

Rauman kaupunki

Asemakaava ja asemakaavamuutos Järviluoto AK 04-078

Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 15.11.2024 päivättyä asemakaavakarttaa. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on osoittaa Yleiskaavassa 2030 varattu satamalaajennusalue Järviluotoon sekä sen vaatimat liikenneyhteydet.



Asemakaavan muutos koskee:

Rauman kaupungin 4. kaupunginosan osaa korttelista 684-4-421

Asemakaavalla muodostuu:

Rauman kaupungin 4. kaupunginosan osa korttelista 496
sekä satama-alueita.

Asemakaavan muutoksella muodostuu:

Rauman kaupungin 4. kaupunginosan kortteli 497 ja osa korttelista 496
sekä liikennealuetta.

SITOVA TONTTIJAKO: 684-4-496-1 ja 684-4-497-1

Kaavan laatija:

Rauman kaupunki tekninen toimiala / kaavoitus

Kaavoitusarkkitehti Outi Virola

Kanalinranta 3

26100 Rauma

Puh. 044 793 3672

Vireilletulo: 10.10.2023

Hyväksyminen: Kaupunginvaltuusto

Sisällys

1. Alueen nykytilanteen yleiskuvaus	7
1.1 Satamalaajennus	7
1.2 Liikenneyhteydet	8
1.3 Vesiolosuhteet ja täytöt	11
1.4 Linnusto	11
1.5 Kiinteistötekniset järjestelyt	12
2. Lähtötiedot ja selvitykset.....	13
2.1 Pohjakartta.....	13
2.2 Maanomistus.....	13
2.3 Tonttijako ja kiinteistöt	13
2.4 Selvitykset ja lähtöaineistot	13
2.4.1 Luontoselvitykset.....	13
2.4.2 Arkeologia.....	16
2.4.3 Kulttuurihistoria ja rakennusinventoinnit	20
2.4.4 Turvallisuustarkastelut	27
2.4.5 Rakennettavuus.....	29
2.4.6 Sampaanalanlahden täyttö.....	30
2.4.7 Pilaantuneet maat	31
2.4.8 Tulviin varautuminen.....	31
2.4.7 Veden virtaaminen	33
2.4.9 Merenalainen luonto	33
2.4.10 Meriväylät.....	33
2.4.11 Erikoiskuljetusreitit.....	34
2.4.12 Maisema	34
3. Suunnittelutilanne.....	36
3.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	36
3.2 Maakuntakaava ja vaihemaakuntakaava 2.....	36
3.3 Maakuntakaava 2050.....	40
3.4 Yleiskaava 2030.....	41
3.5 Osayleiskaava.....	43
3.6 Asemakaava	43
4. Asemakaavan tavoitteet.....	45
4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet.....	45
4.2 Yleiskaava 2030 tavoitteet	45
4.3 Tavoitteiden tarkentuminen ja prosessin aikana syntyneet tavoitteet	46
5. Asemakaavan suunnittelun vaiheet	47
5.1 Asemakaavan suunnittelun tarve	47
5.2 Suunnittelun vaiheet.....	47
5.2.1 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	47
5.2.2. Asemakaavan muutosluonnos	47
5.2.3 Lausunnot ja kommentit asemakaavan muutosluonnoksesta.....	48
5.2.4 Asemakaavan muutosehdotus	48
5.2.5 Osallistuminen, vuorovaikutusmenettely ja viranomaisyhteistyö	48
6. Asemakaavan kuvaus	50
6.1 Asemakaavan rakenne ja aluevaraukset.....	50
6.2 Suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin	51
6.3 Suhde maakuntakaavaan	51
6.4 Suhde yleiskaavaan ja osayleiskaavaan	51
6.5 Kaavan vaikutukset.....	52
6.6 Asemakaavamerkinnot ja -määräykset.....	57
6.7 Nimistö.....	60
7. Asemakaavan toteutus.....	61

Liiteasiakirjat:

1. Tilastolomake
2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 4.12.2023
3. Viranomaisneuvottelun muistio 9.11.2023
4. Muinaismuistolain 13§ mukainen neuvottelu 11.12.2023, muistio
5. Järviluoto 1 ja 2 kiinteiden muinaisjäännösten dokumentointiraportti 27.8.2024
6. Museoviraston lausunto Järviluodon kiinteiden muinaisjäännösten poistamisesta 19.9.2024
7. Kooste luonnosvaiheen lausunnoista ja vastineet 15.11.2024
8. Järviluoto Suunnitelmakartta yhdistelmä L29 2021
9. Mallinnus ensimmäisen vaiheen toteutuksesta 21.12.2023
10. Havainnekuva
11. Poistuva kaava

Kaavaan liittyvät muut asiakirjat ja selvitykset:

- Sataman selvitykset ja suunnitelmat
 - Rauman satama -Iso-Järviluodon yleissuunnitelma, Sitowise Oy 2019
 - Järviluodon pengertien vaikutukset virtauksiin ja jäteveden kulkeutumiseen, Suomen Ympäristövaikutusten arviointikeskus Oy 2014
- Satamalaajennuksen selvitykset
 - Rauman sataman laajennuksen ympäristövaikutusten arviointiselostus, Ecobio Oy, 2009 ja Täydentävä lisäselvitys, Ecobio Oy, 2011
 - Järviluodon, Ruuhiluodon ja Saukon saarten arkeologinen inventointi, Markus Kivistö, Rauman Museo 2007
 - Rauman sataman laajennusalueen rakennusinventointi, Hanna Partanen 2008
 - Rauman sataman laajennusalueiden linnustoselvitykset, Enviro 2008
- Rauman yleiskaava 2030 selvitykset:
 - Sataman tiejärjestelyt Järviluodontie – Sampaanala yhteenveto. A-Insinöörit 2017
 - Järviluodon satamalaajennuksen rautatieliikenteellinen selvitys. VR Track, A-Insinöörit, Matti Pitkälä Oy, 2014
 - Ratalinjauksen tarkastelu yleiskaavoitusta varten. VR Track 2017
- Rauman Pitkänjärvenojan vaellussiiian lisääntymisalueiden kartoitus 2019. Hutri, H. 2019. Ahlman Group Oy.
- Rauman Pitkänjärvenojan taimenen esiintymis- ja lisääntymisalueiden kartoitus 2019. Hutri, H. 2019. Ahlman Group Oy.
- Satakunnan rakennetun kulttuuriympäristön päivitys- ja täydennysinventointi, Ramboll 2023 www.satakunta.fi/wp-content/uploads/2023/06/Satakunnan-kulttuuriymparistot-raportti-310523-saavutettava.pdf
- Rauma, Järviluoto 1 ja 2 Ensimmäisen maailmansodan aikaisten linnoitusvarustusten dokumentointi, Muuritutkimus Oy 2024
- Iso Järviluodon pohjoisrannan arkeologinen vedenalaisinventointi, ARK-sukellus 2024
- Rauman satama-alueen kaavamuutoksen turvallisuustarkastelu, Gaia Consulting Oy 2019

- Terveysvaaran arviointi jätevedenpuhdistamon ympäristössä – esiselvitys ja lisäselvitykset, Gaia Consulting Oy, 2020

Tiivistelmä

Kaava-alueen sijainti

Nauhmainen kaava-alue sijaitsee Rauman suurteollisuusalueen keskellä ja Iso- sekä Vähä-Järvi-luotojen saarissa.

Asemakaavan tavoitteet

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on osoittaa Yleiskaavassa 2030 varattu Järviluodon satamalaajennusalue sekä sen vaatimat liikenneyhteydet.

Kaavaprosessin vaiheet

Kaavoitusjaosto päätti 20.11.2018 (KVJ 119 §), että Järviluodon satama- ja teollisuusalueen asemakaavaan ja asemakaavamuutokseen ryhdytään. Vireilletulo kuulutettiin 4.4.2019.

Järviluodon asemakaavaa ja asemakaavamuutosta koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 26.10. – 30.11.2023 ja se lähetettiin kaava-alueen maanomistajille sekä naapureille ja viranomaisille. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (versio 02) päivitettiin 4.12.2023.

Viranomaisneuvottelu järjestettiin 9.11.2023 ja muinaismuistolain 13§ mukainen neuvottelu 11.12.2024.

Asemakaavan muutosluonnos (AK 04-078) oli nähtävillä 11.1. – 15.2.2024.

Asemakaavamuutoksesta ei jätetty luonnosvaiheessa mielipiteitä.

Kaavaluonnoksesta pyydettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyt lausunnot ja kommentit.

Asemakaavan muutosehdotus (AK 04-078) oli nähtävillä 28.11.2024 – 15.1.2025.

Asemakaavamuutoksesta jätettiin ehdotusvaiheessa X muistutusta.

Asemakaava

Asemakaavalla ja asemakaavamuutoksella osoitetaan Järviluodon satamalaajennusalue sekä sinne johtavat liikenneyhteydet: raideyhteys Rauman ratapihulta ja katuysteys Hankkarintieltä, teollisuusalueen poikki Sampaanalanlahden kohdalta.

Asemakaavan toteuttaminen

Asemakaavan toteutus tapahtuu vähitellen ja vaiheittain, pitkällä aikavälillä.

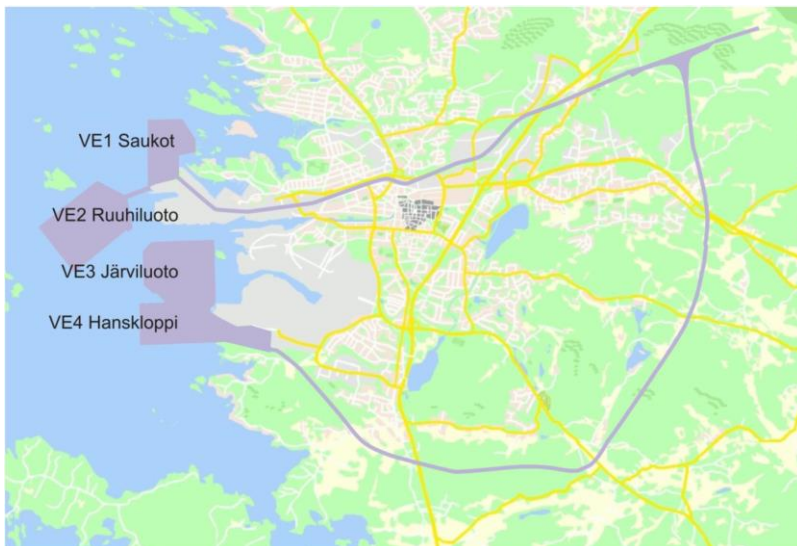
1. Alueen nykytilanteen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Rauman suurteollisuusalueella ja sen länsipuolella Iso-Järviluodon ja Vähä-Järviluodon saarissa sekä näiden eteläpuoleisella merialueella. Merialue sekä saaret ovat aikaisemmin asemakaavoittamatonta aluetta. Suurteollisuusalueelta kaava-alueeseen on rajattu tulevalle satamalaajennusalueelle johtavat kulkuyhteydet sekä niiden vaatimat tilavaraukset. Kaava-alue liittyy kaupunkirakenteeseen lähinnä Hankkarintien ja Lounaisväylän liittymässä sekä Suojantien ja Ruokluodonkadun läheisyydessä.

1.1 Satamalaajennus

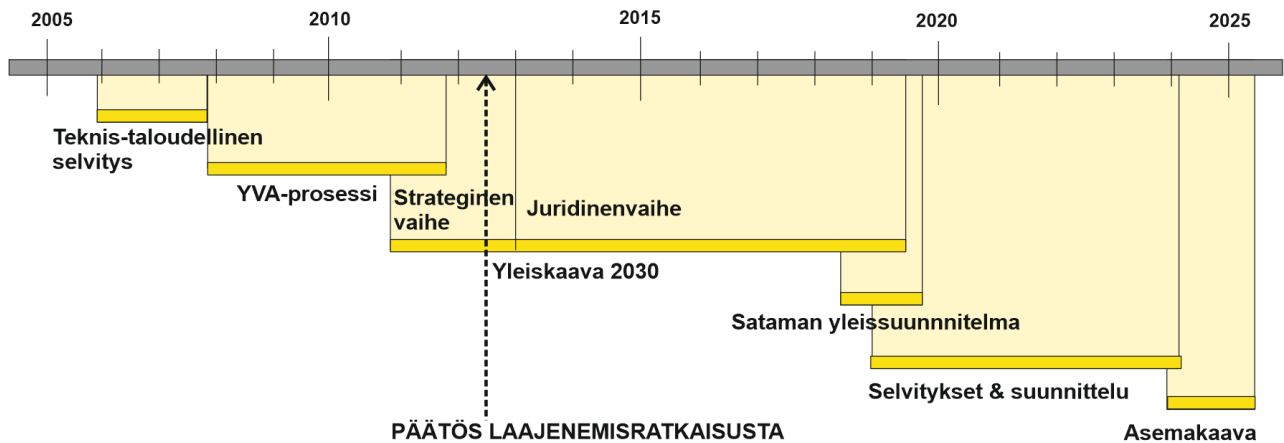
Rauman Satama on Suomen 3. suurin ulkomaanliikenteen yleissatama. Liikennettä vuonna 2023 oli yhteensä 4,5 milj. tonnia (vienti 3,0 milj. tonnia, tuonti milj. 1,5 tonnia). Aluskäyntejä yhteensä 909 kpl. Satama on myös Suomen 3. suurin konttisatama. Konttiliikennettä v. 2023 yhteensä 210 000 TEU.

Rauman Satama Oy on selvittänyt sataman laajentumismahdollisuuksia vuodelle 2030. Laajentumisselvitys on tehty vuonna 2007 ja sitä on päivitetty 2010. Sataman tavoitteena oli selvittää, mihin Rauman satamaa voidaan Ulko-Petäjäksi käyttöönon jälkeen laajentaa, mikäli lisätilaa tulevaisuudessa tarvitaan. Laajentumisvaihtoehtoja oli useita ja niitä on arvioitu Rauman sataman laajennuksen ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa (Ecobio 2009). sekä sen täydentävässä lisäselvityksessä (Ecobio 2011).



Kuva 1. Rauman sataman vaihtoehtoiset laajenemissuunnat. (Kuva Rauman sataman laajennuksen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen täydennys, Ecobio 2011)

Rauman kaupunginvaltuuston periaatepäätös sataman laajenemisalueesta tehtiin kesällä 2012 (18.6.2012 85§). Päätöksen mukaan Satama 2030- laajenemisalueeksi valittiin Järviluoto tukeutuen nykyiseen ratalinjaukseen.



Kuva 2. Satamalaajennuksen suunnittelun aikajana.

Laajennussuunnittelua on jatkettu vuonna 2019, kun valmistui Rauman satama Iso-Järviluodon yleissuunnitelma, jossa määriteltiin laajentuvan satamakentän optimaalinen rakennettavuus, potentiaaliset toiminnot ja toiminnallisuus sekä vaiheittain toteutettavuus.

1.2 Liikenneyhteydet

Rauman satamalla on merkittävä asema osana maakunnan, mutta myös koko maan tavaraliikenneyhteyksien kokonaisuutta. Maakunnan liikenneverkkoa ja sen kehittämistä on käsitelty Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Satamasta on myös hyvät kansainväliset yhteydet, sillä Raumalta lähtee maailmalle yli 20 alusta viikoittain. Alukset suuntaavat pääosin Euroopan pääsatamiin sekä Yhdysvaltoihin ja Kaukoitään.

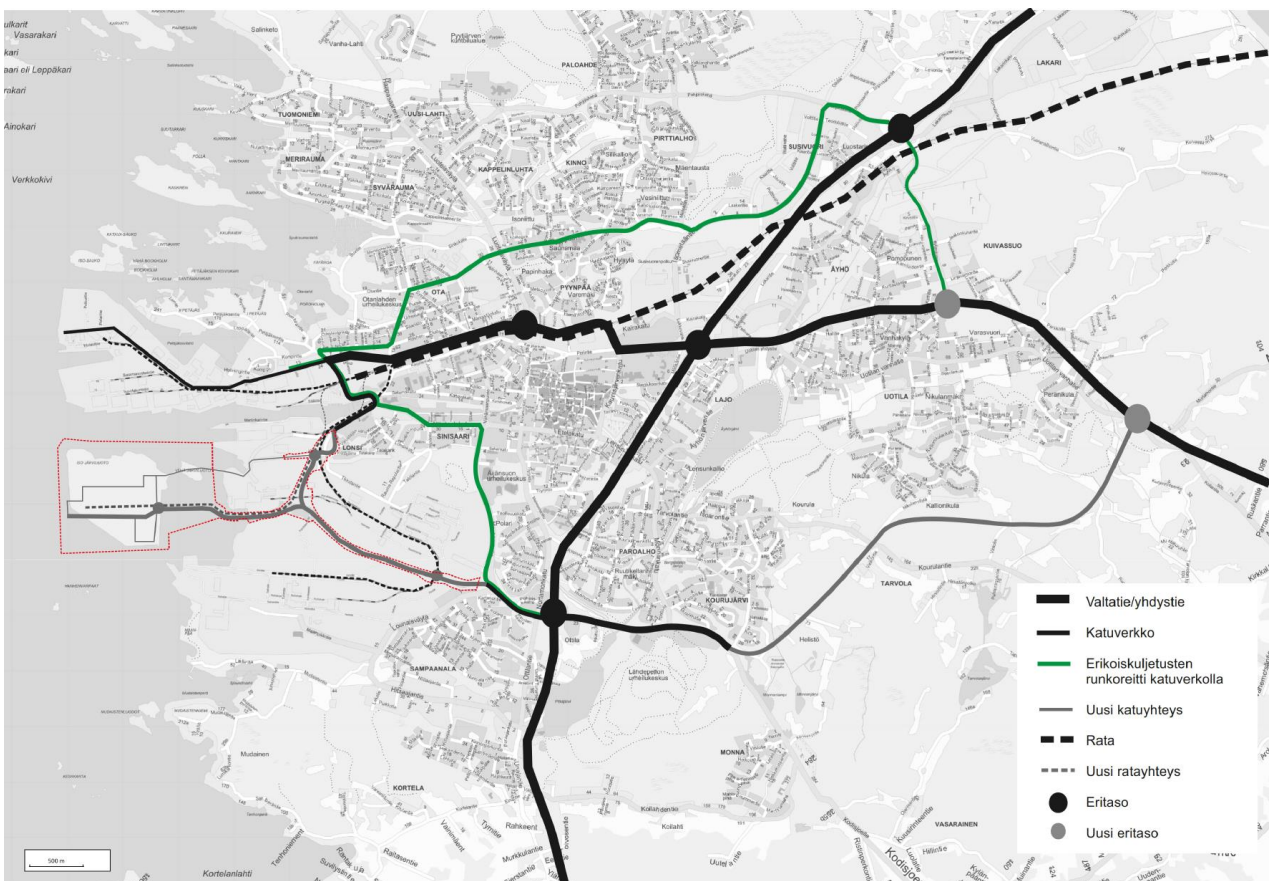
Rauman satama ja sen liikenneyhteydet ovat osa uuden TEN-T-asetuksen (Trans European Transport Network) mukaista Euroopan laajuista kattavaa verkkoa.

Rauman satama ja valtatie 12 kuuluvat myös E16-tien jatkoesitykseen. Suomi aikoo esittää E16-tien jatkamista Suomen puolelle Euroopan talouskomission tieliikenteen työryhmälle. Nykyisellään Eurooppa 16 -tie eli E16-tie kulkee Pohjois-Irlannista Skotlannin ja Norjan kautta Ruotsin Gävleen. Suomessa E16-tien muodostaisivat valtatie 12 välillä Rauma-Kouvola ja valtatie 15 välillä Kouvola-Kotkan Mussalo. Tampereen kohdalla E16-tien muodostaisi kehätie. Suomen osuus E16-tiestä olisi noin 400 kilometriä. Muutosten myötä tiet merkittäisiin oman kansallisen numeroinnin ohella uudella E16-numeroinnilla



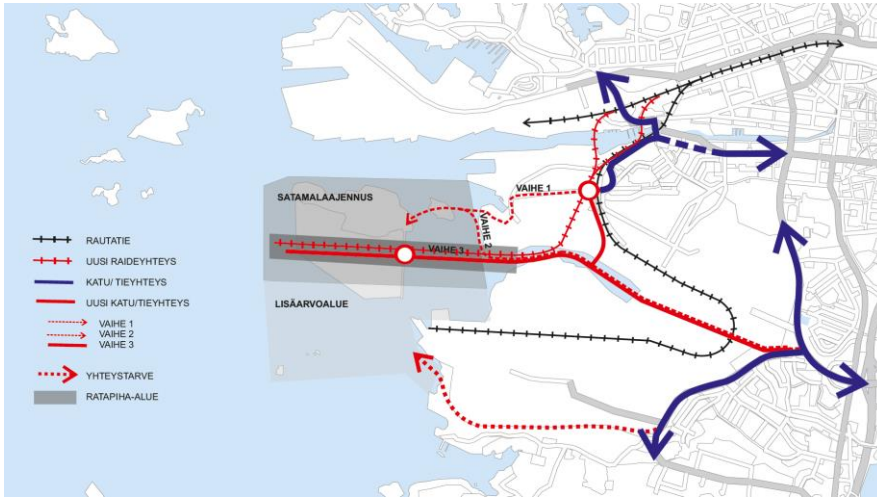
Kuva 3. E-16 tien jatkaminen Suomessa. (Kuva LVM)

Järviluodon satamalaajennusalue kytkeytyy kiinteästi Rauman kaupungin liikenneverkkoon sekä raideliikenteen että kumipyöräliikenteen osalta. Liikenneyhteyksiä Järviluodon satama-alueelle on tutkittu Yleiskaava 2030 yhteydessä.



