



Raision kaupunki

Keskikaupungin osayleiskaava

Raision kaupunki / Maankäyttöpalvelut 12.5.2014, tark. 1.6.2015

SISÄLLYSLUETTELO

SISÄLLYSLUETTELO	2
1. JOHDANTO	4
2. TIIVISTELMÄ.....	5
3. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	7
3.1. Maankäyttö- ja rakennuslaki	7
3.2. Suunnitelmat ja ohjelmat	10
3.2.1 Varsinais-Suomen liitto.....	10
3.2.2 Varsinais-Suomen ELY -keskus.....	11
3.2.3 Liikennevirasto	12
3.2.4 Raisen kaupunki	12
3.3. Suunnittelutilanne.....	14
3.3.1 Turun kaupunkiseudun maakuntakaava	14
3.3.2 Turun kaupunkiseudun rakennemalli	14
3.3.3 Raisen yleiskaava 2020	15
3.3.4 Asemakaavoituksen tila	15
3.3.5 Suunnittelukilpailu.....	16
3.3.6 Rakennusjärjestys	17
3.3.7 Pohjakartta	17
3.4. Perustiedot.....	17
3.4.1 Sijainti	17
3.4.2 Rakennettu ympäristö.....	17
3.4.3 Luonnonympäristö ja maisema	21
3.4.4 Palvelut - Yhdyskuntarakenteen analyysi	23
3.4.5 Liikenne - Liikkumisen analyysi	25
3.4.6 Maanomistus	28
3.4.7 Maaperä.....	28
3.4.8 Yhdyskuntatekniikka	28
3.4.9 Ympäristöhäiriöt	29
4. TAVOITTEET	30
4.1. Suunnittelukilpailun arvostelusta johdetut täsmentyneet tavoitteet	30
4.2. Tiivistelmä osayleiskaavan tavoitteista	30
5. OSAYLEISKAAVAPROSESSI	31
5.1. Osallistuminen ja vuorovaikutus	31
5.2. Vaihtoehdot ja luonnosvaihe	32
5.2.1 Vaihtoehto 1: E18 keskipitkä tunneli ja kiertoeritasoliittymä kahdessa tasossa	33
5.2.2 Vaihtoehto 2: Y-tunneli ja kiertoeritasoliittymä kahdessa tasossa	33

5.2.3	Vaihtoehto 3: E18 lyhyt tunneli ja valo-ohjattu kiertoeritasoliittymä kahdessa tasossa	34
5.2.4	Vaihtoehto 4: E18 lyhyt tunneli ja kiertoeritasoliittymä kolmessa tasossa	34
5.2.5	Osayleiskaavaluonnos.....	35
5.3.	Jatkosuunnittelun kuluessa laaditut selvitykset ja kaavaehdotus	35
5.3.1	Pääteiden E8 ja E18 aluevaraussuunnitelma Rasion keskustan kohdalla.....	35
5.3.2	Keskustan kehityssuunnitelma	36
5.3.3	Osayleiskaavaehdotus	37
5.3.4	Viranomaislausuntojen ja muistutuksen johdosta tehdyt tarkistukset	37
6.	KESKIKAUPUNGIN OSAYLEISKAAVA	38
6.1.	Yleistä	38
6.2.	Mitoitus.....	38
6.3.	Aluerakenne ja -varaukset.....	39
6.3.1	Asuminen.....	39
6.3.2	Keskustatoiminnot	40
6.3.3	Palvelut ja työpaikka-alueet	40
6.3.4	Virkistys.....	41
6.3.5	Muut.....	41
6.4.	Liikennratkaisut	42
6.4.1	Yleisen tien alueet	42
6.4.2	Katualueet, tieliikenteen yhteystarpeet, kevyen liikenteen reitit ja muut kulkuyhteydet	42
6.5.	Yhdyskuntatekninen huolto	43
6.6.	Luonto- ja maisema-arvot.....	43
6.7.	Muinaismuistot ja muut kulttuuriarvot.....	44
6.8.	Vaikutusten arviointi.....	44
6.8.1	Vaikutuksista yhdyskuntarakenteeseen ja talouteen	44
6.8.2	Vaikutuksista ympäristöarvoihin ja virkistysalueiden riittävyys	45
6.8.3	Vaikutuksista ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön.....	45
6.8.4	Vaikutuksista rakennettuun kulttuuriympäristöön, maisemaan ja maaperään	46
6.8.5	Vaikutuksista muinaismuistoihin	46
6.8.6	Liikennratkaisujen vaikutukset.....	47
6.9.	Suhde voimassa oleviin suunnitelmiin	47
6.9.1	Suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin	47
6.9.2	Suhde Turun kaupunkiseudun maakuntakaavaan ja rakennemalliin 2035.....	48
6.9.3	Muutokset Rasion yleiskaavaan 2020	49
7.	OSAYLEISKAAVAN TOTEUTUS	50
8.	OSAYLEISKAAVAN OIKEUSVAIKUTUKSET.....	51
	LUETTELO LIITTEISTÄ	52
	LÄHTEET.....	53

1. JOHDANTO

Keskikaupungin osayleiskaava on tullut vireille nykyisessä laajuudessaan Raision kaupungin kaavoituskatsauksessa 2008. Hankkeessa on vv. 2004–09 laadittu ideasuunnitelmia ydinkeskustan kaupunkimaisen kehittymisen ja laajentumismahdollisuuksien tutkimiseksi. Osayleiskaavan pohjatyöksi järjestettiin rajattu suunnittelukilpailu 14.10.2009–5.2.2010. Työryhmä arkkitehtitoimisto Kirsti Sivén & Asko Takala, Trafix Oy, Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy ja Terveyspuistot Konsultointi voitti kilpailun ehdotuksellaan Vihreä Nauha, jota tarkennettiin syksyn 2010 ja kevään 2011 aikana.

Kaava-alueen sijainti

Osayleiskaava-alue sijaitsee Raision keskustassa ja käsittää ydinkeskustan lisäksi Kerttulan urheilukeskuksen, Petterinpellon, Vaisaaren, Ylhäisten, Lumparlan ja Hulvelan. Alue rajautuu idässä Haunistentiehen, etelässä Uudenkaupungin rautatiehen ja Konsantiehen, lännessä Raikulan kentän ja Kerttulan kuntosadan yhdistävään viherkäytävään ja pohjoisessa Pohjoisten alueiden osayleiskaavaan. Koillis-lounaissaunnassa alueen pituusmitta on noin 2,5 km ja etelä-pohjoissaunnassa samoin noin 2,5 km. Alueen pinta-ala on 442 ha. Suunnittelualueella asuu n. 6 800 asukasta.

Suunnittelun tarkoitus

Raision keskikaupungin osayleiskaava on aluevarausosayleiskaava, joka lainvoiman saatuaan ohjaa alueen asemakaavoitusta ja asemakaavamuutoksia. Osayleiskaavatyön yhteydessä pyritään ratkomaan ydinkeskustan kaupunkikuvallisia ongelmia, jotka osittain johtuvat alueelta halkovien pääväylien ajantasaistamisesta TEN-T-ydintieverkon edellyttämälle tasolle. Osayleiskaavan tavoitevuosi on 2035.

Suunnitteluorganisaatio

Raision keskikaupungin osayleiskaavan on valmistellut Raision kaupungin teknisen keskuksen maankäyttöpalvelut. Vetovastuu kaavan laatimisesta on ollut maankäyttöpäällikkö Outi Pekkalalla sekä luonnosvaiheessa vs. toimistoarkkitehti Sanukka Lehtiöllä ja ehdotusvaiheessa toimistoarkkitehti Emma Kaitaalla. Toimialojen puitteissa valmisteluun on osallistunut myös kaupungin asiantuntijoita ympäristö- ja rakennusvalvonta- sekä kunnallisteknisistä palveluista.

Osayleiskaavatyöhön liittyen Raision kaupunki ja Varsinais-Suomen ELY-keskus käynnistivät pääteiden E18 ja E8 aluevaraussuunnitelman laatimisen Raision keskustaan vuonna 2011. Suunnitelman liikennelähtöiset ratkaisut hyväksytään osayleiskaavoituksen yhteydessä, eikä suunnitelma siten tarvitse maantielain mukaista hyväksyntämenettelyä. Aluevaraussuunnitelma on valmistunut loppuvuodesta 2014 ja sen on laatinut konsulttityönä Ramboll Finland Oy. Raision keskustan kehityssuunnitelman laati Arkkitehtitoimisto Sigge Oy.

Osallistuminen

Osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa tai toimintaa suunnittelussa käsitellään.

Osayleiskaavan laatimisesta ja osallistumismenettelyistä ja -mahdollisuuksista on tiedotettu avoimesti koko kaavaprosessin ajan kaupungin internetsivuilla. Tärkeimpiä osallistumismenettelyjä ovat lakisääteiset nähtävillä olot, viranomais- ja sidosryhmäneuvottelut, esittely- ja keskustelutilaisuudet sekä vapaamuotoinen keskustelu valmistelijoiden kanssa. Osallistuminen on painottunut kaavaprosessin alkuvaiheisiin, jolloin osallisilla on ollut parhaat mahdollisuudet vaikuttaa kaavan sisältöön.

Seuraavassa Tiivistelmä-osiossa on listattu kaavaprosessin keskeiset vaiheet päivämääriin.

2. TIIVISTELMÄ

Kaavaprosessin keskeiset vaiheet

Perustieto- ja tavoiteraportti	
- Kaupunginhallituksen konsernijaosto	16.1.2012
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma:	
- Kaupunginhallituksen konsernijaosto	16.1.2012
- nähtävillä	27.2. – 30.3.2012
- tarkistus, kaupunginhallituksen konsernijaosto	18.6.2012
Viranomaisneuvottelu:	22.3.2012
Osayleiskaavaluonnos:	
- kaupunginhallituksen konsernijaosto	15.10.2012
- kaupunginhallitus	29.10.2012
- yleisötilaisuus	21.11.2012
- nähtävillä (mielipiteet ja lausunnot)	12.11.-11.12.2012
- 2. viranomaisneuvottelu	12.11.2013
Osayleiskaavaehdotus:	
- kaupunginhallituksen konsernijaosto	14.4.2014
- kaupunginhallitus	12.5.2014
- 2. yleisötilaisuus	5.6.2014
- nähtävillä (muistutukset ja lausunnot)	22.5. – 23.6.2014
- mahdolliset tarkistukset ja korjaukset	
- kaupunginhallituksen konsernijaosto	11.5.2015
- osayleiskaavan hyväksyminen kaupunginhallituksessa	1.6.2015
- osayleiskaavan hyväksyminen kaupunginvaltuustossa	15.6.2015
- kuulutus, kaava lainvoimainen	12.8.2015

Kaavaprosessin aikana on pidetty liikennesuunnitteluun liittyviä kokouksia sekä muita tarvittavia suunnittelupalavereja.

Osayleiskaava

Raision keskikaupungin osayleiskaavan laatiminen pohjautuu pitkälti pääteiden E8 ja E18 aluevaraussuunnitelmatyön yhteydessä tehtyihin ratkaisuihin sekä tavoitteeseen eheyttää ydinkeskustan kaupunkirakennetta ja kaupunkikuvaa. Osayleiskaavalla päivitetään Raision kaupungin yleiskaavaa 2020 keskusta-alueen osalta. Osayleiskaava pohjautuu alun perin 2009-2010 pidetyn suunnittelukilpailun voittajatyöhön.

Kaava mahdollistaa pääteiden kehittämisen TEN-T-ydintieverkon edellyttämälle tasolle. Raumantien ja Ohikulkutien eritasoliittymän tilavaraus kattaa eri toteutusvaihtoehtoja kevyimmästä 0+ vaihtoehdosta alkaen. Kaavassa on esitetty pääteille tarvittavat rinnakkaiskatuyhteydet sekä Raisionkaaren eritasoliittymä Nesteentien yli. Kaavalla on osoitettu ydinkeskustan osalta Nesteentie sijoitettavaksi liikennetunneliin, jolloin yleisen tien alueesta vapautuva tila voidaan käyttää kaupunkikeskustaa eheyttävään rakentamiseen. Tunnelin pohjoisosan päälle sallitaan ympäröivää rakennetta korkeampi maamerkkirakentaminen.

Raisionjokilaakson laitamille on osoitettu pienimuotoista täydentävää rakentamista. Petterinpellon alue on kaavassa työpaikkatoimintojen ja asumisen alueetta, joka voi tarvittaessa laajeta pohjoisemmaksi. Koska kaava-alue on pääosin rakennettua, kaavan aiheuttamat muutokset ovat muualla lähinnä olemassa olevaa rakennetta täydentävää ja tiivistävää. Olemassa olevat paikallisesti ja seudullisesti merkittävät viheryhteydet säilytetään.

Kilpailutyöstä poikunut idea kevyenliikenteen ja joukkoliikenteen puistokadusta luikertelee kaavassa Kerttulan alueelta etelään ja muokkaa matkallaan Alhaistentien seudun Turun kaupunkiseudun rakennemallin 2035 mukaiseksi asumisen ja työpaikkojen alueeksi.

Osayleiskaavan toteuttaminen

Osayleiskaava ohjaa alueen asemakaavoittamista, asemakaavan muutoksia ja muuta yksityiskohtaisempaa suunnittelua. Raision keskikaupungin osayleiskaavan toteuttaminen voidaan aloittaa kaavan tultua lainvoimaiseksi kuulutuksella.

3. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

3.1. Maankäyttö- ja rakennuslaki

Lain yleinen tavoite (MRL 1 §)

Maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteena on järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kehitystä.

Tavoitteena on myös turvata jokaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus, asiantuntemuksen monipuolisuus sekä avoin tiedottaminen käsiteltävinä olevissa asioissa.

Alueiden käytön suunnittelun tavoitteet (MRL 5 §)

Alueiden käytön suunnittelun tavoitteena on vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja riittävään vaikutusten arviointiin perustuen edistää:

1. turvallisen, terveellisen, viihtyisän, sosiaalisesti toimivan ja eri väestöryhmien, kuten lasten, vanhusten ja vammaisten, tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luomista;
2. yhdyskuntarakenteen ja alueiden käytön taloudellisuutta;
2. a) riittävän asuntotuotannon edellytyksiä, (29.12.2006/1441)
3. rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista;
4. luonnon monimuotoisuuden ja muiden luonnonarvojen säilymistä;
5. ympäristönsuojelua ja ympäristöhaittojen ehkäisemistä;
6. luonnonvarojen säästeliästä käyttöä;
7. yhdyskuntien toimivuutta ja hyvää rakentamista;
8. yhdyskuntarakentamisen taloudellisuutta;
9. elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä;
10. palvelujen saatavuutta; sekä
11. liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä sekä erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (MRL 22 §)

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (Vnp 30.11.2000, tarkistettu 13.11.2008) ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää (MRL 3. luku). Niiden keskeisenä tehtävänä on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioon ottaminen alueidenkäytön suunnittelussa ja viranomaisten toiminnassa.

Valtioneuvoston hyväksymät, valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet eli VAT:t välittyvät keskustan osayleis- ja asemakaavoitukseen pääasiassa maakuntakaavoituksen kautta.

Valtioneuvoston päätöksessä VAT:t ovat alueidenkäyttöä ohjaavien vaikutusten perusteella jaettu yleis- ja erityistavoitteisiin (YM raportteja 23/2009, Rajala: Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet kaavoitusprosessin osana, Esimerkkejä ja kokemuksia):

- **Yleistavoitteet** ovat luonteeltaan periaatteellisia linjauksia. Ne on otettava huomioon valtion viranomaisten toiminnassa sekä maakunta- ja yleiskaavoissa.
- **Erityistavoitteet** ovat alueidenkäyttöä ja sen suunnittelua koskevia veloitteita. Ne koskevat valtion viranomaisten toimintaa ja kaikkea kaavoitusta, mikäli tavoitetta ei ole erityisesti kohdennettu koskemaan vain kaavoitusta tai tiettyä kaavamuotoa. Huomattava osa erityistavoitteista on kohdennettu koskemaan maakuntakaavoitus-

ta, jolloin ne otetaan kuntakaavoituksessa huomioon maakuntakaavojen ohjausvaikutuksen välityksellä.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet käsittelevät seuraavia kokonaisuuksia:

- 1. Toimiva aluerakenne**
- 2. Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu**
- 3. Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat**
- 4. Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto**
- 5. Helsingin seudun erityiskysymykset*
- 6. Luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet*

Rannikkoalueen, Lapin tunturialueiden ja Vuoksen vesistöalueen säilyminen luonto- ja kulttuuriarvojen kannalta erityisen merkittävänä aluekokonaisuutena

Keskikaupungin osayleiskaava-alueen suunnittelua ohjaavat seuraavat tavoitteet:

1. Toimivan aluerakenteen kannalta keskeistä on mm:
 - Aluerakenteen kehittäminen monikeskuksisena ja verkottuvana sekä hyviin liikenneyhteyksiin perustuvana kokonaisuutena
 - aluerakenteen tasapainoinen kehittäminen hyödyntämällä olemassa olevia rakenteita ja alueiden omia vahvuuksia
 - Turun kaupunkiseudun elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja kansainvälisen aseman vahvistaminen
2. Eheytyvän yhdyskuntarakenteen ja elinympäristön laadun kannalta keskeistä on mm:
 - yhdyskuntien ja elinympäristöjen ekologisen, taloudellisen, sosiaalisen ja kulttuurisen kestävyys edistäminen
 - olemassa olevien yhdyskuntarakenteiden hyödyntäminen ja eheyttäminen
 - palvelujen ja työpaikkojen sijoittaminen siten, että ne ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen.
 - Liikenneturvallisuuden sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen
 - riittävien sijoitusmahdollisuuksien osoittaminen elinkeinotoiminnalle olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen
 - asuntorakentamisen alueidenkäytöllisten edellytysten ja sen tarkoituksenmukaisen sijoittumisen varmistaminen kaupungin keskustaan
 - kaupunkikeskustan kehittäminen monipuolisena palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueena
 - erityishuomion kiinnittäminen ihmisten terveydelle aiheutuvien haittojen ja riskien ennalta ehkäisemiseen ja olemassa olevien haittojen poistamiseen
 - Edellytykset ilmastonmuutokseen sopeutumiselle
 - viranomaisten selvitysten mukaisten tulvariskialueiden huomioiminen
3. Kulttuuri- ja luonnonperinnön, virkistyskäytön ja luonnonvarojen kannalta keskeistä on mm:
 - Kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön säilyminen
 - Elollisen ja elottoman luonnon kannalta arvokkaiden ja herkkien alueiden monimuotoisuuden säilyminen

- Luonnon virkistyskäytön sekä luonto- ja kulttuurimatkailun edistäminen kestäväällä tavalla
 - Luonnonvarojen kestävä hyödyntämisen edistäminen
4. Toimivien yhteysverkkojen ja energiahuollon kannalta keskeistä on mm:
- Liikennejärjestelmän kehittäminen eri kulkumuodot käsittävinä kokonaisuuksina
 - Henkilöautoliikenteen tarpeen vähentäminen ja ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytysten parantaminen
 - Erityistä huomiota kiinnitetään liikenneturvallisuuden parantamiseen.
 - Energiahuollon valtakunnallisten tarpeiden turvaaminen ja uusiutuvien energialähteiden hyödyntämismahdollisuuksien edistäminen
 - Valtakunnallisesti merkittävien liikenneyhteyksien kehittämismahdollisuuksien turvaaminen
 - matka- ja kuljetusketjujen toimivuuden edistäminen ja julkisen liikenteen edellytyksien sekä eri liikennemuotojen yhteistyön kehittämisen turvaaminen
 - yhteys- ja energiaverkostoja koskevassa alueidenkäytössä ja alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon sään ääri-ilmiöiden ja tulvien riskit, ympäröivä maankäyttö ja sen kehittämistarpeet sekä lähiympäristö, erityisesti asutus, arvokkaat luonto- ja kulttuurikohteet ja alueet sekä maiseman erityispiirteet.

Yleiskaavan sisältövaatimukset (MRL 39 §)

Yleiskaavaa laadittaessa on huomioitava seuraavat seikat:

1. yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys;
2. olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö;
3. asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus;
4. mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla;
5. mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön;
6. kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset;
7. ympäristöhaittojen vähentäminen;
8. rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen; sekä
9. virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys.

Edelliset asiakohdat on selvitettävä ja otettava huomioon siinä määrin kuin laadittavan yleiskaavan ohjaustavoite ja tarkkuus sitä edellyttävät.

Yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon maakuntakaava. Yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuutonta haittaa.

3.2. Suunnitelmat ja ohjelmat

3.2.1 Varsinais-Suomen liitto

Maakuntasuunnitelma 2030 (voimassa 16.6.2014 asti)

(hyv. MV 14.6.2010 maakuntasuunnitelman 2030 yhdessä maakuntaohjelman 2011-2014 kanssa yhdessä muodostavat maakuntastrategian = Kompassi tulevaisuuteen)

Strategian visiona on "Varsinais-Suomen elämisen laatu on Suomen parasta" ja painopisteiksi on määritelty: Monipuolinen osaaminen ja kilpailukykyiset elinkeinot, eheä yhdyskuntarakenne ja vetovoimainen toimintaympäristö sekä kattavat hyvinvointipalvelut ja turvallinen elämä.

Maankäytön suunnittelussaan kuntien tulee ottaa huomioon ympäristövaatimukset ja niiden kustannukset. Yhdyskuntarakenteen tulee olla toimiva ihmisten ja elinkeinoelämän tarpeiden kannalta. Tiivis rakenne vähentää liikenne-, energia- ja muita yhdyskuntakustannuksia. Se on ilmastonmuutoksen kannalta hajanaista rakennetta huomattavasti parempi ratkaisu. Tavoitteena on tasapainoisen ja kestävä aluerakenteen turvaaminen.

Maakuntastrategia: maakuntasuunnitelma 35+ ja maakuntaohjelma 2014 - 2017

(hyv. MV 16.6.2014)

Maakuntastrategiassa yhdistyy lakisäätteiset maakuntaohjelma ja maakuntasuunnitelma.

Strategian visiona on "Varsinais-Suomessa elämisen laatu on parasta. Menestyvää ja hyvinvoivaa maakuntaa rakennetaan yhteistyöllä ja kumppanuudella".

Maakuntastrategian kärkiteemat ovat:

- Tulevaisuus muodostuu valinnoista nyt – vastuullisuus

Varsinais-Suomen menestys rakentuu uudistuvalla elinkeinoelämällä, työllä ja hyvinvoinnilla, jota luodaan vastuullisilla, kestävillä valinnoilla.

- Yhdessä rajat ylittäen – yhteistyötaidot

Entistä vankemmalla yhdessä tekemisellä ja kumppanuudella saavutetaan uudenlaista innostusta ja tekemisen kulttuuria Varsinais-Suomessa.

- Lähestyttävä Itämeren portti – saavutettavuus

Varsinais-Suomessa on toimiva infrastruktuuri – kestävä yhdyskuntarakenne ja älykäs liikennejärjestelmä. Varsinais-Suomi on pohjoisen kasvuvyöhykkeen keskeinen toimija. Kansainvälistynyt maakunta on helposti lähestyttävä, ja se on hyvä paikka asua ja toimia.

- Innovoivaa edelläkävijyyttä – resurssiviisuus

Varsinais-Suomi on toimintatavoiltaan kokonaisvaltaisesti resurssiviisas ja hiilineutraali maakunta, jossa hyödynnetään kestävästi luonnon- ja kulttuuriympäristön, aluerakenteen sekä ihmisten ja organisaatioiden voimavaroja yhdessä tulevaisuuteen tähdäten. Varsinais-Suomessa avoin tieto on kaikkien toimijoiden ja asukkaiden käytössä ja hyödynnettävissä. Varsinais-Suomesta tulee kiertotalouden ja resurssiviisauden edelläkävijä sekä mallialue.

