alueilla. Osa VR-1 ja VR-2-alueista voidaan tarkemman selvityksen perusteella käyttää luonnon suojelemiseen ja ekologiseen kompensaation kuitenkin niin, että ulkoilun ja retkeilyn tarpeet otetaan riittävästi huomioon.

3.2 Kulttuuriympäristöt

Kaava-alue on ainutlaatuinen kulttuuriympäristöjen kokonaisuus, jonka arvot kaavaratkaisu turvaa. Kulttuuriympäristöllä tarkoitetaan rakennettua kulttuuriympäristöä, maisema-alueita sekä niihin liittyviä muinaisjäännöksiä, maisemanähtävyyksiä ja perinnetähtäviä maisemia. Kaava-alueen kulttuuriympäristöt ovat monipuolisia ja kuvastavat hyvin kaupungin ja sen ympäristön kehitystä eri vuosikymmenillä ja -kymmenillä. Mukaan mahtuu niin maaseutumiljöötä, eri aikojen tiiviitä kaupunki- ja kyläympäristöjä, arkkitehtonisesti eheitä kokonaisuuksia kuin yksittäisiä merkittäviä rakennuksia. Kulttuuriympäristöalueet muodostavat 17 % osayleiskaava-alueen pinta-alasta. Lisäksi kansallinen kaupunkipuisto kattaa 16 % kaava-alueesta.

Kaavakartan lisäksi kulttuuriympäristöt on osoitettu liitekartalla (Liitekartta 2). Kaavamääräykset määrittävät reunaehdot maankäytön kehittämiseksi. Rakennusperintökohteiden osalta suojelutarve ja -edellytykset tulee selvittää tarkemman suunnittelun yhteydessä. Arkeologisen perinnön osalta kaavassa on osoitettu Museoviraston muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset, ja yleismääräyksissä edellytetään niiden huomioon ottamista asemakaavoituksessa ja lupamenettelyssä.

3.2.1 Merkittävät kulttuuriympäristöt ja arvokkaat maisema-alueet

Porvoon keskeisten alueiden osayleiskaavassa kulttuuriympäristö muodostaa keskeisen lähtökohdan kaupunkirakenteen kehittämiseksi. Kaavaratkaisussa on otettu huomioon valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt sekä niiden arvot, ajallinen kerroksisuus ja alueellinen monimuotoisuus. Kaavaan on merkitty myös valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (vama).

Kaavatyön pohjana on käytetty valtakunnallisia ja maakunnallisia inventointeja (RKY 2009, Uusimaa 2050 -kaava, Missä maat on mainioimmat 2016, Tien päällä 2016) sekä Porvoon kaupungin laatimia selvityksiä, kuten [Porvoon keskeisten alueiden kulttuuriympäristöselvitys 2021](#) ja [Sikosaaren kulttuuriympäristöselvitys ja inventointi 2021](#) (Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy & Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson, 2021a, 2021d). Näissä on tarkennettu arvokkaiden kulttuuriympäristökohteiden ja -alueiden rajoja ja tunnistettu myös paikallisesti merkittäviä kohteita. Yleiskaavassa on osoitettu myös historiallisesti arvokkaita tie- ja reittikokonaisuuksia, kuten Vanha Porvoontie ja Kerava–Porvoo -rautatie, jotka sisältyvät Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit -selvitykseen. Vaihtoehdossa, jossa Itärata kulkee maanpäällä, asema on Kuninkaanportissa ja lähijuna-asema vanhan aseman tuntumassa, ei Kerava–Porvoo rautatie säily eikä näin ollen sitä ole vaihtoehdossa esitetty.

Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja maisemallisesti arvokkaiden alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja toimenpiteissä on tunnistettava rakennushistorialliset, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot sekä selvittävä niiden suojelutarve ja -edellytykset. Arvokkaiden ominaispiirteiden säilyminen on varmistettava, ja maankäytön muutokset on sovittava niihin. Toimenpiteistä, jotka koskevat kulttuuriympäristöjä ja maisema-alueita, tulee neuvotella museoviranomaisen kanssa.

Pääkäyttötarkoituksen mukainen toiminta ja rakentaminen on sopeutettava alueen maisemallisiin, rakennushistoriallisiin ja kulttuurihistoriallisiin arvoihin. Alueen kaupunki- tai kyläkuva ei saa turmella, ja kulttuurihistoriallisesti merkittävät kokonaisuudet on säilytettävä. Maisemaa muuttavat toimenpiteet, kuten maanrakennustyöt ja puiden kaataminen, ovat luvanvaraisia rakentamislain mukaisesti.

Kulttuuriympäristöalueet on luokiteltu kulttuuriympäristöselvityksessä muutosherkkyiden perusteella kolmeen luokkaan. Luokitus perustuu alueiden rakenteellisiin, maisemallisiin ja kulttuurihistoriallisiin ominaispiirteisiin:

Luokka A (erittäin korkea muutosherkkyys): Erittäin korkean muutosherkkyiden alueista valtaosa on valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöjä, sellaisia alueita, joiden arvokas rakennusperintö ja ympäristö tai kaupunkirakenne, katu-tilan rajaus, istutukset, pihat ja kujat muodostavat tunnusomaisen kokonaisuuden, jossa jokaisella osatekijällä on alueen arvon säilymisen kannalta tärkeä merkitys.

Erittäin korkean muutosherkkyiden kulttuuriympäristöalueiksi on kulttuuriympäristöselvityksen perusteella luokiteltu Porvoon vanha kaupunki, pappila ja Kahdeksantoistamäki, Empire-kaavan korttelit, Näsinmäki ja hautausmaa, Rautatieaseman kulttuuriympäristö, Drägsbyn, Kiialan ja Stensbölen kartanot, Brasaksen kartanoympäristö, Björkholmin luotsisaari sekä Sikosaaren luotsi- ja huvila-asutus osittain. Näillä alueilla luonteeltaan ylläpitävät ja vähäiset, nykyistä kaupunkirakennetta tai ympäristökokonaisuutta noudattavat, ympäristöön erityisellä huolella sovitettut ja sen ominaispiirteitä tukevat muutokset ovat mahdollisia.

B (korkea muutosherkkyys): Korkean muutosherkkyiden kulttuuriympäristöalueiksi on luokiteltu Pappilanmäen kulttuuriympäristö, Hamari, Haikkoo, Sikosaaren luotsi- ja huvila-asutus osittain, Tolkisten kulttuuriympäristöt osittain, Myllymäen, Antinmäen, Pohjoisen Tarmolan, Eteläisen Tarmolan, Pohjoisen Velkalan, Eteläisen Velkalan, Sorsa- ja Lokkitien kulttuuriympäristöt, Sibeliuksenbulevardin, Soturinkylän ja Joonaanmäen sekä Aunelan kulttuuriympäristöt, Sillvik ja Bryggars, Veckjärven vanha kyläympäristö, Kallolan ja Domargårdin kartanoympäristöt sekä Empirekaupungin reunavyöhyke.

Näille alueille on ominaista, että asemakaavallinen kokonaisuus, maisemakuva ja rakentamisen suhde maisemaan, arvokas rakennusperintö, vanhat kylätiet, istutukset, pihat ja puutarhat, muodostavat tunnusomaisen vaalittavan kokonaisuuden. Ympäristöön ja kaupunkirakenteeseen huolella sovitettut, alueen ominaispiirteitä sekä rakennustapaa tukevat muutokset ovat mahdollisia, samoin kulttuuriympäristöön sovitettu hallittu täydennysrakentaminen

C (kohtalainen muutosherkkyys): Kohtalaisen muutosherkkyiden kulttuuriympäristöalueiksi on luokiteltu kerrokselliset ja ilmeeltään muuttuneet, paikallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt, kuten Järnböle ja Pappilanpellon alueet, Peippolan ja Näsin

pientaloalueet, Tarkkisen, Uddaksen ja Ala-Sillvikin ranta-asutus, Tolkisten kulttuuriympäristön osa-alue, Suomenkylän osa-alue, Langiksen viljelyaukea ja Bergstan kartanoympäristön osa-alue. Tähän ryhmään kuuluu myös maakunnallisesti arvokas Gammelbackan lähiö. Uudempaa asuinympäristöä edustavat Lähdepolun asuinkortteli ja Länsirannan puukaupunkikorttelit.

Edellä mainituilla alueilla asemakaavallinen kokonaisuus, maisemakuva ja rakentamisen suhde maisemaan, arvokas rakennusperintö, tunnusomainen rakennustapa, vanhat kylätiet, istutukset, pihat ja puutarhat, muodostavat alueelle tunnusomaisen, vaalittavan kokonaisuuden. Näillä alueilla alueen keskeisiä kaupunkirakenteellisia ja maisemallisia piirteitä, sekä alueelle ominaista rakennustapaa noudattavat muutokset ovat mahdollisia.

3.2.2 Muinaismuistot

Osayleiskaavatyön aikana kaava-alueella on suoritettu laaja arkeologinen inventointi ([Mikroliitti Oy, 2020a](#) ja [2020b](#)), jonka tuloksena on täydennetty ja päivitetty Museoviraston ylläpitämää muinaisjäännösrekisteriä. Osayleiskaavassa muinaismuistot on osoitettu kolmella eri merkinnällä. Valtakunnallisesti merkittävät arkeologiset alueet eli VARK koostuvat manner-Suomen VARK-inventoinnin merkittävimmistä arkeologisista kohteista. VARK-kohteet ovat muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Kohteiden kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen on kielletty. Kohdetta koskevista suunnitelmista on pyydetty museoviranomaisen lausunto. VARK-kohteita on osayleiskaava-alueella viisi kappaletta:

1. Hotton Storkärrbacken
2. Iso Linnanmäki
3. Pikku Linnanmäki
4. Porvoon tuomiokirkko
5. Vanha Porvoo

Muinaismuisto-määräyksellä on osoitettu museoviraston muinaisjäännösrekisterin mukaiset kohteet, jotka ovat muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja kiinteitä muinaisjäännöksiä. Kohteita on osayleiskaava-alueella 71 kappaletta ja ne perustuvat 25.2.2025 tilanteen mukaiseen Museoviraston muinaisjäännösrekisteriin. Kohteiden kaivaminen,

peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen on kielletty. Kohdetta koskevista suunnitelmista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.

Kaavamerkinällä *Muu arkeologinen kohde, joka ei ole muinaismuistolain nojalla rauhoitettu kiinteä muinaisjäänнос* osoitetaan arkeologisia kohteita, jotka eivät ole muinaismuistolain nojalla rauhoitettuja kiinteitä muinaisjäänноksiä, mutta joilla on arkeologista merkitystä. Kohteet sijoittuvat Museoviraston muinaisjäänносrekisterin luokkaan muut kulttuuriperintökohteet ja näitä kohteita on osayleiskaava-alueella 35 kappaletta. Tarkempi listaus muinaismuistoista sekä muista arkeologisista kohteista löytyy muinaismuistojen liitekartasta 3 sekä arkeologisen inventoinnin [raportista](#). Maankäytön muutoksissa tulee huomioida edellä mainitut kohteet sekä selvittää tarkemmin liitekartan 3 muut mahdolliset muinaisjäänноkset.

3.3 Asumisen alueet

Uusia asuntoja tarvitaan Porvoossa. Asuntotuotannon tulisi vastata yksinasuvien määrän kasvuun, ja ikääntyvän väestön asumisratkaisuihin, alueelle muuttavien työikäisten, maahanmuuttajien ja lapsiperheiden tarpeisiin. Kaavaratkaisussa varaudutaan 15000 uuteen asukkaaseen, mutta myös asuntokuntakoon pieneneminen ja väestörakenteen muutokset lisäävät merkittävästi tarvetta uusille asunnoille.

Asumiseen tarkoitettuja alueita (A-, AP- ja AT-alkuiset määräykset) on noin 18 % koko kaava-alueesta. Uutta asumista ohjataan ensisijaisesti olemassa olevien asuinalueiden täydentämiseen, mikä mahdollistaa eriluonteisen täydennysrakentamisen eri puolilla kaupunkia. Täydentämällä olemassa olevia alueita tukeudutaan jo rakennettuun infrastruktuuriin.

3.3.1 Monipuoliset asumisen alueet

Kaavaratkaisu tarjoaa edellytykset monipuolisten asumisen alueiden toteuttamiseen.

Kaupunkimaisesti rakennettavia asumisen alueita ovat keskusta-alue (C) ja keskustan lähiympäristöön A-3-merkinnällä osoitetut alueet mm. Länsirannalla, Puistokadun ja Tolkkistentien varrella. Kaupunkimaisesti rakennettavia alueita voi olla monenlaisia,

mistä esimerkkinä Länsirannan jo toteutuneet asumisen alueet. Täydentävä ja tiivistävä rakentaminen tulee sovittaa porvoolaiseen omaleimaiseen ympäristöön.

Kehittyvät lähiöt eli Gammelbackan ja Kevätkummun alueet on osoitettu osayleiskaavassa kehitettäviksi monipuolisiksi ja korkealaatuisiksi asumisen alueiksi (A-4). Kaavaratkaisu pyrkii luomaan edellytykset lähiöiden uudistumiselle ja elinympäristön laadun parantamiselle kokonaisvaltaisesti. Alueiden täydennysrakentamisessa ja kehittämisessä korostuu viihtyisän ympäristön edistäminen, monipuolinen asuntotuotanto sekä hyvät kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteydet. Kaupunkivihreän lisääminen on osa viihtyisyyden edistämistä, minkä lisäksi se lisää luonnon monimuotoisuutta sekä varautumista sään ääri-ilmiöihin. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa myös julkisten ulkotilojen, kuten katujen, puistojen ja aukoiden, suunnittelussa ja toteutuksessa tulee edistää niiden toimivuutta, esteettömyyttä, kauneutta ja soveltuvuutta ympäristön erityispiirteisiin.

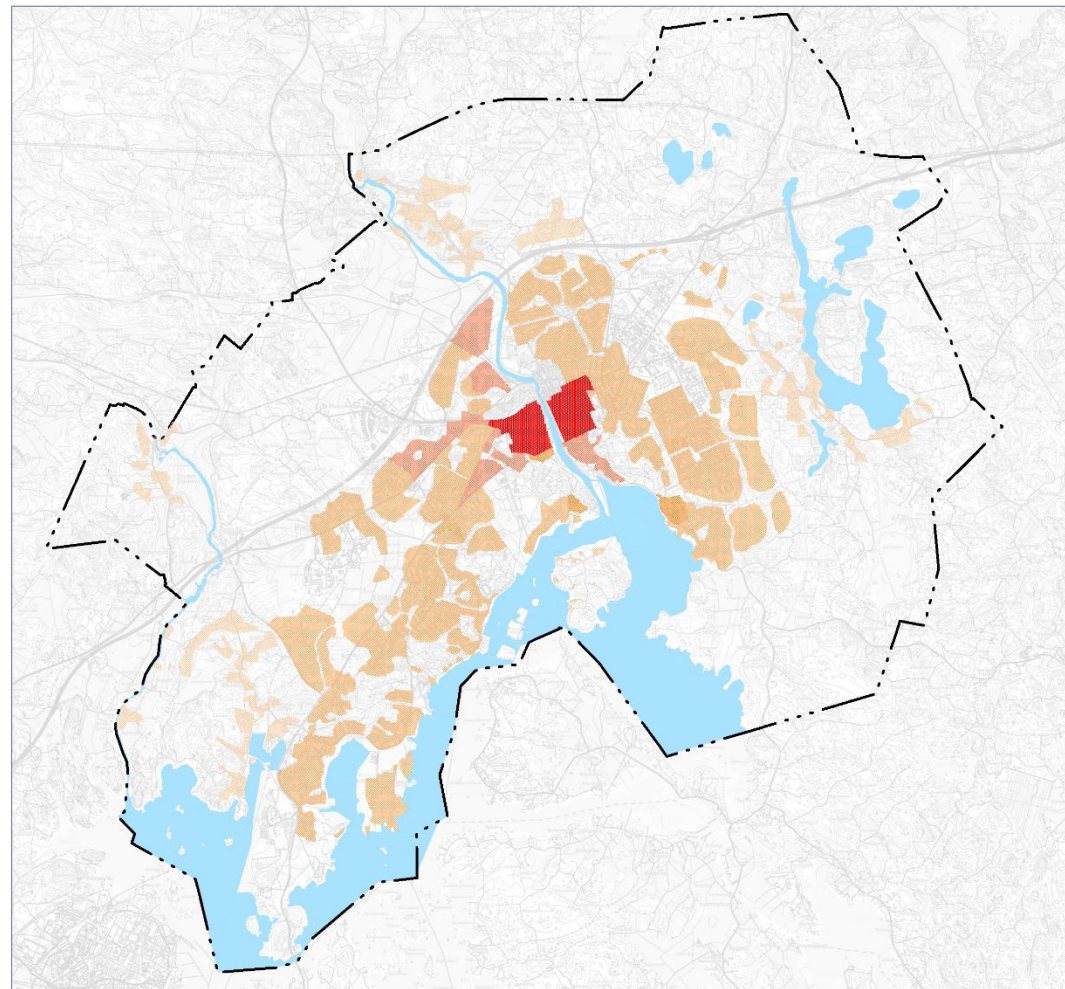
Lähes 60 % kaavaratkaisussa osoitetuista asumisen alueista on **pientalovaltaisia alueita** (AP-1, AP-2, AP-3, AP-4-merkinnät). Porvoossa on useita vanhoja omakotialueita, joilla asemakaavan sallimasta rakennusoikeudesta on huomattava osa toteutumatta (esimerkiksi Velkalassa pääosalla tonteista on lähes 50 % rakennusoikeudesta toteutumatta), ja vanha asemakaava ei turvaa alueella olevia ympäristön arvoja. Toisaalta on useita vanhoja omakotialueita, joilla asemakaavan rakennusoikeus on jo käytetty ja asemakaava ei salli lisärakentamista eikä mahdollista esimerkiksi kahden sukupolven asumista samalla tontilla (esimerkiksi Tarkkinen).

Osayleiskaavatyön pohjaksi on laadittu selvitys vanhojen omakotialueiden täydennysrakentamisen mahdollisuuksista ([Porvoon kaupunki, 2024b](#)). Selvityksessä käytiin läpi alueita, joille asemakaava on tehty ennen vuotta 1998. Selvityksen mukaan näille omakotialueille voisi sijoittua yli 600 uutta omakotitaloa. Mukana luvussa on myös kokonaan rakentamattomat tontit, joita on reippaasti yli 100. Lisäksi pienemmän sivuasunnon sijoittaminen samalle tontille olisi mahdollista yli 800 tontilla.

Huomattavan täydennysrakentamisen potentiaalin alueita ovat muun muassa Järnböle, Pappilanpelto, Myllymäki, Velkala, Jonaanmäki, Tarkkinen, Uddas, Näsi, Peippola, Gammelbacka, Hamari, Haikkoo ja Tolkkinen. Näillä alueilla vanha asemakaava tulisi uudistaa ja asemakaavamuutoksessa tutkia tarkemmin täydennysrakentamisen mahdollisuudet. Samalla asemakaavamuutoksella tulisi varmistaa, että viihtyisien asuinalueiden

arvokkaat erityis- ja ominaispiirteet, kuten vehreys tai kulttuuriympäristön arvot, säilyvät. Kaavaratkaisussa nämä alueet on osoitettu AP-3 merkinnällä: "Pientalovaltainen asunto-alue. Alueella on täydennysrakentamisen mahdollisuuksia. Alue on asemakaavoitettu tai tarkoitettu asemakaavoitettavaksi. Uusi täydentävä rakentaminen tutkittava asemakaavalla."

Samalla merkinnällä, AP-3, on osoitettu myös asemakaava-alueiden liepeille poikkeusluvin ja suunnittelutarveratkaisuin rakentuneita asuinalueita, kuten Länsi-Mensas. Näille alueille tulisi laatia asemakaava, ja asemakaavoituksella tulisi mahdollistaa reipaskin asutuksen täydentäminen.



Kuva 9 Osayleiskaavassa asumiseen osoitetut alueet: Kaupunkimaisen asumisen alueet punaisella ja vaaleanpunaisella; muut asuinalueet oranssilla ja kylämäisen asumisen alueet haalealla oranssilla.

Uusia asumisen alueita on kaavaratkaisussa Hattulassa Porvoonjoen rannalla, Skafträssissä Tarkkisten ja Kevätlaakson itäpuolella sekä Karjalaiskylässä Tolkkistentien

varrella. Mikäli kaupunkirakenteen täydentäminen ja tiivistäminen sekä erityisesti pientaloalueiden täydentäminen onnistuu ja/tai väestönkasvu jää arvioitua huomattavasti pienemmäksi, näitä kaikkia alueita ei tarvita vuoteen 2050 mennessä.

Kaavassa osoitetaan joitakin **maankäytön muutosalueita**. Nykyiset palvelukäytössä olevat alueet sairaalan ja terveysaseman ympärillä on varattu tulevaisuudessa keskustamaiselle asumiselle (P/A-3), kun palvelutoiminta päättyy. Tarmolan eteläpuolella, Kevätkummun vieressä sijaitsevaa työpaikka-aluetta voidaan vaiheittain muuttaa asumiseen ja siihen liittyville lähipalveluille (TP-1/A).

3.3.2 Kylä-, haja- ja vapaa-ajan asumisen alueet

Kaavaratkaisu mahdollistaa olemassa olevan kylämäisen ja maaseutumaisen asumisen hallitun kehittämisen siten, että alueiden kulttuurihistorialliset arvot, maisemalliset erityispiirteet ja ympäristön ominaispiirteet otetaan huomioon. Nämä alueet tuovat kaava-alueelle omanlaisensa lisän monipuolisen asumisen mahdollisuuksiin. Kyläasutukseen osoitettuja alueita ei ole tarkoitus asemakaavoittaa. Alueiden tulisi säilyä kylämaisina eikä ns. asemakaavakynnystä tulisi ylittää. Lisärakentaminen ratkaistaan yksittäisillä rakentamisluvilla ja poikkeamisluvilla.

Kaavaratkaisussa olemassa oleville ja pääosin ympärivuotisesti asutuille kyläalueille on osoitettu neljää erityyppistä määräystä asuinalueen sijainnin ja ominaispiirteiden perusteella: AT-101, AT-102, AT-102/s ja AT-103.

AT-101-alueet ovat kylämäisen asumisen alueita, jotka eivät sijaitse ranta-alueilla eikä niillä ole erityisiä kulttuuri-, maisema- tai ympäristöarvoja. Alueet soveltuvat hyvin täydennysrakentamiseen, ja kaavassa on pyritty mahdollistamaan niiden maltillinen kehittäminen. Näillä alueilla sallitaan asuinrakennusten lisäksi maatalouden tilakeskusten, työ- ja palvelutilojen rakentaminen. Vapaa-ajan asunnon muuttaminen vakituisesti asunnoksi on mahdollista, mikäli vesihuoltoon liittyminen ja muut rakentamisedellytykset täyttyvät.

AT-102-määräyksellä osoitetut kyläalueet sijaitsevat Veckjärven ja Sillvikin rannoilla. Näillä alueilla täydennysrakentamisen mahdollisuudet ovat käytännössä olemattomat, koska ne ovat jo tiivistä rakennettuja. Lisäksi Veckjärvi on kuormitukselle altis vesistö, minkä vuoksi lisäkuormitusta on syytä välttää. Rakentamisen tiiveyden ja vesistöjen tilan vuoksi alueet on tarkoitettu vain nykyiselle määrälle rakennuspaikkoja ja asuinrakennuksia. Jotta Veckjärven vetovoima sekä vapaa-ajan asumiselle että vakitukselle asumiselle

voidaan turvata, rakentamisessa ja muissa maankäyttömuutoksissa on kiinnitettävä erityistä huomiota vesistöjen suojeluun, hulevesien hallintaan ja läpäisevän pinnan määrään. Lisäksi kaavaan on sisällytetty rantarakentamista koskevat etäisyysvaatimukset vesistöjen suojelun ja rantamaiseman viihtyisyyden ja luonnonmukaisuuden säilyttämiseksi. Saunarakennuksen vähimmäisetäisyys keskivedenkorkeuden mukaisesta rantaviivasta on 20 metriä ja muiden rakennusten 50 metriä. Nämä ovat vakiintuneita etäisyyksiä, joita on sovellettu Porvoossa rakennusjärjestyksessä, asemakaavoissa ja osayleiskaavoissa viimeisten 20 vuoden aikana. Vapaa-ajan asuinrakennusten muuttaminen vakituisiksi on myös näillä alueilla mahdollista, mikäli vesihuoltoon liittyminen ja muut rakentamisedellytykset täyttyvät.

Kaava-alueella on useita kyläalueita, joilla on rakennus-, kulttuurihistoriallisia tai maisemallisia arvoja. Kaavakartalla on osoitettu valtakunnallisesta, maakunnallisesti ja paikalliset merkittävät kulttuuriympäristöjen alueet, sekä tarkemmin liitteessä 2. Kyläalueita on myös osoitettu merkinnällä AT-102/s eli kyläalueiksi, jolla ympäristö säilytetään. Määräyksellä turvataan alueiden ominaispiirteiden säilyminen siten, että uudisrakentaminen ja olemassa olevien rakennusten muutokset sovitetaan ympäristöön. Muutoin AT-102/s-määräys vastaa AT-102-määräystä. Koska osa AT-102/s-alueista sijaitsee herkkien vesistöjen, kuten Veckjärven rannoilla, myös rantavyöhykkeiden määräykset ja vesistön suojelemiseen liittyvät ohjeet pätevät näillä alueilla. Sekä AT-102- että 102/s-alueilla sallitaan asumisen lisäksi maatalouden tilakeskusten sekä asumiseen liittyvien työtilojen rakentaminen. Ammattimainen majoitustoiminta tai toistuva lyhytaikainen vuokraus ei ole sallittua, koska alueiden tiiviys ja luonne eivät mahdollista tällaista käyttöä.

Håplaxvikenin pohjoispuolella merenrannan tuntumassa sijaitsee myös muutamia kyläalueita (AT-103), joilla Kilpilahden läheisyys ja sen suuronnettomuusvaarallinen teollinen toiminta asettavat erityisiä vaatimuksia rakentamiselle. Alueet on tarkoitettu nykyiselle rakennuspaikkojen ja asuinrakennusten määrälle, eikä vapaa-ajan asuntojen muuttaminen vakituisiksi ole sallittua, koska molemmat lisääisivät alueen haavoittuvuutta. Vähäiset laajennukset ja korvaava rakentaminen, joka ei lisää haavoittuvuutta, on sallittua. Suuronnettomuusriskin vuoksi alueelle saa rakentaa ainoastaan asuinrakennuksia ja maatalouden tilakeskuksia. Ammattimaista majoitustoimintaa tai toistuvaa lyhytaikaista majoitusta, vuokrausta tai muuta rinnastettavaa käyttöä ei voida sallia.

Tervajärvellä, Veckjärvellä, Porvoonjoen varrella Teissalassa ja Mustijoen eteläpäässä sekä meren rannalla Sillvikissä on alueita, joilla suurin osa rakennuskannasta on vapaa-

ajan asuntoja. Nämä alueet on osoitettu kaavaratkaisussa edelleen vapaa-ajan asumisen alueiksi.

Kokonaisuutena vapaa-ajan asumisen alueita on melko vähän. Paikka paikoin vapaa-ajan asutus on kuitenkin erittäin tiivistä, esimerkiksi pienen Tervajärven lähes kaikki rannat on jo rakennettu, ja vapaa-ajan asumisen viihtyisyyden ja ympäristön ominaisuuksien vuoksi kaavassa ohjataan vapaa-ajan asumista.

Kaavaratkaisussa vapaa-ajan asumisen rakennuspaikoille on osoitettu melko yksityiskohtaiset määräykset, jotka ohjaavat sekä rakennuspaikkojen rakennusoikeutta että rakentamisten sijaintia. Alueilla ei ole vesi- ja viemäriverkostoa, ja vesistöt ovat kapeita, matalia tai muuten ekologialtaan herkkiä kuormitukselle. Tämän vuoksi rakennusoikeudet on sovitettu vesistöjen kantokykyyn, ympäristöolosuhteisiin sekä rantamaisemaan siten, että mitä herkempi vesistö on kuormitukselle ja maiseman muutoksille, sitä vähemmän rakennuspaikalle voidaan rakentaa. Lisäksi on otettu huomioon vapaa-ajan asumisen alueiden viihtyisyyden säilyttäminen. Joillakin vapaa-ajan asumisen alueilla on myös yksittäisiä olemassa olevia pysyvän asumisen rakennuspaikkoja, ja kaavamääräyksissä on näissä tapauksissa osoitettu rakennusoikeus myös pysyvälle asumiselle. Osayleiskaavassa on osoitettu neljä erilaista vapaa-ajan asumisen alueiden tyyppiä (RA-101, RA-102, RA-103 ja RA-104).

Vapaa-ajan asumisen alueiden (RA) lisäksi kaavassa on osoitettu olemassa oleva siirtolapuutarha-alueet (RSP) Veckjärvelle ja Gammelbackaan sekä palstaviljelyalue (RP) Gammelbackaan.

Sikosaareissa on osoitettu pääosin virkistys- ja suojelualueeksi. Uutta asutusta ei Sikosaareen ole osoitettu. Kaavaratkaisulla turvataan kulttuuriympäristön selvityksessä kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi todetun huvilamaisen ympäristön säilyminen. AP-2/s -alue on tarkoitettu enintään nykyiselle määrälle erillispientaloja ja vapaa-ajanasuntoja, ja arvokas rakennuskanta sekä kaupunkikuvallinen kokonaisuus pyritään säilyttämään.

Kaavaratkaisussa on osoitettu muutama maaseutuasumiseen tarkoitettua maa- ja metsätalousvaltaisia alueita (M-1, M-2). Näille alueille on vuosikymmenten aikana syntynyt tiheämpää vakituista asutusta. Papinjärven läheisyydessä sekä Träksiläntien ja Mustijoen välisellä alueella sijaitsevat alueet on osoitettu maa- ja metsätalousalueiksi, joilla sallitaan myös maaseutuasuminen (M-1). Nämä alueet on tarkoitettu nykyiselle määrälle rakennuspaikkoja. Suomenkylän–Karjalaiskylän peltoaukean luoteisreunassa on

jälleenrakentamiskauden maaseutuasutusta, ja alue soveltuu täydennysrakentamiseen maa- ja metsätalouden harjoittamisen rinnalla (M-2).

Perinteistä haja-asutustyyppistä asutusta on myös kaava-alueen muilla maa- ja metsätalousvaltaisilla alueilla. Tavoitteena on, että maa- ja metsätalousalueille ei muodostuisi uusia asutustihentymiä ja asutus ohjautuisi pääsääntöisesti kaavassa asutukseen osoitetuille alueille.

3.4 Elinvoima

Porvoon elinvoima rakentuu monipuolisesta elinkeinorakenteesta, vahvasta keskustasta ja palvelujen saavutettavuudesta. Osayleiskaavassa elinvoimaa edistetään tukemalla kaupan, palvelutyöpaikkojen ja teollisuuden kehitystä sekä varautumalla uusiin toimintoihin ja tilatarpeisiin. Kaavassa varaudutaan palvelutyöpaikkojen määrä kasvuun, erityisesti yksityisten palvelujen ja tietotyön osalta. Porvoossa teollisuus keskittyy pääosin Kilpilahden suuntaan, mutta kaava-alueella Tolkkisten alue kehittyy teollisuuden ja energian tuotannon alueena. Osayleiskaavassa noin 8 % pinta-alasta on osoitettu elinkeino- ja palvelutoimintoja ohjaavilla ja mahdollistavilla määräyksillä.

3.4.1 Keskusta

Keskusta Länsirantoinen on tällä hetkellä Porvoon suurin työpaikka-alue. Kaavaratkaisussa keskustatoimintojen aluetta laajennetaan verrattuna voimassa olevaan osayleiskaavaan. Keskustaa aluetta kehitetään tiiviinä, monipuolisena ja saavutettavana kaupungin ja seudun ydinalueena. Keskustatoimintojen aluevaraus (C-1) ohjaa yksityiskohtaisempaa suunnittelua siten, että alueelle voidaan sijoittaa asumista, työpaikkoja, palveluja, vapaa-ajan toimintoja ja matkailua kaupunkimaisessa ympäristössä. Keskustan asema seudullisena keskuksena ja kaupallisena pääkeskuksena säilyy, ja sinne sijoittuu suurin osa erikoiskaupasta, kaupallisista palveluista sekä kulttuuri-, ravintola- ja hyvinvointipalveluista.

Lisäksi keskustaa koskevat yleismääräykset ja strateginen kehittämismääräys (cka), joka täydentää aluevarausratkaisua, ohjaa keskustan ja sen lähiympäristön suunnittelua tiiviinä ja monipuolisena asumisen, palvelujen, työpaikkojen ja tapahtumien alueena. Puistokadun ja Tolkkistentien ympäristön, Länsirannan eteläisten osien ja Kokkonien liikuntakeskuksen kehittäminen vahvistavat vetovoimaisen keskustan kehitystä.

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varmistettava keskustan palveluiden hyvä saavutettavuus eri puolilta kaupunkia, eri kulkumuodoilla, ja on varattava alueita liityntä-pysäköintiin sekä autoille että polkupyörille. Kaupunkiympäristön toimivuutta ja julkisten ulkotilojen laatua tulee kehittää huomioiden eri käyttäjäryhmien tarpeet, esteettömyys, turvallisuus ja viihtyisyys. Kaupunkivihreän lisääminen tukee luonnon monimuotoisuutta ja ilmastonmuutokseen sopeutumista. Samalla kaavaratkaisu turvaa kulttuuriympäristön arvot sekä maiseman ja rakennetun ympäristön historialliset erityispiirteet.

Keskustan elinvoimaa tukevat lisäksi muut kaavaratkaisut, kuten Porvoonjoen kaupunkimaisia rantoja koskeva kehittämisaluemääräys, asumisen ratkaisut ja kaupan sijoittumisen ohjaus.