Kuva 4. Rauman liikenneverkko ja yhteydet satamaan.

Liikenneyhteydet on tarkoitus toteuttaa vaiheittain ja tarpeen mukaan. Ratayhteys on suunniteltu Rauman ratapihalta teollisuusalueen poikki ja ratapenkereen kautta Järviluotoon. Tieyhteys on järjestetty sekä koillisesta ratalinjan vieressä että kaakosta Hankkarintieltä, Sampaanalantahtea pitkin.



Kuva 5. Ote Yleiskaava 2030 liitekartasta. Satamalaajennuksen liikenneyhteydet vaiheittain.

Varsinais-Suomen ELY-keskus kielsi joulukuussa 2019 Yleiskaavassa osoitetun vaiheen 1 penger-tien rakentamisen Vähä-Järviluodon kautta Järviluodon tulevalle satamalaajennusalueelle. ELY-keskuksen mukaan rakentaminen häiritsee ja vahingoittaa rauhoitettujen harmaahaikaran ja meri-metson pesintää alueella.

Turun hallinto-oikeus (kevät 2021) ja myöhemmin korkein hallinto-oikeus (kevät 2022) hylkäsivät Sataman ja Rauman kaupungin rakennuskiellosta tekemät valitukset.

Loppuvuonna 2021 Varsinais-Suomen ELY-keskus antoi myönteisen lausunnon Järviluodon tule-vaisuuden valmistelu- ja maanrakennustöitä varten tarvittavan pysyvän ajouran rakentamisesta Vähä-Järviluodon pohjoispuolelle ja Järviluodon itärantaan. Ajoura voidaan rakentaa ja sitä voi-daan käyttää ainoastaan lintujen pesimäajan ulkopuolella 1.8. – 31.1.

Tämän asemakaavan ja asemakaavamutoksen tavoitteena on mahdollistaa vaiheen 3 yhteys Jär-viluodon täyttöalueelle. Sekä raide- että kumipyöräyhteys on suunniteltu telakka-alueen eteläpuo-lelta, eli se ei kulje saarien läheisyydessä. Kaavatyössä ja satama-alueen suunnittelussa on kuiten-kin huomioitava Järviluodon saarten linnustoon liittyvät rajoitukset.

1.3 Vesiolosuhteet ja täytöt

Vesialueiden täyttäminen on haastavaa ja kustannuksiin vaikuttavat merkittävästi myös pohjaolosuhteet, kuten pohjan kantavuus. Täyttäminen aiheuttaa muutoksia myös veden virtaussuunnissa ja voimakkuuksissa, mikä pitää ottaa huomioon mahdollisissa täytöissä ja pengerryksissä.

Järviluodon saaren eteläpuolista aluetta on täytetty vuosien 2018 - 2022 aikana.



Kuva 6. Ilmakuva vuodelta 2013



Kuva 7. Ilmakuva vuodelta 2022

1.4 Linnusto

Vähä- ja Iso-Järviuodon saarissa pesii harmaa- ja jalohaikaroita, merimetsoja ja myös merikotka, jotka kaikki rajoittavat alueen käyttöä ja rakentamista.

Vähä ja Iso Järviluodossa on vuonna 2023 ollut Suomen suurin merimetson yhdyskunta, se on pesinyt saarilla vuodesta 2019 alkaen. Myös harmaahaikaroita ja jalohaikaroita on pesinyt saarilla. Merikotka on pesinyt saarella aikaisemminkin ja se palasi pesimään vanhaan pesäpuuhunsa vuonna 2019. Kaikki linnut ovat rauhoitettuja pesimäaikana, merikotka jo 1.2. – 31.7. ja muut 1.4. – 31.7. Toimintaa tai rakentamista ei saa harjoittaa pesimäaikana alueilla, jotka ovat 300 m lähempänä pesimäpaikkoja. Luonnonsuojelulaki kieltää rauhoitettujen lintujen tappamisen ja pyydystämisen, pesien ja munien rikkomisen, muun vahingoittamisen tai haltuunoton, pesinnän häirinnän ja estämisen sekä lintujen haltuunoton ja hallussapidon.

Varsinais-Suomen ELY-keskus kielsi joulukuussa 2019 pengertien rakentamisen aloittamisen kahden luodon ja Rauman telakan välille. ELY-keskuksen mukaan rakentaminen häiritsee ja vahingoittaa rauhoitettujen harmaahaikaran ja merimetson pesintää alueella.

1.5 Kiinteistötekniset järjestelyt

Suurteollisuusalueella on useita maanomistajia ja se on jakautunut moneen kiinteistöön. Alueella tehtiin syksyllä 2021 tonttijaon muutokset, jossa liikenneyhteyksien vaatimat alueet erotettiin varsinaisista tehdasalueista.

2. Lähtötiedot ja selvitykset

2.1 Pohjakartta

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

2.2 Maanomistus

Alueella on sekä yksityistä että Rauman kaupungin maanomistusta. Kiinteistöjärjestelyt on tehty siten, että maanomistus on mahdollista selkeyttää siinä vaiheessa, kun hanketta aletaan toteuttaa.

2.3 Tonttijako ja kiinteistöt

Alueella on tehty kiinteistöjärjestelyjä vuosina 2021 ja 2022.

2.4 Selvitykset ja lähtöaineistot

Kaavamuutokseen liittyy useita selvityksiä, jota on tehty eri aikoina ja eri yhteyksissä.

Rauman sataman laajennusten vaikutuksia on selvitetty ympäristövaikutusten arviointimenetel-lyssä vuonna 2009 ja siihen liittyy useita erilaisia selvityksiä. Selvitykset koskivat sekä Iso Järviluo-
don että Vähä Järviluodon saaria.

Rauman Yleiskaavaan 2030 liittyvät selvitykset täydentävät ja tarkentavat YVA-selvityksiä.

2.4.1 Luontoselvitykset

Luontoarvoja on selvitetty Järviluodon ja Vähä-Järviluodon saarten alueella sataman laajennus-
suuntaan liittyvän ympäristövaikutusten arviointiprosessin yhteydessä. Selvitysalueena olivat kaik-
kien eri satamalaajennusvaihtoehtojen alueet.

Rauman sataman laajennusalueiden luontoselvitys. Enviro 2007:

Selvitysalueilla oli pääosin Satakunnassa tavanomaista kangasmetsien, kallioiden ja merenranto-
jen kasvillisuutta. Useilla alueilla oli pienialaisia lehtoja, jotka eivät kuitenkaan olleet kasvistonsa tai
muiden piirteidensä osalta erityisen arvokkaita.

Selvitysalueilta ei tavattu luonnonsuojeluasetuksella erityisesti suojeltavaksi säädettyjä putkilokas-
vilajeja. Uhanalaisia kasvilajeja tavattiin yksi: keltamatara (*Galium verum*). Laji kasvoi Vähä Järvi-
luodossa yhdessä piennarmataran kanssa.

Kasvillisuusselvityksessä ei tavattu Suomessa silmälläpidettäväksi (luokka NT) luokiteltuja (Rassi
ym. 2001) kasvilajeja.

Selvityksessä ei tavattu EY:n luontodirektiivin liitteessä IV(a) mainittuja perhoslajeja eikä luonnonsuojeluasetuksella erityisesti suojeltavaksi säädettyjä perhoslajeja.

Lepakot

Rauman sataman laajennusalueiden lepakkoselvitys. Enviro 2008:

Yhteenvedona voi todeta, että Rauman sataman edustan saaret ja Maanpään alue eivät ole merkittäviä lepakkoalueita.

Kalat

Alueella tehtiin kesän 2019 aikana selvityksiä liittyen Pitkäjärvenojan kalojen esiintymiseen ja lisääntymisalueisiin.

- Rauman Pitkänjärvenojan vaellussiian lisääntymisalueiden kartoitus 2019. Hutri, H. 2019. Ahlman Group Oy.
- Rauman Pitkänjärvenojan taimenen esiintymis- ja lisääntymisalueiden kartoitus 2019. Hutri, H. 2019. Ahlman Group Oy.

Selvityksissä ei havaittu siikoja tai taimenia. Syksyllä 2020 on Pitkäjärvenojalla tehty kuitenkin havaintoja taimenista ja taimenen kutupesistä: Koekalastusrekisterin tietojen mukaan vuonna 2020 siirtolapuutarhan koealalta saatiin taimenia 11 kpl ja samalta koealalta saatiin 6.10.2023 sähkökoekalastuksella taimenia 35 kpl.

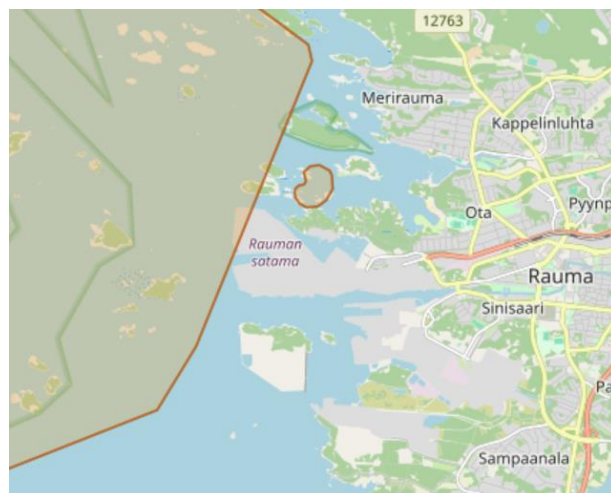
Linnusto

Rauman sataman laajennusalueiden linnustoselvitysten (Enviro 2008 lisäselvitys) mukaan Maanpään ja Iso Järviluodon lajisto edustaa tyypillistä eteläsuomalaista metsälinnustoa. Pesimälinnustoltaan merkittäviä kohteita olivat Saukokarit, Ruuhiluodon länsi- ja luoteispuoliset luodot, Ruuhiluodonklopit, Vähä Järviluoto sekä Hanskloppi ja sen koillispuolinen luoto. Näillä saarilla ja luodoilla oli lокkien ja tiirujen yhdyskuntia, joiden suojissa pesii myös muita lintulajeja. Selvitysalueiden uhanalaiset tai muut huomionarvoiset lajit keskittyvät niin ikään em. saarille ja luodoille.

Tehtyjen linnustoselvitysten jälkeen alueen linnusto on muuttunut merkittävästi. Vuodesta 2019 alkaen Vähä ja Iso Järviluodossa on pesinyt merimetsoja ja Rauman sataman merimetsoyhdyskunta on kaikkien aikojen suurin Suomessa todettu lintuyhdyskunta. Yhdyskunnassa pesi myös merikotkapari jo neljättä vuotta. Saarilla pesii myös harmaahaikaroita ja jalohaikaroita.

Suunnittelualueella sekä sen läheisyydessä on linnustollisesti arvokkaita alueita. Tiedot linnustoalueista <https://www.birdlife.fi/suojelu/alueet/>

Kansainvälisesti tärkeät lintualueet (Important Bird and Biodiversity Areas, IBA) on BirdLife Internationalin maailmanlaajuisen hanke tärkeiden lintukohteiden tunnistamiseksi ja suojelemiseksi. Maailmasta on löydetty noin 10 000 kansainvälisesti tärkeää lintualueita, jotka ovat tärkeitä myös muulle luonnon monimuotoisuudelle. Alueista 100 sijaitsee Suomessa. IBA-alueet muodostavat maailmanlaajuisen tärkeiden lintualueiden verkoston, joka tarjoaa lajeille turvan niiden pesimä-, muutto- ja talvehtimisaikana.



Kuva 8. Kaava-alueen läheisyydessä sijaitsee IBA-alue: Rauman ja Luvian saaristot

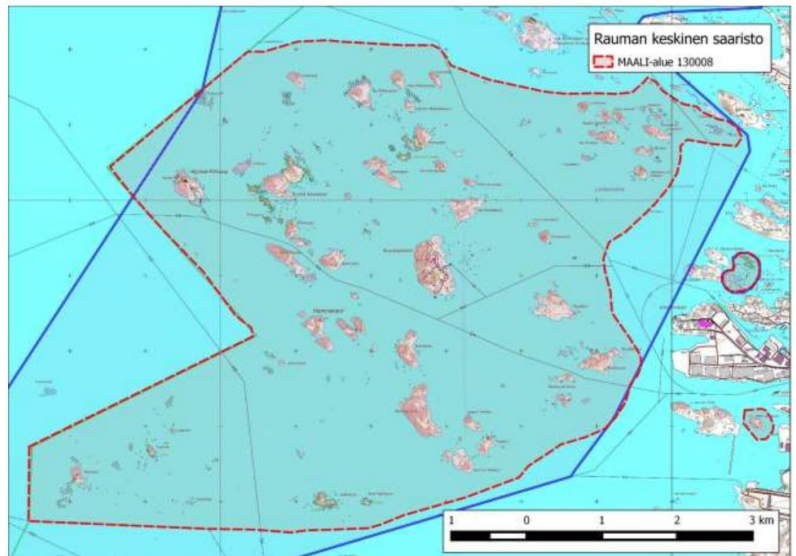


Kuva 9. Kansallisesti tärkeä lintualue.

Suomen tärkeät lintualueet (Finnish Important Bird Areas – FINIBA) -hankkeessa tunnistettiin 2000-luvun alussa yhteensä 411 kansallisesti tärkeää lintualueita. Hanke toteutettiin Suomen ympäristökeskuksen sekä BirdLife Suomen ja sen jäsenyhdistysten yhteistyönä. FINIBA-alueet ovat kansallisesti merkittäviä uhanalaisten, silmälläpidettävien ja kansainvälisen erityisvastuun lintulajien pesimis- tai kerääntymisalueita.

Maakunnallisesti tärkeiden lintualueiden selvittäminen ja nimeäminen (MAALI) on BirdLifen valtakunnallinen hankekehys, jossa alueelliset lintuyhdistykset tunnistavat alueensa maakunnallisesti tärkeät lintualueet. MAALI koostuu eri puolilla Suomea eri aikoihin toteutettavista kuhunkin maakuntaan räätälöidyistä hankkeista.

Rauman keskisen saariston MAALI-alue sijoittuu Rauman kaupungin edustan ja Kylmä-Pihlajan majakkasaaren väliselle merialueelle. Alue koostuu kahdesta osa-alueesta. Saaristorajauksen lisäksi MAALI-alueeseen liittyy pieni Vähä-Järviluodon saari aivan kaupungin edustalla. Vähä-Järviluodolla pesii huomattava määrä harmaahaikaroita, *Ardea cinerea*. Alue on erittäin merkittävä pesivän saaristolinnustonsa perusteella. MAALI-alue jää lähes kokonaan Rauman-Luvian saaristot IBA-alueen sisään



Rauman keskisen saariston MAALI-alue. Kartta MML 3/2015

Kuva 10. Rauman keskisen saariston MAALI-alue.

Vuonna 2024 Rauman Järviluodon merimetsoyhdykskunnassa laskettiin olevan noin 7 650 pesää, mikä on lähes neljännes Suomen kaikista merimetsoista. Alueen käyttö on rajoitettua rauhoitettujen lintujen pesimäaikana helmikuun alusta heinäkuun loppuun.

2.4.2 Arkeologia

Kiinteät muinaisjäännökset

Museoviraston Muinaisjäännösrekisterin mukaan Järviluodon alueella on kaksi kiinteää muinaisjäännöstä Järviluoto 1 (1000001917) ja Järviluoto 2 (1000009956).

Kohteet on inventoitu Järviluodon, Ruuhiluodon ja Saukon saarten arkeologisessa inventoinnissa, Markus Kivistö/ Rauman Museo 2007. Varustukset on inventoitu myös 1980-luvulla ja niistä on laadittu raportti ja kunnostussuunnitelma, Jari Sjölund/Rauman Museo 1985.

Järviluodon, Ruuhiluodon ja Saukon saarten arkeologinen inventointi, Markus Kivistö, Rauman Museo 2007:

Vanhimmat saarilta nyt löytyvät merkit ovat Järviluodossa, jossa sijaitsee autoitunut kalastajatila 1800-luvulta. Siellä sijaitsevat myös jo entuudestaan tunnetut varustukset, jotka kuuluvat venäläisten I maailmansodan aloittamaan linnoitusprojektiin Raumalla. Linnoitteet rakennettiin Saksan hyökkäyksen varalta, koska valtakunnan uhkakuviin kuului invaasio Venäjälle Suomen kautta; suunnitelmaan kuului myös sisämaan linnoittaminen Pohjanlahdelta Pietariin asti. Varustukset jäivät Raumallakin lopulta kesken, kun Venäjä kahden vallankumouksen jälkeen teki erillisrauhan

Saksan kanssa. Rauman varustukset ovat mielenkiintoinen jäännös aikakaudelta joka nykyraumalaiselle on jo täysin vieras.

Museoviraston Muinaisjäänösrekisterissä Järviluodon puolustusvarustuksista kerrotaan seuraavasti:

Järviluoto 1 käsittää kaksi ensimmäisen maailmansodan aikaista matalahkoa kallioon louhittua tykkiasemaa, joiden välissä on 3-4 m syvä louhittu suoja-asema. Näiden välillä on matala louhittu yhdyskäytävä. Asemat ovat suhteellisen hyvässä kunnossa, vain osa kylmämuuratuista valleista on romahtanut. Pohjalla kasvavat nuoret männyt ja kuuset peittävät näkyvyyttä, mikä vaikeuttaa varustusten hahmottamista.

Järviluoto 2 –tykkiasema sijaitsee saaren eteläosassa, noin 70 m etäisyydellä etelärannasta kallion lounaisrinteessä. Varustus käsittää kaksi erillistä kallioon louhittua tykkiasemaa, joiden ampumasektori on etelä-lounas. Nyttemmin näkymän merelle peittää sankka havumetsä, mikä tekee varustuksen merellisen luonteen vaikeasti hahmotettavaksi. Kummallakin asemalla on oma suoja-asema, jotka yhdistää tykkiasemiin louhittu ja osin kylmämuurauksella pengerrytetty käytävä. Varustukset ovat suhteellisen hyvässä kunnossa, myös ladotut pengerrykset ja yhdyskäytävien muuraukset ovat pääosin ehjiä. Varustukset ovat mahdollisesti jääneet keskeneräisiksi, sillä mitään merkkejä tykkilavettien perustuksista ei ole havaittavissa.

Kallioon louhittujen asemien läheisyydessä on myös muita varustusten jäännöksiä. Itäisen tykkiaseman luoteispuolella, suoja-aseman vieressä on hevosenkengän muotoinen, lohkotuista kivistä ladottu matala (korkeus 30-50 cm) valli, josta lähtee lounaan suuntaan lyhyt, matala kivivalli. Kehän halkaisija on n. 9 metriä, ja sen 'suuaukko' aukeaa itäkoilliseen. Noin 50 m suoja-asemasta pohjoiseen, kallionnyppylän korkeimmalla kohdalla on lisäksi pienempi, karkeasti puoliympyrän muotoinen luonnon- ja lohkokivistä kasattu matala valli jonka halkaisija on noin 6 m. Tästä 35-40 m länteen päin, kahden kallionnyppylän välisellä alueella on vielä 2-3, lohkokivistä kasattua matalaa rakennetta, joka ovat suorakaiteen muotoisia.

Koska kiinteät muinaisjäänökset sijaitsevat kaavoitettavalla alueella, pidettiin asiasta 11.12.2023 muinaismuistolain 13§:n mukainen neuvottelu. Neuvottelussa todettiin, että muinaisjäänöskohteet sijoittuvat siten, että niiden säilyttäminen satamatoimintojen keskellä ei ole mahdollista eikä tarkoituksenmukaista. Neuvottelun lopputuloksena oli, että kajoaminen kiinteisiin muinaisjäänöskohteisiin Järviluoto 1 ja 2 on mahdollista ja ne voidaan poistaa asemakaavan toteuttamiseksi. Ehtona

kuitenkin on, että kohteet tulee ensin tutkia ja dokumentoida mahdollisimman tarkasti mittauksin ja 3D-mallinnuksin.

Kesällä 2024 Muuritutkimus Oy suoritti kohteiden tutkimisen, dokumentoinnin ja mallinnuksen.

Museovirasto totesi lausunnossaan 18.9.2024, että tutkimusraportin perusteella tarkka ja monipuolinen dokumentointi voidaan todeta riittäväksi. Muinaismuistolaki ei enää rajoita maankäyttöä tutkittuilla alueilla. Näin ollen kaavan toteuttamiselle ole estettä eikä kohteita ole tarpeen enää merkitä kaavakartalle.

Muistio muinaismuistolain 13§:n mukaisesta neuvottelusta, tutkimusraportti sekä Museoviraston lausunto ovat selostuksen liitteenä.

Muu kulttuuriperintökohde

Muinaisjäännösrekisterissä on mainittu Muu kulttuuriperintökohde, Iso Järviluoto pohjoisranta 1000030054 <https://www.kyppi.fi/to.aspx?id=112.1000030054>. Kohde on puurunkoisen aluksen hylky. Rauman sataman laajennuksen ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa (2009) todetaan hyllyn olevan noin 20 metriä pitkä "ranka". Selostuksessa oletetaan, että on kyseessä rannassa purettu alus. Hyllyn kohdalla rantakalliossa on kaksi suurta metallista rengasta, joihin alus on mahdollisesti ollut kiinnitettyä. Isoa Järviluotoa tiedetään käytetyn laivojen purkupaikkana.

