

# RAAHEN KESKUSTA 2040

KAAVARUNKOLUONNOS

18.3.2015





## JOHDANTO

Kaupunginjohtaja Kari Karjalainen nimesi päätöksellään 20.3.2014 § 17 työryhmän Raahen keskusta-alueen kaavarungon laatimiseen.

Työryhmä on kokoontunut useita kertoja puheenjohtajanaan Kari Karjalainen ja jäseninä Timo Tamminen, Mathias Holmen, Pasi Alatalo, Risto Karhu ja Kaija Seppänen.

Elinkeinoelämää ovat työryhmässä edustaneet Tarmo Kokkola, Ari Pohjola, Kirsi Asunmaa ja Heikki Kuru.

Konsulteiksi työryhmään kaupunginjohtaja kutsui arkkitehti Esko Puijolan Arkkitehtistudio EMP Oy:stä ja insinööri Tuomo Ojakosken Insinööritoimisto Solutra Oy:stä.

Raahen keskustan kaavarungon laadinta on jatkoa Raahen kaupunginhallituksen kokouksessaan 12.12.2011 § 380 asettaman kaupunkirakennetoimikunnan työskentelylle. Keskusta-alueen kaavarunko on vuosien 2014 ja 2015 kaavoitusohjelman kärkihanke, joka tulee ohjaamaan tulevien asemakaavamuutosten laadintaa. Kaavarunkotyötä on esitelty kaupunginvaltuustolle alustavaa evästyskeskustelua varten valtuuston kokouksen 12.1.2015 yhteydessä.

## KAAVOITUSTYÖN AJANKOHTAISUUS

Raahen liike-elämä on ollut sijoittuneena ruutukaava-alueen eteläosaan, mutta viime vuosina toiminnot ovat laajentuneet Kokkolantien ja Ouluntien suuntiin. Kokkolantien suunta on edelleen vahvistumassa suunnitellun Mettalanmäen kauppakeskuksen myötä.

Kaupallisten palveluiden siirtymien pääteiden varteen heikentää liikekeskustan asemaa asiointi- ja palvelualueena ja sen myötä kaupungin ydinkeskustan merkitystä.

Tällä kaavoitustyöllä valmistellaan toimia, joilla kaupungin keskustan painoarvoa muuhun taajamarakenteeseen nähden vahvistetaan. Palveluiden ohella keskustan tulee edustaa koko kaupunkiseudun ihmisiä ja elinkeinoelämää. Sen tulee sisältää työpaikkoja, keskusta-asumista ja tapahtumia kaupungin elävässä ilmapiiressä.





## RAAHEN KESKUSTA KAUPUNKIRAKENTEESSA

Tässä työssä käsitellään Raahen keskustaa Koulukadusta Fellmaninkadun eteläpuolen kortteleihin ja Palokunnankadun itäpuolen kortteleista Rantakadun länsipuolen kortteleihin. Alueen pinta-ala on noin 24 hehtaaria.

Raahen keskeinen taajamarakenne on yleismuodoltaan pitkänomainen lounaasta koilliseen merenrannikkoa seuraten. Liikekeskusta sijaitsee tässä rakenteessa keskeisesti siten, että asuntoalueiden painopiste on itäpuolella ja työpaikka-alueista pääosa sijoittuu länsipuolelle.

Liikekeskustan sijainti on liikenneverkon ja ympäristöolosuhteiden kannalta hyvä, mutta sen toiminnallista asemaa heikentävät henkilöauton käyttötottumukset. Pääteiden varsien suurmyymälöissä on autoilevan asiakkaan helppo asioida. Liikekeskusta ulkopuoliset kaupalliset palvelut sisältävät ensisijaisesti tilaa vaativan vähittäiskaupan palveluita, mutta näiden mukana muunkin vähittäiskaupan osuus on kasvanut keskustan ulkopuolen kauppakeskuksissa.

Jotta Raahessa kaikki asukkaat saavat tasokkaat palvelut, liikekeskusta tulee säilyttää vahvana kaupunkielämän ytimenä sekä merkittävänä asuntoalueena.

Liikekeskusta on kaupungin kokoon nähden sopivan pienialainen. Yhdellä pysäköinnillä alueella voi hoitaa monia asioita ja kävelymatkat pysyvät luontevan lyhyinä.

Keskustan vahvuus on sen kaupunkielämä, tori- ym. tapahtumat, jotka luovat oman paikkakunnan omaa identiteettiä.