3.4.2 Työpaikka-alueet

Porvoon työpaikka-alueet muodostavat monipuolisen kokonaisuuden, joka kattaa kaupunkirakenteen eri osissa sijaitsevat palvelu-, teollisuus- ja varastointitoiminnot. Alueiden suunnittelussa painotetaan ympäristöhaitoiltaan vähäisiä toimintoja, hyviä liikenneyhteyksiä ja tasapainoista sijoittumista suhteessa asutukseen ja muihin maankäyttötarpeisiin.

Ölstensin, Kuninkaanportin, Tarmolan ja Kaupunginhaan työpaikka-alueet (TP-1) muodostavat kaupungin monipuolisten työpaikkatoimintojen kokonaisuuden, jolle voidaan sijoittaa toimistoja, palveluita sekä ympäristöhaitoiltaan vähäistä teollisuus- ja varastointitoimintaa. Näillä alueilla voidaan sallia myös merkitykseltään paikallinen vähittäiskauppa ja paikallinen paljon tilaa vaativa kauppa, kunhan toiminta pysyy luonteeltaan paikallisena eikä muodosta päivittäistavarakaupan tai erikoiskaupan suuryksiköitä. Työpaikka-alueiden rooli on tukea ja täydentää kaupungin kaupallista palvelurakennetta, ei luoda uusia kaupallisia keskittymiä. Tarmolaan ja Kuninkaanporttiin on osoitettu TP-1 alueiden lisäksi kaupan suuryksikköalueet (KM), joiden osalta on kuvaus kohdassa 3.4.5 Kaupan ratkaisu.

Eestinmäen nykyinen Careerian ja Praktikumin toimipisteen alue sekä Loviisiantien varren Tarmolan koillispuoliset TP-2-alueet ovat työpaikka-alueita, joille voidaan sijoittaa toimistoja, palveluita sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamatonta teollisuutta ja siihen liittyvää myymälä- ja varastotilaa. Näiden alueiden roolina on tukea kasvavaa toimitilaratketta sekä tarjota tilaa palvelu- ja teollisuustoiminnoille lähellä hyviä liikenneväyliä.

Myrskyläntien varressa moottoritien eteläpuolella sijaitseva TP-3-alue on yhdistetty työpaikka- ja asumisalue. Alueelle voidaan sijoittaa palvelu- ja toimistotyöpaikkoja sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta teollisuutta ja varastointia asumisen rinnalla. Ratkaisussa kiinnitetään huomiota siihen, että työpaikkatoiminnot ja asuminen muodostavat toisiaan häiritsemättömän kokonaisuuden.

Tolkkiin on osoitettu teollisuus- ja varastoalueita, joilla on merkittävä rooli kaupungin teollisuuden ja energiantuotannon sijoittumisessa. T/kem-alueelle voidaan sijoittaa vaarallisia kemikaaleja käsitteleviä tai varastoivia laitoksia. Alueella on jo käynnissä asema-kaavatyö, jossa tutkitaan vihreän vedyn tuotantolaitoksen sijoittumista. Osayleiskaavan varaus mahdollistaa useampien vedyn tuotantoon liittyvien laitosten sijoittumisen, edellyttäen että turvallisuus-, ympäristö- ja suojaetäisyysvaatimukset voidaan varmistaa. T/kem-alueen viereen sijoittuva T-1-alue on tarkoitettu teollisuustoiminnoille ja niihin liittyvälle varastoinnille; alueelle voidaan lisäksi sijoittaa toimisto- ja terminaalirakennuksia, jotka palvelevat alueen pääkäyttötarkoitusta.

Kaavatyön yhteydessä on arvioitu myös maarakentamisen kiertotalouden alueita. SYKE:n (2018) [selvityksen](#) mukaan Porvoon tulee varata omia alueita maarakentamisen materiaalien käsittelylle ja välivarastoinnille. Loppusijoitukseen ei tule käyttää alueita, joilla olisi potentiaalia kierrätys- tai käsittelytoiminnalle. Kiertotaloustoimintojen sijoittamisessa huomioidaan hyvät liikenneyhteydet, kantava maaperä sekä riittävät etäisyydet asutukseen, vesistöihin ja arvokkaisiin luontokohteisiin. Kaavassa maarakentamisen kiertotalouden alue (EJK-1) sijoittuu moottoritien pohjoispuolelle, Myrskyläntien itäpuolelle. Alue voidaan käyttää materiaalien käsittelyyn ja välivarastointiin, mikä voi aiheuttaa melu-, pöly- ja liikennehaittoja sekä maisemallisia vaikutuksia.

Domargårdin jäteasema on osoitettu jätteenkäsittelyalueeksi (EJ), ja sen viereinen T-2-alue palvelee teollisuus- ja kiertotaloustoimintoja sekä niihin liittyvää varastointia.

3.4.3 Lähipalvelualueet ja palvelujen alueet

Gammelbacka ja Kevätkumpu on osoitettu lähipalvelu- ja asumisalueiksi (PLA), joilla on tarvetta nykyistä suuremmille päivittäistavarakaupoille ja lähipalveluille. Lähipalvelualueiden kehittämisen tavoitteena on vahvistaa alueiden elinvoimaa, parantaa palveluiden saavutettavuutta ja tukea kaupunkirakenteen eheytymistä. Alueille sallitaan asumisen lisäksi monipuoliset lähipalvelut, ja niiden täydentävää rakentamista ohjataan

asemakaavoituksella. Suunnittelussa korostetaan ympäristön viihtyisyyttä sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen hyvien yhteyksien vahvistamista. Kaupunkivihreän lisääminen tukee luonnon monimuotoisuutta ja auttaa varautumaan sään ääri-ilmiöihin. Julkisia ulkotiloja, kuten katuja, puistoja ja aukioita, kehitetään toimiviksi, esteettömiksi ja ympäristöönsä soveltuviksi osiksi kaupunkikuvaa.

Haikkoon sijoittuva lähipalvelujen alue (PL-1) mitoitetaan palvelemaan ensisijaisesti lähi-alueen asukkaita. Alueelle sallitaan lähipalveluiden lisäksi toimitilarakentamista, ja sen tarkoituksena on täydentää Haikon kaupallista palvelutarjontaa paikallisesti.

Perämiehentien ammattikoulun alue (P-1) on osoitettu palveluiden alueeksi, jolle voidaan sijoittaa julkisia ja yksityisiä palveluja sekä toimitilarakentamista. Moottoritien liittymän koillisnurkassa sijaitseva palvelujen alue (P-2) on tarkoitettu sosiaali- ja terveydenhuollon laitoksille sekä palveluasumiselle, ja se tarjoaa hyvin saavutettavan sijainnin Itä-Uudenmaan hyvinvointialueen järjestämille palveluille.

Kaavaratkaisu tukee myös matkailupalveluiden kehittämistä. Porvoon ominaispiirteiden ja kaupunkiympäristön arvokkaiden kohteiden säilyttäminen on matkailun kannalta merkittävä vetovoimatekijä. Matkailua tukee myös keskustan ja Porvoonjoen kaupunkimaisien jokirantojen kehittäminen ja vaaliminen. Myös kansallinen kaupunkipuisto ja luonnon ympäristön arvojen turvaaminen vahvistavat Porvoon vetovoimaa matkailukokonaisuutena. Matkailupalveluita varten tehtyjä aluevarauksia kaavakartalla on vain muutama. Matkailupalveluiden alueeksi (RM) osoitettu Haikkoon kartano, ja se on samalla osa Haikkoon kulttuurihistoriallisesti arvokasta ympäristöä. Veckjärvelle on osoitettu leirintä-aluevaraus (RL), joka tarjoaa mahdollisuuden luonnonläheiseen matkailuun ja järviolueen virkistyskäytön kehittämiseen. Veckjärven ja Tervajärven ympäristöön muodostuva virkistysalue tarjoaa merkittäviä mahdollisuuksia luontomatkailun, virkistysreittien ja vesistöjen saavutettavuuden kehittämiseksi osana koko kaupungin matkailu- ja virkistysverkostoa.

3.4.4 Julkiset palvelut

Porvoon väestörakenne on muutoksessa: ikääntyvien määrä kasvaa, perhekoot pienevät, yksinasuvien osuus lisääntyy ja syntyvyys laskee. Kaikkien ennusteiden, myös tavoitteen mukaisessa tilanteessa (15000 uutta asukasta vuoteen 2050 mennessä), 7–12-vuotiaiden lasten määrä vähenee Porvoossa vuoteen 2040 saakka, mutta muuttoliike

jarruttaa tai loiventaa lapsimäärän vähenemistä. Päivähoitoon tulevien lasten määrä on sen sijaan kasvanut, koska alle 3-vuotiaita lapsia on osallistunut päivähoitoon aiempaa enemmän.

Osayleiskaavalla luodaan edellytyksiä väestön kasvulle ja sen kohdentumiselle eri alueille, mutta lähipalvelujen toteutumista – kuten päiväkotien ja koulujen rakentamista ja säilymistä - ei maankäytön suunnittelulla ratkaista. Kaavatyön taustalla toimii Porvoon kaupungin vuoden 2024 varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen palveluverkkoselvitys ja [-suunnitelma](#), jonka pohjalta on arvioitu koulu- ja päiväkotipalvelujen riittävyyttä ja saavutettavuutta. Koulutilat kokonaisuutena riittävät, mutta kehitys ei ole tasaista joka alueella. Päiväkoteja tarvitaan lisää.

Osayleiskaavan ratkaisuihin uutta rakentamista ohjataan alueille, joilla palvelujen saavutettavuus on jo valmiiksi hyvä tai parannettavissa. Kaavaratkaisu mahdollistaa, että lähes kaikkien alueella asuvien lasten koulumatka jää alle 3 kilometrin, kouluihin on turvalliset kävely- ja pyöräily-yhteydet ja että koulut ovat saavutettavissa joukkoliikenteellä.

Kaavassa huomioidaan pitkän aikavälin palvelutarpeet yleispiirteisellä tavalla. Toisin kuin vuoden 2004 osayleiskaavassa, koulut ja päiväkodit sisältyvät pääsääntöisesti asuinalueisiin (A, AP jne.), eikä niitä osoiteta erikseen, lukuun ottamatta muutamia suurempia julkisten palvelujen alueita (PY) keskustassa, Näsissä ja Tolkkisissa.

Muut julkiset palvelut, kuten oppilaitokset, virastot ja hyvinvointialueen palvelut sijoittuvat keskustatoimintojen alueelle (C-1) ja palvelujen alueelle (P-1, P-2, PLA ja PL-1).

3.4.5 Kaupan ratkaisu

Uusille kaupan neliöille on Porvoossa tarvetta, niin keskustassa kuin Tarmolassa sekä Kuninkaanportissa. Myös lähipalveluilla on potentiaalia kehittyä. Osayleiskaavan kaupan ratkaisu perustuu [Kaupan palveluverkkoselvitykseen](#) (WSP, 2023a) ja [päivitettyyn kaupan palveluverkkoselvitykseen](#) (WSP, 2025), joissa on tarkasteltu vähittäiskaupan nykytilaa, ostovoiman ja väestön kehitystä sekä toimijoiden esille tuomia näkemyksiä. Selvityksissä on arvioitu toteutunutta liiketilaa, tulevaa kysyntää sekä kaupan hankkeiden ajantasaisuutta, ja tarkastelua on laajennettu palveluverkkoon vuoteen 2050 saakka. Kaavaratkaisua laadittaessa on otettu huomioon myös toimivan kilpailun edellytykset ja alueidenkäyttölain vähittäiskauppaa koskevat säännökset (71 a–c §) sekä maakuntakaava.

Porvoon kaupan palveluverkko säilyy kokonaisuutena nykyisen kaltaisena ja rakentuu edelleen olemassa olevien vahvuuksien varaan. Palveluverkon kehittämisen tavoitteena on vahvistaa keskustan asemaa kaupungin ja seudun pääkeskuksena, turvata päivittäistavarakaupan hyvä saavutettavuus sekä ohjata paljon tilaa vaativan kaupan sijoittumista tarkoituksenmukaisille kaupan alueille. Palveluverkko muodostuu keskustasta, kaupan alueista sekä lähipalvelukeskittymistä, ja lisäksi asuinalueilla voi olla yksittäisiä kaupallisia palveluita.

Keskusta säilyy monipuolisen kaupallisen tarjonnan ja palveluiden seudullisena pääkeskuksena, jossa ei ole kaupan rajoituksia. Keskusta-alueille (C-1 ja CSR) sijoittuu suurin osa keskustahakuisesta erikoiskaupasta sekä kulttuuri-, ravintola- ja hyvinvointipalveluita. Vetovoimaa vahvistavat palvelutarjonnan monipuolisuus, kaupunkitilan laatu sekä tapahtumat. Vanha kaupunki muodostaa elävän ja matkailupainotteisen osan keskustaa, jonka kaupallinen profiili hyödyntää erityisesti matkailijoiden kysyntää. Keskusta-alueelle, erityisesti Länsirannalle, sijoittuvat keskustan suuremmat päivittäistavarakaupat, mukaan lukien mahdolliset hypermarketit. Ydinkeskustaan joen itäpuolelle on tunnistettu tarve myös uudelle supermarket-kokoluokan myymälälle, mikä edellyttää autosaavutettavuuden ja pysäköintijärjestelyjen edelleen kehittämistä.

Keskusta-alue (C-1) on laajennettu edelliseen yleiskaavaan verrattuna. Porvoon keskustan säilyminen keskustahakuisen kaupan pääkeskuksena edellyttää, että sitä tulee aktiivisesti kehittää eikä sen asemaa saa heikentää esimerkiksi sijoittamalla merkittävästi keskustan kanssa kilpailevaa kauppaa keskustan ulkopuolelle.

Tarmola ja Kuninkaanportti ovat ja niitä kehitetään edelleen merkitykseltään seudullisina tilaa vaativan kaupan alueina. Palveluverkkoselvityksessä ([WSP, 2025](#)) on selvitetty kaupan seudullisuutta koskevia laskelmia. Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan alarajoja on tarkasteltu erikseen päivittäistavarakaupassa ja erikoiskaupassa, koska Porvoossa näiden vaikutusalueet ovat erilaiset. Näin saadaan maakuntakaavaa tarkempi lähtökohta merkitykseltään paikallisen vähittäiskaupan suunnitteluun. Selvityksen tulosten perusteella merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön alarajat Porvoossa ovat maakuntakaavassa esitettyä suuremmat. Erikoiskaupassa ja laajan tavaravalikoiman kaupassa alaraja on Tarmolassa ja Kuninkaanportissa 15 000 k-m² (tämä koskee keskusta-alueen ulkopuolelle soveltuvaa kauppaa, ei koske kauppakeskustyyppistä kauppaa).

Selvityksen mukaan päivittäistavarakaupassa Tarmolassa raja on 10 000 k-m² ja mikäli väestönkasvu on tavoitteen mukaista (Porvoossa 70000 asukasta vuonna 2050, ja kasvusta noin 15000 sijoittuu kaupungin keskeisille alueille tavoitteellisen rakennemallin mukaisesti) ja ostovoima kasvaa ennustetusti, raja voisi olla 12000 k-m². Tämä koskee supermarketteja tai pienempiä myymälöitä, ei hypermarketteja. Arvioitaessa seudullisuutta lasketaan koko alueen kyseisen toimialan myymälöiden kerrosala yhteen. Tasapainoisen kilpailutilanteen näkökulmasta Tarmolan alueella voisi olla neljän eri toimijan keskikokoiset päivittäistavaramyymälät (á 2000–2500 k-m²). Palveluverkkoselvityksen mukaan mitoitusta tärkeämpää on se, että myymälät pysyvät keskenään kilpailevina supermarketteina. Tasapuolisuuden näkökulmasta on siten tärkeää huomioida sekä uudet toimijat että nykyisten toimijoiden mahdolliset laajennustarpeet. Näin ollen mitoitus tulisi jakaa tasapuolisesti uusien supermarkettien ja alueella jo toimivien kesken.

Kuninkaanporttiin voi sijoittaa lisää paljon tilaa vaativaa kauppaa, laajan tavaravaliokoman kauppaa ja tiva-alueille soveltuvaa erikoiskauppaa. Sen sijaan alueelle ei tule sijoittaa merkittävästi sellaisia keskustahakuisen erikoiskaupan myymälöitä, jotka ovat keskustan vahvuuksia. Alueelle ei myöskään voi sijoittaa kauppakeskustyyppistä rakennetta, joka kilpailee keskustan kanssa.

Kuninkaanportin lähialueelle ei ole osoitettu väestönkasvua. Lähialueella väestö kasvaa E18-väylän itäpuolella, joten se ei tue päivittäistavarakaupan sijoittamista Kuninkaanporttiin. Palveluverkkoselvityksen mukaan alueelle ei tule sijoittaa päivittäistavarakaupan suuria yksiköitä tai myymäläkeskittymää, ja päivittäistavarakaupan mitoitus tulisi olla alueella yhteensä alle 4000 k-m². Liikenneasematyyppinen myymälä ei kuitenkaan vaikuta vielä merkittävästi alueen profiiliin tai muuhun palveluverkkoon. Mahdollisen aseman yhteyteen voi myös tulevaisuudessa sijoittaa matkustajia palvelevan lähikaupan, jonka mitoitus tulee arvioida jatkosuunnittelussa.

Osayleiskaavaratkaisussa Tarmolaan (KM-1) ja Kuninkaanporttiin (KM-2) on osoitettu kaupallisten palvelujen alueet, joille saa sijoittaa kaupan suuryksiköt. Kaavamääräyksissä alueille on määritetty kaupan kokonaismitointus maakuntakaavaa noudattaen ja merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön alarajat, jotka ovat Porvoossa selvitysten ([WSP, 2023a](#); [2025](#)) mukaan maakuntakaavassa esitettyä suuremmat.

Tarmolan KM-1-alueelle kaavamääräysten mukaan voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa merkitykseltään seudullista paljon tilaa vaativaa kauppaa

enintään 100 000 k-m². Enimmäismitoituksessa on mukana olemassa oleva ja uusi liiketila. Enimmäismitointukseen sisältyy myös merkitykseltään paikallinen liiketila. Alueelle saa sijoittaa merkitykseltään paikallista päivittäistavarakauppaa enintään 10 000 k-m². Uusi päivittäistavarakaupan mitoitus tulee jakaa usealle toimijalle. Alueelle saa sijoittaa myös merkitykseltään paikallista kaupan alueelle soveltuvaa erikoiskauppaa enintään 15 000 k-m². Merkitykseltään paikallisen keskustahakuisen kaupan sijoittaminen ei saa heikentää keskustan kaupan toimintaedellytyksiä. Enimmäismitoituksessa on mukana olemassa oleva ja uusi liiketila.

Kuninkaanportin KM-2 alueelle kaavamääräysten mukaan voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa merkitykseltään seudullista paljon tilaa vaativaa kauppaa enintään 125 000 k-m². Enimmäismitoituksessa on mukana olemassa oleva ja uusi liiketila. Enimmäismitointukseen sisältyy myös merkitykseltään paikallinen liiketila. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksikköä tai myymäläkeskittymää. Alueelle saa sijoittaa merkitykseltään paikallista kaupan alueelle soveltuvaa erikoiskauppaa enintään 15 000 k-m². Merkitykseltään paikallisen keskustahakuisen kaupan sijoittaminen ei saa heikentää keskustan kaupan toimintaedellytyksiä. Enimmäismitoituksessa on mukana olemassa oleva ja uusi liiketila.

Kaupallisen palveluverkon täydentäjinä toimivat KM-3-kohdemerkinällä osoitetut alueet, joihin kuuluvat Gammelbacka, Kevätkumpu, Ölstens, Haikkoo ja Hattula. Näille alueille saa sijoittaa paikallisesti merkittävää vähittäiskauppaa yhteensä enintään 10 000 k-m². Näiden alueiden roolina on tukea lähipalveluiden saatavuutta ja täydentää kaupungin kaupallista kokonaisuutta ilman merkitykseltään seudullisia toimintoja. Lisäksi asuinalueille voi sijoittua yksittäisiä kaupallisia palveluita.

3.5 Liikkuminen

Liikenneverkon toimivuutta on tutkittu liikennemallilla, ja liikenne-ennusteet on tehty vuosille 2035 ja 2050 autoliikenteen, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn osalta ([Ramboll, 2024b](#)). Ennusteet on tehty nykyverkolle sekä uusille osayleiskaavassa osoitetuille yhteyksille ja arvioitu ratkaisujen vaikutuksia.

Osayleiskaavaratkaisu ohjaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen ja jatkuviin, turvallisiin ja esteettömiin reitteihin. Osayleiskaavaluonnoksessa on osoitettu kolme uutta Porvoonjoen ylittävää jalankulun ja pyöräilyn siltaa sekä yksi ns. ulkoilusilta.

Kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä kyliin tulee myös kehittää: kaavaluonnoksessa on osoitettu uudet yhteydet Kerkkoon, Ilolan, Epoon ja Hinthaaran sekä Emäsalon suuntaan.

Täydentyvä kaupunkirakenne parantaa joukkoliikenteen järjestämisen edellytyksiä. Suurin osa asuinalueista on joukkoliikenteellä kohtalaisen hyvin saavutettavissa, mutta tulevaisuudessa kasvun myötä tarvitaan uusia reittejä. Osayleiskaava ohjaa joukkoliikenteen reittien ja pysäkkien suunnittelua toiminallisesti ja laadullisesti.

Autoliikenteen sujuvuus nykyisellä liikenneverkolla on tulevaisuudessakin pääosin hyvä. Eniten haasteita on joen ylittävillä silloilla keskustassa sekä Läntiselle Mannerheimintielle johtavalla moottoritien rampilla. Osayleiskaavaluonnoksessa osoitetut Kuninkaanportin uudet katuyhteydet yli moottoritien Eestinmäen suuntaan ja Hornhattula-Järnbölesiltayhteys (uusi pohjoinen silta) keventävät keskustan siltojen ja Puistokadun, Läntisen Mannerheiminväylän kuormitusta. Uusi itäinen ohitustie vähentää liikennemääriä erityisesti Tarkkisissa, mutta myös keskustassa, Pihlajatiellä, Kevätkummussa ja Puistokadulla. Itäinen ohitustie tukee myös maankäytön kehittämistä Tarkkisten ja Skaftkärrin suunnalla.

Puistokatua ja Tolkkistentietä lähiympäristöinen kehitetään viihtyisänä monipuolisena kaupunkiympäristönä. Loviisantie Tarmolassa, Werner Söderströminkatu ja Helsingintie Eestinmäestä Ernestasiin on kaavaratkaisussa myös osoitettu kehitettävänä pääkatuina.

Liityntäpysäköinnin alueet on osoitettu keskustaan, Vanhan Helsingintien varrelle Katajamäkeen, Puistokadun varrelle Hornhattulaan sekä Träksilään moottoritien liittymän läheisyyteen. Vaihtoehdossa, jossa asema on Kuninkaanportissa, aseman viereen on myös osoitettu liityntäpysäköinnin alue.

Kaavassa on osoitettu Tolkkisten satama ja sinne johtava laivaväylä. Nykyistä satamaa on mahdollista laajentaa kohti etelää laajentuvan teollisuusalueen edustalle.

Kaavakartalla on osoitettu useita venesatamia ja -valkamia sekä veneväylä Aleksanterin sillan eteläpuolelle saakka. Venesatamia varten ei ole osoitettu uusia alueita, mutta nykyisiä venesatamia voidaan kehittää ja laajentaa. Kaavaratkaisu vastaa venepaikkojen kysyntään pitkälle tulevaisuuteen. Venesatama- ja venepaikkaselvityksen ([FCG, Finnish Consulting Group Oy. 2024](#)) mukaan keskeisille kaupunkialueille tarvitaan maksimissaan 540 uutta venepaikkaa vuoteen 2050 mennessä. Tarpeeseen voidaan vastata

kehittämällä nykyisiä venesatamia, eikä uusia aluevarauksia tarvita venepaikkojen kokonaismäärän perusteella.

Kaavaratkaisun liikenneverkko on esitetty myös liitekartalla (Liitekartta 4)

3.6 Itärata ja sen asemavaihtoehdot

Itärata yhdistää Porvoon pääkaupunkiseutuun sekä tuo nykyistä suuremmat ja nopeammat raideyhteydet Kouvolan, Joensuun ja Kuopioon kautta koko Itä-Suomeen.

Kaavaratkaisu mahdollistaa Itäradan toteutumisen ja aseman sijoittumisen Porvooseen. Kaavaluonnoksessa esitetään kolme vaihtoehtoista ratalinjausta: 1) Maanalainen linjaus (keskusta), jossa asema sijoittuu ydinkeskustaan, Porvoonjoen alapuolelle ja asemalla on sisäänkäynnit torilta sekä Länsirannalta, 2) Maanalainen linjaus (Pulistokatu), jossa asema sijoittuu Puistokadun ja Hornhattulantien risteyksen tuntumaan sekä 3) Maanpäällinen linjaus, jossa asema sijoittuu Kuninkaanporttiin ja lisäksi lähijuna-asema Hattulaan, vanhan rautatieaseman läheisyyteen.

Maanalaisten vaihtoehtojen maankäyttöratkaisut ovat keskenään samanlaiset. Maanpäällisessä vaihtoehdossa maankäyttö poikkeaa jonkin verran aseman lähiympäristössä. Itärata Oy laatii parhaillaan rataan liittyvää ympäristövaikutusten arviointia ja alustavaa yleissuunnitelmaa. Kaavaluonnoksen ratalinjausvaihtoehdot perustuvat näihin suunnitelmiin.

Kaikkia vaihtoehtoja koskee seuraavat yleismääräykset: Asemanseudun yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee varmistaa aseman saavutettavuus kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä sekä yhteydet liityntäpysäköintiin. Asemanseudun tulee kytkeytyä luontevasti ja toimivasti ympäröivään kaupunkirakenteeseen sekä sopeutua kaupunkikuvaan. Aseman varaus on pitkän aikavälin kehittämiskohde, jonka suunnittelussa tulee edistää monipuolista maankäyttöä sekä varautua raideliikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen. Maankäyttö ei saa vaarantaa junayhteyden ja asemien toteutumista.

Itäradan linjaus- ja asemavaihtoehtojen sijainnit on esitetty myös liitekartalla (Liitekartta 5).

3.7 Ilmastomuutokseen sopeutuminen

Kaavaratkaisu ottaa huomioon ilmastomuutokseen sopeutumisen sekä hiilinielujen ja -varastojen säilyttämisen. Kaava määrää, että ilmastomuutoksen vaikutuksiin, kuten kii- vuusjaksoihin, rankkasateisiin, helteisiin ja myrskyihin, tulee varautua yksityiskohtaisem- massa suunnittelussa. Yleisissä määräyksissä ohjataan yksityiskohtaisempaa suunnitte- lua myös siten, että eri kaupunginosissa tulee tavoitella vähintään 30 prosentin lat- vuspeittävyyttä.

Kaavamääräykset ohjaavat hulevesien hallintaa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee suosia luontopohjaisia ratkaisuja, kuten imeytystä, avouomia ja viivytystä lähellä hulevesien muodostumispaikkaa. Viheralueet voivat toimia hulevesien hallinnan sijoitus- paikkoina. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja rakentamisessa tulee ottaa huomi- oon tulvariskien hallinta. Kaava edellyttää, että tulvareitit selvitetään ja niiden toimivuus varmistetaan maankäytön jatkosuunnittelussa.

3.8 Ympäristöhäiriöt

3.8.1 Melu

Osayleiskaavassa on osoitettu kaksi melualueita: Valtatien 7 ja Mäntsäläntien liikenne- melualue sekä Munkkalan ampumaradan melualue. Liikennemelualue perustuu [Porvoon vuoden 2024 meluselvityksen](#) (Sitowise, 2024) laskentatuloksiin ennustetilanteessa 2035. Melualueeksi on rajattu ne alueet, joilla päiväajan keskiäänitaso ylittää 55 dB, mikä on valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukainen ohjearvo asumiseen käytettä- villä alueilla, virkistysalueilla taajamissa ja taajamien läheisyydessä sekä hoito- ja oppi- laitoksia palvelevilla alueilla. Melualueen rajauksessa on otettu huomioon myös yöajan ohjearvo 50 dB, sillä valtatie 7:n varrella sijaitsevat asuinalueet ovat pääosin rakentuneet ennen tiukempien ohjearvojen käyttöönottoa. Ampumaradan melualueelle ei sallita uu- sien asuin- ja vapaa-ajanrakennusten sijoittamista. Muita vilkasliikenteisiä teitä ei ole osoitettu erikseen melualueiksi, koska niiden aiheuttama melu rajautuu huomattavasti kapeammalle alueelle verrattuna Mäntsäläntiehen tai valtatie 7:ään, joka on Porvoon merkittävin tieliikennemelun lähde.

Kaavan yleismääräys ohjaa yksityiskohtaisempaa suunnittelua siten, että melulle herkkiä toimintoja, kuten asumista, vapaa-ajan asumista sekä hoito- ja oppilaitoksia,

suunniteltaessa tulee varmistaa, ettei piha-alueiden melutaso ylitä valtakunnallisia oh- jearvoja. Melualueille rakentaminen edellyttää meluntorjuntatoimenpiteitä, joilla varmiste- taan ohjearvojen alittuminen. Melutaso ja ohjearvot tarkistetaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tai lupakäsittelyssä.

3.8.2 Suuronnettomuusvaarallisen teollisuuden huomioiminen

Kilpilahden teollisuusalue on Pohjoismaiden suurin öljynjalostuksen laitoseskittymä, jossa on nykyään myös paljon bio- ja kiertotaloustoimintaa. Toimintojen luonteen vuoksi alueella varastoidaan ja käytetään vaarallisiksi luokiteltuja kemikaaleja. Näihin liittyy on- nettomuusriskejä. Kilpilahden suuronnettomuuksien huomioimisesta maankäytön suun- nittelussa -selvitys on päivitetty viimeksi 2024 ([Gaia Consulting Oy, 2024](#)). Selvityksen mukainen Kilpilahden suojavyöhyke 2 ulottuu kaava-alueen lounaisosaan, ja se on osoi- tettu kaavakartalla ja merkintään on liitetty kaavamääräyksiä.

Suojavyöhykkeelle ei tule yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa sijoittaa uusia riskille alttiita toimintoja. Suunnittelussa ja rakentamisessa on varmistettava, että alueella on riit- tävät hälyttämis- ja evakuointimahdollisuudet. Suojavyöhykkeellä vapaa-ajan asuinra- kennusta ei saa muuttaa vakituisen asumisen asuinrakennukseksi. Olemassa olevan va- paa-ajan asunnon tai vakituisen asunnon korvaava tai vähäinen lisärakentaminen on sal- littua, mikäli se ei lisää alueen haavoittuvuutta. Tällaisessa rakentamisessa tulee tarkas- tella hätäpysäytyksen lisäämistä ilmanvaihtoon sekä rakennuksen ilmapuotojen vähentä- mistä.

Uusia suuria kaupallisia tai muita kokoontumispaikkoja tai liikkeitä, joissa syntyy merkit- täviä asiakasvirtoja ei saa sijoittaa alueelle. Olemassa olevien kokoontumispaikkojen, palveluiden ja virkistysalueiden pienimuotoinen kehittäminen ja laajentaminen on mah- dollista, mikäli samalla varmistetaan riittävät hälyttämis- ja evakuointimahdollisuudet. Majoitustoiminnan sijoittaminen suojavyöhykkeelle on myös kiellettyä, lukuun ottamatta Kilpilahden teollisuusalueen toimintaan liittyvää kausiluontoista majoitusta. Tilapäiselle majoitukselle tarkoitetut rakennukset tulee suunnitella ja toteuttaa siten, että suuronnet- tomuusvaarallisen teollisuuden läheisyys otetaan huomioon.

Kilpilahden suojavyöhyke 2 on samalla ns. konsultointivyöhyke, jota ei ole erikseen osoi- tettu kaavakartalla. Alueella sovelletaan konsultointivyöhykettä koskevaa ohjetta, jonka

mukaan alueen yksityiskohtaisemmista suunnitelmista tulee pyytää pelastusviranomaisen ja Tukesin lausunto.

3.8.3 Maaperä

Kaavaratkaisussa edellytetään, että pilaantuneet maat sekä happamien sulfaattimaiden esiintymät tunnistetaan ja otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja rakentamisessa. Tiedossa olevat pilaantuneet maat on osoitettu liitekartalla. Pilaantunut maaperä on kunnostettava käyttötarkoituksen edellyttämällä tavalla.

Alueelle rakennettaessa on huomioitava radonturvallisen rakentamisen vaatimukset. Lisäksi yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja rakentamisessa tulee edistää maa-ainesten suunnitelmallista kierrätystä ja hyödyntämistä, jotta voidaan vähentää rakentamisen ympäristövaikutuksia ja edistää resurssiviisautta.

3.9 Yhdyskuntatekniikka

Osayleiskaavakartalle ei ole erikseen osoitettu pohjavedenottamoita, pohjavesikaivoja, pelastusasemia, sähköasemia eikä energialaitoksia. Nämä toiminnot sijoittuvat kaavaratkaisussa asuinalueille, työpaikka- tai palvelualueiksi osoitetuille alueille tai erilaisille viheralueille. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa nämä yhdyskunnan toimivuuden kannalta tärkeät toiminnot tulee ottaa huomioon, ja varata niille riittävät alueet. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee varautua siihen, että uusi pelastusasema tarvittaneen Porvoonjoen itäpuolelle Kevätkummun-Tarmolan suuntaan väestönkasvun myötä.