Rauman sataman laajennushankkeen valmistelun ja YVA-prosessin yhteydessä kartoitettiin 2007–2008 laajoja merenpohjan alueita vedenalaisen kulttuuriperinnön havaitsemiseksi. Kartoitettuihin alueisiin sisältyi huomattava osa Järviluodon asemakaavan vesialueista. Järviluodon asemakaavan koillisosan vesialuetta kartoitettiin vedenalaisen kulttuuriperinnön havaitsemiseksi Seaside Industrial Park -hankkeen valmistelun yhteydessä 2016. Näin ollen Järviluodon asemakaavan vesialueilla vedenalaisen kulttuuriperinnön tilanne suurimmalta osalta tunnetaan. Iso Järviluodon pohjoisrannan alueella tieto ei kuitenkaan ole riittävää, ja siksi alueella tehtiin asemakaavan valmistelun yhteydessä vedenalaisen kulttuuriperinnön inventointi.

Rauman satamassa sijaitsevan Järviluodon asemakaavoittamisen ja sataman kehittämisen valmistelun yhteydessä teetettiin Museoviraston esityksestä (Museoviraston lausunto Rauman kaavoitukselle Järviluodon asemakaavasta 15.4.2024) vedenalaisen kulttuuriperinnön inventointi Iso Järviluodon pohjoisrannan edustalla. Alue oli jäänyt sataman aiempien kehittämisselvityksissä puutteellisesti inventoiduksi ja alueella tunnetusta hyllystä oli vain vähäinen tieto.

Inventointi toteutettiin kesällä 2024. Vedenalaisinventointi on todettu riittävällä tavalla toteutetuksi. Inventoinnissa selvitettiin, onko alueella muita vedenalaisia muinaisjäännöksiä tai kulttuuriperintökohteita, kuin entuudestaan tunnettu Iso Järviluodon hylky. Inventoinnissa hyllylle tehtiin tarkastus- sukellus havainnoiden ja videokuvaten hyllyn rakenteita. Muita vedenalaisen kulttuuriperinnön kohteita inventointialueella ei havaittu.

Hyllyn oletetaan liittyvän Iso Järviluodon rannoilla 1900-luvun alussa tapahtuneeseen laivojen purkutoimintaan. Inventointiraportin mukaan Iso Järviluodon käyttöhistoria laivojen purkupaikkana on heikosti dokumentoitu. Raumalaisen merihistorian tuntijan Juha Hyvärisen ”Purettujen purjelaivojen jäänteitä Järviluodossa” -raportin (2024) mukaan laivoja on purettu eri puolilla saarta 1900-luvun alussa. Tarkka aikaväli purkutoiminnalle ei ole tiedossa. Esimerkiksi kuunarilaiva Ihana purettiin saaren itäosassa vuonna 1919. Inventoinnin vastuuarkeologin mukaan hyllyn rakenteet viittaavat 1800-luvun ja 1900-luvun alun purjelaivoihin. Tarkempi ajoittaminen vaatii lisätutkimuksia ja luonnontieteellisten ajoitusmenetelmien käyttöä.



Kuva 11. Ote raportista Iso Järviluodon pohjoisrannan arkeologinen vedenalaisinventointi: Iso Järviluodon pohjoisrannalta paikannettujen kohteiden sijainnit ©MML, Paikkatietoikkuna, Ortokuvat. Kuvatäydennykset ARK-Sukellus Oy

Käytettävissä olevan tiedon pohjalta on mahdollista, että Iso Järviluodon pohjoisrannan hylky on hylätty saaren rantaveteen yli sata vuotta sitten. Muinaismuistolain 295/63 mukaan sellaiset hylt ja hyllyn osat, joiden voidaan olettaa olleen uponneena yli sadan vuoden ajan, ovat rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Muinaisjäännöksiä ei tule kaivaa, peittää, muuttaa, vahingoittaa eikä poistaa ilman

muinaismuistolain perusteella myönnettyä lupaa. Lupa voidaan myöntää, kun muinaisjäännös on tutkittu riittävällä tavalla. Järviluodon asemakaava mahdollistaa sataman kehittämisen siten, että Järviluodon pohjoisranta täytetään. Tällöin täyttö peittää hylyn.

Museoviraston kanta on, että hylillä on tarpeen tehdä jatkoselvitys. Selvityksessä hylky kuvataan, 3D-mallinnetaan ja hylystä otetaan riittävä määrä puunäytteitä hylyn ajoittamiseksi vuosilustometelmällä. Vuosilustoajoitus antaa tiedon siitä, milloin laivan rakentamisessa käytetyt puut on kaadettu ja mistä päin puuaineksen voidaan olettaa olevan peräisin.

Lisäselvityksen tekoajankohdan osalta on riittävä, että selvitys tehdään maankäyttöhankkeiden kannalta sopivassa vaiheessa ennen vesialueen täyttämistä.

2.4.3 Kulttuurihistoria ja rakennusinventoinnit

Järviluotojen alue on vuosikymmenten kuluessa muuttunut merkittävästi, kuten näkyy alla olevista ilmakuvista vuosilta 1965-2022.

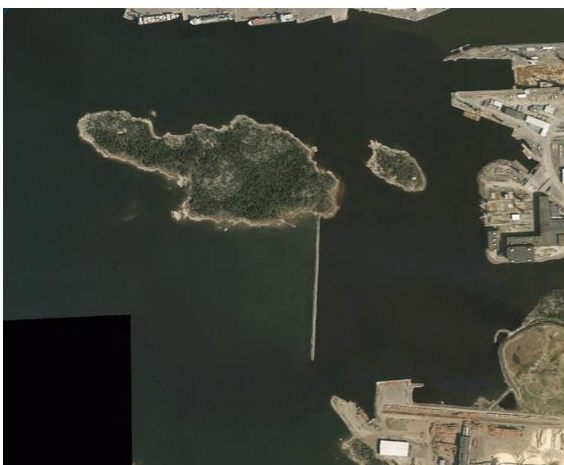
1965



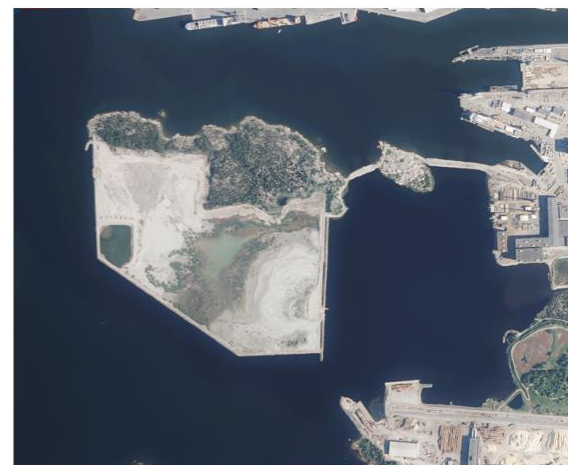
1987



2013



2022



Kuva 12. Ilmakuvat vuosilta 1965-2022.

Rauman sataman laajennusalueen rakennusinventointi tehtiin vuonna 2008 (Hanna Partanen 2008). Mukana inventoinnissa olivat myös Iso ja Vähä Järviluodon saaret.

Satakunnan Museon Pakki -tietopalvelusta löytyvät tiedot inventoinnista:

Saarten käytöstä on merkintöjä jo vuodelta 1688, jolloin esimerkiksi Iso Järviluodosta ja Saukoista mainitaan vuokratun laidunalueita Juhana Lukkari nimiselle porvarille. Vuonna 1746 Iso Järviluoto on ollut Abraham Sonckin ja Iso-Saukko Olavi Lindqvistin hallinnassa. Saarten historia kaupungin vuokra-alueina on siis yli kolmen vuosisadan mittainen.

Vanhimmat säilyneet rakennukset ovat valmistuneet 1800-luvun puolivälin jälkeen ja ne sijaitsevat Iso-Saukon kaakkoispuoleisella luodolla ja Vähä Järviluodossa. Ne edustavat kapearunkoista, yksitupaista rakennusmallia. Seuraavaksi vanhin ryhmä koostuu 1900-luvun alkupuolen huviloista. Niitä on Iso-Saukossa ja sen luodoilla, Iso Järviluodossa ja Vähä Järviluodossa. Kolmas ryhmä pitää sisällään 1940-1960-luvuilla valmistuneita kesämökkejä, joita on Iso- ja Vähä Järviluodossa.

Inventoinnissa Järviluodon saarissa sijaitsevia rakennuksia ei ole esitetty suojeltaviksi.

Iso Järviluoto D, päärakennus ja sauna ja Vähä Järviluoto B, päärakennus ovat kuitenkin määriteltäviä lievemmin suojeltaviksi kohteiksi. Nämä kohteet tulee inventoinnin mukaan säilyttää, ja mahdollisten korjaustoimenpiteiden tulee olla eheyttäviä.

Iso Järviluoto D päärakennus ja sauna

Tila on perustettu 1900-luvun alussa, jolloin myös päärakennus on valmistunut. Tämän jälkeen siellä on vietetty aktiivista huvilaelämää 1930- ja 1980-luvuilla, jolloin alueelle on valmistunut uusia rakennuksia ja rakennusosia. 1930- ja 1980-lukujen elämästä kertovat myös saunan edustalla olevat lukuisat kalliopiirroksiset.

1900-luvun alussa ja 1930-luvulla muodostunut huvilapihapiiri, joka sijaitsee Iso-Järviluodon saaren keskiosissa ja osittain sen etelärannan suojaisassa poukamassa. Tilaan kuuluu 1900-luvun alkupuolella valmistunut näyttävä huvilarakennus, 1930-luvun tynnyrikattoinen sauna ja kaksi ulkorakennusta.

Tilalla on kulttuurihistoriallista ja maisemallista arvoa, sillä se edustaa Rauman saaristolle tyypillistä 1900-luvun alun huvilaelämää- ja rakentamista. Sillä on myös säilyneisyysarvoa, sillä tilan rakennukset ovat säilyneet 1930-luvun asussa eikä niiden käyttötarkoitus ole muuttunut.

Rakennukset ovat kohtalaisessa kunnossa. Tila ei tule säilymään ilman jonkinlaisia korjaustoimenpiteitä. Sen säilyminen on epävarmaa myös Rauman sataman mahdollisen laajentumisen takia.

Rakennuksia on neljä. Päärakennus sijaitsee tasaisella tontilla metsän keskellä ja vaja on sen kaakkoispuolella. 1900-luvun alkupuolen sauna on erikoisen muotoinen pieni betonitiilirakennus, jossa on tynnyrikatto. Sauna sijaitsee hieman pihapiirin ulkopuolella lounaassa meren rannalla, pienen polun päässä, maisemallisesti näkyvällä paikalla. Lisäksi pihapiirissä on päärakennuksen eteläpuolella lähes hävinnyt betoninen maakellari ja luoteispuolella vanha kiviaita. Päärakennuksen ja vajan ympärillä on tiheää sekametsää, heinikkoa, muutama istutus ja avokallioita. Saunan pohjoispuolella on metsää ja ympärillä laakeita rantakallioita, lounaassa näkyy avomeri.



Kuva 13. Iso Järviluoto D päärakennus ja sauna vuonna 2008. (Valokuvat Pakki/Hanna Partanen 2008)

Vähä Järviluoto B

Tila on perustettu kaupungin vuokramaalle 1800-luvun puolivälin jälkeen mäkituvaksi tai torpaksi. Se on muutettu kesänviettopaikaksi noin 1960-1970-luvulla. Tila sijaitsee maisemallisesti näkyvällä paikalla Vähä Järviluodon saaren kaakkoiskärjessä. Päärakennus on valmistunut 1800-luvun lopulla, muut rakennukset ovat 1900-luvun alkupuolelta.

Tilalla on sosiaalishistoriallista ja mahdollisesti myös rakennushistoriallista arvoa. Se on myös maisemallisesti arvokas, sillä se sijaitsee varsin näkyvällä paikalla.



Kuva 14. Vähä Järviluoto B rakennuksia vuonna 2008. (Valokuvat Pakki/Hanna Partanen 2008)

Rakennuksia on kolme. Päärakennus sijaitsee tasaisella, korkealla kalliolla männikön laidalla. Sauna on sen lounaispuolella ja vaja kaakkoispuolella. Tilan itäpuolella kapean salmen takana on telakka ja sellutehdas. Loivasti mereen laskevalla, kallioisella pihamaalla on koristepensaita, ruusuja ja heinikköä.

Nykytilanne



Kuva 15. Ilmakuvassa (2022) vuonna 2008 inventoidut rakennukset (punaiset rinkulat) sekä selvityksissä arvoitetut kohteet (punaiset pallot).

Merimetsot ovat vallanneet molemmat saaret viime vuosien aikana. Alla valokuvia elokuussa 2024.

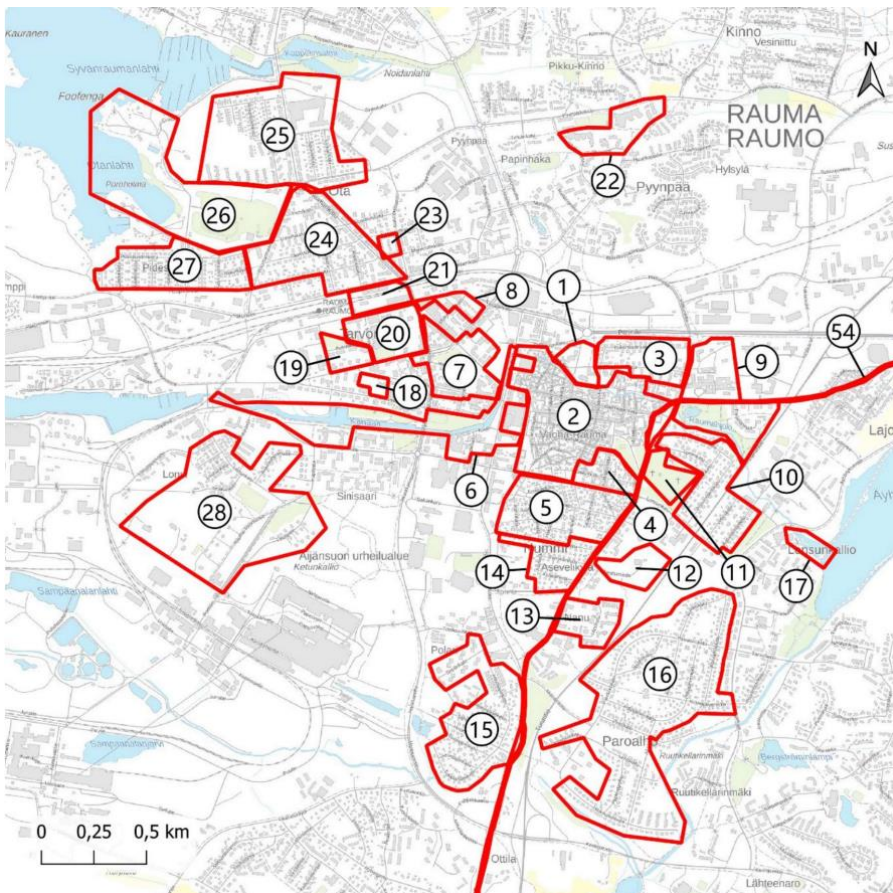


Kuva 16. Vähä Järviluoto ja Iso Järviluoto D päärakennus elokuussa 2024.

Lähiympäristön kulttuurihistorialliset arvot

Satakunnan rakennetun kulttuuriympäristön päivitys- ja täydennysinventointi, Ramboll 2023:

Arvoalueista Rauma-Repolan asuinalueet 28 sekä Polarin asuinalue 15 sijoittuvat kaava-alueen läheisyyteen, samoin Sampaanalalan asuinalue 34.



Kuva 17. Rauman keskustan arvoalueet. (Satakunnan rakennetun kulttuuriympäristön päivitys- ja täydennysinventointi, Ramboll 2023)

Rauma-Repolan asuinalueet

Kuvaus

Rauma-Repolan Rauman tehdas sai alkunsa, kun Wuojoki Gods AB perusti Sampaanalanlahden rannalle 7-kehäisen sahan sähkövoima-asemineen ja korjauspajoiheen vuonna 1912. Tehdasalueen viereen alettiin pian perustamisen jälkeen rakentaa asuintaloja työväelle. Rauma-Repolan alue koostuu eri-ikäisistä rakennusryhmistä. Tyypillisenä sahayhdyskuntana se on ollut sosiaaliselta rakenteeltaan selvästi jäsentynyt. Säilyneistä taloryhmistä voidaan erityisesti mainita Talolantien ja Lonsinkadun ympäristöt sekä Rauma-Repolantien varren johtajien asunnot.

Vuonna 1912 sahan läheisyyteen kaavoitettiin Lonsin työväenasuntoalue. Asuntoaluekartan laati Arvi Leikari. Suurin osa rakennuksista pystytettiin 1912 ja 1913, osa 1914. Suunnittelijoina olivat Arvi Leikari ja John Sundqvist. Lyhyen rakennusajanjakson ja vain kahden suunnittelijan käytön ansiosta alueesta tuli yhtenäinen. Kolmen asuntokadun varrella olevat pienet ja kapeat tontit rakennettiin siten, että vierekkäisten tonttien rakennukset ovat pareittain kiinni toisissaan. Kadun eteläpuolen rakennukset ovat kadun reunassa ja pohjoispuolen rakennusten ja kadunvälissä on pieni aidan ja portin erottama piha. Talousrakennukset ovat tonttien peränurkissa, neljän tontin rakennukset yhteen rakennettuina. Rakennusten alkuperäistä asua on muutettu uusimalla vuorilaudoituksia ja vaihtamalla ikkunoita alkuperäisestä muodosta poikkeaviksi. Telakankadun ja Luotsinkadun rakennukset ovat 1940-luvulta. Ne ovat puisia, peiterimalaudoitettuja kahden perheen taloja, joiden päädyissä on kuistit. Osa Telakankadun alkuperäisistä rakennuksista on purettu ja korvattu rivitaloilla.

Alueen vanhimmat rakennukset ovat lähimpänä tehdasta sijaitsevat Johtolan rakennus 1910-luvulta ja noin vuodelta 1920 oleva Norjala. Talot ovat mansardikattoisia, peiterimalaudoitettuja kaksikerroksisia puurakennuksia ja edustavat jo harvinaisiksi käyneitä 1920-luvun edustustarkoituksiin tehtyjä asuinrakennuksia. Rauma-Repolantien varrella sijaitsevat insinöörien ja johtajien asunnot on rakennettu 1934-38. Ne ovat 1 1/2-kerroksisia, jyrkkäkattoisia peiterimavuorattuja puutaloja. Rakennusten päissä on kuistit. Johtajiston rakennuksia ympäröi laaja puistoalue.

Talolan työväenasuntoryhmän rakentaminen alkoi 1920-luvulla ja jatkui 1940-luvulle. Peiterimalaudoitettut puutalot on tarkoitettu kahdelle tai useammalle perheelle. Rakennuksissa on kuistit ja jyrkkä auma- tai harjakatto.

Avainkimpunkadun rapatut yhden ja kahden perheen talot on pystytetty sodan jälkeen. Rauma-Repolan alueen rakennuksia ovat suunnitelleet Urho Salonen 1930- ja 40-luvuilla, Väinö Tuukkanen 1947 ja Toivo Jäntti 1949. Suurin osa jäljellä olevista rakennuksista on nykyisin yksityisomistuksessa.

Avainkimpunmäen suunnalla rakennusperintö on vaipumassa korjausrakentamisen, korvaavan rakentamisen ja uudisrakentamisen varjoon. Parhaimmillaan vanha rakentamisen ja alueidenkäytön idea näkyy siellä missä rakentaminen ja viherympäristö ovat vielä keskenään alkuperäisessä asemassa.

Asuinrakennusten lisäksi alueella on tehtaan vuonna 1937 rakennettu toimistorakennus Sampaanlinna ja vuonna 1962 valmistunut, arkkitehti Erkki Karvisen suunnittelema entinen ruokalarakennus Tikkala. Arkkitehti Eero O. Karin vuonna 1969 suunnittelema Johtolan edustussauna sijoittuu hieman etäämmälle vanhasta pihapiiristä.

Arviointi

Teollisuuden luomaa asuntoarkkitehtuuria itsenäisyyden alusta 1940-luvulle. Rauma-Repolalla on keskeinen osa Rauman kaupungin historiassa, mutta sen merkitys on huomattava myös koko Suomen teollisuushistoriassa.

Arvot:

historiallinen: asutushistoria, teollisuuden historia, kaavahistoria, sosiaalhistoria
rakennushistoriallinen: tyyppisyys, edustavuus, alkuperäisyys, historiallinen todistusvoimaisuus, historiallinen kerroksisuus
maisemallinen: kaupunkikuvallisesti merkittävä

Polarin asuinalue

Kuvaus

Polarin asuinalue muodostuu vanhemmasta omakotialueesta ja uudemmasta rivi- ja kerrostaloalueesta. Alueen omakotitaloista suurin osa on valmistunut 1940- ja 50-luvuilla. Alueen ensimmäisen asemakaavan laati Väinö Tuukkanen vuonna 1945. Polarin alue muodostettiin lähinnä Rauma-Repola Oy:n henkilökuntaa varten niin, että yhtiö luovutti alueelta tontteja työntekijöilleen. Teollisuusperintö näkyy tiestön nimissä kuten Höylääjän-, Asentajan-, Sahurin- ja Sorvaajankatu.