*Kaupan siirtymien pääteiden varteen asettaa liikekeskustan kehittämiselle suuria haasteita. Liikekeskusta profiloituu parhaiten yksilöllisten pikkuliikkeiden ja palvelujen, toimistotilojen sekä keskusta-asumisen alueena, jossa tapahtuu ja tavataan kaupungin elävässä ilmapiirissä.*



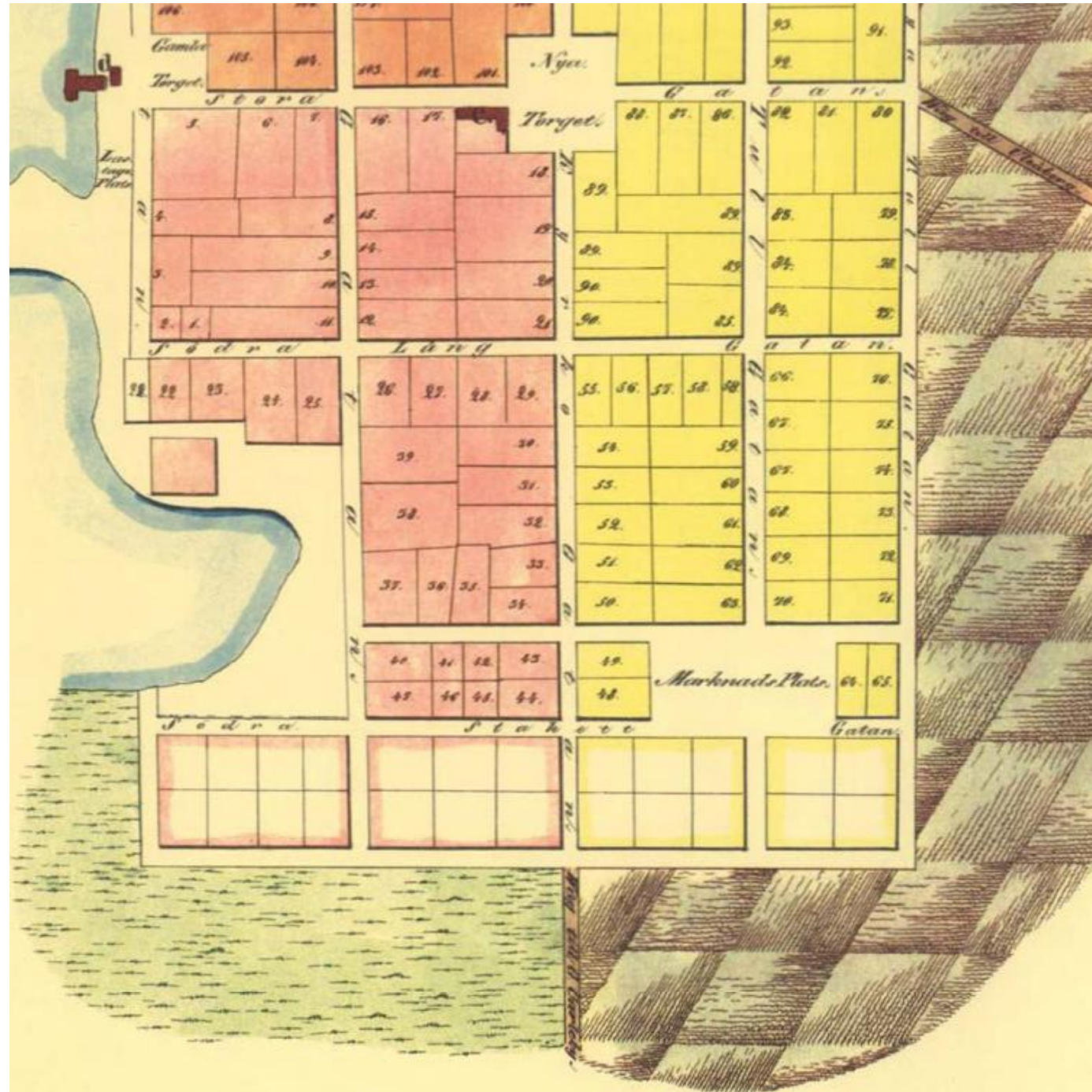


# SUUNNITTELUTILANNE

## Asemakaavahistoria

Koulukadun eteläpuolen kortteleita on kaavoitettu vuosina 1808, 1826 ja 1840. Alue rakentui osaksi vanhaa kaupunkia vuoden 1810 kaupunkipalon jälkeen.

Tämän ajan rakennuskantaa säilyy kaupungin päätösten perusteella Rantakadun, Koulukadun ja Palokunnankadun varsilla.