Varsinais-Suomen liikennestrategia 2030 (hyv. MV 19.11.2007)

Varsinais-Suomen liikennejärjestelmän visio 2030:

Varsinais-Suomen liikennejärjestelmä toimii tehokkaasti, turvallisesti ja kestävästi tukien elämisen laatua ja elinkeinoelämän kilpailukykyä maakunnan kaikissa osissa.

Varsinais-Suomen asema porttina Ruotsiin säilyy vahvana ja kuljetusketjut satamien kautta Itämeren alueelle ja muualle ovat entistä toimivampia. Kattava ja hyvätasoinen tie- ja rata-verkko sekä toimivat joukkoliikenneyhteydet junalla ja linja-autolla palvelevat hyvin maakunnan eri osien yhteyksiä Turkuun sekä liikkumis- ja kuljetustarpeita muualle maahan tukien luontevien toiminnallisten vuorovaikutusalueiden rakentumista.

Viihtyisät, turvalliset ja esteettömät liikkumisympäristöt lisäävät asukkaiden hyvinvointia ja vahvistavat Varsinais-Suomen vetovoimaa asumisen ja yrittämisen alueena. Liikennneratkaisut toteutetaan Varsinais-Suomen arvokasta kulttuurimaisemaa sekä viihtyisiä kaupunki- ja kylämiljöitä kunnioittaen. Liikennejärjestelmää suunnitellaan ja toteutetaan periaatteella, jolla estetään kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtavat liikenneonnettomuudet. Liikennejärjestelmä tukee olemassa olevan yhdyskuntarakenteen kehittämistä ja hyödyntämistä, liikenne- ja kuljetustarpeen vähentämistä sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden nostamista erityisesti kaupunkiseutujen ja taajamien sisäisessä liikenteessä sekä joukkoliikenteen kilpailukykyä kaupunkien välisessä kaukoliikenteessä. Liikennneratkaisuilla tuetaan lähipalvelujen säilymistä ja vältetään yhdyskuntarakenteen ja työssäkäyntialueiden laajenemista siten, että henkilöauto on uusien alueiden työmatkojen ainoa käytännössä toimiva kulkutapa.

Varsinais-Suomen liikennestrategia 2035+ (hyv. MV 26.8.2014)

Varsinais- liikennestrategia 2035+ on toinen koko maakunnan kattava liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Liikennestrategian kärkiteemoiksi ovat valikoituneet:

- Varsinais-Suomi osana Eurooppaa ja porttina Skandinaviaan (merenkulku ja satamat, lentoyhteydet)
- Tehokkaat rannikon ja sisämaan yhteydet – liikenteen pääsuuntien kehittämisspolut (Helsingin, sisämaan ja länsirannikon suunnat)
- Toimivat alueelliset ja paikalliset yhteydet (muu tieverkko, joukkoliikenne ja saaristolii-
kenne)
- Kestävä ja turvallinen liikenne (taajamat ja kaupunkialueet, liikenneturvallisuus)

Strategian tavoitteiden mukaan maankäyttöä ja liikennettä suunnitellaan ja toteutetaan kokonaisuutena siten, että kaavoitus- ja liikennneratkaisut tukevat toisiaan ja ohjaavat kehitystä kohti eri alueiden yhteisesti sovittuja ja alueiden vahvuuksista lähteviä kehittämistavoitteita. Edistetään sellaisia uusia toimintatapoja ja maankäyttöratkaisuja, joilla liikkumistarve vähenee.

Turun seudun (rakennemallialueen) liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035)

Suunnitelman tavoitteena on ollut rakennemallityössä kuvatun maankäyttöratkaisun liikenteellisten vaikutusten ja tarvittavien kehittämistoimenpiteiden tunnistaminen nykyisten liikkumistarpeiden, suunnitellun maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden pohjalta. Liikennejärjestelmän palvelutasoa on tarkasteltu kokonaisuutena, joka muodostuu toimintojen saavutettavuudesta, liikennejärjestelmän tarjonta- ja laatutekijöistä sekä matka- ja kuljetusketjujen toimivuuteen vaikuttavista tekijöistä.

3.2.2 Varsinais-Suomen ELY -keskus

Lounais-Suomen ympäristövisio ja -strategia 2020 (Laadittu 2006)

Tavoitteena on toteuttaa kestävän kehityksen periaatteita ja tehdä aktiivista yhteistyötä laadukkaan, hyvinvointia ja elinkeinotoimintaa edistävän ympäristön hyväksi. Hyvinvoivat vesi-

alueet, omaleimainen monimuotoinen ja rikas luonto sekä arvostettu ja hoidettu kulttuuriympäristö ovat myös nostettu tärkeiksi teemoiksi.

Lounais-Suomen ympäristöohjelma 2010-2013

Ympäristöohjelma toteuttaa lyhyellä aikavälillä Lounais-Suomen ympäristöstrategiaa. Ympäristöohjelmassa korostuvat entistä enemmän ilmastonmuutokseen ja sitä kautta energiaan ja yhdyskuntarakenteeseen liittyvät asiat. Ympäristöohjelman tavoitteiden toteutumista on edistetty Turun kaupunkiseudun rakennemallityön yhteydessä.

Ympäristöohjelmaa 2014-2020 laaditaan parhaillaan.

Alueidenkäytön ja yhdyskuntarakenteen osalta painotetaan mm. seuraavia toimenpiteitä:

- yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen mm. yleiskaavoituksen avulla
- vahvistetaan kaupunkien keskustoja elinvoimaisina asuin-, palvelu- ja työpaikka-alueina
- kehitetään liikennejärjestelmää laajana yhteistyönä ilmastotavoitteita painottaen sekä edistetään joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen käyttöä

3.2.3 Liikennevirasto

Liikenneolosuhteet 2035

Liikenneolosuhteet 2035 on liikenneviraston pitkän aikavälin suunnitelma (PTS), joka sisältää näkemyksen liikennejärjestelmän kehittämisestä. Raportissa listataan tulevaisuuden liikennehankkeita 10 vuoden aikajaksolle. Yksi näistä hankkeista on saada Suomen kansainvälisin tie (E18) ja osa EU:n priorisoimaa "Pohjolan kolmiota" yhtenäiseen palvelutasoon ja varmistaa liikenteen toimivuus pitkälle tulevaisuuteen.

3.2.4 Raision kaupunki

Strategia 2013-2017 (Hyv. KV 14.10.2013)

Raision kaupungin vision mukaan Raisio on vetovoimainen, vastuullinen ja yhteistyökykyinen kaupunki, jossa asukkaat viihtyvät ja yritykset menestyvät. Raisiolla on hyvä mukautumiskyky erilaisiin tilanteisiin ja olosuhteisiin.

Houkuttelevat asuinalueet ja vetovoimainen keskusta (kohta 3.):

- *Tonttitarjonnan painopiste on omakotitonteissa ja laadukkaassa kerrostaloasumisessa kaupunkikeskustassa.*
- *Joukkoliikenteen käyttöä edistetään*

Elinkeinoelämän tarpeet huomioiva kaupunki (kohta 4.)

- *Yritystonttien kaavoitus ja niihin liittyvät investoinnit suunnataan erityisesti kauppakeskus-alueelle, pohjoisille alueille sekä Raision keskustan alueelle sekä Hahdenniemen alueelle*
- *Raision ydinkeskustan vetovoimasta huolehditaan ja kehittämiseen suunnataan voimavaroja*

Maankäyttö- ja rakentamisohjelma 2010-2014 (hyv. KV 24.5.2010)

Keskikaupunkialueen osayleiskaavan tavoitteiksi on ohjelmassa asetettu:

- vahvistaa Raision keskustan asemaa lisäämällä asuntoja, palveluja ja työpaikkoja; muuttaa kaupunkikuvaa aikaisempaa viihtyisämmäksi ja omaperäisemmäksi sekä kytkee Myllyn kauppakeskusalueen osaksi keskikaupunkia;
- tehostaa kaupunkirakennetta joukkoliikenneakselin varrella;
- avaa ulkoilureittiyhteyksiä keskustasta sekä Raisionlahden että Raisionjoen suuntaan ja parantaa jokilaakson maisemallista kokonaisuutta; sekä
- osoittaa läpikulkevalle liikenteelle toimivuuden ja ympäristön kannalta nykytilannetta parempia ratkaisuja.

Asunto-ohjelma 2008-2015 (hyv. KV 25.2.2008)

Ohjelman mukaan asuntorakentamista tulee kehittää niin, että asunnontarvitsijoille on tarjolla monenlaisia mahdollisuuksia niin hallintamuotojen, talo- ja huoneistotyyppien suhteen. Uus-
tuotantoa ja täydennysrakentamista ohjataan ensisijaisesti kaupunkiseudun joukkoliikenneak-
selin kannalta järkeville alueille. Erityisesti keskustan alueella uudistuotanto toteutetaan es-
teettömyysperiaatteiden mukaan siten, että asunnot soveltuvat ihmisten eri elämäntilanteisiin.

Elinkeinopoliittinen ohjelma 2007-2015 (hyv. KV 22.10.2007)

Elinkeinopoliittisessa ohjelmassa todetaan, että kaupungissa tulee olla jatkuvasti tarjolla tavoit-
telluilla toimialoilla soveltuvia yritystontteja ja toimitiloja. Kaupunki varautuu lisäämään jo en-
nestäänkin monipuolista yritystoiminnan toimialakirjoa kaavoittamalla tontteja sekä pientä että
suurempaakin tuotannollista toimintaa varten. Ydinkeskusta mainitaan yhtenä elinkeinoharjoit-
tamisen merkittävistä alueista.

Pääteiden (E8 ja E18) liikennejärjestelyt Raision keskustassa

Raision solmun ideasuunnitelma (2009), Raision keskustan sekä pääteiden E8 ja E18 eritasoliittymä, Aluevaraus-
suunnitelma (2012)

- E18 liikenteellisen toimivuuden turvaaminen v. 2030 ruuhkaliikenteessä
- Raision eritasoliittymän (E18/E8) toimivuuden parantaminen
- Raision keskustan liikenteen vähentäminen siirtämällä liikennettä maanalaisille pää-
yhteyksille
- Raision keskustan läpi E18 pitkin kulkevan Naantalintien raskaan liikenteen su-
juvuuden turvaaminen
- E8 ja E18 Raision eritasoliittymän läpi kulkevan Turun sataman raskaan liikenteen su-
juvuuden turvaaminen
- Paikallisen kaupunkiliikenteen liikennöinnin parantaminen
- Joukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksien luominen
- Kevyen liikenteen yhtenäiset pääreitit ja turvalliset risteämiset pääteiden kanssa
- Liikenteellisten haittojen (mm. melun, pölyn, värinän ja estevaikutusten) vähentäminen
Raision keskustassa

3.3. Suunnittelutilanne

3.3.1 Turun kaupunkiseudun maakuntakaava (ohjevuosi 2020, vahv. 23.8.2004)

Maakuntakaava sisältää yleispiirteisen suunnitelman alueiden käytöstä maakunnassa tai sen osa-alueella. Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asema-kaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.

Maakuntakaavan keskeisiä tavoitteita ovat:

- aluerakenteen tiivistäminen
- vajaakäyttöisten alueiden täydennysrakentaminen
- vanhojen alueiden saneeraaminen ja tarvittaessa käytön muuttaminen
- kulttuurimaiseman säilyttäminen
- viherverkostojen toteuttaminen

Rakentamisen pääpainoa esitetään maakuntakaavassa 3 km:n säteelle aluekeskuksista. Se olisi enimmäkseen täydennysrakentamista ja olemassa olevien alueiden tiivistämistä lisäämällä asutusta ja työpaikkoja olevien keskustun tuntumaan ja olevan kunnallistekniikan piiriin. Julkinen liikenne on järjestettävissä hyvin kattavaksi keskusakselin osalta ja sitä voitaisiin täydentää raideliikenteellä.

Raision keskikaupungin osayleiskaava kattaa maakuntakaavassa esitetyn keskustatoimintojen alueen (C) kokonaisuudessaan. Suunnittelualueella on myös taajamatoimintojen aluetta (A), virkistysaluetta (V), Raisiojoen kohdalla suojelualuetta (S) ja aivan itärajan tuntumassa työpaikka-alue (TP). Alue kuuluu pääosaltaan kaupunkikehittämisen kohdealueelle, jolla yhdyskuntarakennetta tulee tiivistää ja rakentamistehokkuutta lisätä ja rakenteen tiivistämisen tulee olla ympäristön laatua kehittävää. Lisäksi alueelle sijoittuu suurjännitelinja, suojelukohdemerkintöjä sekä risteilee liikenne- ja ulkoilureittejä.

Varsinais-Suomen maakuntavaltuusto päätti kokouksessaan 10.6.2013 käynnistää Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaavatyön, jonka tavoitteena on täydentää ja ajantasaistaa voimassa olevaa kokonaismaakuntakaavaa.

Liite 1: Maakuntakaavaote

3.3.2 Turun kaupunkiseudun rakennemalli (tavoitevuosi 2035)

Rakennemallissa on esitetty alueellinen kehityskuva, joka koskee asumista, työpaikka-alueita, kaupan ja palveluiden alueita, liikenneverkkoa, virkistys- ja vapaa-ajan alueita sekä yhdyskuntatekniikkaa. Kaupunkiseudulle on siis luotu yhteinen rakennemalli, joka ohjaa kuntien tulevaa maankäytön suunnittelua.

Turun seudun rakennemalli 2035 -työn loppuraportissa (10.2.2012) Raisio on osoitettu kaupunkiseudun keskusverkon aluekeskuksena ja yhtenä joukkoliikenteen solmupisteistä. Osayleiskaava-alueen ydinosa on merkitty keskustatoimintojen alueena, jolle sijoittuu keskustahakuisia julkisia ja kaupallisia palveluita, työpaikkoja sekä asumista (2500 uutta asukasta vuonna 2035). Kaupungin keskustassa kohtaavat pikaraitiotie, kaupunkiliikenteen runkobussilinja, työpaikkarunkolinja ja tiheä seutulinja. Raisionjoen ympäristö on merkitty kehitettäväksi kaupunkiseudun vihervyöhykkeeksi.

Lumparla ja Vaisaari ovat täydentyviä asuinalueita (2000 as.), jolla monipuolistetaan asukasrakennetta ja asuntokantaa. Osayleiskaava-alueen uutena asuinalueena rakennemalliin on merkitty Kerttula (n.700 as.). Nesteentien varsi on täydentyvää tie- ja teknologia/palvelupainotteista työpaikka-alueita. Paikallisjunaliikenteen käynnistäminen Varsinais-Suomen rata-

verkolla on yksi maakunnan kärkihankkeista. Suunnittelualueen eteläreunaa rajaa rata sekä junaliikenteen seisake.

Liite 2: Ote rakennemallista

3.3.3 Raision yleiskaava 2020 (hyv. KV 23.8.2004)

Osayleiskaavalla muutetaan Raision yleiskaavaa 2020 kaupungin ydinkeskustan osalta. Voimaan tullessaan keskikaupungin osayleiskaava kumoaa Raision yleiskaavan 2020 osayleiskaavan koskemalta osalta.

Suunnittelualueella on yleiskaavassa seuraavia merkintöjä ja määräyksiä:

Raisiontien ja Nesteentien risteysympäristö on osoitettu Ydinkeskustan alueena (C), jonka uudistamisella lisätään päivittäistavarakaupan tarjontaa sekä erikoisliikkeiden ja uusien asuntojen määrää. Kaupunkikuvallinen parantaminen on keskeistä asumispainotteisille keskustatoiminnoille (KA) varatuille alueille, jotka sijaitsevat ydinkeskustan ympärillä ja Vaisaareissa. Yksityisten ja julkisten palvelujen, tutkimuksen, tuotekehittelyn ja -valmistuksen alueet (PKA) sijoittuvat Nesteentien molemmiin puoliin suunnittelualueen eteläosaan. Asumispainoiset pientalovaltaiset alueet (A, AP) sijoittuvat ydinkeskustasta etäämmäksi virkistys- ja viheralueiden (V) läheisyyteen. Reservialueina osoitetut Palvelujen ja asumisen alueet sijaitsevat yleiskaavan maa- ja metsätalousalueella, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta (MU).

Yleiskaavassa Rauman valtatie (vt 8) on sijoitettu tunneliin Raisiontien pohjoispuoliselta osalta ja koko tielinjausta siirretty keskikaupunkialueen kohdalla lähemmäs Raisionjokea. Tieliikenteeltä vapautuvat alueet on osoitettu ydinkeskustan alueiksi (C) sekä palveluiden, tutkimuksen, tuotekehittelyn ja -valmistuksen alueiksi (PKA). Jokilaaksoon on osoitettu uusi poikittainen ulkoilureitti, joka jatkuu viherkäytävää pitkin aina Vaisaaren viheralueille asti. Tämä liikenteen uudelleenjärjestely ja sen aiheuttamat muutokset maankäyttöön eivät kuitenkaan ole toteutuneet.

Liite 3: Yleiskaavaote

3.3.4 Asemakaavoituksen tila

Valtaosa suunnittelualueesta on asemakaavoitettua aluetta. Vanhimmat rakennuskaavat ovat 1960-luvun puolesta välistä ja uusin ydinkeskustan kaava valmistunut 2015.

Asemakaavatonta aluetta on Petterinpelto (Vt8 itäpuoli-Kt40 pohjoispuoli) sekä osia Kerttulan liikuntakeskuksen itä- ja länsipuolella. Osayleiskaavan alueella asemakaavat ovat pääosin toteutuneet. Koska enemmistö asemakaavoista on vahvistunut ennen 1980-lukua, sisältää suunnittelualue useita vanhentuneita maankäyttöratkaisuja.

Runsaan 30 vuoden kuluessa, keskikaupungin suhteellinen asukasluku on pienentynyt. Toisin sanoen asukkaat asuvat nyt keskimäärin paljon väljemmin kuin talojen ollessa uusia. Keskustan palvelujen läheisyys ja hyvä joukkoliikenteen palvelutaso johdattavat ajattelemaan, että nimenomaan keskustan tuntumaan, valmiiseen kaupunkirakenteeseen olisi hyvä saada lisää asukkaita. Tämä on sekä kaupungin talouden että ympäristön tulevaisuuden kannalta järkevää. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maankäyttö- ja rakennuslaki osaltaan kannustavat asemakaavoituksella eheyttämään yhdyskuntarakennetta ja hillitsemään ilmastomuutosta painottamalla joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn merkitystä. Erityinen muutos-paine on keskikaupungin erillispientalojen asemakaavoissa.

Liite 4: Asemakaavatilanne

3.3.5 Suunnittelukilpailu

Kilpailun järjestivät Raision kaupunki ja Tiehallinto (nykyisin ELY-keskus) yhteistyössä Suomen Arkkitehtiiliitto SAFA:n kanssa. Kilpailun tarkoituksena oli kartoittaa erilaisia ratkaisumahdollisuuksia keskikaupungin maankäyttöön ja löytää periaateratkaisu, joka voi toimia osayleiskaavan jatkosuunnittelun ja päätöksenteon pohjana.

Kilpailu järjestettiin rajoitettuna kutsukilpailuna siten, että osanottajiksi oli päätetty kutsua kolme monialaista työryhmää. Ilmoittautumiskutsu julkaistiin julkisten hankintojen ilmoituskannalla 11.8.-7.9.2009.

Suunnittelukilpailuohjelman tavoitteet

- kaupunkikuvan ja keskikaupunkimiljöön laadun parantaminen, ympäristöhäiriöiden vähentäminen, kaavatalouden ja energiatehokkuuden huomioiminen sekä sosiaalisen toiminnallisuuden aktivoiminen
- kehittäminen tukee kestävän kehityksen huomioon ottamista kaupunkirakenteessa

Keskeiset tavoitteet:

- vahvistaa keskikaupunkialuetta osana seudun monikeskuksisen aluerakenteen kehittymistä
- osoittaa keskikaupunkialueelle kaupunkiseudun rakenteen tiivistämisen mahdollisuuksia joukkoliikenneakselin varrelle (seudullinen kehittämisvyöhyke)
- turvaa keskustan kehittämistarpeet ja laajentumismahdollisuudet
- vahvistaa Raision keskustan vetovoimaa lisäämällä palveluja, asuntoja ja työpaikkoja
- muuttaa kaupunkikuvaa aikaisempaa viihtyisämmäksi ja omaperäisemmäksi sekä kytkee kauppakeskusalueen osaksi keskustaa ja keskikaupunkialuetta
- avaa ulkoilureittiyhteyksiä keskustasta jokilaaksoon ja parantaa jokilaakson maisemallista kokonaisuutta ja arvoa seudullisena virkistysvyöhykkeenä
- osoittaa liikenteellisen ratkaisun, jossa raskaan läpikulkuliikenteen ongelma on ratkaistu ja keskikaupunkiin voidaan muodostaa katumainen liikenneympäristö
- hyödyntää positiivisessa merkityksessä valtakunnallisten teiden risteyspaikan statuksen ja saavutettavuuden

Määrälliset tavoitteet vuoteen 2025 mennessä

- asuntoja 2000 asukkaalle 60 000 – 100 000 k-m² (nyk.n.7 000as)
- työpaikkarakentamista 1000 uutta työpaikkaa varten 40 000 k-m² (nyk. n.3 000tp)
- tilavarausta kaupallisille palveluille 7 000 k-m²
- kokonaisasukasmäärä alueella on 12 000 hlöä tavoitevuonna 2025

Ilmoittautumisaikana tarjoutui 21 työryhmää, joiden kaikkien hakemukset voitiin ottaa arvioinnissa huomioon. Palkintolautakunta asetti yksimielisesti ensimmäiselle sijalle Kirsti Sivén ja Asko Takala Arkkitehdit Oy:n ehdotuksen "Vihreä nauha", joka on muita paremmin onnistunut esittämään kaupunkirakenteen toimivuutta ja kaupunkikuvaa uskottavasti parantavan, toteutuskelpoisen ratkaisun keskikaupunkialueelle. Ehdotus sopii kaupungin mittakaavaan ja paikallisiin oloihin sekä vahvistaa niiden pohjalta syntyvää identiteettiä. Rakentamisen vaihteisuus on johdonmukaisesti toteutettavissa. Ehdotuksen kaupunkikuvallisen otteen hienoista voimistamista keskustaristeyksen ympäristössä pidetään kuitenkin tarpeellisenä, vaikka korkeatasoisen rakentamisen toteuttaminen kyseisessä paikassa on vaativaa liikenteen tunneli-ratkaisusta johtuen.

Liite 19: Kilpailuehdotukset

Liite 20: Arvostelupöytäkirja

3.3.6 Rakennusjärjestys

Raision kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.1.2012.

3.3.7 Pohjakartta

Pohjakartta täyttää osayleiskaavan tarkkuuden edellyttämät vaatimukset.

3.4. Perustiedot

3.4.1 Sijainti

Osayleiskaava-alue sijaitsee nimensä mukaisesti Raision keskikaupungin alueella, rajautuen pohjoisessa vanhaan Kustavintiehen (nyk. Kerttulantie) ja Mahittulan alueella olevaan voimalinjaan, etelässä Turku-Uusikaupunki rataan, lännessä Varppeenseutua ja Kerttulaan yhdistävään viherkäytävään ja idässä Vesilaitoksentiehen, Haunistentiehen ja Vaisaaren puistoalueisiin.

Liite 5: Sijaintikartta ja aluerajaus

3.4.2 Rakennettu ympäristö

Maaseutumaisemasta ja kaupungiksi

Raisio on kaupunkina nuori ja nopeasti kasvanut, mutta paikkakuntana vanha. Ensimmäiset merkit inhimillisestä toiminnasta ovat kivikaudelta, jolloin alue on vielä ollut harvahaikaa saaristoa. Rikkaampi arkeologinen löydöstö alkaa rautakaudelta ja alueen asutus onkin jatkunut tältä ajalta nykyaikaan katkeamattomana. Ensimmäinen tunnettu Raisiota koskeva maininta on vuodelta 1292 asiakirjassa, jossa Raisio mainitaan Elaus-nimisen papin kotipaikkana.