Suuri osa uudesta rakentamisesta sijoittuu Porvoon veden nykyisen toiminta-alueen ja vesi- ja viemäriverkoston piiriin, mikä tukee infrastruktuurin tehokasta käyttöä. Porvoon veden vedenhankinta perustuu hyvälaatuisen pohjaveden ja tekopohjaveden käyttöön. Porvoon vesi on arvioinut, että raakavesilähteet riittävät osayleiskaavaluonnoksessa varauduttuun väestö- ja työpaikkamäärän kasvuun. Porvoon kaupungin tilaamana valmistui 2025 Porvoon luokiteltujen pohjavesialueiden suojelusuunnitelma ([AFRY 2025](#)). Pohjaveden suojelua voidaan edistää maankäytön suunnittelun avulla. Kaava-alueella olevat pohjavesialueet on osoitettu kaavakartalla ja niihin on liitetty pohjaveden suojelua edistäviä kaavamääräyksiä. Uusia tarvittavia pohjavesikaivoja voidaan tehdä esimerkiksi osayleiskaavan viheralueiksi tai asuinalueiksi osoitetuille alueille.

Jätevedenpuhdistamon alue Hermanninsaarella on kaavakartalla osoitettu yhdyskuntateknisen huollon alueeksi. Domargårdin jätekeskus on osoitettu jätteenkäsittelyalueeksi (EJ). Domargårdin jätekeskuksen toimituksia ovat mm. jättemateriaalien siirtokuormausta ja välivarastointi, jättemateriaalien lajittelu ja murskaus, haravointijätteen kompostointi, maa-ainesten seulonta ja jätteiden loppusijoitus. Domargårdin jätekeskuksen loppusijoituskapasiteetti on loppumassa muutaman vuoden kuluessa, mutta muut toiminnot alueella säilyvät vielä pitkälle tulevaisuuteen.

Sähkön tarve osayleiskaava-alueella ja alueen ulkopuolella kasvaa. Voimajohtoja on tarve uusia ja rakentaa myös kokonaan uusia linjoja. Nykyiset 110 kV:n voimajohtolinjat kulkevat keskellä kaupunkirakennetta, niiden vaatima alue on leveä ja niistä aiheutuu merkittävää haittaa maankäytön kehittämiselle, kulttuuri- ja luonnonympäristölle. Osayleiskaavakartalla onkin osoitettu Hattula-Tolkkinen sekä Hattula Sannainen voimajohtolinjat seuraavalla määräyksellä: "Kehitettävä voimajohto, Olemassa oleva voimajohto, joka on uusimisen yhteydessä siirrettävä ja/tai sovitettava yhdysrakenteeseen maanpäällisenä tai maanalaisena siten, ettei se haittaa asumisen, palveluiden ja työpaikka-alueiden toteuttamista." Kuvassa 10 on osoitettu Hattula-Tolkkinen voimajohtolinjalle alustavasti tutkittu vaihtoehtoinen sijainti, mutta tarkemmassa suunnittelussa on jatkettava selvityksiä voimajohtolinjan osalta. Askola Porvoo uusi voimajohtolinja on osoitettu kaavakartalla yhteystarvenuoella, ja yhteystarve noudattelee voimajohtolinjalle kaavailtua maanalaista sijoitusta Myrskyläntien varrella.

Porvoon sähköverkko Oy vastaa alueen sähkön jakeluverkosta. Fingridillä ja Porvoon Sähköverkolla on alueella voimajohtolinjoja ja sähköasemia. Porvoon energia tuottaa kaukolämpöä alueelle. Uusiutuvan polttoaineen osuus kaukolämmön tuotannosta on jo yli 95 prosenttia, ja yhtiön tavoitteena täysin uusiutuviin polttoaineisiin perustuva tuotanto. Tolkkinen biovoimalaitoksissa on käytössä sähkön ja lämmön yhteistuotanto, joka on selvästi erillistä sähkön ja lämmön tuotantoa tehokkaampaa. Osayleiskaavakartalle ei ole osoitettu sähköasemia eikä energiantuotantolaitoksia.

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee edistää energiatehokkuutta. Toimintojen ja rakennusten sijoittamisessa ja alueellisia energiaratkaisuja tutkittaessa olisi selvitettävä energiatehokkaita, vähäpäästöisiä ja uusiutuvia energialähteitä käyttäviä ratkaisuja.

Kaava-alueelle ei osoiteta alueita teollisen kokoluokan aurinkovoimaloita varten. Aurinkovoimaloista tehdyn selvityksen ([Aurinkovoimaloiden mahdollisuudet ja vaikutuksen](#)

[maankäyttöön -selvitys](#), Ramboll, 2024a) mukaan kaava-alueelta ei löydetty sopivia alueita aurinkovoimaloita varten mm. tiheään asutuksen, arvokkaan kulttuuriympäristön, arvokkaiden maisema-alueiden ja luonnonympäristön vuoksi. Selvityksen tuloksena kaupunkikehityslautakunta hyväksyi 17.12.2024 seuraavat keskeiset periaatteet ohjeeksi yli 15 hehtaarin kokoisten aurinkovoimaloiden sijoittamiselle, kun osayleiskaavoja, asemakaavoja, ja muita suunnitelmia ja ratkaisuja valmistellaan päätettäväksi:

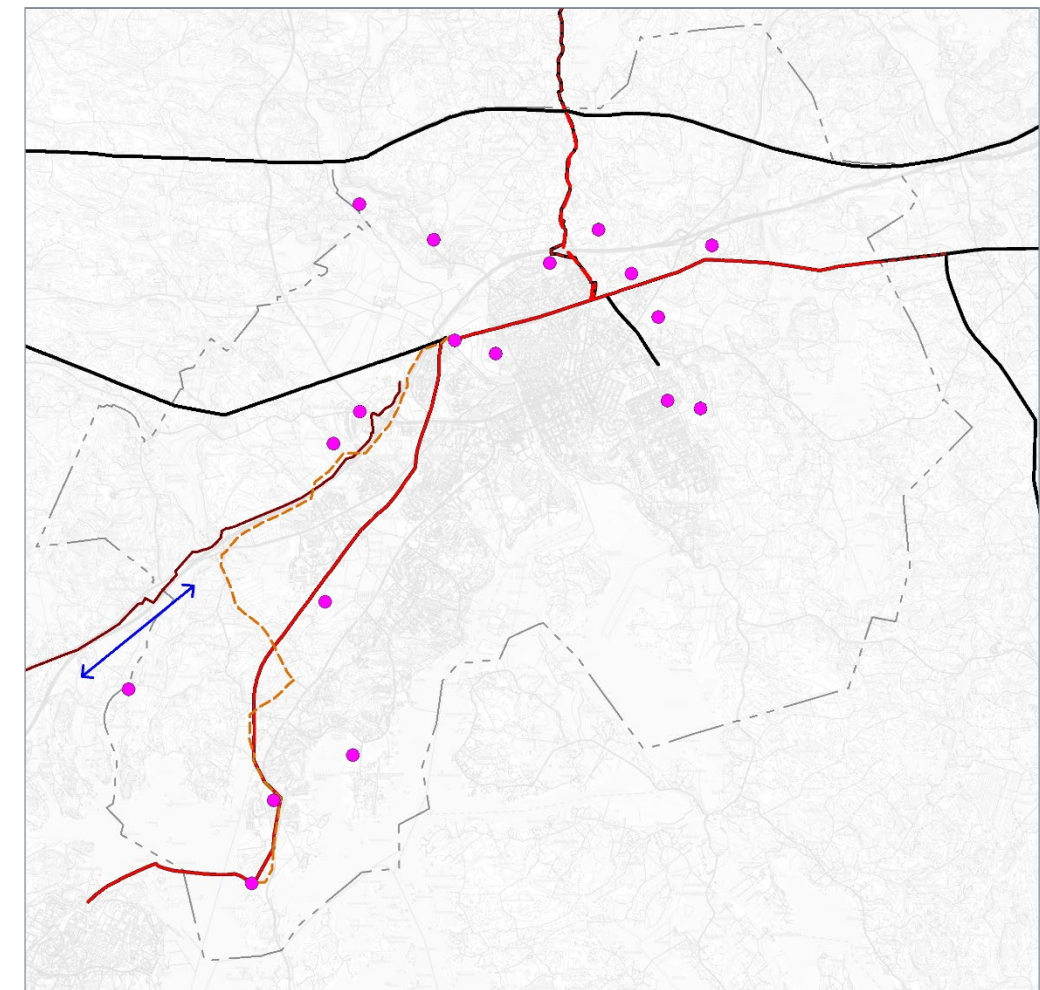
- Alueet, jotka ovat merkityksellisiä luonnon kannalta tai jotka on määritelty arvokkaiksi maisema-alueiksi tai arvokkaiksi kulttuuriympäristön alueiksi, eivät sovellu aurinkovoimaloiden sijoituspaikoiksi.
- Vähintään 200 metrin etäisyys asuinrakennuksiin ja loma-asuntoihin sekä Natura- ja luonnonsuojelualueisiin, ja vähintään 500 metrin suojavyöhyke arvokkaisiin maisema-alueisiin.
- Porvoossa pohjavesialueille ei tule sijoittaa aurinkovoimaloita.
- Yhtenäiset laajat metsäalueet tai metsäalueet, joilla on erityisiä ympäristöarvoja, eivät sovellu aurinkovoimaloiden sijoituspaikoiksi.
- Metsäalueille sijoittamista tulisi pääsääntöisesti välttää.
- Korkeintaan 2 km etäisyys sähköverkkoon.

Kaava-alue ei ole sopivaa tuulivoiman tuotannolle muun muassa tiheään asutuksen, liikenneverkkojen ja arvokkaan luonnonympäristön ja kulttuuriympäristön vuoksi, eikä kaavalla osoiteta tuulivoima-alueita.

Sääriippuvainen sähköntuotanto on Suomessa kasvanut nopeasti, ja sen myötä on syntynyt erilaisia varastointiteknologioita ja -tarpeita. Sähköä voidaan varastoida esimerkiksi sähköakkuihin myös suuressa mittakaavassa. Lämpöä voidaan varastoida esimerkiksi vesimassaan, hiekkaan tai maaperään. Osayleiskaavassa ei ole osoitettu aluevarauksia energiavarastoille. Varastointirakenteiden sijoittuminen ratkaistaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Akkuvarastot saattavat aiheuttaa merkittävän pohjavesien pilaantumisen riskin häiriö- ja onnettomuustilanteissa. Osayleiskaavassa on annettu määräyksiä pohjavesialueen suojelemiseksi. Teollisen mittakaavan, vähintään yhden merikontin kokoisten akkuvarastoja ei tule sijoittaa pohjavesialueelle, ja näin vältetään pohjaveden pilaantumisen riski pohjavesialueella.

Osayleiskaavakartalla ei ole osoitettu olemassa olevia kaasuputkia. Kaasuputkiston runkolinja on osoitettu kuvassa 10. Kaasuverkossa voi siirtää maakaasua tai biokaasua. Kaasuputket tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Rakentaminen ja muu toiminta maakaasuputkiston läheisyydessä on rajoitettua asetuksen 551/2009 mukaisesti.

Osayleiskaavakartalla on osoitettu 6 mahdollista lumenkäsittelyaluetta eri puolilta kaupunkitaajamaa (ET-1). Alueiden sijainti on ohjeellinen, ja sijainnit tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa selvitysten ja lupaprosessien myötä.



Kuva 10. Kuvaan on merkitty olemassa olevat voimalinjat (mustalla) ja kehitettävät voimalinjat (punaisella). Oranssilla katkoviivalla on esitetty alustavasti tutkittu vaihtoehtoinen sijainti Hattula-Tolkkinen voimajohtolinjalle. Punaisella katkoviivalla on osoitettu tarve uudelle Askola-Porvoo voimajohtolille. Kaasuputkiston runkolinja on merkitty ruskealla viivalla. Pitkällä tähtäyksellä tulisi varautua myös runkovesijohtoon Helsingin ja Porvoon välillä (sininen nuoli). Erilaiset yhdyskuntateknikan huollon kohteet on kuvassa osoitettu violeteilla pisteillä.

4 Osayleiskaavaratkaisun suhde laajempiin tavoitteisiin

4.1 Alueidenkäyttölaki

Alueidenkäyttölaki (1.1.2025 saakka maankäyttö- ja rakennuslaki, MRL) ohjaa yleiskaavan valmistelua sekä kaavoitusprosessin että kaavan sisällön osalta. Alueidenkäyttölakia uudistetaan parhaillaan.

Suomalainen suunnittelujärjestelmä on hierarkkinen ja tarkentuva. Siksi alueidenkäyttölaki (32 §) edellyttää, että maakuntakaava toimii ohjeena yleiskaavan laatimiselle. Alueidenkäyttölain 39 §:n asettamia tarkempia sisältövaatimuksia yleiskaavalle ovat: yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys; olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö; asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus; mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestävällä tavalla; mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön; kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset; ympäristöhaittojen vähentäminen; rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen; sekä virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys. Nämä seikat on selvitettävä ja otettava huomioon siinä määrin kuin yleiskaavan ohjaustavoite ja tarkkuus sitä edellyttävät. Lisäksi laki edellyttää, että yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuutonta

Neljän erilaisen rakennemallien avulla tutkittiin kaavan valmisteluvaiheessa tulevaisuuden kehityskulkuja ja samalla tunnistettiin mahdollisuuksia, riskejä ja epävarmuustekijöitä, joita kaupungin kehittämiseen, yhdyskuntarakenteen, maankäytön ja liikenneverkon muutoksiin liittyy. Rakennemallivaiheen kautta päädyttiin ratkaisuun, joka yhdistää kahden parhaan mallin vahvuudet ja edistää yhdyskuntarakenteen toimivuutta ja eheyttämistä. Rakennemallin pohjalta tehty kaavaratkaisu perustuu olemassa olevaan rakenteeseen, jota täydennetään ja tiivistetään. Osayleiskaavan aluevaraukset mahdollistavat, että erilaisiin elämäntilanteisiin on tarjolla monipuolisia asumiseen vaihtoehtoja omailemaisessa porvoalaisessa ympäristössä.

Kaava edistää kestävästä liikkumisesta, parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita sekä linja-autoliikenteen järjestämisen edellytyksiä. Kaavaratkaisussa varaudutaan myös Itärataan.

Liikkumista ja liikennettä on selvitetty laajasti eri selvityksin. Katuverkolle esitetään parannuksia, jota edistävät liikenneverkon toimivuutta.

Alueen elinvoiman ja sitä kautta alueen kasvun turvaamiseksi on osayleiskaavaan osoitettu riittävästi työpaikkarakentamisen aluevarauksia. Kaupalliset palvelut ovat saavutettavissa kestäväillä liikkumismuodoilla. Mahdollisuus tiivistää ja täydentää nykyisiä asuinalueita tukee myös lähipalvelujen säilyttämistä ja kehittämistä.

Keskeisten alueiden osayleiskaavaratkaisu perustuu laajaan selvitysaineistoon mm. luonnonympäristön, rakennetun ympäristön ja maisemaselvityksiin. Kaavaratkaisu ottaa huomioon alueen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä maiseman arvot ja edistää niiden vaalimista. Ympäristöhaittojen vähentäminen, esimerkiksi melu ja pilaantuneet maa-alueet on kaavaratkaisussa huomioitu. Virkistysalueiden saavutettavuuteen, laatuun ja määrään on kaavaratkaisussa erityisesti kiinnitetty huomiota.

Alueidenkäyttölaki määrää myös yleiskaavan esittämistavasta. Lain (40 §) mukaan yleiskaava laaditaan valtakunnallisesti yhteen toimivassa tietomallimuodossa. Tietomallimuotoinen kaava koostuu kaavakohteista ja kaavamääräyksistä, jotka noudattavat vakio- muotoista esitystapaa. Siksi Porvoon keskeisten alueiden osayleiskaavaluonnoksessa käytetään Ympäristöministeriön asetuksen (393/2025) mukaisia kaavamääräyksiä ja niiden esitystapoja. Alueidenkäyttölain (40 §) mukaisesti kaavakohteet ja -määräykset esitetään valtakunnallisesti vakio- muotoisena kartalla ja tarvittaessa erillisenä asiakirjana. Alueidenkäyttölaki (40 a §) edellyttää myös, että yleiskaavaan liittyy selostus, jossa esitetään kaavan tavoitteiden, eri vaihtoehtojen ja niiden vaikutusten sekä ratkaisujen perusteiden arvioimiseksi tarpeelliset tiedot.

Prosessin osalta alueidenkäyttölaki (62 §) edellyttää kaavoitusmenettelyn järjestämistä siten, että osallisilla on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia sekä lausua mielipiteensä ja ehdotusvaiheessa muistutuksensa (65 §). Vuorovaikutusmenettelyistä on laadittu lain edellyttämä erillinen [osallistumis- ja arviointisuunnitelma](#).

4.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoituksena on edistää alueidenkäytön ja aluerakenteen valtakunnallisten ja kansainvälisten tarpeiden toteutumista.

Valtioneuvosto on hyväksynyt valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet 14.12.2017. Alueiden käytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteuttamista (Alueidenkäyttölaki 24 §). Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet muodostuvat viidestä kokonaisuudesta, jotka kaikki ovat olennaisia Porvoon keskeisten alueiden osayleiskaavan kannalta: **1) Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen, 2) Tehokas liikennejärjestelmä, 3) Terveellinen ja turvallinen elinympäristö, 4) Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvara ja 5) Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat.**

Porvoon keskeisten alueiden osayleiskaavassa valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on otettu huomioon kaavan kokonaisratkaisussa. Kaava edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä, kestävää liikkumista ja elinympäristön laatua sekä tukee elinkeinojen ja palvelujen saavutettavuutta eri väestöryhmille. Kaavaratkaisu perustuu olemassa olevaan rakenteeseen ja tukee vähähiilistä yhdyskuntakehitystä. Liikennejärjestelmän toimivuus ja eri liikennemuotojen yhteensovittaminen on huomioitu, ja kaavassa varaudutaan myös valtakunnallisesti merkittäviin ratayhteyksiin.

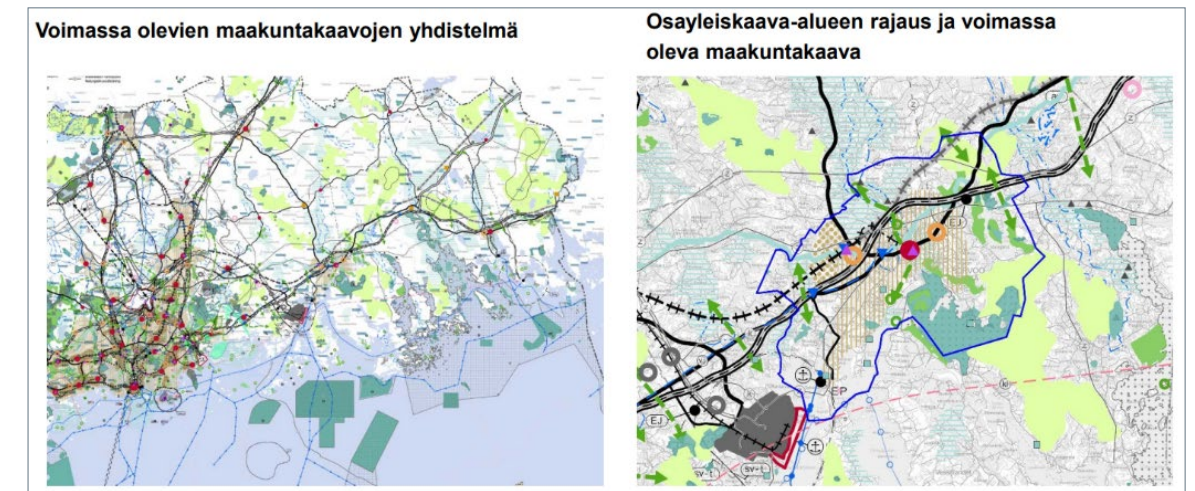
Kaavassa on otettu huomioon terveellisen ja turvallisen elinympäristön edellytykset, kuten melu- ja onnettomuusriskien hallinta sekä ilmastonmuutokseen varautuminen.

Luonto- ja kulttuuriympäristöarvot, ekologiset yhteydet ja luonnonvarojen kestävä käyttö on turvattu kaavan rakenteessa ja määräyksissä. Kaava tukee uusiutuvan energian ja kiertotalouden edellytyksiä sekä valtakunnallisen energiahuollon kannalta merkittävien verkostojen toimintaedellytyksiä.

4.3 Maakuntakaava

Uudellamaalla on voimassa useita maakuntakaavoja, jotka yhdessä muodostavat Uusi-maa-kaava 2050-kokonaisuuden. Porvoon alueella yleiskaavoitusta ohjaa Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaa. Keväällä 2024 Uudenmaan liitto käynnisti uuden vaihemaakuntakaavan, ns. VISIO-kaavan, joka keskittyy vihreän ja puhtaan siirtymän maankäyttötarpeisiin ja täydentää nykyistä kaavakokonaisuutta.

Maakuntakaavan suunnittelumääräykset ja kaavaratkaisu on otettu huomioon osayleiskaavaa laadittaessa.



Kuva 11. Maakuntakaavatilanne. Lähde: Uudenmaan liitto, [Kaavakarttapalvelu](#).

Maakuntakaavan suhdetta kaavaratkaisuihin on arvioitu jo rakennemallivaiheesta lähtien (FCG, 2022a). Rakennemallivaihtoehtoja tarkasteltiin suhteessa maakuntakaavan tavoitteisiin, jotka koskevat kasvun kestävää ohjaamista, liikenneverkkoa, joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä. Parhaiksi vaihtoehtoiksi arvioitiin Kaksi asemaa – yksi kaupunki ja Uudet naapurit, ja ne valittiin tavoitteellisen rakennemallin pohjaksi. Tämän rakennemallin perusteella kaavaluonnos on laadittu. Seuraavassa käydään läpi kaavaluonnoksen suhdetta maakuntakaavaan.

MAAKUNTAKAAVAN YLEISET SUUNNITTELU-MÄÄRYKSET SUHTEESSA RAKENNEMALLEIHIN	Kuninkaanportin kukoistus	Kaksi asemaa - yksi kaupunki	Uudet naapurit	Reippaasti laajentuen
Kasvun kestävä ohjaaminen	+/-	+	+	-
Liikenneverkko	+	+	+	-
Joukkoliikenne	+	+	+	-
Kävely ja pyöräily	+	+	+	-

Kuva 12. Maakuntakaavan tavoitteet suhteessa rakennemalleihin (FCG, 2022a).

4.3.1 Taajamat, elinkeinot ja kauppa

Maakuntakaavassa korostetaan ilmastokestävää yhdyskuntarakennetta, jossa kasvu ohjataan keskuksiin ja kehittämisvyöhykkeille. Taajamia tulee kehittää tiiviinä ja monipuolisin kokonaisuuksina joukkoliikenteeseen, kävelyn ja pyöräilyn tueksi. Porvoon keskustaa tulee kehittää palveluiden, työpaikkojen ja asumisen keskittymänä, ja alueelle voidaan sijoittaa seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Keskustan suunnittelussa

tulee painottaa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä, virkistysyhteyksiä, hulevesien hallintaa ja sään ääri-ilmiöihin varautumista.

Osayleiskaavaratkaistu toteuttaa maakuntakaavan tavoitteita ohjata kasvua ilmastokestävästi ja tukeutuen olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Asuminen ja työpaikat sijoittuvat maakuntakaavassa osoitetulle taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle tarkentaen sen osayleiskaavan tarkkuudelle. Taajaman kehittäminen perustuu täydentämiseen ja monipuoliseen maankäyttöön, jonka yksityiskohtaisemmalta suunnittelulta edellytetään taloudellisen, sosiaalisen ja ekologisen kestävyys huomioon ottamista. Rakentaminen keskusta-alueen ulkopuolella sijoittuu myös olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tai sen välittömään yhteyteen.

Kaavaluonnoksessa on annettu kestävän liikkumisen edistämistä koskeva yleismääräys, joka koskee koko alueen suunnittelua ja kehittämistä. Kaavamääräykset painottavat kävelyn, pyöräilyn ja palvelujen saavutettavuutta eri käyttäjäryhmille sekä ohjaavat virkistysyhteyksien ja hulevesien hallinnan huomioon ottamista. Ilmastonmuutoksen vaikutuksiin, kuten rankkasateisiin, helteisiin ja tulvariskeihin, varaudutaan suunnittelua ohjaavin määräyksin.

Maakuntakaava ohjaa merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön sijoittumista ja maakuntakaavassa on myös määritetty seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alarajat. Osayleiskaavan kaupan ratkaisu on maakuntakaavan mukainen. Kaupan palveluverkkoselvityksessä (WSP, [2023a](#), [2025](#)) on selvitetty kaupan seudullisuutta koskevia laskelmia. Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan alarajoja on tarkasteltu erikseen päivittäistavarakaupassa ja erikoiskaupassa, koska Porvoossa näiden vaikutusalueet ovat erilaiset. Näin on saatu maakuntakaavaa tarkempi lähtökohta merkitykseltään paikallisen vähittäiskaupan suunnitteluun.

4.3.2 Liikenneyhteydet

Maakuntakaavaan sisältyy valtakunnallisesti merkittävä Valtatie 7 sekä maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät maantiet Mt170, Kt55, Mt1543 ja Mt1541. Joukkoliikenteen vaihtopaikat on maakuntakaavassa osoitettu kaupungin keskustaan ja Itäradan asemanseudulle Kuninkaanporttiin. Liityntäpysäköintiä on osoitettu Puistokadun varteen, Treksilään ja Itäradan asemanseudulle Kuninkaanporttiin.

Ratayhteydet pääradalta Porvooseen, itään ja keskustaan on merkitty ohjeellisin linjauksina, ja niiden suunnittelussa on huomioitava ympäristöarvot ja meluhaittojen minimointi. Tolkisten satama ja sen laivaväylä on osoitettu maakuntakaavassa.

Kaavaratkaisu tarkentaa ja täydentää maakuntakaavan tie- ja katuverkkoa sekä osoittaa liityntäpysäköintipaikat. Osayleiskaavassa varaudutaan Itärataan, ja kaavaluonnoksessa esitetään kolme vaihtoehtoista ratalinjausta: maanpäällinen linjaus Kuninkaanporttiin, sekä kaksi maanalaista linjausta Puistokadulle ja keskustaan. Ratalinjausvaihtoehdot perustuvat Itärata Oy:n laatimiin ympäristövaikutusten arviointeihin ja alustaviin yleissuunnitelmiin.

Kaavassa on osoitettu Tolkisten satama ja laivaväylä maakuntakaavan mukaisesti. Osayleiskaavaratkaisu tarkentaa maakuntakaavan sataman kohdemerkinnän aluevaraukseksi Tolkkisissa. Venesatamat, veneväylät ja venepaikkojen kehittämistarpeet on sovitettu pitkän aikavälin kysyntään.

Valtatie 7:n ja Mäntsäläntien melualueet on rajattu kaavassa ajantasaisen meluselvityksen perusteella. Melualueiden rajauksessa on huomioitu sekä päivä- että yöajan valtakunnalliset ohjearvot. Kaavan yleismääräys ohjaa yksityiskohtaisempaa suunnittelua siten, että melulle herkkiä toimintoja ei sijoiteta alueille, joilla ohjearvot ylittyvät ilman meluntorjuntatoimenpiteitä.

4.3.3 Ympäristön voimavarat ja vetovoima

Maakuntakaavassa edellytetään, että yksityiskohtaisessa suunnittelussa turvataan alueiden luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöarvot hyödyntämällä ajantasaista tietoa arvokkaista kohteista. Laajat luonnon- ja kulttuurimaisema-alueet tulee säilyttää ilmaston-suojelun, elinkeinojen ja virkistysvuoksi, ja rakentamatonta aluetta on vältettävä pirstomasta. Porvoonjoen suisto–Stensbölen Natura 2000 alue suojeltava luonnonsuojelulain mukaisesti, huomioiden myös muiden hankkeiden yhteisvaikutukset. Lisäksi suunnittelussa on edistettävä vesiensuojelua ja vesien ekologisen tilan parantamista.

Maakuntakaavan viheraluekokonaisuus koostuu metsätalousalueista, virkistys- ja suojelualueista sekä viheryhteyksistä. Ekologisesti merkittävät metsätalousalueet, kuten Stensböle ja Munkkala, tulee säilyttää yhtenäisinä. Yli 50 hehtaarin virkistysalueet, kuten Kråkö ja Veckjärvi, sekä pienemmät kohdealueet on varattava yleiseen virkistykseen ja ulkoiluun. Näiden alueiden suunnittelussa on turvattava saavutettavuus, palvelut,

ympäristöarvot ja ekologinen verkosto. Viheryhteystarpeet, kuten Treksilässä ja Munkkalan–Veckjärven välillä, on suunniteltava tukemaan lajiston liikkumista ja virkistysyhteyksiä. Geologisesti arvokkaat alueet, kuten Jerusalemerget, on suojeltava maisemallisesti ja luonnonarvoiltaan merkittävänä kohteina.

Maakuntakaava osoittaa myös kulttuuriympäristön ja maiseman kannalta tärkeät alueet, joiden arvot on turvattava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Näihin kuuluvat valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät maisema- ja kulttuurikohteet, kuten Porvoon vanha kaupunki, Porvoonjokilaakso, Mustijokilaakso, Hamarin asuntoalue, Haikon kartano ja Edelfeltin kulttuurimaisema, Gammelbacka, Tolkkisten teollisuusympäristö, Suuri Rantatie sekä Stensbölen kartano. Näiden alueiden suunnittelussa on varmistettava, ettei kulttuuri- ja luonnonperinnön arvoja vaaranneta, vaan ne säilyvät osana alueen kehitystä.

Kaavaratkaisu vastaa näihin tavoitteisiin osoittamalla viheralueet, suojelualueet ja kulttuuriympäristöt maakuntakaavan linjausten mukaisesti. Luonto- ja maisema-arvojen säilyttämistä ohjataan kaavamääräyksillä, jotka turvaavat ekologisen verkoston jatkuvuuden, viheralueiden yhtenäisyyden ja arvokkaiden kohteiden ominaispiirteet. Kulttuuriympäristöjen osalta kaavassa on tunnistettu kaikki maakuntakaavassa osoitetut kohteet, ja niiden suunnittelussa edellytetään arvotekijöiden huomioon ottamista, suojelutarpeen selvittämistä ja yhteensovittamista alueen kehityksen kanssa.

4.3.4 Tekninen huolto, energia ja ympäristöhäiriöt

Maakuntakaavassa edellytetään, että yksityiskohtaisessa suunnittelussa edistetään ilmastokestävää energiajärjestelmää, uusiutuvan energian tuotantoa, kierto- ja biotaloutta sekä hukkalämmön hyödyntämistä. Aurinkoenergian tuotantoalueet tulee sijoittaa yhdyskuntarakenteen ja sähköverkon läheisyyteen ympäristöarvot huomioiden. Kiertotalousalueet on sijoitettava riittävän etäälle asutuksesta.

Kaavaratkaisu vastaa näihin tavoitteisiin osoittamalla kiertotalouden alueen (EJK-1) moottoritien pohjoispuolelle, Myrskyläntien itäpuolelle, riittävän etäälle asutuksesta. Alueen käyttötarkoitus on rajattu maarakentamisen materiaalien käsittelyyn ja varastointiin. Jäte- ja kiertotalouskeskuksen rajausta on tarkennettu kaavaluonnokseen Domargårdin alueelle maakuntakaavan mukaisesti. Kaava-alueelle ei osoiteta alueita teollisen kokoluokan aurinkovoimaloita varten, koska sopivia alueita kaava-alueelta ei löydetty

ympäristön ominaisuuksien vuoksi.

Maakuntakaavassa on osoitettu olemassa olevat 110 kV:n ja 400 kV:n voimajohdot, Askola-Porvoo voimajohto ohjeellisella linjauksella, Gasumin korkeapaineinen maakaasuputki ja Helsinki–Porvoo-siirtovesijohto sekä pohjavesialueet.

Osayleiskaavaratkaisussa on otettu nämä huomioon. Voimajohdot ja pohjavesialueet on osoitettu kaavakartalla sekä liitetty niihin kaavamääräyksiä. Maakaasuputken ja vesijohdojen sijainnit sekä Helsinki-Porvoon pitkän tähtäyksen siirtovesijohdon mahdollinen tarve on huomioitu suunnittelussa, mutta niitä ei ole merkitty kaavakarttaan. Kaavamääräyksissä edellytetään pilaantuneiden maiden ja happamien sulfaattimaiden tunnistamista ja kunnostamista käyttötarkoituksen edellyttämällä tavalla. Lisäksi kaavassa ohjataan radonturvallista rakentamista pohjavesialueilla ja muilla riskialueilla.

Maakuntakaavassa edellytetään, että yksityiskohtaisessa suunnittelussa huomioidaan suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset ja varastot ajantasaisen viranomaistiedon pohjalta. Lisäksi korostetaan meluherkkien toimintojen sijoittelua, teknisiä ratkaisuja häiriöiden estämiseksi sekä riittäviä suojaetäisyyksiä. Kaavaratkaisu vastaa näihin tavoitteisiin osoittamalla Kilpilahden suojavyöhykkeen (suojavyöhyke 2), ja suojavyöhykkeeseen on liitetty tarpeelliset kaavamääräykset. Lisäksi Munkkalan ampumarata ja sen melualue on huomioitu kaavakartassa ja määräyksissä.

4.4 Porvoon kaupunkistrategia

Kaupunkistrategia antaa suunnan kaupungin kehittämiselle, ja näkemyksen siitä, miltä kaupungin tulisi tulevaisuudessa näyttää. Valtuuston hyväksymä kaupunkistrategia 2022–2025 *Unelmien Porvoo 2025* - Mahdollisuuksien kaupunki asetti lähtökohdat (vision ja arvot) ja kehittämistavoitteet osayleiskaavalle. Kuitenkin keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavassa tarkastellaan maankäyttöä pidemmällä aikatahtäyksellä: miten Porvoon kaupunkimaista aluetta aiotaan kehittää seuraavan 30 vuoden aikana?

Kaavaratkaisun suhdetta kaupunkistrategian tavoitteisiin arvioitiin jo rakennemallivaiheessa ([FCG, 2022a](#), s. 65–66). Rakennemallit Kaksi asemaa - yksi kaupunki ja Uudet naapurit vastasivat parhaiten Porvoon kaupunkistrategian teemojen arviointikriteereihin. Nämä rakennemallit valittiin jatkoon ja niistä muodostettiin tavoitteellinen rakennemalli kaavaluonnoksen pohjaksi.

