



RAUMAN YLEISKAAVA 2030

6.3.2019



(c) Rauman kaupungin kaavoitus

Sisällysluettelo

1	TAUSTAA.....	1	3	TAVOITTEET.....	34
1.1.	Yleiskaavatyön taustaa.....	1	3.1.	Väestö.....	34
1.2.	Yleiskaavan 2030 oikeusvaikutukset.....	1	3.2.	Mitoitus.....	35
1.3.	Kaavan vaiheet ja osallistuminen.....	2	3.2.1.	Asumisen tuleva mitoitus.....	35
1.3.1.	Strateginen vaihe.....	3	3.2.2.	Kaupan tuleva mitoitus.....	36
1.3.2.	Juridinen vaihe.....	4	3.3.	Sataman tuleva mitoitus.....	36
2	LÄHTÖKOHDAT.....	6	3.4.	Verkostot.....	37
2.1.	Kaavoitustilanne.....	6	3.4.1.	Liikenneverkon tulevat hankkeet ja tarpeet.....	37
2.2.	Yhdyskuntarakenne.....	6	3.4.2.	Muut verkostot.....	38
2.3.	Väestö.....	10	3.4.3.	Joukkoliikenteen visiot.....	38
2.4.	Asuminen.....	11	3.4.4.	Kevyenliikenteen laatukäytävät.....	38
2.5.	Hiilineutraali kunta.....	12	3.5.	Teollisuuden tuleva mitoitus.....	41
2.6.	Palvelut.....	15	3.6.	Virkistysalueiden tuleva mitoitus.....	41
2.6.1.	Kaupalliset palvelut.....	15	3.7.	Matkailu.....	41
2.6.2.	Julkiset palvelut.....	16	3.8.	Strategisen vaiheen tuomat tavoitteet.....	43
2.7.	Teollisuus, satama ja elinkeinoelämä.....	16	4.	KAAVARATKAISU.....	44
2.8.	Liikenne.....	16	4.1.	Käyttötarkoitukset.....	44
2.8.1.	Joukkoliikenne.....	17	4.1.2.	Teollisuus.....	47
2.8.2.	Kevytliikenne.....	17	4.1.3.	Kauppa ja palvelut.....	47
2.9.	Maisema.....	18	4.1.4.	Asuminen.....	48
2.10.	Luonto- ja kulttuuriarvot.....	20	4.1.5.	Viheralueet ja virkistysreitit.....	52
2.10.1.	Luontoarvot.....	20	4.1.6.	Matkailu.....	52
2.10.2.	Kulttuuriarvot.....	22	4.1.7.	Merellinen keskustareitti.....	52
2.11.	Matkailu ja vapaa-ajan palvelut.....	25	4.1.8.	Merellisen asumisen alueet.....	52
2.12.	Kunnallistekniset verkostot.....	25	4.1.9.	Arvoalueet: luonto ja kulttuurihistoria.....	58
2.13.	Vesistöt ja pohjavesi.....	27	4.2.	Mitoitus.....	58
2.13.1.	Pohjavesialueet.....	27	4.3.	Suhde ylemmän asteen kaavoihin.....	60
2.14.	Maankäytön rajoitukset.....	28	4.3.1.	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	60
2.14.1.	Vaaralliset aineet ja melu.....	28	4.3.2.	Maakuntakaava.....	61
2.14.2.	Tulvariski.....	29	5.	OSALLISTUMINEN.....	65
2.15.	Tuulivoima ja aurinkovoima.....	29	5.1.	Strateginen vaihe.....	65
2.16.	Maanomistus.....	29	5.2.	Juridinen vaihe.....	66
2.17.	Selvitykset ja lähteet.....	33	5.2.1.	Luonnos.....	66
			5.2.2.	Ehdotus.....	67
			6.	VAIKUTUSTEN ARVIOINTI.....	68
			6.1.	Yleiskaava 2030 vaikutukset.....	68

Selostuksen liitteet:

1. Osallistumis -ja arviointi suunnitelma 11.4.2016

Muut Yleiskaavaan 2030 liittyvät materiaalit:

1. Luonnosvaiheessa saadut lausunnot
2. Luonnosvaiheessa saadut mielipiteet
3. Kooste luonnosvaiheen lausunnoista ja vastineet
4. Kooste luonnosvaiheen mielipiteistä ja vastineet
5. Ehdotusvaiheessa saadut lausunnot
6. Ehdotusvaiheessa saadut muistutukset
7. Kooste ehdotusvaiheen lausunnoista ja vastineet
8. Kooste ehdotusvaiheen muistutuksista ja vastineet

Selostuksen karttaluettelo

1. Asemakaavoitetut alueet
2. Yleiskaavoitetut alueet
3. Rakeisuuskartta
4. Väestö 2014
5. Väestömuutos 2000-2014
6. Tehdyt maisemaselvitykset
7. Tehdyt luontoselvitykset
8. Kulttuuriympäristöselvitykset ja rakennusinventoinnit
9. Tehdyt arkeologiset selvitykset
10. Vesihuollon ja voimalinjojen pääverkosto
11. Konsultointivyöhykkeet ja vaarallisten aineiden kuljetusreitit
12. Tulvariskialue 100 vuoden välein esiintyvä tulva
13. Kaupungin omistamat alueet
14. Joukkoliikenteen tavoitevisio
15. Kevyen liikenteen tavoitevisio
16. Viherverkoston erityisesti kehitettävät viheraluekokonaisuudet
17. Järviluodon satamalaajennuksen liikenneyhteydet
18. Teollisuus ja liikenneverkko
19. Uudet asuinalueet
20. Kouluverkko
21. Uudet asuinalueet – Asemakaavoituksen eteneminen
22. Pyöräilyverkko ja merellinen kaupunkireitti
23. Telakkaranta havainnekuva
24. Telakkaranta näkymä
25. Vanha-Lahti havainnekuva
26. Vanha-Lahti näkymä
27. Luonnonsuojelualueet
28. Yleiskaavayhdistelmä

1 TAUSTAA

1.1. Yleiskaavatyön taustaa

Kaavoitusjaosto on päättänyt yleiskaavan tekemisestä 21.11.2006 hyväksyessään kaavoitusohjelman vuodelle 2007. Yleiskaavatyön tavoitteena on saada kaupungin kehittämisen kannalta keskeiset hankkeet käyntiin ja linjata yhdistyvän kunnan maankäyttöstrategia sekä maankäyttö.

Tarkoituksena on laatia koko kunnan oikeusvaikutteinen, yleispiirteinen aluevarausyleiskaava. Yleiskaavaa täydentämään ja tarkentamaan laaditaan osayleiskaavat sekä Rauman keskustan alueelle, Vanha Rauman suojavyöhykkeelle että keskustaajamaa ympäröiville kyläalueille.

Tavoitteena on yleiskaava, jossa yhdistyneen kunnan kehityksen ja tulevan maankäytön kannalta keskeiset alueet, hankkeet ja menettelytavat voidaan määritellä ja ohjelmoida.

1.2. Yleiskaavan 2030 oikeusvaikutukset

Yleiskaava 2030 on oikeusvaikutteinen yleiskaava, mutta se ei korvaa alueilla olevia oikeusvaikutteisia osayleiskaavoja. Yleiskaava 2030 tulee siis voimaan niillä alueilla, joilla ei ole tarkempaa voimassa olevaa oikeusvaikutteista osayleiskaavaa. Yleiskaavan 2030 jälkeen voimaan tulevat oikeusvaikutteiset osayleiskaavat kumoavat myös tämän yleiskaavan. Voimaan jäävät osayleiskaavat on esitetty teemakartalla.

Teemakartta 2: Voimassa olevat osayleiskaavat

Tavoitteet:

- o liikenteellinen saavutettavuus
- o kunnallistekniikan saavutettavuus
- o palveluiden saavutettavuus
- o Rauman vetovoimaisuuden kasvattaminen
- o naapurikuntien maankäytön huomioiminen ja yhteensovittaminen.

taloudellinen ja ekologinen maankäyttö
hyvä paikka asumiselle ja yrittämiselle

Keskeisiä alueita ovat mm:

- o laajenemissuunnat
- o täydentyvät alueet
- o keskustaajama
- o Vanhan Rauman maailmanperintö kohde
- o kyläalueiden kehitysnäkymät.

Keskeisiä hankkeita ovat mm:

- o rata- ja tieverkostojen kehitystarpeet
- o sataman laajenemistarpeet
- o muut elinkeinoelämän hankkeet.

Keskeisiä menettelytapoja:

- o yksityiskohtaisemman kaavoituksen tarpeiden ja tavoitteiden määrittäminen
- o maankäytön yhteensovittaminen kaupungin eri hallintokuntien strategioiden kanssa.
- o kaupungin eri toimijoiden ja asukasryhmien mielipiteet.

1.3. Kaavan vaiheet ja osallistuminen

Yleiskaava laadittiin kahdessa vaiheessa. Aluksi käytiin strateginen vaihe, jonka tuloksena, vaihtoehtoisten rakennemallien pohjalta laadittiin yleiskaavan strategisen vaiheen Visio 2025 –kaavakartta. Rauman kaupunginvaltuusto hyväksyi 26.11.2012 Yleiskaava Visio 2025 ohjeelliseksi perustaksi jatkettaessa yleiskaavaprosessia juridiseen vaiheeseen.

Yleiskaavan juridisessa vaiheessa laadittiin kaavaluonnos, jonka Rauman kaupunginhallitus hyväksyi 16.5.2016 (KH 249§ 16.5.2016). Kaavaluonnos asetettiin nähtäville 26.5. – 30.6.2016.

Yleiskaavan tavoitevuosi oli strategisessa ja luonnosvaiheessa 2025, mutta ehdotusvaiheessa todettiin, että selvitysten ja mitoituksen perusteella tarkoituksen mukainen tavoitevuosi on 2030.

Yleiskaavaehdotus hyväksyttiin 4.6.2018 ja se oli nähtävillä 15.6.-31.8.2018.

Yleiskaavan hyväksyminen

STRATEGINEN VAIHE

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Rakennemallit (ve1, Ve2 ja Ve3)	Nähtävillä 17.1.-18.2.2011 Lausunnot
---------------------------------	---

Alustava visio 2025	Nähtävillä 10.2.-13.4.2012 Lausunnot
---------------------	---

Visio 2025

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 26.11.2012 ohjeelliseksi perustaksi jatkettaessa yleiskaavaprosessia juridiseen vaiheeseen.

JURIDINEN VAIHE

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma-päivitys

Luonnos	Nähtävillä 26.5.-30.6.2016 Lausunnot
---------	---

Ehdotus	Nähtävillä 15.6.-31.8.2018 Lausunnot
---------	---

Hyväksyminen

Kaupunginvaltuusto

1.3.1. Strateginen vaihe

Osallistumisprosessina tavoitteiden täsmen-
tämistä varten on järjestetty visioseminaari
kaupunginvaltuustolle, asukaskysely Rauman
kaupungin kotisivuilla, kyläyhdistyskysely sekä
sidosryhmäkeskustelut elinkeinoelämän ja eri
viranomaisten kanssa.

Yleiskaavatyön ohjelmoinnin pohjaksi tehtiin
osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Kaupun-
ginhallitus hyväksyi 15.11.2010 (554 §) Rauman
yleiskaavan 2025 osallistumis- ja arviointisuunni-
telman sekä asetti se julkisesti nähtäville. Osal-
listumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä
13.12.2010 – 19.1.2011. Osallistumis- ja arviointi-
suunnitelmasta saatiin kolme lausuntoa: Liiken-
nevirastolta, Fingrid Oy:ltä ja Museovirastolta.

Kaupunginhallitus hyväksyi 20.12.2010 (662 §)
Rauman yleiskaavan 2025 strategisen vaiheen
rakennemallivaihtoehdot selostuksineen sekä
asetti ne julkisesti nähtäville. Rakennemallit
VE1- VE3 olivat nähtävillä 17.1. – 18.2.2011
Rakennemallivaihtoehdoista pyydettiin ja saatiin
Varsinais-Suomen ELY-keskuksen sekä Satakunta-
liiton lausunnot.

Rakennemalleista saatiin mielipiteitä yhteensä
91 kappaletta. Mielipiteensä ilmaisi yhteensä
273 henkilöä. Suurin osa mielipiteistä koski vaih-
toehtoa VE2. Mielipiteensä jättäneistä yhteensä
235 henkilöä (86%) ilmoitti kannattavansa vaih-
toehtoa 2, ”Keskustasta merelle”.

Saatuja mielipiteitä ja selvityksiä esiteltiin
kaupunginhallituksen seminaarissa Jämijärvellä

20.4.2011 sekä valtuustoseminaarissa Forssassa
20.5.2011.

Kaupunginhallitus päätti 23.1.2012 (62 §) aset-
taa Rauman yleiskaava Visio 2025 nähtäville
ja saattaa sen kaupunginvaltuustolle tiedoksi.
Rauman yleiskaavan alustava visio 2025 oli näh-
tävillä 10.2. – 13.4.2012 välisen ajan yhteispal-
velupiste Pyyrmanissa sekä kaupungin verkko-
sivuilla. Visiota esiteltiin kaupunginvaltuustolle
30.1.2012. Yleisötilaisuus järjestettiin 12.3.2012.

Alustavasta visiosta 2025 saatiin nähtävilläolo-
aikana yhteensä 40 mielipidettä. Osassa mie-
lipiteistä allekirjoittajana oli yhteisö, yhdistys
tai useita allekirjoittaneita. Mielipiteet koski-
vat uusia asuinalueita, haja-asutusalueiden ja
maaseudun merkintöjä, satamaratkaisuja sekä
Maanpään aluetta ja eteläistä ratayhteyttä.

Alustavasta Visiosta 2025 pyydettiin seuraavien
tahojen lausunnot:

- Varsinais-Suomen ELY keskus
- Satakuntaliito
- naapurikunnat Eura, Eurajoki ja
Pyhäranta
- Liikennevirasto
- Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
- Museovirasto
- Satakunnan Museo
- Fingrid oyj
- Lautakunnat: Tekninen-, Ympäristö-, Kult-
tuuri- ja vapaa-aika- ja Kasvatus- ja
opetuslautakunta
- Satamaliikelaitos
- Terveysturvaviranomainen

• Rauman kauppakamari
Lisäksi pyydettiin asiantuntijalausunnot seuraavilta:

- Terveysten ja hyvinvoinnin laitos
- Insinööritoimisto Matti Pitkälä Oy
- VR Track

Lausuntojen perusteella tarkennettiin kaava-
karttaa ja selostusta sekä laadittiin lausunnoissa
esitettyjä lisäselvityksiä.

Alustava visio 2025 työstettiin yleiskaavan strate-
giseksi visioksi 2025 (12.11.2012). Visiossa 2025
on otettu huomioon yleiskaavan ohjausryhmän
(kaupunginhallitus) kokouksessa 10.9.2012 saa-
dut evästyksiset ja lausunnoissa ja mielipiteissä
esitetyt muutokset vastineissa esitetyllä tavalla.
Kaupunginhallitus päätti 19.11.2012 (669§)
- hyväksyä vastineet lausuntoihin ja mielipi-
teisiin sekä
- ehdottaa kaupunginvaltuustolle hyväksyt-
täväksi Yleiskaava Visio 2025 ohjeelliseksi
perustaksi jatkettaessa yleiskaavaprosessia
juridiseen vaiheeseen.

Kaupunginvaltuusto päätti 26.11.2012 (133§) hy-
väksyä Yleiskaava Visio 2025 ohjeelliseksi perus-
taksi jatkettaessa yleiskaavaprosessia juridiseen
vaiheeseen.

Strategisen osan laadinnan yhteydessä pidettiin
useita vuorovaikutustilaisuuksia luottamus- ja
virkamiehille sekä kaupunkilaisille. Strategiseen
yleiskaavatyöhön on voinut osallistua mm. seu-
raavissa tilaisuuksissa:
-Virkamiesten neuvottelupäivä 15.03.2010

Rauman kaupungintalolla, kutsuttu kaupungin eri hallintokuntien edustajat.

- Visioseminaari 25.03.2010 Rauman kaupungintalolla, kutsuttuina Rauman kaupunginvaltuutetut ja virkamiehiä.
- Valtuustoseminaari 21.05.2010 Uudessa-kaupungissa, kutsuttuina Rauman kaupunginvaltuutetut.
- Asukaskysely 16.4.-9.5.2010 kaupungintalon yhteispalvelupisteessä ja kaupungin kotisivuilla. Kyselystä julkaistiin lehdistötiedote ja siitä tiedotettiin kaupungin kuulutuksissa.
- Kyläkysely toukokuussa 2010. Kysely lähetettiin 20 kylän kyläyhdistykselle.
- Valtuustoseminaari 23.11.2010. Rauman kaupungintalolla, kutsuttu Rauman kaupunginvaltuutetut ja virkamiehiä.
- Vaihtoehtoisten rakennemallien nähtävillä olo 17.1.-18.2.2011, jonka aikana kuntalaisilla mahdollisuus jättää mielipiteitä rakennemalleista. Nähtävilläolosta pidettiin lehdistötilaisuus.
- Asiakaspäivät 19.01.2011. Rakennemallien laatija oli paikalla vastaamassa kysymyksiin.
- Kaupunginhallituksen seminaari Jämijärvellä 20.4.2011, kutsuttuna kaupunginhallituksen lisäksi virkamiehiä
- Valtuustoseminaari Forssassa 20.5.2011.
- Esittely virkamiehille 7.10.2011

- Esittely Konsernijärjestölle 11.10.2011
- Esittely Rauman Rotaryklubille 11.10.2011
- Yleiskaavatyön ohjausryhmä 7.11.2011, 9.1.2012 ja 16.1.2012
- Ympäristölautakunta 14.2.2012
- Valtuustoesittely 30.1.2012

- Lehdistötilaisuus 31.1.2012
- Kauppakamarin teollisuusvaliokunta 16.2.2012
- Kyläasumisen ilta 28.2.2012

1.3.2 Juridinen vaihe

Juridisessa vaiheessa yleiskaavatyötä esiteltiin ja käsiteltiin mm. seuraavissa tilaisuuksissa:

- Tilannekatsaus KH, ohjausryhmä 2.6.2014
- Esittely virkamiehille 10.2.2015 (erityisesti satama ja liikenne)

Luonnosvaihe

Yleiskaava 2025 luonnosta esiteltiin Rauman kaupunginhallituksen kaavoitusjaostolle 19.4.2016 ja kaavoitusjaosto päätti esittää yleiskaavatyöryhmälle eli kaupunginhallitukselle, että se hyväksyy Rauman yleiskaava 2025 luonnoksen ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman päivityksen sekä asettaa ne julkisesti nähtäville.

Lehdistötiedote 13.4.2016

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman päivitys 11.4.2016

Yleiskaavatyöryhmä (KH) päätti kokouksessaan 16.5.2016, että Rauman yleiskaava 2025 luonnos asetetaan nähtäville ja siitä pyydetään tarvittavat lausunnot.

Lehdistötilaisuus järjestettiin 19.5.2016.
Viranomaisneuvottelu pidettiin 25.5.2016.

Yleiskaava 2025 luonnos oli nähtävillä 26.5.–30.6.2016. Nähtävilläolon aikana yleiskaavasta

saatiin yhteensä 14 mielipidettä, joista kahdessa oli useita allekirjoittajia. Yleiskaavaluonnoksesta saatiin 16.8.2016 vielä kaksi mielipidettä, joista toisessa oli useita allekirjoittajia. Joulukuussa 8.12.2016 saatiin vielä yksi mielipide, jossa oli useita allekirjoittaneita.

Yleiskaava 2025 luonnoksesta pyydettiin tarvittavat lausunnot 31.10.2016 mennessä.

Yleiskaava 2025 luonnosta esiteltiin useissa tilaisuuksissa ja eri sidosryhmille syksyn 2016 ja kevään 2017 aikana, esimerkiksi:

- Vammaisneuvosto 24.10.2016
- SDP:n valtuustoryhmä 15.9.2016 ja 22.5.2017

Yleiskaava 2025 luonnoksesta saatua palautetta esiteltiin ohjausryhmälle 13.2.2017.

Yleiskaava 2025 alustavaa ehdotusta käsiteltiin ohjausryhmässä 4.12.2017.

Yhteistyöpalaveri Pyhärannan kunnan kanssa 6.11.2017.

Yhteistyöpalaveri Eurajoen kunnan kanssa 6.3.2018.

Ehdotusvaihe

Rauman kaupunginhallitus eli yleiskaavan ohjausryhmä hyväksyi ehdotuksen kokouksessaan 4.6.2018 (KH 245§). Ehdotusvaiheessa yleiskaavan tavoitevuodeksi määriteltiin 2030.

Yleiskaavaehdotus Yleiskaava 2030 oli nähtävillä 15.6. -31.8.2018 ja siitä pyydettiin tarvittavat lausunnot 14.9.2018 mennessä.

Yleiskaavasta 2030 saatiin yhteensä kahdeksan muistutusta ja yhdessä niistä oli yhteensä 90 allekirjoitusta. Muistutukset koskivat pääasiassa Petäjängän aluetta ja suunniteltua uutta Telakkarannan asuinalueita.

Hyväksyminen

Rauman kaupunginhallitus hyväksyi muistutuksiin ja lausuntoihin laaditut vastineet.

Rauman kaupunginvaltuusto hyväksyi Rauman Yleiskaava 2030 kokouksessaan 25.3.2019

Osallistumisen varsinainen tulos ja anti käsitelään kappaleessa 5.

2 LÄHTÖKOHDAT

2.1. Kaavoitustilanne

Rauman pinta-ala on noin 1110 km², josta 495 km² on maata, 15 km² sisävesialueita ja 600 km² merialueita. Raumalla on tehty koko kuntaa koskeva strateginen mitoitustarkastelu/oikeusvaikutukseton yleiskaava vuonna 2003. Lisäksi maaseutualueilla on tehty useita oikeusvaikutuksettomia osayleiskaavoja 1980- ja 1990 luvuilla.

Yleiskaavatyön rinnalla on käynnistetty myös kyläalueiden osayleiskaavoitus. Tavoitteena on laatia oikeusvaikutteiset osayleiskaavat yleiskaavatyön yhteydessä todetuille osayleiskaavata-vealueille. Voiluoto-Anttila-Unaja osayleiskaava hyväksyttiin 7.3.2016 ja Pohjoisten kyläalueiden (Sorkka-Haapasaari-Tiilivuori) osayleiskaava 26.3.2018.

Itäisillä kyläalueilla sekä Kortela-Vasarainen alueella on käynnissä osayleiskaavatyö.

Kartat:

- 1) Asemakaavoitetut alueet
- 2) Yleiskaavoitetut alueet

Asemakaavoitettua aluetta yhteensä	4 748 ha
Ranta-asemakaavoitettua aluetta yhteensä	344 ha
Yleiskaavoitettua aluetta	29 183 ha

2.2. Yhdyskuntarakenne

Vaikka Rauman keskusta on tiivis, heti keskustan länsipuolelle sijoittuvat teollisuusalueet raskaine liikenteineen ja junaratoineen ovat yhdyskuntarakenteellisesti haastavia. Lisäksi kaupungin keskustaa sivuaa pohjois-eteläsuunnassa Turusta Ouluun kulkeva valtatie 8 ja itä-länsisuunnassa Rauman ja Kouvolan yhdistävä valtatie 12.

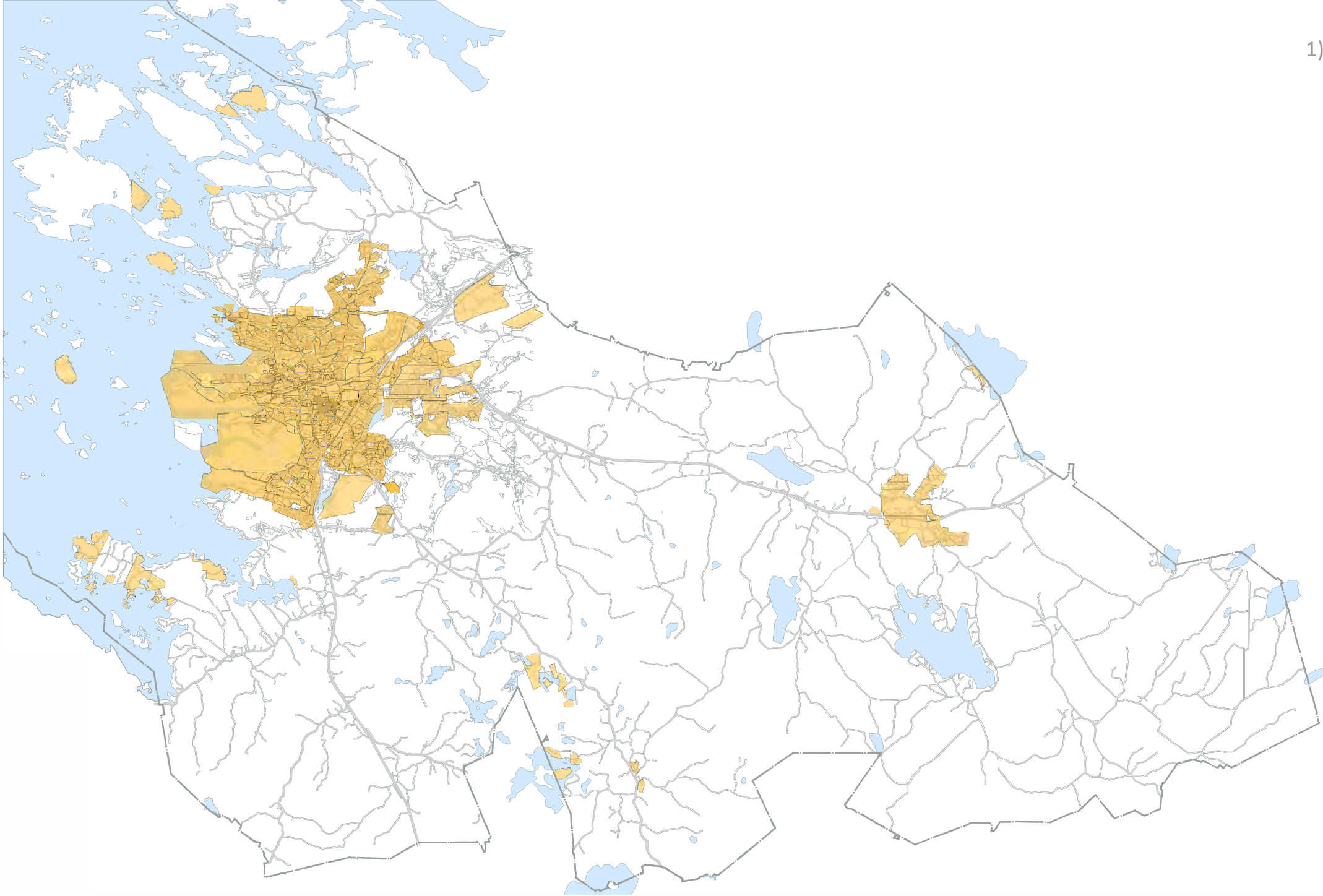
Keskustaajaman lievealueilla on runsaasti loma-asutusta meren rannalla. Varsinainen haja-asutus on sijoittunut sisämaahan ja se on sijoittunut lähinnä olemassa olevien kylä- ja maanteiden varsille ja niiden lähetyville.

Kaupunkikeskustan lisäksi Raumalla on kaksi entistä kuntakeskusta, Kodisjoki ja Lappi, jotka nykyään ovat Rauman suurimpia kyläkeskuksia. Kodisjoen liittyessä Raumaan vuonna 2007

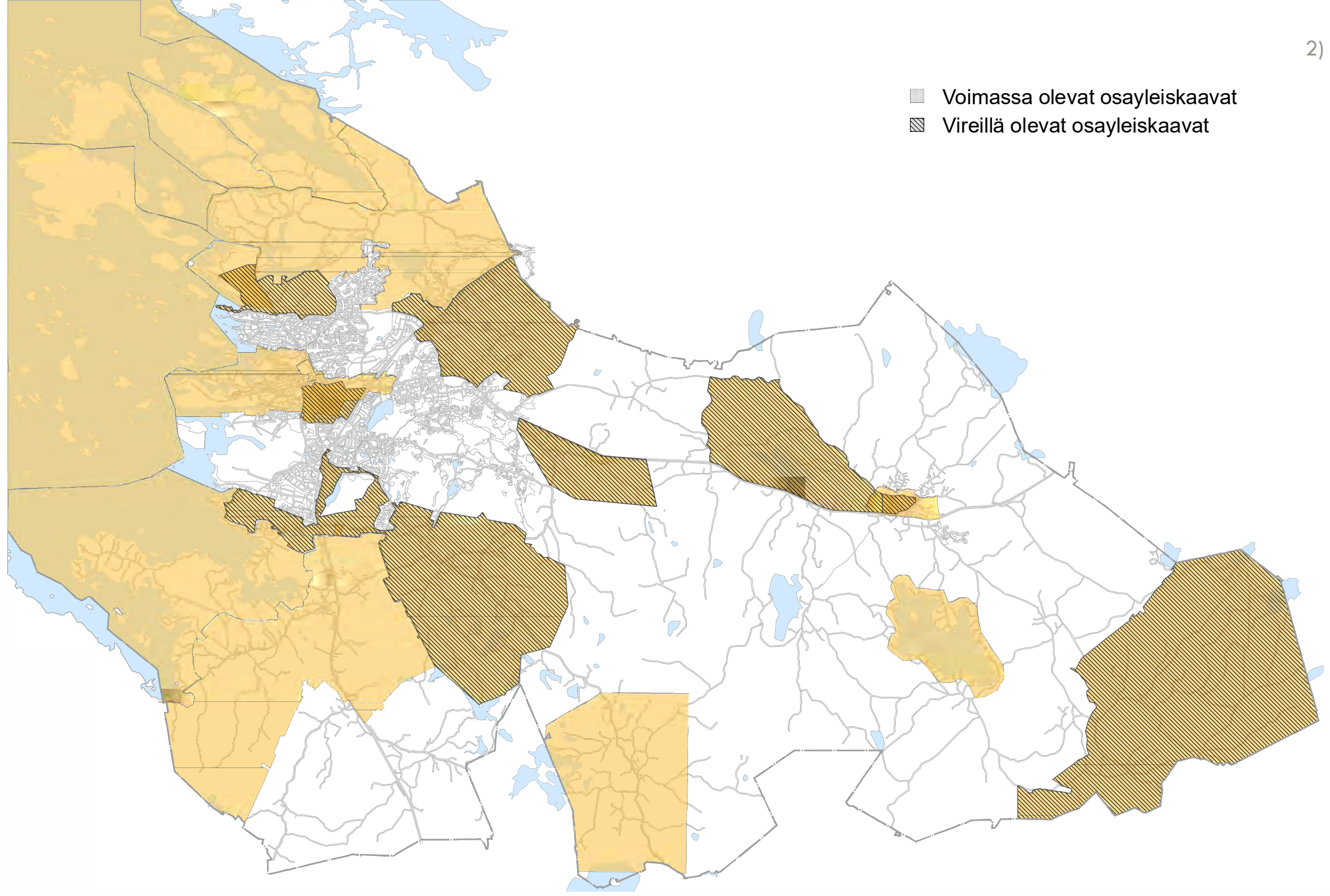
sen kuntakeskus palveli 500 asukasta. Lappi oli puolestaan 3300 asukkaan kuntakeskus liitosvuonna 2009. Kummassakin asutus on keskittynyt keskustan lisäksi perinteisiin maalaiskylien tilakeskuksiin ja uudempi rakentaminen vesistöjen ääreen sekä kyliä yhdistävien teiden varsille. Lapista on Raumalle 21 km ja Kodisjoelta 16 km. Nykyinen Rauman kaupunki koostuu siis tiivistä kaupunkikeskustasta, kahdesta vahvasta kyläkeskuksesta, sangen koskemattomana säilyneestä maaseudusta ja saaristosta sekä lähes täyteen rakennetusta merenrannasta.