Raisio oli pitkään maaseutumaista viljelysaluetta, jota metsäsaarekkeet täplittivät. Alueella oli useita pienempiä kyliä, jotka ovat sittemmin jääneet kasvavan kaupungin sisään. Nykyisen kaupunkimaisen ulkonäkönsä Raisio on saanut vasta 1970-80 –luvulla. Raision keskusta-alue muodostui pitkään autiosta tienristeyksestä, jossa sijaitsi vanha keskiaikainen harmaakivikirkko. Liikenneväylät sijaitsivat lähes entisillä paikoillaan edelleen.

Arkeologiset arvot

Raision keskustan alue on noussut veden alta likimain ajanlaskumme alussa. Suunnittelualueella on useita kuppikiviä, jotka viittaavat varhaiskeskiajan viljelykulttuuriin. Kuivemmat, kallioidet kumpareet savimaiden keskellä ja jokilaakson rinteillä ovat olleet asumisen paikkoja.

Museoviraston kulttuuriympäristön rekisteriportaalin mukaan suunnittelualueella sijaitsee seuraavat kiinteät muinaisjäännökset:

Nimi:	Tyyppi:	Ajoitus:	Rauh.lka:	OYK:ssa
Pappilanmäki	hautapaikka/polttokenttäkalmisto	rautakausi	1	sm- 1
Tasalanhovi	kultti- ja tarinapaikka/kuppikivet	rautakausi	1	sm-2
Lumparlanpuisto	kultti- ja tarinapaikka/kuppikivet	rautakausi	1	sm- 3
Varppimäki	hautapaikka/polttokenttäkalmisto	rautakausi	2	sm- 4

Kylä-Klemelä/Hulvela 1	asuinpaikka	rautakausi	2	sm- 5
Kylä-Klemelä/Hulvela 2	kuppikivet	rautakausi	2	sm- 6
Voudinkatu	taide, muistomerkki / hakkaukset	ajoittamaton	2	sm- 7
Iso-Kummala 1	kultti- ja tarinapaikka/kuppikivet	rautakausi	1	sm- 8
Iso-Kummala 2	kultti- ja tarinapaikka/kuppikivet	rautakausi	1	sm- 9
Tuomala	polttokenttäkalmisto ja ruumishautoja	rautakausi	2	sm- 10
Nallinkatu	kultti- ja tarinapaikka/kuppikivet	rautakausi	2	sm- 11
Petterinpelto	asuinpaikka ja kalmisto	rautakausi		sm- 12
Vehon pelto	asuinpaikka ja kalmisto	rautakausi		sm- 13

Liite 9: Muinaismuistot

Kaupunkikuva ja yhdyskuntarakenne

Raision kaupunki on rakentunut suhteellisen lyhyessä ajassa. Turun ja Porin välillä kulki jo Ruotsin vallan aikaan kirkolta toiselle johtava tie, joka muuttui valtamaantien luonteiseksi, kun se osoitettiin 1670-luvulla postitieksi. Postitie jäi osittain paikallistieksi, kun autoliikenteen 1930-luvulla kasvaessa Turku-Raisio-tieosuus päätettiin päällystää betonilla ja tien linjauksia tarkistettiin.

Turku-Uusikaupunki rautatie ja siitä Raision kautta Naantaliin johtava haara rakennettiin vuosina 1917-1924, mistä Raision kehitys saikin vauhtia. Vuonna 1939 aseman läheisyyteen perustettiin Oy Vehnä Ab:n mylly, joka oli alku Raision Tehtaat Osakeyhtiölle. Junaliikenteen myötä Raision asemanseutu alkoi kehittyä nopeasti. Konsasta tehtiin haararata Nestein öljynjalostamolle vuonna 1957. Vehnämyllyn toiminnan turvaaminen toimi myöhemmin myös sysäyksenä Raision keskustan liikenneongelmien parantamiselle.

Raision kuntakeskuksen rakenteen sanelivat pitkälti ne päätökset, joita suurten läpikulkuväylien sijoituksesta tehtiin 1950-luvun puolivälissä.

Vuonna 1966 Raisiosta tuli kauppala ja vuonna 1974 kaupunki. Maaseutumainen ilme muuttui nopeasti sotienjälkeisen väestönkasvun ja Raision tehtaiden menestyksen myötä. Vanhaa historiallista tarttumapintaa oli vähän ja uusi kaupunki nousi vauhdilla ilman selkeää, menneisyyteen perustuvaa identiteettiä. 1970-luvulla keskusta rakennettiin ajan ihanteita toteuttaen betonirakenteita hyödyntäen kahteen tasoon – autot liikennöivät maantasolla ja jalankulkijat kansirakenteilla.

Kaupunkikuvaltaan Raision ydinkeskusta on nykyisellään melko jäsentymätön.

Rakennuskanta osa-alueittain ja mahdolliset lisärakentamisalueet

Raisionjoen ja kirkon ympäristö on vanhinta Raisiota. Hallintokortteli liittyy Raision keskiaikaiseen kirkkomaisemaan, jossa sijaitsevat sekä 1950-luvun kauppalantalo (Harkko) ja asuintalo (nyt toimistoina) sekä 1981 valmistunut nykyinen kaupungintalo. Kaupungintalon ja Rauman tien välissä on muita toimitilarakennuksia. Korttelissa on käyttämättä huomattava varanto rakennusoikeutta.

1960-luvun suunnittelun tuloksena toteutettu kaksitasoinen keskusta-alue on purettu viime vuosikymmenen vaihteessa ja koko torialue on uudistettu Valon aukioksi. Raision uusittu keskusta on valittu yhdeksi suomalaisen arkkitehtuurin merkittäväksi kohteeksi vuosilta 2002-2003. Tasala viittaa kaupallisen keskustan eteläpuoliskoon eli Raisiontien eteläpuolelle, jonka liikerakentaminen on 1980-luvulta. Torin itäpäässä on v. 2009 valmistunut toimistotalo ja länsipäässä on rakenteilla kaksi liike- ja asuintaloa.

Soliniuksen alueeseen, Tasalan liikerakentamisen ja Nesteentien välissä, kohdistuu muutos-
odotuksia. Alue on ensisijainen vaihtoehto liikekeskustan laajentamiseen ja kerrostaloasumi-
seen. Alueella on tällä hetkellä parikymmentä pientaloa.

Lumparla sijaitsee heti Tasalan, kaupallisen keskustan, länsipuolella. Suurkorttelien kokonai-
suus on 1970-luvun aluerakentamisen tulos. Lumparlaa on viime vuosina tutkittu täydennys-
rakentamisen näkökulmasta ja sinne onkin laadittu 2011 ja 2012 kaksi asemakaavan muutos-
ta. Vuoden 2015 kaavoituskatsaukseen on esitetty kolmas asemakaavan muutosalue.

Ylhäinen (Särkilahdenkatu ja Sorolaisenkatu) Lumparlasta etelään edustaa 1960–70-lukujen
kerrostalorakentamista. Yleisvaikutelma on varsin väljä ja metsäinen. Särkilahdenkadun poh-
joispäässä on jo täydentävä asemakaava parille uudelle kerrostalolle. Muutakin täydentävää
rakentamista voisi alueelle sopia.

Alhainen Nesteentien ja Raisonkaaren välissä koostuu pienteollisuus- ja toimistorakennuksista
sekä vähäisemmin liiketiloista. Alueeseen kohdistuu muutospaineita täydentävän asuntora-
kentamisen suuntaan, etenkin siinä vaiheessa kun runkobussilinja (myöhemmin pikaraitiotie)
ulottuu tälle alueelle ja oleva rata muunnetaan paikallisjunaliikenteelle.

Kerttulanaukio sijaitsee Raisiontien pohjoispuolella. Aluetta on uudistettu viime vuosina voi-
makkaasti. 1960-luvun liikelätkien ja katutasen yläpuolisten kulkureittien tilalla on liike- ja
asuintaloja, jotka muodostavat arkadisarjan pääkadun varteen. Uudisrakentamisella voidaan
vielä korvata muutamia 1960-luvun toimistotaloja.

Keon alue sijaitsee Voudinkadun, Nesteentien ja Kerttulantien välissä. 1950-luvun kerrostalot
edustavat Raision kaupungistumisen alkuvaihetta. Aluetta on viime vuosina täydennetty mit-
takaavaltaan samantapaisin kerrostaloin. Kruunuaukio viittaa 1960-luvun pistetalojen ryh-
mään, jonka viistorytmi erottuu keskustan rakennuskannassa selvästi. Korkeampia taloja
säestävät matalammat lamellitalot.

Hulvelan pientaloalueeseen heti ydinkeskustan länsipuolella kohdistuu samoin muutosodo-
tuksia, jotka liittyvät lähinnä asumisen tehostamiseen. Hulvelan pohjoisosassa on uudehkoja
vanhusten palvelutaloja.

Kuuavuoren metsä on monikäyttöinen virkistysalue, joka itäsvuoltaan rajautuu Kerttulan urhei-
lukeskukseen. Kerttulantien ja Voudinkadun väliin jää kelpo alue uudelle asuinrakentamiselle.

Suunnittelualueen kaakkoisosassa Raisiontien eteläpuoli on pitkälle rakentunutta. Raisiontien
varrelle voidaan osoittaa vielä tiivistävää ja täydentävää joukkoliikenneakseliin tukeutuvaa ra-
kentamista

Koulu- ja kulttuurikeskus sijaitsee Nesteentien itäpuolella. Alueelle sijoittuu väljästi useita kou-
luja, kirjasto, uimahalli sekä varsinaisesta käytöstä poistunut paloasemarakennus. Vaisaari,
metsälähiöidean raisiolainen sovellus, sijaitsee koulukeskuksen lounaispuolella. Se on 1970-
luvun kaupungistumisen tulosta.

Suunnittelualueen koillisosassa Raumantien, Ohikulkutien ja Raisionjoen välissä sijaitsee Pet-
terinpelto. Alue on pääteiden muodostamista sektoreista vähiten rakennettu ja suhteellisesti
eniten yksityisomistuksessa. Hintsan kartanon lisäksi alueella on muita maatiloja, Mahittulan
kylän vanha rakennuskokonaisuus joen varrella sekä eri-ikäisiä pientaloja.

Liite 6: Rakennettu ympäristö

Liite 7: Rakennusoikeuden toteutuminen

Osayleiskaava-alueella sijaitseva ennen vuotta 1960 rakennettu rakennuskanta inventoitiin
kesällä 2012. Museovirasto arvotti inventoidut kohteet valtakunnallisesti, seudullisesti, paikal-
lisesti, maisemallisesti tai historiallisesti arvokkaiksi.

Osayleiskaavalle on poimittu seuraavat suojeltavat rakennukset tai rakennusryhmät:

Nimi:	Tyyppi:	Lyhyt selite:	Kiinteistönro:	OYK:ssa
Raision kirkko	Valtakunnallinen	Suojeltu kirkkolain nojalla. Maakuntakaava SR 680006.	680-003-3016-0003	srk- 1
Friisilä	Seudullinen	Kantatalo. Vanha asuinrakennus 1902/1905, navetta n 1907/1914, makasiini n. 1902, myös vanha aitta. Maakuntakaava SR 680004	680-410-0008-0089	sr-1
Aittamäki (ent. Kylä-Klemelä)	Seudullinen	Kylä-Klemelä on kantatalo. 1800-luvulla rakennetut asuinrakennus ja aitta. Maakuntakaava SR 680004.	680-410-0002-0086	sr-2
Hintsa	Seudullinen	Kartanon tila mainitaan lähteissä ensimmäisen kerran v.1390. Pihapiirin rakennukset 1800- ja 1900-lukujen vaihteesta. C.L. Engelin suunnittelema kartano 1837. Maakuntakaava SR 680003.	680-413-0002-0030	sr-3

Osayleiskaavakartalle merkittiin myös rakennusinventoinneissa paikallisesti arvoitettuja kohteita (mm. Raision keskustan täydennysinventointi, Raision kaupunki, Mustonen, 2012), joiden lopullinen säilyttämisen ja suojelun tarve ratkaistaan vasta asemakaavoituksen yhteydessä.

Luettelo kaavakartalle merkityistä paikallisesti arvokkaista rakennuksista tai rakennusryhmistä:

Nimi:	Lyhyt selite:	Kiinteistönro:	OYK:ssa
(vain kiinteistö-tunnus)	Vanha kaupungintalon virkailijoiden asuintalo 1950-luvulta.	680-003-3017-0002	10
Harkko	1950-luvun kauppalantalo	680-003-3014-0004	11
Kaupungintalo	1981	680-003-3014-0004	12
Raisiontie 1k101	Raision ensimmäiseksi liikekeskukseksi rakennettu 1-kerroksinen liikerakennus ja 3-kerroksinen liike/asuinrakennus. Molemmat rakennettu vuonna 1958.	680-420-9901-3101	13
Tyynelä	1930 - 1940 -lukujen vaihteessa entiselle kirkkoherralle suunniteltu asuinrakennus piharakennuksineen.	680-420-0005-0001	14
Terveystalo	Rakennettu terveystaloksi vuoden 1944 jälkeen ruotsalaisten ystävyyskaupunkien lahjoituksena.	680-420-0005-0002	15
Pappila	Pappilarakennus on rakennettu vuonna 1895. Vanha navettarakennus on 1800- ja 1900-lukujen vaihteesta. Seurakuntasisaren asuntona toiminut rakennus on noin 1920-30 luvulta.	680-420-0138-0001	16
Lukio	Lukio on rakennettu vuonna 1958. Rakennukseen on tehty muutoksia vuosina 1959, 1961, 1967, 1980, 1981, 2003.	680-432-0176-0001	17
Kirjasto-auditorio	Vuoden 1999 Betonirakenne.	680-001-0156-0001	18
(vain kiinteistö-tunnus)	Asuinrakennus ja saunarakennus ovat 1950-luvulta.	680-002-0215-0001	19
Kalliorinne	Asuinrakennus 1949 ja saunarakennus 1950.	680-410-0005-0083	20
Kirjola	Asuinrakennus 1950 ja saunarakennus 1951.	680-410-0005-0030	21
(vain kiinteistö-tunnus)	Viisi kappaletta R. Narjuksen suunnittelemaa 1959-1961 rakennettua 7-kerroksista kerrostaloa ja 5 matalaa autotallirakennusta.	680-003-0303-0009	22
Nalli	Rivitalo on rakennettu vuonna 1958.	680-410-0005-0048	23

Veikkola	Asuinrakennus 1959.	680-410-0004-0040	24
Marjamäki	Vanha päärakennus on siirretty nykyiselle paikalle 1857 ja vanha putkarakennus on rakennettu n. 1917.	680-410-0005-0095	25
Haapasalo	Hintsan kartanon vanha mäkitupa. Asuinrakennus ja vanha karjasuoja rakennettu joko 1895 tai 1920.	680-413-0002-0004	26
Suolahti	Vanha Hintsan torppa. Asuinrakennus 1900-luvun alusta, navetta ja sauna mahdollisesti 1940-luvulla.	680-413-0002-0010	27
Vähäkummala	Asuinrakennus ennen vuotta 1910, navetta noin 1900-1910, lato 1941 ja sauna 1949.	680-413-0004-0032	28
Alaräjälä	Kantatila. Molemmat talonpoikaistalot 1800-luvulta, saunarakennus 1900-luvun alkupuolella ja ulkorakennus 1950-luvulla.	680-413-0001-0144	29
Lukkarila	Kantatalo. Vanha talonpoikaistalo ja tallina/asuinrakennuksena toiminut ulkorakennus ovat 1800-luvulta. Pihapiiriin kuuluvat lisäksi kaksi 1900-luvun alusta peräisin olevaa sauna/asuinrakennusta ja 1930-luvun asuinrakennus, jossa lisäsiipi 1970-l.	680-412-0001-0588	30
Kaihlaranta	Kaksikerroksinen asuinrakennus 1949.	680-412-0001-0264	31

Liite 8: Kulttuuriympäristö ja vanha rakennuskanta

3.4.3 Luonnonympäristö ja maisema

Raision keskusta-alueen maaperä koostuu pääosin kalliopaljastumien täplittämästä savikosta. Kaava-alueella on myös täytemaita ja joitakin moreenialueita. Maastonmuotojen korkeustasot vaihtelevat jokiuoman nollatasosta aina +40 metrin tuntumaan.

Keskustan itäpuolella sijaitsee maakunnallisesti arvokkaaksi luontokohteeksi luokiteltu pohjois-eteläsuuntainen Raisionjokilaakso. Raisionjokilaakso muodostaa hallitsevimman luonnonympäristön alueella. Jokilaaksoon on laadittu selvityksiä ja suunnitelmia, joilla on pyritty lisäämään jokilaakson arvoa, mutta joiden toimenpiteet ovat jääneet toteutumatta.

Raision luonto-olot antavat pienipiirteiset ja mosaiikkimaiset lähtökohdat kaupunkikuvalle. Maisema on alati muuttuva kokonaisuus, joka muodostuu maastosta, elottomasta ja elollisesta luonnosta sekä ihmisen rakentamista ympäristöistä. Maisema muuttuu jatkuvasti vuorovaihtuksessa muiden kehitysprosessien kanssa. Keskustan maiseman pääpiirteet on määritelty 1988 laaditussa Maiseman yleissuunnitelmassa, selvityksessä, joka on ollut kahden viimeisimmän yleiskaavan pohjana. Selvitys on saanut jatkoa 1998 nimellä Ympäristön tila ja muutos. Lisäksi keskikaupunkiin liittyviä maisemareittejä on tutkittu Raisio 2025 -raportin jatkotyönä laaditussa Raision Meriakseli suunnitelmassa. Syksyllä 2012 teetettiin osayleiskaavatyöhön liittyen selvitys Raision keskikaupungin maisematilan kehittymisestä kauppala-kaupungiksi.

Keskikaupunkialueelta on laadittu myös selvitys ekologisista käytävistä vuonna 1996. Keski-kaupunki rakenteineen on varsin haasteellinen ympäristö eliöiden leviämisen kannalta. Merkittävimmät alueet luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi ovat ns. luonnontilaisina säilyneet metsät sekä monimuotoiset kulttuuriympäristöt. Liitteessä 10 on esitetty keskikaupungin luontotyyppinsä parhaiten säilyttäneet alueet. Ekologisia yhteyksien kannalta ne ovat melko pieniä, joskin eivät liian eristyneitä. Leena Lehtomaan selvityksessä (1994) Kerttulan metsäiset alueet kuvataan kasvupaikkatyypeiltään monipuoliseksi ja siten erinomaiseksi paikaksi opeutukselle, retkeilylle ja virkistytymiselle. Samassa selvityksessä osayleiskaava-alueen luontoarvoista merkittäväksi on nostettu Raisionjokilaakso, joka on suurimmaksi osaksi kulttuurialuetta ja -maisemaa. Muutoin kartalle oli poimittu tämän kaava-alueen osalta rakentamisen ulkopuolelle jääneet luontoalueet. Keskikaupunkialueella, Raisiontien varrella sijaitsee maakunnallisesti arvokas pappilan mäntypuutarha ja mänty.

Kerttula, aivan keskustassa sijaitseva urheilu- ja virkistysalue, on kaupunkilaisten metsäinen tukikohta. Urheilukeskukselta virkistysyhteyden aivan ydinkeskustaan tarjoaa pohjois-eteläsuuntainen keskuspuistoakseli. Laajat viheralueet tarjoavat arvostetun lisän rakennetulle ympäristölle. Raision rakentamisperinteeseen on jo 1960-luvulta kuulunut luonnonympäristön kytkeminen jopa keskustan kerrostaloasumiseen. Vuoden 2006 liito-oravaselvityksissä Kuumetsän alueella Kerttulassa havaittiin liito-oravia.

Kerttulan alueella Friisilän tuntumassa sijaitsee lisäksi aiemmin laidunhakana toiminut katajaketo – Tuulilanketo. Katajakedot ovat luonnonsuojelulain mukaisia suojeltavia luontotyyppejä.

Osayleiskaavakartalle on merkitty seuraavat luonto- ja maisemakohteet:

Nimi:	Lyhyt selite:	OYK:ssa
Raisiojokilaakso	Viljely ja kulttuurimaisema-alue. Maisemansuojelualue (SU:4 483).	rasterikuvio
Pappilan mäntypuutarha ja mänty	Naantalintien rukoushuoneen vieressä yksittäinen mänty ja erillinen mäntypuuryhmä (pieni metsäsaareke) sijaitsevat kulttuurihistoriallisesti arvokkaassa Pappilanmäen ympäristössä (SU636; rautakautinen polttokenttäkalmisto). Yksittäinen mänty mahdollisesti luonnonsuojeluasetuksen (160/97 10 §) suojeltavaksi tarkoittama puu - vaatii maastotarkistuksen	luo- 3
Tuulilanketo	Katajaketo	luo- 4
Liito-oravan elinpiiri	Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue, jonka puusto tulee säilyttää tai hoitaa niin, että liito-oravan pesäpuut ja liikkumisen kannalta riittävä puusto säilytetään.	luo- 2

Liite10a: Ekologiset käytävät 1996 / nykytilanne, kartta

Liite 10b: Maisematilan kehittymisen selvitys, Ramboll 2012

Liite 17: Maaperän korkokuva

Hulevedet

Turun, Liedon, Raision Ruskon sekä Kaarinan alueille, joille rakentaminen keskittyy tulevaisuudessa, laadittiin vuoden 2014 alkupuolella valmistunut alueellinen hulevesien hallintasuunnitelma. Hulevedet ovat rakennetuilta alueilta syntyviä valuntavesiä. Alueellisella hulevesien hallintasuunnitelmalla pyritään tunnistamaan hulevesiin kohdistuvat muutospainheet maankäytön muuttuessa sekä parantamaan suunnittelualueen hulevesien hallintaa.

Uusilla kaava-alueilla hulevesien syntyä tulisi ehkäistä imeyttämällä niitä valuma-alueella, käsitellä hulevedet ensisijaisesti paikallisesti sekä hidastaa, viivyttää ja tasata hulevesivirtaamia.

Osayleiskaava-alueelle sijoittuu Raisionjoen valuma-aluetta, jolle on suunnitelmassa esitetty toimenpidetarpeita. Mahittulaan osayleiskaavassa merkityllä pientalovaltaisella asuntoalueella (AP-4) tulee ratkaista hulevesien alueellinen viivytys asemakaavoituksen yhteydessä. Soistuneita osia voidaan hyödyntää hulevesien alueellisessa viivytyksessä.

Kerttulantien varrelle on hulevesien hallintasuunnitelmassa merkitty hulevesien kannalta tärkeä säilytettävä ojauoma ja toimenpidealue. Uusien alueiden yhteyteen tulee toteuttaa tarpeelliset viivytystilavuudet. Esimerkiksi Kerttulantien alueella viivytystarve on noin 350 m³. Tilavuus voidaan toteuttaa kiinteistö- tai aluekohtaisesti avo-ojan yhteydessä. Kerttulantien poikki kulkee johtolinja, jonka suoja-aluetta voitaneen hyödyntää hulevesien maanpäällisessä viivytyksessä.

Liite 29: Alueellinen hulevesisuunnitelma ja kartat Raision osalta

3.4.4 Palvelut - Yhdyskuntarakenteen analyysi

Raision keskustaan on tehty lukuisia kaupallisia palveluita koskevia selvityksiä. Santasalon selvitys, Raision vähittäiskaupan mitoitus, on laadittu vuonna 2005 ja sitä on päivitetty 2008.

