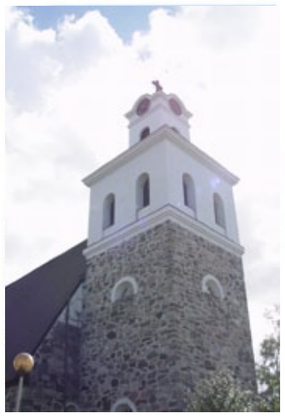


LUONNOS

RAUMAN YLEISKAAVAN STRATEGINEN OSA

SELOSTUS | 9.3.2012

Kannen kuva: Rauman kaupunginvaltuutetut ja kaupungin eri hallintokuntien edustajat osallistuivat 25.03.2010 visioseminaariin, jossa he työryhmittäin pohtivat Rauman tulevaisuutta ja mm. valitsivat kannen kuvat kuvaamaan toivomaansa Raumaa.

SISÄLLYSLUETTELO:

1 YLEISTÄ 5
1.1 JOHDANTO 5
1.2 OSALLISTUMINEN 5
1.3 LUETTELO KÄYTETYISTÄ TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA 5
2 YHTEENVETO 6
2.1 YLEISKAAVAN STRATEGINEN OSA 6
2.2 STRATEGIAN TOTEUTTAMINEN 6
3 LÄHTÖKOHDAT 8
3.1 ALUEEN YLEISKUVAUS 8
3.1.1 Sijainti ja kilpailukyky 8
3.1.2 Yhdyskuntarakenne 8
3.1.3 Väestö ja asuminen 8
3.1.4 Elinkeinot 9
3.1.5 Palvelut 9
3.1.6 Virkistys ja vapaa-aika 10
3.1.7 Liikenne ja tekninen huolto 11
3.1.8 Ympäristön riskitekijät 15
3.2 LUONNONYMPÄRISTÖ 15
3.2.1 Maisema 15
3.2.2 Luonto 16
3.3 KULTTUURIYMPÄRISTÖ 16
3.3.1 Kaupunkikuva 16
3.3.2 Rakennetun kulttuuriympäristön arvot 17
3.3.3. Arvokkaat maisema-alueet 18
3.4 MAANOMISTUS 18
3.5 KAAVOITUSTILANNE 19
3.5.1 Maakuntakaava 19
3.5.2 Yleiskaava 19
3.5.3 Asemakaavat 20
3.5.4 Rakennusjärjestys 20
3.6 MITOITUS 20
3.6.1 Kaavavaranto 20
3.6.2 Mitoituksen lähtökohdat 20
4 TAVOITTEET 22
4.1 MEGATRENDIT 22
4.2 VISIOITA JA IDEOITA 22
4.3 SIJAINTI JA KILPAILUKYKY 23
4.4 YHDYSKUNTARAKENNE 23
4.5 VÄESTÖ JA ASUMINEN 23
4.6 ELINKEINOT 23
4.7 PALVELUT 23
4.8 VIRKISTYS- JA VAPAA-AIKA 23
4.9 LIIKENNE JA TEKNINEN HUOLTO 24
4.10 LUONNONYMPÄRISTÖ 24
4.11 RAKENNETTU YMPÄRISTÖ 24
4.12 KESKEISET STRATEGISET TAVOITTEET KARTALLA 24
5 RAKENNEMALLIT 25
5.1 VAIHTOEHDOT 25
5.1.1 Keskusta ja lähialueet (ve1) 26
5.1.2 Keskustasta merelle (ve2) 26
5.1.3 Rannat ja reitit (ve3) 26
5.2 RAKENNEMALLIEN VERTAILU 29
5.2.1 Kuntataloudellinen selvitys rakennemalleissa esitettyjen kehitettävien asuinalueiden näkökulmasta sekä vaihtoehtojen kustannusvertailu 1-3 29
5.2.2 Ilmastonäkökulma 30
5.2.3 Turvallisuusriskikartoitus 31
5.3 RAKENNEMALLEISTA SAATU PALAUTE 31
6 MAANKÄYTÖN STRATEGINEN VISIO 2025 32
6.1 YHDYSKUNTARAKENNE 32
6.2 VÄESTÖ JA ASUMINEN 32
6.3 ELINKEINOT 33
6.4 PALVELUT 33
6.5 VIRKISTYS- JA VAPAA-AIKA 33
6.6 LIIKENNE 34
6.7 TEKNINEN HUOLTO 35
6.8 LUONNONYMPÄRISTÖ 36
7.0 RAKENNETTU YMPÄRISTÖ 35
8.0 MAANKÄYTÖN STRATEGISEN VISION 2025 TOTEUTUS 35

1 YLEISTÄ

1.1 JOHDANTO

Strategisen yleiskaavan tavoitteena on saada aikaan strateginen visio, jossa yhdistyneen kunnan kehityksen ja tulevan maankäytön kannalta keskeiset alueet, hankkeet ja menettelytavat voidaan määritellä ja ohjelmoida. Keskeisiä alueita ovat mm. laajenemissuunnat, täydentyvät alueet, keskustaajama, maailmanperintökohteet sekä kyläalueiden kehitysnäkymät. Keskeisiä hankkeita ovat mm. rata- ja tieverkon kehitystarpeet, sataman laajenemistarpeet ja muun elinkeinoelämän hankkeet. Keskeisiä menettelytapoja ovat tarkentavan yksityiskohtaisemman kaavoituksen tarpeiden ja tavoitteiden määrittäminen sekä maankäytön yhteensovittaminen kaupungin eri hallintokuntien strategioiden kanssa.

Suunnittelualueen laajuus on koko Rauman kaupunki, johon kuntaliitosten myötä ovat liittyneet Kodisjoki (2007) ja Lappi (2009). Kaupungin reuna-alueilla naapurikuntien maankäytön yhteensovittaminen otetaan huomioon.

1.2 OSALLISTUMINEN

Yleiskaavan strategisen osan laadinta on yleiskaavaprosessin epävirallinen osa, joten sitä eivät koske maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) vaatimukset vuorovaikuttamisesta ja osallistumisesta. Nähtiin kuitenkin tärkeänä, että kaikki halukkaat voivat tuoda oman panoksensa suunnittelutyöhön jo yleiskaavaprosessin alkuvaiheessa. Näin ollen strategisen osan laadinnan yhteydessä pidettiin useita vuorovaikutustilaisuuksia luottamus- ja virkamiehille sekä kaupunkilaisille. Strategiseen yleiskaavatyöhön on voinut osallistua mm. seuraavissa tilaisuuksissa:

- Virkamiesten neuvottelupäivä 15.03.2010 Rauman kaupungintalolla, kutsuttu kaupungin eri hallinto kuntien edustajat.
- Visioseminaari 25.03.2010 Rauman kaupungintalolla, kutsuttuina Rauman kaupunginvaltuutetut ja virkamiehiä.
- Valtuustoseminaari 21.05.2010 Uudessakaupungissa, kutsuttuina Rauman kaupunginvaltuutetut.
- Asukaskysely 16.4.-9.5.2010 kaupungintalon yhteispalvelupisteessä ja kaupungin kotisivuilla. Kyselystä julkaistiin lehdistö tiedote ja siitä tiedotettiin kaupungin kuulutuksissa.
- Kyläkysely toukokuussa 2010. Kysely lähetettiin 20 kylän kyläyhdistykselle.
- Valtuustoseminaari 23.11.2010. Rauman kaupungintalolla, kutsuttu Rauman kaupunginvaltuutetut ja virkamiehiä.
- Vaihtoehtoisten rakennemallien nähtävilläolo 17.1.-18.2.2011, jonka aikana kuntalaisilla mahdollisuus jättää mielipiteitä rakennemalleista. Nähtävilläolosta pidettiin lehdistötilaisuus.
- Asiakaspäivät 19.01.2011. Rakennemallien laatija oli paikalla vastaamassa kysymyksiin.

KESKEISIÄ TEESEJÄ:

Tavoitteet:
- *liikenteellinen saavutettavuus*
- *kunnallistekniikan saavutettavuus*
- *palveluiden saavutettavuus*
- *Rauman vetovoimaisuuden kasvattaminen*
- *naapurikuntien maankäytön huomioiminen ja yhteensovittaminen.*

taloudellinen ja ekologinen maankäyttö
hyvä paikka asumiselle ja yrittämiselle

Keskeisiä alueita ovat mm:
- *laajenemissuunnat*
- *täydentyvät alueet*
- *keskustaajama*
- *Vanhan Rauman maailmanperintökohde*
- *kyläalueiden kehitysnäkymät.*

Keskeisiä hankkeita ovat mm:
- *rata- ja tieverkostojen kehitystarpeet*
- *sataman laajenemistarpeet*
- *muut elinkeinoelämän hankkeet.*

Keskeisiä menettelytapoja:
- *yksityiskohtaisemman kaavoituksen tarpeiden ja tavoitteiden määritys*
- *maankäytön yhteensovittaminen kaupungin eri hallintokuntien strategioiden kanssa*
- *kaupungin eri toimijoiden ja asukasryhmien mielipiteiden koonti*

- Kaupunginhallituksen seminaari Jämijärvellä 204.2011, kutsuttuna kaupunginhallituksen lisäksi virkamiehiä
- Valtuustoseminaari Forssassa 20.5.2011.
- Esittely virkamiehille 7.10.2011
- Esittely Konsernijärjestölle 11.10.2011
- Esittely Rauman Rotaryklubille 11.10.2011
- Yleiskaavatyön ohjausryhmä 7.11.2011, 9.1.2012 ja 16.1.2012
- Ympäristölautakunta 14.2.2012
- Valtuustoesittely 30.1.2012
- Lehdistötilaisuus 31.1.2012
- Kauppakamarin teollisuusvaliokunta 16.2.2012
- Kyläasumisen ilta 28.2.2012

1.3 LUETTELO KÄYTETYISTÄ TAUSTA- JA PERUSSELVITYKSISTÄ SEKÄ LÄHDEMATERIAALISTA

1. Rauman satama 2030. Selvitys laajennusmahdollisuuksista 2007 –selvityksen päivitys 2010. Pöyry Infra Oy.
2. Rauman sataman laajennuksen ympäristövaikutusten arviointiselostus. Insinööritoimisto Ecobio Oy. 7.1.2009.
3. Rauman sataman laajennuksen ympäristövaikutusten arviointiselostuksen täydennys. Insinööritoimisto Ecobio Oy. 11.11.2009.
4. Häyrynen, M & Lähteenmäki, 2009, Selkämeren rannikon matkailutiehanke.
5. Lähtötietoluettelo 8/2010
6. Maisemaselvitys, Eriksson Arkkitehdit Oy, 9.6.2010
7. Vesihuollon kehittämissuunnitelma. AIRIX Ympäristö Oy, 31.08.2010.
8. Kaupunkikuvatarkastelu, Eriksson Arkkitehdit Oy, 27.8.2010
9. Väestöselvitys, UnitedLog Oy, 10/2010
10. Palvelurakenneselvitys, UnitedLog Oy, 10/2010
11. Luontoselvitysten yhteenveto, A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 19.8.2010, päivitys 8.11.2010
12. Liikenne- ja joukkoliikenneselvitys, A-insinöörit Suunnittelu Oy, 2010
13. Ilmastonäkökulma osana Rauman yleiskaavan strategiavaihetta. Loppuraportti. Gaia Consulting Oy, 18.12.2010.
14. Suuronnettomuuksien turvallisuusriskikartoitus maankäytön suunnittelua varten. Loppuraportti Gaia Consulting Oy, 21.1.2011.
15. Kuntataloudellinen selvitys rakennemalleissa esitettyjen kehitettävien asuinalueiden näkökulmasta, Eriksson Arkkitehdit Oy, 3.2.2011.
16. Rauman yleiskaava, kaupallinen selvitys, UnitedLog Oy ja Tuomas Santasalo Oy 17.2.2011.
17. Rata- ja ratapihaselvitys. Rauman sataman laajennus 2030 –Liikenteellinen tarkastelu. VR-Track Oy Suunnittelu ja A-Insinöörit Suunnittelu Oy. 19.5.2011.
18. Maanpään satama –selvitys satamavaihtoehdoista. Insinööritoimisto Matti Pitkälä Oy 12.9.2011 ja 26.10.2011.
19. Kuntataloustarkastelu. Yhdyskuntarakenteen tiivistymisen ja hajautumisen vaikutukset sosiaalitoimen ja terveydenhuollon kustannuksiin. Rauman kaupunki, Eriksson Arkkitehdit Oy ja A-Insinöörit Suunnittelu Oy. 24.11.2011.
20. Turvallisuuden kustannukset maankäytön suunnittelussa –selvitys. Gaia Consulting Oy, 01/2012
21. Rauman yleiskaavan strateginen osa. Rakennemallien ve1–3 kustannusvertailu. Luonnos. Rauman kaupunki, Eriksson Arkkitehdit Oy ja A-Insinöörit Suunnittelu Oy. 31.1.2012.

2 YHTEENVETO

2.1 YLEISKAAVAN STRATEGINEN OSA

Tavoitteet

Yleiskaavan strategisen osan tavoitteena on lisätä Rauman tunnettavuutta ja tavoitettavuutta osana eteläistä Suomea. Päämääränä on ylläpitää ja kehittää toimivan yhdyskuntarakenteen muotoutumista Raumalla. Keskustaa tiivistetään ja muita taajamia ja kyläkeskuksia kehitetään maltillisesti sekä luodaan lähtökohdat haja-asutuksen ohjaamiselle. Tavoitteena on hillitä asukasmäärän vähenemistä ja luoda suotuisat lähtökohdat väestönkasvulle. Siihen pyritään vaikuttamaan luomalla mahdollisuudet monipuolisten ja omaperäisten asuinalueiden suunnittelulle, yhteisöllisyydelle ja elämän eri vaiheet huomioivalle asumiselle. Merellisyyttä halutaan korostaa niin asumisen, virkistyksen kuin matkailunkin näkökulmasta, eikä sataman kehitysmahdollisuuksia kannata unohtaa.

Raumaa kehitetään liikenteellisestä näkökulmasta kohti mahdollisimman energiatehokasta kaupunkirakennetta. Siinä huomioidaan kaikki eri liikennemuodot ja tutkitaan niin joukkoliikenteen kuin kevyen liikenteenkin toimivuutta ja tarkoituksenmukaisuutta. Uusien liikenneratkaisujen tavoitteena on tukea elinkeinoelämän kehitysedellytyksiä. Uudet liikenneratkaisut tulee sovittaa mahdollisimman hyvin yhteen muun kaupunkirakenteen kanssa.

Vanhan Rauman kulttuurihistoriallisten arvojen säilyttäminen on tärkeää, mutta yhtä välttämätöntä on kehittää Vanhaa Raumaa ja muita keskustakortteleita toiminnoiltaan ennakkoluulottomasti. Päämääränä on vahvistaa keskustan elinvoimaisuutta ja luoda edellytykset monipuoliselle kaupallisten palveluiden tarjonnalle. Rauma on seutukeskus, jonka julkisia ja kaupallisia palveluja käytetään yli kuntarajojen. Alueella on monipuoliset opiskelumahdollisuudet ja ne halutaan turvata myös tulevaisuudessa.

Rakennemallit

Strategisen yleiskaavantyön tueksi laadittiin useita tausta- ja perusselvityksiä sekä pidettiin seminaareja, haastatteluja ja kyselyitä. Niiden perusteella tarkennettiin tavoitteita ja laadittiin kolme rakennemallivaihtoehtoa, joiden avulla tutkittiin erilaisia ja aidosti toteuttamiskelpoisia kestävän kehityksen mukaisia ratkaisuja. Rakennemalleissa esitettiin kolme erilaista alustavaa visiokarttaa Rauman kaupungin kehityssunnista ja painopistealueista. Rakennemallivaihtoehdoissa otettiin esille strategisesti tärkeitä suunnittelukysymyksiä, joita arvotettiin keskenään ja vertailtiin toisiinsa. Vaihtoehdoissa esitettiin keskenään erilaisia maankäytön ja yhdyskuntarakenteen kehityssuuntia, jaotuksia, kasvusuuntia, kaupunkimaisuuden eri asteita ja yhdyskuntarakenteen tiiveyttä.

Maankäytön strateginen visio 2025

Rakennemalleilla haettiin yhteistä tahtotilaa maankäytön strategisen vision 2025 laatimista varten, joka muodostaa perustan oikeusvaikutteisen yleiskaavan laadintaa varten. Visioon 2025 on koottu suunnitteluprosessin aikana muotoutunut yhteinen näkemys Rauman kaupungin maankäytöllisistä tavoitteista ja tulevaisuuden tarpeista yleiskaavan laatimista varten.

Visiossa on huomioitu elämäntapojen, ikärakenteen ja elinkeinoelämän ennustettu kehitys, maiseman-, luonnon- ja kulttuurihistorian arvot, kaupungin eri hallintokuntien omat strategiat sekä kunnan eri toimijoiden ja asukasryhmien mielipiteet. Tavoitteet liikkumisen, kunnallistekniikan ja palveluiden saavutettavuuden kannalta sekä taloudellisen ja ekologisen maankäytön osalta huomioitiin suunnittelussa. Visio 2025 luo edellytykset entistä vetovoimaisemmalle Raumalle niin asumisen kuin yrittämisenkin näkökulmasta.

Rauman yhdyskuntarakenne tukeutuu vahvasti valtateihin 8 ja 12, joiden varsille sijoittuvat myös työpaikka-alueet. Kaupunkirakenteen pääpaino on keskustassa, mutta myös Lappiin on muotoutunut tiiviimpää taajamarakennetta. Näiden lisäksi tiiviimmän yhdyskuntarakenteen ulkopuolella sijaitsee useita kyläalueita. Ne tukeutuvat pääosin keskustan palvelurakenteeseen. Visiossa uudet aluevaraukset on osoitettu tukemaan olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Sataman tulevaisuus sekä uudet liikennejärjestelyt vaikuttavat yhdyskuntarakenteen muotoutumiseen omalta osaltaan. Visiossa on otettu huomioon huomioitu tällä hetkellä selvitettävänä olevat sataman laajennusaluevaihtoehdot ja niiden vaikutukset maaliikennejärjestelyihin.

Suurin osa väestöstä pyritään ohjaamaan Rauman keskustaan, olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen ja sekä sen laajennusalueille. Tämä tukee myös keskustan palveluiden kehittämistä ja monipuolistumista sekä mahdollistaa sekä kevyen liikenteen että julkisen liikenteen yhteyksien kehittämisen ja parantamisen. Visiossa on haluttu antaa perusperiaatteet erilaisten kaupallisten palveluiden sijoittumiselle (vähittäis- ja erikoistavarakaupan sekä tilaa vaativa kauppa). Uudet aluevaraukset tukeutuvat pääosin nykyiseen kunnallistekniseen verkostoon ja ovat siten ekologisen ja taloudellisen maankäytön mukaisia.

Visiossa osoitetaan maankäytön perusperiaatteet asemakaava-alueiden ulkopuolisille haja-asutusalueille mukaan lukien kyläalueet sekä ranta-alueet, joille on osoitettu loma-asutusta. Kyläalueet on jaettu väljiin ja tiiviisiin kyläalueisiin, joiden rajaukset tarkentuvat maisema-osayleiskaavoituksen ja/tai varsinaisen kyläkaavoituksen yhteydessä. Uusille ja täydennettäville asuinalueille sekä kyläalueille on arvioitu sijoittuvan noin 4 500 asukasta. Asemakaavoitettaville alueille sijoittuu noin 4 000 asukasta ja siitä noin puolet on kaupunkimaista asumista ja toiset puolet pientalomaista asumista. Kyläasumista on puolestaan mitoitettu noin 400–500 asukkaalle.Aluevarauksiin on sisällytetty reserviä noin 1500 asukkaalle. Sen avulla voidaan varautua mahdolliseen väestöennusteen muutokseen sekä yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa eteen tuleviin haasteisiin.

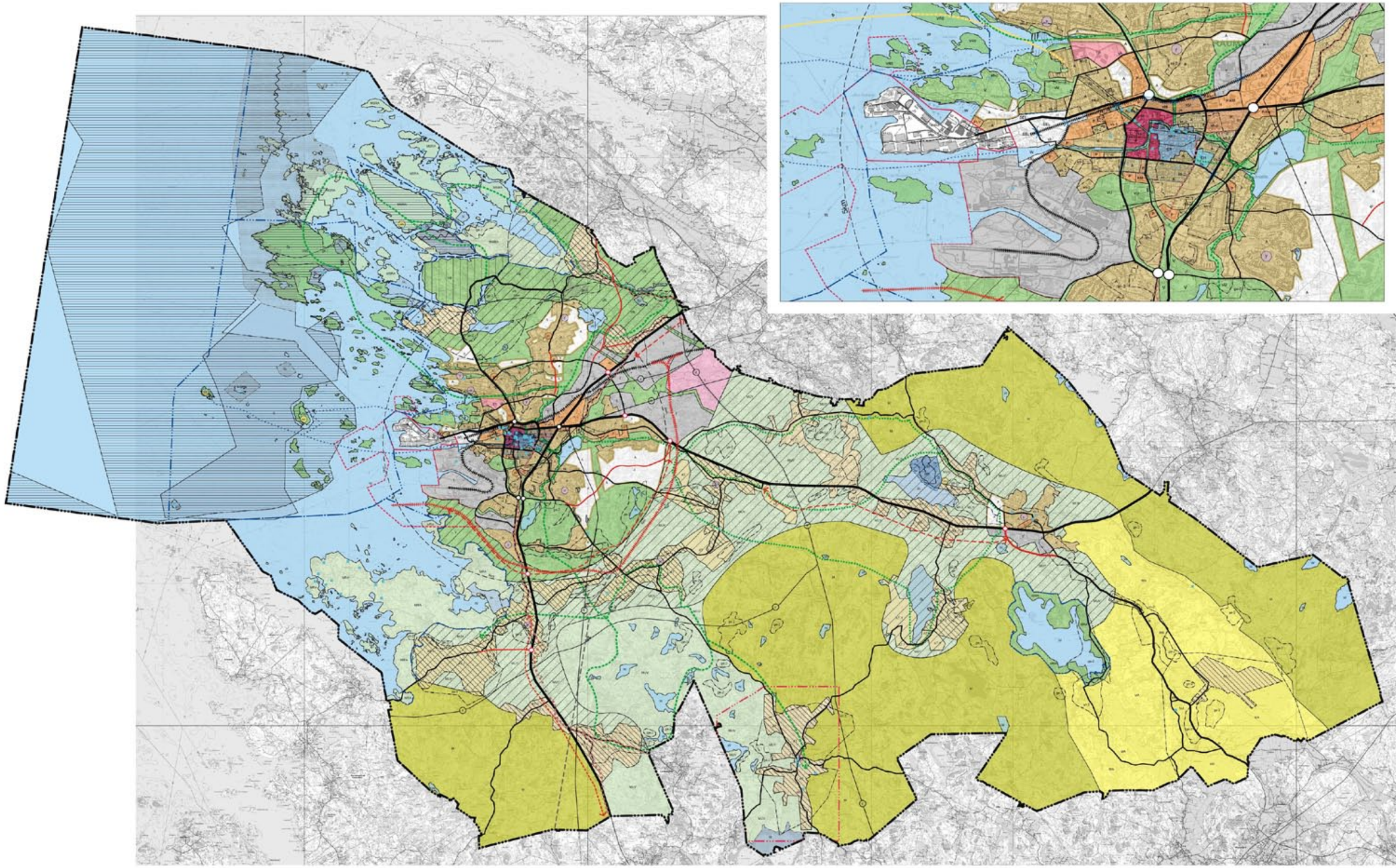
Hyvät yhteydet asuinalueilta virkistysalueille ovat erityisen tärkeitä viihtyisän elinympäristön kannalta. Visiossa viheralueiden merkitystä on korostettu ja tuotu esille viheryhteydet läpi keskustarakenteen. Suurin osa keskustan lähellä sijaitsevista rannoista on rakennettu ja satamatoiminnot vievät rannasta osan. Visiossa suositellaan vielä vapaina olevien rantoja säilyttämistä yleisessä ulkoilukäytössä. Kartalle on merkitty myös tärkeimmät ulkoilureitit.

Visiossa 2025 on otettu kantaan myös maa- ja metsätalousalueisiin. Niiltä on osoitettu alueita jokamiehen oikeudella tapahtuvaa virkistyskäyttöön ja ulkoiluun sekä perinteiseen maa- ja metsätalouteen. Erikseen on merkitty myös maisemallisesti arvokkaat alueet.

Raumalla sijaitsee runsaasti sekä luonto- että rakennetun ympäristön arvoja. Tunnetuimpia näistä ovat Rauman edustalla sijaitseva Selkämeren kansallispuisto sekä UNESCON maailmanperintökohteet Vanha Rauma ja Sammallahdenmäki. Luonnon arvot ja rakennetun ympäristön arvot on tunnistettu ja ne huomioidaan jatkosuunnittelussa.

2.2 STRATEGIAN TOTEUTTAMINEN

Maankäytön strateginen visio 2025 toteutetaan laatimalla oikeusvaikutteinen yleiskaava, joka ohjaa alueen yksityiskohtaisempaa maankäytönsuunnittelua, kuten osayleis- ja asemakaavoitusta. Ennen oikeusvaikutteisen yleiskaavan laadintaa tulee alueelta laaditaan tarvittavat selvitykset sekä tehdään tarvittavat päätökset sataman laajennusvaihtoehdoista.



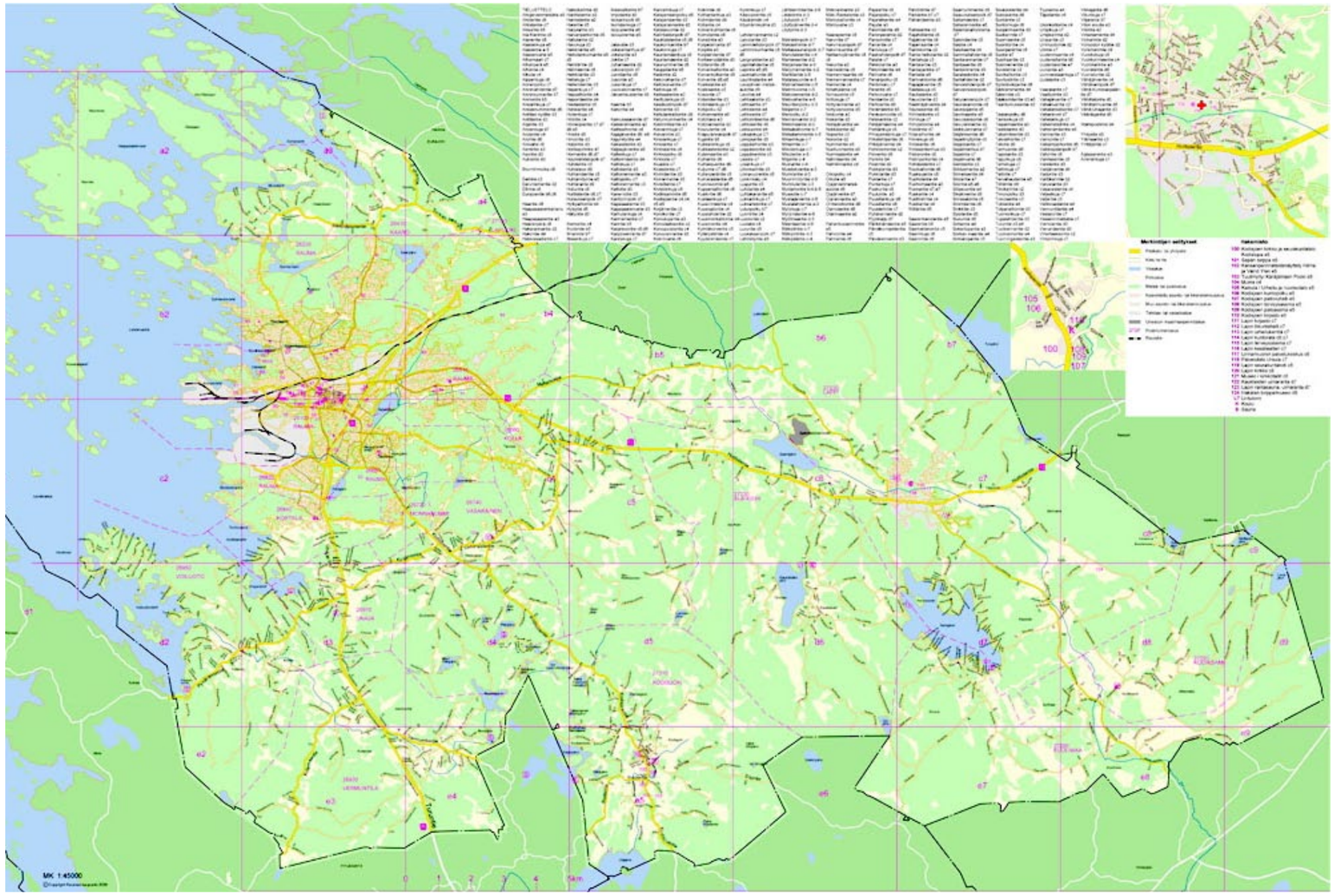
3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 ALUEEN YLEISKUVAUS

3.1.1 SIJAINTI JA KILPAILUKYKY

Läntisen Etelä-Suomen aluerakenteessa Rauma kuuluu länsirannikon eteläisiin rannikkokaupunkeihin Turusta pohjoiseen. Maakuntajaossa Rauma kuuluu Satakuntaan, jonka pääkaupunkiin Poriin on matkaa noin 50 km. Rauma on Satakunnan eteläisin kunta, ja alle 40 km etäisyydellä sijaitsevat Uusikaupunki ja Laitila kuuluvat jo Varsinais-Suomeen. Rauman seutukunnan muodostavat Eura, Eurajoki, Köyliö ja Säkylä. Seutukunnan alueella oli vuoden 2009 lopussa 65 800 asukasta. Muuta seudullista vaikutusaluetta ovat Pyhäjärven seudun (Eura, Säkylä, Hinnerjoki) Kokemäenjokilaakson kaupunkien suunnat (Harjavalta, Kokemäki, Huittinen) sekä merellinen saaristo.

Eteläisen Suomen voimakkaimmat kehityskäytävät ovat nykyisin hyvin pääkaupunkikeskeisiä. Etäisyyttä ja saavutettavuutta mitataan maantieteellisen sijainnin lisäksi entistä useammin matka-aikana, olipa kyse sitten ihmisten tai tavaroiden liikkumisesta. Rauman nykyistä saavutettavuus Helsingistä käsin ei ole tästä näkökulmasta kovin hyvä. Etäisyys linnuntietä on hiukan yli 200 km, mutta matka-aika lähenee neljää tuntia. Rauman seudun nykyisen kilpailuaseman kannalta erittäin merkittäviä ovat ulkomaankauppaa palveleva satama, tähän tukeutuva teollisuus sekä Eurajoen puolella sijaitseva Olkiluodon ydinvoimala. Elinkeinopoliittista merkitystään kasvattava on kansainvälinen Tukholman ja Pietarin välinen kehityskäytävä Etelä-Suomen halki.



Kuva: Rauman opaskartta 2010.

3.1.2 YHDYSKUNTARAKENNE

Rauman kaupunki on pinta-alaltaan noin 1110 km², josta 495 km² on maata, 15 km² sisävesialueita ja 600 km² merialueita. Asukkaita on noin 39 700 (vuonna 2009). Vaikka Rauman keskusta on tiivis, heti keskustan länsipuolelle sijoittuvat teollisuusalueet raskaine liikenteineen ja junaratoineen ovat yhdyskuntarakenteellisesti haastavia. Lisäksi kaupungin keskustaa sivuaa pohjois-eteläsuunnassa Turusta Ouluun kulkeva valtatie 8 ja itä-länsisuunnassa Rauman ja Kouvolan yhdistävä valtatie 12.

Keskustaajaman lievealueilla on runsaasti loma-asutusta meren rannalla. Varsinainen haja-asutus on sijoittunut sisämaahan ja se on sijoittunut lähinnä olemassa olevien kylä- ja maanteiden varsille ja niiden lähettyville. Kaupunkia lähimmät saaret ovat suojelualuetta ja siten lähes rakentamattomia.

Kaupunkikeskustan lisäksi Raumalla on kaksi entistä kuntakeskusta, Kodisjoki ja Lappi, jotka nykyään ovat Rauman suurimpia kyläkeskuksia. Kodisjoen liittyessä Raumaan vuonna 2007 sen kuntakeskus palveli 500 asukasta. Lappi oli puolestaan 3300 asukkaan kuntakeskus liitosvuonna 2009. Kummassakin asutus on keskittynyt keskustan lisäksi perinteisiin maalaiskylien tilakeskuksiin ja uudempi rakentaminen vesistöjen ääreen sekä kyliä yhdistävien teiden varsille. Lapista on Raumalle 21 km ja Kodisjoelta 16 km.

Nykyinen Rauman kaupunki koostuu siis tiiviistä kaupunkikeskustasta, kahdesta vahvasta kyläkeskuksesta, sangen koskemattomana säilyneestä maaseudusta ja saaristosta sekä lähes täyteen rakennetusta merenrannasta.