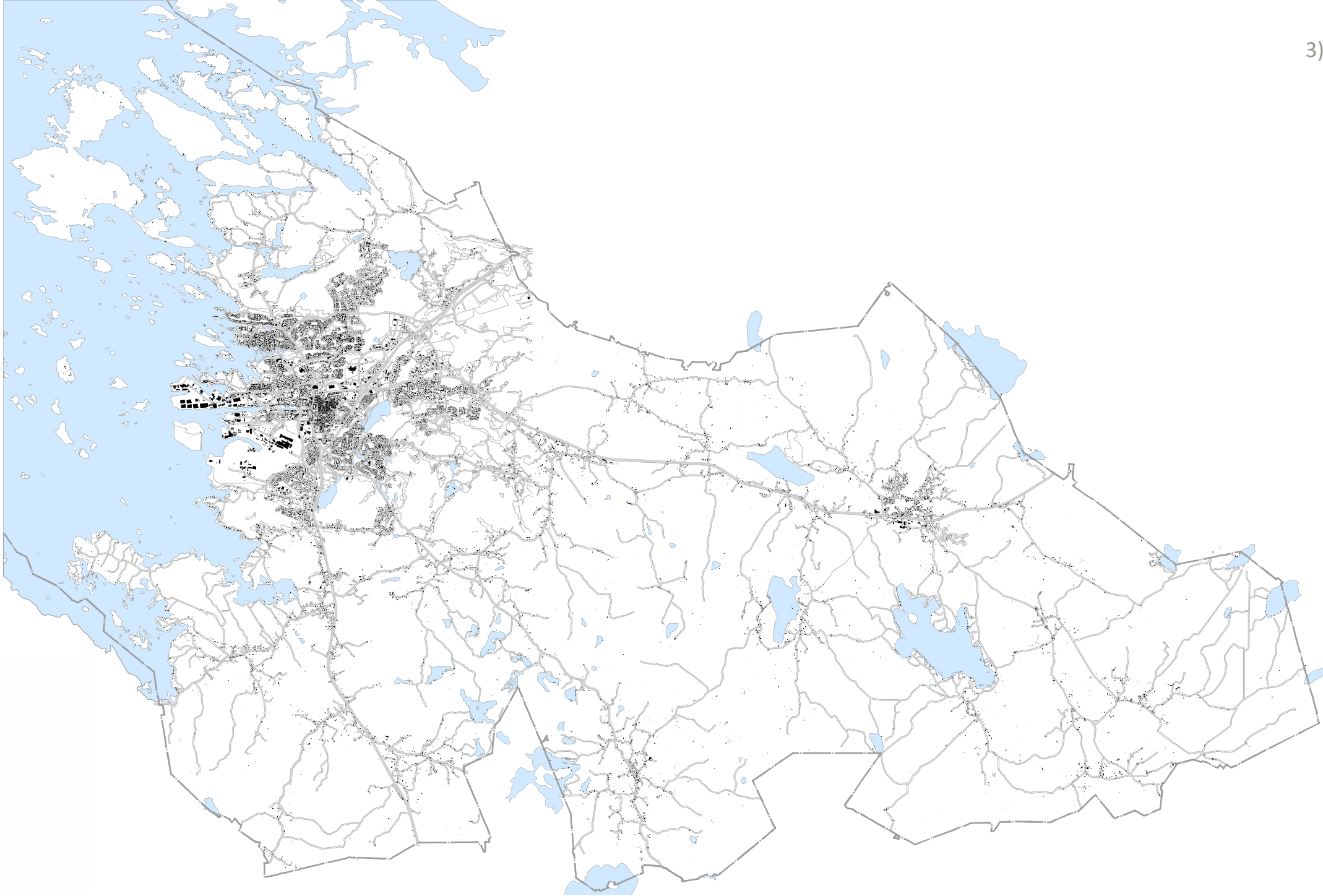
Kartta:

- 3) Rakeisuuskartta



- Voimassa olevat osayleiskaavat
- ▨ Vireillä olevat osayleiskaavat





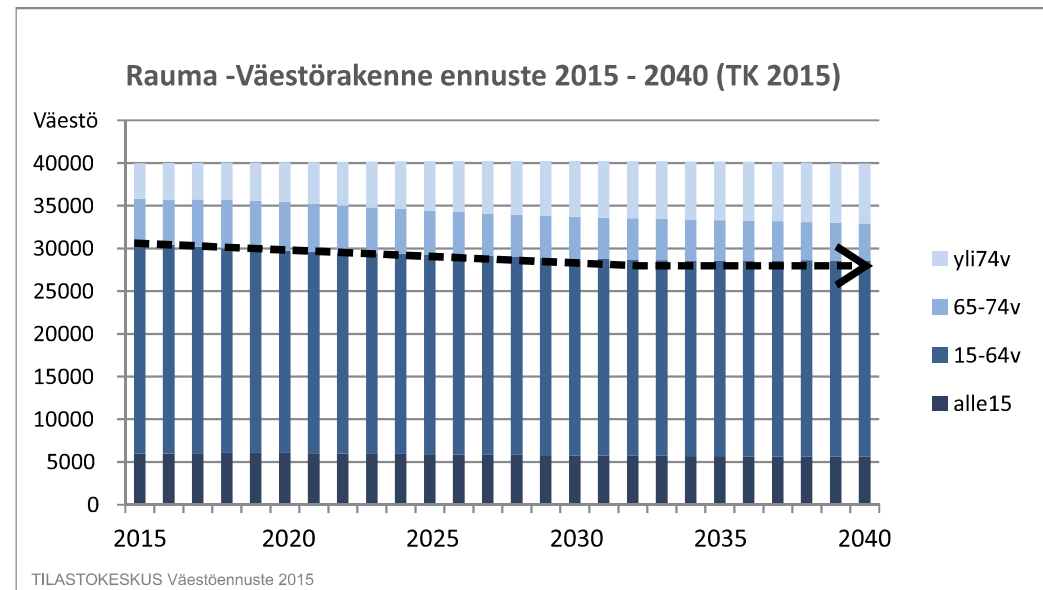
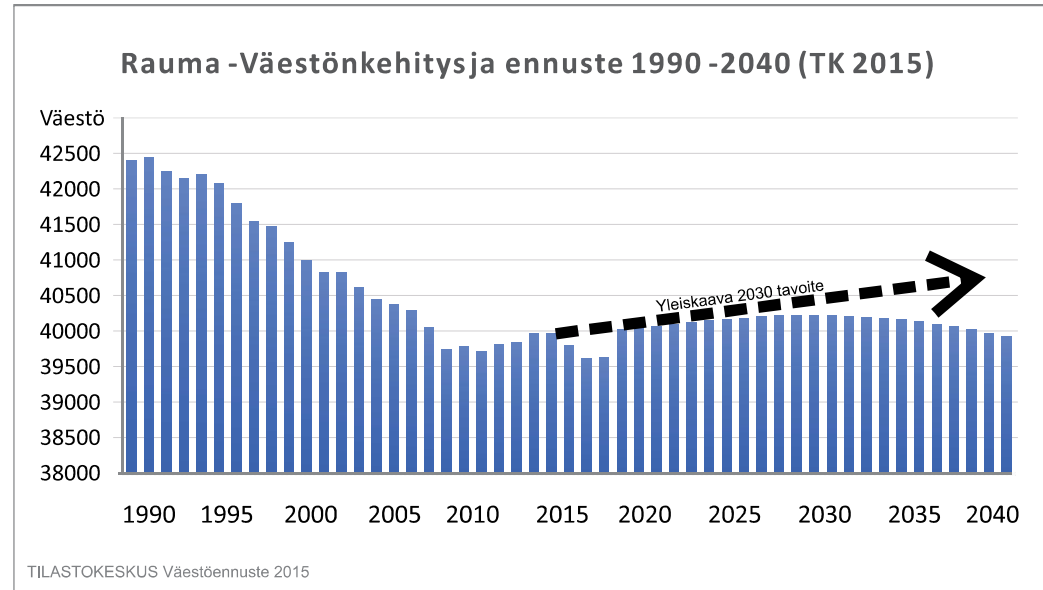
2.3. Väestö

Rauman asukasluku oli vuoden 2017 lopussa 39 636 (ennakkotieto).

Asukasluku on laskenut tasaisesti 1990-luvun ja vielä tämän vuosituhanen puolellakin. Viime vuosina väkiluku on pysynyt lähes ennallaan ja 2010-luvulla jopa kasvanut. Väkilukuun ovat vaikuttaneet myös kuntaliitokset Kodisjoen (vuoden 2007 alusta) ja Lapin (vuoden 2009 alusta) kanssa.

Tilastokeskuksen lokakuussa 2015 julkaiseman väestöennusteen mukaan Rauman väkiluku kasvaa noin 0,5 promillen vuosivauhtia vuoteen 2030 asti, jonka jälkeen väestömäärä alkaa vähentyä.

Vanhusväestön osuus on Raumalla korkeampi kuin Suomessa keskimäärin. Lähitulevaisuudessa vanhusten määrä tulee kasvamaan entisestään suurten ikäluokkien siirtyessä eläkkeelle. Vuonna 2040 Raumalla on n. 2 700 yli 75 vuotta täyttänyttä henkilöä enemmän kuin vuonna 2015. Tämä vaatii panostuksia vanhustenhoitoon ja vanhusten kotona asumiseen sekä erilaisiin elämää helpottaviin palveluihin.



2.4. Asuminen

Raumalla on nähtävissä maalta kaupunkiin muuttoliike, kuten myös muualla maassa. Perhekunnissa on viime vuosina tapahtunut merkittäviä muutoksia siten, että yhden ja kahden hengen asuntokuntien lukumäärä on kasvanut huomattavasti ja isommat asuntokunnat ovat vastaavasti vähentyneet.

Tämä kehitys tulee todennäköisesti jatkumaan vielä joitakin vuosia. Asuntojen tarve kasvaa siitä huolimatta, että kaupungin väen kokonaismäärä laskisi tai pysyy samana. Pienet asuntokunnat mielellään asuvat kaupungin keskustassa sijaitsevilla pienissä asunnoissa. Vastaavasti kaupunkiin muuttavat lapsiperheet mielellään näkevät, että heillä on mahdollisuus asua omakoti- tai rivitalossa ja/tai mahdollisesti rakentaa sellaisen omalle tontille.

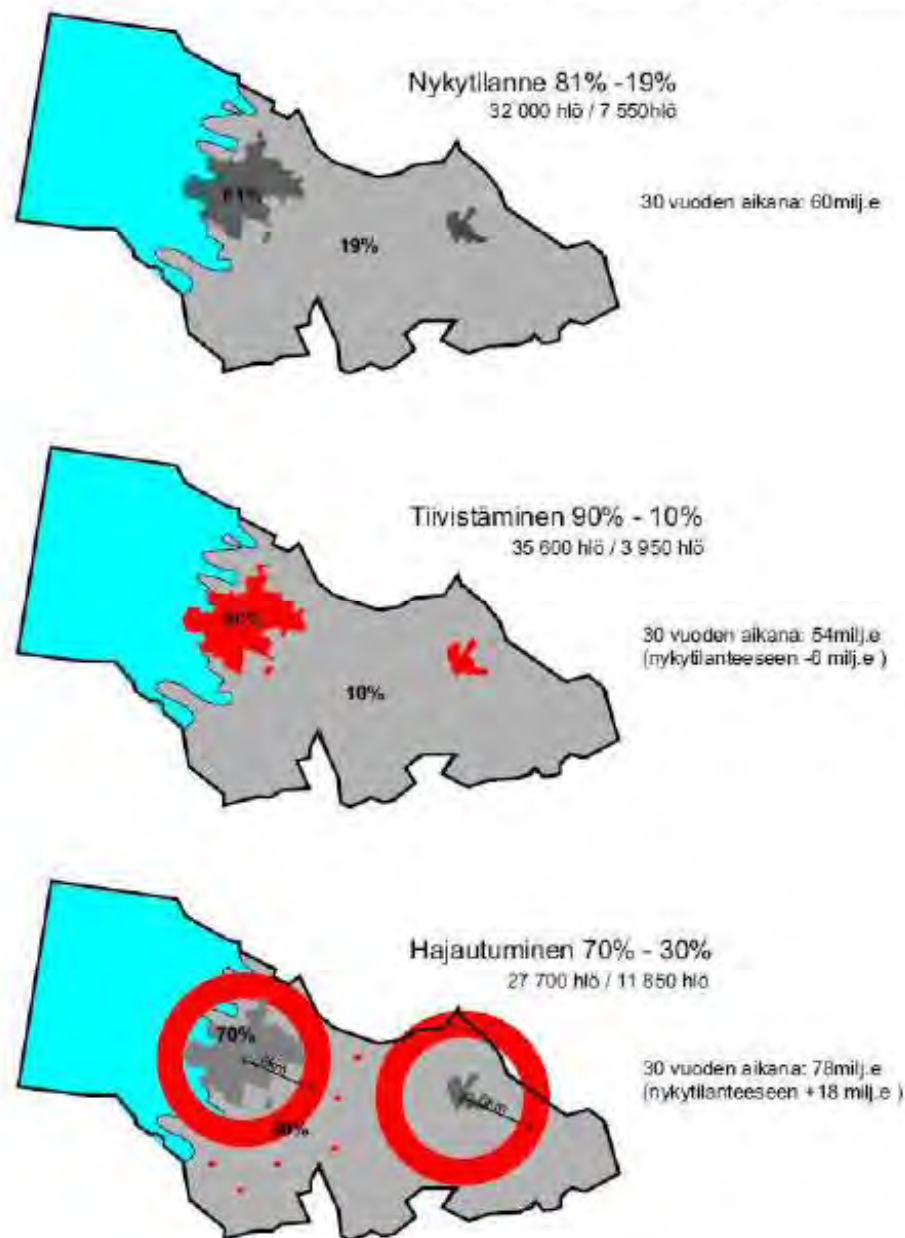
Väestö sijoittuu pääasiassa keskustaajamaan, keskustaajamaa ympäröivälle kylävyöhykkeelle sekä liikenneyhteyksien varteen.

Asemakaava-alueelle on sijoittunut:

- vuonna 2003 81.3 % väestöstä (33 043 asukasta)
- vuonna 2010 80.9 % väestöstä (31 996 asukasta)

Väestö on vähentynyt vuoden 2000 jälkeen erityisesti keskustaajamassa ja etenkin sen eteläosissa.

YHDYSKUNTARAKENTEEN TIIVISTYMISEN JA HAJAUTUMISEN KUSTANNUSVAIKUTUKSIA Sosiaalitoimen ja terveydenhuollon kuljetuskustannukset



Ruutuaineistolla tehdyn vertailun perusteella voidaan todeta, että vuoden 2000 jälkeen asumista on sijoittunut uusille alueille: taajamat ovat täydentyneet asemakaavoituksen myötä. Uusia asuinruutuja on sijoittunut merkittävästi myös taajamien, tilastollisten pienkylien (YKR) ja kaavoittamattomien alueiden ulkopuolelle, hajanaisesti, pääasiassa olemassa olevan asutuksen yhteyteen.

Kartat:

4) Väestö 2014

5) Väestömuutos 2000-2014

Maankäyttö- ja rakennuslaki ohjaa kuntia eheyttämään yhdyskuntarakennetta. Näin minioidaan liikkumistarpeita ja mahdollistetaan joukkoliikenteen järjestäminen. Eheä yhdyskuntarakenne mahdollistaa myös materiaaleja säästävän ja kustannuksiltaan taloudellisen verkostojen rakentamisen ja hyödyntämisen.

Haja-asutusalueella rakentamisen keskittämisellä kyläkeskuksiin voidaan myös tukea palvelujen säilyttämistä.

Asutuksen keskittyminen taajama-alueille on valitseva kehityspiirre. Taajamat ovat laajentuneet, eivätkä kaikilta osin hallitusti. Tiiviin taajama-asutuksen ja haja-asutuksen väliin on monissa kunnissa alkanut muodostua laajentumisalueita, jotka hajauttavat yhdyskuntarakennetta. Tämä merkitsee pitempiä työssäkäynti- ja asiointietäisyyksiä, korkeita infrastruktuurin rakentamis- ja ylläpitokustannuksia, luonnonalueiden vähentymistä sekä korkeita yhdyskuntien päivittäisestä toiminnasta johtuvia liikennekustannuksia.

Yleiskaavan strategisessa vaiheessa selvitettiin yhdyskuntarakenteen tiivistymisen ja hajautumisen vaikutuksia sosiaalitoimen ja terveydenhuollon kuljetuskustannuksiin. Kustannuksia vertailtiin nykytilanteeseen, jossa noin 81% asukkaista sijoittuu asemakaava-alueelle. Vertailussa käytettiin tiivistämistä, jossa noin 90% väestöstä asuu asemakaava-alueella ja hajautumista, jossa vain noin 70% väestöstä asuu asemakaava-alueella.

Väestöpohjan eli väkiluvun ja ikäjakauman oletetaan olevan kummassakin vaihtoehdossa sama ja siten muiden kuin kuljetukseen liittyvien sosiaali- ja terveydenhuollon menojen voidaan olettaa olevan yhteneväiset. Kustannukset on laskettu 30 vuoden ajanjaksolle.

Sosiaalitoimen ja terveydenhuollon kuljetuskustannuksiin on laskettu:

- vammaishuoltolain tai sosiaalihuoltolain perusteella korvattavat taksimatkat
- ruokapalvelun ateriakuljetukset (koulut ja kotipalvelu)
- kutsutaksin nettomenot
- ensihoidon kuljetukset
- henkilöstön matkakorvaukset

Tiivistäminen vähentää kustannuksia 30 vuoden aikana noin 6 miljoonaa euroa, mutta hajautumisen kustannukset kasvavat nykytilanteeseen verrattuna 18 miljoonaa euroa.

2.5. Hiilineutraali kunta

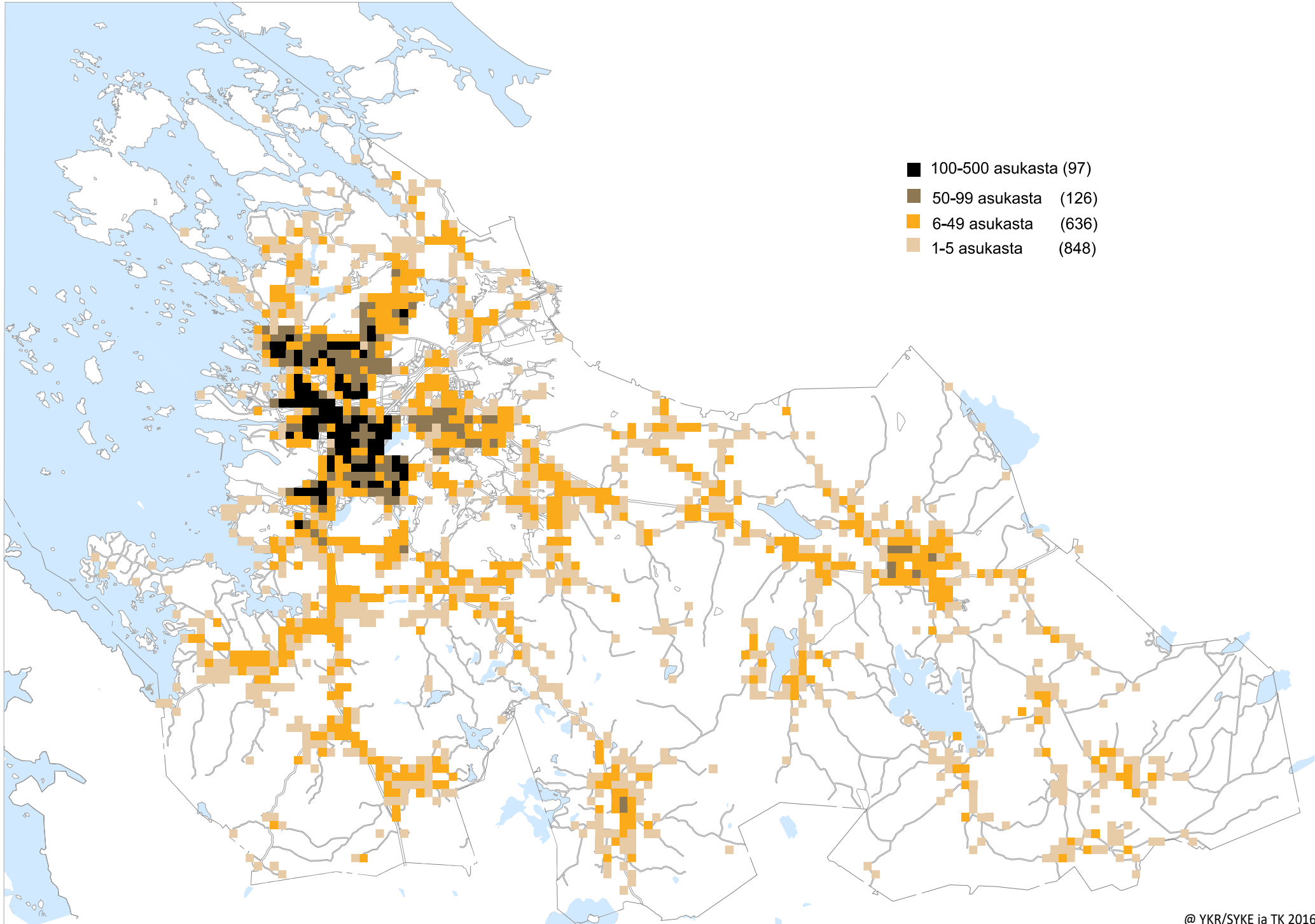
Rauman kaupunki on HINKU-kunta ja kuuluu hiilineutraalit kunnat -toimintarenkaaseen. HINKU-

kriteerit edellyttävät, että kunnat vähentävät oman toimintansa kasvihuonekaasupäästöjä. Myös asukkaat, kesäasukkaat ja yritykset tarvitaan mukaan yhteisiin talkoisiin.

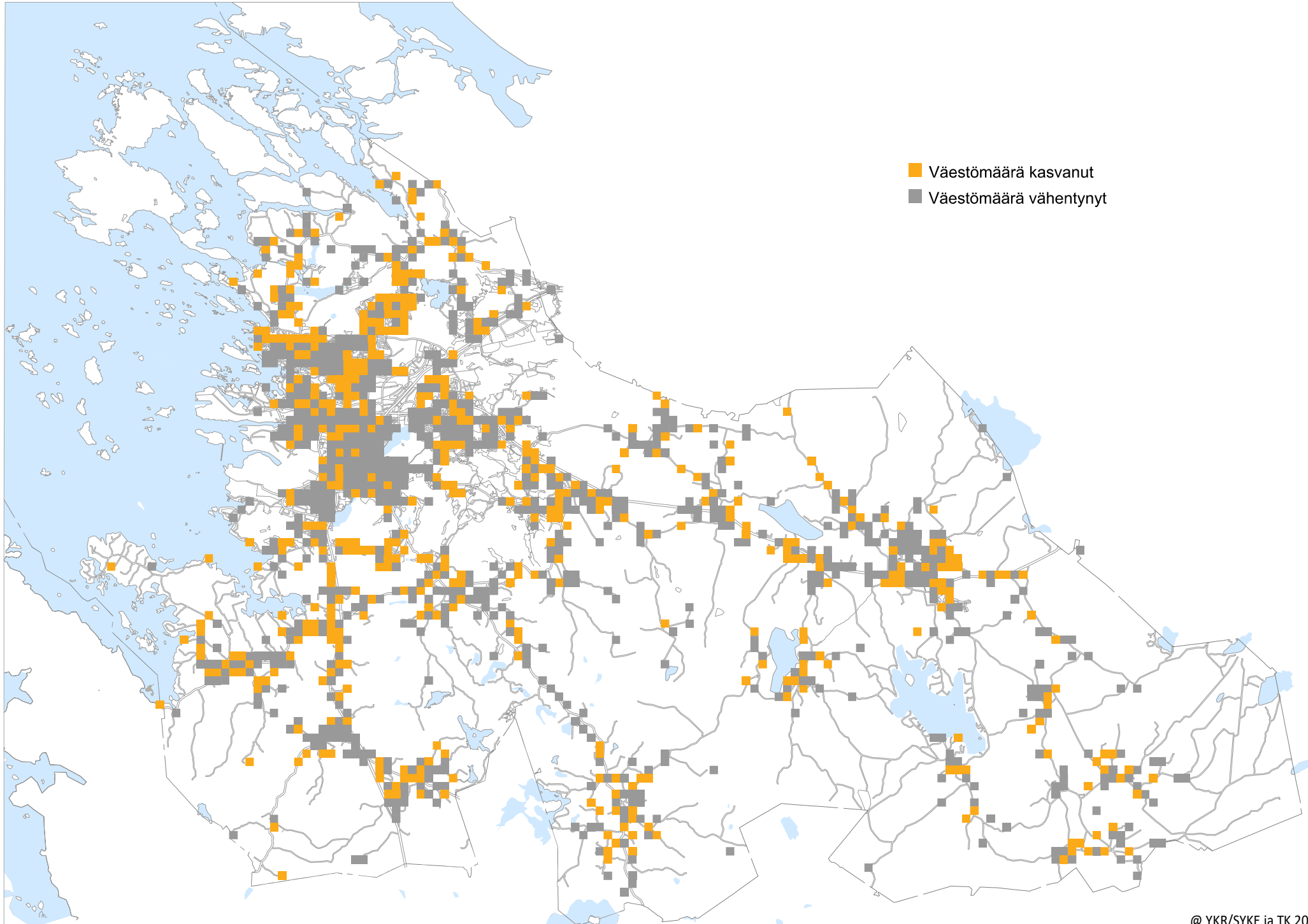
Mukana olevien kuntien vuoden 2016 tavoite on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 15 prosentilla vuoden 2007 lähtötasoon verrattuna. Lopullinen tavoite on 80 prosentin päästövähennys vuoteen 2030 mennessä.

Kaavoituksella ei voida aivan suoraan vaikuttaa kasvihuonepäästöjen määrään. Sillä voidaan ennemminkin mahdollistaa sellaisen ympäristön rakentuminen ja sellaisten ratkaisujen käyttö, joilla voidaan vaikuttaa päästöjen vähenemiseen. Yleiskaavalla suunnitellaan laajoja alueita ja käsitellään laajoja asioita. Yleiskaavoituksella voidaan vaikuttaa mm. yhdyskuntarakenteen tiiviyteen ja eheyteen, toimintojen sijoittumiseen kaupunkirakenteessa, uusiutuvien energiamuotojen tuotantoalueiden mahdollistamiseen, liikenteellisiin asioihin ja kestävään palvelujen sijoittumiseen.

Yksi tärkeimmistä kaavoituksen keinoista luoda mahdollisuus kasvihuonepäästöjen hillitsemiselle on huolehtia siitä, että uudisrakentaminen ja kasvu ohjataan olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta tiivistäväksi ja täydentäväksi rakennetun alueen laajentumisen sijasta. Tiivis ja eheä yhdyskuntarakenne vähentää tarvetta liikkua henkilöautolla ja toisaalta mahdollistaa liikkumisen pyörällä ja kävellen sekä hajanaista rakennetta paremmin joukkoliikenteen käytön. Tiiviisti rakennetulla alueella lämmitykseen käytettävän energian tuottaminen on tehokkaampaa kuin väljällä alueella.



@ YKR/SYKE ja TK 2016



@ YKR/SYKE ja TK 2016

2.6. Palvelut

2.6.1. Kaupalliset palvelut

Rauman kaupallisia palveluita on selvitetty Rauman yleiskaavan kaupallisessa selvityksessä (UniteLog Consulting Finland ja Santasalo Ky, 2011) ja eri asema- ja osayleiskaavahankkeisiin liittyvissä selvityksissä. Kaupallisista selvityksistä tehtiin vuonna 2016 päivitetty yhdistelmä, Rauman kaupallinen selvitys, jossa koottiin yhteen 2011-2015 tehdyt selvitykset ja päivitettiin selvitysten tiedot (WSP Finland Oy, 2016)

Raumalla kaupan palvelut ovat keskittyneet keskustaan. Kauppapalveluiden rungon on muodostanut Vanha Rauma ja siitä kauppa-palvelut ovat laajentuneet länteen Kanalin yli Valtakadun alueelle. Market-alue keskusten pohjoisreunalle on rakentunut viimeisen 10 vuoden aikana.

Rauman kauppapalvelut ovat hyvin keskittyneet suhteellisen pienelle alueelle keskustaan ja keskustan reunaan.

Keskusta voidaan jakaa eri tyyppisiin kaupan alueisiin. Ydinkeskustassa on valtaosa kaupan palveluista, alueesta voidaan erottaa Vanha Rauma, jonka rakenne on toisen tyyppinen kuin Valtakadun alueella eli uudessa keskustassa. Ydinkeskustaa reunustavat lähinnä kaupungin koillis- ja eteläpuolella keskustan kaupalliset reuna-alueet. Keskustan pohjoispuolelle sijoittuu market- ja tilaa vaativaa kauppaa. Tilaa vaativaa kauppaa on kahdella erillisellä alueella valtatie 12:n ja Luoteisväylän risteys-

alueen tuntumassa market-alueen vieressä ja Papinhaan alueella.

Raumalla on yksi alakeskus, Lapin entinen kuntakeskus. Lapin keskuksessa on monipuolisesti paikallispalveluita alueen asukkaille. Alueen asukkaiden lähipalvelut löytyvätkin omasta keskukselta. Erikoiskauppoja on kuitenkin vähän, ja erikoiskauppaostoksilla käydään Rauman pääkeskuksessa.

Raumalla on liiketilaa yhteensä yli 160.000 k-m², josta tyhjiä tiloja on pari prosenttia ja muussa esim. toimistokäytössä myös pari prosenttia. Kaupallisten palveluiden käytössä Raumalla on liiketilaa noin 154.000 k-m². Liiketilojen pinta-ala keskustan eri osissa jakautuu eri tavoin kuin kaupallisten palveluiden lukumäärä. Alueiden luonne paljastuu hyvin pinta-alavertailussa. Alueilla on tyyppisesti hyvin erityyppinen toimialarakenne.

Liiketilaltaan suurimmat kaupan alueet ovat market- ja tilaa vaativan kaupan alueet, joissa on liiketilaa yhteensä noin 70.000 k-m². Liikkeiden lukumäärä on vähäinen ja liiketilat keskimäärin suuria. Market-alueella liiketilaa on yhteensä 37.000 k-m², josta valtaosa on tavaratalokauppaa. Market-alueella on myös vähän erikoiskauppaa ja kohtalaisen paljon tilaa vaativaa kauppaa. Tiva-alueella ja Papinhaassa on liiketilaa yhteensä 33.000 k-m².

Papinhaan toimialarakenne painottuu tilaa vaativaan kauppaan ja valtatie 12:n ja Luoteisväylän risteysalueen kauppa autokauppaan. Alueella on myös pt-kauppaa ja tavaratalokauppaa (Hong Kong).

Ydinkeskustassa liiketilaa on hieman vähemmän kuin market- ja tilaa vaativan kaupan alueilla yhteensä. Liiketilaa ydinkeskustassa on noin 60.000 k-m², josta noin 20.000 k-m² sijoittuu Vanhan Rauman puolelle ja 40.000 k-m² uuteen keskustaan. Vanhassa Raumassa liiketilat ovat pääosin pieniä. Alueen toimialarakenne painottuu erikoiskauppaan. Myös pt-kaupat alueella ovat pieniä erikoiskauppoja. Uuden keskustan alueella on päivittäistavarakauppaa sekä tavaratalokauppaa, alueen toimialarakenne painottuu kuitenkin vahvasti erikoiskauppaan ja palveluihin. Alueella on myös jonkin verran tilaa vaativaa kauppaa.

Muun keskustan kauppapalvelut sijoittuvat keskustan reuna-alueille. Alueella on merkittävästi päivittäistavarakauppaa ja laajan tavaravalikoiman myymälä (Pick'n Pay). Keskustahakuista erikoiskauppaa on vähän ja toimialarakenne painottuu autokauppaan ja muihin kaupallisiin palveluihin. Keskustan reuna-alueilla on liiketilaa yhteensä 25.000 k-m² eli noin 15 % koko kaupungin liiketilamäärästä.

Lapin alakeskuksessa liiketilaa on vähän, yhteensä noin 5600 k-m². Kaupallisia palveluita on kuitenkin lukumääräisesti paljon (21 kpl) pienelle alakeskukselle. Päivittäistavarakaupan pinta-alaa on eniten ja autokaupan ja huoltamotoinnin pinta-alaa toiseksi eniten, mutta muutoin toimialarakenne on hyvin tasaisesti jakautunut.

2.6.2. Julkiset palvelut

Käynnissä oleva sote-uudistus muokkaa nykyisen sosiaali- ja terveystieteiden rakenteita ja myös maankäytön tarpeita. Palvelumuotojen muuttuminen, keskittyminen sekä kotipalveluiden tehostaminen vaikuttavat sekä palveluiden että asumisen sijoittumiseen. Keskusta-alueille, palveluiden läheisyyteen tulee varata riittävästi mahdollisuuksia vanhusten ja erityisryhmien asumiseen sekä mahdollisesti uusille palveluille.

Rauman kouluverkosto on muutostilassa, kun kouluverkkoa kehitetään ja tehostetaan. Lisäksi useat koulurakennukset ovat joko tyhjillään tai remontissa sisäilmaongelmien vuoksi. Rauman kouluverkkoa on kehitetty 2000-luvulla ja kehitystyö jatkuu. Uudet asuinalueet ja ikärakenteen muutokset vaikuttavat kouluverkon tarpeisiin. Nykytilanteessa uudelle koululle on tarvetta pohjoisissa kaupunginosissa samalla kun keskustajaman eteläosan kouluissa olisi tilaa.

Päivähoidon tarve vaihtelee melko nopealla tahdilla ja tarve on kasvanut erityisesti pohjoisilla alueilla.

Tähän tarpeeseen on vastannut mm. vuonna 2014 valmistunut Kaivopuiston päiväkotitoiminta. Liikuntapaikkaverkosto ja siihen liittyvä viherverkosto on selvitetty ja kuvattu viherverkostoselvityksen yhteydessä (Rauman keskusta-alueiden viherverkoston kehittämissuunnitelma, WSP, 2013).

2.7. Teollisuus, satama ja elinkeinoelämä

Raumalla toimii useita suuria teollisuuslaitoksia, jotka tarjoavat työtä raumalaisille ja koko seudun asukkaille. Kaupunki ja satama ovat myös merkittäviä työllistäjiä.

