

KOKEMÄENJOEN- LAAKSON

ALUESUUNNITELMA

KOKEMÄENJOENLAAKSON ALUESUUNNITELMA

ALVAR AALTO

KOKEMÄENJOENLAAKSON ALUESUUNNITELMA

SELOSTUS KARTTALIITTEINEEN ALUESUUNNITELMASTA
PORIN KAUPUNGIN JA MAALAISKUNNAN ALUEILLA SEKÄ
KOKEMÄEN, HARJAVALLAN, NAKKILAN, NOORMARKUN,
ULVILAN JA KULLAAN PITÄJISSÄ, KÄSITTÄEN YHTENÄI-
SEN OSAN KOKEMÄENJOENLAAKSOA, KOKEMÄEN PITÄJÄN
ALUEELTA MÄNTYLUODON KÄRKEEN.

*

Alkuperäinen painettu

SATAKUNNAN KIRJATEOLLISUUS
OY:N KIRJAPAINO, PORI, 1943

Näköispainos Satakunnan
seutukaavaliitto PORI 1987



YYTERIN SANNAT.

KOKEMÄENJOENLAAKSON ALUE- SUUNNITELMAN SYNTY

Porin kauppakamari käsitteli kokouksessaan lokakuun 14 päivänä 1940 kysymystä yhtenäisen suunnitelman aikaansaamisesta koko Kokemäenjoenlaakson asutusalueelle. "Kun olosuhteet Kokemäenjoenlaaksossa ovat voimakkaasti kehittymässä, tuntuu siltä, että koko tälle alueelle esimerkiksi Kokemäen kirkonkylästä joen suulle saakka olisi saatava yleinen ja yhtenäinen asemakaava, joka huomioisi koko tämän alueen liikennesuhteita ja taloudellisia mahdollisuuksia." Näin lausuttiin kokouksessa alotekekeskustelun yhteydessä.

Aloite sai kauppakamarin kannatuksen ja neuvoteltuaan Porin kaupungin johtajien kanssa, jotka aloitetta myöskin kannattivat, lähetti Porin kauppakamari marraskuun 11 päivänä 1940 seuraavan kirjelmän Porin kaupungille, Porin maalaiskunnalle sekä Ulvilan, Noormarkun, Nakkilan, Kullaan, Harjavallan ja Kokemäen kunnille:

"Ammoisista ajoista on Kokemäenjoenlaakso muodostanut yhtenäisyyden omine harrastuksineen ja pyrkimyksineen ja vuosi vuodelta on se kehittynyt yhä voimakkaammaksi taloudelliseksi tekijäksi. Tuntuu siis luonnolliselta, että Kokemäenjoenlaakson asukkaat yhä enemmän huomioitsivat yhteisiä mahdollisuuksia ja harrastuksia ja ryhtyisivät toimenpiteisiin tämän rikkaan ja vauraan alueen kehittämiseksi ja käyttämiseksi mahdollisimman tarkoituksenmukaisella ja kaukonäköisellä tavalla.

Tämän tarkoitusperän saavuttamiseksi olisi kiinteämpi yhteistyö saatava aikaan Kokemäenjoenlaakson eri kuntien kesken yhteisen suunnitelman luomiseksi, joka kokonaisuutta ja kaikkien etua silmälläpitäen loisi oikeat edellytykset sekä kunkin eri paikkakunnan että koko tämän suuremman yhteisön sekä taloudellisten että sivistyksellisten mahdollisuuksien kehittämiseksi.

Taajemmissa asutuskeskuksissa ulkomailla on tämän suuntaisiin toimenpiteisiin jo ryhdytty ja monessa maassa on jo oivallettu tällaisen pyrkimyksen suuri merkitys. Sekä Göteborgissa että Tukholmassa on laadittu asemakaavoja suurempia alueita varten, joissa parhaalla tavalla ja kaukonäköisesti suunnitellaan yleisen liikenteen vaatimuksia, teollisen elämän tarpeita ja maanviljelyksen kehitystä, niin että kaikki alueen osat tulevat mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti käytetyiksi ja siten voivat muodostaa hankausvapaan ja kukoistavan kokonaisuuden.

Näitä näkökohtia silmälläpitäen on Porin kauppakamarissa nyt herätetty kysymys, että myös koko Kokemäenjoenlaaksolle olisi laadittava yhteinen asemakaavoitus. Kaukoliikenteen vaatimukset tulisivat siinä huomioonotetuiksi, niin että ne olisivat sopusoinnussa paikallisen liikenteen kanssa. Asutusalueet määrättäisiin ja kysymystä yleensä kehitettäisiin suunnitelmallisuutta kohden, teollisuudelle varattaisi sille sopivat alueet ja maanviljelykselle luotaisi edullisemmat olosuhteet, niin että se ilman liikenteen, asutuksen y.m. taholta tulleita häiriöitä voi edistyä voimakkaasti.

Luonnollisesti tulisi tässä kysymykseen vain yleissuunnitelma, eri kuntien toimeksi jäisi sitten eri paikkakuntien yksityiskohtainen asemakaavoitus, kun koko aluetta koskevat suuntaviivat ovat selvät, niin etteivät paikalliset järjestelyt haitallisesti vaikuta suurempaan kokonaisuuteen eikä päinvastoin.

Jotta saataisiin selko siitä, missä määrin tällainen ajatus Kokemäenjoenlaakson yleis- asemakaavan laatimiseksi voisi saada kannatusta, on Porin kauppakamari ajatellut, että tätä asiaa valmistavasti käsiteltäisiin Porissa pidettävässä kokouksessa, johon eri kunnat lähettäisivät edustajansa. Jos ajatus saa kannatusta, olisi kysymystä sopivalla tavalla ajettava eteenpäin ja yhteistyölle annettava kiinteät muodot."

H. Gullichsen.
Puheenjohtaja.

Rafael H. Hellström.
Sihteeri.

Saatuuan myönteisen vastauksen kunnilta ja Porin kaupungilta kutsui kauppakamari kuntien edustajat valmistamaan kokoukseen Poriin tammikuun 15 päivänä 1941, jossa allekirjoittanut kauppakamarin pyynnöstä piti esitelmän alue- eli regionisuunnitelmien merkityksestä sekä niistä toimenpiteistä, joihin sellaisen aikaansaamiseksi olisi ryhdyttävä.

Tässä kokouksessa sai kauppakamarin aloite alue- eli regioniasemakaavan aikaansaamiseksi Kokemäenjoenlaaksoa varten kaikkien läsnäolijoiden täyden kannatuksen.

Kokous jätti kauppakamarin tehtäväksi uudelleen kääntyä kaikkien edustettuina olevien kuntien puoleen nimenomaisella pyynnöllä, että ne valitsisivat edustajansa komiteaan, joka ryhtyisi aluesuunnitelman hankkimiseen.

Aluesuunnitelman pääkomitean perustava kokous pidettiin Porissa maaliskuun 27 päivänä 1941, jossa aluesuunnitelman rahoittaminen ja yleinen organisointi päätettiin.

Toukokuun 16 päivänä, kun rahoitus oli selvä, kokoontui pääkomitea uudelleen ja hyväksyi lopullisen työohjelman sekä talousarvion päättäen samalla tilata aluesuunnitelma- luonnoksen allekirjoittaneelta.

ALUESUUNNITELMAN SUUNNITTELUSSA KÄY- TETTY TYÖ- JA TOIMINTASUUNNITELMA

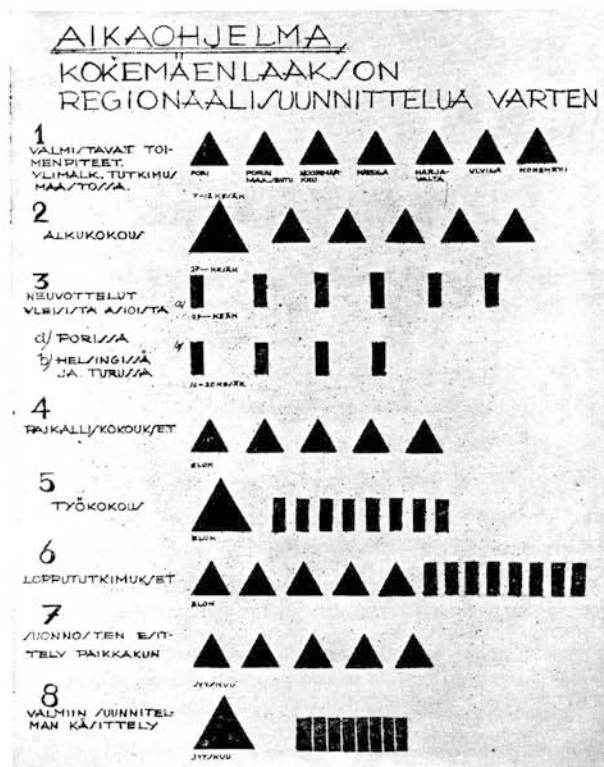
Aluesuunnitelman toimikunnan ensimmäisiä tehtäviä oli kiteyttää ne menettelytavat, jotka suomalaisissa oloissa olisivat sopivia aluesuunnitelmaa laadittaessa. Kokouksessaan 27 päivänä maaliskuuta 1941 toimikunta hyväksyi seuraavan työohjelman, jota toteutettiin koko työn suunnittelukautena vain sellaisin poikkeuksin, jotka aiheutuivat siitä, että maa työn aikana joutui sotatilaan.

Tämän mukaan Kokemäenjoenlaakson aluesuunnitelman hallintona on Porissa määräajoin kokoontuva pääkomitea, johon kukin suunnitelma-alueella oleva kunta valitsee kaksi edustajaansa. Tämän päätoimikunnan lisäksi kukin päätoimikunnan edustaja omalla paikkakunnallaan muodostaa sopivista henkilöistä lautakunnan paikallisten olojen käsittelyä varten. Näissä paikallisissa kokouksissa toimii suunnitelman teknillinen laatija puheenjohtajana ja vastaa myös pöytäkirjasta.

Tämän lisäksi on pääkomitea oikeutettu kutsumaan määrättyihin suurempiin kokouksiinsa eri poliittisten, teknillisten ja sivistyksellisten alojen edustajia, pääasiassa näitä aloja edustavien ylihallitusten tai hallinnollisten laitosten kautta. Nämä edustajat esiintyvät eri alojen asiantuntijoina, mutta eivät ole pääkomitean äänivaltaisia jäseniä.

Työn suoritus kokonaisuudessaan on pääkomitean valitseman arkitekhdin huolena, jonka tehtävänä on kuhunkin pääkomitean kokoukseen jättää täydellinen selonteko työn edistymisestä sekä jättää kaikki työn kuluessa esiintyneet probleemit pääkomitean päätettäväksi.

Työohjelmaa varten hyväksyttiin viereisen kaavion mukainen työ- ja aikaohjelma, jota työn kuluessa on toteutettu kuitenkin sota-ajan aiheuttamin poikkeuksin.



Aluesuunnitelman hallinto ja paikalliset neuvottelukokoukset ovat työn aikana toimineet seuraavassa kokoonpanossa:

PÄÄTOIMIKUNTA.

Puheenjohtaja: pääjohtaja Harry Gullichsen.

Sihteeri: Porin kauppakamarin asiamies, tohtori Rafael Hellström.

Porin kaupungin edustajat: tohtori F. V. Härmä ja kaupunginjohtaja Valde Laaksonen.

Porin maalaiskunnan edustajat: kunnanvalt. puheenj. Frans Sinijärvi ja maanviljelijä Simo Vanhakartano.

Noormarkun kunnan edustajat: pääjohtaja Harry Gullichsen ja maisteri Jussi Puumala.

Nakkilan kunnan edustajat: maanviljelijä Yrjö Kares ja kunnallislautakunnan esimies E. Tuuro.

Ulvilan kunnan edustajat: kansaneläkelait. piiriasiamies Erkki Uusiniitty ja kunnallislautak. varapuheenj. V. Aaltonen.

Harjavallan kunnan edustaja: talousneuvos K. Ylinen.

Kullaan kunnan edustajat: maanvilj. Toivo Holppi ja maanvilj. E. Kiilo.

Kokemäen kunnan edustajat: kunnallislautak. puheenj. E. Aakula ja maisteri E. Poti.

Paikalliskomiteat ovat edellämainittujen edustajien kokoonkutsumina toimineet siten, että jäsenet jonkin verran ovat vaihdelleet.



PORIN KAUPUNKI.

ALUESUUNNITELMAN YLEISSELOSTUS

Suomi on maantieteellisesti maa, joka mitä suurimmassa määrin poikkeaa muista sivistysmaista. Poikkeuksena useimmista kulttuurimaista Suomi on maaseutu-, ei kaupunkivoittoinen maa, eikä Suomen kulturellista ja taloudellista kehitystä siis samassa määrin voida ohjata kiinteiden ja jo valmiiksi muodostuneitten kaupunkiyksikköjen kautta kuin muualla.