3.1.3 VÄESTÖ JA ASUMINEN

Rauman väestö

Rauma on jo pidempään ollut väestökatoaluetta, kuten Satakunnassa moni muukin paikkakunta. Väestö vähenee alueella noin 0,2 % vuosivauhdilla ja vuonna 2030 Raumalla ennustetaan olevan asukkaita 37.500 eli lähes 2.300 vähemmän kuin nyt. Vanhusväestön osuus on Raumalla korkeampi kuin Suomessa keskimäärin. Lähitulevaisuudessa vanhusten määrä tulee kasvamaan entisestään suurten ikäluokkien siirtyessä eläkkeelle. Vuonna 2040 Raumalla on n. 3500 yli 75 vuotta täyttäneitä henkilöä enemmän kuin tällä hetkellä. Tämä vaatii panostuksia vanhustenhoitoon ja vanhusten kotona asumiseen sekä erilaisiin elämää helpottaviin palveluihin.

Työllisyys on Raumalla hyvä, mutta hyvin koulutetusta nuoresta väestä on puute. Teollisuuden ja kaupungin suurimpia haasteita tulee olemaan hyvin koulutetun perheellisen työvoiman saaminen Raumalle täyttämään eläkkeelle jäävien työpaikat erityisesti teollisuudessa. Kaupunkiin muuttaville perheille tulee tarjota molemmille vanhemmille työpaikat, hyviä asuinoloja ja tontteja sekä lapsille kattavia päivähoito- ja koulutuspalveluja.

Rauman strategisen yleiskaavatyön yhteydessä toteutettiin Väestö ja asuminen Raumalla –selvitys (UnitedLog Oy), jossa käsitellään Rauman väestökehityksen ja ikärakenteen tulevaisuutta.

Asuminen Raumalla

Rauma on pientalovaltainen kaupunki jossa asutaan suhteellisen väljästi muuhun maahan nähden. Rauman kaupungin alueella asukkaita on noin 39 700 (vuonna 2009).

Raumalla on nähtävissä maalta kaupunkiin muuttoliike, kuten myös muualla maassa. Perhekunnissa on viime vuosina tapahtunut merkittäviä muutoksia siten, että yhden ja kahden hengen asuntokuntien lukumäärä on kasvanut huomattavasti ja isommat asuntokunnat ovat vastaavasti vähentyneet. Tämä kehitys tulee todennäköisesti jatkumaan vielä joitakin vuosia. Asuntojen tarve kasvaa siitä huolimatta, että kaupungin väen kokonaismäärä laskee. Pienet asuntokunnat mielellään asuvat kaupungin keskustassa sijaitsevissa pienissä asunnoissa.

Vastaavasti kaupunkiin muuttavat lapsiperheet mielellään näkevät, että heillä on mahdollisuus asua omakoti- tai rivitalossa ja/tai mahdollisesti rakentaa sellaisen omalle tontille.

Alueen imagolla on suuri merkitys asuntopaikan valinnassa. Tämä näkyy kaupungin sisäisenä muuttoliikkeenä, jossa varsinkin uudet asunto-alueet ovat suosittuja.

Rauman merellisyydellä on suuri merkitys myös asumisviihtyvyyden kannalta. Sitä tulee edistää yleiskaavatyössä mahdollisuuksien mukaan.

Rauman strategisen yleiskaavatyön yhteydessä toteutettiin Väestö ja asuminen Raumalla –selvitys (UnitedLog Oy), jossa käsiteltiin Rauman asuinolosuhteita ja tulevaisuuden trendejä.

Kyläkysely 2010

Rauman yleiskaavan strategiseen osan tavoitteiden määrittelyn yhtenä osana kuultiin kylien asukkaita tekemällä kysely noin 20 kyläyhdistyksille. Vastauksia saatiin yhteensä kuudelta kyläyhdistykseltä. Kyselyssä oli kysymyksiä kylän imagosta ja omaleimaisuudesta, miellyttävistä ja vastenmielisistä paikoista, yhteisöllisyydestä, palveluista ja työpaikoista, käynnissä olevaista hankkeista ja yleensä kylän tulevaisuudesta sekä kehittämistä kaipaavista alueista.

Kylän imagoa pidettiin useissa vastauksissa hyvänä. Vastauksissa korostui perinne ja maalaismaisuus. Joissakin vastauksissa tuli esille luontokohteiden merkitys (Kauklainen) tai rakennukset (Kaukola), joissakin maataloustoiminta ja pienteollisuus (Kodiksami-Mäentaka) ja muutamissa mainittiin joitakin merkittäviä kohteita, kuten kivisilta (Kaukola) tai kotiseutumuseo ja uhrikivet (Vasarainen-Soukainen).

Kylien yhteisöllisyyttä pidettiin yleensä hyvänä. Kylissä on käynnissä erilaisia yhteisiä hankkeita, yhteisten virkistysalueiden ja rakennusten kunnostuksia sekä viemäri- ja vesijohtoverkoston rakentamisia. Kyläyhdistykset järjestävät erilaisia tapahtumia aina retkistä kylän maisemointitalkoisiin. Erityisesti Kauklaisissa ja Kaukolassa kyläyhdistys on vireä ja yhteisöllisyys tiivistä. Unajassa mielipiteet jakaantuivat; osa piti kylää yhteisöllisenä, toisten mielestä ihmiset viihtyvät omissa oloissaan.

Kylässä asuva väestö käy töissä pääasiassa Rauman seudulla. Myös kylistä löytyy työpaikkoja lähinnä maataloudesta, metalliteollisuudesta ja palveluammateista.

Palvelut haetaan pääasiassa Raumalta ja Lapista. Julkisten palvelujen toivotaan säilyvän lähellä. Lisäksi toivotaan julkista paikallisliikennettä ja mahdollisuutta ns. kutsutaksiin.

Rakentamattomina alueina pitäisi kyläläisten mielestä säilyttää Unajan historiallinen kyläkeskus ja ranta-alueet sekä Vasarainen-Soukaisten peltomaisemat eli yleensä maanviljelysalueet.

Tulevaisuus nähdään kylissä useimmiten valoisana ja niihin toivotaan yleensä lisää uusia asukkaita. Tulevaisuuden uhkana nähdään lähinnä palveluiden puute. Palveluiden puuttumisen, elämisen hankaloitumisen sekä kalleuden pelätään lisäävän asukkaiden poismuuttoa.

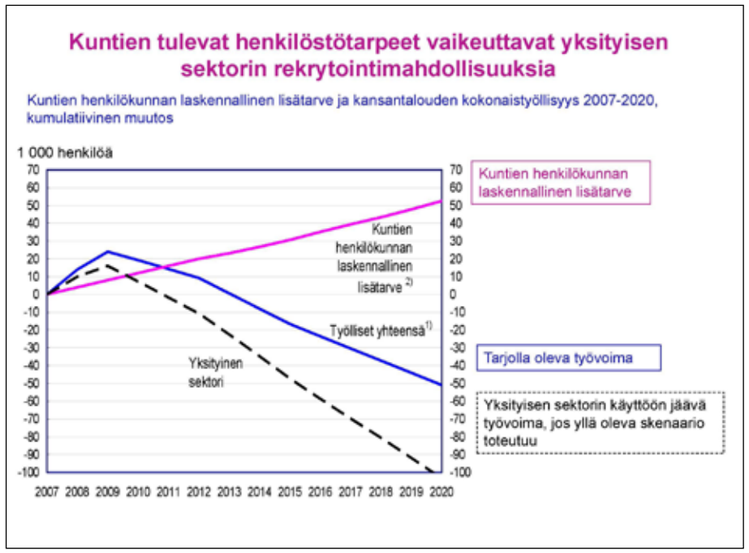
3.1.4 ELINKEINOT

Raumalla toimii useita suuria teollisuuslaitoksia, jotka tarjoavat työtä raumalaisille ja koko seudun asukkaille. Kaupunki ja satama ovat myös suuria työllistäjiä. Olkiluodon ydinvoimalan uuden reaktorin rakentaminen on myös vaikuttanut osaltaan merkittävästi Rauman seudun työllisyyteen. Se on pysynyt hyvällä tasolla taantumasta huolimatta.

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

Suurten ikäluokkien jäädessä eläkkeelle vapautuu huomattava määrä työpaikkoja, joiden täyttämiseksi tarvitaan pätevää työvoimaa. Ammattitaitoinen työvoima on yksi tärkeimmistä kilpailuvalteista kaikilla aloilla. Kaupungin ja elinkeinoelämän tulee tehdä yhteistyötä työvoiman houkuttelemiseksi Raumalle.

Lisätietoa Rauman elinkeinoelämän nykytilanteesta ja tulevaisuuden näkymistä saa strategisen yleiskaavatyön yhteydessä toteutuksesta Väestö ja asuminen Raumalla –selvityksestä (UnitedLog Oy).



Kuva: Kuntien henkilökunnan laskennallinen lisätarve ja kansantalouden kokonaistyöllisyys 2007-2020, kumulatiivinen muutos (Valtiovarainministeriö, Työvoima 2025 ja Kunnallistalouden ja -hallinnon neuvottelukunta, KUTHANEK)

3.1.5 PALVELUT

Valtiovarainministeriön 1.2.2010 julkaistussa Julkinen talous tienhaarassa -raportista käy ilmi, että kuntien ja valtion talouteen on muodostunut talouskriisin vuoksi 12 mrd. euron kestävyysvaje. Ilman laajoja sopeutustoimia tilanne muuttuu lopulta kestämättömäksi. Yksi tärkeä keino kestävyysvajeen umpeen kuromisessa on julkisen sektorin tuottavuuden kasvattaminen. On laskettu, että 0,25% tuottavuuden parantaminen pienentää tuottavuusvajetta noin 2 mrd. euroa. Samaan aikaan työmarkkinoille tulevat ikäluokat pienenevät ja vanhenevat ikäluokat vaativat yhä enemmän terveyspalveluita. Mikäli kuntien työvoimantarve kasvaa samalla vauhdilla, kuin se on kasvanut vuoteen 2007 asti, niin vuonna 2020 koko työmarkkinoille vuosittain tuleva ikäluokka tulisi palkata kuntasektorin palvelukseen. (Valtiovarainministeriö, Työvoima 2025 ja Kunnallistalouden ja -hallinnon neuvottelukunta, KUTHANEK). Näiden haasteiden ratkaisemiseen tulee varautua myös Raumalla.

Rauman strategisen yleiskaavatyön yhteydessä toteutettiin Palvelurakenneselvitys (UnitedLog Oy), jossa käsiteltiin Rauman kaupallisia sekä julkisia palveluita. Tämän lisäksi laadittiin Kaupallinen selvitys (UnitedLog Oy ja Santasalo Ky), jossa kartoitettiin, miten kaupungin eri kaupallisia alueita tulee tulevaisuudessa kehittää. Samalla on voitu selvittää palvelutarpeita sekä niihin tulevaisuudessa kohdistuvia muutostarpeita. Kun ollaan selvillä nykytilanteesta ja tiedostetaan edessä olevat erityiskysymykset, voidaan varautua paremmin tulevaisuuden haasteisiin. Samalla voidaan vahvistaa Rauman asemaa palvelujen keskuksena.

Rauman palvelurakenne

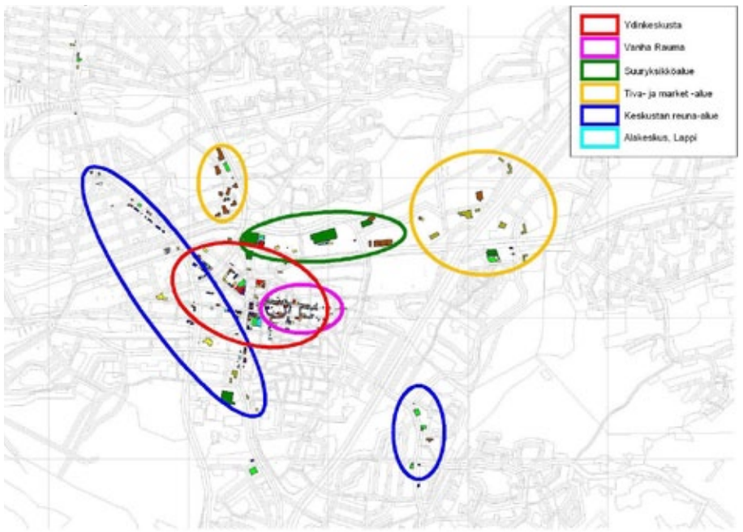
Rauman kaupunki on vuosisadat ollut Rauman seudulla luonnollinen kohtauspaikka, jossa on tarjolla sekä erilaisia kaupallisia että muita palveluja. Rauman asema alueellisena palvelukeskuksena on viime vuosikymmeninä entisestään vahvistunut. Raumalaisten asiointiaste omassa kunnassa on kaikista Satakuntalaisista kunnista korkein. Peräti 94 % raumalaisten asiointitarpeista hoituu omassa kunnassa.

Kaupalliset palvelut

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

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

Vaikka väestö hieman vähenee, ostovoima on pitkällä tähtäimellä kasvussa, sillä kulutus asukasta kohden kasvaa. Ostovoiman kehityksen arviointi pohjautuu kulutuksen kasvuun ja sen rakenteen muutokseen. Erikoiskauppaan kohdistuva ostovoima kasvaa nopeammin kuin päivittäistavarakaupan. Erityisesti tilaa vaativa erikoiskauppa on voimakkaasti kasvava erikoiskaupan toimiala.



Kuva: Rauman keskustan palveluverkko 2011

Vanhassa Raumassa on yli 100 kauppaa ja vuosittaisesta ostovoimasta tulee noin 90 % Raumalta. Kesällä tilanne on toinen, turisteista johtuen. Marketit jotka sijaitsevat Vanhan Rauman naapurikorttelissa ovat vaikuttaneet positiivisesti Vanhan Rauman liiketoimintaan tuoden lisää asiakkaita. Vanhan Rauman erikoisliikkeiden valikoimat täydentävät hyvin markettien päivittäistavaravalikoimaa.

Vanhan Rauman laajentumismahdollisuudet ovat hyvin rajoitetut. On kuitenkin suositeltavaa että erikoiskaupan laajentuminen voisi tapahtua mahdollisimman lähellä vanhan Rauman aluetta, joka varmistaisi elävän kaupunkikeskustan, samalla kuin tällainen kehitys varmistaisi Vanhan Rauman kaupallisen elinmahdollisuuden ja säilymisen Unescon maailmanperintökohteena myös tulevaisuudessa.

Raumalla tarvitaan lisää liiketilaa vuoteen 2030 mennessä enimmillään noin 50.000 - 60.000 k-m2 riippuen eri väestöennusteista. Yleiskaavan aikajänne on niin pitkä, että kaavan suositellaan mahdollistavan lasketun enimmäismäärän liiketilaa. Näin ollen yrityksille löytyy vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja. Suurissa liiketilahankkeissa tulee asemakaavan yhteydessä tarkemmin tutkia kaupalliset vaikutukset.

Liiketilatarpeesta suuntautuu keskusta-alueelle noin 25.000 - 30.000 k-m2. Tarve koostuu suurelta osin keskustahakuisen erikoiskaupan tarpeesta. Lisäksi keskustaan kohdistuu jonkin verran tilaa vaativan kaupan tarvetta. Keskustaan suunnitellut kauppakeskukset kattavat hyvin keskusta-alueiden tarpeen. Lisäksi Vanhan Rauman puolelle jää mahdollisuuksia ottaa kortteleiden sisäosia kaupalliseen käyttöön. Vanhassa Raumassa liiketilan lisäys jää kuitenkin mittakaavaltaan vähäiseksi.

Keskustan ulkopuolisille alueille suuntautuu liiketilatarvetta noin 28.000 - 32.000 k-m2. Tämä koostuu pääosin tilaa vaativan kaupan tarpeesta. Päivittäistavarakaupan tarve kaupungissa vuoteen 2030 mennessä on yhteensä enimmillään noin 4000 - 5000 k-m2. Noin puolet tästä tarpeesta menee suunniteltuihin päivittäistavarakaupan hankkeisiin.

Julkiset ja muut palvelut

Sosiaali- ja terveys sektorin haasteena on väestön vanheneminen. Vanhusten määrä kasvaa merkittävästi jo lähivuosina. Yli 75 –vuotiaiden määrä kaksinkertaistuu nykyisestä, eli joukko kasvaa n. 3500 hengellä vuoteen 2040. Kodinomaisten palvelutalojen sekä vanhankotien tarve kasvaa, varsinkin kaupunki-alueella, mutta osin myös isoimmissa kylissä. Tähän on syytä varautua myös yleiskaavaa laadittaessa.

Asuntorakentamisen keskittäminen helpottavat kotihoidon palveluiden järjestämistä. Osaa palveluista, esim. kotisairaala –palvelua ei pystytyä Raumalla toteuttamaan haja-asutusalueella lainkaan. Suurten ikäluokkien eläköitymisen myötä myös palvelukysyntä lisääntyy voimakkaasti. Suurena haasteena on, että toisella puolella kaupunkia kouluissa on tilaa ja toisella puolella on paineita rakentaa uusia kouluja. Raumalaiset suhtautuvat kriittisesti koulumatkojen pidentymiseen. Kaavoituksen avulla, mahdollisilla koulukyytijärjestelmillä sekä muilla keinoilla olisikin syytä pyrkiä estämään joidenkin alueiden oppilaskato.

Matkailu, kulttuuri- ja vapaa-ajan palvelut

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

Raumalla on melko kattavat matkailu- vapaa-ajan ja kulttuuripalvelut sekä kaupungin puolelta että yksityisten yrittäjien tarjoamia, joita voidaan kuitenkin edelleen kehittää.

Kylät ja niiden palvelut

Raumalla on n. 20 kylää. Rauman kaupungin Kodisjoen ja Lapin kuntien liittyessä yhteen ”sai” Rauma vastuun usean maalaiskylän kunnallisista palveluista.

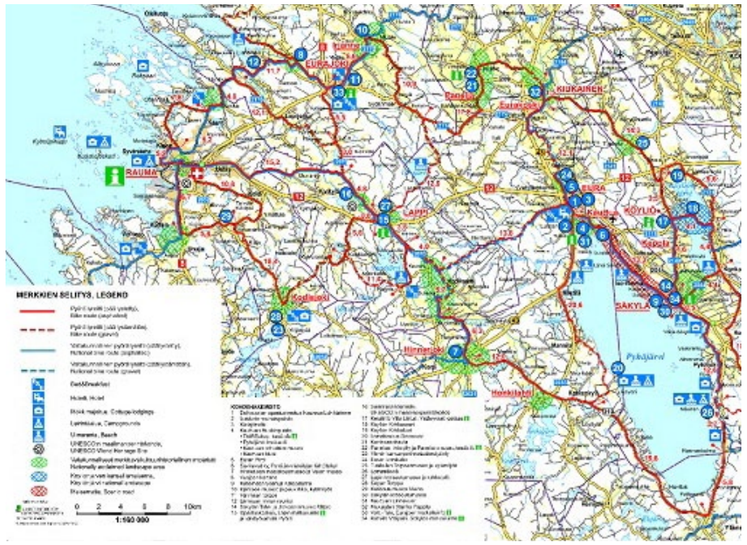
Kodisjoen ja Lapin kylät ovat useimmiten menettäjiä asukasmäärän suhteen. Nuoret liikkuvat helpommin keskustoihin kuin vanhempi väestö. Kunnallisten palvelujen ylläpitämishaasteen lisäksi ongelmana monessa kylässä on lopetetut tai lopettamisuhan alla olevat kaupat. Tämä on uhka vanhemmalle väestölle, jolla ei ole omaa autoa tai jonka liikkumiskyky muuten on huonontunut.

Monet Rauman kyläkokonaisuudet sijoittuvat varsinaisen kaupunkialueen ympärille ja sijaitsevat sen verran lähellä Rauman keskustaa että saavat palvelunsa helposti sieltä.

3.1.6 VIRKISTYS JA VAPAA-AIKA

Rauman kaupungin alueen virkistysmahdollisuuksista parhaiten saavutettavissa ovat ulkoilualueet. Ulkoilualueina ovat haja-asutusalueella maa- ja metsätalousalueet, keskustaajaman lähellä hoidetut virkistysalueet pururatoineen ja puistot. Keskustaajaman eteläpuolella sijaitsee opastettu Seitsemän järven retkeilyreitti, joka kiertää pääasiassa vanhoja kulttuurimaisemia. Matkan varrella on museoita ja muinaishautoja. Reittiä voi kulkea jalan tai maastopyörällä.

Rauman tunnetuimpia ulkoilualueita ovat kaupungin kolme matkailusaarta: Reksaaren luontosaari, Kuuskajaskarin linnakesaari ja Kylmäpihlajan majakkasaari. Saaristoon pääsee oman veneen lisäksi mm. Poroholman satamasta reittiveneellä päivittäin sekä melomalla. Saaristoon järjestetään myös kalastusmatkoja. Rauman keskustaa-



Kuva: Rauman seudun pyöräilykartta 2010.

jamassa sijaitsee kaksi laajempaa pienevenesatamaa: Poroholma ja Syvänraumanlahti.

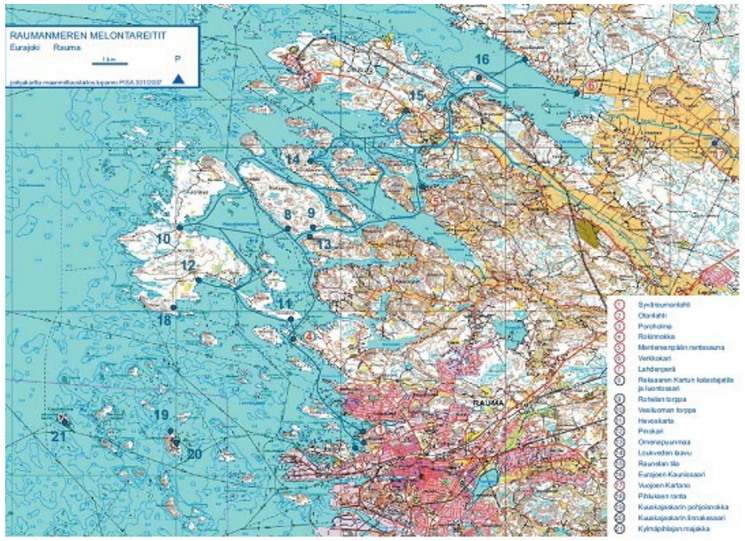
Osa Rauman saaristoalueesta kuuluu Selkämeren kansallispuistoon. Aluetta kutsutaan nimellä Raumanmeren luonto- ja retkeilyalue. Rauman kaupunki kunnostaa parhaillaan alueen retkeily- ja matkailukohteita sekä kehittää palveluja. Alueen rakentamista, hoitoa ja käyttöä ohjataan vyöhykejaolla. Raumanmeren luonto- ja retkeilyalue on jaettu syrjävyöhykkeeseen, virkistysvyöhykkeeseen, kulttuurivyöhykkeeseen ja rajoitusvyöhykkeeseen. Alueen käyttäjämäärien odotetaan nousevan huomattavasti.

Rauman merkittävimmät matkailukohteet ovat UNESCO:n maailmanperintökohteisiin kuuluvat Vanha Rauma ja Sammallahdenmäki. Vanhassa Raumassa on tarjolla historiallista rakennettua ympäristöä, erikoisliikkeitä ja ravintoloita, kulttuuritapahtumia ja opastettuja kierroksia. Sammallahdenmäki on harvinainen pronssikautinen hautaröykkiöalue Rauman itäosassa Lapin lähellä. Alueella on kaikkiaan 36 röykkiötä.

Raumalla on runsaasti meriuimarantoja, joista tärkeimmät ovat Otanlahti, Fåfänga, Merirauma ja Poroholma. Lisäksi uimapaikkoja on Bergströmin lammella, Kaarojärvellä ja Monnan hiekkakuopalla.

Rauman luontokohteista tärkeimmät ovat lintujärvet ja –kosteikot, joista tärkeimmät ovat Otajärvi, Kauklainen ja Unajanlahti sekä ulkosaaristossa sijaitseva Kylmäpihlaja. Tarkkailupaikoilla on pitkospuita ja näkötorneja. Monnan eteläpuolella sijaitsee opastettu Lähdepellon pökkelöpesijäreitti. Luontonähtävyytenä voidaan pitää myös Äyhönjärveltä keskustan kautta mereen johtavassa kanavassa eläviä taimenia.

Tärkeimmät rakennetut urheilualueet ovat keskustaajamassa: Otanlahden ja Äijänsuon urheilukeskukset, hieman kauempana Lähdepellon urheilukeskus ja Lapissa Teilinummen yleisurheilukenttä ja liikuntahalli.



Kuva: Raumanmeren melontareitit 2010.

3.1.7 LIIKENNE JA TEKNINEN HUOLTO

Rauman strategisen yleiskaavatyön yhteydessä laadittiin liikenneselvitys (A-Insinöörit Suunnittelu Oy), jonka ensisijaisena tarkoituksena on kuvata alueen liikennejärjestelmän nykytilaa ja ongelmia. Liikenneverkko on keskeinen reunaehto mietittäessä maankäytön kehittämistä ja uuden maankäytön sijoittamista. Yksityiskohtaisempaa tietoa alueen liikennejärjestelmistä saa edellä mainitusta selvityksestä.

Valtatiet

Valtatie 8 Turusta Oulun eteläpuolelle Liminkaan (626 km) on länsirannikon valtaväylä, jonka merkitys Rauman elinkeinoelämän ja aluerakenteen toimivuudelle on keskeinen. Valtatie 8 on saanut Eurooppatienumeroinnin E8 (Turku-Vaasa-Oulu-Kilpisjärvi) ja sen yhteysväliä Turku-Pori kehitetään osana Suomen runkotieverkkoa, jolle on asetettu haasteelliset kehittämistavoitteet vuoteen 2030 mennessä. Mm. liittymätavoitteilla on vahvat vaikutukset maankäyttöön. Aluepoliittisista syistä runkotieverkkoa ei kuitenkaan ole vahvistettu.

Tavoite valtatien 8 nopeus- ym. laatutason nostamiseksi runkotieverkon vaatimusten mukaiseksi edellyttää merkittäviä parannuksia tien ohitusturvallisuuteen, sujuvuuteen ja liittymäjärjestelyihin. Ilman parantamistoimenpiteitä vuoden 2030 ennustetilanteessa valtatien 8 linjaosuuksien palvelutaso on huono sekä keskustan etelä- että pohjoispuolella.

Valtatie 12 kulkee Raumalta Huittisten, Tampereen ja Lahden kautta Kouvolaan (339 km). Kuitenkin lyhin ja etenkin raskaan liikenteen käyttämä oikoreitti Raumalta Lahteen on kantatien 54 yhteys Forssan ja Riihimäen kautta. Valtatien 12 länsipää ei kuulu ehdotettuun runkotieverkkoon, mutta sen tieverkollinen merkitys on suuri sekä henkilö- että tavaraliikenteelle. Merkittävä katureittiä korvaava uusi yhteys valtatietä 12, Hakunintie Rauman satamaan, valmistui vuonna 2008 satamaradan varteen. Valtatie 12 on Rauman sataman vaarallisten aineiden ja erikoiskuljetusten reitti Keski-Suomeen.

Yhdystiet

Rauman alueella ei ole yhtään seututietä. Alueellisia tarpeita palvelevista valtion ylläpitämistä yhdysteistä vilkkaimpia Rauman seudulla ovat:

- Yhdystie 1960 (Pyhärannantien) Unaja-Pyhäranta
- Yhdystie 2052 (Kodisjoentien) Rauma-Kodisjoki
- Yhdystie 2070 (Eurajoentien-Hinnerjoentien) Eurajoki-Lappi-Hinnerjoki
- Yhdystie 12649 Uotilassa
- Yhdystie 12765 (Sorkan Maantie) Kinno-Kaaro-Sorkka

Lisäksi alueellisesti ja laajemminkin merkittävä yhdystie on Eurajoen puolella sijaitseva Olkiluodontie (mt 2176), joka johtaa valtatieltä 8 länteen ja palvelee mm. ydinvoimalan tarpeita.

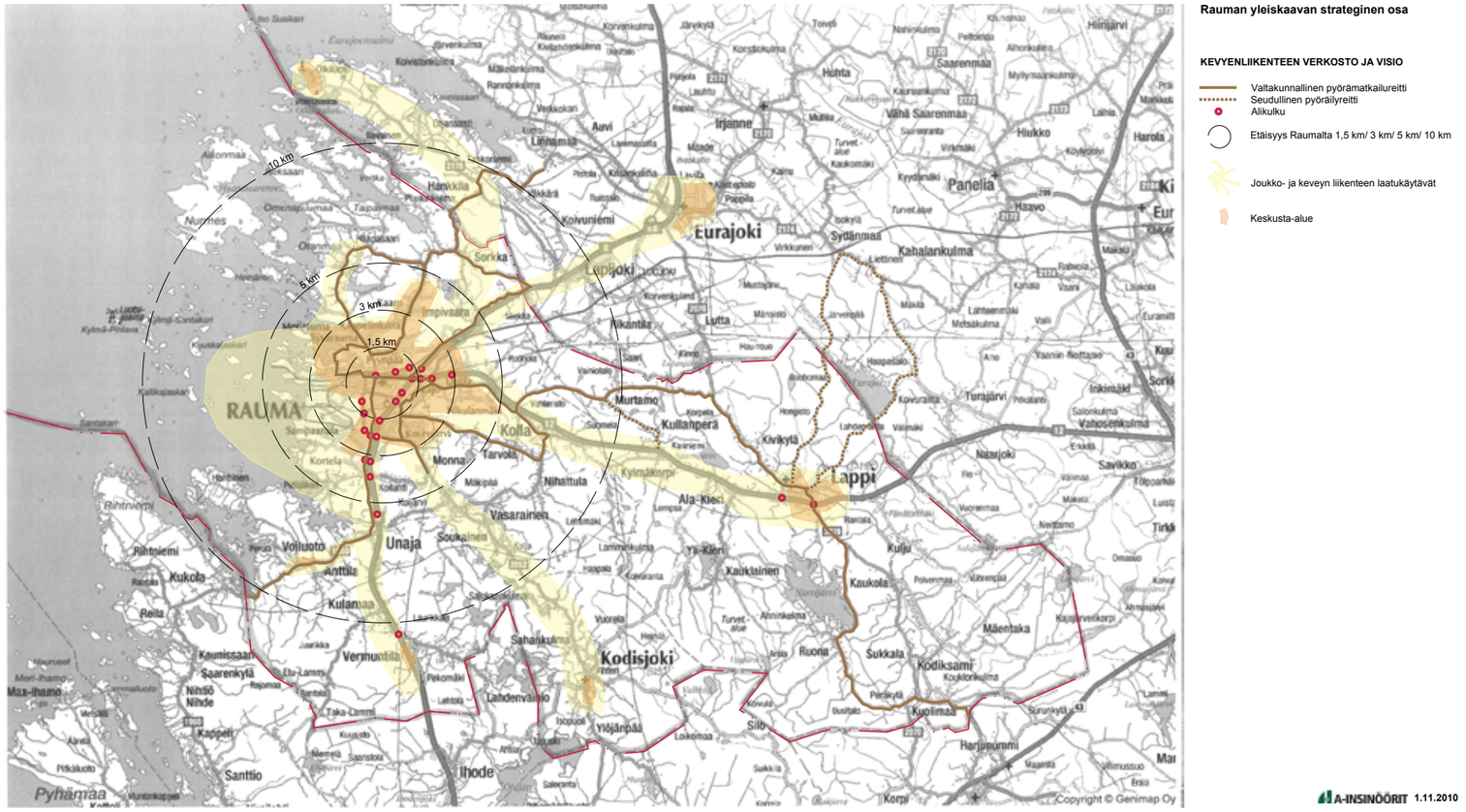
Kadut

Rauman keskustassa on useita vilkkaasti liikennöityjä pääkatuja. Rautatie rajoittaa pohjois-etelä -suuntaista kulkua, jolloin rautatien risteämispaikoilla liikennemäärät kasvavat ajoittain suuriksi. Varsinkin Luoteisväylä, Syväraumankatu ja Valtakatu ovat vilkkaasti liikennöityjä. Muita keskeisiä pää- ja kokoojakatuja ovat Seminaarinkatu- Vähämaanpuisto, Lensukatu, Monnankatu ja Kaunisjärvenkatu, sekä Hankkarintie, Nortamonkatu, Eteläkatu, Äyhönjärventie ja Pyynpäänkatu.

Rauman katuverkolla liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset liittymät keskittyvät keskustaa kiertävälle kehälle, jossa liikennemäärät ovat suuret. Liittymissä on tapahtunut risteämis-, kääntymis- ja kevyen liikenteen onnettomuuksia. Erityinen ongelmapaikka on satamaradan tasossa ylittävä vilkas (noin 7000 autoa/vrk) pääkatuyhteys Syväraumankatu - Valtakatu. Katuverkon turvallisuutta on vilkkaan liikenteen ohella heikentänyt mm. suuret ajonopeudet, joita on kuitenkin ydinkeskustassa pystytty hillitsemään uudistamalla katutilan mitoitusta ja ulkoasua valtaväylästä kaupunkikaduksi. Lapin ja Kodisjoen entisissä kuntakeskuksissa on suhteellisen pienessä mittakaavassa läpikulkuliikenteen aiheuttamaa ristiriitaa liikenteen ja asumisen välillä.