PORVOON KAUPUNKISTRATEGIAN TEEMAT SUHTEESSA RAKENNEMALLEIHIN	Kuninkaanportin kukoistus	Kaksi asemaa - yksi kaupunki	Uudet naapurit	Reippaasti laajentuen
Suosituin kotikaupunki	+	+	+	-
Paras arkenakin	+	+	+	-
Kaupunkielämän sykettä	+/-	+	+	-
Ilmastotekojen kaupunki	+/-	+	+	-

Kuva 13. Porvoon kaupunkistrategian teemat suhteessa rakennemalleihin (FCG, 2022a).

Porvoon kaupunkistrategiaa päivitetään parhaillaan. Tavoitteena on, että valtuusto voi hyväksyä uuden strategian vuoden 2026 alussa. Jatkossa suunnittelutyön kannalta olennaista onkin keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavan ja uuden strategian tavoitteiden yhteen sovittaminen. [Voit tutustua kaupungin strategiaan, strategiatyöhön ja siihen osallistumiseen tarkemmin kaupungin verkkosivuilla.](#)

5 Osayleiskaavan vaikutukset

Alueidenkäyttölain 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvittäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.

Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §:n mukaan kaavan vaikutuksia selvittäessä otetaan huomioon aikaisemmin tehdyt selvitykset sekä muut selvitysten tarpeellisuuteen vaikuttavat seikat. Selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset: 1) ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön; 2) maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon; 3) kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin; 4) alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen; 5) kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön; 6) elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.

Kaavaluonnoksen vaikutustenarviointi perustuu kaavaa varten tehtyihin selvityksiin ja vaikutusten arviointeihin. Vaikutuksia arvioidaan suhteessa kaavalle asetettuihin

tavoitteisiin. Kaavaluonnos asetetaan nähtäville ja osallisten arvioitavaksi. Vaikutustenarviointia täydennetään ehdotusvaiheessa.

5.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Kaavaratkaisu tukee Porvoon kasvua ja elinympäristön laatua ohjaamalla rakentamista olemassa olevan infrastruktuurin ja palvelujen yhteyteen. Kaavaratkaisu perustuu laajaan vuorovaikutukseen ja sitä kautta pyrkimykseen ymmärtää, mitkä asiat, paikat ja arvot Porvoon keskeisellä kaupunkialueella ovat ihmisten elinympäristössä olennaisimpia vaalia ja kehittää ([Porvoon kaupunki, 2021a, 2023a](#)).

Väestön sijoittuminen tukee keskustan kaupallisten palvelujen kehittämisedellytyksiä, mikä parantaa sekä keskusta-asukkaiden että keskustaan asioimaan tulevien porvoolaisten arkea. Myönteiset vaikutukset ulottuvat osin myös muualle itäiselle Uudellemaalle. Laajentuva ja tiivistyvä keskusta monipuolisine palveluineen mahdollistaa asoionin kävellen ja pyöräillen.

Väestö sijoittuu pääosin lähelle keskeisiä työpaikka-alueita, ja alueille, joilla on hyvä saavutettavuus henkilöautolla, mutta myös joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä. Päiväkodit ja koulut ovat lähellä, ja väestönkasvun jakautuminen eri puolille keskustataajamaa tukee lähipalvelujen säilymistä.

Kaavaratkaisun toteuttaminen hyödyntää pääosin olemassa olevaa infra- ja palveluverkkoa, mikä on kaavataloudellisesti edullista. Uusia merkittäviä katuyhteyksiä ovat itäinen ohitustie sekä yhteydet Kuninkaanportista Helsingintielle Gammelbackan suuntaa sekä pohjoinen uusi siltayhteys Hornhattulan ja Järnbole välillä. Vesihuoltoverkostojen kapasiteetti ja verkoston ikä on haaste, mutta täydentyvä ja tiivistyvä yhdyskuntarakenne on myös vanhenevan verkoston perusparantamisen näkökulmasta taloudellista. Väestönkehitys eri alueilla ei ole aina tasaista, ja yksittäisien koulun kapasiteetti saattaa muodostua haasteeksi. Päiväkoteja tarvitaan lisää.

Ratkaisu mahdollistaa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn reittien kehittämisen sekä olemassa olevien julkisten ja kaupallisten palveluiden säilymisen ja kehittymisen. Lisäksi se säästää viheralueita rakentamiselta. Kaavaluonnos vastaa myös väestön ikärakenteen muutokseen: lyhyet etäisyydet, hyvät joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteydet sekä lähipalvelujen kehittyminen tukevat ikääntyvän väestön tarpeita.

Täydennysrakentaminen tiivistää ja monipuolistaa asumista erityisesti keskustan läheisyydessä. Omakotialueiden täydentäminen ja sivuasuntojen salliminen tukee eri sukupolvien asumista samalla tontilla. Toteutus perustuu tontin omistajan vapaaehtoisuuteen, minkä vuoksi se voi olla vaihteista ja osin epävarmaa.

Asukkaille tärkeät viher- ja virkistysalueet on huomioitu kaavaratkaisussa, ja jatkosuunnittelussa edellytetään niiden saavutettavuuden parantamista. Kaava edistää myös uuden laajan virkistysaluekokonaisuuden kehittymistä Veckjärven ja Tervajärven ympäristöön. Jokirannan ”olohuone” laajenee sekä etelään että pohjoiseen, ja joen yli pääsee useista kohdista kävelen ja pyöräillen.

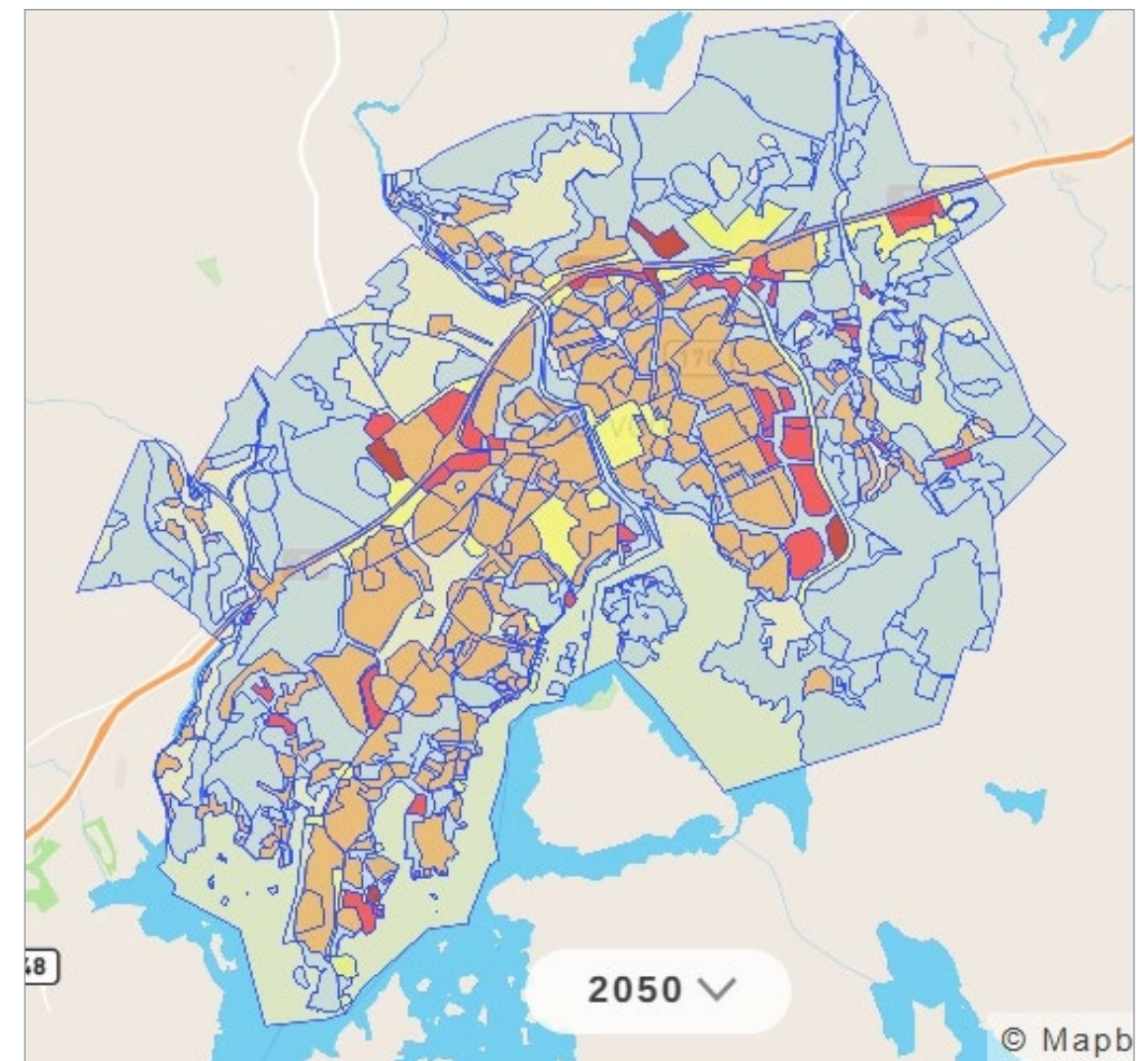
ASUKKAIDEN ARKI JA ELINOLOT, PALVELUT SEKÄ KESKUSTAN KEHITTÄMINEN	Kuninkaanportin kukoistus	Kaksi asemaa - yksi kaupunki	Uudet naapurit	Reippaasti laajentuen
Kaupallisten palvelujen kehittämisedellytykset rakennemallissa	+	+	+	-
Kaupallisten palvelujen kehittämisedellytykset Porvoon keskustassa	-	+	+/-	-
Keskustan toiminnallinen kehittyminen	-	+	+	-
Houkuttelevuus uuden yritystoiminnan sijoittumispaikkana	+	+	+	+/-
Kaupallisten palvelujen saavutettavuus	+	+	+	+/-
Julkisten palvelujen saavutettavuus	+/-	+	+	-
Viher- ja virkistysalueiden saavutettavuus	-	+/-	+	+
Rakennemallin alueiden saavutettavuus joukko- ja kevytliikenteellä	+	+	+	-
Ikärakenteen muutokseen vastaaminen	+	+	+	-
Myönteiset vaikutukset ulottuvat koko Porvooseen ja osin myös Itä-Uudellemaalle	+	+	+	-

Kuva 14. Rakennemallien vaikutukset asukkaiden arkeen ja elinoloihin, palveluihin sekä keskustan kehittämiseen (FCG, 2022a).

5.2 Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon

Kaavaratkaisu perustuu suurelta osin jo rakennettujen alueiden kehittämiseen, mikä vähentää vaikutuksia maa- ja kallioperään. Täydennysrakentaminen tukeutuu olemassa olevaan infrastruktuuriin eikä edellytä uusien alueiden avaamista esimerkiksi pelloille tai metsäalueille. Jos omakotialueiden täydentämisessä ja tiivistämisessä ei onnistuta, tarvitaan osayleiskaavassa osoitettuja uusia alueita mm. Skaftkäriissä. Nämä alueet on osoitettu asutukseen jo vuoden 2004 osayleiskaavassa.

Ilmastovaikutusten osalta kaava tukee vähähiilistä, tiivistä yhdyskuntarakennetta ja ohjaa kasvua joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteyteen. Itärata mahdollistaisi raideliikenteen, mikä vähentäisi liikenteen päästöjä. Lähipalvelujen saavutettavuus tekee kävelystä ja pyöräilystä houkuttelevampaa, mikä tukee ilmastomuutoksen hillintää ja siihen sopeutumista. Keskustan tiivistäminen sisältää osittain purkavaa uudisrakentamista, mikä aiheuttaa jonkin verran päästöjä, mutta kokonaisuutena ratkaisu vähentää liikenteen päästöjä ja tukee hiilinielujen säilymistä. Latvuspeittävyuden vähintään 30 prosentin tavoite ja viheralueiden jatkuvuus tukevat hiilinielujen säilymistä.



Kuva 15. Ote Suomen ympäristökeskuksen Hiilikartta-työkalulla tehty arvio hiilivarastojen ja hiilinielujen muutoksesta. Haitallisimmat vaikutukset ovat punaisella kuvassa osoitettuilla alueilla.

Kaavaratkaisua on tarkasteltu Suomen ympäristökeskuksen Hiilikartta-työkalulla ([SYKE, 2022](#); kuva 15). Hiilikartan perusteella haitallisimmat vaikutukset sekä maaperän että kasvillisuuden hiilivarastoihin on uusilla metsäisille alueille levittäytyvillä rakentamisalueilla esim. Itäisen ohitustien varteen mahdollisesti rakentuvilla asuinalueilla sekä elinkeinotoimintojen alueilla. Uusien asuinalueiden rakentamisen tarve on riippuvainen täydennysrakentamisen onnistumisesta. Myös täydennysrakentaminen vähentää sekä maaperän että kasvillisuuden hiilivarastoja, mutta ei yhtä paljon kuin uudet rakentamisalueet. Kaavaratkaisu on vähemmän haitallinen hiilinielujen ja hiilivarastojen kannalta verrattuna muihin rakennemallivaiheessa tutkittuihin enemmän rakentamista uusille alueille levittyville maankäyttövaihtoehtoihin ([FCG, 2022a](#)).

Liikenteen CO₂-päästövaikutukset on arvoitu kulkutapakohtaisten yksikköarvojen ja liikennemallin suoritettietojen perusteella ([Ramboll, 2024b](#)). Arviointi perustuu sekä vuoden 2035 että vuoden 2050 liikenne-ennusteisiin, joissa on tarkasteltu eri maankäyttö- ja rateratkaisujen vaikutuksia ajoneuvoliikenteen määrään, kulkutapajakaumaan ja päästöihin. Vaiheessa 1 (2035) kaava vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä verrattuna vertailutilanteeseen (nykyverkko), jossa ei tehdä osayleiskaavaratkaisussa olevia uusia kevyen liikenteen ja autoliikenteen ratkaisuja. Tämä johtuu erityisesti matkojen lyhenemisestä, joukkoliikenteen kysynnän vahvistumisesta sekä katuverkon parantumisesta, joiden yhteisvaikutus pienentää ajoneuvokilometrejä sekä vähentää liikenteen pysähtelyä ja kiihdyttelyä. Ennusteen mukaan päästövähennys on useita satoja tonneja vuodessa riippuen siitä, toteutuvatko kaikki vaiheeseen kuuluvat katuverkon kehittämistoimenpiteet.

Vuoteen 2050 ulottuvassa tarkastelussa ilmastovaikutukset riippuvat merkittävästi Itäradan toteutumisesta ja aseman sijainnista. Keskustaan sijoittuva asema tuottaa vähäpäästöisimmän liikennejärjestelmän, sillä se lyhentää liityntämatkoja ja lisää joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Mikäli asema sijoittuisi Kuninkaanporttiin tai kaupunkirakentamiseen muodostuisi Kuninkaanportin lisäksi lähijuna-asema Hattulaan, ajoneuvoliikenne kasvaisi jonkin verran, mikä nostaisi päästöjä verrattuna keskusasema-vaihtoehtoon. Tieverkon laajempi kehittäminen vähentää kuitenkin myös pitkän aikavälin päästöjä sujuvoittamalla liikennettä ja lyhentämällä ajomatkoja erityisesti kaupungin sisääntulojen ja jokisillan tuntumassa.

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden paraneminen sekä lähipalvelujen saavutettavuuden vahvistuminen lisäävät kestävien kulkutapojen käyttöä. Myös raideliikenteen

mahdollistuminen siirtää osan liikenteestä henkilöautosta joukkoliikenteeseen, vaikka mallinnus ei vielä huomioi raideliikenteen mahdollisia tulevia päästövähennyksiä. Kokonaisuutena kaavaratkaisu tukee liikenteen päästöjen vähentämistä sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä, erityisesti niissä kehityspoluissa, joissa joukkoliikenne ja keskustan läheiset tiivistämisratkaisut korostuvat. Kaava edistää ilmastotavoitteita ohjaamalla kasvua liikennejärjestelmän kannalta edullisiin sijainteihin ja vähentämällä yhdyskuntarakenteen hajautumista, mikä olisi vaihtoehtoisissa maankäyttöratkaisuisa lisännyt liikenteen päästöjä.

Vesistöt ja niiden tilan parantaminen ovat olleet keskeisiä suunnittelun lähtökohtia, ja rakennettujen alueiden kuormitusta vesistöille pyritään ehkäisemään monin eri tavoin. Pohjavesialueet on turvattu osa-alueääräyksin, ja rakentaminen niillä edellyttää erillistä selvitystä. Vesistöjen ja rantojen luonnonmukaisuus sekä hulevesien hallinta on huomioitu määräyksissä, ja tulvariskien hallintaan on varauduttu. Ilmastomuutoksen myötä lisääntyvien sademäärien vuoksi on tärkeää varmistaa riittävä määrä vettä läpäiseviä pintoja ja hulevesijärjestelyjen välityskyky. Tiivistyvillä alueilla tulee varautua hulevesijärjestelmien kapasiteetin ylittymiseen ja hulevesitulviin. Rakentamista rannoilla rajoitetaan ja ohjataan.

Happamia sulfaattimaita esiintyy laajasti kaava-alueella, ja rakentaminen näillä alueilla saattaa vaatia erityisjärjestelyjä vesistöön kulkeutuvien päästöjen vähentämiseksi.

5.3 Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin

Viherverkoston jatkuvuus ja ekologinen toimivuus on turvattu sekä kaava-alueen sisällä että sen yhteyksissä ympäröiviin alueisiin. Laajat yhtenäiset viheralueet säilyvät, mikä vähentää elinympäristöjen pirstoutumista ja tukee lajien liikkumismahdollisuuksia.

Arvokkaiden luontokohteiden säilyminen on varmistettu kaavamerkinnoilla ja määräyksillä, mikä ehkäisee merkittäviä haittoja uhanalaisille lajeille ja arvokkaille luontotyypeille.

Luonnon ydinalueet ja Natura 2000 -alueet on osoitettu kaavakartalla luonnonsuojelualueiksi ja Natura 2000 alueiksi. Porvoonjoen suiston, Stensbölen, Sikosaaren ja Stormossenin muodostama luonnonsuojelualuekokonaisuus eli kaava-alueen merkittävin monimuotoisuuden ydinalue on osoitettu kokonaisuudessaan luonnonsuojelualueeksi ja suurimmalta osin Natura 2000-osa-alue-määräyksellä.

Natura 2000 -alueiden läheisyyteen ei ole osoitettu muuttuvaa maankäyttöä. Tarkkisissa, lähellä Natura-alueita, pientaloasutus voi jo ennestään rakennetuilla ja asemakaavoituilla aluilla kuitenkin jonkin verran tiivistyä, mutta sillä ei ole merkittäviä vaikutuksia Natura-alueeseen. Itäinen ohitustie toteutumisella saattaa olla positiivisia vaikutuksia Natura-alueeseen, sillä liikenne vähenee Pellingin suuntaan menevillä kaduilla Joonanmäen, sairaalan ja Tarkkisten kyläasutuksen kohdalla, ja liikenteen haittavaikutukset (kuten melu) näin pienenevät. Kaavassa on vesien suojelun ja hulevesien osalta määräyksiä, jotka osaltaan saattavat pienentää vesistöjen kuormitusta ja myös vaikutuksia Natura-alueelle. Osayleiskaavaratkaisu ei haitallisia vaikutuksia Natura -2000 alueiden suojeluarvojen säilymisen kannalta.

Kaavaratkaisu vähentää metsä- ja peltoalueiden pirstoutumista ja ohjaa rakentamista siten, että yhtenäiset viheraluekokonaisuudet säilyvät. Virkistys-, maa- ja metsätalous- ja luo-alueiden määräykset tukevat luonnon monimuotoisuuden säilyttämistä myös alueilla, joilla ei ole lakisääteistä suojelua. Kaavamääräyksillä on myös turvattu rakennettujen alueiden kaupunkiekologisia arvoja ja riittävää latvuspeittävyttä. Kaavassa tunnistetaan koko rakennetun ympäristön viherrakenteet ja asuinalueiden puutarhapihat eri eliölajien kannalta olennaisina elinympäristön osina. Rakentamisen/maankäytön vaikutusta Mustiojoen ja Veckjärven herkkiin vesistöihin (ja niiden eläimistöön) on pyritty vähentämään kaavamääräyksillä ja rantarakentamisen määräyksillä.

Ekologinen kompensatio on tunnistettu keinoksi hyvittää mahdollisia luontohaittoja. Kaava osoittaa alueita, joita voidaan tutkia ekologiseen kompensaatioon.

Haitalliset vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen, kasvi- ja eläinlajeihin ovat vähäisiä ja liittyvät lähinnä siihen, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varmistettava virkistyskäytön ja luontoarvojen yhteensovittaminen. Rakentamisalueet ovat joissakin kohdin paikallisesti ja seudullisesti arvokkaiden luontokohteiden läheisyydessä. Keskustan läheisyydessä sijaitsevilla luonnonsuojelu- ja metsäalueilla kulutus kasvaa käyttäjämäärän kasvun myötä. Toisaalta lähivirkistysalueita on pyritty säästämään ja kehittämään. Uusien ulkoilureittien myötä virkistyskäyttömahdollisuudet ulottuvat laajalle alueelle.

Kaava ohjaa rakentamista siten, että arvokkaimmat metsäalueet ja viljelykäytössä olevat pellot säilyvät pääosin, mikä vähentää luonnonvarojen kulutusta ja ylläpitää maatalouden

toimintaedellytyksiä. Vesistöjen ja rantavyöhykkeiden ekologinen tila turvataan kaavamääräyksillä, eikä kaava aiheuta merkittäviä haittoja veden laatuun.

Kevätkumun ja Tarkkisten itäpuolelle osoitetut uudet alueet sekä itäinen ohitustie sijoittuvat suurelta osin talousmetsään. Luontoselvityksessä ei näiltä alueilta ole todettu arvokkaita luontokohteita, mutta metsäalue kuitenkin pienenee rakentamisen myötä. Itäisen ohitustien itäpuolelle on osoitettu laaja **Veckjärven ja Tervajärven** virkistysalueen kehittämisvyöhyke (vka-2), joka turvaa laajemman metsäalueen yhtenäisyyden, ja siellä olevat luontoarvot.

5.4 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen

Kaavaratkaisu tukee yhdyskuntarakenteen eheytymistä ja keskustan asemaa kaupungin pääkeskuksena Yhdyskuntarakenne ei hajaudu, koska väestö sijoittuu valtaosin nykyisille asuinalueille. Olemassa olevien asuinalueiden täydennysrakentaminen tukee alueellisesti tasapainoisen ja toimivan yhdyskuntarakenteen kehittymistä, koska keskustan lisäksi kaupunkialueella on myös lähipalvelukeskuksia.

Keskustan elinvoimaa vahvistetaan palveluiden ja työpaikkojen ohjaamisella sekä kaupunkitilan laadun kehittämisellä. Keskustan täydentyminen ja tiivistyminen mahdollistaa keskustan monipuolisen kehittämisen eri toimintojen alueena (palvelut, työpaikat ja vapaa-aika) ja antaa entistä paremman mahdollisuuden kehittää kestäviä liikkumismuotoja. Kehittyvä keskusta palvelee entistä paremmin koko Porvoota ja laajemmin koko itäistä Uuttamaata. Tarmolan ja Kuninkaanportin seudullisesti merkittävä kaupan alueet vahvistuvat ja täydentävät palveluverkkoa ilman, että keskustan asema kaupungin pääkeskuksena vaarantuu. Porvoon asema itäisen Uudenmaan keskuksena vahvistuu.

Palveluverkon ratkaisut pitävät asiointimatkat kohtuullisina ja liikenteen haitat vähäisinä. Kaupan palveluverkkoselvityksen ([WSP, 2023a](#), [2025](#)) mukaan kaavan kaupan ratkaisu ei lisää merkittävästi liikennettä millään kulkumuodolla. Vaikka kaupan ratkaisu lisää autoliikennettä, niin ilman kehittämistä asiointi suuntautuisi kaupungin ulkopuolelle.

ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENNE	Kuninkaanportin kukoistus	Kaksi asemaa - yksi kaupunki	Uudet naapurit	Reippaasti laajentuen
Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen	-	+	+	-
Osayleiskaava-alueen keskusverkko	+	+	+	+/-
Keskustan toiminnallinen kehittyminen	-	+	+	+/-
Juna-asemien ympäristön kehittyminen	+	+	+/-	-
Kestävien kulkumuotojen käytön edistäminen	+	+	+	-
Maankäytön myönteinen vaikutus ulottuu koko Porvooseen	+/-	+	+/-	+/-

Kuva 16. Rakennemallien vaikutukset suhteessa alue- ja yhdyskuntarakenteeseen (FCG, 2022a).

Kaavaratkaisu tukee energiatehokkuuden ja uusiutuvan energian edellytyksiä yleisten määräysten kautta, jotka ohjaavat yksityiskohtaisempaa suunnittelua. Kaavassa ei osoiteta uusiutuvan energian tuotantoalueita. Voimajohtojen kehittämistarpeet on merkitty kaavaan.

Liikenteellisesti kaava tukee kestävää liikkumista: kävelyn ja pyöräilyn reittejä on osoitettu, ja joukkoliikenteen saavutettavuus on turvattu. Kaavaluonnoksessa osoitetut Kuninkaanportin uudet katuyhteydet yli moottoritien Eestinmäen suuntaan ja Hornhattula-Järnböle-siltayhteys (uusi pohjoinen silta) keventävät keskustan siltojen ja Puistokadun, Lätisen Mannerheiminväylän kuormitusta.

Uusi itäinen ohitustie vähentää liikennemääriä erityisesti Tarkkisissa, mutta myös keskustassa ja Puistokadulla. Itäisen ohitustien vähennys painottuu keskustassa reitille Pihlajatie-Werner Söderströmin katu. Itäisen ohitustien liikennevaikutuksia arvioitiin liikennemallilla, joka arvio liikennettä keskimääräistä syksyn arkiliikennettä, joten loma-aikojen matkat liikennemallin arvioinneista puuttuvat. Jos saaristoon suuntautuva lomaliikenne siirtyy itäiselle ohitustielle, ohitustie vähentää keskusta läpi kulkevaa liikennettä arvioitua enemmän. Itäinen ohitustie tukee myös maankäytön kehittämistä Tarkkisten ja Skaftkärrin suunnalla.

Uudet kävelyn ja pyöräilyn sillat yli Porvoonjoen yhdistävät rantavyöhykkeen yhteiseksi liikkumisvyöhykkeeksi ja samalla parantavat keskustan kävely- ja pyöräilyn olosuhteita. Osa täydentyvistä läntisistä alueista sijaitsevat etäällä pyöräiltävyyden näkökulmasta, mikä lisää joukkoliikenteen ja mahdollisten kyytipalveluiden kustannuksia.

Kaavaratkaisussa on varauduttu Itäradan toteutumiseen. Itäradan myötä Porvoon houkuttelevuus asuin- ja työssäkäyntipaikkana kasvaisi ja tarjoaisi hyvät joukkoliikennetyhdet Helsingin seudulle. Kaava ei kuitenkaan ole riippuvainen Itäradan toteutumisesta, sillä kaava perustuu olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyödyntämiseen ja täydennysrakentamiseen ja asema voidaan sovittaa nykyiseen liikennejärjestelmään ilman merkittäviä uusia väyliä. Keskusta kehittyy joka tapauksessa radasta ja asemista riippumatta. Yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä ovat varsin hyvin toimivia myös siinä tapauksessa, että Itärataa ja asemaa Porvooseen ei tule.

Kaavaluonnos esittää kolme vaihtoehtoista aseman sijaintia: Keskustan asema, Puistokadun asema ja maanpäällinen asema Kuninkaanportissa, johon liittyy lähijuna-asema Hattulassa Vanhan rautatieaseman läheisyydessä. Parhaillaan Itärata Oy:n toimesta laaditaan Itäradan ympäristövaikutusten arviointia, joka tulee nähtäville aivan alkuvuodesta 2026. Ympäristövaikutusten arvioinnissa arvioidaan Itäradan vaikutukset mm. maankäyttöön, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, asutukseen ja ihmisten elinoloihin sekä viihtyvyyteen, virkistykseen ja liikkumiseen, luonnonympäristöön ja ekologisiin yhteyksiin, maisemaan ja kulttuuriympäristöön, ilmastoon (rakentamisen aiheuttamat hiilipäästöt ja pysyvä hiilivaraston/-nielun poistuma). Lisäksi Itärata Oy toimesta tehdään tiiviissä yhteistyössä Porvoon kaupungin kanssa maanalaisten linjausten ja tunneliasemien vertailu, joka valmistunee keväällä 2026.

Tämän takia tässä kaavaselostuksessa ei kuvata Itäradan vaikutuksia eikä varsinaisesti vertailla eri asemavaihtoehtoja. Kaavaselostusta täydennetään kaavaehdotukseen. Kaavaluonnoksen nähtävillä ollessa alkuvuodesta 2026 myös Itäradan ympäristövaikutusten arviointi on nähtävillä. Kaavaluonnoksesta toivotaan palautetta, jossa porvoolaiset ja muut osalliset arvioisivat osaltaan, mikä vaihtoehto osallisten näkökulmasta olisi paras tai vähiten haittaa aiheuttava ja mikä vaihtoehto kytkisi Itäradan parhaiten Porvoon yhdyskuntarakenteeseen.

Porvoon kannalta on olennaista, miten junaliikenne saadaan kytkettyä Porvoon ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmään ja maankäyttöön, millaisen yhdyskuntarakenteen muodostumista ratkaisu tukee tai edellyttää sekä millaiset liikkumisedellytykset ratkaisu synnyttää Itä-Uudenmaan ja Helsingin seudun välillä ja toisaalta Itä-Uudenmaan ja erityisesti Porvoon sisällä. Porvoon kannalta on myös olennaista, minkälaisia haitallisia vaikutuksia Itäradan vaihtoehtoisilla linjauksilla on mm. asutukseen, elinoloihin, viihtyvyyteen, luonnonoloihin, maisemaan, kulttuuriympäristöön ja ilmastoon.

Itäradan ja sen asemien kytkeytymistä Porvoon yhdyskuntarakenteeseen ja liikenneverkkoon on arvioitu mm. seuraavissa osayleiskaava varten tehdyissä selvityksissä:

- Porvoon osayleiskaavan liikennetarkastelut, Raportti 18.12.2024 ([Ramboll, 2024b](#)).
- Porvoon aseman vaihtoehtojen sijaintien sovittaminen maankäyttöön, 28.6.2024 ([Ramboll, 2024c](#)).
- Porvoon suunnan lähijunaliikenteen toteuttamisedellytysten arviointi, loppuraportti 14.4.2023 ([Ramboll, 2023a](#)).
- Porvoon keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava, Rakennemallien vaikutusten arviointi ja vertailu, raportti ([FCG, 2022a](#)).
- Porvoon yleiskaava rakennemallien liikenteellinen arviointi, 18.2.2022 ([Ramboll, 2022](#)).

Seuraavassa on lyhyt kuvaus eri asemavaihtoehtojen sijoittumisesta yhdyskuntarakenteeseen:

1. **Keskustan asema** sijoittuu nykyisen keskustan ytimeen, tiiviin kaupunkirakenteen sisälle. Sen vaikutusalueella on jo valmiiksi korkea asukastiheys ja työpaikkamäärä, ja asema tukisi keskustan elävyyttä sekä matkailun ja palveluiden saavutettavuuden kautta. Sijainti palvelee parhaiten olemassa olevaa rakennetta ja asukkaita, sekä mahdollistaisi sujuvat matkaketjut erityisesti kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä. Haasteena on kuitenkin keskustan liikenteen kuormitus, erityisesti Mannerheiminkadun liittymissä, sekä tarve rakenteellisille liityntäpysäköintiratkaisuille. Maaperän olosuhteet länsipäässä edellyttävät erityistä huolellisuutta.
2. **Puistokadun asema** sijoittuu noin 1,5 kilometrin päähän keskustasta, kaupunkirakenteen reunalle. Alueella on kehittämispotentiaalia erityisesti Puistokadun ja moottoritien liittymän läheisyydessä sekä Eestinmäen suunnassa. Asematoiminnot voidaan sovittaa joustavasti ympäröivään rakenteeseen. Autosaavutettavuus on hyvä, ja liityntäpysäköinnin toteuttaminen on mahdollista rakenteellisena tai osin maanpäällisenä ratkaisuna. Toisaalta aseman etäisyys keskustasta ja nykyinen matala asukastiheys

rajoittavat sen välitöntä vaikutusta kaupunkirakenteen tiivistymiseen. Maankäytön kehittämistä rajoittaa myös perustettavuudeltaan heikko alue aseman koillispuolella.

3. **Kuninkaanportin asema**, on maanpäällinen ja sijoittuu kaupunkirakenteen reunalle Kuninkaanportin kaupan alueen yhteyteen. Alueella ei ole osoitettu merkittävää asukaslisäystä, eikä se tue keskustan kehittämistä tai kaupunkirakenteen eheyttämistä. Ratkaisu laajentaa keskeisten kaupunkialueiden taajama-aluetta. Aseman vaikutusalueella on vähiten asukkaita, ja saavutettavuus erityisesti kävellen ja pyöräillen on heikko. Vaihtoehdon yhteyteen on kuitenkin esitetty pistoraide, joka mahdollistaisi lähijunaliikenteen aseman keskustan tuntumaan vanhan aseman seutuville. Tämä parantaisi keskustan saavutettavuutta raideliikenteellä, mutta edellyttää erillistä ratkaisua ja lisäinvestointeja. Kaksinapainen kaupunkirakenne kuitenkin heikentäisi Porvoon keskustan ja muiden alueiden toiminnallisia kehittämismahdollisuuksia esimerkiksi kaupallisten palveluiden osalta ([FCG, 2022a](#)). Kuninkaanportin asema tarjoaisi hyvät yhteydet osayleiskaava-alueen ulkopuolelta lähi- ja kaukojuniin. Keskustan aseman ja pistoraitteen investoinneista todennäköisesti merkittävä osa kohdistuisi kaupungille.