Santasalon mukaan tarkasteltaessa ostovoiman siirtymiä Raisiossa voidaan todeta, että myynti on kaikilla vähittäiskaupan toimialoilla selvästi suurempaa kuin alueen oma ostovoima. Vain ravintola-alalla ostovoima siirtyy ulkopuolelle. Suurinta siirtymä Raisioon on tilaa vaativassa erikoiskaupassa ja muotikaupassa.

Keskustan osalta ostovoima pysyy kohtuullisen hyvin keskustassa ja sinne tulee ostovoimaa ulkopuolelta. Ainoastaan muotikaupan ja tilaa vaativan kaupan osalta keskusta ei saavuta keskustan oman väen ostovoimaa vaan sitä siirtyy Myllyn alueelle tai Turkuun.

Palvelurakenteella kuvataan kaupan monipuolisuutta ja sijaintia, jotka ovat tärkeitä tekijöitä keskustan vetovoiman kannalta. Niiden lisäksi kaupalliseen toimivuuteen vaikuttavat myös yritysten palvelukyky ja liikeideat, kiinteistöjen tilaratkaisut sekä liikennejärjestelyt. Kaikista näistä tekijöistä muodostuu keskustan kaupallinen toimivuus ja vetovoima. Niihin voidaan vaikuttaa keskustan kehittämistoimenpiteillä ja uusilla kaupallisilla hankkeilla.

Raision kaupalliset palvelut painottuvat lukumääräisesti keskustaan. Vuonna 2008 keskustassa oli 97 toimipistettä, mikä oli lisäystä vuoteen 2005. Raision keskustan kaupalliset palvelut ovat pääosin sijoittuneet Raisiontien molemmiin puoliin. Suurin osa kaupallisista palveluista sijaitsee Tasalan aukion, torin ja Varppeenaukion ympäristössä. Myös Nesteentien eteläpuolella sekä Nesteentien ja Raisiontien risteämässä on muutamia kaupallisia palveluja. Raisiontien pohjoispuolella S-marketin yhteydessä toimii muutamia erikoisliikkeitä. Hieman kauempana kohti Rauman valtatieä toimii K-Supermarket ja Alko. Raision suuntaan mentäessä keskustan eteläpuolella on Lidlin myymälä.

Raisiolaisten kannalta keskustan etuna kilpailussa Myllyn kanssa on helppo saavutettavuus, joka perustuu vahvaan asukas pohjaan keskustan läheisyydessä. Keskikaupungin osayleiskaava-alueen sisällä asuu noin 6 800 asukasta. Keskustan asemaa palvelukeskittymänä on vahvistettu rakentamalla lisää asuinkerrostaloja keskusta-alueelle. Liiketilän lisäksi keskustassa on kaupungin palveluita kuten kirjasto ja virastot.

Santasalon raportin yhteenvedossa todetaan, että Raisio on Turun kaupunkiseudulla vahvasti kasvava kaupunki, jonka palvelutarjonta merkittävässä määrin palvelee kaupunkilaisten lisäksi myös seudun muun väestön tarpeita. Raision palvelut ovat jakautuneet keskustapalveluihin, jotka selkeästi tavoittelevat raisiolaisten palvelukysyntää ja keskustan ulkopuolisiin palveluihin, jotka ovat seudullisia palveluita. Tämän takia palveluiden suunnittelun ja kehittämisen kannalta kaupan laajentumisalueita täytyy tarkastella erilaisina kokonaisuuksina.

Keskustan kehittäminen kaupallisesti toimivaksi kokonaisuudeksi on edennyt lähinnä pienempien yksittäisten hankkeiden kautta. Keskustaan on saatu uutta liiketilaa ja uusia toimijoita, mutta keskustassa edelleen on pitkiä asiointietäisyyksiä liikepaikkojen välissä. Tasalan alue odottaa edelleen laadullista ja toiminnallista kehittämistä. Keskustan saneeraukset ovat toteutuneet torin ympäristössä ja ne ovat tuoneet uusia liikepaikkoja keskustaan.

Kaupallisten palveluiden mitoitus keskustan osalta antaa viitteitä siitä, että keskustassa voisi olla enemmänkin liiketilaa kuin mitä on nykyisin. Se, että keskustassa on tyhjiä liiketiloja, johtuu enemmän niiden toimimattomuudesta liikepaikkana. Nykyinen keskusta saavuttaa hyvin lähellä asuvat yli 5 000 asukasta, mutta keskustassa asioi selvästi enemmän. Keskustan myynnit osalla toimialoja ovat suuremmat kuin keskustan asukkaiden ostovoima. Keskustan vetovoima ulottuu selvästi lähialuetta laajemmalle.

Nortecon on laatinut 2004 Raision keskustan kehittämissuunnitelma ja sen toteuttaminen - raportin Catellan 2003 tekemän kaupallisen selvityksen pohjalta. Raportissa analysoidaan Raision keskustaa kauppapaikkana todeten, että tarjonnan ja palveluvalikoimien lisäksi kes-

kustan houkuttelevuuteen kauppapaikkana vaikuttaa alueen kaupallinen imago, liikenne- ja paikoitusjärjestelyt, kiinteistöratkaisut, alueen viihtyisyys ja turvallisuus sekä kokonaisuuden hahmottaminen. Uusi asuinkiinteistöjen rakentaminen ja Valoaukio ovat parantaneet keskustan ilmettä.

Norteconin mukaan oleellista jatkossakin on hyvä ja helppo kulkuyhteys Tasalan puolelta Kerttulan puolelle. Keskeisen yhteysakselin tulee toimia hyvin ja asiakkaiden ehdoilla ja etuudeksi. Keskustan alueella on jo nyt valittu oikea lähtökohta keskustan kehittämiseksi eli asuntojen rakentaminen. Lisäasunnot ja -asukkaat tukevat palvelutarjonnan säilyttämistä ja kehittämistä.

Liikennejärjestelyiden osalta on selvää, että raskas liikenne pitäisi ohjata keskustan ohi muita väyliä, koska siitä ei ole mitään lisäarvoa keskustalle, ainoastaan haittaa. Joka tapauksessa Raisiontien ylitys tulisi tapahtua kävelijöiden ehdoilla eikä autojen.

Julkisten palveluiden säilyttäminen ja mahdollisesti lisääminen keskustassa on tärkeä osatekijä siinä, että raisiolaiset oppivat käyttämään keskustaa luonnollisesti, jokapäiväisesti työn ja muun asioinnin yhteydessä. Tavoitteena on, että yhdellä paikoituksella kaikki asiat saadaan hoidettua. Raportissa on todettu paikoitustilan olevan kohtuullinen, koska Kerttulan puolella on paikoitustalo, jossa on vielä kapasiteettia käyttämättä. Mikäli lisärakentamista Varppeenaukion puolelle suunnitellaan, tulee paikoituksen määrä ja helppous kuitenkin säilyttää vähintään nykytasolla, mieluummin lisätä. Tasalanaukion kiinteistöratkaisu on jakautunut niin moneen kiinteistöön, että se haittaa kokonaisuuden hahmottamista ja alueen kaupallista kehittämistä.

Catellan 2003 laatimassa Raision keskustan kehittämissuunnitelmassakin pohditaan keskustan Kerttulanaukion ja Tasalanaukion sekä Myllyn suhdetta. Selvityksessä on lueteltu kaupungin investoinneista keskusta-alueelle: Raisiontien ylittäneet kuuluisat betonisillat on purettu, Raisiontien jakavaa vaikutusta on pyritty vähentämään tietä kaventamalla ja jalankulun helpottamista maan tasalla. Tien varteen on myös rakennettu valokatteinen esiintymislava, tori ja myyntikioski. Alueen katukivetyksiä on parannettu jne. Raisiontien pohjoisreunalle on kaavoitettu uusia asuin- ja liikerakennuksia. Näillä toimenpiteillä ei ole kuitenkaan kyetty estämään liiketoiminnan lievää hiipumista alueella. Myllyn tulon kanssa samaan aikaan ajoittunut Anttilan tavaratalon poismuutto keskustasta on vähentänyt asiakasvirtoja alueella, vaikka toimitilojen käyttöaste onkin toistaiseksi tyydyttävällä tasolla.

Raision keskikaupunkialueelta on erotettavissa selkeitä palvelualuekokonaisuuksia, joita ydin- ja keskustan liike- ja toimitilakeskittymän lisäksi ovat:

- hallintopalveluiden alue (mm. kaupungintalo, poliisi ja kihlakunnanvirasto, kirkko)
- koulu- ja kulttuurikeskus (mm. kirjasto, yläaste, lukio, aikuis- ja ammatilliset koulutusyksiköt, uimahalli)
- urheilukeskuksen alue

Osayleiskaava-alueella on runsaat 3 000 työpaikkaa. Suunnittelualueen työpaikoista yli kaksi kolmasosaa on palvelualan ja vajaa viidennes kaupanalan sektorilta. Liitekartalla 12 on osoitettu osayleiskaava-alueen työpaikkojen määrät ja niiden toimialajakauma pienosa-alueittain.

Suunnittelualueella asuu noin 6 800 asukasta ja 1,5 kilometrin säteellä torista noin 9 700 asukasta. Liitekartalla on eritelty osa-alueittain väestön ikä- ja sukupuolijakauma

Liite 11: Keskeiset palvelut

Liite 12: Työpaikat ja niiden toimialajakauma

Liite 13: Väestö, ikä- ja sukupuolijakauma

3.4.5 Liikenne - Liikkumisen analyysi

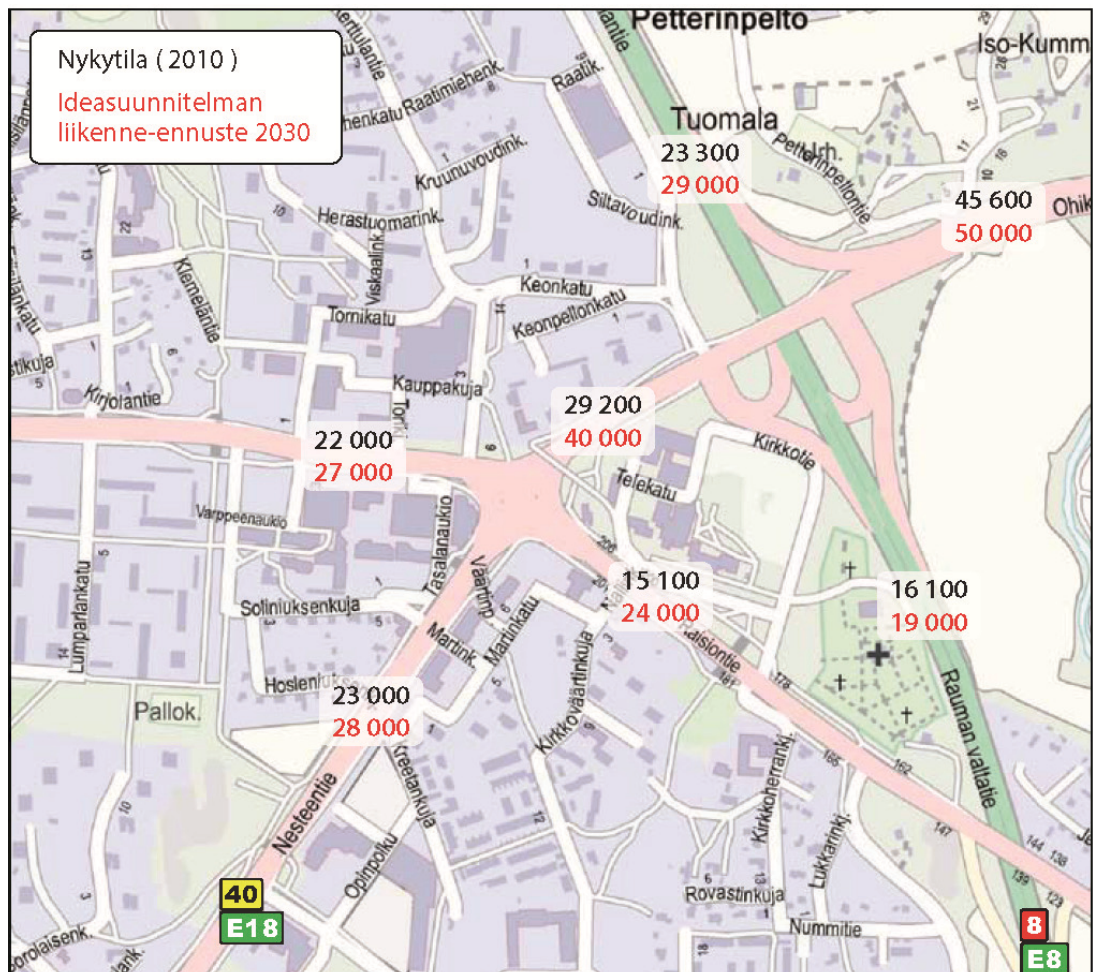
Raision kautta ovat jo vuosisatoja kulkeneet tiet Turusta Naantalın, Kustavin ja Maskun suuntaan. Turun ja Porin välillä kulki jo Ruotsin vallan aikaan kirkolta toiselle johtava tie, joka muuttui valtamaantien luonteiseksi, kun se osoitettiin 1670-luvulla postitiekse. Postitie jäi osittain paikallistiekse, kun autoliikenteen 1930-luvulla kasvaessa Turku-Raisio-tieosuus päätettiin päällystää betonilla ja tien linjauksia tarkistettiin. Naantalın satamaan ja öljynjalostamoalueelle vievä kehätien osuus on rakennettu 1950-luvulla. Rauman valtatie (Vt 8) linjaus on peräisin 1960-luvun alusta. Raision keskusta on kehittyessään pureutunut näiden väylien väleihin. Keskikaupungilla kohtaavat sekä paikalliset, seudulliset että pitkämatkaiset kuljetustarpeet: tavaraliikenne, julkinen liikenne, yksityinen moottoriliikenne, pyöräilijät ja jalankulkijat.

Osayleiskaava-alueen itäosassa sijaitsee moottoritieuokkainen Raumantie (Vt 8, E8). Alueella risteävät pääkadut Nesteentie (Ohikulkutie, E18, Vt 40, Kehätie) ja Raisiontie.

Vuoden 2006 Turun Tiepiirin (nyk. ELY-L) liikennemääräkartan mukaan Nesteentiellä kaupungin keskustan kohdalla on liikennettä n. 17 200 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta runsas 7 % on raskaan liikenteen osuus. Nykyisen eritasoliittymän itäpuolella, Ohitustiellä, on lähes 29 000 ajoneuvoa/vrk, raskaan liikenteen osuus 8,5 %. Liikennemäärä Raumantiellä eritasoliittymän eteläpuolella on n. 15 300 ja pohjoispuolella n. 23 300 ajoneuvoa / vrk. Raskaan liikenteen osuus on vastaavasti 1 040 ja 1 620 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Neljässä vuodessa liikennemäärät ovat lisääntyneet merkittävästi. Nesteentiellä liikennelaskeksen mukaan kulkee jo runsaat 5500 ajoneuvoa enemmän vuorokaudessa. Vastaavasti Ohitustiellä määrä on noussut 16 000 ajoneuvolla. Myös Raumantien käyttö on vastaavasti lisääntynyt. Seuraavaan kuvaan on lisätty myös vuoden 2030 liikenne-ennuste osayleiskaavan liikenteellisessä solmukohdassa.



Julkisen liikenteen reitit kulkevat nykyisellään Raisiontien ja Nesteentien risteuksen kautta pääsääntöisesti kaupungintalon edestä välillä Turku-Raisio-Naantali. Harvemmin kulkevia vuoroja suuntautuu Maskun, kauppakeskus Myllyn (Kt 40 itään) ja Pernon telakan (Kt 40 länteen) suuntiin.

Keskikaupunkialueella on runsaasti kevyen liikenteen väyliä, jotka torin ympäristöä lukuun ottamatta ohjautuvat alikulkutunnelien kautta Raisiontien ja Nesteentien poikki. Lisäksi Nesteentien ylittää säilytetty Keonsilta ja Raumantien ylittävä kevytliikenne ohjautuu ylikulkusillalle.

Moottoriliikenteen, etenkin raskaan liikenteen, aiheuttamien haittojen vähentämiseksi on laadittu useita suunnitelmia. Keväällä 2009 Raision kaupungin ja Tiehallinnon yhteishankkeena laaditussa Raision solmu -ideasuunnitelmassa todetaan, että keskustan kohdalla nykyiset tassaossa olevat tie- ja katu järjestelyt ovat laajat ja tilaa vievät muodostaen selkeän keskustaluuetta rajaavan esteen. Tiet ja kadut hallitsevat ydinkeskustan kaupunkimiljöötä.

Raportissa arvioidaan liikennemäärien kasvavan tulevaisuudessa nykyisestä huomasti yleisen kasvun ja alueen uuden maankäytön myötä. E18-tien varrella maankäyttö kasvaa voimakkaasti etenkin kaupallisiin tarkoituksiin ja siten lisääntyvä liikenne kuormittaa yhä enemmän Raision keskustan ja eritasoliittymän jo nykyisinkin ruuhkautuneita liittymiä. Keskustassa liikenteen kuormittavuutta lisäävät myös Naantalien satamien raskaat kuljetukset sekä Naantalien työmatkaliikenne. E18-tieltä Raision eritasoliittymän kautta ohjautuu myös Turun sataman raskasliikenne.

Kasvava moottoriliikenteen määrä aiheuttaa kehittämistarpeita liikenteen sujuvuuden lisäksi liikenteen ohjaukseen sekä kevyen liikenteen turvallisuuteen ja yhteyksiin. Ruuhkautumisen

lisääntyessä E18-tiellä Raision kohdalla heikkenee Naantalın ja Turun satamien raskaan liikenteen sujuvuus ja työmatka- ja asiointiliikenteen liikennöintiolosuhteet heikkenevät. Liikenteen haittavaikutukset vähentävät keskustan viihtyisyyttä entisestään. Mikäli ajoneuvoliikenteelle halutaan taata edes välttävä kapasiteetti, eivät nykyisen kaltaiset liikenteen risteämisen tasojärjestelyt riitä tulevaisuudessa. Jonot kasvavat ruuhka- ja huippuina jopa E8-moottoritiele saakka heikentäen siten merkittävästi sujuvuutta ja turvallisuutta.

Vaihtoehtona nykyisten liikennejärjestelyiden kapasiteetin lisäämiselle olisi liikenteen siirtäminen muille reiteille. Aiempien selvitysten mukaan uutta keskustaa kiertävää yhteyttä ei ole mahdollista tehdä kustannustehokkaana ja ympäristöllisesti hyväksyttävänä, joten liikennejärjestelyiden kehittäminen nykyisten väylien puitteissa nähdään ainoana mahdollisuutena. Maanpäällisten liikennejärjestelyiden kehittämisen sijaan on raportin mukaan tarkasteltava tunneliratkaisuja, joiden avulla suuret Raision läpi kulkevat liikennevirrat saadaan johdettua sujuvaa yhteyttä pitkin kaupungin keskustan ohi. Tällöin paikallinen kaupunkiliikenne saadaan eroteltua omille yhteyksilleen maanpinnalla pitkämatkaisen sijoituksessa maanalaisiin ajotunneleihin. Maanpinnalla olevien nykyisten liittymien liikennekuormitusta saadaan kevennettyä ja maanpäällisiä liikennejärjestelyjä voidaan kehittää osaksi esteettömämpää kaupunkikeskustaa vähentäen myös liikenteen aiheuttamia melu- ja päästöhaittoja

Ideasuunnitelmassa on tutkittu erilaisia vaihtoehtoja ja esitetään, että Raision keskustaan tehdään E18-tielle (kantatie 40 eli Nesteentie) tunneliyhteys, joka ulottuu Martinkadun liittymän länsipuolelta Raision eritasoliittymän itäpuolelle. Tällöin tunneli alittaa sekä Raision keskustan ruuhkautuneen liittymän että Raision eritasoliittymän. Tähän E18-tien tunneliyhteyteen esitetään haarautumaa Raisiontielle länsisuuntaan. E8-tien (valtatie 8) ja E18 tien (kantatie 40) välinen Raision eritasoliittymä esitetään muutettavan kiertoeritasoliittymäksi. E18-tien ja Raisiontien tasoliittymä voidaan Raision keskustassa tehdä joko valo-ohjattuna tasoliittymänä tai isona kiertoliittymänä. Esitetyt järjestelyt mahdollistavat myös pikaraitiotien toteuttamisen myöhemmässä vaiheessa.

Pääteiden (E8 ja E18) liikennejärjestelyistä Raision keskustassa ja keskikaupungin liikenteen järjestelyä pitkällä aikavälillä on pohdittu vielä vaihtoehtoisista näkökulmista. Varsinais-Suomen ELY-keskus ja Raision kaupunki ovat yhteistyössä tilanneet konsultilta aluevaraus-suunnitelman, jonka tavoitteena on selvittää osayleiskaavaan varattavan liikennealueen tila-vaade. Aluevarauksin tulee turvata sujuvat pääteyhteydet sekä Turun, Naantalın ja Raision satamiin sekä ohjata 50 % Raision keskustan läpi kulkevasta liikenteestä pääväylille. Ramboll Finland Oy on esittänyt raportissaan vaihtoehtoisen liikennejärjestelmän, jonka myötä keskustan ydinalueen katutilat on toteutettavissa kävelypainotteisina katuina, joissa autoliikenne sallittu. Vuonna 2014 valmistunut Aluevaraussuunnitelma on liitteenä 14.

Turun seudulla on vv. 2008–2009 laadittu selvitys ”Turun seudun joukkoliikenne 2020”. Selvityksen johtopäätöksenä on, että seudun joukkoliikennettä kehitettäisiin runkobussijärjestelmänä. Näitä reittejä voidaan myöhemmin muuttaa pikaraitiotielinjoiksi. Raision kaupunginhallitus on lausunut selvityksestä, että runkobussijärjestelmä olisi ensisijainen vaihtoehto ja että maankäytössä säilytetään raideliikenteen rakentamismahdollisuudet. Raision keskikaupungin kautta kulkee nytkin seudullisen joukkoliikenteen keskeinen reitti, joka olisi osa tulevaa runkobussijärjestelmää. Keskeisen joukkoliikenteen reitin varrelle on Turun kaupunkiseudun maankuntakaavassa osoitettu erityinen maankäytön kehittämisvyöhyke.

Raision maankäyttöpalveluissa on selvitetty kaavoitustilannetta ja toteutunutta tehokkuutta alueella, joka ulottuu 750 metriä joukkoliikenneakselin (Raisiontien) molemmin puolin. Osayleiskaava-alueella ei selvityksen mukaan ole asemakaavoittamatonta rakentamistarkoitukseen ensisijaisesti soveltuvaa aluetta. Voimassa olevien asemakaavojen mukaisten asuinkäyttöön tarkoitettujen tonttien tehokkuudet ovat melko alhaisia niiden keskikaupunkisijaintiin verrattuna. Lisäksi joukkoliikenneakselin vaikutusalueen rakennusoikeudet ovat toteutuneet vain noin 75 prosenttisesti.

Raision läpi kulkee Turku-Uusikaupunki -junarata, joka haarautuu kahdesti Raisiossa öljynjalostamoalueelle ja Naantalın satamaan. Yhtenä mahdollisuutena keskustan läpi kulkevan raskaan liikenteen vähentämiseksi on pidetty tavaraliikenteen siirtymistä yhä enenevässä määrin raiteille. Paikallisjunaliikenteen toteuttamisedellytyksiä on selvitetty. Raision kannalta mahdollinen paikallisjunaliikenteen paluu rataosuudelle avaisi uusia suuntia maankäytölle. Yleiskaaressa 2020 on varauduttu liikennepaikan sijoittamiseen radan varteen, joista yksi sijaitsee suunnittelualueeseen rajautuvalla Nuorikkalan alueella Raisionkaaren ja Nesteentien risteyksen tuntumassa.

Raisiontien osuudelle Vt8 liittymästä Turun kuntarajalle, kohtaan jossa Raisiontie muuttuu Satakunnantiekseksi, on laadittu nelikaistaistamissuunnitelma. Suunnitelma sisältää tilavarauksen pikaraitiotielle.