Omakotialueen pohjoispuolelle kaavoitettiin Rauma-Repolan aloitteesta uusi asuinalue vuonna 1967. Kaavan laati asemakaava-arkkitehti Reino Joukamo. Alue muodostuu kuudesta asuinkerrostalosta ja kahdesta rivitalosta. Jälkimmäiset sijaitsevat Höylääjänkadun varrella ja kolmikerroksiset kerrostalot Sepänkadun varrella. Talot ovat pääosin tiilivuorattuja. Kerrostalojen julkisivuissa on lisäksi betonielementtejä, kyllästettyjä puupaneeleita ja puhtaaksivalettuja betonipintoja. Sekä rivitalot että kerrostalot edustavat tavallista laadukkaampaa 1970-luvun arkkitehtuuria. Kerrostalot on suunnitellut vuosina 1970 ja 1971 arkkitehti Erkki Karvinen, joka suunnitteli aikoinaan paljon Rauma-Repolalle. Rivitaloista Höylääjänkadun länsipuolella sijaitsevan talon on suunnitellut Väinö Kinnunen vuonna 1974 ja itäpuolella sijaitsevan talon on suunnitellut Juhani Koivulan 1973-1974.

Arviointi

Yhtenäinen ja alkuperäisen ilmeen omaava 1940-1950-lukujen omakotialue sekä arkkitehtuuriltaan edustava 1970-luvun rivi- ja kerrostaloalue, jotka kertovat Rauman teollisuustyöväen asutushistoriasta.

Arvot:

historiallinen: asutushistoria, teollisuuden historia, kaavahistoria
rakennushistoriallinen: tyyppisyys, edustavuus, alkuperäisyys, historiallinen kerroksisuus
maisemallinen: kaupunkikuvallisesti merkittävä

Sampaanala

Kuvaus

Sampaanala palstoitettiin toisen maailmansodan jälkeen pienviljelystonteiksi. Palstoitussuunnitelman vuoksi Sampaanalan varhaisimmasta omakotitaloalueesta tuli vapaammin rakentuva kuin kaupungin vastaavista asemakaavoitetuista alueista. Katulinjat seuraavat maastonmuotoja ja rakennusten sijoittelu on asemakaavoitetuista alueita vapaampaa. Pihat ovat suuria ja niitä leimaa runsas kasvillisuus. Vuonna 1970 valmistuneessa asemakaavassa suuria tontteja jaettiin normaalikokoisiksi omakotitalotonteiksi. Tämän vuoksi Sampaanalan monet katuosuudet menettivät yhtenäistä ilmettään ja 1940- ja 1950-luvuilla valmistuneiden rakennusten joukkoon tuli uudempaa omakotirakennuskantaa.

Alueen koilliskulmassa on kerrostaloalue, joka muodostuu seitsemästä 1970-luvulla rakennetusta lamelliasuinkerrostalosta ja viidestä pistekerrostalosta. Pistetalot sijaitsevat Sampaanalan korkeimmalla kohdalla, joten niillä on huomattavaa kaupunkikuvallista merkitystä.

Monimuotoinen asuinalue 1940-70-luvuilta kertoo kaupungin kehityksestä ja kasvavan teollisuuden työvoimatarpeen lisääntymisen myötä kasvavasta väestöstä.

Arvot:

historiallinen: asutushistoria, teollisuuden historia, kaavahistoria

rakennushistoriallinen: tyyppillisuus, edustavuus, historiallinen kerroksisuus

maisemallinen: kaupunkikuvallisesti merkittävä

2.4.4 Turvallisuustarkastelut

Kaavamuutokseen liittyy myös erilaisia turvallisuustarkasteluja, jotka liittyvät mm. mahdollisesti tulevalle satama-alueelle sijoittuvaan toimintaan, esim. LNG-terminaaliin tai turvallisuusselvitysvolliseen Seveso III -direktiivin mukaiseen laitokseen. Myös jätevedenpuhdistamon mahdollisia vaikutuksia lähiympäristöön selvitettiin vuoden 2020 aikana.

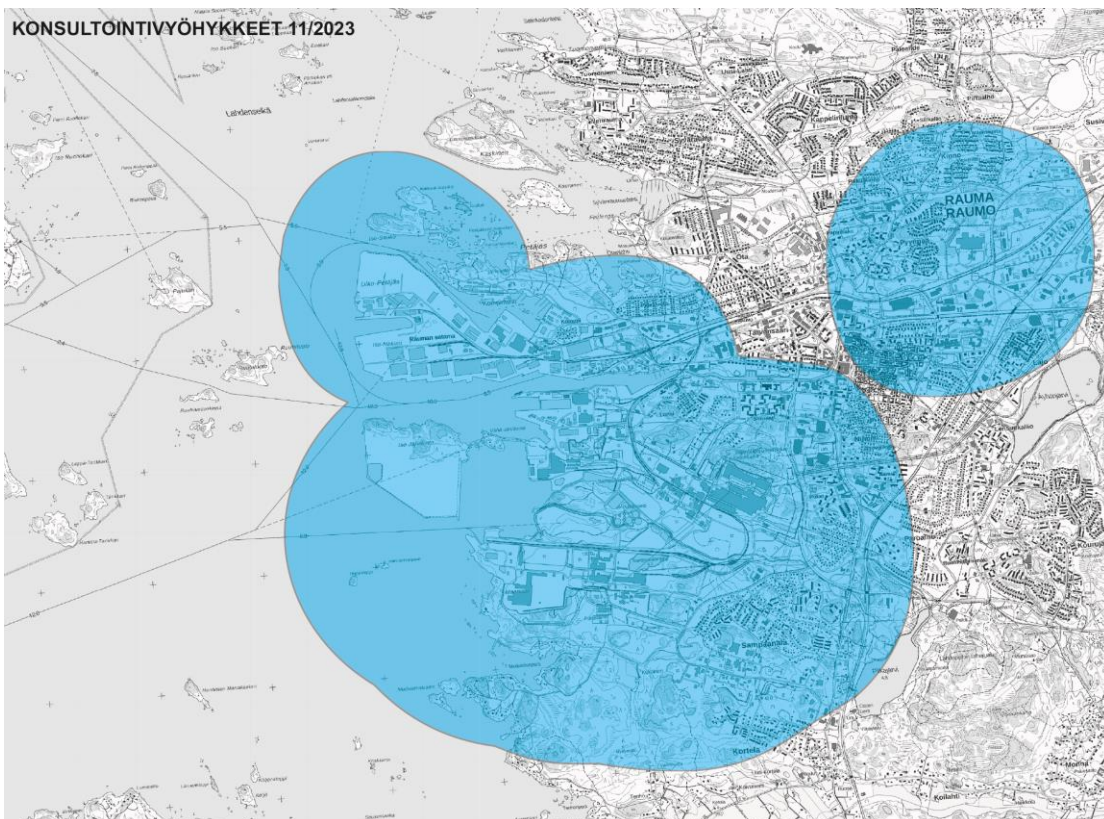
Rauman satama-alueen kaavamuutoksen turvallisuustarkastelu, Gaia Consulting Oy 2019:

Tarkastelun perusteella LNG-terminaalin sijoittaminen alueelle on mahdollista. Myös muunlainen suuronnettomuusvaarallinen toiminta voidaan sallia, kunhan vaaraetäisyydet jäävät tässä esitettyjä (melko suuria) vaaraetäisyyksiä pienemmiksi. Alueen satama- ja teollisten toimintojen sijoittelussa on kuitenkin otettava huomioon sijoittuvan laitoksen lopulliset suuronnettomuusvaarat ja niiden ulottuvuudet sekä toimintojen vaikutus sijoittuvaan laitokseen.

Lisäksi raportin liitteessä tarkasteltiin tilannetta, jossa merkitään lännenpuoleinen alue kaavamerkinnällä T/Kem ja idänpuoleinen alue kaavamerkinnällä T/Kem ja lisämääreillä, jotka rajaavat sallittuja onnettomuusvaikutuksia siten, että teollisuus, palvelut ja asuminen alueen ympäristössä eivät vaarannu.

Järviuodon kaava-alueita ympäröivät alueet ja niiden haavoittuvuus sekä tyypilliset Seveso-laitosten onnettomuuksien ulottuvuudet ovat sellaisia, että alue näyttäisi olevan turvallisuusnäkökulmasta mahdollista varustaa kaavamerkinnällä T/Kem tai vastaavalla, joka mahdollistaa suuronnettomuusvaarallisen toiminnan sijoittumisen asemakaava-alueelle. On kuitenkin huomattava, että olemassa olevat ja tulevat asumistoiminnot rajaavat ilmassa leviävien hyvin myrkyllisten ja palavien aineiden käsittelyä jossain määrin erityisesti alueiden itä- ja pohjoisosissa ja lisäksi pohjois- ja itäpuolen teollisuustoiminnot rajaavat ilmassa leviävien myrkyllisten ja palavien aineiden käsittelyä sekä suuren mittakaavan räjähdys- ja palovaarallista toimintaa erityisesti itäisellä alueella. Toisaalta satamakentillä on vähän työntekijöitä, joten tapauskohtainen poikkeaminenkin sallituista onnettomuusvaikutuksista voi olla mahdollista. Myös laitoksen suunnittelulla voidaan vaikuttaa vaarallisuuksiin.

Rauman keskustaajaman kemikaalilaitosten konsultointivyöhykkeet on päivitetty marraskuussa 2023, Turvallisuus- ja kemikaaliviraston 1.7.2022 tilanteen mukaisesti.

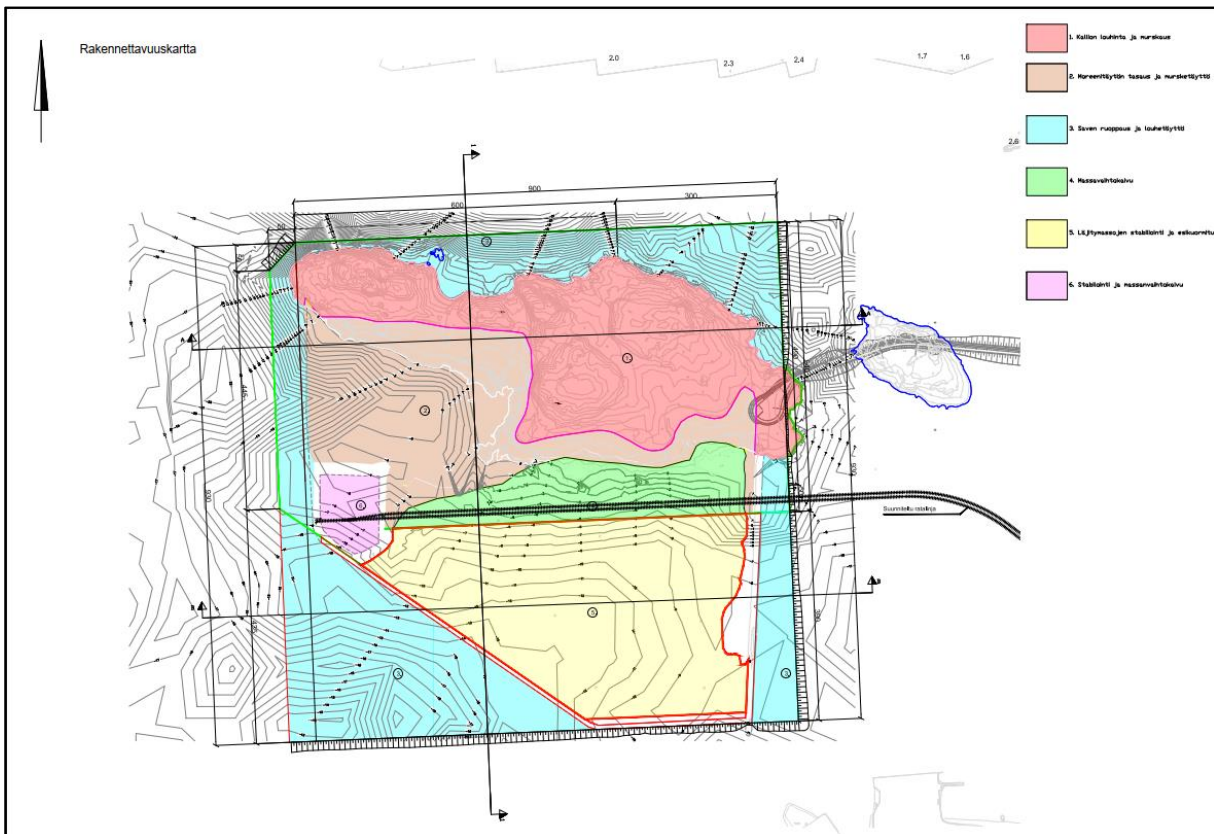


Kuva 18. Kemikaalilaitosten konsultointivyöhykkeet marraskuussa 2023.

2.4.5 Rakennettavuus

Järviluodon satama-alueen ja sinne johtavien liikenneväylien rakennettavuutta on arvioitu sataman laajenemistratkaisua tehtäessä ja Rauman Yleiskaava 2030 -työn yhteydessä, suunnitteluun ja kustannusten alustavaan arviointiin liittyen. Erilaiset ruoppausmassojen läjitykset sekä savi- ja liejakerrosten sijoittuminen vaikuttavat merkittävästi kustannuksiin, kun rakentamisessa joudutaan varustautumaan sekä puhtaiden että pilaantuneiden maiden ruoppaukseen ja merkittävään louhetäyttöön.

Satama-alueen rakennettavuutta on arvioitu sataman yleissuunnitelmassa seuraavasti.



Kuva 19. Satama-alueen rakennettavuus. (Rauman satama -Iso-Järviluodon yleissuunnitelma, Sitowise Oy 2019)

Rakennettavuuskartan mukaisesti Iso-Järviluodon alueen rakennettavuus voidaan nähdä jakautuvan kuuteen erilaiseen alueeseen:

1. Karttaan punaisella merkitty alue on kalliota, joka on pääosin avoinna tai siinä on vähäisissä määrin pintahumusta. Kallion pinta vaihtelee rantaviivan +0 m tasosta aina +13 m korkeuteen. Tämä alue voidaan irtilouhia kokonaisuudessaan. Kaikki tason +2,7 m tason yläpuoliset kalliomassat voidaan irrottaa ja käyttää täyttöihin. Louhittu kallio tasataan murskekerroksella.

2. Karttaan ruskealla merkitty alue on ruoppausmassoista saatua moreenitäyttöä. Moreenitäytön alta savi on ruopattu pois. Moreenitäyttö tasataan tasoon +1,50 m. Sen päälle tehdään rakennekerrokset louheesta ja murskeesta. Noin 1,5 m rakennekerrostäytöllä routanousu jää vähäiseksi ja kantavuus on hyvä. Rakennekerrokset tiivistetään kerroksittain, jolloin painumat tulevat jäämään vähäisiksi.
3. Karttaan vaaleansinisellä merkitty alue on mereen tehtävää täyttöä. Pehmeä savi ruopataan pois ja täyttö tehdään louheesta. Paksut louhetäytöt tiivistetään pudotustiivistyksellä, jolloin painumat tulevat jäämään vähäisiksi.
4. Karttaan vihreällä merkitty alue on esitetyssä ensimmäisessä toteutusvaiheessa (katso luku 3.2) tai Iso-Järviluodon rakentamisen yhteydessä tulevista ylijäämämassoista tehtävää massanvaihtoa vaativaa aluetta. Läjitysaltaan läjitysmaat sekä savi ruopataan pois ja allas täytetään moreeni- ja louhetäytöllä. Ruoppausvyvyys on noin 1-6 m ja täyttöpaksuus on 3-9 m. Täyttö tiivistetään kerroksittain ja syvältä osalta pudotustiivistyksellä. Tehtävän täytön varaan on ajateltu rakentaa ratapenger, joten alue pitää rakentaa painumattomaksi.
5. Karttaan keltaisella merkitty alue on läjitysallas, jonka yläosassa on keskimäärin 4-6 m läjitysmaita ja sen alapuolella noin 3-5m savea. Pehmeät läjitysmaat massastabiloidaan ja tämän jälkeen alaosan savikerrosta esikuormitetaan. Esikuormituksen suuruus riippuu käytettävästä esikuormitusajasta, alustavasti on ajateltu 1-2 m ylipengertä, jota voidaan käyttää seuraavan esikuormitusalueen täyttöihin. Esikuormituksen jälkeen kuormitusta kevennetään noin 1,5 m rakennekerrospaksuuteen. Painumia syntyy pitkän ajan kuluessa tämänkin jälkeen, mutta ne pysyvät kohtuullisen tasaisina ja maltillisina. Painumattomat rakenteet joudutaan kuitenkin perustamaan paaluille.
6. Karttaan violetilla merkitty alue eli nykyinen PIMA-allas massastabiloidaan. Lisäksi alueen pohjoisosaan joudutaan tekemään massanvaihto kaivamalla, painumattoman ratapenkereen saavuttamiseksi. Pohjoisosan PIMA-maat sijoitetaan erilliselle vastaanotto paikalle. Eteläinen osa voidaan esikuormittaa läjitysaltaan tavoin. Rakennettavuudeltaan eteläosa on läjitysaltaan kaltainen.

Satama-alueen toteuttaminen edellyttää louhintaa, leikkausta ja ruoppausta sekä täyttöä.

2.4.6 Sampaanalanheden täyttö

Sampaanalanhedea on täytetty sekä Länsi-Suomen ympäristölupaviraston että Etelä-Suomen aluehallintoviraston päätöksillä. Myös vielä rakentamattoman osan (alue C) täyttämiseen ja jätemateriaalien käyttämiseen täyttötoiminnassa on Etelä-Suomen aluehallintoviraston lupa [Päätös 358-359-2021 www.pdf](#)

2.4.7 Pilaantuneet maat

Sampaanalanlahtea, Järviuodon satama-alueetta ja teollisuusaluetta on täytetty myös pilaantuneella maa-aineksella ja pitkään teollisuusalueena käytetyllä alueella maaperän pilaantuneisuus on mahdollista. Alueella ei ole tehty erillisiä pilaantuneen maaperän tai haitta-aineiden selvityksiä, mutta asiaa on käsitelty Sampaanalanlahden täytön yhteydessä ja sen luvituksessa ja myös Järviuodon rakennettavuuden arvioinnissa sekä satamakentän täytössä.

2.4.8 Tulviin varautuminen

Tulvariskien hallinnan yleisenä tavoitteena on tulvariskien vähentäminen, tulvista aiheutuvien vahingollisten seurausten ehkäisy ja lieventäminen sekä tulviin varautumisen edistäminen.

Maakuntakaavan tulvasuojelua koskevan suunnittelumääräyksen mukaan alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon viranomaisten selvitysten mukaiset tulvavaara-alueella tulviin liittyvät riskit. Uutta rakentamista ei tule sijoittaa tulvavaara-alueille. Tästä voidaan poiketa vain, jos tarve ja vaikutusselvityksiin perustuen osoitetaan, että tulvariskit pystytään hallitsemaan ja että rakentaminen on kestävä kehityksen mukaista.

Suunniteltaessa alueelle tulville herkkiä toimintoja tulee tulvasuojelusta vastaavalle alueelliselle ympäristöviranomaiselle varata mahdollisuus lausunnon antamiseen. Rasion, Naantalın ja Rauman rannikkoalue ei ole merkittävä tulvariskialue suunnittelukaudella 2018 - 2024, mutta alueelle on laadittu tulvariskien hallintasuunnitelma vuosille 2016-2021 (<https://www.doria.fi/handle/10024/117986>).

Turun, Naantalın, Rasion ja Rauman rannikkoalueen tulvariskien hallinnan tavoitteet on jaettu hallintasuunnitelmassa riskikohteittain viiteen ryhmään. Ryhmät ja niihin kuuluvat tavoitteet on esitetty alla.

Tavoitteet ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen liittyen

- Harvinaisen tulvan (1/100 v toistuva) peittämällä alueella sijaitseva vakituinen asutus on suojattu tulvilta tai tulviin on varauduttu siten, ettei ihmisten terveys ja turvallisuus vaarannu
- Erittäin harvinaisen tulvan (harvinaisempi kuin 1/250 v toistuva) peittämällä alueella ei sijaitse vaikeasti evakuoitavia kohteita tai kohteet on suojattu ja evakuointiyhteydet varmistettu

Tavoitteet välttämättömyyspalveluihin liittyen

- Sähkön-, lämmön- ja vesihuolto ei keskeydy erittäin harvinaisella tulvalla
- Merkittävät liikenneyhteydet eivät katkea erittäin harvinaisella tulvalla

- Yhteiskunnan elintärkeitä toimintoja ja huoltovarmuutta turvaava toiminta ei häiriinny erittäin harvinaisella tulvalla.

Tavoitteet ympäristöön ja kulttuuriperintöön liittyen

- Erittäin harvinaisestakaan tulvasta ei aiheudu palautumatonta ja korjaamatonta vahingollista seurausta ympäristölle ja kulttuuriperinnölle

Tavoitteet viranomaistoimintaan liittyen

- Alueiden käytön suunnittelulla ja kaavoituksella vähennetään meri- ja hulevesitulvariskejä

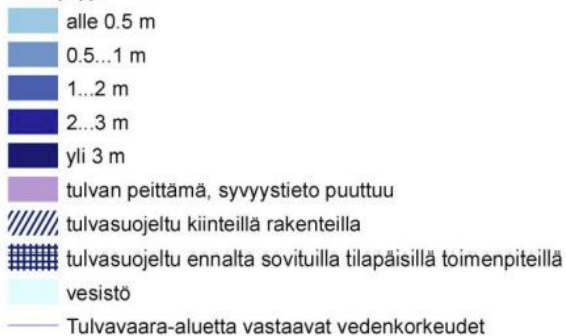
Tavoitteet kansalaistoimintaan liittyen

- Tulvavaara-alueella asuvat ja asioivat ihmiset ja yritykset ovat tietoisia tulvavaarasta ja sen todennäköisyydestä ja osaavat suojata omaisuuttaan sekä varautua tulvatilanteeseen oma-toimisesti



Tulvavaara-alue

Vesisyvyys



Kuva 20. Ote tulvakarttapalvelun aineistosta: erittäin harvinaisen meritulva 1/250a

2.4.7 Veden virtaaminen

Veden virtaamista ja jäteveden kulkeutumisesta on tutkittu vuonna 2014 suhteessa pengertien rakentamiseen (Järviluodon pengertien vaikutukset virtauksiin ja jäteveden kulkeutumiseen, Suomen Ympäristövaikutusten arviointikeskus Oy 2014). Tutkimuksessa selvitettiin virtaus- ja vedenlaatumallin avulla Rauman yhteispuhdistamon puhdistettujen jätevesien kulkeutumisesta Rauman Sataman alueelta nykytilanteesta sekä suunnitellun Järviluodon pengertien valmistuttua. Pengertiestä laskettiin umpipenkereen lisäksi kaksi vaihtoehtoa, jossa penkereeseen on tehty rummuilla tai sillalla virtausaukko.