Suomessahan asuu nykyään 76 % maaseudulla, 24 % kaupungeissa. (Vrt. esim. Saksan vastaavat luvut 52 — 48, Englannin 25 — 75, Ruotsin 55 — 45.) Nämäkään numerot, vaikka asettavatkin Suomen ylivoimaisesti maaseutuvoittoisimmaksi maaksi, eivät anna kuvaa todellisista suhteista — Saksan ja Englannin tilastonumeroissa on "kaupungeiksi" merkitty vain yli 10.000 asukkaan keskuskeskukset; jos kaupunkiin luetaan sitäkin pienemmät, mutta selvästi meikäläistä kaupunkia (esim. lainsäädännöllisesti) vastaavat yhdyskunnat, kohoaa kaupunkien asujamisto molempien maitten osalta huomattavasti. V. 1938 rakennettiin Suomessa kaupungeissa, kauppaloissa ja taajaväkisissä yhdyskunnissa vain 7.800 asuntoa, *mutta maaseudulla sitävastoin kokonaista 13.600 asuntoa*. V. 1938 oli kaupungeissa rakennuksiin investoitu pääoma n. 740 miljoonaa markkaa — *maaseudulla n. 900 miljoonaa markkaa*. Missään muussa yllämainitussa Euroopan maassa ei maaseudun asunto-

tuotanto ylitä laajuudeltaan kaupunkien tuotantoa, ja kaikissa niissä on kaupunkien asun-
toihin käyttämä pääoma usein monin kerroin suurempi maaseudulla käytettyä.

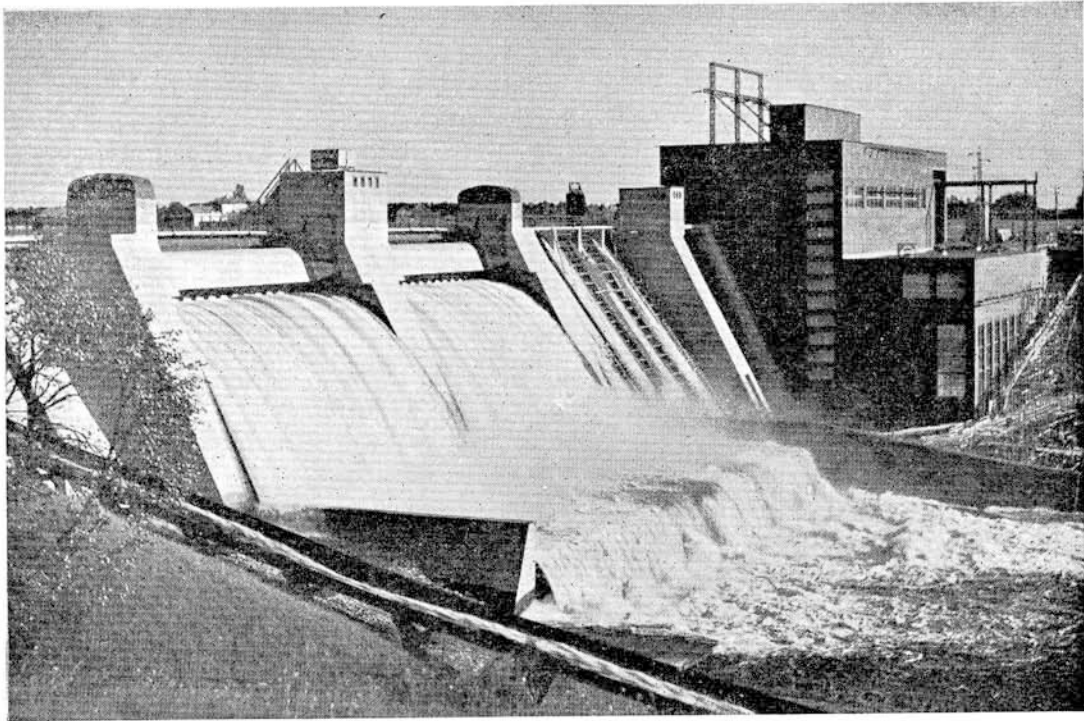
Erikoisen silmiinpistävänä ominaisuutena on Suomessa sen teollisen elämän suhde maaseutuun. Enemmän kuin missään muussa maassa, jonka elämää henkilökohtaisesti olen voinut tutkia, teolliset tuotantolaitokset Suomessa hakeutuvat maaseudulle. Tämä ei koske ainoastaan viime aikoina rakennettuja ja rationalistisesti suunniteltuja suurlaitoksia, vaan vielä paljon suuremmalta osalta eri suuruusasteella olevia keskikokoisia teollisuuksia ja kirjavaa pienteollisuusjoukkoa. *Voimme huoleti sanoa, että suomalainen maaseutu on täynnä hajanaisesti sijoitettuja kaikkia suuruusasteikkoja olevia tuotantokeskuksia.*

Päinvastoin kuin aikana, jolloin maamme kaupungit perustettiin hallinnollisilla määräyksillä ja niiden lukumäärä hallinnollisen kontrollin avulla pidettiin määrättyissä hyvinkin suppeissa rajoissa, on maaseutumme nykyään asutustiheytymien ja niiden kautta kaupunkien laaja synnytyksalue. *Asutustiheytymiä syntyy spontaanisesti rikkaan pistoverkoston tapaan.* Tämä ei tapahdu ainoastaan yllämainitun teollisuuden maaseudulle laajenemisen johdosta. Se on ilmiö, jolla on syvemmät juuret maamme maantieteessä, sen asutusjärjestelmässä, välimatkojen suhteessa asukasluokkaan, voimalähteissä, vesistöluonteessa jne. Suomi on nyt jo maa, jonka luonnekuvaa ei muodosta laaja maaseutu muutamane eristettyine kaupunkineen, vaan eräänlainen uusi järjestelmä, jossa maaseutumme muodostaa pohjan laajalle pisteittäin hajoitetuille erisuuruisille yhdyskunnille ja asutustiheytyville, jotka usein vielä ovat eri kehitysvaiheissa. Lakiemme mukaan valtaosa näistä tiheytymistä kuuluu "maaseutuun" ja ne ovat siis m.m. rakennusteknillisesti niiden lakien ja määräysten ulkopuolella, joilla kaupunkien rakentamista pyritään ohjaamaan. Vasta kun muutamat näistä tiheytymistä kehittyvät taajaväkisen yhdyskunnan tai kauppalan asteelle, joutuvat ne vähitellen jonkinlaisen järjestelmällisen, joskin kovin alkeellisen rakennushuollon alaisiksi. *Tällöin on kuitenkin jo myöhäistä luoda niistä organisia yhdyskuntia.*

Maassamme on tällä hetkellä itse asiassa syntymässä ja jo syntynyt uusi vaihe yhteiskunnan rakenteessa: maaseutu ja kaupunki sulautuvat elimellisemmin toisiinsa ja maassamme tulee vähitellen asutusalue, joka on kokoonpantu erilaisista, mutta liikenneverkoston ja välille jäävän agrarisen substanssin toisiinsa sitomista asutustiheytymistä. Samalla on vanhempien kaupunkiemme kohdalla päästy kehitysvaiheeseen, joka sisältää niin sanoakseni "kaupunkien maalaistamisen", niiden asutuksen perifeerisen ja luonnonmukaisen hajottamisen. Tämä kuuluu myös niihin ilmiöihin, jotka tietävät maaseudun ja kaupungin yhteensulautumisprosessia.

Kokemäenjoen laaksosta voi sanoa, ettei sen kehitys tällä hetkellä lainkaan viittaa siihen, että lopputuloksena olisi selvästi eristettyjä kaupunkiyhteiskuntia ja niiden välillä puhdasta maaseutua. SENSIJÄÄN ON ILMEISESTI SYNTYMÄSSÄ AIVAN UUSI, LAAJA, KAUPUNKIKÄSITETTÄ KORKEAMPI YHDYSKUNTAPORRAS, JONKA MUODOSTAA LAAJALLE ALALLE LEVINNYT TEOLLISEN: AGRARISEN LIKENNETEKNILLISEN JA SIVISTYKSELLISEN TOIMINNAN YHDISTELMÄ: jossa asutuspisteet, tehtaot, maanviljelys jne. ovat monimutkaisesti toisiinsa kietoutuneita eroittamattomasti läpi koko alueen. Neljällä viidellä asutustiheytyksellä saattaa olla yhteisiä laitoksia keskitettyinä, mutta erillään niistä kaikista, sama koskee tehtaita, maanviljelystä, liikennevälineitä ja niiden edellyttämiä sekundäärifunktioita.

*Olisi täysin mahdotonta järkevästi ratkaista tämän koko taloudellisen alueen elin-
kysymykset vain esim. määräämällä muutamat ylikuormitetut kirkonkylät asemakaavoitettaviksi.*



LÄNSI-SUOMEN VOIMA O/Y.

Siksi on aluesuunnitelman vireillepano Kokemäenjoen laaksossa katsottava oikeaksi tieksi alueen elimellistä kehitystä ohjattaessa.

SUUNNITELMAN PERUSTEKIJÄT.

Lienee vaikeata Suomesta löytää montakaan seutua, jossa niin pienelle alalle ja kiinteästi toisiinsa yhtyisivät niin monet tekijät muodostamaan yhtenäistä ja kaupunkikäsitettä suurempaa taloudellista aluetta. Historiallisesti Kokemäenjoenlaakso on maamme vanhinta asutusaluetta, se on nykyään harvinaisen tasapainoinen yhdistelmä maanviljelystä ja teollisuutta, joista molemmatkin viime aikoina ovat omalla tavallaan kehittyneet. Sillä alueella, jonka nyt k.o. kaupunki- ja maaseutuyhdyskunnat muodostavat, on ainoastaan yksi maamme olosuhteissa keskisuuruinen kaupunki, mutta ympäröivät maaseutualueet ovat niin lähellä kaupunkikäsitettä, että niitä siitä erottaa ainoastaan mitätön aste-eroavaisuus. Yhteensidottuina maantieteellisinä tekijöinä ovat Kokemäenjoki, sitä molemmin puolin kulkevat jo sängen varhaisina aikoina kehittyneet maantieyhteydet, jokilaaksoa seuraava yhtenäinen maanviljelysalue, siinä tasaisesti jakautuvat voimanlähteet (kosket) sekä kaiken tämän päätteenä tavattoman edullinen satama-alue. Kun tähän lisätään suuret ja tuottoisat takavyöhykkeet nyt jo siedettävine kulkuyhteyksineen, on selvää, että edessämme on tyyppiesimerkki siitä, millä tavalla suomalainen asutus muodostaa kaupunkiyhdyskuntia suurempia tekijöitä ja korkeampia kehitysportaita. *Kysymyksessä on siis kokonainen maantieteel-*

linen alue, jota voimme pitää yhtenä ainoana yhteiskunnallisena elimenä, ja joka itseensä sisältää niin monipuolisen toiminnan, että sitä voidaan sangen pitkälle menevästi pitää itsenäisenä taloudellisena yksikkönä.

Mutta tämä yksikkö ei suinkaan ole kehityksensä loppupisteessä, päinvastoin se on, kuten yleensäkin Suomen kehitys vielä eräänlaisella embrioottisella asteella ja sen lopullisen kokoomuksen on nykyisen kehityskauden luotava. Jos missä, niin tässä suunnitelmallisuudella on oikea tehtävä edessään.

Katson parhaaksi tässä käsitellä koko tämän alueen eri tekijöitä luokiteltuina erillisiin nimikkeisiin.

YLEISET KYSYMYKSET.

Neuvottelujen kuluessa on käynyt ilmi, että suunnitelma on saanut suunnilleen oikeat rajansa ja ettei sen laajentamista pitemmälle Kokemäen laaksoon tässä vaiheessa ole puolettava. Suunnitelma jakautuu tavallaan kahteen kaistaan: Pääkaistan muodostaa jokivarsoalue Kokemäki — Pori — Mäntyluoto. Pohjoispuolella tavallaan samaan maantieteelliseen ryhmittymiseen kuuluvana on tämän rinnakkaisalue sekin käsittäen viljelyslaakson, joskin sangen epäselvästi muodostuneen. Tämä rinnakkaiskaista, jota voisimme nimittää linjaksi Kokemäki — Kullaa — Noormarkku — Ahlainen, ei ole kokonaisuudessaan mukana kaavoitustyössä. Sen kohdalla puuttuu Ahlaisten pitäjän osaanotto työhön. Työ on näinollen tämän rinnakkaiskaistan osalta jäänyt hiukan epätäydelliseksi, joskin on myönnettävä, että tällä kaistalla ainoastaan Noormarkku ja Kullaa paikallisen asemansa puolesta muodostavat tärkeimpiä keskuksia. Tästä viimeksimainitusta syystä on siis kaavoitustyön rajoja Ahlaisten poissaollessakin pidettävä tyydyttävänä.

Neuvottelujen kuluessa on havaittu oikeaksi jaoitella työ paikkakunnilla seuraaviin ryhmittymiin: Rautatiekysymykset, Tiekysymykset, Tuotantoelämän järjestely; Asuntoryhmittymykset, Koulukysymykset, Urheilu-, vapaa-aika ja retkeilyalueet.