Alueen elinvoimaisuuden kannalta yritysten pitäminen ja saaminen kaupunkiin on ensiarvoisen tärkeää. Sen vuoksi nähdään, että toimitilojen ja teollisuustonttien riittävyys on varmistettava pitkälle tulevaisuuteen. Myös sataman laajentamismahdollisuuksien ja siihen liittyvien sujuvien logistiikka- ja liikenneyhteyksien varmistaminen on tärkeää.

2.8. Liikenne

Raumalla valtateiden vt8 ja vt12 palvelutason ylläpitäminen ja parantaminen edellyttää kehittämistoimenpiteitä. Tähän liittyvät eritasoratkaisut, liittymäjärjestelyt, ohituskaistat sekä kaupungin sisäistä liikennettä ohjaavat kehätieratkaisut.

Yhdystieverkolla Rauman ja Olkiluodon välinen yhteys on ongelmallinen, sillä valtatie reitti on

ruuhkainen ja pitkä kun taas Sorkan maantietä hyödyntävä reitti kulkee Kaaron asuinalueen ja Sorkan kylän läpi.

Nykyinen Rauman ratapiha on tiettyihin vuorokaudenaikoihin kuormitettu. Lisäksi raiteista vain osa mahdollistaa 750m pitkän käsittelyn muiden raiteiden ollessa liian lyhyitä. Raiteiston pituus ja tarvittava seisonta-aika ratapihalla rajoittavat junien sijoittelua. Raiteistokapasiteetin suuri käyttöaste tekee ratapihan toimivuuden häiriöherkäksi.

Satama-alueen laajentamissuunnitelmat lisäävät satamakapasiteettia ja tuovat samalla lisäpainetta ratapihakapasiteetin lisäämiseen. Nykyisen ratapihan kapasiteetin lisääminen on tehtyjen selvitysten perusteella hyvin vaikeaa.

Maakunnan tasolla liikenneverkkoa ja sen yhteyksiä sekä haasteita on käsitelty Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, Satakuntaliitto 2015.

Raumalla on 2000-luvulla kehitetty sekä kaupungin sisäisiä, että myös valtakunnallisia liikenneyhteyksiä. Merkittävin liikenteellinen vaikutus on ollut Valtatie 12 satamatyhteyden valmistumisella. Myös Valtatie 8 ja pohjoisten kaupunginosien välisen kehäyhteyden Pohjoiskelan valmistuminen 2014 vaikuttaa merkittävästi kaupungin liikennevirtoihin.

Yleiskaavatyön aikana on tehty myös merkittävä ratkaisu sataman laajenemissuunnitelmasta sekä siihen liittyvistä liikennetarkoituksista:

Rauman kaupunginvaltuuston päätös 18.6.2012 85§:

- kaikkien selvitettyjen vaihtoehtojen – Saukot, Ruuhiluoto, Järviluoto ja Hansklopp – toteuttaminen on selvityksessä käytettävissä olleiden tietojen perusteella mahdollista
- kaikkien näiden kustannukset ovat vaihtelevainkin toteutettuina erittäin merkittäviä, joten ensisijaisesti tulee eri toimenpitein pyrkiä kasvattamaan nykyisen sataman ml Ulko-Petäjäs, kapasiteettia ja tehokkuutta. Tästä tulee tehdä kehittämissuunnitelma, jonka osana tulee arvioida liikennemäärän kasvun vaikutuksia muuhun kaupunkirakenteeseen
- Satama 2030- laajenemisalueeksi valitaan VE3 Järviluoto tukeutuen nykyiseen rata-linjaukseen.

Liikenneverkon ongelmat ja puutteet on esitetty nykyisen liikenneverkon tilaa kartoittavassa selvityksessä (A-Insinöörit, 2011)

Selvitykset:

Rauman sataman Järviluodon laajennus, rautatieliikenteellinen selvitys. VR Track. 2014
Liikenneselvitys Työraportti liikennejärjestelmän nykytilasta, A-insinöörit Suunnittelu Oy, 2011
Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma, Satakuntaliitto 2015.

2.8.1. Joukkoliikenne

Joukkoliikennettä on käsitelty Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, jonka tavoitevuosi on 2035.

Satakuntalaiset liikkuvat selvästi keskimääräistä enemmän henkilöautolla. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2010–2011 mukaan Satakunnan asukkaiden kotimaanmatkoista 66 % ja kilometreistä 84 % kuljetaan henkilöautolla, kun koko maassa vastaavat luvut ovat keskimäärin 58 ja 72 %. Vajaa 30 % satakuntalaisten arjen matkoista tehdään jalan tai pyörällä. Joukkoliikenteen osuus on hyvin pieni, vain pari prosenttia. Aiempaan henkilöliikennetutkimuksen verrattuna autoon turvaututaan entistä useammin ja vastaavasti kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen suosio hiipunut.

Raumalla paikalliset linja-autoyhteydet palvelevat lähinnä työ- ja koulumatkaliikennettä. Rauman kaupunkiliikenne tarjoaa peruspalvelutasoiset yhteydet lähiöihin eri suuntiin. Neljän bussilinjan varrella asuu noin 60 % Rauman taajama-alueen asukkaista. Kaupunkirakenne on sen verran tiivis, että koko keskusta lähiöineen on helposti saavutettavissa jalan tai pyörällä ja toisaalta myös henkilöautolla, koska ruuhka- ja pysäköintiongelmat ovat suhteellisen vähäisiä. Seutuliikenteen tarjontaan kuuluvat lisäksi koulu- ja työmatka-vuorot arkipäivisin. Alueella toimii myös kutsuliikenne samoilla reiteillä.

Kaupunkiliikenteen matkustajamäärän kehitys on ollut kasvava. Jatkossa on tärkeää jatkaa reitistöä laajentuville asuin- ja työpaikka-alueille.

2.8.2. Kevytiliikenne

Rauman keskusta-alueen pyöräilyverkossa on osittain ongelmia jatkuvuudessa, laatutasossa ja autoliikenteen risteyskohdissa. Samoja ongelmia on myös muissa alueen kyläkeskuksissa.

Rauman pyöräilyverkon kehittämistä selvitettiin vuonna 2016 (Rauman pyöräilyverkon kehittämisen –pyöräilyverkkosuunnitelma, WSP Finland Oy 2016). Työn tuloksena saatiin mm. pyöräilyverkkosuunnitelma sekä lukuisista kehittämistoimenpiteistä koostuvat toimenpidesuosituksot vaiheistuksineen.

Sujuvat kevyen liikenteen yhteydet, kuten eri ilmansuunnissa sijaitsevia asutuksen painopistealueita palvelevat laatuikäytävät yhdistettynä toimivaan joukkoliikenteeseen, kannustavat raumalaisia ympäristöystävällisempään liikkumiseen.

Lähtökohta kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on hyvä. Rauman kaupunkirakenne on niin tiivis, että suurin osa kaupungin sisäisistä matkoista on tehtävissä kävellen tai pyöräillen. Keskustassa on paljon viihtyisää, jalan ja pyörällä liikkumiseen houkuttelevaa kaupunkiympäristöä. Rauman keskustan alueella kevyen liikenteen verkosto on jo nyt tiheä. Valtateiden ja muiden vilkkaimpien teiden risteämiskohdat on turvattu useilla alikuleilla tai valo-ohjauksella.

Hyvä jalankulun ja pyöräilyn ympäristö tukee tavoitetta säilyttää alue kaupallisestikin elinvoimaisena. Tavoitetta auttaa myös koko keskustan hyvä saavutettavuus jalan ja varsinkin polku-pyörällä. Keskusta-alueen pyöräilyverkossa on osittain ongelmia jatkuvuudessa, laatutasossa ja autoliikenteen risteyskohdissa. Sama koskee pienessä mittakaavassa Lappia ja muita kyläkeskuksia. Vanhan Rauman alueella pääkadut ovat hidaskatuja. Ainutlaatuinen kaupunkikuva ja miljöo sekä korkealaatuinen toteutus ja liikennenympäristön mittakaava tukevat hidaskatuidea ja 20 km/h:n aluopeusrajoitusta. Liikekeskustan katutilaa on määrätietoisesti saneerattu, jolloin jalankulun ja pyöräilyn suosiminen on mahdollistunut.

Rauman keskustasta pyöräily ympäröiviin taajakeskuksiin olisi houkuttelevampaa, jos yhteys olisi parempi kuin nykyinen kapeahko piennar vilkkaasti liikennöidyllä valtatiellä tai kiertoreitit alemman tieverkon ajoradalla. Keskustan ohella pyöräilyolojen parantaminen olisikin tarpeellista lähitaajamiin johtavilla yhteyksillä.

2.9. Maisema

Rauman maisema edustaa tyyppillistä Lounaismaan ja Ala-Satakunnan viljelysseutua. Rauman edustan merialue on lukuisten saarten ja pienten luotojen luonnehtimaa. Sisämaata hallitsevat metsäiset moreeni-selänteet ja soiset painanteet. Alueen maaperä on hyvin karua ja viljelykseen soveltuvia maita on vähän. Viljelysalueet sijoittuvat kapeisiin laaksopainanteisiin laajojen ja kumpuilevien selänteiden välissä. Jääkauden aikana kallioperään muodostui halkeamia, jotka täytyivät hienojakoisilla maa-aineksilla. Nämä kapeat savilaaksot ovat selvästi näkyvissä seudun maisemarakenteessa ja maisemakuvassa. Laaksoihin ovat muodostuneet myös alueen joet ja vesiuomat, joista Lapinjoki on alueella suurin. Sen muodostamassa viljavassa laaksossa sijaitsevat alueen laajimmat peltoalueet.

Taajamien ulkopuolella asutus on ryhmittynyt melko väljästi, useimmiten nauhamaisesti. Paikoin on muodostunut löyhähköjä ryhmäkyliä.

Maisema on pienpiirteisesti kumpuilevaa selänteistä aluetta. Moreeniselänteiden lomassa on kapeita jokilaaksoja. Keskeisille ja viljaville kohdille ovat muodostuneet alueen vanhat kylät. Valtaosa alueesta on metsäistä ja muodostuvat näkymät lyhyitä, jokilaaksojen suuntaisesti myös pidempiä.

Maisemahäiriöitä alueella aiheuttavat Rauman ja Eurajoen rajalla sijaitsevat kaksi laajaa kalliolouhosta sekä Kaukiaisten kylä eteläpuolella on laaja turpeenottoalue. Alueiden sijainti

on syrjäinen ja ne ovat metsän suojassa eivätkä ne siten aiheuta merkittävää maisemahaittaa. Toiminnan päätyttyä alueen maisemoinnista tulee siitä huolimatta huolehtia. Näkyvämmän maisemahäiriön aiheuttavat paikoin rinnakkainkin kulkevat voimalinjat.

Raumalla ei ole valtakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita, mutta Kodisjoen kulttuurimaisemaa esitetään maakunnallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi.

Ympäristöministeriön Maisema-aluetyöryhmän mietinnön II (66/1992) mukaan alueella on kolme edustavaa perinnemaisema-aluetta:

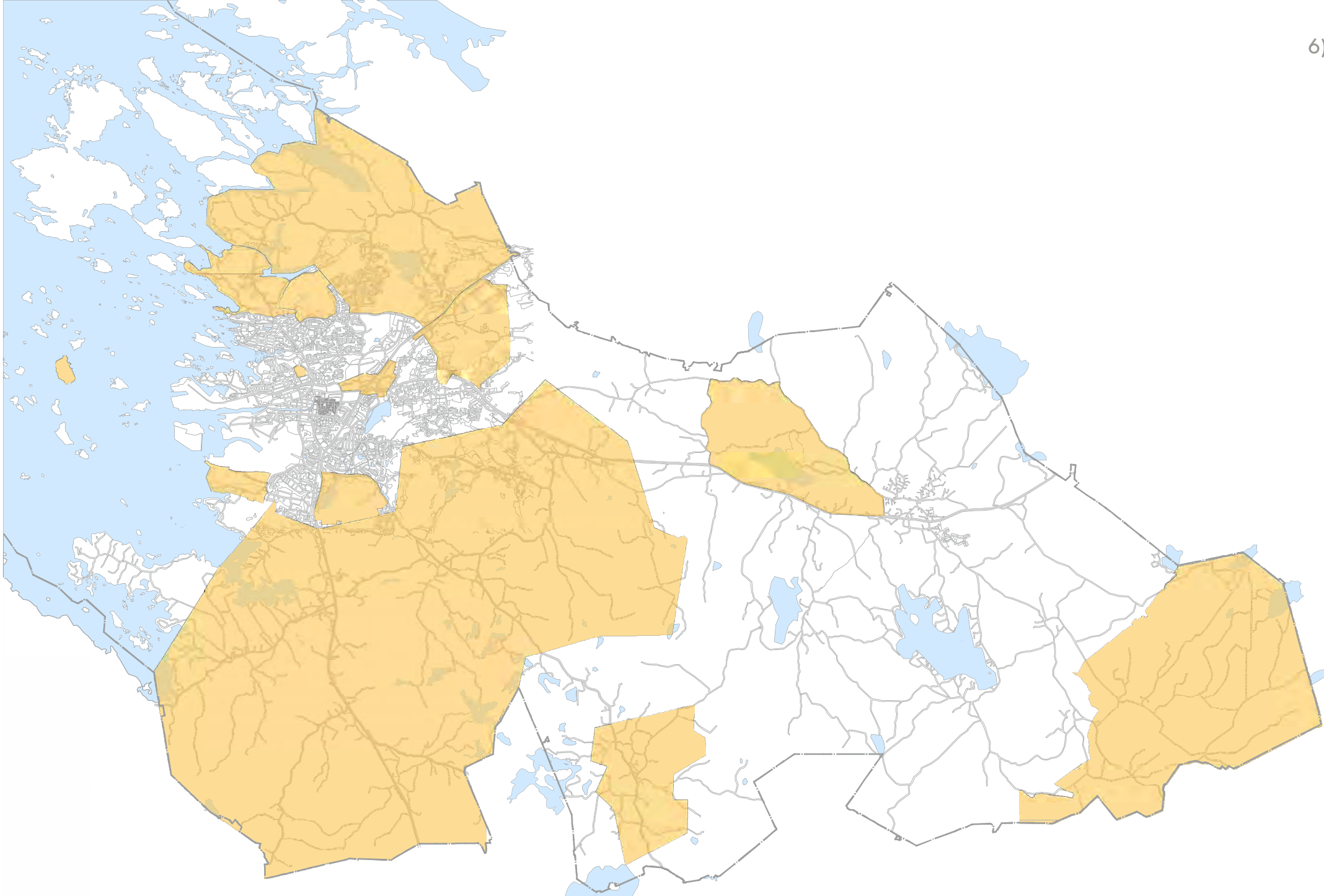
- Huiluvuori (Sammallahdenmäki)
- Hylkykarin laidunnitty
- Pinokarin-Päivärannan niityt

Perinnemaisemista on lisäksi maakuntakaavassa mainittu

- Rauman ladun majan kallioketo
- Sorkan Arvela
- Helon laidun

Kartta:

6) Tehdyt maisemaselvitykset



2.10. Luonto- ja kulttuuriarvot

2.10.1. Luontoarvot

Raumalla on tehty laajasti asemakaavoihin ja osayleiskaavoihin liittyviä luontoselvityksiä erityisesti 2000-luvulla. Yleiskaavan strategisessa vaiheessa tehtiin luontoraportti, johon koottiin tehtyjen luontoselvitysten tiedot.

Yhteenvedo yleiskaava-alueen arvokkaista luontokohteista löytyy Rauman strategisen osan luontoraportista.

Kartta:

7) tehdyt luontoselvitykset

Natura 2000-verkoston alueet:

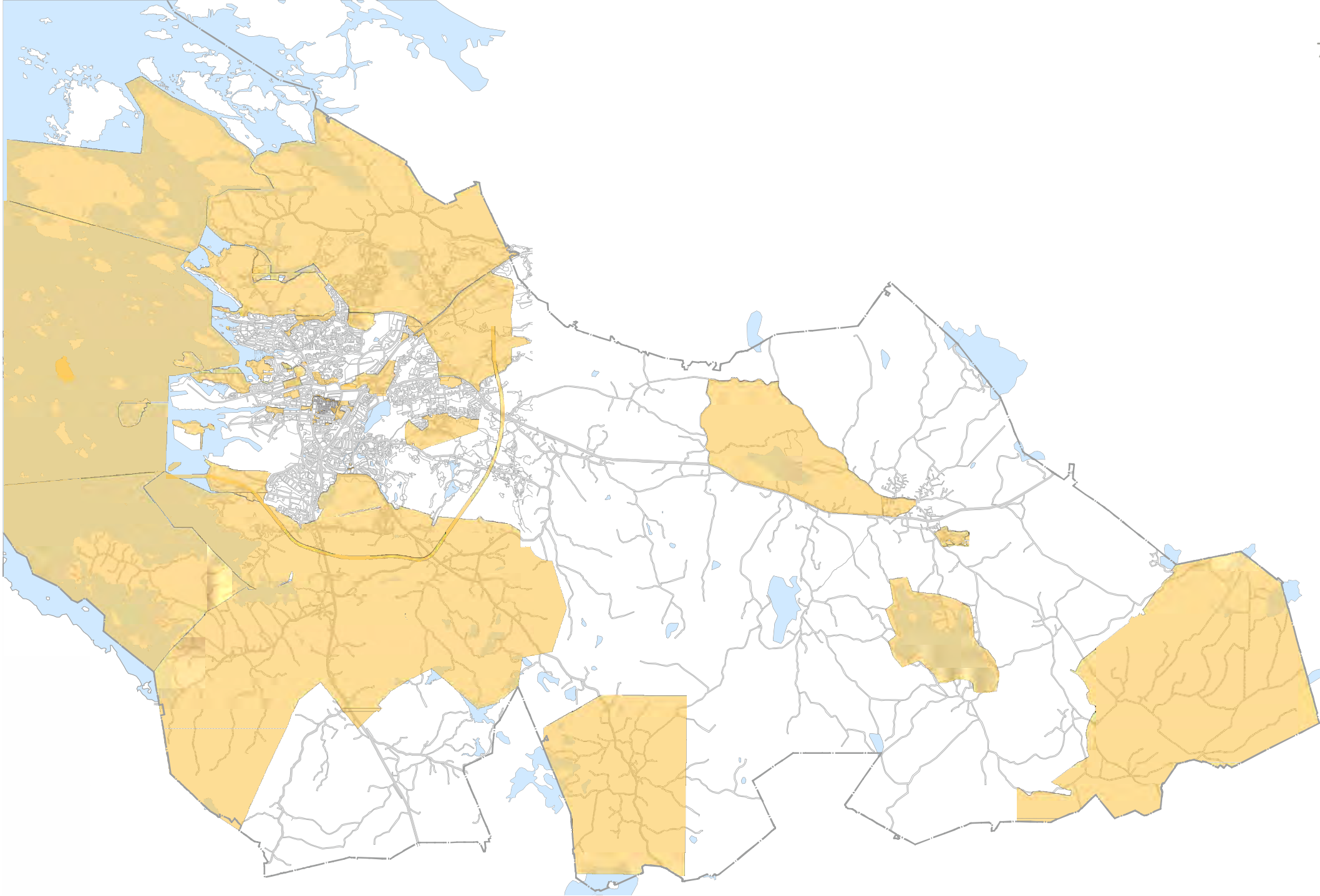
- I Rauman saaristo FI0200073 5 350ha
- sisältää Puuvallinkanaali, Puskakari ja Puskakarta ym, Ruskikarta ym.
- II Rauman diabaasialue FI0200002 76h
- sisältää Rauman ladun majan kallioketo, Orkonmäki, Rannanvuori
- III Otajärvi FI0200031 581ha
- IV Salajärven korpi FI0200191 2ha

Natura 2000-verkoston sisältyvät alueet:

- Otajärvi
- Omenapuumaa
- Mäentaustan lehto ja Pramin lehdot
- Haurukarinklopit
- Kylmä-Santakari
- Nurmes
- Pinokarin-Päivärannan lehto
- Reksaaren lehdot
- Rannanvuori
- Orkonmäki
- Puuvallinkanaali
- Puskakari ja Puskakarta
- Ruskikarta

Luonnonsuojelualueet SL (Numerot viittaavat liitekartan 27 numerointiin)

- | | | | |
|-----|-------------------------------|-----|-------------------------------------|
| 1. | Hevoskarta-Säikänniemi | 17. | Vasikkakari |
| 2. | Kalattila | 18. | Niemenmetso |
| 3. | Ihamo | 19. | Vahajärvi |
| 4. | Laakonmatala | 20. | Siiri |
| 5. | Unajanlahti | 21. | Lukkarisen ikimetsä |
| 6. | Simasalon diabaasilehto | 22. | Kaunummenvuori itä (SSTE) |
| 7. | Kauklaistenjärvi | 23. | Köyhittenperä (SSTE) |
| 8. | Saarnijärvi | 24. | Ryssänkallio (SSTE) |
| 9. | Annanportaan lehto | 25. | Arkinmäen metsä |
| 10. | Kumaraisten lehto | 26. | Karkun ls-alue |
| 11. | Mäntyrinne | 27. | Raumanmeren luonto- ja retkeilyalue |
| 12. | Ympyriäinenmaa | | |
| 13. | Vehkalhon lehto ja rinnemetsä | | |
| 14. | Käänteentila | | Kansallispuistot SN |
| 15. | Pärkänmäki | | Selkämeren kansallispuisto |
| 16. | Vähämaa | | |



2.10.2 Kulttuuriarvot

Rauma on hyvin vahvaa kulttuurialuetta. Vanha-Rauman ohella Sammallahdenmäen pronssikautinen hautaröykkiöalue on hyväksytty UNESCO:n maailmanperintökohteeksi. Raumalla on myös vahva merenkulun historia.

Kulttuuriympäristöjä on selvitetty keskustaajamassa (Rauman keskustaajaman kulttuuriympäristöselvitys, Satakunnan Museo 2014) ja taajama-alueen ulkopuolella (Rauman yleiskaava-alueen kulttuuriympäristöselvitys, Satakunnan Museo 2012).

Kulttuurihistorialliset arvot on jaoteltu maailmanperintökohteisiin, valtakunnallisiin, maakunnallisiin ja paikallisiin arvoihin.

Maailmanperintökohteet

- Vanha Rauma
- Sammallahdenmäki

Valtakunnalliset arvot

Museoviraston päivittämän ja vuonna 2009 valtioneuvoston vahvistaman Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö RKY 2009 -inventoinnin mukaan alueella sijaitsevat seuraavat valtakunnallisesti arvokkaat alueet:

- Anttilan ja Voiluodon kylät
- Lapinjokilaakson kylä- ja viljelymaisema
- Rauman asuinalueet Onnela, Nummi, Asevelikylä, III kaupunginosa
- Rauman rautatieasemansoutu
- Rauman seminaari
- Santakarin pooki

- Sorkan kylä
- Unajan kylä
- Vanha Rauma

Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen rajauksia on tarkennettu yleiskaavan kulttuuriympäristöselvityksessä (Satakunnan Museo 2012).

Maakunnalliset arvot

Satakunnan maakuntakaavassa on esitetty maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt. Niitä on yhteensä 92. Maakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen lisäksi maakuntakaavassa on esitetty maakunnallisesti arvokkaat pienialaiset kohteet.

Paikalliset arvot

Paikallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöjä on selvitetty keskustaajamassa (Rauman keskustaajaman kulttuuriympäristöselvitys, Satakunnan Museo 2014) ja taajama-alueen ulkopuolella (Rauman yleiskaava-alueen kulttuuriympäristöselvitys, Satakunnan Museo 2012).

Rakennusinventointeja on tehty kaavoitustarpeen mukaan asemakaava- ja osayleiskaava-alueilla.

Yleiskaavatyön yhteydessä tehtyjen selvitysten pohjalta, arvioitiin myös ne alueet joissa on selvitystarve.

Kiinteät muinaisjännökset

Alue on erittäin vanhaa kulttuuriseutua ja alueella sijaitsee runsaasti muinaisjännöksiä. Merkittävimpiä niistä ovat UNESCO:n maailmanperintökoh-

teet Sammallahdenmäki sekä Vanha Rauma.

Arkeologisia selvityksiä on tehty kaavoitustarpeen mukaan asemakaava- ja osayleiskaava-alueilla. Yleiskaavatyön yhteydessä tehtyjen selvitysten pohjalta, arvioitiin myös ne alueet joissa on selvitystarve (Strateginen yleiskaava visio 2025 –alueen arkeologisen inventointitarpeen selvitys, Satakunnan Museo 2012). Selvityksen mukaan selkeä inventointitarve koskee seuraavia alueita:

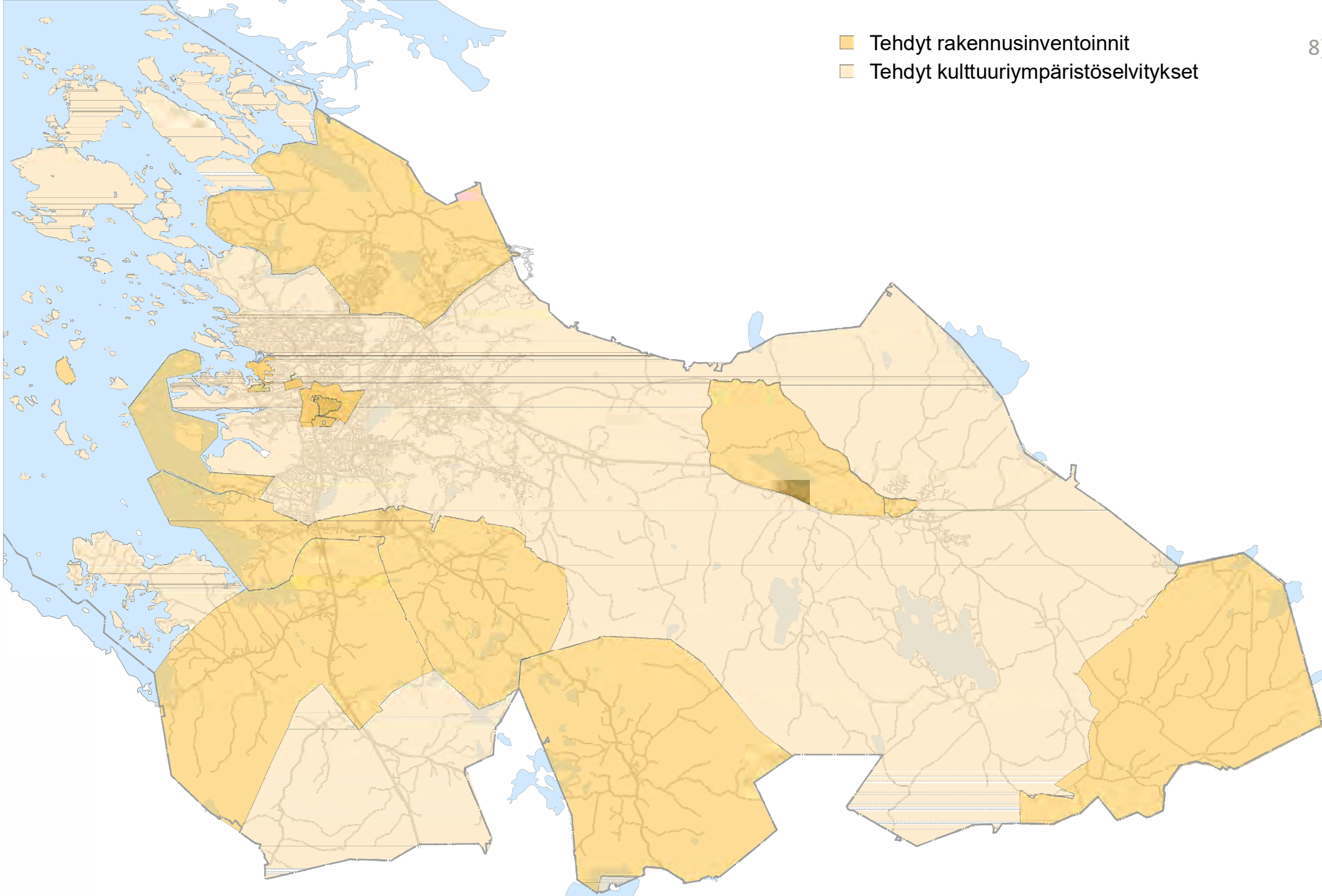
- kyläalueet (Raumalla, Lapissa ja Kodisjoella)
- uudet asuinalueet (Raumalla ja Lapissa)
- maailmansotien aikaiset linnoitusrakenteet (Rauman kaupunkialueella)
- saaristo (ellei Metsähallitus inventoi)

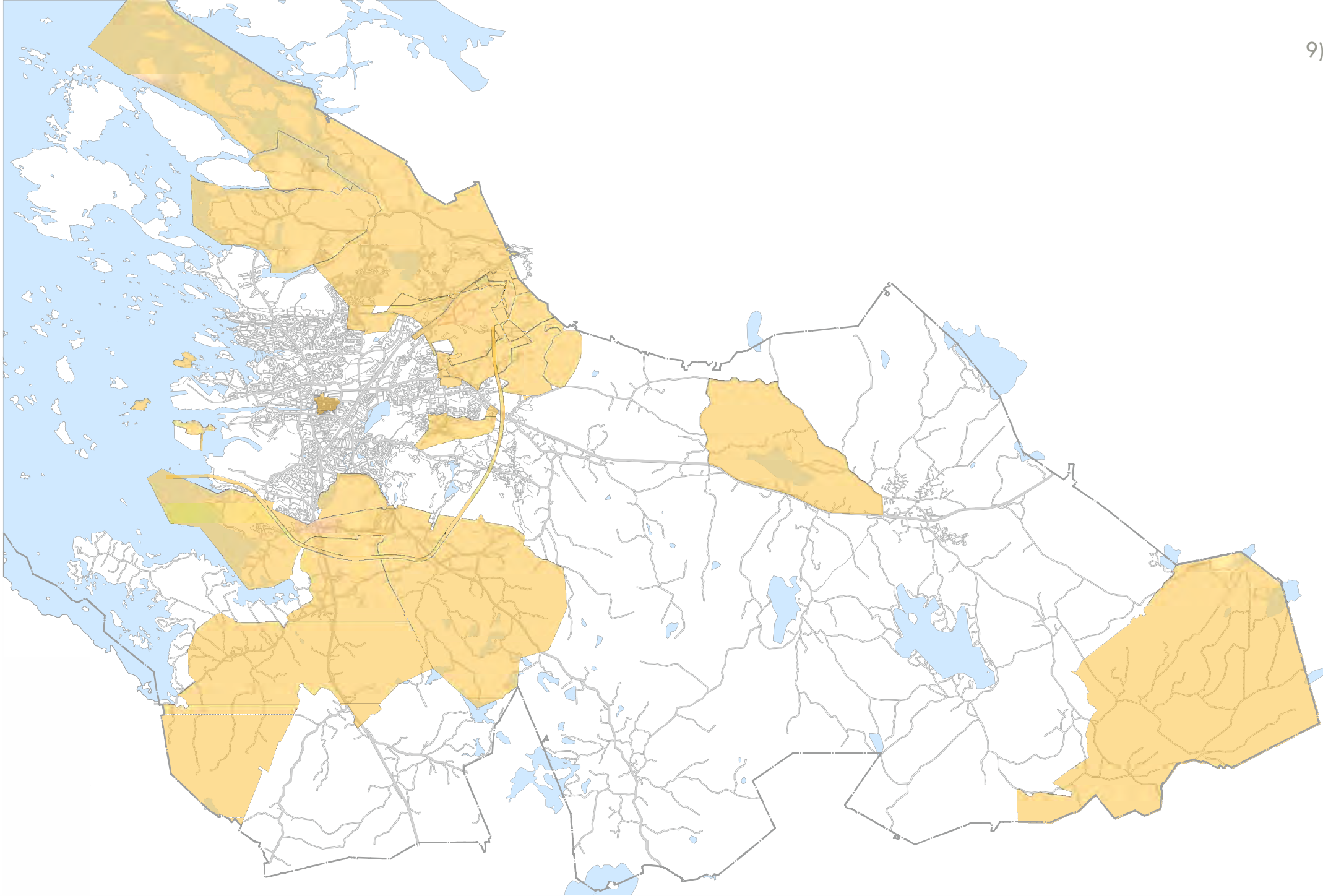
Raumalla on myös vedenalaista kulttuuriympäristöä, joten ennen vesirakennushankkeita tulee olla yhteydessä Museovirastoon vedenalaiseen kulttuuriperintöön liittyvän selvityksen järjestämiseksi. Lista museoviraston muinaisjännösrekisteristä http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/mjreki/read/asp/r_default.aspx

Kartat:

- 8) Tehdyt rakennusinventoinnit ja kulttuuriympäristöselvitykset
- 9) Tehdyt arkeologiset selvitykset

- Tehdyt rakennusinventoinnit
- Tehdyt kulttuuriympäristöselvitykset





2.11. Matkailu ja vapaa-ajan palvelut

Rauma on kulttuurikaupunki, jota ilmentävät useat museot, rikas historia ja monet tapahtumat. Rauma on kahden UNESCO:n maailmanperintökohteen kaupunki. Vanha Rauma on maailmanperintökohde, jota tullaan ihailemaan eri puolilta maailmaa. Vanhan puutalokaupungin tunnelma on lumoava. Toinen Rauman maailmanperintökohteista, Sammallahden pronssikautinen hautaröykkiöalue, on Suomen ensimmäinen arkeologinen kohde UNESCO:n maailmanperintölistalla.