Järviluodon satamayhteyden ja penkereen suunnittelussa tulee ottaa huomioon erilaiset vaikutukset virtauksiin ja jätevesiin sekä pitoisuuksiin.

Veden virtausolosuhteisiin liittyen taustatietoa on syntynyt myös KVVY Tutkimus Oy:n Järviluodon pengertien valmistumisen jälkimmäisessä vesistötarkkailussa. Jälkitarkkailussa ei esimerkiksi havaittu Ympäristövaikutusten arviointikeskus Oy:n mallinnuksen ennustamia vaikutuksia virtaussuuntiin

2.4.9 Merenalainen luonto

VELMU ohjelma on vedenalaisen meriluonnon kartoitusohjelma, jossa on kartoitettu vedenalaisen meriluonnon monimuotoisuutta vuodesta 2004 asti.

<http://paikkatieto.ymparisto.fi/VELMU>

Järviluodon alueen vedenalainen meriluonto on muuttunut vuosien aikana, kun alueella on tehty erilaisia toimenpiteitä, kuten täyttöjä ja ruoppauksia.

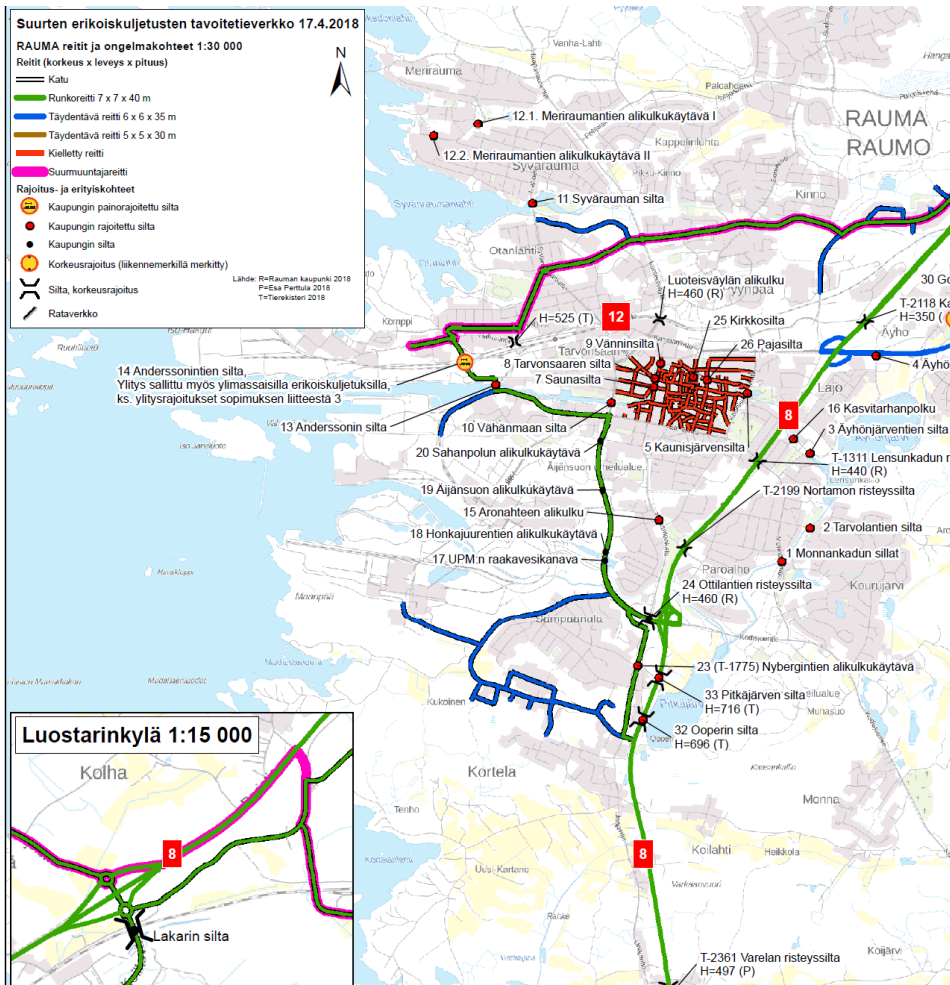
2.4.10 Meriväylät

Hankealueelle sijoittuu kaksi linjataulua, joiden omistaja on Väylävirasto. TL-3501 Iso Järviluoto alempi ja TL-3071 Iso Järviluoto ylempi jotka osoittavat seuraavalle väylälle: Väylä nro. 2295 Rauman eteläinen väylä (Väyläluokka VL1: Kauppamerenkulun pääväylä).

Väylävirasto muistuttaa lausunnossaan, että merenkulun turvalaitteiden näkemäalueille ei saa asettaa eikä rakentaa mitään turvalaitteen merelle ja meriväylälle näkymistä estävää rakennetta. Mikäli merenkulun turvalaitteiden näkemäalueiden läheisyyteen ollaan suunnittelemassa tai toteuttamassa rakentamista taikka nykyisiä turvalaitteiden huolto- ja korjauskäyntien kulkuyhteyksiä ollaan muuttamassa, tulee olla hyvissä ajoin etukäteen yhteydessä Väyläviraston meriväyläyksiköön.

2.4.11 Erikoiskuljetusreitit

Normaaliliikenteelle sallittujen mitta- tai massarajojen ylittävälle kuljetuksille on suunniteltu erikoiskuljetusreitit. Järviluodon satamalaajennuksen sekä siihen liittyvien liikenneyhteyksien valmistuessa on erikoiskuljetusreitit tarkasteltava uudelleen.

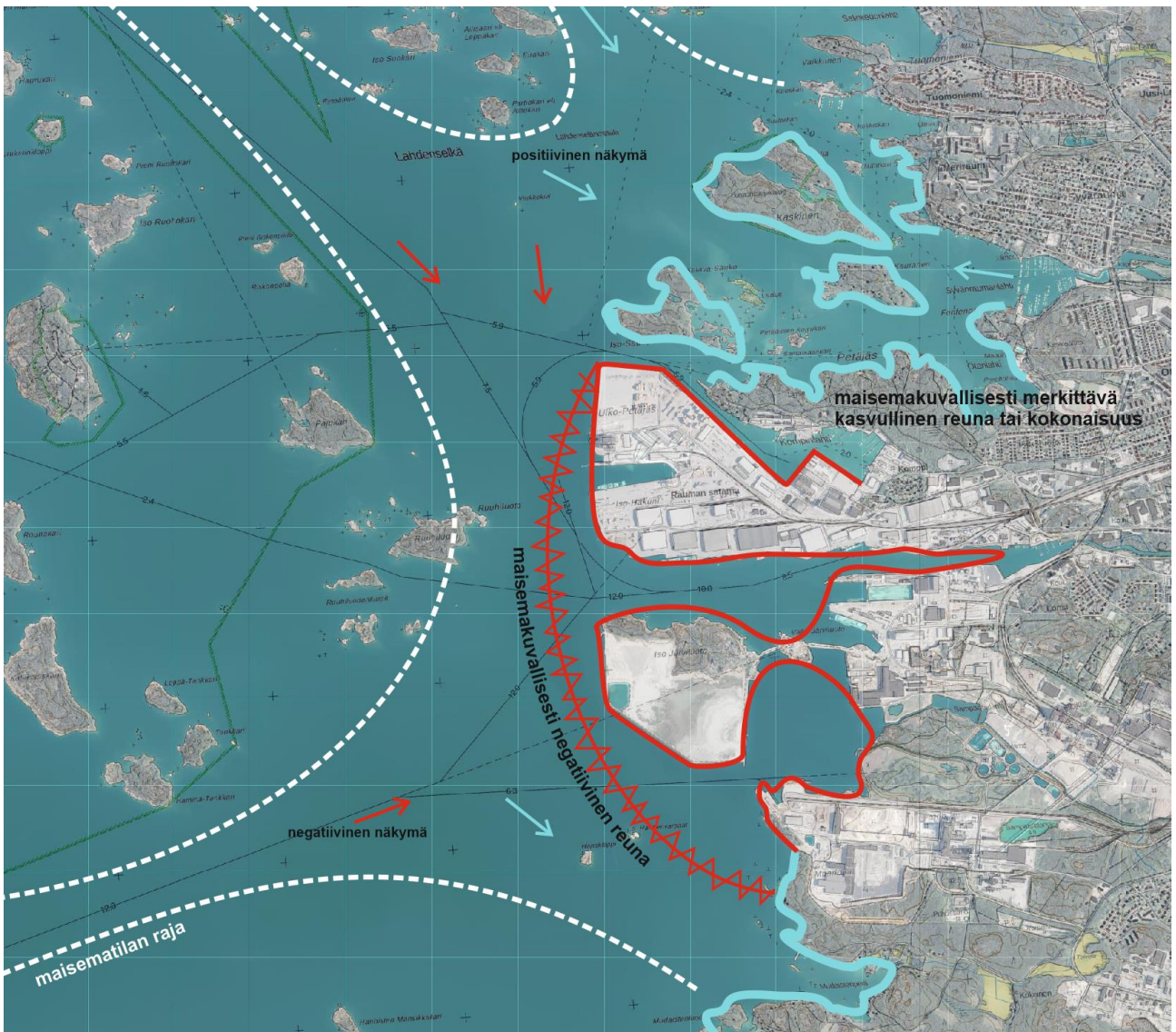


Kuva 21. Ote suurten erikoiskuljetusten tavoiteverkosta 2018

2.4.12 Maisema

Kaava-alue sijoittuu teollisuus- ja satama-alueen kylkeen ja keskelle. Järviluoto ei enää toimi teollisuusalueetta peittävänä elementtinä maisemassa, vaan sulautuu ennemminkin osaksi taustan teollisuusmaisemaa.

Alueen maisematilannetta on arvioitu päivittämällä Ympäristövaikutusten arvioinnissa tehtyä maisematilannekarttaa, alla.



Kuva 22. Päivitetty maisematilannekartta

3. Suunnittelutilanne

3.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvosto päätti valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017.

Maankäyttö- ja rakennuslain 22 §:n mukaan valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita voidaan antaa alueidenkäyttöä ja alueidenkäytön suunnittelua koskevista asioista, joilla on:

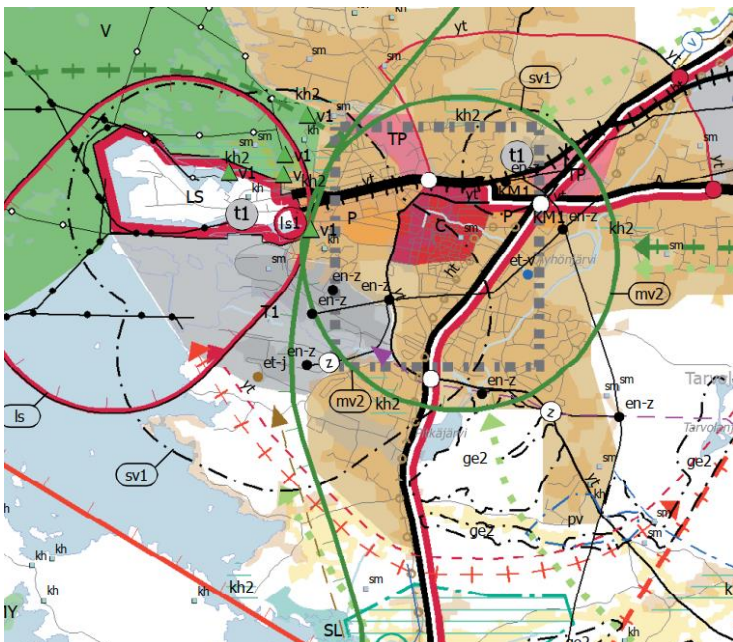
- aluerakenteen, alueidenkäytön tai liikenne- ja energiaverkon kannalta kansainvälinen tai laajempi kuin maakunnallinen merkitys;
- merkittävä vaikutus kansalliseen kulttuuri- tai luonnonperintöön; tai
- valtakunnallisesti merkittävä vaikutus ekologiseen kestävyteen, aluerakenteen taloudellisuuteen tai merkittävien ympäristöhaittojen välttämiseen.

Tavoitekokonaisuuksia ovat:

- toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- tehokas liikennejärjestelmä
- terveellinen ja turvallinen elinympäristö
- elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
- uusiutumiskykyinen energiahuolto

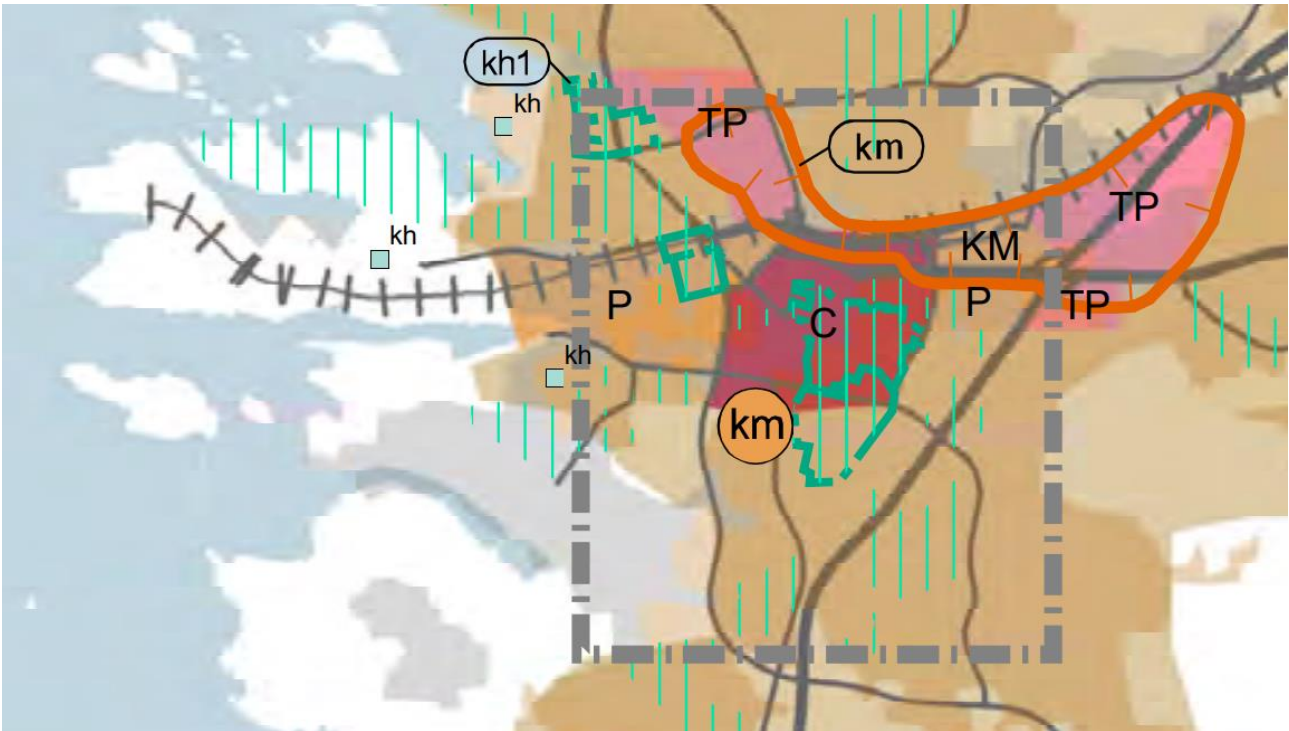
3.2 Maakuntakaava ja vaihemaakuntakaava 2

Ympäristöministeriö vahvisti 30.11.2011 Satakunnan maakuntakaavan (N:o YM1/5222/2010) ja se sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2013.



Kuva 23. Ote Satakunnan maakuntakaavan kaavakartasta.

Satakunnan maakuntavaltuusto hyväksyi 17.5.2019 Satakunnan vaihemaakuntakaavan 2 ja se sai lainvoiman 1.7.2019. Satakunnan vaihemaakuntakaavan 2 tultua voimaan kumoutuu samalla Satakunnan maakuntakaavan vastaavat merkinnät ja määräykset.



Kuva 24. Ote Satakunnan vaihemaakuntakaavan 2 kaavakartasta.

Kehittämisperiaatemerkinnt:

Suunnittelualue sisältyy laajaan kaupunkikehittämisen kohdevyöhykkeeseen (kk). Merkinntällä osoitetaan kaupunkiseutuja, niiden osia tai muita yhdyskuntia kokevia kehittämispolitiikan alueidenkäytöllisiä periaatteita. Merkinntällä osoitetaan niitä vyöhykkeitä, joihin kohdistuu valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti tärkeitä alueidenkäytöllisiä kehittämistarpeita.

Kaupunkikehittämisen kohdevyöhykettä koskee seuraava suunnittelumääräys:

”Auerakenteeltaan monikeskuksisia vyöhykkeitä kehitetään eheyttämällä olemassa olevien keskusten ja taajamien yhdyskuntarakennetta sekä turvaamalla viher- ja virkistysverkoston jatkuvuus sekä palvelujen saatavuus. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee edistää elinympäristöjen toimivuutta ja taloudellisuutta hyödyntämällä rakennettuja verkostoja, vähentämällä liikennetarvetta sekä edistämällä joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen edellytyksiä. Alueen arkeologisten kohteiden, valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden sekä merkittävien kulttuuriympäristöjen tulee olla alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtina.”

Kaupunkikehittämisen kohdevyöhykettä koskee seuraava kehittämissuositus:

”Alueen maankäytön kehittämistarpeet tulisi tutkia ja ratkaista yksityiskohtaisemmalla seudullisella maankäytön suunnitelmalla.”

Matkailun kehittämisvyöhyke -merkinnällä osoitetaan vyöhykkeitä, joihin kohdistuu merkittäviä matkailun kehittämistarpeita.

Järviluodon alue ja suurin osa liikenneyhteyksistä sijoittuu merkittävän luontomatkailun kehittämisen kohdevyöhykkeelle (mv3), joka sijoittuu maakunnan rantavyöhykkeelle. Osa liikenneyhteyksistä sijoittuu Vanha-Rauman ympärillä olevaan merkittävän kulttuuriympäristö- ja maisemamatkailun kehittämisen kohdevyöhykkeelle.

Merkinnällä mv2 osoitetaan merkittävät kulttuuriympäristö- ja maisemamatkailun kehittämisen kohdevyöhykkeet.

Merkinnällä mv3 osoitetaan merkittävät luontomatkailun kehittämisen kohdevyöhykkeet, joihin kohdistuu luontomatkailun, luonnon virkistyskäytön, ulkoilu- ym. reitistöjen sekä luonnonsuojelun kehittämis- ja yhteensovittamistarpeita.

Suunnittelumääräys:

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

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

Järviluodon alue sisältyy satamatoimintojen kehittämisen kohdealueelle (Is). Merkinnällä osoitetaan niiden kauppasatamien lähialue, johon kohdistuu satamatoimintojen alueiden käyttöön liittyviä laajennus- ja kehittämistarpeita.

Suunnittelumääräys:

Alueen käyttöä suunniteltaessa tulee turvata pitkän aikavälin satamatoimintojen kehittämisedellytykset ja aluevaraukset. Satamatoimintojen suunnittelussa on otettava huomioon vaikutukset maisemaan, asutukseen, loma-asutukseen, yleiseen virkistykseen, linnustoon, muuhun eläimistöön sekä vedenalaiseen luontoon ja vedenalaiseen kulttuuriperintöön. Aluetta suunniteltaessa tulee Liikennevirastolle, satamatoiminnasta vastaavalle taholle ja museoviranomaiselle varata mahdollisuus lausunnon antamiseen.

Alueiden erityisominaisuuksia ilmaisevat merkinnät:

Alue kuuluu vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen suojavyöhykkeelle sv1 (konsultointivyöhyke).

Aluetta koskevat seuraavat suunnittelumääräykset:

”Suunnittelussa on otettava huomioon alueella sijaitsevista laitoksista tai vaarallisten kemikaalien valmistuksesta, varastoinnista tai kuljetuksesta ympäristölle ja alueelle sijoittuville toiminnoille mahdollisesti aiheutuvat riskit.

Suunniteltaessa riskille alttiiden toimintojen sijoittumista suojavyöhykkeelle, tulee palo- ja pelastusviranomaiselle sekä tarvittaessa Turvatekniikan keskukselle (TUKES) varata mahdollisuus lausunnon antamiseen.”

Kaava-alueen pohjoisosa sijoittuu maakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön (Rauma-Repolan entiset asuntoalueet) läheisyyteen (kh).

Merkinnällä osoitetaan maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät kulttuuriympäristöt ja rakennusperintökohteet.