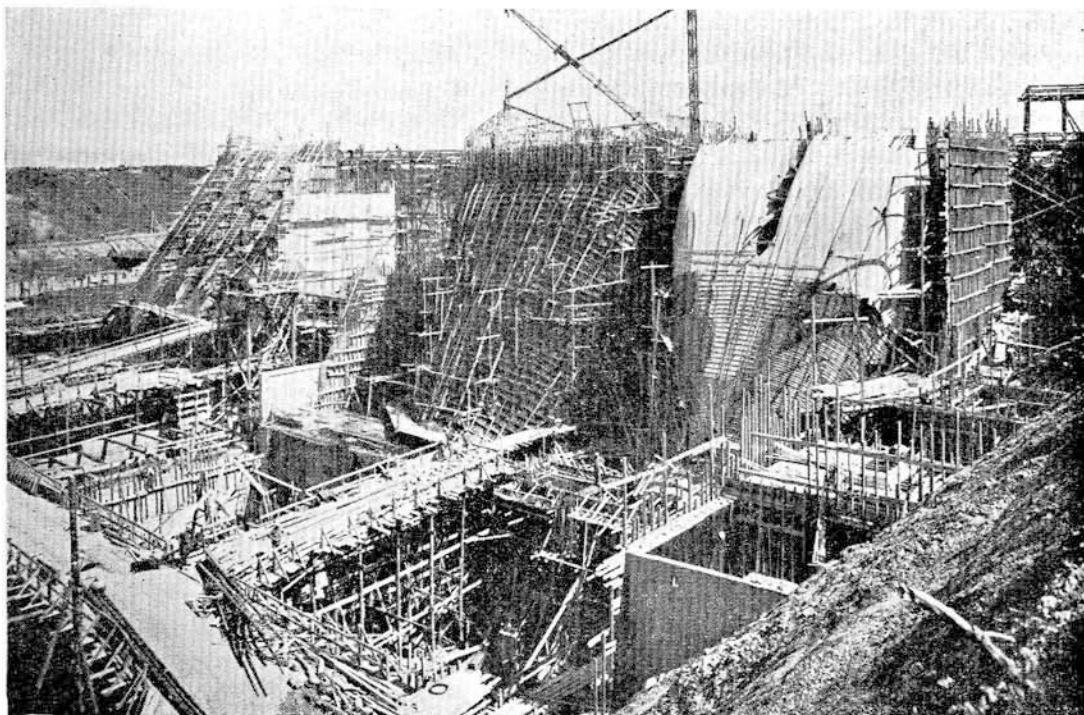
Tässä yhteenvetoesityksessä seuraan siis samaa asiajaoittelua kuin paikallisissa neuvotteluissa on tullut tavaksi.

LIIKENNEKYSYMYKSET.

1. Rautatiekysymykset.

Kuten sanottu, laaksolla on jo oma rautatiensä, tässä tapauksessa jakso Kokemäki — Mäntyluoto sekä Porista pohjoiseen Haapamäelle haarautuva rata. Aluesuunnitelmaa luotaessa on tähän välttämättä otettava seuraavat lisäkkeet:

- a) Ratajakso Kokemäki — Mäntyluoto on kehitettävä kaksiraiteiseksi.
- b) Uusi Hämettä diagonaalisesti halkaiseva rata Hämeenlinnan tienoolta Kokemäki — Peipohjan alueelle on otettava mukaan suunnitelmaan.
- c) Suomelle tulee kerran muodostumaan yhtenäinen ja katkeamaton rannikkorata. Suunnitelman alueella tämä merkitsisi ratajaksoa Raumalta Poriin. Tällainen rata on Porin kohdalla otettu mukaan suunnitelmaan. Rannikkorata tulee luultavastikin jatkumaan niin, että Noormarkun asemalta tai Porista rata on jatkettava nykyiseltään pohjoiseen suuntaan niin, että syntyy esimerkiksi ratajakso Noormarkku — Seinäjoki, jälkimmäisen pääteaseman mahdollisesti ollessa lähempänä rannikkoa tai Vaasan aluetta. Tätä jälkimmäistä rannikkorataa ei ole merkitty aluesuunnitelmaan osittain koska jakso Pori — Noor-



TEOLLISUUDEN KASVUA KOKEMÄENJOEN LAAKSOSSA.

markku jo edustaa sitä, osittain koska se Noormarkusta haarauduttuaan tulisi kulkemaan siksi harvaan asuttujen alueiden läpi, ettei se nimenomaan vaikuta suunnitelman alaisiin tieheästi asuttuihin alueisiin.

d) Erikoista huomiota on kiinnitettävä teollisuuden kasvuun alueella. Tämä merkitsee erinäisiä ratateknillisiä toimenpiteitä, joista tärkeimpänä on pidettävä yleistä taloudellista järjestelyä, jonka päämääränä tulisi olla ratapihojen oikea sijoitus alueelle niin, että rataverkostomme yleinen virhe, liikkuvan kaluston hajallinen tuhlaus voitaisi välttää. Näinollen on aluesuunnitelmassa edellytetty, että Kokemäen ja Peipohjan ratapihat yhdistetään yhdeksi suurratapihaksi, jonka tehtävänä tulee olemaan liikenteen järjestely tältä ratapihalta kauempanakin oleviin keskitettyihin teollisuusalueisiin. Toisaalta keskitettäisiin vaihdeveturien ja vastaava liikkuvan kaluston järjestely Porin kaupungin ratapihalle niin, että tämä ratapiha myös huolehtisi koko Mäntyluodon alueesta ja sinne keskitetyistä teollisuusalueista.

e) Maamme rautatieverkosto on kärsinyt paljon siitä, että asutus aikojen kuluessa on tunkeutunut liian lähelle rataverkostoa. Aluekaavassa on tämän tähden kaikkialla pyritty siihen, että rautatie eristetään asutuksesta suojavyöhykkeellä, jonka leveys käy ilmi suunnitelmakartasta.

Neuvottelujen kuluessa on käsitelty mahdollisuutta radan rakentamiseksi Porin — Noormarkun linjalta Kellahden suuntaan ja tästä edelleen saaristoon, nyt jo olevan saaristosataman tarpeita varten. Neuvottelujen kuluessa ei ole vielä ilmennyt mitään vakiintunutta käsitystä siitä, millä tavalla rata saaristosatamaan rautatieteknisesti olisi ratkais-

tavissa. On nimittäin toinen mahdollisuus rautatieyhteyden Reposaareen järjestämiseksi suoraan Mäntyluodosta, joka viimeksi mainittu tapa satamateknillisesti merkitsisi liikenteen suurempaa keskitystä. Molempien vaihtoehtojen yhdistely muodostaisi rengasrautatien Pori — Mäntyluoto — Reposaari — Mäntyluoto — Noormarkku. Jälkimmäinen voisi kenties liikenteen ollessa tarpeeksi suuren olla puollettavissa esim. sotilaallisista syistä. On kuitenkin epäiltävää, muodostuuko Mäntyluodon satama niin suureksi, että tällainen monijakoisuus rengasratajärjestelmineen olisi välttämätöntä. On huomattava, että sekä Reposaari että Mäntyluoto molemmat itse asiassa ovat samaa satama-aluetta, joten rautatien johtaminen niihin kahdesta toisistaan verrattain kaukana olevasta pisteestä pääradalta muodostaisi pihtimäisen muodostelman, jossa kärjet olisivat lähellä toisiaan, mutta niiden välinen rautatieliikenne suunnattoman kiertotien varassa kaikkine tästä seuraavine esim. vaunusiirtohankaluuksineen.

Näinollen on kaavoitukseen merkitty vain Mäntyluodon rata.

2. Tiekysymykset.

a) *Raskas pikaliikenne.* Kokemäenjoen laakson luonne, sen sisäinen tuotantoelämä ja sen merkitys koko maan tiepolitiikkaan viittaa kiistattomasti siihen, että maantie Kokemäki — Pori — Mäntyluoto aste asteelta on kehitettävä raskaan pikaliikenteen korkeamman luokan tieksi. *Huomioonottaen tiheän asutuksen, laakson viljelysuolteen sekä teollisuuden sijoitustaipumukset on ilmeistä, että tämä raskas pikaväylä on sijoitettava rinnakkaisliikenteeksi rautatielle.* Maantiepöliitiikassa yleensä on pyritty siihen, että rautatie- ja maantiepikaliikenne kulkevat erillään toisistaan ja täydentäen toinen toistaan, eikä yhden-suuntaisjärjestelmä yleensä ole suosittu.

Tässä on kuitenkin kysymyksessä niin suuri liikennekeskittymä ja niin selväpiirteinen kapea ja tiheytynt kulttuurilaakso, että se suoranaisesti vaatii yhtä ja selvää monikeinoista liikenneväylää, siis rautatien ja maantien rinnakkaisyhdistelmää.

Suunnitelmassa on tämä raskas pikatie suunniteltu siten, että sillä on lähtökohtana ja suoranaisena päätepisteenä asema- ja kontrollipaikka Tulkkilan kaakkoispuolella ja että se tämänjälkeen seuraa rautatietä aina Mäntyluotoon saakka pysyen koko ajan rautatien eteläpuolella.

Sijoittamalla raskas pikatie rautatien välittömään läheisyyteen vältetään sen rikkova vaikutus maanviljelykseen ja paikalliseen osittain hyvinkin vanhaan ja vakiintuneeseen kulttuuriin. Tämä vanha kulttuuri merkitsee nimenomaan Kokemäenjoen laakson kohdalta sekä maalle välttämättömiä arvoja, kehittyneitä omistusoikeusoloja, rakennuksia ja ryhmityksiä, joiden rikkomiseen ei tässä tapauksessa liene syytä. Sekä asuintonttien, maanviljelysaluiden että muiden kulttuuriarvojen ryhmitys on rautatien ja Kokemäenjoen välissä niin tiheä ja loppuun saakka kehitetty, ettei ole mitään mahdollisuuksia sijoittaa raskasta pikatietä rautatien ja Kokemäenjoen väliin ilman että nämä arvot pitkinä sarjoina joutuvat tuho-taviksi.

On edellytettävissä, että pikatiestä aluksi tulee maksullinen tieväylä ja edellyttää se näinollen suoranaiset lähtö- ja risteysasemat. Samoin edellytetään, että pikatie rakennetaan sellaiseksi, että vain näillä lähtö- ja risteysasemilla tulo haara- ja asutusteiltä tai muusta maastosta on mahdollinen pikatielle. *Asemien välisillä matkoilla tulee pikatien olla täysin eristetty ympäröivästä alueesta aivan kuten rautatiekin.*

Suunnitelmassa on edellytetty, ettei paikallisteiden liitântäkohtia pikatiehen aseteta tiheämpään kuin vähintään 5 km päähän toisistaan yhtä tai kahta poikkeusta lukuunottamatta.

Alustava tutkimus saattaisi mahdollisesti puoltaa pikatien sijoittamista rautatien ja itse joen väliin, m.m. voisi määrätyissä tapauksissa rautatien ja maantieliikenteen risteyskohdat itse pikatien kohdalta näennäisesti tulla yksi tai kaksi vähemmän. Tämä on kuitenkin harhakuvitelma. Pikatie sijoitettuna rautatien ja Kokemäenjoen väliin joutuisi tällöin itse ylittämään tai alittamaan rautatien useissa kohdin, jolloin on huomattava, että niin raskaan tieinstrumentin kuin pikatien risteyskohdat muodostuvat paljon vaikeammiksi ja paljon kalliimmiksi kuin toisarvoisten liitântäteiden ylitys- ja alituskohdat. Kaikki tiheästi asutut yhdyskunnat Kokemäenjoen laaksossa ovat välittömästi rautatien varressa. Yksikään niistä ei rajoitu yksinomaan rautatien yhdelle tai toiselle puolen. Yhdyskunnan sisäisten teiden, asuntoteiden ja asuntokatuojen risteykset (ylitykset) rautatien kanssa ovat näinollen joka tapauksessa välttämättömiä. Näinollen on paljon edullisempaa ja tulevaisuudelle parempi rakentaa pikatie suojaisaan ja hinnaltaan halvempaan maastoon rautatien eteläpuolelle, jossa se itse ei kertaakaan (paitsi esim. Rauman radan kohdalla) joudu ylittämään rautatietä. Siitä asemien kohdalla haarautuvat asunto- ja yhdyskuntia toisiinsa sitovat tiet ylittävät sensijaan luonnollisesti rautatien, mutta kuten sanottu, näiden teiden hankausvapaat risteykset rautatien kanssa ovat suunnattoman paljon helpommin ja halvemmalla järjestettävissä kuin raskaan pikatien risteykset.

b) *Raskaan pikatien rakentaminen kehitysjaksoina.* Raskaan pikatien rakentaminen keinotekoisesti ja yhtäjaksoisesti kerta kaikkiaan edellyttää sängen pakottavia olosuhteita ja suurta kertakaikkista kapitaalin sijoitusta. Tällainen ei Suomen oloissa eikä tässäkin tapauksessa voi tulla kysymykseen. *Erikoiset olosuhteet jokilaaksossa ja sen tieverkoston luonteessa tarjoavat kuitenkin hyvät mahdollisuudet erikoisen asteittain kehittyvän tieverkoston toteuttamiseen.* Jokivarren eteläinen tie mutkittelee nimittäin siten, että se aaltomaisin liikkein loittoonee rautatiestä ja lähenee sitä. Rautatielinjan alue muodostaa tavallaan tälle alkuperäiselle tielle sen ihanneoikaisualueen. On niinollen mahdollista rakentaa pikatie rautatien varteen jaksottain seuraavalla tavalla: *Nykyinen maantie oikaistaan pahimpien mutkiensa kohdalta, jolloin nämä oikaisut muodostavat siitä puolinopean väylän. Mutkakohdat vanhasta tiestä jäävät tällöin paikallisiksi asuntoteiksi ja oikaisu vähemmän asuntojen rasittamiksi, jonkin verran nopeammiksi teiksi. Nämä oikaisut suoritetaan kuitenkin siten, ettei niiden tarkoituksena ole nykyisen maantien muodostaminen pikaliikenteeksi kokonaisuudessaan, vaan jäävät nämä oikaisukohdatkin paikallis-asuntoteiksi sitä myöten kuin raskaan pikaliikenteen pääte Porista alkaen valmistetaan rautatien varteen.*

Oikaisuja vanhalla maantiellä ei siis suoriteta vain oikaisun ja suoristuksen itsensä tähden, vaan tehdään ne siten, että vanhaa tietä tuhoutuisi mahdollisimman vähän, niin että sekä *vanhat mutkaosat että nyt tehtävät uudet oikaisut molemmatkin tulevaisuudessa kelpaavat asuntokaduiksi.* Oikaisu tapahtuu näinollen varsinaisesti siten, että suoristamalla tiessä vanhoja mutkia syntyy uusia, mutta laajempia kaaria.

c) *Raskaan pikaliikenteen risteyskohdat.* Raskaan pikaliikenteen risteyskohdat muodostetaan varsinaisiksi sisääntuloasemiksi, jolloin niitä paitsi pääteasemaa Kokemäellä, on

aluesuunnitelmaan merkitty seuraavat: Harjavalta, Harjavallan teollisuusalue, Nakkila, Ulvila, Porin kaupunki sekä tarpeelliset liitännä- ja risteyskohdat Mäntyluodon ja Pihlavan alueella. Nämä risteyskohdat ja sisääntuloasemat ovat suunnitelmaan merkityt siksi laajoina pisteinä, että ne ajan niin vaatiessa voidaan muodostaa täysin risteysvapaiksi esteettömän jokasuuntaisen liikenteen risteyskohdiksi. Samoin on ne siirretty niin kauaksi rautatiestä, että niistä erkaneva yhdyskuntiin liittyvä paikallistie aina voi ylittää rautatien sillalla.

d) *Muut pikatiet.* Suunnitelmassa on erikoisesti pantu painoa linjaan Kokemäki — Pori — Mäntyluoto raskaan pikaliikenteen muotoisena. Tätä ei ole tehty siksi, että tämä linja olisi ainoa pikaliikenteen mahdollisuus tulevaisuudessa, *mutta koska tämä linja muodostaa koko nyt kysymyksessä olevan taloudellisen alueen varsinaisen "keskuskadun"*, on se tässä erotettu muita pikaliikennelinjoja tärkeämmäksi.