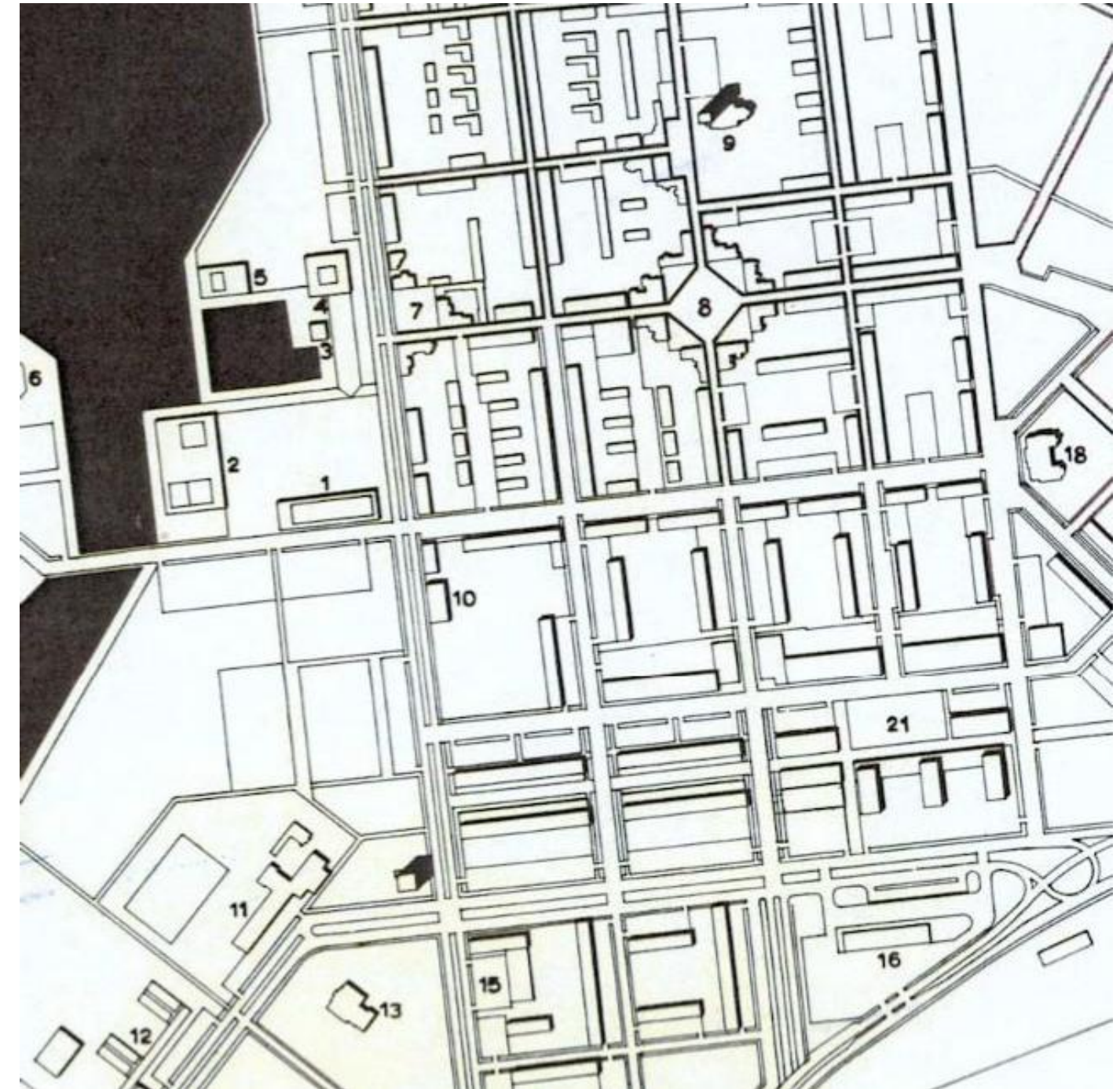
**Suunnitelmaa vuodelta 1840 C.W.Gyldén**

## Nykyisen asemakaavan synty

Keskustan asemakaava perustuu pääosin Erik Kråkströmin, Ahti ja Esko Korhosen vuonna 1967 vahvistettuun asemakaavaan. Se edustaa kaavoitusta, jossa joudutaan entistä enemmän huomioimaan konkreettiset olosuhteet ja odotukset.

Olellaisin vaikutus nykyiseen ruutukaavakeskustan jäsentymiseen on kaavassa esitetty periaate muuttaa Koulukadun eteläpuoli liikekeskustan alueeksi. Tämä on vähitellen toteutunut.