Keskustan asema tukee parhaiten olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja palvelujen saavutettavuutta, mutta edellyttää teknisesti vaativia ratkaisuja. Puistokadun asema tarjoaa joustavuutta maankäytön kehittämiseen ja liityntäpysäköintiin, mutta jää kaupunkirakenteen ulkokehälle. Kuninkaanportin vaihtoehto ei tue keskustan kehittämistä, mutta tuo raideyhteyden lähelle Porvoon keskustaan, mikäli pistoraide toteutetaan.

Kaupungin kasvun myötä tarvitaan uutta kunnallistekniikkaa ja palveluverkkoa, mutta nykyistä yhdyskuntarakennetta täydentävä kaavaratkaisu mahdollistaa olemassa olevan infran hyödyntämisen useimmilla alueilla. Ratkaisu on kaavataloudellisesti edullinen, sillä esimerkiksi vesihuoltoverkoston uudisrakentamisen tarve jää todennäköisesti vähäiseksi ja mahdolliset kapasiteettiongelmat voidaan useimmiten ratkaista kustannustehokkaammin kuin kokonaan uusien verkostojen rakentaminen ([FCG, 2022a](#)). Suurimmat kustannukset kohdistuvat nykyisten katujen sekä vesi- ja viemäriverkoston saneeraukseen ja perusparantamiseen. Kaupungin tulee kuitenkin varautua myös uusien katujen sekä kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien rakentamiseen, kaupunkiympäristön laadun parantamiseen

ja viheralueiden kehittämiseen kasvavan asukasmäärän tarpeisiin. Tarkemmat kustannusarviot laaditaan kaavaehdotusvaiheessa.

5.5 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Kaavaratkaisu turvaa kulttuuriympäristön arvot ja maisemalliset erityispiirteet osana Porvoon kaupunkikuvaa ja identiteettiä. Kulttuuriympäristöt on otettu huomioon kaavaratkaisussa sekä alueina ja kohteina kaavakartalla että kaavamääräyksissä. Kaavaan liittyy kulttuuriympäristöihin ja muinaismuistoihin liittyvät liitekartat. Näitä tarkentaa kohdekohtainen muutosherkkyystarkastelu, joka on laadittu osana kulttuuriympäristöselvitystä ([Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy/ Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson, 2021](#)).

Kaavaratkaisulla luodaan hyvät edellytykset Porvoon identiteetin ja omaleimaisuuden säilyttämiselle ja kehittämiselle. Uudisrakentaminen ohjataan ensisijaisesti jo rakennetuille alueille täydentämällä ja tiivistämällä kaupunkirakennetta. Keskustan ja erityisesti Porvoonjoen itäpuolen alueet ovat valtakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä, mikä tekee täydennysrakentamisen ja kulttuuriarvojen yhteensovittamisesta vaativaa. Rakentaminen tulee toteuttaa niin, että arvokkaat rakennukset ja niiden ympäristöt eivät vaarannu. Yleiskaavan määräykset edellyttävät, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa selvitetään kulttuuriympäristökohteiden suojelutarpeet ja neuvotellaan museoviranomaisen kanssa kulttuuriympäristöä ja maisema-alueita koskevista toimenpiteistä.

Kaavaratkaisu ohjaa olemassa olevien asuinalueiden asemakaavojen uudistamista siten, että kulttuurihistorialliset ja kaupunkiekologiset arvot huomioidaan aiempaa paremmin. Kaava mahdollistaa hallitun ja kulttuuriympäristöön sovitettun täydennysrakentamisen erityisesti niillä alueilla, joilla muutosherkkyys on korkea tai kohtalainen. Näissä kohteissa rakentamisen tulee tukea alueen ominaispiirteitä, rakennustapaa ja maisemakuvaa. Kaava ei muuta kulttuuriympäristöjen asemaa kaupunkirakenteessa, vaan pikemminkin vahvistaa niiden merkitystä osana Porvoon identiteettiä ja arkista elinympäristöä.

Keskustaa kauempana sijaitsevat uudet ja täydennysrakentamisen alueet eivät pääsääntöisesti kuulu arvokkaisiin kulttuuriympäristökokonaisuuksiin. Näillä alueilla rakentaminen ei yleensä vaaranna kulttuuriarvoja. Asumiseen osoitetut alueet ovat kuitenkin

monimuotoisia ja sisältävät muun muassa vanhoja kyliä, puutarhakaupunki- ja viheralueita, viljelyaukeita sekä metsäalueita.

Kaavaratkaisun vaikutukset kulttuuriympäristöön, kaupunkikuvaan ja identiteettiin ovatkin osin kaksijakoiset. Ensinnäkin merkittävä osa uusista asukkaista sijoittuu keskustaan ja sen läheisyyteen, mikä lisää tarvetta täydennysrakentamiselle arvokkaiden kulttuuriympäristöjen läheisyydessä. Tämä tarjoaa mahdollisuuden kehittää keskustaa Porvoon omaleimaisuutta kunnioittaen, mutta edellyttää huolellista suunnittelua kulttuuriarvojen turvaamiseksi. Toisaalta muilla alueilla kulttuuriympäristö ei rajoita maankäytön kehittämistä yhtä voimakkaasti, ja uudisrakentamisen suhde porvooolaiseen identiteettiin voidaan määritellä tapauskohtaisesti.

Maisemallisesti merkittäville alueilla – kuten metsä- ja peltoalueilla – rakentamista ja maankäytön muutoksia on rajoitettu. Kaupunkikuvaa kehitetään erityisesti keskustassa ja sen kehityskäytävillä, kuten Puistokadulla ja Tolkkistentiellä. Viheralueiden ja kaupunkivihreän rooli on keskeinen kaupunkikuvan laadun ja viihtyisyyden tukemisessa. Osalla maisemallisesti heikommista alueista kehittäminen voi myös parantaa nykytilannetta. Tiivistäminen ja täydentäminen voivat joillakin alueilla edellyttää esimerkiksi nykyistä korkeampaa rakentamista, millä voi olla kielteisiä vaikutuksia maisemaan ja kaupunkikuvaan, mikäli rakentamista ei soviteta ympäristön mittakaavaan ja luonteeseen.

5.6 Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittämiseen

Alueidenkäyttölain 5 §:n tavoitteiden mukaisesti osayleiskaavalla edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja toimivan kilpailun kehittymistä. Kilpailun näkökulmasta keskeistä on, että eri toimijoilla on yhtäläiset mahdollisuudet tulla markkinoille ja toimia markkinoilla, mikä edellyttää riittävää mitoitusta kaupalle sekä vaihtoehtoisia ja keskenään saavutettavuudeltaan vertailukelpoisia sijaintipaikkoja. Kaupan palveluverkkoselvitysten (WSP [2023a](#), [2025](#)) mukaan kilpailun toimivuuden kannalta on tärkeää, että uusia toimijoita voi sijoittua kaupunkiin ja että sijaintipaikkojen tarjonta ei ohjaudu vain yhden toimijan eduksi.

Kaavaratkaisu tukee elinkeinoelämän monipuolisuutta osoittamalla eri puolille kaupunkia riittävästi alueita kaupalle, palveluille ja työpaikoille. Keskustaan sijoittuva kivijalkakauppa, ravintolat, kulttuuripalvelut ja uudenlaiset toimistotilat vahvistavat palvelujen

monipuolisuutta ja kaupunkielämää. Keskustan ulkopuoliset kaupan alueet — Tarmola ja Kuninkaanportti — täydentävät keskustaa, mutta kaavaratkaisussa on pyritty turvaamaan keskustan asemaa kaupungin kaupallisena pääkeskuksena. Keskustaan sijoittavat myös ns. hypermarketit. Työpaikka-alueiden, kuten Tolkkisten teollisuusalueiden sekä maarakentamisen kiertotalouden ja jätteenkäsittelyn alueiden varaukset tukevat elinkeinoelämän tarpeita ja tarjoavat tilaa kiertotaloudelle, teollisuudelle, energiantuotannolle ja logistiikalle.

Keskustahakuisen kaupan tasapainoinen kehitys turvataan rajaamalla keskustan ulkopuolisten kaupan alueiden mitoitusta ja luonnetta. Tarmolaan ja Kuninkaanporttiin osoitetut kaupallisten palvelujen alueet mahdollistavat vähittäiskaupan suuryksiköt, mutta niiden enimmäismitoitus ja toiminnallinen profiili on määritelty siten, että keskustan elinvoima ei heikkene.

Kaavaluonnoksen tarkastelujen mukaan Tarmolan päivittäistavarakaupan tarjontaa voidaan jonkin verran kasvattaa vaarantamatta keskustan asemaa tai lähikauppaverkkoa. Tämä lisäkapasiteetti voi kuitenkin hidastaa päivittäistavarakaupan kehittymistä lähialueilla, kuten Kevätkummussa ja Huhtisissa. Kilpailun näkökulmasta on tärkeää, että Tarmolassa päivittäistavarakaupan myymäläpinta-ala jaetaan tasapuolisesti eri toimijoiden kesken, mikä on otettu huomioon Tarmolan kaavamääräyksissä. Kuninkaanporttiin supermarketin sijoittaminen on mahdollista vain, jos lähialueelle syntyy uutta asutusta, jotta palvelut saavutetaan myös kestäväillä kulkumuodoilla.

5.6.1 Hypermarket-tarkastelu

Osana kaavatyötä on selvitetty hypermarketin sijoittamista Tarmolaa ([WSP, Porvoon kaupan palveluverkkoselvitys, päivitys 29.9.2025](#)). Selvityksen perusteella uudelle hypermarketille riittää kysyntää ja myymälän vaikutusalue olisi seudullinen. Seudullisen asioinnin näkökulmasta ei ole merkittävää eroa sillä, sijoittuuko hypermarket Tarmolaan vai Länsirannalle: molemmat sijainnit houkuttelevat seudullista asiakaskuntaa. Keskustaan sijoittuva hypermarket tukisi keskustan muuta palvelurakennetta ja toisi asiakasvirtoja myös erikois kauppaan, mikä vahvistaisi keskustan elinvoimaa.

Sijoituessaan Tarmolaan hypermarket lisäisi alueen vetovoimaa ja vahvistaisi Tarmolan roolia päivittäistavarakaupan keskuksena ja erityisesti myös keskustahakuisen kaupan tarjoajana. Tämä heikentäisi keskustan erikoiskaupan asemaa ja osa keskustan

erikoiskaupan toimijoista voisi joutua lopettamaan toimintansa. Lähipalveluverkon osalta Tarmolan hypermarketin vaikutukset painottuvat joen itäpuolelle. Lähikauppaverkon kehittymisen ja laajentumisen edellytykset todennäköisesti heikkenisivät Kevätkummussa ja Huhtisissa

Liikenteellisesti hypermarket lisäisi autoliikennettä Tarmolassa, sillä suurissa päivittäistavamyymälöissä asiointi tapahtuu pääasiassa autolla. Tämä ei edistä kestävästä liikkumisen tavoitteita, vaikka Tarmola onkin myös joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä saavutettavissa. Keskustaan sijoittuva hypermarket puolestaan mahdollistaisi useiden asioiden hoitamisen samalla matkalla ja tukisi kävelyn sekä pyöräilyn käyttöä.

Kilpailun näkökulmasta hypermarketin salliminen Tarmolaan vain yhdelle toimijalle ei edistä toimivaa kilpailua. Jos kaikille toimijoille sallittaisiin hypermarket Tarmolaan, keskustan ensisijaisuus kauppapaikkana todennäköisesti kärsisi ja kestävästä liikkumisen edellytykset heikkenisivät. Myös seudulliset vaikutukset olisivat yhtä hypermarkettia suuremmat.

Selvityksen perusteella todettiin, että hypermarket sijoittaminen Tarmolaan ei ole alueidenkäyttölain säännösten eikä maakuntakaavan tavoitteiden mukaista. Hypermarket sijoittaminen Tarmolaan ei myöskään tue osayleiskaavalle hyväksyttyjä tavoitteita vetovoimaisesta keskustasta. Porvoon keskustan säilyminen keskustahakuisen kaupan pääkeskuksena edellyttää, että keskustaa tulee aktiivisesti kehittää eikä keskustan asemaa saa heikentää esimerkiksi sijoittamalla merkittävästi keskustan kanssa kilpailevaa kauppaa keskustan ulkopuolelle.

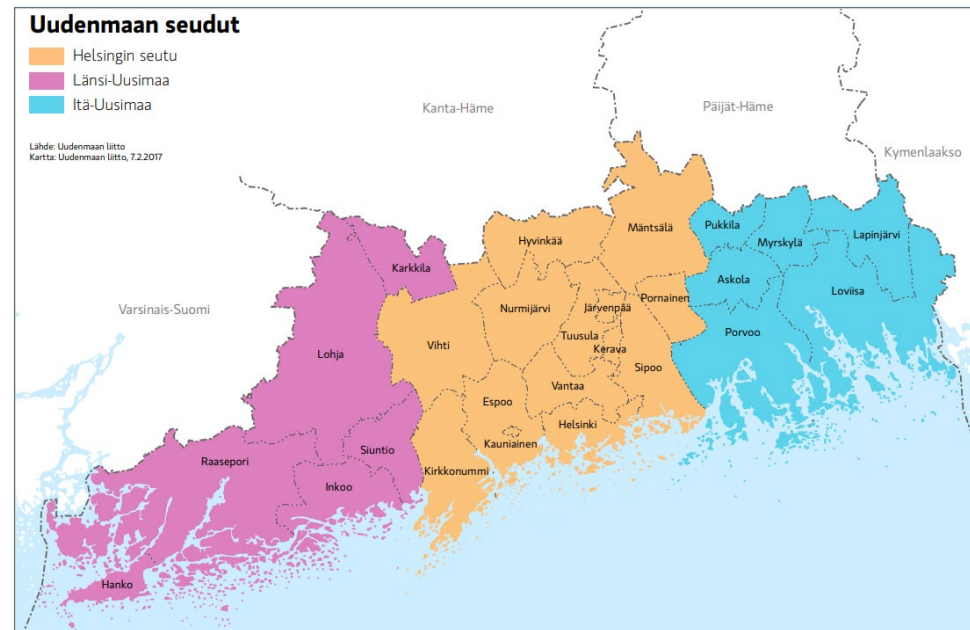
6 Nykytilanteen kuvaus

6.1 Alue- ja yhdyskuntarakenne

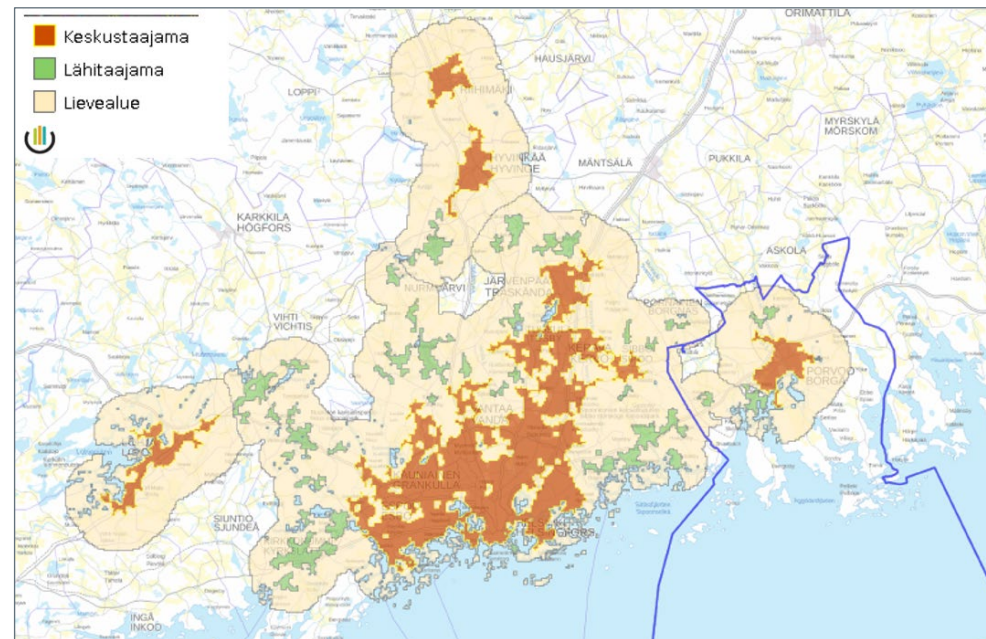
Porvoon kaupunki on osa Uudenmaan maakuntaa ja itäistä Uttamaata. Porvoo on yksi Uudenmaan maakunnan tiivistä kaupunkikeskuksista pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Uudenmaan maakuntaan kuuluu 26 kuntaa, jotka jakautuvat neljään seutuun, joita ovat Länsi-Uusimaa, pääkaupunkiseutu, KUUMA-seutu ja Itä-Uusimaa.

Eri tarkasteluissa Uusimaa jaetaan myös seutukuntiin. Itäinen Uusimaa jakautuu Porvoon ja Loviisan seutukuntiin. Suunnittelualue muodostaa Porvoon seutukunnan ytimen.

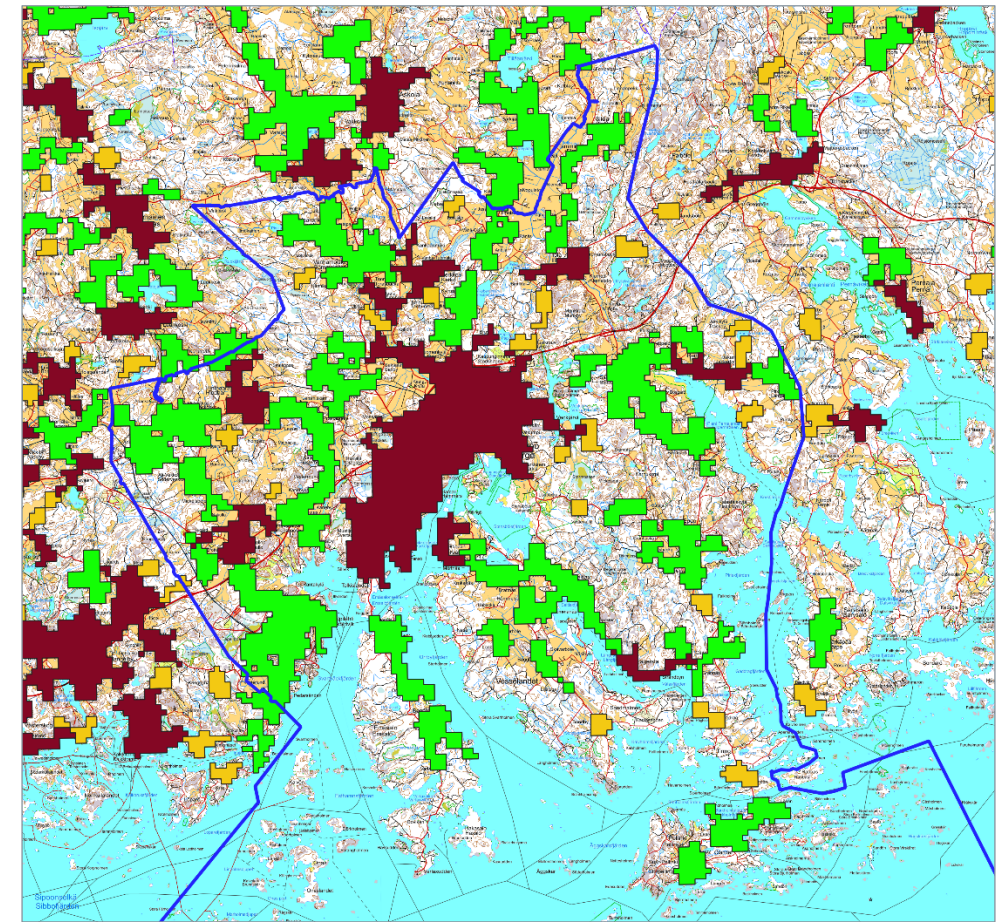
Porvoon lisäksi seutukuntaan kuuluu Askola, Myrskylä ja Pukkila. Porvoon seutukunta on yksi Uudenmaan kasvavista seutukunnista. Porvoo toimii itäisen Uudenmaan työssäkäyntialueena ja palvelukeskuksena.



Kuva 17. Uudenmaan maakunnan seudut. (Lähde: Uudenmaan liitto, 2017, [Uusimaa-kaava 2050 – Osallistumis- ja arviointisuunnitelma](#)).



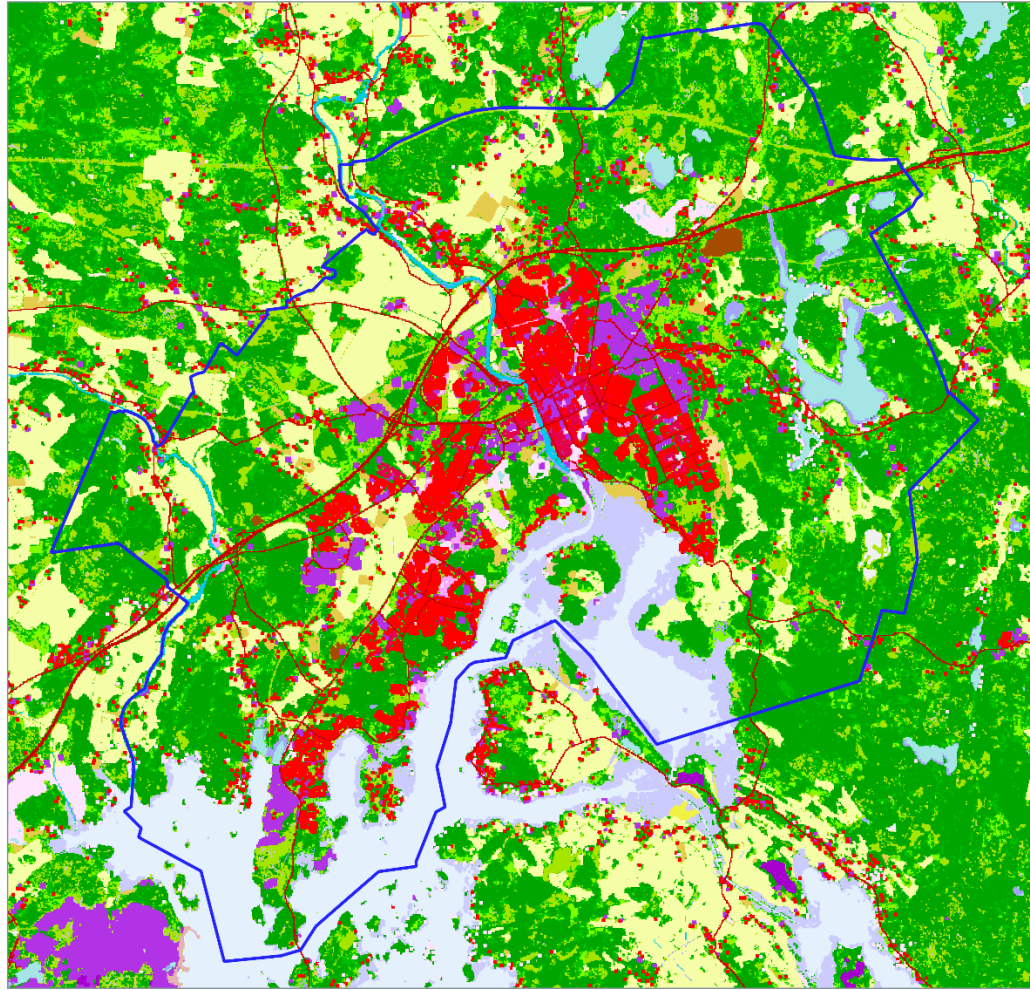
Kuva 18. Porvoon kaupungin, sen keskusta- ja lähitaajamien sekä lievealueiden sijainti Uudenmaan aluerakenteessa. (Lähde: Elinympäristön tietopalvelu Liiteri, Suomen ympäristökeskus.)



Kuva 19. Taajamat on esitetty ruskealla värillä, kylät vihreällä ja pienkylät oranssilla. Lähde: YKRT aineisto, Syke (2024). Kartta: Porvoon kaupunki (2025).

Porvoon kaupunkimaisesti rakennettu alue on kaupunkikeskus, jossa käydään töissä, asioidaan ja kulutetaan vapaa-aikaa. Kaupunkitaajamaa ympäröi laaja kehysalue sekä maaseutumainen alue kyllineen. Keskeisten alueiden eteläpuolella on laaja rannikko- ja saaristoalue. Kilpilahden teollisuusalue sijoittuu kaava-alueen länsipuolelle. Kuva 20. näyttää nykyisen yhdyskuntarakenteen suunnittelualueella.

Kaavatyön pohjaksi on koottu erillinen aluerakennetarkastelu ([Porvoon kaupunki, 2022i](#)).



Kuva 20. Suunnittelualan rajausta osoitettu sinisellä viivalla. Karttakuvassa asuminen on osoitettu punaisella värillä, työpaikka-alueet ja palvelut violetilla värillä, maatalouden käytössä olevat alueet keltaisella värillä sekä erilaiset metsäalueet vihreän eri sävyin. (Lähde: SYKE, osittain LUKE, MAVI, LIVI, DVV, EU, MML, Corine maanpeite aineisto, 2018).

6.2 Väestö ja asuminen

Kaava-alueella asuu noin 40 600 asukasta, joka on noin 78 prosenttia koko kaupungin väestöstä. Tiheimmin asuttuja alueita ovat keskusta, Länsiranta, Gammelbacka, Eestinmäki ja Kevätkumpu. Kaava-alueen väestömäärä on kasvanut koko 2000-luvun ajan. Kaava-alueelle sijoittuu noin 21 500 asuntoa, joka on noin 81 prosenttia koko kaupungin asuntokannasta. Hieman yli puolet asunnoista on kerrostaloissa ([Porvoon kaupunki, 2022i](#)).

Porvoon väestömäärä on kasvanut yhtäjaksoisesti vuosikymmenet. 2010-luvun lopusta lähtien väestönkasvu perustuu lähes kokonaan muuttoliikkeeseen, erityisesti Helsingin seudulta saatuun muuttovoittoon ([MDI, 2021a](#)). Porvoo houkuttelee erityisesti 25–44-vuotiaita aikuisia ja lapsiperheitä. Porvooseen muutetaan tyypillisesti omakotitaloon ja omistusasuntoon, ja muutto liittyy usein elämänvaiheeseen, jossa tehdään pitkäaikaisia asumispäätöksiä ([Innolink, 2021](#)). Pääkaupunkiseudun läheisyys on merkittävä, mutta alihyödynnetty kilpailukykytekijä ([Aro & Aro, 2018](#)). Aivan viime vuosien väestönkasvu on selkeästi perustunut maahanmuuttoon.

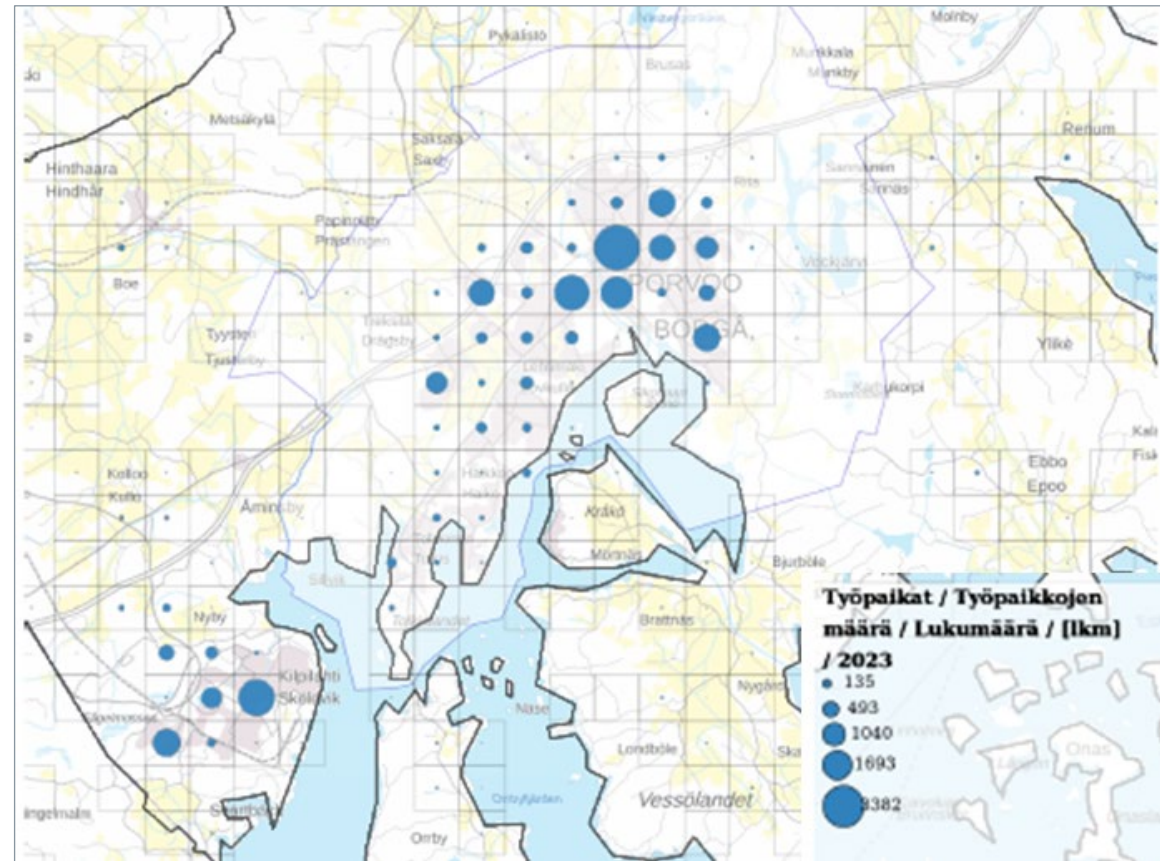
Porvoon väestönkehityksessä on tehty erilaisia ennusteita: sekä Tilastokeskus että MDI:n ennustavat Porvoolle maltillista kasvua ja lisäksi Porvoon kaupunki on tehnyt omia väestöennusteitä ja asettanut tavoitteita merkittäväällekin kasvulle. Kaikissa ennusteissa yli 70-vuotiaiden määrä kasvaa merkittävästi, mikä lisää ikääntyneiden asumiseen ja palveluihin kohdistuvaa painetta.

Uusia asuntoja tarvitaan, ja tuotannon tulisi vastata yksinasuvien määrän kasvuun, ja ikääntyvän väestön asumisratkaisuihin, alueelle muuttavien työikäisten ja maahanmuuttajien tarpeisiin.

6.3 Elinkeinot ja työpaikat

Porvoon elinkeinorakenne on monipuolinen ja yritystiheys korkea. Työpaikoista merkittävä osa sijoittuu julkiselle sektorille ([Aro & Aro, 2018](#)). Porvoon keskeisille kaupunkialueille sijoittui noin 15 000 työpaikkaa vuonna 2023, eli noin 70 prosenttia kaikista Porvoon työpaikoista. Suurin osa on palvelualan työpaikkoja. Työpaikkakeskittymiä ovat keskusta Länsiranta mukaan lukien, Tarmola, Kaupunginhaka, Kuninkaanportti, Porvoon sairaala, Ölstens ja Tolkkinen. Kuva 21. esittää työpaikkojen sijoittumisen kaava-alueella.

Porvoon keskustan liiketilojen määrä ja käyttöaste ovat kasvaneet, ja alueen kaupallinen rakenne on säilynyt tiiviinä. Keskustan ulkopuoliset kaupan alueet ovat profiloituneet erikoistuneeseen ja tilaa vaativaan liiketoimintaan. Niiden elinvoima jää keskustaa heikomaksi, mikä korostaa keskustan asemaa yhdyskuntarakenteen kannalta keskeisenä alueena ([TietoJärjestelmäPalvelu Salokorpi Oy, 2022](#); [Voittajakaupungit, 2025b](#)).



Kuva 21. Työpaikkojen sijoittuminen kaava-alueella.