Asumisen, työn, tuotannon ja kulutuksen muutokset verkottuneessa tulevaisuudessa saattavat osaltaan muuttaa liikkumistarvetta tavalla, jota ei vielä ole ennakoitu. Ilmastoa muuttavista toimintamalleista voi olla tarpeen siirtyä uusiin tasapainoisempiin malleihin myös liikkumisen tavoissa ja määrässä.

Liite 14: Pääteiden E8 ja E18 aluevaraussuunnitelma Raision keskustan kohdalla

Liite 15: Joukkoliikenne ja kevyenliikenteen yhteydet

3.4.6 Maanomistus

Pääosa alueen toteutuneista rakennuskortteleista on yksityisessä omistuksessa. Lisäksi etenkin Raumantien itäpuolella on yksityisomistuksessa huomattavia määriä asemakaavoittamatonta rakentamatonta maata. Virkistysalueet ja kadut omistaa kaupunki, samoin vähäisemmän osan rakennuskortteleista. E8/Vt 8- ja E18/Kt 40 -tiet omistaa valtio.

Liite 16: Maanomistus

3.4.7 Maaperä

Suunnittelualueen topografia on kolmijakoinen. Raisionjokilaakso on alavaa, loivasti etelään viettävää maastoa. Keskusta on tasaista ja pohjaolosuhteiltaan hyvin vaihtelevaa. Kerttulassa ja Vaisaareissa on paikoittain hyvin jyrkkäpiirteisiä kallioalueita. Suunnittelualueen maaperäolosuhteet muuttuvat Raisionjokilaakson löyhärakenteisesta koheesiomaaperästä edellä mainittuihin kallioalueisiin. Keskusta-alueen erityispiirteenä ovat maanalaisen kalliopinnan korkeuksien suuret vaihtelut. Maanpinnalle kallio nousee keskusta-alueella kuitenkin melko loivasti. Koheesiomaalajien paksuudet ovat Raisionjokilaaksossa noin 32 metriä ja keskustassa 10–20 metriä. Kaavatyöhön liittyy jokilaakson rakennettavuuden arviointi sekä mahdollisten tulva-alueiden määrittely.

Liite 17: Maaperän korkokuva

3.4.8 Yhdyskuntatekniikka

Suunnittelualue on kunnallisen vesihuollon, sähkö- ja puhelinverkon sekä jätehuollon piirissä. Yhdyskuntarakennetta täydentävä rakentaminen hyödyntää olemassa olevien verkostojen läheisyyttä, jolloin rakentamis- ja ylläpitokustannukset ovat taloudellisempia. Tiivistyvä yhdyskuntarakenne tosin luo paineita niin vesihuolto-, kaukolämpö- kuin sähköverkostojen kapasiteeteille.

Raision kaupungin ongelmat raakaveden ja jätevesien puhdistuksen suhteen ovat ratkenneet pitkälti Turun Seudun Vesi Oy:n tekopohjavesihankkeen ja Kakolan puhdistamon myötä. Liit-

teenä on ote vesihuollon kehittämissuunnitelman asemapiirustuksesta (suunnittelutilanne v. 2020), jota on tarkistettu 18.5.2011. Kehittämissuunnitelmassa on huomioitu mm. keskikau-pungin osayleiskaavahanke.

Liite 18: Yhdyskuntatekniset verkostot

3.4.9 Ympäristöhäiriöt

Osayleiskaava-alue on kaupunkikeskustaa, jossa maankäytönsuunnittelua hankaloittavat eri-laiset ympäristöhäiriöt. Mahdolliset pilaantuneiden maiden kohteet otetaan huomioon kaavaa laadittaessa ja esitetään kaavaselostuksen liitekartalla. Keskusta-alueelta on useita kohde-maisia meluselvityksiä. Melumallinnusten perusteella merkittävin melulähde alueella on liiken-ne. Suunnittelun edetessä valituksi tuleva liikenneverkko ja ennustettavat liikennemäärät yh-dessä maastomallin kanssa luovat pohjan melulaskennalle. Päivä- ja yöaikaiselle melulle voi-daan laskea keskiäänitasot, jolloin maankäyttöä voidaan suunnitella huomioiden Valtioneu-voston päätöksen (VNp 993/1992) mukaiset ohjearvot. Turun rataympäristöselvityksen mu-kaiset rataliikenteen aiheuttamat melu- ja värinävaikutukset otetaan huomioon kaavaa laadit-taessa.

4. TAVOITTEET

4.1. Suunnittelukilpailun arvostelusta johdetut täsmentyneet tavoitteet

- keskustarakenteen ja kaupunkikuvan omaleimaisuus ja eheys (kaupungin identiteettinä tärkeäksi koettujen ominaisuuksien säilyttäminen kaupunkirakenteessa ja -kuvassa eli kaupungintalon ja kirkon ympäristön sekä Valonaukion toreineen liittäminen mukaan uuteen kaupunkikuvaan)
- kokonaisratkaisun johdonmukaisuus
- täydentävän rakentamisen luontevuus ja sopiminen kaupungin mittakaavaan
- vaihteittain rakentamisen vaihtoehdot
- raskaan liikenteen aiheuttamien haittojen vähentäminen (tunneliratkaisu vähentää keskustan maanpäällistä läpikulkuliikennettä, liikennemelua, antaa edellytyksiä viihtyisämmän keskustakatuverkon toteutukselle ja parantaa liikenneturvallisuutta.)
- keskustamaisen katuverkon toimivuus
- kaupunkiseudun keskeisen joukkoliikenneakselin vahvistaminen
- keskustan ja jokilaakson yhteydet
- onnistuminen jokilaakson kulttuurimaiseman saamisessa osaksi kaupunkikuvaa
- taloudellinen toteuttamiskelpoisuus eli ei ryhdytä haasteellisiin purkamistoiimiin, vaan pystytään säästeliäästi hyödyntämään olevaa rakennetta uudessa tiiviimmässä ja toimivammassa hahmossaan. Energiasäästöä syntyy, koska uuden rakenteen luomisessa otetaan luonnonolot huomioon.

Liite 21: Raportti keskustan maankäytön jatkosuunnittelusta voittaneen kilpailutyön pohjalta

4.2. Tiivistelmä osayleiskaavan tavoitteista

- Raision keskustan aseman vahvistaminen seudullisena kuntakeskuksena lisäämällä:
 - monipuolisesti mahdollisuuksia päivittäistavara- ja erikoisliikkeiden sekä kulttuuri- ja vapaa-ajan palvelujen toteutumiselle ja luoden työpaikkoja
 - keskustaan asuntoja huomioiden väestörakenteen monipuolistamisen
- Kaupunkikuvan muuttaminen aikaisempaa viihtyisämmäksi ja omaperäisemmäksi ja kytkeä kauppakeskusalue osaksi keskustaa ja vetovoimaisempaa keskikaupunkialuetta ratkaisten myös pysäköintivaateet
- Ulkoilureittiyhteyksien avaaminen mereltä keskustaan ja edelleen keskustasta jokilaaksoon sekä parantaa jokilaakson kulttuurihistoriallisen maiseman arvokokonaisuutta osana keskustaa
- Läpikulkevalle raskaalle liikenteelle korvien reittivaihtoehtojen osoittaminen liikenteestä aiheutuvien haittojen vähentämiseksi
- Kestävän kehityksen mukaisesti seudullisen joukkoliikenneakselin vahvistaminen, paikallisen kaupunkiliikenteen sujuvuuden turvaaminen, pikaraitiotievarauksen huomioiminen sekä kevyen liikenteen yhtenäisten ja turvallisten reittien osoittaminen
- Asukasmäärien kasvu
 - ydinkeskusta 1 500 asukasta vuoteen 2025 mennessä ja 1 000 asukasta 2035 mennessä
 - Lumparla–Varppeenseutu 1 000 asukasta vuoteen 2025 mennessä ja 1 000 asukasta 2035 mennessä
 - Kisakylä 500–700 asukasta 2035 mennessä

5. OSAYLEISKAAPROSESSI

5.1. Osallistuminen ja vuorovaikutus

Keskikaupungin osayleiskaavoitus oli vireillä jo 1990-luvun alussa, mutta taloudellinen lasku-kausi siirsi suunnittelua. Keskikaupungin osayleiskaava on tullut vireille nykyisessä laajuudessaan kaavoituskatsauksella 2008 Raisio tiedottaa -lehdessä. Hankkeessa on vv. 2008–09 laadittu ideasuunnitelmia ydinkeskustan kaupunkimaisen kehittymisen ja laajentumismahdollisuuksien tutkimiseksi.

Osayleiskaavan pohjatyöksi järjestettiin rajattu suunnittelukilpailu 14.10.2009–5.2.2010. Kilpailuehdotukset olivat julkisesti nähtävillä 16.–30.4.2010 mielipiteiden esittämistä varten. Kaupunki sai palautteena yhteensä 18 kommenttia. Työryhmä arkkitehtitoimisto Kirsti Sivén & Asko Takala, Trafix Oy, Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy ja Terveyspuistot Konsultointi voitti kilpailun ehdotuksellaan Vihreä Nauha. Julkistamistilaisuus pidettiin 15.4.2010. Raison kirjaston Martinsalissa oli seuraava yleisötilaisuus 23.9.2010. Tapahtumassa esiteltiin tiesuunnittelun vaiheita ja vielä kertaalleen kilpailuehdotukset sekä tarkemmin perustellen voit-
tanut suunnitelma. Kilpailun voittanutta maankäytön ideasuunnitelmaa tarkennettiin syksyn 2010 ja kevään 2011 aikana.

Keskikaupungin osayleiskaavan perustieto- ja tavoiteraportti laadittiin ja se esiteltiin osallistu-
mis- ja arviointisuunnitelman kera konsernijaostolle 16.1.2012. Aineisto laitettiin myös yleisön
nähtäväksi kaupungin verkkosivuille. Viranomaisten kesken pidettiin maankäyttö- ja rakennus-
lain mukainen aloitusneuvottelu 22.3.2012. Neuvottelun johtopäätösten myötä tarkennettiin
osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja se pidettiin nähtävillä 27.2.–30.3.2012 mielipiteiden
jättämistä varten. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on jo kertaalleen tarkennettu
(18.6.2012) ja sitä tullaan päivittämään tarvittaessa aina ehdotuksen nähtäville panoon asti.

Liite 22: Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, 16.1.2012, tark. 18.6.2012

Liite 23: Viranomaisten aloitusneuvottelun muistio

Syksyn 2012 aikana on valmisteltu laatimisvaiheen luonnosaineistoa. Materiaali koostuu kol-
mesta suuresta arkista sekä tästä selostuksesta. Ulkonäöllisesti kaavakarttaa muistuttava
maankäyttösuunnitelma sisältää merkintöjen selitteet. Toisena on esitetty yleiskaavan muut-
tamisen myötä eniten muuttuvat alueet sekä alueet, joille tavoitellaan nykykäytöstä vaihtuvaa
toimintaa ilmakuvalle korostettuna. Kolmas arkki tarkentaa ydinkeskustan suunnittelun tär-
keimpiin kohtiin. Luonnosaineisto esiteltiin konsernijaostolle 15.10.2012. Saatujen ohjeiden
perusteella tarkennettuna aineisto asetettiin 29.10.2012 kokoontuneen kaupunginhallituksen
päätoimikunnan laatimisvaiheen kuulemista varten nähtäville marraskuun ajaksi. Kaupunki järjesti
julkisen esittely- ja keskustelutilaisuuden luonnoksen nähtävillä olon alkuvuokkoille 21.11.2012.
Viranomaisille lähetettiin luonnosaineistosta lausuntopyynnöt ja osalliset saivat jättää kirjallisia
mielipiteitä nähtävillä olo ajan aikana. Kaikki laatimisvaiheen aineisto laitettiin kokonaisuudes-
saan nähtäville kaupungin verkkosivuille, kirjaston ilmoitustaululle ja siihen saattoi tutustua
kaupungintalon teknisessä keskuksessa.

Vuoden 2013 aikana maankäyttöpalvelut laati saatuihin lausuntoihin ja mielipiteisiin alustavan
vastineen. 12.11.2013 pidettiin osayleiskaavaluonnoksesta saadusta palautteesta ja edelleen
laadituista suunnitelmista ja selvityksistä viranomaisneuvottelu. Vastineita tarkistettiin viran-
omaisneuvottelun keskustelun pohjalta.

Liite 25: Muistio ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelusta 12.11.2013

Liite 26: Vastineet osayleiskaavaluonnoksesta saatuihin lausuntoihin ja mielipiteisiin

Osayleiskaavaehdotusta laadittiin jatkoselvitysten etenemisen tahdissa ja se esiteltiin yhdessä vastineiden kanssa konserninjaostolle 14.4.2014 ja kaupunginhallitukselle 12.5.2014.

Osayleiskaavaehdotus on ollut nähtävillä 22.5. – 23.6.2014 ja ehdotuksesta pyydettiin samanaikaisesti viranomaislausunnot. Ehdotusaineisto oli nähtävillä laatimisvaiheen tavoin kaupungin verkkosivuilla, kirjastossa ja kaupungin talossa. Nähtävilläolonaikana osalliset voivat jättää kaavasta kirjallisia muistutuksia.

17.4.2015 pidettiin osayleiskaavaehdotuksesta saaduista palautteesta, viranomaislausunnoista ja yhdestä muistutuksesta, sekä palautteesta annetusta vastineesta viranomaisneuvottelu. Vastineita tarkistettiin viranomaisneuvottelun keskustelun pohjalta.

Liite 30: 3. viranomaisneuvottelun muistio

Liite 31: Vastineet osayleiskaavaehdotuksesta saatuihin lausuntoihin ja muistutukseen

Koska lausunnot ja muistutus eivät aiheuta vähäistä suurempia muutoksia kaavakartalle tai sen merkintöihin ja määräyksiin, etenee osayleiskaavaehdotus hyväksymisvaiheeseen. Kaavan hyväksymisestä päättää kaupunginvaltuusto. Kaavan valtuustokäsittelystä, hyväksymisestä, annetaan kirjallinen ilmoitus niille kunnan jäsenille sekä muistuttajille, jotka kaavaehdotuksen nähtävillä ollessa ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa. Valtuuston hyväksymispäätöksestä voi valittaa Turun hallinto-oikeuteen ja sen päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Ellei päätöksestä valiteta, kaava saa lainvoiman.

5.2. Vaihtoehdot ja luonnosvaihe

Osayleiskaavatyötä edeltäneen keskikaupungin suunnittelukilpailun kautta on tarkasteltu maankäytön vaihtoehtoasetelmia. Pitkälle pohditut ja samaan mitoitukseen perustuvat kilpailutyöt edustivat kattavasti tarvittuja vaihtoehtoisia rakenneratkaisuja. Raison keskikaupungin varsinaisessa osayleiskaavaprosessissa ei siten ole enää tehty vaihtoehtoisia luonnoksia.

Suunnittelukilpailun ja kilpailutyön jatkosuunnittelun jälkeen on keskustan liikennejärjestelyiden osalta jatkettu vaihtoehtoisten ja edullisempien ratkaisujen tutkimista. Tavoitteena oli löytää kilpailutyön pohjana olleen liikennehankaisuun verrattuna merkittävästi toteuttamiskelpoisempi ja kustannuksiltaan edullisempi liikennehankaisu sekä Raison ydinkeskustan kohdalle että valtatie 8 ja kantatie 40 eritasoliittymään.

Keskikaupunkialueen liikenteen toimivuuden varmistamiseksi on lännempänä Raisiontiellä tehtävä toimenpiteitä, jotka heikentävät Raisiontien käyttämistä läpikulkuliikenteeseen.

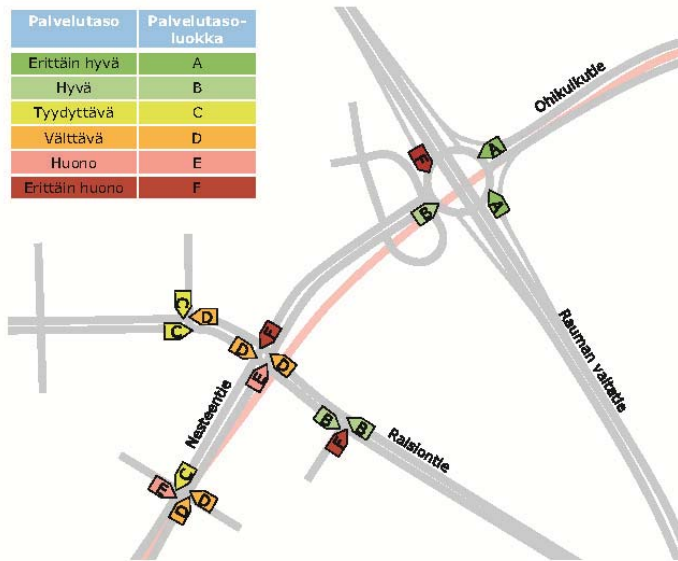
Toimenpiteitä, joilla läpiajoliikennettä voitaisiin vähentää ovat:

- E18 ja ja Ruonan yhdystien kanavoitu liittymä parannetaan eritasoliittymäksi, jolloin Aurinkotieltä on hyvät yhteydet E18:lle.
- E18 ja mt 185 liittymäalueen selkeyttäminen ja E18 muuttaminen selkeästi pääsuunnaksi
- Raisionkaaren parantaminen 2+2 kaistaiseksi välillä Raision tie – mt 185
- Raisiontien ajonopeuksien alentaminen rakentamalla kiertoeritasoliittymiä sekä ajoradan kaivantaminen 1+1-kaistaiseksi välillä Raisionkaari-Lumparlankatu

Vaihtoehtoina tutkittiin jo kilpailusuunnitelmassa käytettyä vaihtoehtoa Y-tunnelia (Ve3) ja ideasuunnitelman keskipitkää I-tunnelia (Ve4). Näitä vaihtoehtoja tarkennettiin vielä mm. tunnelin tasauksen osalta sekä tutkittiin toimivuutta päivitetyn liikenne-ennusteen osalta. Lisäksi tutkittiin kaksi uutta vaihtoehtoa valo-ohjattua kiertoeritasoliittymää kahdessa tasossa (Ve2) sekä kiertoeritasoliittymää kolmessa tasossa (Ve1). Näissä molemmissa vaihtoehtoissa on esitetty E18:lle rakennettavaksi lyhyt tunneli.

5.2.1 Vaihtoehto 1: E18 keskipitkä tunneli ja kiertoeritasoliittymä kahdessa tasossa

Palvelutaso	Palvelutasoluokka
Erittäin hyvä	A
Hyvä	B
Tyydyttävä	C
Välttävä	D
Huono	E
Erittäin huono	F



Tässä vaihtoehdossa E18 tie on keskipitkässä tunnelissa, jonka pituus on noin 970 metriä.

Tunneliosuus alkaa E8 / E18 eritasoliittymän itäpuolelta ja loppuu Martinkadun länsipuolella.

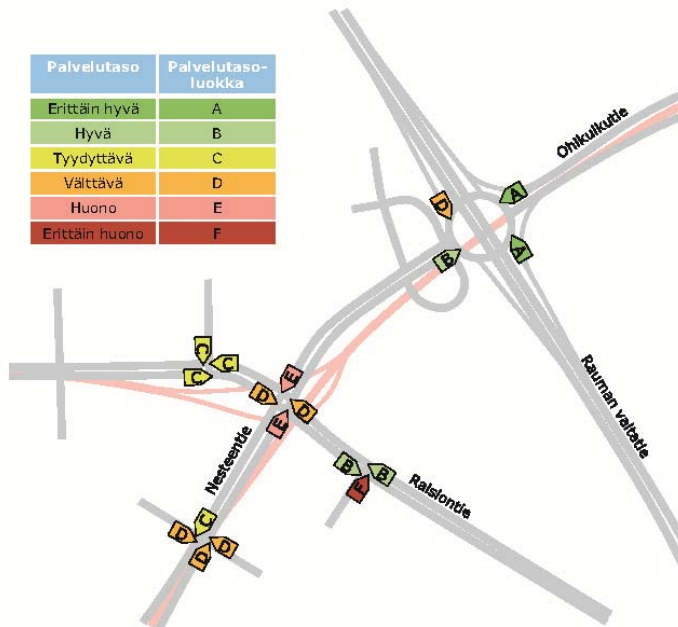
Raision keskustan ja E8 kohdilla kantatien liikenne kulkee maan alla.

E8 ja E18 eritasoliittymään rakennetaan osittain kaksikaistainen kiertoliittymä.

Tämän vaihtoehdon kustannusarvio on noin 120 miljoonaa euroa.

5.2.2 Vaihtoehto 2: Y-tunneli ja kiertoeritasoliittymä kahdessa tasossa

Palvelutaso	Palvelutasoluokka
Erittäin hyvä	A
Hyvä	B
Tyydyttävä	C
Välttävä	D
Huono	E
Erittäin huono	F



Y-tunnelivaihtoehdossa E18-tie on keskipitkässä tunnelissa, jonka pituus on noin 970 metriä. Tunneliosuus alkaa E8 / E18 eritasoliittymän itäpuolelta ja loppuu Martinkadun länsipuolella. Raision keskustan ja E8 kohdilla kantatien liikenne kulkee maan alla.

Tunneliin rakennetaan haara Raisiontien kohdalle Naantalin suuntaan. Tunnelihaaran pituus on noin 500 metriä.

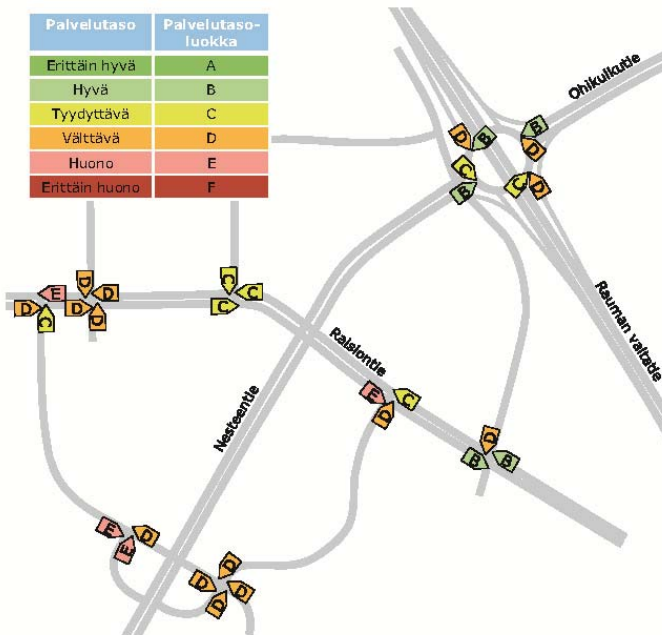
E8 ja E18 eritasoliittymään rakennetaan osittain kaksikaistainen kiertoliittymä.

Kiertoliittymään rakennetaan itäpuolelle vapaat oikeat.

E18 ja Voudinkadun liittymään rakennetaan suuntaisliittymät.

Tämän vaihtoehdon kustannusarvio on noin 170 miljoonaa euroa.