Eritasoliittymät, kiertoliittymät ja liikennevaloliittymät

Raumalla on kaksi täydellistä eritasoliittymää: valtatien 8 tärkeimmissä sisääntuloliittymissä 1) valtatien 12 kohdalla ja 2) Hankkarinkadun/Kodisjoentien kohdalla. Lisäksi liikenneverkolla on kaksi perusverkon eritasoliittymää, joissa suoraan jatkavat ajosuunnat risteävät eritasossa, mutta liittymässä on myös päätiellä vasemmalle kääntyviä: Rauman keskustassa valtatien 12 ja Luoteisväylän liittymä sekä etelässä valta-



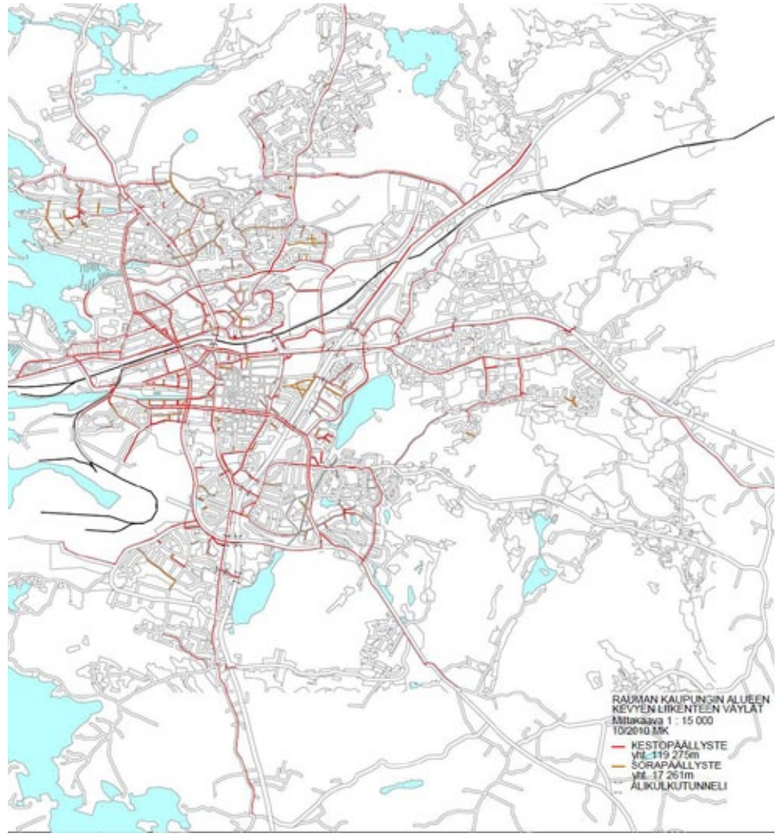
Rauman yleiskaavan strateginen osa

KEVYENLIIKENTEEN VERKOSTO JA VISIO

- Valtakunnallinen pyörämatkailureitti
- Seudullinen pyöräilyreitti
- Alikulku
- Etäisyys Raumalta 1,5 km/ 3 km/ 5 km/ 10 km
- Joukko- ja keveyn liikenteen laatukäytävät
- Keskusta-alue

A-INSINÖÖRIT 1.11.2010

Kuva: Kevyen liikenteen laatukäytävätarpeet ja valtakunnalliset pyörämatkailureitit Raumalla (© A-Insinöörit Suunnittelu Oy)



Kuva: Keskustan kevytliikenneväyläverkko (© A-Insinöörit Suunnittelu Oy)

tien 8 eritasoliittymän vieressä Nortamonkadun ja Hankkarintien liittymä. Kiertoliittymiä ja valo-ohjattuja liittymiä on Rauman keskustassa ja valtatiellä 12 valtatien 8 itäpuolella Äyhönjärventien liittymässä.

Kevyt liikenne

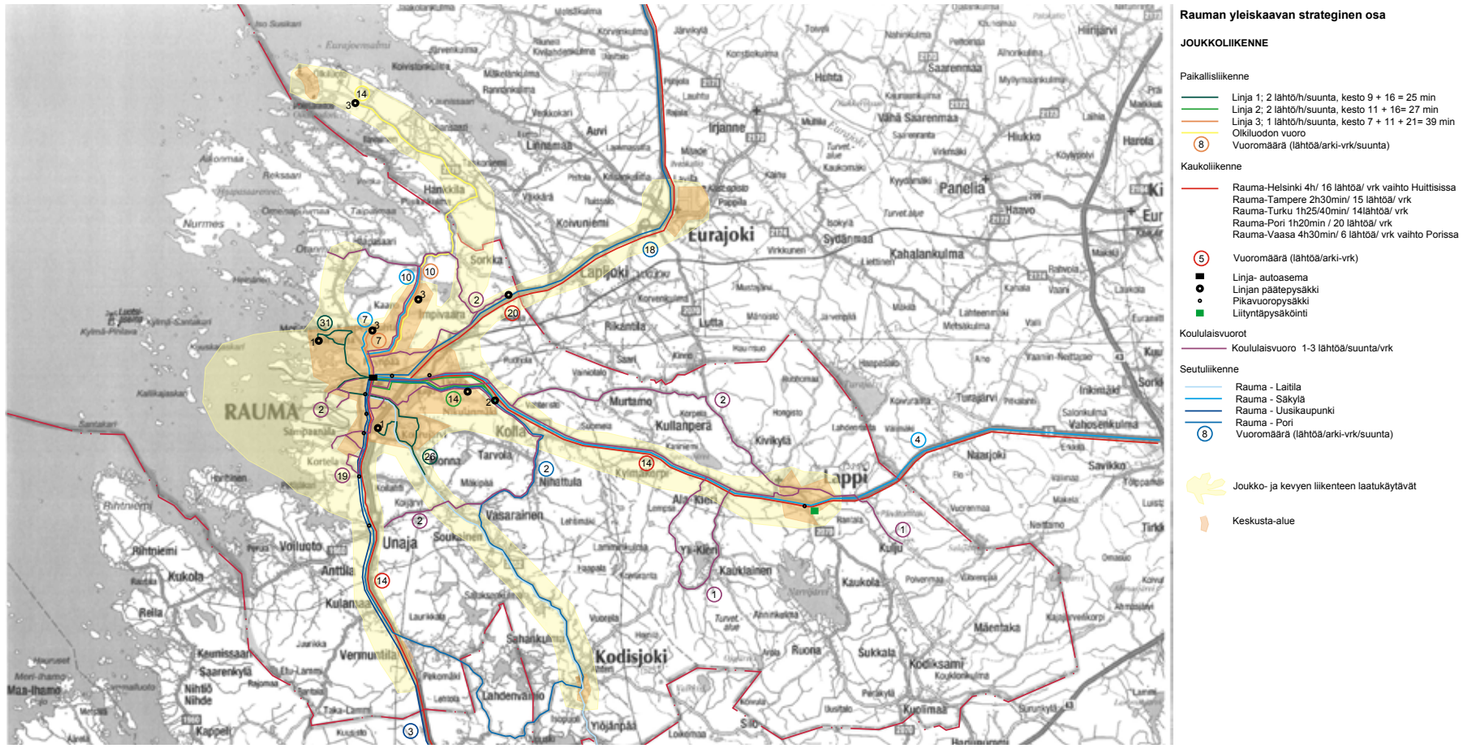
Rauman keskustan alueella kevyen liikenteen verkosto on melko tiheä ja suhteellisen kattava se on muuallakin taajama-alueella. Valtateiden ja muiden vilkkaimpien teiden ja risteämiskohdat on turvattu useilla alikuluilla tai valo-ohjauksella. Pyöräilyreitit ovat erityisen tärkeitä pienelle kaupungille, jonka keskustassa kaikki kohteet ovat etäisyyden puolesta hyvin pyörällä tavoitettavissa ja pyöräily todellinen vaihtoehto arkiliikkumisessa. Asutuksen sijoittuminen lähelle keskustaa antaa hyvät edellytykset tehdä suuri osa arkimatkoista omin voimin: Kaupungin asukkaista noin puolet asuu alle kahden ja yli kaksi kolmasosaa alle kolmen kilometrin etäisyydellä keskustasta. Vain reilu kymmenesosa asukkaista asuu yli viiden kilometrin etäisyydellä keskustasta. Ongelmia ja kehittämistarpeita on kuitenkin runsaasti mm. reitistön jatkuvuudessa, laatutasossa ja risteämisissä autoliikenteen kanssa. Sama koskee pienessä mittakaavassa Lappia ja muita kyläkeskuksia. Lapin keskustassa valtatiellä 12 kuitenkin on kaksi alikulkua. Alikulkuja on myös valtatiellä 8 Vermuntilassa, Unajassa ja Rauman keskustassa, mutta pohjoispuolelta eritasojärjestelyt puuttuvat.

Vanhan Rauman alueella pääkadut ovat hidaskatuja. Alueella ei ole suojateitä, mikä mahdollistaa jalankulkijoiden vapaamman kulun ajoradan ylityksen. Pyöräilijät kulkevat ajoradalla. Ainutlaatuinen kaupunkikuva ja miljöö sekä korkealaatuinen toteutus ja liikenneympäristön mittakaava tukevat onnistuneesti hidaskatuideaa ja 20 km/h:n aluenopeusrajoitusta. Liikekeskustan katutilaa on määrätietoisesti kehitetty, mikä on mahdollistunut jalankulun ja pyöräilyn suosimisen. Rauma valittiinkin vuoden 2010 pyöräilykunnaksi ja sen keskusta vuoden 2009 kaupunkikeskustaksi.
Pyöräily-yhteydet Rauman keskustasta läheisiin kuntakeskuksiin ja Rauman kyläkeskuksiin eivät ole turvallisia ja houkuttelevia, sillä kaikkiin suuntiin taajama- alueiden ulkopuolella on pitkiä jaksoja valta- ja yhdysteiden kapeilla pientareella. Sujuvat ja laadukkaat kevyen liikenteen väylät lisäisivät kevyen liikenteen suo siota myös keskustan ulkopuolella. Erityisesti kyläkoulujen läheisyyteen tarvitaan kevyen liikenteen verkostoa ja alhaisia ajonopeuksia, jotta koulumatkat sujuisivat turvallisesti.

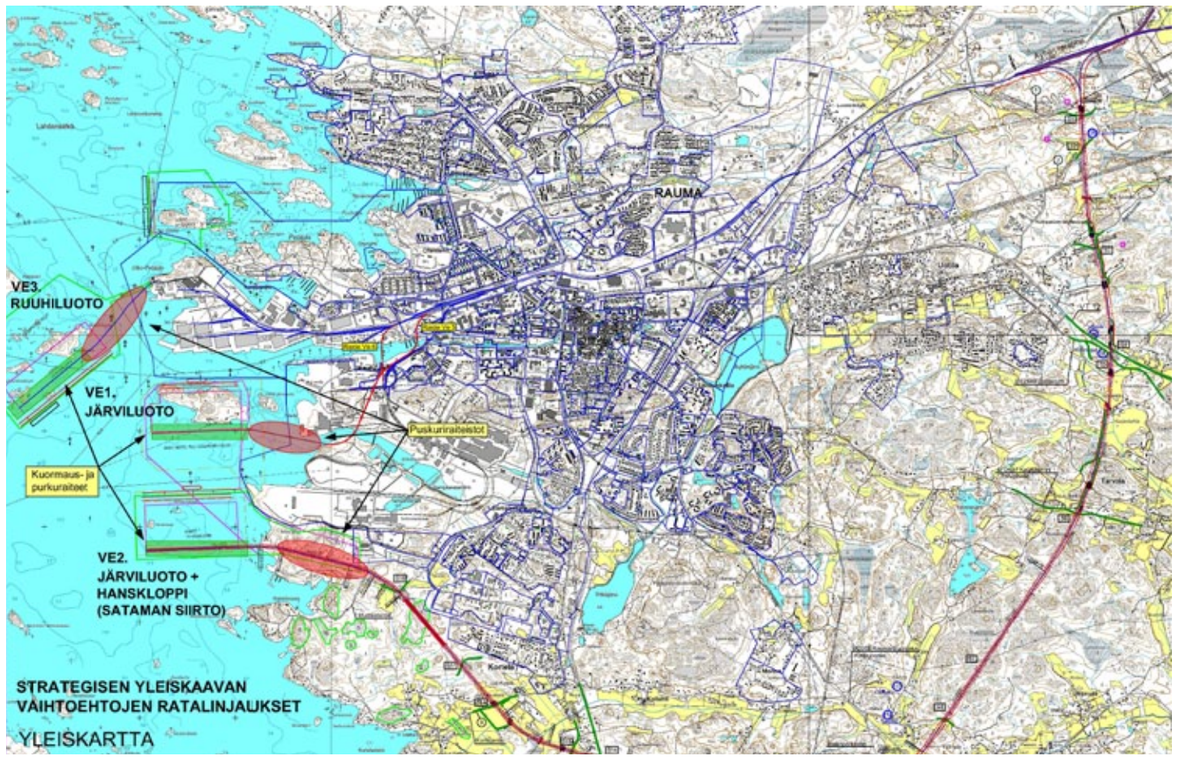
Bussiliikenne

Rauman paikallisliikenteessä on monia hyviä ominaisuuksia: linjasto on melko kattava ja ulottuu kaikille merkittävimmille asuntoalueille, kävelymatkat pysäkeille ovat keskeisillä asuntoalueilla kohtalaisen lyhyitä ja maankäyttö on melko tiivistä ja nauhamaista. Liikenteessä on myös käytössä edullisia kausi- ja sarjakortteja. Paikallisliikenteen toimintaedellytykset eivät ole kuitenkaan parhaimmat mahdolliset, koska etäisyydet asuinalueilta keskustaan ja palveluihin ovat lyhyitä ja pysäköintimahdollisuudet suosivat autolla liikkumista.

Rauman paikallisliikenteen matkustajamäärät ovatkin viimeisten kahdenkymmenen vuoden aikana dramaattisesti vähentyneet, melkein viidennekseen siitä mitä olivat vuonna 1990. Tämä on erittäin ongelmallista, koska kaupungin on huolehdittava siitä että kuljetuspalveluja löytyy myös niille asukkaille joilla ei ole mahdollisuus käyttää esim. henkilöautoa, kuten vanhukset, koululaiset, liikuntarajoitteiset, vähävaraiset ym.



Kuva. Joukkoliikenteen reitit ja laatukäytävätarpeet (© A-Insinöörit Suunnittelu Oy)



Kuva: Strategisen yleiskaavan vaihtoehtojen ratalinjaukset. Yleiskartta

Rauman keskustasta on tarjolla bussiliikenteen peruspalvelutaso lähiöihin eri suuntiin. Neljän bussilinjan varrella asuu noin 60 %:a Rauman taajama-alueen asukkaista. Useimmat linjat kulkevat 10–30 kertaa/suunta/vrk Välillä Merirauma-Vanha Rauma-Kourujärvi alueen paras vuorotarjonta. Paikallisliikenteen keskuspaikka on Savilanpuisto. Rauman kaupunkirakenne on sen verran pieni, että pyöräilyn käyttömahdollisuutta sekä liityntä- että varsinkin pääkulkuvälineenä tulisi korostaa. Haja-asutusalueella on laajoja alueita, joilla toimivan joukkoliikenteen rajana pidetty 20 asukasta/ha ei täyty. Seutuliikenteen tarjontaan kuuluvat t lisäksi muutamat koulu- ja työmatkavuorot arkipäivisin. Alueella toimii myös kutsuliikenne samoilla reiteillä. Rauman paikallisliikenteen matkustajamäärän kehitys on ollut laskevaa.

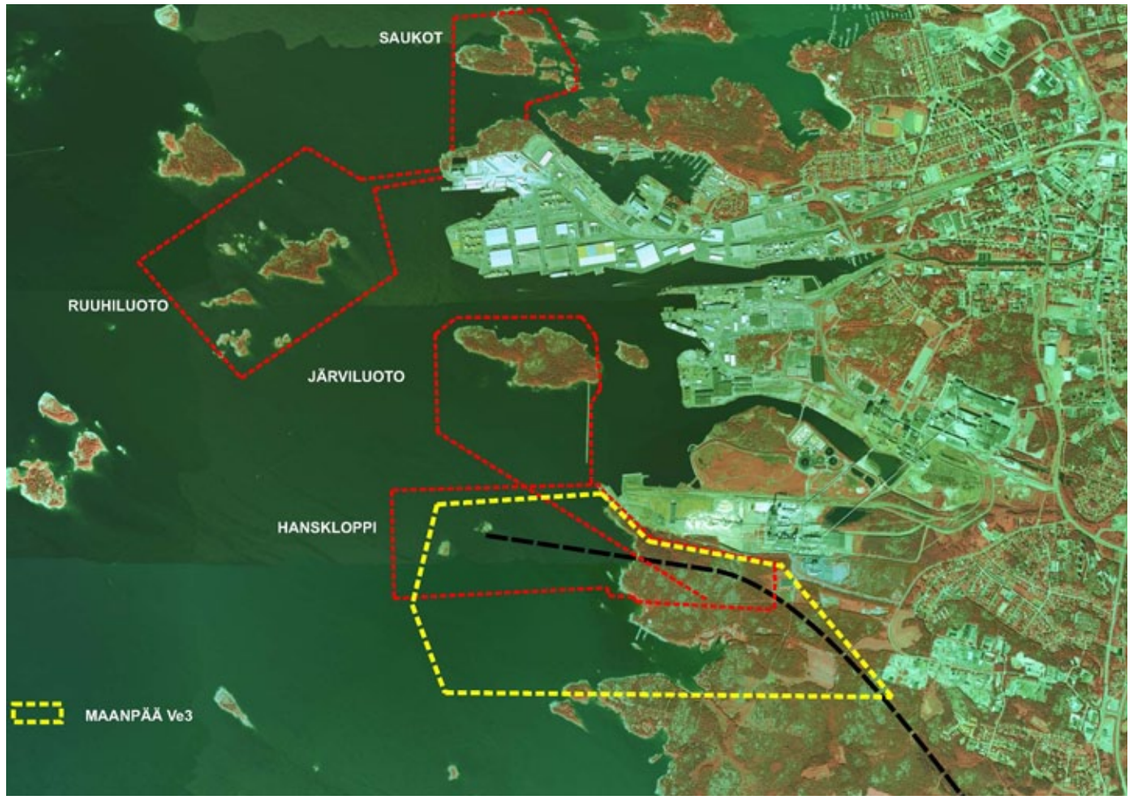
Raumalta on hyvät pikavuoroyhteydet pohjoiseen, etelään ja itään päin. Pikavuoroyhteyksiä on Turkuun päin 14 kertaa päivässä, Tampereelle päin 16 ja Poriin päin 20. Helsinkiin pääsee Huittisten kautta vaihdolla. Pikavuoroyhteydet kulkevat Rauman keskustassa Nortamonkadulla sijaitsevan linja-autoaseman kautta. Linja-autoaseman laituri- ym. järjestelyt ovat laadukkaita. Pikavuoropysäkkejä on useita etelään päin lähtevän linjan eli Ottilan- ja Unajantien varrella. Valtatiellä 12 on Lapin keskustan kohdalla hyvät liityntäpysäköintijärjestelyt.

Raideliikenne

Rataosuus Rauma – Tampere kuuluu valtakunnallisesti tärkeään raskaan tavaraliikenteen runkoverkkoon ja yleiseurooppalaiseen rataverkkoon. Rauman rata sähköistettiin vuonna 1997. Rataosuus on yksi Suomen metsäteollisuuden tärkeimmistä tavarakuljetusradoista. Reitillä kuljetetaan erityisesti paperia ja sellua. Rata toimii myös raakapuun kuljetusreittinä.

Rauman ratapiha sijaitsee aivan ydinkeskustan välittömässä läheisyydessä. Ratapihan itäpuolella sijaitsee Valtakadun tasoristeys. Junaliikenne ja erityisesti ratapihalta tehtävät vaihtotyöt varaavat tasoristeyksen ja keskeyttävät usein katutieliikenteen aiheuttaen jopa yli 15 minuutin viivytyksiä autoliikenteelle ja kevyelle liikenteelle. Vilkkaasti liikennöidyt tasoristeykset muodostavat aina myös liikenneturvallisuusriskin. Liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta suositeltavin ratkaisu tilanteeseen olisi tasoristeyksen poistaminen katu- ja alikulkujärjestelyin. Suunnitteilla olevan Rauman sataman laajentumisen myötä raideliikenteen määrä kasvaa entisestään, eivätkä nykyiset järjestelyt riitä.

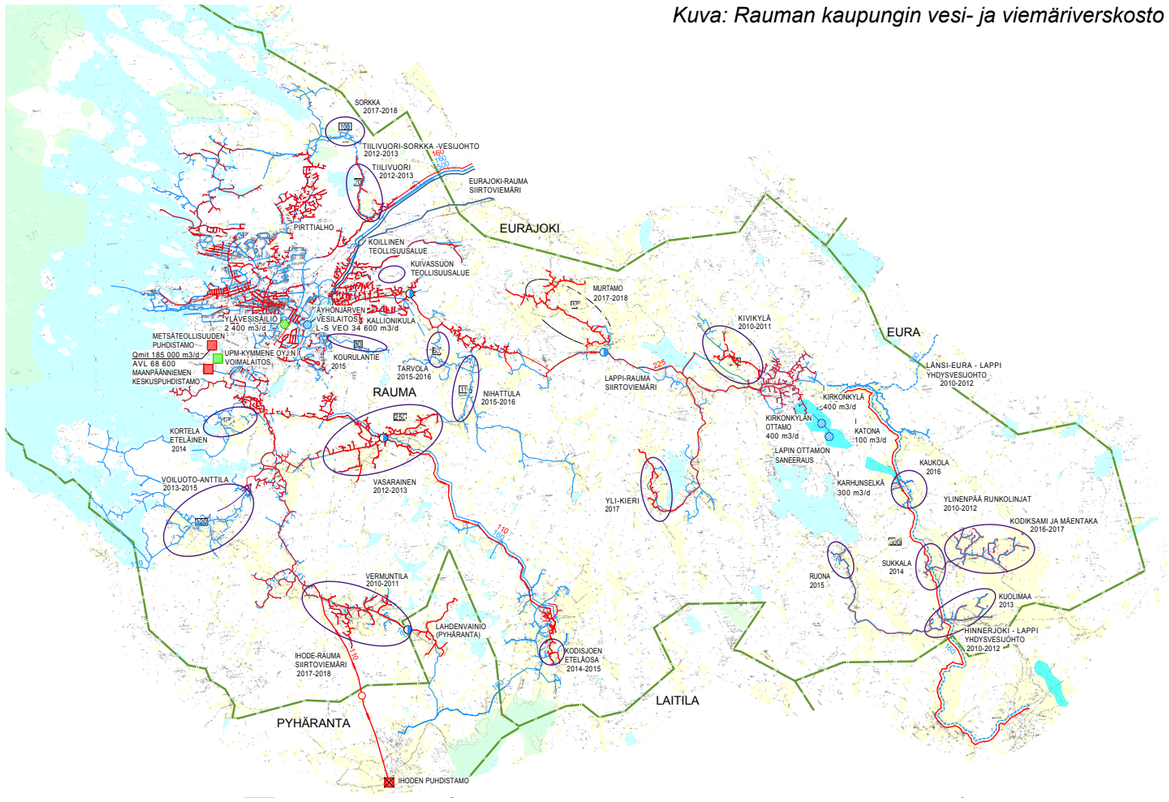
Rauman sataman laajentamisselvityksen yhteydessä vuosina 2009–2010 yhteydessä suunniteltiin toteutettavaksi rautatieliikenteen kapasiteettia parantavana toimenpiteenä uuden Äyhön ratapihan rakentaminen. Äyhön ratapiha sijaitsee kuitenkin verrattain kaukana Rauman satamasta toimiakseen tehokkaasti. Rata- ja ratapihaselvityksessä (VR Track Oy Suunnittelu ja A-Insinöörit Suunnittelu Oy) kuitenkin todetaan, että mitä todennäköisimmin kustannustehokkaampi vaihtoehto olisi rakentaa Äyhöön ainoastaan yksinkertainen kahden junan kohtauspaikka. Sen sijaan lisääntyvän liikenteen tarvitsema uusi puskuriraiteisto tulisi toteuttaa satamaan lähelle kuormaus- ja purkuraiteita. Sataman



Kuva: Rauman sataman laajentumisvaihtoehdot. Punaisella on esitetty Rauman satama 2030 –selvityksen mukaiset laajennusvaihtoehdot, Saukot, Ruuhiluoto, Järviluoto ja Hanskloppi. : Keltaisella yleiskaavatyön yhteydessä tutkittu Maanpään vaihtoehto 3, joka on ollut mukana rakennemallien kustannusvertailulaskennassa

laajentumisselvitysten yhteydessä on tutkittu eri linjausvaihtoehtoja satamaan johtavalle rautatielle. Rata- ja ratapihaselvityksessä todetaan, että eteläisen ja pohjoisen linjausvaihtoehdon liikenteellisesti paremman toimivuuden ratkaisee pääasiassa puskuriraiteistojen sekä kuormaus- ja purkuraiteistojen toteuttamismahdollisuudet satamassa ja sen läheisyydessä. Sekä Hansklopissa että yleiskaavan yhteydessä tutkitussa Maanpään vaihtoehdossa puskuriraiteisto voidaan sijoittaa kuivalle maalle. Järviluodossa ja Ruuhiluodossa puskuriraiteisto on sijoitettava merelle. Saukkojen vaihtoehdossa ratapihajärjestelyt tapahtuvat nykyisellä ratapihalla, joka tosin on jo tälläkin hetkellä liian pieni.

Henkilöliikenne Raumalle lopetettiin vuonna 1988, mutta junabussilla pääsee Raumalta Turkuun, josta on jatkoyhteys junalla Helsinkiin. Myös Kokemäellä sijaitsevan Peipohjan rautatieaseman ja Rauman kaupungin välillä on bussikuljetus perjantaisin ja sunnuntaisin.



Kuva: Rauman kaupungin vesi- ja viemäriverkosto

Satama ja laivaliikenne

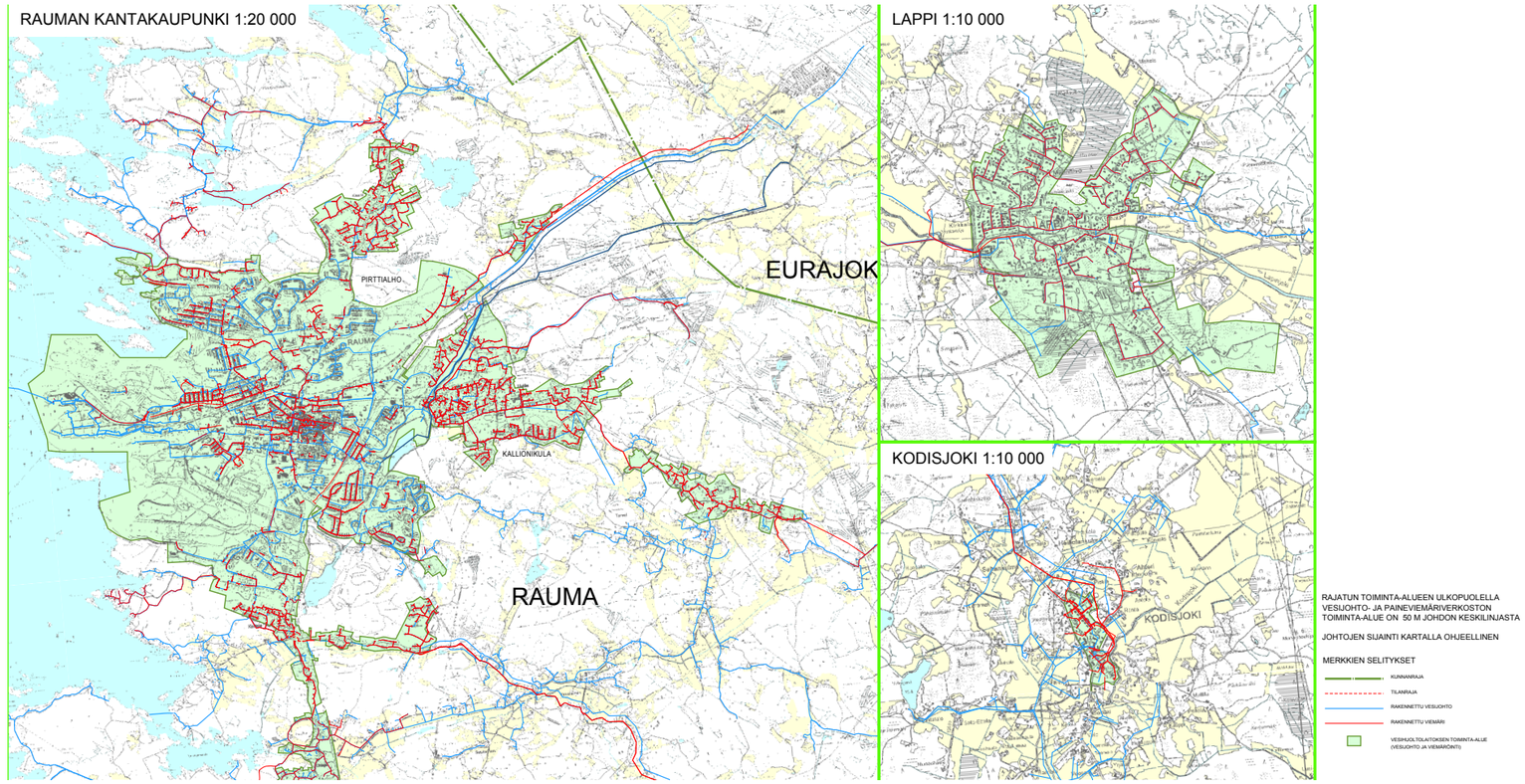
Satama oli Rauma suurin ja tärkein työpaikka jo 1800-luvun lopulla. 1900-luvun alussa sataman viennissä tapahtui muutos, kun rautatien vaikutus alkoi näkyä entistä selvemmin ja satamaan tulivat nyt rautatietä pitkin uudet tuotteet, paperipuut, puuvanuke, paperia ja selluloosa. Ennen rautatieyhteyden rakentamista pääosa laivoista saapui satamaan painolastissa, mutta rautatien myötä Raumalle purjehtiviin laivoihin riitti lastattavaa. Rautatie oli sataman kasvun ja satama rautatien kannattavuuden elinehto. Nykyään Rauman satama on tärkeä tavarakuljetusten vienti- ja tuontipaikka. Satamassa käsiteltiin vuonna 2009 yhteensä 5,0 miljoona tonnia tavaraa, josta 3,4 miljoonaa tonnia oli kappaletavaraa, 1,3 miljoonaa tonnia kuivaa irtotavaraa ja 0,3 miljoonaa tonnia nesteitä.

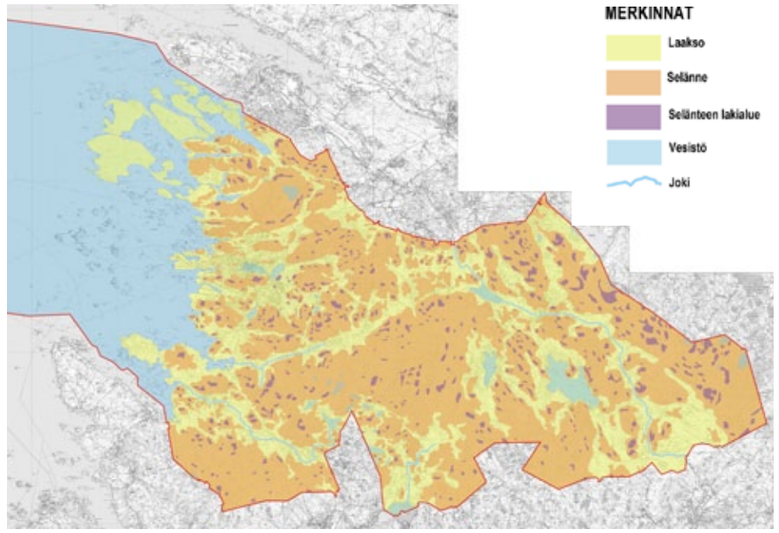
Rauman satama 2030 –selvityksessä selvitettiin sataman laajennusmahdollisuuksia. Sen mukaan on tarpeen varautua noin 100 ha satama-alueen laajennukseen. Kaksi pitkäntähtäimen laajennussuunnitelmavaihtoehdoista perustuu nykyisen sataman laajentamiseen merelle päin ja kaksi muuta vaihtoehtoa sataman laajennukseen hieman etelämpänä. Näiden vaihtoehtojen lisäksi koko sataman siirto tuli esille strategisen yleiskaavan laadinnan yhteydessä tehdyissä rakennemalleissa. Keskustasta merelle (ve 2) –rakennemallissa esitettiin, että satama kokonaisuudessaan siirrettäisiin nykyisten satama- ja teollisuustoimintojen eteläpuolelle.