Alueella on kuitenkin kaksi muuta mahdollisuutta, jotka suunnitelmaan on merkitty pikatien luontoisiksi ja jotka tulevaisuudessa voivat sellaisiksi kehittyä. Näistä on tärkein Pori — Tampereen liikenne, joka neuvottelujen kuluessa on havaittu edullisimmaksi sijoittaa erilleen varsinaisesta jokilaaksosta siten, että se Porin liikennekeskuksesta lähtee suoraan Tamperetta kohden ylittäen sillalla Kokemäenjoen Ulvilan kirkon pohjoispuolella. Porin kaupungista aikaisemmin Tampereelle johtaneet mutkikkaat ja asutuskeskusten rasittamat väylät vapautuvat näinollen siihen tehtävään, jota ne nyt jo edustavat, nimittäin periferisen asutuksen keskuskaduiksi ja paikallisteiksi, Porin kaupungille itselleen lienee myös edullisempaa tämän uuden Tampereen väylän vetäminen, koska sen eteläiset alueet näin joutuvat vähemmän pirstotuiksi, ja se sitäpaitsi joka tapauksessa tarvitsee useampia siltoja siinä suuressa Kokemäenjoen kaarialueessa, jonka muodostaa alue Ulvilasta suistomaan suuhun. Tämä Tampereen pikatie on vain Porin kaupunkia lähellä olevilta osiltaan yksityiskohtaisemmin aluesuunnitelmassa tutkittu. Ulvilan ja Kullaan alueiden osalta on se katsottava kaavamaiseksi ja vain yleistä suuntaa osoittavaksi.

Toinen pikatienlinja edellisen lisäksi olisi Suomen rannikkoa pitkin kulkeva, tuleva tieverkosto, siis Raumalta Poriin ja Porista edelleen pohjoiseen kulkeva tie. Porin satamaloista johtuu, että se erikoisen suuressa määrin tulee käyttämään hyväkseen itsestään pohjoiseen olevia alueita, jotka tavallaan muodostavat Porin satama-alueen kärkeen työntäytyvän kolmion. Näinollen on luultavaa, että erikoisesti Porista pohjoiseen rannikkoa pitkin kulkeva tie ennen eteläistä osaa muodostuu pikaliikenneluontoiseksi. Tästä syystä se on Porin kaupungista ohjattu uutena tieväylänä, joka ohittaa kaikki ne tiheet asutusalueet, jotka tällä hetkellä rasittavat pohjoista väylää ja aikaa myöten vaikeuttaisivat sen pikaliikenteeksi muodostamista. Tämä viimeksi mainittu väylä (etelä-pohjoinen) on ainoa niistä liikennemuodoista, jotka matkallaan joutuvat lävistämään Porin kaupungin varsinaisen asema-kaava-alueen, jopa siinä määrin, että se lävisäessänsä kaupungin on suunnitelmassa ajateltu hajoitettavaksi useammille kaupungin läpi kulkeutuville kaduille.

e) *Puolinopeat väylät.* Kaavoitusalueella on luonnollisestikin tavaton määrä teitä, joissa on suoritettava parannuksia, niin että niistä ainakin osittain muodostuu puolinopeita väyliä. Nämä eivät kuitenkaan muodosta varsinaista probleemia suunnitelma-alueella. Kaavoituksessa on kuitenkin neuvottelujen perusteella päädytty siihen, että näissäkin teissä mainitut suoritukset on tehty samojen periaatteiden mukaan, jotka jo on pikateiden syntymisessä katsottu tämän suunnitelman pääperiaatteeksi. *Suoristukset ovat — missä niin on mahdollista — tehty siten, ettei yksistään tiensuoristus ole riittävä motiivi näin vaadittuun rahansijoitukseen, vaan että suoristus aina samalla vapauttaa vanhan mutkikkaan tienosan*

palvelemaan muita, siis pääasiassa asuntotarkoituksia. Tässäkin siis on pyritty samaan arvonvähennysten pidättämiseen, joka on ollut pikatiesysteemin perustana.

f) *Muut tiet.* Alueen muilla tielinjoilla, jotka pääasiallisesti ovat sekundääristä tieverkostoa, on myöskin suunnitelmaan merkitty oikaisuja ja uusia yhdistelmiä, pääasiassa siksi, että suunnitelma esiintyisi sikäli täydellisenä, että myöskin se imusuoniverkosto, jonka nämä tiet muodostavat, tarpeeksi selvästi kävisi suunnitelmasta ilmi,

3. *Asunto- ja asemakaava-alueet.*

Erikoisen tärkeän osan suunnitelmassa muodostavat alueella olevat asuntotiheytyvät käsittäen Porin kaupungin, sen ympäristöalueet sekä jokilaakson huomattavimmat keskukset. Asuntoalueiden muodostuminen on luonnollisesti riippuvainen niistä lähistöllä olevista tuotantolähteistä, pääasiassa teollisuudesta, mutta myös osittain maanviljelyksestä. Suunnitelmassa on havaittavissa niinollen määrätynlainen rinnakkaisilmio teollisuusalueiden ja asuntoalueiden suhteen.

Asuntoalueiden pääperiaatteena on suunnitelmassa se, *etteivät asuntoalueet ole kehitetyt erillisiksi raskaiksi, jaottelemattomiksi alueiksi, vaan päinvastoin siten, että ne tähtimäisinä kuvioina kehittyvät nykyisistä tiheytymistä ja keskuksista siten, että niihin muodostuu erottavia vyöhykkeitä maanviljelyksestä, metsästä ja puistoalueista.* Tämä suunnittelutapa, lukuunottamatta sitä, että sitä pidetään yleisen terveyden kannalta oikeana, on ollut suoranaudessa yhteydessä siihen pääperiaatteeeseen, joka liikenteeseen nähden on katsottu perustavaa laatua olevaksi tässä suunnitelmassa. Asuntoalueet ovat nimittäin kehitetyt pitkin vanhoja tielinjoja, näitä keskustatuina hyväkseen käyttäen, sen jälkeen kun nämä tielinjat ovat pikaliikenteen kautta vapautuneet raskaammasta maantieliikenteestä. *Laakson erikoisen vahva maanviljelysvoittainen luonne vie myös siihen, ettei eri asuntoryhmyksiä erottamaan ole tahdottu tehdä keinotekoisia puistoja, vaan että tällaisiksi välialueiksi maanviljelysalueet ovat katsotut riittäviksi.* Tähän on lisäksi ollut toinenkin syy. Aivan samalla tavalla kuin tieliikenteessä olemme pyrkineet siihen, ettei tierakennus halkomalla arvokkaita viljelysalueita pirstoa niitä ja tee niitä tehottomiksi, olemme myös pyrkineet siihen, etteivät asuntotiheytyvät epäkriittillisesti saa paisua maanviljelyksen kustannuksella tuhoamalla arvokkaan tuotantolähteen. On lisäksi arvokasta käyttää itse maakunnan luonnetta arkkitehtonisena karaktäärikeinona yhdyskuntien asemakaavoja muovaillaessa.

Paikalliskomiteoiden kokouksissa on nämä asemakaavoitettavat asuntotiheytyvät rajonneen määritelty kuitenkin niin, että niiden rajat on otettu nykyisiä vaatimuksia laajemmiksi, niin että ne todellisuudessa ovat eräänlaisia tulevaisuuden maksimiarvoja. Näinollen ei ole edellytettävissä, että kukin paikkakunta heti ryhtyy niin laajoihin asemakaava-aloitteisiin kuin tässä olevat määrät edellyttävät. Sen sijaan on suunnitelman kopiokappaleeseen lisäksi merkitty erikoiset juriidiset rajat, jotka tarkoittavat niitä alueita, jotka nyt heti olisi asemakaavoitettava.

Näiden rajojen ulkopuolella oleva alue on katsottava maanviljelys- ja harva-asutusalueeksi, mutta voidaan näille alueille luonnollisestikin nojautumalla tieverkostoon suunnitella uusia asuntoalueita, kuitenkin niin että erillisten yhdyskuntien ja syntyneiden tiheytymien suuruus on pidettävä määrättyissä rajoissa.

Suunnitelman pääkomitealla on ollut tarkoitus käyttää nyt syntynyttä suunnitelmaa siten, että sen avulla koko alueelle vahvistettaisiin rakennussuunnitelman takaisten mää-

räysten muodossa määrätty, sen kehitykselle tarpeellinen asuntotiheytymien rajoitus. Jos tätä suurempi tiheytymä tahdotaan aikaansaada jollekin alueelle, jota tässä ei ole merkitty asemakaavoitettavaksi alueeksi, olisi sen ehdoksi asetettava, että asianomainen kunta tai asianomaiset aloitteentekijät teettävät mainitulle haluamalleen alueelle erikoisen asemakaavan, jonka sijoitus ja yhteys nyt laadittuun alueasemakaavaan keskustoimikunnan kautta hyväksyttäisiin.

4. Teollisuusalueet.

Sijoitettaessa teollisuusalueita suunnitelmassa on pohjana tälle ollut osittain liikenteelliset kysymykset, osittain maapohjan soveltuvaisuus teollisuusrakennuksia varten sekä teollisuusalueiden sopiva eristäytyneisyys tiheimmästä asutuksesta. Porin kaupungin sisäpuolella on luonnollisesti vanhoja teollisuusalueita, joiden jossain määrin on entisestään kasvettava, mutta puhtaasti rationaaliset syyt ovat vieneet kuitenkin siihen, että suuri osa varsinaisesta Porin kaupunkiin kuuluvasta teollisuudesta on sijoitettava poikkeavasti tähänastisesta kehityksestä. Niinpä on Porin kaupungin kohdalla teollisuusalueita erikoisesti lisätty Mäntyluodon satama-alueella ja Pihlavan ja Porin kaupungin välisellä kovapohjaisella alueella. Näitä molempia teollisuusalueita varten saattaisi Porin ratapiha olla rautatieteellisenä järjestyskeskuksena. Toinen teollisuusalue Porissa on jatkoa nykyiselle kehitykselle ja seuraisi se pääasiassa Kokemäenjoen eteläistä rantaa.

Tälle teollisuusalueelle avautuisi asuntomahdollisuuksia joen toisella puolella uuden siltayhteyden synnyttyä ja on sentähden miltei koko pohjoinen joenranta vapautettava teollisuudesta. Vain sille osalle, jossa nykyään jo on teollisuutta on edelleenkin merkitty teollisuusalue.

Laakson muiden keskusten kohdalla on merkitty paikallisia teollisuusalueita, mutta on tässä edellytetty että yksilöllisiä teollisuustapauksia syntyy ilman tällaista erikoismerkintää asemakaavoitettujen alueiden sisäpuolelle. Yhdyskunnilla on siis tilaisuus omien asemakaavarakenteidensa sisäpuolelle järjestää pienempiä teollisuus- ja varastoalueita niiden tarpeiden mukaisesti, joka on tuloksena yksityiskohtaisesta suoranaisestä tonttimaastotutkimuksesta. *Suurempia teollisuusalueita sen sijaan jokilaakson keskuksia varten on pyritty muodostamaan yhdistämällä kahden tai useamman keskuksen tarpeet.* Näinollen on syntynyt keskitetty teollisuusalue Nakkilan ja Harjavallan rajalle, tällaiselle toiminnalle edullisimpaan paikkaan, pääasiassa rautatien ja joen väliin. Tämän teollisuusalueen sijoittaminen on seurauksena paitsi edullisista maasto-olosuhteista myös rautatieteellisistä syistä, koska uuden yhdistetyn Kokemäen — Peipohjan ratapihan laajuus tässä tarjoaa keskitetyn ja tuhlausvapaan rautatievalmistelun. Pienempiä erillisiä teollisuusalueita on lisäksi Ulvilan pitäjän alueella, siinä missä tämä pitäjä rajoittuu Porin teollisuusalueeseen sekä Kokemäellä Kolsin voimalaitoksen läheisyydessä ja lisäksi Noormarkussa Noormarkunjoen ja rautatien risteyksessä.