Raumalla on melko kattavat matkailu- vapaa-ajan ja kulttuuripalvelut, joita voidaan kuitenkin edelleen kehittää.

Satakunnan rannikkoseutu on valittu yhdeksi Satakunnan luontomatkailun kärkikohteeksi (Satakunnan luontomatkailuohjelma 2025) ja yksittäisistä kohteista on nostettu esille mm. merellinen Rauma ja luontomatkailun vahvuutena tuodaan esille Selkämeren kansallispuisto. Merelliseen matkailuun liittyy kohteiden saavutettavuus ja laadukkaat palvelut.

2.12. Kunnallistekniset verkostot

Vesijohto- ja jätevesiverkosto ovat hyvin saavutettavissa Rauman yleiskaava-alueella. Vesijohto- ja jätevesilinjat noudattelevat pääasiassa olemassa olevia tielinjauksia ja johtavat säteittäisesti kaupunkikeskustasta kohti Lapin ja Kodisjoen taajamia sekä ympäröiviin kyliin.

Rauman kaupungin vesihuollon kehittämissuunnitelman päivitys valmistui elokuussa 2010. Kehittämissuunnitelman laatiminen perustuu vesihuoltolakiin. Sen tavoitteena on selvittää kaupungin vesihuollon nykytila, kehittämistarpeet ja esittää kehittämisratkaisut. Kehittämissuunnitelman tarkoituksena on kytkeytyä riittävällä laajuudella maankäyttö- ja rakennuslain suunnittelujärjestelmään, jota se osaltaan hyödyntäisi ja täydentäisi.

Rauman kaupungin vesihuollon kehittämissuunnitelmassa on otettu huomioon Rauman seudun alueellinen vesihuollon kehittämissuunnitelma, joka valmistui toukokuussa 2009.

Rauman alueella on useita Fingrid Oyj:n, Satakunta Oy: ja Rauman Energia Oy:n voimajohtoja. Merkittävimmät voimalinjat on esitetty liitekartalla.

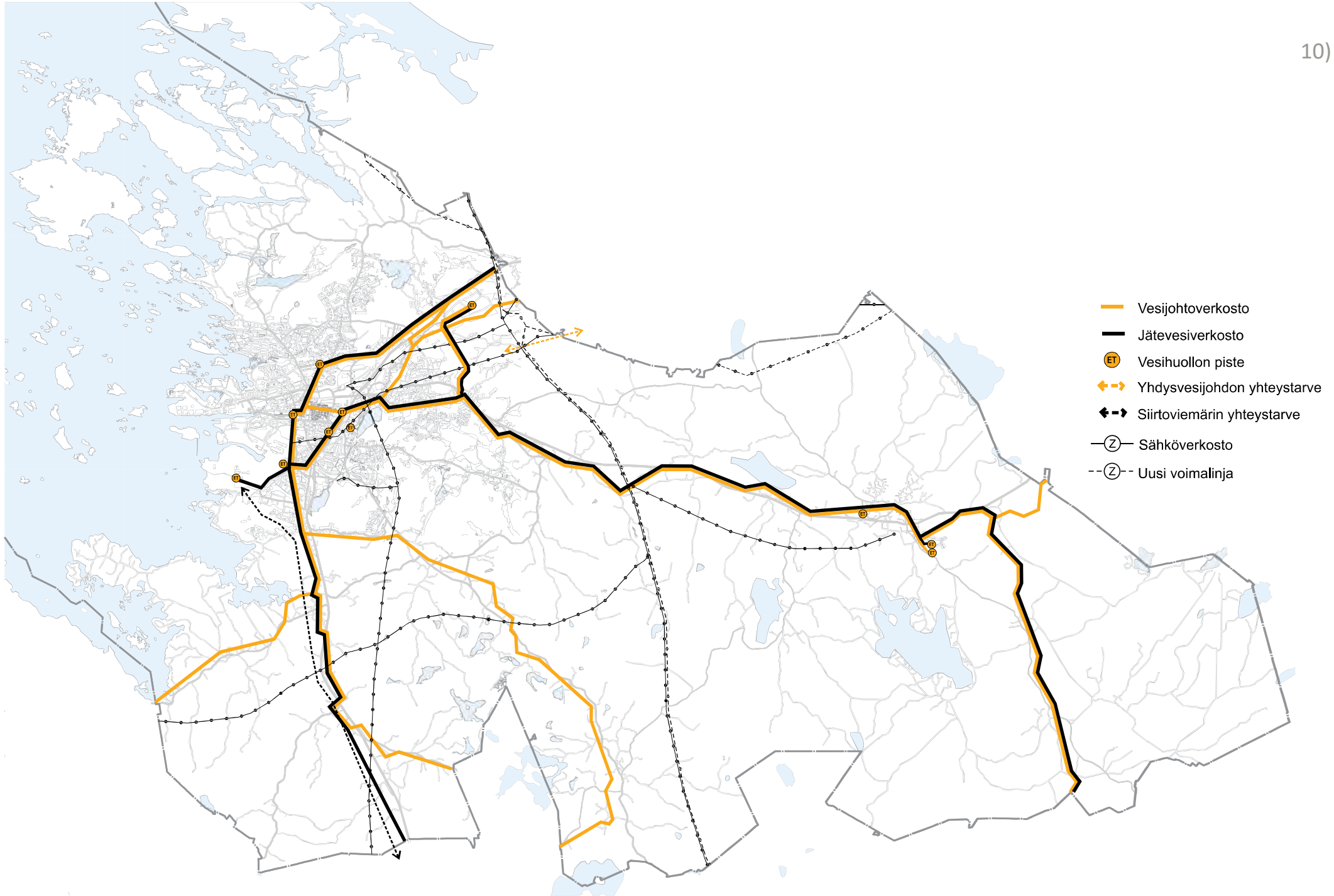
Lähtökohtaisesti yleiskaavan täytyy mahdollistaa valtakunnallisesti merkittävien voimansiirtoyhteisöjen toteuttaminen. Esimerkiksi Olkiluoto 4 ydinvoimalaitosyksikköhankeeseen vaatimat vahvistukset kantaverkossa on otettava huomioon yleiskaavassa. Olkiluoto 4 ydinvoimalaitosyksikköhankeeseen vaatimia vahvistuksia kantaverkossa tutkittiin YVA-menettelyssä vuonna 2013. Sen jälkeen Fingrid on valinnut ne voimajohtoreitit, jotka etenevät jatkosuunnitteluun laitoksen toteutusaikataulun täsmentyessä. Hankkeen keskeisimmät tiedot on saatavissa hankkeen internet-sivuilta www.fingrid.fi/kantaverkko/suunnittelu-ja-rakentaminen/voimajohtot/olkiluoto-4--voimajohtojen-yva-menettely/

Uuden ydinvoimalaitosyksikön sähköverkkoon liittämiseksi tarvitaan Olkiluodosta Raumalle uusi 400 kilovoltin, kahdella virtapiirillä toteutettu voimajohto. Olkiluodosta varaudutaan rakentamaan myös uusi 110 kilovoltin voimajohtoyhteys Raumalle tämän 400 kilovoltin voimajohtorinnalla. Lisäksi kantaverkkoa on vahvistettava uusilla 400 kilovoltin voimajohtoyhteisillä Raumalta Ulvilaan, Forssaan ja Lietoon. Yhteensä uusia voimajohtoja tarvitaan noin 290 kilometriä. Nämä uudet voimajohtot rakennetaan suurelta osin nykyisten voimajohtojen rinnalle tai paikalle. Nykyisiä johtoalueita hyödynnetään mahdollisimman paljon unohtamatta verkon käyttövarmuutta.

Liitekartalla on esitetty merkittävimmät voimalinjat sekä Olkiluoto 4 ydinvoimalaitoshankkeen vaatimat linjaukset.

Kartat:

10) Merkittävimmät vesihuollon verkostot ja voimalinjat



2.13. Vesistöt ja pohjavesi

2.13.1 Pohjavesialueet

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa (ELY-keskus) on aloitettu pohjavesialueiden kartoituksen ja luokituksen tarkistaminen.

Aiempi I, II ja III luokkiin jaottelu (Luokka I: vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue, Luokka II: vedenhankintaan soveltuva pohjavesialue, Luokka III: muu pohjavesialue) on voimassa toistaiseksi rinnakkain uuden luokittelun kanssa kunnes pohjavesialueille tehtävät tarkistukset valmistuvat ennen vesienhoidon kolmatta suunnittelukautta.

Alueet luokitellaan vedenhankintaa varten tärkeisiin (1-luokka) ja muihin vedenhankintaan soveltuviin (2-luokka) sekä niihin pohjavesialueisiin, joiden pohjavedestä luonnonsuojelu- tai muun lainsäädännön perusteella suojeltu pinta-vesi- tai maaekosysteemi on suoraan riippuvainen (E-luokka).

- 1-luokan pohjavesialue on vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue, jonka vettä käytetään tai jota on tarkoitus käyttää yhdyskunnan vedenhankintaan taikka talousvetenä enemmän kuin keskimäärin 10 kuutiometriä vuorokaudessa tai yli viiden kymmenen ihmisen tarpeisiin.
- 2-luokan pohjavesialue on muuhun vedenhankintakäyttöön soveltuva pohjavesialue, joka pohjaveden antoisuuden ja muiden ominaisuuksiensa pe-

Taulukko 1. Rauman kaupungin alueella sijaitsevat 1- ja 2-luokan pohjavesialueet ja mahdolliset rajauksenmuutokset.

ID	Alueen nimi	Vanha luokka	Uusi luokka	Rajausta muutettu	Perusteet muutokselle	Ottamoita	Onko pohjavesi käytössä?
0240603	Katona	I	1	-	-	Lapin Ottamo ja Ottamo II	Kyllä
0240602	Karhunselkä	I	2	-	Pohjavettä ei hyödynnetä yhdyskuntien tarpeisiin	-	Ei
0240601	Kirkonkylä	I	1	-	-	Ottamo I	Kyllä
0226601	Nieminen	I	Poistetaan	-	Antoisuus on pieni, eikä pohjavettä hyödynnetä yhdyskuntien tarpeisiin	-	Ei
0240604	Kodiksami	I	Poistetaan	-	Antoisuus on pieni, eikä pohjavettä hyödynnetä yhdyskuntien tarpeisiin	-	Ei
0226602	Koulu	I	Poistetaan	-	Antoisuus on pieni, eikä pohjavettä hyödynnetä yhdyskuntien tarpeisiin	-	Ei

rusteella soveltuu 1-luokassa tarkoitettuun käyttöön. Alueella tulee muodostua yli 100 m³/d pohjavettä ja sen tulee soveltua ominaisuuksiltaan muutoin hyvin vedenhankintaan.

- Jos 1- tai 2-luokan pohjavesialueella havaitaan luonnontilainen tai luonnontilaisen kaltainen muun lainsäädännön nojalla suojeltu pohjavedestä suoraan riippuvainen merkittävä pintavesi- ja maaekosysteemi, tulee luokka olemaan 1E tai 2E. Lisäksi joissain tapauksissa luokaksi voi tulla myös pelkkä E. E-luokalla on vastaava informatiivinen arvo kuin pohjavesialueiden luokalla 1 ja 2, eli E-luokka

kertoo, onko alueella lailla suojeltuja ekosysteemejä.

Rauman kaupungin alueella on uuden luokituksen mukaan kolme pohjavesialuetta; Katona ja Kirkonkylä ovat 1-luokan pohjavesialueita, kun taas Karhunselkä on 2-luokan pohjavesialue, jota ei hyödynnetä yhdyskunnan tarpeisiin. Nieminen, Kodiksami ja Koulu poistetaan luokitukselta, joten niitä ei ole tarpeen osoittaa yleiskaavassa.

2.13.2 Pohjavesialueiden riskit

Pohjavesialueilla riskejä muodostavat erityisesti teollisuusalueet ja riskit liittyvät liikenteeseen, rakentamiseen ja haitallisten aineiden varastointiin ja käsittelyyn. Raumalla Lapin kirkonkylän pohjavesialueella toimii noin kymmenen yritystä, joista osa aiheuttaa riskin pohjaveden laadulle (Rauman pohjaveden suojelusuunnitelma 2011).

2.13.3 Vesienhoitosuunnitelmat

Yksityiskohtaisen alueidenkäytön suunnittelun on oltava alueelle kohdistuvien vesienhoitosuunnitelmien ja toimenpideohjelmien toteuttamista edistävää jo maakuntakaavan määräyksenkin perusteella. Rauma kuuluu Kokemäenjoen-Saaristomerän-Selkämeren vesienhoitoalueeseen. Valtioneuvosto hyväksyi 3.12.2015 Kokemäenjoen-Saaristomerän-Selkämeren vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelman vuosiksi 2016–2021 yhdessä muiden vesienhoitoalueiden vesienhoitosuunnitelmien kanssa. Parhaillaan vesienhoitosuunnitelmia päivitetään hoitokautta 2021–2027 varten.

2.14. Maankäytön rajoitukset

Maankäyttöä rajoittavat maaperän ongelmat, rakentamiskelvoton maaperä, esim. perustamisolosuhteiltaan heikko tai merkittäviä kustannuksia aiheuttava maaperä, aikaisempi maankäyttö ja sen aiheuttamat rasitteet esim. pilaantunut maaperä. Raumalla on pilaantunutta maaperää eri puolilla kaupunkirakennetta ja selvityksiä sekä maaperän puhdistamista on tehty kaavoituksen tai rakentamisen yhteydessä.

Maaperän hyödyntäminen, kallion louhinta ja turpeen otto, on sijoittunut pääasiassa etäälle muusta yhdyskuntarakenteesta.

2.14.1 Vaaralliset aineet ja melu

Yleiskaavatyön yhteydessä tehtiin suuronnettomuuksien turvallisuusriskikartoitus maankäytön suunnittelua varten (Gaia Consulting Oy 2011). Selvityksessä kuvattiin teollisuuslaitosten sekä vaarallisten aineiden kuljetusten aiheuttamat suuronnettomuusvaarat sekä suosituksia jatkotoimista. Lisäksi selvitettiin keskusta-alueella vaarallisten kemikaalien kuljetusten varautumistoimenpiteitä (Gaia Consulting Oy 2011).

Kemikaaleja käsittelevien ja varastoituvien tuotantolaitosten onnettomuusvaaran huomioon ottaminen kaavoituksessa on tarkentunut Seveso III direktiivin korvatussa Seveso II direktiivin. Kaavoituksessa on huomioitava, että riskille alttiita toimintoja (esim. päiväkodit, koulut, hoitolaitokset, sairaalat, asuinalueet ja vilkkaat liikenneväylät sekä luonnon kannalta erityisen

herkät tai tärkeät alueet) sijoiteta liian lähelle (konsultointivyöhykkeet) vaaraa aiheuttavia laitoksia ja varastoja.

Suunniteltaessa riskille alttiiden toimintojen sijoittamista suuronnettomuusriskin piiriin kuuluvan konsultointivyöhykkeen sisälle tulee kaavatyön yhteydessä pyytää lausunto Tukesilta. Lausunnoissaan Tukes arvioi suuronnettomuusriskiä aiheuttavien toimintojen vaarojen suuruutta. Vaarojen arviointia ohjaa käytännössä asetus 856/2012 ja Tukesin opas ”Tuotantolaitosten sijoittaminen”. Konsultointivyöhyke ei siis kuvaa varsinaisen suuronnettomuusvaaran vaaraetäisyyttä vaan yleisesti vaaran mahdollisuutta ja sen asiantuntija-arvion tarvetta.

Suuronnettomuusvaaran huomioimiseksi Rauman keskustan alueelle tehtiin päivitetty turvallisuustarkastelu (Gaia Consulting Oy, 2017), jossa tarkennettiin konsultointivyöhykkeiden laajuus sekä tarkasteltiin konsultointivyöhykkeiden vaikutuksia erityisesti uusien asuinalueiden suhteen.

Raumalla on yhdeksän Direktiivin 96/82/EY mukaista laitosta ja konsultointivyöhykkeen laajuus vaihtelee 0.2km - 1.5km. Suunnitelluista uusista alueista Telakkarannan, Papinpellon ja Kanalinsuun alueet sijoittuvat konsultointivyöhykkeen sisälle. Turvallisuustarkastelun mukaan suunnitellun toiminnan sijoittamiselle Telakkarannan ja Papinpellon alueille ei ole estettä. Sen sijaan Kanalinsuun suunniteltu uusi asuinalue sijoittuu siten, että tällä hetkellä asuinalueen sijoittaminen alueelle ei ole suotavaa. Alue voidaan kuitenkin mahdollisesti tulevaisuudessa, tarkem-

pien selvitysten ja turvallisuustilanteen muutosten jälkeen ottaa käyttöön tai ainakin arvioida tilanne uudelleen.

Melua aiheuttavat pääasiassa merkittävät teollisuuslaitokset sekä liikenne. Meluselvityksiä on tehty asemakaavoituksen ja osayleiskaavoituksen yhteydessä useille eri alueille. Myös suurimpiin teollisuuslaitoksiin sekä satamaan liittyen on tehty meluselvityksiä. Yleiskaavatyön yhteydessä selvitettiin sataman, satamaliikenteen ja teollisuuden läheisyyteen sijoittuvien alueiden melusuojaustarvetta.

Olkiluodon ydinvoimalan suojavyöhyke on 5 km.

Alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon, mitä säteilyturvakeskuksen (STUK) ydinvoimalaitosohjeessa (YVL 1.10) todetaan ydinvoimalaitoksen suojavyöhykkeestä.

Kartta:

11) Konsultointivyöhykkeet ja merkittävimmät vaarallisten aineiden kuljetusreitit Rauman keskustassa

2.14.2 Tulvariski

Rauman rannikkoalue nimettiin Turun, Raision ja Naantalın ohella maa- ja metsätalousministeriön päätöksellä (20.12.2011) valtakunnallisesti merkittäväksi tulvariskialueeksi. Varsinais-Suomen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on laatinut tulvariskien hallintasuunnitelman 2015 -2021 Turun, Raision, Naantalın ja Rauman rannikkoalueen tulvaryhmän ohjauksessa. Suun-

nitelmassa esitetään alueelle asetetut tulvariskien hallinnan tavoitteet ja toimenpiteet niiden saavuttamiseksi.

Keväällä 2018 on alkamassa tulvariskien alustavan arvioinnin 2.suunnittelukierroksen kuumeminen. Varsinais-Suomen ELY-keskus esittää tulvariskien hallinnasta annetun lain (620/2010) 20 §:n mukaisen tarkistuksen tulvariskien alustavaan arviointiin ja ehdotukseen Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien merkittäviksi ja muiksi tulvariskialueiksi.

Tulvariskien alustavan arvioinnin toisella kierroksella käytettävissä olevien tulvavaarakarttojen perusteella voidaan todeta, että edellisellä suunnittelukaudella merkittäväksi tulvariskialueeksi määritetystä Turun, Raision, Naantalın ja Rauman rannikkoalueesta voidaan jättää tällä suunnittelukierroksella pois Raision, Naantalın ja Rauman alueet, koska merkittävän alueen kriteerit (MMM:n muistio 22.12.2010) eivät tulvavaarakarttojen mukaan niiden alueella täyty.

Vaikka Rauman rannikkoalue ei enää täytä merkittävän tulvariskialueen kriteerejä, tulee mahdolliset tulvariskit silti huomioida rannikkoalueella.

Kartta:

12) Tulvariskialue

2.15. Tuulivoima ja aurinkovoima

Raumalla on tuulivoimaa tutkittu teollisuusalueella meren tuntumassa sekä koillisella teollisuusalueella, mutta hankkeet eivät ole toteutuneet. Merkittävä tuulivoiman rakentamisen Raumalle ei kokonaisarviointiin perustuen näytä nykyedellytyksin realistiselta.

Satakuntaliitto selvitti vuonna 2011 mannertuulialueita Satakunnassa. Selvityksessä löytyi Raumalta, aivan Eurajoen rajalta yksi mahdollinen tuulivoima-alue, joka oli mukana Satakunnan vaihemaakunta-kaavan 1 luonnoksessa. Tarkemman tarkastelun ja lausuntojen perusteella alue kuitenkin jätettiin pois vaihemaakuntakaavasta, sillä alueen maisemalliset vaikutukset mm. Sammallahdenmäen maailmanperintöalueelle olisivat olleet merkittävät.

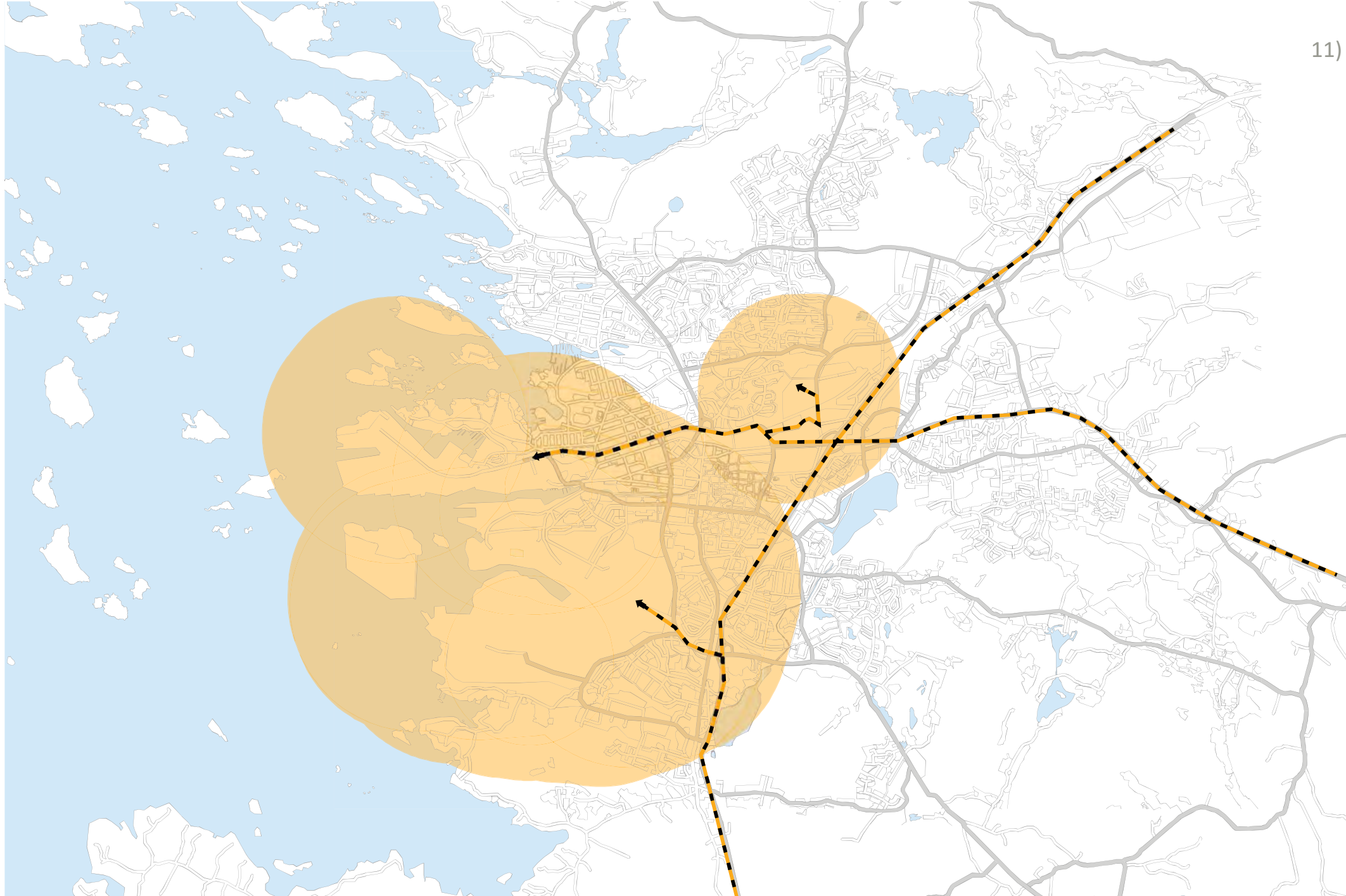
Aurinkovoimaan soveltuvia alueita tutkitaan ja pyritään löytämään alueita, jotka eivät sovellu muuhun maankäyttöön.

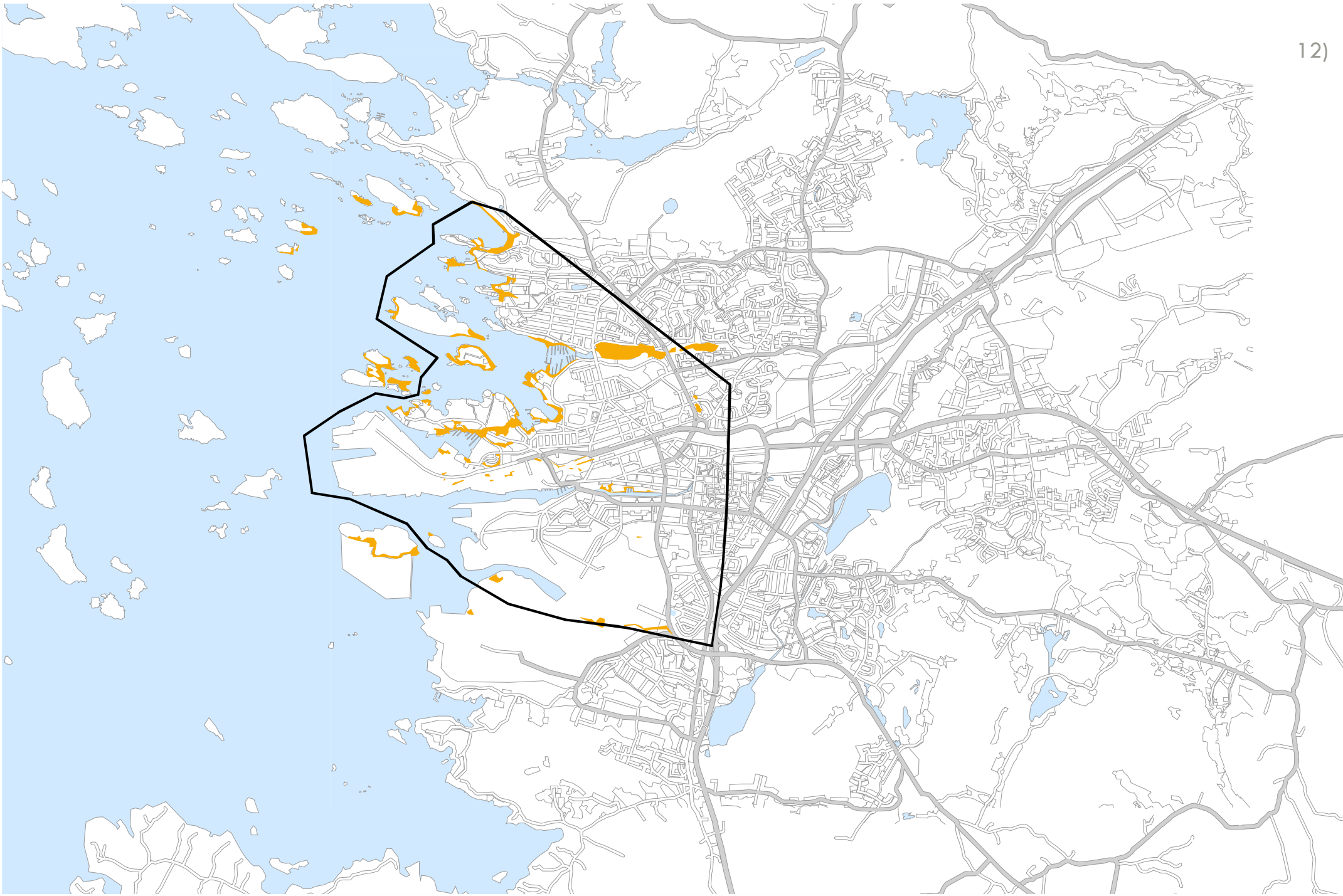
2.16. Maanomistus

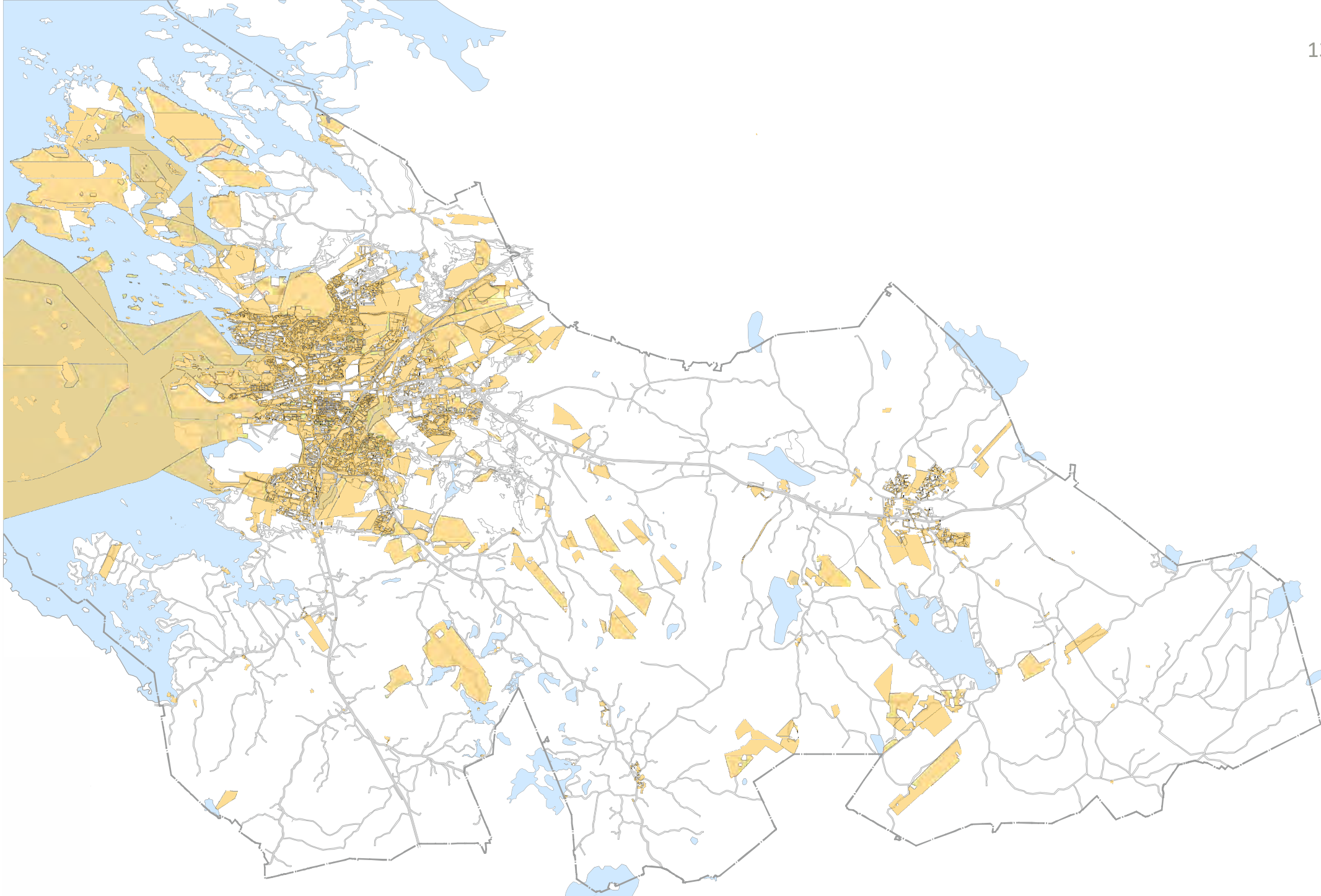
Kaupungin maanomistus keskittyy pääasiassa keskustajaaman alueelle ja sen läheisyyteen. Liitekartalla on esitetty kaupungin maanomistus.

Kartta:

13) Kaupungin maanomistus







2.17. Selvitykset ja lähteet

Strategisessa vaiheessa tehtiin useita selvityksiä ja ne ovat palvelleet koko kaavatyön ajan. Yleiskaavan pohjaksi laadittiin vielä luonnos- ja ehdotusvaiheessa erilaisia selvityksiä ja selvitysten tarkennuksia, jotka liittyivät erityisesti satamalaajennuksen liikenne- ja viher- ja virkistysyhteyksiin ja kulttuuriympäristöön.