5.2.3 Vaihtoehto 3: E18 lyhyt tunneli ja valo-ohjattu kiertoeritasoliittymä kahdessa tasossa



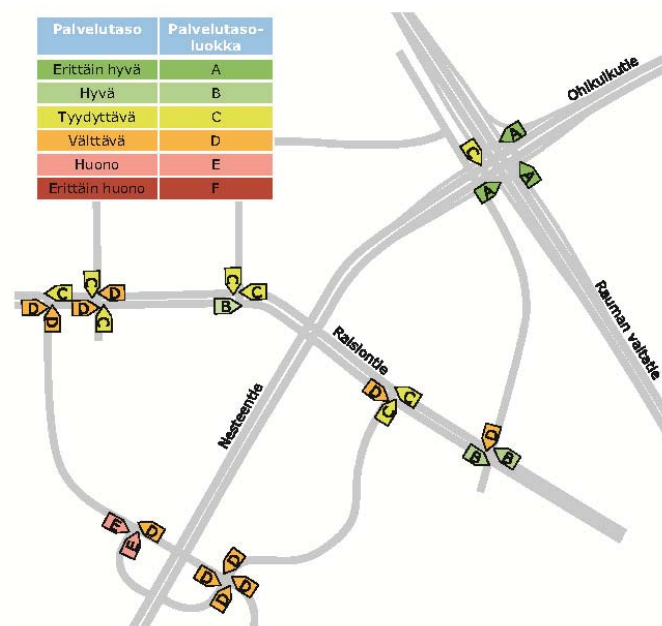
E8 ja E18 eritasoliittymä toteutetaan kahdessa tasossa.

E8 on alempana kuten nykyisinkin ja se jää ennalleen. E18:lle rakennetaan kiertoliittymä, jossa on kahdesta neljään kaistaa. Kiertoliittymän halkaisija on noin 120 metriä ja se on valo-ohjattu.

Raision keskustassa Nesteentie kulkee 450 metriä tunnelissa alkaen Raisiontien kohdalta etelään.

Tämän vaihtoehdon kustannusarvio on noin 91 miljoonaa

5.2.4 Vaihtoehto 4: E18 lyhyt tunneli ja kiertoeritasoliittymä kolmessa tasossa



E8 ja E18 eritasoliittymä toteutetaan kolmessa tasossa, jossa E8 kulkee alimpana ja E18 ylimpänä. Eritasoliittymän keskimäiseen kerrokseen rakennetaan kiertoliittymä (halk. 60m), joka kytkeytyy pääteihin rampeilla.

Raision keskustassa Nesteentie kulkee 450 metriä tunnelissa alkaen Raisiontien kohdalta etelään.

Tämän vaihtoehdon kustannusarvio on noin 104 miljoonaa.

Raision keskikaupungin osayleiskaava-alueen liikennejärjestelyinä tutkituista ratkaisuvaihtoehdoista on kirjoitettu tarkemmin liitteenä 14 olevassa raportissa.

Keskikaupungin osayleiskaavan liikenteen aluevarauksien tulee mahdollistaa edullisimpien vaihtoehtojen 3 tai 4 valitseminen. E18-tielle eli Nesteentielle tehdään noin 400–500 metriä pitkä maanalainen betonitunneli. Valtatie 8 ja kantatie 40 (E18) eritasoliittymän osalta on tutkittu edelleen kahta ratkaisuvaihtoehtoa. Toisessa järjestelyt ovat kahdessa tasossa ja toisessa kolmessa tasossa. Valinta näiden kesken tapahtuu liikenteellisten, kaupunkikuvallisten, turvallisuus ja taloudellisten vertailujen pohjalta.

5.2.5 Osayleiskaavaluonnos

Osayleiskaavaluonnoksessa esitettiin maankäyttöä aluevarausmerkinnöin jaoteltuna. Pääliikennereitit merkittiin tavanomaisista yleiskaavamerkinnöistä poiketen tarkemmilla katu- ja maantiealueina. Merkittävimpiä uusia liikennereittejä kuvattiin suuntaa-antavin yhteystarve-merkinnöin. Kilpailuehdotuksesta poimittu vihreä nauha -ajatusta vietiin kaavakartalle Kerttulan alueelta etelään jatkuvana kevyenliikenteen ja joukkoliikenteen puistokatuna, jota myös Turun seudun rakennemallin mukainen joukkoliikenteen kehittämiskäytävän ratavaraus hyödyntää.

Osayleiskaavan luonnoksesta jätettiin nähtävilläolonaikana 12.11.–11.12.2012 kymmenen mielipidetä ja neljä lausuntoa. Palautteissa eniten pinnalle nousivat kaavassa keskeisessä osassa olevat liikennejärjestelyt sekä Raisiojokilaakson suunnittelu. Myös ydinkeskustan alueen ja Kuuan seudun suunnittelua kommentoitiin runsaammin.

Liite 26: Vastineet osayleiskaavaluonnoksesta saatuihin lausuntoihin ja mielipiteisiin

5.3. Jatkosuunnittelun kuluessa laaditut selvitykset ja kaavaehdotus

5.3.1 Pääteiden E8 ja E18 aluevaraussuunnitelma Raision keskustan kohdalla

Pääteiden E8 ja E18 aluevaraussuunnitelmaa täydennettiin ehdotusvaiheen aikana. Luonnosvaiheessa keskustelua herättäneitä Raisionjokilaaksoon sijoittuvia rinnakkaiskatuyhteyksiä tarkennettiin ja valittiin ympäristövaikutuksiltaan suotuisin vaihtoehto jatkosuunnittelun pohjaksi.

Ydinkeskusta-alueen sisäistä liikennöintiä suunniteltiin niin ikään saadun palautteen mukaisesti, jotta kaavaehdotuskartalle saatiin merkittyä katualuevaraukset ohjeellisten yhteystarpeiden sijaan mahdollisimman pitkälle suunniteltuina. Raporttiin täydennettiin myös keskustan kehityssuunnitelman myötä syntyneitä ideoita ydinkeskusta-alueen muotoutumiseksi.

Lisäksi suunnitelmia täydennettiin E18-tien ja Raisionkaaren eritasoliittymän vaatimilla aluevarauksilla.

Aluevaraussuunnitelma liitteineen on esitetty liitteissä 14–14g.

Liite 14: Pääteiden E8 ja E18 aluevaraussuunnitelma Raision keskustan kohdalla, raporttiluonnos 27.3.2014

Liite 14a: Tunnelin vaaratilanteet ja riskit

Liite 14b: Hankkeen turvallisuusvaikutusten arviointi

Liite 14c: Liikenneturvallisuusauditointi

Liite 14d: Ympäristövaikutusten selvitys

- Liite 14e: Pääteiden E8 ja E18 eritasoliittymä; Vaihtoehdon 0+ toimivuustarkastelut
Liite 14f: Hankearviointi
Liite 14g: Suunnitteluperusteet

5.3.2 Keskustan kehityssuunnitelma

Arkkitehtitoimisto Sigge Oy laati loppuvuodesta 2013 valmistuneen keskustan kehityssuunnitelman, jossa hahmoteltiin ydinkeskusta-alueen mahdollista muotoutumista tunnelihankkeen tuomien liikennejärjestelyjen myötä. Suunnitelmassa alueelle esitettiin pääosin umpinaisia kortteleita, joiden keskiosa on katettu paikoitustilat piilottavalla pihakannella. Rakennuksien neljä ensimmäistä kerrosta olisivat suunnitelman mukaan lamellirakennusrunkoisia, joiden päällä olisi vielä yksi tai kaksi kerrosta vapaasti sijoiteltuja ja muotoiltuja rakennusosia. Näin keskusta-alueen rakentaminen muodostuisi 5-6 kerroksisista kortteleista. Korttelirakentaminen ulottuisi osittain keskustatunnelin päälle ja Nesteentieltä vapautuvaa tilaa käytettäisiin myös keskuspuiston toteuttamiseen (ohessa on kehityssuunnitelmasta poimittu havainnekuva alueelta). Raisen keskustan pohjoisreunan portiksi ja maamerkiksi suunnitelmassa esitettiin kah-ta korkeaa asuin- ja liiketornia, "Killi ja Nalli". Torialue on suunnitelmassa siirretty vanhalle paikalleen Tasalan aukiolle ja aluetta on ajateltu päivitettävän kokonaisuudessaan.

- Liite 27: Raisen keskustan kehityssuunnitelma, Arkkitehtitoimisto Sigge Oy, 25.11.2013



5.3.3 Osayleiskaavaehdotus

Osayleiskaavaehdotukseen tarkistettiin liikennesuunnittelun jatkosuunnittelun ratkaisuja: Raumantien ja Ohikulkutien eritasoliittymän tilavarausta tarkistettiin kattamaan eri vaihtoehtoja kevyimmästä ja tilavarukseltaan laajimmasta 0+ vaihtoehdosta alkaen. Rinnakkaiskatuyhteyksien yhteystarvesijainnit tarkistettiin Raisionjokilaakson ja Petterinpellon alueilla yhtenäisen jokilaaksoalueen, olemassa olevan rakennuskannan ja muinaismuistoarvot paremmin säilyttäviksi. Vaisaaren osalta lisättiin E18-tien rinnakkaiskatuyhteys Eeronkujalta Konsantielle ja samalla osoitettiin tilavaraukset Raisionkaaren eritasoliittymälle Nesteentien yli. Ydinkeskusta-alueen luonnoksessa esitetyt katuyhteystarpeet merkittiin kaavakartalle katualueina jatkosuunnittelussa tarkentuneisiin paikkoihin.

Liikennesuunnitelmien tarkentumisen myötä myös maankäytön aluevarauksia muutettiin paikoitellen. Raisionjokilaakson itälaidan aluevarauksia supistettiin ja länsipuolen uusi aluevaraus osoitettiin kokonaan reservialueena. Mahittulassa pääosin rakentumaton pohjoinen alue merkittiin maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta ja joka toimii pientalovaltaisen asuntoalueen mahdollisena laajenemisalueena. Mahittulaan lisättiin myös maakuntakaavan mukainen viheryhteystarve. Kaava-alueen itäosassa Ohikulkutien molemmin puolin sijaitsevat yritykset merkittiin nykytilanteensa mukaisesti kaupallisten palvelujen ja työpaikkojen alueeksi, joka on tarkoitettu merkitykseltään seudullisen, paljon tilaa vaativan kaupan ja työpaikkojen alueeksi.

Ydinkeskusta-alueen kaavamääräyksien sisältöjä tarkistettiin ja tunnelin pohjoisen osan päälle merkittiin rasteri kaupunkikuvallisesti merkittävästä alueesta, jolle voidaan toteuttaa ympäröivää rakentamista korkeampaa maamerkkirakentamista.

Raisionkaaren eritasoliittymäratkaisu aiheutti joitakin muutoksia Varppeenseudun eteläosan aluerakenteessa. Varppeenkatu erotettiin kaavakartalle selkeästi kevyenliikenteenreittinä.

Kerttulassa Kuuanmetsän alueella asuntoalueen rajausta suhteessa virkistysalueeseen tarkistettiin siten, että liito-oravan elinalue ja katajakedon säilyminen turvataan. Tuulilan rakennettu kiinteistö liitettiin mukaan asuntoaluerajaukseen. Myös luonnoksesta puuttuva Pappilan mäntypuutarha ja mänty lisättiin luonnonsuojelullisena kohdemerkintänä keskusta-alueelle.

Kaavaehdotustyön yhteydessä tarkennettiin aluevarausten ja muiden kaavamerkintöjen käyttötarkoitukset sisältöineen sekä rakennetun ympäristön, muinaismuistojen ja luontoarvojen merkinnät. Kaavamerkintöjen esitystapaa muutettiin luonnosvaiheesta yleiskaavamaisemmiksi mm. yhteystarpeiden osalta.

5.3.4 Viranomaislausuntojen ja muistutuksen johdosta tehdyt tarkistukset

Viranomaislausuntojen pohjalta osayleiskaavaan on tehty seuraavat tarkistukset:

- voimajohdon aluevaraus on kavennettu 80 m:stä 40 m:iin
- Tuulilankedon sl-2 –merkintä on muutettu luo-4 –merkinnäksi
- Petterinpellolle on lisätty uusi löydetty muinaisjäännös
- TP-2 –alueen ja AP-3/s –alueen välistä rajaa Petterinpellolla on siirretty lännemmäksi
- TP-2 –laajenemisalue E18 ja E8 –teiden risteyksen länsipuolella on poistettu
- Vaisaaren alueella osoitettu asemakaavan mukaiset viheryhteydet
- tarkistettu arvokkaiden rakennusten numerointi
- Pappilanmäen sl-1 –merkintä on muutettu luo-3 –merkinnäksi

Lisäksi kaavamääräyksiä on täsmennetty ja täydennetty sekä karttaan on tehty kartan havainnollisuutta ja luettavuutta parantavia teknisiä tarkistuksia.

Kaavaselistusta on päivitetty mm. tehtyjen tarkistusten pohjalta.

6. KESKIKAUPUNGIN OSAYLEISKAAVA

6.1. Yleistä

Raision keskikaupungin osayleiskaava vastaa kaupungin keskustan maankäytön järjestelytarpeisiin. Keskustaan on monelta eri katsontakannalta hyvä osoittaa nykyistä tehokkaampaa ja täydentävää rakentamista. Osayleiskaava tarkentaa voimassa olevan yleiskaavan aluevarauksia ja täsmentää käyttötarkoituksia. Kaavalla on osoitettu ydinkeskustan osalta Nesteentie sijoitettavaksi liikennetunneliin, jolloin yleisen tien alueesta vapautuva tila voidaan käyttää kaupunkikeskustaa eheyttävään rakentamiseen.

Haunisten liittymän ja valtatie 8 väli on Raisiossa ainoa kohta, jossa valtakunnallisesti merkittävällä E18-tiellä eli Ohikulkutiellä ei ole rinnakkaisyyttä mahdollisten häiriötilanteiden varalta. Keskikaupungin osayleiskaavalla osoitetaan kantatien molemmien puolisten rinnakkaiskatujen tarve ja niiden sijainnit tarkentuvat asemakaavoituksissa. Raisionkaari osoitetaan jatkuvaksi Nesteentien yli eritasoliittymän kautta.

Kevyen liikenteen reitit, puistot ja aukiot muodostavat julkisten ulkotilojen verkoston, joka luo toimivat yhteydet kaupungin eri osa-alueiden välille. Erityisesti päälinjojen jatkuvuus on huomioitu. Tunnelihankkeen toteuduttua Varppeenkadun jatke itään ja toisaalta pohjois-eteläsuuntainen yhteys koulukeskukseen parantavat huomattavasti liikkumisen mahdollisuuksia läpi ydinkeskustan.

6.2. Mitoitus

Osayleiskaavan varaus- ja mitoituslähtökohtana on ollut Turun kaupunkiseudun rakennemallin 2035 väestötavoite, jonka mukaan osayleiskaava-alueella 2035 asuu laskennallisesti 12 700 henkeä nykyisen vajaan 7 000 sijaan. Osayleiskaavan tavoitteena on myös vastata yleisen asumisväljyyden kasvutrendiin. Rakennemallin asukasmäärän lisäys pitää sisällään nykyisen asumisväljyyden (40k-m² / asukas) kasvun tulevaisuuden 50 k-m² / asukas (40 huoneisto-m² / asukas) asumisväljyyteen. Rakennemallin mitoituksen mukaan keskikaupungille voidaan sijoittaa runsas 3000 todellista uutta asukasta. Osayleiskaava sisältää uusia asuntorakentamisen mahdollisuuksia 185 000 k-m² ja uusia toimitilarakentamisen mahdollisuuksia työpaikka- ja palvelualueille noin 100 000 k-m².

Keskikaupungin osayleiskaavan mitoitus on esitetty alueiden käyttötarkoituksen mukaisesti seuraavassa taulukossa:

	C	AK	A	AP	
	tiivit kerrostalo- alueet (asumi- sen osalta alue- tehokkuus = 0,5)	väljemmät ker- rostaloalueet (aluetehokkuus vähintään 0,35)	eri asumis- muotojen se- koittunut taaja- marakenne (aluetehokkuus lask.= 0,25)	tiivit pientalo- alueet (alue- tehokkuus = vähintään 0,1)	väljemmät eril- lis- pientaloalueet (aluetehokkuus = 0,05 tai pie- nempi)
Tavoiteltu väes- tömäärä vuonna 2035	4500	4000	950	300	250
lask. asuntoja	3200	2000	350	80	70
1000 k-m ²	225	200	60	20	23
pinta-ala (ha)	45	60	24	20	46

Jos Turun seudun läntiset osat kasvavat ja henkilöautoistuminen lisääntyy arvioidulla tavalla, voi Raision läpikulkuliikenteen määrä nousta vuoteen 2035 mennessä 17 500 ajoneuvosta 28 000:een. Osayleiskaavalla korostetaan sellaisia kaupunkirakenteellisia ratkaisuja, jotka lisäävät vähiten liikennesuoritetta ja luovat edellytyksiä tehokkaalle joukkoliikennejärjestelmälle. Nesteentien osoittaminen tunneliin ja ydinkeskusta asukasmäärän voimakas kasvattaminen ovat paitsi viihtyisyyden vuoksi myös taloudellisesti tarkastellen kestäviä valintoja.

6.3. Aluerakenne ja -varaukset

6.3.1 Asuminen

Asuntoalueet (A-3) ovat tarkoitettu talotyyppi- ja kaumaltaan monipuolisiksi. Alueille saa sijoittaa myös asumiselle tarpeellisia julkisia ja yksityisiä palveluja, alueen sisäisiä liikenneväyliä, pysäköintialueita, alueen asukkaita palvelevia virkistys- ja puistoalueita sekä yhdyskuntateknisen huollon alueita. Merkinnällä on osoitettu kaavassa useita alueita. Pohjoisesta alkaen:

- Kisakyläksi kutsuttu alue tarjoaa mahdollisuuden toteuttaa tavanomaisesta kerrostalotuotannosta poikkeavin asuinrakennuksin monipuolinen asuntotyyppien ja -kokojen kirjo.
- Kerttulantien molemmin puolin omakotitaloalueet (Venheenkatu, Seksmanninkatu) mahdollisesti säilynevät nykyisessä maankäytössä osayleiskaavan tavoitevuoteen. Kaava ei poissulje maankäytön tehostamista asemakaavoituksella.
- Raisiontien pohjoispuolella, Hulvelankadusta länteen sijaitsevat kaksi laajaa pientaloaluetta olisi mahdollista, etenkin Raisiontien varren osalta, asemakaavoittaa nykykäyttöä tehokkaammalle rakentamiselle, esimerkiksi kerrostalorakentamiselle.

Ydinkeskustan asuin- ja liikealue (AC-1) on tarkoitettu keskustatoimintojen laajenemisalueeksi. Alueelle saa sijoittaa julkisia ja yksityisiä palveluita, keskustaan soveltuvaa asumista, keskustaan soveltuvia ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työpaikkatoimintoja sekä virkistys- ja yhdyskuntateknisen huollon alueita. Keskustaan soveltuvalla rakentamisella tarkoitetaan lähinnä kerrostaloja tai tiivistä rivitalorakentamista. Merkinnällä on osoitettu Hulvelankadun varressa Friisilänselän ja Klemelänselän sekä Raisiontien rajaama alue.

Kerrostalovaltaisille asuntoalueille (AK-1) saa sijoittaa myös asumiselle tarpeellisia julkisia ja yksityisiä palveluja, alueen sisäisiä liikenneväyliä, pysäköintialueita, alueiden asukkaita palvelevia virkistys- ja puistoalueita sekä yhdyskuntateknisen huollon alueita. Kerrostalovaltaisia asuntoalueita sijoittuu Raisiontien eteläpuoleisille alueille, Konsantien varrelle sekä ydinkeskustan pohjoispuolelle.

Pientalovaltaisille asuntoalueille (AP-3, AP-3/s, AP-4) saa sijoittaa myös asumiselle tarpeellisia lähipalveluita ja virkistysalueita sekä sellaisia pienimuotoisia työtiloja, joista ei aiheudu melua, raskasta liikennettä, ilman pilaantumista tai näihin verrattavia ympäristöhaittoja. AP-alueina on osoitettu yleiskaavan mukaisesti pohjoisesta alkaen myötäpäivään:

- Voudinkadun ja Kerttulantien rajaama alue aina suurjännitelinjaan asti
- Petterinpelto
- Jertan seutu
- Kauri

Raisionjokilaaksoon rajautuvilla pientalovaltaisille asuntoalueille on osoitettu lisämerkintä /s, joka viittaa alueeseen, jolla ympäristö säilytetään. Nämä ovat kulttuurihistoriallisesti tärkeitä alueita, joiden asemakaavoituksessa on kiinnitettävä erityistä huomiota rakentamisen mitta-kaavan, rakennustavan ja rakennusten sijoittelun sopeutumiseen sekä olemassa olevaan rakennuskantaan että Raisionjokilaakson maisemaan.

Mahittulan alueella on katkoviivamerkinnällä esitetty yhdyskuntarakenteen mahdollinen laajenemisalue. Alue on tarkoitettu pientalovaltaiselle asuntoalueelle. Alueella sijaitsevia soistuneita alueita tulisi hyödyntää mahdollisuuksien mukaan alueellisten hulevesien viivytyksessä.

AP-4 –alueiden yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee huomioida riittävät luonnonmukaiset metsäalueet sekä ekologiset käytävät.

6.3.2 Keskustatoiminnot

Keskustatoimintojen alueilla (C-1, C-2) pääasiallisia toimintoja ovat palvelut ja hallinto, keskusta soveltuva asuminen, keskusta soveltuvat ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomat työpaikkatoiminnot, näihin liittyvä liikenne ja virkistys sekä yhdyskuntatekninen huolto.

Osayleiskaavalla osoitetaan C-alueiksi nykyisen ydinkeskustan alueet siten, että Nesteentie välillä Raisiontie-Juhaninkuja on osoitettu liikennetunneliin. Yhtenäinen C-alue mahdollistaa ydinkeskustan kehittämisen omaleimaiseksi ja viihtyisämmäksi. Ensisijaista ydinkeskustassa on asuinrakentamisen voimakas tehostaminen eli Soliniuksenkujan ja Hosleniuksenkujan omakotitalojen korvaaminen kerrostalorakentamisella.

Kaupunkikuvallisesti tärkeää keskustatoimintojen aluetta (C-2), jonka suunnittelussa on huomioitava maanalaisen yleisen tien alueen (LT-1) toteuttaminen sijoittuu Varppeenseudulle. Asemakaavoituksessa on kiinnitettävä erityistä huomiota aluekokonaisuuden ja kaupunkikuvan eheyteen sekä huomioitava tunnelihankkeen toteutuminen.

Liikennetunneli (ma-LT-1) on osoitettu katkoviivarajauksella. Tunnelin suuaukkojen kaupunkikuvalliseen ilmeeseen on kiinnitettävä erityistä huomiota jatkosuunnittelussa.

Tunnelin pohjoisosan päälle Raisiontien ympäristöön on merkitty ristikkorasterilla kaupunkikuvallisesti merkittävää aluetta. Alueen merkitystä kaupunkikuvassa voidaan korostaa ympäröivästä rakenteesta korkeammalla rakenteella.

Keskusta-alueiden asemakaavoituksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota toimivuuteen ja tarkoituksenmukaisuuteen sekä jalankulku-, pysäköinti-, huolto- ja joukkoliikenteen järjestelyjen häiriöttömyyteen.

6.3.3 Palvelut ja työpaikka-alueet

Palvelujen ja hallinnon alueelle (P-3) saa sijoittua julkisia ja yksityisiä opetus-, sivistys- ja tutkimustoimintaa sekä sosiaali- ja terveydenhuoltoon kuuluvia laitoksia tai kaupallisia palveluita. Ja vastaavasti **julkisten palvelujen ja hallinnon alueille (PY-2)** saa sijoittua pääasiallisesti vastaavia julkisia laitoksia tai palveluita. Julkisten palvelujen ja hallinnon alueita, joilla ympäristö säilytetään (PY-2/s) on Raision kirkon ja Friisilän verstaiden alueilla. Alueet ovat kulttuurihistoriallisesti tärkeitä ja niiden asemakaavoituksessa on kiinnitettävä erityistä huomiota rakentamisen mittakaavan, rakennustavan ja rakennusten sijoittelun sopeutumiseen sekä olemassa olevaan rakennuskantaan.