6.4 Palvelut

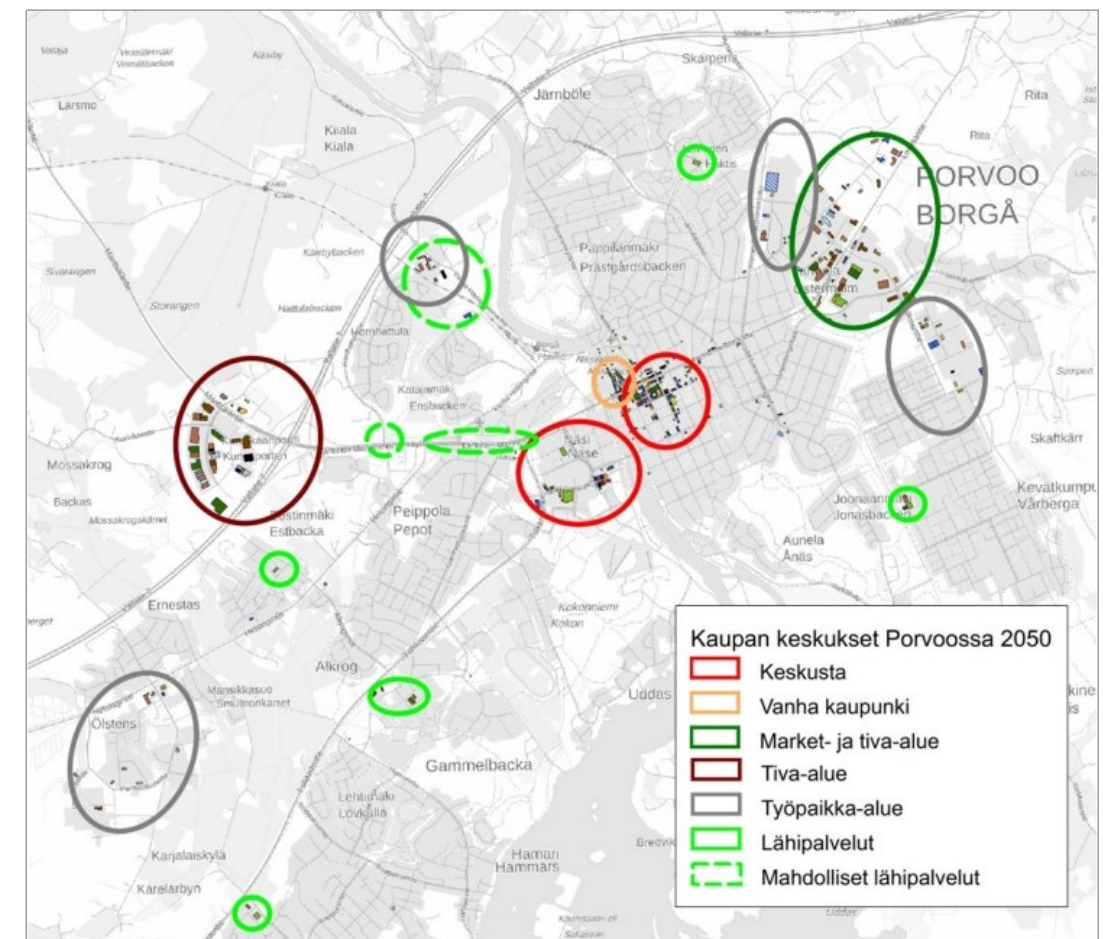
6.4.1 Kaupalliset palvelut

Suurin osa Porvoon kaupasta ja kaupallisista palveluista sijoittuu osayleiskaavan alueelle. Nykyinen kaupan palveluverkko muodostuu kolmesta pääalueesta: keskustasta, Tarmolasta ja Kuninkaanportista. Näiden lisäksi kaava-alueella on useita pienempiä lähipalvelukeskittymiä, kuten Gammelbacka ja Kevätkumpu, sekä yksittäisiä myymälöitä ja palveluita (esim. ravintolat, apteekit, kampaamot) asuinalueiden yhteydessä. (WSP, [2023a](#), [2025](#))

Keskusta on kaupallisilta palveluiltaan monipuolinen ja jakautuu kolmeen eri luonteiseen osaan. **Ydinkeskustaan** sijoittuvat tavaratalot, suurin osa muotiliikkeistä, ravintoloista ja palveluyrityksistä. **Vanhassa kaupungissa** on pieniä kivijalkaliikkeitä, sisustus- ja lahja-tavarakauppoja ja ravintoloita ja kahviloita. **Länsirannalla** sijaitsee erityisesti päivittäis-tavarakauppaa, Taidetehtaan kauppakäytävä ja joitakin kivijalkaliikkeitä.

Tarmola on pinta-alaltaan keskustaa suurempi kaupan alue, jossa on supermarketteja, päivittäistavarakaupan erikoismyymälöitä, tilaa vaativaa kauppaa (esim. rautakaupat, puutarhamyymälät) ja kaupallisia palveluita. **Kuninkaanportti** on kehittyvä alue, jossa on tilaa vaativaa kauppaa (esim. autokaupat). **Muita tilaa vaativan kaupan ja elinkeinojen alueita** ovat Hattula ja Ölstens.

Porvoon kaupan alueet palvelevat laajempaa markkina-alueutta kuin vain kaupungin asukkaita. Kaupallisten palveluiden tarjonta ylittää porvoolaisten laskennallisen tarpeen, erityisesti tilaa vaativan kaupan osalta. Poikkeuksena on päivittäistavarakauppa, jossa on laskennallisesti vajetta yhden suuren supermarketin verran (n. 3600 k-m²). Erikois-kaupan tarjonta jää myös alle tarpeen, mutta näiden palveluiden käyttö suuntautuu usein kaupungin ulkopuolelle tai verkkoon. Erityisesti ravintolapalveluiden kysyntää lisäävät matkailijat.



Kuva 22. Suunnittelualan kaupalliset palvelut ja päivittäistavarakaupat kuvattuna taustakartalla (Lähde: WSP, 2025).

Kaavatyötä varten on laadittu kaksi kaupan palveluverkkoselvitystä (WSP, 2023a ja 2025). Porvoon keskustan elinvoimalaskentaa on tehty vuodesta 2017 alkaen. Uusin elinvoimalaskenta on julkaistu vuonna 2025 ([Voittajakaupungit, 2025b](#)).

6.4.2 Julkiset palvelut

Pääosa Porvoon julkisista ja yksityisistä palveluista sijoittuu Porvoon keskustaan tai keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava-alueelle. Vuonna 2024 valmistui varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen palveluverkkoselvitys (kaupunginhallitus 17.6.2024) ja [-suunnitelma](#) (kaupunginvaltuusto 18.11.2024), jonka yhteydessä nykyinen palveluverkko (mm. kohteet, lapsi- ja oppilasmäärät, ennusteet, palvelualueet) on selvitetty tarkasti. Selvitys tehtiin yhteistyönä kaupungin kasvun ja oppimisen toimialan, kehitysyksikön ja rahoitusjohdon sekä toimitilapalveluiden ja maankäytön suunnittelun kesken. Osayleiskaavatyössä on hyödynnetty tehtyjä selvityksiä.

Suomenkielisiä alakouluja on kaava-alueella 7 (Albert Edelfeltin koulu, Peipon koulu, Hamarin koulu, Tolkisten koulu, Huhtisen koulu, Kevätkumun koulu, Keskuskoulu) ja ruotsinkielisiä 4 (Vårberga skola, Strömborgska skolan, Kvarnbackens skola, Eklöfska skolan). Suomenkielisiä yläkouluja on kolme (Albert Edelfeltin koulu, Linnajoen koulu ja Pääskytien koulu) ja ruotsinkielisiä 2 (Lyceiparkens skola, Strömborgska skolan). Lukiot (Borgå Gymnasium ja Linnankosken lukio) sijaitsevat keskustassa. Ammatillinen koulutus sijoittuu keskustaan, Länsirannalle, Näsiin ja Eestinmäkeen. Eri puolilla kaava-alueita asuinalueilla on kunnallisia päiväkoteja 14 kpl ja yksityisiä päiväkoteja on tällä hetkellä 8 kpl.

Sosiaali- ja terveydenhuoltopalvelut sijaitsevat keskustassa ja Näsissä Porvoon sairaalassa Tarkkisissa.

6.5 Liikenne ja liikkuminen

6.5.1 Saavutettavuus ja kulkutavat

Porvoon kaava-alueen liikenneverkko muodostuu valtakunnallisesti ja seudullisesti merkittävistä väylistä. Valtatie 7 (moottoritie), kantatie 55 (Mäntsäläntie) sekä seututiet 148 (Öljytie) ja 170 (Helsingintie ja Loviisantie) liittävät Porvoon osaksi Uudenmaan liikenneverkostoa. Kaava-alueen sisäistä liikennettä palvelevat erityisesti Aleksanterinkaari,

Aleksanterinkatu, Sibeliuksenbulvardi ja Kevätkummuntie. Saavutettavuus henkilöautolla on hyvä, erityisesti keskustan lähialueilla ja moottoriteliittymien läheisyydessä. Muiden kulkumuotojen saavutettavuus on parhaimmillaan keskustassa, mutta heikkenee erityisesti alueen itäosissa ([Ramboll, 2020](#)).

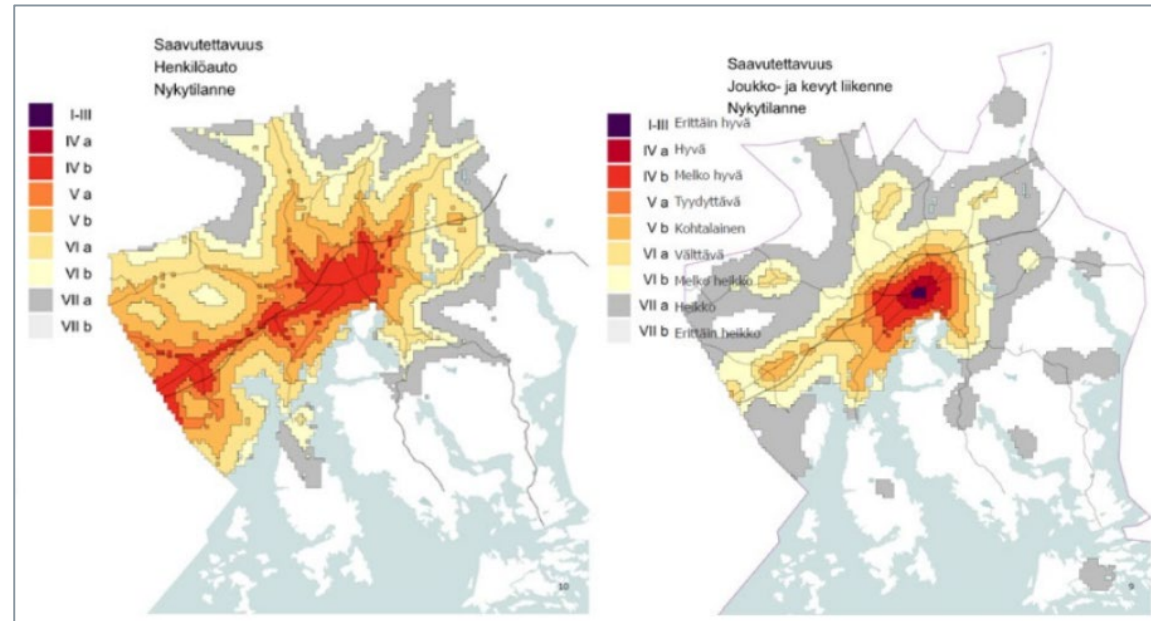
Autoliikenteen sujuvuus liikenneverkolla nykytilanteessa on pääosin hyvä, mutta hidastumista on keskustan silloilla ja Läntisen Mannerheiminkadun rampilla moottoritieltä Porvooseen etenkin iltaruuhkassa.

Pyörätieverkko on kaupunkitaajamassa kattava, mutta laadultaan puutteellinen. Asukaskyselyissä on tuotu esiin jatkuvuusongelmia, kapeita väyliä ja huonoja risteyksiä erityisesti Mannerheiminkadulla, Aleksanterinkadulla ja Tolkistentantiellä ([Porvoon kaupunki 2020b](#)).

6.5.2 Liikkumistarpeet ja kulkutavat

Porvoon sisäisessä liikenteessä henkilöauto ja jalankulku ovat yleisimmät kulkutavat. Jalankulku on yleisintä lyhyillä matkoilla, ja yli puolet kävelymatkoista on alle kilometrin mittaisia. Henkilöautoa käytetään erityisesti keskustan ja muun Porvoon välisessä liikenteessä. Kuitenkin yli puolet kaikista keskustassa asioivista saapuu muulla kuin henkilöautolla (WSP 2023c). Kestävien kulkumuotojen (jalankulku, pyöräily, joukkoliikenne) osuus on noin 47 % kaupunkitaajaman alueella, mutta joukkoliikenteen osuus on vain noin 2 % (WSP 2018). Autonomistus on hieman maan keskiarvoa korkeampi, mutta keskustassa jopa 30–50 % asutokunnista on autottomia.

Porvoon ja pääkaupunkiseudun välillä on merkittävä päivittäinen liikkumistarve. Noin neljännes Porvoon työssäkäyvistä väestöstä käy töissä pääkaupunkiseudulla, erityisesti Helsingissä ja Vantaalla. Näistä matkoista 90 % tehdään henkilöautolla ja vain 9 % joukkoliikenteellä ([Ramboll, 2023a](#)). Joukkoliikenne perustuu linja-autoliikenteeseen, jonka matka-aika Helsinkiin on noin tunti. Henkilöautolla matka kestää 40–50 minuuttia.



Kuva 23. Vasen kartta esittää saavutettavuuden henkilöautolla, oikea ilman henkilöautoa vuonna 2020. (Lähde: Ramboll, 2020).

6.5.3 Pysäköinti

Porvoon keskustassa on noin 3 480 pysäköintipaikkaa, joista kolmannes on maksuttomia, kolmannes aikarajoitettuja ja kolmannes maksullisia. Keskimääräinen täyttöaste on 50 %, mutta ydinkeskustan maksullisilla paikoilla 75 % lauantaisin. Pyöräpysäköinti on puutteellista erityisesti keskustassa ja Vanhan Porvoon alueella. Pysäköintiselvityksen (WSP, 2023c) mukaan pysäköinti on pääosin riittävää, mutta pitkäaikaispysäköinti ja turistibussien pysäköinti aiheuttavat ajoittain haasteita. Yrittäjät kokevat pysäköintipaikkoja riittämättömiksi, kun taas asiakkaat pitävät asiointia keskustassa pääosin helppona. Vanhan Porvoon alueella pysäköinti on rajallista, mutta pääosin riittävää asukkaille.

6.5.4 Raideliikenne ja tulevaisuuden näkymät

Porvoon henkilöliikenteen rautatieyhteys lakkautettiin vuonna 1981. Nykyisin radan alkupääosa on tavaraliikenteen käytössä ja loppuosaa museorautatienä. Vanha asema sijaitsee noin kilometrin päässä keskustasta. Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa ja liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on esitetty Itärata, joka mahdollistaisi nopeat junayhteydet Porvoosta Helsinkiin ja lentoasemalle. Toteutuessaan matka-aika Helsinkiin olisi 32 minuuttia ja lentoasemalle 18 minuuttia. Itärata Oy laatii parhaillaan Itäradan

ympäristövaikutusten arviointia ja alustavaa yleissuunnitelmaa. YVA selostus tulee nähtäville alkuvuodesta 2026.

6.5.5 Satamat, laiva- ja veneväylät

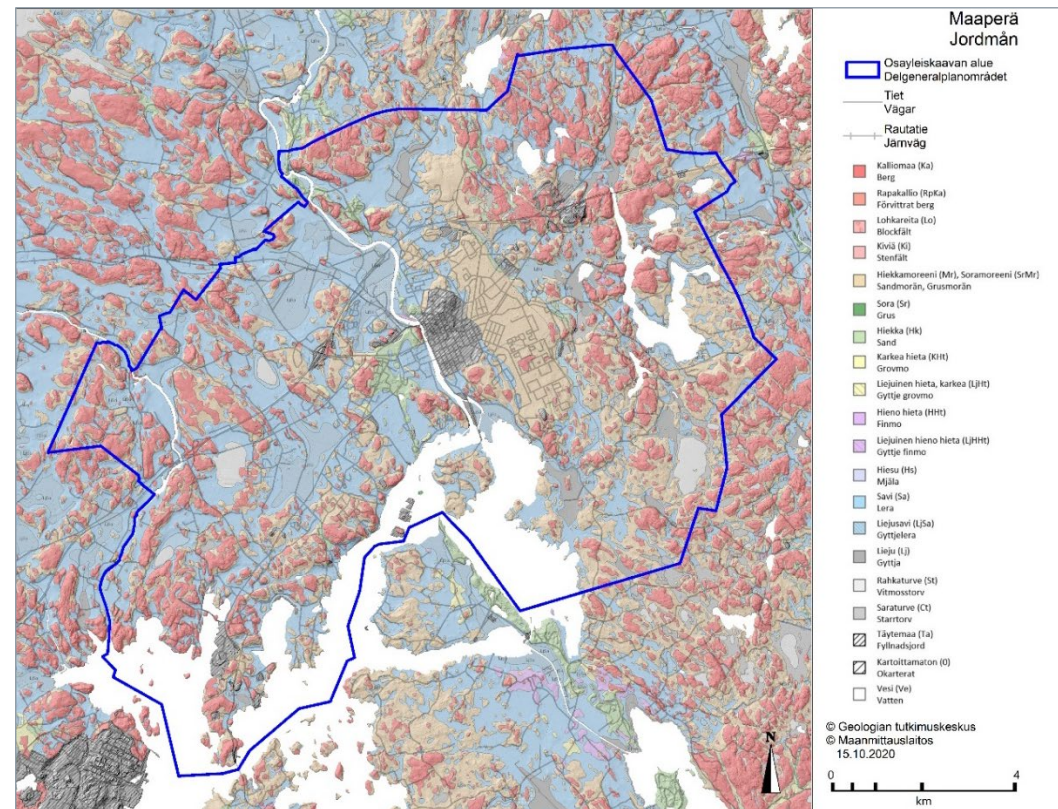
Kaava-alueella sijaitsee Tolkkisiin johtava laivaväylä, jonka syväys on 7,2 metriä. Satamatoimintaa harjoittaa Port of Tolkkinen Oy.

Lisäksi alueella on veneilyväylä Porvoon jokea myöden keskustaan, jonka syväys vaihtelee välillä 3,5–2 metriä. Virallinen veneväylä päättyy Aleksanterin sillan eteläpuolelle, jossa alituskorkeus on 4,2 metriä. Vanhan sillan, moottoritien ja Mannerheiminkadun alituskorkeudet ovat noin 5 metriä tai enemmän.

Kaava-alueella sijaitsee neljä Porvoon kaupungin venesatamaa: Porvoonjoki, Gammelbacka, Hamari ja Tolkkinen. Näiden venesatamien venepaikkojen osuus kaikista Porvoon venepaikoista on noin 85 prosenttia. Porvoonjoen ja Hamarin venesatamat luokitellaan suuriksi, Gammelbacka ja Tolkkinen keskisuuriksi. Kaupungin sekä suurempien yksityisten laitureiden venepaikkojen kokonaismääräksi on arvioitu noin 1 590, joista noin 1 480 sijaitsee keskeisillä kaupunkialueilla. Kaupunki hallinnoi noin 930 venepaikkaa, ja yhdistykset sekä yksityiset tahot noin 660 venepaikkaa. Nykyinen käyttöaste on melko suuri. (FCG, 2024)

6.6 Maisemarakenne ja -arvot

Kaava-alueen eteläosa on yhtenäistä rapakivigraniittia, kun taas keskiosissa esiintyy karua graniittia laajasti. Pohjoisosan kallioperä on vaihtelevampaa. Alueen maasto on muoltoltaan vaihtelevaa, ja yleisimmät maalajit ovat moreeni ja savi. Laaksojen savimaat ovat paikoin syviä ja rakentamiseen haastavia. Alueella esiintyy myös muinaisrantoja sekä sulfidisedimenttejä ja sulfaattimaita, joita on savi- ja hietakerroksissa noin metristä muutaman metrin syvyyteen.

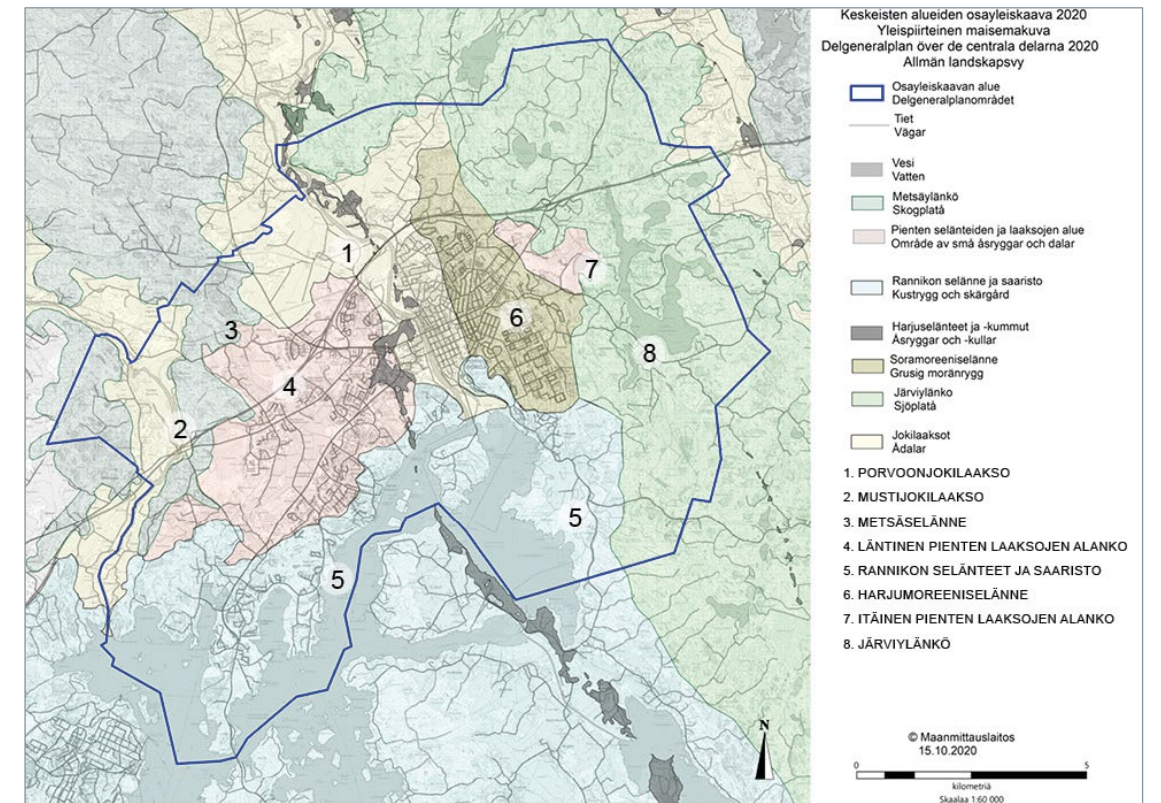


Kuva 24. Kaava-alueen maaperäkartta. (Lähde: Porvoon kaupunki, [Keskeisten alueiden maisemaselvitys 2022](#)).

Kaava-alue kuuluu pääosin etelärannikon maisemamaakuntaan, Suomenlahden rannikoseutuun, ja jakautuu kahdeksaan maisemarakenteen osa-alueeseen (Kuva 25).

Kaava-alueen maisemaa hallitsevat jääkauden muovaamat avokalliot, harjut ja selänteet sekä niiden väliin jäävät jokilaaksot, savikot, suot ja pienet järvet. Joki- ja purolaaksojen tasangoilla on laajoja viljelyaukeita. Selänteiden metsät kehystävät ja korostavat viljelyaukeita. Korkeimmat kohdat, kuten Telegrafberget ja Kokonmäki, kohoavat 50–60 metriin merenpinnasta. Rannikolla merenpinta muodostaa maiseman perustason ja aukeat maisematilat.

Kaava-alueen maisemarakenteen erityispiirteitä ovat myös kulttuurihistorialliset elementit, kuten vanhat tielinjaukset, kylärakenteet ja viljelymaisemat, jotka nivoutuvat luonnonmuotoihin. Näiden säilyminen tukee maiseman jatkuvuutta ja identiteettiä. Rakennettu ympäristö sijoittuu usein selänteiden reunoille ja laaksoihin, joissa maisema avautuu laajempina näkymäalueina.



Kuva 25. Kaava-alueen maisemarakenne. (Lähde: Porvoon kaupunki, [Keskeisten alueiden maisemaselvitys 2022](#)).

Kaava-alueen maisemakuva on monimuotoinen ja vaihteleva, yhdistäen historiallisia kulttuuriympäristöjä, jokilaaksoja, harjuja ja metsäalueita. Porvoonjokilaakso muodostaa maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kokonaisuuden, jossa kaupunkirakenne ja luonto limittyvät toisiinsa. Jokilaakson rinnalla myös merenranta-alueet, harjut ja vanhat viljelymaisemat ovat maisemallisesti merkittäviä.

[Maisemaselvityksen](#) yhteydessä kartoitettiin alueen asukkaille ja vierailijoille merkityksellisiä maisemia ja maisema-arvoja ([Porvoon kaupunki, 2020a](#)). Myös kyselyyn vastanneiden mielimaaisemissa korostui luonto – niin lähiluonto kuin laajemmat virkistysalueet. Metsät ja meri olivat suosituimpia maisematyyppejä.

Maisemallisesti erityisen arvokkaita alueita kaava-alueella ovat Kiialan peltoaukea Porvoonjokilaaksossa, Vanha Porvoo, Linnamäet, asemanseutu, Mustijoen laakson eteläinen peltoaukea, Mustijoen laakso Treskilästä Tyysteriin, Mensaksen pienet viljelylaaksot, meren rannikko Porvoonjoen suulta Tarkisiin sekä Hamariin ja Haikkooseen, Stensbölen kartanomiljöö ja Ekuddenin jalopuulehdot sekä selännemetsät.

Porvoon kansallinen kaupunkipuisto muodostaa oman, arvokkaan aluekokonaisuutensa, johon liittyy useita arvokkaita maiseman, luonnon ja kulttuuriympäristön osa-alueita. Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaan (1995) Porvoonjokilaakso on valtakunnallisesti merkittävä maisema-aluekohde. Mustijokilaakso on maakunnallisesti arvokas kulttuuri-maisema.

6.7 Ilmasto ja ilmastomuutos

Porvoo kuuluu etelä- ja lounaisrannikon ilmastoalueeseen. Alueen ilmastoon vaikuttaa voimakkaasti meren läheisyys, joka tasoittaa lämpötilaeroja ja saa aikaan keskimäärin lauhkeammat sääolot. Tämä tarkoittaa, että kasvukausi on niin pitkä, että tammi ja monet muut lehtimetsävyöhykkeen kasvi- ja eläinlajit menestyvät alueella. Puusto on runsasta ja vaikuttaa selvästi paikallisilmastoon.

Pienilmasto kaava-alueella on vaihtelevaa. Kasvillisuuden lisäksi paikallisilmastoon vaikuttavat meren läheisyys, tuulisuus, rinteiden suunta ja maaperä. Vallitseva tuulensuunta on lounainen. Laaksoihin voi syntyä tuulensolia, kun taas saaristo suojaa kaupunkia tuulta. Kaava-alueella vanha rakentaminen sijoittuu usein suotuisille ja loivapiirteisimmille rinteille. Erityisesti talvisin kylmä ilma kertyy alangoille.

Ilmastonmuutos muuttaa alueen ilmasto-olosuhteita. Ilmastomallien pohjalta arvioidaan, että keskilämpötila jatkaa nousuaan ja sateisuus lisääntyy erityisesti talvella, rankkasateet voimistuvat ja Etelä-Suomen lumipeite harvinaistuu. Etelä-Suomessa lämpötila nousee ennusteiden mukaan kesällä ja talvella noin 4 °C. Kesäinen sademäärä kasvaa noin kymmenellä prosentilla. Haihdunta puolestaan lisää kuivuuden aiheuttamia ongelmia. ([Porvoon kaupunki, 2022h](#))

6.8 Vesistöt ja valuma-alueet

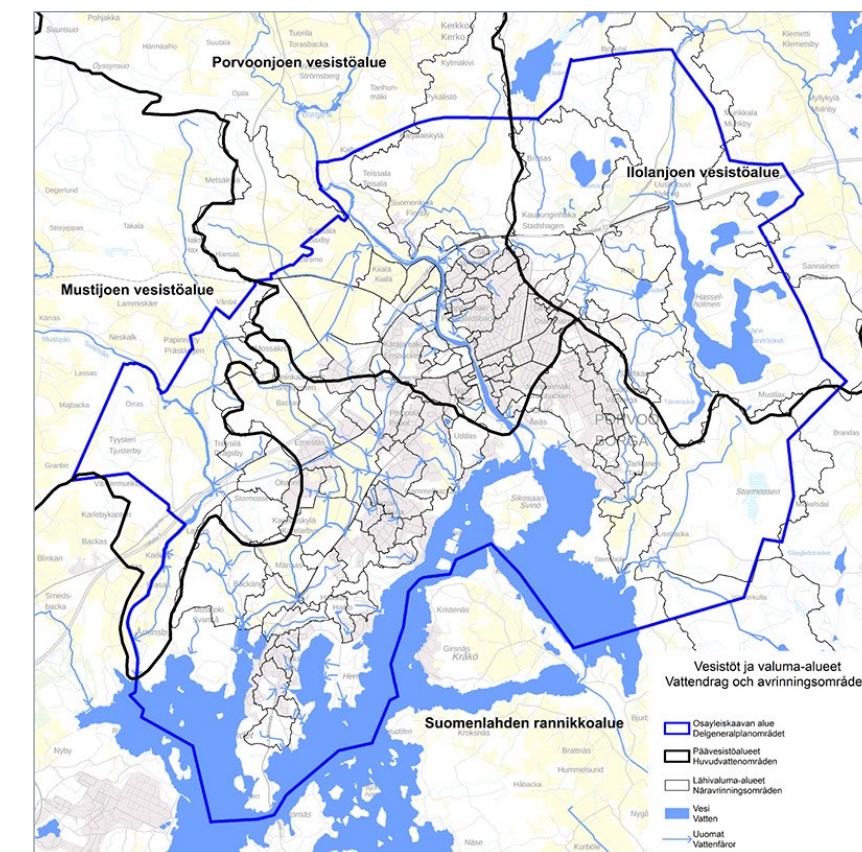
Kaava-alueen sinirakenne muodostuu merestä, joista, järvistä sekä pienvesien verkostosta, kuten puroista, lammista, soista, kosteikoista ja ojista. Nämä vesistöt ohjaavat sade- ja hulevesien kulkua ja tukevat alueen ekologista toimivuutta.

Kaava-alueeseen sisältyy noin 16 km² merialuetta ja 30 km merenrantaviivaa Mustijoki-suusta Stensböleen. Merkittävimmät vesistöt ovat Porvoonjoki, Mustijoki sekä Porvoon edustan merialue. Porvoonjoki on alueen päävesistö ja mahdollistaa virkistyskäytön,

vaikka sedimenteissä voi esiintyä haitta-aineita. Mustijoen padot rajoittavat vesieliöiden liikkumista, ja joen suu kuuluu teollisuuden suurriskialueeseen. Alueella sijaitsee 11 järveä, jotka sijoittuvat pääasiassa kaava-alueen itäosaan. Sillvikissä on makeanveden alas (Porvoon kaupunki, 2022h).

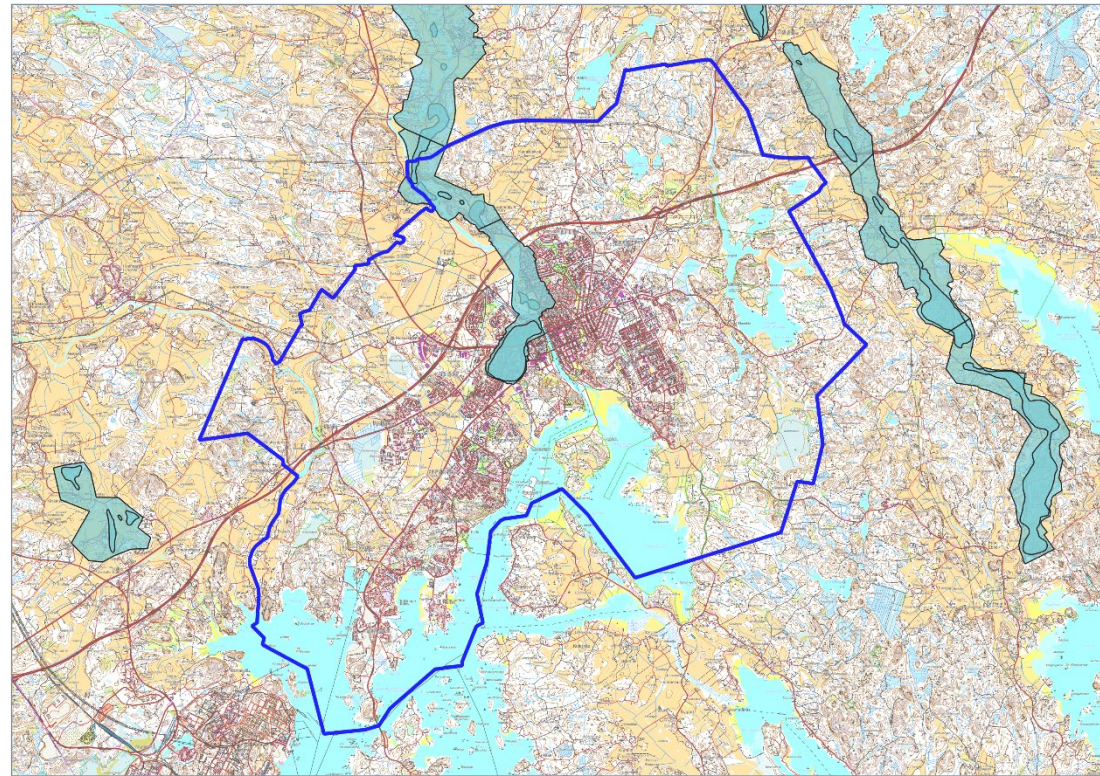
Luonnonmukaiset purot, kuten Kungsbäckenin, Suomenkylän, Gammelbackan ja Stensbölen purot, ovat merkittäviä kaupunkiluonnon monimuotoisuuden kannalta. Peltoalueiden valtaojat muodostavat ekologisesti heikon pienvesistön, joka on altis hulevesien happamuudelle ja epäpuhtauksille. Ojia on perattu sekä maatalouden että rakentamisen yhteydessä, muun muassa Lehtihamarissa, Hornhattulan laaksossa ja Pappilanelloilla.

Metsäiset suot, kuten Lillträsketin ja Veckjärven luusuan rantametsät sekä tulvaniityt, ovat tärkeitä alueen vesitalouden, hulevesien puhdistumisen ja ekologisen yhteyden kannalta. Harjuilla ja hiekkamoreeniselänteillä imeytyvä sadevesi purkautuu alarinteillä lähteinä, mutta laaksojen ojitukset ovat kuivattaneet näitä lähteikkövyöhykkeitä.



Kuva 26. Kaava-alueen jakautuminen valuma-alueisiin. (Lähde: Porvoon kaupunki, [Keskeisten alueiden maisemaselvitys 2022](#)).

Kaava-alue jakautuu kolmeen päävaluma-alueeseen: Porvoonjoen, Mustijoen ja Ilolanjoen vesistöalueisiin. Alueella sijaitsee myös kaksi vedenhankinnan kannalta tärkeää pohjavesialuetta: Linnamäki–Näsin harju ja osittain Saksanniemi.



Kuva 27. Suunnittelualueella ja sen läheisyydessä olevat pohjavesialueet (Lähde: Porvoon kaupunki, Louhi-palvelu).