Rauman sataman laajennuksen ympäristövaikutusten arvioinnin (YVA) yhteydessä on todettu, että Rauman yleiskaavaa uusittaessa täytyy perusteellisesti selvittää liikenteen kokonaissuunnitelma siihen liittyvine tutkimuksineen, ennusteineen ja toimenpiteineen. Sataman laajennuksen vaikutuksesta satamaan johtavan liikenteen määrän ennustetaan kaksinkertaistuvan nykyisestä. Yleiskaavan strategisessa vaiheessa on otettava huomioon sataman laajennussuunta ja eteläisten vaihtoehtojen kyseessä ollessa myös uusi ratalinjaus sekä tie- ja katuliikenteen yhteydet.

Rauman sataman tuonti- ja vientikuljetukset tuovat alueelle runsaasti raskaita tavarakuljetuksia, joita hoidetaan paljon sekä rauta- että maanteitse. Tulevaisuudessa molempiin kulkumuotoihin kohdistuu välityskykyongelmia. Satama-alueen laajentamissuunnitelmat sekä Äyhön ratapihahanke lisäävät satamakapasiteettia, mutta tuovat lisäpaineita liikenneverkon kapasiteetin parantamiseen. Satamasta lähtevän syväväylän sijainti on otettava huomioon saariston toiminnallisessa suunnittelussa.

Syväraumanlahti on saaristoon liikennöivien vesibussien kotisatama. Reitit johtavat mm. Reksaareen, vanhaan sotilastukikohtaan Kuuskajaskariin tai Kylmäpihlajan majakkasaareen. Saarikohteiden lisäksi matkailun ja paikallisenkin virkistyskäytön kannalta merkittäviä ovat myös Raumanmeren melontareitit, jotka usein alkavat Syväraumanlahdelta tai Poroholmasta.





Kuva: Suurmaisema

todennäköisyys on pieni. Tästä huolimatta loppuraportissa todetaan, että säädösten ja KHO:n päätösten valossa haavoittuvien toimintojen, kuten asumisen, sijoittaminen suuronnettomuuksien vähäistä merkittävämpien vaikutusten alueille on varsin haastavaa.

Loppuraportista tulee ilmi, että vaarallisten aineiden kuljetukset suunnittelualueella muodostavat oman riskikokonaisuutena, jota ainakin alueen pelastustoimi pitää laitosten toiminnan riskejä suurempana.

Vaarallisten aineiden kuljetusten ja maankäytön yhteensovittamista ei kuitenkaan säädellä tällä hetkellä kovin selkeästi.

Lentoliikenne

Rauman seudulla ei ole omaa lentokenttää, mutta Rauma on suhteellisen hyvin saavutettavissa lentäen. Lähin lentokenttä on Porissa (50 km), jonne Raumalta ajaa noin 45 minuutissa. Porista on ainakin toistaiseksi päivittäiset lentoyhteydet Helsinkiin. Turun kansainvälinen lentokenttä on noin 1h 15 min (90 km) ajomatkan päässä Raumalta. Turusta on SAS:n suora yhteys myös Tukholman ja Kööpenhaminan kansainvälisille lentokentille. Tampere-Pirkkalan lentokentältä on yhteydet Helsinkiin, Tukholmaan, Kööpenhaminaan sekä useaan Euroopan maahan.

Kunnallistekniikka

Vesijohto- ja jätevesiverkosto ovat hyvin saavutettavissa Rauman yleiskaava-alueella. Vesijohto- ja jätevesilinjat noudattelevat pääasiassa olemassa olevia tielinjauksia ja johtavat säteittäisesti kaupunkikeskustasta kohti Lapin ja Kodisjoen taajamia sekä ympäröiviin kyliin. Kyläkyselyyn vastanneista kylistä osa toivoi vesijohto- ja jätevesiverkostojen kehittämistä, niin että myös kunnallistekniikasta ulkopuolella olevat kylät olisivat niiden piirissä. Nämä kylät sijaitsivat Lapin taajaman kaakkoispuolella, jonne vesijohto ja jätevesiverkostot eivät ulotu.

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

3.1.8 YMPÄRISTÖN RISKITEKIJÄT

Strategisen yleiskaavatyön yhteydessä laadittiin myös suuronnettomuuksien turvallisuusriskikartoitus, jossa. tarkasteltiin Rauman keskustan Seveso-laitosten sekä VAK-liikenteen suuronnettomuusriskien vaikutuksia maankäytön suunnitteluun. Työssä tunnistettiin ensin ympäröivien alueiden kannalta merkitykselliset riskit, ja niiden vaikutusalueet.

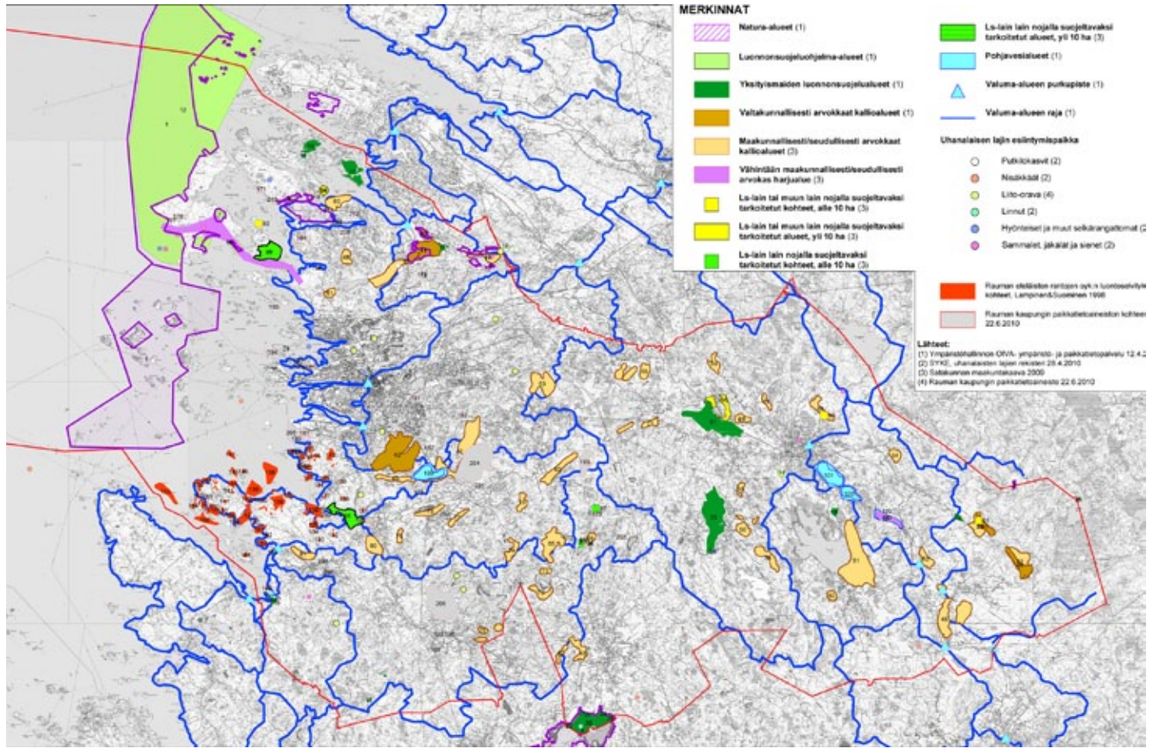
Gaia Consulting Oy:n laatimassa kartoituksen loppuraportissa Suuronnettomuuksien turvallisuusriskikartoitus maankäytön suunnittelua varten, todettiin, että tällä hetkellä turvallisuustilanne on laitosten mahdollisten suuronnettomuuksien vaikutusten kannalta suhteellisen hyvä. Myös pelastustoimen mahdollisuudet toimia nähtiin hyvinä ja hälytysmahdollisuudet riittävinä. Yleisesti ottaen suuronnettomuuksien

3.2 LUONNONYMPÄRISTÖ

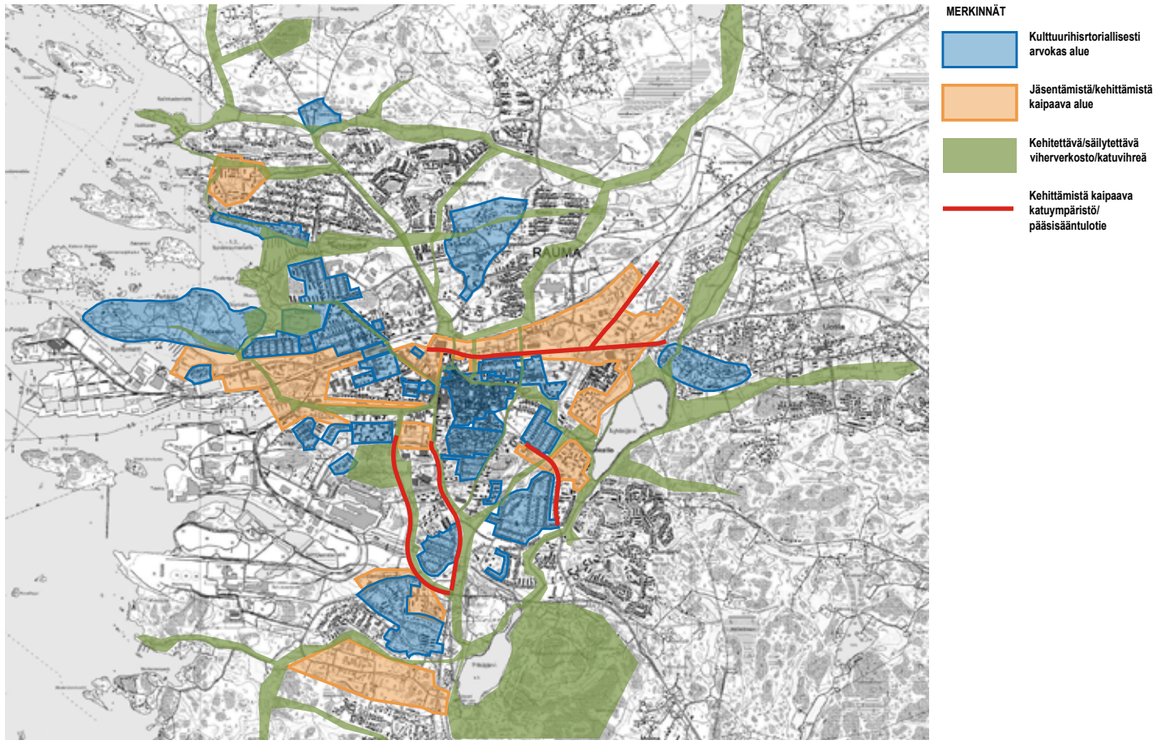
3.2.1 MAISEMA

Rauman maisema edustaa tyypillistä Lounaismaan ja Ala-Satakunnan viljelysseutua. Rauman edustan merialue on lukuisten saarten ja pienten luotojen luonnehtimaa. Sisämaata hallitsevat metsäiset moreeniselänteet ja soiset painanteet. Alueen maaperä on hyvin karua ja viljelykseen soveltuvia maita on vähän. Viljelysalueet sijoittuvat kapeisiin laaksopainanteisiin laajojen ja kumpuilevien selänteiden välissä.

Jääkauden aikana kallioperään muodostui halkeamia, jotka täyttyivät hienojakoisilla maa-aineksilla. Nämä kapeat savilaaksot ovat selvästi näkyvissä seudun maisemarakenteessa ja maisemakuvassa. Laaksoihin ovat muodostuneet myös alueen joet ja vesiuomat, joista Lapinjoki on alueella suurin. Sen muodostamassa viljavassa laaksossa sijaitsevat alueen laajimmat peltoalueet.



Kuva: Luontoarvot



Kuva: Keskustan kaupunkikuva ja viherverkostot

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

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

Maisemahäiriöitä alueella aiheuttavat Rauman ja Eurajoen rajalla sijaitsevat kaksi laajaa kalliolouhosta sekä Kaukiaisten kylä eteläpuolella on laaja turpeenottoalue. Alueiden sijainti on syrjäinen ja ne ovat metsän suojassa eivätkä ne siten aiheuta merkittävää maisemahaittaa. Toiminnan päätyttyä alueen maisemoinnista tulee siitä huolimatta huolehtia. Näkyvämmän maisemahäiriön aiheuttavat paikoin rinnakkainkin kulkevat voimalinjat.

Alueella on kolme valtakunnallisesti arvokasta maisema-aluetta. Huiluvuori, Hylkkarin laidunniitty sekä Pinokarin-Päivärannan niityt. Lisäksi alueella on valtakunnallisesti arvokas perinnemaisema Reksaaren entinen haka sekä useita maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaita perinnemaisemia. Kohteet on kuvattu erillisessä maisemaselvityksessä, joka laadittiin strategisen yleiskaavatyön yhteydessä (Eriksson Arkkitehdit Oy). Siinä kuvataan yksityiskohtaisemmin suunnittelualueen maiseman erityispiirteitä ja –arvoja.

3.2.2 LUONTO

Strategisen yleiskaavan valmistelun yhteydessä koottiin yhteenveto olemassa olevista luontoselvityksistä ja paikkatietoaineistoista (A-Insinöörit Suunnittelu Oy). Niiden perusteella määriteltiin tärkeimmät luonnonarvokeskittymät ja ei-alueet sekä ekologiset yhteydet Rauman keskusta-alueella ja eteläisten rantojen osalta. Niitä on esitetty tarkemmin luontoselvityksen yhteenvetoraportissa ja sen liitekartoilla.

Luonnon monimuotoisuuden ylläpitämisen ja suojelun kannalta parhaassa tilanteessa kaikki aikaisempien selvitysten ja paikkatietoaineistojen mukaiset kohteet jäävät rakentamistoiminnan ulkopuolelle. Monet kohteista on jo tällä hetkelläkin suojeltuja. Tarkentavien maastoinventointien jälkeen joillekin luontoinventointien kohteille/alueille voidaan tietyin edellytyksin harkita uutta maankäyttöä. Yhteenvetoraportissa nämä kohteet/alueet on esitelty tarkemmin. Keskusta alueella kohteita sijaitsee yhteensä 17 ja eteläisten rantojen alueella 4. Lisäksi yhteenvetoraportissa todetaan, että uhanalaisten lajien pistemäisten esiintymien sekä maakunnallisesti/seudullisesti arvokkaiden kallioalueiden ympäristöjä, voidaan tapauskohtaisesti harkita rakentamisalueiksi, jos niiden ympärillä ei todeta olevan muita luonnon arvokohteita ja lajin säilyminen sekä alueen biologisten, geologisten ja maisemallisten arvojen säilyminen voidaan kaavamerkintöjen ja/tai - määräyksin varmistaa.

Yhteenvetoraporttiin kootut selvitykset ovat aika vanhoja. Vanhimmat on tehty hieman yli 20 vuotta sitten ja tuoreimmillakin on ikää melkein 10 vuotta. Ainoastaan maakuntakaava- ja ympäristöhallinnon paikkatietoaineistot ovat niitä tuoreempia. Yhteenvetoraportissa todetaan, että alueella on tarve tarkentaville selvityksille, mikäli uutta maankäyttöä suunnitellaan luontoselvitysten mukaisille arvokkaille alueille tai potentiaalisille liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikoille. Tämä koskee liito-oravan osalta koko suunnittelualuetta ja muilta osin erityisesti Rauman keskustaa ja eteläisten alueiden rantaosayleiskaava-aluetta.

3.3 KULTTUURIYMPÄRISTÖ

3.3.1 KAUPUNKIKUVA

Rauman kaupunkikuvassa ovat merkittävässä roolissa useat eri aikakausien rakentamistapaa kuvastavat alueet, joilla on kulttuurihistoriallista arvoa. Alueet ovat suhteellisen pienialaisia ja keskenään eriluonteisia. Miljöö on yhtenäistä, viehättävää ja hyvin säilynyttä. Tarkemmin alueet on kuvattu maisemaselvityksessä. Alueet on esitetty seuraavalla kartalla sinisellä.

Taajamarakenteessa on jäsentymättömiä tai vajaakäyttöisiä alueita, jotka kaipaavat eriasteista kehittämistä ja miljöön parantamista. Erityisesti kaupungin pää-sisääntuloväylät toimivat porttina kaupunkiin ja niiden miljööseen tulee kiinnittää huomiota. Katukuvaa voidaan jäsentää selkeällä tilan rajauksella katupuin ja istutuksin, kiveyksin sekä rakennuksin.

Keskustan alueella on vajaakäyttöisiä alueita ja hylättyjä rakennuksia erityisesti radan sekä Porintien varrella. Keskeisten alueiden ympäristön kohentaminen ja niiden hyvän saavutettavuuden hyödyntäminen on erityisen tärkeää. Porintien varren market-alueen ja vanhan kaupungin erikoiskauppojen välistä yhteyttä tulee kehittää. Samalla voidaan kiinnittää huomiota kaupunkikuvan kohentamiseen parkkikentästä edustavaksi ja laadukkaaksi kevyen liikenteen kauppakujaksi.

Vanhojen rakennusten uusiokäyttö tukee kulttuurihistoriallisten arvojen säilymistä ja pihaympäristön parantaminen vaikuttaa suuresti kaupunkikuvaan. Kanaalin aluetta on kehitetty viihtyisäksi kaupunkilaisten oleskelupaikaksi. Kanaalin pohjoispuoli sekä liittyminen satamaan olisivat vielä hyödynnettävissä asian edistämiseksi. Merikaupunkina sataman saavutettavuutta keskustasta voisi parantaa, jos Kalasataman edustaa voisi yhdistää kanaalin erilaisin toiminnoin ja kehittää kaupunkikuvallisesti sen vetovoimaa. Lisäksi lähiöparantamisen keinoin voitaisiin kohentaa useiden asuinalueiden miljöötä. Keskeiset kehittämisen alueet on kartalla kuvattu oranssilla.

Kuvat: Vanhasta Raumasta

3.3.2 RAKENNETUN KULTTUURIYMPÄRISTÖN ARVOT

Rauma on hyvin vahvaa kulttuurialuetta aina esihistorialliselta ajalta asti. Erityisesti rautakauden loppupuoli (600-1200 jKr) eli merovingi-, viikinki- ja ristiretkiaika ovat olleet loisteliasta aikaa. Vanhan kaupungin ohella Sammallahdenmäen pronssikautinen hautaröykkiö on hyväksytty UNESCO:n maailmanperintökohteeksi. Seudulla ovat kukoistaneet myös ruukki- ja kartanokulttuurit. Raumalla on myös vahva merenkulun historia.

Rauman historiasta ja rakennetun kulttuuriympäristön arvoista on kerrottu tarkemmin erillisessä maisemaselvityksessä, joka laadittiin strategisen yleiskaavatyön yhteydessä (Eriksson Arkkitehdit Oy).

Vakiintuneen menettelytavan mukaan kulttuurihistorialliset arvot on jaoteltu maailmanperintökohteisiin, valtakunnallisiin, maakunnallisiin ja paikallisiin arvoihin. Numerointi viittaa maisemaselvityksen liitekartalla esitettyyn kohdenumerointiin. Liitekartan pienennös on seuraavalla sivulla.

Maailmanperintökohteet

U1 Vanha Rauma on tyypillinen pohjoismainen puukaupunki. Se on yhtenäinen kokonaisuus, jonka tunnuspiirteitä ovat eri ikäiset, yksikerroksiset rakennukset, osin keskiajalta periytyvä katuverkko sekä elinvoimainen kaupunkiyhdyskunta asuntoineen, liikkeineen ja palveluineen. Vanha Rauma merkittiin maailmanperintöluetteloon vuonna 1991.

U2 Sammallahdenmäki on Lapin kunnassa Ala-Satakunnassa sijaitseva ainutlaatuinen muinaisjäännösalue, joka merkittiin maailmanperintöluetteloon vuonna1999 Suomen ensimmäisenä arkeologisena kohteena. Kalliolla noin kilometrin matkalla on pieninä ryhminä yhteensä 36 kivistä koottua hautaröykkiötä. Näyttävässä kokonaisuudessa on erilaisia pronssikauden röykkiötyyppejä: matalia, pyöreitä pikkuröykkiöitä, suuria kekomaisia hiidenkiukaita ja pyöreitä kehäröykkiöitä. Röykkiöalueen länsipuolella pilkottaa ruohottunut Saarnijärvi, joka vielä pronssikaudella oli merenlahti.

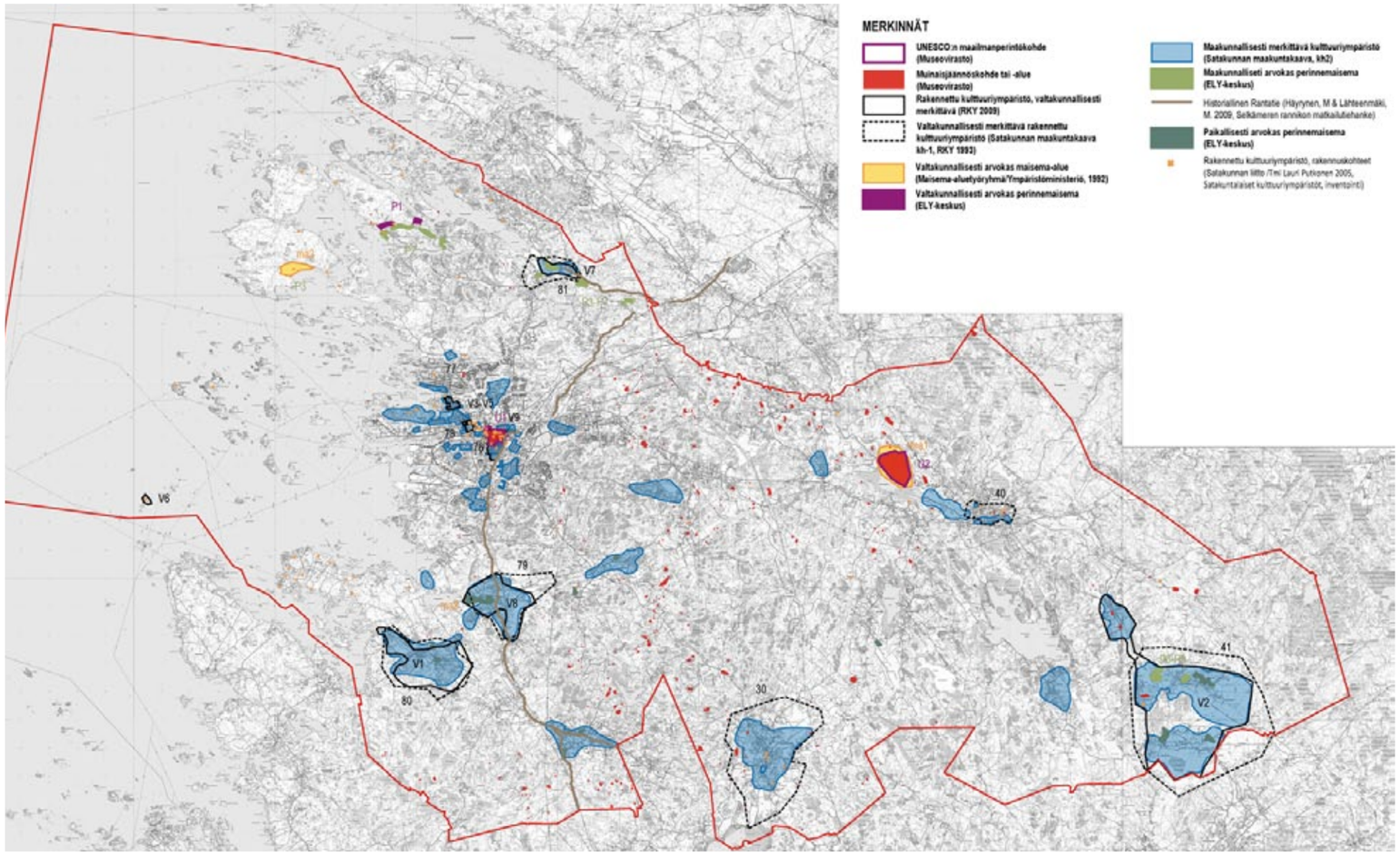
Valtakunnalliset arvot

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

V1 Anttilan ja Voiluodon kylät
V2 Lapinjokilaakson kylä- ja viljelymaisema
V3 Rauman asuinalueet Onnela, Nummi, Asevelikylä, III kaupunginosa
V4 Rauman rautatieasemanseutu
V5 Rauman seminaari
V6 Santakarin pooki
V7 Sorkan kylä
V8 Unajan kylä
V9 Vanha Rauma

Vuonna 1993 valmistuneessa Museoviraston ja ympäristöministeriön selvityksessä Rakennettu kulttuuriympäristö (1993) selvitysalueella sijaitsevat seuraavat valtakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt. Kohteet on merkitty Satakunnan maakuntakaavaan valtakunnallisesti arvokkaina.

Kuvat: Sammallahdenmäestä (lähde wikipedia.org ja oulu.fi)



Kuva: Maisema-arvot / Kulttuurihistoria

Rauman rautatieasema (78)
Seminaarialue (77) Sorkan kylä ja kulttuurimaisema (81)
Vanha Rauma (76)
Kaukolan-Kodiksamin-Sukkalan-Kuolimaan kulttuurimaisema (41)
Unajan kylä ja kulttuurimaisema (79)
Voiluodon ja Anttilan kylät ja kulttuurimaisema (80) Kodisjoen kirkonkylän kulttuurimaisema (30)
Lapin kirkonkylä ja Lapinjoen kulttuurimaisema (40)

Kiinteät muinaisjäännökset

Alue on erittäin vanhaa kulttuuriseutua ja alueella sijaitsee runsaasti muinaisjäännöksiä. Merkittävimpiä niistä ovat UNESCO:n maailmanperintökohteet Sammallahdenmäki sekä Vanha Rauma. Satakunnan museo on tehnyt alueella Rauman kaava-alueiden muinaisjäännösinventoinnin 2009. Maisemaselityksen liitteenä on myös Museoviraston muinaisjäännösrekisterin kohdeluettelo kaikista alueen muinaisjäännöksistä.

Maakunnalliset arvot

Satakunnan maakunnan liiton laatimassa maakuntakaavassa esitetyt maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt on koottu maisemaselvitykseen sekä esitetty sen liitekartalla. Niitä on yhteensä 92. Maakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen lisäksi maisemaselvityksen liitekartalla on esitetty maakunnallisesti arvokkaat rakennukset. Rakennuskohteiden sijaintitiedot perustuvat Satakuntalaiset kulttuuriympäristöt –inventoinnin raporttiin, joka sisältää myös kuvaukset kohteista.

3.3.3. ARVOKKAAT MAISEMA-ALUEET

Ympäristöministeriön Maisema-aluetyöryhmän mietinnön II (1992) mukaan alueella on kolme valtakunnallisesti arvokasta maisema-aluetta. Kohteiden arvo on kuitenkin saattanut vuosien saatossa vähetä hoidon puutteen vuoksi. Kohteet on esitelty tarkemmin maisemaselvityksessä. Numerointi viittaa maisemaselvityksen selvityskartalla olevaan kohdenumerointiin. Liitekartan pienennös on kuva ”Maisema-arvot / Kulttuurihistoria”.

Huiluvuori (ma1, myös muinaisjäännöskohde)
Hylkkarin laidunniitty (ma2)
Pinokarin - Päivärannan niityt (ma3)

Perinnemaisemat

Satakunnan ELY-keskuksen tietokannan mukaan alueella sijaitsee Reksaaren entinen haka (P1) valtakunnallisesti arvokas perinnemaisema. Numerointi viittaa maisemaselvityksen liitekartan kohdenumerointiin. Kuvassa ”Maisema-arvot / Kulttuurihistoria” on kyseisen liitekartan pienennös.

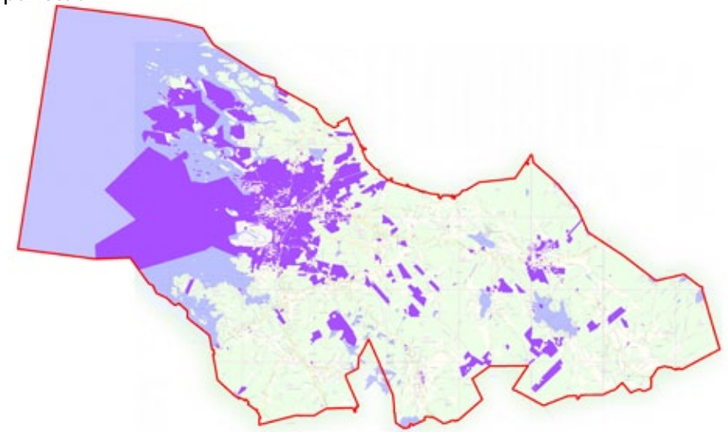
Rauman kaupungin alueella sijaitsevat seuraavat maakunnallisesti arvokkaat perinnemaisemat. Numerointi viittaa maisemaselvityksen liitekartan kohdenumerointiin.

Omenapuumaa (P2)
Nurmesluoto (P3)
Orkonmäki (P4)
Rannanvuori (P5)
Sorkan Arvela (P6)
Rauman laidun majan kallioketo (P7)
Ellinkumanmäki (P8)
Nokan kedot (P9)

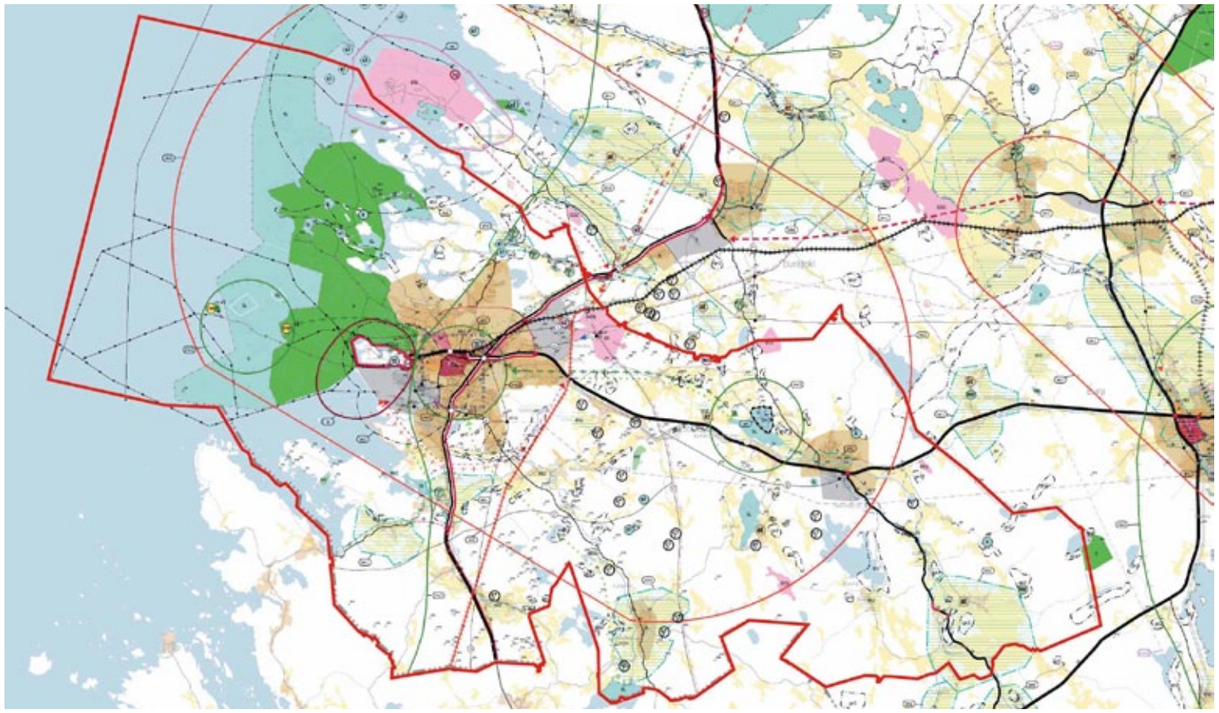
Alueella on myös paikallisesti arvokkaita perinnemaisemia, joiden sijainti on merkitty maisemaselvityksen liitekartalle.

3.4 MAANOMISTUS

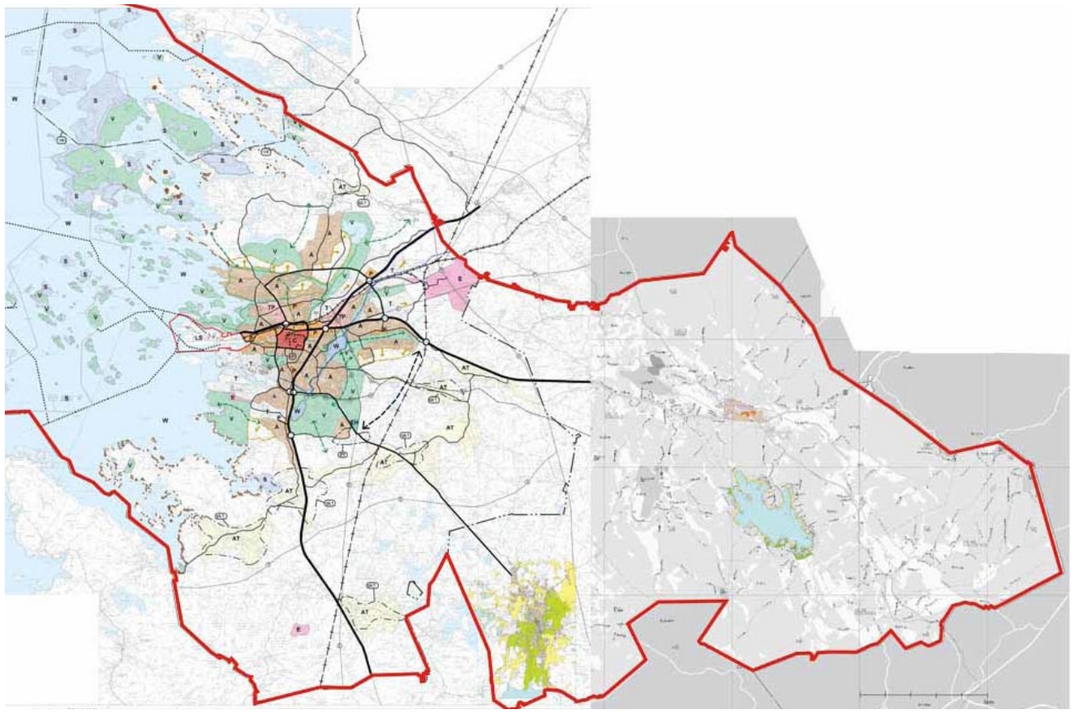
Rauman kaupunki maanomistus on painottunut keskustaajaman ympäristöön.