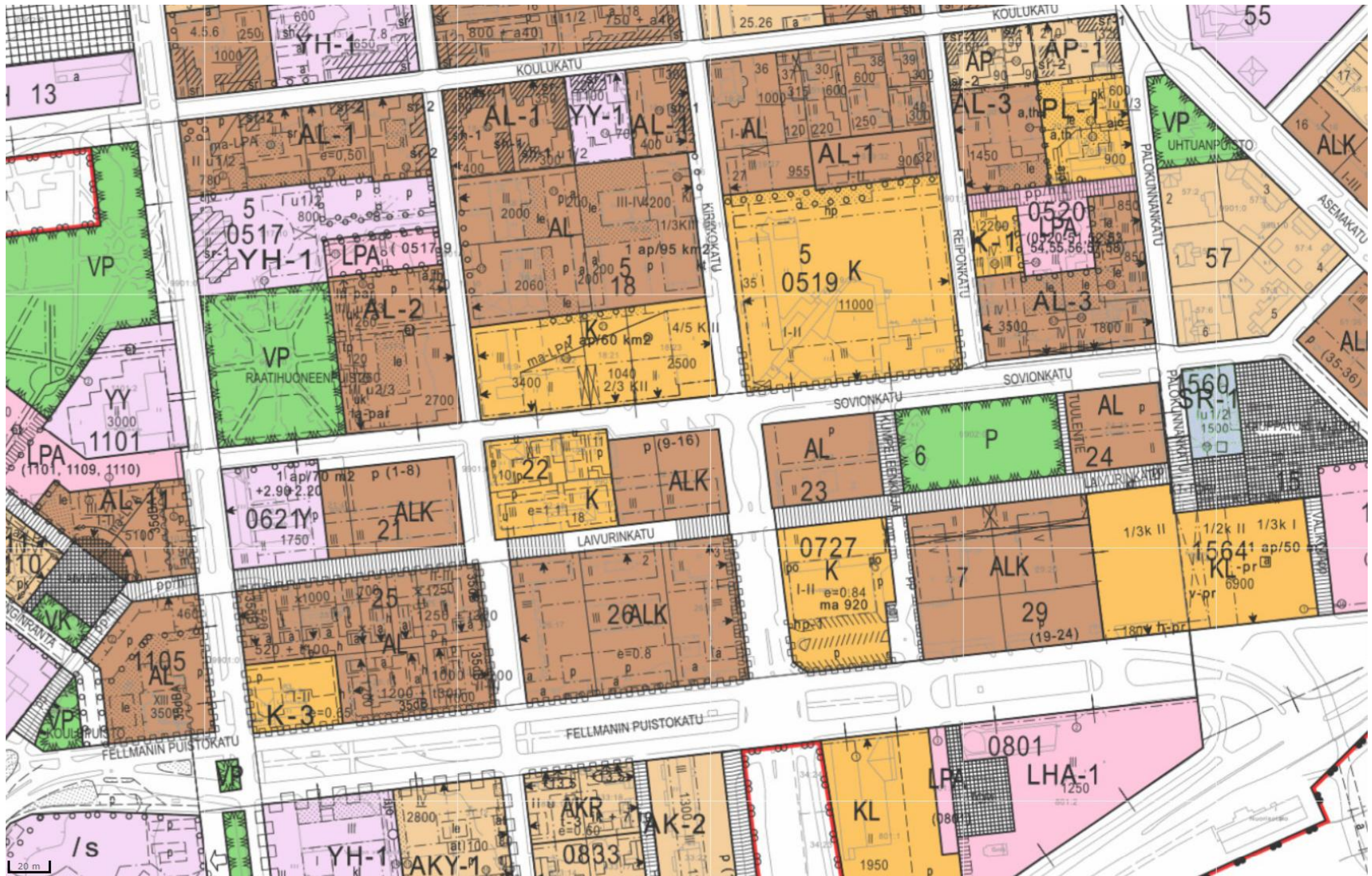
Asemakaavassa katujen linjaus on säilynyt vanhan ruutukaavan mukaisena, mutta liikekeskustan kortteleissa katutilaa on levitetty autoliikenteen helpottamiseksi.