Suunnittelumääräys: Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon alueen kokonaisuus, erityispiirteet ja ominaisluonne siten, että edistetään niihin liittyvien arvojen säilymistä ja kehittämistä mukaan lukien avoimet viljelyalueet.

Kaikista aluetta tai kohdetta koskevista suunnitelmista ja hankkeista, jotka oleellisesti muuttavat vallitsevia olosuhteita, tulee museoviranomaiselle varata mahdollisuus lausunnon antamiseen.

Kohteen ja siihen olennaisesti kuuluvan lähiympäristön suunnittelussa on otettava huomioon kohteen kulttuuri-, maisema-, luonto- ja ympäristöarvot sekä huolehdittava, ettei toimenpiteillä ja hankkeilla vaaranneta tai heikennetä edellä mainittujen arvojen säilymistä.

Aluevaraus- ja kohdemerkinnät:

Alue on pääasiassa teollisuus- ja varastotoimintojen aluetta T1.

Merkinnällä osoitetaan merkittävät teollisuus- ja varastoalueet, joille saa sijoittaa vaarallisia kemikaaleja valmistavia tai varastoivia laitoksia, ja joita koskee EU-direktiivi 96/82/EY vaarallisten aineiden aiheuttamien suuronnettomuusriskien torjunnasta (SEVESO II- direktiivi).

Suunnittelumääräys: Alueen suunnittelussa on otettava huomioon alueella sijaitsevista laitoksista tai vaarallisten kemikaalien valmistuksesta, varastoinnista tai kuljetuksesta lähiympäristölle ja alueelle sijoittuville toiminnoille mahdollisesti aiheutuvat riskit. Alueen suunnittelussa tulee palo- ja pelastusviranomaiselle sekä tarvittaessa Turvatekniikan keskukselle (TUKES) varata mahdollisuus lausunnon antamiseen.

Kaava-alueen ulkopuolella, mutta läheisyydessä on maakuntakaavassa osoitettu sm- merkintä

muinaismuistoalue. Merkinnällä osoitetaan muinaismuistolain nojalla rauhoitettuja muinaisjäännös-alueita ja -kohteita.

Maakuntakaavan sm-merkintä on vanhentunut. Kohdetta ei ole muinaisjäännösrekisterissä eikä Rauman Yleiskaavassa 2030. Merkintä tarkoittanee Patterinmäellä Rauma-Repolan tehdasalueella alkujaan I maailmansodan aikana louhittua varustusta, jossa sitten II ms aikaan on ollut ilmantorjuntapatteri. Suuri osa kalliosta on joskus v. 1985 jälkeen louhittu pois. Satakunnan Museon kommentin (20.4.2023) mukaan kohdetta ei ole tarpeen esittää asemakaavassa.

Kaava-alueen läheisyydessä on myös maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö, Rauma-Repolan entiset asuinalueet. Merkinnällä osoitetaan maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät kulttuuriympäristöt ja rakennusperintökohteet.

Suunnittelumääräys: Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon alueen kokonaisuus, erityispiirteet ja ominaisluonne siten, että edistetään niihin liittyvien arvojen säilymistä ja kehittämistä mukaan lukien avoimet viljelyalueet. Kaikista aluetta tai kohdetta koskevista suunnitelmista ja hankkeista, jotka oleellisesti muuttavat vallitsevia olosuhteita, tulee museoviranomaiselle varata mahdollisuus lausunnon antamiseen. Kohteen ja siihen olennaisesti kuuluvan lähiympäristön suunnittelussa on otettava huomioon kohteen kulttuuri-, maisema-, luonto- ja ympäristöarvot sekä huolehdittava, ettei toimenpiteillä ja hankkeilla vaaranneta tai heikennetä edellä mainittujen arvojen säilymistä.

Viiva- ja muut merkinnät

Iso Järviluodon eteläpuolella on osoitettu laivaväylä. Merkinnällä osoitetaan kulkusyvyydeltään yli 2,5 metrin laivaväylät. Alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus.

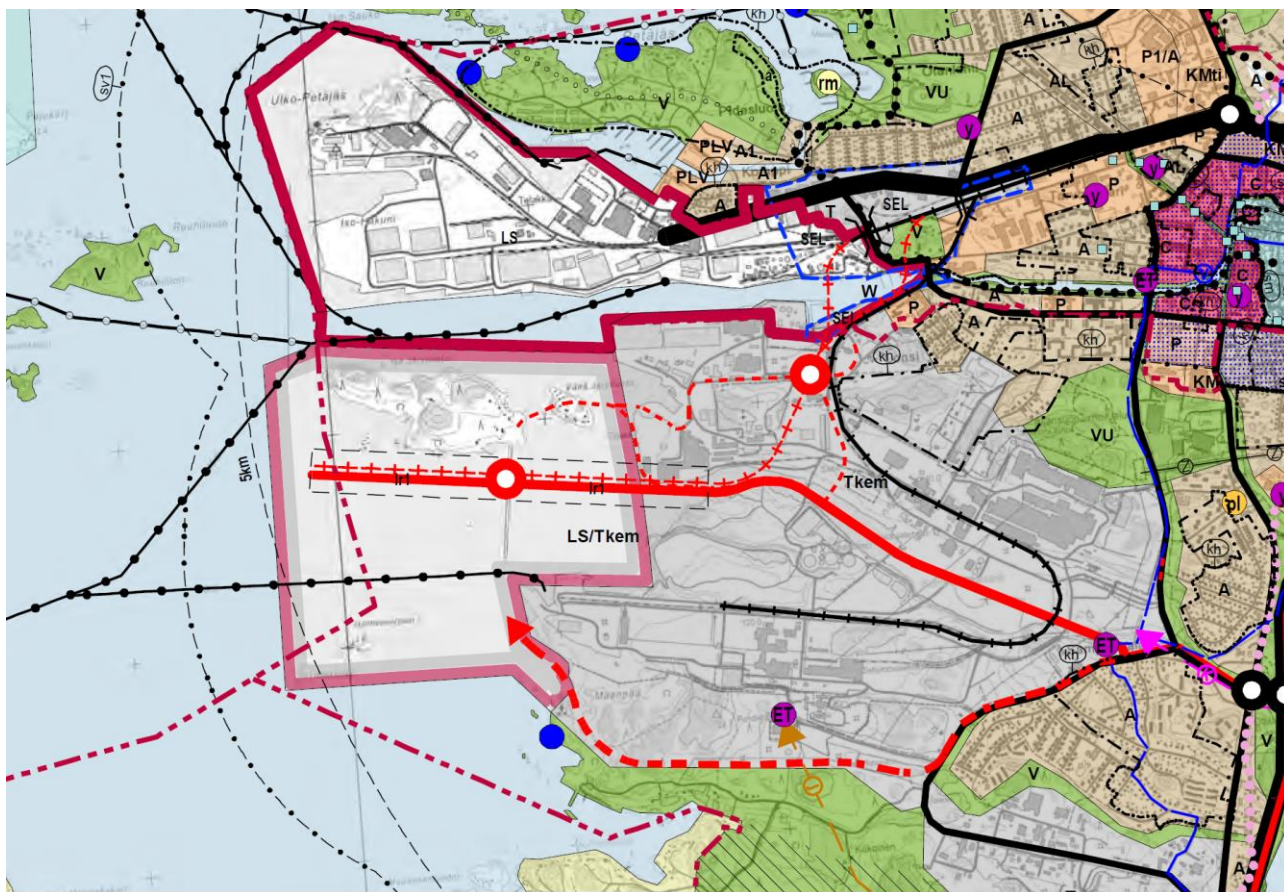
3.3 Maakuntakaava 2050

Satakunnan maakuntakaavan 2050 laatiminen on käynnistynyt vuoden 2021 lopussa. Satakunnan maakuntakaava 2050 laaditaan kaikki maankäyttömuodot kattavana kokonaismaakuntakaavana, jolloin käsitellään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja kehittämisen kannalta tarpeelliset alueet koko maakunnan alueella.

Kaavaetenee valmisteluvaiheeseen todennäköisesti loppuvuodesta 2024. Satakunnan maakuntakaavan 2050 hyväksyy maakunnan liiton ylin päättävä elin eli Satakuntaliiton maakuntavaltuusto.

3.4 Yleiskaava 2030

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt koko kunnan aluetta koskevan Rauman yleiskaava 2030:n kokouksessaan 25.3.2019.



Kuva 25. Ote Rauman yleiskaavasta 2030.

Suunnittelualue on yleiskaavassa pääasiassa osoitettu uudeksi satamalaajennukselle ja/tai teollisuuden käyttöön varattavaksi alueeksi (LS/Tkem). Alue varataan samalaajennuksen käyttöön, mutta ennen satamalaajennuksen toteutumista aluetta voidaan käyttää teollisuuden tarpeisiin. Ennen alueella tehtäviä vesirakennushankkeita on oltava yhteydessä Museovirastoon vedenalaisen kulttuuriperintöön liittyvän selvityksen järjestämiseksi.

Kaava-alueen liikenneyhteydet sijoittuvat Teollisuus- ja varastoalueelle (Tkem), jolle saa sijoittaa merkittäviä vaarallisia kemikaaleja valmistavia tai varastoivia laitoksia.

Merkinnällä osoitetaan teollisuus- ja varastoalueet, jolle saa sijoittaa vaarallisia kemikaaleja valmistavia tai varastoivia laitoksia ja joita koskee EU-direktiivi 2012/18/EU vaarallisten aineiden aiheuttamien suuronnettomuusvaarojen torjunnasta (SEVESO III-direktiivi).

Uusien tai muuttuvien toimintojen ja aineiden riskit selvitetään osayleis- ja asemakaavatasolla.

Alueen suunnittelussa on otettava huomioon alueella sijaitsevista laitoksista tai vaarallisten kemikaalien valmistuksesta, varastoinnista tai kuljetuksesta lähiympäristölle ja alueelle sijoittuville toiminnoille mahdollisesti aiheutuvat riskit. Alueen suunnittelussa tulee palo- ja pelastusviranomaiselle sekä tarvittaessa Turvatekniikan keskukselle (TUKES) varata mahdollisuus lausunnon antamiseen.

Suunnittelualue sisältyy vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen suojavyöhykkeeseen (konsultointivyöhyke). Suunnittelussa on otettava huomioon alueella sijaitsevista laitoksista tai vaarallisten kemikaalien valmistuksesta, varastoinnista tai kuljetuksesta ympäristölle ja alueelle sijoittuville toiminnoille mahdollisesti aiheutuvat riskit. Suunniteltaessa riskille alttiiden toimintojen sijoittamista suojavyöhykkeelle tulee palo- ja pelastusviranomaiselle sekä tarvittaessa Turvatekniikan keskukselle (TUKES) varata mahdollisuus lausunnon antamiseen.

Ohjeellisena tielinjauksena on osoitettu satamayhteyden eri vaiheet (punainen katkoviiva).

Liikenneyhteyksien vaatimat uudet eritasoliittymät on osoitettu punaisella rinkelalla.

Uusi ratalinjaus Järviluotoon on osoitettu punaisella poikki-katkoviivalla.

Uusi tielinjaus on osoitettu punaisella yhtenäisellä viivalla.

Järviluotoon on osoitettu uusi ratapiha (Irt). Ennen alueella tehtäviä vesirakennushankkeita on oltava yhteydessä Museovirastoon vedenalaiseen kulttuuriperintöön liittyvän selvityksen järjestämiseksi.

Järviluodon eteläpuolella on osoitettu laivaväylä.

Kaava-alueen ulkopuolella sijaitsee kaksi maakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä (kh), Rauma-Repolan entiset asuinalueet ja Sampaanalan omakotialue. Merkinnällä osoitetaan maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät kulttuuriympäristöt ja rakennusperintökohteet.

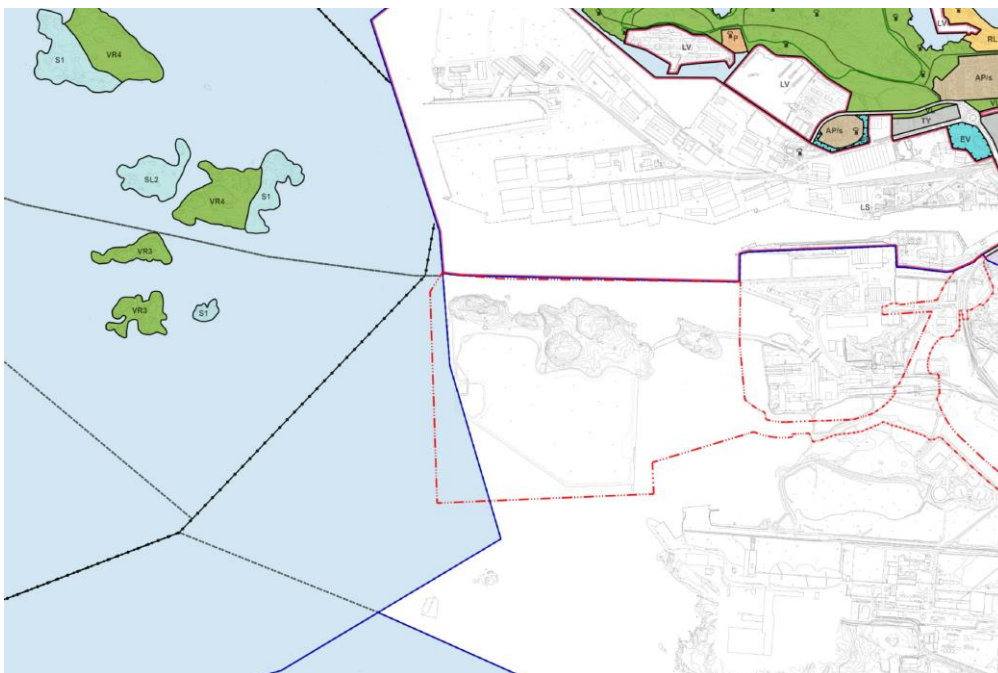
Alueen suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on edistettävä kulttuuriympäristön arvojen sekä taajamakuvan ja maiseman arvojen säilymistä. Alueen arvokkaat erityispiirteet tulee säilyttää.

Alueella tapahtuva uudis- ja korjausrakentaminen ja muut suoritettavat toimenpiteet on sopeutettava kulttuuriympäristön ominaispiirteisiin, taajamakuvallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja/tai maisemallisiin arvoihin. Erityistä huomiota tulee kiinnittää rakennetun ympäristön rajautumiseen avoimen maisematilan suuntaan, rakennusten sijoitteluun, mittakaavaan, mittasuhteisiin ja materiaalivalintoihin. Aluetta koskevista suunnitelmista ja toimenpiteistä on pyydyttävä Satakunnan Museon tai Museoviraston lausunto.

Kaava-alueen kaakkoisosassa sijaitsee myös yhdyskuntateknisen huollon alue (ET) sekä yhdysvesijohto (sininen viiva) ja maakaasuverkon yhteystarve (k).

3.5 Osayleiskaava

Alueen länsiosaa koskee 28.5.2001 hyväksytty Keskisen saariston osayleiskaava. Osayleiskaavassa alue on vesialuetta (W).



Kuva 26. Ote osayleiskaavayhdistelmästä.

3.6 Asemakaava

Alueella on voimassa 3.1.1992 vahvistettu asemakaava, joko koskee laajaa teollisuusaluetta. Alue on osoitettu Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi T-4. Teollinen toiminta ei saa aiheuttaa kohtuutonta haittaa melun, hajun, savun tai kaasujen muodossa. Asemakaavassa on annettu määräyksiä rakennusten ja rakenteiden enimmäiskorkeuksista.

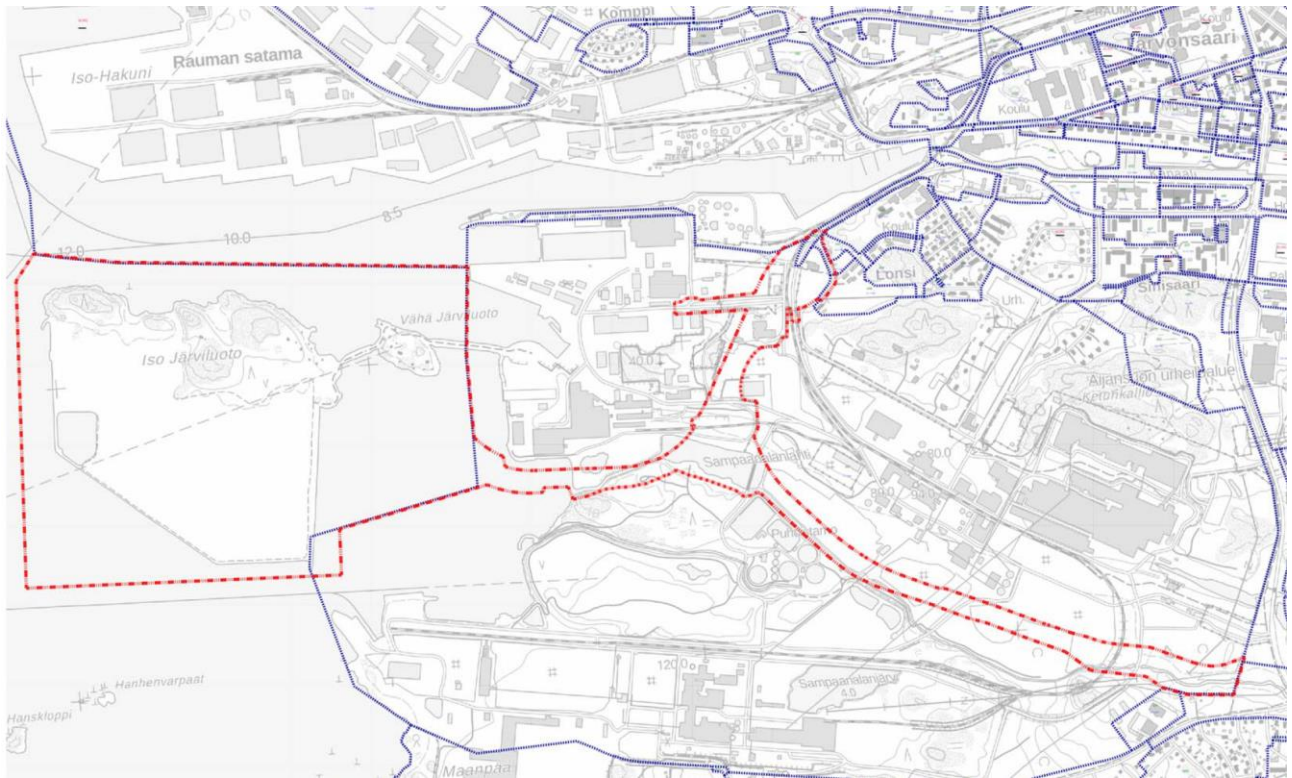
Kaava-alueen koillispäässä ovat voimassa katualueita koskevat asemakaavat:

AK: 420, vahvistettu 18.10.1967

AK:431, vahvistettu 22.5.1981 ja

AK:449, vahvistettu 12.7.1996

Järviluodon alueella ei ole asemakaavaa.



Kuva 27. Ote hakemistokartasta. Kaavamuutosalueen rajaus punaisella.



Kuva 28. Ote ajantasakaavasta. Kaavamuutosalueen rajaus punaisella.

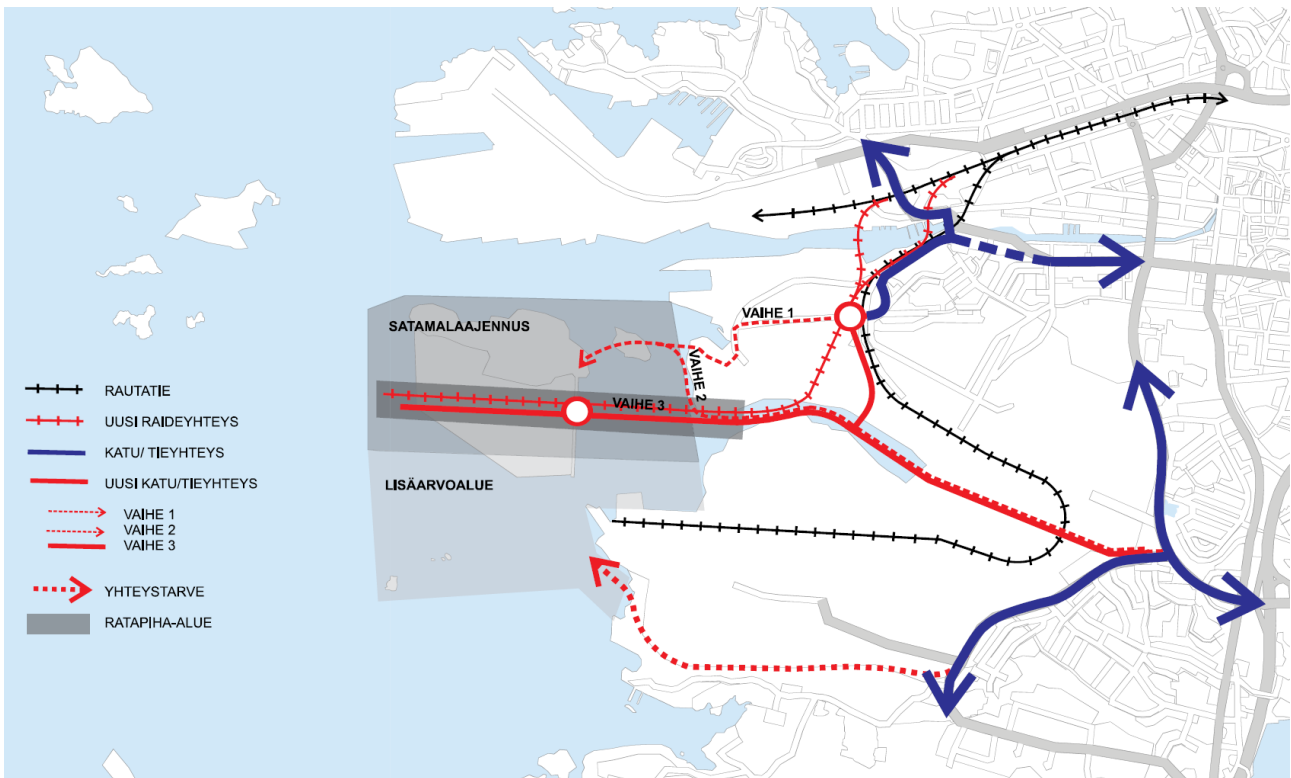
4. Asemakaavan tavoitteet

4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa Rauman sataman laajentaminen Järviluodon alueelle.

