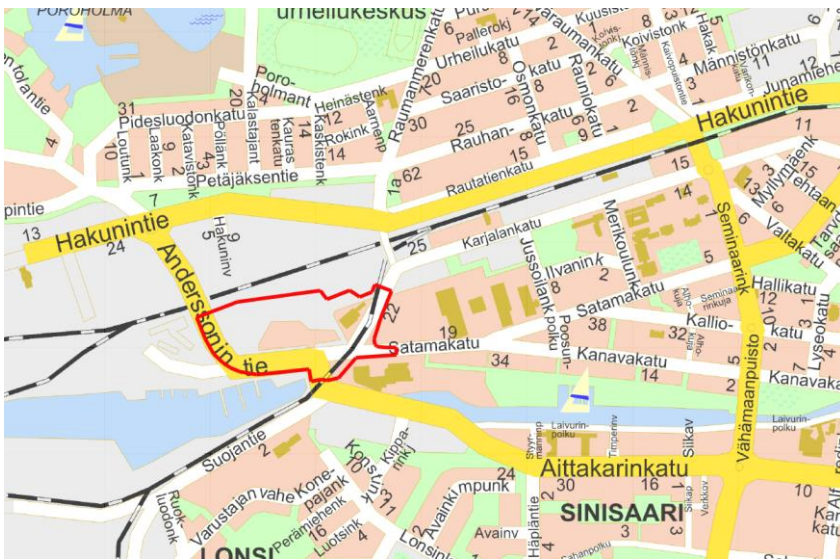


Asemakaavan muutos Anderssonintie**AK 02-319**

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 29.5.2023 päivättyä asemakaavakarttaa.

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on parantaa alueen liikenneturvallisuutta. Alueelle osoitetaan uusi katuyhteys Anderssonintien kautta, jolloin rautatien vartioimaton tasoristeys ja liittymä Karjalankadulta poistuu. Tarkoituksena on osoittaa myös yleiskaavan mukainen raideyhteys sekä arvioida alueen kulttuurihistorialliset arvot.



Kaava-alue on rajattu punaisella viivalla kartalle.

Asemakaavan muutos koskee:

Rauman kaupungin 2. kaupunginosan kortteleita 251, 252 ja 253 sekä suojaviher-, katu- ja puistoaluetta.

Asemakaavan muutoksella muodostuu:

Rauman kaupungin 2. kaupunginosan korttelit 251, 252 ja 253 sekä suojaviher- ja katualuetta.

SITOVA TONTTIJAKO: 684-2-251-3 ...4, 684-2-252-3 ja 684-2-253-2
Tontilla 684-2-251-2 on sitova tonttijako, jota ei tällä kaavalla muuteta.

Kaavan laatija:

Rauman kaupunki Tekninen toimiala / Kaavoitus
Kaavoitusarkkitehti Outi Virola
Kanalinranta 3
26100 Rauma
Puh. 044 793 3672

Vireilletulo: 4.11.2021

Hyväksyminen: Kaupunginvaltuusto

Sisällysluettelo:

1	Lähtökohdat.....	6
1.1.	Selvitys suunnittelualueen oloista	6
1.1.1	Alueen yleiskuvaus.....	6
1.1.2	Luonnonympäristö	6
1.1.3	Historia	7
1.1.4	Rakennettu ympäristö.....	7
1.1.5	Liikenne.....	8
1.1.5	Tulevaisuuden ratayhteys.....	9
2	Lähtötiedot ja selvitykset.....	11
2.1	Pohjakartta	11
2.2	Maanomistus.....	11
2.3	Tonttijako.....	11
2.4	Selvitykset	11
2.4.1	Luontoselvitys.....	11
2.4.2	Rakennusinventointi	12
2.4.3	Maaperän haitta-aineselvitykset	14
2.4.4	Meluselvitys.....	16
2.4.5	Tärinä ja runkomeluselvitys	17
3	Suunnittelutilanne	18
3.1	Maakuntakaava	18
3.2	Yleiskaavat.....	21
3.3	Asemakaavat.....	23
3.3	Rakennusjärjestys	25
4.	Asemakaavan muutoksen tavoitteet ja vaihtoehtoiset ratkaisut.....	26
4.1	Asemakaavamuutoksen tavoitteet	26
4.2	Tavoitteiden suhde ylemmän asteen kaavoihin	26
4.3	Vaihtoehtoiset liikenneratkaisut	26
5.	Asemakaavan suunnittelun vaiheet.....	30
5.1	Asemakaavan suunnittelun tarve.....	30
5.2	Suunnittelun vaiheet	30
5.2.1	Aloitutus	30
5.2.2	Asemakaavaluonnos	30
5.2.3	Asemakaavaehdotus	31
5.2.4	Osallistuminen, vuorovaikutusmenettely ja viranomaisyhteistyö	31
6	Asemakaavan kuvaus.....	33
6.1	Kaavan rakenne	33
6.2	Korttelialueet ja mitoitus.....	33
6.3	Suhde maakunta- ja yleiskaavaan	34
6.4	Kaavamerkinnot ja määräykset.....	35
6.5	Nimistö	37
7	Kaavan vaikutukset.....	38
7.1	Yhteenvetotaulukko vaikutuksista.....	39
8	Tulkintaohjeet	41
9	Asemakaavan toteutus	42

Liiteasiakirjat:

1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
2. Tilastolomake
3. Luonnosvaiheen lausunnot, yhteenveto mielipiteestä ja lausunnoista sekä vastineet
4. Ehdotusvaiheen lausunnot, yhteenveto ja vastineet
5. Havainnekuva
6. Poistuva asemakaava
7. Asemakaavakartta

Selvitykset ja muu kaavamuutokseen liittyvä materiaali:

1. Rauman Anderssonintien luontoselvitys, Ahlman, S. 2018, Ahlman Group Oy
2. Rauman Sillapielen toimintakeskuksen korttelien 251 ja 252 rakennusinventointi, Olli Joukio 2018, Satakunnan Museo.
3. Maaperän haitta-ainetutkimus, Anderssonintie Rauma, 2019 Ramboll Finland Oy
4. Maaperän haitta-ainetutkimus, Anderssonintien jatkotutkimukset, 2021 Ramboll Finland Oy
5. Järviluodon ratayhteys, linjausvaihtoehto 5 tilanvaraustarkastelu 2018, VR Track suunnittelu Länsi-Suomi
6. Anderssonintien asemakaava-alueen katutilatarkastelut, 2018 Ramboll Finland Oy
7. Meluselvitys Anderssonintien asemakaavan muutos, 2023, Ramboll Finland Oy
8. Anderssonintie, Rauma Selvitys liikenteen aiheuttamista tärinä- ja runkomeluvaikutuksista, 2023 Ramboll Finland Oy

Tiivistelmä

Kaava-alueen sijainti

Kaavamuutosalue sijaitsee Rauman ratapihan eteläpuolella, Anderssonintien ja Karjalankadun rajaamalla alueella.

Asemakaavan tavoitteet

Kaavamuutoksen tavoitteena on parantaa alueen liikenneturvallisuutta. Alueelle osoitetaan uusi katuyhteys Anderssonintien kautta, jolloin rautatien vartioimaton tasoristeys ja liittymä Karjalankadulle poistuu. Tarkoituksena on osoittaa myös yleiskaavan mukainen raideyhteys sekä arvioida alueen kulttuurihistorialliset arvot.

Kaavaprosessin vaiheet

Kaavoitusjaosto teki päätöksen asemakaavamuutoksen aloittamisesta 23.1.2018 hyväksyessään Kaavoitusohjelman 2018 (4§).

Asemakaavamuutosta koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma hyväksyttiin 4.11.2021 ja se lähetettiin alueen maanomistajille ja naapureille sekä eri viranomaisille.

Asemakaavan muutosluonnos (AK 02-319) sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelma olivat nähtävillä 24.3. – 28.4.2022. Luonnoksesta saatiin yksi mielipide. Kaavaluonnoksesta pyydettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyt lausunnot ja kommentit.

Asemakaavan muutosehdotus (AK 02-319) oli nähtävillä 24.3. – 26.4.2023. Asemakaavamuutoksesta saatiin nähtävilläoloaikana X muistutusta. Kaavaehdotuksesta pyydettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyt lausunnot ja kommentit.

Asemakaavamuutos

Kaavamuutoksessa Varvinmäen rinteille on osoitettu alueita nykyisille toiminnolle: sosiaalitoimelle, teollisuuteen sekä kuntokeskukselle majoitustoimintoihin.

Kaavassa osoitetaan kulku suunnittelualueen itäosaan uuden Anderssonintieltä lähtevän katulinjauksen kautta. Samalla poistuu liittymämahdollisuus Karjalankadulle, jolloin myös vaarallinen rautatien tasoristeys poistuu käytöstä.

Yleiskaavan mukaiselle raideyhteydelle on osoitettu ohjeellinen ratavaraus suojaviheralueen poikki ratapihalle; ratavarauksen toteuttaminen edellyttää uutta asemakaavamuutosta.

Asemakaavan toteuttaminen

Asemakaavamuutoksen toteuttaminen eli alueen liikennejärjestelyt aloitetaan kun kaavamuutos tulee lainvoimaiseksi.

1 Lähtökohdat

1.1. Selvitys suunnittelualueen oloista

1.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee keskustan ja sataman välisellä alueella, Anderssoninsillan kupeessa, noin 2km etäisyydellä ydinkeskustasta. Aluetta rajaa pohjoisessa Rauman ratapiha ja muissa ilmansuunnissa Karjalankatu ja Anderssonintie. Alueen ympäristöön sijoittuu useita oppilaitoksia ja myös kulttuuri ja urheilupalveluja.

Tällä hetkellä alueen pohjoispuolella on ratapihatoimintoja. Alueella toimii myös liikuntakeskus, kaupungin päihdekuntoutustoimintaa sekä tukiasuntoja ja kierrätystoimintaa harjoittavan yrityksen varasto.



1.1.2 Luonnonympäristö

Alueen keskiosat ovat rakentamattomia ja lähes luonnontilaisia ja sijoittuvat muuta ympäristöä korkeammalle. Alueen keskivaiheilla onkin kalliomännikköä paahdeympäristöineen sekä kangasmetsiä.

Muuten alue on voimakkaasti ihmisvaikutuksen alaisena useiden rakennusten ja niihin liittyvien pihapiirien sekä murskekenttien vuoksi. Koristekasvillisuutta on levinnyt ympäristöön, minkä vuoksi luonnontilaista tai luonnontilaisten kaltaista kasvillisuutta on hyvin niukasti.

1.1.3 Historia

Alue kuuluu kokonaisuudessaan Varvinmäki-nimiseen kallioiseen alueeseen, jossa on nimestä päätellen toiminut aikanaan laivavarvi. Alue liittyy ainakin pohjoisosiltaan melko vahvasti myös viereiseen rautatiealueeseen. Nykyinen Pihlmanin talo on valmistunut 1900-luvun alussa. On mahdollista, että alueella oli joitakin muita rakennuksia samoihin aikoihin, mutta nämä ovat sittemmin hävinneet. Merkittävämmän alueelle ryhdyttiin rakentamaan 1930-luvulta lähtien, jolloin paikalle siirrettiin nykyinen Sillanpielen toimintakeskuksen päärakennus. Viimeistään tässä vaiheessa rakennettiin myös Pihlmanin paja sekä Varvinmäen asuinrakennus ja makasiini. Rakennukset näkyvät vuonna 1940 otetussa ilmakuvassa. Alueelle on rakennettu merkittävämmän lisää vasta 1980-luvulta lähtien.

Alueen itäosissa on sijainnut vuosina 1950-1964 kaatopaikka ja aluetta on käytetty veneiden talvisäilytyspaikkana. Alueen pohjoisosissa on sijainnut ratapihatoimintoja. Vanhoista ilmakuvista voidaan todeta, että alueen pohjoisosista on purettu junarataa viimeistään 1960-luvun aikana.

Vanhoista ilmakuvista nähdään, että tutkimusalueen itäosat ovat olleet luultavasti ainakin 1970-luvulle asti osittain vedenpinnan alapuolella. Tästä päätellen suurin osa alueen itäosien maa-aineksesta on täyttömaata. Keskiosien kallioalueet ovat pysyneet lähes muuttumattomina 1940-luvulta asti.

1.1.4 Rakennettu ympäristö

Korttelit sijoittuvat niin sanotun Varvinmäen alueelle. Korttelissa 253 sijaitsee arkkitehtonisesti vaatimaton moderni teollisuushalli. Korttelissa 251 sijaitsee päihdekuntoutujille tarkoitettu Sillanpielen toimintakeskus, jossa on alun perin vuonna 1900 valmistunut ja paikalle 1930-luvulla siirretty rakennushistoriallisesti ja maisemallisesti merkittävä hirsirunkoinen päärakennus sekä 1980- ja 1990-luvuilla valmistuneet tukiasuntorivitalot. Hieman idempänä viereisellä tontilla sijaitsee 1900-luvun alkupuolelle ajoittuva entinen Pihlmanin talona tunnettu asuintontti, joka on ollut jo pidemmän aikaa Sillanpielen toimintakeskuksen käytössä. Asuintonttiin kuuluu erittäin hyvin säilyneet ja maisemallisesti merkittävät asuinrakennus sekä 1920-30-luvulle ajoittuva pajarakennus.

Korttelin 251 itäosassa sijaitsee kookas, mahdollisesti 1990-luvulla valmistunut hotelli ja liikuntakeskus Kuntosumppu.

Kortteli 252 sijoittuu inventointialueen pohjoislaidalle. Korttelissa on Varvinmäkenä tunnettu asuintontti, joka ajoittuu 1900-luvun alkupuolelle, viimeistään 1930-luvulle. Tontin

historia liittyy todennäköisesti viereiseen rautatiehen. Nykyisin myös Sillanpielen toimintakeskuk-
sen käytössä olevalla tontilla on lisäksi asuinrakennuksen kanssa saman ikäinen tiilirunkoinen ma-
kasiini sekä vaatimattomampia rakennuksia.

Rakennusinventoinnissa on nostettu esille Varvinmäen koillispuolella sijaitsevat pyöreät rakennel-
mat. Varvinmäen päällä sijaitti ilmeisesti 1940-luvulla ns. Nobel-nimisen yrityksen öljy- ja petrooli-
varastoja. Säilöt näyttävät ainakin 1940-luvun ilmakuvasa vastaavilta kuin kaava-alueen pohjois-
osassa edelleen näkyvät rakenteet. Mahdollisesti kyseessä on siis vastaavien säiliöiden rakenteita.



Ilmakuva vuodelta 1940

1.1.5 Liikenne

Kaavamuutosalue sijoittuu liikenteellisesti vaativaan paikkaan. Anderssonintietä pitkin kulkee eri-
koisluvalla kuljetuksia tehdasalueen ja sataman välillä ja tämän reitin sujuvuutta olisi tarpeen kehittä-
tää. Alueen itäpuolella on useita oppilaitoksia, joten myös kevyenliikenteen yhteyksien on oltava
hyvät ja sujuvat. Alueen pohjoispuolella on Rauman ratapiha ja siitä satamaan johtavat raiteet. Ra-
tapihalla erkanee myös Karjalankadun vartta pitkin kulkeva raideyhteys teollisuusalueelle. Tämän
radan varrella on kaksi tasoristeystä, joista eteläisempi on varustettu puomeilla, mutta pohjoisempi
Kuntosumpun tontille ja VR-Transpointin lastausalueelle johtava liittymä on vartioimaton ja liikenne-
neturvallisuuden kannalta ongelmallinen.

Kuntosumpun liittymän vartioimattomassa tasoristeyksessä on tehty useita VR:n raportoimia turvallisuusilmoituksia, jotka perustuvat erilaisiin ”läheltä piti” –tilanteisiin. Sataman arvioinnin mukaan VR:n turvallisuusilmoitusten perusteella on selvää, että riski Kuntosumpun risteyksessä on erittäin korkea ja tarvitaan vaihtoehtoinen tieyhteys Kuntosumpulle.

Liikennemäärät Anderssonintiellä ovat vaihdelleet 4000 - 4800 ajoneuvon välillä (KVL) ja ennuste noin 5100 ja raskaan liikenteen osuus on 7% (sisältää samaliikennettä ja UPM:n tuoteautot). Nopeusrajoitus on 40 km/h.

1.1.5 Tulevaisuuden ratayhteys

Yleiskaavassa 2030 on osoitettu kaksi vaihtoehtoista ratayhteyttä Rauman ratapihalta Järviuodon satama-alueelle. Toinen näistä vaihtoehtoisista ratayhteyksistä kulkee kaava-alueen poikki ja sen vaatimaa tilavarausta on tarkasteltu selvityksessä vuonna 2018. Koska ratkaisua ratayhteydestä ei ole vielä tehty, tulee tämä ratayhteys sekä sen vaatima suoja-alue osoittaa alustavana varauksena myös tässä asemakaavassa, vaikka varsinaisen ratayhteyden toteuttaminen edellyttääkin vielä uutta asemakaavamuutosta.

Koska raideyhteyden toteuttaminen ei ole tässä vaiheessa vielä ajankohtaista, se on syytä osoittaa asemakaavatasolla reittivarauksena, mikä varmistaa, että raidelinjaus on tarvittaessa olemassa ja se voidaan uudella asemakaavamuutoksella ottaa käyttöön, kun linjaus ja tarkemmat suunnitelmat varmistuvat. Keskustan osayleiskaavaa on uusittu tarpeellisina osin ja myös länsiosan uusiminen tulee ajankohtaiseksi lähivuosina.

Raidelinjaus on siis tulevaisuuden aluevaraus ja sen toteuttaminen edellyttää uuden asemakaavamuutoksen tekemistä. Tällä asemakaavamuutoksella ei raidetta ole mahdollista toteuttaa. Raiteen sijainnista ja sen edellyttämästä tilavarauksesta on tehty suunnitelma, mutta varsinainen radan mahdollistava asemakaava edellyttäisi mahdollisesti vielä tarkempia suunnitelmia.

Tässä asemakaavassa on osoitettu Järviuodon satamalaajennukselle johtava ohjeellinen ratavaraus (Ir-varaus), mikä sisältää tarvittavan liikennealueen ja kaikki rautatiehen liittyvät laitteet sekä rakenteet sijoitetaan alueen sisään. Tämän lisäksi on osoitettu myös radan suojavyöhyke, jonka tarkoituksena on estää maankäyttö, josta voi olla tulevaisuudessa haittaa tai vaaraa rautatieliikenteelle ja radalle. Suojavyöhykkeen sisäpuolelle ei ole osoitettu rakennusoikeutta eikä rakennus-

alaa, mutta sen sisäpuolella olevaa rakennusta voidaan edelleen käyttää ja kunnostaa. Rakennuksella ei ole todettu olevan suojeluarvoja. Suojavyöhykkeen tarkka linjaus sekä sen vaikutukset arvioidaan tarkemmin ratalinjauksen mahdollistavassa kaavassa

2 Lähtötiedot ja selvitykset

2.1 Pohjakartta

Pohjakartan on laatinut Rauman kaupungin teknisen viraston kiinteistö- ja mittaus-toimi ja se täyttää Maankäyttö- ja rakennuslain 54a §:ssä (11.4.2014/323) asetetut vaatimukset.

2.2 Maanomistus

Kaavamuutosalue on suurimmaksi osaksi kaupungin omistuksessa. Kaava-alueella on noin 1394m² suuruinen alue, joka on VR-Yhtymä Oy:n omistuksessa, mutta sen omistuksesta neuvotellaan.

2.3 Tonttijako

Alueella on sitova tonttijako.

2.4 Selvitykset

2.4.1 Luontoselvitys

Kaavamuutosalueella on tehty seuraavat luontoselvitykset:

Rauman Anderssonintien luontoselvitys, Ahlman, S. 2018, Ahlman Group Oy

Anderssonintien tutkimusalueelta ei löydetty lainkaan liito-oravan jätöksiä, eikä soveliasta elinympäristöä ole alueella kuin erittäin pienialaisesti. Tutkimusalue on pitkälti eristäytynyt muista metsälohkoista, mikä vaikeuttaa lajin liikkumista paikasta toiseen. Esiintyminen on jatkossakin näin ollen epätodennäköistä. Liito-oravan vanhoja reviierejä ei myöskään tunneta Anderssonintieltä (Varsinais-Suomen ELY-keskus 2018). Lajin esiintymistä ei näin ollen tarvitse huomioida asemakaavoituksessa.

Anderssonintien pesimälinnusto on hyvin tavanomaista, mutta tiheys on tyypillistä korkeampi; noin 217 paria neliökilometriä kohden. Tiheyteen vaikuttaa ns. reunavaikutus, jonka seurauksena erilaisten elinympäristöjen lajit kohtaavat pienellä alueella. Hyvin pienien alojen tiheyslaskelmat antavat kuitenkin usein virheellisen lukeman, sillä sattuman osuus on hyvin suuri. Kokonaisuudessaan tutkimusalueella ei ole sellaisia linnustollisia arvoja, jotka vaikuttavat alueen maankäytön suunnitteluun, sillä huomionarvoisia lajeja ei esiinny.

Anderssonintien tutkimusalue on kokonaisuudessaan voimakkaasti kulttuurivaikutuksen alaisena, sillä rakennuksia pihapiireineen ja teineen on useita. Lisäksi koillisosassa on laajahko murskekenttä. Luonnontilaisuutta on hyvin suppeasti. Elinympäristöt ovat hyvin tavallisia, eikä alueelta tulkittu yhtään metsälain tai muiden lakien mukaan suojeltavia luontotyypppejä. Lounaisosassa on kuitenkin pieni kalliolaikku, joka suositetaan säilytettävän mahdollisuuksien mukaan monimuotoisuutta ylläpitämään. Lisäksi kaakkoisosassa esiintyy vanhoja kilpakaarnamäntyjä kahdessa ryhmässä rakennusten luona. Puita suositetaan säilyttämään mahdollisimman paljon kaavoitustyössä.



Rajaukselta löydettiin 178 putkilokasvia, mikä on varsin suuri lukema pinta-alaan nähden. Havaituista putkilokasveista yksikään ei lukeudu valtakunnalliseen tai alueelliseen uhanalaisuusluokitukseen. Alueelta ei myöskään tunneta uhanalaisia lajeja. Alueen maankäytölle ei ole esteitä tai rajoituksia, mutta kuvassa esitetyt kolme pienialaista kohdetta suositetaan säilyttämään mahdollisuuksien mukaan. Lounaisin koskee kalliolaikkua ja kaksi itäisintä iäkkäitä mäntyryhmiä.

2.4.2 Rakennusinventointi

Alueella tehtiin rakennusinventointi vuonna 2018: Rauman Sillanpielen toimintakeskuksen korttelien 251 ja 252 rakennusinventointi, Olli Joukio 2018, Satakunnan Museo.

Rakennusinventoinnin mukaan alue kuuluu kokonaisuudessaan Varvinmäki-nimiseen kallioiseen alueeseen, jossa on nimestä päätellen toiminut aikanaan laivavarvi. Alue liittyy ainakin pohjoisosiltaan melko vahvasti myös viereiseen rautatiealueeseen. Nykyinen Pihlmanin talo on valmistunut mitä ilmeisimmin 1900-luvun alussa. On mahdollista, että alueella oli joitakin muita rakennuksia samoihin aikoihin, mutta nämä ovat sittemmin hävinneet. Merkittävämmän alueelle ryhdyttiin rakentamaan 1930-luvulta lähtien, jolloin paikalle siirrettiin nykyinen Sillanpielen toimintakeskuksen päära-

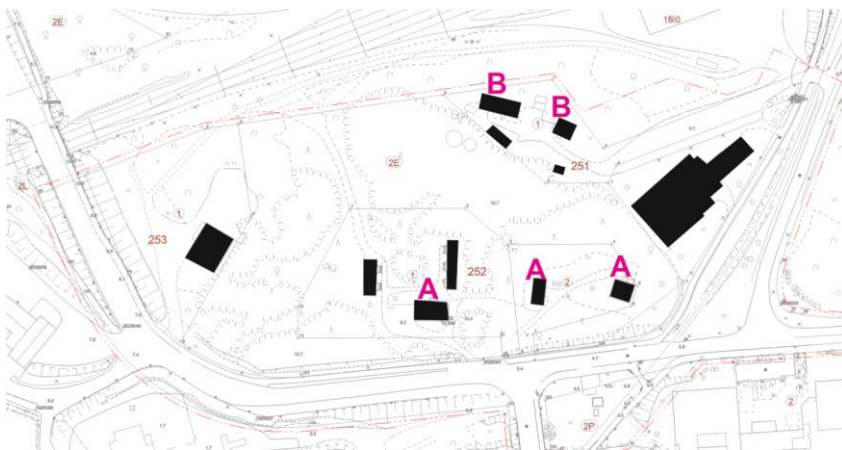
kennus. Viimeistään tässä vaiheessa rakennettiin myös Pihlmanin paja sekä Varvinmäen asuinrakennus ja makasiini. Rakennukset näkyvät vuonna 1940 otetussa ilmakuvassa. Alueelle on rakennettu merkittävämmän lisä vastaa 1980-luvulta lähtien.

Korttelissa 253 sijaitsee arkkitehtonisesti vaatimaton moderni teollisuushalli, joka jää inventoinnin ulkopuolelle.

Korttelissa 251 sijaitsee päihdekuntoutujille tarkoitettu Sillanpielen toimintakeskus, jossa on alun perin vuonna 1900 valmistunut ja paikalle 1930-luvulla siirretty rakennushistoriallisesti ja maisemallisesti merkittävä hirsirunkoinen päärakennus sekä 1980- ja 1990-luvuilla valmistuneet tukiasuntoriivitalot. Hieman idempänä viereisellä tontilla sijaitsee 1900-luvun alkupuolelle ajoittuva entinen Pihlmanin talona tunnettu asuintontti, joka on ollut jo pidemmän aikaa Sillanpielen toimintakeskuksen käytössä. Asuintonttiin kuuluu erittäin hyvin säilyneet ja maisemallisesti merkittävät asuinrakennus sekä 1920-30-luvulle ajoittuva pajarakennus.

Korttelin 251 itäosassa sijaitsee kookas, mahdollisesti 1990-luvulla valmistunut hotelli ja liikuntakeskus Kuntosumppu, joka jätettiin inventoinnin ulkopuolelle.

Kortteli 252 sijoittuu inventointialueen pohjoislaidalle. Korttelissa on Varvinmäkenä tunnettu asuintontti, joka ajoittuu mitä ilmeisimmin 1900-luvun alkupuolelle, viimeistään 1930-luvulle. Tontin historia liittyy mitä ilmeisimmin viereiseen rautatiehen. Nykyisin myös Sillanpielen toimintakeskuksen käytössä olevalla tontilla on lisäksi asuinrakennuksen kanssa saman ikäinen tiilirunkoinen makasiini sekä vaatimattomampia rakennuksia.



Kortteleissa olevista rakennuksista esitetään suojeltaviksi tulevassa kaavatyössä viisi rakennusta (Sillanpielen toimintakeskuksen päärakennus, nk. Pihlmanin talo sekä pajarakennus, Varvinmäen asuinrakennus sekä makasiini).

2.4.3 Maaperän haitta-aineselvitykset

Kaava-alueella tehtiin maaperän haitta-ainetutkimus vuonna 2018 (Ramboll Finland). Lisäksi tutkimusta täydennettiin paikalla sijainneen sepelikasan osalta loppuvuodesta 2020 ja keväällä 2021.

Maaperätutkimuksissa tutkimusalueen maaperästä kerätyistä näytteistä todettiin asetuksen Vna 214/2007 mukaisten ylemmän ohjearvojen ylittäviä pitoisuuksia raskasmetalleja ja öljyhiilivetyjakeita C21-C40 yhteensä 11 eri näytepisteestä. Lisäksi havaittiin jätteisyttä tai jätetäyttöä useassa näytepisteessä. Korkeimmat haitta-ainepitoisuudet sekä runsain jätteisyys todettiin tutkimusalueen itäosassa, alueilla, joilla on aikaisemmin sijainnut yhdyskuntajätteen kaatopaikka sekä veneiden talvisäilytyspaikka. Tällä alueella todetut haitta-aineet viittaavat maaperän pilaantumiseen kaatopaikan, veneiden talvisäilytyksen sekä ratapihatoimintojen vaikutuksesta. Todettu pilaantuneisuus keskittyy laajemmalle alueelle tutkimusalueen itäosiin. Tutkimusalueen pohjoisosassa havaittiin yksittäisissä pisteissä ylemmän ohjearvotason ylittäviä haitta-ainepitoisuuksia.

Korkeimmat haitta-ainepitoisuudet todettiin tutkimusalueella sijaitsevan liikuntakeskuksen ympäristössä. Tutkimusten perusteella on mahdollista, että liikuntakeskus sijaitsee jätetäytön päällä ja rakennuksen alapuolinen maaperä sisältää kohonneita haitta-ainepitoisuuksia. Tutkimuksissa todettiin kynnysarvotason ylittäviä haihtuvien yhdisteiden pitoisuuksia, alemman ohjearvotason ylittäviä PAH-yhdisteiden pitoisuuksia sekä ylemmän ohjearvotason ylittäviä öljyhiilivetyjen pitoisuuksia. Haitta-aineiden kulkeutuminen rakennuksen sisäilmaan on mahdollista, etenkin jos pitoisuudet rakennuksen alapuolisessa maaperässä ovat korkeammat kuin nyt tutkituissa näytteissä. Tutkimusten perusteella olisi suositeltavaa suorittaa haitta-ainemittaus myös liikuntakeskusrakennuksen sisäilmasta.

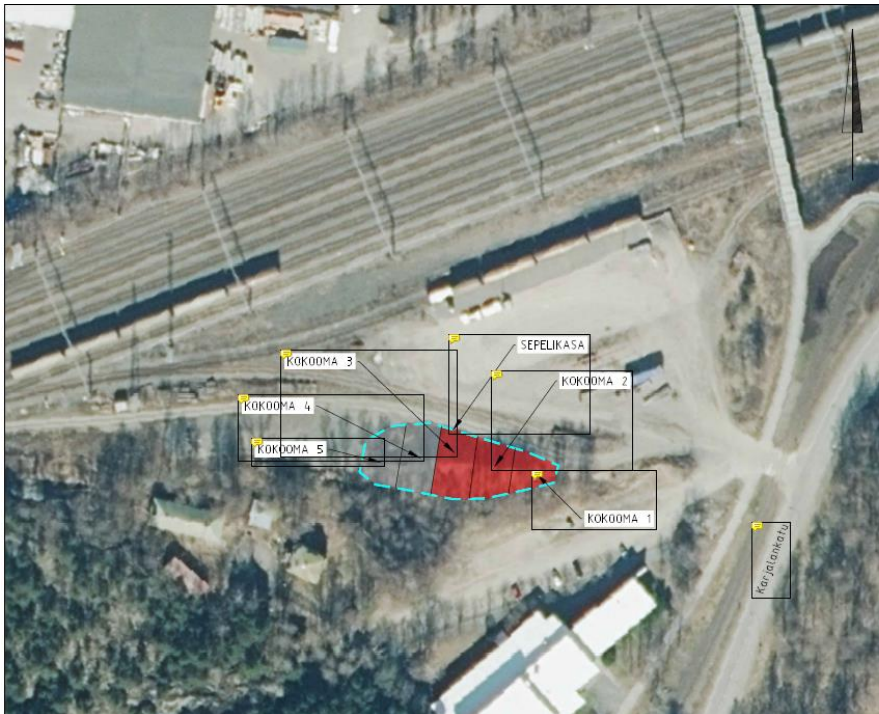
Tutkimusten yhteydessä tehtyjen kaatopaikkakelpoisuusanalyysien perusteella alueelta poistettavat maa-ainekset soveltuvat sijoitettavaksi tavanomaisen jätteen kaatopaikalle. Kaivettavan jätteen maa-aineksen vaarallisuusominaisuudet on mahdollisen kaivun yhteydessä tarkastettava uudelleen.