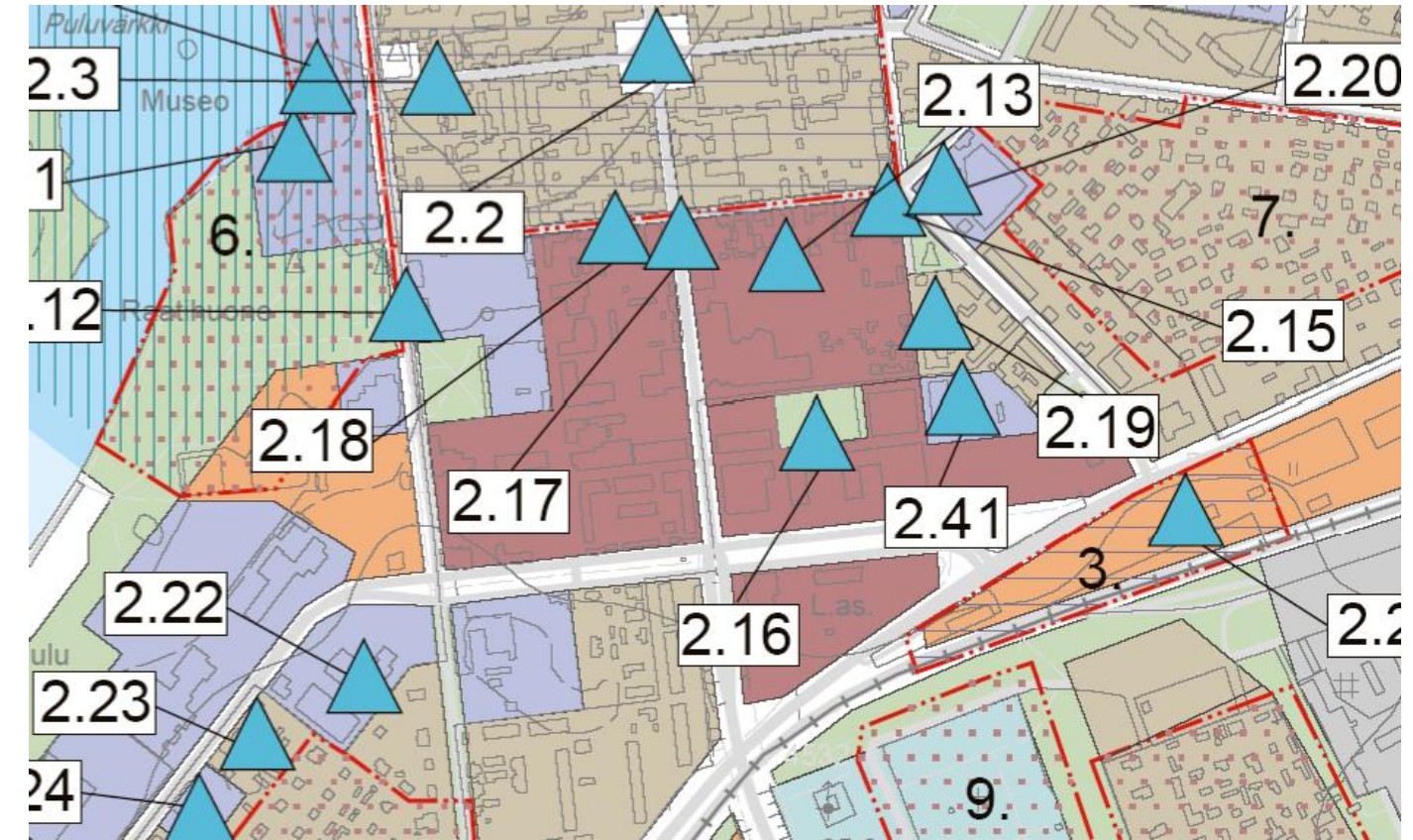
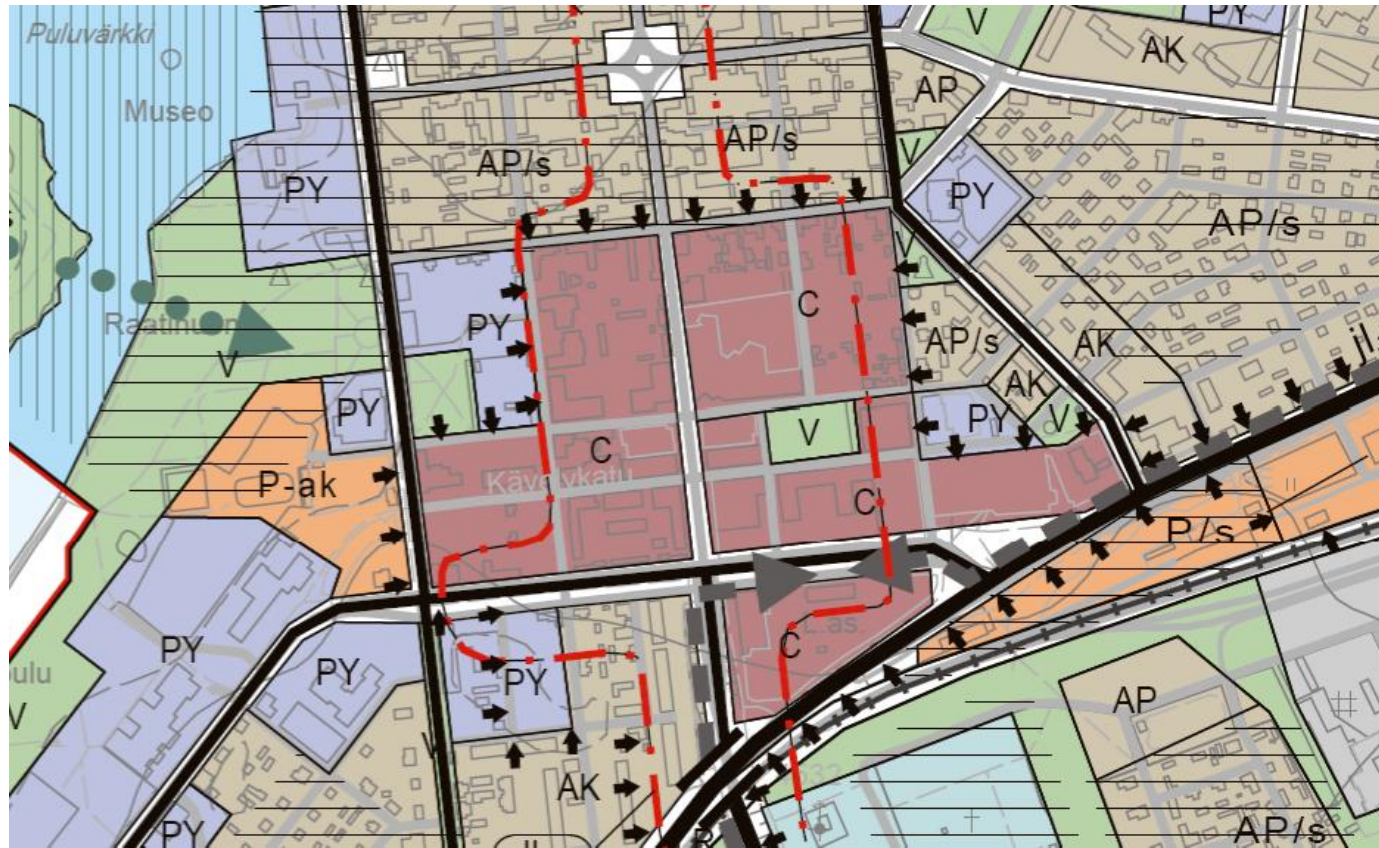
**Raahen keskustan asemakaavan havainnekuva v. 1967**