Strategisen vaiheen selvitykset:

1. Rauman satama 2030. Selvitys laajennusmahdollisuuksista 2007 –selvityksen päivitys 2010. Pöyry Infra Oy.
2. Rauman sataman laajennuksen ympäristövaikutusten arviointi-selostus. Insinööri-toimisto Ecobio Oy. 7.1.2009.
3. Rauman sataman laajennuksen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen täydennys. Insinööri toimisto Ecobio Oy. 11.11.2009.
4. Häyrynen, M & Lähteenmäki, 2009, Selkämeren rannikon matkailutiehanke.
5. Maisemaselvitys, Eriksson Arkkitehdit Oy, 9.6.2010
6. Vesihuollon kehittämissuunnitelma. AIRIX Ympäristö Oy, 31.08.2010.
7. Kaupunkikuvatarkastelu, Eriksson Arkkitehdit Oy, 27.8.2010
8. Väestöselvitys, UnitedLog Oy, 10/2010
9. Palvelurakenneselvitys, UnitedLog Oy, 10/2010
10. Luontoselvitysten yhteenveto, A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 19.8.2010, päivitys 8.11.2010
11. Liikenneselvitys Työraportti liikennejärjestelmän nykytilasta, A-insinöörit Suunnittelu Oy, 2011
12. Ilmastonäkökulma osana Rauman yleiskaavan strategiaa. Loppuraportti. Gaia Consulting Oy, 18.12.2010.
13. Suuronnettomuuksien turvallisuusriskikartoitus maan käytön suunnittelua varten. Loppuraportti Gaia Consulting Oy, 21.1.2011.

14. Kuntataloudellinen selvitys rakennemalleissa esitettyjen kehitettävien asuinalueiden näkökulmasta, Eriksson Arkkitehdit Oy, 3.2.2011.
15. Rauman yleiskaava, kaupallinen selvitys, UnitedLog Oy ja Tuomas Santasalo Oy 17.2.2011.
16. Rata- ja ratapihaselvitys. Rauman sataman laajennus 2030 –Liikenteellinen tarkastelu. VR-Track Oy Suunnittelu ja A-Insinöörit Suunnittelu Oy. 19.5.2011.
17. Maanpään satama - selvitys satamavaihtoehtoista. Insinööri-toimisto Matti Pitkälä Oy 12.9.2011 ja 26.10.2011.
18. Kuntataloustarkastelu. Yhdyskuntarakenteen tiivistymisen ja hajautumisen vaikutukset sosiaalitoimen ja terveydenhuollon kustannuksiin. Rauman kaupunki, Eriksson Arkkitehdit Oy ja A-Insinöörit Suunnittelu Oy. 24.11.2011.
19. Turvallisuuden kustannukset maankäytön suunnittelussa –selvitys. Gaia
20. Rauman yleiskaavan strateginen osa. Rakennemallien ve1–3 kustannusvertailu. Luonnos. Rauman kaupunki, Eriksson Arkkitehdit Oy ja A-Insinöörit Suunnittelu Oy. 31.1.2012.
21. Arvio teollisuuden aiheuttamasta melusta. Ramboll Oy 11.1.2012

Juridisen vaiheen selvitykset

22. Strateginen yleiskaava visio 2025 – alueen arkeologisen inventointitarpeen selvitys. Satakunnan Museo, Tiina Vasko 2012
23. Rauman yleiskaava-alueen kulttuuriympäristöselvitys. Satakunnan Museo, Olli Joukio 2012
24. Rauman keskustaajaman kulttuuriympäristöselvitys. Satakunnan Museo, Pekka Piiparinen 2014.
25. Rakennusinventointitilanne Raumalla Asemakaavoitetun kaupunkialueen ulkopuolella. Satakunnan Museo, Olli Joukio 2014
26. Rauman keskusta-alueen viherverkoston kehittämissuunnitelma. WSP Finland Oy. 2013
27. Rauman sataman Järviuodon laajennus, rautatieliikenteellinen selvitys. VR Track. 2014
28. Rauman satamalaajennuksen tieyhteystarkastelut.

- A-Insinöörit Suunnittelu Oy 2016.
29. Turun, Raision, Naantalin ja Rauman rannikkoalueen tulvariskien hallintasuunnitelma vuosille 2016–2021. Varsinais- Suomen ELY-keskus (2015-12)
30. Rauman kaupallinen selvitys. Päivitetty yhdistelmä kaupallisista selvityksistä 2011-2015. WSP Finland Oy 2016
31. Rauman pyöräilyverkon kehittäminen, WSP Finland Oy, 2016.
32. Rauman merellisen kaupunkireitin konseptisuunnitelma Sito Oy, 2016.
33. Rauman satamalaajennuksen tieyhteys tarkastelut, linjaustarkastelut, vaiheet 1-3, A-Insinöörit Suunnittelu Oy 2017.
34. Rauman sataman Järviuodon laajennus, rautatieliikenteellinen selvitys- ratalinjauksen jatko-tarkastelu, VR Track. 2017.
35. Turvallisuustarkastelu erälle Rauman keskustan alueille, Gaia Consulting Oy. 2017.

Satakunnan vaihemaakuntakaavan 2 selvitykset:

36. Turvatuotannon tarveselvitys Satakunnassa vuoteen 2035 mennessä, Pyhäjärvi-instituutti 2016
37. Turvetuotannon nykytilan vesistövaikutukset Satakunnassa, vaihe1, Pöyry 2015
38. Satakunnan vaihemaakuntakaavassa 2 osoitettujen turvetuotantoalueiden vesistövaikutusten arviointi. vaihe 2, Pöyry 2017
39. Satakunnan vaihemaakuntakaava 2 soiden kasvillisuusselvitys 2017, Ahlman Group Oy 2017
40. Bioenergia ja puuterminaaliselvitys, Manu Hollmén 2015
41. Esiselvitys aurinkoenergian tuotantoalueista, Pöyry 2016
42. Satakunnan Vaihemaakuntakaava 2 Natura-arvioinnin tarveharkinta, Pöyry 2017

3 TAVOITTEET

Yleiskaavan tavoitteena on yhdyskuntarakenteen säilyttäminen tiiviinä ja samalla riittävä varautuminen teollisuuden, kaupan ja elinkeinoelämän tulevaisuuden tarpeisiin. Tavoitteena on tarjota viihtyisä elinympäristö ja monipuoliset palvelut kaikille kuntalaisille, matkailijoita unohtamatta.

3.1. Väestö

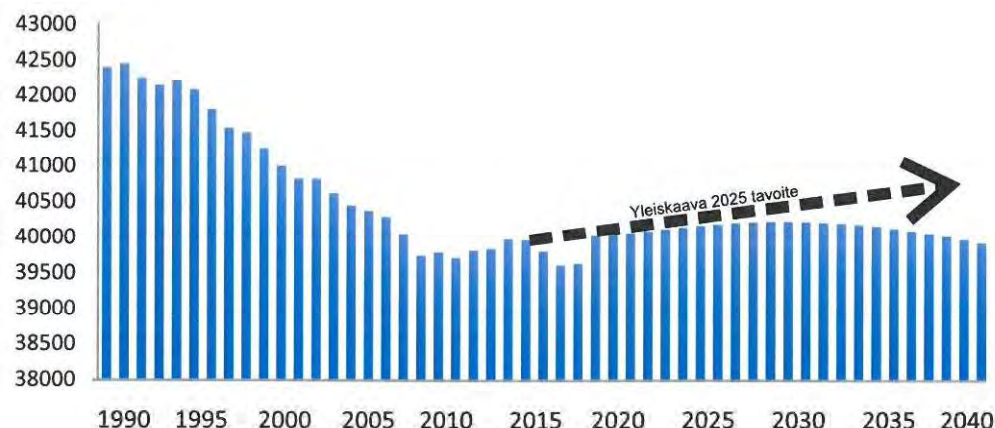
Yleiskaavan tavoitteena on maltillinen väestökasvu. Tilastokeskuksen loppuvuonna 2015 julkaiseman uuden väestöennusteen (TK2015) mukaan Rauman väkiluku kasvaa noin 5 promillen vuosivauhtia eli noin 20 henkilöllä vuodessa, vuoteen 2030 asti. Väestömäärä siis pysyy hyvin vakaana.

Yleiskaavan tavoitevuonna 2030 Raumalla on ennusteen mukaan 40 225 asukasta.

Yleiskaavatyön alusta asti väestötavoite on ollut lievästi kasvava. Yleiskaava perustuu siis realistiselle väestötavoitteelle. Mahdolliset muutokset väestökehityksessä on tarkoitus huomioida maankäytössä varaamalla reservialueita. Väestön ikärakenne vaikuttaa myös maankäyttöön paitsi uudenlaisen palvelutarpeen ja palveluiden sijoittumisen myös asumisratkaisujen kautta. Yli 65-vuotiaiden osuus Rauman väestöstä on vuonna 2030 noin 29%, kun se oli vuonna 2015 noin 23%.

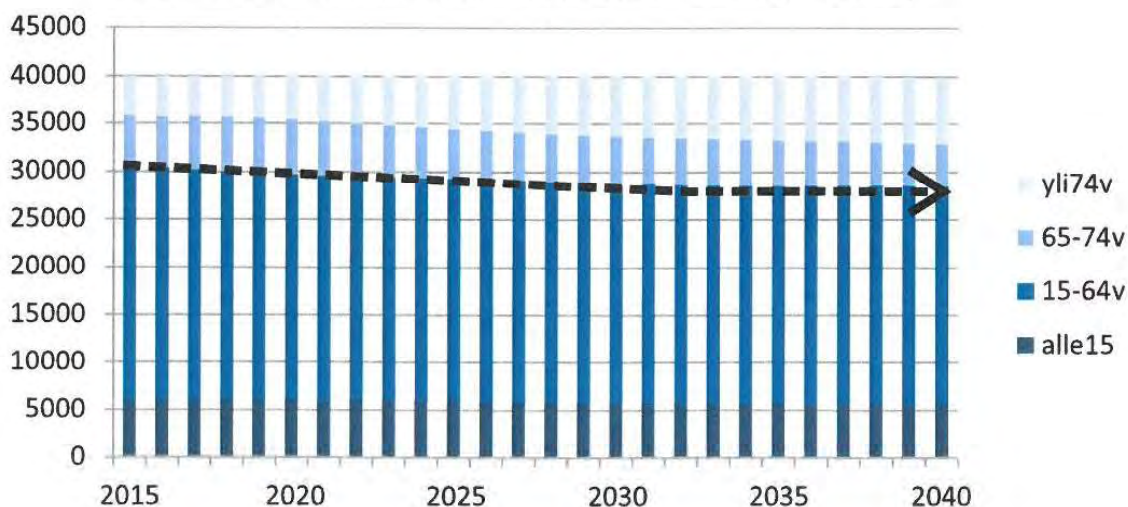
Yleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa väestörakenteen muutoksen edellyttämien uusien ja uudenlaisten palveluiden sijoittuminen.

Rauma -Väestökehitysja ennuste 1990 -2040 (TK 2015)



TILASTOKESKUS Väestöennuste 2015

Rauma -Väestörakenne ennuste 2015 - 2040 (TK 2015)



TILASTOKESKUS Väestöennuste 2015

3.2. Mitoitus

3.2.1. Asumisen tuleva mitoitus

Asumisessa tavoitteena on yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja olemassa olevan rakenteen entistä tehokkaampi käyttö. Asumisen mitoituksessa on otettu huomioon väestön ikääntyminen mm. asuntokuntien koon ja määrän muutoksissa. Asuntokunnan koko pienenee ja asuntokuntien määrä lisääntyy ikäihmisten lisäksi muissakin ikäluokissa.

Yleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa väestön sijoittuminen erityisesti tarvittavien palveluiden läheisyyteen. Tavoitteena on sijoittaa uutta asumista eri puolille keskustaajamaa ja etenkin lähelle merta, mutta kuitenkin siten, että vapaasti käytettävän rannan määrä ei vähene. Tarkoituksena on kehittää uusia merellisiä asuinalueita sekä toisaalta urbaania asumista. Tavoitteena on myös luonnonläheisyys sekä kyläasumisen kehittäminen. Uusia tiiviitä kaupunkimaisia alueita sijoitetaan lähemmäs keskustaa, kun taas uudet omakotialueet sijoittuvat keskustan reuna-alueille. Uutta asumista sijoittuu myös Lapin keskustaan sekä kyläalueille.

Asumiselle varattavien alueiden laajuus vaihtelee ja se sisältää alueesta riippuen myös viheralueita, liikennealueita sekä muuta asumistointoihin liittyviä maankäyttötarpeita.

MITOITUKSEN TAVOITTEENA SUHDE

80% asemakaava-alue

-

20% asemakaavoittamaton alue

Väestömitoituksen perustavoitteena on säilyttää väestön suhde asemakaava-alueen ja asemakaavoittamattomien alueiden välillä siten, että väestöstä 80% asuu asemakaavoitetulla alueella. Mitoituksen tavoitevuosi on 2030. Mitoitus perustuu arvioihin nykyisestä ja tulevasta väestökehityksestä, asumisväljyyden kasvusta sekä erityisesti asuntokunnan koossa tapahtuneista muutoksista:

- Väestömäärä pysyy ennallaan tai kasvaa maltillisesti
- Asumisväljyys kasvaa
- Asuntokunnan koko pienenee

Tarvittava uusi asuntoneliömäärä on muutettu helpommin käsiteltävään muotoon:

Asuinpinta-alan lisätarve 2014 – 2030: 217 678 huoneistoneliometriä

Huoneistopinta-ala /asukasluku on vuonna 2030 noin 50m²

> Tarvitaan uusia asuntoja 4 500 asukkaalle

Asemakaava-alueella, noin 5 km etäisyydellä keskustasta, tarvitaan uusia asuntoja noin 4 000 asukkaalle, josta puolet osoitetaan kaupunkimaisille alueille ja puolet pientaloalueille. Lisäksi on syytä varata reservialueita, mikäli esimerkiksi jokin alue ei toteudu tai väestökehityksessä tapahtuu joku ennustamaton muutos.

Asemakaava-alueen ulkopuolella tavoitteena on varata noin 165 uutta rakennuspaikkaa, mikä tarkoittaa noin 400-500 uutta asukasta. Tämä perustuu paitsi mitoitusperiaatteeseen 80%-20%, myös vuosittaiseen poistumaan. Lisäksi on tarpeen varata reserviä kylien välille, jotta painopistettä voidaan säätää tarkemmillä kaavoilla.

- > Asemakaava-alueella kaupunkimaisille alueille asuinpinta-alaa 2 000 uudelle asukkaalle
- > Asemakaava-alueella pientaloalueille asuinpinta-alaa 2 000 uudelle asukkaalle
- > Asemakaava-alueen ulkopuolelle 165 uutta rakennuspaikkaa.

3.2.2. Kaupan tuleva mitoitus

Tavoitteena on tarjota sekä raumalaisille, Rauman seutulaisille että matkailijoille monipuoliset ja houkuttelevat kaupalliset palvelut. Kaupallisten palveluiden tulee olla sekä saatavilla että saavutettavissa, joten palveluiden sijoittumiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Kaupan mitoitus perustuu kaupallisiin selvityksiin. Selvityksiä tehtiin sekä yleiskaavatyötä varten että eri kaavahankkeiden yhteydessä. Päivitetty yhdistelmä vuosien 2011-2015 kaupallisista selvityksistä valmistuu toukokuussa 2016.

Yleiskaavassa varaudutaan liiketilan lisätarpeen enimmäistarpeeseen. Enimmäistarve kuvaa pinta-alan lisätarvetta, jossa koko ostovoiman kasvu on suunnattu uusiin neliöihin. Yleiskaavassa on liiketilan lisätarpeen mitoituksessa tavoitevuotena 2035, jotta liiketilan kysyntään voidaan varautua riittävästi. Lisäksi mitoitusperusteena on ostovoiman perinteinen kasvuennuste. Yleiskaavan aikajänne on niin pitkä, että kaavan suositellaan mahdollistavan lasketun enimmäismäärän liiketilaa. Näin ollen yrityksille löytyy vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja. Suurissa liiketilahankkeissa tulee asemakaavan yhteydessä tarkemmin tutkia kaupalliset vaikutukset. Liiketilan määrää ja jakautumista määritellään tarkemmin osayleiskaavoissa ja asemakaavoissa.

Kaupallisen selvityksen mukaan: Raumalla tarvitaan lisää liiketilaa vuoteen 2035 mennessä yhteensä noin 57 000 k-m²

Liiketilarpeesta suuntautuu keskusta-alueelle noin 30.000 k-m². Tarve koostuu suurelta osin keskustahakuisen erikoiskaupan tarpeesta. Lisäksi keskustaan kohdistuu tarvetta päivittäistavara-kaupan tiloille, ravintoloille, kaupallisille palveluille sekä jonkin verran tilaa vaativan kaupan tarvetta.

Keskustan ulkopuolisille alueille suuntautuu liiketilatarvetta noin 27 000 k-m². Tämä koostuu pääosin tilaa vaativan kaupan tarpeesta. Lisäksi keskustojen ulkopuolelle suuntautuu pienessä määrin muun erikoiskaupan tarvetta, joka toteutuu sekä laajan tavaravalikoiman myymälöissä että esimerkiksi hypermarkettien etumyymälöissä. Keskustahakuisia erikoiskauppoja ei alueille tule laajamittaisesti suunnitella. Keskustan ulkopuolisten alueiden tarve kohdistetaan pääosin nykyisille tilaa vaativan kaupan alueille ja niiden laajennuksille eli vt 8:n ja vt 12:n risteysalueelle ja Papinhakaan. Muut kehitettävät kaupan alueet ovat mitoitukseltaan pieniä.

Päivittäistavara-kaupan tarve kaupungissa vuoteen 2035 mennessä on yhteensä enimmillään noin 6 800 k-m², josta suurin osa kohdistuu keskustaan.

3.3. Sataman tuleva mitoitus

Yleiskaavan tavoitteena oleva satamaratkaisu perustuu Rauman kaupunginvaltuuston päätökseen 18.6.2012 85§:

- kaikkien selvitettyjen vaihtoehtojen – Saukot, Ruuhiluoto, Järviluoto ja Hansklopp – toteuttaminen on selvityksessä käytettävissä olleiden tietojen perusteella mahdollista
- kaikkien näiden kustannukset ovat vaihtelevainkin toteutettuina erittäin merkittäviä, joten ensisijaisesti tulee eri toimenpitein pyrkiä kasvattamaan nykyisen sataman ml Ulko-Petäjäs, kapasiteettia ja tehokkuutta. Tästä tulee tehdä kehittämissuunnitelma, jonka osana tulee arvioida liikennemäärän kasvun vaikutuksia muuhun kaupunkirakenteeseen
- Satama 2030- laajenemisalueeksi valitaan VE3 Järviluoto tukeutuen nykyiseen ratalinjaukseen.

Satamalaajennusalueen liikenneyhteyksiä ja perustusolosuhteita on selvitetty periaatepäätöksen pohjalta yleiskaavatyön yhteydessä.

Satama 2030 visiossa tavoitteena on varautuminen n. 100 ha satama-laajennukseen.

3.4. Verkostot

3.4.1. Liikenneverkon tulevat hankkeet ja tarpeet

Maakunnan tasolla liikenneverkkoa ja sen yhteyksiä sekä haasteita on käsitelty Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, Satakuntaliitto 2015.

Rauman tavoitteena liikenneverkon kehittämisen suhteen on turvata niin kuntalaisten kuin teollisuudenkin liikkuminen. Sataman ja muiden teollisuusalueiden sijaitessa verrattain lähellä keskustaa, raskas- ja henkilöliikenne kulkee osittain samoilla väylillä. Tämä aiheuttaa haasteita kehäväylien kapasiteetin riittävyydelle erityisesti muutamilla risteysalueilla. Raskaalle liikenteelle luodaankin edellytykset sujuvasti kiertää keskustaa ja käyttää liikkumiseensa ulompia kehäteitä liittyen nopeasti valtateille. Raskaan liikenteen lisäksi myös ratayhteys risteää niin ajoneuvoliikenteen, kuin kevyen liikenteen kanssa tasossa. Tämäkin kohtaaminen pyritään toteuttamaan mahdollisimman sujuvasti.

Rauman keskustaa ympäröivät tehokkaat sisäkehäväylät henkilöautoliikenteelle, joiden käyttöä pyritään tehostamaan. Ydinkeskustan kauppa- ja hidaskaduilla tapahtuvaa turhaa läpiajoliikennettä ohjataan nopeille ja sujuville kehäväylille. Näin keskusta rauhoittuu ja muuttuu viihtyisämmäksi tarjoten paremmat mahdollisuudet kävelylle ja pyöräilylle. Kun keskusta on viihtyisä ja houkuttaa myös kävelijöitä ja pyöräilijöitä, siellä viihdytään pidempään ja käydään useammin. Toisaalta kehäväylillä pyritään suosimaan autoilijoita pitämällä väylät nopeina ja välttä-

mään turhia pysähdyksiä ja kohtaamisia kevyen liikenteen kanssa.

Raumalla tärkeimpiä kehittämiskokonaisuuksia ovat:

- Teollisuuden (teollisuuspuisto+metsäteollisuus+satama) kuljetusten edellyttämät varaukset kaupunkirakenteessa ja liikennejärjestelmässä
- Tavaraliikenteelle tärkeiden liittymien toimivuuden ja turvallisuuden parantaminen
- Ratapihatoimintojen kehittäminen (ratapiha varaukset) ja Lakarin teollisuusalueen pistoraide
- Sataman laajenemisvaraukset ja niiden edellyttämät rata- ja tieyhteydet
- Kuljetuksia ja työmatkaliikennettä palveleva uusi tieyhteys Raumalta Olkiluotoon.

Kaupunkirakenteen ja liikenneturvallisuuden edellyttämät järjestelyt:

- Kaupunkiseudun runkoyhteyksien (vt8 ja vt12) turvallisuuden ja toimivuuden varmistaminen
- Kehätiejärjestelmän puuttuvien osien toteutus maankäytön kehityksen mukaisesti (Kaakkoisväylä, eritasoliittymävaraukset)
- uusi tieyhteys Olkiluotoon (työpaikkaliikenne + maankäyttö)

Elinkeinoelämän kannalta tärkeitä varauksia ovat valtatie 8 ja Pohjoiskehän eritasoliittymä (Luostarinkylän eritasoliittymä) sekä Pohjoiskehältä Olkiluotoon osoitettu uusi tieyhteys. Muita elinkeinoelämälle hyödyllisiä liikennejärjestelyvarauksia ovat Lakarin teollisuusalueen pistoraide, ratapihavaraukset sekä pääteiden eritasoliittymävaraukset.

Kaupunkirakenteen edellyttämiä varauksia ovat kehätiejärjestelmään kuuluva Kaakkoisväylä sekä Pohjoiskehältä Olkiluotoon johtava uusi tieyhteys. Liittymäjärjestelyistä merkittävämpiä ovat em. valtatie 8 ja Pohjoiskehän eritasoliittymä sekä eritasoliittymävaraukset Varasvuoren liittymässä (valtatie 12 ja Koillisväylän liittymä), Kaakkoisväylän ja Huittistentien liittymässä ja Unajassa valtatie 8 liittymässä.

Satama-alueen laajentamissuunnitelmat lisäävät satamakapasiteettia ja tuovat samalla lisäpainetta ratapihakapasiteetin lisäämiseen, kun kaikki satamaliikenne johdetaan nykyistä ratalinjasta pitkin. Nykyisen ratapihan kapasiteetin lisääminen on tehtyjen selvitysten perusteella hyvin vaikeaa ja kallista. Ratkaisuna on esitetty ratapihan rakentamista uudelle sataman laajenemisalueelle.

Tulevaan satamalaajennukseen tulee varautua myös uusilla katu- ja tieyhteyksillä. Satamalaajennusalueelle Järviluotoon tulee löytää ratkaisu, joka mahdollistaa satamaliikenteen kasvun jopa 2,5 -kertaiseksi.

3.4.2. Muut verkostot

Tavoitteena on turvata esitetyille uusille alueille toimiva ja varma vesihuolto. Tavoitteena on mahdollistaa sähköverkon kehittäminen ja yhteensovittaminen muiden verkostojen ja toimintojen kanssa sekä mahdollistaa valtakunnallisesti merkittävien voimansiirtoyhteyksien toteuttaminen.

3.4.3. Joukkoliikenteen visiot

Tavoitteena on Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti:

Joukkoliikennekaupungin kehittäminen

- Paikallisliikenteen uusi järjestämistapa (30 min. kiertoajan ruusukkeet), lippu- ja taksajärjestelmä sekä ajantasaisen ja mobiilin joukkoliikenneinformaation kehittäminen
- Asemien ja joukkoliikennepysäkkien laatu- tason parantaminen ml. Kanaalin länsirannalle sijoittuva uusi linja-autoasema
- Palveluliikennejärjestelmä 5 km säteellä keskustasta sekä koulu- ja työmatkoja palveleva seutuliikenne (suhde asumisen mitoittamiseen ja kyläalueiden kaavoitukseen)

Tavoitteena on yleiskaavalla tukea joukkoliikennettä ja siihen tukeutuvia ratkaisuja mm. uusien asuin- ja työpaikka-alueiden sijoittumisella ja mitoituksella.

Paikallisliikenne palvelee erityisesti asutuksen painopistealueita ruusukemaisesti siten, että yksi kierros kestää enintään 30 minuuttia. Lisäksi tarkoituksena on muodostaa yksi kehälinja pai-

kallisliikenteen tarpeisiin. Seutuliikenne palvelee koulukuljetusreitteinä ja palveluliikennejärjestelmää kehitetään 5 km etäisyydellä Rauman ydinkeskustasta. Haja-asutusalueella on laajoja alueita, joilla toimivan joukkoliikenteen rajana pidetty 20 asukasta/ha ei täyty, vaan tarvittavat julkiset liikennepalvelut on tehokkainta hoitaa muilla keinoin.

Kartat:

14) Joukkoliikenteen tavoitevisio

3.4.4. Kevyenliikenteen laatukäytävät

Sujuvat kevyen liikenteen yhteydet, kuten eri ilmansuunnissa sijaitsevia asutuksen painopistealueita palvelevat laatukäytävät yhdistettynä toimivaan joukkoliikenteeseen, kannustavat raumalaisia ympäristöystävällisempään liikkumiseen. Rauman nykyinen pyörätieverkosto on kattava: pyörällä pääsee lähes kaikkialle kaupungissa. Tavoitteena pyöräilyn laatukäytävien kehittämisessä onkin parantaa nykyisten tärkeimpien ja suosituimpien työmatka- ja koulureittien laatutasoa niin pyöräilyn nopeuden, sujuvuuden, mukavuuden, turvallisuuden ja kunnossapidon kannalta. Hitaita ja turvattomia risteysalueita on tavoitteena parantaa pyöräilijöitä ja kävelijöitä suosiviksi: näin pyöräilyn helppous ja mukavuus verrattuna autoiluun kasvaa ja yhä useampi valitsee pyöräilyn tai kävelyn päivittäiseksi kulkutavakseen sopivan mittaisilla matkoilla. Viikkaimmilla pyöräilyreiteillä pyöräilylle varattua tilaa pyritään kasvattamaan ja tarvittaessa erottelemaan pyöräily jalankulusta, jotta pyöräilä tai jalan liikkuminen olisi entistä sujuvampaa

ja turvallisempaa. Reitistöllä esiintyviä laatu- vaihteluja ja epäjatkuvuuskohtia pyritään myös poistamaan.

Tavoitteena on Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti:

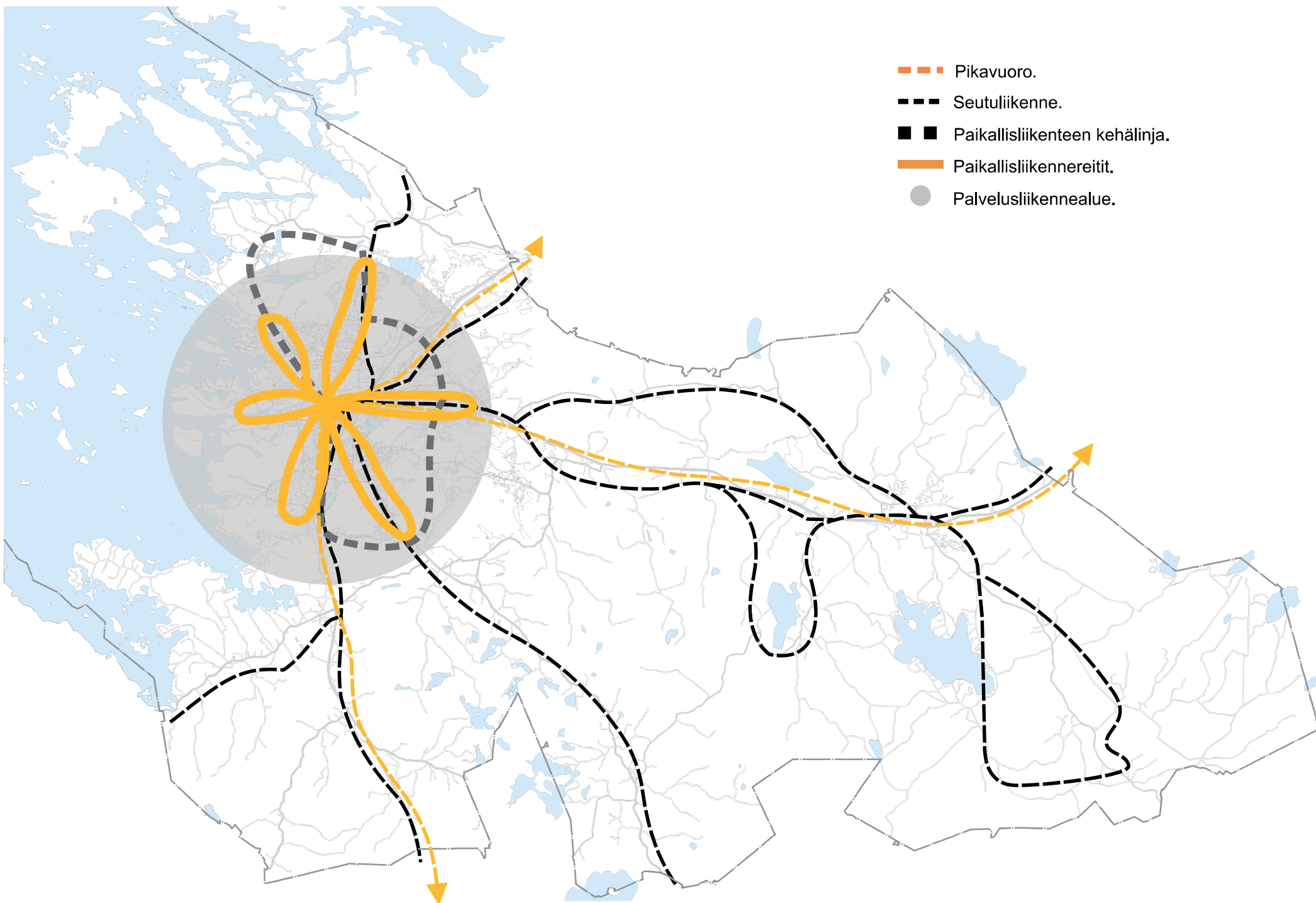
- kaupunkialueen pyöräilyn pääreittien laatu- tason parantaminen
- kyläkoulujen ja -palvelukohteiden lähi- alueen jalankulku- ja pyöräily-yhteydet ja liikenneturvallisuus
- seudulliset yhteydet Raumalta Eurajoelle, Lappiin ja kyläalueille

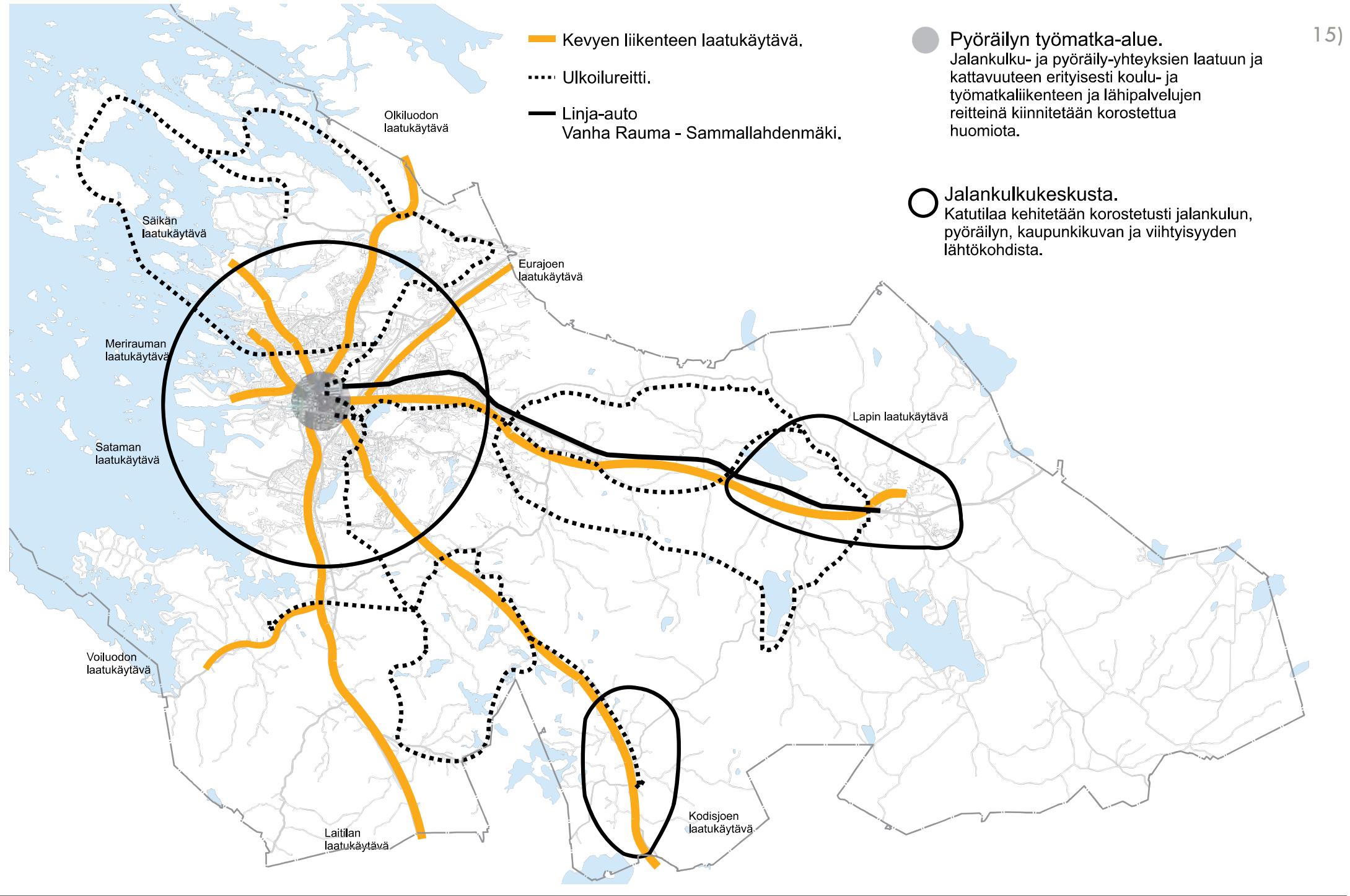
Sujuvat kevyen liikenteen yhteydet, kuten eri ilmansuunnissa sijaitsevia asutuksen painopistealueita palvelevat laatukäytävät yhdistettynä toimivaan joukkoliikenteeseen, kannustavat raumalaisia ympäristöystävällisempään liikkumiseen.