4.2 Yleiskaava 2030 tavoitteet

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on osoittaa Yleiskaavassa 2030 varattu satamalaajennusalue Järviluotoon sekä sen vaatimat liikenneyhteydet: Yleiskaavassa 2030 on osoitettu satamalaajennusalue, satamaratapiha, ratayhteys Rauman ratapihalta sekä liikenneyhteys Hankkarintieltä, täytettyä Sampaanalanlahtea pitkin.



Kuva 29. Ote Yleiskaava 2030 aineistosta: Järviluodon satamalaajennuksen liikenneyhteydet.

Tarkoituksena on asemakaavassa osoittaa yleiskaavan vaihe 3, eli tavoiteltava ja lopullinen vaihtoehto ratayhteyksineen, ei välivaiheita. Asemakaavalla ei kuitenkaan ratkaista Rauman ratapihalta haarautuvien ratayhteysvaihtoehtojen valintaa, vaan molemmat vaihtoehdot ovat edelleen mahdollisia.

4.3 Tavoitteiden tarkentuminen ja prosessin aikana syntyneet tavoitteet

Liikenneyhteyksien suunnittelua on tehty yhteistyössä kaava-alueen maanomistajien kanssa; Järvi-
luodon satama-, logistiikka- ja teollisuusalueen asemakaavan osallisryhmä kokoontui syksystä
2018 alkaen yhteensä 11 kertaa. Liikenneyhteyksien sijainti on tarkentunut selvitysten, suunnitel-
mien ja osallisryhmätyön perusteella.

Järvi-
luodon muuttuva lintutilanne on aiheuttanut haasteita kaavan tavoitteiden määrittelyssä ja ti-
lanne kehittyi kaavaprosessin ajan.

Sataman yleissuunnitelman valmistuminen 2019 tarkensi myös tavoitteita ja alueen tulevaisuuden
toimintoja.

5. Asemakaavan suunnittelun vaiheet

5.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Rauman kaupungin ja sataman välisessä neuvottelussa 24.9.2018 todettiin, että Yleiskaava 2030 ehdotuksessa osoitetun Järviluodon satama- ja teollisuusalueen sekä sen edellyttämien yhteyksien asemakaavamuutostyö on syytä käynnistää.

5.2 Suunnittelun vaiheet

5.2.1 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Kaavoitusjaosto teki päätöksen 20.11.2018 (KVJ 119 §), että Järviluodon satama- ja teollisuusalueen asemakaavaan ja asemakaavamuutokseen ryhdytään.

Liikenneyhteyksien suunnittelua on tehty yhteistyössä kaava-alueen maanomistajien kanssa; Järviluodon satama-, logistiikka- ja teollisuusalueen asemakaavan osallisryhmä kokoontui syksystä 2018 alkaen yhteensä 11 kertaa. Liikenneyhteyksien sijainti on tarkentunut selvitysten, suunnitelmien ja osallisryhmätyön perusteella.

Kaavan vireille tulosta ilmoitettiin kaavoituskatsauksen 2019 yhteydessä. Kuulutus kaavoituskatsauksesta julkaistiin 4.4.2019.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma valmistui 5.10.2023 ja se oli nähtävillä 26.10-30.11.2023. Se lähetettiin tiedoksi OAS:n mukaisesti naapurikiinteistöille ja eri viranomaistahoille. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin (versio 02) 4.12.2023.

Viranomaisneuvottelu järjestettiin 9.11.2023, muistio liitteenä.

Muinaismuistolain 13§ mukainen neuvottelu järjestettiin 11.12.2023, muistio liitteenä. Neuvottelussa todettiin, että alueella sijaitsevat kiinteät muinaisjäännökset (Järviluoto 1 ja 2) on huolellisen dokumentoinnin jälkeen mahdollista poistaa kaavan toteuttamiseksi.

5.2.2. Asemakaavan muutosluonnos

Kaavaluonnos asetettiin nähtäville 11.1. – 15.2.2024 väliseksi ajaksi kaupungin palvelupiste Pyyrmaniin ja kaavoituksen www-sivuille. Nähtävillä olosta julkaistiin kuulutus 11.1.2024. Luonnoksesta ei saatu yhtään mielipidettä.

5.2.3 Lausunnot ja kommentit asemakaavan muutosluonnoksesta

Kaavaluonnoksesta pyydettiin lausunnot 11.4.2024 mennessä osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti seuraavilta: Varsinais-Suomen ELY-keskus, Satakuntaliitto, Satakunnan Museo, Museovirasto, Väylä, Trafi, Tukes, Tekninen valiokunta, Satakunnan pelastuslaitos, Ympäristö- ja lupalautakunta.

Viranomaislausunnot saatiin Satakuntaliitolta, Satakunnan Museolta, Museovirastolta, Varsinais-Suomen ELY-keskukselta, Väylävirastolta, Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta (tukes), Ympäristö- ja lupalautakunnalta sekä Tekniseltä valiokunnalta.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Rauman Energia ja Rauman Energia Sähköverkko sekä Rauman kaupungin tilapalvelut ilmoittivat, että heillä ei ole lausuttavaa. Terveysvalvonta ilmoitti, että se ei anna lausuntoa Järviluodon asemakaavan ja asemakaavamuutoksen luonnosvaiheesta. Satakunnan pelastuslaitokselta, Rauman Vedeltä ja DNA OY:ltä ei saatu lausuntoa.

Lausuntojen perusteella kaavaselostusta päivitettiin ja tarkennettiin sekä vaikutusten arviointia täydennettiin. Kaavakartalle tehtiin tarkennuksia ja määräyksiä selvennettiin.

Tehtyjen arkeologisten selvitysten sekä Museoviraston lausuntojen perusteella kaavakartalta poistettiin kiinteitä muinaisjäännöksiä osoittavat merkinnät.

5.2.4 Asemakaavan muutosehdotus

Kaavoitusjaosto hyväksyi luonnosvaiheen lausuntoihin laaditut vastineet sekä kaavaehdotuksen kokouksessaan 19.11.2024 (80§).

Kaavaehdotus asetettiin nähtäville 28.11.2024 – 15.1.2025 väliseksi ajaksi kaupungin palvelupiste Pyyrmaniin ja kaavoituksen www-sivuille. Nähtävillä olosta julkaistiin kuulutus 28.11.2024.

Saadut muistutukset

Kaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot

5.2.5 Osallistuminen, vuorovaikutusmenettely ja viranomaisyhteistyö

Kaavan vireille tulosta ilmoitettiin ensimmäisen kerran kaavoituskatsauksen 2019 yhteydessä. Kuulutus kaavoituskatsauksesta julkaistiin 4.4.2019.

Kaavamuutosta koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma valmistui 5.10.2023, hyväksyttiin 10.10.2023 ja se oli nähtävillä 26.10.- 30.11.2023. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin tiedoksi maanomistajille, naapureille eri viranomaisille. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin (versio 02) 4.12.2023.

Liikenneyhteyksien suunnittelua on tehty yhteistyössä Järviluodon satama-, logistiikka- ja teollisuusalueen asemakaavan osallisryhmän kanssa.

Kaava on laadittu yhteistyössä Rauman kaupungin aluepalveluiden, kiinteistö- ja mittaus-toimen sekä ympäristönsuojelun kanssa.

Viranomaisneuvottelu pidettiin 9.11.2023.

Muinaismuistolain 13§ mukainen neuvottelu järjestettiin 11.12.2023.

Kaavaluonnoksesta pyydettiin lausunnot eri viranomaistahoilta 11.4.2024 mennessä.

Kaavaluonnos asetettiin nähtäville 11.1. – 15.2.2024 väliseksi ajaksi. Nähtävillä olosta ilmoitettiin kuulutuksella 11.1.2024.

Kaavaehdotus asetettiin nähtäville 28.11.2024 – 15.1.2025 väliseksi ajaksi. Nähtävillä olosta julkaistiin kuulutus 28.11.2024.

Kaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot eri viranomaistahoilta 7.2.2025 mennessä.

6. Asemakaavan kuvaus

6.1 Asemakaavan rakenne ja aluevaraukset

Asemakaavassa Järviluodon alue on osoitettu satama-, teollisuus- ja varastoalueeksi siten, että laiturialueet ovat satama-alueita ja muu alue on varattu satamatoimintoihin liittyvälle teollisuudelle. Alueen länsiosaan saa sijoittaa merkittäviä vaarallisia kemikaaleja valmistavia tai varastoivia laitoksia, kun taas itäosassa eli lähempänä kaupunkia, edellytetään vielä toiminnan suuronnettomuusvaikutusten selvittämistä. Korttelialue (Tis/kem) on kooltaan yhteensä noin 108ha. Alueelle on myös varattu alue mm. nesteytetyn maakaasun käsittelyä ja varastointia varten (LS1/kem-Ing).



Kuva 30. Järviluodon alue kaavaehdotuksessa

Alueelle johtavat liikenneyhteydet kuuluvat kaava-alueeseen. Rauman ratapihalta alueelle johtaa rautatie ja kumipyöräyhteys on osoitettu Hankkarintieltä, Sampaanalanlahden täyttöä pitkin. Kumipyöräyhteydet ovat joko julkisia katualueita tai satama- tai teollisuusalueen sisäiseen liikenteeseen tarkoitettuja liikennealueita.

Asemakaavassa on osoitettu selvitysalueina Iso- ja Vähä-Järviluodon saarten linnuston aiheuttamat alueelliset käyttörajoitukset (Sel-luo).

6.2 Suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin

Kaava-alueella valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet liittyvät erityisesti tehokkaaseen liikennejärjestelmään ja merkittävän sataman kehittämiseen:

Tavoitteena on edistää 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 tavara- 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.

Samalla turvataan myös toimiva yhdyskunta ja tuetaan kestävästä liikkumisesta, varmistetaan terveellinen ja turvallinen elinympäristö, elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat ja varaudutaan uusiutumiskykyiseen energiahuoltoon.

6.3 Suhde maakuntakaavaan

Kaava on maakuntakaavan mukainen ja tarkentaa maakuntakaavan aluevarauksia ja merkintöjä.

Järviluodon alueeseen kohdistuu maakuntakaavan kehittämistarvermerkinnän mukaisia satamatoimintojen alueiden käyttöön liittyviä laajennus- ja kehittämistarpeita, kun Rauman satama varautuu tulevaisuuden laajennustarpeisiin.

Järviluodon käyttöä suunniteltaessa turvataan pitkän aikavälin satamatoimintojen kehittämisedellytykset ja aluevaraukset. Satamatoimintojen suunnittelussa on otettu sekä yleiskaavavaiheessa että asemakaavamuutoksessa huomioon vaikutukset maisemaan, asutukseen, loma-asutukseen, yleiseen virkistykseen, linnustoon, muuhun eläimistöön sekä vedenalaiseen luontoon ja vedenalaiseen kulttuuriperintöön.

6.4 Suhde yleiskaavaan ja osayleiskaavaan

Asemakaavamuutos on Rauman yleiskaava 2030 mukainen: satamatoiminnot sijoittuvat yleiskaavassa osoitetulle alueelle LS/Tkem (satamalaajennukselle ja/tai teollisuuden käyttöön varattava alue) ja liikenneyhteydet ovat yleiskaavan mukaiset raideyhteyksineen ja ratapihoineen. Tässä asemakaavamuutoksessa osoitetaan ainoastaan yleiskaavan mukainen tavoitteellinen liikennevaihtoehto, ei yleiskaavassa esitettyjä välivaiheita.

Asemakaavassa satama-alue ulottuu vuonna 2001 hyväksytyyn Keskipään saariston osayleiskaavan vesialueeksi osoitetulle alueelle. 2000-luvun alussa sataman laajenemissuunnitelmat eivät vielä olleet käynnistyneet, joten asiaa ei otettu huomioon osayleiskaavaa tehtäessä. Osayleiskaavan hyväksymisen jälkeen satamalaajennusalue on osoitettu maakuntakaavassa ja yleiskaavassa, joten osayleiskaavan voidaan katsoa olevan tältä osin vanhentunut. Yleiskaavassa satamalaajennukselle on varattu vielä tätä asemakaavaa laajempi alue.

6.5 Kaavan vaikutukset

Rauman satama on merkittävä länsirannikon satama, joten satamalaajennus sekä sinne johtavat liikenneyhteydet sekä maalla että merellä ovat merkittävä osa Suomen huoltovarmuutta. Satamalaajennusalueen myötä on myös mahdollista sijoittaa alueelle merkittäviä vihreän siirtymän hakkeita ja tukea uusia energiaratkaisuja, jotka hyötyvät sijainnista meren rannalla.

Rauman satamalaajennuksen ympäristövaikutuksia on arvioitu myös vuosina 2009-2011 Rauman sataman laajennuksen ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa ja sen täydentävässä lisäselvityksessä (Ecobio, 2009 ja 2011). Selostuksessa vertailtiin neljää eri toteutusvaihtoehtoa sekä erilaisia liikenneratkaisuja.

Suunnitelmat ja vaikutukset ovat tarkentuneet vuosien varrella sataman omien suunnitelmien, yleiskaavoituksen ja sataman yleissuunnitelman myötä.

Nykyiseen kaavatilanteeseen verrattuna merkittävimmät muutokset ovat kaavoittamattoman alueen täyttäminen ja ottaminen satamakäyttöön ja liikenneratkaisujen vaikutukset, kun liikenne satamalaajennusalueelle kulkee uuden liikenneyhteyden kautta.

Sataman laajentaminen edellyttää merkittäviä täyttöjä, ruoppauksia ja maansiirtoja ja myös lisääntyvä laiva-, juna- ja rekka-autoliikenne aiheuttaa ympäristövaikutuksia. Rakentamisvaiheen merkittävimmät ympäristövaikutukset ovat ruoppausten ja läjitysten aiheuttamat vaikutukset merialueen tilaan.

Vaikutuksia vedenlaatuun ja virtauksiin selvitettiin ympäristövaikutusten arvioinnissa (2009) kattavalla matemaattisella mallilla, jossa hyödynnettiin Rauman edustalla tehtyjä virtaus- ja vedenlaatu-

mittauksia. Lisäksi vuonna 2015 on selvitetty Järviluodon pengertien vaikutuksia virtauksiin ja jäteveden kulkeutumiseen. Myös Järviluodon läjitysaltaan vesistötarkkailua on jatkettu vaikutustarkkailusuunnitelman mukaisesti.

Alueella on jo tehty monia muutoksia mm. täyttöjä ja ruoppauksia, joten Järviluodon alue ei ole koskematon. Alueen täyttäminen ja muuttaminen satamakentäksi sekä suunnitellut rata- ja tieyhteydet kuitenkin edellyttävät vielä merkittäviä muutoksia, joilla on vaikutuksia mm. veden virtaukseen ja veden laatuun. Alueen täytöissä tuleekin huomioida vaikutukset vesien virtaukseen ja veden laatuun.

Liikenneyhteydet on osoitettu nykyisen teollisuusalueen kautta. Vaikutukset näkyvät lähinnä teollisuusalueen sisäisten yhteyksien muutoksissa ja laajemman liikenneverkon painopisteissä kun satamaliikenne ohjautuu osittain myös uudelle satamalaajennusalueelle Järviluodonväylää pitkin Hankkarintieltä. Satamalaajennus ja sen vaatimat liikenneratkaisut pohjautuvat Rauman Yleiskaavaan 2030, joten laajemmat liikenneratkaisut on tehty jo yleiskaavavaiheessa.

Raskas liikenne kulkee pääosin valtateitä 8 ja 12 pitkin; yleiskaavan ja asemakaavan tarkoituksena on ohjata raskas liikenne pois keskustasta ja keskustan katuverkolta. Asemakaava mahdollistaa uuden, eteläistä eritasoliittymää hyödyntävän reitin satamalaajennukselle, jolloin osa satamaliikenteestä voidaan ohjata tätä kautta.

Asemakaava mahdollistaa muutokset erikoikuljetusreitteihin ja vaarallisten aineiden kuljetuksiin, kun asemakaavan myötä avautuu uusi kuljetusreitti kaupungin eteläpuolelta. Uusilla reittivalinnoilla pyritään nykyistä turvallisempaan reititykseen.

Asemakaava mahdollistaa erilaiset liikenneratkaisut myös Hankkarintien liittymässä. Liikenneratkaistu valitaan tarkemmassa suunnittelussa, kun yhteyden toteuttaminen on ajankohtaista.

Kaavan aiheuttaman liikenteen määrä riippuu Järviluodon satamalaajennusalueelle toteutuvista toiminnoista ja niiden liikennevaikutuksista sekä erilaisten liikennemuotojen käytöstä, joten liikenteen vaikutuksia on vaikea arvioida. Mahdollisesti tulevaisuudessa lisääntyvä satamaliikenne ohjautuu kahden eri eritasoliittymän kautta sekä nykysatamaan että Järviluodon alueelle. Erotasoliittymien välityskykyyn ja liikenneturvallisuuteen tuleekin kiinnittää tulevaisuudessa huomiota.

Rauman ratapihalta johdettu ratayhteys johtaa Järviluodon satama-alueelle. Alueen liikenteessä ja suunnittelussa on huomioitava mahdollisuus radan sähköistämiseen ja muutenkin liikenneturvallisuuteen; sähköradan ylitykset sekä liikenneturvallisuus edellyttävät eritasoratkaisuja. Mahdollinen

raideliikenteen kasvu ja kaavan mahdollistama raideyhteys Järviluotoon vaikuttaisivat myös Rauman ratapihan vilkkauteen ja siten myös mm. Syväraumankadun tasoristeyksen toimintaan sekä Rauma-Tampere -välin aikataulutuksiin ja toimintaan.

Kaava mahdollistaa vaarallisia kemikaaleja valmistavan ja varastoivan laitoksen sijoittumisen alueelle. Asemakaavatyössä on selvitetty erilaisten mahdollisia turvallisuusriskejä aiheuttavien toimintojen sijoittumista sekä niiden vaikutuksia. Selvitysten perusteella on määritelty rajoituksia alueiden käytölle, kun esimerkiksi lähempänä asutusta olevalla alueella on muuta aluetta tiukemmat määräykset. Myös osa katu- ja liikennealueista on mahdollista rajata pelkästään sataman- tai teollisuusalueen sisäiseen käyttöön.

Turvallisuuteen ja pelastautumiseen onnettomuustilanteessa vaikuttavat merkittävästi alueelle sijoittuvat toimijat, toiminnot ja käsiteltävät aineet. Evakuoitumismahdollisuuksista Järviluodon kaava-alueella on tarkasteltu asiantuntijalausunnossa 5.12.2023 (Tuomas Raivio/Gaia Consulting Oy). Lausunnon mukaan on ilmeistä, että suuronnettomuuksien vaaraetäisyydet alueen itäosassa olisivat sellaisia, että ne eivät yllä laajalti länsiosiin. Lisäksi monissa vaaratyypeissä, esimerkiksi kaasuvuodoissa, keskeinen toiminto on evakuoitumisen sijaan sisäsuojautuminen. Järviluodon alueelle johtaa kaksi tieyhteyttä, olemassa oleva pohjoinen pengertieyhteys ja etelämmäs rakennettavan ratayhteyden yhteyteen tuleva varsinainen satamayhteys. Jos evakuointi on tarpeen, tuulen suunnan mukaan toista yhteyttä voidaan todennäköisesti käyttää turvallisesti.

Alueella on merkittävä meritulvariski, joten kaavassa määritellään alueiden korkeustaso. Myös katu- ja liikennealueiden korkeusasemaa on tarpeen säädellä kaavassa.

Sekä teollisuusalueella että meren pohjakerroksissa on pilaantunutta maaperää. Yleismääräyksessä veloitetaan käsittelemään pilaantuneet maat asianmukaisella tavalla.