Voimassa oleva asemakaava







## RAAHE 2030 TAAJAMAYLEISKAAVA

TAVOITTEELLINEN YHDYSKUNTARAKENNE, LIIKENNEVERKKO JA VIRKISTYSALUEET

- RAAHEN LAATUKÄYTÄVÄ**
- Laatuikäytävävyöhyke sisältää monipuolisia palveluja ja keskusta-asumista. Vyöhykkeestä muotoutuu kaupunkikeskustan julkisivu ja se vaikuttaa koko kaupungin imagoon. Ympäristöä eheytetään ja tiivistetään täydennysrakentamisen avulla. Toteutuksessa on pyrittävä vetovoimaiseen sekä korkeatasoiseen kaupunkirakenteeseen ja -kuvaan. Vanhan Raahen alueella kulttuuriympäristöarvojen säilyminen on laatuikäytävän keskeinen arvo.

- Alueen tiivistämis-/eheyttämistarve.
- Tiivistämisen ja eheyttämisen tapa ratkaistaan paikkakohtaisesti kunkin alueen luontaisista lähtökohdista. Vanhan Raahen rajalla Koulukadun varressa tiivistäminen/ eheyttäminen on ympäristökuvan sovittamista vanhan kaupungin miljööseen.

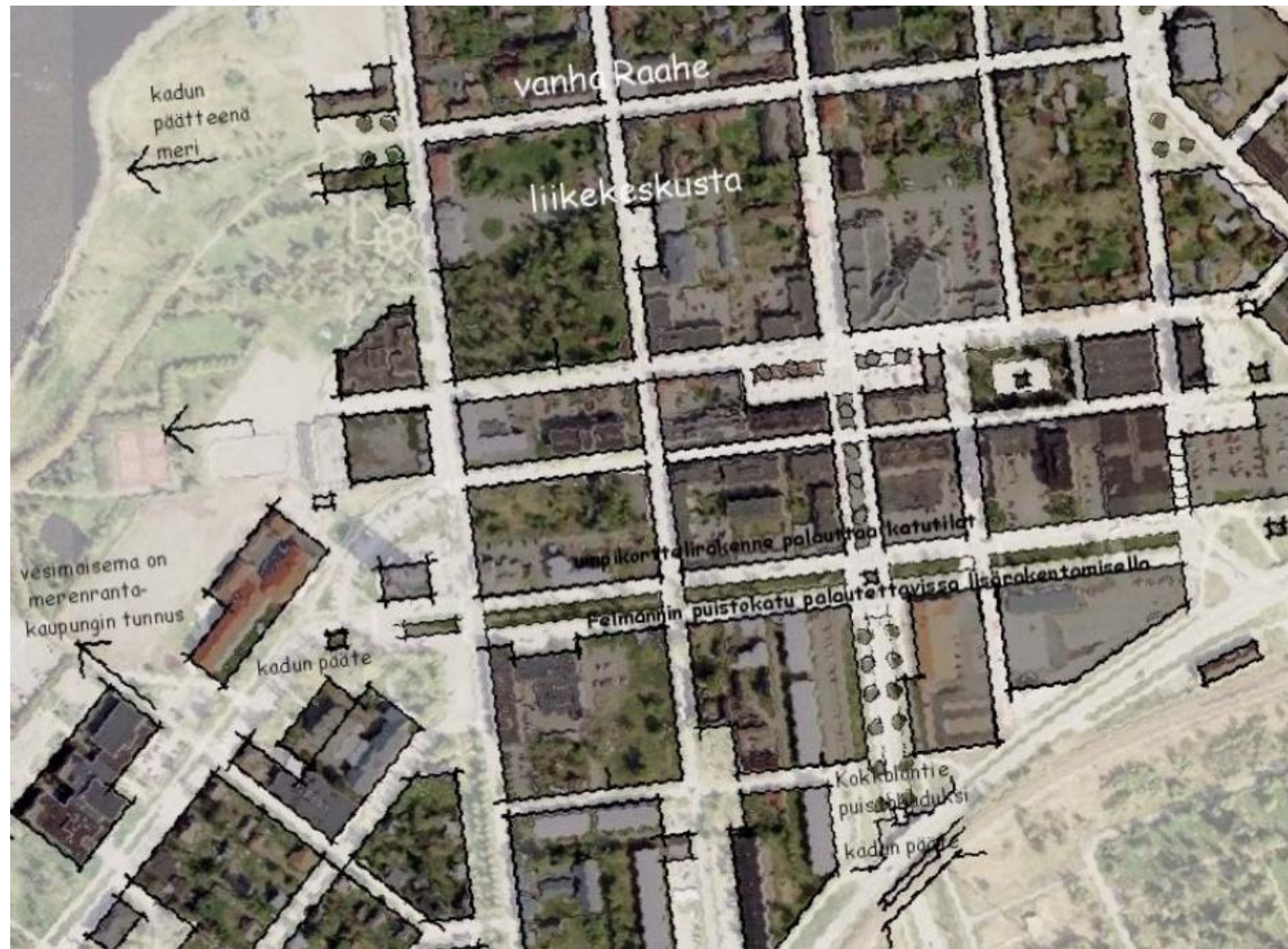
LUONNON JA KULTTUURIYMPÄRISTÖN SEKÄ MAISEMAN KANNALTA ARVOKKAAT KOHTEET







- VALTAKUNNALLISESTI ARVOKAS ALUE
- 6. Vanhan Raahen ruutukaava-alue
  - 3. Raahen rautatieasema ympäristöineen
- PAIKALLISESTI ARVOKAS ALUE
- 6. Kaupungin ranta

- Arvokas maisema-alue ja luonnonympäristö
- Suojelukohde
- Kohteet, joilla on valtakunnallista merkittävyyttä. Rakennusten purkaminen on kielletty ja ympäristö säilytettävä, kunnes rakennussuojelu on ratkaistu.

- 2.1 Rantakatu