Yleiskaavassa tavoitteena on edistää merkittävimpien kevyenliikenteen laatukäytävien toteutusta ja sijoittaa uudet toiminnot siten, että ne tukevat laatukäytäviä ja nykyistä verkostoa.

Kartat:

15) Kevyen liikenteen tavoitevisio





- Kevyen liikenteen laatukäytävä.
- Ulkoilureitti.
- Linja-auto
Vanha Rauma - Sammallahtenmäki.

- **Pyöräilyn työmatka-alue.**
Jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien laatuun ja kattavuuteen erityisesti koulu- ja työmatkaliikenteen ja lähipalvelujen reitteinä kiinnitetään korostettua huomiota.
- **Jalankulkukeskusta.**
Katutilaa kehitetään korostetusti jalankulun, pyöräilyn, kaupunkikuvan ja viihtyisyyden lähtökohdista.

3.5. Teollisuuden tuleva mitoitus

Yleiskaavassa teollisuuden maankäytön tavoitteet ovat seuraavat:

- aktiivinen kaupunki työllistää ja kehittyä: kaavareservin kasvattaminen
- toimialojen monipuolisuus: alueet ja tontit eri tyyppisille toiminnoille
- suuret ja pienet toimijat: eri kokoisia tontteja
- pitkäkestoiset ja nopeat toimijat: laajenemisvat, siirtyminen, tilapäisyys
- houkuttelevuus, hyvät logistiset yhteydet: tonttien keskittäminen

Yleiskaavan 2030 teollisuusalueiden mitoitus perustuu tarkasteluun, joka ulottuu 2030 – 50 asti:

- Teollisuus, varastointi, logistiikka: Koillinen teollisuusalue n. 600 000 km²
- Pienteollisuus: Susivuori, Tiilivuori n. 100 000 km²

3.6. Virkistysalueiden tuleva mitoitus

Virkistykseen ja reittien mitoitus kytkeytyy kiinteästi kevyenliikenteen reitistöihin. Tavoitteena on riittävän laajat viher- ja virkistyskokonaisuudet, hyvät yhteydet niiden välillä sekä hyvä saavutettavuus eri puolilla kuntaa.

Rauman kaupungin viher- ja virkistysverkkoa on selvitetty yleiskaavatyön yhteydessä:

Rauman keskusta-alueiden vihervestoston kehittämissuunnitelma, WSP Finland Oy 2013.

Raumalla on osoitettu eri kaava-vaiheissa riit-

tävästi ja kattavasti viheralueita koko keskustan alueella. Rauman asemakaava-alueella on asemakaavoissa osoitettuja viher- ja suojaviheralueita yhteensä 868ha, mikä on noin 230m²/asukas. Viheralueiden määrä ei kuitenkaan kerro koko totuutta ja niiden määrään ja verkostolliseen sijaintiin on kiinnitettävä suunnittelutyössä erityistä huomiota.

Vihervestoston tärkeä osa-alue on sujuva ja laadukas ulkoilureittien ja puistokäytävien verkosto. Kehittämissuunnitelman yhteydessä käytiin läpi myös reittiverkoston osalta tärkeimmät kehittämissajatukset, jotka on esitetty liitekartassa.

Työn aikana pohdittiin meren rannan suuntaisen yhteyden järjestämistä keskusta-alueelle, jonka toteuttaminen, nykyisestä satamasta, teollisuudesta ja asutuksesta johtuen on vaikeaa. Siksi yhteydet sisämaasta meren rannalle mm. Vaikusten niemelle, Fåfångan ja Petäjäksen rantaan ja Maanpäähän ovat erityisen tärkeitä.

Kartta

16) Vihervestoston erityisesti kehitettävät viheraluekokonaisuudet

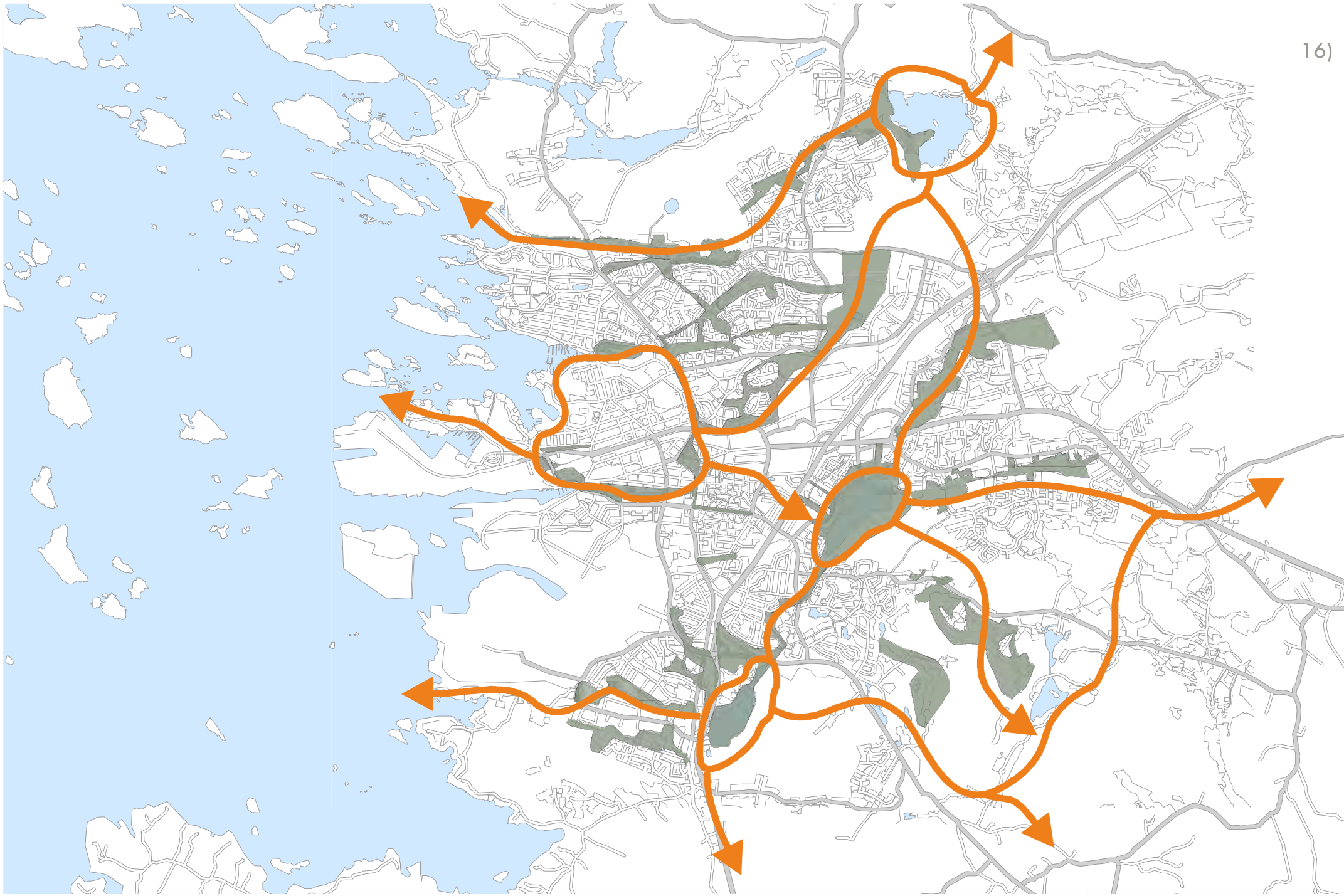
3.7. Matkailu

Yleiskaavan tavoitteena on luoda mahdollisuuksia matkailun erilaisille hankkeille sekä yhdistää erilaisia kohokohtia houkutteleviksi kokonaisuuksiksi. Tavoitteena on yhdistää viher- ja virkistysreittien kokonaisuus matkailun tavoitteiden kanssa.

Konkreettisia tavoitteita ovat mm.:

- Maailmanperintökohteiden välisen yhteyden kehittäminen – kahden maailmanperintökohteen muodostama elämyskokemus
- Keskustan ja Fåfångan välisen yhteyden parantaminen – mielenkiintoinen reitti meren rantaan
- Kanalin rannan kehittäminen matkailu- ja virkistyskohteena ja osana reittejä.
- Reittien ja yhteyksien esilletuominen osana matkailukokonaisuutta
- Merellisen matkailun kehittäminen; kohteiden saavutettavuus ja laadukkaat palvelut

Satakuntaliitto on vuosina 2016-2018 mukana Interreg Central Baltic 2014–2020 ohjelman rahoittamassa SustainBaltic-hankkeessa (ICZM Plans for Sustaining Coastal and Marine Human-ecological Networks in the Baltic Region, CB354), jonka tavoitteena on edistää rannikkoalueiden kestävästä hyödyntämisestä pohjoisen Itämeren alueella. Osana hanketta Satakunnassa toteutettiin laajapohjainen suunnitelma meri- ja rannikkomatkailun kehittämiseksi Selkämeren rannikkoalueella. Suunnitelman tavoitteena on tarkastella maankäytön suunnittelun mahdollisuuksia matkailun perusedellytysten parantamiseksi sekä tehostaa alueellista yhteistyötä matkailuun liittyen. Rannikkoaluesuunnitelma toteuttaa Satakunnan maakuntaohjelman tavoitteita matkailun ja virkistyskäytön edistämiseksi. Suunnitelma tarjoaa perustan kokonaisuudellaan päivittäiselle sekä merialuesuunnittelulle Satakunnan rannikkoalueella.



3.8. Strategisen vaiheen tuomat tavoitteet

Yleiskaavatyön strategisen vaiheen aluksi laaditut rakennemallivaihtoehdot (VE1- VE3) toivat esille erilaisia mahdollisuuksia, joista tavoitteena oli muodostaa yksi visio. Visio kertoo, millä tavalla kaupunkia tullaan kehittämään seuraavat vuosikymmenet ja sen avulla voidaan mm. kohdistaa elinkeinoelämän ja yhdyskuntasuunnittelun toimet yhteisesti valittuihin tavoitteisiin.

Laadittujen selvitysten ja osallisprosessin avulla visiotyön keskeisiksi tavoitteiksi muodostuivat:

1. Tuleva asumisen lisärakentamisen pääasiallinen mitoitus kuntatalouden kannalta pitää ohjata enintään 5km säteelle keskustasta.
2. Tulevaisuuden asuntorakentamisen pitää olla monipuolista. Laadukas pientaloasuminen ja erityisesti Raumalta tällä hetkellä puuttuva urbaani merellinen asuminen pitää nostaa uusiksi vetovoimatekijöiksi.
3. Elinkeinoelämän ja kaupan kehittymismahdollisuudet ja tulevaisuuden aluevaraukset pitää turvata pitkällä aikavälillä.
4. Elinkeinoelämän kannalta merkittävät tie- ja ratayhteydet tulee turvata.
5. Sataman laajentumismahdollisuudet sekä eteläinen logistinen varaus tulee turvata.

6. Kylien asutuksen ja pienelinkeinotoiminnan sekä maa- ja metsätalouden mahdollisuuksia turvataan ohjelmoimalla maisema- ja kyläosayleiskaavojen laadintaa.

7. Turvataan matkailun, virkistykseen, maiseman ja luonnonympäristön edistämiseen tarvittavat alueet, reitit ja yhteydet.

Visioon ovat vaikuttaneet erilaiset yleiskaavatyön tueksi teetetyt selvitykset, viranomaisyhteistyö ja lausunnot sekä rakennemalleista ja Alustava Visio 2025:sta saatu palaute.

Lisäksi Visioon ovat vaikuttaneet:

- Satakunnan maakuntakaava
- Rauman yleiskaava
- Rauman keskustan osayleiskaava
- Kaupunginvaltuuston 18.6.2012 periaatepäätös:
 - Satama 2030- laajenemisalueeksi valitaan VE3 Järviluoto tukeutuen nykyiseen ratalinjaukseen.
- Erilaiset alustavat havainnollistavat suunnitelmat mm:
 - Merelliset asuinalueet –yhteysreitti suunnitelma
 - Petäjäksi itäosan uusi merellinen asuinalue
 - Fåfånga-Poroholma-Petäjäs - maisema kokonaisuus selvitys

Visio 2025 on pohjana yleiskaavaluonnoksen laadinnassa.

Yleiskaavaluonnoksen pohjaksi laadittiin vielä erilaisia selvityksiä, jotka liittyivät erityisesti satamalaajennuksen liikennetarkaisuihin, mutta myös viher- ja virkistysyhteyksiin ja kulttuuriympäristöön.

4. KAAVARATKAISU

Rauman yleiskaava 2030 on yleispiirteinen aluevarausyleiskaava. Yleiskaava ohjaa maankäyttöä asemakaava-alueella asemakaavamuu-
tosten kautta. Asemakaava-alueen ulkopuolella yleiskaava osoittaa tarkempaa yleiskaavoitusta edellyttävät osayleiskaava-alueet. Osayleiskaava-
alueiden ulkopuolella yleiskaava on maankäyttöä ohjaava oikeusvaikutteinen kaava.

Merkittävimmät muutokset nykyiseen maankäyttöön verrattuna ovat mm. satamaratkaisun maankäyttö ja liikenneyhteydet satamalaajennukselle sekä uudet aluevaraukset asumiselle sekä teollisuusalueen aseman vahvistaminen koillisella teollisuusalueella sekä sitä tukevat liikenneratkaisut.

Yleiskaava ohjaa kaupungin maankäyttöä ja kehityssuuntia tavoitevuotenaan 2030. Osa kaavaratkaisuista, kuten asuminen, teollisuus ja kauppa on mitoitettu siten, että tähtäin on jo kauempana tulevaisuudessa. Tavoitteena on varautua mahdollisiin muutoksiin toimintaympäristössä sekä varata ns. reservialueita tietyille käyttötarkoituksille vuoden 2030 jälkeenkin. Jotkut alueista voidaan mahdollisesti tarkemman tarkastelun perusteella ottaa käyttöön vasta tavoitevuoden jälkeen, joten varautuminen on tarkoituksenmukaista.

Teemakartta 2. : Voimassa ja vireillä olevat osayleiskaavat

4.1 Käyttötarkoitukset

4.1.1. Liikenne

Uudet liikenneratkaisut liittyvät satamalaajennusratkaisuun, Koilliseen teollisuusalueeseen tai täydentävät kehäväylää ja valtateiden välistä liikennöintiä. Myös Olkiluodon uusi yhteys sekä Unajan eteläisempi yhteys ovat merkittäviä tulevaisuuden hankkeita.

Satamalaajennuksen rataliikenne on ohjattu nykyisen ratapihan kautta pohjoisen suunnasta: satamarata-pihan pituus on 750m ja satamaradan pituus 750m. Kanalin ylitykseen on osoitettu kaksi vaihtoehtoa. Sähköistetty raide edellyttää eritasoliittymien rakentamista.

Järviluodon satamalaajennuksen liikenneyhteydelle on luonnosvaiheen vaihtoehtojen (VE1 Eteläinen vaihtoehto Maanpään kautta ja VE 2 Vanhaa Rauma-Repola –linjausta hyödyntävä vaihtoehto) jälkeen etsitty uusi yhteys. Yhteys on vaiheistettu alueen kehittymisen ja käytön perusteella kolmeen vaiheeseen.

Vaihe 1:

Vaihe 1 tukeutuu pääosin nykyiseen katuverkkoon ja Meriteollisuusalueen sisäiseen tieverkkoon. Järviluotoon suuntautuva liikenne ohjataan katuyhteyden Hankkarintie – Aittakarintie – Suojantie tai Hakunintien kautta. Meriteollisuusalueen länsirannasta Vähä-Järviluotoon ja edelleen Järviluotoon rakennetaan uusi pengertie.

• Merkittävä raskaan liikenteen kasvu telakka-alueella edellyttää vaiheen 2. toteuttamistarpeen arviointia.

Vaihe 2:

Linjaus, jonka alkuosuus Hankkarintieltä / Lounaisväylältä rakennetaan täytetyn Sampaanalalan lahden kautta ja edelleen meripenkereenä Meriteollisuuden alueen länsirannan tuntumassa vaiheessa 1 rakennetulle pengertieyhteydelle Järviluotoon.

• Vaiheen 2 yhteys voi olla käytössä niin kauan kuin satamatoiminnot eivät edellytä sähköradan käyttöä. Mikäli kumipyörä liikenne kasvaa yli 50%:n arvioidusta Järviluodon satamaliikenteestä, pitää vaiheen 3 toteuttamistarvetta arvioida.

Vaihe 3:

Tavoitetilanne, joka mahdollistaa myös sähköraiteen toteuttamisen Järviluodon satamalaajennusalueelle. Tielinjauksen alkuosuus säilyy vaiheessa 2 toteutetun mukaisena, mutta rakennettava ra-talinja meripenkereineen edellyttää Järviluodon tien siirtämistä etelämmäksi Sampaanalalan lahden suulla.

• Mahdollistaa Järviluodon satamalaajennusalueen käytön sekä sähköraideliikenteen satamaratapihalle asti.

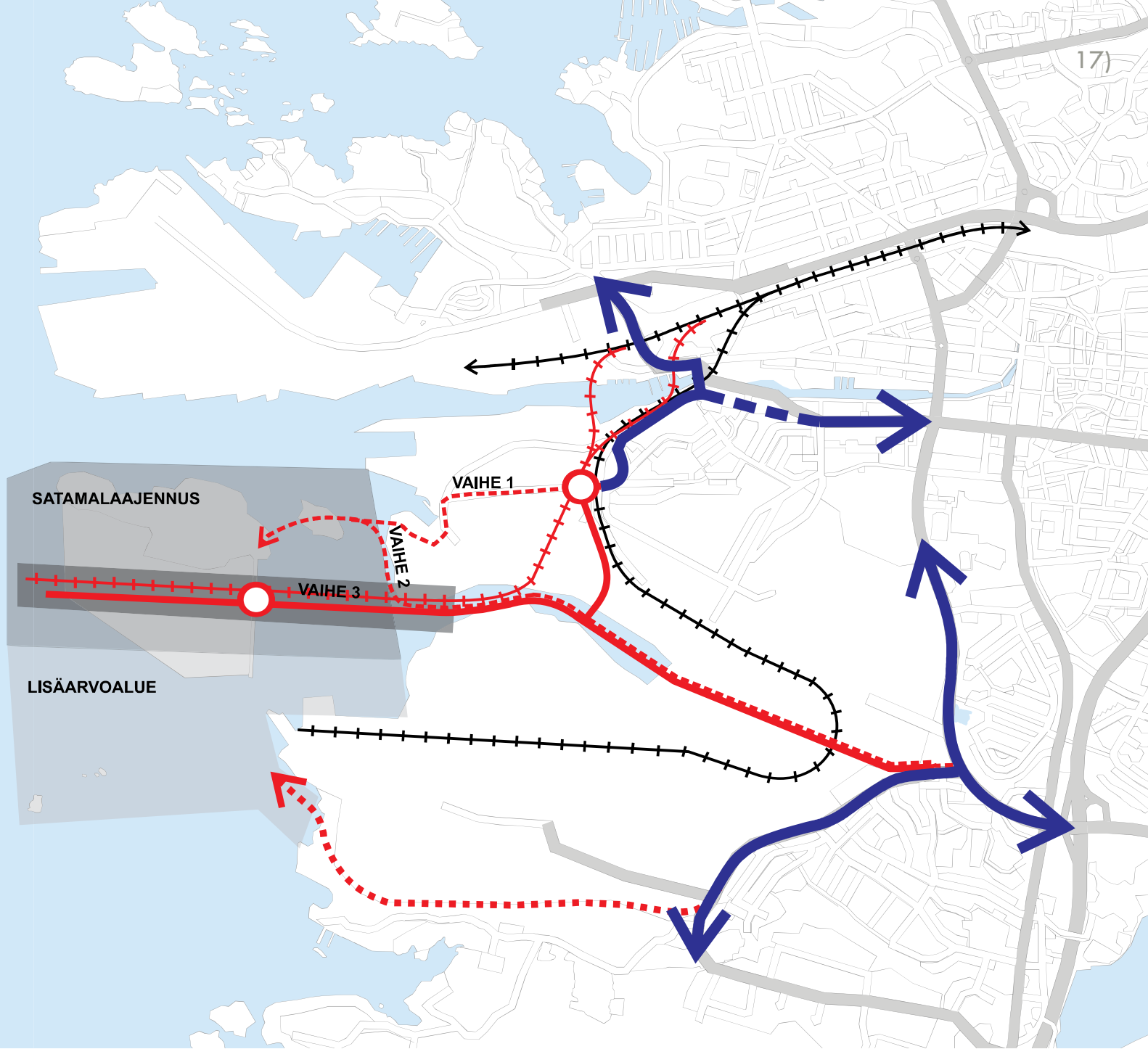
Luonnosvaiheen VE1 Maanpään satamalaajennusyhteysvaraus on osoitettu yhteystarpeena sataman lisäarvoalueelle, eikä enää varsinaisena satamayhteytenä.

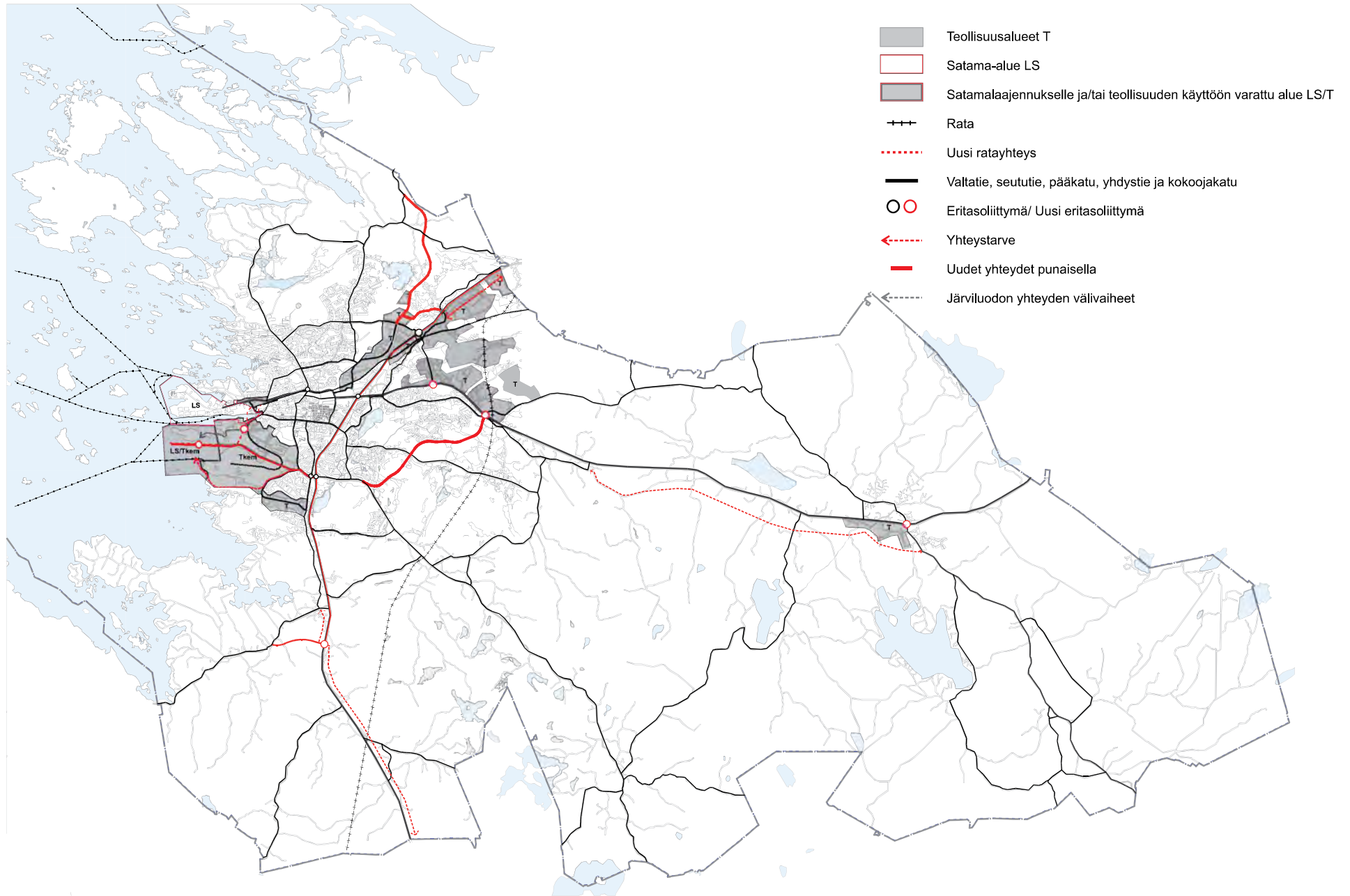
Kartat:

17) Järviluodon satamalaajennuksen liikenneyhteydet

18) Teollisuus ja liikenneverkko

- +—+—+ RAUTATIE
- +—+—+ UUSI RAIDEYHTEYS
- KATU/ TIEYHTEYS
- UUSI KATU/TIEYHTEYS
- VAIHE 1
- VAIHE 2
- VAIHE 3
- YHTEYSTARVE
- RATAPIHA-ALUE





4.1.2. Teollisuus

Uudet teollisuusalueet sijoittuvat pääasiassa Koilliselle teollisuusalueelle, valtatie 8 ja 12 väliin. Teollisuus-alueita on laajennettu myös metsäteollisuusalueen eteläpuolella Maanpäässä sekä Olkiluotoon johtavan uuden tieyhteyden läheisyydessä.

Järviluodon satamalaajennusalue sekä siihen liittyvät varsinaista satamaa palvelevat teollisuusalueet on osoitettu vaihtoehtoisesti satama- tai teollisuusalueeksi. Satamalaajennus on ensisijainen käyttötarkoitus, mutta aluetta voidaan käyttää myös teollisuusalueena.

Näille alueille on mahdollista sijoittaa myös merkittäviä vaarallisia kemikaaleja valmistavia tai varastoivia laitoksia. Tämä on mahdollistettu myös maakuntakaavan määräyksellä (T1). Tarkoituksena on mahdollistaa nykyisen teollisuusalueen kehittyminen ja laajentuminen ja koska Turvallisuus- ja kemikaaliviraston (Tukes) mukaan uudet suuronnettomuusvaaralliseksi luokitellut tuotantolaitokset eli ns. Seveso-laitokset tulisi Seveso III –direktiivin (2012/18/EU) perusteella sijoittaa ainoastaan alueille, joilla on kaavamerkintä T/kem, on Rauman suurteollisuusalue ja sen sekä sataman mahdollinen laajennusalue osoitettu merkinnällä Tkem tai LS/Tkem.

Liiketilän lisätarve Raumalla vuoteen 2035

Enimmäistarve k-m ²	Keskusta	Muut alueet	Yhteensä
Päivittäistavarakauppa ja Alko	6300	700	7000
Tilaa vaativa kauppa	1300	12 100	13 400
Muu erikoiskauppa	12 600	3100	15 700
Erikoiskauppa yhteensä	13 900	15 200	29 100
Vähittäiskauppa yhteensä	20 200	15 900	36 100
Autokauppa ja huoltamot	0	7700	7 700
Ravintolat	3400	800	4 200
Muut kaupalliset palvelut	5800	1500	7 300
Kauppa ja palvelut yhteensä	29 400	25900	55 300

Lähde: Rauman kaupallinen selvitys Päivitetty yhdistelmä kaupallisista selvityksistä 2011-2015 WSP Finland Oy

4.1.3. Kauppa ja palvelut

Yleiskaavassa kaupan ja palvelun alueet keskittyvät keskustaan. Varsinaisen keskustatoimintojen alueen (C) lisäksi keskustatoiminnot ovat sallittuja myös Vanha Rauman ydinalueella (SRC). Muut kaupallisten palveluiden alueet sijoittuvat pääasiassa market-alueelle, Papinhakaan ja valtatie 12 pohjoispuolelle. Yleiskaavassa on osoitettu vähittäiskaupan suuryksiköt sekä paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan suuryksikköjen alueet.

Kaupan mitoitus perustuu kaupallisen selvityksen mitoitukseen ja se on esitetty sekä selvitysraportissa että tavoitteissa. Kaupallis-

ten alueiden mitoitus määritellään tarkemmin osayleiskaavoissa ja asemakaavoissa.

Yleiskaavan kaupallisen mitoitus perustuu lisätilarvelaskelmaan 2015-2035, jossa väestön kehitys on arvioitu pysyvän lähes nykyisellään. Yleiskaavan mitoitus perustuu enimmäistarpeeseen. Lisätilarvelaskelma siis ajoittuu yleiskaavan tavoitevuotta 2030 pidemmälle, mutta yleiskaavan tarkoitus on katsoa myös tavoitevuotta pidemmälle. Lisäksi kaupan lisäliiketilantarve on määritelty lineaarisena kasvuna. Hankkeita ei selvityksen mukaan kuitenkaan synny tasaisella vuosivauhdilla, vaan liiketilalisäys toteutuu syyksittäin hankkeiden kokoisina yksiköinä.

Tarkastelujaksolla keskustassa näyttää uutta liiketilaa rakentuvan suhteellisen suurina kokonaisuuksina, mikä lyhyellä aikavälillä voi aiheuttaa ylikapasiteettia liiketilantarjonnassa. Näillä

hetkellisillä ylitarjontavaiheilla ei ole suurta merkitystä, kun pitkällä aikavälillä liiketilan lisäys on mitoituksen rajoissa.

Selvitykset

- Rauman kaupallinen selvitys Päivitetty yhdistelmä kaupallisista selvityksistä 2011-2015. WSP Finland Oy 2016

- Rauman yleiskaava, kaupallinen selvitys. UnitedLog Oy ja Tuomas Santasalo Oy 17.3.2011.

4.1.4. Asuminen

Nykyiset asumisen alueet sekä uudet tulevaisuuden asuinalueet sijoittuvat eri puolille kaupunkia. Lähellä keskustaa sijaitsevat alueet ovat kaupunkimaisia tiiviitä alueita, kun taas reuna-vyöhykkeelle sijoittuvat alueet ovat pientalo-alueita. Asemakaavoitetun alueen ulkopuolella asuminen keskittyy kyläalueille.

Raumalla olemassa olevan rakenteen tiivistäminen tarkoittaa käytännössä rakentamattomien kortteleiden tai tonttien rakentamista. Olemassa olevan rakenteen tiivistäminen esim. kortteleiden lisä- ja täydennysrakentamisella ei ole tarkoituksenmukaista Rauman mittakaavassa,

varsinkin kun useat alueet ovat hyvin säilyneitä ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita.

Yleiskaavassa tavoitteena on uusien merellisten asuinalueiden kehittäminen. Uudet asuinalueet keskustan läheisyydessä sijoittuvatkin meren läheisyyteen tai alueelta on hyvä yhteys, mahdollisesti jopa vesiyhteys merelle. Tällaisia alueita ovat Telakkaranta sekä tulevaisuudessa Kanalinvarti.