6.9 Kasvillisuus ja luontotyytit

Kaava-alue kuuluu Lounaismaan kasvillisuusvyöhykkeelle, melko lähelle tammivyöhykkeen rajaa. Tehokkaan maa- ja metsätalouden vuoksi perinnebiotooppeja, kuten niittyjä, ketoja ja hakamaita on vain vähän. Suot ovat pääosin pienialaisia maastopainanteissa sijaitsevia nevoja, rämeitä ja korpia, mutta alueella on myös muutamia suurempia keidassoita.

Pääosa metsistä on mustikkatyyppin (MT) ja puolukkatyyppin (VT) kuusi- ja mäntyvaltaisia kangasmetsiä. Myös rehevämpiä käenkaali-mustikkatyyppin (OMT) metsiä esiintyy melko paljon ja kallioalueilla esiintyy kuivia kangasmetsiä (CT). Sieltä täältä on

tammivyöhykkeen pohjoispuolista mantereista kasvillisuutta edustavia rinnelehtoja. Lisäksi alueella on joitakin kosteita puronvarsilehtoja ([Porvoon kaupunki, 2022b](#)).

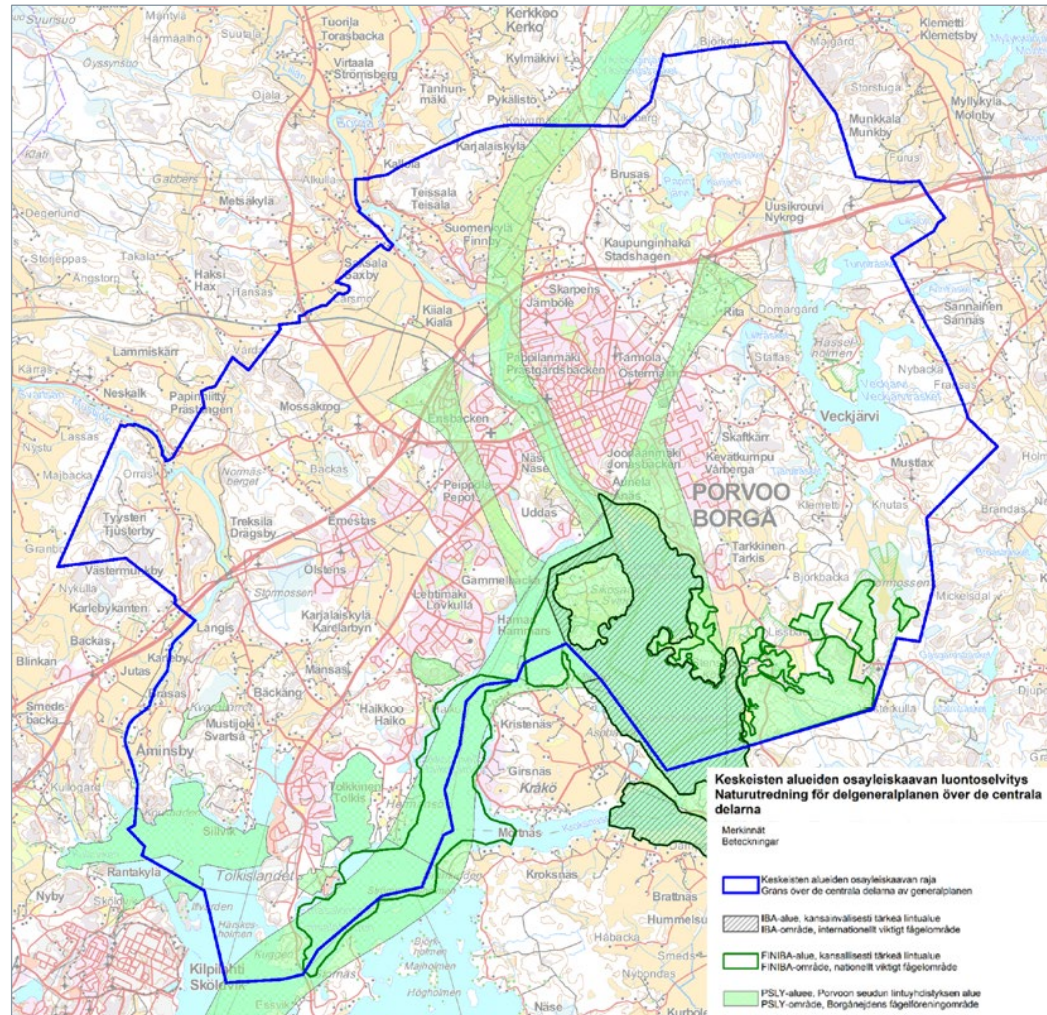
Laajimmat yhtenäiset vanhan metsän alueet sijaitsevat alueen kaakkois- ja itäosissa, jossa Stensbölen ja Stormossenin luonnonsuojelualueet muodostavat satojen hehtaarien metsä- ja suoluontokokonaisuuden. Kaava-alueella esiintyy seuraavia EU:n luontodirektiivin (92/43/ETY) luontotyyppie:

- jokisuistot (1130)
- kivikkoisten rantojen monivuotinen kasvillisuus (1220)
- Itämeren harjusaaret ja niiden hiekka-, kallio- ja kivikkorantojen kasvillisuus sekä vedenalainen kasvillisuus (1610)
- humuspitoiset järvet ja lammet (3160)
- kostea suurruohokasvillisuus (6430)
- keidassuot (7110)
- vaihettumissuot ja rantasuot (7140)
- fennoskandian lähteet ja lähdesuot (7160)
- kasvipeitteiset silikaattikalliot (8220)
- boreaaliset luonnonmetsät (9010)
- boreaaliset lehdot (9050)
- puustoiset suot (91D0)
- harjumuodostumien metsäiset luontotyytit (9060)

6.10 Eläimistö

Alueen linnusto on monipuolista ja edustavaa. Porvoonjoen suistossa sijaitseva Ruskiksen-Stensbölenlahden alue kuuluu Etelä-Suomen arvokkaimpiin lintuvesiin, joka on valtioneuvoston vuonna 1982 vahvistamassa lintuvesien suojeluohjelmassa luokiteltu

kansainvälisesti arvokkaaksi pesimäalueeksi. Alue kuuluu myös Suomen Natura 2000 -verkostoon. Muita linnustollisesti merkittäviä alueita ovat mm. Sikosaaren, Sillvikin ja Tolkislandetin metsät, Kokonmäen-Kokonniemen alue sekä kaava-alueen itäosan metsäalueet ([Porvoon kaupunki, 2022b](#)).



Kuva 28. Kaava-alueen merkittävimmät linnustoalueet. (Lähde: [Porvoon kaupunki, 2022b](#).)

Nisäkkäiden osalta kaava-alueen lajisto edustaa tyypillistä eteläsuomalaista lajistoa.

Kalalajisto on runsainta merialueilla ja joissa. Järvissä lajisto on vähäisempää. Merialueen pohjaeläimistö on todettu tutkimuksissa pahoin häiriintyneeksi. Lajistoa dominoivat voimakasta likaantumista sietävät lajit. Porvoonjoen pohjaeläimistön on havaittu runsastuneen yhdyskuntajätevesien kuormituksen vähentyessä. Porvoonjoessa ja Mustijoessa esiintyy suojeltua vuolejokisimpukkaa (*Unio crassus*).

Kaava-alueen sammakkoeläimet ja matelijat edustavat tyypillistä eteläsuomalaista lajistoa.

Hyönteislajistoa on selvitetty tarkemmin Stensbölen ja Stormossenin suojelualueilta, joista on löydetty useita uhanalaisiksi luokiteltuja lajeja, kuten marmorikuoriainen (*Lio-cola marmorata*) ja isopehkiäinen (*Peltis grossa*). Myös Linnamäen keto- ja niittyalueen hyönteislajisto on edustavaa ja sieltä on löydetty mm. uhanalaiseksi luokiteltu kaunokki-kärsäkäs (*Tropiphorus terricola*). Stensbölen niittyalueille on kesällä 2000 siirtoistutettu uhanalaista perhoslajia, pikkuapollaa (*Parnassius mnemosyne*) ja laji on kotiutunut alueelle.

6.11 Ekologinen verkosto ja arvokkaat luontoalueet

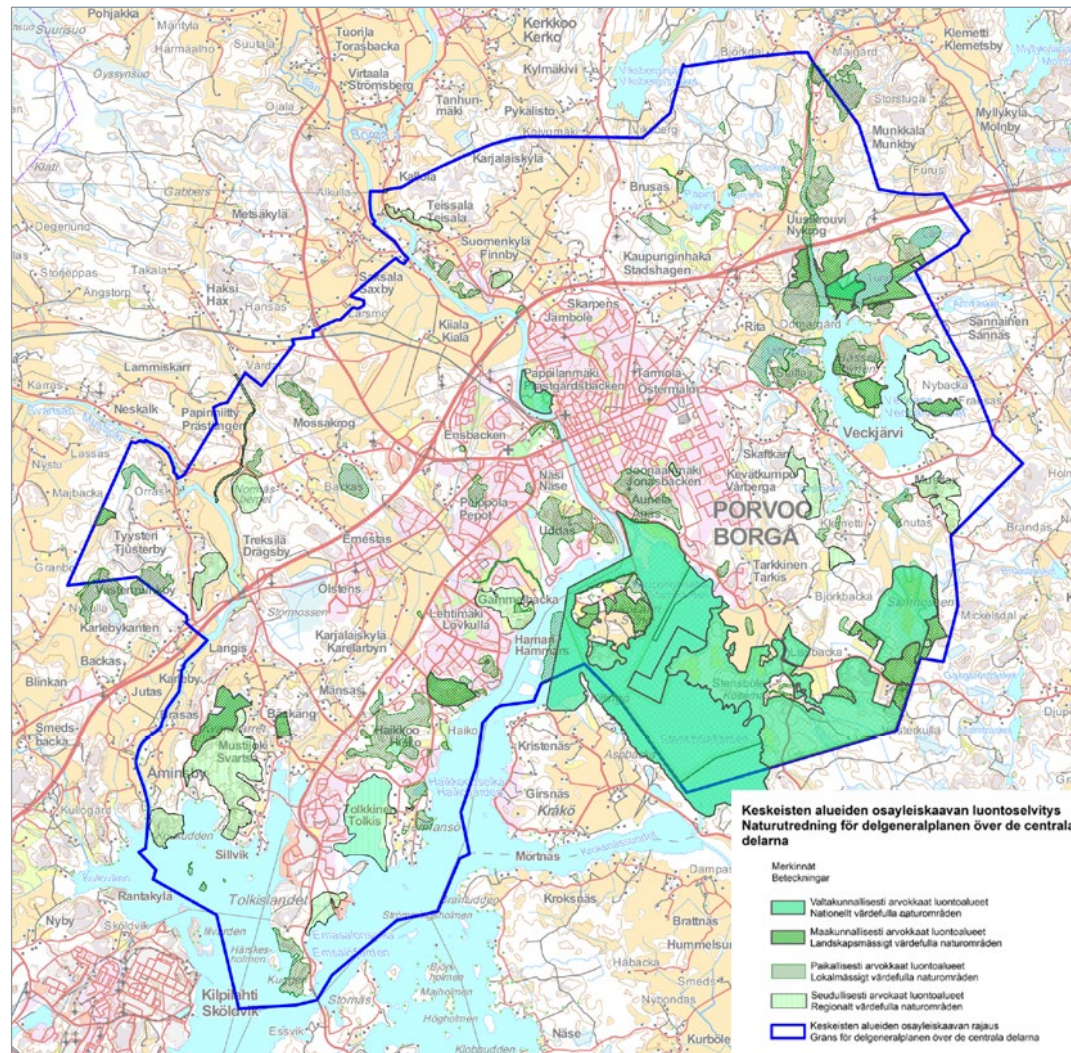
Kaava-alueen ekologisen verkoston runko muodostuu jokilaaksoista sekä niitä rajaavista kallio- ja harjuselänteistä. Alueella on kaksi laajaa selännejaksoa, jotka yhdistävät rannikon ja sisämaan metsiä muodostaen merkittäviä ekologisia yhteyksiä. ([Porvoon kaupunki, 2022h](#))

- **Läntinen selännejakso** sijoittuu Mustijoki- ja Porvoonjokilaaksojen väliin. Metsät ovat monimuotoisia ja vaihtelevat kulttuurilehdoista istutusmetsiin ja soistuneisiin painanteisiin.
- **Itäinen selännealue** on noin 40 km² laajuinen järviylänkö, jonka ydinalueita ovat suojellut vanhat metsät ja kosteikot, kuten Stensböle ja Stormossen. Myös Veckjärven ympäristö ja Vadetin purolaakso ovat ekologisesti arvokkaita.

Luonnonmukaiset puronvarret, kuten Kungsbäcken ja Gammelbackan puro, toimivat ekologisina käytävinä ja elinympäristöinä kaupunkiluonnon monimuotoisuudelle. Joet, purot ja merenrannat muodostavat tärkeitä ekokäytäviä vesi- ja rantaeliöstölle. Rantaruovikot ovat erityisen merkittäviä linnuston kannalta. Tärkeimpiä luonnon monimuotoisuuden alueita ovat Stensbölen laajat suojelualueet sekä Linnamäen ja Maarin mosaiikkimaiset biotoopit. Myös Tarmolan harjun lähteellinen rinne ja puutarhamaiset pihaympäristöt tukevat ekologista verkostoa.

Ekologisia yhteyksiä heikentävät erityisesti tiet, sähkölinjat ja avohakkuut, jotka pirstovat metsäalueita. Toisaalta metsittyvät pellonreunat ja ojien varsien puusto toimivat ekologisina käytävinä ketterästi liikkuville lajeille.

Uudenmaan liitto tekemän selvityksen perusteella ([Uudenmaan liitto, 2018](#)) osayleiskaavan eteläiset alueet Tolkkisista Haikkoon, Kokonniemen, Sikosaaren Stensbölen kautta itään ja saaristoon ovat osa laajaa Porvoo-Loviisa ekologista verkostoa. Huomionarvoisia ekologisia käytäväalueita ovat selvityksen perusteella Mustijoki ja Porvoonjoki.



Kuva 29. Kaava-alueen arvokkaat luontoalueet ja kohteet eli ns. luonnon yhdinalueet kartalla ([Porvoon kaupunki, 2022b](#)).

Kaava-alueella on useita valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaita luontoalueita ja -kohteita. Alueen merkittävimmät kohteet kuten Linnamäkien-Maarin alue, Ruskis-Stensbölenlahti, Sikosaaren eteläinen metsä, Stensböle, Stormossen ja Tungräskin metsä ovat suojeltuja luonnonsuojelulain, valtakunnallisten suojeluohjelmien tai Natura 2000-ohjelman nojalla. Lisäksi on runsaasti seudullisesti ja paikallisesti arvokkaaksi luokiteltuja kohteita. Myös yksittäisiä puita ja puukujanteita on suojeltu.

Arvokkaaksi arvioidut luontoalueet ja -kohteet on luetteloitu Porvoon kaupungin ympäristönsuojelun ja kaupunkisuunnittelun kokoamassa [luontoselvityksessä \(Porvoon kaupunki, 2022b\)](#). Lisäksi luontokohteista on laadittu kohdekortit, joissa esitetään niiden yleiskuvaus, kasvillisuus ja luontotyytit, uhanalainen ja muu huomionarvoinen lajisto, luonto-, maisema- ja virkistysarvot, mahdolliset suojelupäätökset, tietolähteet ja maankäyttösuositus.

Kaavaselostuksen liitteenä on kartta arvokkaista luontokohteista (Liitekartta 1).

6.12 Viher- ja virkistysalueet

Osayleiskaava-alueen viherrakenne muodostuu puistoista, lähivirkistysalueista, virkistysmetsistä, viljelyaukeista, pihapuutarhojen vyöhykkeistä ja luonnonsuojelualueista. Viheralueverkoston runko rakentuu keskustan lounaispuolen metsäalueista (Haikkoo, Gammelbacka, Telegrafberget, Kokonniemi) sekä idän suunnan virkistysalueista (Stensböle, Kevätkumpu, Aunelanmäki). Keskustassa Näsinmäki ja Linnamäki ovat keskeisiä viheralueita. Kehysalueilla viherverkostoa täydentävät laajat maa- ja metsätalousalueet ([Porvoon kaupunki, 2021a, 2022h](#)).

Porvoonjokilaakson niityt ja rantareitti, erityisesti Linnamäki, Maarinranta ja pappilan niitty, muodostavat maisemallisesti ja ekologisesti merkittäviä virkistysalueita.

Viheralueiden merkitys arjen hyvinvoinnille korostunut asukaskyselyissä ja -työpajoissa. Erityisen tärkeää osallisille ([Porvoon kaupunki, 2021a](#)) näyttävät olevan rantareitit, metsäpolut ja Kokonniemen liikuntapalvelut. Rannikkoalueilla, kuten Stensbölessä ja Sikosaassa, sijaitsee hyvin saavutettavia suojelu- ja viheralueita. Rantareitit, puistokäytävät ja pitkospuut ovat suosittuja ulkoilureittejä – erityisesti reitit Hamariin ja Tarkkisiin nousivat esiin asukaskyselyissä arvostettuina virkistysyhteyksinä. Veckjärven ja Tervjärven uimapaikat ovat tärkeitä julkisia virkistyskohteita, ja niiden kehittämistarpeita on arvioitu uimarantaselvityksessä ([Ramboll, 2024d](#)).

Metsäalueiden saavutettavuus on hyvä erityisesti Gammelbackassa ja Haikkoossa, joissa on kattava polkuverkosto. Muualla reitistö on hajanaisempaa. Esimerkiksi Gammelbackan puron kunnostettu osuus on merkittävä, mutta yhteydet Lehtihamarinlaakson ja keskustan välillä ovat puutteellisia.

Historialliset kulkureitit, kuten Dagvärksvägen, sekä ulkoilureitit Humlassa ja Sillvikissä rikastuttavat alueen virkistyskäyttöä. Laajat metsäalueet Mustijokilaaksossa ja Järviylängöllä tukevat luonnon monimuotoisuutta ja tarjoavat maisemallisia elämyksiä.

Kapeat metsäkaistat ja puistoniityt, kuten Huhtisten puistoakseli, tukevat viheryhteyksiä, vaikka yhteydet pohjoiseen ja etelään ovat osin katkonaisia. Tarmolan harjumoreeni-selänteen metsävyöhyke yhdistää keskustan ulkoilualueet rannikon selännemetsiin.

6.13 Rakennettu ympäristö

Kaava-alueella on ollut asutusta jo kivikaudelta lähtien. Historiallisen ajan kiinteä maanviljelykulttuurin asutus juontaa juurensa 1200–1300-luvulle. Kulttuurimaiseman piirteet ovat muovautuneet alueella harjoitettujen elinkeinojen, kuten maanviljelyn, karjanhoidon ja kalastuksen, tuloksena. Jokilaaksot ja maaston alavat paikat on muokattu peltoviljely-alueiksi, ja vanhin asutus on keskittynyt vesistöjen äärelle ([Kati Salonen ja Mona Schalin](#), [Arkkitehdit Oy & Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson, 2021a](#); [Mikroliitti Oy, 2020a](#) ja [2020b](#))

Peltojen sarkajako ja ryhmäkylät olivat ennen iso- ja uusjakoa tiiviisti sidoksissa toisiinsa. Vanhimmat talonpoikaistilat ovat 1500-luvulta. Talonpoikaisten kylien lisäksi alueella esiintyy kartanoiden hallitsemia asutuskeskittymiä ja alustalaistiloja. Keskiajalta periytyviä kartanoita ovat mm. Stensböle, Haikkoo, Treksilä ja Kiiala. 1700–1800-luvuilla muodostettiin uusia kartanoita, kuten Kallola ja Saksaniemi. Perinteisten elinkeinojen rinnalle tuli 1800-luvun jälkipuolella teollisuus, erityisesti sahateollisuus, joka sijoittui vesistöjen varrelle. Teollisuuslaitosten yhteyteen rakennettiin työväestön asutusta.

Porvoon oletetaan saaneen kaupunkiprivilegiossa vuonna 1347. Paikalla oli jo aiemmin ollut asutusta. Kaupungin kehityksen lähtökohtana olivat Porvoonjoki, meren läheisyys, keskiaikainen puolustuslinna ja Suuri Rantatie. Porvoon kaupunki rakennettiin Linnamäen eteläpuolelle joen, meren ja Suuren Rantatien yhtymäkohtaan. Porvoon vanha kaupunki on säilyttänyt pääpiirteissään keskiaikaisen asemakaavansa ja keskiajan tärkeimmät kohteet. Kirkko ja linnavuori ovat edelleen kaupunkikuvan hallitsevia piirteitä.

Kaupunkirakenteen uudistamiseksi ja laajentamiseksi valmistui vuonna 1832 Engelin laatima asemakaava, jossa lähtökohtana oli empiren kaavoitusperiaatteiden mukainen väljä ruutukaava. Ruutukaava-alueella noudatettiin kuudenkymmenen vuoden ajan

suunnilleen samanlaisia rakentamisperiaatteita. Vasta kun tavoitteet muuttuivat ja rakentamisen volyymi alkoi kasvaa 1800-luvun lopulla, alkoi empirekaupungin yhtenäisyys hajota. Empirekaupungin kortteleihin alettiin rakentaa uusia, useampikerroksisia kivitaloja, kuten pankki- ja liikerakennuksia.

Vanhan Porvoon ja empirekaupunginosan itäpuolelle 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä kaavoitetut ja rakennetut omakotialueet, kuten Myllymäki, Joonaanmäki ja Käsityöläiskadun alue, edustavat puutarhakaupunkiaatteen mukaista ympäristöä; niiden tontit ovat kookkaita, puutarhamaisia ja rakennustapa on yhtenäinen. Alueella on edelleen hyvin säilyneitä, vehreitä ja kaupunkikuvallisesti eheitä kortteleita.

Sotien jälkeinen jälleenrakennuskausi (1945–1955) näkyy sekä kaupunkialueella että maaseutukylissä, joihin perustettiin tiloja Karjalan siirtoväelle.

Kaava-alueen liikenneverkko perustuu keskiajalta periytyviin tielinjauksiin. Suuri Rantatie (Turku–Viipuri) ja vanha Hämeenlinnantie olivat käytössä vielä 1800-luvun lopulla. Vuonna 1971 kantatie 55 korvasi vanhan Hämeenlinnantien, ja 1970-luvulla valmistuivat Helsinki–Porvoo-moottoritie ja Porvoon ohikulkutie. Rautatieliikenne käynnistyi 1800-luvun lopulla. Porvoon rautatieaseman alue sijaitsee maisemallisesti keskeisellä paikalla ja edustaa 1800–1900-lukujen vaihteen rakennuskantaa.

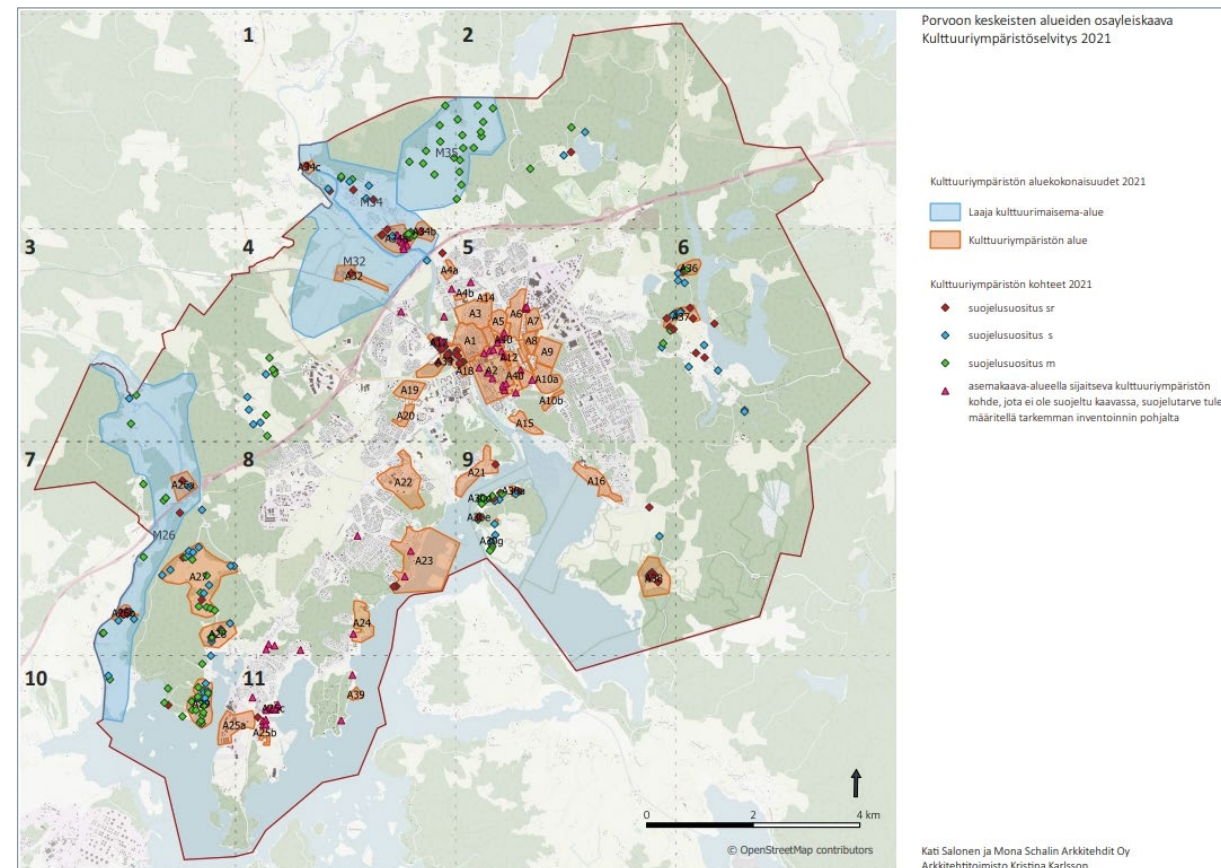
6.13.1 Arvokkaat kulttuuriympäristöt

Porvoon keskeisten alueiden kulttuuriympäristöt ovat monipuolisia ja kertovat kaupungin ja sen ympäristön kehityksestä eri vuosisatojen ja -kymmenten aikana. Alueella esiintyy sekä maaseutumiljöitä että eri aikakausien tiiviitä kaupunki- ja kyläympäristöjä, arkkitehtonisesti eheitä kokonaisuuksia sekä yksittäisiä rakennuksia, joilla on kulttuurihistoriallista merkitystä. Kulttuuriympäristöt ovat osa Porvoon identiteettiä ja ne muodostavat arvokkaan lähtökohdan kaupunkirakenteen kehittämiseksi.

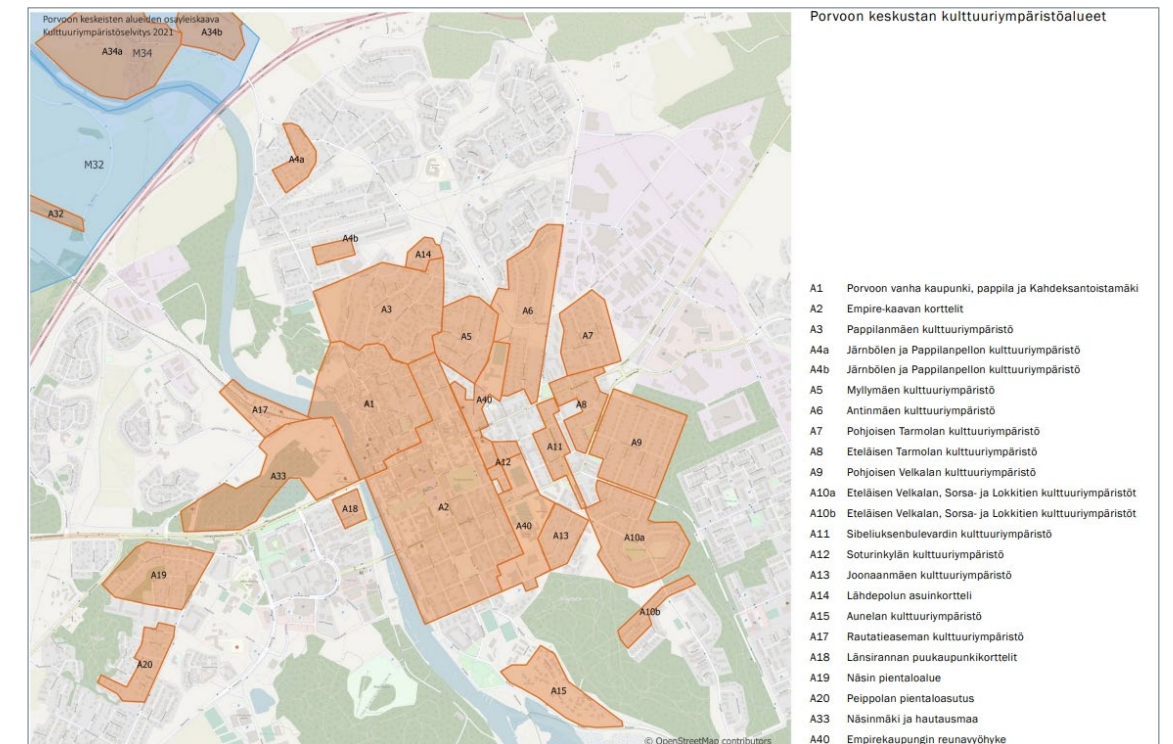
Asukaskyselyissä rakennetussa ympäristössä pidetyimpiä olivat Vanhan Porvoon, Näsinmäen ja Jokirannan reitit näkymineen. Historialliset arvot lisäävät rakennetun ympäristön laatua. Toisaalta myös epämiellyttävät maisemat liittyvät rakennettuun ympäristöön. Erityisen ikäväksi koetaan rakennetun ympäristön keskeneräisyys, ränsistyneisyys ja sotkuisuus. Kaupan ja teollisuuden keskittymät koettiin ikäviksi, samoin vilkas liikenneympäristö.

Osayleiskaavan valmistelun yhteydessä on tarkistettu ja tarkennettu aiemmissa inventoinneissa ja vuoden 2004 osayleiskaavassa esitettyjä aluerajauksia. [Selvitystyössä](#) on tunnistettu yhteisiä vaalittavia ominaispiirteitä omaavia kulttuuriympäristöalueita, joita on osa-alueineen yhteensä 38. Näiden lisäksi on tunnistettu neljä laajempaa kulttuurimaisema-aluetta: Mustijoen itärannan kulttuurimaisema, Kiialan kulttuurimaisema, Porvoonjoen itärannan kulttuurimaisema ja Karjalaiskylän viljelyaukean asutus.

Kaavatyötä varten laaditusta [kulttuuriympäristöselvityksessä](#) on täydennetty luettelo kaava-alueen arvokkaista kulttuuriympäristöistä. Valtakunnallisesti merkittävät alueet perustuvat RKY 2009 -selvitykseen, maakunnalliset arvot Uudenmaan maakuntakaavaan (2015), ja paikallisesti arvokkaat kohteet Porvoon kaupungin omiin selvityksiin.



Kuva 30. Kulttuuriympäristön aluekokonaisuudet ([Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy & Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson, 2021a](#)).



Kuva 31. Porvoon keskustan kulttuuriympäristöalueet ([Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy & Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson, 2021a](#)).

6.14 Ympäristön häiriötekijät

Kaava-alueella on maisemallisesti heikkoja alueita, joilla maisematila on peltojen metsittymisen tai rakentamisen vuoksi ristiriitainen tai sekava. Lisäksi valtatie risteysalueineen, avohakkuut ja rakentaminen aiheuttavat maisemavaurioita.

Luonnolle ihmisen maa- ja metsätaloustoiminta on aiheuttanut häiriötä ainakin 1800-luvulta saakka. Voimakkain vaikutus on ollut modernilla teollisuus- ja rakennustoiminnalla, jonka aiheuttamat muutokset ovat nopeita ja usein palautumattomia. Myös tehostunut maa- ja metsätalous on köyhdyttänyt alueen luontoa monin tavoin. Elinympäristöjen häviämisestä eniten ovat kärsineet vähiten sopeutumiskykyiset lajit. Laajojen yhtenäisten metsäalueiden säilyttäminen jatkossa olisi tärkeää. 2000-luvun avohakkuut ovat muuttaneet myös alueen metsäluontoa ja heikentäneet virkistyskäyttöarvoa erityisesti kaava-alueen länsi- ja pohjoisosissa. Rakentamistoiminta on muovannut maaperää erityisesti Porvoonjoen suistossa. Kaava-alueella on myös vanhoja hiekka- ja sorakuoppia.

Osayleiskaava-alue on ilmansaasteiden osalta kuormitetuimpia alueita koko Suomessa. Keski-Euroopasta kulkeutuvien saasteiden lisäksi aluetta kuormittavat merkittävästi

läheisen Kilpilahden teollisuusalueen rikki- ja typpipäästöt. Lisäksi muu energiantuotanto (Tolkkisten ja Harabackan voimalat) ja liikenne vaikuttavat ilmanlaatuun. Varsinkin keskustaajaman ruuhkainen liikenne ja moottoriteliikenne kuormittavat päästöillään kaava-aluetta ([Porvoon kaupunki, 2022b](#)).