- 2.6 Reiponkatu, vanha Raah
- 2.12 Raatihuone (vk)
- 2.13 Entinen Lybeckerin kotiteollisuuskoulu, Reiponkatu 35
- 2.15 Rouvasväen lastenkoti, Palokunnankatu 23
- 2.16 Härkätori, Sovionkatu - Laivurinkatu
- 2.17 Entinen Yhdyspankin toimitalo, Koulukatu 17, Kirkkokatu 20
- 2.18 Pelastusarmeijan talo, Koulukatu 13
- 2.19 Jugend-talo, k 57/1
- 2.20 Keskuskoulu, Lukiokatu 1
- 2.21 Raahen rautatieasema (vk)
- 2.22 Raahen Porvari- ja Kauppakoulu, Merikatu 2, Fellmanin puistikatu 1
- 2.41 Raahela





-  Rakennustavaltaan yhtenäinen alue
-  Kaupunkikuvallisesti tärkeä kehitettävä alue
-  Kehitettävä alue
-  Maisemakuvallisesti vaalittava alue
-  Yhtenäistä keskustamiljöötä
-  Kehitettävää keskustamiljöötä

### Taajamayleiskaavan kaupunkikuvaselvitys

Kaunis ja omaleimainen taajamakuva muodostuu tekijöistä, jotka liittyvät ihmisten kokemusmaailmaan. Kaupunkikuvan muodostavia tekijöistä voidaan mainita:

- hahmotettava kokonaisuus
- yhtenäisyys, jatkuvuus
- näkymät
- maamerkit, kaupunkisilhuetti
- keskipiste, solmukohdat
- keskusta-alue
- katutila
- liikenneverkko
- suhde vesistöön
- tiheys, mittakaava
- julkiset paikat
- yksityisalueiden rajaus
- luonnonelementit
- kaupunkikuva sosiaalisena peilinä

Kaupunkirakenteen tiivistämismahdollisuuksiin vaikuttavat lukuisat ympäristökuvaakin merkittävämmät tekijät, joten kaupunkikuvatarkastelu on toteutusmahdollisuuksiin nähden rajallinen.