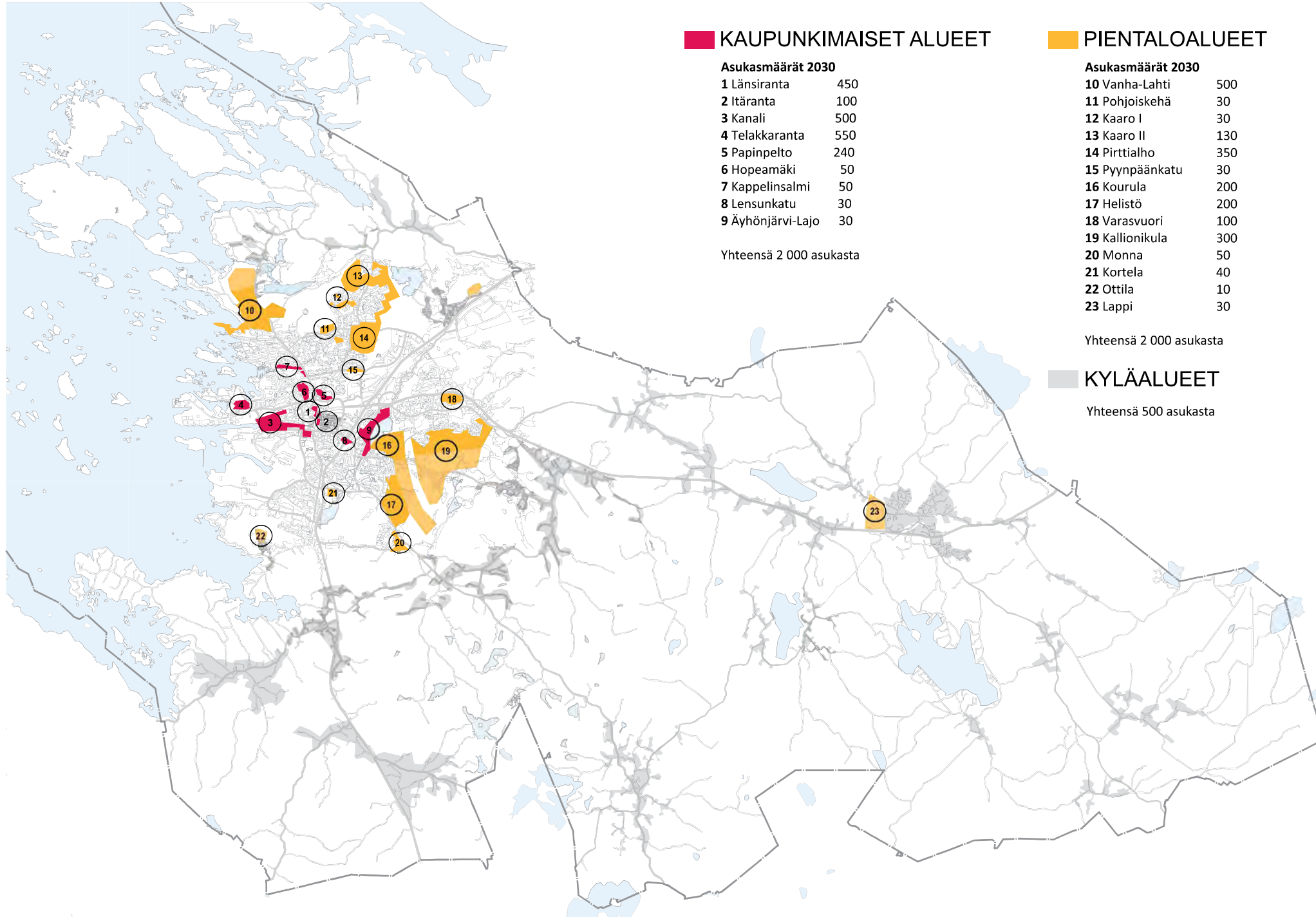
Merellisyyttä on haettu myös Vanha-Lahden alueella, kun suunnitellaan Salinkedonlahden jatkamista itään, jolloin pientaloalueella olisi vesiyhteys merelle. Samoin Kappelinsalmen kehittämisessä etsitään mahdollisuuksia sijoittaa uutta asumista salmen rannalle.

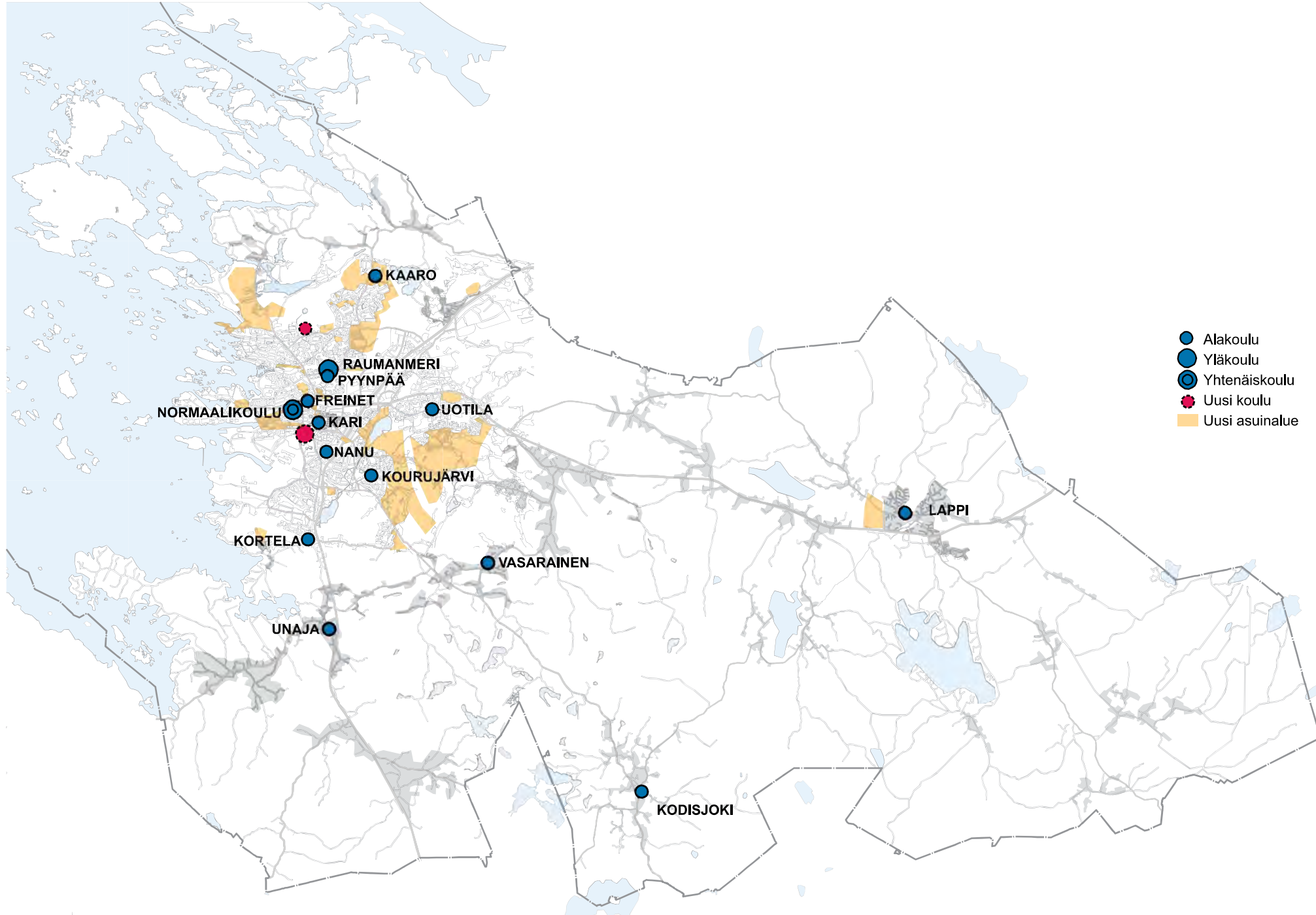
Uusia asuinalueita on osoitettu mm. Vanha-Lahden alueelle, Kaaron alueelle, Kallionikulaan ja Monnaan. Lisäksi Lapin keskustan länsipuolelle on osoitettu uusi asuinalue. Myös reservialueita on osoitettu eri puolille keskustaajamaa.

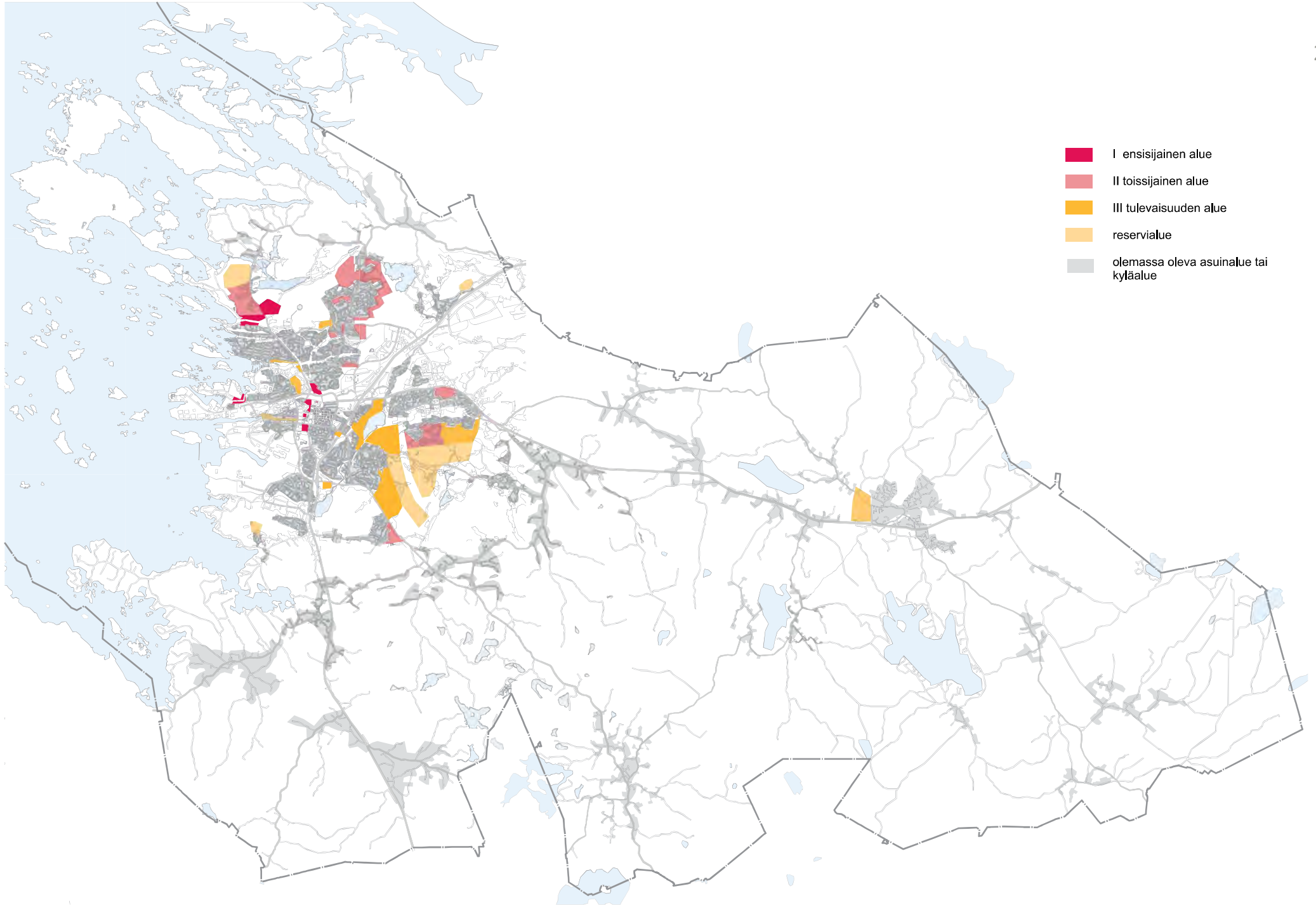
Liitekartalla on esitetty uusien asuinalueiden arvioitu toteuttamisjärjestys. Toteuttamisjärjestykseen vaikuttavat erilaisten selvitysten tulokset, tonttikysyntä, maanomistus sekä mm. kunnallistekniikan rakentamismahdollisuudet.

Kartat:

- 19) Uudet asuinalueet
- 20) Kouluverkko ja uudet asuinalueet
- 21) Asuinalueiden asemakaavoituksen eteneminen







4.1.5. Viheralueet ja virkistysreitit

Viher- ja virkistysalueet sijoittuvat eripuolille kaupunkia. Yleiskaavassa keskustaajaman läheisyydessä on virkistysaluetta (V), retkeily- ja ulkoilualueita (VR) sekä Virkistys- ja retkeilyaluetta, joissa on suojeltavia luonto- ja maisema-arvoja (VRS). Urheilu- ja virkistyspalvelujen alueet (VU) on merkitty erikseen. Yleiskaavan viher- ja virkistysreitistö kattaa melko hyvin koko keskustaajaman ja yhdistää eri alueita, mutta erityisesti rakennetuilla alueilla on epäjatkuvuuskohtia, joihin pitää tarkemmassa suunnittelussa kiinnittää huomiota, jotta reitistö olisi kattava. Myös uusien alueiden suunnittelussa tulee huomioida virkistysyhteydet ja reittien jatkuvuus.

Keskustaajaman alueella on osoitettu lisäksi tärkeät merelliset kontaktikohdat. Nämä ovat merkittäviä yhteyksiä merelle ja mahdollistavat erityisesti kuntalaisille, mutta myös matkailijoille tärkeiden merellisten näköalapaikkojen säilymisen keskustan läheisyydessä.

4.1.6. Matkailu

Matkailun ja virkistykseen tavoitteet sekä ratkaisut tukevat toinen toisiaan. Yleiskaavassa on nostettu esille matkailun kannalta merkittäviä reittejä ja virkistysyhteyksiä mm. kahden maailmanperintökohteen välinen yhteys sekä keskustaajaman eteläpuoleinen ns. seitsemän järven virkistysreitistö ja pohjoiseen saaristoon suuntautuva reitistö.

Matkailuun liittyy myös merellinen keskustareitti, joka tähtää keskustan ja Fåfängan välisen

yhteyden parantamiseen sekä pyöräilyverkon kehittämiseen.

Myös yleiskaavassa osoitetut tärkeät merelliset kontaktikohdat palvelevat matkailua.

4.1.7. Merellinen keskustareitti

Yleiskaavan tausta-aineistoksi laadittiin konseptitasoinen suunnitelma merellisen keskustareitin kehittämiseksi kävelijöille ja pyöräilijöille. Reitti yhdistää keskustan ja Fåfängan alueet ja se on osoitettu yleiskaavassa. Reittisuunnitelmaan liittyen on ideoitu myös siihen kytkeytyvää uutta maankäyttöä. Rengasmainen reitti kattaa ison osan Rauman keskustaa. Reitin pituus on 7,7 kilometriä ja sen varrelle sijoittuu monenlaisia kontrastisiaakin ympäristöjä, kuten Vanha Rauma, Fåfänga, satamat ja ratapiha sekä Poroholma. Työn kanssa samaan aikaan ja synergiassa on ollut käynnissä Rauman seudun kuntien liikenneturvallisuussuunnitelma sekä Rauman pyöräilyverkon kehittämissuunnitelma.

Kartta: 22) Pyöräilyverkko ja merellinen kaupunkireitti

4.1.8. Merellisen asumisen alueet

Rakennemallien perusteella löytyneitä mahdollisia uusia asuinalueita tutkittiin tarkemmin. Tavoitteena oli löytää uusia merellisiä asuinratkaisuja. Tutkittaviksi alueiksi valikoituivat Komppi eli Telakkaranta, Vanha-Lahti ja Kappelinsalmi. Kaikissa näissä merellisyys ja vesiaihe

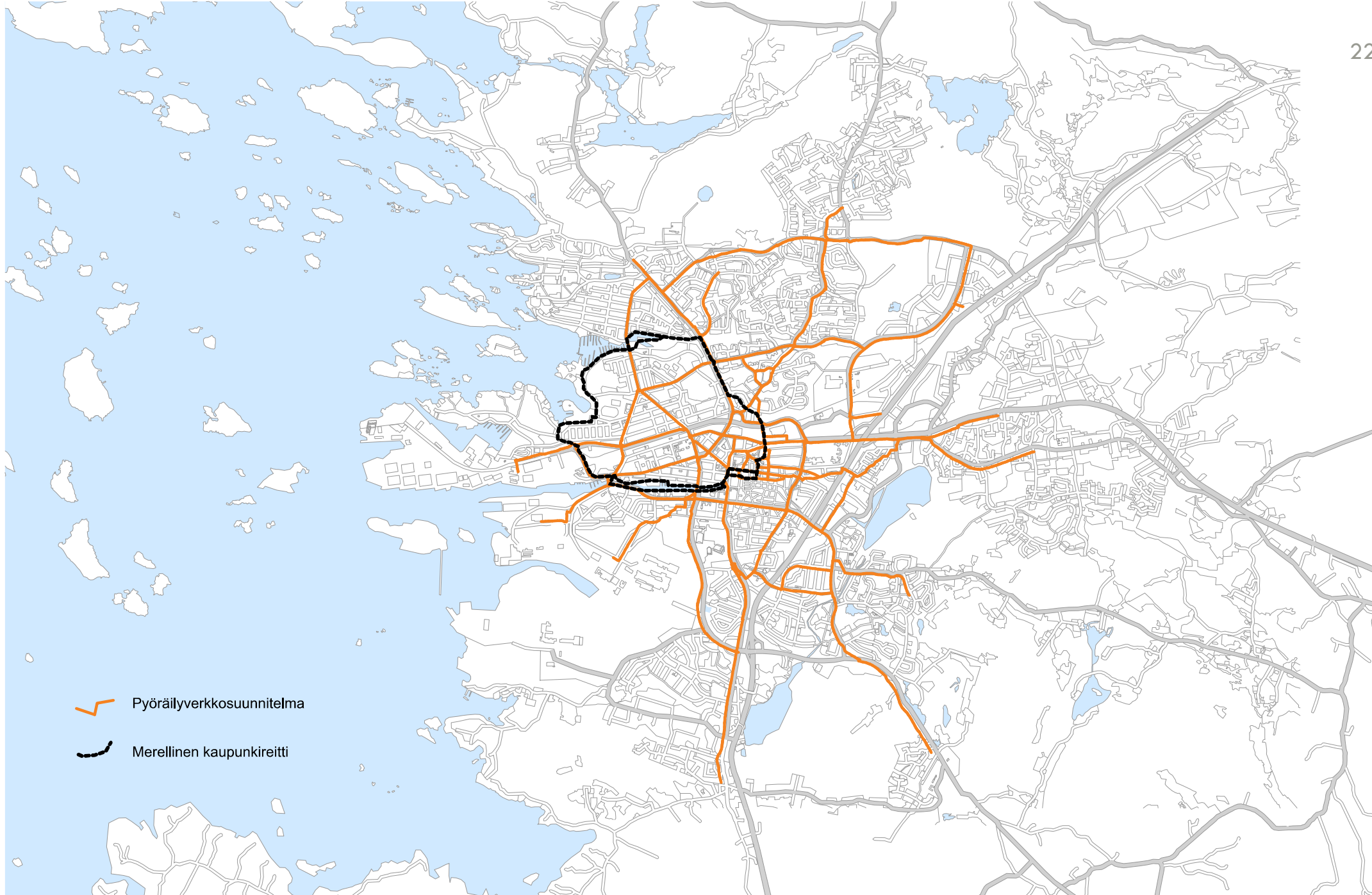
ovat olleet tärkeä osa suunnitteluratkaisua. Telakkaranta on urbaani merellinen alue, jossa on veneilypalveluiden lisäksi tiivistä kaupunkimaista asumista. Vanha-Lahti taas tarjoaa pientaloasutusta kanavan rannalla. Kappelinsalmen ratkaisu olisi väljempää, mutta kuitenkin kaupunkimaista asumista.

Kohdesuunnitelmien toteuttamismahdollisuuksia selvitettiin mm. rakennettavuusselvityksillä, joissa alustavasti myös arvioitiin alueen rakentamismahdollisuuksia sekä kustannustasoa.

Alustavien yleiskaavatasoisten selvitysten perusteella kaikki alueet on mahdollista toteuttaa. Toteuttamiskustannuksiin vaikuttavat monet asiat, jotka tulevat ratkaistavaksi tarkemmassa suunnittelussa.

Kartat

- 23) Telakkaranta havainnekuva
- 24) Telakkaranta näkymä
- 25) Vanha-Lahti havainnekuva
- 26) Vanha-Lahti näkymä



Ehdotus

Telakkaranta

Asemapiirros 1:1500



13.04.2018

RAUMAN YLEISKAAVA 2025

TELAKKARANTA JA VANHA-LAHTI







OOPEAA OFFICE FOR PERIPHERAL ARCHITECTURE | TUUSKULAN T. PL 00120 SEINÄJOKI +358 (0)6 4143225 - ETELÄNNEEN HEIKKILÄNKATU 8, FI-00100 HELSINKI +358 (0)50 364 8305

4.1.9. Arvoalueet: luonto ja kulttuurihistoria

Yleiskaavaan on koottu erilaiset luontoon ja kulttuurihistoriaan liittyvät arvoalueet. Arvoalueet osoitettu varsinaisella yleiskaavakartalla, mutta kulttuurihistoriallisesti merkittävien alueiden tarkennukset ja luokittelu sekä muinaisjäännösten sijainti on esitetty selkeyden vuoksi erillisellä teemakartalla 1.

TEEMAKARTTA 1: Kulttuurihistoriallisesti merkittävät alueet ja kohteet sekä inventointitarve

27) Kartta: Luonnonsuojelualueet

4.2 Mitoitus

Yleiskaavan tavoitteet perustuvat maltilliseen väestökasvuun. Yleiskaavan monet selvitykset katsovat kuitenkin vielä tavoitevuottakin (2030) pidemmälle tulevaisuuteen ja aluevarauksissa sekä mitoituksessa onkin varauduttu lievään ylimitoitukseen. Ylimitoitus mahdollistaa varautumisen maankäytön rajoituksiin eri alueilla sekä esimerkiksi positiivisen rakennemuutoksen aiheuttamiin tarpeisiin ja sitä hallitaan yleiskaavassa osoittamalla osa alueista tulevaisuuden reservialueiksi.

Asumisen mitoitus perustuu asemakaava-alueen ja sen ulkopuoleisen alueen väestömäärän suhteeseen 80% - 20%.

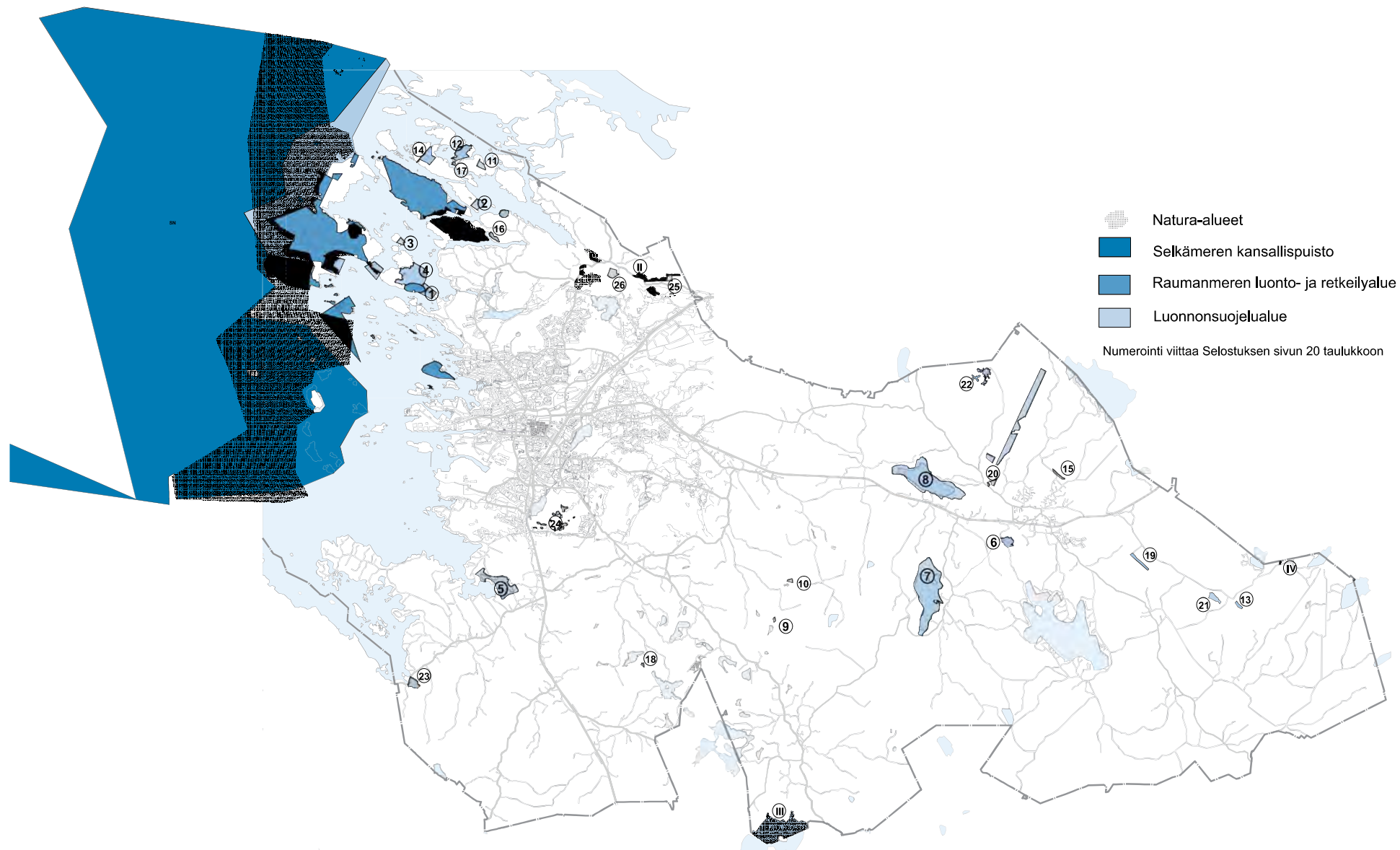
Yleiskaavan mitoituksessa on huomioitu väestöennusteen epävarmuudet ja varauduttu myös arvioitua suurempaan väestömäärään. Yleiskaa-

vassa on myös varattu asumiseen reservialueita, jotka toteutetaan, mikäli varsinaiset ensisijaiset alueet eivät toteudu.

Uusia asuinalueita on yleiskaavassa osoitettu yhteensä 1036ha, joista 364ha on osoitettu reservialueiksi. Asuinalueiden koko vaihtelee ja eri asuinalueilla myös tehokkuus vaihtelee riippuen sijainnista ja rakenteesta.

Kaupan mitoitus perustuu kaupallisiin selvityksiin ja lisätilan tarve on mitoitettu vuoteen 2035 asti. Liiketilän enimmäistarve vuoteen 2030 mennessä on yhteensä 57 000m², josta keskusta-alueella on noin puolet.

Yleiskaavassa satamalaajennukselle lisäarvoalueeseen on osoitettu yhteensä 240ha. Lähtökohdiana on varsinaiselle kenttäalueelle varattava noin 50ha sekä lisäarvoalue noin 95ha. Alue on osoitettu vaihtoehtoisesti satama- tai teollisuusalueeksi. Satamalaajennus on ensisijainen käyttötarkoitus, mutta aluetta voidaan käyttää myös teollisuusalueena.



4.3 Suhde ylempään asteen kaa-voihin

4.3.1. Valtakunnalliset alueidenkäyttöta-voitteet

Valtioneuvosto teki 14.12.2017 päätöksen uudistetuista valtakunnallisista alueidenkäyttöta-voitteista. Tavoitteilla varmistetaan, että valtakunnallisesti merkittävät asiat huomioidaan kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa. Tavoitteet tulevat voimaan 1.4.2018.

Uudistetut tavoitteet jakautuvat viiteen kokonaisuuteen:

- Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- Tehokas liikennejärjestelmä
- Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
- Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
- Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

Edistetään koko maan monikeskuksista, verkotuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle. Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.

Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä. Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä. Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Tehokas liikennejärjestelmä

Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavaraj- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle. Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.

Enkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja. Haitallisia terveysvaikutuksia tai

onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai riskit hallitaan muulla tavoin. Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset, kemikaaliratapihat ja vaarallisten aineiden kuljetusten järjestelyratapihat sijoitetaan riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista. Otetaan huomioon yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden tarpeet, erityisesti maanpuolustuksen ja rajavalvonnan tarpeet ja turvataan niille riittävät alueelliset kehittämisedellytykset ja toimintamahdollisuudet.

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta. Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologien yhteyksien säilymistä. Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävästä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta. Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä. Huolehditaan maa- ja metsätalouden kannalta merkittävien yhtenäisten viljely- ja metsäalueiden sekä saamelaiskulttuurin ja -elinkeinojen kannalta merkittävien alueiden säilymisestä.

Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Varaudutaan uusiutuvan energian tuotannon ja sen edellyttämien logististen ratkaisujen tarpeisiin.

Tuulivoimalat sijoitetaan ensisijaisesti keskitetysti usean voimalan yksiköihin. Turvataan valtakunnallisen energiahuollon kannalta merkittävien voimajohtojen ja kaukokuljettamiseen tarvittavien kaasuputkien linjaukset ja niiden toteuttamismahdollisuudet. Voimajohtolinjauksissa hyödynnetään ensisijaisesti olemassa olevia johtokäytäviä.

Yleiskaava 2030 ja valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Yleiskaavassa luodaan edellytykset riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle. Uusia asuinalueita sekä lähitulevaisuuden tarpeisiin, että reservialueiksi on varattu eri puolilta kaupunkia, nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen. Uudet alueet mahdollistavat monipuolisen ja vaihtelevan asuntotuotannon.

Yleiskaavassa merkittävässä roolissa on teollisuusalueiden sekä liikenneyhteyksien kehittäminen ja siten elinkeino- ja yritystoiminnan kehittäminen. Yleiskaavassa on osoitettu uusia teollisuusalueita, sataman laajenemisa-alue sekä merkittäviä uusia liikenneyhteyksiä sekä kaupungin sisällä, että kansallisesti ja kansainvälisesti.

Rauman palvelurakenne on keskittynyt ja siten pystytään turvaamaan mahdollisimman monille kuntalaisille sekä palveluiden saatavuus, että saavutettavuus. Yleiskaavassa 2030 vahvistetaan nykyistä palvelurakennetta kehittämällä keskustaa ja huolehtimalla palveluiden oikeantasoisesta mitoituksesta.

Uudet asuin-, työpaikka ja palvelutoimintojen alueet sijoittuvat nykyisen rakenteen välittömään läheisyyteen ja sekä kevyenliikenteen reitistöjen että joukkoliikenteen kehityskäytävien yhteyteen.

Yleiskaavassa vahvistetaan Rauman nykyistä toimivaa aluerakennetta eheyttämällä taajamarakennetta ja ohjaamalla rakentamista osayleiskaavoitettavilla kyläalueilla. Yleiskaavassa on osoitettu osayleiskaavata-alueet, joille ohjelmoidaan osayleiskaavoitus tarpeen mukaisesti. Osayleiskaavoitus on käynnistetty ja ensimmäiset osayleiskaavat kyläalueelle ovat jo valmistuneet.

Yleiskaavassa 2030 vahvistetaan Rauman nykyistä toimivaa aluerakennetta tiivistämällä taajamarakennetta ja ohjaamalla rakentamista osayleiskaavoitettavilla kyläalueilla. Yleiskaava 2025 perustuu nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja hyödyntää pääosin nykyisiä rakenteita.

Raumalla on merkittäviä kulttuurihistoriallisia sekä luontoarvoihin liittyviä alueita, jotka on osoitettu yleiskaavassa. Näillä alueilla maankäyttöä ohjataan tarkemmin osayleiskaavoilla tai asemakaavoilla. Yleiskaavassa on osoitettu viher- ja virkistysverkoston päälinjat, mutta merkittävä osa verkostosta tarkentuu tarkemmilla kaavata-voilla.

Yleiskaavassa on otettu huomioon sään ääri-ilmiöt ja varauduttu mm. meritulvien aiheuttamiin riskeihin. Tulva-alueet on osoitettu liitekartalla. Vaarallisia kemikaaleja käsittelevien ja varastoivi-

en laitosten konsultaatiovyöhykkeet on osoitettu yleiskaavassa ja vyöhykkeiden vaikutuksia uusien asuinalueiden sijoittumiseen on selvitetty.

Raumalla on myös valtakunnallisesti merkittävän energiahuollon verkostoon ja liikenneverkkoon liittyviä tavoitteita jotka on otettu huomioon yleiskaavassa. Yleiskaavassa 2030 liikenne-ratkaisu perustuu pääosin nykyiseen liikenneverkkoon. Lisäksi mahdollistetaan sataman laajentaminen sekä turvataan laajennusalueelle hyvät liikenneyhteydet. Valtakunnallisesti merkittävät Olkiluoto 4 –voimajohtoreitit on myös esitetty yleiskaavassa.

4.3.2. Maakuntakaava

Ympäristöministeriö on vahvistanut 30.11.2011 Satakunnan maakuntakaavan (N:o YM1/5222/2010). Samalla ympäristöministeriö on vahvistanut maankäyttö- ja rakennuslain 210 §:n 1 momentin nojalla maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena maakuntakaavana voimassa olevien Satakunnan seutukaava 5:n ja Satakunnan seutukaava 2:n sekä Kiikoisten kunnan alueella voimassa olevan Pirkanmaan 3. seutukaavan kumoamisen.