Kuva: Kaupungin maanomistus on osoitettu violetilla



Kuva: Ote Satakunnan maakuntakaavasta, jonka Ympäristöministeriö vahvisti 30.11.2011. Yleiskaava-alue on rajattu punaisella.



Kuva: Ote Rauman kaupungin yleiskaavayhdistelmästä. Yleiskaava-alue on rajattu punaisella.

3.5 KAAVOITUSTILANNE

3.5.1 MAAKUNTAKAAVA

Rauman kaupunki on Satakunnan eteläisimpiä kuntia. Se rajautuu etelässä Pyhärannan ja Laitilan kuntiin, jotka kuuluvat Varsinais-Suomen Liittoon ja niiden alueella on voimassa Varsinais-Suomen entinen seutukaava. Muut naapurikunnat kuuluvat Satakunnan Liittoon ja niiden maankäyttöä ohjaa Satakunnan maakuntakaava. Rauman keskustaajama on alueen seutukeskus. Lähimmät muut keskukset ovat Uusikaupunki, Laitila, Eura, Eurajoki, Harjavalta ja Pori. Satakunnan seutukaavassa / maakuntakaavassa Rauman keskustaajaman osoitetut maankäytön aluevaraukset eivät ole ristiriidassa muiden lähiseudun maankäyttötavoitteiden kanssa.

Satakunnan maakuntakaavassa Rauman seutu on osoitettu maakunnallisesti merkittäväksi monikeskuksiseksi yhdyskuntarakenteen kehittämisvyöhykkeeksi. Alueelle kohdistuu sen erityisominaisuuksien vuoksi pitkän aikavälin alueidenkäytöllisiä ja toiminnallisia yhteensovittamis- ja kehittämistarpeita. Taajamatoimintoja on osoitettu kehämäisesti Rauman ydinkeskustan ympärille. Alueet venyvät hieman säteittäisiksi pääliikenneväylien mukaisesti. Rauman keskustan lisäksi taajamatoimintoja on osoitettu Lapin ja Kodisjoen taajamiin. Lapin taajamasta on osoitettu myös teollisuus- ja varastotoimintojen alue. Näiden lisäksi Kodiksamiin on merkitty maaseudun palvelukylä. Rauma erottuu kuitenkin alueen pääkeskuksena ja maankäytön suunnittelun pääpainopiste on sen läheisyydessä.

Rauman ydinkeskusta on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Keskustatoimintojen ympärille on sijoitettu työpaikka-alueita, palvelujen alueita, satama-alue ja teollisuus- ja varastotoimintojen alue. Rauman sataman lähialueille kohdistuu satamatoimintoihin liittyviä laajentamis- ja kehittämistarpeita. Sataman ja teollisuus- ja varastoalueen eteläpuolelle on osoitettu kehämäisen tieyhteyden sekä rautatieyhteyden tarve.

Eurajoella sijaitsevan Olkiluodon ydinvoimalan suojavyöhyke ulottuu Rauman kaupungin luoteisosiin. Valtateiden 8 ja 12 tuntumaan on merkitty teollisuus- ja varastotoimintojen alueita ja sen laajenemissuunta valtatien 8 suuntaisesti Eurajoelle päin. Teollisuusalueen itäpuolelle on osoitettu ratavaraus. Ratavarauksen itäpuolelle on osoitettu energiahuollon alue sekä jätteenkäsittelyalue ja sen laajenemissuunta kaakkoon. Maakuntakaavassa on esitetty myös muut tärkeimmät alueelle sijoittuvat infrastruktuurin kehittämiseen ja ylläpitoon liittyvät yhteydet ja niiden kehittämistarpeet.

Vanha Rauma ja Sammallahdenmäki on osoitettu kaavassa UNESCON:n maailmaperintökohteiksi. Niitä ympäröi erityinen suojavyöhyke. Rauman keskustaan, Sammallahdenmäkeen ja Rauman edustan saaristoon on osoitettu merkittävät kulttuuriympäristö- ja maisemamatkailun kehittämisen kohdevyöhykkeet ja niiden välille kehitettävä toiminnallinen yhteys.

Rauman rannikon pohjoisosaan ja saaristoon sekä Sammallahdenmäen ympäristöön sijoittuu myös useita luonnonsuojeluarvoja. Rannikko nähdään myös luontomatkailun kehittämisvyöhykkeenä. Satama-alueesta pohjoiseen koko Rauman rannikko sekä saaristo on osoitettu virkistysalueeksi. Näiden lisäksi maakuntakaavassa on osoitettu arvokas perinnemaisema, maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityisiä ympäristöarvoja, arvokkaat geologiset muodostumat sekä pohjavesialueet. Kaavassa on osoitettu viheryhteystarpeet.

Rauman alueella sijaitsee lukuisia kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita. Maakuntakaavan mukaan Rauman alueella sijaitsee valtakunnallisesti sekä maakunnallisesti ja seudullisesti merkittäviä kulttuuriympäristöjä sekä merkittäviä rakennetun ympäristön kohteita. Näiden lisäksi alueella sijaitsee lukuisia muinaisjäännösalueita ja -kohteita.

3.5.2 YLEISKAAVA

Rauman kaupunki on laajentunut kuntaliitosten myötä (Kodisjoki 2007 ja Lappi 2009). Entisen Rauman alueelle on laadittu oikeusvaikutukseton yleiskaava (2003) sekä keskustaan oikeusvaikutteinen osayleiskaava (2003). Lisäksi Raumalle on laadittu useita oikeusvaikutteisia rantaosayleiskaavoja sekä oikeusvaikutuksettomia osayleiskaavoja entisen Rauman maalaiskunnan alueelle. Oikeusvaikutukseton yleiskaava (2003) ei kumonnut alueelle aiemmin laadittuja ja voimassa

olevia oikeusvaikutteisia yleis- tai asemakaavoja. Yleiskaavaa on kuitenkin ohjannut tavoitteellisesti yksityiskohtaisempaa maankäytönsuunnittelua.

Vuoden 2003 kaavassa Rauman keskustaajamasta on osoitettu keskustatoimintojen alueen ohella, palvelujen ja hallinnon alueet, työpaikka-alueet, satama-alue ja teollisuus- ja varastoalueet. Näiden lisäksi kaavassa on osoitettu asuntoalueet ja yhdyskuntarakenteen laajenemisalueet ja –suunnat. Kyläalueet on merkitty AT-merkinnällä. Kaavassa on huomioitu suojelu-, Natura-, pohjavesi- ja virkistysalueet.

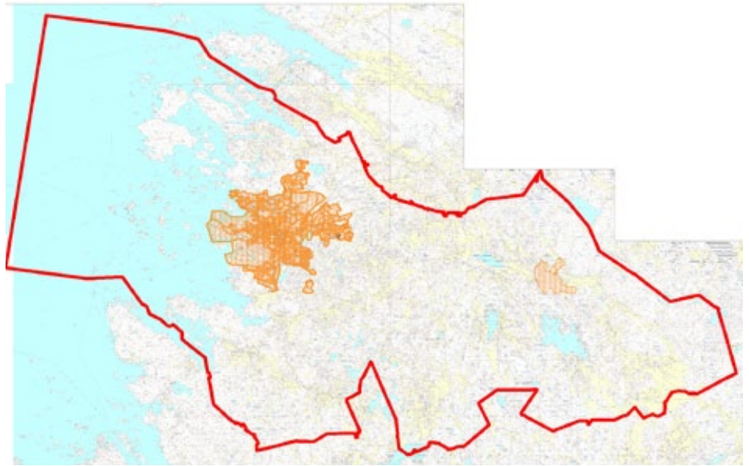
Entisen Kodisjoen alueella on voimassa osayleiskaava (2000), jossa on osoitettu asuntoalueiden lisäksi Kodisjoen keskustasta julkisten palveluiden ja hallinnon alueet. Entisen Lapin kunnan alueella on laadittu rantaosayleiskaava (2008) Narvijärven rannoille sekä pieneen osaan Lapin taajamaa. Lapin taajamassa on laadittu asemakaava osayleiskaava-aluetta (1995) suuremmalle alueelle. Lapin taajamasta on osoitettu asuntoalueiden lisäksi julkisten palveluiden ja hallinnon alueet sekä palvelualueet.

3.5.3 ASEMAKAAVAT

Yleiskaava-alueella on voimassa useita asemakaavoja. Rauman keskustan ja sen lähialueiden ohella asemakaava on laadittu Lapin taajamaan.

3.5.4 RAKENNUSJÄRJESTYS

Rakennusjärjestys ohjaa ja sääntelee maankäyttö- ja rakennuslain ja –asetuksen sekä muiden rakentamista ohjaavien lakien ja säädösten ohella rakentamista Rauman kaupungissa. Rakennusjärjestys täydentää ja tarkentaa lakien ja ministeriöiden määräyksiä sekä antaa niiden soveltamisohjeita. Kaupunginvaltuusto hyväksyi Rauman nykyisen rakennusjärjestyksen 30.3.2009 ja se on tullut voimaan 3.4.2009.



Kuva: Asemakaavoitetut alueet on osoitettu oranssilla. Yleiskaava-alue on rajattu punaisella.

3.6 MITOITUS

3.6.1 KAAVAVARANTO

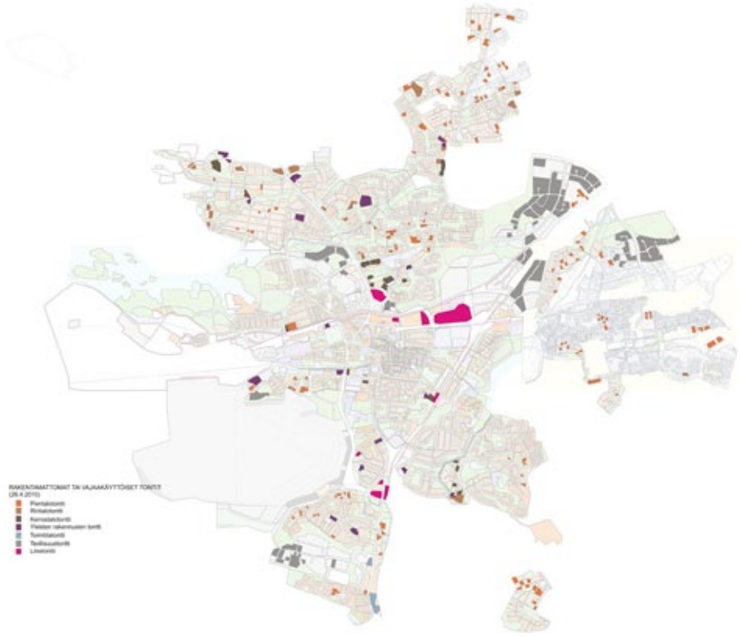
Asuinpientalotontteja oli vuonna 2010 vapaana ydinkeskustan ulkopuolella eri puolella Raumaa. Niiden lisäksi asemakaavoitetuilla alueilla oli vapaana 380 kpl erillispientalotontteja (AO), 24 kpl rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennutusten tontteja (AR) sekä 23 kpl tontteja asuinkerrostaloille (AK). Näille alueille voi sijoittua noin 2 980 asukasta, kun keskimääräinen asumisväljyys on n. 70 k-m2 asukasta kohden AO-tonteilla ja AR- ja AK -tonteilla 50 k-m2 asukasta kohden.

Lapin taajamassa vapaat pientalotontit sijaitsevatalueen pohjois- ja kaakkoisosassa. Kodisjoella vapaat pientalotontit sijaitsevat nauhamaisesti Rauman keskustaan johtavan tien tuntumassa. Lapin ja Kodisjoen kaavavaranto on noin 177 kpl erillispientalotonttia.

Raumalla on tällä hetkellä vapaana vain muutamia tontteja liiketiloja varten ja ne sijoittuvat hieman epäedullisesti tavoitettavuuden kannalta. Porintien (vt 8) läheisyyteen on ajantasakaavassa osoitettu useita tontteja teollisuustoimintoja varten. Ne sijaitsevat Äyhön, Sorrinsuon Susivuoren ja Kuivassuon teollisuusalueilla. Näiden lisäksi vapaita teollisuustontteja sijaitsee Sampaanalan teollisuusalueella ja Kaivopuiston yrityspuistossa sekä. Lonsissa Rauma-Repolan teollisuuspuiston pohjoispuolella. Teollisuus- ja varastotoiminnoille osoitettuja tontteja oli vuonna 2010 vapaana yhteensä 29 kpl.

3.6.2 MITOITUKSEN LÄHTÖKOHDAT

Tilastokeskuksen tilastoista ja ennusteista on tehty laskelmia, joiden perusteella on laadittu suuntaa antavat mitoitusperusteet Rauman maankäytön strategisen vision 2025 laadintaa varten. Näihin tietoihin pohjautuen voidaan laskea, että vaikka Rauman kaupungin asukasluvun pienentyminen jatkuu tulevaisuudessa, tarvitaan uusia alueita asuinrakentamiseen. Tähän päädytään, kun todetaan asumisväljyyden sekä asuntokuntien määrän kasvavan tulevaisuudessa. Vuoteen 2025 mennessä huoneistoalan lisäyksen tarve on noin 220 000 k-m2. Kun tarkasteluajanjakson ulotetaan vuoteen 2040 saakka, on huoneistoalan lisäyksen tarve noin 440 000 k-m2. Asuinkuntien määrään todetaan kasvavan noin 840 kpl vuoteen 2025 ja noin 1540 kpl vuoteen 2040 mennessä.

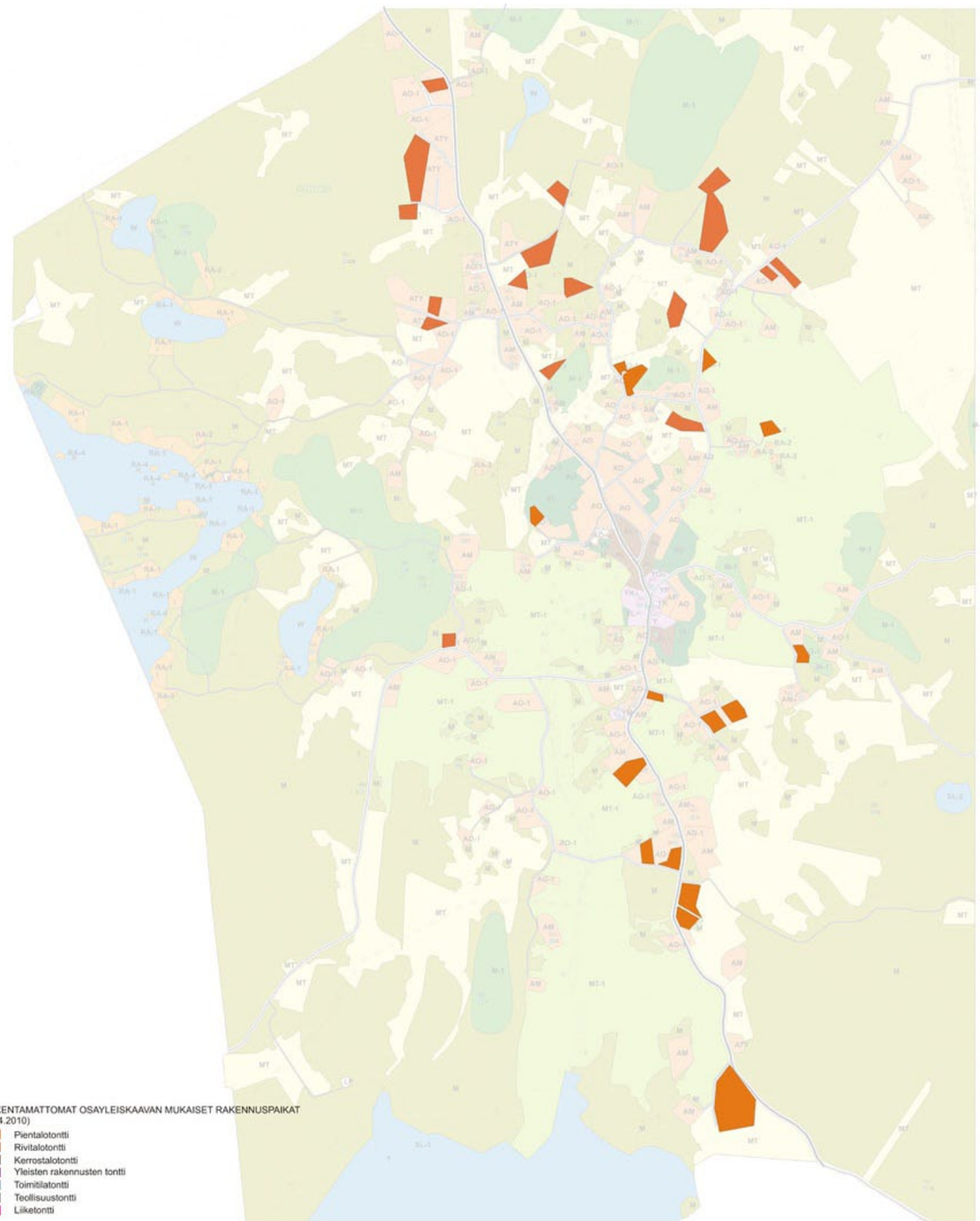


Kuva: Kaavavaranto keskusta

Kuva: Kaavavaranto Lappi

Maankäytön strategisen vision 2025 pohjaksi laadittiin kolme vaihtoehtoista maankäytön kehityskuvaa eli rakennemallia. Siinä yhteydessä haluttiin tarkastella maankäytön visioita myös pidemmälle tulevaisuuteen ja toiseksi tavoitevuodeksi otettiin vuosi 2040. Täytyy kuitenkin muistaa, että mitä pidemmälle tulevaisuuteen arviot ulotetaan, sitä suurammalla varauksella niiden luotettavuuteen tulisi suhtautua.

Tässä kappaleessa esitettyihin tietoihin pohjautuen sekä huomioiden asuntokuntien määrän kasvu, ikärakenteen muutokset, asuntorakentamisen monipuolisuus, olemassa oleva yhdyskuntarakenne ja sen tiivistämistavoitteet sekä poistuma voidaan todeta, että strategisessa yleiskaavassa tulee osoittaa asumista noin 4 500 asukkaalle. Asemakaavoitettaville alueille on ajateltu sijoittuvan noin 4 000 asukasta ja siitä puolet on kaupunkimaista asumista ja toiset puolet pientalomaista asumista. Kyläasumista on puolestaan mitoitettu noin 400–500 asukkaalle. Tämän lisäksi on tarpeen osoittaa jonkun verran alueita reservialueiksi noin 1 500 asukkaalle, jotta voidaan varautua mahdolliseen väestöennusteen muutokseen sekä yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa eteen tuleviin haasteisiin.



Kuva: Kaavavaranto Kodisjoki

4 TAVOITTEET

Tässä luvussa esitetyt tavoitteet on laadittu yhdessä konsultin, ohjausryhmän sekä mielikuvaseminaariin osallistuneiden virkamiesten ja kaupunginvaltuutettujen kanssa. Lisäksi tavoitelistan lopussa on mainittu asukas- ja kyläkyselyjen kautta ilmi tulleet näkemykset kyseisestä aiheesta.

4.1 MEGATRENDIT

Vuonna 2025 raumalaiset elävät eri tavalla kuin nykyään. Tässä kappaleessa on listattu tärkeimmät yhteiskunnassa ja elämäntavoissa Raumalla todennäköisesti tapahtuvista muutoksista. Lähteinä on käytetty seuraavia tutkimuksia:

- Ahola, Eija ja Palkamo, Anne (toim.): ”Megatrendit ja me”, TEKES, 2009
- Junno, Anneli: ”Asumisen muutos ja tulevaisuus”, Ympäristöministeriö 2008

1. Energian hinnan nousu tuo vaihtoehtoiset energiateknologiat

2. Uusi kuluttaja haluaa vaikuttaa ja verkottua

3. Resurssit niukkenevat ja on pakko keskittyä olennaiseen

4. Syntyy globaalisti toimivia erikoisosaamisen paikallisia keskittymiä

5. Kulutus yksilöllistyy

6. Uudet nopean kasvun alat ovat energia- ja ympäristöteknologia

7. Energian hinnan nousu johtaa kulutuksen sääntelyyn

8. Tavaroiden kulutuksesta siirrytään asteittain palveluihin ja elämyksiin

9. Työpaikkoja ja tuotannonaloja syntyy ja katoaa entistä nopeammin

10. Suomi joutuu kilpailemaan kovemmin yritysten t&k investoinneista

11. Kotitaloudet pienenevät

12. Etäteknologiat uudistavat työelämän ja tuotannon

13. Suomalaiset ikääntyvät

14. Asumisväljyys kasvaa

15. Omavaraiset asuinyhteisöt lisääntyvät

16. Ihmisellä on monta kotia

4.2 VISIOITA JA IDEOITA

Tässä luvussa esitetyt ideat ovat syntyneet kaupunginvaltuutetuille pidetyn visioseminaarin työryhmässä vastauksina edellisessä luvussa esiteltyihin megatrendeihin:

1. Olkiluodon ydinvoimalan hukkalämmön hyödyntäminen
-Pohjois-Raumalla esim. kasvihuoneviljelyssä (kuten Pohjois-Venäjällä), kalankasvatuksessa (kuten Carelian Caviar Oy Varkaudessa), saaristokylpylässä.

2. Raumasta terveyskeskittymä
-hyvinvointimatkailu (esim. Tamisaaren synnytyssairaalan seuraaja tai varakkaat, jotka matkustavat muualta saadakseen laadukasta hoitoa, itsensä korjailu on kivaa).
-terveysruoan tuotanto (esim. kasvihuoneissa kasvatetut terveysvaikutteiset ruukkuyrtit , led-valosta on tulossa kasvihuoneversio, jonka avulla kasveja voi kasvattaa monessa kerroksessa).

3. Raumasta hopeakaupunki
-Seniorilaatukäytävä vanhusten kortteleista palveluiden luo. Esteetön, tilava, hyvin valaistu, lepopisteillä varustettu, mahdollisesti talvella lämmitetty.
-Uudet asumismuodot vanhuksille. Esim. siirtolapuutarhahenkiset pienet omakotitalot ryhminä, espanjalaista lomakeskusta muistuttavat terassitalot uima-altailla...

4. Raumasta energiakaupunki
-puhtaan energian tutkimuksen ja kehittämisen keskittymä (esim. Cleen Oy, yritys, joka johtaa energia- ja ympäristöalan yritysten yhteistä tutkimusta, pienikin yritys pääsee mukaan oman alan tutkimustoimintaan). Symbolina tuulivoimalat satamassa.

5. Prototehtaita Raumalle:
-Tuotteiden prototyyppien lisäksi Suomessa kannattaa tehdä tuotantolinjojen ja kokonaisten tehtaiden prototyyppejä.

6. Tehtaiden ja voimaloiden hukkalämmön hyödyntäminen
-Kaukolämmön lisäksi hukkalämpöä voisi hyödyntää esim. kalankasvatuksessa (lohenpoikaset, sammet) tai yhteiskasvihuoneissa (palstapuutarhaperiaatteella). Toiminnat voisivat näkyä katukuvassa tai julkisessa sisätilassa. Jätteenpolttolaitos voisi parhaimmillaan kaunistaa katukuvaa.

7. Kanavat ja vesiaiheet
-Kappelinsalmen lahden jatkaminen Isoniitulle.
-Historiallisten kanavien palautus sinne, missä mahdollista.
-Vesiaihe Superlonin tontille.
-Kanavien käyttö hulevesivarastona ja talvella retkiluisteluun (esim. Hollanti).

8. Matkailureitit
-Rauman idyllisten asuinalueiden läpi kulkeva pitempi matkailureitti, hyvin opastettu laadukas kevyen liikenteen väylä. Matkan varrella ainakin Komppi ja Superlonin uusi kaupunkivilla-alue. Pituus sopiva polkupyöräilijälle.
-Superlonin alueen villojen yläkertaan voisi rakentaa b&b-paikkoja.

9. Matkailukohteiden kehittäminen
-Sukelluspuisto saaristokylpylän yhteyteen Pohjois-Raumalle
-”Sail&Dive”
-Keskustan pienvenesatamista kevyen liikenteen yhteys Golfkentälle -”Sail&Golf”

10. Keskustan tiivistäminen
Tyhjien tonttien rakentamisen lisäksi ullakkoasuminen ja uudet omakotitalotontit a- ja b-rakennusaloilla (eli tontille suunnitellaan alunperin kaksi rakennusta).

11. Maisemallisesti arvokkaan metsän hoito
Metsänhoito ilman avohakkuita eli erirakenteisena (esim. Innofor Oy tekee erirakenteisen metsän hoitosuunnitelmia ja metsänhoitoa sekä myy korjaamaansa puuta Wisewood-tuotemerkillä huonekalupuuksi Keski-Eurooppaan).

12. Raumalaisen opiskelija-asumisen brändäys
-”Study&Golf, ”Study&Sail”, ”Koulunkäyntiä ja kaviaaria”. Tavoitteena saada opiskelijat jäämään Raumalle työskentelemään.

13. Alfred Kordelinin säätiön taideleikkipuisto Rauman keskustaan.

14. Yritysten ja yksityisten ihmisten ottaminen mukaan yhteisten alueiden rakentamiseen: Nimikkopuu kotikadulle.

15. Ekoteollisuuspuisto
-teollisuusalue, jossa yritykset hyödyntävät toistensa materiaali- ja energiavirtoja käyttäen toistensa jätettä ja lämpöä raaka-aineena ja prosesseissaan (esim. Kalundborg Tanskassa, alueella n. 20 yritystä)

4.3 SIJAINTI JA KILPAILUKYKY

Tavoitetilana on tunnettu, tavoiteltu ja hyvin tavoitettava Rauma osana eteläistä Suomea. Raumaa kehittyy seutunsa vahvana keskuskaupunkina ja verkottuu luontevasti lähiseudun aluerakenteeseen ja länsirannikon kaupunkien helminauhaan (Turku, Uusikaupunki, Rauma, Pori) maakuntarajoista välittämättä. Vaikka kaupungin väkiluku ja/tai pinta-ala eivät kasvaisi, voi Rauma silti vahvistaa asemaansa talousalueensa keskuksena, sillä kaupungilla on erittäin hyvä imago.

Rauma suuntautuu entistä voimakkaammin myös etelään. Seudullista vaikutusaluetta laajennetaan Turun suuntaan ja Rauman eteläisten osien yhdyskuntarakennetta kehitetään. Turun, Uudenkaupungin, Rauman ja Porin kaupunkien toiminnallista yhteistyötä jatketaan. Rauman yhteyksiä pääkaupunkiseudulle parannetaan. Rauman asema Etelä-Suomen aluerakenteessa ja sen myötä kaupunkirakenteen kehittämissuunnat ovat jossakin määrin riippuvaisia valtakunnallisen liikenneverkon kehittämisratkaisuista (Urpo-rata ja Helsinki-Forssa-Pori –rata, valtateiden taso). Rauma on satamansa takia aktiivinen osa Tukholman ja Pietarin välistä kansainvälistä kehittämisvyöhykettä. Kansainvälinen Rauma voi olla myös kulttuurikaupunkina.
Rauma on tunnettu, tavoiteltava, tavoitettava ja aktiivinen osa eteläistä Suomea sekä Tukholma-Turku-Helsinki-Pietarin välistä kansainvälistä kehittämisvyöhykettä.

Asukaskyselyn perusteella Rauma halutaan nähdä rantakaupunkina, mutta myös teollisuuskaupunkina ja asumisidylli-kaupunkina. Kukaan vastaajista ei halunnut nähdä Raumaa seniorikaupunkina tai autoilukaupunkina.

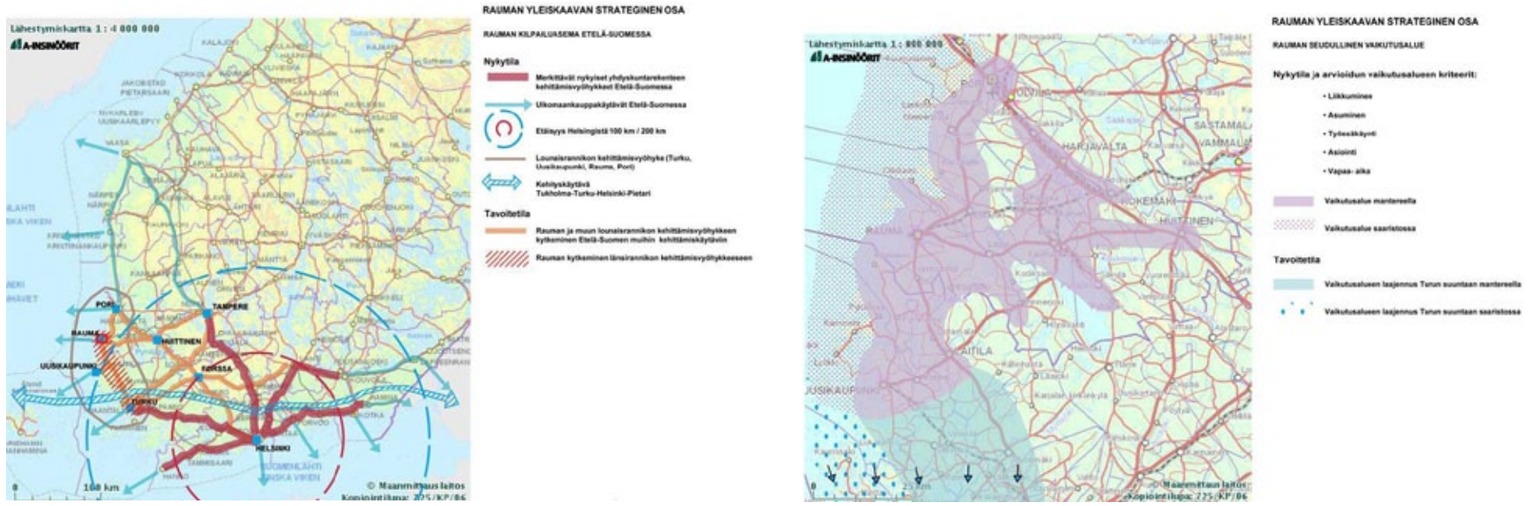
4.4 YHDYSKUNTARAKENNE

Tavoitteena on parantaa Rauman jo ennestään järkevää yhdyskuntarakennetta tiivistämällä keskustaa, kehittämällä Lappia sekä Kodisjokea ja rajoittamalla hallitusti haja-asutusta. Tavoitteena on luoda sujuva päätieverkosto ja sijoittaa teollisuusalueet sen yhteyteen.

4.5 VÄESTÖ JA ASUMINEN

Alla on listattu seuraavat Rauman väestöön ja asumiseen liittyvät strategiset tavoitteet:

- väestönkasvu
- Vanhan Rauman ja lähiympäristön kehittäminen asumisen ja erikoisliikkeiden keskuksena
- kylien asuinmahdollisuuksien säilyttäminen ja kehittäminen
- yhteisöllisyys
- omaleimaiset ja viihtyisät asuntoalueet
- monipuolinen ja eri elämänvaiheet huomioiva asumisen tarjonta



Kuvat: Rauman kilpailuasema Etelä-Suomessa sekä sijainti seudullisella vaikutusalueella, nykytila ja tavoitetila.

- rakentaminen luontoa kunnioittaen, ekologinen asuminen

Asukaskyselyssä toivottiin merellisyyttä uudessa asumisessa. Vastaajilta kysyttiin, minne Rauman uusi asuminen tulisi ohjata. Osa vastaajista toivoi uusia alueita pohjoiseen, osa etelään. Myös keskustan itäpuolelle mm. Kollaan ja Lappiin sekä muihin kyliin toivottiin uutta asumista. Joissakin vastauksissa toivottiin täydennysrakentamista keskustaan, toisaalta toivottiin myös suurempia tontteja ja maaseutumaista asumista.

4.6 ELINKEINOT

Alla on listattu seuraavat Rauman elinkeinoelämään liittyvät strategiset tavoitteet:

- monipuolinen elinkeinorakenne eli uusia aloja ja työpaikkoja
- elinkeinoelämän strategisen panostusalueen valinta, esim. meriteollisuusklusteri

Vaikka asukaskyselyllä Rauma haluttiin nähdä teollisuuskaupunkina, teollisuus mainittiin vain muutamassa vastauksessa. Sataman laajennussuunnitelmat sen sijaan tulivat esille useissakin vastauksissa. Lähinnä kritisoitiin eteläistä raideyhteyttä.