Teollisuusalueita on ainoastaan poikkeustapauksissa piirretty kaavaan yhtenäisinä alueina. Ne ovat useimmiten jaetut puisto- ja maanviljelysvyöhykkeillä useampiin kaistoihin. Siinäkin missä leveämpi yhtenäinen teollisuusalue on merkitty, edellyttää se, että paikallinen asemakaavoitus pienemmillä puistovyöhykkeillä jakaa sen sopiviin lohkoihin.

URHEILU- JA VAPAA-AIKA-ALUEET.

Suunnitelmaan on merkitty erikoisia urheilu- ja vapaa-aika-alueita, joilla tarkoitetaan yhteiseen käyttöön luovutettuja tai luovutettavia alueita. Suurin näistä on Yyterin santon yht. n. 8 km² suuruinen merikylpylä ja metsäalue, joka myös erikoisesti soveltuu talviurheiluun. Sen sijoitus täydentää Mäntyluodon asemakaavaa sikäli että liikenteen muodostaessa niemekkeen keskiosan, teollisuus on sijoitettu sen pohjoispuolelle, asunnot terveelliseen ja korkeaan keskimaastoon ja urheilu- ja vapaa-aika-alue eteläisivulle. Kaikki nämä muodostavat näinollen ihanteellisen rinnakkaisyhteyden elämän eri muodoille.

Joessa olevista saarista on osa vapaa-alueita ja kauneimmat rantakohdat ovat varattuja yleiseen käyttöön.

Näin merkityt vapaa-aika-alueet tarkoittavat kuitenkin ainoastaan suuria ja koko laaksole yhteisiä alueita. Suunnitelmassa on edellytetty, että kukin yhdyskunta oman asemakaavansa sisäpuolella järjestää pienempikokoisia urheilu-, vapaa-aika- ja yhteisiä alueita, jolloin ennen kaikkea joen ranta useimmissa tapauksissa olisi tähän käyttöön käytettävä.

PORIN KAUPUNGIN ASEMAKAAVAKYSYMYKSET.

Porin kaupungin muodostaessa liikenteen pääristeyskohdan, on se tapa, jolla liikenne Porin kaupungin lähetyvillä ratkaistaan, monessa suhteessa vaikuttanut myöskin toisten yhdyskuntien liikenneratkaisuun. Olosuhteista on johtunut, että ensinnäkin pikatiesuunnitelma Porin kaupungin kohdalta, siten kuin se tässä suunnitelmassa on merkitty rautatien kanssa yhdensuuntaiseksi, on avannut mahdollisuuden kaikkien liikennemuotojen yhdistämiseen Porin kaupungin kohdalla. *Porin kaupungin etelälaitaan saapuu näinollen vieressä rautatieliikenne, maantien raskas pikaliikenne sekä lisäksi lentoliikenne, kaikki päättyen miltei samaan pisteeseen.* Tästä johtuen on ollut mahdollista aikaansaada erikoinen asemakaavateknillinen muotoilu, joka muodostuu koko jokilaakson liikenneteknilliseksi painopisteeksi. Suunnitelmassa on merkitty Porin kaupungin *eteläpuolelle erikoinen poikkeuksellisen laaja puistoalue, tähän kolmen liikenteen päättymiskohtaan, muodostaen siis eräänlaisen liikennepuiston, jota ei saa häiritä muilla kuin liikenneteknillisillä tai liikenteen tarvitsemilla rakenteilla.*

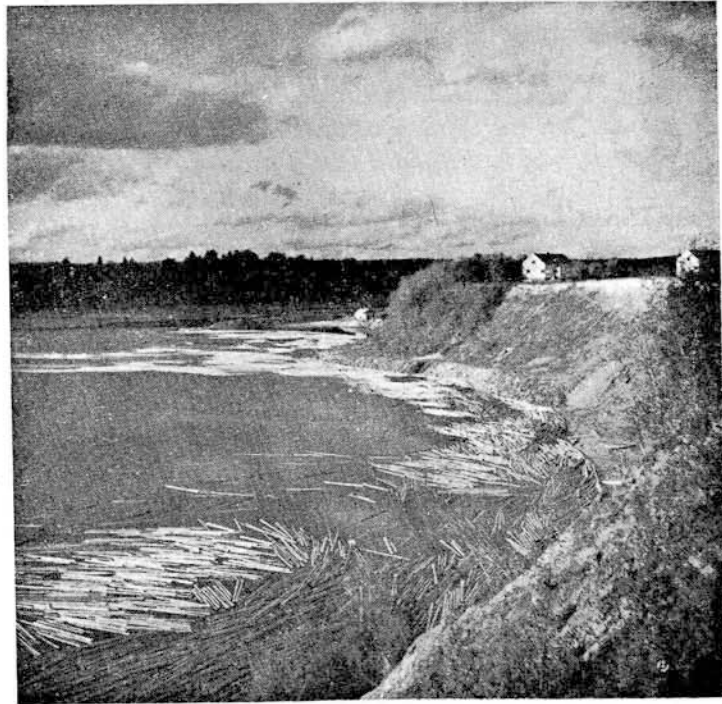
Etelästä Raumalta tuleva tie ja Porin vanhalla asemakaava-alueelta tulevat purkautumisaukot kohdistuvat myöskin tähän liikennekeskukseen. Tämä liikennekeskuksen sijoitus kaupungin välittömässä läheisyydessä, mutta kuitenkin sen ulkopuolella tekee mahdolliseksi sen, ettei varsinaista ohittavaa pikaliikennettä Porille ole tarvinnut luoda.

Tämä *"liikennepuiston"* muotoilu on kuitenkin huomattavalta osalta johtunut siitä, että se muodostaa koko laakson pääliikenneaseman ja on näinollen sen suuruusasteikko valittu ei nykyisen Porin kaupungin suuruuden mukaan, vaan oikeassa suhteessa siihen suurempaan "kaupunkiin", jonka koko Kokemäenjoenlaakso muodostaa.

Toinen tärkeä kysymys Porin asemakaava-alueella on se, ettei Porin asemakaavalla varsinaisesti voi olla luonnollisia rajoja, vaan muodostaa Pori kohokohdan siinä tiheydymässä, joka muodostuu erillisistä asuntoalueista koko jokilaaksossa niiden lukumäärän lisääntyessä asteittain Poria kohden. Näinollen olisi koko laakson luonteen vastaista samoin kuin Porin omalle kehityksellekin (tämän alueen painopisteinä) epäedullista kehittää Porin asemakaava-alueesta katkeamaton, perifeerisesti jokisuuntaan kasvava asuntoalue.

Sen sijaan on maastonkin ominaisuuksia seuraten Porin hajoitettava asutuksensa niin, että se osittain siirtyy naapurikuntiinkin muodostaen sarjoittaisia asuntoaluevyöhykkeitä peltojen jäädessä niille alaville alueille, jotka nyt muodostavat Porin kaupungin lähiympäristön. Muovailamalla Porin asemakaavasta tämän suuntainen kokonaisuus emme joudu ristiin luonnon kanssa emmekä joudu käyttämään niitä vielä toistaiseksi epäedullisia alueita, jotka suuren joen suistomaa vielä riittämättömästi kuivina nyt tarjoaa. Asuntoalueet tulevat luonnollisille kuiville alueille, jossa ne myös orgaanisemmin liittyvät tieverkkoon ja naapuriyhdyskuntiin. Aluesuunnitelmassa ei kuten sanottu ole merkitty pienempiä puistoalueita, jotka edellytetään syntyvän asemakaavojen sisäisessä jaotuksessa. Sensijaan on tämä Porin yleisluonne, maanviljelyksen ja suurien puistoalueiden halkomana suurena asuntoalueena, merkitty tähän siinä mielessä, että se tarjoaisi pohjan Porin asemakaavalliselle kehitykselle. Näin muotoiltaessa on aluesuunnitelman laatiminen joutunut sikäli vaikeuksien eteen, ettei aluesuunnitelman puitteissa ole mahdollista tarkoin määrätä näiden eri asuntoalueiden tonttiteknilisiä rajoja. Tämä ei liene myöskään tarpeen, koska yksityisiä asuntoalueita asemakaavoitettaessa niiden rajat yksityiskohtaisen tutkimuksen perusteella voidaan tarkistaa ja siten saattaa ne elimelliseen yhteyteen yleissuunnitelman kanssa.

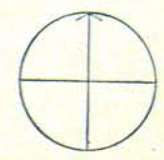
Alvar Aalto.



K O K E M Ä E N
J O K I L A A K S O
M Ä N T Y L U O T O — K O K E M Ä K I



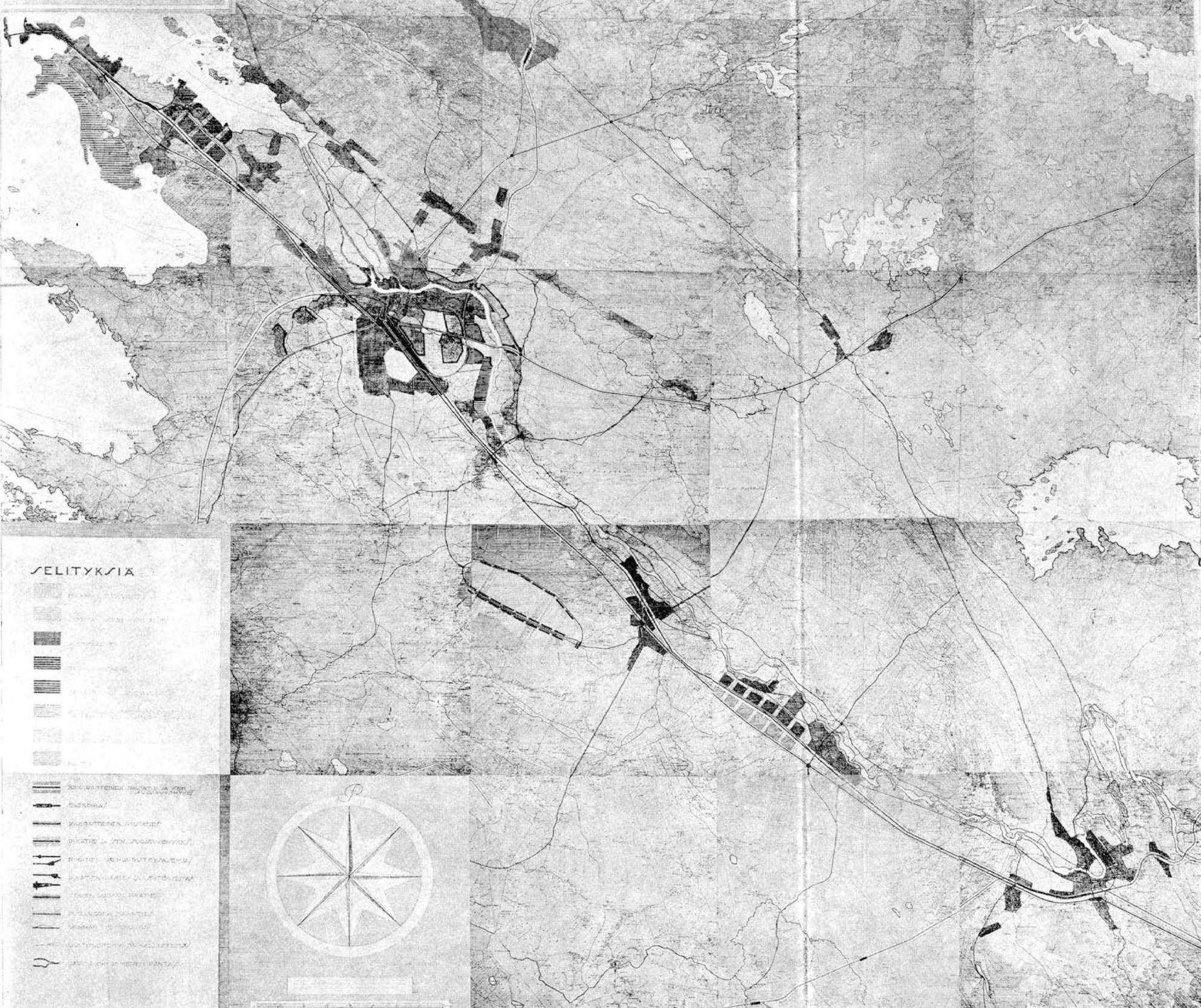
-  maanviljelysalue ja kuivauksella aikaansaatu suurempi viljelysalue
-  tehdasalue ja satama-alue
-  asutusalue
-  puisto
-  vapaa-aika-alue
-  kaksiraiteinen rautatie
-  ratapiha
-  yksiraiteinen rautatie
-  pikatie
-  pikatien väli- ja risteysasemia
-  toisen luokan pikatie ja puolinopea maantie
- vanhan tien oikaisu
- järvi-, joki- ja merialue
- voima-asema



KOKEMAENJOEN LAAKSON
ALUE-
SUUNNITELMA

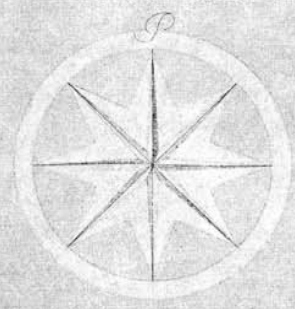
KÄYTTÄEN:
PORIN KAUPUNGIN/PORIN MAALAIN-
KUNNAN/TEIKKÖN MARKKUN/UL-
VILAN/NAKKILAN/HARJAVALLAN
KULLAAN/JYVÖSKYEN/PIHTÄJÄN

Staple



SELITYKSIÄ

- AGRICULTURAL LAND
- FOREST LAND
- WATER BODIES
- URBAN AREAS
- INDUSTRIAL AREAS
- PARKS AND RECREATION
- OTHER LAND USES
- AGRICULTURAL LAND
- FOREST LAND
- WATER BODIES
- URBAN AREAS
- INDUSTRIAL AREAS
- PARKS AND RECREATION
- OTHER LAND USES



Valokuvajäljennös alkuperäisestä aluesuunnitelman kartasta mittakaavassa 1:20000. Valokuva on mittakaavassa 1:200000.