Kaupallisten palvelujen ja työpaikkojen aluetta (KMT-1) sijoittuu Ohikulkutien varrelle Raisionjokilaakson itälaidalle. Alueet ovat jo nykyisellään merkitykseltään seudullisen, paljon tilaa vaativan kaupan ja työpaikkojen aluetta. Alueelle voidaan sijoittaa paljon tilaa vaativaa erikoistavaran kauppaa, kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppaa, sekä työ-

paikka-alueita, joissa voi olla korjaamoja, varastointia sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamatonta teollisuutta ja siihen liittyvää myymälä- ja toimistotilaa.

Työpaikka-alue (TP-2) sijoittuu Petterinpellon alueelle. Alue on tarkoitettu työpaikka-alueeksi, joissa voi olla toimisto- ja palvelutyöpaikkoja, ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta teollisuutta ja sekä varastointia. Lisäksi alueelle voidaan sijoittaa näiden yhteyteen soveltuvaa pienimuotoista myymälätilaa. Alueille ei tule sijoittaa MRL 71a §:n mukaista vähittäiskaupan suuryksikköä. Työpaikka-alue suojaa Petterinpellon asuinalueita valtatie liikennemelulta. Ohikulkutien ja Raumantien risteämäkohtaan on osoitettu työpaikka-alueen laajenemisaalue, jonka käyttöönotto täsmentyy yleisen tien (LT-1) suunnittelun yhteydessä.

Työpaikka-alueita (TP-3) sijoittuu Nesteentie, Raumantien ja Haunistentien varrelle. Alueet on tarkoitettu työpaikka-alueiksi, joissa voi olla toimisto- ja palvelutyöpaikkoja, ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta teollisuutta, varastointia sekä vähittäiskaupan yksiköitä. Alueille ei tule sijoittaa MRL 71a §:n mukaista vähittäiskaupan suuryksikköä.

6.3.4 Virkistys

Virkistysalueita (VL-3) suunnitellessa on huomioitava virkistysreittiverkon yhtenäisyys. Keski-kaupungin osayleiskaavassa on osoitettu varsin laajat virkistäytymiseen ja ulkoiluun sopivat alueet. **Urheilu- ja virkistyspalveluiden alueelle (VU-2)** voidaan sijoittaa urheilu-, virkistys- ja vapaa-ajan toimintoja palvelevia rakennuksia ja rakennelmia.

Raisionjokilaakson viljelyalueet on merkitty virkistysalueiksi, eli on katsottu tarkoituksenmukaiseksi ottaa ne osaksi kaupungin viherverkostoa kytkemällä avoin kulttuurihistoriallinen maisema paremmin keskikaupungin ulkoilureitistöön. Raisionjokilaakso on myös maisemallisesti arvokasta aluetta, jonka yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota seudullisesti arvokkaan maisemakokonaisuuden säilymiseen ja kehittämiseen virkistysalueena.

Mahittulassa sijaitsee maakuntakaavan mukainen **viheryhteystarve**, jonka sijainti ja aluetarpeet määritellään tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä. Yhteystarve jatkuu maakuntakaavassa itä-länsisuuntaisena Kerttulan alueen läpi kohti Naantalia ja sen on tarkoitus toimia virkistysreitin lisäksi myös ekologisena käytävänä mm. eläinten vapaan liikkumisen mahdollistamiseksi.

6.3.5 Muut

Maa- ja metsätalousvaltaista aluetta, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta (MU-2) sijoittuu Mahittulan alueelle. Alue on samalla yhdyskuntarakenteen mahdollinen laajenemisaalue, jolle tulisi sijoittumaan pientalovaltainen asuntoalue (AP-4). Asumisen laajenemisaueella tulee ratkaista hulevesien alueellinen viivytys ja sille sijoittuu myös viheryhteystarve. Alueen käytössä tulee huomioida sen merkitys myös ekologisena käytävänä mm. eläinten vapaan liikkumisen mahdollistamiseksi.

Osayleiskaavassa on **yleisen tien alueena (LT-1)** on osoitettu E8 (Raumantie, Vt8) ja E18 (Ohikultutie-Nesteentie, Kantatie 40) -teiden vaatimat tilavaraukset. Aluerajaukset täsmentyvät asemakaavoituksen yhteydessä. Liikennöinnin aiheuttama melualueen laajuus vahvistuu yksityiskohtaisessa suunnittelussa valittujen ratkaisujen mukaan ja se tulee liikkenteen jatkosuunnittelussa sekä lähialueiden asemakaavoituksen yhteydessä selvittää.

Energiahuollon alue (EN-1) -merkinnällä on osoitettu olemassa oleva suurmuuntamoalue Voudinkadun varrella.

Raision kirkkoa ympäröivä **hautausmaa** on osoitettu omalla **EH**-merkinnällä.

Vesialue (W) -merkinnällä on osoitettu Raisionjoki.

6.4. Liikennratkaisut

Osayleiskaavan liikennratkaisu perustuu olettamukselle, että vuodelle 2035 ennustetusta keskikaupungin läpikulkevasta liikenteestä on saatu puolet ohjattua muille reiteille kaava-alueen ulkopuolisin liikennejärjestelyin. Liikennratkaisuja vaikutuksineen on tutkittu laajalti ja osayleiskaavaratkaisu tukeutuukin näihin johtopäätöksiin.

6.4.1 Yleisen tien alueet

Yleisen tien alueelle (LT-1) sijoittuvat yleiseen tieverkkoon kuuluvat Turun ja Oulun välinen rannikkoa seuraileva valtatie 8 (Eurooppatie 8) ja Naantalista Kaarinaan ulottuva kantatie 40 (osa Eurooppatietä 18), joka toimii samalla Turun kaupunkiseudun uloimpana kehätienä. E18-tie kuuluu EU:n TEN-T-ydinverkkoon osana Suomen ainoaa TEN-T-ydinverkkokäytävää. Edellä mainitut yleiset tiet liittyvät toisiinsa Raision eritasoliittymässä. Raisionkaaren on esitetty jatkuvan Nesteentien yli Konsantielle eritasoliittymän kautta tasoristeysten poistamiseksi E18-tieltä. Yleisen tien alueiden aluerajaukset täsmentyvät asemakaavoituksen yhteydessä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on selvitettävä myös tien melualueen laajuus. Laskennallisia melualueiden laajuuksia erilaisissa tilanteissa on arvioitu liitteessä 28. Mahittulan alueella Raumantien varressa sijaitsevalla työpaikkarakentamisen (TP-2) vyöhykkeen rakentamisella voidaan osaltaan hallita meluongelmia sen itäpuolella sijaitsevalla pientalovaltaisella asuinalueella.

Liite 28: Laskennalliset melualueet 5.5.2014

Raision ydinkeskustan kohdalla E18-tie sijoitetaan **liikennetunneliin** (ma-LT-1), joka alittaa keskustatoiminnoille merkityn alueen katuineen. Etenkin keskikaupungin läpikulkevan raskaan liikenteen ohjaaminen tunneliin vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja ja estevaikutelmaa ydinkeskustassa. Liikennetunnelin eteläpuolella E18-tie liittyy katuyhteyksillä keskustan katuverkkoon. Tunnelin suuaukkojen kaupunkikuvalliseen ilmeeseen on kiinnitettävä erityistä huomiota yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa turvallisen ja samalla kaupunkikuvallisesti tasokkaan ilmeen muodostamiseksi. Tunnelin rakentamisen aikaisia liikenneyhteyksiä on tarkasteltu työn kuluessa sillä tarkkuudella, kun se osayleiskaavatasolla on mahdollista. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tähän tulee kiinnittää erityisesti huomiota.

6.4.2 Katualueet, tieliikenteen yhteystarpeet, kevyen liikenteen reitit ja muut kuluyhteydet

Katualueina on osoitettu katuverkon tärkeimmät yhteydet. Ydinkeskustan (C1 ja C-2-alueiden) kohdalla Raisiontien liikenteelliset ratkaisut ohjaavat ajoneuvoliikenteen käyttönopeudeksi 30 km/h, jolloin keskikaupungin viihtyisyyttä voidaan kehittää yhä vetovoimaisemmaksi. Keskustan uudet pääkatulinjat on esitetty kaavakartalla aluevarausuunnitelman mukaisina. Ohikulkutien ja Raumantien risteämiskohdassa on osoitettu **katualueen mahdollista laajenemisaluetta**, joka voidaan ottaa katualueena käyttöön, jos uudet eritasoratkaisut alueella niin sallivat.

Haunistientien ja valtatie 8 välillä ei nykyisellään ole valtakunnallisesti merkittävällä E18-tiellä olemassa olevaa rinnakkaisyhteyttä mahdollisten häiriötilanteiden varalta. **Tieliikenteen yhteystarve**-merkinnällä esitettyjen katuyhteyksien toteuttaminen on liikenneturvallisuuden kannalta tarpeellista, mutta niiden tarkempi sijainti ja liikenteellinen ratkaisu suunnitellaan asema-kaavoituksen yhteydessä samanaikaisesti maankäytön tarkentamisen kanssa. Ohikulkutien eteläpuolella yhteys tulisi sijoittaa mahdollisimman lähelle Ohikulkutietä, jotta arvokas Raision-jokilaakso säilyisi mahdollisimman ehyenä. Nämä rinnakkaiskadut myös liittävätkin sekä ydinkeskustan ja kauppakeskuksen että Pasalan asuinalueen ja ydinkeskustan paremmin toisiinsa osayleiskaavatyön tavoitteiden mukaisesti. Tieliikenteen yhteystarpeita on sijoitettu myös

Mahittulan alueelle. Kevyelle liikenteelle on esitetty muuta liikennettä suurempi yhteystarve ydinkeskustan ja Kuloisten välille Raisionjokilaakson poikki.

Kaavalle asetettuun tavoitteeseen, kestävän kehityksen mukaisen joukkoliikenneakselin vahvistamiseen, on vastattu osoittamalla seudulla suunnitteilla olevalla pikaraitiotielle yhteysvaraus **joukkoliikenteen kehittämiskäytävä** -merkinnällä.

Tavoitteiden mukaisen ulkoilureitin avaamiseksi mereltä keskustaan on osoitettu uusi **puistokatu**. Tämä on tarkoitettu pääasiassa kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen väyläksi. Myös nykyiset ulkoilureitit on osoitettu osayleiskaavassa. Varppeenseudun tärkeät kevyenliikenteen väylät on merkitty **kevyenliikenteen reitti** –merkinnällä. Keskustatoimintojen alueilla (C-1 ja C-2) tulee asemakaavoituksen yhteydessä kiinnittää erityistä huomiota mm. jalankulku-, pysäköinti-, huolto- ja joukkoliikenteen järjestelyjen häiriöttömyyteen.

Historiallisena tienä on merkitty kaavaan Raision keskustassa vielä paikannettavissa oleva Suuri postitie sekä sen 1930-luvulla rakennettu betonipäälysteinen Turku-Rauma-valtatien osa (C-1-alueella).

6.5. Yhdyskuntatekninen huolto

Osayleiskaavassa on osoitettu nykyinen suurjännitelinja muuntamoalueineen ja säilyvä vesijohto. Kaavalla osoitettu maankäyttö tukeutuu pääosin olevaan yhdyskuntatekniikkaan ja toteutuminen voi aiheuttaa sen vähäistä täydentämistä. Valmiiden kunnallistekniikan verkostojen laajentamista ohjaavat pitkälti olemassa olevat ratkaisut. Mahittulan alueen käyttöönottoaminen vaatii suurempia panostuksia infrastruktuurin rakentamiseksi mm. vesihuollon järjestämiseksi. Yhdyskuntatekniikan tarvitsemat aluevaraukset tehdään asemakaavoittamisen yhteydessä.

6.6. Luonto- ja maisema-arvot

Kerttulassa Kuuanmetsän alueella on **luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta (luo-2)**, joka on liito-oravan elinpiiri. Alueen puustoa tulee säilyttää tai hoitaa niin, että liito-oravan pesäpuut ja liikkumisen kannalta riittävä puusto säilytetään.

Mahittulassa sijaitsee maakuntakaavan mukainen **viheryhteystarve**, jonka sijainti ja aluetarpeet määritellään tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä. Yhteystarve jatkuu maakuntakaavassa itä-länsisuuntaisena Kerttulan alueen läpi kohti Naantalia ja sen on tarkoitus toimia virkistysreittein lisäksi myös ekologisena käytävänä mm. eläinten vapaan liikkumisen mahdollistamiseksi.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät kohteet (sl-1) on merkitty vihreällä ympyrällä, jonka yhteydessä on mainittu kohteet identifioivaan indeksiin. Kaava-alueella kohteita on kaksi: Pappilan mäntypuutarha ja mänty (luo-3) sekä Tuulilanketo (luo-4). Kohteet tulee asemakaavoituksen ja muun yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä säilyttää.

Raisionjokilaakso on **maisemallisesti arvokasta aluetta**. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota seudullisesti arvokkaan maisemakokonaisuuden säilymiseen ja kehittämiseen virkistysalueena. Alue tulisi säilyttää ja sitä kehittää kevyenliikenteen helposti saavutettavissa olevana virkistysalueena. Ohikulkutien eteläpuolella jokilaakson laitamille täydentyvän rakentamisen tulisi antaa suojaa meluhaitoilta, jotta jokilaaksoon saataisiin muodostettua mahdollisimman hiljaisia alueita kuitenkin rakentamatta reuna-alueita umpeen riittävän saavutettavuuden ja näkymien säilyttämiseksi.

6.7. Muinaismuistot ja muut kulttuuriarvot

Tiedossa olevat **muinaismuistokohteet (sm-1)** on esitetty kaavakartalla kohdemerkinnöin. Niiden kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu niihin kajoaminen on kielletty. Kohdetta koskevista suunnitelmista tulee pyytää maakuntamuseon lausunto.

Rakennussuojelukohteita (sr-1) on kolme: Friisilä (sr-1), Aittamäki ent. Kylä-Klemelä (sr-2) ja Hintsa (sr-3). Friisilän aittarakennus sijaitsee muista rakennuksista erillisenä osayleiskaava-alueen A-3-alueella ja on siksi merkitty kaavakartalle erikseen samalla kohdemerkinnällä.

Raision kirkko on **kirkkolain nojalla suojeltu rakennus (srk)**.

Osayleiskaavakartalle on lisäksi merkitty **paikallisesti arvokkaat rakennukset/ rakennusryhmät**, joiden lopullinen säilyttämisen ja suojelun tarve ratkaistaan vasta asemakaavoituksen yhteydessä. Listaus kohteista on esitetty tämän raportin perustieto-osiossa.

Historiallisena tienä on merkitty kaavaan Raision keskustassa vielä paikannettavissa oleva Suuri postitie sekä sen 1930-luvulla rakennettu betonipäälysteinen Turku-Rauma-valtatien osa (C-1-alueella).

6.8. Vaikutusten arviointi

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1§ mukaan kaavoituksessa on selvitettävä vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön, maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon, kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen, luonnonvaroihin, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen, liikenteeseen, kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuri-perintöön, sekä rakennettuun ympäristöön.

6.8.1 Vaikutuksista yhdyskuntarakenteeseen ja talouteen

Osayleiskaavaratkaisun myötä Raision keskikaupungin rakenne tiivistyy. Tiivistämisen myötä Raision luonne väljästä risteysalueesta muuntuu kaupunkikuvallisesti edelleen urbaanimmaksi. Täydennysrakentaminen pienentää kunnallistekniikan ja liikenneväylien ylläpidosta ja korjausrakentamisesta aiheutuvia kuluja. Tiivis uustuotanto madaltaa yhdyskuntatekniikan rakentamisen kustannuksia. Osayleiskaavassa osoitetut uudet asunto- ja työpaikka-alueet edistävät joukkoliikenteen kehittämisedellytyksiä ja mahdollisesti vähentävät yksityisautoilun tarvetta. Turun seudun joukkoliikennesuunnitelman pikaraitiotien varaus on huomioitu kaavassa.

Raision ydinkeskustan alueelle on osoitettu laaja keskustatoimintojen alue. Rakentaminen sijoittuu osin myös maantietunnelin kannelle, jolloin osa tunnelirakentamisen kustannuksesta voitaneen kattaa asemakaavoitettavalla rakennusmaalla. Raision ydinkeskusta sijaitsee liikenteellisessä solmukohdassa ja sen asema on seuturakenteellisesti keskeinen. Osayleiskaavan ratkaisut vahvistavat Raision merkitystä ja toisaalta vastaavat lisääntyvän liikenteen haasteisiin. Osayleiskaavan myötä tarjoutuu mahdollisuus kehittää kaupunkikuvallisesti merkittävää ja mittakaavaltaan miellyttävää keskustakaupunkitilaa, mutta vain määrätietoisen, kattavan ja pitkäjänteisen asemakaavoituksen kautta.

Kaupungin kilpailukykyyn vaikuttava tekijä on rakennetun ympäristön laatu. Kaavan myötä ydinkeskustan ilmettä voidaan muokata voimakkaasti. Kaupunkikuvan parantaminen vaikuttaa myönteisesti Raision imagoon uudistuvana ja sekä yrityksiä että asukkaita kiinnostavana keskuksena. Voimakkaasti tehostuva ydinkeskustan asukasmäärä lisää merkittävästi liiketalouden kannattavuutta ydinkeskustassa. Ohikulkutien rinnakkaiskadut sekä kevyenliikenteen yhteystarve liittävä Myllyn kauppakeskusalueen ja Pasalan asuinalueen osaksi keskustaa.

6.8.2 Vaikutuksista ympäristöarvoihin ja virkistysalueiden riittävyys

Osayleiskaavassa ei ole osoitettu uusia teollisuusalueita tai muita voimakkaasti ilmastoon vaikuttavia hankkeita. Osayleiskaavan keskikaupunkia tiivistävä ja täydentävä tavoite voidaan katsoa vähentävän ainakin teoriassa liikennettä, joten myös vaikutukset ilmaan ja ilmastoon olisivat siten myönteisiä. Osayleiskaavan pitkän tähtäimen tavoitteena on saavuttaa ekologisempia liikkumismuotoja. Kaavalla tämä näkyy joukkoliikenteen kehittämiskäytävä -merkinnällä, jolloin tulevaisuudessa suunnitelmassa varaudutaan pikaraitiotiehen, kevyenliikenteen ja joukkoliikenteen käyttöön tarkoitettulla puistokadulla sekä kevyenliikenteen yhteystarpeella Pasalan asuinalueelta Leijapuiston päiväkodin sivuitse ja Raisionjokilaakson poikki keskustaan.

Raision keskikaupungin virkistysverkoston rungon muodostavat kaksi eteläpohjoissuuntaista viherkokonaisuutta. Kaavaratkaisun myötä läntisempi Kerttulan liikuntakeskuksesta etelään johtava raitti saa kaupunkimaisen puistokatujaatkeen aina kaava-alueen eteläreunalle asti. Raisiojoen suuntainen virkistysalue säilytetään pääosin nykyisellään. E18-tien edellyttämä rinnakkaiskatuyhteystarvemerkintä on viety mahdollisimman lähelle Ohikulkutietä, jotta jokilaakso säilyisi mahdollisimman ehyenä. Osayleiskaavalla määrätään huomioimaan virkistysreittiverkon jatkuvuus ja kaavassa on osoitettu käytössä olevat ulkoilureitit.

Osayleiskaavan ympäristöarvot eivät heikkene kaavan toteutumisen myötä. Kerttulassa sijaitsevat liito-oravan elinpiiri ja Tuulilan katajaketo on rajattu rakentamisen ulkopuolelle ja Pappilan mänty ja mäntypuutarha merkitty keskusta-alueelle kohdemerkinnällä. Uusia alueita asemakaavoitettaessa luontoarvot vielä kartoitetaan yksityiskohtaisemman suunnittelun edellyttämällä tavalla.

Kaavassa on huomioitu maisemallisesti arvokas Raisionjokilaakson kokonaisuus, jonka kehittäminen edelleen viihtyisänä virkistysalueena ja kevyenliikenteen yhdysreitinä on kaavalla turvattu. Keskikaupungin alueella virkistäytymismahdollisuudet pysyvät hyvinä, koska rakentaminen osoitetaan pääasiassa maankäytön muutoksin jo rakennetuille alueille. Virkistykseen kannalta tarpeettomia peltoalueita tai virkistysalueina hoitamattomia alueita muutetaan harkitusti rakentamisen kohteiksi, kuitenkin niin että alueen varsinainen virkistys- ja puistotarjonta ei vähene. Tiiviissä kaupunkirakenteessa julkisiin ulkotiloihin voidaan toteuttaa urbaaneja viherympäristöjä, erilaisia kuin mitä läheiset Kerttulan liikuntakeskuksen metsäalueet tarjoavat.

Kaavassa on aluerajauksin ja määräyksin huomioitu vuoden 1996 selvitys ekologisista käytävistä ja luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävistä metsäalueista.

6.8.3 Vaikutuksista ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Ydinkeskustan (C-1 ja C-2-alueiden) osalta osayleiskaavan sosiaalisia vaikutuksia voidaan pohtia vain yleisellä tasolla, sillä vasta asemakaava tulee määrittelemään korttelimaan käyttö-tarkoituksen ja määrän. Osayleiskaavatyön yhteydessä laadittu Raision keskustan kehitys-suunnitelma (Arkkitehtitoimisto Sigge Oy, 25.11.2013) antaa yhden esimerkin minkälaiseksi keskustan seutu voisi muotoutua. Keskustaan suunniteltu runsaan 5000 uuden asukkaan sijoittuminen lisää väistämättä sosiaalista kanssakäyntiä. Yleisesti voidaan todeta, että lisääntyneen asukasmäärän tuo osaltaan myös turvallisuutta keskustaan. Keskikaupunkielämä ei jatkossa hiljene toimistojen sulkeuduttua, sillä lisääntynyt asukasmäärä tuonee iltatoimintaa ydinkeskustaan.

Keskikaupungin vilkasliikenteisen Nesteentien sijoittaminen liikennetunneliin, vaikka vain vajaa puolenkilometrin osalta, vähentää huomattavasti liikennemelua ja lisää ydinkeskustan liikenneturvallisuutta. Voidaan olettaa paikallisen maanpinnalla niin jalan kuin ajoneuvolla tapahtuvan asiointiliikenteen parantuvan huomattavasti häiritsevän läpikulkuliikenteen vähentyttyä ydinkeskustasta. Osayleiskaavalla osoitettujen kevyen liikenteen reittien jatkuvuuksien parantaminen on tärkeää sekä liikkumisen tasa-arvon että myös liikunnan kannalta.

Osayleiskaavan TP- ja P-aluemerkinnot mahdollistavat asemakaavoittaa lisää työpaikkoja seudullisesti merkittävään alakeskukseen. Keskikaupungin asukkaiden asiointi kauppakeskusalueella sekä vastaavasti Pasalan alueen asukkaiden asiointi keskusta-alueella helpottuu Kirkkotien jatkeena esitetyn kadun ja kevyenliikenteen yhteyden toteuduttua. Asuinalueiden pääkäyttötavan eli alueen vallitsevan rakennustyyppin määrittelyllä pyritään osoittamaan laaja asuntotyyppien ja -muotojen kirjo kaupunkikeskustaan. Osayleiskaava turvaa merkinnöillään alueen nykyiset julkiset ja yksityiset palvelut.

6.8.4 Vaikutuksista rakennettuun kulttuuriympäristöön, maisemaan ja maaperään

Osayleiskaavan laatimisen yhtenä tavoitteena on ollut entistä urbaanin ja monipuolisen keskustan kehittäminen kaupunkirakennetta tiivistämällä. Maisema ja kaupunkikuva sekä eri osa-alueiden väliset suhteet muuttuvat kaavan toteutuksen myötä monin paikoin. Keskustamainen alue paitsi laajenee, mutta myös tulee enemmän esiin tunneliratkaisun myötä. Kaupungin orientoituvuus paranee ja maisemakuva muuntuu rakennetummaksi. Asemakaavoittamisella ratkaistaan ydinkeskustan tarkempi rakenne ja kaupunkikuvallinen hahmotuminen.