4.7 PALVELUT

Alla on listattu seuraavat Rauman palvelurakenteeseen liittyvät strategiset tavoitteet:

- koko seudun palveleminen, uudet kuntaliitokset
- monipuoliset opiskelumahdollisuudet
- lähipalvelut vanhuksille ja lapsille, senioripalveluiden kehittäminen

Asukaskyselyn vastaajien mielestä Rauman palveluiden tulisi sijoittua pääasiassa keskustaan, mutta peruspalvelut tulisi löytyä myös kyläkeskuksista.

4.8 VIRKISTYS- JA VAPAA-AIKA

Alla on listattu seuraavat virkistys- ja vapaa-aikaan liittyvät strategiset tavoitteet:

- hyvät virkistysmahdollisuudet, virkistysreitistöt ja lähivirkistysalueet
- monikulttuurinen kaupunki
- merellisyys
- vetovoimainen matkailukohde, maailmanperintökohteiden hyödyntäminen
- monipuolinen vapaa-ajan tarjonta

Asukaskyselyn vastauksissa toivotaan rantojen säästämistä virkistys- ja matkailukäyttöön. Lisäksi toivotaan viheralueita ja puistoja sekä laajoina alueina että asutusalueiden sisällä.

4.9 LIIKENNE JA TEKNINEN HUOLTO

Rauman liikennejärjestelmän kehittäminen on Lounais-Suomen liikennestrategian (2010) tavoin sidottu kestävän yhdyskuntarakenteen tukemiseen valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kautta. Liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen kansainvälisesti sovitulle tasolle ei onnistu pelkästään teknologian keinoin, vaan isona haasteena on autoliikenteen kasvun pysäyttäminen.

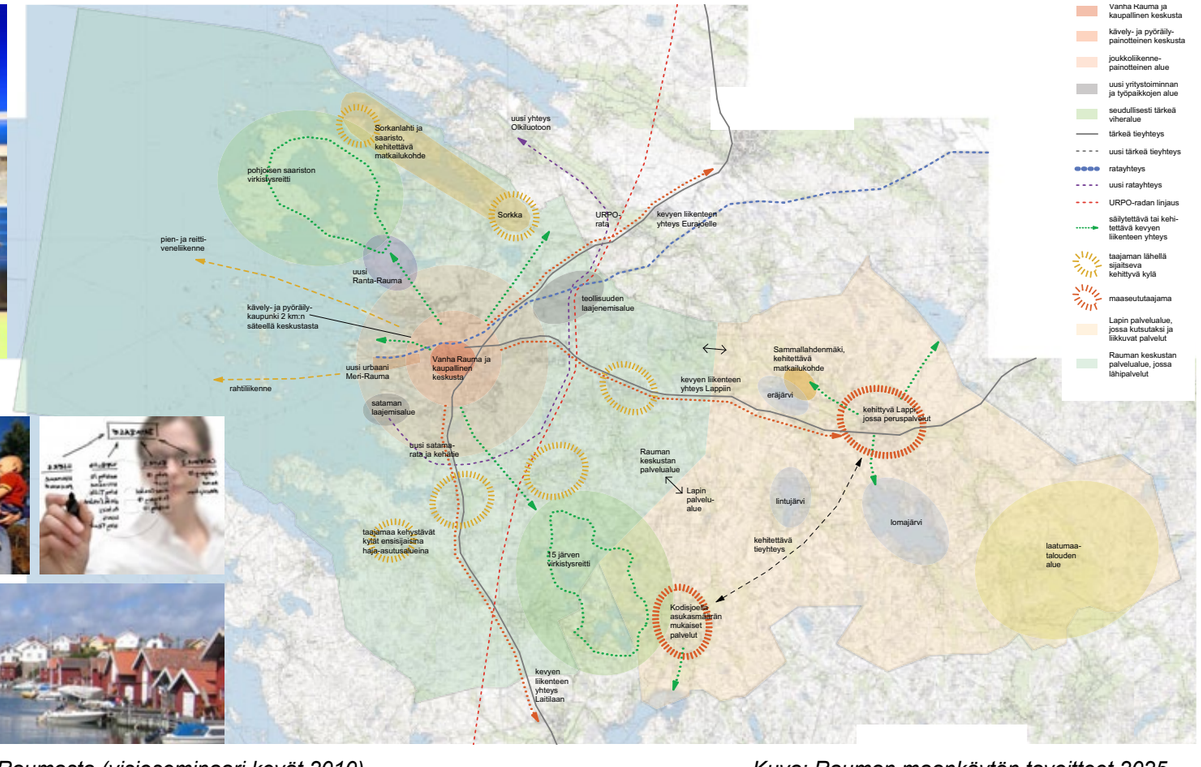
Liikenneturvallisuuden visio on, että kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä. Haastava tavoite edellyttää turvallisuuden vahvaa painottamista kaikista liikenneratkaisuista ja -investoinneista päätettäessä. Liikennejärjestelmää suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuutena kiinteässä vuorovaikutuksessa maankäytön suunnittelun kanssa kaikilla kaavatasoilla.

Alla on listattu seuraavat liikenteeseen ja tekniseen huoltoon liittyvät strategiset tavoitteet:

- Energiatehokkaan kaupunkirakenteen kehittäminen
- Toimivat liikenneyhteydet (eri kulkumuodoille, paikoitusratkaisut), erityisesti yhteydet etelään/pääkaupunkiseudulle
- Sujuvan arjen mahdollistaminen myös ilman oman auton käyttöä: Kattava joukkoliikenne kaupunkialueella sekä turvalliset ja sujuvat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet keskustaan ja lähipalveluihin
- Kevyen liikenteen reittien yhtenäisyys ja laatu määrällisiä tavoitteita tärkeämpiä
- Liikennekulttuuri tukemaan tavoitteita
- Päätöksenteon sitouttaminen tavoitteisiin yli hallintorajojen ja vaalikausien
- Vaikuttavimmilla toimilla tehokkain siirtymä lyhyistä (alle 5 km) henkilöautomatkoista
- Pysäköinnin kehittäminen keskustan viihtyisyyttä ja elinvoimaisuutta tukevalla tavalla
- Ympäristöä, myös liikenneympäristöä, kehitetään sellaiseksi, että turvattomuuden tunne ja myös todellinen turvattomuus minimoituvat
- Varautuminen henkilöjunaliikenteen paluuseen
- Satamaliikenne sujuvaksi. Sijainti erillään keskustatoiminnoista ja asumisesta
- Energia- ja ilmastosopimuksen täyttäminen, uudet energiainnovaatiot
- Keskustaliikenteen este- ja meluvaikutusten vähentäminen uudet liikenneratkaisut tukemaan myös uusia aluevarauksia ja toimintoja

Asukaskyselyssä esitettiin matkustajalaivaliikenteen aloittamista sekä junaliikenteen uudelleen aloittamista.

Kuva: Kuvakooste tavoitteellisesta Raumasta (visioseminaari kevät 2010).



Kuva: Rauman maankäytön tavoitteet 2025

4.10 LUONNONYMPÄRISTÖ

Alla on listattu seuraavat luonnonympäristöön liittyvät strategiset tavoitteet:

- puhdas luonto ja vesi
- kulttuurimaisemien säilyttäminen

4.11 RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

Alla on listattu seuraavat rakennettuun ympäristöön liittyvät strategiset tavoitteet:

- Vanhan Rauman arvojen säilyttäminen ja kehittäminen
- kaupunkikeskustan tiivistäminen
- keskustakortteleiden ennakkoluuloton kehittäminen
- merellisyyden vahvistaminen Raumalla: asuminen, satamatoiminnot, virkistys, turismi
- kaupungin sisääntulomaisemien parantaminen

Asukaskyselyssä kehitystä vaativina alueina korostuivat erityisesti Kanaalin ympäristö keskustasta aina satamaan saakka sekä Fåfänga ja Otanlahti. Mainintoja saivat myös Lappi, Kodisjoki, Kourujärvi, Sampaanala, Uotila, Vasarainen, Sinisaari, Kolla, Lajo sekä keskusta.

4.12 KESKEISET STRATEGISET TAVOITTEET KARTALLA

Tavoitteiden asettelun yhteydessä luotiin seuraava kartta, jossa on pyritty kiteyttämään keskeiset strategiset tavoitteet aluevarauksina ja yhteystarpeina:

5 RAKENNEMALLIT

Yleiskaavan strategisen osan visiota 2025 varten laadittiin kolme maankäytön kehityskuvavaihtoehtoa eli rakennemallia. Niissä esitettyjen teemojen taustalla ovat yleiskaavaa varten laaditut selvitykset sekä seminaareissa, haastatteluissa ja kyselyissä esille tulleet visiot ja ideat.

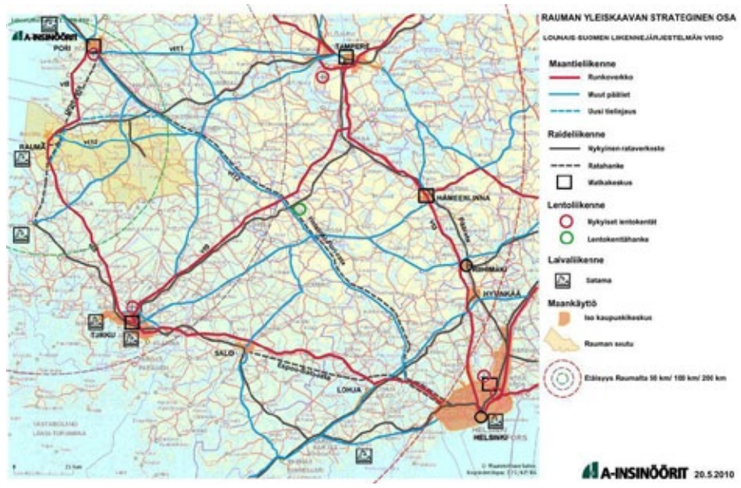
Rakennemallivaihtoehdoilla haetaan erilaisia ja aidosti toteuttamiskelpoisia kestävän kehityksen mukaisia ratkaisuja. Niiden avulla kartoitetaan vuoden 2025 maankäytön strategista visiota varten alueelle sopiva rakenne ja riittävät aluevaraukset eri toimintoja varten. Työssä huomioidaan myös alueen erityispiirteet ja muut suunnittelun reunaehdot. Maankäytön strateginen visio 2025 muodostaa perustan oikeusvaikutteisen yleiskaavan laadintaa varten. Sen tarkoituksena on luoda yhteinen näkemys Rauman kaupungin tulevaisuuden tarpeista ja tavoitteista yleiskaavan.

5.1 VAIHTOEHDOT

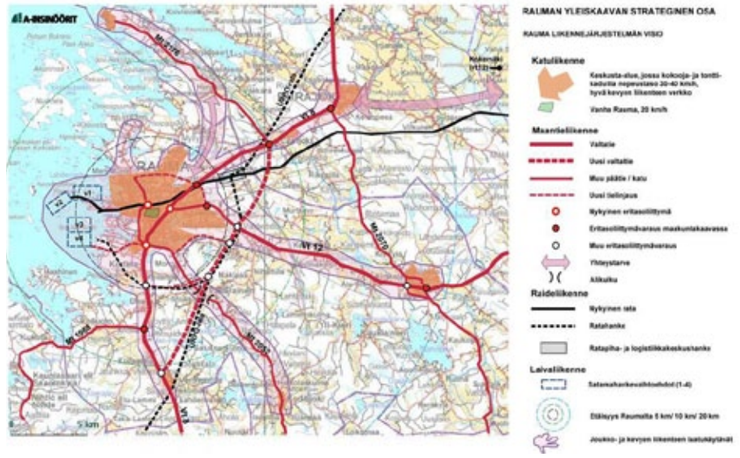
Rakennemallit edustavat kolmea erilaista alustavaa visiokarttaa Rauman kaupungin kehityssunnista ja painopistealueista. Vaihtoehdot ovat erilaisia mahdollisuuksia toteuttaa haluttu tavoitetila. Vaihtoehdot sisältävät keskenään erilaisia maankäytön ja yhdyskuntarakenteen kehityssuuntia, jaotuksia, kasvusuuntia, kaupunkimaisuuden eri asteita ja yhdyskuntarakenteen tiiveyttä.

Suunnittelussa keskeisenä teemana on kestävän kehityksen periaatteiden mukainen kaupunkirakenne, jossa toimiva yhdyskuntarakenne, houkuttelevat asuinalueet, työpaikat ja palvelut nivoutuvat yhteen alueen identiteettiä ja vetovoimaa vahvistavien kyläalueiden, kulttuuri-, maisema- ja luontoarvojen sekä virkistyksen kanssa. Rakennemalleilla tutkittiin optimaalista maankäyttöä, alueelle soveltuvaa mitoitusta sekä tarkastellaan keskustatoimintoja, liikennejärjestelmää ja kytkeytymistä muuhun kaupunkirakenteeseen. Rakennemallien asuinalueiden tavoitemitoituksen perustana on väestö- ja palvelurakenneselvitys, joiden perusteella pystyttiin arvioimaan tulevaisuudessa tarvittavien asuinalueiden tarve. Rakennemallien avulla etsittiin erilaisia myös erityyppisiä pelisääntöjä kyläalueiden maankäytön ohjaamista varten.

Rakennemallien ensisijainen tarkasteluajanjakso on vuodessa 2025. Niiden avulla on kuitenkin haluttu visioida myös pidemmälle tulevaisuuteen ja osa niissä esitetyistä ideoista on ajateltu tapahtuvan vasta vuoden 2025 jälkeen. Jo päätöksen saaneet tai liikkeelle lähteneet maankäytön suunnitelmat on esitetty rakennemalleissa nykyisinä toimintoina. Asemakaavoitettujen alueiden yhdyskuntarakenteen tiivistämistä ja mahdollisia käyttötarkoituksen muutoksia ei ole eritelty rakennemallikartoilla. Rakennemallien tarkoituksena on esittää koko nykyisen Rauman kaupungin kehityksen suuntaviivat ja visiot, eikä kartoilla ole tarkoituksenmukaista esittää liikaa yksityiskohtia.

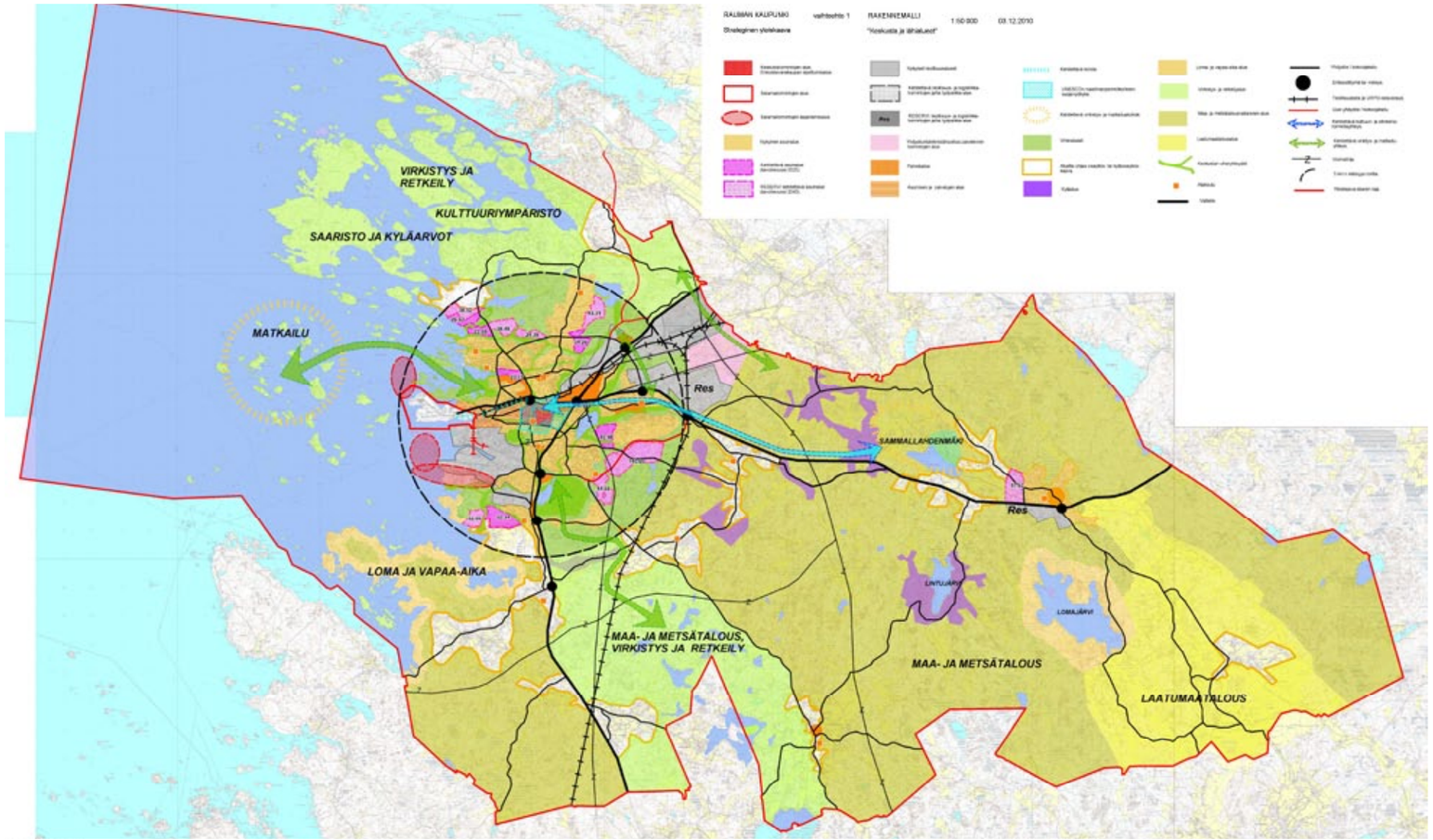


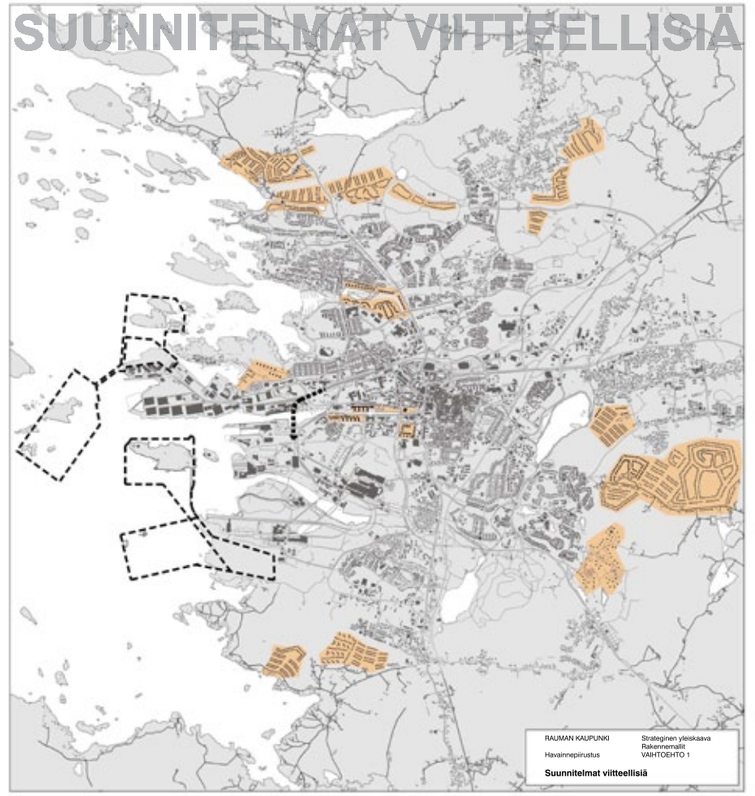
Kuva: Tavoitevaiheessa syntynyt Lounais-Suomen liikennejärjestelmävisio

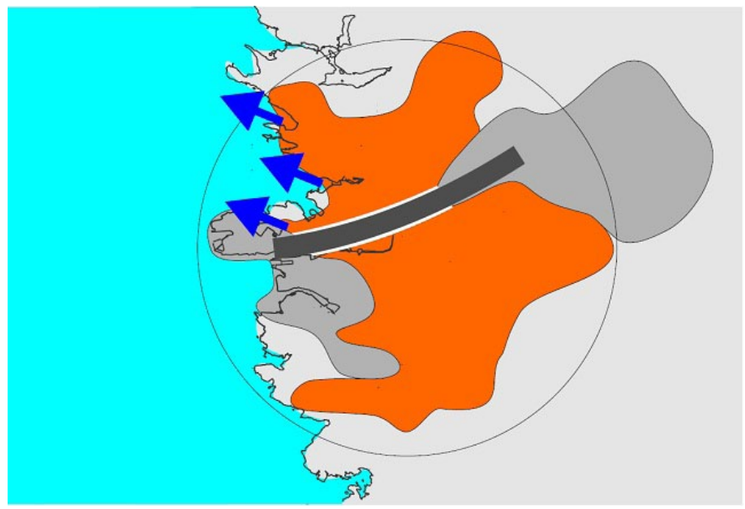


Kuva: Tavoitevaiheessa syntynyt Rauman seudun liikennejärjestelmävisio 2025.

Kaikissa rakennemalleissa on esitetty Vanhan Rauman torilta 5 kilometrin säteellä piirretty ympyrä ja voidaan todeta, että olemassa oleva kaupunkirakenne sijoittuu lähes kokonaisuudessaan ympyrän sisäpuolelle. Ympyrän avulla on helpompi hahmottaa etäisyyksiä ja verrata malleja toisiinsa.





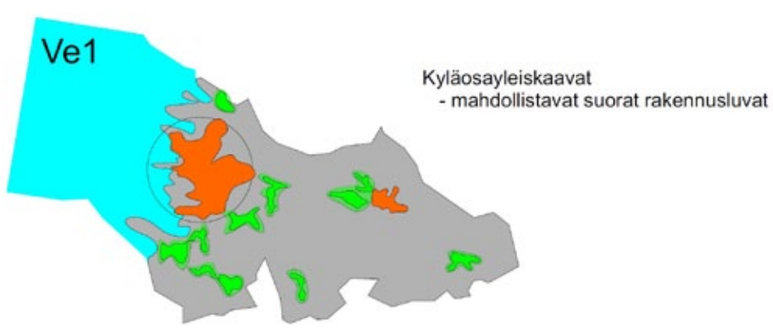


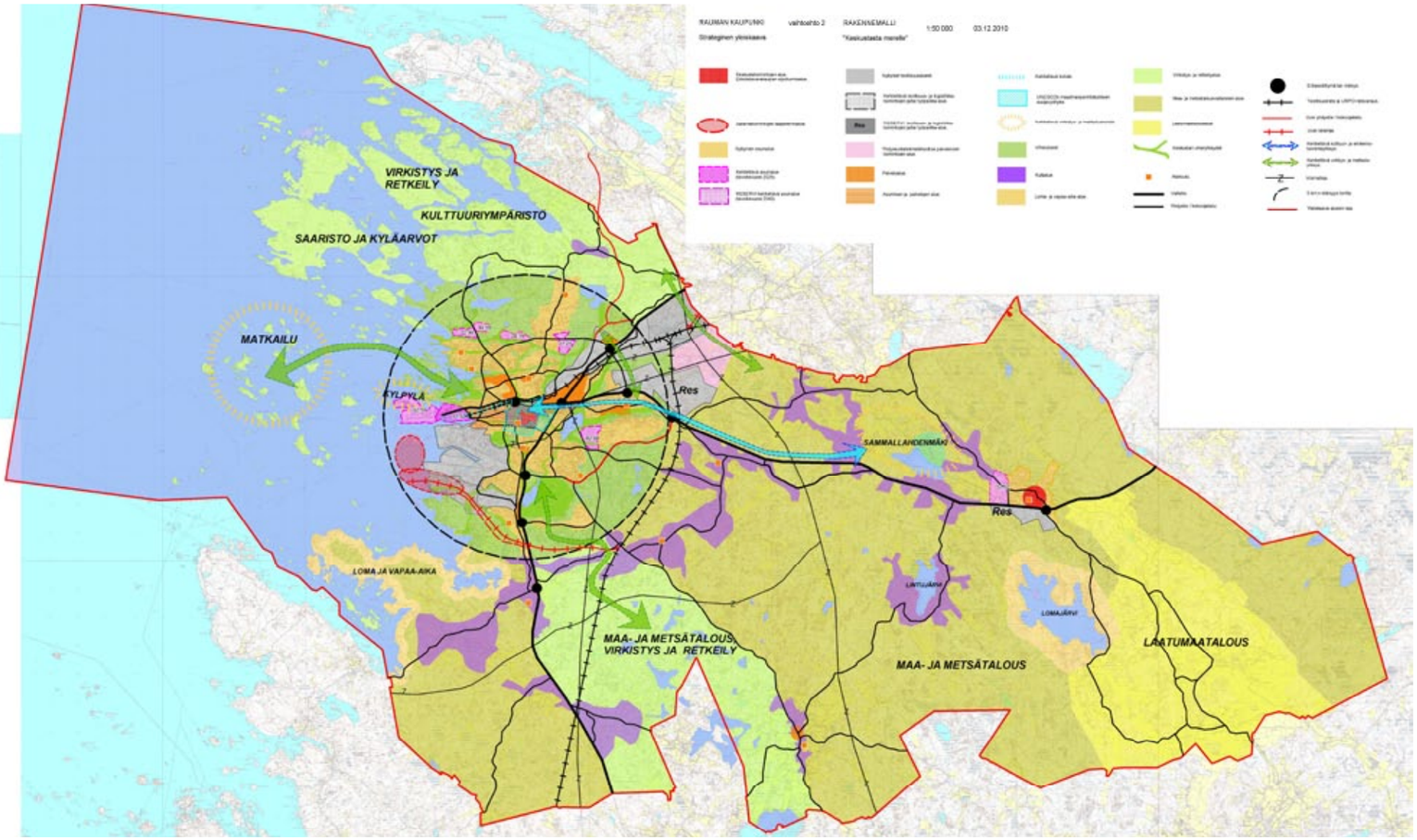
Keskustaajama laajenee eri suuntiin:
-teollisuusalueet ja satama yhdistyvät keskustan halki
-merellisyys kapeina pistoina kaupunkirakenteessa

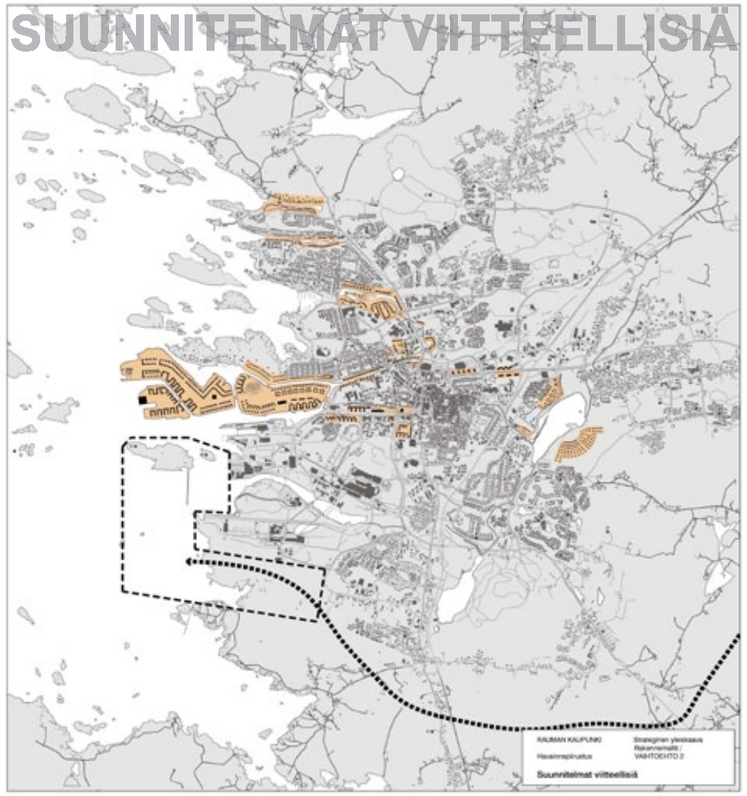
5.1.1 KESKUSTA JA LÄHIALUEET (VE1)

Vaihtoehdossa 1 on esitetty kolme sataman laajenemisvaihtoehtoa. Tässä mallissa on ajateltu, että osa tämän hetkisen sataman toiminnoista voitaisiin siirtää laajenemisalueelle ja nykyistä satama-aluetta vapautuisi asumisen ja palvelujen alueeksi. Näin keskustan yhteys merelle vahvistuisi. Sataman eteläiset laajenemisalueet hoidettaisiin edelleen keskustan halki kulkevan ratayhteyden kautta, kuitenkin niin, että linjaus hieman muuttuisi. Nykyisten satamatoimintojen eteläpuolella sijaitsevien teollisuusalueiden lisäksi työpaikkatoimintoja varten on osoitettu varauksia Äyhön ratapihan ja valtateiden 8 ja 12 väliseltä alueelta.

Uusia kehitettäviä asuinalueita on sijoitettu kehämäisesti Rauman kaupunkirakenteen jatkoksi ja niiden on ajateltu tukeutuvan olemassa olevaan palvelurakenteeseen. Rauman keskustan lisäksi Lapin ja Kodisjoen taajamiin on osoitettu omat palvelukeskittymät. Niiden lisäksi on osoitettu kyläalueet sekä muut keskustarakenteen ulkopuoliset alueet, joihin nähdään kohdistuvan niin suurta rakentamispainetta, että niitä tulisi ohjata erikseen osayleiskaavalla tai omilla kyläkaavoilla. Lisäksi on osoitettu muut kyläalueet sekä nostettu esille maa- ja metsätalousalueiden, saariston ja rannikkoseudun erityisarvoja. Saariston, Vanhan Rauman ja Sammallahdenmäen yhdistävä ja Ottilasta kaakkoon järviseudulle suuntautuva virkistys- ja matkailuyhteys on myös esitetty rakennemallissa.





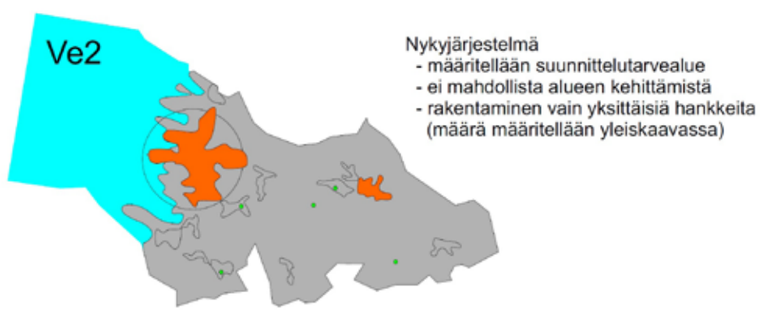


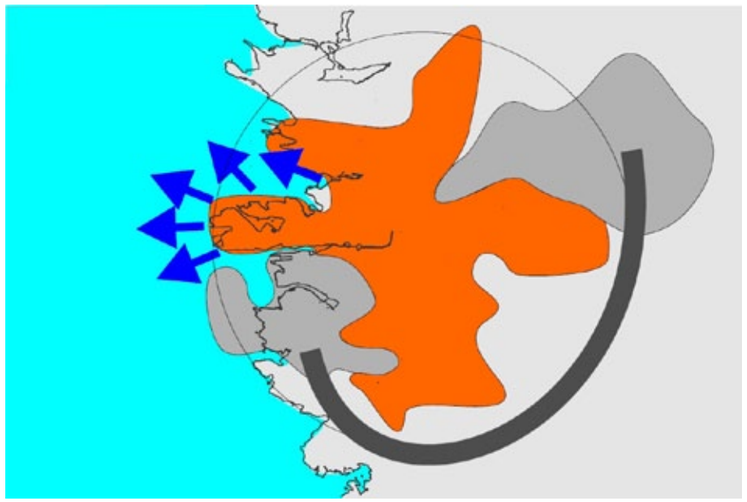
5.1.2 KESKUSTASTA MERELLE (VE2)

Vaihtoehdossa 2 on esitetty kaksi sataman laajenemisvaihtoehtoa. Tässä mallissa on ajateltu, että tällä hetkellä keskustan yhteyden merelle katkaisevan sataman toiminnot siirtyisivät etelään ja nykyisen sataman alue vapautuisi asuinrakentamiseen sekä palvelujen alueeksi. Ratayhteys uuteen satamaan hoidettaisiin etelästä. Tämä ratkaisu muodostaisi uuden osan vahvasti mereen tukeutuvaa Raumaa ja myös kaupungin kahtia jakava rata poistuisi ja yhtenäisen kaupunkirakenteen kehittäminen olisi mahdollista. Nykyisten satamatoimintojen eteläpuolella sijaitsevien teollisuusalueiden lisäksi työpaikkatoimintoja varten on osoitettu varauksia Äyhön ratapihan ja valtateiden 8 ja 12 väliseltä alueelta sekä uuden, eteläisen ratayhteyden tuntumaan, jonka on ajattelu houkuttelevan merenkulkuun liittyviä toimijoita.