Haitta-ainepitoisen maa-aineksen kaivu ja käsittely on luvanvaraista toimintaa, joka edellyttää Varsinais-Suomen ELY-keskukselle tehtävää ilmoitusta pilaantuneen maaperän puhdistamisesta. Tarvittavista toimenpiteistä tulee neuvotella viranomaisen kanssa hyvissä ajoin ennen töiden käynnistämistä.

Suurikokoisen sepelikasan ja sen ympäristön haitta-aineita selvitettiin kesällä ja syksyllä 2021.

Suoritetuissa maaperätutkimuksissa todettiin sinkin, lyijyn ja/tai kuparin osalta ylemmän ohjearvotason ylittäviä pitoisuuksia kolmessa tutkimuspisteessä. Viitearvovertailun perusteella maaperä luokitellaan pilaantuneeksi näiden tutkimuspisteiden edustamalla alueella. Lisäksi sepelikasasta kerätyistä kokoomanäytteistä 1,2, ja 3 todettiin kuparia yli ylemmän ohjearvon. Vaikka alueella on Vna 214/2007 mukaisen viitearvovertailun perusteella maaperän puhdistustarve, puhdistamista ei alueen käyttötarkoitus ja olosuhteet sekä todettujen haitta-aineiden ominaisuudet huomioiden arvioida kiireelliseksi.




TUTKIMUSMERKINNÄT:


 Kokoomanäytteiden ottoalue ja haitta-ainepitoisuudet sepelikasalla

HAITTA-AINEMERKINNÄT:

 haitta-aineita yli vaarallisen jätteen raja-arvon

 haitta-aineita yli ylempään ohjearvon

teollisuus-, varasto- ja liikennealueen tms. viitteellinen pilaantuneisuusraja

 haitta-aineita yli alemman ohjearvon

yleinen viitteellinen pilaantuneisuusraja

 haitta-aineita yli kynnyksiarvon

Alueen sepelikasassa todetut pitoisuudet tulee huomioida ja kokoomanäytteiden 1, 2 ja 3 edustaman alueen massat tulee toimittaa asianmukaisen luvan omaavaan vastaanottopaikkaan. Kokoomanäytteiden 4 ja 5 edustamalla alueella massan pitoisuudet ylittivät Vna 21472007 mukaisen kynnyksarvotason arseenin, kromin ja/tai kuparin osalta. Massoja voidaan käyttää kyseisellä alueella suunnitellusti ja niiden sijoituspaikka tulee dokumentoida. Suunnitelma massojen hyödyntämisestä tulee hyväksyttävä alueellisella ympäristöviranomaisella ennen massojen loppusijoitusta alueelle. Mikäli kokoomanäytteiden 4 ja 5 edustamia massoja kuljetetaan alueen ulkopuolelle, tulee niiden sijoituspaikalla olla asianmukainen lupa massojen vastaanottoon / sijoitukseen.

Täyttömaakerroksen sisältämät jätteet sekä kohonneet haitta-ainepitoisuudet tulee huomioida, mikäli alueelle suunnitellaan kaivutöitä. Työnaikaisesta ympäristöteknisestä valvonnasta, lupatarpeesta sekä menettelyistä tulee neuvotella ennen töiden aloittamista viranomaisen kanssa. Pilaantuneen maa-aineksen kaivaminen ja loppusijoittaminen on luvanvaraista toimintaa ja asiasta on tehtävä ympäristönsuojelulain 136 §:n mukainen ilmoitus Varsinais-Suomen ELY-keskukselle.

Sepelikasa on poistettu loppuvuodesta 2021.

2.4.4 Meluselvitys

Kaava-alueella tehtiin meluselvitys loppuvuodesta 2022, Ramboll Finland Oy.

Ohjearvojen mukaisesti asuinkiinteistöjen ulko-oleskelualueiden melutilanne tulee täyttää 55 dB

päivällä ja 50 dB yöllä. Tiukempaa uusien alueiden yöohjearvoa 45 dB ei sovelleta vanhoilla alueilla, joille ei esitetä uutta rakentamista.

Alueella päiväajan ohjearvo 55 dB tai yöajan ohjearvo 50 dB ei ylitä kaava-alueella nykytilassa sijaitsevien asuinrakennusten piha-alueilla. Ennustetilanteen melutaso kasvaa hieman verrattuna nykytilanteeseen. Ennustetilanteessa yöajan meluun vaikuttaa myös lisääntynyt tavarajunaliikenne. Uuden katuyhteyden varrella (684-2-252-2) oleva asuinrakennus ja tontti sijoittuu osin päiväajan 55 dB ja yöajan 50 dB ylittävälle vyöhykkeelle kadun puoleiselta osaltaan. Tontin länsi- luoteis- ja pohjoisosa täyttää kuitenkin melun ohjearvot. Vastaavasti tontilla 684-2-252-2 päiväajan ohjearvo 55 dB tai yöajan ohjearvo 50 dB ei ylitä asuinrakennusten sisäpihan piha-alueilla.

2.4.5 Tärinä ja runkomeluserveys

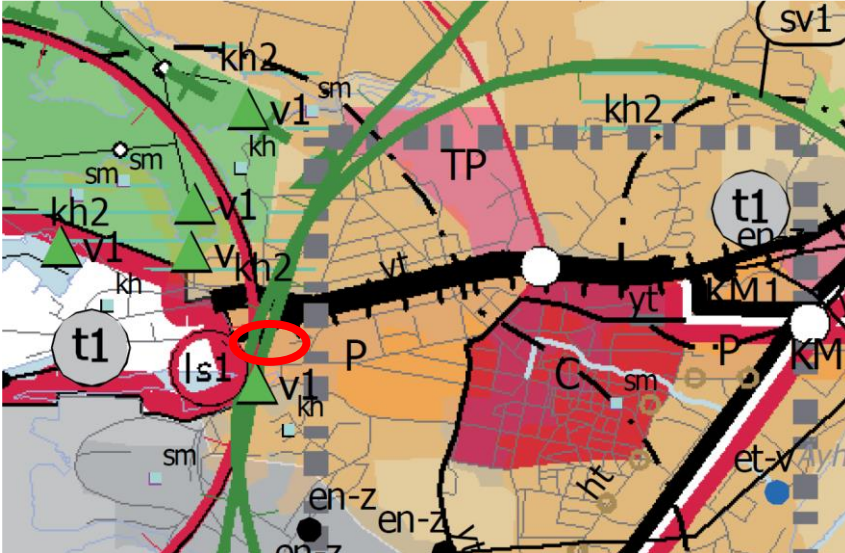
Kaava-alueella tärinä- ja runkomeluserveys loppuvuodesta 2022, Ramboll Finland Oy. Raportissa tehdyt arviot perustuvat vuonna 2022 tehtyihin värähtelymittauksiin

Tutkimusten perusteella junaliikenteen aiheuttamat tärinät alittavat suositusarvot ihmisen häiriöksi kokemalle tärinälle koko Anderssonintien kaava-alueella, eikä kohteessa siten ole tarvetta tärinähaittojen erilliselle huomioinnille.

Värähtelymittauksiin perustuvan tarkastelun perusteella runkomeluarvot alittavat asuinrakennuksille asetetun runkomelun suositusarvon 35 dB koko tarkastelualueella, eikä kohteessa siten ole tarvetta runkomeluhaittojen erilliselle huomioinnille.

3 Suunnittelutilanne

3.1 Maakuntakaava



Satakunnan maakuntakaava.

Satakunnan maakuntakaava

Satakunnan maakuntakaava on vahvistettu 30.11.2011 ja se on saanut lainvoiman 13.3.2013 korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä. Kaava-aluetta koskevat seuraavat merkinnät ja määräykset:

kk Kaupunkikehittämisen kohdevyöhyke
Merkinnällä osoitetaan kaupunkiseutuja, niiden osia tai muita yhdyskuntia koskevia kehittämispolitiikan alueidenkäytöllisiä periaatteita. Merkinnällä osoitetaan niitä vyöhykkeitä, joihin kohdistuu valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti tärkeitä alueidenkäytöllisiä kehittämistarpeita.

Suunnittelumääräys:

Aluerakenteeltaan monikeskuksisia vyöhykkeitä kehitetään eheyttämällä olemassa olevien keskusten ja taajamien yhdyskuntarakennetta sekä turvaamalla viher- ja virkistysverkon jatkuvuus sekä palvelujen saatavuus. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee edistää elinympäristöjen toimivuutta ja taloudellisuutta hyödyntämällä

rakennettuja verkostoja, vähentämällä liikennetarvetta sekä edistämällä joukkoliikenteen ja kevytliikenteen edellytyksiä. Alueen arkeologiset kohteiden, valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden sekä merkittävien kulttuuriympäristöjen tulee olla alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtina.

Kehittämissuositus: Alueen maankäytön kehittämistarpeet tulisi tutkia ja ratkaista yksityiskohtaisemmalla seudullisella maankäytön suunnitelmalla.

mv-2

Matkailun kehittämisvyöhyke

Merkinnällä osoitetaan vyöhykkeitä, joihin kohdistuu merkittäviä matkailun kehittämistarpeita. Merkinnällä osoitetaan merkittävät kulttuuriympäristö- ja maisemamatkailun kehittämisen kohdevyöhykkeet.

Suunnittelumääräys: Vyöhykkeiden sisällä toteutettavassa alueidenkäytön suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota matkailuelinkeinojen ja virkistyspalveluiden kehittämiseen. Suunnittelussa on otettava huomioon toteutettavien toimenpiteiden yhteensovittaminen kulttuuri-, maisema- ja luontoarvoihin sekä olemassa oleviin elinkeinoihin ja asutukseen.

Matkailuun liittyviä toimintoja suunniteltaessa ja vyöhykkeen vetovoimaisuutta kehitettäessä tulee ottaa huomioon vyöhykkeen erityisominaisuudet ja niiden ominaispiirteiden säilyttäminen.

sv1

Merkinnällä osoitetaan vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen suojavyöhyke (konsultointivyöhyke).

Suunnittelumääräys: Suunnittelussa on otettava huomioon alueella sijaitsevista laitoksista tai vaarallisten kemikaalien valmistuksesta, varastoinnista tai kuljetuksesta ympäristölle ja alueelle sijoituville toiminnoille mahdollisesti aiheutuvat riskit. Suunniteltaessa riskille alttiiden toimintojen sijoittamista suojavyöhykkeelle tulee palo- ja pelastusviranomaiselle sekä tarvittaessa Turvatekniikan keskukselle (TUKES) varata mahdollisuus lausunnon antamiseen.

Alueen länsipuolella on

- Merkittävä luontomatkailun kehittämisen kohdevyöhyke (mv-3), johon kohdistuu luontomatkailun, luonnon virkistyskäytön, ulkoilu- ym. reitistöjen sekä luonnonsuojelun kehittämis- ja yhteensovittamistarpeita.

- Satamatoimintojen kehittämisen kohdealue (ls). Merkinnällä osoitetaan niiden kauppasatamien lähialue, johon kohdistuu satamatoimintojen alueiden käyttöön liittyviä laajennus ja kehittämistarpeita.

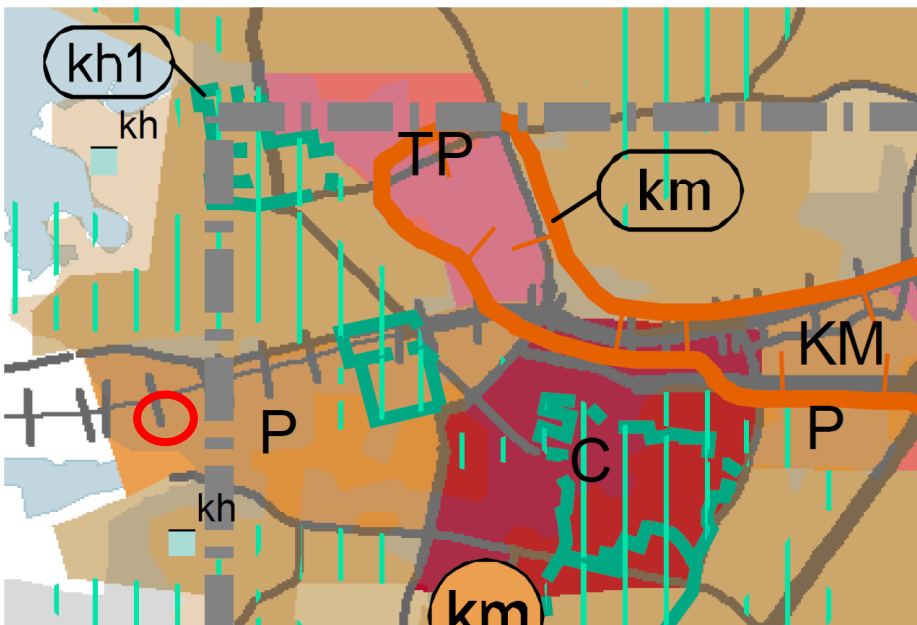
Satakunnan vaihemaakuntakaava 1

Satakunnan vaihemaakuntakaavassa 1 osoitetaan maakunnallisesti merkittävät tuulivoimatuotannon alueet sekä niihin liittyvä energiahuolto. Ympäristöministeriö vahvisti 3.12.2014 Satakunnan vaihemaakuntakaavan 1. Vahvistamispäätöksen yhteydessä ympäristöministeriö hylkäsi kaavasta tehdyt viisi valitusta. Satakunnan vaihemaakuntakaava 1 sai lainvoiman 6.5.2016 korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä.

Satakunnan vaihemaakuntakaavassa 1 alueelle ei ole osoitettu tuulivoimatuotannon alueita.

Satakunnan vaihemaakuntakaava 2

Satakuntaliiton maakuntavaltuusto hyväksyi Satakunnan vaihemaakuntakaavan 2 17.5.2019 ja kaavasta tuli lainvoimainen 1.7.2019. Kaavan teemana ovat energiantuotanto; turve, bioenergia ja mahdollisesti tuulivoimatuotanto ja aurinkoenergia. Muita teemoja ovat soiden moninaiskäyttö (kasvuturve, soiden suojeleja virkistyskäyttö), kauppa, maisema-alueet ja rakennetut kulttuuriympäristöt.



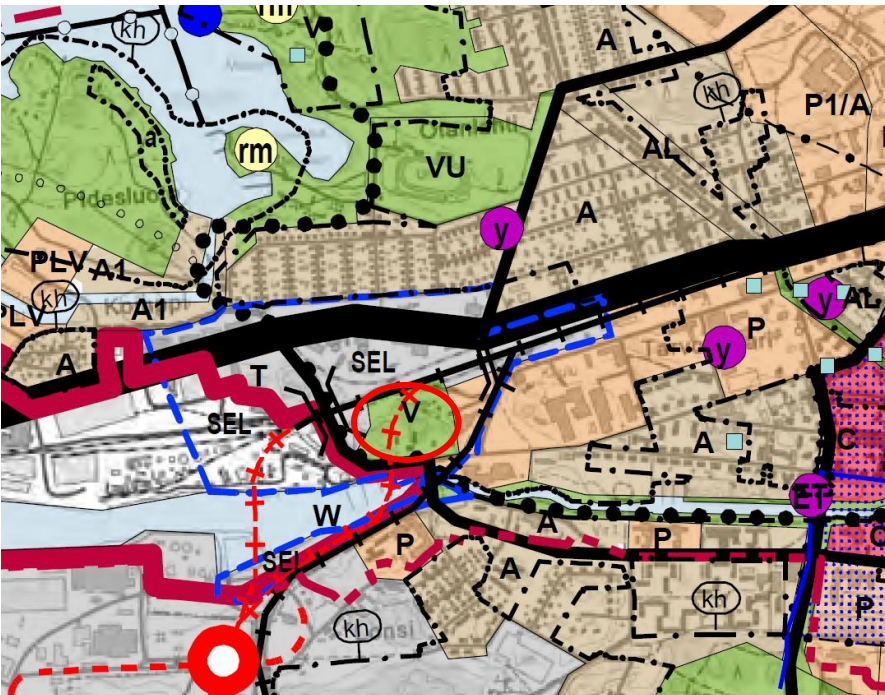
Satakunnan vaihemaakuntakaavassa 2 alue sijaitsee palvelujen alueella.

P

Palvelujen alue

Merkinnällä osoitetaan julkisten ja yksityisten palvelujen ja hallinnon alueita. Alueelle voidaan sijoittaa myös tilaa vaativan erikoistavarakaupan yksiköitä. Suunnittelumääräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa voidaan palveluverkon tarpeiden perusteella palvelujen alueelle osoittaa uusia vähittäiskaupan suuryksiköitä silloin, kun kyseiset yksiköt ovat merkitykseltään paikallisia, yhdyskuntarakenne tukee kaupan saavutettavuutta ja haitalliset vaikutukset voidaan välttää. Kaupan mitoitus tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa määrittellä paikallisen ostovoiman pohjalta ja yksiköiden toteutumisen ajoitus tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa sopia muun taajamarakenteen ja liikennejärjestelmien toteuttamiseen

3.2 Yleiskaavat



Ote: Yleiskaava 2030

Yleiskaavassa 2030 (hyväksytty 25.3.2019) alue on osoitettu selvitysalueeksi (SEL), sillä satamalaajennukseen liittyvät raideliikenteen ratkaisut vaikuttavat alueen käyttöön. Kaava- alueen poikki on osoitettu uusi ratalinjaus, joka on toinen satamalaajennusalueelle Järviluotoon johtavista vaihtoehtoisista ratalinjauksista.

Alue on osoitettu pääosin Virkistysalueeksi (V), Kuntosumpun alue kuuluu Palvelujen ja hallinnon alueeseen (P) ja länsiosan tontti on Teollisuus- ja varastoaluetta (T).

Kaava-alue kuuluu kokonaan Vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen suojavyöhykkeelle (konsultointivyöhyke).

V Virkistysalue.

Aluetta suunniteltaessa on luotava yhtenäinen virkistysreitiverkosto. Erityisesti tulee kehittää yhteyksiä meren rantaan ja turvata virkistysalueet ranta-alueella.

P Palvelujen ja hallinnon alue.

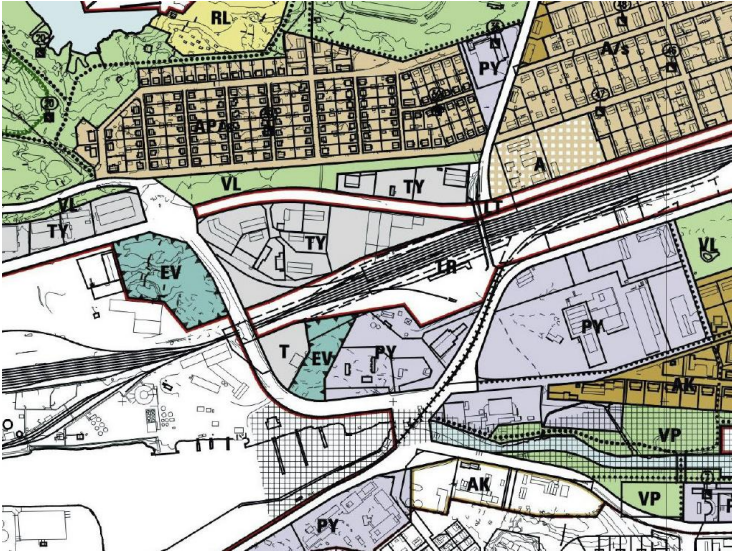
Alue on tarkoitettu pääasiassa muille kuin kaupallisille palveluille. Merkittävien kaupallisten hankkeiden kohdalla on kaupalliset vaikutukset tutkittava ja arvioitava tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä.

T Teollisuus- ja varastoalue.

Alueen suunnittelussa on otettava huomioon toiminnan ja liikenteen aiheuttamat vaikutukset. Pohjavesialueelle sijoittuvalle teollisuusalueelle ei tule sijoittaa uutta pohjaveden laadulle riskiä aiheuttavaa toimintaa.

sv1 Vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen suojavyöhyke (konsultointivyöhyke).

Suunnittelussa on otettava huomioon alueella sijaitsevista laitoksista tai vaarallisten kemikaalien valmistuksesta, varastoinnista tai kuljetuksesta ympäristölle ja alueelle sijoituville toiminnoille mahdollisesti aiheutuvat riskit. Suunniteltaessa riskille alttiiden toimintojen sijoittamista suojavyöhykkeelle tulee palo- ja pelastusviranomaiselle sekä tarvittaessa Turvatekniikan keskukselle (TUKES) varata mahdollisuus lausunnon antamiseen.



Ote: Keskustan osayleiskaava

Aluetta koskee 25.8.2003 hyväksytty Rauman keskustan osayleiskaava. Osayleiskaavassa Sillanpielen alue ja Kuntosumppu on osoitettu Julkisten palvelujen ja hallinnon alueeksi (PY), läntisin tontti Teollisuus- ja varastoalueeksi (T) ja näiden välissä on suojaviheraluetta (EV). Rata-alue on osoitettu Rautatieliikenteen alueeksi (LR).

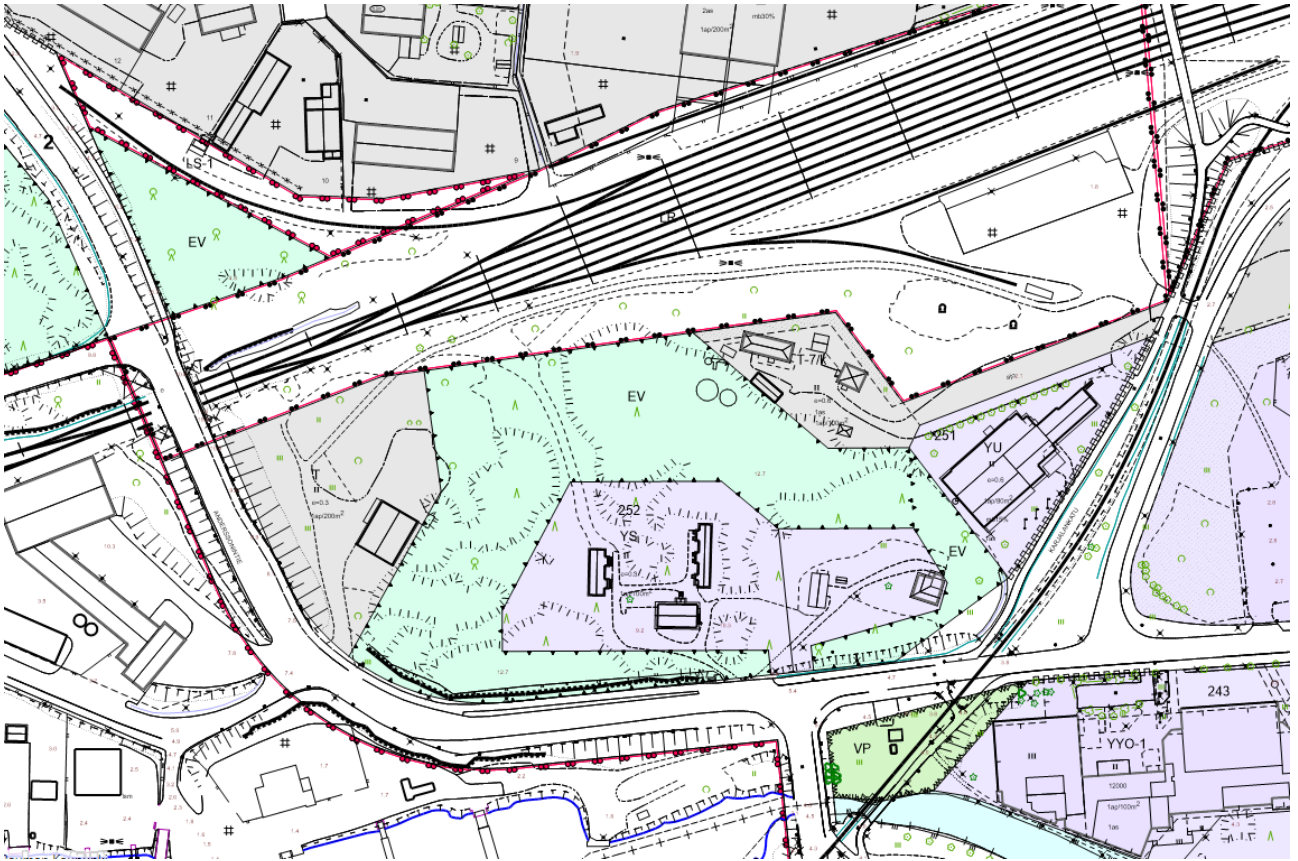
3.3 Asemakaavat

Alueella on voimassa (23.1.2986 vahvistettu) asemakaava AK260, jossa osoitettu rata-alue (LR), sisältäen myös lastausalueen, Anderssonintien katualue ja siihen liittyvä puisto (VP), Teollisuus- ja varistorakennusten korttelialue (T) sekä Sillanpielen aluetta ympäröivä suojaviheralue (EV).

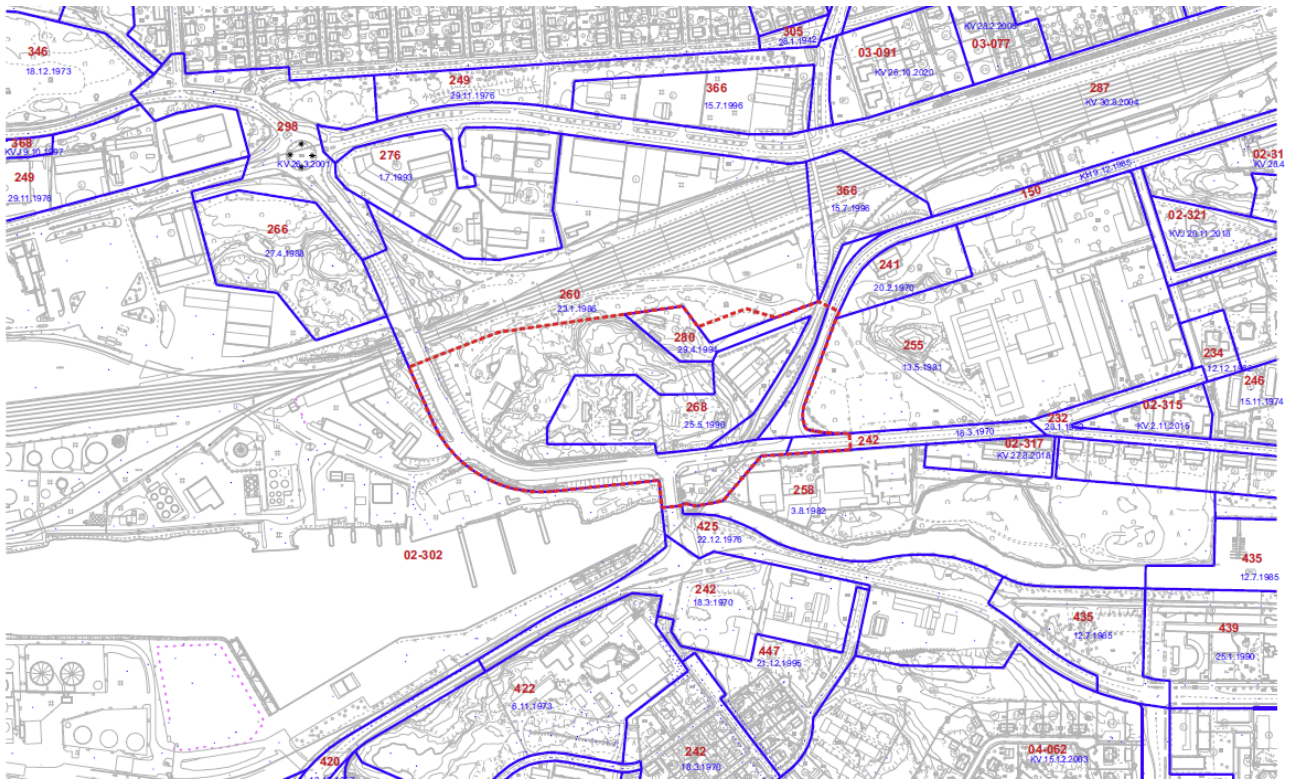
Asemakaavassa AK268 (vahvistettu 25.5.1990) on Urheilutoimintaa (YU) ja Sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa (YS) palvelevien rakennusten korttelialue sekä näiden välissä suojaviheraluetta (EV).

Asemakaavassa AK280 (vahvistettu 29.4.1994) on osoitettu Teollisuus- ja varistorakennusten korttelialue(T-7/k). Alueella saa olla tiloja kierrätettävän tavaran myyntiä varten. Lisäksi kaavassa on osoitettu osa Karjalankadun katualueesta sekä ohjeellinen teollisuusraidealue (Irt) sekä siihen liittyvä tasoristeys (tr).

Karjalankadun ja Satamakadun katualuetta on lisäksi asemakaavoissa AK 150 (vahvistettu 9.12.1985) ja AK242 (vahvistettu 18.3.1970).



Ote ajantasakaavasta



Hakemistokartta

RAUMAN KAUPUNKI
Tekninen toimiala Kaavoitus
PL 41, 26101 Rauma
rauma.fi

3.3 Rakennusjärjestys

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Rauman kaupungin rakennusjärjestyksen 30.3.2009, voimaantulopäivä oli 3.4.2009.

4. Asemakaavan muutoksen tavoitteet ja vaihtoehtoiset ratkaisut

4.1 Asemakaavamuutoksen tavoitteet

Kaavamuutoksen tavoitteena on parantaa alueen liikenneturvallisuutta. Alueelle osoitetaan uusi katuyhteys Anderssonintien kautta, jolloin rautatien vartioimaton tasoristeys ja liittymä Karjalankadulle poistuu. Tarkoituksena on osoittaa myös yleiskaavan mukainen raideyhteys sekä arvioida alueen kulttuurihistorialliset arvot.