Raision keskikaupungin muutokset ovat suuria, joten myös maisema- ja kaupunkikuvalliset vaikutukset merkittäviä. Uudisrakentaminen valtatie itäpuolella muuttaa maisematilan jakoa. Toisaalta maantietalueen varren rakentuminen kaupunkimaisemmaksi rajaa virkistämisen aluetta paremmin ja voi edistää seudun vetovoimaisuutta kehittyvänä keskusta-alueena erona maaseudun jokilaaksoihin.

Osayleiskaavan laatimisen yhteydessä on tehty inventointi ja arvottaminen keskikaupungin ennen 1960-lukua rakennetuille rakennuksille. Osayleiskaavalla valtakunnallisesti ja seudullisesti arvokkaat rakennukset ja rakennusryhmät määrätään säilytettäväksi. Suuri postitie sekä 1930-luvulla rakennettu betonipäälysteinen valtatie on merkitty kaavakartalle. Paikallisesti arvokkaat kohteet on myös osoitettu kaavakartalle kohdemerkinnöin, jolloin ne tulee varmemmin huomioiduiksi jatkosuunnittelussa. Osayleiskaavassa on myös osoitettu säilytettävä ympäristöjä, joten näin kaava osaltaan tukee kulttuurihistoriallisen ympäristön vaalimista.

Raision kaupunkimaiseman kehitys kauppala-ajoilta on ollut varsin nopeaa. Keskikaupungin liian väljän rakenteen täydentäminen luo uutta dynaamisempaa ja keskustamaisempaa kaupunkikuvaa. Ydinkeskustan tiivistäminen ja rakenteen selkeyttäminen luo hyvää kaupunkitilallista ympäristöä. Osayleiskaava vaalii kulttuurihistoriallisen maiseman tärkeimpiä kohteita. Keskustan kohdalla Raisionjokilaaksoa rajaa selkeä kaupunkirakenteen reuna, josta kuitenkin avautuu näkymiä ja selkeitä yhdysreittejä historiallisesti arvokkaaseen jokiympäristöön, joka itsessään on säilytetty avoimena virkistysalueena. Ohikulkutien rinnakkaisteiden rakentaminen Petterin pellon alueen läpi sekä hallintokorttelista Haunistentielle tulee suunnitella ja toteuttaa huolellisesti avoimen maiseman arvokkuutta kunnioittaen.

Osayleiskaavan ja sen toteutumisen vaikutukset maa- ja kallioperään ovat ensisijaisesti paikallisia. Muutokset kohdistuvat lähinnä ydinkeskustan maantietunnelin rakentamiseen ja uusille asuinalueille. Uudet asuinalueet sijoittuvat lähinnä topografisesti helppoon maastoon, jolloin merkittävää louhintaa tai tasoittamista ei tarvita.

6.8.5 Vaikutuksista muinaismuistoihin

Perustiedoissa luetellut muinaismuistot on osoitettu kaavassa muinaismuiston merkinnällä sm ja kirkkolain nojalla suojeltu Raision kirkko merkinnällä srk. Vaikka kohteet sijoittuvat osayleiskaavassa rakennettavaksi tarkoitetulle alueelle, tulee ne asemakaavoituksen yhteydessä rajata tarkemmin. Mikäli maakäytön toimenpiteet koskevat muinaismuistolain rauhoittamaa kiinteää muinaisjäännöstä, on Museovirastolle tai maakuntamuseolle varattava hyvissä ajoin etukäteen mahdollisuus lausunnon antamiseen.

Mikäli alueelta löydetään myöhemmin muinaisjäännöksiä, on ne rauhoitettu muinaismuistolain nojalla automaattisesti ilman eri päätöstä (MML 1 §). Jos uusi muinaisjäännös löydetään esim. rakennustoiminnan jo alettua, rakentaminen joudutaan keskeyttämään (MML 14 §). Mikäli kysymyksessä on yleinen tai suurehko yksityinen työhanke, muinaismuiston tutkimuskustannuksista vastaa muinaismuistolain perusteella hankkeen toteuttaja (MML 15 §).

6.8.6 Liikenneratkaisujen vaikutukset

Raision keskusta on eri liikennemuotojen vilkas solmukohta, joten liikenneratkaisulla on merkittävä vaikutus ympäristökuvaan, turvallisuuteen, terveellisyyteen, viihtyvyyteen ja kaupunkimaisemaan. Osayleiskaava varautuu tulevaisuuden monipuoliseen ja -ilmeiseen liikennemuotojen ympäristöön riittävien aluevarauksin. Liikenne risteilee useilla eri tasoilla ja monikerroksisuus edellyttää monenlaisia näkyviä rakenteita, kuten siltoja, penkereitä, aitoja, luiskia ja portaita. Uusilla yhteystarvemerkinnoilla on varmistettu niin ajoneuvo kuin kevyen liikenteen tarpeet. Korkeatasoisella yksityiskohtaisella suunnittelulla saadaan kaupunkiympäristöstä erittäin miellyttävä. Kaava vastaa erinomaisesti kaupunkiin kohdistuvan liikennepaineen haasteeseen lisästen valtakunnallisesti merkittävän läpikulkuliikenteen sujuvuutta ja toisaalta parantaen paikallisen katuliikenteen turvallisuutta.

Esitetyillä liikenteellisillä ratkaisulla voidaan siis turvata sekä valtakunnallisen että paikallisen päätieverkon toimivuus tulevaisuudessa. Raision eritasoliittymän kehittämisen myötä Turun satamaliikenteen sujuvuus on hyvä myös ennusteluilla liikennemäärillä. E18-tien sijoittaminen liikennetunneliin mahdollistaa Raision ydinkeskustan sekä Raision eritasoliittymän kehittämisen. Liikennetunneli edesauttaa katuverkon rauhoittamista siten, että nopeustasoa voidaan alentaa nykyisestä sekä parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja samalla lisätä kevytliikenteen kulkumuotojen osuuksien kasvua. Myös katumiljöön kehittäminen viihtyisämmäksi mahdollistuu. Osayleiskaavan liikenneratkaisut vähentävät merkittävästi liikenteestä aiheutuvia meluhaittoja.

Liitteessä 14 on tutkittu tarkemmin liikenneratkaisujen vaikutuksia.

- Liite 14: Pääteiden E8 ja E18 aluevarausuunnitelma Raision keskustan kohdalla, raporttiluonnos 27.3.2014
- Liite 14a: Tunnelin vaaratilanteet ja riskit
- Liite 14b: Hankkeen turvallisuusvaikutusten arviointi
- Liite 14c: Liikenneturvallisuusauditointi
- Liite 14d: Ympäristövaikutusten selvitys
- Liite 14e: Pääteiden E8 ja E18 eritasoliittymä; Vaihtoehdon 0+ toimivuustarkastelut
- Liite 14f: Hankearviointi
- Liite 14g: Suunnitteluperusteet

6.9. Suhde voimassa oleviin suunnitelmiin

6.9.1 Suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin

Valtioneuvoston hyväksymät, valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet välittyvät keskustan osayleis- ja asemakaavoitukseen pääasiassa maakuntakaavoituksen kautta.

Osayleiskaava eheyttää olevaa yhdyskuntarakennetta ja hyödyntää olevaa yhdyskuntarakennetta niin taloudellisesti kuin ekologisesti tarkastellen. Palvelualueet, niin yksityiset kuin julkiset, on osoitettu saavutettavaksi hyvin eri väestöryhmät huomioiden ja asuinalueiden läheisyyteen siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen.

Keskikaupungin osayleiskaava kehittää Raisiota seudun alakeskuksena hyödyntäen olemassa olevia rakenteita ja alueiden omia vahvuuksia. Kaavan avulla voidaan laatia tiesuunnitelmat alueen liikennejärjestelyiden parantamiseksi, jotta logistiikan kannalta Turun kaupunkiseudun elinkeinoelämän kilpailukyky ja kansainvälinen asema vahvistuu.

Raision keskikaupungin liikenneturvallisuus paranee osayleiskaavassa osoitettujen tieliikenteen yhteystarpeiden toteuduttua Ohikulkutien rinnakkaiskatuina. Ydinkeskustan osalta liikennetunnelin toteutuminen sekä huomattavasti parantaa liikenneturvallisuutta että vähentää ihmisten terveydelle haitallista liikennemelua ydinkeskustassa. Turun kaupunkiseudun rakennemallin mukainen joukkoliikenne on mahdollistettu osayleiskaava merkinnöin. Kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä on parannettu poistamalla nykyisen kevyen liikenteen verkon jatkuvuuden epäkohdat.

Keskustatoimintojen aluetta on laajennettu maltillisesti ja osoitettu uudelle toimitilarakentamiselle sijoitusmahdollisuuksia elinkeinoelämän tarpeita tyydyttämään. Asuntorakentamisen tehostaminen kaupunkikeskustassa kehittää ja rikastaa keskustaa monipuolisena palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueena.

Osayleiskaava ei osoita tulvaherkkiä alueita rakentamiselle vaan jättää jokilaakson virkistämisen alueeksi ja merkiksi paikallisesta vanhasta agraarikulttuurin ympäristöstä. Muinaismuistot, Raisionjokilaakson maisema-alue, merkittävimmät luontokohteet, suojeltavat rakennukset/rakennusryhmät sekä muut paikalliset arvokkaat kohteet on huomioitu kaavassa rakennusperinnön, kulttuuriarvojen ja luontoarvojen säilymisen edistämiseksi.

Toimivien yhteysverkkojen ja energiahuollon kannalta osayleiskaava turvaa valtakunnallisesti merkittävien maanteiden kehittämismahdollisuudet sekä edistää matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta.

6.9.2 Suhde Turun kaupunkiseudun maakuntakaavaan ja rakennemalliin 2035

Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa. Maakuntakaavan tarkistustyö rakennemallintyön pohjalta on käynnistynyt vuoden 2014 aikana.

Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035, osoittaa kaupunkiseudun kuntien tahtotilan seudullisen kaavoituksen suuntaviivoiksi. Vaikka rakennemalli ei ole juridinen kaava, niin sitä voidaan pitää myös kuntakaavoituksen ohjeena.

Seudullisesti merkittävät asumisen ja muiden taajamatoimintojen alueet (A) sisältävät maakuntakaavassa asuinalueiden lisäksi paikallisia palvelukeskuksia, työpaikka-alueita ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia pienehköjä teollisuusalueita sekä seututeitä pienempiä liikenneväyliä, lähivirkistysalueita sekä erityisalueita. Rakennemallissa osayleiskaavan pohjoisosassa on uusi pientalovaltainen asuinalue eli asumisen päämuotoa maakuntakaavaa tarkemmin määrittelevä merkintä. Raision keskikaupungin osayleiskaavassa nämä alueet on osoitettu pohjoisesta etelään tultaessa volyymiltään aina hieman edellistä suurtorttelia tehokkaampana. Osayleiskaava noudattaa siis ylemmän kaavatason ohjausta osoittaen asuinrakentamista aina pientaloista kerrostalovaltaisiin alueisiin asti pohjoisesta kohti ydinkeskustaa siirryttäessä.

Raisiontien ja Nesteentien risteys on osoitettu maakuntakaavassa eritasoisena, jonka hankaluuksista keskustatoiminnoille on Raision kaupunki lausunnossaan huomauttanut. Vastineessaan Varsinais-Suomen liitto on todennut esitystävän olevan vain yksi mahdollisuus liikenne-

järjestelyille. Kaavaan liittyvän liikennejärjestelmäselvityksen myötä kaavassa on osoitettu keskustatoimintojen kannalta parhain eritasoliittymäratkaisu Nesteentien ja Raisiontien liikenteellisestikin vaikean risteyksen poistamiseksi.

Maakuntakaavan keskustatoimintojen aluevarausta on täsmennetty vastaamaan paremmin osayleiskaavan tarkempaa mittakaavaa.

Raisionjokilaakso on maakuntakaavassa osoitettu viheralueeksi ja määritelmä on rakenne-malliin jalostunut: Kehitettävä kaupunkiseudun vihervyöhyke. Raision tavoitteena on osayleiskaavalla vaalia ydinkeskustansa itäpuolella sijaitsevaa jokilaakson osaa virkistämisen alueena ja osoittaa sinne ulkoilureitti osana virkistysverkostoa. Laajan jokilaakson reuna-alueen pienimuotoinen lisärakentuminen Haunistentien varrella ei vähennä alueen virkistyskäyttö-mahdollisuuksia.

Nykykäytöstä ja etenkin kaupunkikuvallisesti eniten osayleiskaavalla muuntuva alue eli Alhais-tentien teollisuus- ja varastoalueen osoittaminen Meriportin kerrostalovaltaiseksi asuinalueeksi on maakuntakaavan mukaista taajamatoimintojen aluetta. Alue on vielä rakennemallissa tarkentunut täydentyväksi kerrostalovaltaiseksi asuinalueeksi.

Maakuntakaavassa on osayleiskaavan lounaiskulmaan osoitettu rautatien liikennepaikka, mikä on rakennemallissa täsmentynyt paikallisjunaliikenteen seisakkeeksi. Osayleiskaavan TP-aluevaraus mahdollistaa tarvittaessa henkilöliikenteen aseman rakentamisen.

Keskikaupungin osayleiskaavassa on osoitettu maakuntakaavan muinaismuistokohteet (sm-1) sekä suojelumerkinnöillä (sr-1 ja /s) maakuntakaavan Suojeltavat rakennetun ympäristön kokonaisuudet. Raision kirkkolain nojalla suojeltu kirkko on huomioitu kohdamerkinnällä (srk).

Osayleiskaava toteuttaa rakennemallin viestiä Raision ydinkeskustasta yhtenä kaupunkiseudun joukkoliikenteen solmupisteistä, jossa pikaraitiotie, kaupunkiliikenteen runkobussilinja, työpaikkarunkolinja ja tiheä seutulinja kohtaavat.

6.9.3 Muutokset Raision yleiskaavaan 2020

Raision keskikaupungin osayleiskaava korvaa alueella voimassa olevan Raision yleiskaavan 2020. Osayleiskaavan muutokset koko kaupungin yleiskaavaan suhteutettuna ovat melko maltilliset. Osayleiskaava tarkentaa yleiskaavan laajoja asumispainotteisia keskustatoimintojen alueita (KA) osoittaen ne selkeämmin kerrostalo- tai pientalovaltaisiksi asuntoalueiksi (A, AK tai AP).

Yleiskaavan laajentumisalueiksi varatut Petterinpellon reservialueet osoitetaan vuoteen 2035 tähtäävällä osayleiskaavalla työpaikka-alueiksi, jolloin asemakaavoituksen myötä ne voidaan määritellä rakentuvaksi.

Vaihtoehtoisten liikennejärjestelmien perinpohjaisten tutkimisten ja vertailujen myötä osayleiskaavalla osoitetut liikenneneratkaisut muuttavat voimassa olevaa yleiskaavaa merkittävästi. Osayleiskaava ei siirrä valtatie- ja kantatie-eritasoliittymää idemmäksi vaan pitää sen yleiskaavasta poiketen nykyisellä paikallaan. Osayleiskaava ei osoita yleiskaavan tavoin Rauman-tietä liikennetunneliin vaan ydinkeskustan osalta Nesteentien.

7. OSAYLEISKAAVAN TOTEUTUS

Osayleiskaava ohjaa alueen asemakaavoittamista, asemakaavan muutoksia ja muuta yksityiskohtaisempaa suunnittelua. Osayleiskaavan toteuttaminen voidaan aloittaa kaavan saatua lainvoiman kuulutuksella.

Yleisen tien alueen risteyksen tuntumassa sijaitsevat yhdyskuntarakenteen laajenemisalueet on otettavissa käyttöön, mikäli E8-E18 -eritasoliittymän liikennejärjestelyt tulevaisuudessa tarvitsevat suppeamman maa-alan.

Mahittulan alueella asemakaavoitus tulisi ensisijaisesti aloittaa jo rakentuneilta pientalojen asuntoalueilta ja tarvittaessa myöhemmin laajentaa rakennetta pohjoisemmaksi yhdyskuntarakenteen mahdolliselle laajenemisalueelle.

Ydinkeskustan osalta tulee asemakaavoja ja muita yksityiskohtaisia suunnitelmia laatiessa huomioida Nesteentien tunnelihankkeen toteutuminen. Myös Alhaistentien ja nesteentien välinen alue on osayleiskaavan voimaan tulon myötä merkittävästi muuttuva alue, mikä tulee huomioida alueen maankäyttöä suunniteltaessa.

Asemakaavoituksen ja muiden yksityiskohtaisten suunnitelmien yhteydessä laaditaan tarvittaessa niiden tarkkuuden edellyttämät lisäselvitykset esimerkiksi alueiden sisäisen infrastruktuurin toteuttamiseksi, luontoarvojen kartoittamiseksi ja hulevesien paikallisen käsittelyn ratkaisemiseksi.

Kaavan aikatahtain on 2035 ja se on laadittu tämänhetkisten kehitysnäkymien ja tavoitteiden pohjalta. Jos ne muuttuvat perusteellisesti, esim. rakentamisen määrä kasvaa tai pienenee oleellisesti, on kaavan tarkistamistarve tehtävä jo sitä aikaisemmin.

8. OSAYLEISKAAVAN OIKEUSVAIKUTUKSET

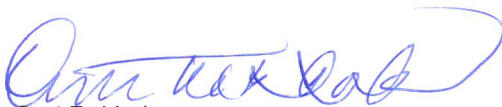
Osayleiskaava on tarkoitus hyväksyä kaupungin valtuustossa maankäyttö- ja rakennuslain tarkoittamana oikeusvaikutteisena yleiskaavana, jolloin se korvaa alueen Raision yleiskaavan 2020.

Oikeusvaikutteinen osayleiskaava on maanomistajia ja viranomaisia sitova suunnitelma. Rakennuslupaa myönnettäessä on katsottava, että alueen käyttöä osayleiskaavassa varattuun tarkoitukseen ei vaaranneta. Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja määräyksiä katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta osayleiskaavan toteuttamista.

Osayleiskaava ei ole voimassa asemakaava-alueella, mutta osayleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa.

Maakuntakaava ei ole voimassa vahvistetun osayleiskaavan alueella.

Raisiossa 12. päivänä toukokuuta 2014, tarkistettu 1. päivänä kesäkuuta 2015



Outi Pekkala

maankäyttöpäällikkö

LUETTELO LIITTEISTÄ

- 1 Maakuntakaavaote
- 2 Ote Turun seudun rakennemallista 2035
- 3 Yleiskaavaote
- 4 Asemakaavatilanne
- 5 Aluerajaus ja sijainti
- 6 Rakennettu ympäristö
- 7 Rakennusoikeuden toteutuminen
- 8 Kulttuuriympäristö ja vanha rakennuskanta
- 9 Muinaismuistot
- 10a Ekologiset käytävät
- 10b Maisematilan kehittymisen selvitys
- 11 Keskeiset palvelut
- 12 Työpaikat ja niiden toimialajakauma
- 13 Väestö, ikä- ja sukupuolijakauma
- 14 Pääteiden E8 ja E18 aluevaraus suunnitelma Raision keskustan kohdalla, raportti-luonnos 27.3.2014
 - 14a Tunnelin vaaratilanteet ja riskit
 - 14b Hankkeen tieturvallisuusvaikutusten arviointi
 - 14c Liikenneturvallisuusauditointi
 - 14d Ympäristövaikutusten selvitys
 - 14e Pääteiden E8 ja E18 eritasoliittymä; Vaihtoehtoon 0+ toimivuustarkas-telut
 - 14 f Hankearviointi
 - 14g Suunnitteluperusteet
- 15 Joukkoliikenne ja kevyen liikenteen yhteydet
- 16 Maanomistus
- 17 Maaperän korkokuva
- 18 Yhdyskuntatekniset verkostot
- 19 Kilpailuehdotukset
- 20 Arvostelupöytäkirja
- 21 Raportti keskustan maankäytön jatkosuunnittelusta voittaneen kilpailutyön pohjalta
- 22 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- 23 Viranomaisten aloitusneuvottelun muistio
- 24a Osayleiskaava luonnos 15.10.2012, kartta
- 24b Osayleiskaava luonnos 15.10.2012, merkinnät ja määräykset
- 25 Muistio ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelusta 12.11.2013
- 26 Vastineet osayleiskaava luonnoksesta saatuihin lausuntoihin ja mielipiteisiin
- 27 Raision keskustan kehityssuunnitelma, Arkkitehtitoimisto Sigge Oy, 25.11.2013
- 28 Laskennalliset melualueet 5.5.2014
- 29 Alueellinen hulevesisuunnitelma ja kartat Raision osalta
- 30 3. viranomaisneuvottelun muistio
- 31 Vastineet osayleiskaavaehdotuksesta saatuihin lausuntoihin ja muistutukseen

LÄHTEET

- Liikenneolosuhteet 2035 (Liikennevirasto, 2011)
- Moottoritie Turusta Raisioon, Varsinais-Suomen ELY-keskus, Turku ja Raisio, Kirjasitomo Kuutti Oy, Turku 2014
- Pääteiden liikennejärjestelyt Raision keskustassa -raportti 2009 (Raision kaupunki, Tiehallinto; Ramboll Finland Oy)
- Raisio 2025, Keskikaupungin kehittämissuunnitelma –raportti (Vesa Honkonen Arkkitehdit Ky, Raision kaupungin kaavoitusosasto, LT-konsultit Oy, Maisemasuunnittelu Hemgård, Tuomas Santasalo Ky, 2004)
- Raision läpikulkuliikenteen järjestämisen verkolliset vaihtoehdot (Strafica, 2006)
- Raision keskikaupunkialueen ekologisen käytävät (Luonto- ja maisematutkimus Lehtomaa, 1996)
- Raision rakennuskannan ja maiseman arvottaminen (Kaavoitus Pärnä, 2001)
- Raisio, Maiseman yleissuunnitelma (Maisemasuunnittelu Kaija Uusitalo, 1988)
- Raisio / Ympäristön tila ja muutos (Maisema ja Ympäristö Oy, 1998)
- Raision Meriakseli – Raision kaupunkirakennetta yhdistävien raittien suunnitelma (Vesa Honkonen Arkkitehdit Ky, 2005)
- Raision keskikaupungin osayleiskaavan maisematilan kehittymisen selvitys (Ramboll, 2012)
- Raision keskustan kehittämissuunnitelma 2003 (Catella)
- Raision keskustan kehittämissuunnitelma ja sen toteuttaminen, raportti 2004 (Nortecon)
- Raision keskustan maankäyttölinjat jatkosuunnittelu kilpailuehdotuksen ”vihreä nauha” pohjalta (Kirsti Siven ja Asko Takala Arkkitehdit Oy, 2011)
- Raision vähittäiskaupan mitoitus (Tuomas Santasalo Ky, 2008/2005)
- Raision tien esisuunnitelma (nelikaistaistamissuunnitelma) (Suunnittelukeskus Oy, 2007)
- Turun kaupunkiseudun maakuntakaava (Varsinais-Suomen liitto, 2002, ISBN 951-9054-56-1)
- Turun seudun joukkoliikenne 2020 –raporttiluonnos (WSP Finland Oy, 2009)
- Turun seudun (rakennemallialueen) liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035 (Varsinais-Suomen liitto, 2014, ISBN 978-952-320-001-2)
- Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035 (loppuraportti, 2012)
- Varsinais-Suomen liikennestrategia 2035 + (Varsinais-Suomen liitto, 2014, ISBN 978-952-320-000-5)
- Varsinais-Suomen maakuntastrategia (Varsinais-Suomen liitto, 2014, ISBN 978-952-5599-94-7)
- Varsinais-Suomen Rakennuskulttuuri 5: Raision kulttuuriympäristö ja vanha rakennuskanta (Tapio Laaksonen, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä, 1997)