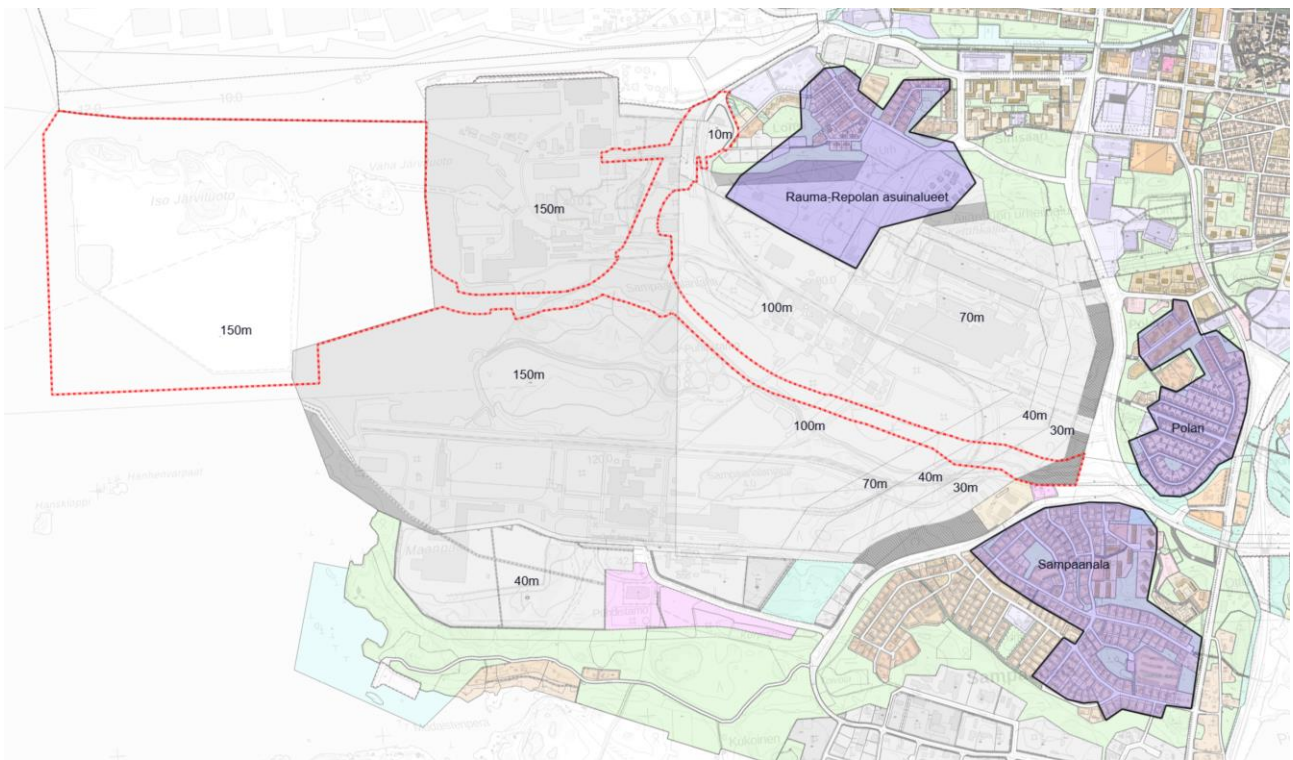
Järviluodon alueella pesivä linnusto on kaavassa huomioitu alueen käyttöä toistaiseksi rajoittavalla merkinnällä, joten asemakaavalla ei ole vaikutusta Järviluodon saarella nykyisin pesivään linnustoon.

Alueen poikki kulkevan Pitkäjärvenojan siika- ja taimenkantoja on selvitetty erillisillä selvityksillä ja lisäksi on tehty useita havaintoja. Pitkäjärvenoja kulkee osittain myös kaava-alueella, joten kaavan yleismääräyksellä on varmistettu, että erilaisia liikenneratkaisuja suunniteltaessa ja toteutettaessa otetaan huomioon myös kalojen kulku/vaellusreitit.

Järviluodon satamalaajennuksen vaikutukset vedenalaiseen luontoon ja vaikutusten laajuus, liittyvät rakentamisvaiheessa täyttöihin ja ruoppauksiin, pilaantuneeseen maaperään sekä veden laatuun ja virtauksiin. Valmistumisen jälkeen mm. liikennemäärät ja virtaukset sekä veden laatu vaikuttavat lähistön vedenalaiseen luontoon.

Järviluodon ottaminen satamakäyttöön muuttaa maisemaa. Satamavaihtoehtojen ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa (2009) kuitenkin todetaan, että laajennusvaihtoehdoista Järviluoto sijoittuu siten, että se helpoiten naamioidaan osaksi nykyistä satama- ja teollisuusmaisemaa. Järviluodon alueelle on osoitettu sama korkeusrajoitus kuin ympäröivällä teollisuusalueella, eli alueen rakentamisen korkeus ei eroa ympäristöstä.

Järviluodon alue sijoittuu melko etäälle lähimmistä arvoalueista, mutta kaavan osoittamat liikenneyhteydet sekä niiden rakenteet sijoittuvat kulttuurihistoriallisesti merkittävien alueiden läheisyyteen. Kaavan osoittamat liikennetiekohteet sijoittuvat kuitenkin teollisuusalueelle, missä on ennestään korkeaa ja massiivistakin rakentamista.



Kuva 31. Asemakaavoissa osoitetut maksimikorkeudet ja maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt lähialueilla.

Kaava-alueen ottaminen sataman käyttöön merkitsee, että alueella sijaitsevia kulttuurihistoriallisesti merkittäviä rakennuksia ei ole mahdollista säilyttää. Alueen vanhat rakennukset ovat jo jääneet merimetsoyhdyksunnan alle ja ovat suurimmaksi osaksi tuhoutuneet. Täyttöalueet ovat muuttaneet koko ympäristöä, joten aikaisemmista saarista ei ole kovin paljon jäljellä.

Kaavan läheisyydessä sijaitsee maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö (Rauma-Repolan entiset asuinalueet), mikä rajautuu monessa suunnassa nykyiseen teollisuusalueeseen, joka taas muuttuu ja kehittyi jatkuvasti.

Iso-Järviluodon saarella sijaitsee kaksi muinaisjäänösrekisterissä olevaa kiinteää muinaisjäänöstä. Asiasta järjestettiin Muinaismuistolain 13§ mukainen neuvottelu 11.12.2023. Neuvottelussa todettiin, että alueella sijaitsevat kiinteät muinaisjäänökset (Järviluoto 1 ja 2) on huolellisen dokumentoinnin jälkeen mahdollista poistaa kaavan toteuttamiseksi. Dokumentoinnin jälkeen ja Museoviraston lausunnon perusteella kiinteät muinaisjäänökset on poistettu kaavakartalta. Kohteet häviävät siis alueen rakentamisen yhteydessä.

Muinaisjäänösrekisterin mukainen Muu kulttuuriperintökohde Iso Järviluodon pohjoisrannalla on inventoitu, mutta kohde vaatii vielä lisäselvityksiä.

Kaava-alue sijoittuu teollisuus- ja satama-alueen kylkeen ja keskelle. Järviluoto ei ole enää toiminut teollisuusaluetta peittävänä elementtinä maisemassa, vaan sulautuu ennemminkin osaksi taustan teollisuusmaisemaa, kun saarissa ei ole enää elävää puustoa. Asemakaavan vaikutukset nykytilanteeseen liittyvät lähinnä Järviluodon alueen rakentamiseen ja rakennusten ja rakenteiden korkeuteen. Alueen rakentamisen enimmäiskorkeudet on määritelty yhteneväisiksi viereisen teollisuusalueen vastaavan rakentamisen kanssa.

Asemakaavan maisemalliset vaikutukset loma-asutukselle ja virkistykselle jäävät melko vähäisiksi ja koskevat lähinnä maisemallisia vaikutuksia Mudaistenniemen ja Hanhisten loma-asutusta, sillä alue sijaitsee nykyisen sataman ja laajan teollisuusalueen edustalla. Myöskään virkistyskalastus kaava-alueen läheisyydessä ei ole merkittävää jo nykyisen teollisuus- ja satamakäytön vuoksi.

Merkittävimmät ratkaisut ilmastovaikutusten kannalta on tehty siinä vaiheessa, kun on valittu satamalaajennuksen suunta ja Järviluodon alue. Myös Yleiskaavassa 2030 osoitetut liikenneratkaisut (ratayhteys Rauman ratapihalta ja kumipyöräyhteys Sampaanalanlahtea pitkin) vaikuttavat merkittävästi erityisesti liikenteen kautta. Myös alueen käyttö energiatehokkaasti ja uusiutuvan energia-tuotannon mahdollistaminen on otettu huomioon asemakaavassa. Kaavassa on myös tunnistettu ilmastonmuutoksesta ja sään ääri-ilmiöistä aiheutuvat riskit ja pyritty kaavamääräyksillä turvaamaan merkittävät toiminnot ja kulkureitit.

Negatiivisia ilmastovaikutuksia aiheuttavat erityisesti maanmuokkaus ja maamassojen siirrot ja täyttämisen. Alueen rakentamisaikaisia ilmastovaikutuksia syntyy mm. täyttömaan kuljetuksesta

alueelle. Järviuodon aluetta on jo usean vuoden ajan hyödynnetty erilaisten massojen mm. ruopausmassojen läjittämisessä, jolloin niitä ei ole tarvinnut kuljettaa kauemmas. Sataman yleissuunnitelmassa on kuvattu alueen vaihteellinen rakentuminen ja sen mukainen massatasapaino. Alueen suunnittelussa ja toteutuksessa on hyödynnetty alueilta sekä aivan lähietäisyydeltä saatavia massoja. Alueen esirakentaminen on lisäksi hyvin suunniteltua ja suunnittelulla on määritelty aineiden käyttö erilaisia ominaisuuksia edellyttävillä alueilla, täyttömaa-ainesten käsittely ja tarvittaessa tiivistys.

Järviuodon saarten kasvullisen alan voidaan myös katsoa poistuvan kaavan ja satamalaajennuksen myötä, vaikka saarilla ei ole nykyisellään elävää puustoa.

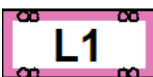
6.6 Asemakaavamerkinnot ja -määräykset



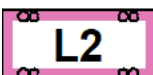
Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.



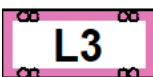
Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa satamatoimintaan liittyviä rakennuksia ja laitteita. Alueelle saa sijoittaa merkittäviä vaarallisia kemikaaleja valmistavia tai varastoivia laitoksia. Alueelle on osoitettu selvitysalue, jossa on merkittäviä linnustoarvoja (Sel-luo), mikä rajoittaa alueen käyttöä kunnes voidaan todeta, että luontoarvot eivät vaarannu.



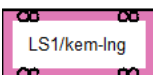
Liikennealue, joka on varattu satama- ja teollisuusalueen sisäiselle liikenteelle sekä raideyhteydelle.



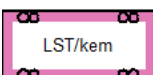
Liikennealue, joka on varattu teollisuusalueen sisäiselle liikenteelle.



Liikennealue, joka on varattu satama- ja teollisuusalueen sisäiselle liikenteelle. Järviuodonväylän soveltuvuutta yleiselle liikenteelle tulee selvittää toteutusvaiheessa.



Satama-alue, jolla saa käsitellä ja varastoida kemikaaleja mm. nesteytettyä maakaasua. Alueelle saa rakentaa satamatoimintaan sekä kemikaalien käsittelyyn ja varastointiin liittyviä rakennuksia, rakennelmia, laitteita ja flare-piipun.



Satama-, teollisuus- ja varastoalue, jolle saa sijoittaa merkittäviä vaarallisia kemikaaleja valmistavia tai varastoivia laitoksia. Alueelle on osoitettu selvitysalue, jossa on merkittäviä linnustoarvoja (Sel-luo), mikä rajoittaa alueen käyttöä kunnes voidaan todeta, että luontoarvot eivät vaarannu.



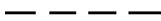
3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.



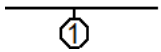
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.



Osa-alueen raja.



Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.



Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.

4

Kaupungin- tai kunnanosan numero.

496

Korttelin numero.

JÄRVILUODON'

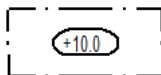
Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.

e=0.75

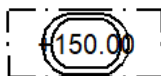
Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin/ rakennuspaikan pinta-alaan.

+3.00

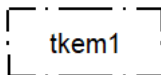
Maanpinnan likimääräinen korkeusasema.



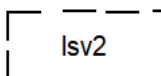
Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema.



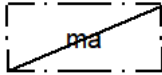
Rakennuksen, rakenteiden ja laitteiden ylin korkeusasema.



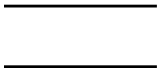
Alueelle sijoitettavissa toiminnoissa tulee erityisesti huomioida, että läheisten alueiden työpaikka- ja asumistoiminnot eivät vaarannu. Toiminnanharjoittajan tulee esittää perusteltu arvio mahdollisten kemikaalionnettomuuksien vaikutuksista ympäröiville alueille myös silloin, kun toiminta on vähäistä tai toimivaltainen viranomaisen ei edellytä arviota. Arviosta pyydetään pelastustoimen ja/tai Tukesin lausunto.



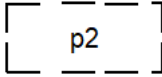
Ohjeellinen yleiselle vene- ja laivaliikenteelle varattu alueen osa.



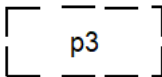
Maanalainen tila.



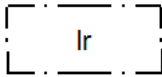
Katu.



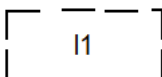
Alueen osa, jolle on mahdollista sijoittaa pysäköintiä sekä satama- ja teollisuusalueen liikennettä palvelevia rakennuksia, mm. porttitoimintoja.



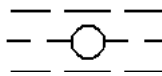
Alueen osa, jolle on mahdollista sijoittaa satama- ja teollisuusalueen liikennettä palvelevia ja ohjaavia toimintoja, mm. porttitoimintoja ja niihin liittyviä liikennejärjestelyjä.



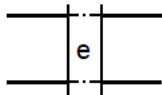
Raideyhteydelle varattu alue.



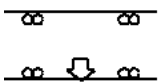
Ohjeellinen alueen osa, joka on varattu satama- ja teollisuusalueen sisäiselle liikenteelle sekä raideyhteydelle siinä tapauksessa, että alueelle rakennetaan raideyhteys.



Ohjeellinen maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.



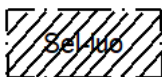
Eritasoristeys.



Ajoneuvoliittymän likimääräinen sijainti.

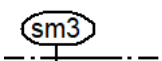


Liittymän likimääräinen sijainti.



Selvitysalue, jolla on merkittäviä ja alueen käyttöä rajoittavia linnustoarvoja. Aluetta voidaan käyttää tämän asemakaavan osoittamaan käyttötarkoitukseen (Tis/kem) siinä vaiheessa, kun ELY-keskus toteaa pyydytyssä lausunnossaan, että alueen käyttö ei vaaranna luonnonsuojelulain mukaan rauhoitettuja lintulajeja tai pesäpuita tai ELY-keskus myöntää luvan poiketa eliölajin suojelua koskevista säännöksistä.

Alueen osa, jolla sijaitsee muinaismuistolailta rauhoitettu kiinteä muinaisjäänös. Asiasta tulee järjestää Muinaismuistolain 13§ mukainen neuvottelu.



YLEISMÄÄRÄYKSET:

Alueen suunnittelussa ja toteuttamisessa on huomioitava meritulvariski. Erityisesti on turvattava merkittävät liikenneyhteydet sekä yhteiskunnan huoltovarmuus. Alin mahdollinen rakentamiskorkeus on +2.41 metriä ja kortteleissa 496 ja 497 +3.11 metriä N2000 korkeusjärjestelmässä.

Alueelle tulee laatia hulevesisuunnitelma. Teollisuusalueella hulevedet on käsiteltävä korttelialueella ja käsittelemättömien hulevesien suora pääsy mereen on tarvittaessa voitava estää. Vaarallisia kemikaaleja käsittelevän kiinteistön hulevesijärjestelmästä tulee olla nopeasti suljettavissa, jolloin hulevesijärjestelmään ja pihan päällystyille alueille tulee mahtua varastoitumaan yhteensä 20 mm sademäärä siten, että vettä ei pääse imeytymään maaperään pihalta tai hulevesijärjestelmästä. Varastotilavuudessa tulee huomioida lisäksi tulipalotilanteessa muodostuvat sammutusvedet, jotka voivat sisältää haitallisia aineita. Sammutusvesien varastotilavuus tulee arvioida yhteistyössä pelastuslaitoksen kanssa.

Suunniteltaessa merialueen muokkaamista, täyttämistä tai ruoppaamista, tulee olla yhteydessä museo- viranomaiseen vedenalaisen kulttuuriperinnön selvitystarpeen arvioimiseksi.

Vesialueen ruoppauksissa ja täytöissä on huomioitava vesien virtaukset ja veden laatu. Alueen rakentamisessa tulee tarvittaessa käyttää suojakankaita estämään meren roskaantuminen.

Alueen maaperä on mahdollisesti paikoin pilaantunut ja alueella on selvitystarve. Maaperän mahdollinen pilaantuneisuus tulee selvittää hyvissä ajoin ennen maanrakennustöihin ryhtymistä ja tarvittaessa maaperä on puhdistettava. Haitta-ainepitoiset maat tulee huomioida alueella mahdollisesti tehtävien rakennustöiden yhteydessä. Maaperän puhdistamisesta sekä massojen sijoittamisesta tulee neuvotella ennen töiden aloittamista viranomaisen kanssa.

Järviuodonväylän suunnittelussa ja rakentamisessa on huomioitava ja varmistettava taimenten reitit Pitkäjärvenojassa.

Laivaväylien linjamerkinnot tulee huomioida alueen suunnittelussa.

Toimenpiteiden suunnittelussa on huomioitava vesilain mukaisten lupien tarve.

Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota suojautumis- ja evakuointimahdollisuuksiin onnettomuustilanteiden varalta.

Jatkosuunnittelussa tulee huomioida Väyläviraston omistama ja ylläpitämä kauppamerenkulun väylä turvalaitteineen.

Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota alueen sisäisiin mikroluokkien yhteyksiin.

Alueella tulee pyrkiä kestäviin energiaratkaisuihin ja edistää kiertotaloutta sekä alueen rakentamisen että varsinaisen käytön aikana. Myös kasvihuonepäästöjen vähentämistä tulee tavoitella rakentamisen koko elinkaaren ajalta. Kaava-alueen rakentamisessa tulee pyrkiä käyttämään alueelta ja sen lähiympäristöstä saatavia massoja ja alueella muodostuvia kierrätysmateriaaleja, käytettäviä massoja ja materiaaleja tulee kierrättää alueella mahdollisimman tehokkaasti.

Alueella tulee pyrkiä käyttämään ekologisia- ja kestävä kehityksen mukaisia laadukkaita materiaaleja ja rakentamisessa tulee pyrkiä vaikutuksiltaan vähähiilisiin ratkaisuihin. Rakennukset on suunniteltava mahdollisimman energiatehokkaiksi ja rakennuksissa on tuotettava tai hyödynnettävä uusiutuvaa energiaa tai hyödynnettävä ylijäämäenergiaa.

6.7 Nimistö

Kaavassa nimetään teollisuusalueen poikki kulkeva katu- ja liikennealue Järviuodonväyläksi.

7. Asemakaavan toteutus

Asemakaavan toteutus tapahtuu vähitellen ja vaiheittain, pitkällä aikavälillä.

Jatkosuunnittelussa huomioitavia asioita on esitetty mm. kaavakartan Yleismääräyksissä.

Linnustoarvoja sisältävän selvitysalueen (Sel-luo) käyttööotto ei edellytä uuden kaavamuutoksen tekemistä, vaan aluetta voidaan käyttää tämän asemakaavan osoittamaan käyttötarkoitukseen (TIs/kem) siinä vaiheessa, kun ELY-keskus, tai muu vastuuviranomainen, toteaa pyydettyssä lausunnossaan, että alueen käyttö ei vaaranna luonnonsuojelulain mukaan rauhoitettuja lintulajeja tai pesäpuita tai ELY-keskus tai muu vastuuviranomainen, myöntää luvan poiketa eliölajin suojelua koskevista säännöksistä.

Järviluodon pohjoispuolella sijaitsevalla vedenalaisella hyllyllä on tarpeen tehdä jatkoselvitys. Selvityksessä hylky kuvataan, 3D-mallinnetaan ja hylystä otetaan riittävä määrä puunäytteitä hyllyn ajoittamiseksi vuosilustomenetelmällä. Vuosilustoajoitus antaa tiedon siitä, milloin laivan rakentamisessa käytetyt puut on kaadettu ja mistä päin puuaineksen voidaan olettaa olevan peräisin. Selvitys tehdään maankäyttöhankkeiden kannalta sopivassa vaiheessa ennen vesialueen täyttämistä.

Tukes arvioi lupakäsittelyssään laitoksen sijoittamisen edellytykset huomioiden mahdollisten onnettomuuksien seuraukset ja niiden ulottumisen laitosalueen ulkopuolelle.

LNG-terminaalihankkeen mahdollisesti edetessä lupakäsittelyyn tulee Tukes edellyttämään mallinnuksia onnettomuuksien seurauksista tarkempaan laitossuunnitelmiin perustuen. Tulvan mahdollisuus on huomioitava alueelle mahdollisesti sijoittuvien suuronnettomuusvaarallisten laitosten suunnittelussa ja riskienarvioinneissa. Tukes tulee lupakäsittelyjen yhteydessä arvioimaan tulvariskeiltä suojaavien toimenpiteiden riittävyyttä

Merenkulun turvalaitteiden näkemäalueille ei saa asettaa eikä rakentaa mitään turvalaitteen melle ja meriväylälle näkymistä estävää rakennetta. Mikäli merenkulun turvalaitteiden näkemäalueiden läheisyyteen ollaan suunnittelemassa tai toteuttamassa rakentamista taikka nykyisiä turvalaitteiden huolto- ja korjauskäytien kulkuyhteyksiä ollaan muuttamassa, tulee olla hyvissä ajoin etukäteen yhteydessä Väyläviraston meriväyläyksikköön.

* * *

Kaavatyöhön ovat osallistuneet kaavavalmistelijä Jussi Helminen ja kaavoitusarkkitehti Outi Viola.

Raumalla 26.11.2024

Outi Viola
kaavoitusarkkitehti

Raumalla
Rauman kaupunki / kaavoitus

Juha Eskolin
kaavoitusjohtaja