4.2 Tavoitteiden suhde ylempien asteen kaavoihin

Asemakaavamuutoksen tavoitteet ja kaavaratkaisu ovat ylempien kaavatasojen mukaiset ja kaava tarkentaa ylempien asteen kaavojen tavoitteita mm. tulevaisuuden sataman ratayhteys. Merkittävimmät muutokset liittyvät korttelin sisäisiin liikenneratkaisuihin ja liikenneturvallisuuden parantamiseen.

4.3 Vaihtoehtoiset liikenneratkaisut

Liikenneturvallisuuden lisäämiseksi ja ongelmallisen vartioimattoman tasoristeyksen poistamiseksi tarkasteltiin erilaisia liikenneratkaisuja sekä niiden vaatimia tilavarauksia. Anderssonintien linjausta on lisäksi tarkoitettu muuttamaan siten, että kadun pääsuuntana on Anderssonintie-Suojantie ja Satamakuu liittyy tasoliittymänä Anderssonintiehen. Suunnittelussa on otettu huomioon myös erikoisuuret ajoneuvoyhdistelmät, sujuva ja turvallinen yhteys lastausalueelle ja kuntokeskuksen pysäköintipaikalle, maasto ja korkeusolosuhteet (mahdollinen louhinta) sekä kevyenliikenteen reitistö.

Liikenneratkaisuna tutkittiin neljää vaihtoehtoa, joista kolmessa toteutettaisiin uusi katuyhteys Satamakadulta:

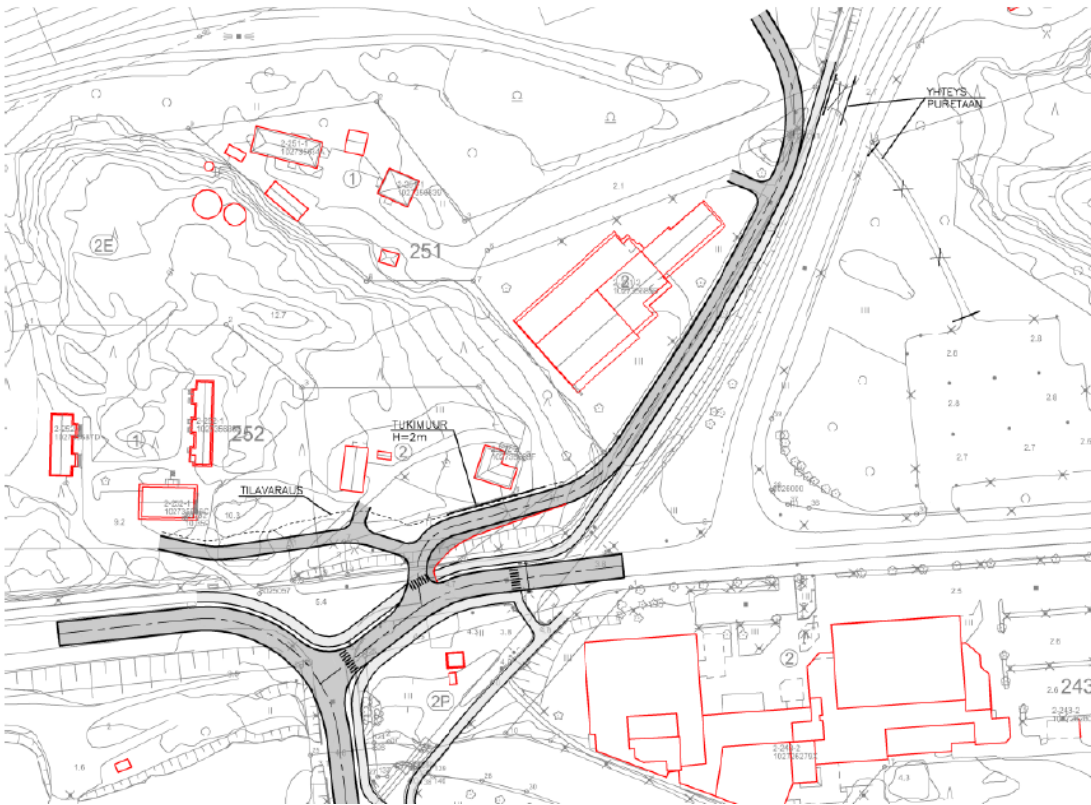
ve1 uusi katuyhteys radan varressa

ve2 uusi katuyhteys kuntokeskuksen lounaispäädyssä

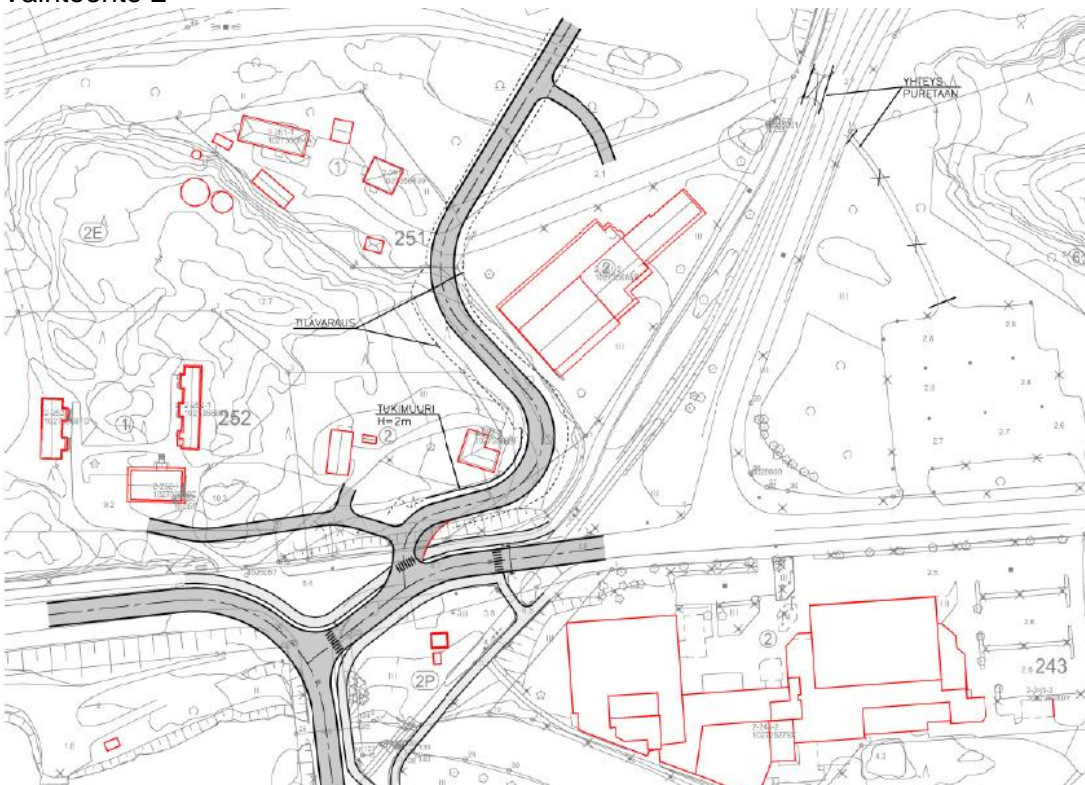
ve3 uusi katuyhteys Sillanpielen alueen poikki

Neljännessä vaihtoehdossa ve4 siirrettäisiin Karjalankadun linjausta, jolloin liittymän tasoristeys jäisi paikoilleen, mutta sen turvalaitteille saataisiin vähän enemmän tilaa.

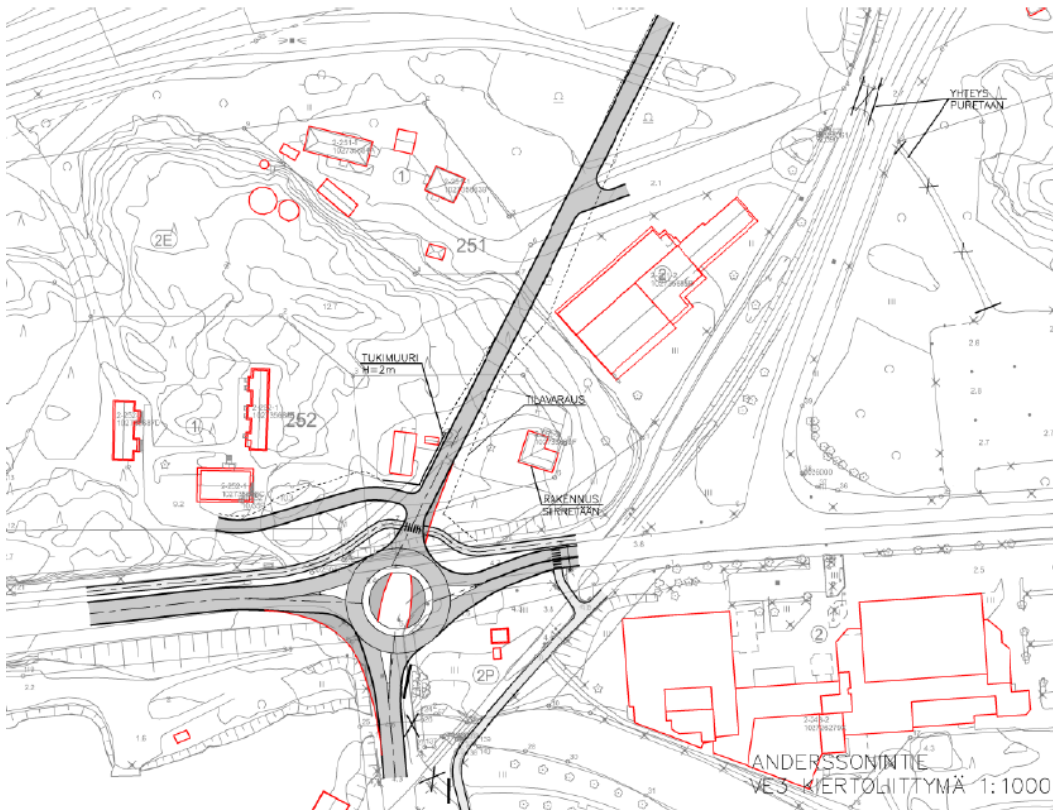
Vaihtoehto 1



Vaihtoehto 2



Vaihtoehto 3



Vaihtoehto 4



RAUMAN KAUPUNKI
Tekninen toimiala Kaavoitus
PL 41, 26101 Rauma
rauma.fi

Vaihtoehto 1 on tavoitteen mukainen, mutta uusi katuyhteys ei mahdu nykyiselle katualueelle vaan edellyttää Kuntosumpun tontin kaventamista noin 4m levyisellä kaistaleella. Lisäksi katualueesta tulee nykyistä laajempi. Uuden kadun linjaus kulkee myös hyvin lähellä Pihlmanin taloa, jolla on suojeluarvoja. Pihlmanin talon eteläpuolella olevat kilpikaarnamännyt jäävät kadun alle. Linjaus edellyttää tukimuurin rakentamista.

Vaihtoehto 2 on tavoitteen mukainen, mutta linjaus on mutkikas ja korkeusaseman takia vaatii laajan tilavarauksen sekä louhintaa. Uuden kadun linjaus kulkee myös hyvin lähellä Pihlmanin taloa, jolla on suojeluarvoja. Linjaus edellyttää tukimuurin rakentamista. Pihlmanin talon eteläpuolella ja Kuntosumpun päädyssä olevia kilpikaarnamäntyjä ei voida säilyttää.

Vaihtoehtoa 3 on arvioitu sekä kiertoliittymällä että ilman. Vaihtoehto on tavoitteen mukainen, mutta siinä Sillanpielen alue ja varsinkin Pihlmanin pihapiiri (paja ja asuinrakennus) lohkaistaan kahtia, mikä vaikeuttaa alueen käyttöä. Erilliseksi jääneelle Pihlmanin talolle pääsy olisi myös hyvin haasteellista järjestää. Linjaus edellyttää tukimuurin rakentamista.

Vaihtoehto 4 tarkoittaa, että nykyinen tasoliittymä jää paikoilleen ja liikenneturvallisuutta pyritään lisäämään turvalaitteilla (puomit). Ratateknisen tarkastelun (Sitowise 2021) perusteella tasoristeys saadaan lainsäädännöllisesti ja ratateknisesti ratkaistua, mutta liikenneturvallisuuden kannalta vaihtoehto on edelleen ongelmallinen ja tasoristeuksen rakentaminen saattaa osoittautua suhteellisen kalliiksi. Vaihtoehto edellyttää lisäksi Karjalankadun siirtämistä ja liikenteellisesti tämäkään ratkaisu ei ole hyvä.

Vaihtoehtoja arvioitiin toimivuuden, liikenneturvallisuuden ja kustannusten näkökulmasta ja asema-kaavamuutoksen pohjaksi valittiin vaihtoehto 2.

5. Asemakaavan suunnittelun vaiheet

5.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Rauman Satama Oy:n vetämässä työsuojeluryhmässä on tunnistettu rautatietoiomintaan liittyviä vaaroja ja keskeisimmät tunnistetut turvallisuusriskit liittyvät raiteiden kanssa risteäviin kulkuväyliin (tasoristeykset). VR:n turvallisuusilmoitusten perusteella riski Kuntosumpun tasoristeyksessä on erittäin korkea ja Satama on esittänyt vaihtoehtoisen tieyhteyden osoittamista Kuntosumpun kiinteistölle.

5.2 Suunnittelun vaiheet

5.2.1 Aloitus

Kaavoitusjaosto teki päätöksen asemakaavamuutoksen aloittamisesta 23.1.2018 hyväksyessään Kaavoitusohjelman 2018 (4§). Kaavoituskatsauksessa 2018 olleet kaavat kuulutettiin vireille 4.4.2018.

Alueella tehtiin erilaisia selvityksiä sekä kartoitettiin erilaisia liikennevaihtoehtoja vuosien 2018-2021 aikana. Liikennevaihtoehtoja on arvioitu yhdessä kaupungin eri toimialojen sekä sataman kanssa.

Asemakaavamuutosta koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma hyväksyttiin 4.11.2021 ja se lähetettiin alueen maanomistajille ja naapureille sekä eri viranomaisille.

5.2.2 Asemakaavaluonnos

Kaavoitusjaosto hyväksyi kaavaluonnoksen kokouksessaan 15.3.2022 (KVJ 20§)

Asemakaavan muutosluonnos (AK 02-319) sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelma olivat nähtävillä 24.3.-28.4.2022 Rauman kaupungin palvelupiste Pyyrmanissa sekä nettisivuilla.

Asemakaavaluonnoksesta saatiin yksi mielipide.

Lausunnot saatiin Satakuntaliitolta, Satakunnan Museolta, Varsinais-Suomen ELY-keskukselta, Väylävirastolta, Ympäristö- ja lupalautakunnalta ja Tekniseltä valiokunnalta, terveydensuojeluviranomaiselta, Rauman satamalta sekä Satakunnan hyvinvointialueelta.

Satakunnan pelastuslaitos ja sivistysvaliokunta eivät lausuneet asemakaavan luonnosvaiheesta. Ympäristö- ja lupalautakunnalla, Tekniseltä valiokunnalla tai terveydensuojeluviranomaisella ei ollut huomautettavaa asemakaavaluonnoksesta.

5.2.3 Asemakaavaehdotus

Kaavoitusjaosto hyväksyi lausuntoihin ja mielipiteisiin laaditut vastineet sekä kaavaehdotuksen kokouksessaan 21.2.2023 12 §

Asemakaavan muutosehdotus (AK 02-319) oli nähtävillä 24.3. – 26.4.2023.

Asemakaavamuutoksesta ei saatu muistutuksia.

Asemakaavaehdotuksesta pyydettiin ja saatiin lausunnot Väylävirastolta, Varsinais-Suomen ELY-keskukselta, Satakuntaliitolta ja Satakunnan Museolta. Lausunnot sekä vastineet lausuntoihin ovat liitteenä.

Saatujen lausuntojen perusteella korjattiin teknisenä korjauksena kaavakartan yleismääräysten viittaus virheelliseen tonttinumeroon, tarkennettiin suojelumääräystä sekä täydennettiin kaavaselostusta.

5.2.4 Osallistuminen, vuorovaikutusmenettely ja viranomaisyhteistyö

Vireilletulo kuulutettiin 4.4.2018 Kaavoituskatsauksen 2018 yhteydessä.

Asemakaavamuutosta koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma hyväksyttiin 4.11.2021 ja se lähetettiin alueen maanomistajille ja naapureille sekä eri viranomaisille.

Kaavaluonnos oli nähtävillä 24.3.-28.4.2022 välisen ajan. Luonnoksesta saatiin yksi mielipide.

Kaavaluonnosta ja kaavaehdotusta on valmisteltu yhteistyössä aluepalveluiden sekä ja kiinteistö- ja mittaustoimen kanssa. Liikenne- ja ratkaisua on arvioitu yhdessä kaupungin eri toimialojen sekä sataman kanssa.

Kaavaluonnoksesta pyydettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaiset lausunnot 23.5.2022 mennessä.

Asemakaavaehdotus oli nähtävillä MRA 27 §:n mukaisesti 24.3. – 26.4.2023.

6 Asemakaavan kuvaus

6.1 Kaavan rakenne

Kaavamuutoksessa Varvinmäen rinteille on osoitettu alueita nykyisille toiminnoille: sosiaalitoimelle, teollisuuteen sekä kuntokeskukselle majoitustoimintoihin.

Kaavassa osoitetaan kulku suunnittelualueen itäosaan uuden Anderssonintieltä lähtevän katulinjauksen kautta. Samalla poistuu liittymämahdollisuus Karjalankadulle, jolloin myös vaarallinen rautatien tasoristeys poistuu käytöstä.

Yleiskaavan mukaiselle raideyhteydelle on osoitettu ohjeellinen ratavaraus suojaviheralueen poikki ratapihalle; ratavarauksen toteuttaminen edellyttää uutta asemakaavamuutosta.

6.2 Korttelialueet ja mitoitus

Asemakaavamuutosalue on pääosin 20 958m² suojaviheraluetta (EV) ja merkittävä osa 13 314m² on myös osoitettu Sosiaalitoiminta ja terveydenhuoltoa palvelevaan käyttöön (YS).

Kuntokeskuksen tontti, 4 784m² on osoitettu toimitilarakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa toimisto- ja varastotiloja, majoitustiloja sekä urheilutoimintaa palvelevia rakennuksia (KTU).

Korttelin 251 pysäköintitarvetta palvelemaan on osoitettu autopaikkojen korttelialue (LPA). Alueen kautta osoitetaan kulku myös rautatien lastausalueelle (ajo). Tavoitteena on, että raskas liikenne ei kulje kuitenkaan ensisijaisen pysäköintialueen poikki, jolloin raskas liikenne ja asiointiliikenne sekoittuvat, vaan sille voidaan osoittaa erillinen ajoyhteys. Katualueen käänköpaikka, pysäköintialueen rajaus ja ajoyhteyden sijainti sekä tilavaraus tarkentuvat suunnittelun edetessä.

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue (T) sijoittuu kaava-alueen länsiosaan ja on kooltaan noin 5 906m².

Alueella on yhteensä viisi suojeltua rakennusta ja lisärakentamismahdollisuuksia on lähinnä Sillanpielen korttelialueilla sekä teollisuusalueella.

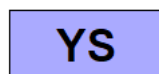
6.3 Suhde maakunta- ja yleiskaavaan

Asemakaavamuutos on maakuntakaavan ja osayleiskaavan mukainen.

Asemakaavassa on otettu huomioon myös yleiskaavassa 2030 esitetyt tulevaisuuden ratayhteydet. Vuonna 2019 hyväksytyssä Rauman yleiskaavassa 2030 on esitetty Järviluodon satamalaajennusalue ja kaksi vaihtoehtoista ratayhteyttä Järviluotoon. Näitä ratayhteyksiä ei ole vielä vuonna 2013 hyväksytyssä keskustan osayleiskaavassa. Järviluodon satamalaajennus ja siihen mahdollisesti liittyvät liikennetarkaisut ovat tulevaisuuden tavoitteita ja niiden tavoitevuosi ulottuu yleiskaavan tavoitevuottakin pidemmälle. Vaihtoehtoisilla ratavarauksilla varaudutaan toimintaympäristön muutoksiin, mutta samalla turvataan mahdolliset yhteydet logistisesti ja huoltovarmuudenkin kannalta merkittävälle satama-alueelle. Tässä vaiheessa ei siis ole tarkoituksenmukaista rajata toista raidevaihtoehtoa pois, vaan varautua molempiin mahdollisiin reitteihin; uuden raideyhteyden osoittaminen olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen on hyvin haastavaa. Koska raideyhteyden toteuttaminen ei ole tässä vaiheessa vielä ajankohtaista, se on syytä osoittaa asemakaavatasolla reitti-varauksena, mikä varmistaa, että raidelinjaus on tarvittaessa olemassa ja se voidaan uudella asemakaavamuutoksella ottaa käyttöön, kun linjaus ja tarkemmat suunnitelmat varmistuvat. Keskustan osayleiskaavaa on uusittu tarpeellisin osin ja myös länsiosan uusiminen tulee ajankohtaiseksi lähivuosina. Ratalinjausvaihtoehtojen vertailu ja siihen liittyvä toteutusvaihtoehdon valinta tullaan tekemään uudessa osayleiskaavatyössä. Siinä yhteydessä arvioidaan raidevaihtoehtojen vaikutukset ja tehdään yleiskaavan sisältövaikutusten mukainen tarkastelu.

Raidelinjaus on tulevaisuuden aluevaraus ja sen toteuttaminen edellyttää uuden asemakaavamuutoksen tekemistä. Tällä asemakaavamuutoksella ei raidetta ole mahdollista toteuttaa. Tässä tekeillä olevassa asemakaavassa oleellista ja tarkoituksenmukaista on kuitenkin osoittaa Yleiskaavassa 2030 esitetty ohjeellinen varaus ratayhteydelle, jotta lähitulevaisuuden maankäytöllä ei esitetä ja haitata mahdollisesti tulevaisuudessa tarvittavaa ratayhteyttä. Ratayhteyden toteuttaminen edellyttää siis sekä osayleiskaavan että uuden asemakaavan laatimista.

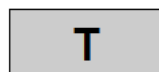
6.4 Kaavamerkinnät ja määräykset



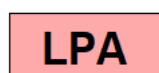
Sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialue.



Toimitilarakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa toimisto- ja varastotiloja, majoitustiloja sekä urheilutoimintaa palvelevia rakennuksia.



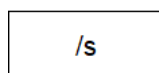
Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.



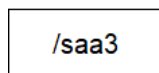
Autopaikkojen korttelialue.



Suojaviheralue.



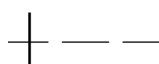
Alue, jolla ympäristö säilytetään.



Puhdistettava maa-alue. Alueen maaperä on paikoin pilaantunut. Pilaantunut maaperä on puhdistettava ennen kuin alueella ryhdytään rakennus- tai maanrakennustoimenpiteisiin.



3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.



Kaupungin- tai kunnanosan raja.



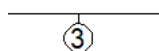
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.



Osa-alueen raja.



Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.



Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.

2

Kaupungin- tai kunnanosan numero.

251

Korttelin numero.

ANDERSSONINTIE

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

200

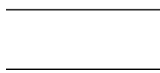
Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.

II

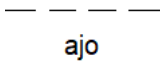
Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

e=0.6

Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin/ rakennuspaikan pinta-alaan.

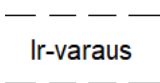


Katu.



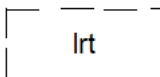
ajo

Ohjeellinen ajoyhteys.



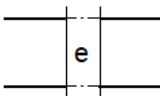
lr-varaus

Järviluodon satamalaajennukselle johtava ohjeellinen ratavaraus. Varauksen toteuttaminen edellyttää uutta asemakaavamuutosta, jossa huomioidaan myös ratayhteyden vaikutukset.



lrt

Ohjeellinen teollisuusraiteelle varattava alueen osa.



e

Eritasoristeys.



Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

1ap/50m²

Merkintä osoittaa, kuinka monta kerrosalaneliömetriä kohti on rakennettava yksi autopaikka.

1pp/3työ

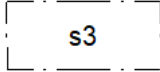
Merkintä osoittaa, kuinka monta työntekijää kohti on osoitettava yksi pyöräpaikka.

1pp:150m²

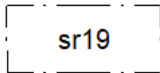
Merkintä osoittaa, kuinka monta kerrosalaneliometriä kohti on rakennettava yksi polkupyöräpysäköintipaikka.

(251)

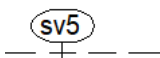
Suluissa olevat numerot osoittavat korttelit, joiden autopaikkoja saa alueelle sijoittaa.



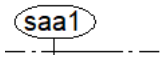
Alueen osa, jota on hoidettava siten, että luonnonympäristön ominaispiirteet säilyvät.



Suojeltava rakennus. Rakennusta tai sen osaa ei saa purkaa. Rakennuksen kulttuurihistorialliset arvot ja ominaispiirteet on säilytettävä. Rakennusta on hoidettava ja korjattava siten, että sen alkuperäiset tai iäkästä muutosajankohtaa edustavat rakenteet, rakennusosat, yksityiskohdat, materiaalit ja väriytyminen säilytetään.



Ohjeellinen Järviuodon ratavarauksen suoja-alue.



Puhdistettava/ kunnostettava maa-alue. Pilaantunut maaperä on kunnostettava ennen rakentamiseen tai muuhun maapintaa muuttavaan työhön ryhtymistä.

YLEISMÄÄRÄYS

Alueella on useita suojeltavia rakennuksia, jotka muodostavat merkittävän kokonaisuuden pihapiireineen. Uudisrakennusten tulee sopeutua tähän kokonaisuuteen sekä sijainniltaan, mittakaavaltaan että ulkomuodoltaan ja yksityiskohdiltaan. Tontteja 2-251-4 ja 2-252-3 koskevista suunnitelmista ja toimenpiteistä on pyydettävä alueellisen vastuumuseon lausunto.

Alueella sijaitsevaa puustoa on pyrittävä säilyttämään mahdollisuuksien mukaan sekä pihapiireissä, suojaviheralueella että katualueella.

Täydennysrakentamisessa tulee huomioida alueen melutasot ja kiinnittää huomiota piha-alueiden melusuojaukseen mm. rakennusten ja rakenteiden sijoittamisella.

Liikennesuunnittelussa on huomioitava erilaisten liikennemuotojen yhteensovittaminen ja turvattu liikenneturvallisuus erityisesti kävelyssä ja pyöräilyssä. Polkupyöräpysäköintipaikat tulee sijoittaa kulkuväylien ja sisäänkäyntien yhteyteen ja niiden suositellaan olevan säältä suojattuja sekä runkolukituksen mahdollistavia.

6.5 Nimistö

Luonnoksessa on nimetty uusi katu Varvinmäeksi.

7 Kaavan vaikutukset

Kaavamuutoksen merkittävimmät vaikutukset ovat pääasiassa liikenteellisiä ja lisäävät liikenneturvallisuutta, kun yksi vartioimaton rautatien tasoristeys poistuu.

Uuden katuyhteyden rakentaminen edellyttää kuitenkin mm. louhintaa ja maanmuokkausta ja suojaviheralueen pinta-ala pienenee. Myös liikenneympäristö muuttuu merkittävästi etenkin Anderssonintien ja Satamakadun liittymässä.

Katualueen laajentaminen mahdollistaa myös teollisuusalueen ja sataman välisen entistä sujuvaman yhteyden, kun Suojantie-Anderssonintie on mahdollista määritellä pääsuunnaksi ja Satamakuu liittyy tasoliittymänä Anderssonintiehen.

Kaavamuutoksen yhteydessä on päivitetty tietoja mm. rakennussuojelusta, luontoarvoista ja pilaantuneesta maaperästä.

Kaavamuutoksessa on huomioitu alueen kulttuurihistorialliset arvot ja osoitettu rakennusinventoinnin perusteella suojeltavat rakennukset, joita ei voimassa olevassa kaavassa ole suojeltu. Rakennusinventoinnissa suojeltavaksi arvoitettu Pihlmanin talo jää kaavaratkaisussa hyvin lähelle tielinjausta, mutta yhteys pajarakennukseen ja muuhun alueeseen kuitenkin säilyy.

Kaava-alue sijoittuu satama- ja teollisuusalueen sekä ratapiha- ja lastausalueen yhteyteen. Ympäristö ja sen mittakaava on siis hyvin karkea. Toisaalta metsäinen Varvinmäki ja Sillanpielen toimintakeskuksen alue kulttuurihistoriallisesti merkittävine rakennuksineen on oma erillinen saarekkeensa teollisuus- ja liikenneympäristön keskellä. Tämän vuoksi kaavan yleismääräyksissä on ohjausta pihapiirin ja puuston säilyttämisestä sekä mahdollisen uudisrakentamisen sopeuttamisesta ympäristöön.

Uusi katulinjaus sijoittuu hyvin lähelle Sillanpielen itäisintä rakennusta, ns. Pihlmanin taloa. Valitussa liikenneratkaisussa ve2 uusi katuyhteys sijoittuu hyvin lähelle rakennusta, mutta rakennus on mahdollista säilyttää, vaikka se edellyttääkin tukimuurin rakentamista. Erilaisten liikennemuotojen yhdistäminen, kulttuurihistoriallisesti merkittävien rakennusten säilyttäminen sekä haasteelliset korkeusolosuhteet vaikeuttavat liikenneturvallisen reitin suunnittelua. Uusi katuyhteys, joka mahdollistaa vaarallisen tasoristeyksen poistamisen, edellyttää louhimista ja puuston kaatamista.

Luontoselvityksessä ei esitetty maankäytölle esteitä tai rajoituksia, mutta suositeltiin kolmen melko pienialaisen kohteen säilyttämistä mahdollisuuksien mukaan. Näistä lounaisin, kalliolaikku sijoittuu suojaviheralueelle ja osittain tulevaisuuden ohjeelliselle ratavaraukselle. Kaksi iäkstä mäntyryhmää jää uuden katuyhteyden alle, tilanpuutteen ja korkeuserojen vuoksi niitä ei ole mahdollista kiertää ja niiden osittainen säilyttäminenäkään ei ole järkevää. Yleismääräyksiin on kuitenkin lisätty-suositus puiden säilyttämisestä mahdollisuuksien mukaan sekä kortteli että katualueilla.

Alueella tehtyjen selvityksen perusteella kaavaan on osoitettu puhdistettavia maa-alueita.

Asemakaavamuutoksen ilmastovaikutuksia ovat lähinnä uuden katulinjauksen aiheuttamat vaikutukset eli suojaviheralueen supistuminen, kasvillisuuden raivaaminen ja louhinta. Ratkaisussa on huomioitu erityisesti kevyen liikenteen yhteydet, verkoston tukeminen ja liikenneturvallisuus. Lisäksi ratkaisulla tuetaan nykyisten rakennusten ja toimintojen käyttöä ja hyödyntämistä.