Selostukset paikallistoimikuntien kokouksista ja neuvotteluista.

P O R I.

Porin kaupungin ja Porin maalaiskunnan paikallisessa neuvottelukunnassa hyväksytty lopullinen selostus paikalla käydyistä neuvotteluista.

Neuvottelukunta katsoi oikeaksi sen, sekä nyt esillä olevassa luonnoksessa että aikaisemmissa neuvotteluissa ilmenneen käsityksen, että kaavoitettava osa Kokemäen laaksosta Kokemäeltä Mäntyluodon kärkeen saakka sekä tämän linjan molemminpuolinen vaikutusalue on katsottava yhdeksi taloudelliseksi alueeksi, jonka sekä liikenteellisenä että kulttuuritaloudellisenä painopisteenä on Porin kaupunki. Porin kaupungin asemakaavapolitiikalle tämä alue muodostaa oikeat rajat siten, että varsinaiset Poria koskevat kysymykset täten joutuvat suuremman kokonaisuuden osaksi ja sen puitteissa ratkaistaviksi.

Neuvottelukunta toteaa, että Pori ja Porin maalaiskunta niin läheisesti kietoutuvat toisiinsa, ettei neuvotteluja ja päätöksiä niiden kohdalla voida eristää, siksi molempien neuvottelukunnat tässäkin pöytäkirjassa esiintyvät yhteisesti päättävänä eliminä.

LIKENNEKYSYMYKSET.

a) Rautatiet.

Porin kohdalle sattuvien nykyisten rautateiden lisäksi katsoo kokous oikeaksi, että seuraavat uudet tai nykyisiä rautateitä täydentävät työt huomioidaan suunnitelmassa:

1) Nykyinen rataosa Kokemäki — Peipohja — Mäntyluoto on kauttaaltaan merkittävä kaksiraiteiseksi.

2) Hämeenlinnan lähettyviltä Poriin vedettävä oikaisurata on Porin ja Porin maalaiskunnankin etujen mukaisesti liitettävä nykyiseen rataan Kokemäen — Peipohjan ratapihalla.

3) Suomen rannikkoradan kehittyttyä täydelliseksi on sen Raumalta edelleen kulkeva osa liitettävä Poriin ins. Franzellin ehdotuksen mukaisesti nykyisen Rauman tien pohjoispuolitse.

4) Rannikkoradan jatkuessa edelleen pohjoiseen saattaa se muodostua nykyisestä Pori — Haapamäen radasta esim. Noormarkun kohdalla haarautuvaksi väyläksi.

5) Teollisuusalueet on koko alueella sijoitettava niin, että niihin tulevat haararadat eivät häiritse muita liikennemuotoja.

6) Reposaaressa saaristosatamaan mahdollisesti vedettävä rautatie ei vaikuta yleisemasemakaavan muuhun elimistöön ja voidaan myöhemmin siis ratkaista erilaisilla tästä asemakaavatyöstä riippumattomilla tavoilla.

b) Maantieliikenne.

Kokous toteaa, että asemakaava-alueella tärkeimmän liikenneväylän muodostaa yhteys Kokemäki — Pori — Mäntyluoto. Tämä on katsottava oikeaksi sekä yleismaantieteelliseltä kannalta, jolloin tämä yhteys muodostaa osan Helsinki — Porin pääliikenteestä, että rajoitetummalta paikalliselta kannalta katsoen, jolloin tämä yhteys muodostuu nyt kysymyksessä olevan taloudellisen alueen pääväyläksi.

Porin ja Porin maalaiskunnan kannalta on katsottava oikeaksi, että tämä yhteys asemakaavaan merkitään täydellisenä raskaana pikatienä ja että asutus sen lähettyvillä muodostetaan tämän mukaisesti.

Toinen tieyhteys, jolle myös on varattava kehitysmahdollisuudet pikatieksi, on Pori — Tampere.

Hyvin tärkeinä väylinä on myös pidettävä yhteyttä Porista pohjoiseen Noormarkun kautta, jota vastoin Pori — Rauma muodostuisi pikatieksi ainoastaan Porin lähialueella ollen kuitenkin sekä viidentenä Poriin tulevana pääväylänä katsottava tulevaisuudessa korkean luokan tieksi.

Kokous hyväksyy sen luonnoksessa esitetyn periaatteen, että kaikkien näitten pikaväylien risteyskohdaksi muodostuu rautatieaseman lähialue, jolloin kaikki kolme suurta liikennemuotoa, rautatie, maantie ja lentokenttä tulevat sopivaan yhteyteen keskenään ja muodostavat Porin kaupungin asemakaava-alueen sisällä selväpiirteisen pääliikennekeskuksen.

Tästä keskuksesta vedetään Porin — Mäntyluodon maantieyhteys korkeimman luokan pikatienä kauttaaltaan rautatien eteläpuolitse.

Pori — Kokemäki-yhteys vedetään niinkään korkeimman luokan pikatienä edellisen jatkona rautatien eteläpuolitse, Porin kohdalla sillä tavalla kuin se aikaisemmin jo on kaupungin taholta suunniteltu.

Pori — Tampere-yhteys vedetään edellämainitusta liikennekeskuksesta suoraan itään, jolloin uusi silta on rakennettava kuparitehtaan lähettyville. Tämä väylä yhdistyy Ulvilassa Kullalle menevään tiehen ja merkitään asemakaavaan myös korkeimman luokan pikatienä.

Porista pohjoiseen menevä väylä vedetään Siltapuistosta suoraan yli peltojen koilliseen yhtyäkseen alkuperäiseen Noormarkun tiehen Viikerin alueella. Viikerin aukealla siitä vedetään haaratie Harjakankaalle ja sen kautta siis Lassilaan.

Liikennekeskuksesta vedetään oikaisutie Luvian—Rauman nykyiselle tielle yhtyäkseen tähän Tuorsniemen kohdalla. Tätä Porista Raumalle menevää rannikkoväylää ei merkitä regionikaavaan varsinaisena pikatienä, koska osan tästä liikenteestä kantaa Pori—Nakkila—Rauma-yhteys, jota tietä välimatka Raumalle on suunnilleen sama ja jossa liikenne edullisesti joutuu laakson pääpikaväylää käyttämään Nakkilaan saakka.

Reposaarella ja Porin pohjoispuolella olevia yhdyskuntia varten vedetään Siltapuiston pohjoispuolelta haaratie Toukariin, joka lisäksi yhdistetään vanhaan Tampereen tiehen.

Nämä pääväylät muodostavat Porin varsinaisen tieläverkoston — vaatimattommat tiet joutuvat pienempien järjestelyiden alaisiksi niin, että ne yhdessä pääteiden kanssa muodostavat hankauksettoman verkoston Porin ympäristöpiirille.

Neuvottelukunnat katsovat oikeaksi sen jo ensiluonnoksissa esitetyn periaatteen, että nyt olevia asutuksia ei oikaisujen kautta yritetä muodostaa pikateiksi, vaan että pikateitä varten avataan uudet linjat niille sopiviin kohtiin, nykyisten teitten näin ollen jäädessä asutusteiksi ja yhdyskuntien pääkaduiksi. Suunnittelutyön aikana on käynyt ilmeiseksi, että tällä tavalla olevaa asutusta ja kulttuuria ei hävitetä, samalla kun myös kulkuväylät näin saavat oikeamman ja luonteensa mukaisemman ratkaisun. Kokous edellyttää, että tämän periaatteen kautta päästään hankausvapaaan liikennetekniikan ja asutuksen kehitykseen.

Neuvottelukunnat katsovat, että yllämainitut päätet Porin osuudelta on suunniteltava niin, ettei asutusta niiden varrelle saa syntyä ja että asutuksen ja pikateitten toisilleen aiheuttama häiriö poistetaan ja tiet tämän tähden varustetaan sopivilla suoja- ja sulkuväyhykkeillä.

Liikennekeskus Porissa aiheuttaa järjestelynsä kautta sen, että ainoastaan yksi, nimittäin pohjoiseen menevä liikenne, on hajoitettava nykyisille kaupungin kaduille lävistäessään Porin. Tästä johtuu, ettei katsota välttämättömäksi rakentaa erikoisia Porin kaupunkia ohittavia väyliä lukuunottamatta niitä kauempana kulkevia ja luonnollisia pohjois-etelä-suuntaisia teitä, jotka ylittävät Kokemäenjoen Ulvilassa ja Nakkilassa.

SATAMAKYSYMUKSET.

Porin kaupungin satamat ovat viime aikoina saaneet määrätietoisen kehitys suunnan. Sekä Mäntyluoto että sen ulkopuolella oleva saaristosatamapaikat samoin kuin jokisatamakin merkitään aluesuunnitelma nykyisille paikoilleen huomioonottaen näihin tehdyt laajennussuunnitelmat. Porin satamaoloissa ei ole sellaisia kysymyksiä, että muutokset esim. niiden yksityiskohdissa, vaikuttaisivat aluekaavan kokonaisuusjärjestelmään, niinpä Reposaarenkin satamaliikenne, vaikkapa sinne järjestettäisiin rautatie joko Mäntyluodosta tai Noormarkusta, on ratkaistavissa siten, että tämä liikenne

aina voidaan vetää alueitten läpi, joissa se ei joudu ristiriitaan muiden liikennekysymysten kanssa.

Mäntyluodon sataman tarpeita varten varsinkin sen laajennuttua on järjestettävä asuntoalueita.

ASUTUS JA ASEMAKAAVAT.

Aluekaavassa huomioitu Porin kaupungin laajentuminen katsotaan oikeaksi merkitä aluekaavaan siten, että Porin kaupunki ja sen asemakaavateknillinen vaikutusalue merkitään yhtenäisenä, kuitenkin niin, että pääasiallisimmat asuntoalueet ja niiden välille jäävät luonnontilassa olevat tai suoranaisiksi puistoalueiksi määrättyt suojakaistat pääpiirteissään ilmenevät kartassa.

Porin pohjoispuolella oleva suoraviivainen maastonnousu suunnilleen linjalla Fatipori—Hyvelä—Lyttylä, joka itsestään on muodostunut huoltamattoman omakoti- ja mäkitupa-asutuksen huomattavaksi kanta-alueeksi, katsotaan sopivaksi alueeksi, jossa kaupungista kauempana oleva järjestetty omakotiasutus voidaan saada aikaan. Tällä linjalla olevat, jo valmiit asuntotiheytemät edellyttävät kurinpidollisista syistä paikallisia pienyhteiskuntien asemakaavoja. Ne merkitään alueiksi, joille asemakaavojen tultua voimaan järjestetty rakentaminen edelleen voi jatkua.

Porin ja Mäntyluodon välille on osittain siitä syystä, että täällä on jo asuntotiheytemiä, kuten esim. Pihlava, merkittävä nämä tiheytemät asemakaava-alueen välille jäävine metsä- ja viljelysalueineen, joilla viimeksimainituilla asutus sallitaan ainoastaan tiheydellä 1 perhe ½ hehtaaria kohden. Mäntyluodon sataman laajentamisen seurauksena muodostetaan kokonaan uusi asemakaavoitettu alue Kaanaan pysäkin vaiheille.

Samoin on katsottava, että Porin etelä-, kaakkois- ja itäpuolella on alueita, jotka kuuluvat Porin asemakaavateknilliseen vaikutuspiiriin. M.m. tällä suunnalla olevan teollisuuden aiheuttamana on tännekin merkitävä asemakaavoitettuja alueita omakotialueitten taan.

TEOLLISUUS.

Paitsi nykyisiä Porin kaupungin teollisuusalueita merkitään aluekaavaan teollisuusalueita Mäntyluotoon ja Pihlavaan. Tässä suhteessa neuvottelukunta hyväksyy sen aikaisemmissa neuvotteluissa esitetyn ja nyt luonnoksiin merkityn periaatteen, että teollisuusalueet suojakaistojen järjestelmällisesti katkaisemana sarjana sijoitetaan radan pohjoispuolelle alueelle Pihlava—Mäntyluodon satama sekä Pihlavan ja Kylän saaren väliin ja tälle teollisuusalueelle ja satamalle kuuluva asutus yhdensuuntaisesti teollisuusalueen kanssa niemen kuivaan keskimääräisen radan eteläpuolelle. Kolmantena jäsenenä tätä Mäntyluodon periaateellista jakojärjestelmää täydentävät laajat vapaa-aika ja urheilualueet pitkin niemen etelä sivua (Yteirin sannot ja niihin rajoittuva metsäalue niemellä olevia pikku järviä myöten).

KOKEMÄKI.

Kokemäen paikallisessa neuvottelukunnassa hyväksytty lopullinen selostus paikalla käydyistä neuvotteluista.