Satakunnan maakuntakaava on saanut lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden (KHO) päätöksellä 13.3.2013.

Satakunnan vaihemaakuntakaava 1 Satakunnan maakuntavaltuusto hyväksyi 1. joulukuuta 2013 Satakunnan vaihemaakuntakaavan 1, jonka ympäristöministeriö vahvisti 3.12.2014.

Vahvistamispäätöksen yhteydessä ympäristöministeriö hylkäsi kaavasta tehdyt viisi valitusta. Vahvistamispäätöksestä tehtiin kaksi valitusta edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Korkein hallinto-oikeus on 6.5.2016 antanut päätöksen, jossa todetaan, ettei ympäristöministeriön päätöksen lopputuloksen muuttamiseen ole perusteita.

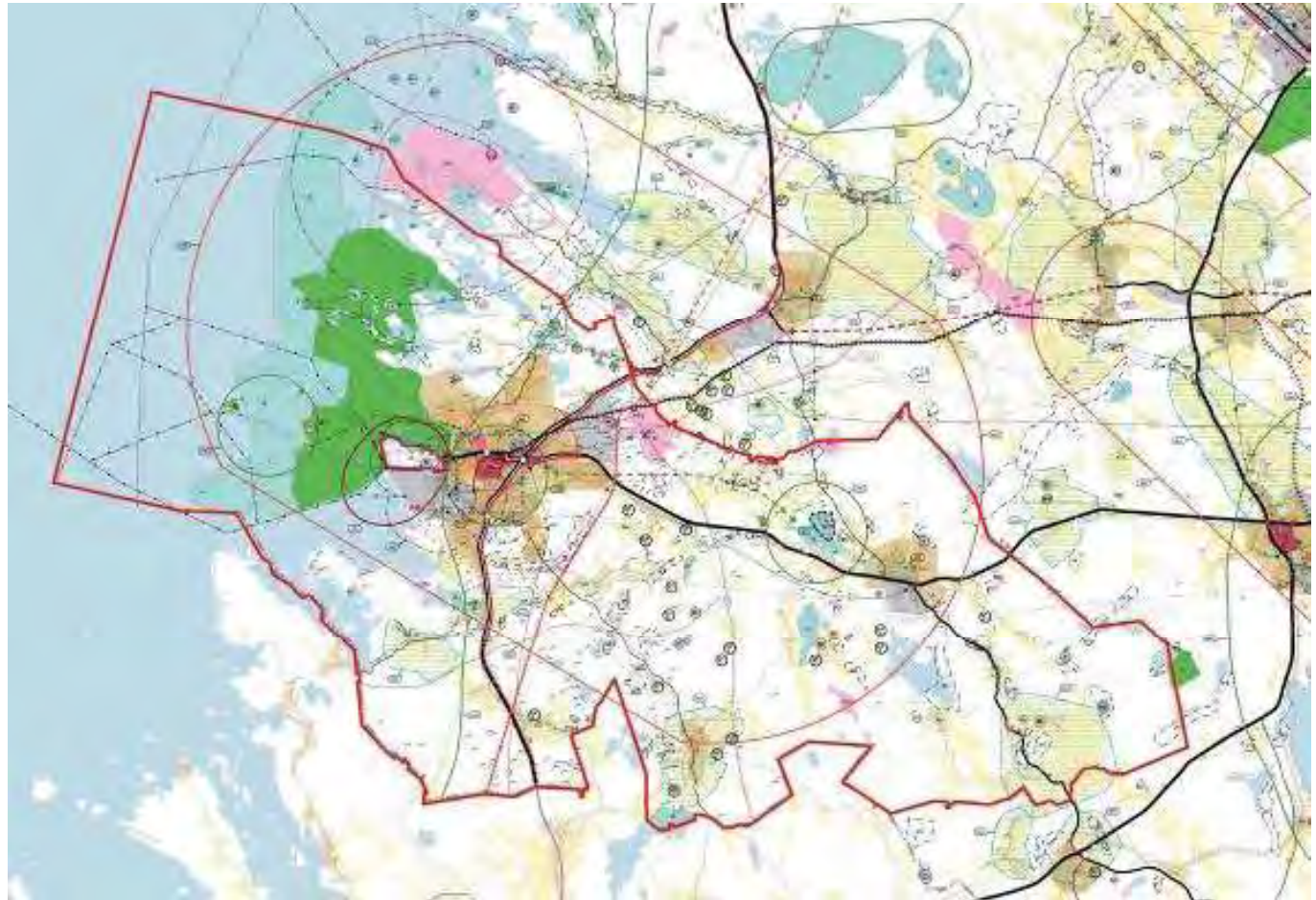
Satakunnan vaihemaakuntakaava 2
Satakuntaliiton maakuntahallitus on päättänyt Satakunnan vaihemaakuntakaavan 2 laatimisen käynnistämistä syksyllä 2014. Kärkiteemoina Satakunnan vaihemaakuntakaavassa 2 on energiantuotanto: turve, bioenergia ja mahdollisesti tuulivoimatuotanto ja aurinkoenergia. Muita vaihemaakuntakaavan 2 teemoja ovat soiden moninaiskäyttö (kasvuturve, soiden suojelu ja virkistyskäyttö), kauppa, maisema-alueet ja rakennetut kulttuuriympäristöt. Satakuntaliiton maakuntahallitus on päättänyt (MH 22.1.2018) hyväksyä Satakunnan vaihemaakuntakaavan 2 ehdotuksen ja lähettää kaavan lausuntokierrokselle.

Satakunnan maakuntakaavalla tuetaan maakunnan tasapainoista väestökehitystä, aluerakenteen tarkoituksenmukaista kehittämistä sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja kansainvälisen aseman vahvistamista. Tähän pyritään hyödyntämällä olemassa olevia rakenteita ja maakunnan ominaispiirteitä sekä edistämällä elinympäristön laadun parantamista ja luonnonvarojen kestäväää käyttöä.

Olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta tuke-

vaa palveluverkoston ylläpitoa ja kehittämistä tuetaan asuntoalueiden sijoittamisella sekä huomioimalla päivittäistavarakaupan rakennemuutoksen vaatimat sijainnit ja aluevarausten erityiskysymykset. Joukko-, kevyt- ja palveluliikenteen kehittämistä edistetään eheyttämällä taajamien yhdyskuntarakennetta.

Maakunnan aluerakenteen runkona kehitetään kaupunki- ja taajamaverkostoa, Kokemäenjokilaakson nauhataajamaa ja siihen kuuluvia maakuntakeskusta ja seutukuntakeskuksia sekä muun maakunnan kuntakeskusten muodostamaa verkkoa.



Kuva: Ote Satakunnan maakuntakaavasta. Yleiskaava-alue on rajattu punaisella.

Yksi Rauma-Eura- Säskylä-Huittinen - vyöhykkeen kehittämisen painopistealueista on Valtatie 12 Rauman sisääntuloväylän kehittäminen.

Vähittäiskaupan suuryksikön mitoituksessa ja tarkemmassa sijoittumissuunnittelussa sekä ajoituksessa on otettava huomioon seudun palvelurakenteen tasapainoinen kehittäminen siten, ettei vähittäiskaupan suuryksikkö aiheuta palvelutarjonnassa alueellisia tai väestöryhmittäisiä palvelujen saavutettavuuteen vaikuttavia merkittäviä heikennyksiä.

Satakunnan maakuntakaavaa Yleiskaava 2030 alueella on käsitelty perusteellisesti Satakuntaliiton lausunnossa 22.12.2016

Yleiskaava 2030 ja maakuntakaava

Yleiskaavan alue- ja yhdyskuntarakenteen tavoitteet toteuttavat pääosin Satakunnan maakuntakaavan keskeisiä kehittämistavoitteita kaupunkikehittämisen kohdevyöhykkeellä sekä satamatoimintojen ja matkailun kehittämisvyöhykkeillä. Keskeiset aluevaraukset ovat maakuntakaavan tavoitteita täsmentäviä.

Yleiskaavassa 2030 on osoitettu maakuntakaavaa laajemmin mm. asumisen ja teollisuuden alueita.

Elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamiseksi on yleiskaavassa esitetty maakuntakaavaa laajempia aluevarauksia. Valtatien 8 itäpuolella, keskustajaman pohjoispuolella sijaitsevat uudet teollisuusalueet ovat luonteva laajennusalue teollisuudelle. Alueita sijoittuu myös Olkiluotoon johtavan uuden tieyhteyden varteen, mikä perustelee osaltaan alueiden käyttötarkoitusta ja sijoittumista. Tieyhteyttä ei ole maakuntakaavassa, mutta Yleiskaavassa 2030 se on osoitettu. Samoin Koillisella teollisuusalueella on maakuntakaavan valmistumisen jälkeen noussut esille tarpeita laajoja alueita vaativalle maankäytölle, mikä vuoksi teollisuudelle on syytä varata maakuntakaavaa laajempia alueita.

Maakuntakaavan aluevarausten ulkopuoleiset teollisuuden alueet on varattu reservialueiksi.

Lapin keskustassa on tarkennettu maakuntakaavan aluevarauksia. Valtatien 12 eteläpuoli, Hinnerjoentien länsipuolella on osoitettu teollisuus-

den tarpeisiin, kun taas valtatie pohjoispuoli ja Hinnerjoentien itäpuoli on varattu asumiseen. Aluevarauksiin vaikuttavat mm. liikenneratkaisut ja valtatie liittymämahdollisuudet.

Maakuntakaavaa laajemmat asuinalueet keskustajaman etelä- ja koillispuolella perustuvat positiiviseen rakennemuutokseen, mikä on lisännyt asuntorakentamisen tarvetta Lounais-Suomessa. Yleiskaavan mitoitus perustuu kuitenkin maltilliseen väestönkasvuun. Osa maakuntakaavan taajamatoimintojen alueiden (A) ulkopuolella olevista uuden asumisen alueista on osoitettu reservialueiksi, eli ne eivät ole ensisijaisia uuden asumisen alueita. Ne otetaan käyttöön siinä vaiheessa, kun muut asuinalueet on kaavoitettu ja rakennettu tai sellaisessa tapauksessa, että joitakin ensisijaisesti uuteen asuinrakentamiseen tarkoitettuja alueita ei voida käyttää, esimerkiksi maaperäolosuhteiden tai muun tarkemmassa suunnittelussa esille tulevan seikan takia.

Yleiskaavassa ei ole osoitettu maakuntakaavassa määriteltyä eteläistä kehäväylää tie- ja rautatieliikenteelle. Maakuntakaavassa esitetty Urporatavaraus on kuitenkin merkitty myös yleiskaavaan.

Maakuntakaavaa valmisteltaessa ei Rauman sataman laajennussuunnasta ollut vielä ratkaisua. Maakuntakaavassa osoitetut yhteystarpeet mm. eteläinen kehäväylä ja ratayhteys ovat tarkentuneet satamalaajennusratkaisun (KV 18.6.2012 85§) myötä myös yleiskaavatyössä. Maakuntakaavassa esitetty rautatieliikenteen yhteystarvemerkintä perustuu myös satamalaaj-

jennussuunnitelmiin. Rauman kaupunginvaltuuston periaatepäätös sataman laajenemisalueesta tehtiin kesällä 2012 (18.6.2012 85§). Päätöksen mukaan Satama 2030- laajenemisalueeksi valitaan VE3 Järviluoto tukeutuen nykyiseen ratalinjaukseen. Päätöksen perusteella tarvetta eteläiselle ratayhteydelle ei siis enää ole ja ratayhteyttä ei esitetä myöskään Yleiskaavan Visio 2025:ssä. Yleiskaavassa rautatien osalta turvautaan nykyiseen ratapihaan sekä koillisen teollisuusalueen ratapihavaraukseen.

5. OSALLISTUMINEN

5.1. Strateginen vaihe

Yleiskaavatyön osallistumisen ohjelmoinnin pohjaksi tehtiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Kaupunginhallitus hyväksyi 15.11.2010 (554 §) Rauman yleiskaavan 2025 osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä asetti se julkisesti nähtäville. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 13.12.2010 – 19.1.2011. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin kaksi lausuntoa: Fingrid Oy:ltä ja Museovirastolta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatujen lausuntojen sisältö:

Fingrid Oy ilmoitti alueella sijaitsevien johtojen sijainnin sekä tulevaisuuden tarpeet. Museovirasto piti tärkeänä, että selvityksiin lisätään Kodisjoen arkeologinen inventointi.

Kaupunginhallitus hyväksyi 20.12.2010 (662 §) Rauman yleiskaavan 2025 strategisen vaiheen rakennemalli-vaihtoehdot selostuksineen sekä asetti ne julkisesti nähtäville. Rakennemallit VE1- VE3 olivat nähtävillä 17.1. – 18.2.2011 Rakennemallivaihtoehdoista pyydettiin ja saatiin Varsinais-Suomen ELY-keskuksen sekä Satakuntaliiton lausunnot.

Rakennemalleista saatujen lausuntojen sisältö: Satakuntaliitto piti vaihtoehtoja 1 ja 2 maakunta-kaavan tavoitteiden mukaisina. Vaihtoehdon 3 ratkaisu ei tue maakunta-kaavan pääta-voitetta yhdyskuntarakenteen eheyttämisestä, mutta Rauman pohjoisosan saaristoon esitetty

virikistystä ja matkailua palveleva reitistä toteut- taitai maakuntakaavassa koko Selkämeren ranni- kolle esitettyä kokonaisvaltaista kehittämistavoit- tetta.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen lausunnossa todetaan Rauman satamalaajennusvaihtoeh- don valinnan vaikuttavan merkittävästi uusiin väylätarpeisiin. Olkiluodon yhteyden ja Kaak- koisväylän suunnittelussa pitää huomioida myös vaikutukset sekä virkistys- ja ekologiset yhtey- det. Kylä- ja haja-asutusalueiden ohjauksesta ELY-keskus toteaa, että ohjauksen tarkkuus ja aktiivisuus tulisi olla suurempaa taajaman lie- vealueilla ja alueilla, joilla rakentamisen paineet ovat suurimmat.

Rakennemalleista saatujen mielipiteiden sisältö:

Rakennemalleista saatiin mielipiteitä yhteensä 91 kappaletta. Mielipiteensä ilmaisi yhteensä 273 henkilöä. Suurin osa mielipiteistä koski vaih- toehto VE2. Mielipiteensä jättäneistä yhteensä 235 henkilöä (86%) ilmoitti kannattavansa vaih- toehto 2, ”Keskustasta merelle”.

Kaupunginhallitus päätti 23.1.2012 (62 §) aset- taa Rauman yleiskaava Visio 2025 nähtäville ja saattaa sen kaupunginvaltuustolle tiedoksi. Rauman yleiskaavan alustava visio 2025 oli näh- tävillä 10.2. – 13.4.2012 välisen ajan yhteispal- velupiste Pyyrmanissa sekä kaupungin verkko- sivuilla. Visiota esiteltiin kaupunginvaltuustolle 30.1.2012. Yleisötilaisuus järjestettiin 12.3.2012.

Alustavasta Visiosta 2025 saatujen mielipiteiden sisältö:

Alustavasta visiosta 2025 saatiin nähtävilläolo-

aikana yhteensä 40 mielipidettä. Osassa mie- lipiteistä allekirjoittajana oli yhteisö, yhdistys tai useita allekirjoittaneita. Mielipiteet koski- vat uusia asuinalueita, haja-asutusalueiden ja maaseudun merkintöjä, satamaratkaisuja sekä Maanpään aluetta ja eteläistä ratayhteyttä.

Alustavasta Visiosta 2025 saatujen lausuntojen sisältö:

Alustavasta visiosta 2025 pyydettiin ja saatiin Varsinais-Suomen ELY-keskuksen, Satakunta- liiton, Museoviranomaisten, eri lautakuntien, pelastusviranomaisen, terveysviranomaisen, Satamaliike-laitoksen johtokunnan, Rauman kauppakamarin, Fingridin, Liikenneviraston ja Trafín sekä naapurikuntien lausunnot.

Alustava visio 2025 työstettiin yleiskaavan strate- giseksi visioksi 2025 (12.11.2012). Visiossa 2025 on otettu huomioon yleiskaavan ohjausryhmän (kaupunginhallitus) kokouksessa 10.9.2012 saa- dut evästyksiset sekä lausunnoissa ja mielipiteissä esitetyt muutokset vastineissa esitetyllä tavalla. Kaupunginhallitus päätti 19.11.2012 (669§) - hyväksyä vastineet lausuntoihin ja mielipiteisiin sekä - ehdottaa kaupunginvaltuustolle hyväksyttäväksi Yleiskaava Visio 2025 ohjeelliseksi perustaksi jatkettaessa yleiskaavaprosessia juridiseen vai- heeseen.

Kaupunginvaltuusto päätti 26.11.2012 (133§) hy- väksyä Yleiskaava Visio 2025 ohjeelliseksi perus- taksi jatkettaessa yleiskaavaprosessia juridiseen vaiheeseen.

5.2. Juridinen vaihe

5.2.1. Luonnos

LUONNOS -MIELIPITEET

Yleiskaava 2025:n luonnos oli nähtävillä 26.5.–30.6.2016. Nähtävilläolon aikana yleiskaavasta saatiin yhteensä 14 mielipidettä, joista kahdessa oli useita allekirjoittajia.

Yleiskaavaluonnoksesta saatiin 16.8.2016 vielä kaksi mielipidettä, joista toisessa oli useita allekirjoittajia. Joulukuussa 8.12.2016 saatiin vielä yksi mielipide, jossa oli useita allekirjoittaneita.

Mielipiteissä vastustettiin Järviluodon satama-laajennukseen liittyvää vaihtoehtoista pohjoisempaa satamatielinjausta. Pohjoisempaa satamatielinjausta vastustavissa yhteismielipiteissä oli yhteensä 478 allekirjoittajaa ja lisäksi linjausta vastustettiin viidessä mielipiteessä, joissa oli yhteensä yhdeksän nimeä.

Yhdessä yhteismielipiteessä, 28 allekirjoittajaa, vastustettiin Järviluodon satamalaajennukseen liittyvää eteläisempää ns. Maanpään yhteyttä.

Myös pohjoisen saariston alueelle esitetty vaihtoehtoinen ulkoilureitti sai kritiikkiä. Lisäksi kritisoitiin keskustatoimintojen alueen rajauksen suhdetta Vanha-Raumaan.

Vanha-Lahden uutta asuinalueutta ja siihen liittyvää kanavaa sekä Vaikkusten asuntorakentamista vastustettiin mielipiteessä, jossa oli 86 nimeä. Vanha-Lahden alue sai myös myönteistä palautetta.

Lisäksi vaadittiin, että metsäteollisuusalueen edustan maankäyttö suunnitellaan siten, ettei se heikennä jätevesien sekoittumis- ja laimenemisolosuhteita ja siten Rauman edustan merialueen tilaa.

Keväällä 2017 saatiin vielä kaksi (yhteensä 4 nimeä) Telakkarannan uutta asuinalueutta vastustavaa mielipidettä.

Mielipiteiden perusteella Yleiskaava 2025 tehtiin seuraavat muutokset:

- Yleiskaavassa 2025 tulee esittää uusi Sampaanalanlahden kautta kulkeva Järviluodon satama-laajennusalueelle johtava yhteys sekä sen toteuttamisvaiheet
- Luonnosvaiheen VE1 Maanpään satama laajennusyhteysvaraus tulee osoittaa yhteystarpeena sataman lisäarvoalueelle, eikä enää varsinaisena satamayhteytenä.
- Säikkä-Hevoskarta luonnonsuojelualue on syytä osoittaa SL-merkinnällä.
- Yleiskaavan vaikutusten arvioinnissa on syytä mainita kaavaratkaisun vaikutukset jätevesien laimenemisolosuhteisiin.
- Selostukseen on keskustatoimintojen alueen (C) kuvauksen yhteyteen syytä lisätä kuvaus myös Vanha-Rauman SRC-alueesta, jossa keskustatoiminnot ovat sallittuja.

LUONNOS –LAUSUNNOT

Yleiskaava 2025 luonnoksesta pyydettiin 31.10.2016 mennessä seuraavien tahojen lausunnot:

Eura
Pyhäranta
Eurajoki

Rajavartiolaitos
Tukes Turvallisuus- ja kemikaalivirasto
Metsähallitus
Metsäkeskus
Varsinais-Suomen ELY-keskus
Satakuntaliitto
Museovirasto
Satakunnan museo
Satakunnan pelastuslaitos
Liikennevirasto
Trafi Liikenteen turvallisuusvirasto
Rauman Energia Oy
Fingrid Oyj
DNA Oy
Rauman satama Oy
Puolustusvoimat
Vakka-Suomen voima

Ympäristölautakunta
Tekninen lautakunta
Kulttuuri ja vapaa-aika ltk
Sosiaali- ja terveys ltk
Kasvatus- ja opetus ltk
Terveysvalvonta

Rauman Kauppakamari
Rauman Yrittäjät ry

Vammaisneuvosto
Nuorisovaltuusto
Ikäihmisten neuvosto

Lausuntojen perusteella kaavakarttaan, selostukseen sekä liite- ja teemakartoille on tehty useita tarkennuksia ja korjauksia.

Merkittävimmät muutokset:

- Järviluodon satamalaajennuksen liikenneyhteydelle on luonnosvaiheen jälkeen etsitty uusi yhteys Sampaanalanlahden kautta.
- Konsultointivöhykkeiden sijainti ja laajuus on tarkistettu ja kaavakartan merkintöjä on tarkennettu suuronnettomuusvaarallisten kemikaalilaitosten osalta.
- Luonnonsuojelualueiden ja Selkämeren kansallispuiston merkintöjä on tarkistettu.
- Uusien asuinalueiden sekä reservialueiden jakautuminen on osoitettu myös kaavakartalla.
- Kaavakarttaa on tarkennettu maakunta-kaavan mukaisesti kallionoton, turvetuotannon ja maa-aineksen oton alueiden, erityisiä ympäristöarvoja omaavien maa- ja metsätalousalueiden osalta.

5.2.2 Ehdotus

Yleiskaava 2030 ehdotus oli nähtävillä 15.6. – 31.8.2018. Nähtävilläolon aikana Yleiskaavasta 2030 saatiin yhteensä kahdeksan muistutusta ja yhdessä niistä oli yhteensä 90 allekirjoitusta. Muistutukset koskivat pääasiassa Petäjäksi aluetta ja suunniteltua uutta Telakkarannan asuinalueita.

Vastineessa todetaan, että Yleiskaavassa 2030 osoitettu Telakkarannan uusi asuinalue sijoittuu alueen itäosaan, lumenkaatopaikan ja pienvenetelakka-alueen läheisyyteen. Virkistyskäytössä oleva Petäjäksi alue on osoitettu yleiskaavassa virkistysalueeksi. Suunniteltu uusi rakentaminen sijoittuu luontoselvityksissä esitettyjen luontoarvoalueiden ulkopuolelle. Luontoarvot, kulttuurihistoriallisesti merkittävät rakennukset ja maisema tullaan ottamaan huomioon myös alueen tarkemmassa suunnittelussa. Muistutusten perusteella tarkennettiin Yleiskaava 2030 selostusta ja kaavamääräystä sekä poistettiin vanhentunut SL-merkintä.

Yleiskaava 2030 ehdotuksesta pyydettiin lausunnot samoilta tahoilta kuin luonnosvaiheessa. Lausuntojen perusteella tehtiin kaavakarttaan, selostukseen sekä teemakartoille tarkennuksia, korjauksia ja päivityksiä.

6 VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

6.1. Yleiskaava 2030 vaikutukset

Yhdyskuntarakenteeseen

Yleiskaavassa asuinalueiden mitoitus perustuu suhteeseen 80-20, eli 80% asukkaista asuu asemakaavoitetulla alueella. Suhde vastaa nykyistä tilannetta. Yleiskaava ohjaa asumista asemakaava-alueelle, mutta myös kylävyöhykkeelle, nykyisten kyläkeskusten alueelle. Rakentamista kyläalueilla ohjataan osayleiskaavoituksella, joka on jo käynnistynyt.

Yleiskaavan uuden asumisen alueet sijoittuvat keskustaaajamassa erityisesti keskustan alueelle, nykyistä rakennetta täydentämään ja tehostamaan (ydinkeskusta, Kanalinranta ja Komppi) ja pientaloalueet taas nykyisten pientaloalueiden tuntumaan, yhdyskuntarakenteen laajenemisalueille. Kyläkeskuksessa Lapissa on myös uusi rakentamisalue, nykyisen keskustan länsipuolella. Yleiskaavassa on arvioitu myös alueiden toteuttamisjärjestystä ja aikataulua.

Yleiskaavan teollisuus- ja työpaikka-alueet yhdessä liikenne- ja työpaikka-alueiden kanssa mahdollistavat elinkeinorakenteen monipuolistamisen ja logistisen aseman vahvistamisen.

Uudet teollisuus- ja työpaikka-alueet sijoittuvat pääasiassa Koilliselle teollisuusalueelle, valtatien 8 ja 12 väliselle alueelle, jonne on myös raideyhteys. Alue täydentää nykyistä teollisuusaluetta ja alueen osayleiskaava on jo vireillä sekä asemakaavoitus alkanut.

Uudet asuin- ja työpaikkarakentamisen alueet tukeutuvat nykyiseen kunnallistekniseen verkostoon ja sijoittuvat siten, että infrastruktuurin järjestäminen on tehokasta.

Kaupalliset palvelut sijoittuvat pääasiassa keskustaan, millä on turvattu sekä palveluiden saatavuus että saavutettavuus. Selvityksen mukaisella mitoituksella turvataan Vanha-Rauman säilyminen elävänä kaupunkikeskustana, mutta myös muutoin elinvoimaisen keskustan ja kaupallisten palveluiden kehittyminen.

Rakennettuun ympäristöön

Yleiskaavassa on otettu huomioon ja osoitettu kulttuurihistoriallisesti merkittävät alueet ja merkittävät rakennukset. Yleiskaavatyön yhteydessä on tehty useita rakennettuun ympäristöön liittyviä selvityksiä ja liitekartoissa on mm. osoitettu alueet, joilla on inventointitarve, eli ennen tarkempaan kaavoitukseen ryhtymistä, alueella on tehtävä rakennusinventointi. Suurimmat vaikutukset näkyvät nykyisen keskustan yhteyteen rakennettavilla uusilla alueilla sekä uusien liikenneyhteyksiä toteutettaessa.

Luontoon

Yleiskaavassa on huomioitu tehdyt luontoselvitykset ja osoitettu luonnonsuojelualueet, suojelualueet ja Natura-alueet. Luontoselvityksiä tarkennetaan tarvittaessa tarkemmassa kaavoituksessa.

Maisemaan

Järviluodon alueen sekä Maanpään käyttöönottaminen vaikuttavat alueen maisemaan ja

merelliseen näkymään, mutta vastaavasti merellisiä virkistysalueita pyritään korostamaan ja lisäämään merellisten kontaktikohtien saavutettavuutta.

Liikenteen järjestämiseen

Järviluodon satamalaajennusliikenteen ohjaaminen ydinkeskustan eteläpuolelta vaikuttaa liikennevirtoihin. Satama- ja teollisuusliikenteen ohjaaminen erillistä väylää pitkin siten, että se ei kulje keskustan halki on merkittävä parannus asumisviihtyvyyteen, turvallisuuteen ja liikenneturvallisuuteen.

Esitetyt eritasoratkaisut sekä Unajan uusi valtieliittymä lisäävät liikenneturvallisuutta ja sujuvuutta.

Valtatien 12 ja Kodisjoentien yhdistävä Kaakkoisväylä tasoittaa liikennevirtoja ja kytkee uudet asuinalueet tiiviimmin nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen.

Pohjoisosissa yhteys Eurajoen Olkiluotoon siirtää liikennettä pois asuinalueilta ja tasaa liikennettä valtatie 8:lla.

Joukkoliikenteen järjestämiseen

Yleiskaavassa uusi asutus on sijoitettu ja mitoitettu siten, että se tukee joukkoliikenteen kehittämistä.

Teknisen huollon järjestämiseen

Uudisrakentaminen tukeutuu nykyisiin kunnallisteknisiin verkostoihin.

Vaikutukset pintavesiin

Yleiskaavan 2030 pintavesiin kohdistuvat vaikutukset arvioidaan tarkemmassa kaavoituksessa, osayleiskaavatasolla ja asemakaavoissa, koska näin voidaan arvioida maakäytön muutosten vaikutukset pintavesiin riittäväällä tarkkuudella. Yleismääräyksessä määrätään, että hulevesisuunnitelman tarve tulee arvioida jatkosuunnittelussa. Yleiskaavassa osoitetut uudet asuinalueet ja teollisuusalueet sisältävät korttelialueiden lisäksi mm. viher- ja virkistysalueet, joten pintavesien arvioiminen ei ole vielä tässä mittakaavassa tarkoituksenmukaista.

Vaikutukset pohjavesiin

Rauman pohjavesialueet sijaitsevat Lapin alueella. Lapin kirkonkylän pohjavesialueen pohjoisosa on osoitettu asemakaavoissa länsiosaltaan teollisuusalueeksi, itäosa on asumista. Teollisuusalue on pääosin toteutunut. Yleiskaavan 2030 määräysten perusteella pohjavesialueelle sijoittuvalle teollisuusalueelle ei tule sijoittaa uutta pohjaveden laadulle riskiä aiheuttavaa toimintaa, pohjavesialueella rakentamisella ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää ja pohjaveden pilaantumis- ja muuttumisriskejä aiheuttavat laitokset ja toiminnot on sijoitettava riittävän etäälle pohjavesialueista. Lisäksi asemakaavoissa annetaan tarkempia määräyksiä pohjavesialueella rakentamisesta. Ottaen huomioon Yleiskaava 2030 määräykset voidaan todeta, että yleiskaavalla ei ole vaikutuksia pohjavesiin.

Teollisuuslaitosten vaikutukset

Raumalla on merkittäviä teollisuustoimintoja ja ne sijoittuvat pääasiassa sataman eteläpuolelle

sekä koilliselle teollisuusalueelle. Nämä on myös osoitettu Yleiskaavassa 2030, samoin mahdolliset laajenemisuusalueet mm. Järviluodon satamalaajennusalueelle.

Merkittäviä vaarallisia kemikaaleja valmistavien tai varastoivien laitosten sijaintipaikaksi on Yleiskaavassa 2030 osoitettu suurteollisuusalue sekä siihen liittyvä Järviluodon satamalaajennusalue. Tällaiset ns. Seveso-laitokset rajoittavat lähialueiden maankäyttöä ja yleiskaavassa onkin osoitettu laitosten konsultointivyöhykkeet. Olemassa olevien laitosten vaikutuksia on arvioitu yleiskaavatyössä ja näin varmistettu uusien toimintojen sijoitusmahdollisuudet myös konsultointialueen sisäpuolella. Laitosten tarkempia vaikutuksia voidaan kuitenkin arvioida vasta tarkemmassa kaavoituksessa ja tosiasiallisesti vasta siinä vaiheessa, kun tiedetään alueelle tuleva toiminta.

Talouteen

Yleiskaavassa on luotu kaavalliset edellytykset alueelle ominaiselle sekä kehittyvälle ja uudistuvalla elinkeinoelämälle.

Kuntatalouden näkökulma on otettu huomioon sekä mitoituksessa että täydennysrakentamisessa.

Terveyteen

Yleiskaavassa on etsitty vaihtoehtoiset liikennereitit satamaliikenteelle; tavoitteena on ohjata raskasta liikennettä pois keskustasta, missä asuminen on suurimmillaan.

Yleiskaavassa osoitetaan viherverkostoselvityk-

sen mukainen viherverkosto sekä siihen liittyvät merelliset kontaktikohdat; tavoitteena on turvata hyvät virkistysmahdollisuudet sekä yhteydet merelle myös niille kuntalaisille, joilla ei ole venettä tai omaa rantaa.

Uudet asuinalueet sijoittuvat keskustassa alueelle, joissa on ympäristöhäiriöitä mm. liikenteen ja teollisuuden aiheuttamina. Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen kuitenkin vähentää liikku- mistarvetta ja mahdollistaa palveluiden kehittymisen. Keskusta on ns. konsultointivyöhykettä, mikä tulee uusien asuinalueiden mitoituksessa ottaa huomioon.

Sosiaalisiiin oloihin

Tiivistyvä ja täydentyvä keskusta parantaa palvelujen saatavuutta. Yleiskaavassa osoitetaan monipuolisesti uusia asuinalueita eri puolilta kuntaa ja ne on mahdollista toteuttaa eri tavoin, siten, että erilaiset rakennustyypit ja ratkaisut ovat mahdollisia.

Kulttuuriin

Yleiskaavassa pyritään edistämään keskustan ja meren välistä yhteyttä sekä korostamaan merellisyyttä. Meren läheisyydessä olevat virkistysalueet, saariston virkistysreitit sekä rantojen merelliset kontaktikohdat ovat merkittävä osa kaupungin kulttuuria. Kanalinvarren sekä Kompin uudisrakentamisalueet, kanava-aiheet ja Vanha-Lahden alueen kanavasunnitelmat antavat myös mahdollisuuksia merellisen kaupunkikulttuurin kehittymiselle.