Tehtyjen selvitysten perusteella junaliikenteen aiheuttamat tärinät alittavat suositusarvot ihmisen häiriöksi kokemalle tärinälle koko Anderssonintien kaava-alueella, eikä kohteessa siten ole tarvetta tärinähaittojen erilliselle huomioinnille. Värähtelymittauksiin perustuvan tarkastelun perusteella runkomeluarvot alittavat asuinrakennuksille asetetun runkomelun suositusarvon 35 dB koko tarkastelualueella, eikä kohteessa siten ole tarvetta runkomeluhaittojen erilliselle huomioinnille.

Meluselvityksen mukaan alueella päiväajan ohjearvo 55 dB tai yöajan ohjearvo 50 dB ei ylity kaava-alueella nykytilassa sijaitsevien asuinrakennusten piha-alueilla. Ennustetilanteen (vuosi 2040) melutaso kasvaa hieman verrattuna nykytilanteeseen. Ennustetilanteessa yöajan meluun vaikuttaa myös lisääntynyt tavarajunaliikenne. Uuden katuyhteyden varrella (684-2-252-2) oleva asuinrakennus ja tontti sijoittuu osin päiväajan 55 dB ja yöajan 50 dB ylittävälle vyöhykkeelle kadun puoleiselta osaltaan. Tontin länsi- luoteis- ja pohjoisosa täyttää kuitenkin melun ohjearvot. Vastavasti tontilla 684-2-252-2 päiväajan ohjearvo 55 dB tai yöajan ohjearvo 50 dB ei ylity asuinrakennusten sisäpihan piha-alueilla.

7.1 Yhteenvetotaulukko vaikutuksista

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen / muutoksen suunta		
Yhdyskuntarakenne	ei muutosta	0
Väestö	ei vaikutusta	0

Julkiset palvelut	ei muutoksia	0
Yksityiset palvelut	ei muutoksia	0
Työpaikat, elinkeinotoiminta	ei muutoksia	0
Vaikutukset rakennettuun ympäristöön / muutoksen suunta		
Kaupunkikuva	liikennealue laajenee ja Varvinmäen alue tiivistyy	-
Vaikutukset luontoon ja maisemaan / muutoksen suunta		
Luonnonolot	Luontoarvot on selvitetty, kilpikaarnamännyn jäävät katualueen alle ja suojaviheralueen pinta-ala pienenee.	-
Maisema	liikennealue laajenee ja louhinta muuttaa maisemaa	-
Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen / muutoksen suunta		
Liikenne	liikenneturvallisuus lisääntyy	+
Yhdyskuntatekninen huolto	ei muutoksia	0
Vaikutukset talouteen / muutoksen suunta		
Kaavatalous	Rakennetaan suhteellisen pitkä katuyhteys, jotta voidaan poistaa tasoristeys	-
Vaikutukset terveyteen / muutoksen suunta		
Ympäristöhäiriöt	Ei muutoksia.	0
Vaikutukset sosiaalisiin oloihin / muutoksen suunta		
Sosiaalinen ympäristö	Ei muutoksia.	0
Vaikutukset kulttuuriin / muutoksen suunta		
Kulttuurihistoria	kulttuurihistorialliset arvot on selvitetty ja huomioitu	+

8 Tulkintaohjeet

Tässä asemakaavassa on osoitettu Järviluodon satamalaajennukselle johtava ohjeellinen ratavaraus (Ir-varaus), mikä sisältää tarvittavan liikennealueen ja kaikki rautatiehen liittyvät laitteet sekä rakenteet sijoitetaan alueen sisään. Tämän lisäksi on osoitettu myös radan suojavyöhyke (sv5), jonka tarkoituksena on estää maankäyttö, josta voi olla tulevaisuudessa haittaa tai vaaraa rautatie-liikenteelle ja radalle. Suojavyöhykkeen sisäpuolelle ei ole osoitettu rakennusoikeutta eikä rakennusala, mutta sen sisäpuolella olevaa rakennusta voidaan edelleen käyttää ja kunnostaa. Rakennuksella ei ole todettu olevan suojeluarvoja.

9 Asemakaavan toteutus

Asemakaavamuutoksen toteuttaminen on mahdollista aloittaa heti kun kaavamuutos tulee lainvoimaiseksi.

Uuden katuyhteyden toteuttamisen jälkeen alueelle johtava liittymä Karjalankadulta voidaan katkaista, jolloin myös sen yhteydessä toimiva rautatien vartioimaton ja vaaralliseksi todettu tasoris-teys poistuu.

Kaavatyöhön ovat osallistuneet kaavoitusarkkitehti Outi Virola ja kaavavalmistelijä Jussi Helminen.

Raumalla 29.5.2023

Outi Virola
kaavoitusarkkitehti

Raumalla
Rauman kaupungin tekninen toimiala / kaavoitus

Juha Eskolin
kaavoitusjohtaja

Rauman kaupunki / kaavoitus

Asemakaavamuutos Anderssonintie Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

AK:02-319


Suunnittelualueen sijainti kartalla

Aloite

Rauman Satama on esittänyt liikennejärjestelyjen muuttamista Anderssonintien ja Karjalankadun alueella; ratayhteyden kanssa risteävät kuluväylät aiheuttavat liikenneturvallisuusriskin. Kaavoitusjaosto teki päätöksen asemakaavamuutoksen aloittamisesta hyväksyessään Kaavoitusohjelman 2018 23.1.2018 (4§).

Suunnittelualue

Suunnittelualue sijaitsee rautatien, Anderssonintien ja Karjalankadun rajamalla alueella.

Suunnittelutilanne

Maakuntakaavassa alue sijaitsee Palvelujen alueella (P), konsultointivyöhykkeellä (sv1) ja matkailun kehittämissvyöhykkeellä (mv-2). Yleiskaavassa 2030 alue on osoitettu selvitysalueeksi, vaihtoehtoisten raidetarkaisujen mahdollistamiseksi ja alue sijoittuu konsultointivyöhykkeelle. Keskustan osayleiskaavassa (2003) alue on osoitettu Julkisten palvelujen ja hallinnon alueeksi (PY), Suojaviheralueeksi (EV), Teollisuus- ja varastoalueeksi (T) sekä Rautatieliikenteen alueeksi (LR). Kanalin varsi on kaupunkikuvallisesti arvokasta aluetta.

Alueella on voimassa useita asemakaavoja lähinnä 1980- ja 1990-luvuilta. Alueella on rautatiealuetta (LR), teollisuus- ja varistorakennusten kortteli- aluetta (T), suojaviheraluetta (EV), puistoa (VP) ja katualuetta. Kuntosum- pun alue on osoitettu Urheilutoimintaa palvelevien rakennusten kortteli- alueeksi (YU) ja Sillanpielen alue Sosiaalitoiminta ja terveydenhuoltoa palvele- vien rakennusten kortteli-alueeksi (YS). Katualueelle on osoitettu ohjeellinen teollisuusraidealue (Irt) sekä siihen liittyvä tasoristeys (tr).

Kaavan tavoitteet

Kaavamuutoksen tavoitteena on parantaa alueen liikenneturvallisuutta. Alueelle osoitetaan uusi katuyhteys Anderssonintien kautta, jolloin rautatien vartioimaton tasoristeys ja liittymä Karjalankadulle poistuu. Tarkoituksena on osoittaa myös yleiskaavan mukainen raideyhteys sekä arvioida alueen kulttuurihistorialliset arvot.

Vaikutusten arviointi

Kaavamuutoksen vaikutuksia arvioidaan asemakaavan laatimisen yhtey- dessä tarvittavassa laajuudessa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti. Alueella on tehty luontoselvitys, rakennusinventointi, maaperän haitta-aine- tutkimuksia sekä rata- ja liikenneselvityksiä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan voi esittää muutoksia

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma tehdään, kun uutta kaavaa tai kaavamuutosta aletaan suunnitella. Sillä kerrotaan kaupunkilaisille, mitä aluetta työ koskee, miten työhön voi vaikut- taa, mikä on kaavatyön aikataulu, miksi kaava tehdään ja miten kaavan vaikutuksia selvite- tään.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa voidaan tarpeen mukaan täydentää. Toivomukset suunnitelmaan tehtävistä muutoksista esitetään kaavoitusosastolle (yhteystiedot löytyvät tästä lehteisestä). Toivomukset on selkeintä esittää kirjallisesti mahdollisimman pian. Mitä var- haisemmassa vaiheessa esitykset tehdään, sitä helpompi ne on ottaa huomioon.

Lisätietoja:

Rauman kaupunki Kaavoitus	Kanalinranta 3 26100 Rauma	www.rauma.fi
Kaavoitusarkkitehti Outi Virola	puh. 044 793 3672	kaavoitus@rauma.fi
Kaavavalmistelijä Jussi Helminen	puh. 044 403 6100	kaavoitus@rauma.fi

Kaavoitusjaosto

Jari Laihonen, puheenjohtaja	Tomi Suvanto, toimialajohtaja, esittelijä
Jyrki Soukainen, varapuheenjohtaja	Esko Poikela, kaupunginjohtaja
Sari Seimelä, jäsen	Juha Eskolin, kaavoitusjohtaja, sihteeri
Iida Lampi, jäsen	
Jasmin Määttä, jäsen	

Aikataulu	2021	talvi 2021-2022	2022	2023
Vaiheet ja tiedottaminen osallisille	Aloitus	Luonnos nähtävillä 14 päivää	Ehdotus nähtävillä 30 päivää	Hyväksyminen kaupunginvaltuustossa
Kaupunkilaiset ja muut kiinnostuneet	Vireilletulokuulutus	Kuulutus	Kuulutus	Kuulutus
Alueen maanomistajat ja vuokralaiset	OAS tiedoksi	Kirje	Kuulutus	Kuulutus
Kaava-alueeseen rajoittuvien tonttien maanomistajat	OAS tiedoksi	Kuulutus	Kuulutus	Kuulutus
Tekninen toimiala: toimialajohtaja, maankäyttöinsinööri, tilapalvelujohtaja, kunnallistekniikan johtaja, suunnittelupäällikkö, viheraluepäällikkö, rakennustarkastaja, ympäristönsuojelupäällikkö Sivistystoimiala: toimialajohtaja Sosiaali- ja terveystoimiala: toimialajohtaja Kaupunkikehitysjohtaja, Rauman Vesi	OAS tiedoksi ja kommentteja varten	Kuulutus	Kuulutus	Kuulutus
Aluepalopäällikkö	OAS tiedoksi	Kommentti	Kuulutus	Kuulutus
Tukes	OAS tiedoksi	Lausunto	Kuulutus	Kuulutus
Väylävirasto	OAS tiedoksi	Lausunto	Kuulutus	Kuulutus
Rauman satama	OAS tiedoksi	Lausunto	Kuulutus	Kuulutus
Sosiaali- ja terveyslautakunta Tekninen valiokunta Ympäristö- ja lupalautakunta	OAS tiedoksi	Lausunto	Kuulutus	Kuulutus
Terveystoimialan viranomaiset	OAS tiedoksi	Lausunto	Kuulutus	Kuulutus
Satakunnan Museo	OAS tiedoksi	Lausunto	Lausunto	Kuulutus
Satakuntaliitto Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ELY	OAS tiedoksi	Lausunto	Lausunto	Tiedoksi
Rauman Energia Oy DNA Oy	OAS tiedoksi	Lausunto	Kuulutus	Tiedoksi
Rauman Ikäihmisten neuvosto Rauman Nuorisovaltuusto. Rauman Vammaisneuvosto	OAS tiedoksi	Kuulutus	Kuulutus	Kuulutus
Lehdistö	OAS tiedoksi	Kuulutus	Kuulutus	Kuulutus
Kaupunkilaisen vaikutusmahdollisuudet	Mielipide OAS:sta Ehdotuksia kaavaa varten	Kirjallinen mielipide luonnoksesta	Kirjallinen muistutus ehdotuksesta	

Kaava-aineistoon voi tutustua nähtävilläoloaikoina kaavoituksen internetsivuilla ja palvelupiste Pyyrmanissa, Valtakatu 2. Nähtävilläoloajat kuulutetaan erikseen.

Kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä lähetetään tieto niille kunnan jäsenille sekä muistutuksen tekijöille, jotka kaavan nähtävillä ollessa ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa (MRL67§).

OAS = Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	684 Rauma	Täyttämispvm	27.02.2023
Kaavan nimi	Anderssonintie		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	18.02.2021
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	02-319
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	7,4039	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	0,0000
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	0,0000

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

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	7,4039	100,0	5719	0,08	0,0000	-5555
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	1,3342	18,0	700	0,05	-0,2898	-5607
C yhteensä						
K yhteensä	0,4784	6,5	2870	0,60	0,4784	2870
T yhteensä	0,5906	8,0	2149	0,36	-0,5953	-2818
V yhteensä					-0,2429	
R yhteensä						
L yhteensä	2,9049	39,2			0,6311	
E yhteensä	2,0958	28,3			0,0185	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	5			

Alamerkinnt

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	7,4039	100,0	5719	0,08	0,0000	-5555
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	1,3342	18,0	700	0,05	-0,2898	-5607
YS	1,3342	100,0	700	0,05	0,1886	-2737
YU					-0,4784	-2870
C yhteensä						
K yhteensä	0,4784	6,5	2870	0,60	0,4784	2870
KTU	0,4784	100,0	2870	0,60	0,4784	2870
T yhteensä	0,5906	8,0	2149	0,36	-0,5953	-2818
T-7/k					-0,4698	-2818
T	0,5906	100,0	2149	0,36	-0,1255	
V yhteensä					-0,2429	
VP					-0,2429	
R yhteensä						
L yhteensä	2,9049	39,2			0,6311	
Kadut	2,6239	90,3			0,4895	
LR					-0,1394	
LPA	0,2810	9,7			0,2810	
E yhteensä	2,0958	28,3			0,0185	
EV	2,0958	100,0			0,0185	
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	5			
Asemakaava	5			
Ei-asekaava				



23.05.2022

Rauman kaupunki / kaavoitus
kaavoitus@rauma.fi

Viite: Lausuntopyyntö 17.03.2022

Anderssonintien asemakaavan muutos, luonnosvaihe päivätty 10.3.2022, Rauman kaupunki

Kaavahanke ja Suunnittelutilanne

Suunnittelualue sijaitsee Rauman kaupungin keskustan länsipuolella, ratapihan eteläpuolella, Anderssonintien ja Karjalankadun rajoittamalla alueella, noin 2 km ydinkeskustasta.

Kaavaselostuksen mukaan kaavanmuutoksen tavoitteena on parantaa alueen liikenneturvallisuutta. Suunnittelualueelle osoitetaan uusi katuyhteys Anderssonintien kautta, jolloin rautatien vartioimaton tasoristeys ja liittymä Karjalankadulle poistuvat. Lisäksi tarkoituksena on osoittaa yleiskaavan mukainen raideyhteys sekä arvioida alueen kulttuurihistorialliset arvot.

Satakunnan maakuntakaava on saanut lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2013. Maakuntakaavassa suunnittelualue sijoittuu kaupunkikehittämisen (kk) ja matkailun (mv2) kehittämissuunnitelmoille sekä suojavyöhykkeelle (sv1).

Vaihemaakuntakaava 2 on hyväksytty 17.5.2019 ja kaava on tullut voimaan 20.9.2019. Vaihemaakuntakaavassa 2 suunnittelualue on osoitettu palvelujen alueeksi (P).

Rauman koko kaupungin aluetta koskeva yleiskaava 2030 on hyväksytty 25.3.2019. Yleiskaavassa suunnittelualue on varattu osin palvelujen ja hallinnon alueeksi (P), osin teollisuus- ja varastoalueeksi (T) ja osin virkistysalueeksi (V), jonka läpi kulkee uusi ratalinjaus. Ratalinjaus on toinen satamalaajennusalueelle johtavista vaihtoehtoisista ratalinjauksista. Suunnittelualueella koskee myös selvitysalueen merkintä (SEL). Merkintä johtuu siitä, että satamalaajennukseen liittyvät raideliikenteen ratkaisut vaikuttavat alueen käyttöön.

Rauman keskustan oikeusvaikutteinen osayleiskaava on hyväksytty 25.8.2003. Osayleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu julkisten palvelujen ja hallinnon alueeksi (PY) ja teollisuus- ja varastoalueeksi (T), joiden välissä on suojaviheraluetta (EV). Rata-alue on osoitettu rautatieliikenteen alueeksi (LR).

Alueella on voimassa useita eri-ikäisiä asemakaavoja.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen lausunto

Yleistä

Asemakaavanmuutoksessa otetaan huomioon ohjeellisella ratavarauksmerkinnällä (Ir-varaus) Rauman koko kaupungin yleiskaavan 2030 mukainen ratalinjaus, joka on toinen kahdesta vaihtoehdosta. Ratavarauksen mahdollinen toteuttaminen on tarkoitus käsitellä erikseen laadittavassa uudessa asemakaavanmuutoksessa. ELY-keskus pitää "Ir-varaus" -merkintää ja siihen liittyvää suojavyöhykemerkintää (sv) jossain määrin vaikutuksiltaan epäselvinä ja näkisi hyvänä, että merkintöjä ja niiden vaikutuksia vielä täsmennettäisiin.

ELY-keskuksen näkemyksen mukaan olisi hyvä, että ratalinjausvaihtoehtoja tarkasteltaisiin siten, että vaihtoehtojen välillä tehtäisiin valinta ja että Rauman keskustan oikeusvaikutteista yleiskaavaa voitaisiin näiltä osin päivittää.

Kulttuuriympäristö

ELY-keskus pitää hyvänä, että alueelta on tehty rakennusinventointi (2018) ja että raportissa suojeltaviksi esitetyt viisi rakennusta on asemakaavan muutosluonnoksessa merkitty suojeltaviksi. ELY-keskus näkisi kuitenkin tarpeellisena, että kaavatyössä tarkasteltaisiin myös pihapiirien säilyttämistarvetta ja uudisrakentamisen suhdetta siihen. Tässä yhteydessä olisi syytä tarkastella myös Varvinmäen uuden katulinjauksen suhdetta siihen nähden lähimpänä sijoittuvaan suojeltavaan rakennukseen sekä puuston säilyttämismahdollisuuksia.

Kaavan vaikutusten arvioinnissa vaikutuksia kulttuuriympäristöön ja maisemaan on arvioitu varsin niukasti ja arviointia näiltä osin olisi ELY-keskuksen mielestä tarpeen täydentää.

ELY-keskus pitäisi myös hyvänä, että rakennusinventointiraportissa mainittuja Varvinmäelle sijoittuvia rakennelmia selvitettäisiin tarkemmin.

Luonnonsuojelu

ELY-keskus näkee hyvänä, että alueelta on vuonna 2018 laadittu luontoselvitys. ELY-keskus pitää valitettavana, että valittu kaavaratkaisu näyttäisi johtavan selvityksessä säästettäväksi suositeltujen kahden iäkkään mäntyryhmän jäämiseen katualueen alle. Selvityksessä on säästettäväksi suositeltu myös suunnittelualueen lounaisosan kalliolaikkua, jonka säilyttämismahdollisuus ja huomioiminen sopivalla kaavamerkinnällä olisi syytä kaavatyössä selvittää.

Liikenne

ELY-keskus pitää hyvänä sitä, että asemakaavassa on tutkittu liikenteen järjestämistä kaavan tavoitteiden saavuttamiseksi tarkastelemalla neljää vaihtoehtoista liikenneratkaisua. Vaihtoehtoisista liikenneratkaistuista on esitetty havainnollistavat karttapiirroukset kaavaselostuksessa. Hyvä asia on myös se, että liikenneratkaisua on arvioitu yhdessä kaavan osallisten kanssa.

Asemakaavassa on osoitettu autopaikat toimitilarakennusten sekä sosiaalitointa- ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueille. ELY-keskus huomauttaa, että autopaikkojen lisäksi myös pyöräpysäköinnin toteuttamisvelvoitteesta on hyvä antaa määräyksiä asemakaavassa. Varmistamalla laadukkaat ja riittävät pyöräpysäköintipaikat tuetaan pyöräillen tehtyjen matkojen lisääntymistä.

Määräyksessä pyöräpysäköinnistä on hyvä antaa laadullisia määräyksiä sääsuojan lisäksi myös runkolukittavuudesta. Määräykset pyöräpysäköinnin toteutuksesta asemakaavassa johtavat todennäköisemmin laadukkaiden pyöräpysäköintipaikkojen toteutukseen ja edelleen siistiin ja jäsentyneeseen pysäköintiin.

Ohjeita ja esimerkkejä pyöräpysäköintivelvoitteen määrittämiseksi määrällisesti ja laadullisesti löytyy mm. Väyläviraston ohjeita 18/2020: Pyöräliikenteen suunnittelu, s. 194 (https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-18_pyoraliiikenteen_suunnittelu_web.pdf) tai pyöräliikenteen suunnitteluohjeesta: <https://pyoraliiikenne.fi/pyorapysakoinnin-suunnitteluohje/#pysakointitarpeen-maarittely>.

Melu ja tärinä

ELY-keskus näkee tarpeellisenä tehdä selvitykset melusta ja tärinästä sekä antaa niiden johdosta tarpeellisia kaavamääräyksiä.

Pilaantuneet maa-alueet

Kaava-alueella sijaitsee kaksi Maaperän tilan tietojärjestelmään (MATTI) merkittyä kohdetta (Pihlmaninmäen kaatopaikka ja Pihlmanin kentän entinen talvisäilytysalue). Kaatopaikka on ollut merkittynä järjestelmään kohteena, jolla on arviointitarve (kohteen maaperässä on todettu haitta-aineita siinä määrin, että maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on arvioitava). Talvisäilytysalue puolestaan on merkitty kohteena, jolla on selvitystarve (maaperän tilasta ei ole tutkimustietoja).

Kaavaluonnoksen mukana toimitettujen aineistojen mukaan kaava-alueella on tehty maaperän on tehty maaperän haitta-ainetutkimuksia vuonna 2018 ja vuosina 2020-2021. Vuoden 2018 tehtyjen tutkimusten perusteella laaditun tutkimusraportin mukaan tutkittujen alueiden maaperässä todettiin Valtioneuvoston asetuksen 214/2007 mukaisten ylemmän ohjearvojen ylittäviä pitoisuuksia raskasmetalleja ja öljyhiihivetyjakeita C21-C40. Lisäksi useassa näytepisteessä havaittiin jätteisyttä tai jätetäyttöä. Korkeimmat haitta-ainepitoisuudet sekä runsain jätteisyys todettiin tutkimusalueen itäosassa, alueilla, joilla on aikaisemmin sijainnut yhdyskuntajätteen kaatopaikka sekä veneiden talvisäilytyspaikka. Raportin mukaan todettu pilaantuneisuus keskittyy laajemmalle alueelle tutkimusalueen itäosiin. Sen sijaan tutkimusalueen pohjoisosaa ei ole riskinarviossa arvioitu pilaantuneeksi nykyisellä maankäytöllä, alueella havaituista ylemmän ohjearvotason ylittävistä haitta-ainepitoisuuksista huolimatta.

Vuosien 2020-2021 tutkimukset ovat kohdistuneet kaava-alueella sijainneen sepelikasan ympäristöön ja itse sepelikasaan. Tehdyissä maaperätutkimuksissa todettiin sinkin, lyijyn ja/tai kuparin osalta Vna 214/2007 ylemmän ohjearvotason ylittäviä pitoisuuksia kolmessa tutkimuspisteessä. Tutkimusten perusteella sepelikasan ympäristön maaperä luokitellaan pilaantuneeksi näiden tutkimuspisteiden edustamalla alueella. Kaavaselostuksen mukaan sepelikasa on poistettu alueelta loppuvuodesta 2021.

Kaavakarttaan on korttelin 251 LPA- ja KTU-alueille merkitty "saa"-merkintä. Kaavamääräyksissä ei kuitenkaan ole erikseen annettu saa-merkintää koskevia määräyksiä. Sen sijaan kaavan yleismääräyksiin on kirjoitettu: *Alueen maaperä on paikoin pilaantunut korttelissa 251. Maaperän mahdollinen pilaantuneisuus tulee selvittää hyvissä ajoin ennen maanrakennustöihin ryhtymistä ja tarvittaessa maaperä on puhdistettava. Maaperän puhdistamisesta sekä massojen sijoittamisesta tulee neuvotella ennen töiden aloittamista viranomaisen kanssa.* ELY-keskus huomauttaa, että ko. korttelin maaperän pilaantuneisuus on selvitetty jo vuonna 2018 ja 2020-2021 tehdyissä maaperätutkimuksissa ja ko. alueiden on todettu olevan paikoin pilaantuneita. Pilaantuneiksi arvioiduilla alueilla on maaperän puhdistustarve. Maaperän puhdistamiseen voidaan ryhtyä tekemällä siitä ilmoitus ELY-keskukselle. ELY-keskus suosittelee, että pilaantuneiden alueiden maaperä puhdistetaan ennen kaavan hyväksymistä. Mikäli näin ei tehdä, tulee kaavamääräyksiin lisätä velvoite puhdistaa maaperä esim. määräyksellä ”*Alueen maaperä on paikoin pilaantunut korttelissa 251. Pilaantunut maaperä on puhdistettava.*”

ELY-keskus haluaa kiinnittää huomioita myös vuoden 2018 maaperätutkimuksen raportissa esiin tuotuun jatkotoimenpidesuositukseen koskien liikuntakeskusrakennuksen sisäilmaa. Raportin mukaan, tutkimusten perusteella on mahdollista, että liikuntakeskus sijaitsee jätetäytön päällä ja rakennuksen alapuolinen maaperä sisältää kohonneita haitta-ainepitoisuuksia. Tutkimuksissa todettiin kynnysarvotason ylittäviä haihtuvien yhdisteiden pitoisuuksia, alemman ohjearvotason ylittäviä PAH-yhdisteiden pitoisuuksia sekä ylemmän ohjearvotason ylittäviä öljyhiilivetyjen pitoisuuksia. Arvion mukaan haitta-ainesten kulkeutuminen rakennuksen sisäilmaan on mahdollista ja tutkimusten perusteella suositellaan haitta-ainemittausten tekemistä rakennuksen sisäilmasta. ELY-keskuksen tiedossa ei ole, että sisäilmamittauksia olisi tehty.

Kaava-alueen pohjoisosan maaperän pilaantuneisuutta ei ole ELY-keskuksen käsityksen mukaan selkeästi arvioitu. Arviota olisi tältä osin syytä tarkentaa. Vuoden 2018 maaperätutkimuksen perusteella laaditun raportin mukaan tutkimusalueen pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arviointi on tehty vertaamalla todettuja haitta-ainepitoisuuksia asetuksen 214/2007 mukaisiin ylempiin ohjearvoihin. Tutkimuksen perusteella, lähellä rata-alueita, näytepisteistä KK11 ja KK12 kerätyistä näytteistä todettiin asetuksen Vna 214/2007 mukaisten ylempien ohjearvojen ylittäviä pitoisuuksia antimoniumia, kuparia, lyijyä ja sinkkiä. Näytepisteestä KK11 todettiin alemman ohjearvon ylittävä pitoisuus öljyhiilivetyjakeita C21-C40. Nämä näytepisteet sijaitsevat alueella, jolla on lähtötietojen mukaan sijainnut alueelta purettu ratalinja. Lisäksi näytepisteessä KK 4 ylemmät ohjearvot ylittävät pitoisuudet kuparin, lyijyn sekä sinkin osalta. Näytepisteessä KK 4 haitta-ainepitoisuudet sijaitsevat aivan maaperän pintakerroksessa, joten niiden osalta on olemassa kulkeutumisriski esim. tuulen mukana. Viitearvovertailun perusteella maaperä on siis pilaantunutta myös näytepisteiden KK4, KK 11 ja KK 12 alueilla, vaikka tätä ei ole tutkimusraportissa selkeästi ilmaistu. Näiden alueiden riskinarviota ei ole tarkennettu kohdekohtaisella arvioinnilla. Kyseessä olevat näytepisteet sijoittuvat aivan kaava-alueen reunoille. Näiden alueiden maaperän pilaantuneisuutta ei kuitenkaan ole kaavakartalla tai kaavamääräyksissä huomioitu.

ELY-keskus päivittää kaava-aluetta koskevat MATTI-merkinnät maaperäraporttien tietojen perusteella. Pihlmaninmäen kaatopaikkaa ja Pihlmanin kentän entistä talvisäilytysaluetta koskeviksi lajimerkinnöiksi muutetaan ”puhdistustarve”. Lisäksi tutkittu sepelikasan alue merkitään MATTI-järjestelmään uutena kohteena, jota koskee lajimerkintä ”puhdistustarve”. Myös kaava-alueen pohjoisosan tutkittu alue (näytepisteet KK 4, KK 11 ja KK 12) merkitään MATTI-järjestelmään kohteena, jossa on puhdistustarve. MATTI-kohderaportit, joista käy ilmi tietojärjestelmään talletetut tiedot, toimitetaan myöhemmin ELY-keskuksen toimesta kiinteistön omistajille tiedoksi.

Muuta

Teknisenä huomiona ELY-keskus toteaa, että ”Ir-varauksen” merkinnän selitys on syytä tarkistaa.

ELY-keskuksella ei ole toimialaltaan muuta lausuttavaa. Tämä lausunto on tehty yhteistyössä luonnonsuojelu- ja ympäristönsuojeluyksiköiden kanssa. Lausunto sisältää myös ELY-keskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen lausunnon.

Yksikönpäällikkö

Risto Rauhala

Ylitarkastaja

Päivi Valkama

Merkintä sähköisestä hyväksynnästä on asiakirjan lopussa.

TIEDOKSI sähköpostilla Satakuntaliitto ja Alueellinen vastuumuseo (Satakunnan Museo) ja Väylävirasto
VARELY / Luonnonsuojelu- ja ympäristönsuojeluyksikkö sekä Liikenne ja infrastruktuuri - vastuualue

Tämä asiakirja VARELY/6842/2021 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument VARELY/6842/2021 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Rauhala Risto 23.05.2022 11:01

Esittelijä Valkama Päivi 23.05.2022 11:00

Rauman kaupungin kaavoitus
kaavoitus@rauma.fi

viite: Lausuntopyyntöne 18.3.2022

LAUSUNTO RAUMAN KAUPUNGIN ANDERSSONINTIEN ASEMAKAAVAMUUTOKSEN LUONNOKSESTA

Hanke

Asemakaavamuutoksen suunnittelualue sijaitsee noin 2 km etäisyydellä ydinkeskustasta länteen Rauman ratapihan eteläpuolella Anderssonintien ja Karjalankadun välisellä alueella. Suunnittelualueeseen kuuluu etelässä myös osa Satamakadun ja Anderssoninsillan katualueesta sekä sillan koillispuolella oleva pieni puisto. Suunnittelualueen keskiosa on rakentamatonta paikoin luonnontilaisena säilynyttä kalliomännikköä ja kangasmetsää. Suunnittelualueen läntisellä osalla on teollisuus- ja varastotoimintaa ja alueen itäisten osien kiinteistöt käytetään pääosin kuntoutuspalveluihin, joihin liittyy myös majoitustoimintaa.