Tuloksina neuvotteluista ovat seuraavat näkökohdat ja yleismääritelvät varteenotettava kaavoitustyössä ja sen viimeistelyssä:

1. RAUTATIEKYSYMYKSET.

Vireillä olevista rautatiesuunnitelmista katsotaan Lahden — Hämeenlinnan — Peipohjan rata ja sen välttämättömyys rautatiepoliittisesti siksi vakiintuneeksi, että ainakin sen summittainen suunta on merkittävä aluesuunnitelmaan. Tällöin puoltavat paikalliset edut ja ympärillä oleva maasto radan liitännäiskohdaksi Risteen ja Kokemäen välistä rataosaa. Kokemäen ja Peipohjan asemat ovat niin lähellä toisiaan, että ne tällöin on yhdistettävä ainakin kaksoisraiteella. Tämä rata-suunnitelma aiheuttaa kuitenkin sen, että suunnitelmassa välttämättömästi on otettava huomioon koko ratajakson Kokemäki — Mäntyluoto varustaminen kaksoisraiteiseksi, josta näin ollen seuraa, **että asemaväli Kokemäki — Peipohja tulee muodostamaan yhden yhtäjaksoisen ratapihan.** Asutus on niin ollen järjestettävä siten, ettei se tulevaisuudessa estä useamminkin raidevälin sijoittamista Kokemäen — Peipohjan välille.

2. TIEKYSYMYKSET.

Jokilaakson yleinen tiepoliittinen pääkysymys, raskaan kaksisuuntaisen pikatien asteettainen aikaansaanti pitkin koko joen eteläistä sivua katsotaan oikeaksi Kokemäen paikallisten etujen kannalta. Sen toteuttaminen siten, että vanha tie ja sen uudet suoristukset myöhäisemmissä vaiheissa muuttuvat paikallisliikenne- ja asuntoteiksi varsinaisen pikatien jaksottain kehityksessä rautatielinjan varteen, katsotaan oikeaksi menettelmäksi myös Kokemäen kannalta. Kokemäki joutuu näin ollen muodostamaan a) tämän varsinaisen pikatien pääteaseman, b) edellisen ja pohjois-etelä-suuntaisen tien risteyksen, siten, että eteläisen suunnan muodostava uusi Lauttakylään avattava tie saa risteyksensä Kokemäellä ja liittyy siinä pikatiehen.

Tämän raskaan kaksisuuntaisen pikatien vaihtoehtoinen sijoitus joko etelä- tai pohjoispuolelle rataa ei vielä ole täysin selvä. On olemassa syitä kummankin vaihtoehdon puolesta. Toistaiseksi on neuvotteluissa todettu, että pikatien sijoittaminen radan molemmille puolille on mahdollinen. Neuvottelukunta on kuitenkin sitä mieltä, että vasta teknillinen tutkimus voi ratkaista lopullisesti asian.

Joen pohjoispuolinen rantatie kehitetään pohjoisrannan pääkaduksi, mutta ei varsinaiseksi pikatieksi.

Edellisen mukaisesti etelärannan nykyinen tie kehitettynä puolinopealle asteelle halkaisee Tulkkilan keskuksen nykyisen tien ja rautatien välissä puolinopeana läpäisytienä paikallisen asemakaavan mukaisesti. Toistaiseksi raskaan pikatien pääteasema suunnitelmassa muodostuisi rautatien eteläpuolelle. Etelä-pohjoista tietä suuntaa ei kehitetä ohittavaksi väyläksi, vaan jää se kulkemaan Tulkkilan läpi nykyistä siltakohtaa tulevaisuudessaakin hyväksi käyttäen.

Eteläpohjoisella tielinjalla merkitään aluekaavaan samanlaiset kehitysvaiheet kuin muissakin pääteissä. Se

on: tien suoristukset tehdään niin, että vanha tie jää asuntotieksi ja suoristuskohdat näitä asuntoalueita ohittaviksi teiksi.

3. TUOTANTOELÄMÄN JÄRJESTELY.

a) Maanviljelys.

Ollen vauras maanviljelysalue ei kaavoitustyön yhteydessä edellytetä mitään erikoisia maanviljelysteknillisiä operatioita, mutta kylläkin parhaiten maanviljelysalueitten suojelemista siten, että teollisuus- ja tiheät asuntoalueet sijoitetaan niin, ettei niistä alueellisesti muodostu häiriöntekijää maanviljelykselle. Missä pienviljelystilat pyrkivät puolitiheän asutuksen muodostamiseen, sijoitetaan ne niin, etteivät raskas pikatie ja puolinopea etelä-pohjoislinja siitä häiriinny.

b) Teollisuus.

Varsinaisesti kaksi teollisuuden sijoitusalueita on katsottu Kokemäen paikallisintressien kannalta sopiviksi. Raskaampi teollisuus olisi sijoitettava Kolsin voimalaitoksen eteläpuolelle pitkin joen mutkan itärantaa pistoraitteen varteen. Toinen kevyempää teollisuutta varten Kokemäen aseman läheisyyteen. Teollisuuskeskittymä voidaan sijoittaa myös Peipohjaan.

4. ASUNTORYHMITYKSET.

Voimakkain asuntotiheytymä Kokemäellä on Tulkki, joka samalla muodostaa seudun paikallisen hallinnollisen ja kaupallisen keskuksen. Sen alue on jo asemakaavoituksen alaisena. Asemakaavoitettu, joskaan ei vielä virallisesti hyväksytty alue on katsottu siinä mielessä alueellisesti riittäväksi, ettei asemakaava-alueen perifeerinen (siis pitkin sen rajoja yhtäaikaisesti) tapahtuva laajeneminen ole enää suotava. Sensijaan on tästä asemakaavallisesta keskuksesta kehitettävä laajentumia tähtimäisesti siten, että varsinaiset, keskuksen välittömästi liittyvät maanviljelysalueet muodostavat tähtisakarain välillä syviä suojavyöhykkeitä. Idän suunnalla on erillinen asuntoalue ajateltavissa Kolsin teollisuusalueita palvelemaan. Tämän lisäksi muodostuu asuntoalueitten ryhmityksiä Peipohjan ja Risteen ympäristölle. Katsotaan oikeaksi, että nämä uudet kehitysvaiheissaan olevat asuntoalueet järjestetään siten, että ne sopivissa kohdin ovat suojavyöhykkeiden (metsän ja maanviljelyksen) katkaisemia. Katsotaan oikeaksi, että nämä asuntoalueet kehittyvät pääperiaatteessa siten, että niiden runkona käytetään nykyisiä teitä, mutta että nämä tiet asuntoalueitten kohdalla saatetaan paikallisiksi asuntoteiksi ja pikaliikenne siis kaikkialla ohjataan asuntoalueitten ohi.

Katsotaan sopivaksi, että aluetyössä erikoisesti määritellään ja rajoitetaan ne alueet, jotka heti saatetaan yksityiskohtaisen paikallisen asemakaavoituksen alaisiksi sekä että muihin asuntoalueisiin nähden aluekaavassa määrätään korkein mahdollinen asuntotiheys, jota ei saa ylittää ennenkuin ne vuorostaan asemakaavoitetaan.

5. URHEILU-, VAPAA-AIKA- JA RETKEILY-ALUEET.

Alueen keskusurheilukentäksi jää Tulkkilan asema-kaava-alueelle nyt jo merkitty kenttä. Sopivissa kohden varataan joen varresta yleisiä puistoteitä, joita ei

asutus saa katkaista. Suuremmat lomanviettoalueet retkeilykeskusten luontoisina merkitään Pitkäjärven pohjoispäähän ja Kolsin voimalaitoksen pohjoispuolelle sekä muutamiin muihin kohtiin joen varrella ja joen muodostamiin saariin.

HARJAVALTA.

Harjavallan paikallisessa neuvottelukunnassa hyväksytty lopullinen selostus paikalla käydyistä neuvotteluista.

Neuvotteluissa aluesuunnittelun paikallisista kysymyksistä Harjavallan alueella on todettu seuraavaa:

1. RAUTATIEKYSYMYKSET.

Harjavallan osalta ei ole vireillä mitään uusia rautatiekysymyksiä.

2. TIEKYSYMYKSET.

Harjavallan alueella ei ole sellaisia ehdottomia teki-joitä, jotka määräisivät kummalle puolelle rataa pikatie olisi sijoitettava, paitsi asutustiheys, joka joutuisi kärsimään jos tie tulisi joen ja radan väliin. Neuvottelukunta katsoi yksimielisesti, että tie rautatien eteläpuolella on Harjavallalle toista vaihtoehtoa edullisempi.

Varsinainen risteystie Harjavallan kohdalla on Euran — Hiirijärven tie. Hiirijärven tie tulee ottamaan Rauman liikenteen, Rauma — Loppi — Eura. Tulevaisuudessa tulisi mahdollisesti kysymykseen toinen silta joen pohjoispuolen tarpeita varten, mikä ajatus on todettu Kokemäen kannalta.

Harjavallan taholta ei kokous ole katsonut olevan uutta siltatarvetta.

3. TEOLLISUUS- JA TUOTANTOELÄMÄ.

Teollisuudelle on Harjavallan kunnan puolesta ajateltu Harjavallan Voima-aseman, rautatien ja joen välinen alue. Lisäksi tulisi teollisuusaluetta Näyhälän kankaalle.

4. ASINTOKYSYMYKSET.

Laajeneva asutus tulisi kehittämään vanhan tien varteen. Kaupalliset keskuksat taas ovat kirkonkylässä ja Merstolassa.

4. URHEILU-, VAPAA-AIKA JA RETKEILY-ALUEET.

Urheilu-, vapaa-aika- ja retkeilyalueeksi on katsottu sopivaksi joen mutka kokonaisuudessaan, vaikka siellä onkin entisestään muutamia huviloita.

Suojelukunnalle on ostettu urheilukenttä aseman läheisyydestä. Toinen urheilukenttä on vuokralla.

NAKKILA.

Nakkilan paikallisessa neuvottelukunnassa hyväksytty lopullinen selostus paikalla käydyistä neuvotteluista.

Tuloksena neuvotteluista hyväksyttiin seuraavat näkökohdat ja yleismääritelmät varteenotettaviksi kaavoitustyön viimeistelyssä:

1. RAUTATIEKYSYMYKSET.

On todettu, ettei Nakkilan keskuksen eikä pitäjän laitaosienkaan osalta ole tällä hetkellä olemassa mitään uuden rautatielinjan suunnittelun eikä myöskään paikallisia toivomuksia uusien, vain paikkakuntaa itseään palvelevien ratalinjojen aikaan saamiseksi.

Rataosan Kokemäki — Mäntyluoto rakentamiseksi tulevaisuudessa kaksiraiteiseksi ei Nakkilan paikallisintressien kannalta ole mitään vastaväitteitä.

Teollisuutta varten tarvittavat mahdolliset pistoraiteet voidaan ratkaista niiden kysymysten yhteydessä, joiden mukaisesti Nakkilasta varataan teollisuudelle alueita.

2. TIEKYSYMYKSET.

Nakkila muodostaa selvän itä-länsi ja etelä-pohjoinen tielinjojen risteyskohdan. Tässä suhteessa Nakkila koko kaavoitusalueella muodostaa joen keskijuoksun tärkeimmän ylimenopaikan ja maanteitten risteyskohdan.

Joen eteläpuolinen valtatie on Nakkilan paikallisten etujen kannalta katsoen muodostettava jokilaakson varsinaiseksi pikatieksi. Tältä kannalta katsoen n.s. raskaan kaksisuuntaisen pikatien rakentaminen tulevaisuudessa on toivottavaa. Nakkilan kohdalta se parhaiten täysinopealle asteelle kehitettynä sopeutuu rautatien rinnakkaislinjaksi, jolla tavalla ratkaistuna se vähiten häiritsee maanviljelystä, kulkien miltei suoraan viivaisesti Nakkilan pappilan eteläpuolitse. Sen risteyskohta Rauma — Tampere-tien kanssa olisi sijoitettava nykyisen Nakkilan aseman eteläpuolelle, Villi-

län kartanon alueelle. Täten jäisi Nakkilan laajennettu keskus raskaan pikatien ja Rauma — Tampere-tien haarakkaan. Molemmat tielinjat kulkisivat Nakkilan keskuksen kautta.

Päätien yksityiskohtaisessa tutkimuksessa olisi koetettava saada se nykyistään vähemmän viljelyksiä häiritseväksi.

Raskaan pikatien valmistuttua rautatien varteen ja Rauma — Tampere-tien linjan oikaisu suunnilleen linjalle Seppälän talo Villilän etelälaita ja silta, jättävät Nakkilan nykyisen tieverkoston paikallisiksi yhdyskunnan sisäistä liikennettä palveleviksi asunto- ja liikenne-teiksi.

Nykyistä siltaa on pidettävä oikeana ylityskohtana edellyttäen, että ylimenokohdalta uusi tie johdetaan Leinebergin alueelle, jolloin Rauma — Tampere-liikenne Nakkilan alueen kohdalta on saanut tyydyttävän ratkaisunsa.

Sekä raskas pikatie rautatien eteläpuolella että Rauma — Tampere-linja näin suoristettuna edellyttävät aluesuunnitelman taholta järjestelmää, joka estää asuntojen häiritsevää vaikutusta teihin. Niiden varteen ei asuntoja pitäisi rakentaa, vaan on asuntojen oltava näihin teihin liittyvien erikoisten asuntoteitten varsilla.

Raumalle menevä tie katsottiin edullisemmaksi vetää Leistilän ja Tattaran kylien välistä rajaa pitkin.

Joen pohjoispuolinen tie on katsottava yleissuunnaltaan erinomaisen tyydyttäväksi paitsi Anolan pohjoispuolella, jossa tieoikaisun kautta voidaan tehdä sellainen operatio, että nykyinen tie jää asutustieksi ja uusi oikaisu nopeaksi asuntojen häiritsemättömäksi tieksi. Muussakin suhteessa on katsottava oikeaksi, että joen pohjoispuolinen tie tulevaisuudessa suunnitellaan puolinopeaksi valtatieksi.