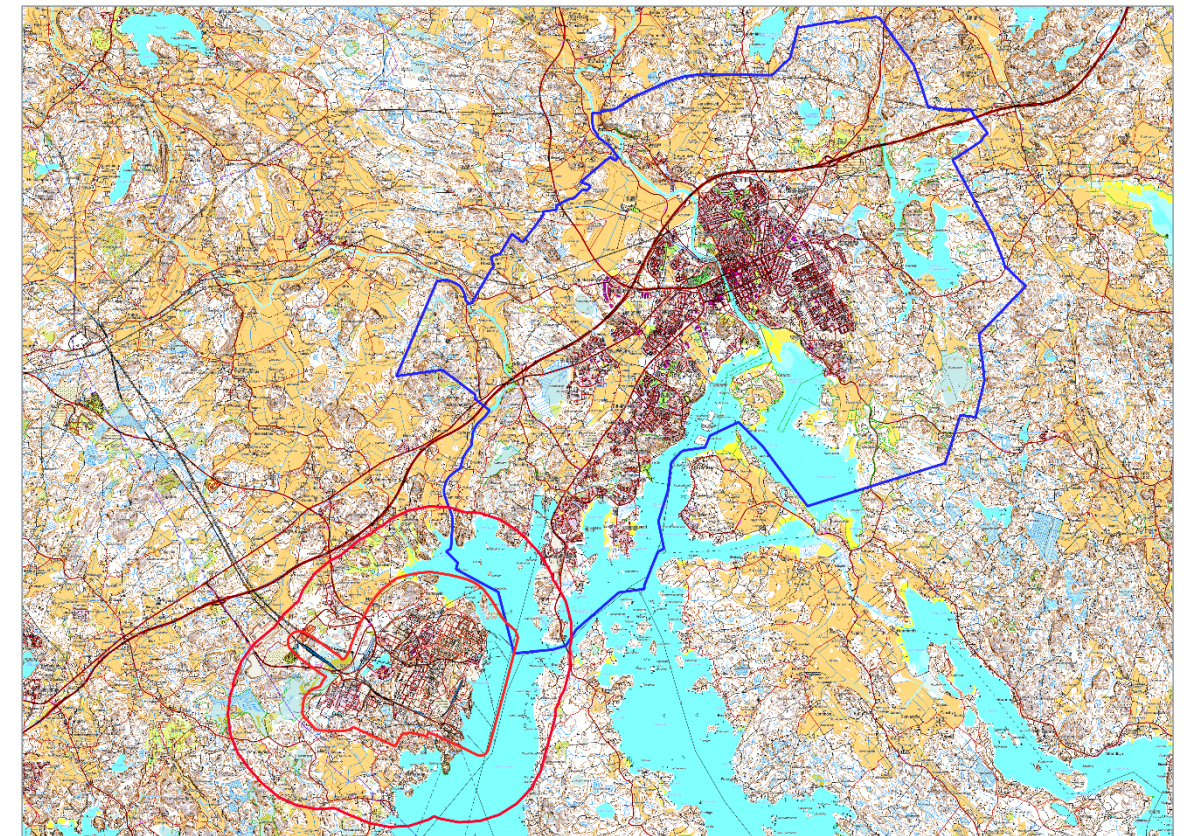
Vesistöjen ekologinen tila kaava-alueella on merialueiden osalta välttävä (merialueet ja Mustijoki) ja jokien osalta vaihtelee huonosta tyydyttävään. Jokien tuoma ravinnekuormitus ja kiintoaines saa meressä aikaan huomattavaa ekologisen tilan heikentymistä, samentumista ja liettymistä. Yli puolet jokiin kohdistuvasta kuormituksesta on peräisin peltoviljelystä ja karjataloudesta. Jokia kuormittavat lisäksi mm. yhdyskuntien jätevedet, viemäröimätön haja-asutus, metsätalous ja ilmansaasteet. Järvien ekologinen tila puolestaan on pääasiassa hyvä, mutta useita niistä vaivaa rehevöityminen ja happikato. ([Porvoon kaupunki, 2022b](#)). Järvet ovat pääosin pieniä ja matalia, ja niihin kohdistuu vaihtelevasti maa- ja metsätalouden sekä viemäröimättömän asutuksen aiheuttamaa kuormitusta.

Valtatie 7 on Porvoon kaava-alueen suurin liikennemelun aiheuttaja. Melualue ulottuu paikoin jopa yli 800 metrin etäisyydelle valtatiestä. Muita vilkasliikenteisiä teitä ovat Helsingintie, Tolkkistentie ja Mäntsäläntie. Osayleiskaavan suunnittelualueella melun ohjearvot ylittyvät mm. Treksilässä, Ernestasissa, Eestinmäessä ja Porvoonjoen varrella. Kaupungin keskustan vilkasliikenteisten katujen varsilla useita asuinrakennuksia sijoittuu kokonaan tai osin ohjearvot ylittävälle melualueelle. Valtaosalla näistä on kuitenkin pihat melulähteiden suojan puolella ja näin ollen ne ovat ohjearvojen mukaisessa tilanteessa.

Meluselvityksen ([Sitowise, 2024](#)) mukaan nykytilanteessa 948 asuinrakennusta sijaitsee ohjearvot ylittävillä melualueilla. Asukkaiden määrä ohjearvot ylittävillä keskiäänitasoalueilla päiväsaikaan on nykytilanteessa 7 391 asukasta. Muita melunlähteitä keskeisten kaupunkialueiden suunnittelualueella ovat Tolkkisten teollisuusalueiden toiminta, Domargårdin jäteasema ja Munkkalan ampumarata. Tolkkisten alueella melua aiheuttavia toimintoja ovat Tolkkisten satama ja voimalaitos sekä kiviainestuotanto. Hiljaiset alueet, joilla alittuu päiväajan ohjearvo 50 dB, ovat osayleiskaavan alueella pirstaloituneita. Suurimmat yhtenäiset hiljaiset alueet Porvoossa sijaitsevat saaristossa.

Kilpilahden teollisuusalue sijaitsee Porvoon kaupungin eteläpuolella, lähellä Sipoon kunnan rajaa. Teollisuusalue on Pohjoismaiden suurin öljyjalostamo- ja petrokemianteollisuuden kokonaisuus. Kilpilahdessa toimii useita teollisuuslaitoksia, jotka käsittelevät,

varastoivat sekä vastaanottavat ja lähettävät merkittäviä määriä vaarallisia kemikaaleja. Suuronnettomuusvaaran vuoksi Kilpilahden alueelle on määritelty suojavyöhykkeet, jotka ulottuvat kaava-alueen lounaisosaan (kuva 32). Suojavyöhykkeillä joudutaan kemikaaliturvallisuuslain ja -asetuksen sekä alueidenkäyttölain mukaisesti rajoittamaan maankäyttömuotoja ja haavoittuvien toimintojen sijoittamista. Myöskään suojavyöhykkeen ulkoreunan välittömään läheisyyteen ei tule sijoittaa maankäyttöä, jota ei voitaisi sijoittaa itse suojavyöhykkeelle ([Gaia Consulting, 2024](#)).



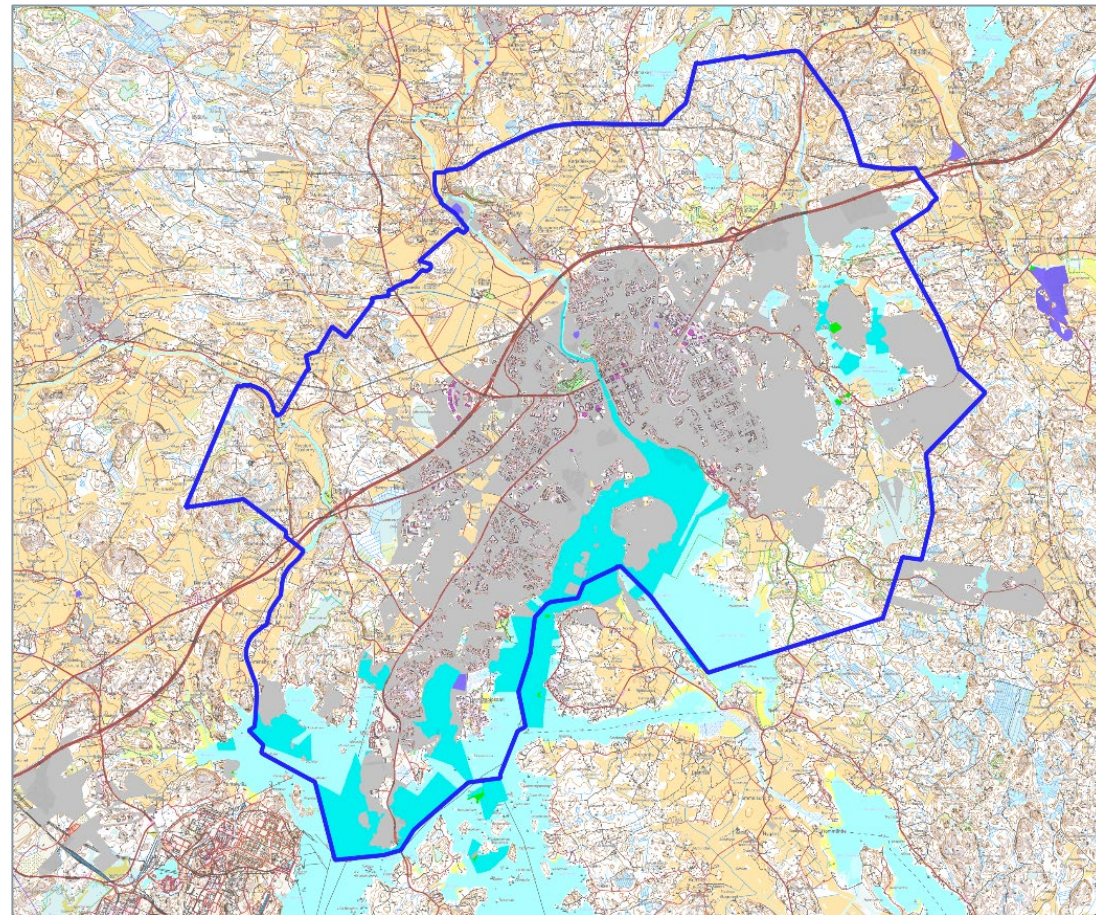
Kuva 32. Kilpilahden Seveso-vyöhykkeiden (punainen viiva) sijainti suhteessa kaava-alueeseen (sininen viiva). (Lähde: Porvoon kaupunki, Louhi-palvelu)

6.15 Yhdyskuntatekniikka ja maanomistus

Porvoon Veden toiminta-alue kattaa kaava-alueen asemakaavoitetut alueet. Tämän lisäksi Porvoon vedellä on vesi- ja paineviemäriverkostoa asemakaava-alueiden ulkopuolella. Porvoon päävedenottamot ovat Saksanniemen vedenottamo ja Sannaisten vedenottamo. Näistä ensimmäinen sijoittuu kaava-alueelle. Suunnittelualueelle sijaitsee myös

Linnamäen varavedenottamo ja Suomenkylän vedenottamo. Porvoon jätevedenpuhdistamo toimii Hermanninsaassa, Haikkoossa ([Porvoon kaupunki, 2022i](#)).

Kaava-alue on Porvoon Sähköverkko Oy:n jakeluverkkoaluetta. Kaava-alueella on sekä kantaverkkoyhtiö Fingridin että Porvoon energia voimajohtoja. Gasgridin kaasun siirto-putki tulee Kulloon suunnasta Kuninkaanporttiin.



Kuva 33. Porvoon kaupungin omistamat maa-alueet on merkitty harmaalla. Porvoon lii-kuntatoimen hallinnoimat alueet on merkitty vihreällä ja Porvoon veden violetilla. Porvoon kaupungin vesialueet on merkitty sinisellä.

6.16 Maarakentamisen kiertotalous

Porvoossa maarakentamisen kiertotalous liittyy maa- ja kiviainesten ottoon, ylijäämämaiden ja maarakentamiseen soveltuvien jätteiden käsittelyyn, kierrätykseen, välivarastointiin ja loppusijoitukseen. Kaupungin alueella otetaan vuosittain merkittäviä määriä kalliokiveä, soraa ja muita maa-aineksia, ja määrät ovat olleet kasvussa viime vuosina.

Suomen ympäristökeskuksen selvityksen ([2018](#)) mukaan maarakentamiseen soveltuvien jätteiden määrä on vaihdellut vuosittain. Erityisesti MARA-asetuksen mukaisia jätteitä (esim. betoni, tiili, asfaltti) tuodaan Porvooseen huomattavasti enemmän kuin niitä syntyy paikallisesti. Kaava-alueella toimii maa-ainestoimintoihin liittyviä alueita, kuten Skaftkärin välivarastointialue ja Ernestasin meluvalli. Tolkkistentien maankaatopaikka on lopettanut toimintansa.

Maarakentamisen kiertotalouden selvityksessä ([SYKE, 2018](#)) tunnistettiin useita potentiaalisia alueita kaava-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä, jotka soveltuvat maarakentamisen kiertotalouden toiminnoille. Tunnistetuilla alueilla on vaihtelevasti soveltuvuutta eri toimintoihin, kuten maanlajitykseen, välivarastointiin ja kierrätykseen, riippuen mm. maaperän kantavuudesta, saavutettavuudesta, ympäristökijöistä ja kaavallisesta tilanteesta. Kaikkein potentiaalisimmat alueet sijaitsevat kaava-alueen ulkopuolella.

7 Yleiskaavatilanne, asemakaavat, rakennusjärjestys

7.1 Keskeisten alueiden osayleiskaava 2004

Keskeisten alueiden osayleiskaava 2004 laadittiin vuoden 1997 kuntaliitoksen jälkeen ohjaamaan yhdistyneen Porvoon kehitystä. Tavoitteena oli tiivistää ja täydentää taajamarakennetta, kehittää uusia asuin- ja työpaikka-alueita sekä vahvistaa keskustaa ja viherverkostoa.

Kaupunki on kasvanut kaavan mukaisesti. Kaavassa varauduttiin kasvuun riittävästi ja kaupungin kasvu on vastannut kaavan taustalla olleita ennusteita. Useat kaavan mukaiset alueet, kuten Länsiranta, Haikkoon uudet asuinalueet, Toukovuori ja Kevätlaakson alueet, ovat toteutuneet. Keskusta on laajentunut Länsirannalle, ja rakentaminen on ollut tiivistä ja palveluihin tukeutuvaa.

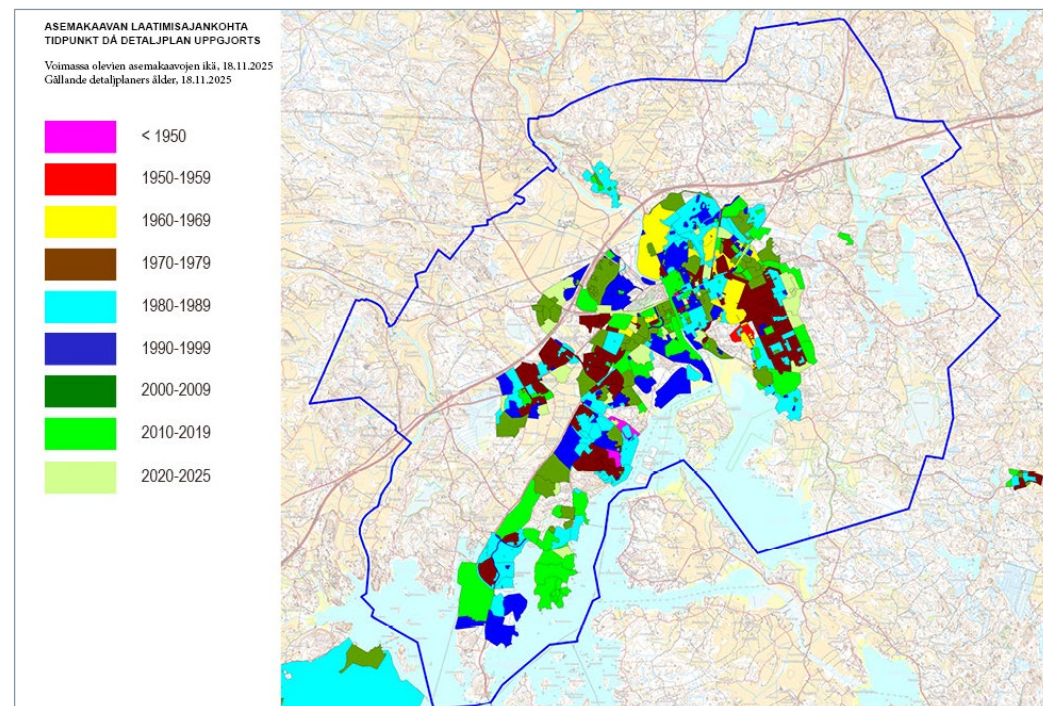
Työpaikkaomavaraisuus on pysynyt hyvänä, ja työpaikka-alueita on kehitetty laajasti. Keskusta mukaan lukien Länsiranta on Porvoon suurin työpaikkakeskittymä. Kuninkaanportti, Tarmola ja Kaupunginhaka sekä Ölsten ovat täydentyneet ja Tolkkisten teollisuusalue kehittynyt. Keskusta ja Länsiranta ovat kehittyneet palvelukeskittyminä ja Tarmola ja Kuninkaanportti ovat erityisesti tilaa vaativan ja laajan tavaravalikoiman kaupan alueina.

Liikennratkaisut ovat toteutuneet vain osin. Aleksanterinkadun silta oli yksi osayleiskaavaprosessin aikana ratkaisun saaneista uusista yhteyksistä, ja silta valmistui vuonna 2004. Uusista liikenneyhteyksistä pohjoinen silta ja itäinen ohitustie ovat toteutumatta sekä Heli-rata. Pyöräilyverkosto on kehittynyt, mutta osa uusista yhteyksistä on vielä toteutumatta.

Kaavan tavoite yhtenäisestä viherverkostosta on toteutunut. Jokivarsi toimii vihreänä käytävänä, ja uusia virkistysalueita on asemakaavoitettu. Kansallinen kaupunkipuisto tukee kulttuuri- ja luontoarvojen säilyttämistä. Kaava on myös onnistunut kulttuurimaisemien ja -kohteiden suojelussa. Rakentaminen on sovitettu maisemaan, ja kulttuuriarvot on huomioitu asemakaavoituksessa.

7.2 Asemakaavat

Kaava-alueen asemakaavatilanne on esitetty kuvassa 34. Kaupunkitaajama on pääosin asemakaavoitettua aluetta. Vuonna 2025 alueella on käynnissä useita asemakaavamuutoksia, jotka liittyvät erityisesti keskustan tiivistämiseen, kulttuuriympäristöjen kehittämiseen ja uusien toimintojen mahdollistamiseen.



Kuva 34. Asemakaavatilanne 2025. (Lähde: Porvoon kaupunki).

7.3 Rakennusjärjestys

Porvoon kaupungin rakennusjärjestys (voimassa 20.2.2008 alkaen) täydentää yleis- ja asemakaavojen määräyksiä erityisesti asemakaava-alueiden ulkopuolella. Se ohjaa rakentamista paikalliset olosuhteet huomioiden ja tukee osayleiskaavan tavoitteita ympäristöön sopivasta, turvallisesta ja kulttuuriarvot säilyttävästä rakentamisesta.

Rakennusjärjestyksessä annetaan määräyksiä muun muassa rakennusten sijoittumisesta, rakennuspaikasta, ranta-alueiden rakentamisesta, liikenne- ja vesihuoltojärjestelyistä sekä kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden alueiden käsittelystä.

[Rakennusjärjestyksen uudistaminen on käynnistetty](#), koska uusi rakentamislaki (751/2023) tuli voimaan 1.1.2025. Uuden lain myötä rakennusjärjestyksen sisältö ja soveltamisala tarkistetaan vastaamaan muuttunutta lainsäädäntöä, erityisesti rakentamisluvan ja ilmoitusmenettelyn uudistumista sekä rakennuspaikan ja rakentamisen edellytysten arviointia koskevia säännöksiä.

8 Lähteet/selvitykset luettelo

AFRY. (2025). Porvoon luokiteltujen pohjavesialueiden suojelusuunnitelman. [Raportin nimi](#).

Aro, T. & Aro, R. (2018). Porvoon elinvoima ja kilpailukyky suhteessa muihin C21-kaupunkeihin. [PowerPoint-esitys](#).

FCG, Finnish Consulting Group Oy. (2022a). Porvoon keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava, Rakennemallien vaikutusten arviointi ja vertailu, raportti. [FI 2 Rakennemallien-vaikutukset raportti 30062022 valmis.pdf](#).

FCG, Finnish Consulting Group Oy. (2022b). Rakennemallien vaikutusten arviointi ja vertailu, raportin tiivistelmä. [Instructions \(Remember to remove this slide from your presentation\)](#).

FCG, Finnish Consulting Group Oy. (2024). Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava, Venesatama- ja venepaikkaselvitys, Porvoon kaupunki. [Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava Venesatama- ja venepaikkaselvitys](#).

Gaia Consulting Oy. (2024). Kilpilahden suuronnettomuuksien huomioiminen maankäytön suunnittelussa – selvityksen päivitys 2024. [Yleisötilaisuus](#).

Heininen, A. (2023). Porvoon joukkoliikennejärjestelmän visio 2030, Diplomityö. [HeinenAleksi](#).

Innolink. (2021). Muuttajatutkimus, 2021. [PowerPoint Presentation](#).

Mikroliitti Oy. (2020a). Porvoon keskeisten alueiden osayleiskaavan arkeologinen inventointi 2020. [1 FI Porvoon-keskeisten-alueiden-muinaisj inventointi-2020-1.pdf](#).

Mikroliitti Oy. (2020b). Porvoon keskeisten alueiden osayleiskaavan arkeologinen inventointi 2020, liite 1. [1 FI SV Liite-1-Porvoon-keskeisen-alueen-rannansiirtymiskronologia-karttaesitys.pdf](#).

Liikennevirasto. (2017a). Liikenneviraston maanteiden EU-meluselvitys 2017, EU:n ympäristömeludirektiivin (200/49/EY) mukainen meluselvitys. [4 FI Ir 2017 maanteiden meluselvitys web.pdf](#).

Liikennevirasto & SITO (2017b). Liikenneviraston maanteiden EU-meluselvitys 2017, EU:n ympäristömeludirektiivin (200/49/EY) mukainen meluselvitys, liite 6.1.3. [CadnaA - Porvoo TULOSTUS.cna](#).

Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy & Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson. (2021a). Porvoon keskeisten alueiden kulttuuriympäristöselvitys. [2 1 FI Porvoon keskeiset KYMP.pdf](#).

Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy & Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson. (2021b). Porvoon keskeisten alueiden kulttuuriympäristöselvitys, aluekortit. [porvoo.fi/app/uploads/2022/08/2_2_FI_kulttuuriymparistoselvitys_aluekortit.pdf](#)

Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy & Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson. (2021c). Porvoon keskeisten alueiden osayleiskaava, kulttuuriympäristöselvityksen kysely. [FI 5 KULTTUURIYMPARISTON-KYSELYRAPORTTI-190521.pdf](#).

Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy & Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson. (2021d). Sikosaari, Porvoo, Kulttuuriympäristöselvitys ja inventointi 2021. [2 3 FI Sikosaari YHS.pdf](#).

Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy & Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson. (2021e). Sikosaari, Porvoo, Kulttuuriympäristöselvitys ja inventointi 2021, aluekortit. [2 3 FI A-30-Sikosaari-aluekortti.pdf](#).

MDI. (2019). Porvoon asuntotuotantoennuste 2019–2040. [Porvoon asuntotuotantoennuste 2019-2040](#).

MDI.(2021a). Tulevaisuusnäkyviä, Porvoon kaupungin asema alueiden välisessä kilpailussa. [PowerPoint-esitys](#).

MDI.(2021b). Porvoon kaupungin väestökehitys- ja muuttoliikeanalyysi. [PÄÄKAUPUNKISEUDUN MUUTTOLIIKE VUONNA 2020](#).

Movili & Linea konsultit. (2023). Porvoon linjastosuunnitelma 2023. [PowerPoint-esitys](#).

Movili & Linea konsultit. (2024). Palvelutasomäärittely Porvoon joukkoliikenteelle alkaen syksyllä 2024. [Palvelutason-maarittele Porvoon-joukkoliikenne-2024.pdf](#).

Museovirasto. (2009). Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. [RKY i Museovirasto](#).

Porvoon kaupunki. (2020a). Mielimaisemassa – maisema mielessä, Porvoon keskeisten alueiden osayleiskaava 2050, Maisemaselvitykseen liittyvän kyselyn tulokset. https://www.porvoo.fi/app/uploads/2022/03/FI_3_KKOYK_Mielimaisema-2020.pdf.

Porvoon kaupunki. (2020b). Porvoon pyöräliikenteen edistämishjelma 2020. [Power-Point-esitys](#).

Porvoon kaupunki. (2021a). Porvoon keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava, Suunnittele oma Unelmien Porvoosi 2050 -kyselyn tulokset. [Porvoon keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava](#).

Porvoon kaupunki. (2021b). Porvoon ympäristön tila, tilannekatsaus 2021. [Porvoon ympäristön tila](#).

Porvoon kaupunki. (2022a). Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava, Rakennemallit, kaupunkikehityslautakunta 22.3.2022. [PowerPoint-esitys](#).

Porvoon kaupunki. (2022b). Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava, luontoselvitys. [Luontoselvitys_highres.pdf](#).

Porvoon kaupunki. (2022c). Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava, luontoselvitys, valtakunnallisesti arvokkaiden luontokohteiden kohdekortit. [4 FI Valtakunnallisesti-arvokkaiden-luontokohteiden-kohdekortit.pdf](#).

Porvoon kaupunki. (2022d). Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava, luontoselvitys, maakunnallisesti arvokkaiden luontokohteiden kohdekortit. [4 FI Maakunnallisesti-arvokkaiden-luontokohteiden-kohdekortit.pdf](#).

Porvoon kaupunki. (2022e). Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava, luontoselvitys, seudullisesti arvokkaiden luontokohteiden kohdekortit. [4 FI Seudullisesti-arvokkaiden-luontokohteiden-kohdekortit.pdf](#).

Porvoon kaupunki. (2022f). Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava, luontoselvitys, paikallisesti arvokkaiden luontokohteiden kohdekortit. [4 FI Paikallisesti-arvokkaiden-luontokohteiden-kohdekortit.pdf](#).

Porvoon kaupunki. (2022g). Porvoon kaupunkistrategia 2022–2025, Unelmien Porvoo, Mahdollisuuksien kaupunki.

Porvoon kaupunki. (2022h). Keskeisten alueiden maisemaselvitys. [Keskeisten alueiden maisemaselvitys](#).

Porvoon kaupunki. (2022i). Porvoon keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava, Aluerakennetarkastelu. [7 Y3 aluerakennetarkastelu saavutettava FI 26082022.pdf](#).

Porvoon kaupunki. (2023a). Porvoon keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava. Rakennemalleista 14.9.-31.10.2022 saadut mielipiteet. [Porvoon keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava](#).

Porvoon kaupunki. (2023b). Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava, Kooste rakennemallivaiheen osallistamisesta. [Kooste-rakennemallivaiheen-osallistamisesta.pdf](#).

Porvoon kaupunki. (2023c). Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava, Kooste rakennemallivaiheen osallistamisesta, Erillinen liite, Yhteenveto saaduista lausunnoista. [lausunnot syksy 2022 rakennemallit oikea järjestys – kopio.xlsx](#).

Porvoon kaupunki. (2023d). Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava, Valtuuston työ-paja 22.5.2023, raportti. [Valtuuston työ-paja - tulokset](#).

Porvoon kaupunki. (2023e). Ilmasto- ja ympäristöohjelma 2024–2027. [Ilmasto- ja ympäristöohjelma](#).

Porvoon kaupunki. (2024a). Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava, Rakennemalli Unelmien Porvoo 2050 ja osayleiskaavan tavoitteet. [Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava. Rakennemalli Unelmien Porvoo 2050 ja osayleiskaavan tavoitteet](#).

Porvoon kaupunki. (2024b). Keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava, Selvitys omakotitaloalueiden täydennysrakentamisesta. [Selvitys omakotitaloalueiden täydennysrakentamisesta](#).

Porvoon kaupunki. (2024c). Varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen palveluverkkosuunnitelma, luonnosversio 8.10.2024. [Varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen palveluverkkosuunnitelma](#).

Porvoon kaupunki. (2024d). PIMA-selvitys, Merkittävien pilaantuneiden tai jätettä sisältävien maa-alueiden esiintyminen Porvoon keskeisten kaupunkialueiden sekä Kilpilahden, Kulloon ja Mickelsbölen osayleiskaavojen alueilla. [PIMA-selvitys.pdf](#).

Porvoon kaupunki. (2025). Ilmasto-ohjelman mittarit. [Microsoft Power BI](#).

Ramboll. (2019). Porvoon kaupunki, Hulevesiselvitys ja hulevesitulvariskien alustava arviointi. [Report](#).

Ramboll. (2020). Nykytilanteen saavutettavuusanalyysit Porvoossa. [Nykytilanteen saavutettavuustarkastelut](#).

Ramboll. (2022a). Porvoon hybridiliikennemalli 2020, Mallin kuvaus ja nykytilaennusteet. [Porvoon hybridiliikennemallin kuvaus](#).

Ramboll. (2022b). Porvoon uusi juna-asema, benchmark-selvitys 14.2.2022. [FI 4 Uusi junaasema benchmark 22032022 paivitys.pdf](#).

Ramboll. (2022c). Porvoon yleiskaavan rakennemallien liikenteellinen arviointi. [Porvoon yleiskaavatyön rakennemallien liikenteellinen arviointi](#).

Ramboll. (2023a). Porvoon suunnan lähijunaliikenteen toteuttamisedellytysten arviointi, loppuraportti. [Porvoon-lähijunaselvitys-Loppuraportti-14.4.2023.pdf](#).

Ramboll. (2023b). Porvoon suunnan lähijunaliikenteen toteuttamisedellytysten arviointi, tiivistelmä. [Porvoon suunnan lähijunaliikenteen kehittämisedellytykset](#).

Ramboll. (2024a). Porvoon kaupunki, Aurinkovoimaloiden mahdollisuudet ja vaikutukset maankäyttöön -selvitys. [Aurinkovoimaloiden mahdollisuudet ja vaikutukset maankäyttöön](#).

Ramboll. (2024b). Porvoon osayleiskaavan liikennetarkastelut, Raportti. [Porvoon hybridiliikennemallin kuvaus](#).

Ramboll. (2024c). Porvoon aseman vaihtoehtojen sijaintien sovittaminen maankäyttöön, Itäradan YVA ja AYS, Tarkasteluraportti 28.6.2024. [Porvoon aseman vaihtoehtojen sijaintien sovittaminen maankäyttöön Itäradan YVA ja AYS Tarkastelut 27.3.2024](#).

Ramboll. (2024d). Porvoon uimarantaselvitys. [Porvoon-uimarantaselvitys.pdf](#).

Ramboll. (2025). Toukovuoren/Tarkkisten liikennetarkastelut. [Porvoon hybridiliikennemallin kuvaus](#).

Sitowise. (2024). Porvoon meluselvitys 2024. [Porvoon meluselvitys 2024](#).

Strafica. (2019). Porvoo – Helsingin seutu, liikenneyhteysselvitys 2050. [3 FI Porvoo-HS-liikenneselvitys 2050 Raportti 20190620.pdf](#).

Suomen ympäristökeskus. (2018). Maarakentamisen kiertotalouden ja maankäytön suunnittelun yhteensovittaminen Porvoossa. [Microsoft Word - Selvitys 160620.docx](#).

SWECO. (2021). Selvitys Porvoon drone-logistiikkahubista, vähähiilisyttä tukevat dronepalveluratkaisut Etelä-Suomessa -hanke. [How to use](#).

TietoJärjestelmäPalvelu Salokorpi Oy. (2022). Elinvoimalaskennan tulokset Porvoo H1//2022. [Elinvoimalaskennan tulokset Porvoo H1/2022](#).

Uudenmaan liitto. (2014). Tien päällä, Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit. [Tien päällä - Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit](#).

Uudenmaan liitto. (2018). Uudenmaan ekologiset verkostot zonation analyysien perusteella, Uudenmaan liiton julkaisuja E194-2018. [Uudenmaan-ekologiset-verkostot.pdf](#).

Uudenmaan liitto. (2021). Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma. [Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma](#).

Uudenmaan liitto. (2022). Missä maat on mainioimmat, Uudenmaan kulttuuriympäristöt. [Missä maat on mainioimmat - Uudenmaan kulttuuriympäristöt](#).

Uudenmaan liitto. (2025). Uusimaa-kaavan kokonaisuus katsoo 30 vuoden päähän. [Uusimaa-kaava 2050 katsoo 30 vuoden päähän](#)

Voittajakaupungit. (2025a). Citymatriisi-tarkastelu: Porvoo 2025. [Citymatriisi-tarkastelu-Porvoo-2025.pdf](#).

Voittajakaupungit. (2025b). Elinvoimalaskennan tulokset – Porvoo 2025. [Elinvoimalaskennan tulokset - Porvoo 2024](#).

Väylävirasto. (2020a). Itä-Suomen junayhteyksien kehittämismahdollisuuksien arviointi, taustatiedot. [PowerPoint-esitys](#).

Väylävirasto. (2020b). Itä-Suomen junayhteyksien kehittämismahdollisuuksien arviointi, tiivistelmä. [PowerPoint-esitys](#).

WSP. (2018). Henkilöliikennetutkimus 2016: Porvoon kaupunki. [20180517_seuturaportti_Porvoo_räätälöinnit.xlsm](#).

WSP. (2023a). Porvoon kaupan palveluverkkoselvitys. [Porvoo kaupan palveluverkko 20231205.pdf](#).

WSP. (2023b). Porvoon lippu- ja maksujärjestelmäselvitys. [Porvoon joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmäselvitys](#).

WSP. (2023c). Porvoon pysäköintiselvitys. [Porvoon pysäköintiselvitys](#).

WSP. (2024). Palvelutasovaihtoehdot ja vaikutukset rahoitukseen. [Joukkoliikenne ilta-koulu 29.11.2023 aineisto.pdf](#).

WSP. (2025). Porvoon kaupan palveluverkkoselvitys, päivitys 2025. [Porvoo palveluverkko paivitys 20250929-2.pdf](#).

9 Liitteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (erillinen asiakirja)

Liite 1 Arvokkaat luontokohteet

Liite 2 Kulttuuriympäristöt ja kohteet

Liite 3 Arkeologiset kohteet

Liite 4 Liikenneverkko

Liite 5 Itärata

Liite 6 PIMA-kohteet ja alueet