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on parantaa alueen liikenneturvallisuutta. Asemakaavan suunnittelutyön pohjaksi on tutkittu erilaisia liikenneratkaisuja ja on laadittu eri vaihtoehtojen mukaisesti tarkasteluja katutilavaruksiin liittyen. Asemakaavamuutoksen luonnos perustuu ratkaisuun, jossa liikenteen pääsuuntaa on muutettu kulkemaan Anderssonintien ja sillan kautta Suojantielle, jolloin kulku suunnittelualueen itäisiin osiin tapahtuu Satamakadun läntisestä jatkeesta erkanevan Varvinmäki nimisen uuden tonttikadun kautta. Samalla tulee mahdolliseksi Kuntosumpun tontille ja VR-Transpointin lastausalueelle johtavan vartioimattoman tasoristeyksen läpi kulkevan liikenneturvallisuudeltaan ongelmallisen liittymän poistaminen Karjalankadulta.

Asemakaavalla on tarkoitus varautua alustavasti myös Rauman yleiskaavan 2030 sisältävän Järviuodon satamaradan itäisen linjausvaihtoehdon mahdolliseen toteuttamiseen, jota varten tehtävä päätös vaatii myöhemmin asemakaavamuutoksen laatimista alueelle. Lisäksi kaavaprosessin yhteydessä on erillisellä rakennusinventoinnilla selvitetty korttelien 251 ja 252 rakennuskannan kulttuurihistorialliset arvot sekä laadittu suunnittelualueen kattava luontoselvitys ja myös maaperän haitta-ainepitoisuuksiin liittyvät tutkimusraportit.

Kaavoitustilanne

Ympäristöministeriö on vahvistanut Satakunnan maakuntakaavan 30.11.2011 (N:o YM1/5222/2010). Satakunnan maakuntakaava on saanut lainvoiman 13.3.2013 korkeimman hallinto-oikeuden (KHO) päätöksellä. Suunnittelualue sisältyy kokonaan Satakunnan maakuntakaavassa kaupunkikehittämisen kohdevyöhykkeeseen (kk) ja vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen suojavyöhykkeeseen (sv1, konsultointivyöhyke) sekä ulottuu pääosin Vanhaan Raumaan ja sen ympäristöön osoitetun matkailun kehittämisvyöhykkeen (mv2) sisäpuolelle. Lisäksi suunnittelualueen

länsireunaan rajoittuvat Satakunnan maakuntakaavaan osoitettu koko Satakunnan rannikon kattava matkailun kehittämisvyöhykkeen (mv3) ja satamatoimintojen kehittämisen kohdealueen (ls) merkinnät. Suunnittelualueen pohjoispuolella kulkee Satakunnan maakuntakaavaan merkitty pääradan Kokemäki-Rauma osuutta koskeva merkintä (pr).

Ympäristöministeriön 3.12.2014 vahvistamassa ja korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 6.5.2016 lainvoiman saaneessa tuulivoimatuotannon alueita käsittelevässä Satakunnan vaihemaakuntakaavassa 1 suunnittelualueelle tai sen läheisyyteen ei ole osoitettu merkintöjä. Satakunnan vaihemaakuntakaava 2 on hyväksytty maakuntavaltuustossa 17.5.2019 ja se on saanut lainvoiman kuulutuksella 20.9.2019. Vaihemaakuntakaavassa 2 teemana on energiantuotanto, soiden moninaiskäyttö, kauppa, maisema-alueet ja rakennetut kulttuuriympäristöt. Satakunnan vaihemaakuntakaavan 2 tultua voimaan kumoutuvat samalla Satakunnan maakuntakaavan vastaavat merkinnät ja määräykset. Aluevarausmerkintöjen osalta suunnittelualue sijoittuu pääosin Satakunnan vaihemaakuntakaavassa 2 osoitetulle palvelujen alueelle (P, Tarvonsaari).

Rauman yleiskaava 2030 on hyväksytty 25.3.2019, ja se on koko kunnan aluetta kattava yleispiirteinen aluevarauskaava. Rauman yleiskaava 2030 on oikeusvaikutteinen yleiskaava, mutta a se ei korvaa voimassa olevia oikeusvaikutteisia osayleiskaavoja, eikä ole niiden alueella voimassa. Rauman yleiskaavassa 2030 asemakaavamuutoksen suunnittelualueen keskiosa on osoitettu virkistysalueeksi (V). Virkistysalueen itäpuolella osa kiinteistöistä sekä Anderssoninsillan kupeessa olevan puiston alue on osoitettu yleiskaavassa palvelujen ja hallinnon alueeksi (P) ja suunnittelualueen länsiosa teollisuus- ja varastoalueeksi (T). Suunnittelualue sijoittuu kokonaan vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen suojavyöhykkeelle (sv1, konsultointivyöhyke) ja myös satamalaajennuksen vaatimien uusien raideliikenteen ratkaisujen maankäyttövaikutuksien takia määritellyn selvitysalueen rajaukseen (SEL). Rauman yleiskaavaan 2030 on merkitty ratapiha-alueelta Järviluodon satamaan johtavalle ratayhteydelle kaksi vaihtoehtoista linjausta merkinnällä ”uusi ratalinjaus”. Näistä Kalasataman ylittävä itäisempi linjaus kulkee asemakaavamuutoksen suunnittelualueen läpi. Anderssonintien vartta pitkin kulkevana on osoitettu sillan kohdalla kanaalia ylittävä merellisen kaupunkireitin merkintä, joka liittyy yleiskaavassa hahmoteltuun virkistysverkon kokonaisuuteen.

Asemakaavamuutoksen suunnittelualueella on voimassa oikeusvaikutteinen Rauman keskustan osayleiskaava, joka on hyväksytty 25.8.2003. Osayleiskaavassa suunnittelualueen itäinen osa on osoitettu julkisten palvelujen ja hallinnon alueeksi (PY), läntinen osa teollisuus- ja varastoalueeksi (T) ja näiden välissä oleva alue suojaviheralueeksi (EV). Suunnittelualueen pohjoispuolelle sijoittuva ratapiha-alue on osoitettu rautatieliikenteen alueeksi (LR), josta pieni osa korttelin 251 laajennuksena kuuluu koillisessa asemakaavamuutosalueeseen. Keskustan osayleiskaavassa Anderssoninsillan länsipuolella sijaitseva Kalasataman alue sekä koko kanaali rantoineen idässä Vähämaanpuistoon asti ulottuen on merkitty osayleiskaavassa kaupunki- tai kyläkuullisesti arvokkaaksi alueeksi.

Asemakaavamuutoksen suunnittelualueen suuremmalla osalla on voimassa asemakaava, joka on hyväksytty 23.1.1986. Suunnittelualueen keski- ja itäosissa on voimassa 25.5.1990 hyväksytty asemakaava. Korttelin 251 pohjoisosassa sekä Karjalankadun itäpuolella kulkevalla teollisuusraiteen alueella voimassa oleva asemakaava on hyväksytty 29.4.1994. Karjalankadun sekä Satamakadun katualueilla voimassa olevat asemakaavat ovat vuosilta 1985 ja 1970. Voimassa olevassa asemakaavassa suunnittelualueen läntiselle osalle sijoittuva kortteli 253 ja pohjoinen osa korttelista 251 ovat osoitettu teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi (T ja T-7/k). Jälkimmäistä korttelia on tarkoitus laajentaa asemakaavamuutoksessa hieman pohjoiseen rautatiealueeksi osoitetulle alueelle. Korttelin 251 Kuntosumpun toimintaan kuuluva alue on osoitettu

SATAKUNNAN MAAKUNTAKAAVOJEN YHDISTELMÄKARTTA

Satakuntaliitto

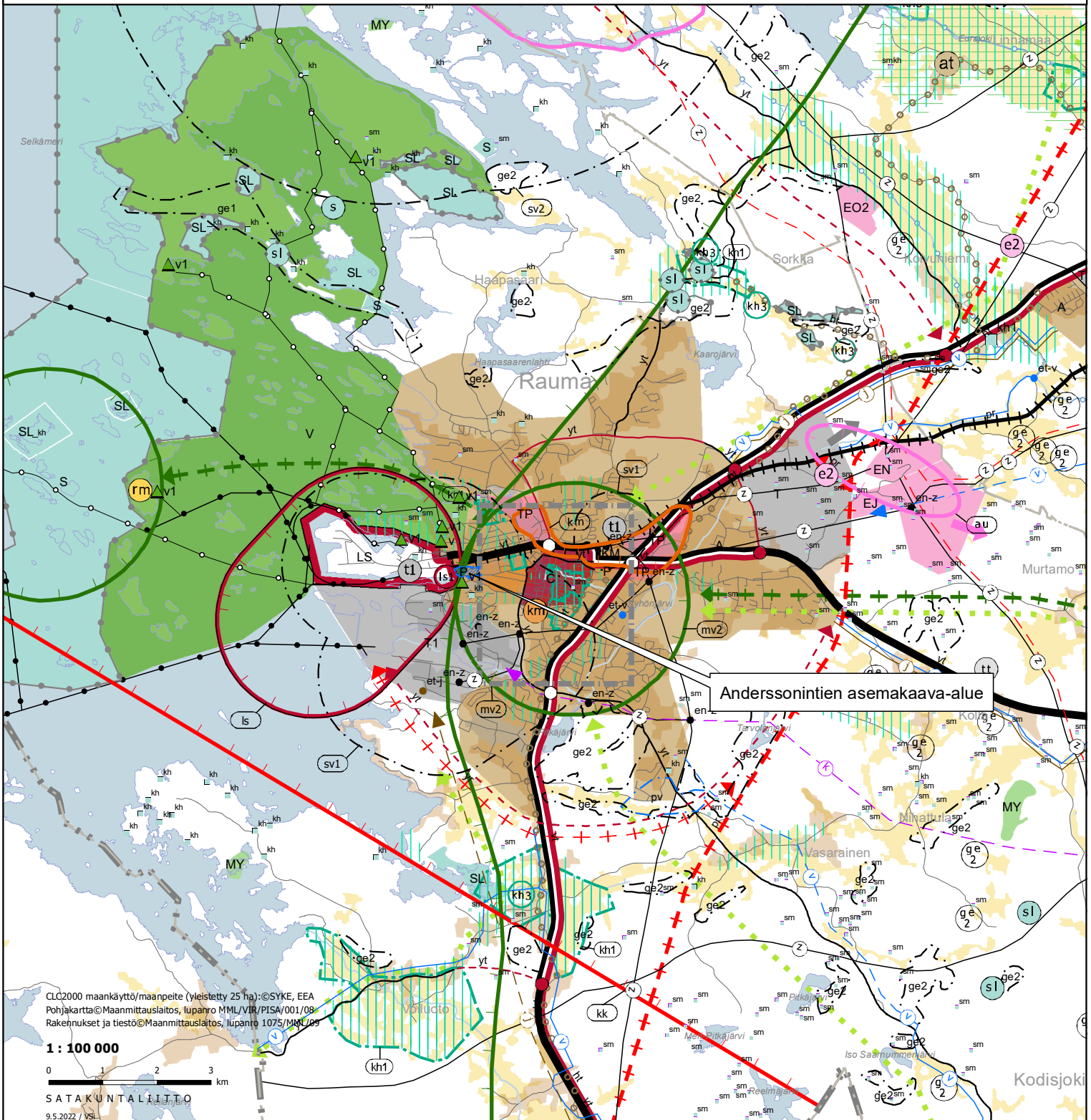
Ympäristöministeriön 30.11.2011 vahvistama Satakunnan maakuntakaava
(N:o YM1/5222/2010, KHO 13.3.2013)

Ympäristöministeriön 3.12.2014 vahvistama Satakunnan vaihemaakuntakaava 1
(N:o YM7/5222/2013, KHO 6.5.2016)

Satakuntaliiton maakuntavaltuuston 17.5.2019 hyväksymä
Satakunnan vaihemaakuntakaava 2



Lausunnolla oleva Rauman kaupungin Anderssonintien
asemakaavamuutosluonnoksen alue



urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueeksi (YU). Suunnittelualueen keskiosa ja Anderssonintien varsi on osoitettu suojaviheralueeksi (EV). Korttelissa 252 sijaitseva Sillanpielen toimintakeskuksen alue, johon kuuluu myös Pihlmanin talo, on osoitettu sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueeksi (YS).

Satakuntaliiton kannanotot

Satakunnan maakuntakaava, Satakunnan vaihemaakuntakaava 1 ja Satakunnan vaihemaakuntakaava 2 ovat maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Maankäyttö- ja rakennuslain 32 §:n mukaan maakuntakaava ei ole oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella voimassa muutoin kuin 1 momentissa tarkoitettujen kaavojen muuttamista koskevan vaikutuksen osalta. Maankäyttö- ja rakennuslain 42 §:n mukaan yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.

Satakuntaliitto kiittää Rauman kaupunkia lausuntopyynnöstä koskien Anderssonintien asemakaavamuutoksen luonnosta ja toteaa, että alueella voimassa oleva oikeusvaikutteinen Rauman keskustan osayleiskaava ohjaa ensisijaisesti asemakaavan suunnittelua. Asemakaavan muutosluonnoksen ratkaisu on pääosin osayleiskaavan tavoitteiden mukainen.

Satakuntaliitto pitää hyvänä, että asemakaavalla poistetaan liikenneturvallisuudeltaan ongelmallinen tasoristeystä sisältävä Karjalankadun liittymä sekä selkeytetään liikenteen pääsuunta huomioiden myös Anderssonintie-Suojantie reitillä liikkuvat erikoisuuret ajoneuvoyhdistelmät. Asemakaavaluonnoksen pohjana olevan liikenneratkaisun valinta on asemakaavaselostukseen sisällytetyn tutkittujen vaihtoehtojen vertailussa (4.3) perusteltu useasta näkökulmasta. Satakuntaliitto esittää asemakaavaluonnoksen jatkokehittelyn yhteydessä vielä tutkittavaksi keinoja, joilla Varvinmäen katualueen tarkemmassa toteutuksessa voidaan turvata nykyistä ratkaisua paremmin luonnon ympäristön ja rakennetun ympäristön arvojen säilyminen sekä eri liikennemuotojen yhteensovittaminen.

Satakuntaliitto kiinnittää huomiota siihen, että asemakaavamuutoksessa on osoitettu suojaviheralueen läpi kulkevana Järviluodon satamaan johtava ohjeellinen ratavaraus, mikä on satamaraiteen linjausvaihtoehto VE5. Raideyhteys on osoitettu Rauman yleiskaavassa 2030, mutta ei sitä ole merkitty 2000-luvun alussa laadittuun Keskustan osayleiskaavaan. Satakuntaliitto katsoo, että merkittävä maankäyttöön laajasti vaikuttava ratalinjaus tulisi ensisijaisesti ratkaista osayleiskaavassa. Mikäli nähdään tarpeellisena sisällyttää ohjeellinen ratavaraus asemakaavamuutoksen ehdotusvaiheessakin, tulisi ratalinjausten vaihtoehtojen vertailua sekä valintaa koskevaa päätöksentekoprosessia ja muuta ratayhteyden toteuttamiseen liittyvää selvitysaineistoa selostaa kaavan lähtötiedoissa tarkemmin. Osayleiskaavasta puuttuvan satamaraiteen toteutuksella on suunnittelualueetta laajemminkin vaikutuksia, jonka takia Satakuntaliitto esittää harkittavaksi asemakaavamuutoksen MRL 39 §:n mukaisen yleiskaavan sisältövaatimusten mukaisen tarkastelun mukaan liittämistä ehdotusvaiheen selostukseen. Satamaan johtavan ratayhteyden linjauksen valinnalla on vaikutusta myös Rauman yleiskaavan 2030 muiden tavoitteiden toteutumiseen. Asemakaavamuutoksen luonnokseen aluevarauksella osoitettu ratalinjaus toteutuessaan halkaisisi kahtia lähiympäristön virkistysalueenakin toimivaa suojaviheraluetta ja muuttaisi sen luonnetta merkittävästi. Lisäksi tämä muutos heikentäisi Rauman yleiskaavassa 2030 hahmotellun



viherverkoston muodostamisen edellytyksiä. Sillä olisi vaikutuksia Rauman keskustan ja Petäjäksen/Fåfångan välisen viheryhteyden kehittämiseen sekä merellisen kaupunkireitin toimivuuteen suunnittelualueella. Näistä syistä Satakuntaliitto katsoo, että asemakaavamuutoksen vaikutustenarvioinnissa tulisi tarkastella riittäväällä tavalla Sataman ratayhteyden asiaa, vaikka sen toteuttamista asemakaava suoraan ei mahdollistakaan.

Satakuntaliitolla ei ole Satakunnan maakuntakaavan ja Satakunnan vaihemaakuntakaavan 2 perusteella muuta lausuttavaa Anderssonintien asemakaavamuutoksen luonnoksesta.

Lausunnon on laatinut maakunta-arkkitehti Daniel Nagy, daniel.nagy@satakunta.fi, p. 044 711 4348 yhteistyössä liikennesuunnittelija Esa Perttulan kanssa.

SATAKUNTALIITTO

Tiedoksi: Satakunnan Museo
Varsinais-Suomen ELY-keskus

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta kirjaamo@satakunta.fi

Rauman kaupunki
Kaavoitus
kaavoitus@rauma.fi

Viite Lausuntopyyntöne 17.3.2022

Aihe Anderssonintie AK muutos luonnos, päivätty 10.3.2022

Anderssonintien asemakaavan muutos laitettiin vireille 23.1.2018 ja kaavamuutosta koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma hyväksyttiin 4.11.2021. Suunnittelualue sijaitsee Varvinmäki-nimisellä kallioisella alueella, joka sijoittuu keskustan ja sataman väliselle alueelle noin 2 km:n etäisyydelle ydinkeskustasta. Pohjoisessa alue rajautuu Rauman ratapihaan ja muissa ilmansuunnissa Karjalankatuun ja Anderssonintiehen. Varvinmäen muuta ympäristöä korkeammalle kohoava keskiosa on rakentamaton ja lähes luonnontilainen.

Suunnittelualue käsittää kolme korttelia. Alueen länsiosassa korttelissa 253 sijaitsee arkkitehtonisesti vaatimaton moderni teollisuushalli. Korttelissa 251 sijaitsee päihdekuntoutujille tarkoitettu Sillanpielen toimintakeskus, jossa on alun perin vuonna 1900 valmistunut ja paikalle 1930-luvulla siirretty rakennushistoriallisesti ja maisemallisesti merkittävä hirsirunkoinen päärakennus sekä 1980- ja 1990-luvuilla valmistuneet tukiasuntorivitalot. Näiden itäpuolella sijaitsee 1900-luvun alkupuolelle ajoittuva Pihlmanin talona tunnettu entinen asuintontti, joka on Sillanpielen toimintakeskuksen käytössä. Tontilla on myös 1920–1930-luvulle ajoittuva pajarakennus. Korttelin 251 itäosassa sijaitsee kookas, mahdollisesti 1990-luvulla valmistunut hotelli ja liikuntakeskus Kuntosumppu. Kortteli 252 sijoittuu inventointialueen pohjoislaidalle ja käsittää Varvinmäkenä tunnetun, 1900-luvun alkupuolelle ajoittuvan asuintontin. Tontin historia liittyy todennäköisesti viereiseen rautatiehen. Nykyisin Sillanpielen toimintakeskuksen käytössä olevalla tontilla on asuinrakennuksen lisäksi saman ikäinen tiilirunkoinen makasiini sekä vaatimattomampia rakennuksia.

Kaavaselostuksen mukaan asemakaavamuutoksen tavoitteena on parantaa liikenteellisesti vaativan paikan liikenneturvallisuutta osoittamalla alueelle uusi katuysteys Anderssonintien kautta, jolloin rautatien vartioimaton tasoristeys ja liittymä Karjalankadulta poistuu. Kaavaselostuksen mukaan tarkoituksena on osoittaa myös yleiskaavan mukainen raideysteys sekä arvioida alueen kulttuurihistorialliset arvot. Kaavaselostuksessa on esitetty neljä eri liikennejärjestelyvaihtoehtoa, ja niistä on esitetty havainnollistavat karttapiirroset.

Suunnittelualue sijoittuu Satakunnan maakuntakaavassa (lainvoimainen 13.3.2013) kaupunkikehittämisen (kk) ja matkailun kehittämisvyöhykkeille (mv2) sekä suojavyöhykkeelle (sv1). 17.5.2019 hyväksytyssä ja 20.9.2019 voimaan tulleessa vaihemaakuntakaavassa 2 suunnittelualue on osoitettu palvelujen alueeksi (P).

25.3.2019 hyväksyttiin Rauman yleiskaava 2030. Suunnittelualue on varattu yleiskaavassa osin palvelujen ja hallinnon alueeksi (P), osin teollisuus- ja varastoalueeksi (T) sekä osin virkistysalueeksi (V). Suunnittelualue on osoitettu myös selvitysalueeksi (SEL), sillä satamalaajennukseen liittyvät raideliikenteen ratkaisut vaikuttavat alueen käyttöön. Suunnittelualueen poikki pohjois-eteläsuuntaisesti on osoitettu uusi ratalinjaus, joka on toinen satamalaajennusalueelle Järviuotoon johtavista vaihtoehtoisista ratalinjauksista.

Rauman keskustan oikeusvaikutteinen osayleiskaava on hyväksytty 25.8.2003. Osayleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu julkisten palvelujen ja hallinnon alueeksi (PY) ja teollisuus- ja varastoalueeksi (T), joiden välissä on suojaviheraluetta (EV). Rata-alue on osoitettu rautatieliikenteen alueeksi (LR).

Aluetta koskee 25.8.2003 hyväksytty Rauman keskustan osayleiskaava. Osayleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu osittain Julkisten palvelujen ja hallinnon alueeksi (PY), osittain Teollisuus- ja varastoalueeksi (T) sekä näiden väliin sijoittuvaksi suojaviheralueeksi (EV). Rata-alue on osoitettu Rautatieliikenteen alueeksi (LR).

Alueella on voimassa viisi eri-ikäistä asemakaavaa.

Suunnittelualue ei sijoitu mihinkään arvokkaaksi luokiteltuun kulttuuriympäristöön. Alueella toteutettiin vuonna 2018 Satakunnan Museon toimesta rakennusinventointi, jonka yhteydessä inventoitiin ja arvotettiin kortteleiden 251 ja 252 pääosin 1930-luvulle ajoittuva rakennuskanta. Suunnittelualueen länsiosassa korttelissa 253 sijaitseva arkkitehtonisesti vaatimaton teollisuushalli sekä Karjalankadun varrella sijaitsevaa hotelli Kuntosumppu jäivät inventoinnin ulkopuolelle. Inventoinnin yhteydessä kortteleissa olevista rakennuksista esitettiin suojeltavaksi tulevassa kaavatyössä viisi rakennusta (Sillanpielen toimintakeskuksen päärakennus, nk. Pihlmanin talo ja pajarakennus, Varvinmäen asuinrakennus sekä makasiini.) Inventoinnin yhteydessä kiinnitettiin huomiota myös Varvinmäen pohjoisreunalla sijaitseviin kallioon valettuihin portaisiin ja pohjamalliltaan pyöreisiin alustoihin, joiden tarkastelu jäi kuitenkin pintapuoliseksi ja käyttötarkoitus epäselväksi.

Rakennelmien ja niiden sijainnin perusteella tehtiin tulkinta, että ne liittyvät mahdollisesti sodan aikaiseen ilmapuolustukseen.

Satakunnan Museon kannanotto

Satakunnan Museo pitää erittäin hyvänä, että aluetta koskevassa rakennusinventoinnissa suojeltaviksi esitettävät rakennukset on merkitty suojeltaviksi myös asemakaavamuutoksen luonnosvaiheen kaavakartassa. Rakennusten ulkoasussa saattaa olla nähtävillä myös hyvin säilyneitä iäkkäitä ajallisia kerrostumia. Museo esittää, että kaavaluonnoksessa esitettyyn merkintään sr12 koskevaan määräykseen tulisi tehdä pieni lisäys: [...] **Rakennusta on hoidettava ja korjattava siten, että sen alkuperäiset tai iäkästä muutosajankohtaa edustavat rakenteet, rakennusosat, yksityiskohdat, materiaalit ja väriyty säilytetään.**

Suunnittelualue on suurelta osin kallioista rinnettä, minkä vuoksi esimerkiksi Sillanpielen toimintakeskuksen päärakennus sekä Pihlmanin talon pihapiiri erottuvat kauas ja ne ovat kaupunkikuvan kannalta erittäin merkittäviä. Myös suojeltaviksi merkittyjen rakennusten pihapiirien ja kasvillisuuden säilymiseen tulisi kiinnittää huomiota. Kaavaluonnoksessa esitetyistä liikennejärjestelyvaihtoehdoista vaihtoehto 4 turvaisi parhaiten suunnittelualueen rakennetun ympäristön sekä pihapiirin säilymistä, mutta kaavaselostuksen mukaan ratkaisu olisi edelleen liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallinen. Vaihtoehto 3 uhkasi alueen kulttuuriympäristön arvojen säilymistä merkittävästi halkaisemalla Sillanpielen toimintakeskuksen alueen sekä Pihlmanin talon pihapiiriin. Vaihtoehto 1 sekä kaavaluonnokseen valittu vaihtoehto 2 rajautuvat hyvin lähelle Pihlmanin talon pihapiiriä ja sen asuinrakennusta. Nämä vaihtoehdot vaativat kaavaselostuksen mukaan laajemman tilavarauksen, tukimuurin rakentamisen sekä vaihtoehto 2:n tapauksessa myös louhintaa. Museo katsoo, että kaavan vaikutuksia kulttuuriympäristöön ja maisemaan tulisi täydentää ja havainnollistaa lisää kaavan ehdotusvaiheessa.

Suunnittelualueella ei ole tiedossa olevia muinaisjäännöksiä. Satakunnan Museo tekee alueella tarkastuksen liittyen Varvinmäen pohjoisreunalla kallioon valettuihin rakennelmiin.

Satakunnan Museolla ei ole muuta huomautettavaa kaavaluonnoksesta.

Satakunnan Museo

Museonjohtaja Johanna Jakomaa

Tutkija Olli Joukio

Tiedoksi

Varsinais-Suomen ELY-keskus/kirjaamo, Päivi Valkama
Satakuntaliitto/kirjaamo, Susanna Roslöf, Daniel Nagy
Museovirasto/kirjaamo

Tämä asiakirja on hyväksytty sähköisesti Porin kaupungin asianhallintajärjestelmässä

RAUM/2038/10.02.03/2021

35 § Lausunto Anderssonintien (AK:02-319) kaavamuutoksen luonnosvaiheesta

Ympäristö- ja lupalautakunta 35 § 3.5.2022

Asian esittelyYmpäristönsuojelupäällikkö Juha Hyvärinen 18.3.2022:

Anderssonintien asemakaavamuutoksen tavoitteena on parantaa alueen liikenneturvallisuutta. Nykyinen rautatien vartioimaton, vaaralliseksi koettu, tasoristeys ja liittymä Karjalankadulle poistuisi osoittamalla kulku kortteliin 251 (mm. Kuntosumppu) uuden Anderssonintieltä lähtevän katulinjauksen kautta. Yleiskaavan mukaiselle raideyhteydelle on osoitettu ohjeellinen ratavaraus.

Kaavoitus pyytää ympäristö- ja lupalautakunnan lausuntoa luonnosvaiheesta 23.5.2022 mennessä. Asemakaavan aineisto on tarkasteltavissa kokonaisuudessaan osoitteessa: www.rauma.fi/02-319-anderssonintie

Aluetta on 1900-luvulla täytetty nykykäytännön mukaan tähän soveltumattomilla aineksilla. Kaava-alueen korttelin 251 maapera on paikoin pilaantunut. Alueen maaperää on tutkittu, mutta läjityshistoriasta johtuen on mahdollista, että maaperää kaivettaessa löytyy nyt vielä tuntemattomatonta pilaantuneisuutta. Asemakaavaluonnoksen yleismääräys edellyttää, että maaperän mahdollinen pilaantuneisuus selvitetään hyvissä ajoin ennen maanrakennustöihin ryhtymistä ja tarvittaessa maaperä on puhdistettava. Maaperän puhdistamisesta sekä massojen sijoittamisesta tulee neuvotella ennen töiden aloittamista ympäristönsuojeluviranomaisen kanssa. Ei ole tiedossa, että maaperän pilaantuneisuudesta olisi aiheutunut haittaa. Lähtökohtaisesti luvallistamisessa kyse voisi olla rakennettavan uuden tieyhteyden kaivuutöiden jätteen käsittelyn jätelain mukaisesta ohjauksesta ja valvonnasta.

EhdotusRakennustarkastaja Timo Heinilä 20.4.2022:

Rakennusvalvontaviranomaisen osalta asemakaavaluonnoksesta ei ole huomautettavaa.

PäätösehdotusYmpäristönsuojelupäällikkö Juha Hyvärinen 22.4.2022:

Ympäristö- ja lupalautakunta toteaa lausuntonaan, ettei asemakaavaluonnoksesta ole huomautettavaa.

Päätös

Hyväksyttiin ehdotuksen mukaisesti.

RAUM/2038/10.02.03/2021

104 § Kaavalausunto: Anderssonintie 02-319

Tekninen valiokunta 104 § 25.5.2022

Asian esittelySuunnittelupäällikkö Pajuoja Riikka 18.5.2022:

Kaavoitus on pyytänyt teknisen valiokunnan lausuntoa asemakaavamuutoksen ehdotusvaiheesta. Asemakaavan aineisto on tarkasteltavissa kokonaisuudessaan osoitteessa: <https://www.rauma.fi/02-319-anderssonintie/>

Anderssonintien asemakaavamuutoksen tavoitteena on parantaa alueen liikenneturvallisuutta. Alueelle osoitetaan uusi katuyhteys Anderssonintien kautta, jolloin rautatien vartioimaton tasoristeys ja liittymä Karjalankadulta poistuu. Tarkoituksena on osoittaa myös yleiskaavan mukainen raideyhteys.