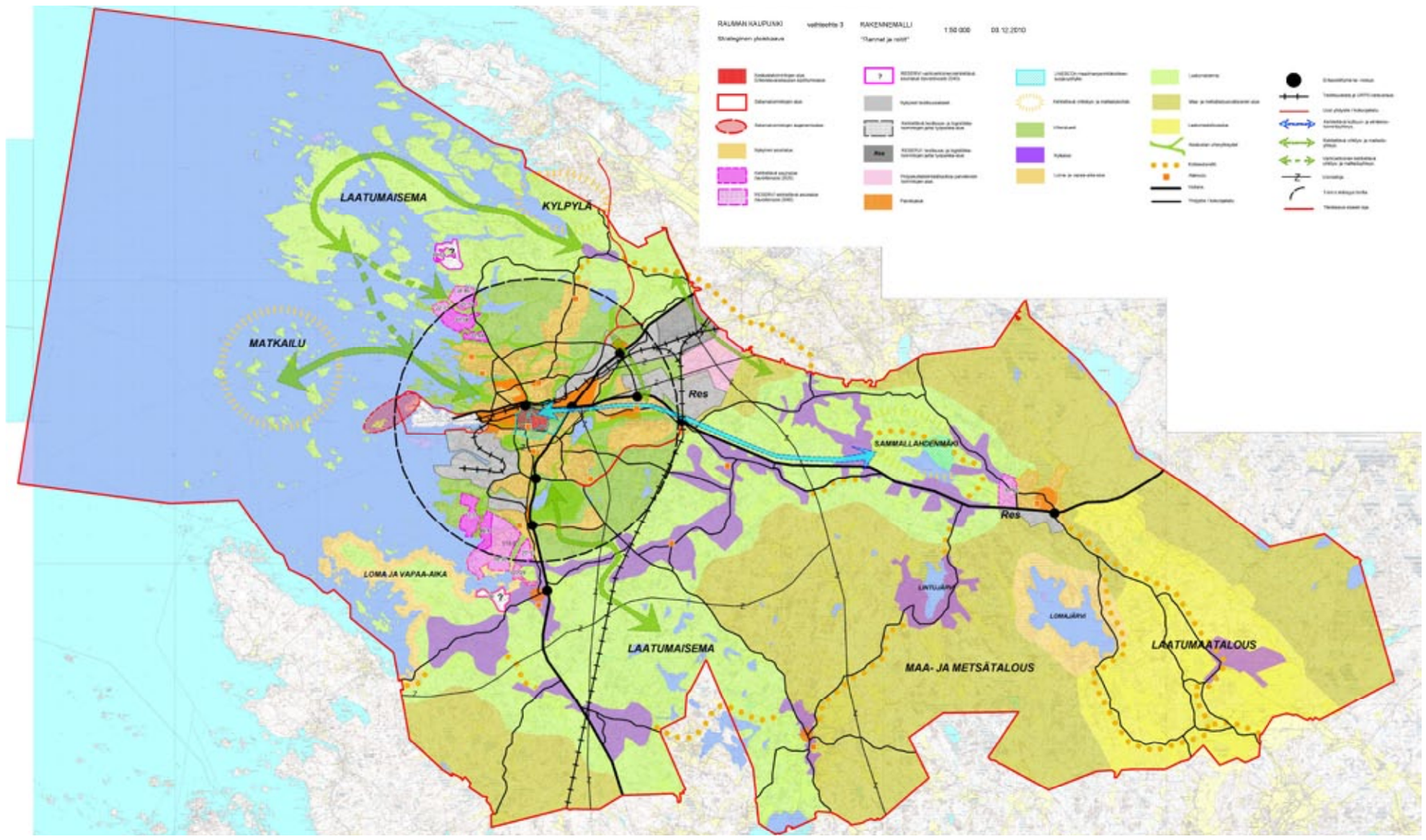
Sataman siirtymisen myötä aivan keskustasta vapautuisi runsaasti tilaa asuinrakentamisen kehittämistä ajatellen. Kun tilannetta tarkastellaan puhtaasti tavoitemitoituksen (tavoitevuosi 2025) näkökulmasta, ei muita alueita tarvitsisi osoittaa. Sataman siirto on kuitenkin pidemmälle aikavälillä ajoittuva prosessi, jonka vuoksi on tarkoituksenmukaista osoittaa kehitettäviä kohteita myös muualta. Ne on osoitettu mallin 1 tapaan kehämäisesti olemassa olevan kaupunkirakenteen osaksi.

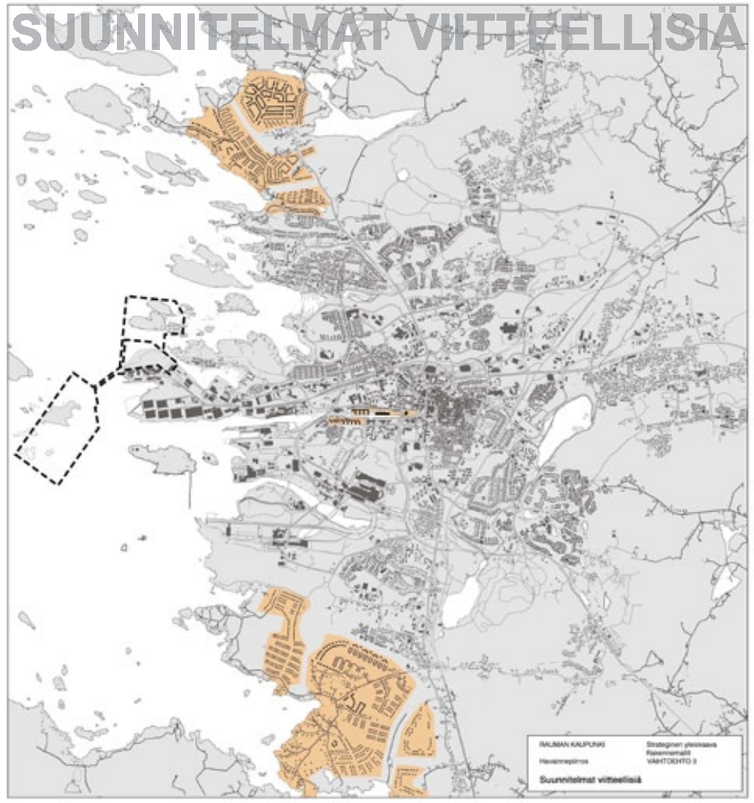
Rauman keskustan lisäksi Lapin ja Kodisjoen taajamiin on osoitettu omat palvelukeskittymät. Niiden lisäksi on osoitettu kyläalueet, joiden maankäyttöä ohjattaan tässä mallissa samaan tapaan poikkeusluvilla / suunnittelutarveratkaisuille kuin tähänkin mennessä. Kartalla on nostettu esille myös maa- ja metsätalousalueiden, saariston ja rannikkoseudun erityisarvoja sekä saariston, Vanhan Rauman ja Sammallahdenmäen yhdistävä ja Ottilasta kaakkoon järviseudulle suuntautuva virkistys- ja matkailuyhteys.

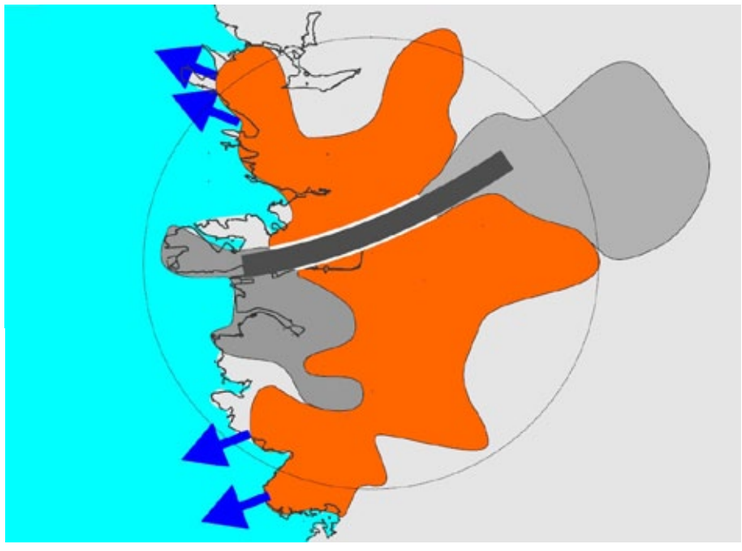




Keskusta asuminen laajenee nykyisen sataman paikalle
- satama siirtyy vaiheittain etelään
- teollisuus ja satama yhteydessä etelän kautta
- uusi merellinen asuinalue
- mahdollistaa merellisen keskustan kehittämisen





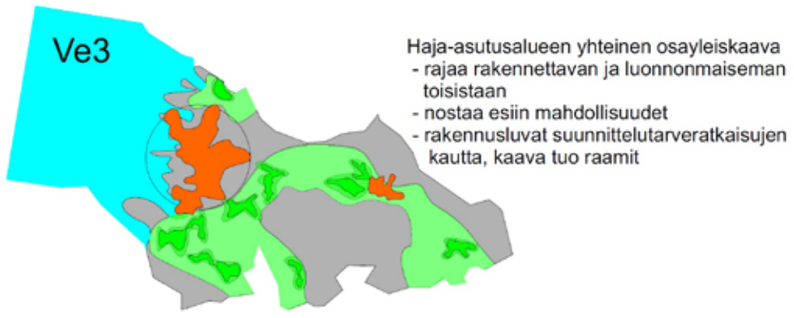


Keskustaajama laajenee etelään ja pohjoiseen
- teollisuus ja satama yhteydessä toisiinsa keskustan halki
- uudet asuinalueet meren rannassa

5.1.3 RANNAT JA REITIT (VE3)

Vaihtoehdossa 3 on esitetty yksi sataman laajenemisvaihtoehtoa. Tässä mallissa sataman toiminnot pysyvät nykyisellä paikallaan ja sitä laajennetaan Ruuhiluoto –vaihtoehdon mukaisesti. Ratayhteys satamaan hoidettaisiin nykyisen linjauksen mukaisesti keskustan halki. Merellisyyttä on sen sijaan haettu etsimällä uusia kehitettäviä asuinalueita meren tuntumasta olemassa olevan kaupunkirakenteen etelä- ja pohjoispuolilta. Lähtökohtana on, että nykyisiä loma- ja vapaa-ajan rakentamiseen käytettyjä alueita muutettaisiin ympärivuotiseen asumiseen.

Rauman keskustan lisäksi Lapin ja Kodisjoen taajamiin on osoitettu omat palvelukeskittymät. Kartalla on myös nostettu esille maa- ja metsätalousalueiden, saariston ja rannikkoseudun erityisarvoja. Muista malleista poiketen osa näistä alueista on nimetty laatumaisema-alueeksi. Tälle vyöhykkeelle sijoittuvien kyläalueiden maankäytön ohjaamiseksi on tarkoitus laatia usean kylän kattavia maankäyttö- ja maisemasuunnitelmia, joilla luodaan tarkemmat pelisäännöt alueelle sijoittuvaa rakentamista ohjaamaan. Kyliä yhdistämään on osoitettu kotiseutureitti, jolla halutaan vahvistaa seudun identiteettiä ja tunnettavuutta. Saariston, Vanhan Rauman ja Sammallahdenmäen yhdistävän ja Ottilasta kaakkoon järviseudulle suuntautuvan virkistys- ja matkailuyhteyksien lisäksi on tässä mallissa haluttu nostaa esille myös luoteisten saariston reitti.



5.2 RAKENNEMALLIEN VERTAILU

5.2.1 KUNTATALOUDELLINEN SELVITYS RAKENNEMALLEISSA ESITETTYJEN KEHITETTÄVIEN ASUINALUEIDEN NÄKÖKULMASTA SEKÄ VAIHTOEHTOJEN KUSTANNUSVERTAILU 1-3

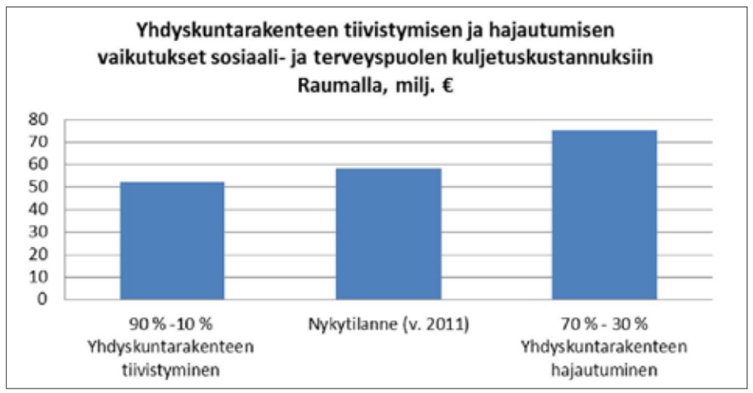
Rauman yleiskaavan strategiavaiheeseen haluttiin tuoda mukaan myös kuntataloudellinen näkökulma vertaamalla rakennemallien 1-3 kustannusvaikutuksia (A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 31.1.2012). Laskelmien taustaksi Eriksson Arkkitehdit Oy laati Kuntataloudellisen selvityksen rakennemalleissa esitettyjen kehitettävien asuinalueiden näkökulmasta (3.2.2011). Kyseisen selvityksen pohjana käytettiin lähteenä Rauman kaupungin toteutuneita taloudellisia tunnuslukuja ja trendejä, virkamieshaastatteluja sekä Ympäristöministeriön Kuntatalous ja yhdyskuntarakenne julkaisua 42/2008 (Kimmo Koski).

Vaihtoehtojen 1-3 kustannusvertailussa on arvioitu kunnallistekniikan sekä tie-, katu- ja rataverkon investointitarpeita sekä Rauman sataman laajentumisesta tai siirtymisestä aiheutuvia kustannuksia. Palveluiden eli kasvatus- ja opetuslautakunnan sekä sosiaali- ja terveyslautakunnan alaisia kustannuksia on arvioitu kouluinvestointien ja kuljetuskustannusten lisääntymisen näkökulmasta. Lisäksi rakennemallivaihtoehtoja on vertailtu elinkeinoelämän investointivireyden ja Rauman vetovoimaisuuden kannalta. Laskelmissa on käytetty vertailuvuotena vuotta 2040. Korkomenoja ei laskelmissa ole huomioitu.

Yhdyskuntarakenteen tiivistymisen ja hajautumisen vaikutuksista sosiaali- ja terveyspuolen kuljetuskustannuksiin

Täydentävänä tarkasteluna vaihtoehtojen 1-3 kustannusvertailuun A-Insinöörit Suunnittelu Oy laati selvityksen ”Yhdyskuntarakenteen tiivistymisen ja hajautumisen vaikutuksista sosiaali- ja terveyspuolen kuljetuskustannuksiin” (24.11.2011). Kustannukset on laskettu 30 vuoden ajanjaksolle.

Taulukko. Yhdyskuntarakenteen tiivistymisen ja hajautumisen vaikutukset sosiaali- jaterveyspuolen kuljetuskustannuksiin Raumalla, milj. €; vertailuvuosi 2011 (=nykytilanne).



Taulukko: Yhteenvetotaulukko, kustannukset jaksoille 2011…2017-2037 ja 2037-2050. Kustannusvertailu, jossa toinen vaihe toteutuu vasta vuoden 2037 jälkeen. (© A-Insinöörit Suunnittelu Oy)

	Yksikkö	Ve1	Ve2	Ve3
Ensimmäinen vaihe, vuodet 2011…2017 – 2050				
Uudet asuma-alueet, 75 %	milj. €	38	37	41
Palvelut, 75 %	milj. €	54	43	60
Raideliikenne ja ratapihat	milj. €	134	127	113
Sataman rakentaminen, 100-111 ha	milj. €	179	137	196
Yhteensä	milj. €	**405**	**344**	**410**
Toinen vaihe, vuodet 2037 – 2050				
Uudet asuma-alueet, 25 %	milj. €	12	12	13
Palvelut, 25 %	milj. €	18	14	20
Maantiet	milj. €	39	44	39
Katuinvestoinnit	milj. €	21	7	15
Sataman rakentaminen, 140-170 ha	milj. €	-	80	-
Hallien lunastus	milj. €		0	
Yhteensä	milj. €	**90**	**157**	**87**
Vuodet 2011-2050, yhteensä	milj. €	**495**	**501**	**497**
TULOT				
Uudet asuma-alueet	milj. €	34	94	36
Vuodet 2011-2050, kustannukset - tulot	**milj. €**	**461**	**407**	**461**
Rauman kaupungin ja sataman osuus	milj. €	**441**	**260-370 (ka 315)**	**441**
Valtion osuus	milj. €	**20**	**40-150**	**20**

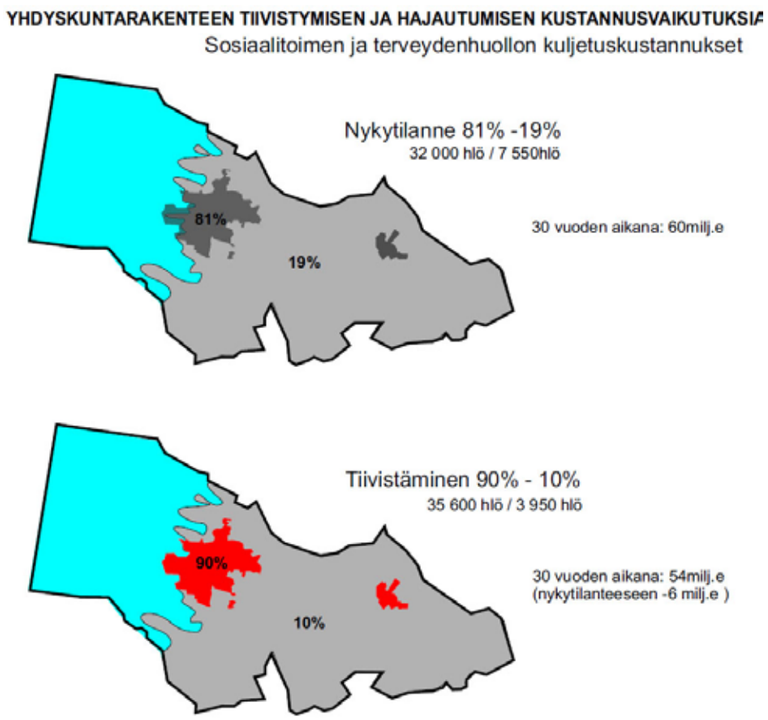
Yhdyskuntarakenteen tiivistymisen vaikutusta tutkittiin vaihtoehdolla, jossa 90 % väestöstä on sijoittunut asemakaavoitetuille alueille ja noin 10 % asemakaavoittamattomille alueille. Kaavoitetuilla alueilla asuisi silloin noin 3 600 asukasta enemmän kuin nykytilanteessa ja haja-asutusalueiden väkimääri likimain puoliintuisi. Kuljetuskustannusten on arvioitu vähenevän 10 % nykytilanteeseen verrattuna, jolloin ne olisivat 54 milj. €.

Toinen tarkastelu tehtiin 70 % ja 30 % -jaolla. Tällöin kaavoitetuilla alueilla asuisi silloin noin 4 300 asukasta vähemmän kuin nykytilanteessa eli haja-asutuksen väkimäärä 1,5-kertaistuisi. Kuljetuskustannusten on arvioitu kasvavan 30 % nykytilanteeseen verrattuna, jolloin ne olisivat 78 milj. €.,

Taulukko: Yhteenvetotaulukko, kustannukset jaksoille 2011…2017-2027 ja 2027-2037. Kustannusvertailu, jossa toinen vaihe toteutuu vasta vuoden 2027 jälkeen. (© A-Insinöörit Suunnittelu Oy)

	Yksikkö	Ve1	Ve2	Ve3
Ensimmäinen vaihe, vuodet 2011…2017 – 2027				
Uudet asuma-alueet, 50 %	milj. €	25	25	27
Palvelut, 50 %	milj. €	36	28	40
Raideliikenne ja ratapihat	milj. €	134	127	113
Sataman rakentaminen, 80-111 ha	milj. €	143	130	159
Yhteensä	**milj. €**	**338**	**310**	**339**
Toinen vaihe, vuodet 2027 – 2037				
Uudet asuma-alueet, 50 %	milj. €	25	24	27
Palvelut, 50 %	milj. €	36	29	40
Maantiet	milj. €	39	44	39
Katuinvestoinnit	milj. €	21	7	15
Sataman rakentaminen, 20 ha tai 140-170 ha	milj. €	36	87	37
Hallien lunastus	milj. €	-	100	-
Yhteensä	**milj. €**	**157**	**291**	**158**
Vuodet 2011-2037, yhteensä	**milj. €**	**495**	**601**	**497**
TULOT				
Uudet asuma-alueet	milj. €	34	94	36
Vuodet 2011-2037, kustannukset - tulot	**milj. €**	**461**	**507**	**461**
Rauman kaupungin ja sataman osuus	**milj. €**	**441**	**360-470 (ka 425)**	**441**
Valtion osuus	**milj. €**	**20**	**40-150**	**20**

Rauman yhdyskuntarakenne on muotoutunut vuosikymmenien kuluessa siten, että noin 80 % asutuksesta on sijoittunut asemakaavoitetuille alueille palveluiden välittömään läheisyyteen ja 20 % niiden ulkopuolelle. Tarkastelun perusteella voidaan todeta, että yhdyskuntarakenteen riittävän yhtenäisenä säilyttäminen on erityisen tärkeää, kun tavoitteena on pystyä tuottamaan laadukkaita sosiaali- ja terveyspalveluita kustannustehokkaasti kaikille ikäryhmille. Maankäytönsuunnittelussa tulee pyrkiä siihen, että suhdeluvut säilyvät vähintään nykytilanteen kaltaisena.



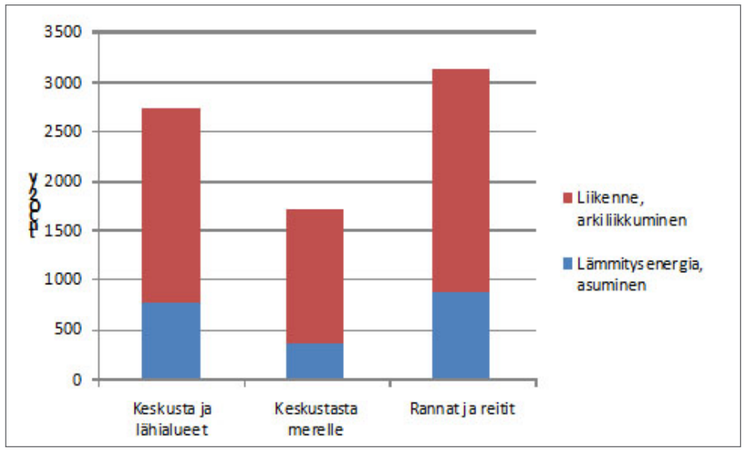
5.2.2 ILMASTONÄKÖKULMA

Rauman yleiskaavan strategiavaiheeseen haluttiin tuoda mukaan myös ilmastonäkökulma vertaamalla rakennemallien ilmastovaikutusta. Tarkoituksena on kytkeä ilmasto-asiat osaksi yleiskaavasuunnittelua, jolloin ne voitaisiin huomioida kiinteänä osana laajempaa maankäytön suunnittelua. Tavoitteena on, että yleiskaavatyössä voitaisiin ennakoivasti ja tehokkaasti huomioida ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen liittyvät toimenpiteet. Rakennemallien vertailun ilmastonäkökulmasta toteutti Gaia Consulting Oy.
Esitetyt rakennemallit poikkeavat toisistaan varsin selkeästi ilmastonäkökulmasta tarkasteltuna. Seuraavat taulukot ja kuva ovat Ilmastonäkökulma osana Rauman yleiskaavan strategiavaihetta –loppuraportista, jossa kuvataan yksityiskohtaisemmin rakennemallien ilmastovaikutuksia ja niihin vaikuttavia asioita.

Taulukko: Rakennemallien vertailu hiilijalanjäljen pienentämisen ja/tai ilmastonmuutokseen sopeutumisen näkökulmasta (© Gaia Consulting Oy)

	“Keskusta ja lähialueet”	**“Keskustasta merelle”**	**“Rannat ja reitit”**
Liikenteen hiilijalanjälki	-	+(+)	--
Rakennusten hiilijalanjälki	0	+	-
Infrastruktuurien rakentaminen	0	+	-

Arviointiasteikko: ++ erittäin hyvä, + hyvä, 0 kohtuullinen, - heikko, -- erittäin heikko



Arkiliikkumisen ja asumisen lämmityksen hiilijalanjäljet eri rakennemalleissa. Oletuksena on 4000 asukasta uusilla asuinalueilla vuoteen 2025 mennessä. Laskennan päästökertoimet vastaavat nykyistä tilannetta. Päästökertoimien muutokset tulevaisuudessa voivat vaikuttaa olennaisesti vertailun tuloksiin (© Gaia Gonsulting Oy)

Taulukko: Rakennemallien hiilijalanjäljen suhteuttaminen nykytilanteeseen.

t CO2-ekv	**Nykyinen hiilijalanjälki (vuosi 2009)**	**Lisäys nykyiseen hiilijalanjälkeen**		
		“Keskusta ja lähialueet”	“Keskustasta merelle”	“Rannat ja reitit”
Liikenteen hiilijalanjälki (lisäys sisältää vain arkiliikkumisen)	66 000	+2000 (+3,0 %)	+1300 (+2,0 %)	+2300 (+3,5 %)
Rakennusten lämmityksen hiilijalanjälki	98 000	+800 (+0,8 %)	+400 (+0,4 %)	+900 (+0,9 %)

Arviointiasteikko: ++ erittäin hyvä, + hyvä, 0 kohtuullinen, - heikko, -- erittäin heikko (© Gaia Gonsulting Oy)

Tarkastelu osoittaa, että ilmastonmuutoksen hillinnän kannalta on suotuisaa tiivistää kaupunkirakennetta sekä painottaa rakentamista keskustan tuntumaan – esimerkiksi laajentamalla keskustaa nykyisen sataman suuntaan. Tiivis kaupunkirakenne vähentää henkilöautosuoritteita, luo edellytykset joukkoliikenteen kehittämiselle, vähentää infrastruktuurin rakentamistarvetta sekä luo edellytykset kaukolämmön hyödyntämiselle. Erityisesti Rauman tapauksessa kaukolämmön edistämiselle on perusteet, koska alueen kaukolämmön tuotanto perustuu yli 90 prosenttisesti bioenergian hyödyntämiselle.

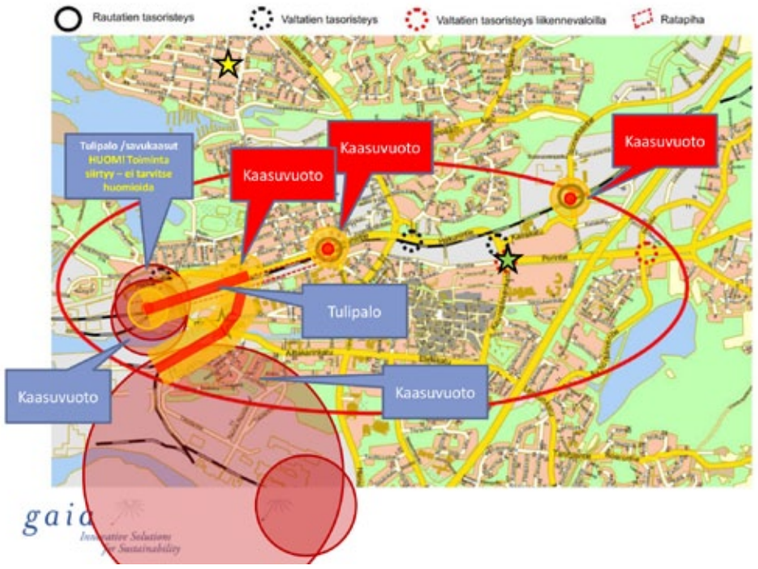
Taulukko: Rakennemallien vaikutukset turvallisuustasoon (©Gaia Consulting Oy)

	Keskusta ja lähialueet	**Keskusta merelle**	**Rannat ja reitit**
Laitosten toiminta	**– 1** Erityisesti teollisuustoimintojen laajentuessa heikentää turvallisuustasoa.	**– 1** Heikentää turvallisuutta teollisuusalueen pohjoisosiin nykyisen sataman alueelle mahdollisesti sijoitettavalla asuinalue.	**0** Teollisuustoimintojen laajentuessa voi myös heikentää turvallisuustasoa.
VAK-liikenne	**Keskusta ja lähialueet**	**Keskusta merelle**	**Rannat ja reitit**
rautatie	**– 2** Rautatien viereen sijoitetaan lisää asutusta ja palveluita. Teollisuustoimintojen laajenemisen myötä liikenne lisääntyy ja lisääriskiävakaville VAK-onnettomuuksille.	**+ 2** Parantaa turvallisuustasoa merkittävästi siirtämällä rautatie kuljetukset pois keskustan alueelta.	**– 1** Mahdollista a rautatien laajemman käytön ->VAK-onnettomuusriski keskustan alueella kasvaa.
maantie	**– 1** Ei muutosta jostoiminta pysyy samanlaisena. Teollisuustoimintojen laajenemisen myötä liikenne lisääntyy ja lisääriskiävakaville VAK-onnettomuuksille.	**+ 1** Keskustan läpi kulkevaVAK-liikenne loppuu. Ei poista keskustaa sivuavaliikennettä E8 tiellä.	**0** Voi vähentää maantiekuljetusten määrää, jos rautatiekuljetukset lisääntyvät -> voi myös parantaa maantieliikenteen turvallisuustasoa.

-2 = heikentää turvallisuustasoa merkittävästi,
-1 = heikentää turvallisuustasoa, 0 = ei muutosta,
1 = parantaa turvallisuustasoa, 2 = parantaa turvallisuustasoa merkittävästi

5.2.3 TURVALLISUUSRISKIKARTOITUS

Koska vaihtoehtoiset rakennemallit eivät poikkea suuronnettomuusvaarallisten laitosten onnettomuusskenaarioiden vaikutusalueiden suunnittelun osalta juurikaan, ei rakennemallien turvallisuudessa laitosten riskien suhteen ole merkittäviä eroja. Vaarallisten aineiden kuljetusreittien osalta ”keskusta merelle” - vaihtoehto kuitenkin poikkeaa kahdesta muusta vaihtoehdosta siten, että vaarallisten aineiden rauta- ja maantiekuljetukset siirtyvät kauemmas keskusta-alueelta, jolloin mahdollisessa onnettomuustilanteessa onnettomuudelle altistuvien ihmisten määrä olisi pienempi. Taulukossa 3 on vertailu rakennemalleja turvallisuusriskikartoituksen näkökulmasta.



Kuva: Yhteenvetokuva onnettomuusskenaarioista ja vaikutuksista tarkastelualueella

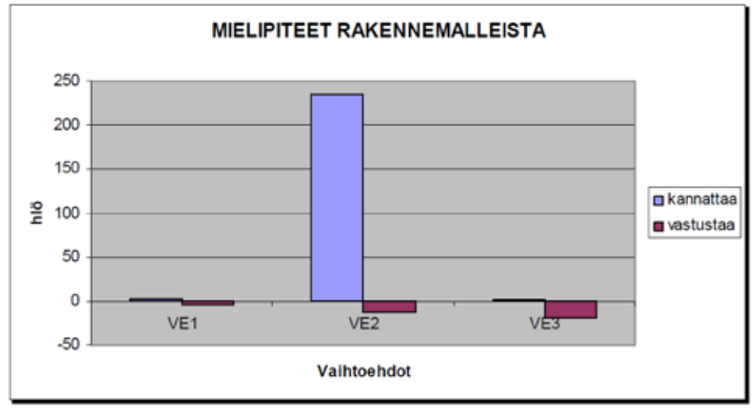
5.3 RAKENNEMALLEISTA SAATU PALAUTE

Rakennemalleista pyydettiin palautetta ja sen perusteella muodostetaan maankäytön strateginen visio 2025, johon yhdistyy kaikista kolmesta mallista ne visiot ja ideat, joiden avulla Rauman kaupungin tulevaisuutta halutaan rakentaa. Lisäksi visiota 2025 täydennetään rakennemalleista saatavan palautteen perusteella.

Kirjallisia mielipiteitä saatiin yhteensä 91 kappaletta. Muutoin mielipiteensä ilmaisi yhteensä 273 henkilöä. Suurin osa mielipiteistä koski vaihtoehtoa VE2.