Leistilänjärven ympärille on sen tarjoamien erikoisten asutusmahdollisuuksien takia välttämätöntä järjestää pätevät tielinjat, yksi Järvilammesta Leistilän kylään ja toinen n.s. Tervasmäen kautta Moisio kylään.

3. TUOTANTOELÄMÄN JÄRJESTELY.

a) Maanviljelys.

Nakkilan kunnan alueella on todettava erikoisena tapauksena mahdollisuus järjestää poikkeuksellinen ja suuripiirteinen maanviljelysteknillinen järjestelmä. Tämä voi tapahtua Leistilänjärven alueella, joka järvi nyt jo tapahtuvien kuivaustöiden kautta tarjoaa mahdollisuuden harvinaiseen ja suuripiirteiseen maanviljelysteknilliseen järjestelyyn.

Neuvotteluissa on Leistilänjärven maanviljelyspoliittinen kysymys katsottu niin tärkeäksi, että sen kehittämistä ja oikeaa ratkaisua varten nyt jo aluekaavaan merkitään summittaisesti järvelle asutusalueet.

Alustavasti todettakoon tässä, että neuvottelujen kuudessa on esitetty sellainen käsitys, että Leistilänjärven

alue ollen varsinaisesti pienviljelykseen sopimaton, mutta sensijaan suoranainen ihannealue suuremmalle maanviljelykselle, voitaisiin kenties järjestää maanviljelysteknilliseksi kokonaisuudeksi, jossa sekä paikkakunnan pientilojen lisäämistä että alueen erikoisominaisuus saisivat yhdistyneen, olosuhteisiin sopivan ratkaisunsa. Tässä tapauksessa olisi esim. osuustoiminnallisen, maanviljelysteknillisen yhdistelmän järjestäminen alueelle mahdollinen.

Suunnitelman tekijän puolelta on tässä huomautettu, että tällainen oloissamme tavattoman harvinainen tapaus mitä suurimmassa määrin, oikein ratkaistuna, voi edistää paikkakunnalla myös sen teollisuuden kehittämistä, koska juuri tällainen tapaus on omiaan luomaan tasapainoa teollisuuden ja maanviljelyksen kesken ja sitä tietä siis luo Nakkilalle erikoisia mahdollisuuksia.

Muilta osilta ei Nakkilan alueella katsota olevan syytä suorittaa erikoisia toimenpiteitä maanviljelykseen nähden, vaan jätetään ne kaavoituksessa maanviljelys-alueiksi normaalin kehityskulun varaan.

b) Teollisuus.

Keskuksen asutusalueelle ei merkitä erillistä teollisuusaluetta vaan edellytetään teollisuuden sijoitus tässä asemakaavan sisäiseksi kysymykseksi.

Pääalueeksi suurempaa teollisuutta varten hyväksyttiin luonnos, jossa tämä oli sijoitettu Harjavallan rajan varteen.

4. ASUNTORYHMITYKSET.

Sen yleisen luonteen mukaisesti, joka tiekysymyksiin nähden on havaittavissa Kokemäenjoen laaksossa, olisi asuntoryhmitykset yleensä kehitettävä nykyisten teitten varsille. Pikateiden synnyttyä tieoikaisujen kautta tämä asutus niinollen jää suojattuun asemaan raskaan liikenteen sitä häiritsemättä ja ilman, että se puolestaan häiritsee liikennettä. Asuntotiheytyvät joutuisivat niin ollen tähtimäisesti kasvamaan Nakkilan keskuksesta ulospäin.

Nakkilan keskus voidaan edellämaituista tiepoliittisista syistä helposti laajentaa ja kehittää asuntotiheytymäksi, jolloin kirkollinen ja hallinnollinen keskus tulisi suunnilleen nykyisen kirkon ympärillä, varsinaisen liikennekeskus sen eteläpuolella Villilän alueella ja asuntoalueita näitten ympäristöön.

Oman asuntoteknillisen järjestelmänsä vaativat suunnitelmat Leistilänjärven nähden.

Asemakaavoitetun alueen rajat hyväksyttiin.

6. URHEILU-, VAPAA-AIKA- JA RETKEILY-ALUEET.

Varsinainen Nakkilan keskustaa palveleva laajempi virkistys- ja urheilupuisto olisi sijoitettava joen etelärannalle nykyisestä sillasta Porin suuntaan.

NOORMARKKU.

Noormarkun paikallisessa neuvottelukunnassa hyväksytty lopullinen selostus paikalla käydyistä neuvotteluista.

1. RAUTATIEKYSYMYKSET.

Noormarkun kohdalla ei ole varsinaisia vireillä olevia uusia rautatiesuunnitelmia, jotka vaikuttaisivat

kaavoitustyön luonteeseen, joskin Suomen tuleva rannikkorautatie jatkuessaan pohjoiseen Porista, saattaa joutua haarautumaan Noormarkun ratapihalta rannikon suuntaan. Tämä koskisi kuitenkin vain kaavoitus-

alueen pohjoisinta raja-alueetta eikä niin ollen suoraan vaikuta suunnitelmaan.

Porin satamasuunnitelmista johtuen on julkisuudessakin mainittu mahdollisuus saaristosataman (Repossaari ja Tahkoluoto) yhdistämiseksi maan rautatieverkostoon Noormarkun asemalla. Siitä huolimatta, ettei tällaista suunnitelmaa millään tavalla ole kityetty, katsoo neuvottelukunta sopivaksi, että aluekaavaan merkitään erikoinen vyöhyke, joka näyttää tämän radan mahdollisen tulevan suunnan. Koska asia ei suoranaisesti koske Noormarkun etuja, katsoo neuvottelukunta, että tämä ratavyöhyke merkitään karttaan Porin kaupungin edullisimmaksi katsoman suunnan mukaisesti.

Noormarkun keskuksen teollisuusalueutta varten vedetään sen tarpeisiin sopiva pistoraide Noormarkun ratapihalta.

2. TIEKYSYMYKSET.

Pääkomitean lausuman käsityksen mukaisesti katsoo neuvottelukuntakin, että Porista pohjoiseen Noormarkun kautta kulkeva tie käsitellään sellaisena tieyhteytenä, joka rannikkotienä kuuluu valtakunnan ensitärkeään tierunkoon. Tämän tien kohdalta siis aluekaavaan tehtävät suunnitelmat on tehtävä pikaliikennettä silmällä pitäen.

Neuvottelukunta katsoo oikeaksi, että yhteys Pori—Noormarkku suoritetaan Porin Siltapuistokadusta suoraan Viikerin aukealle. Siitä pohjoiseen tehdään yleisiä liikenneteknillisiä suoristuksia. Noormarkun keskuksen kautta kulkiessaan tie jätetään irralliseksi asutuksesta nykyisen suuntansa mukaisesti. Alueella Noor-

markun kirkko — Noormarkun kylä tielle annetaan kokonaan uusi kyläasutusta ohittava suunta. Tällöin se kulkee kirkon pohjoispuolitse seuraten senjälkeen kyläasutuksen pohjoista reunaa.

Tieyhteys Noormarkku — Kullaa — Kokemäki katsotaan tärkeäksi, suoritetaan sen mukaisesti, mutta ei asutusta ohittavana pikaliikenteen tienä.

Viikerin aukealta suunnitellaan yhdystie Harjakan-kaaseen Lassilan liikenteen helpottamiseksi.

Lassilan alueella (Inhottujärven ympäristöalueet) täydennetään yhdistämällä nyt vaillinaista tieyhteyttä luomalla yhteydet Lassila — Riutta — Pomarkku sekä samoin yhdistämällä tiepäätteet Sauvakoskella (Kivirantaan päättyvä syynitie liitetään Hohkamaan tiehen). Samoin suoritetaan yhdistelmä Lassila — Tuunajärvi.

Söörmarkun suunnalla katsottiin suoritus Noormarkun — Söörmarkun ja Hyvelän välillä ja uusi tieyhteys Söörmarkku — Kahaluoto välttämättömäksi.

3. ASUTUSALUEET.

Asutusalueisiin nähden katsottiin oikeaksi luonnoksessa käytetty yleismenettelytapa, jossa nykyiset tiet pääasiassa jätetään asuntoteiksi ja nopeampi liikenne vedetään niiden ohii.

Kokous määräsi Noormarkun keskukselle sen asema-kaavalliset rajat ja katsoi, että se olisi kaavoitukseen merkittävä asemakaavoitettavana tulevana alueena. Muita asemakaavoitettavia alueita ei Noormarkun kohdalla varsinaisesti ole.

ULVILA.

Ulvilan paikallisessa neuvottelukunnassa hyväksytty lopullinen selostus paikalla käydyistä neuvotteluista.

Neuvotteluissa hyväksyttiin seuraavat näkökohdat ja yleismääritelmät varten otettaviksi kaavoitustyössä ja sen viimeistelystä:

1. RAUTATIEKYSYMYKSET.

On todettu, ettei Ulvilan keskuksen osalta ole viereillä olevia rautatiekysymyksiä, paitsi jo suunniteltu ratapihan siirto. Varsinainen matkustaja-asema jää entiselle paikalleen.

2. TIEKYSYMYKSET.

Ulvilan paikallisetujen kannalta tuntuu oikealta, että jokilaakson eteläpuolelle on saatava pikatie. Se sopisi parhaiten rautatien rinnakkaislinjaksi eikä niin ollen tulisi häiritsemään maanviljelystä, olevia asuntontteja ja teollisuutta. Tien oikea paikka Ulvilan kannalta on radan eteläpuoli. Ulvilan alueella radan eteläpuolella tulee uusi tie varmasti halvemmaksi kuin vanhan tien oikaisu, ja on käytännöllisempi myös siinä suhteessa, että vanha tie jää palvelemaan varsinaisena asuntotienä.

Pikatien kehittyessä pitkin Suomen rannikkoa tulisi tämä linja Poria sivuuttavana tienä kulkemaan Ulvilan

aseman kautta. Tässä suunnitteluvaiheessa olisi toivottavaa, että rautatien ylikäytävän ja maantien siltakysymykset olisi harkittava ja mitoitettava tätä eteläpohjoisen, nopean tienlinjan tarpeita varten.

Kokouksessa on lausuttu toivomus, että Ulvilan kirkolta pohjoiseen menevä tie oikaistaisiin asutuksen siitä kärsimättä.

Kokous katsoi, ettei mitään muita uusia tiekysymyksiä ole syytä ottaa esille tässä vaiheessa, paitsi mitä suunnitteluteknillisesti sellaisia ilmenee.

3. TUOTANTOELÄMÄN JÄRJESTELY.

a) Maanviljelys.

Tuntuu luonnolliselta, että kaavaan merkitään alueet maanviljelyskäyttöön, mutta mitään uutta varsinaista aluejärjestelyä ei tule kysymykseen. Se periaate, että nykyiset tiet jätetään asunto- ja viljelysteiksi ja pikatiet rakennetaan uusia, on viljelyksen kannalta varmasti onnellisin ratkaisu.

b) Teollisuus.

Teollisuudelle on Ulvilan kunnan puolesta ajateltu jättää Uotilan tilasta rautatien ja joen välinen alue. Friitalan tehtaan ympäristöalueesta on jo aikaisemmin

tehty asemakaava, joka on katsottu pääperiaatteessa soveltuvan myös nyt hahmoiteltuun tieverkkoon.

Yksityiseksi teollisuusalueeksi on suunniteltu Ali-Rantalan alue, joka jää uuden ratapihan ja joen väliin ja katsotaan se pääperiaatteessa sopivaksi teollisuusalueeksi.

4. ASUNTORYHMITYKSET.

Harjunpään kylän, Porin kaupungin rajalla olevan asutustiheydymän katsotaan olevan syytä asettaa asemakaavasunnittelun alaiseksi.

Joen itärannalle, Vanhastakylästä Porin kaupungin suunnalle edellytetään kehittyvän uusi asutustiheydymä.

Friitalan koko kylän alue olisi saatava asemakaavoitetuksi, samoin myös Rantalan kylän alueelle toivotaan rakennussuunnitelmaa.

5. KOULUKYSYMYKSET.

Tässä vaiheessa ei Ulvilan kunnan alueella katsota olevan syytä käsitellä uusia koulukysymyksiä johtuen Porin kaupungin läheisyydestä.

6. URHEILU-, VAPAA-AIKA JA RETKEILY-ALUEET.

Saaren kartanon luodon eteläpäässä oleva metsikkö varattaisiin urheilu- ja vapaa-aika-alueeksi. Sen käyttöä urheilu- ja retkeilyalueena puoltaa Porin esikaupungin läheisyys ja sen runsas asutus. Tästä johtuen paikka katsotaan muutenkin edulliseksi luonnonpuisto-alueeksi ja toivotaan, että se tähän tarkoitukseen varattaisiin.

KULLAA.

Kullaan kunta liittyi suunnitelmatyöhön myöhemmässä vaiheessa joten neuvottelut eivät sen kohdalta ole käsittäneet yhtä pitkää ajanjaksoa kuin muissa kunnissa.

Neuvotteluissa on tyydytty suunnitelmaluonnoksen tarkasteluun ja luonnoskartan piirustusteknilliseen hyväksymiseen, jolloin samat pääperiaatteet kuin muissakin kunnissa hyväksyttiin Kullaan maantieliikenteen järjestelyssä.

Kullaan kohdalla muodostaa pääkysymyksen Tam-

pereelle ohjautuvan pikatien suhde paikallisiin oloihin.

Neuvotteluissa hyväksyttiin sen ylimalkainen sijoitustapa sekä pääperiaatteet asutuksen järjestämisestä niin ettei liikenne ja asutus joudu ristiriitaan keskenään.