Aluepalvelut

Aluepalvelut on ollut mukana asemakaavatyössä ja erityisesti rautatien tasoristeyksen poisto on liikenneturvallisuuden kannalta erittäin tärkeä toimenpide. Asemakaavan laadittaessa on tehty vaihtoehtoterkasteluja uudesta katuyhteydestä ja sen tarvitsemasta tilavarauksesta. Uuden katuyhteyden toteuttamisen jälkeen alueelle johtava liittymä Karjalankadulta voidaan katkaista, jolloin myös sen yhteydessä toimiva rautatien vartioimaton ja vaarallinen tasoristeys poistuu. Kaavatyön yhteydessä on laadittu katutilatarkastelut, jossa on esitetty uudelle katuyhteydelle eri vaihtoehtoja. Liikennöinnin kannalta kannalta vaihtoehto 1 on suurin ja erityisesti raskaan liikenteen kannalta paras vaihtoehto. Asemakaavaehdotus on nyt laadittu vaihtoehdolla 2, joka ratkaisee asemakaavan tavoitteet, mutta linjauksessa on kaarteita ja linjaus on suurelta osin leikkauksessa.

Maankäyttöinsinööri Asikainen Ari-Pekka 18.5.2022:**Kiinteistö ja mittaustoimi**

Asemakaavamuutos edellyttää kiinteistö- ja mittaustoimelta kiinteistönmuodostustoimenpiteitä (tonttijaon laadinta sekä tonttien lohkominen). Lisäksi autopaikkojen korttelialueen (kaavamerkintä LPA) osalta tulee tehtäväksi maakauppa yksityisen maanomistajan kanssa, jotta pysäköintitontti on muodostettavissa.

EhdotusSuunnittelupäällikkö Pajuoja Riikka 18.5.2022:

Tekninen valiokunta päättää saattaa kaavoittajan tietoon yllä mainitut asiat. Teknisellä valiokunnalla ei ole kaavaehdotukseen huomautettavaa.

PäätösehdotusToimialajohtaja Suvanto Tomi 18.5.2022:

Tekninen valiokunta päättää hyväksyä suunnittelupäällikön tekemän ehdotuksen.

KokouskäsitteilyToimialajohtajan poissa ollessa: Teknisen valiokunnan puheenjohtaja Lehti Rainer 25.5.2022:

Tekninen valiokunta päättää hyväksyä toimialajohtajan tekemän päätösehdotuksen.

Päätös

Hyväksyttiin yksimielisesti.

Lisätietojen antaja

maankäyttöinsinööri Asikainen Ari-Pekka
puh. 044 403 6001
ari-pekka.asikainen@rauma.fi

suunnittelupäällikkö Pajuoja Riikka
puh. 044 567 9243
riikka.pajuoja@rauma.fi

Lähetäjä: Aro Jonna
Lähetetty: 9. toukokuutata 2022 14:38
Vastaanottaja: Kaavoitus
Aihe: Asemakaavamuutos 02-319 Anderssonintie

Hei!

Rauman kaupungin terveysuojeluviranomaisella ei ole huomautettavaa Anderssonintie asemakaavamuutoksesta.

Terveisin
Jonna Aro

Jonna Aro
Terveystarkastaja
puh. 044 707 2943
jonna.aro@rauma.fi

RAUMAN KAUPUNKI
Ympäristöterveydenhuolto
Lensunkatu 9, 26100 RAUMA



13.2.2023

Rauman kaupunki
Kaavoitus
PL 104
26101 Rauma
kirjaamo@rauma.fi

Lausunto Anderssonintie kaavamuutoksen luonnosvaiheesta (AK:02-319)

Rauman kaupungin kaavoitus on pyytänyt Satakunnan hyvinvointialueelta 10.2.2023 lausuntoa Anderssonintien kaavamuutoksen luonnosvaiheesta (AK:02-319). Asemakaavamuutoksen tavoitteena on parantaa alueen liikenneturvallisuutta osoittamalla alueelle uusi katuyhteys Anderssonintie kautta, jolloin rautatien vartioimaton tasoristeys ja liittymä Karjalankadulta poistuu. Satakunnan hyvinvointialueen lausunto koskee vaihtoehtoisia liikenneatkaisuja (VE 1-4).

Vaihtoehdot 1 ja 2 ovat Sillanpielen toimintakeskuksen toiminnan kannalta parhaat. Molemmissa kulku Sillanpielen toimintakeskuksen päärakennukselle helpottuu. Tällä hetkellä tontille vie jyrkkä mäki, johon ajoneuvot jäävät varsinkin talviaikaan helposti jumiin. Satakunnan pelastuslaitos on myös tuonut toimijalle esiin mäen jyrkkyyden tuomat haasteet pelastustoiminnalle. Molemmissa vaihtoehdoissa uuden kadun linjaus kulkee hyvin lähellä Pihlmanin taloa, mikä edellyttää tukimuurin rakentamista.

Vaihtoehto 3 edellyttäisi Sillanpielen ja Pihlmanin pihapiirin kahtia lohkaisua, mikä vaikeuttaisi alueen käyttöä ja Sillanpielen toimintakeskuksen toiminnan kannalta katsottuna vaikeuttaisi toimintaa huomattavasti. Vaihtoehto 3 haittaa Satakunnan hyvinvointialueen Sillanpielen toimintakeskuksen toimintaa merkittävästi.

Vaihtoehto 4 ei vaikuttaisi Sillanpielen alueeseen millään tapaa, mutta sen mukana ei myöskään tulisi Sillanpielen toimintakeskuksen alueelle kulkua helpottavaa reittiä.

Satakunnan hyvinvointialue toivoo suunnittelun jatkuvan vaihtoehdon 2 mukaan, ja toivoo suunnitteluprosessissa huomioitavan Sillanpielen toimintakeskuksen mahdollinen laajentuminen toiminnan kasvaessa.

Satakunnan hyvinvointialueella ei ole kaavamuutokseen muuta erityistä lausuttavaa.

Porissa, 13.2.2023



Kari-Matti Haapala, Tekninen johtaja, Satakunnan hyvinvointialue

Lähetetty: Timo Metsäkallas <timo.metsakallas@portofrauma.com>
21. maaliskuuta 2022 12:56
Vastaanottaja: Kaavoitus
Kopio: Janne Virta, Virola Outi
Aihe: VS: Lausuntopyyntö Anderssonintien (AK-02-319) kaavamuutoksen luonnosvaiheesta

Hei,

Rauman Satama Oy puoltaa tielirjauksessa vaihtoehtoa kaksi, ja korostaa alueen rataverkon hallinnoijana hankkeen merkitystä erityisesti rataturvallisuuden näkökulmasta, koska vaarallinen taso poistuu käytöstä.

Rauman Satama Oy, toimitusjohtaja Janne Virta ja tekninen johtaja Timo Metsäkallas

-----Alkuperäinen viesti-----
Lähetetty: <irjaamo@rauma.fi>
Lähetetty: torstai 17. maaliskuuta 2022 14:00
Vastaanottaja: Port of Rauma Office <office@portofrauma.com>
Aihe: Lausuntopyyntö Anderssonintien (AK-02-319) kaavamuutoksen luonnosvaiheesta

Asia: Asemakaavamuutos 02-319 Anderssonintie
Asianumero: RAUM/2038/10.02.03/2021

Rauman kaupungin kaavoitus pyytää lausuntoanne Anderssonintien (AK-02-319) asemakaavamuutoksen luonnosvaiheesta 23.5.2022 mennessä, joko asianhallintajärjestelmän kautta tai sähköpostiosoitteeseen kaavoitus@rauma.fi. Asemakaavan aineisto on tarkasteltavissa kokonaisuudessaan osoitteessa:

<https://aun03.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.rauma.fi%2F02-319-anderssonintie&data=04%7C01%7Ctimo.metsakallas%40portofrauma.com%7C9143929724f94f4c1649408da08a614d2%7C6d0b7db75a304bb6a8ed7bbc0511a18%7C1%7C0%7C637831806649940226%7CUnknown%7C1WFpbGZlb3RyYjVjcm9udm90LjV2uMtrILCIBTI6k1haWwIjCjVCI6A%3D%7C3000&msgid=6%2FvsoAIWbHbUkrtsa%38vrfJbr62IRKSM%28p0r4TH50%3D&reserved=0>

Lausunnossa pyydetään ottamaan kantaa myös selostuksessa esitettyihin vaihtoehtoihin liikennekatkaisuihin (ve1-ve4).

Jos katsotte, että lausuttavaa ei ole, riittää vastaukseksi lyhyt sähköposti siitä, ettei lausuntoa anneta.

Ystävällisin terveisin,
Rauman kaupungin kaavoitus

Jakelu:

Osaallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan Tämä viesti on lähetetty Rauman kaupungin dokumenttienhallintajärjestelmästä. Tahan viestiin ei voi vastata.



Rauman kaupunki

Kaavoitus

kaavoitus@rauma.fi

Viite: lausuntopyyntö 17.3.2022 (RAUM/2038/10.02.03/2021)

Lausunto Anderssonintien asemakaavan muutosluonnoksesta (AK 02-319)

Väylävirasto on tutustunut asemakaavan muutosluonnokseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Suunnittelualue sijaitsee Rauman ratapihan eteläpuolella, Anderssonintien ja Karjalankadun rajaamalla alueella. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on parantaa alueen liikenneturvallisuutta. Alueelle osoitetaan uusi katuyhteys Anderssonintien kautta, jolloin rautatien vartioimaton tasoristeys ja liittymä Karjalankadulta poistuu. Tarkoituksena on osoittaa myös yleiskaavan mukainen raideyhteys sekä arvioida alueen kulttuurihistorialliset arvot.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinätorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Melun osalta kaavoituksessa on huomioitava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjearvot. Kaavoitettavien alueiden melutasot ulkoalueilla ja rakennusten sisätiloissa eivät saa ylittää VNp (993/1992) mukaisia ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (asuintiloissa hetkellinen maksimimelu yöaikaan alle 45 dB AF-max). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta. Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (Lprm) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat

VÄYLÄ/7912/03.01.02/2021

22.4.2022

ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).

Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Rautatieliikenteestä johtuvalle tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinäherkkyys riippuu mm. maaperän ja rakennuksen värähtelyn ominaistuuksista. Mikäli nämä ovat lähellä toisiaan, voi maaperän värähtely siirtyä ja voimistua rakennuksessa. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta ja korjaustoimenpiteet kalliita.

Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_{w,95} \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_{w,95} \leq 0,60$ mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569). Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut: Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006), Ohjeita liikennetärinän arviointiin (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Julkaisuissa on annettu tärinään liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: <https://www.vtt.fi/julkaisut>.

Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja tärinätorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja tärinätorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinätorjunnan kustannuksiin.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Väylävirastossa asian on ratkaissut osastonjohtaja Jaakko Knuutila ja esitellyt asiantuntija, maankäyttö Ville Vuokko.

22.4.2022

Jakelu Rauman kaupunki

Tiedoksi Veli-Matti Hirvonen
Heikki Virtanen
Ville Kandell, Ramboll CM Oy
Eero Virtanen
Terhi Haapaniemi
Mikael Takala
Taiju Virtanen
Varsinais-Suomen ELY-keskus, L-vastuualue
Varsinais-Suomen ELY-keskus, Y-vastuualue



ASIAKIRJA / HANDLING / DOCUMENT

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa. Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

Denna handling är undertecknad i Trafikledsverkets tjänst för elektroniska underskrifter. Du kan verifiera den elektroniska underskriften med Adobe Acrobat.

This document has been signed at Finnish Transport Infrastructure Agency's service for electronic signatures.

You can verify the authenticity of the signature by using Adobe Acrobat.

ALLEKIRJOITUKSET / UNDERSKRIFTER / SIGNATURES

Allekirjoittaja	Ville Vuokko
Allekirjoitusaika	22.04.2022 13:44
Allekirjoittaja	Jaakko Knuutila
Allekirjoitusaika	22.04.2022 13:45

ASIAKIRJAT

Asiakirja

Rauma, Anderssonintien ak muutosluonnos.pdf

Asemakaavamuutos Anderssonintie (AK 02-319)

Luonnosvaiheen mielipiteet ja lausunnot

Asemakaavamuutoksen (AK 02-319) luonnos sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelma olivat nähtävillä 24.3. – 28.4.2022 Rauman kaupungin palvelupiste Pyyrmanissa (Valtakatu 2 A) sekä internetissä.

Asemakaavaluonnoksesta saatiin yksi mielipide.

Lausunnot saatiin Satakuntaliitolta, Satakunnan Museolta, Varsinais-Suomen ELY-keskukselta, Ympäristö- ja lupalautakunnalta ja Tekniseltä valiokunnalta, terveydensuojeluviranomaiselta, Rauman satamalta sekä Satakunnan hyvinvointialueelta.

Satakunnan pelastuslaitos ja sivistysvaliokunta eivät lausuneet asemakaavan luonnosvaiheesta.

Ympäristö- ja lupalautakunnalla, Tekniseltä valiokunnalla tai terveydensuojeluviranomaisella ei ollut huomautettavaa asemakaavaluonnoksesta.

Mielipidetiiivistelmä ja kaavoittajan vastine mielipiteeseen

Mielipide 1

Mielipiteessä esitetään kysymyksiä LPA-alueen käytöstä, ajoyhteydestä tontille 684-2-251-2 sekä pilaantuneen maaperän määräyksestä.

Kaavoituksen vastine

Autopaikkojen korttelialue LPA on osoitettu korttelin 251 käyttöön, joten se palvelee tarvittaessa myös kaavamuutoksen mukaista tonttia 684-2-251-5. Tontti 684-2-251-5 voi vuokrata alueelta tarvitsemansa alueen pysäköintikäyttöön ja tontille voidaan liittyä joko uudelta katuyhteydeltä tai autopaikkojen korttelialueen (LPA) kautta.

Tontin 684-2-251-5 maaperä on paikoin pilaantunut ja se on puhdistettava ennen kuin alueella ryhdytään rakennus- tai maanrakennustoimenpiteisiin.

ELY-keskus halusi lausunnossaan kiinnittää huomioita myös vuoden 2018 maaperätutkimuksen raportissa esiin tuotuun jatkotoimenpidesuositukseen koskien liikuntakeskusrakennuksen sisäilmaa. Asemakaavamuutoksessa rakennuksen käyttötarkoitus säilyy nykyisellään ja Rauman kaupungilla ei ole tiedossa tehtyjä sisäilmamittauksia.

Lausuntotiivistelmät ja kaavoittajan vastineet lausuntoihin

Varsinais-Suomen ELY-keskus 23.5.2022

ELY-keskuksen näkemyksen mukaan olisi hyvä, että Yleiskaavassa 2030 esitetyt ratalinjausvaihtoehdot tarkasteltaisiin siten, että vaihtoehtojen välillä tehtäisiin valinta ja että Rauman keskustan oikeusvaikutteista yleiskaavaa voitaisiin näiltä osin päivittää.

ELY-keskus pitää "Ir-varaus"-merkintää ja siihen liittyvää suojavyöhykemarkintää (sv) jossain määrin vaikutuksiltaan epäselvinä ja näkisi hyvänä, että merkintöjä ja niiden vaikutuksia vielä täsmennettäisiin.

Kulttuuriympäristö

ELY-keskus pitää hyvänä, että alueelta on tehty rakennusinventointi (2018) ja että raportissa suojeltaviksi esitetyt viisi rakennusta on asemakaavan muutosluonnoksessa merkitty suojeltaviksi.

ELY-keskus näkisi kuitenkin tarpeellisena, että kaavatyössä tarkasteltaisiin myös pihapiirien säilyttämistarvetta ja uudisrakentamisen suhdetta siihen.

Tässä yhteydessä olisi syytä tarkastella myös Varvinmäen uuden katulinjauksen suhdetta siihen nähdessä lähimpänä sijoittuvaan suojeltavaan rakennukseen sekä puuston säilyttämismahdollisuuksia. Kaavan vaikutusten arvioinnissa vaikutuksia kulttuuriympäristöön ja maisemaan on arvioitu varsin niukasti ja arviointia näiltä osin olisi ELY-keskuksen mielestä tarpeen täydentää.

ELY-keskus pitäisi myös hyvänä, että rakennusinventointiraportissa mainittuja Varvinmäelle sijoitettavia rakennelmia selvitettäisiin tarkemmin.

Luonnonsuojelu

ELY-keskus näkee hyvänä, että alueelta on vuonna 2018 laadittu luontoselvitys. ELY-keskus pitää valitettavana, että valittu kaavaratkaisu näyttäisi johtavan selvityksessä säästettäväksi suositeltujen kahden iäkkään mäntyryhmän jäämiseen katualueen alle. Selvityksessä on säästettäväksi suositeltu myös suunnittelualueen lounaisosan kalliolaikkua, jonka säilyttämismahdollisuus ja huomioiminen sopivalla kaavamerkinnällä olisi syytä kaavatyössä selvittää.

Liikenne

ELY-keskus pitää hyvänä sitä, että asemakaavassa on tutkittu liikenteen järjestämistä kaavan tavoitteiden saavuttamiseksi tarkastelemalla neljää vaihtoehtoista liikennematkaisuun. Vaihtoehtoista

liikenneratkaisuista on esitetty havainnollistavat karttapiirroksat kaavaselostuksessa. Hyvä asia on myös se, että liikenneratkaisua on arvioitu yhdessä kaavan osallisten kanssa.

Asemakaavassa on osoitettu autopaikat toimitilarakennusten sekä sosiaalitointa- ja terveydenhuoltoon palvelevien rakennusten korttelialueille. ELY-keskus huomauttaa, että autopaikkojen lisäksi myös pyöräpysäköinnin toteuttamisvelvoitteesta on hyvä antaa määräyksiä asemakaavassa. Varmistamalla laadukkaat ja riittävät pyöräpysäköintipaikat tuetaan pyöräillen tehtyjen matkojen lisääntymistä. Määräyksessä pyöräpysäköinnistä on hyvä antaa laadullisia määräyksiä sääsuojan lisäksi myös runkolukittavuudesta. Määräykset pyöräpysäköinnin toteutuksesta asemakaavassa johtavat todennäköisemmin laadukkaiden pyöräpysäköintipaikkojen toteutukseen ja edelleen siistiin ja jäsentyneeseen pysäköintiin.

Melu ja tärinä

ELY-keskus näkee tarpeellisenä tehdä selvitykset melusta ja tärinästä sekä antaa niiden johdosta tarpeellisia kaavamääräyksiä.

Pilaantuneet maa-alueet

Kaava-alueella sijaitsee kaksi Maaperän tilan tietojärjestelmään (MATTI) merkittyä kohdetta (Pihlmaninmäen kaatopaikka ja Pihlmanin kentän entinen talvisäilytysalue). Kaatopaikka on ollut merkittynä järjestelmään kohteena, jolla on arviointitarve (kohteen maaperässä on todettu haitta-aineita siinä määrin, että maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on arvioitava). Talvisäilytysalue puolestaan on merkitty kohteena, jolla on selvitystarve (maaperän tilasta ei ole tutkimustietoja).

Kaavaluonnoksen mukana toimitettujen aineistojen mukaan kaava-alueella on tehty maaperän haitta-ainetutkimuksia vuonna 2018 ja vuosina 2020-2021. Vuoden 2018 tehtyjen tutkimusten perusteella laaditun tutkimusraportin mukaan tutkittujen alueiden maaperässä todettiin Valtioneuvoston asetuksen 214/2007 mukaisten ylemmän ohjearvojen ylittäviä pitoisuuksia raskasmetalleja ja öljyhiilivetyjakeita C21-C40. Lisäksi useassa näytepisteessä havaittiin jätteisyttä tai jätetäyttöä. Korkeimmat haitta-ainepitoisuudet sekä runsain jätteisyys todettiin tutkimusalueen itäosassa, alueilla, joilla on aikaisemmin sijainnut yhdyskuntajätteen kaatopaikka sekä veneiden talvisäilytyspaikka. Raportin mukaan todettu pilaantuneisuus keskittyy laajemmalle alueelle tutkimusalueen itäosiin. Sen sijaan tutkimusalueen pohjoisosaa ei ole riskinarviossa arvioitu pilaantuneeksi nykyisellä maankäytöllä, alueella havaituista ylemmän ohjearvotason ylittävistä haitta-ainepitoisuuksista huolimatta.

Vuosien 2020-2021 tutkimukset ovat kohdistuneet kaava-alueella sijainneen sepelikasan ympäristöön ja itse sepelikasaan. Tehdyissä maaperätutkimuksissa todettiin sinkin, lyijyn ja/tai kuparin osalta Vna 214/2007 ylemmän ohjearvotason ylittäviä pitoisuuksia kolmessa tutkimuspisteessä. Tutkimusten perusteella sepelikasan ympäristön maaperä luokitellaan pilaantuneeksi näiden tutkimuspisteiden edustamalla alueella. Kaavaselostuksen mukaan sepelikasa on poistettu alueelta loppuvuodesta 2021.

ELY-keskus huomauttaa, että korttelin 251 maaperän pilaantuneisuus on selvitetty jo vuonna 2018 ja 2020-2021 tehdyissä maaperätutkimuksissa ja ko. alueiden on todettu olevan paikoin pilaantuneita. Pilaantuneiksi arvioituilla alueilla on maaperän puhdistustarve. Maaperän puhdistamiseen voidaan ryhtyä tekemällä siitä ilmoitus ELY-keskukselle. ELY-keskus suosittelee, että pilaantuneiden alueiden maaperä puhdistetaan ennen kaavan hyväksymistä. Mikäli näin ei tehdä, tulee kaavamääräyksiin lisätä velvoite puhdistaa maaperä esim. määräyksellä ”*Alueen maaperä on paikoin pilaantunut korttelissa 251. Pilaantunut maaperä on puhdistettava.*”

ELY-keskus haluaa kiinnittää huomioita myös vuoden 2018 maaperätutkimuksen raportissa esiin tuotuun jatkotoimenpidesuositukseen koskien liikuntakeskusrakennuksen sisäilmaa. Raportin mukaan, tutkimusten perusteella on mahdollista, että liikuntakeskus sijaitsee jätetäytön päällä ja rakennuksen alapuolinen maaperä sisältää kohonneita haitta-ainepitoisuuksia. Tutkimuksissa todettiin kynnysarvotason ylittäviä haihtuvien yhdisteiden pitoisuuksia, alemman ohjearvotason ylittäviä PAH-yhdisteiden pitoisuuksia sekä ylemmän ohjearvotason ylittäviä öljyhiilivetyjen pitoisuuksia. Arvion mukaan haitta-aineiden kulkeutuminen rakennuksen sisäilmaan on mahdollista ja tutkimusten perusteella suositellaan haitta-ainemittausten tekemistä rakennuksen sisäilmasta. ELY-keskuksen tiedossa ei ole, että sisäilmamittauksia olisi tehty.

Kaava-alueen pohjoisosan maaperän pilaantuneisuutta ei ole ELY-keskuksen käsityksen mukaan selkeästi arvioitu. Arviota olisi tältä osin syytä tarkentaa. Vuoden 2018 maaperätutkimuksen perusteella laaditun raportin mukaan tutkimusalueen pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arviointi on tehty vertaamalla todettuja haitta-ainepitoisuuksia asetuksen 214/2007 mukaisiin ylempiin ohjearvoihin. Tutkimuksen perusteella, lähellä rata-aluetta, näytepisteistä KK11 ja KK12 kerätyistä näytteistä todettiin asetuksen Vna 214/2007 mukaisten ylempien ohjearvojen ylittäviä pitoisuuksia antimonia, kuparia, lyijyä ja sinkkiä. Näytepisteestä KK11 todettiin alemman ohjearvon ylittävä pitoisuus öljyhiilivetyjakeita C21-C40. Nämä näytepisteet sijaitsevat alueella, jolla on lähtötietojen mukaan sijainnut alueelta purettu ratalinja. Lisäksi näytepisteessä KK 4 ylemmät

ohjearvot ylittyvät pitoisuudet kuparin, lyijyn sekä sinkin osalta. Näytepisteen KK 4 haitta-ainepitoisuudet sijaitsevat aivan maaperän pintakerroksessa, joten niiden osalta on olemassa kulkeutumisen riski esim. tuulen mukana. Viitearvovertailun perusteella maaperä on siis pilaantunutta myös näytepisteiden KK4, KK 11 ja KK 12 alueilla, vaikka tätä ei ole tutkimusraportissa selkeästi ilmaistu. Näiden alueiden riskinarviota ei ole tarkennettu kohdekohtaisella arvioinnilla. Kyseessä olevat näytepisteet sijoittuvat aivan kaava-alueen reunoille. Näiden alueiden maaperän pilaantuneisuutta ei kuitenkaan ole kaavakartalla tai kaavamääräyksissä huomioitu.

Kaavoituksen vastine

Vuonna 2019 hyväksytyssä Rauman yleiskaavassa 2030 on esitetty Järviluodon satamalaajennusalue ja kaksi vaihtoehtoista ratayhteyttä Järviluotoon. Näitä ratayhteyksiä ei ole vielä vuonna 2013 hyväksytyssä keskustan osayleiskaavassa. Järviluodon satamalaajennus ja siihen mahdollisesti liittyvät liikennetarkaisut ovat tulevaisuuden tavoitteita ja niiden tavoitevuosi ulottuu yleiskaavan tavoitevuottakin pidemmälle. Vaihtoehtoisilla ratavarauksilla varaudutaan toimintaympäristön muutoksiin, mutta samalla turvataan mahdolliset yhteydet logistisesti ja huoltovarmuudenkin kannalta merkittävälle satama-alueelle. Tässä vaiheessa ei siis ole tarkoituksenmukaista rajata toista raidevaihtoehtoa pois, vaan varautua molempiin mahdollisiin reitteihin; uuden raideyhteyden osoittaminen olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen on hyvin haastavaa. Koska raideyhteyden toteuttaminen ei ole tässä vaiheessa vielä ajankohtaista, se on syytä osoittaa asemakaavatasolla reitti-varauksena, mikä varmistaa, että raidelinjaus on tarvittaessa olemassa ja se voidaan uudella asemakaavamuutoksella ottaa käyttöön, kun linjaus ja tarkemmat suunnitelmat varmistuvat. Keskustan osayleiskaavaa on uusittu tarpeellisin osin ja myös länsiosan uusiminen tulee ajankohtaiseksi lähivuosina.

Raidelinjaus on siis tulevaisuuden aluevaraus ja sen toteuttaminen edellyttää uuden asemakaavamuutoksen tekemistä. Tällä asemakaavamuutoksella ei raidetta ole mahdollista toteuttaa. Raiteen sijainnista ja sen edellyttämästä tilavarauksesta on tehty suunnitelma, mutta varsinainen radan mahdollistava asemakaava edellyttäisi mahdollisesti vielä tarkempia suunnitelmia.

Tässä asemakaavassa on osoitettu Järviluodon satamalaajennukselle johtava ohjeellinen ratavarauks (Ir-varaus), mikä sisältää tarvittavan liikennealueen ja kaikki rautatiehen liittyvät laitteet sekä rakenteet sijoitetaan alueen sisään. Tämän lisäksi on osoitettu myös radan suojavyöhyke, jonka tarkoituksena on estää maankäyttö, josta voi olla tulevaisuudessa haittaa tai vaaraa rautatieliikenteelle ja radalle. Suojavyöhykkeen sisäpuolelle ei ole osoitettu rakennusoikeutta eikä rakennus-

alaa, mutta sen sisäpuolella olevaa rakennusta voidaan edelleen käyttää ja kunnostaa. Rakennuksella ei ole todettu olevan suojeluarvoja. Suojavyöhykkeen tarkka linjaus sekä sen vaikutukset arvioidaan tarkemmin ratalinjauksen mahdollistavassa kaavassa.

Ohjeellisen ratavarauksen sekä sen suojavyöhykkeen kaavamääräyksiä sekä niiden tulkintaohjeita on tarpeen täsmentää.

Kaava-alue sijoittuu satama- ja teollisuusalueen sekä ratapiha- ja lastausalueen yhteyteen. Ympäristö ja sen mittakaava on siis hyvin karkea. Toisaalta metsäinen Varvinmäki ja Sillanpielen toimintakeskuksen alue kulttuurihistoriallisesti merkittävine rakennuksineen on oma erillinen saarekkeensa teollisuus- ja liikenneympäristön keskellä. Tämän vuoksi kaavan yleismääräyksiin on syytä lisätä ohjausta pihapiirien ja puuston säilyttämisestä sekä mahdollisen uudisrakentamisen sopeuttamisesta ympäristöön.

Uusi katulinjaus sijoittuu hyvin lähelle Sillanpielen itäisintä rakennusta, ns. Pihlmanin taloa. Valitussa liikennetarkistuksessa ve2 uusi katuyhteys sijoittuu hyvin lähelle rakennusta, mutta rakennus on mahdollista säilyttää, vaikka se edellyttääkin tukimuurin rakentamista. Erilaisten liikennemuotojen yhdistäminen, kulttuurihistoriallisesti merkittävien rakennusten säilyttäminen sekä haasteelliset korkeusolosuhteet vaikeuttavat liikenneturvallisen reitin suunnittelua. Uusi katuyhteys, joka mahdollistaa vaarallisen tasoristeyksen poistamisen, edellyttää louhimista ja puuston kaatamista.

Luontoselvityksessä ei esitetty maankäytölle esteitä tai rajoituksia, mutta suositeltiin kolmen melko pienialaisen kohteen säilyttämistä mahdollisuuksien mukaan. Näistä lounaisin, kalliolaikku sijoittuu suojaviheralueelle ja osittain tulevaisuuden ohjeelliselle ratavaraukselle. Kaksi iäkästä mäntyryhmää jää uuden katuyhteyden alle, tilanpuutteen ja korkeuserojen vuoksi niitä ei ole mahdollista kiertää ja niiden osittainen säilyttäminenkin ei ole järkevää. Yleismääräyksiin on kuitenkin syytä lisätä suositus puiden säilyttämisestä mahdollisuuksien mukaan sekä kortteli että katualueilla.

Kaavan vaikutusten arvioinnissa vaikutuksia kulttuuriympäristöön ja maisemaan on tarpeen täydentää.

Lausunnossa ja mm. rakennusinventoinnissa on nostettu esille Varvinmäen rakennelmat. Varvinmäen päällä sijaitsevat 1940-luvulla ns. Nobel-nimisen yrityksen öljy- ja petroolivarastoja. Säilöt näyttävät ainakin 1940-luvun ilmakuvasse vastaavilta kuin kaava-alueen pohjoisosassa edelleen näkyvät rakenteet. Mahdollisesti kyseessä on säiliöiden rakenteita.

Asemakaavamuutokseen on tarpeen antaa määräyksiä polkupyöräpysäköinnistä.

Alueella on tehty melu, värinä- ja runkomeluserelvitykset. Meluserelvityksen mukaan päiväajan ohjearvo 55 dB tai yöajan ohjearvo 50 dB ei ylitä kaava-alueella nykytilassa sijaitsevien asuinrakennusten piha-alueilla. Tutkimusten perusteella junaliikenteen aiheuttamat värinät alittavat suositusarvot ihmisen häiriöksi kokemalle värinälle koko Anderssonintien kaava-alueella, eikä kohteessa siten ole tarvetta värinähaittojen erilliselle huomioinnille. Värähtelymittauksiin perustuvan tarkastelun perusteella runkomeluarvot alittavat asuinrakennuksille asetetun runkomelun suositusarvon 35 dB koko tarkastelualueella, eikä kohteessa siten ole tarvetta runkomeluhaittojen erilliselle huomioinnille.