Vaihtoehtoa VE 2 perusteltiin mm. seuraavasti:
- sataman siirtäminen tarjoaa parhaan mahdollisuuden kilpailukykyisen sataman rakentamiseen
- kaupungin merellisyys lisääntyy
- tarjoaa mahdollisuuden merenranta-asuinalueen ja merellisten palveluiden kehittämiseen
- mahdollisuuksia mm. risteilyalusliikenteelle, merikeskukselle, vierasvene- ja saaristomatkailusatamalle, kylpylälle, rantahotellille ja ravintoloille
- kaupungin läpi kulkevan satamaliikenteen oleellinen väheneminen parantaa tuntuvasti nykyisen kantakaupungin kehittämismahdollisuuksia ja asukkaiden elämänlaatua
- satama muun teollisuuden läheisyydessä, mikä helpottaa kuljetustoimintoja
- nostaa Rauman imagoa
- uusia mahdollisuuksia matkailulle ja tapahtumien järjestämiselle
- on huolehdittava siitä, että rantaa jää riittävästi myös virkistyskäyttöön
- teollisuuden liikenne tulee saada pois keskustasta
- kaupungin laajentumisen kannalta edullisin vaihtoehto, tiivis infrastruktuuri
- vaihtoehdon toivottiin säästävän Petäjäksen kalliot louhimiselta
- monissa mielipiteissä arveluttivat vaihtoehdon kustannukset
- joissakin esitettiin ratayhteyden tuomista nykyistä reittiä pitkin, teollisuusalueen halki siitä huolimatta, vaikka satama siirtyisi etelään.

Vaihtoehto 2 vastustusta perusteltiin mm. seuraavasti:
- vaihtoehtoa pidettiin kalliina
- epäiltiin nykyisen sataman sopivuutta asuinalueeksi
- esitettiin Maanpäänalueen ottamista sataman sijasta asuinkäyttöön
- sataman siirtäminen ja radan rakentaminen tuhoaa luontoa ja maisemaa
- rautatiestä olisi haittaa laajalle asuinalueelle



Vaihtoehtoa 3 ”Rannat ja reitit” ilmoitti kannattavansa ainoastaan yksi mielipiteensä jättäneistä. Perusteluna oli, että se, että vaihtoehdossa hyödynnetään parhaiten myös Rauman maaseutua.

Vaihtoehto 3 sai eniten vastustavia mielipiteitä. Mielipiteissä vastustettiin pääasiassa pohjoiseen saaristoon osoitettua virkistysreittiä, mutta myös yleensä Rokintien ympäristön rakentamista. Muutamassa mielipiteessä vastustettiin taajamarakentamisen leviämistä Kortelan eteläpuolelle, koska maataloustoiminnan ja asutuksen sijoittaminen lähekkäin aiheuttaa ristiriitoja.

Vaihtoehtoa 1 ”Keskusta ja lähialueet” kannatti yhteensä kolme mielipiteen jättänyttä. Vaihtoehdon katsottiin olevan täydentävä ja taloudellinen. Vaihtoehtoa 1 ei varsinaisesti vastustettu, mutta mielipiteet, jotka vastustavat vaihtoehdon 3 Rokintien ympäristön rakentamista koskevat osin myös tätä vaihtoehtoa.

Lisäksi toivottiin kyläkaavoja haja-asutusalueiden kyliin ja mahdollisuuksia hevosharrastukselle (reitit ja tallit).

6 MAANKÄYTÖN STRATEGINEN VISIO 2025

6.1 YHDYSKUNTARAKENNE

Alueen yhdyskuntarakenne tukeutuu vahvasti valtateihin 8 ja 12. Pääpaino on keskustassa, sekä vahvoissa kyläalueissa, kuten Lappi sekä Kodisjoki. Tämän lisäksi alueella on muita merkittäviä kyläalueita, jotka tukeutuvat pääosin keskustan palveluihin. Visio ei muuta merkittävästi nykyistä yhdyskuntarakennetta, vaan uudet aluevaraukset on osoitettu tukemaan sitä. Sataman vaihtoehtoiset tulevaisuuden ratkaisut vaikuttavat merkittävästi yhdyskuntarakenteen muotoutumiseen.

Uudet asuinalueet

Suurin osa väestön kasvusta pyritään ohjaamaan Rauman keskustaan, olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen ja sen laajennus- ja täydennysalueille. Uudet asuinalueet tukeutuvat pääosin nykyiseen kunnallistekniseen verkostoon ja ovat siihen helposti liitettävissä.

Pääosa uusista asuinalueista on sijoitettu 5 kilometrin säteelle keskustasta, hyvien liikenneyhteyksien varrelle sekä olemassa olevien palveluiden lähelle. Tämä tukee keskustan palveluiden kehittämistä ja monipuolistumista sekä mahdollistaa mm. kevyen liikenteen yhteyksien kehittämisen ja parantamisen. Uusia asuinalueita on visiossa osoitettu myös Lappiin. Uudet alueet edellyttävät asemakaavan laatimista.

Kyläalueet

Visiossa on osoitettu myös kyläkaava-alueet, joilla keskeisten kyläalueiden kehittämistä voidaan tutkia tarkemmin. Alueiden rajaukset ovat ohjeellisia. Tarkemmat kaava-alueiden rajat täsmentyvät myöhemmin kyläkaavoituksen alkaessa. Alueelle on osoitettu sekä tiiviitä että väljiä kyläalueita niiden nykyisen luonteen mukaisesti. Osa kylistä on toteutunut haja-asutuksen omaisesti kyläteiden varrelle eikä niillä ole selvää kyläkeskustaa. Nämä väljät kylä-alueet on osoitettu AT-1 eli Väljä kyläalue -merkinnällä. Tiiviimmän kylärakenteen muodostavat kylät on osoitettu AT eli tiivis kyläalue -merkinnällä. Tiiviiden kylien keskustoihin on muodostunut myös joitakin palveluita, kuten koulu.

Osayleiskaavat ja kyläkaavat

Alueen voimassa olevat osayleiskaavat sijaitsevat saaristossa (Pohjoisten, Keskisen ja Eteläisten alueiden osayleiskaavat) sekä Kodisjoen alueella. Näiden alueiden maankäyttö on määritelty tarkemmin kyseisissä kaavoissa ja rakentaminen tapahtuu niiden mukaisesti. Alueiden maankäyttö on esitetty visiossa yleispiirteisellä määritelmällä.

Muiden kyläalueiden ympäristöön tulee laatia maisemaosayleiskaava, joka ohjaa kyläkaavojen laatimista. Maisemaosayleiskaavassa huomioidaan alueen maisemalliset arvot ja määritellään tarkemmin rakentamisen suhde maisemaan.

Haapasaaren länsiosaan tulee laatia osayleiskaava.

Rakentaminen määritellään edelleen tarkemmin erillisissä kyläkaavoissa, joissa kylien kulttuurihistorialliset arvot otetaan huomioon ja uuden rakennuskannan sopeutuminen olemassa olevaan kylärakenteeseen ja rakennetun ympäristön arvoihin voidaan määritellä tarkemmin. Kyläkaavat laaditaan tiiviisti rakentuneiden kylien alueille.

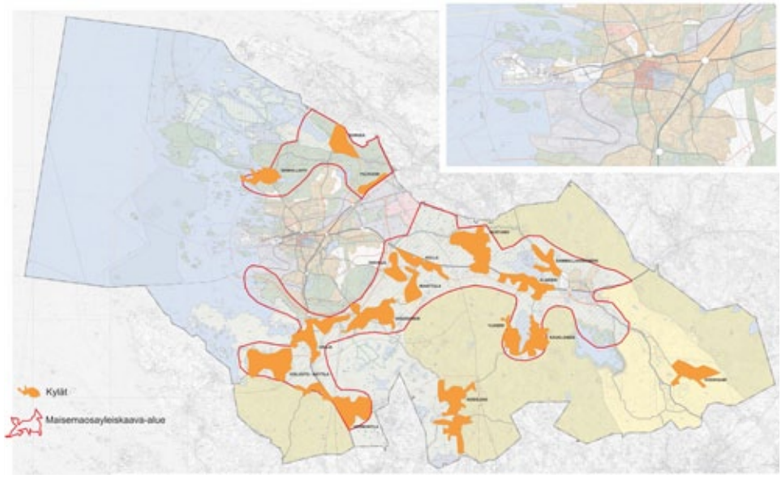
6.2 VÄESTÖ JA ASUMINEN

Laskennallisesti uusille asuinalueille on arvioitu sijoittuvan noin 4 500 asukasta. Visiossa on huomioitu perhekoon pieneneminen ja asumisväljyyden kasvun suuntaukset, jotka lisäävät uusien asuntojen tarvetta nykyiselläkin väestömäärällä. Osa uusista asuinalueista voidaan säilyttää reservinä ja toteuttaa vasta tarvittaessa.

Laskelmissa on hyödynnetty haettuja rakennuslupia. Kylä- ja haja-asutusalueille haettujen rakennuslupien perusteella on arvioitu näille alueille muodostuva asuntojen tarve, mikäli suuntaus jatkuu nykyisellään.

Valtaosa eli noin 80 % asuntojen tarpeesta suuntautuu asemakaava-alueille eli keskustaan ja Lappiin. Asemakaava-alueille osoitetaan kaupunkimaista asumista noin 2 000 asukkaalle ja pientalomaista asumista noin 2 000 asukkaalle. Kylä- ja haja-asutusalueille on arvioitu sijoittuvan noin 400–500 uutta asukasta eli noin 20 % kokonaismäärästä.

Merellistä kaupunkimaista asumista on ajateltu sijoittuvan Komppiin, Kanaalinvarrelle ja Kappelinsalmeen. Vanhan Lahden ranta-alueille on puolestaan suunniteltu pientalovaltaista asumista meren läheisyyteen ja vähän kauemmaksi rannasta perinteisiä luonnonläheistä pientaloasumista. Uusia pientaloasumiseen tarkoitettuja alueita on suunniteltu Äyhönjärven itäpuolelle, Kallionikulaan ja Helistön pohjoisosiin. Kaaroa on ajateltu luonnonläheiseen pientaloasumiseen perustuvaa täydennysrakentamista. Muita täydennysrakentamisena alueita ovat Merirauma, Äyhönjärven länsipuoli, Karinkenttä, Kanaalin itä- ja länsiranta, Papinpelto ja Hopeamäki.

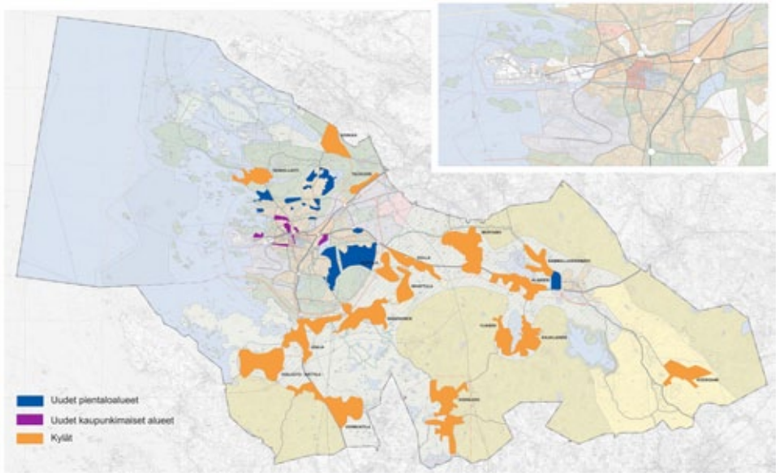


Kuva: Kylät ja maisemaosayleiskaava-alueet

Kompin ja Vanha-Lahden alueesta tutkittiin tarkemmassa mittakaavassa uusien asuntoalueiden luonnetta.

Kyläalueille on ajateltu sijoittuvan noin 165 uutta rakennuspaikkaa vuoteen 2025 mennessä. Tarkoituksena on säilyttää kylien elinvoimai-

Kuvat: Tutkielma Kompin uudesta asuntoalueesta



Kuva: Uudet asuinalueet

Kuva: Tutkielma Vanha-Lahden uudesta asuntoalueesta

suus ja korvata kyläalueilla tapahtuva poistuma uudella rakentamisella. Tämä vastaa kyläalueilla viime vuosina tapahtunutta uudisrakentamisen määrää. Kylävyöhykkeet ja niiden alustava mitoitus määritellään suunnitteluprosessin seuraavassa vaiheessa, kun ryhdytään laatimaan oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Kylien tarkempi mitoitus ja rakennuspaikkojen sijainti määritellään kyläosayleiskaavojen laadinnan yhteydessä. Oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa puolestaan osoitetaan ne kyläalueet, joille kyläosayleiskaavat laaditaan.

6.3 ELINKEINOT

Työpaikka-alueet

Työpaikka-alueet (C-, E-, T-, TP- KL- ja P-alueet) sijaitsevat pääosin valtateiden varrella, jossa ne ovat logistisesti erinomaisella paikalla. Lähemmäs keskustaa on sijoitettu palvelutyyppiset työpaikat (P-alueet), jotka tarjoavat kaupallisia palveluita. Pääosa näistä sijaitsee valtateiden 8 ja 12 risteyksessä. Keskusta alue C mahdollistaa sekä työpaikkojen, palveluiden että asumisen. Keskustapalvelut säilyvät myös Vanhassa Raumassa, joka on merkittävä erikoiskaupan keskittymä.

Maa- ja metsätalous

Visiossa on turvattu myös maa- ja metsätalous, joka kattaa laajoja alueita Rauman keskustan etelä- ja itäpuolella sekä saaristossa. Keskustan ja kyläasutuksen lähellä sijaitseville metsätalousalueille suuntautuu jokamiehen oikeudella tapahtuvaa virkistyskäyttöä ja ulkoilua, jolloin ne on osoitettu Maa- ja metsätalousalueiksi, jolla on ulkoilu- ja kylämaisema-arvoja (MU) tai virkistysarvoja (MUV). Pääasiallinen toiminta näilläkin alueilla on maa- ja metsätalous, mutta myös ulkoilun ja virkistyksen tarpeita sekä kylämaisemallisia arvoja huomioidaan alueen suunnittelussa ja hoidossa.

Asutuksesta etäällä olevat maa- ja metsätalousalueet on osoitettu M-merkinnällä. Lapin kaakkoispuolelta Kuolimaalle on merkitty Maa- ja metsätalousalue, jolla on maisemallisia arvoja (MA). Kuolimaa-Sukkala-Kodiksami-Kaukola -alue kuuluu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön ja viljelysalueet sekä metsät ovat erityisen kaunista kulttuurimaisemaa.

Satama

Satamalle on osoitettu laajennusalue, joka kattaa tällä hetkellä selvitettävänä olevat satamavaihtoehdot. Raumankanaalin suulle on osoitettu selvitysalue, joka toteutetaan erillisen suunnitelma mukaan. Alueen maankäyttö riippuu toteutettavasta sataman laajennuksesta ja mahdollisesti tarvittavista uusista liikennejärjestelyistä. Sataman laajentumiseen etelään on varauduttu varaamalla sekä uusi satamarata että kehätievaraus keskustan ympäri sataman eteläpuoliselle alueelle.

Tavoitteena on, että suunnitteluprosessin seuraavassa vaiheessa, kun laaditaan oikeusvaikutteista yleiskaavaa, esitetään sataman laajennuksen päävaihtoehto sekä yksi varavaihtoehto.

6.4 PALVELUT

Kaupalliset palvelut

Kaupalliset palvelut on sijoiteltu Rauman yleiskaavan kaupallisen selvityksen (United Log, Santasalo 17.2.2011) suositusten mukaisesti siten, että myös yrityksille muodostuu vaihtoehtoisia sijaintialueita. Keskustahakuisten erikoistavarakauppojen (C), palveluiden (P) sekä tilaa vaativan kaupan (P-1) lisäksi on osoitettu varauksia vähittäiskaupan suuryksiköille (KM). Näiden lisäksi on osoitettu asuin- ja liiketilojen korttelialueita (AL) sekä yksi työpaikka-alue (TP) toimistotyyppiselle liiketoiminnalle.

Lähipalveluiden, kuten lähikaupat, toiminta on turvattu ja ne osoitettu pl-kohdemerkinnällä.

Kompinlahdelle on osoitettu pienvenesatamapalvelujen alue (PLV).

Matkailupalvelut

Matkailupalvelun kohdemerkinllä (rm) on osoitettu Kuuskajaskarin ja Kylmä-Pihlavan saaret, Reksaari, Karttu, Sammallahden mäki sekä Vasaraisen kylän kotiseutumuseo Muina. Näiden palveluiden toimintaa tukevat mm. osoitetut ulkoilureitistöt sekä vesibussireitti.

Julkiset palvelut

Koulut on osoitettu y-kohdemerkinnällä. Keskustatoimintojen alue (C) sekä palvelualue (P) sisältävät myös julkisia palveluita. Nykyisten koulujen kapasiteetti on käytössä eivätkä ne pysty ottamaan vastaa montaa uutta oppilasta.

6.5 VIRKISTYS- JA VAPAA-AIKA

Virkistysalueet

Hyvät yhteydet asuinalueilta virkistysalueille ovat erityisen tärkeitä viihtyisän elinympäristön kannalta. Visiossa viheralueiden merkitystä on korostettu ja tuotu esille viheryhteydet läpi keskustarakenteen. Keskustan korttelien lomassa olevat vihervyöhykkeet on toivottavaa säilyttää, jotta tulevaisuudessa voidaan taata kattava viherverkosto myös keskustassa. Suurin osa keskustan lähellä sijaitsevista rannoista on rakennettu ja satamatoiminnot vievät rannasta osan. On suositeltavaa säilyttää vielä olevat vapaat rannat yleisessä ulkoilukäytössä.

Keskustan asuinalueiden ympärille on osoitettu virkistysalueverkosto, jota myöten pääsee laajemmille virkistys- ja retkeilyalueille. Verkostosta on pyrytty muodostamaan jatkuva ja rantoja on osoitettu virkistyskäyttöön mahdollisuuksien mukaan.

Otanlahden urheilukenttä, Äijänsuon urheilualue, uimahalli ja jäähalli sekä Pitkäjärven urheilualueet ovat alueen merkittävimpiä virkistys- ja vapaa-ajan alueita. Alueet on osoitettu Virkistys- ja urheilupalvelujen alueeksi (VU). Näiden lisäksi alueella on useita pienempiä urheilu- ja pallokenttiä, uimarantoja virkistyspalveluita.

Ulkoilureitit

Vasaraisen kotiseutumuseolta lähtevä 7 järven reitti sekä saaristoreitti Nurmes-Aikonmaa-Reksaari sekä Haapasaaren että Sorkankylän kautta ovat keskeisimmät vision ulkoilureitit. Ulkoilureitin yhteystarpeena on osoitettu yhteydet keskustasta sekä 7 järven reitille että Sammallahdenmäelle.

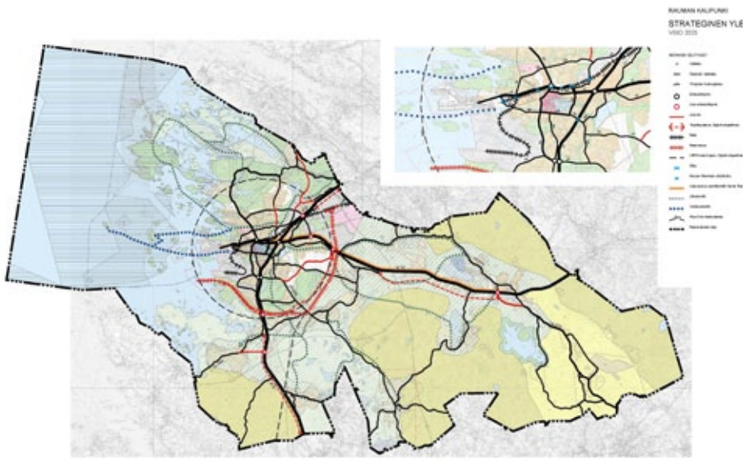
Vision keskeinen teema on myös yhteys kahden maailmanperintökohteen välillä, Vanhasta Raumasta Sammallahdenmäelle. Linja-auton ja kevyen liikenteen yhteyksien lisäksi visiossa on osoitettu reitit mm. patikoinnille ja maastopyöräilylle.

6.6 LIIKENNE

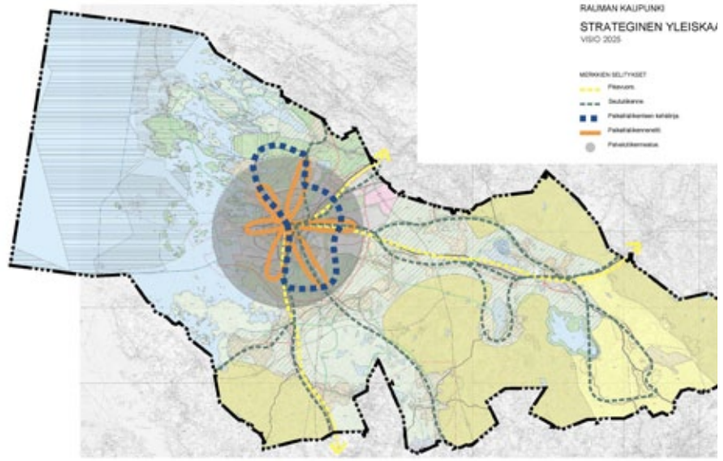
Visiossa 2025 on otettu huomioon liikenteellisten järjestelmien kehittäminen erityisesti elinkeinoelämän, kaupunkirakenteen, satamatoiminnan, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kannalta. Elinkeinoelämän kannalta tärkeitä visiossa osoitettuja varauksia ovat Porintien (vt 8) ja Pohjoiskehän eritasoliittymä sekä Pohjoiskehältä Olkiluotoon osoitettu uusi tieyhteys. Muita elinkeinoelämälle hyödyllisiä liikennejärjestelyitä ovat teollisuusradan liitos, ratapihavaraukset ja Lappiin (vt 12) Huittistentien ja Eurajoentien liittymään osoitettu eritasoliittymä. Lisäksi visiokartalla on esitetty URPO-ratavaraus maakuntakaavan mukaisesti.

Kaupunkirakenteen edellyttämiä varauksia ovat kehätiejärjestelmään kuuluvat koillisväylä, kaakkoisväylä sekä Pohjoiskehältä Olkiluotoon osoitettu uusi tieyhteys. Liittymäjärjestelyistä merkittävämpiä ovat Porintien (vt 8) ja Pohjoiskehän, Varasvuoreen eritasoliittymä (Huittistentien ja Koillisväylän liittymä), Kaakkoisväylän ja Huittistentien sekä Unajassa Turuntien eritasoliittymävaraukset

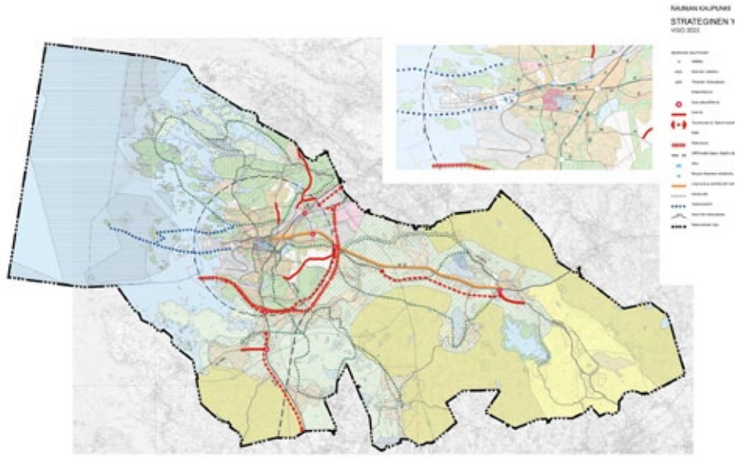
Eteläiset rata- ja tieyhteysvaraukset tekevät mahdolliseksi sataman laajentamisen nykyistä sijaintia etelämmäksi. Eteläisiin sataman laajennusvaihtoehtoihin liittyy myös Turuntielle osoitettu uusi erotasoliittymävaraus. Pohjoisen ratayhteyden parannukset mahdollistavat puolestaan sataman laajentaminen nykyisen sataman pohjoispuolelle. Alueen turvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta parantamaan on radan varrelle osoitettu siltoja ja kevyen liikenteen alikulkuja. Sataman toiminnan laajentumiseen liittyvät myös ratapihojen parannustyöt (Rauman ratapihalla / Äyhön ratapihalla / sataman laajennusvaihtoehdosta riippuen puskuriraiteiston rakentamien sataman välittömään läheisyyteen). Ratapihojen toimivuutta on tarkasteltu strategisen yleiskaava työn yhteydessä, vaikka visiokartalla ei olekaan osoitettu niitä koskevia merkintöjä.



Kuva: Olemassa olevat liikennejärjestelyt, visio 2025

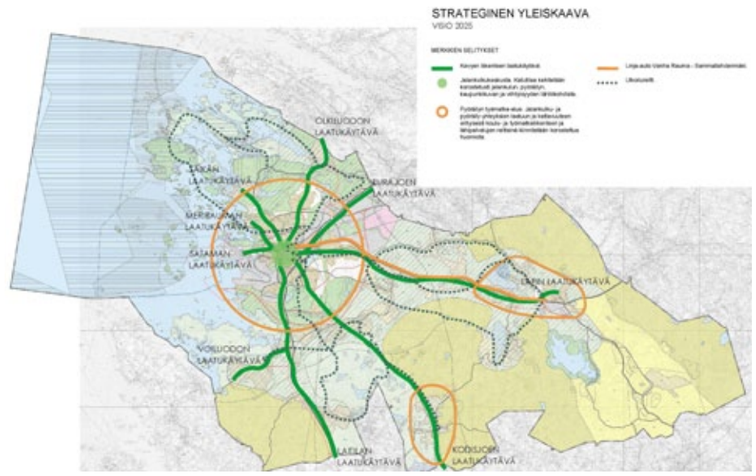


Kuva: Joukkoliikenteen visio 2025



Kuva: Uudet liikennejärjestelyt, visio 2025

Visiossa 2025 on huomioitu joukkoliikenteen kehittäminen ja järjestäminen Rauman kaupungin alueella. Sitä on havainnollistettu seuraavassa kuvassa. Uusi matkakeskus tulee sijoittumaan Kanaalin länsipuolelle. Paikallisliikenne palvelee erityisesti asutuksen painopistealueita ruusukemaisesti siten, että yksi kierros kestää enintään 30 minuuttia. Lisäksi tarkoituksena on muodostaa yksi kehälinja paikallisliikenteen tarpeisiin. Seutuliikenne palvelee koulukuljetusreitteinä ja palveluliikennejärjestelmää kehitetään 5 km etäisyydellä Rauman ydinkeskustasta.



Kuva: Kevyen liikenteen visio 2025

Joukkoliikenteen kehittämisen ohella myös kevyen liikenteen yhteyksien kehittäminen ja järjestäminen on huomioitu visiossa. Sitä on havainnollistettu seuraavassa kuvassa. Sujuvat kevyen liikenteen yhteydet, kuten eri ilmansuunnissa sijaitsevia asutuksen panopistealueita palvelevat laatukäytävät yhdistettynä toimivaan joukkoliikenteeseen, kannustavat raumalaisia ympäristöystävällisempään liikkumiseen.

6.7 TEKNINEN HUOLTO

Voimalinjat

Alueella kulkevat voimalinjat (110kV sekä 400kV) on merkitty kartalle. Voimalinjat rajoittavat niiden läheisyyteen rakentamista. Johtoalue kattaa yleensä rakennusrajoitusalueen. Johtoalueen leveys tulee tarkistaa verkon haltijalta.

Vesijohto- ja viemäriverkosto

Alueella on kattava vesijohto- ja viemäriverkosto. Verkosto on esitetty liitekartassa.

Ydinvoimalan suojavyöhyke

Olkiluodon ydinvoimalan suojavyöhyke on 5 kilometriä. Alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon, mitä säteilyturvakeskuksen (STUK) ydinvoimalaitosohjeessa (YVL 1.10) todetaan ydinvoimalaitoksen suojavyöhykkeestä. Aluetta suunniteltaessa tulee säteilyturvakeskukselle (STUK) varata mahdollisuus lausunnon antamiseen.

Kaatopaikka- ja energianhuollon alue

Teollisuusalueiden yhteyteen Äyhöön on osoitettu erityisalue (E) mm. kaatopaikkatoimintaa ja energianhuoltoa varten.

6.8 LUONNONYMPÄRISTÖ

Arvokkaat luontokohteet

Alueella sijaitsee laaditun luontoselvitysten yhteenvedon mukaan lukuisia luontoarvoja, jotka tulee huomioida jatkosuunnittelussa. Koska visiovaiheessa alueelta ei laadittu uusia luontoselvityksiä, on jatkosuunnittelun yhteydessä alueelta laadittava tarkemmat selvitykset.

Visiokartalla on osoitettu maiseman ja luonnon kannalta arvokkaat harjualueet (ge-1) sekä kallioalueet (ge-2).

Osa Selkämeren kansallispuiston 160 km pitkästä vyöhykkeestä ulottuu Rauman edustalle (kp -rajaus).

Alueella on useita Natura-2000 -verkostoon kuuluvia alueita, jotka on osoitettu tällä merkinnällä.

Pohjavesialueet

Lapin ja Kaukolan alueella sijaitsee kaksi tärkeää tai vedenhankintaan soveltuvaa pohjavesialuetta (pv).

Alueelle rakentamista ja muuta maankäyttöä rajoittavat vesilain 3 luvun 2 § (vesitaloushankkeen yleinen luvanvaraisuus) ja ympäristönsuojelulain 8 § (pohjaveden pilaamiskielto). Alueella on kemikaalien ja pohjavesien kannalta haitallisten jätteiden varastointi kielletty. Öljysäiliöt on sijoitettava rakennusten sisätiloihin tai suoja-altaaseen, jonka tilavuus vastaa vähintään varastoitavan öljyn enimmäismäärää. Jätevesien imeyttäminen maaperään on kielletty.

Jätevesi on johdettava alueen ulkopuolelle. Rakentaminen, ojitukset ja maankaivu on tehtävä siten, ettei aiheudu pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen. Pohjavesialueelle ei saa sijoittaa polttonesteen jakeluasemaa.

Vesilain (587/2011) uudistus tuli voimaan vuoden 2012 alussa. Vesitaloushankkeen luvanvaraisuudesta säädetään lakiuudistuksen 3. luvun 2 ja 3 §:ssä, joka sisältää myös pohjaveden muuttamiskiellon.

Ekologiset yhteydet

Eläinten käyttämät ekologiset yhteydet on luontoselvityksen mukaisesti huomioitu ja sisällytetty muodostettuun viherverkostoon.

Uuden satamaradan sekä kehätien muodostaman käytävän poikki on keskustan kaakkoispuolella tarve ekologiselle yhteydelle. Yhteystarve tulee huomioida rata- ja tiesuunnitelmissa.

Maisema

Alueella sijaitsee laaditun maisemaselvityksen mukaan lukuisia maisema-arvoja, jotka tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

Arvokkaat maisema-alueet

Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet: Huiluvuori (Sammallahdenmäki), Hylkkatin laidunniitty ja Pinokarin-Päivärinnan niityt sekä valtakunnallisesti arvokas perinnemaisema, Reksaaren entinen haka, ovat visiossa pääosin suojelualueita (S tai SL) myös luonto- tai kulttuurihistoriallisten arvojensa vuoksi.

Myös maisemaselvityksen mukaiset maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaat maisema-alueet on suositeltavaa huomioida jatkosuunnittelussa.

7.0 RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

Rakennetun ympäristön arvot

Maisemaselvityksessä on koottu yhteen myös alueen rakennetun ympäristön arvot. UNESCON maailmanperintökohteet on osoitettu un -merkinnällä, valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt on osoitettu kh-1 ja kh-2 -merkinnöillä.

Vanha Rauma on osoitettu SRC -merkinnällä. Pääasiallinen tarkoitus alueella on rakennussuojelu, mutta merkintä sallii alueella keskustatoiminnot. Muut arvokkaat rakennetut alueet on osoitettu SR -merkinnällä. Arvokkaat muinaismuistoalueet on merkitty SM-merkinnällä.

Alueella on lukuisia arvokkaita yksittäisiä rakennuskohteita sekä muinaismuistoja, jotka on esitetty kartalla kohdemerkinnällä ja jotka tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

Historiallisen Rantatien linja on merkitty ht –merkinnällä (lähde: Häyrynen, M & Lähteenmäki, 2009, Selkämeren rannikon matkailutiehanke)

Hautausmaa

Keskustan itäosassa sijaitseva nykyinen hautausmaan alue on osoitettu EH -varauksella.

8.0 MAANKÄYTÖN STRATEGISEN VISION 2025 TOTEUTUS

Maankäytön strateginen visio 2025 toteutetaan laatimalla oikeusvaikutteinen yleiskaava, joka ohjaa alueen yksityiskohtaisempaa maankäytönsuunnittelua, kuten osayleis- ja asemakaavoitusta. Ennen oikeusvaikutteisen yleiskaavan laadintaa tulee alueelta laatia mm. maisemaselvitys, rakennetun kulttuuriympäristön selvitys ja viherverkostoselvitys.

Oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa on tavoitteena esittää Rauman sataman laajentamista varten yksi päävaihtoehto ja yksi varavaihtoehto. Vaihtoehtojen perusteella aloitetaan sataman toteuttamiseksi tarvittavien selvitysten laatiminen, kuten ympäristövaikutusten arvioinnit sekä osayleiskaavoitusta ja myöhemmin asemakaavoitusta varten tarvittavien selvitysten laadinta.

Oikeusvaikutteisessa kaavassa osoitetaan erilaiset kylävyöhykkeet ja määritetään kyläalueita varten alustava mitoitus. Kylien tarkemmat mitoitusvyöhykkeet määritellään maisemayleiskaavojen yhteydessä ja kokonaismitoitus sekä rakennuspaikkojen sijainti kyläosayleiskaavojen laadinnan yhteydessä.