Kaavaan on syytä lisätä velvoite puhdistaa maaperä korttelissa 251 sekä täydentää määräyksiä.

ELY-keskus kiinnittää huomioita myös vuoden 2018 maaperätutkimuksen raportissa esiin tuotuun jatkotoimenpidesuositukseen koskien liikuntakeskusrakennuksen sisäilmaa. Asemakaavamuutoksessa rakennuksen käyttötarkoitus säilyy nykyisellään ja Rauman kaupungilla ei ole tiedossa tehtyjä sisäilmamittauksia.

Maaperän pilaantuneisuutta on selvitetty kaava-aluetta laajemmin, rata-alueen läheisyydestä. Koekuopat KK4, KK5 ja KK11 sijoittuvat kaava-alueen ulkopuolelle. Koekuoppa KK12, josta otetuissa näytteissä todettiin ylempien ohjearvojen ylittäviä pitoisuuksia, sijoittuu korttelin 253 pohjoisosaan. Korttelin alueelta otetuista näytteistä KK7 ja KK8 ei löydetty kynnyksarvon ylittäviä arvoja, mutta koekuopasta KK9 on löydetty alemman ohjearvon ylittävä pitoisuus lyijyä. Selvityksen perusteella maaperän mahdollisesta pilaantumisesta on syytä antaa määräyksiä myös korttelissa 253, erityisesti korttelin pohjoisosassa.

Satakuntaliitto 1.6.2022

Satakuntaliitto toteaa, että alueella voimassa oleva oikeusvaikutteinen Rauman keskustan osayleiskaava ohjaa ensisijaisesti asemakaavan suunnittelua. Asemakaavan muutosluonnoksen ratkaisu on pääosin osayleiskaavan tavoitteiden mukainen. Satakuntaliitto pitää hyvänä, että asemakaavalla poistetaan liikenneturvallisuudeltaan ongelmallinen tasoristeystä sisältävä Karjalankadun liittymä sekä selkeytetään liikenteen pääsuunta huomioiden myös Anderssonintie-Suojantie reitillä liikkuvat erikoisuuret ajoneuvoyhdistelmät.

Asemakaavaluonnoksen pohjana olevan liikenneratkaisun valinta on asemakaavaselostukseen sisällytetyn tutkittujen vaihtoehtojen vertailussa (4.3) perusteltu useasta näkökulmasta.

Satakuntaliitto esittää asemakaavaluonnoksen jatkokehittelyn yhteydessä vielä tutkittavaksi keinoja, joilla Varvinmäen katualueen tarkemmassa toteutuksessa voidaan turvata nykyistä ratkaisua paremmin luonnon ympäristön ja rakennetun ympäristön arvojen säilyminen sekä eri liikennemuotojen yhteensovittaminen.

Satakuntaliitto kiinnittää huomiota siihen, että asemakaavamuutoksessa on osoitettu suojaviheralueen läpi kulkevana Järviluodon satamaan johtava ohjeellinen ratavaraus, mikä on satamaraiteen linjausvaihtoehto VE5. Raideyhteys on osoitettu Rauman yleiskaavassa 2030, mutta ei sitä ole merkitty 2000-luvun alussa laadittuun Keskustan osayleiskaavaan. Satakuntaliitto katsoo, että merkittävä maankäyttöön laajasti vaikuttava ratalinjaus tulisi ensisijaisesti ratkaista osayleiskaavassa.

Mikäli nähdään tarpeellisena sisällyttää ohjeellinen ratavaraus asemakaavamuutokseen ehdotusvaiheessakin, tulisi ratalinjausten vaihtoehtojen vertailua sekä valintaa koskevaa päätöksentekoprosessia ja muuta ratayhteyden toteuttamiseen liittyvää selvitysaineistoa selostaa kaavan lähtöteidoissa tarkemmin. Osayleiskaavasta puuttuvan satamaraiteen toteutuksella on suunnittelualueetta laajemminkin vaikutuksia, jonka takia Satakuntaliitto esittää harkittavaksi asemakaavamuutoksen MRL 39 §:n mukaisen yleiskaavan sisältövaatimusten mukaisen tarkastelun mukaan liittämistä ehdotusvaiheen selostukseen. Satamaan johtavan ratayhteyden linjauksen valinnalla on vaikutusta myös Rauman yleiskaavan 2030 muiden tavoitteiden toteutumiseen.

Asemakaavamuutoksen luonnokseen aluevarauksella osoitettu ratalinjaus toteutuessaan halkaisisi kahtia lähiympäristön virkistysalueenakin toimivaa suojaviheraluetta ja muuttaisi sen luonnetta merkittävästi. Lisäksi tämä muutos heikentäisi Rauman yleiskaavassa 2030 hahmotellun viherverkoston muodostamisen edellytyksiä. Sillä olisi vaikutuksia Rauman keskustan ja Petäjäksen/Fåfångan välisen viheryhteyden kehittämiseen sekä merellisen kaupunkireitin toimivuuteen suunnittelualueella. Näistä syistä Satakuntaliitto katsoo, että asemakaavamuutoksen vaikutustenarvioinnissa tulisi tarkastella riittävällä tavalla Sataman ratayhteyden asiaa, vaikka sen toteuttamista asemakaava suoraan ei mahdollistakaan.

Kaavoituksen vastine

Ratalinjausvaihtoehtojen vertailu ja siihen liittyvä toteutusvaihtoehdon valinta tullaan tekemään uudessa osayleiskaavatyössä. Siinä yhteydessä arvioidaan raidevaihtoehtojen vaikutukset ja tehdään yleiskaavan sisältövaikutusten mukainen tarkastelu.

Tässä tekeillä olevassa asemakaavassa oleellista ja tarkoituksenmukaista on osoittaa Yleiskaavassa 2030 esitetty ohjeellinen varaus ratayhteydelle, jotta lähitulevaisuuden maankäytöllä ei esitetä ja haitata mahdollisesti tulevaisuudessa tarvittavaa ratayhteyttä. Ratayhteyden toteuttaminen edellyttää siis sekä osayleiskaavan että uuden asemakaavan laatimista.

Yleismääräyksiin tulee lisätä määräyksiä liikennemuotojen yhteensovittamisesta, luonnon sekä rakennetun ympäristön arvojen huomioimisesta.

Satakunnan Museo 30.5.2022

Satakunnan Museo pitää erittäin hyvänä, että aluetta koskevassa rakennusinventoinnissa suojeltaviksi esitettävät rakennukset on merkitty suojeltaviksi myös asemakaavamuutoksen luonnosvaiheen kaavakartassa. Rakennusten ulkoasussa saattaa olla nähtävillä myös hyvin säilyneitä iäkkäitä ajallisia kerrostumia. Museo esittää, että kaavaluonnoksessa esitettyyn merkintää sr12 koskevaan määräykseen tulisi tehdä pieni lisäys: [...] Rakennusta on hoidettava ja korjattava siten, että sen alkuperäiset tai iäkästä muutosajankohtaa edustavat rakenteet, rakennusosat, yksityiskohdat, materiaalit ja värit säilytetään.

Suunnittelualue on suurelta osin kallioista rinnettä, minkä vuoksi esimerkiksi Sillanpielen toimintakeskuksen päärakennus sekä Pihlmanin talon pihapiiri erottuvat kauas ja ne ovat kaupunkikuvan kannalta erittäin merkittäviä. Myös suojeltaviksi merkittyjen rakennusten pihapiirien ja kasvillisuuden säilymiseen tulisi kiinnittää huomiota.

Kaavaluonnoksessa esitetyistä liikennejärjestelyvaihtoehdoista vaihtoehto 4 turvaisi parhaiten suunnittelualueen rakennetun ympäristön sekä pihapiirien säilymistä, mutta kaavaselostuksen mukaan ratkaisu olisi edelleen liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallinen. Vaihtoehto 3 uhkasi alueen kulttuuriympäristön arvojen säilymistä merkittävästi halkaisemalla Sillanpielen toimintakeskuksen alueen sekä Pihlmanin talon pihapiirin. Vaihtoehto 1 sekä kaavaluonnokseen valittu vaihtoehto 2 rajautuvat hyvin lähelle Pihlmanin talon pihapiiriä ja sen asuinrakennusta. Nämä vaihtoehdot vaativat kaavaselostuksen mukaan laajemman tilavarauksen, tukimuurin rakentamisen sekä vaihtoehto 2:n tapauksessa myös louhintaa. Museo katsoo, että kaavan vaikutuksia kulttuuriympäristöön ja maisemaan tulisi täydentää ja havainnollistaa lisää kaavan ehdotusvaiheessa.

Suunnittelualueella ei ole tiedossa olevia muinaisjäänneitä. Satakunnan Museo tekee alueella tarkastuksen liittyen Varvinmäen pohjoisreunalla kallioon valettuihin rakennelmiin.

Kaavoituksen vastine

Rakennusten suojelumääräyksen tulkintaohjeisiin on syytä lisätä maininta iäkkään muutosajankohdan ja ajallisten kerrostumien säilyttämisestä. Yleismääräyksiin on myös tarpeen lisätä määräyksiä pihapiirien ja kasvillisuuden säilyttämisestä.

Kaavaselostuksen vaikutusten arviointia on tarpeen täydentää erityisesti kulttuuriympäristöön ja maisemaan liittyen.

Lausunnossa ja mm. rakennusinventoinnissa on nostettu esille Varvinmäen koillispuolella sijaitsevat pyöreät rakennelmat. Varvinmäen päällä sijaitsevat 1940-luvulla ns. Nobel-nimisen yrityksen öljy- ja petrolivarastoja. Säilöt näyttävät ainakin 1940-luvun ilmakuvasa vastaavilta kuin kaava-alueen pohjoisosassa edelleen näkyvät rakenteet. Mahdollisesti kyseessä on siis öljy- ja petrolisäiliöiden rakenteita.

Ympäristö- ja lupalautakunta 3.5.2022

Ympäristö- ja lupalautakunta toteaa lausuntonaan, ettei asemakaavamuutoksen luonnoksesta ole huomautettavaa.

Kaavoituksen vastine

Ei kommentoitavaa lausuntoon.

Tekninen valiokunta 25.5.2022

Aluepalvelut on ollut mukana asemakaavatyössä ja erityisesti rautatien tasoristeyksen poisto on liikenneturvallisuuden kannalta erittäin tärkeä toimenpide. Asemakaavan laadittaessa on tehty vaihtoehtotarkasteluja uudesta katuyhteydestä ja sen tarvitsemasta tilavarauksesta. Uuden katuyhteyden toteuttamisen jälkeen alueelle johtava liittymä Karjalankadulta voidaan katkaista, jolloin myös sen yhteydessä toimiva rautatien vartioimaton ja vaarallinen tasoristeys poistuu. Kaavatyön yhteydessä on laadittu katutilatarkastelut, jossa on esitetty uudelle katuyhteydelle eri vaihtoehtoja.

Liikennöinnin kannalta vaihtoehto 1 on suurin ja erityisesti raskaan liikenteen kannalta paras vaihtoehto. Asemakaavaehdotus on nyt laadittu vaihtoehdolla 2, joka ratkaisee asemakaavan tavoitteet, mutta linjauksessa on kaarteita ja linjaus on suurelta osin leikkauksessa.

Asemakaavamuutos edellyttää kiinteistö- ja mittausoimelta kiinteistönmuodostustoimenpiteitä (tonttijaon laadinta sekä tonttien lohkominen). Lisäksi autopaikkojen korttelialueen (kaavamerkintä LPA) osalta tulee tehtäväksi maakauppa yksityisen maanomistajan kanssa, jotta pysäköintitontti on muodostettavissa.

Kaavoituksen vastine

Kaavamuutosehdotusta kehitetään edelleen yhteistyössä aluepalvelujen ja kiinteistö- ja mittausoimien kanssa.

Terveydensuojeluviranomainen 9.5.2022

Rauman kaupungin terveydensuojeluviranomaisella ei ole huomautettavaa Anderssonintie asemakaavamuutoksesta.

Kaavoituksen vastine

Ei kommentoitavaa lausuntoon.

Satakunnan hyvinvointialue 13.2.2023

Vaihtoehtoisista liikenneratkaisuista vaihtoehto 1 tai 2 ovat Sillanpielen toimintakeskuksen toiminnan kannalta parhaat. Molemmissa kulku Sillanpielen toimintakeskuksen päärakennukselle helpottuu. Tällä hetkellä tontille jyrkkä mäki, johon varsinkin talvisin jää helposti kulkuneuvot jumiin. Satakunnan pelastuslaitos on myös tuonut toimijalle esiin mäen jyrkkyyden tuomat haasteet pelastustoiminnalle. Molemmissa vaihtoehtoissa uuden kadun linjaus kulkee hyvin lähellä Pihlmanin taloa, mikä edellyttää tukimuurin rakentamista.

Vaihtoehto 3 edellyttäisi Sillanpielen ja Pihlmanin pihapiirin kahtia lohkaisua, mikä vaikeuttaisi alueen käyttöä ja Sillanpielen toimintakeskuksen toiminnan kannalta katsottuna vaikeuttaisi toimintaa huomattavasti. Vaihtoehto 3 haittaa Satakunnan hyvinvointialueen Sillanpielen toimintakeskuksen toimintaa merkittävästi.

Vaihtoehto 4 ei vaikuttaisi Sillanpielen alueeseen millään tapaa, mutta sen mukana ei myöskään tulisi Sillanpielen toimintakeskuksen alueelle kulkua helpottavaa reittiä.

Satakunnan hyvinvointialue toivoo suunnittelun jatkuvan vaihtoehdon 2 mukaan ja toivoo suunnitteluprosessissa huomioitavan Sillanpielen toimintakeskuksen mahdollinen laajentuminen toiminnan kasvaessa.

Kaavoituksen vastine

Asemakaavamuutostyötä jatketaan luonnosvaiheessa valitulla liikenneratkaisulla vaihtoehto 2.

Meluselvityksen mukaan alueella ei ole tarvetta rakenteelliselle melusuojuukselle. Pihlmanin talon läheisyyteen tulevan tukimuurin rakenne ja sijainti tarkentuvat suunnitteluvaiheessa.

Asemakaavamuutoksessa on osoitettu suojelurakennusten lisäksi rakentamisoikeutta Sillanpielen alueelle yhteensä 500k-m², mikä mahdollistaa nykyisten rakennusten lisäksi noin 350k-m² lisärakentamisen. Myös ns. Varvinmäen tontille on osoitettu lisärakentamisoikeutta 200k-m². Alueen käyttötarkoituksena on Sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialue, mikä mahdollistaa Sillanpielen toimintakeskuksen toiminnan alueella.

Satama 21.3.2022

Rauman Satama Oy puoltaa tielinjauksessa vaihtoehtoa kaksi, ja korostaa alueen rataverkon hallinnoijana hankkeen merkitystä erityisesti rataturvallisuuden näkökulmasta, koska vaarallinen taso poistuu käytöstä.

Kaavoituksen vastine

Ei kommentoitavaa

Väylävirasto 22.4.2022

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinätorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuksista

päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Melun osalta kaavoituksessa on huomioitava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjearvot. Kaavoitettavien alueiden melutasot ulkoalueilla ja rakennusten sisätiloissa eivät saa ylittää VNp (993/1992) mukaisia ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajuliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (asuintiloissa hetkellinen maksimimelut yöaikaan alle 45 dB AF-max).

Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta. Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maa liikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (L_{pr,m}) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).

Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Rautatieliikenteestä johtuvalle tärinälle herkempiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinäherkkyys riippuu mm. maaperän ja rakennuksen värähtelyn ominaisuudesta. Mikäli nämä ovat lähellä toisiaan, voi maaperän värähtely siirtyä ja voimistua rakennuksessa. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdollista ja korjaustoimenpiteet kalliita. Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_{w,95} \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_{w,95} \leq 0,60$ mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569).

Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja tärinätorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja tärinätorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinätorjunnan kustannuksiin.

Kaavoituksen vastine

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on alueen liikennejärjestelyjen muuttaminen ja liikenneturvallisuuden lisääminen. Asemakaavamuutos tehdään jo käytössä olevalla alueella, jolla on kulttuurihistoriallisesti merkittäviä rakennuksia, jotka osoitetaan kaavassa suojelurakennuksiksi.

Alueella on tehty melu- ja tärinä sekä runkomeluselvitykset loppuvuodesta 2022. Selvitysten perusteella alueella ei ole tarpeen antaa määräyksiä melusta tai tärinästä.

Varsinais-Suomi

15.05.2023

Rauman kaupunki / kaavoitus
kaavoitus@rauma.fi

Viite: Lausuntopyyntö 16.03.2023

Anderssonintien asemakaavan muutos, ehdotusvaihe päivätty 27.2.2023, Rauman kaupunki

Kaavahanke ja Suunnittelutilanne

Suunnittelualue sijaitsee Rauman kaupungin keskustan länsipuolella, ratapihan eteläpuolella, Anderssonintien ja Karjalankadun rajoittamalla alueella, noin 2 km ydinkeskustasta. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 7,4 ha.

Kaavaselostuksen mukaan kaavanmuutoksen tavoitteena on parantaa alueen liikenneturvallisuutta. Suunnittelualueelle osoitetaan uusi katuyhteys Anderssonintien kautta, jolloin rautatien vartioimaton tasoristeys ja liittymä Karjalankadulle poistuvat. Lisäksi tarkoituksena on osoittaa yleiskaavan mukainen raideyhteys sekä arvioida alueen kulttuurihistorialliset arvot.

Satakunnan maakuntakaava on saanut lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2013. Maakuntakaavassa suunnittelualue sijoittuu kaupunkikehittämisen (kk) ja matkailun (mv2) kehittämisvyöhykkeille sekä suojavyöhykkeelle (sv1).

Vaihemaakuntakaava 2 on hyväksytty 17.5.2019 ja kaava on tullut voimaan 20.9.2019. Vaihemaakuntakaavassa 2 suunnittelualue on osoitettu palvelujen alueeksi (P).

Rauman koko kaupungin aluetta koskeva yleiskaava 2030 on hyväksytty 25.3.2019. Yleiskaavassa suunnittelualue on varattu osin palvelujen ja hallinnon alueeksi (P), osin teollisuus- ja varastoalueeksi (T) ja osin virkistysalueeksi (V), jonka läpi kulkee uusi ratalinjaus. Ratalinjaus on toinen satamalaajennusalueelle johtavista vaihtoehdoista ratalinjauksista. Suunnittelualueella koskee myös selvitysalueen merkintä (SEL). Merkintä johtuu siitä, että satamalaajennukseen liittyvät raideliikenteen ratkaisut vaikuttavat alueen käyttöön.

Rauman keskustan oikeusvaikutteinen osayleiskaava on hyväksytty 25.8.2003. Osayleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu julkisten palvelujen ja hallinnon alueeksi (PY) ja teollisuus- ja varastoalueeksi (T), joiden välissä on suojaviheraluetta (EV). Rata-alue on osoitettu rautatieliikenteen alueeksi (LR).

Alueella on voimassa useita eri-ikäisiä asemakaavoja.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen aiemmat kannanotot ja niiden huomioon ottaminen

ELY-keskus on antanut kaavahankkeesta lausunnon sen luonnosvaiheessa 23.05.2022. Tällöin ELY-keskus on todennut, että olisi hyvä, mikäli ratalinjausvaihtoehto voitaisiin ratkaista ja Rauman keskustan oikeusvaikutteista yleiskaavaa niiltä osin päivittää. Lisäksi ELY-keskus on toivonut "Ir-varaus"- merkinnän ja sen vaikutusten täsmentämistä. Kulttuuriympäristön osalta ELY-keskus on pitänyt viiden rakennuksen esitettyjä suojelumerkintöjä hyvänä, mutta esittänyt myös pihapiirien säilyttämistarpeen sekä puuston säilyttämismahdollisuuksien tarkastelemista. ELY-keskus on esittänyt myös Varvinmäelle sijoittuvien rakennelmien tarkempaa selvittämistä. Lisäksi ELY-keskus on todennut, että kulttuuriympäristöön ja maisemaan kohdistuvien vaikutusten arviointia on tarpeen täydentää. Luonnonsuojelun osalta ELY-keskus on nähnyt hyvänä, että alueelta on laadittu luontoselvitys (2018), mutta toivonut siinä säästettäväksi suositeltujen kohteiden parempaa huomioon ottamista. Liikenteen osalta ELY-keskus on kiinnittänyt huomiota etenkin pyöräpysäköinnin määräyksiin. ELY-keskus on nähnyt tarpeellisena selvittää melua ja tärinää alueella ja antaa mahdollisesti tarvittavia kaavamääräyksiä. ELY-keskus on kiinnittänyt huomiota myös maaperän pilaantuneisuutta koskeviin tutkimustarpeisiin ja pilaantuneisuuteen liittyviin tarpeellisiin kaavamääräyksiin.

Kaavaselostuksessa on tarkennettu "Ir-varauksen" tulkintaohjetta. Kaavan yleismääräyksiin on lisätty ohjausta pihapiirien ja puuston säilyttämisestä sekä uudisrakentamisen sopeuttamisesta ympäristöön. Polkupyöräpysäköinnistä on annettu määräyksiä. Alueella on tehty melu-, tärinä- ja runkomeluselvitykset. Maaperän pilaantuneisuutta on selvitetty ja tuloksia on huomioitu kaavamääräyksissä. Kaavan vaikutusten arviointia on täydennetty.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen lausunto

Luonnonsuojelu

Anderssonintien asemakaavan luontoselvityksessä on rajattu kolme arvokkainta luontokohdetta. Yksi näistä on lounainen kalliolaikku, joka on myös kaavakarttaan merkitty asianmukaisesti. Tämän lisäksi kaakkoisosassa on kaksi vanhojen kilpikaarnamäntyjen ryhmää, jotka olisi hyvä säilyttää. Kaavaehdotuksessa kohteet sijoittuvat katualueelle, mutta yleismääräyksissä oli kuitenkin määräys, jonka mukaan puustoa on pyrittävä säilyttämään mahdollisuuksien mukaan sekä pihapiireissä ja suojaviheralueella että katualueilla. Tällä määräyksellä ainakin osa arvokkaasta puustosta pystytään säilyttämään katualueiden reunoilla.

Liikenne

Liikenteen vastuualueen luonnosvaiheessa antamat kommentit on huomioitu hyvin eikä kaavasta ole enää lausuttavaa.

Melu ja tärinä

Vaikutusarvioinnissa tulisi ottaa huomioon myös melu ja tärinä, sekä nykytilanteen että ennustetilanteen osalta.

Pilaantuneet maa-alueet

Kaavakartan merkintöjä ja määräyksiä on täydennetty ja tarkennettu pilaantuneen maaperän osalta ELY-keskuksen aikaisemmin antaman lausunnon mukaisesti. ELY-keskus käsityksen mukaan täydennetyt kaavamerkinnot ovat riittävät ja asianmukaiset.

Tekninen huomio

ELY-keskus toteaa, että yleismääräyksessä näyttäisi olevan painovirhe liittyen alueelliselta vastuumuseolta pyydettyyn lausuntoon (tonttinumerot).

ELY-keskuksella ei ole toimialaltaan enää muuta lausuttavaa. Tämä lausunto on tehty yhteistyössä luonnonsuojelu- ja ympäristönsuojeluyksiköiden kanssa. Lausunto sisältää myös ELY-keskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen lausunnon.

Yksikönpäällikkö

Risto Rauhala

Ylitarkastaja

Päivi Valkama

Merkintä sähköisestä hyväksynnästä on asiakirjan lopussa.

TIEDOKSI sähköpostilla Satakuntaliitto ja Alueellinen vastuumuseo (Satakunnan Museo) ja Väylävirasto
VARELY / Luonnonsuojelu- ja ympäristönsuojeluyksikkö sekä Liikenne ja infrastruktuuri - vastuualue

Tämä asiakirja VARELY/6842/2021 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument VARELY/6842/2021 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Rauhala Risto 16.05.2023 08:28

Esittelijä Valkama Päivi 15.05.2023 15:59

Rauman kaupungin kaavoitus
kaavoitus@rauma.fi

viite: Lausuntopyyntöne 16.3.2023

LAUSUNTO RAUMAN KAUPUNGIN ANDERSSONINTIEN ASEMAKAAVAMUUTOKSEN EHDOTUKSESTA

Hanke

Asemakaavamuutoksen suunnittelualue sijaitsee noin 2 km etäisyydellä ydinkeskustasta länteen Rauman ratapihan eteläpuolella Anderssonintien ja Karjalankadun välisellä alueella. Suunnittelualueeseen kuuluu etelässä myös osa Satamakadun ja Anderssoninsillan katualueesta sekä sillan koillispuolella oleva pieni puisto. Suunnittelualueen keskiosa on rakentamatonta paikoin luonnontilaisena säilynyttä kalliomännikköä ja kangasmetsää. Suunnittelualueen läntisellä osalla on teollisuus- ja varastotoimintaa ja alueen itäisten osien kiinteistöt käytetään pääosin kuntoutuspalveluihin, joihin liittyy myös majoitustoimintaa.

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on parantaa alueen liikenneturvallisuutta. Asemakaavan suunnittelutyön pohjaksi on tutkittu erilaisia liikenneratkaisuja ja on laadittu eri vaihtoehtojen mukaisesti tarkasteluja katutilavaruksiin liittyen. Asemakaavamuutoksen luonnos perustuu ratkaisuun, jossa liikenteen pääsuuntaa on muutettu kulkemaan Anderssonintien ja sillan kautta Suojantielle, jolloin kulku suunnittelualueen itäisiin osiin tapahtuu Satamakadun läntisestä jatkeesta erkanevan Varvinmäki nimisen uuden tonttikadun kautta. Samalla tulee mahdolliseksi Kuntosumpun tontille ja VR-Transpointin lastausalueelle johtavan vartioimattoman tasoristeyksen läpi kulkevan liikenneturvallisuuodeltaan ongelmallisen liittymän poistaminen Karjalankadulta.

Asemakaavalla on tarkoitus varautua alustavasti myös Rauman yleiskaavan 2030 sisältävän Järviuodon satamaradan itäisen linjausvaihtoehdon mahdolliseen toteuttamiseen, jota varten tehtävä päätös vaatii myöhemmin asemakaavamuutoksen laatimista alueelle. Lisäksi kaavaprosessin yhteydessä on erillisellä rakennusinventoinnilla selvitetty korttelien 251 ja 252 rakennuskannan kulttuurihistorialliset arvot sekä laadittu suunnittelualueen kattava luontoselvitys ja myös maaperän haitta-ainepitoisuuksiin liittyvät tutkimusraportit.

Kaavoitustilanne

Ympäristöministeriö on vahvistanut Satakunnan maakuntakaavan 30.11.2011 (N:o YM1/5222/2010). Satakunnan maakuntakaava on saanut lainvoiman 13.3.2013 korkeimman hallinto-oikeuden (KHO) päätöksellä. Suunnittelualue sisältyy kokonaan Satakunnan maakuntakaavassa kaupunkikehittämisen kohdevyöhykkeeseen (kk) ja vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen suojavyöhykkeeseen (sv1, konsultointivyöhyke) sekä ulottuu pääosin Vanhaan Raumaan ja sen ympäristöön osoitetun matkailun kehittämisvyöhykkeen (mv2) sisäpuolelle. Lisäksi suunnittelualueen länsireunaan rajoittuvat Satakunnan maakuntakaavaan osoitettu koko Satakunnan rannikon kattava matkailun kehittämisvyöhykkeen (mv3) ja satamatoimintojen kehittämisen kohdealueen (ls) merkinnät. Suunnittelualueen pohjoispuolella kulkee Satakunnan maakuntakaavaan merkitty pääradan Kokemäki-Rauma osuutta koskeva merkintä (pr).

Ympäristöministeriön 3.12.2014 vahvistamassa ja korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 6.5.2016 lainvoiman saaneessa tuulivoimatuotannon alueita käsittelevässä Satakunnan vaihemaakuntakaavassa 1 suunnittelualueelle tai sen läheisyyteen ei ole osoitettu merkintöjä. Satakunnan vaihemaakuntakaava 2 on hyväksytty maakuntavaltuustossa 17.5.2019 ja se on saanut lainvoiman kuulutuksella 20.9.2019. Vaihemaakuntakaavassa 2 teemana on energiantuotanto, soiden moninaiskäyttö, kauppa, maisema-alueet ja rakennetut kulttuuriympäristöt. Satakunnan vaihemaakuntakaavan 2 tultua voimaan kumoutuvat samalla Satakunnan maakuntakaavan vastaavat merkinnät ja määräykset. Aluevarausmerkintöjen osalta suunnittelualue sijoittuu pääosin Satakunnan vaihemaakuntakaavassa 2 osoitetulle palvelujen alueelle (P, Tarvonsaari).

Rauman yleiskaava 2030 on hyväksytty 25.3.2019, ja se on koko kunnan aluetta kattava yleispiirteinen aluevarauskaava. Rauman yleiskaava 2030 on oikeusvaikutteinen yleiskaava, mutta a se ei korvaa voimassa olevia oikeusvaikutteisia osayleiskaavoja, eikä ole niiden alueella voimassa. Rauman yleiskaavassa 2030 asemakaavamuutoksen suunnittelualueen keskiosa on osoitettu virkistysalueeksi (V). Virkistysalueen itäpuolella osa kiinteistöistä sekä Anderssoninsillan kupeessa olevan puiston alue on osoitettu yleiskaavassa palvelujen ja hallinnon alueeksi (P) ja suunnittelualueen länsiosa teollisuus- ja varastoalueeksi (T). Suunnittelualue sijoittuu kokonaan vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen suojavyöhykkeelle (sv1, konsultointivyöhyke) ja myös satamalaajennuksen vaatimien uusien raideliikenteen ratkaisujen maankäyttövaikutuksien takia määritellyn selvitysalueen rajaukseen (SEL). Rauman yleiskaavaan 2030 on merkitty ratapiha-alueelta Järviluodon satamaan johtavalle ratayhteydelle kaksi vaihtoehtoista linjausta merkinnällä ”uusi ratalinjaus”. Näistä Kalasataman ylittävä itäisempi linjaus kulkee asemakaavamuutoksen suunnittelualueen läpi. Anderssonintien vartta pitkin kulkevana on osoitettu sillan kohdalla kanaalia ylittävä merellisen kaupunkireitin merkintä, joka liittyy yleiskaavassa hahmoteltuun virkistysverkon kokonaisuuteen.

Asemakaavamuutoksen suunnittelualueella on voimassa oikeusvaikutteinen Rauman keskustan osayleiskaava, joka on hyväksytty 25.8.2003. Osayleiskaavassa suunnittelualueen itäinen osa on osoitettu julkisten palvelujen ja hallinnon alueeksi (PY), läntinen osa teollisuus- ja varastoalueeksi (T) ja näiden välissä oleva alue suojaviheralueeksi (EV). Suunnittelualueen pohjoispuolelle sijoittuva ratapiha-alue on osoitettu rautatieliikenteen alueeksi (LR), josta pieni osa korttelin 251 laajennuksena kuuluu koillisessa asemakaavamuutosalueeseen. Keskustan osayleiskaavassa Anderssoninsillan länsipuolella sijaitseva Kalasataman alue sekä koko kanaali rantoineen idässä Vähämaanpuistoon asti ulottuen on merkitty osayleiskaavassa kaupunki- tai kyläkuvallisesti arvokkaaksi alueeksi.

Asemakaavamuutoksen suunnittelualueen suuremmalla osalla on voimassa asemakaava, joka on hyväksytty 23.1.1986. Suunnittelualueen keski- ja itäosissa on voimassa 25.5.1990 hyväksytty asemakaava. Korttelin 251 pohjoisosassa sekä Karjalankadun itäpuolella kulkevalla teollisuusraiteen alueella voimassa oleva asemakaava on hyväksytty 29.4.1994. Karjalankadun sekä Satamakadun katualueilla voimassa olevat asemakaavat ovat vuosilta 1985 ja 1970. Voimassa olevassa asemakaavassa suunnittelualueen läntiselle osalle sijoittuva kortteli 253 ja pohjoinen osa korttelista 251 ovat osoitettu teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi (T ja T-7/k). Jälkimmäistä korttelia on tarkoitus laajentaa asemakaavamuutoksessa hieman pohjoiseen rautatiealueeksi osoitetulle alueelle. Korttelin 251 Kuntosumpun toimintaan kuuluva alue on osoitettu urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueeksi (YU). Suunnittelualueen keskiosa ja Anderssonintien varsi on osoitettu suojaviheralueeksi (EV). Korttelissa 252 sijaitseva Sillanpielen toimintakeskuksen alue, johon kuuluu myös Pihlmanin talo, on osoitettu sosiaalitoimintaa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialueeksi (YS).

Satakuntaliiton kannanotot

Satakunnan maakuntakaava, Satakunnan vaihemaakuntakaava 1 ja Satakunnan vaihemaakuntakaava 2 ovat maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Maankäyttö- ja rakennuslain 32 §:n mukaan maakuntakaava ei ole oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella voimassa muutoin kuin 1 momentissa tarkoitettujen kaavojen muuttamista koskevan vaikutuksen osalta. Maankäyttö- ja rakennuslain 42 §:n mukaan yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.

Satakuntaliitto toteaa, että Anderssonintien asemakaavan muutosehdotuksen suunnittelua ohjaa suunnittelualueella voimassa oleva oikeusvaikutteinen Rauman keskustan osayleiskaava. Asemakaavan muutosehdotuksen ratkaisu on pääosin osayleiskaavan tavoitteiden mukainen. Satakuntaliitto katsoo, että sen luonnosvaiheen lausunnossaan esille nostamat jatkosuunnittelussa huomioitavat asiat on huomioitu riittäväällä tavalla asemakaavaehdotuksessa.

Luonnon ja rakennetun ympäristön arvojen säilymistä sekä eri liikennemuotojen yhteensovittamista koskevat näkökulmat on lisätty asemakaavaehdotuksen yleisiin määräyksiin. Kaavaselostuksen asemakaavatyön lähtökohtia esittelevässä osuudessa ”Tulevaisuuden ratayhteys” otsikon alla (1.1.5) olevaan kappaleeseen on lisätty riittävät perustelut sille, miksi tämän kaavahankkeen yhteydessä on nähty tarkoituksenmukaisena käyttää ratavarauksen ohjeellista merkintää (Ir-varaus). Selvityksestä käy ilmi, että kyseinen merkintä ja myöskään lausunnolla oleva asemakaava ei mahdollista raiteen toteuttamista. Kyse on kaavamerkinnästä, jonka tarkoitus on lähtökohtaisesti turvata kyseisellä alueella sellainen maankäyttö, joka ei vaikeuta mahdollista myöhempää rautatieliikenteen sijoittamista koskevaa maankäytön suunnittelua. Luonnosvaiheen versioon nähden ratavarauksmerkinnän selitteeseen on lisätty täydennys. Siinä todetaan varauksen toteuttamisen edellyttävän uutta asemakaavamutosta, jossa huomioidaan myös ratayhteyden vaikutukset. Jälkimmäinen kaavakarttaan lisätty tarkennus on Satakuntaliiton näkemyksen mukaan riittävä perustelu sille, että ohjeellisen ratavarauksmerkinnän ei katsottu edellyttävän nyt lausuttavana olevan asemakaavahankkeen vaikutustenarvioinnin (7.1) yhteydessä ratayhteyden kysymyksen käsittelyä.

Satakuntaliitolla ei ole Satakunnan maakuntakaavan ja Satakunnan vaihemaakuntakaavan 2 perusteella muuta lausuttavaa Anderssonintien asemakaavamutoksen ehdotuksesta.

Lausunnon on laatinut maakunta-arkkitehti Daniel Nagy, daniel.nagy@satakunta.fi, p. 044 711 4348.

SATAKUNTALIITTO

Tiedoksi: Satakunnan Museo
Varsinais-Suomen ELY-keskus

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta kirjaamo@satakunta.fi

SATAKUNNAN MAAKUNTAKAAVOJEN YHDISTELMÄKARTTA

Satakuntaliitto

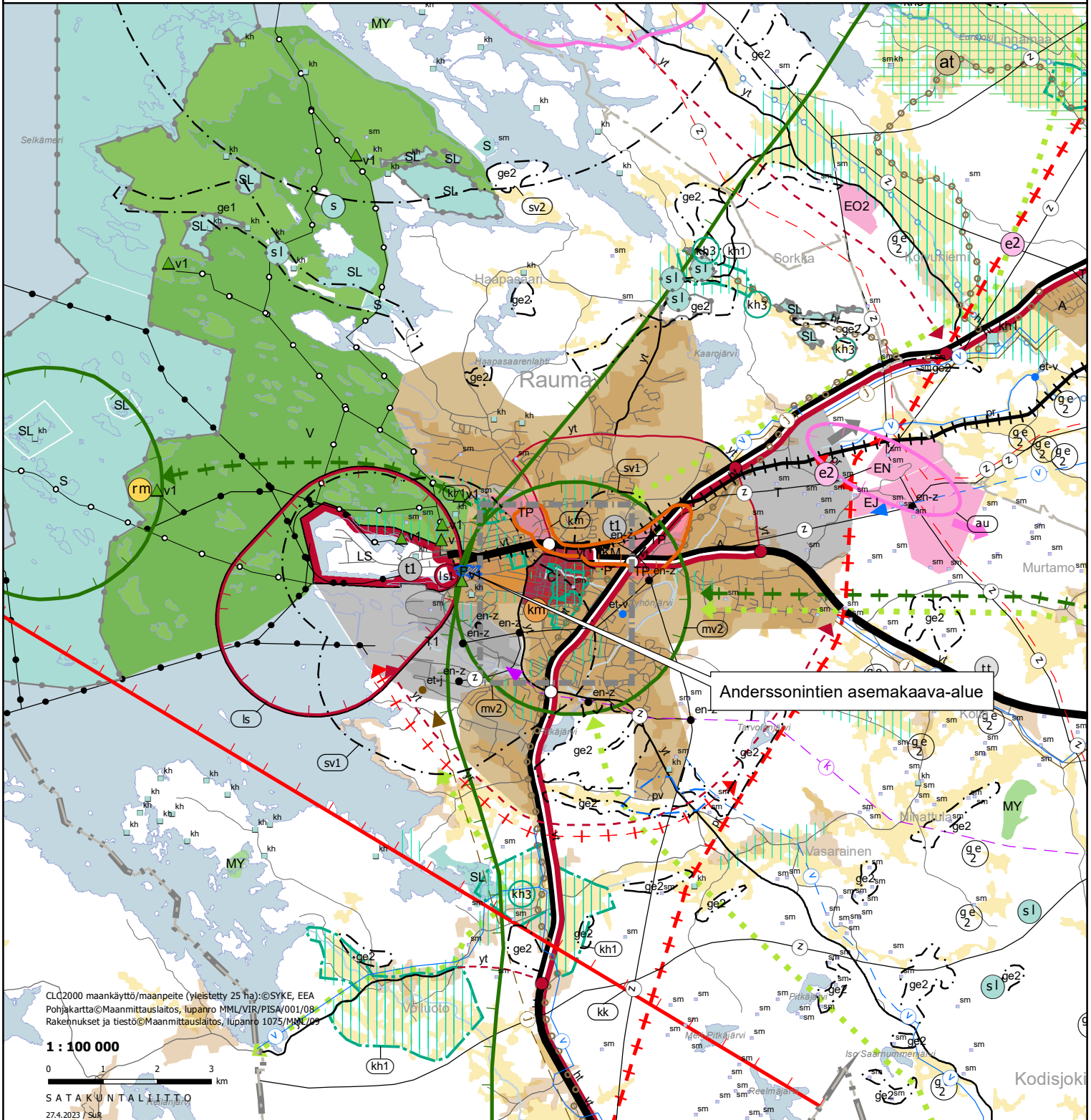
Ympäristöministeriön 30.11.2011 vahvistama Satakunnan maakuntakaava
(N:o YM1/5222/2010, KHO 13.3.2013)

Ympäristöministeriön 3.12.2014 vahvistama Satakunnan vaihemaakuntakaava 1
(N:o YM7/5222/2013, KHO 6.5.2016)

Satakuntaliiton maakuntavaltuuston 17.5.2019 hyväksymä
Satakunnan vaihemaakuntakaava 2



Lausunnolla oleva Rauman kaupungin Anderssonintien
asemakaavan muutosehdotuksen alue



CLC2000 maankäyttö/maanpeite (yleistetty 25 ha): ©SYKE, EEA
Pohjakartta ©Maanmittauslaitos, lupanro MML/VIR/PISA/001/08
Rakennukset ja tiestö ©Maanmittauslaitos, lupanro 1075/MML/05

1 : 100 000



SATAKUNTALIITTO
27.4.2023 / Suk

Rauman kaupunki
kaavoitus
kaavoitus@rauma.fi

Viite Lausuntopyyntöne 16.3.2023

Aihe Rauma, Anderssonintie AK muutos ehdotus, päivätty 27.2.2023

Satakunnan Museolta on pyydetty lausuntoa koskien Anderssonintien asemakaavan muutoksen ehdotusta. Satakunnan Museo on antanut 30.5.2022 lausunnon kaavam muutoksen luonnosvaiheesta.

Kaavaselostuksen mukaan hankkeen tarkoituksena on parantaa alueen liikenneturvallisuutta osoittamalla alueelle uusi katuyhteys Anderssonintien kautta, jolloin rautatien vartioimaton tasoristeys ja liittymä Karjalankadulle poistuu. Lisäksi tarkoituksena on osoittaa yleiskaavan mukainen raideyhteys sekä arvioida alueen kulttuurihistorialliset arvot.

Satakunnan Museo on käynyt luonnosvaiheen lausunnossaan läpi alueella toteutetun rakennusinventoinnin keskeiset tulokset sekä kaavatilanteen, eikä toista näitä enää tässä yhteydessä.

Luonnosvaiheessa oli arvioitavana neljä vaihtoehtoista liikennetarkaisua, joista kolmessa toteutettaisiin uusi katuyhteys Satamakadulta. Kaavan ehdotusvaiheessa on päädytty selostuksen mukaan toimivuuden, liikenneturvallisuuden ja kustannusten näkökulmasta vaihtoehtoon 2, jossa toteutetaan uusi katuyhteys kuntokeskuksen lounaispäädyssä. Korkeusaseman vuoksi linjaus vaatii melko laajan tilavaruuden sekä louhintaa. Linjaus kulkee myös hyvin läheltä rakennusinventoinnissa sekä kaavaehdotuksessa suojeltavaksi esitettyä Pihlmanin taloa ja linjaus edellyttää tällä kohdalla tukimuurin rakentamista. Myös Kuntosumpun päädyssä olevia kilpikaarnamäntyjä ei voida säilyttää.

Luonnosvaiheen lausunnossaan Satakunnan Museo piti erittäin hyvänä, että rakennusinventoinnin tulokset oli huomioitu kaavaluonnoksessa asiaankuuluvine suojelumerkintöineen. Kaavaluonnoksessa esitettyyn merkintään sr-12 liittyvään määräykseen museo ehdotti lisättävän, että myös iäkistä muutosajankohtaa edustavat rakenteet, rakennusosat, yksityiskohdat, materiaalit ja värit säilytetään.

Museo toivoi kuitenkin kattavampia havainnekuvia eri linjausvaihtoehdoista. Lisäksi museo esitti, että alueen pohjoisosassa olevien betonirakenteiden alkuperä tulee selvittää, koska kyseessä saattoi olla toisen maailmansodan aikaiseen ilmapuolustukseen liittyviä rakenteita. Rakenteiden alkuperäksi selvisi lopulta paikalla aikanaan sijainneiden öljysäiliöiden perustukset.

Kaavaehdotukseen on lisätty mm. pihapiirien ja alueen puuston säilymiseen sekä uudisrakentamiseen liittyvää ohjeistusta. Lisäksi kaavan vaikutusten arviointia on täydennetty.

Satakunnan Museon kannanotto kaavaehdotukseen

Satakunnan Museo näkee, että hanketta ei voida toteuttaa liikenneturvallisuuden näkökulmasta ilman, että suojelluiksi osoitetut pihapiirit sekä maisema jäisivät koskemattomiksi. Museo pitää kuitenkin hyvänä, että vaikka valitussa linjausvaihtoehdossa 2 uusi tielinjaus lohkaisee osan Pihlmanin talon pihapiiristä ja maisemallinen vaikutus tulee olemaan mm. louhinnan seurauksena voimakas, tulee pihapiirin rakennusten yhteys sekä toiminnallisen historian jälki säilymään. Museo pitää myös hyvänä kaavan yleismääräyksiin tehtyä lisäystä alueella olevan puuston säilyttämisestä mahdollisuuksien mukaan.

Satakunnan Museo toistaa jo kaavan luonnosvaiheessa esittämänsä näkemyksen ja pitää erittäin hyvä sitä, että alueella toteutetun rakennusinventoinnin tulokset on huomioitu kaavaehdotuksessa asiaankuuluvine suojelumerkintöineen. Museo haluaa kuitenkin edelleen huomauttaa suojelumerkintään sr-12 koskevasta kaavamääräyksen lisäyksen tarpeesta. Vaikka kaavaselostuksessa tähdennetään, että alkuperäisillä rakenteilla tarkoitetaan tässä yhteydessä myös iäkstä muutosajankohtaa, olisi selkeyden vuoksi tämä hyvä näkyä myös kaavamääräyksessä.

Satakunnan Museolla ei ole oman toimialansa puitteissa muuta huomautettavaa kaavaehdotuksesta.

Satakunnan Museo

Museonjohtaja Johanna Jakomaa

Tutkija Olli Joukio

Tiedoksi

Varsinais-Suomen ELY-keskus/kirjaamo, Päivi Valkama
Satakuntaliitto/kirjaamo, Susanna Roslöf, Daniel Nagy
Museovirasto kirjaamo

Tämä asiakirja on hyväksytty sähköisesti Porin kaupungin asianhallintajärjestelmässä



Väylävirasto
Trafikledsverket

Lausunto

1 (2) LIITE 4

VÄYLÄ/7912/03.01.02/2021

12.4.2023

Rauman kaupunki
Kaavoitus

kaavoitus@rauma.fi

Viite: lausuntopyyntö 16.3.2023 (RAUM/2038/10.02.03/2021)

Lausunto Anderssonintien asemakaavan muutosehdotuksesta (AK 02-319)

Väylävirasto on tutustunut asemakaavan muutosehdotukseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Suunnittelualue sijaitsee Rauman ratapihan eteläpuolella, Anderssonintien ja Karjalankadun rajaamalla alueella. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on parantaa alueen liikenneturvallisuutta. Alueelle osoitetaan uusi katuyhteys Anderssonintien kautta, jolloin rautatien vartioimaton tasoristeys ja liittymä Karjalankadulta poistuu. Tarkoituksena on osoittaa myös yleiskaavan mukainen raideyhteys sekä arvioida alueen kulttuurihistorialliset arvot.

Väylävirasto on antanut 22.4.2022 lausunnon asemakaavan muutosluonnoksesta, joka on huomioitu kaavatyössä. Väylävirastolla ei ole lisättävää aiempaan lausuntoon. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

*Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.
Väylävirastossa asian on ratkaissut osastonjohtaja Jaakko Knuutila ja esitellyt asiantuntija, maankäyttö Ville Vuokko.*

Jakelu Rauman kaupunki
Tiedoksi Veli-Matti Hirvonen
Heikki Virtanen
Ville Kandell, Ramboll CM Oy
Eero Virtanen

Väylävirasto

PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Puhelin 0295 34 3000
Faksi 0295 34 3700

etunimi.sukunimi@vayla.fi
kirjaamo@vayla.fi
www.vayla.fi

12.4.2023

Terhi Haapaniemi
Mikael Takala
Taiju Virtanen
Varsinais-Suomen ELY-keskus, L-vastuualue
Varsinais-Suomen ELY-keskus, Y-vastuualue



ASIAKIRJA / HANDLING / DOCUMENT

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa. Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

Denna handling är undertecknad i Trafikledsverkets tjänst för elektroniska underskrifter. Du kan verifiera den elektroniska underskriften med Adobe Acrobat.

This document has been signed at Finnish Transport Infrastructure Agency's service for electronic signatures. You can verify the authenticity of the signature by using Adobe Acrobat.

ALLEKIRJOITUKSET / UNDERSKRIFTER / SIGNATURES

Allekirjoittaja	Ville Vuokko
Allekirjoitusaika	12.04.2023 12:58
Allekirjoittaja	Jaakko Knuutila
Allekirjoitusaika	13.04.2023 09:17

ASIAKIRJAT

Asiakirja	Rauma, Anderssonintien ak muutoehdotus.pdf
-----------	--

Asemakaavamuutos Anderssonintie (AK 02-319)

Ehdotusvaiheen lausunnot

Asemakaavamuutoksen (AK 02-319) ehdotus oli nähtävillä 24.3. – 26.4.2023 Rauman kaupungin palvelupiste Pyyrmanissa (Valtakatu 2 A) sekä internetissä.

Asemakaavaehdotuksesta ei saatu muistutuksia.

Lausunnot pyydettiin ja saatiin Satakuntaliitolta, Satakunnan Museolta, Varsinais-Suomen ELY-keskukselta ja Väylävirastolta.

Lausuntotiivistelmät ja kaavoittajan vastineet lausuntoihin

Varsinais-Suomen ELY-keskus 16.5.2023

Luonnonsuojelu

Anderssonintien asemakaavan luontoselvityksessä on rajattu kolme arvokkainta luontokohdetta. Yksi näistä on lounainen kalliolaikku, joka on myös kaavakarttaan merkitty asianmukaisesti. Tämän lisäksi kaakkoisosassa on kaksi vanhojen kilpikaarnamäntyjen ryhmää, jotka olisi hyvä säilyttää. Kaavaehdotuksessa kohteet sijoittuvat katualueelle, mutta yleismääräyksissä oli kuitenkin määräys, jonka mukaan puustoa on pyrittävä säilyttämään mahdollisuuksien mukaan sekä pihapiireissä ja suojaviheralueella että katualueilla. Tällä määräyksellä ainakin osa arvokkaasta puustosta pystytään säilyttämään katualueiden reunoilla.

Liikenne

Liikenteen vastuualueen luonnosvaiheessa antamat kommentit on huomioitu hyvin eikä kaavasta ole enää lausuttavaa.

Melu ja tärinä

Vaikutusarvioinnissa tulisi ottaa huomioon myös melu ja tärinä, sekä nykytilanteen että ennustetilanteen osalta.

Pilaantuneet maa-alueet

Kaavakartan merkintöjä ja määräyksiä on täydennetty ja tarkennettu pilaantuneen maaperän osalta ELY-keskuksen aikaisemmin antaman lausunnon mukaisesti. ELY-keskus käsityksen mukaan täydennetyt kaavamerkinnot ovat riittävät ja asianmukaiset.

Tekninen huomio

ELY-keskus toteaa, että yleismääräyksessä näyttäisi olevan painovirhe liittyen alueelliselta vastuumuseolta pyydettyyn lausuntoon (tonttinumerot).

Kaavoituksen vastine

Selostuksen vaikutusten arviointia tulee täydentää melun ja tärinän osalta ja kaavakartan painovirhe tulee korjata.

Satakuntaliitto 24.5.2023

Satakuntaliitto toteaa, että Anderssonintien asemakaavan muutosehdotuksen suunnittelua ohjaa suunnittelualueella voimassa oleva oikeusvaikutteinen Rauman keskustan osayleiskaava. Asemakaavan muutosehdotuksen ratkaisu on pääosin osayleiskaavan tavoitteiden mukainen. Satakuntaliitto katsoo, että sen luonnosvaiheen lausunnossaan esille nostamat jatkosuunnittelussa huomioitavat asiat on huomioitu riittäväällä tavalla asemakaavaehdotuksessa.

Luonnon ja rakennetun ympäristön arvojen säilymistä sekä eri liikennemuotojen yhteensovittamista koskevat näkökulmat on lisätty asemakaavaehdotuksen yleisiin määräyksiin. Kaavaselostuksen asemakaavatyön lähtökohtia esittelevässä osuudessa ”Tulevaisuuden ratayhteys” otsikon alla (1.1.5) olevaan kappaleeseen on lisätty riittävät perustelut sille, miksi tämän kaavahankkeen yhteydessä on nähty tarkoituksenmukaisena käyttää ratavarauksen ohjeellista merkintää (lr-varaus). Selvityksestä käy ilmi, että kyseinen merkintä ja myöskään lausunnolla oleva asemakaava ei mahdollista raiteen toteuttamista. Kyse on kaavamerkinnästä, jonka tarkoitus on lähtökohtaisesti turvata kyseisellä alueella sellainen maankäyttö, joka ei vaikeuta mahdollista myöhempää rautatieliikenteen sijoittamista koskevaa maankäytön suunnittelua. Luonnosvaiheen versioon nähden ratavarausmerkinnän selitteeseen on lisätty täydennys. Siinä todetaan varauksen toteuttamisen edellyttävän uutta asemakaavamuutosta, jossa huomioidaan myös ratayhteyden vaikutukset. Jälkimmäinen kaavakarttaan lisätty tarkennus on Satakuntaliiton näkemyksen mukaan riittävä perustelu sille, että ohjeellisen ratavarausmerkinnän ei katsottu edellyttävän nyt lausuttavana olevan asemakaavahankkeen vaikutustenarvioinnin (7.1) yhteydessä ratayhteyden kysymyksen käsittelyä.

Satakuntaliitolla ei ole Satakunnan maakuntakaavan ja Satakunnan vaihemaakuntakaavan 2 perusteella muuta lausuttavaa Anderssonintien asemakaavamuutoksen ehdotuksesta.

Kaavoituksen vastine

Ei kommentoitavaa lausuntoon.

Satakunnan Museo 26.5.2023

Satakunnan Museo näkee, että hanketta ei voida toteuttaa liikenneturvallisuuden näkökulmasta ilman, että suojelluiksi osoitetut pihapiirit sekä maisema jäisivät koskemattomiksi. Museo pitää kuitenkin hyvänä, että vaikka valitussa linjausvaihtoehdossa 2 uusi tielinjaus lohkaisee osan Pihlmanin talon pihapiiristä ja maisemallinen vaikutus tulee olemaan mm. louhinnan seurauksena voimakas, tulee pihapiirin rakennusten yhteys sekä toiminnallisen historian jälki säilymään. Museo pitää myös hyvänä kaavan yleismääräyksiin tehtyä lisäystä alueella olevan puuston säilyttämisestä mahdollisuuksien mukaan.

Satakunnan Museo toistaa jo kaavan luonnosvaiheessa esittämänsä näkemyksen ja pitää erittäin hyvä sitä, että alueella toteutetun rakennusinventoinnin tulokset on huomioitu kaavaehdotuksessa asiaankuuluvine suojelumerkintöineen. Museo haluaa kuitenkin edelleen huomauttaa suojelumerkintään sr-12 koskevasta kaavamääräyksen lisäyksen tarpeesta. Vaikka kaavaselostuksessa tähdennetään, että alkuperäisillä rakenteilla tarkoitetaan tässä yhteydessä myös iäkästä muutosajan kohtaa, olisi selkeyden vuoksi tämä hyvä näkyä myös kaavamääräyksessä.

Satakunnan Museolla ei ole oman toimialansa puitteissa muuta huomautettavaa kaavaehdotuksesta.

Kaavoituksen vastine

Suojelumerkinnän kaavamääräykseen on tarpeen tehdä Satakunnan Museon esittämä lisäys iäkästä muutosajankohdasta.

Väylävirasto 14.4.2023

Väylävirasto on antanut 22.4.2022 lausunnon asemakaavan muutosluonnoksesta, joka on huomioitu kaavatyössä. Väylävirastolla ei ole lisättävää aiempaan lausuntoon. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Kaavoituksen vastine

Ei kommentoitavaa lausuntoon.



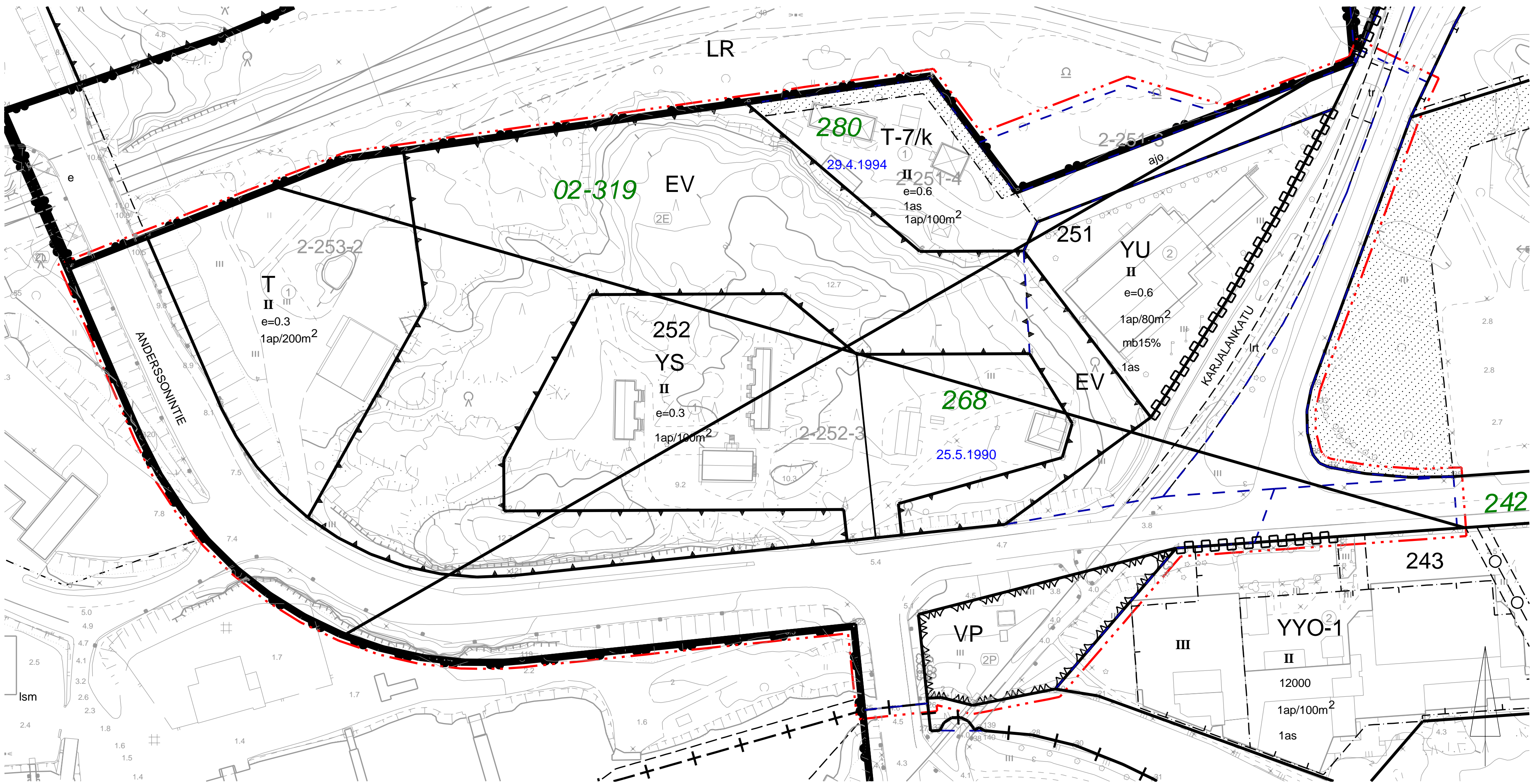
SILLANPIELI

KUNTOSUMPPU

ANDERSSONINTIE

SATAMAKATU

KARJALANKATU



Poistettavia asemakaavamääräyksiä:

- YS** Sosiaali- ja terveydenhuoltoon palvelevien rakennusten korttelialue.
- YU** Urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue.
- T-7/k** Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue. Alueella saa olla tiloja kierrätettävän tavaran myyntiä varten.
- T** Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.
- VP** Puisto.
- LR** Rautatiealue.
- EV** Suojaviheralue.
- - - - - 3 m sen kaava-alueen ulkopuolella oleva viiva, jota vahvistaminen koskee.
- + + + + + Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

RAUMAN KAUPUNKI		TEKNINEN VIRASTO / KAAVOITUS			
POISTUVA ASEMAKAAVA ANDERSSONINTIE					
KAUPUNGHALLITUS	KAUPUNGINVALTUUSTO	YMPÄRISTÖKESKUS	VYÖMAANTILLO	MITTAKAAVA 1:1000	Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK22 Korkeusjärjestelmä: N2000
SUUNNITTELU			PIRTÄJÄ	PÄIVÄYS	
POHJAKARTTA ON JHS185 2.5.2014 MUKAINEN					
TÄMÄ KARTTA ON OLLUT NÄHTÄVILLÄ RAUMAN KAUPUNGIN TEKNISESSÄ VIRASTOSSA					
TÄMÄ KARTTA ON RAUMAN KAUPUNGINVALTUUSTON / KAUPUNGHALLITUKSEN					
PÄÄTÖKSEN / § MUKAINEN KAUPUNGINMIEHIERI / KAUPUNGINLAKIMES					KAAVATUNNUS 02-319