Perämeren rannikon kaupunki on kostean tuulinen ja kylmä. Kaupunkisuunnittelussa ilmasto-olosuhteiden vaikutus ratkaisuihin tulee olla tärkeällä sijalla. Suojaisuuteen päästään tiivistämällä kaupunkirakennetta, luomalla intiimejä ulkotiloja ja välttämällä laajoja avoimia alueita.

Autoliikenteeseen varautuminen on vaikuttanut liikekeskustan katutiloihin. 1960-luvulta lähtien katuja on levitetty ja avattu niille pysäköintiaukiota. Kaupunkikuvasta on tullut monin paikoin hahmoton.

Nyt ollaan tilanteessa, jossa keskustaa ollaan tiivistämässä keskustan näköiseksi. Se hoituu täydennysrakentamisella, istutuksilla ja katualueiden jäsentelyillä. Olemassa olevat katutilat varjellaan ja säilytetään miellyttävät mittasuhteet ja läheinen tunnelma.

*“Kaunis kaupunkiympäristö luo tyytyväisyyttä kuntalaisiin. Ympäristöllä on merkitystä myös uusille kuntaan muuttajille. Yrityksetkin antavat arvoa kauniin kunnan imagolle valitessaan sijoituspaikkaansa.”*



## KESKUSTAN KEHITTÄMISEDELLYTYKSET

Liikekeskusta on rakentunut melko pitkälle. Pieniä uudis- ja täydennysrakentamiseen sopivia kohteita on lukuisia, mutta niiden käyttöön ottoa hidastavat maanomistusolot. Asunto-osakeyhtiöt pystyvät harvoin hyödyntämään tonttinsa lisärakentamismahdollisuuksia.

Huolimatta tonttien rakentamisasteesta liikekeskustan ilme on väljä ja jopa keskeneräisen oloinen. Aluetta leimaavat pysäköintialueet, jotka aukeavat kaduille ja täyttävät pihoja. Tämä johtuu käytetystä pysäköintitavasta. Autopaikat on osoitettu maanpinnan tasoon eikä rakenteellisia autopaikkoja yleensä ole.

*Liikekeskustan uudistamisen keskeinen edellytys on, että kaupunkikuvaa tiivistetään ja eheytetään. Keskustatoimintoja ja asumista edistetään. Alueelle luodaan ulkotilaa viihtymiseen ja kaupunkielämän kokemiseen.*

*Autopaikkoja osoitetaan merkittävä määrä kellaritiloihin ja muihin rakenteellisiin pysäköintitiloihin.*

## KAUPUNKITILAT

Keskusta on asiointi- ja palvelualue mutta sen ohella edustaa koko kaupunkiseudun ihmisiä ja elinkeinoelämää. Ihmisen mittakaavaiset suojaiset katutilat ja tori- ja puistoaukiot luovat keskustamiljöötä, jonka kaupunkilaiset kokevat omakseen ja jossa he viihtyvät ja kohtaavat muita kaupunkilaisia.

Viihtyisiä ihmistä varten luotuja ulkoalueita ovat Härkätori, Raahelan edusta sekä Rantatori. Fellmanin puistokatu on hieno ruutukaavakaupungin aihe, mutta nykyisellään se ei täytä niitä kaupunkikuvallisia arvoja, joita siltä voi odottaa. Erityisesti kadun itäpään katutila on kadonnut pysäköintialueiden ja matalien autokatosrakennelmien vuoksi.

Kävelykeskustan selkärangaksi on 1970 luvulla perustettu Laivurinkatu. Se vaatii uudistamista ja lisää aktiviteettia.

*Keskustan kehittämisellä edistetään koko kaupungin imagoa ja siinä urbaanin ja kauniin kaupunkiarkkitehtuurin luominen on hyvä työkalu. Keskustan asema taajama-alueen ytimenä tulee olla selkeä.*





## KAUPUNKIKUVAN MITTAKAAVA

Asemakaavojen pohjalta syntynyt nykyisen liikekeskustan mittakaava on suurta. Pitkät jopa yli 100 metriset horisontaaliset talomassat ovat alueelle luonteenomaisia. Vaakasuuntaisia linjoja korostaa vielä rakennuskannan mataluus. Rakennukset ovat pääosin 1 - 2 kerroksisia.

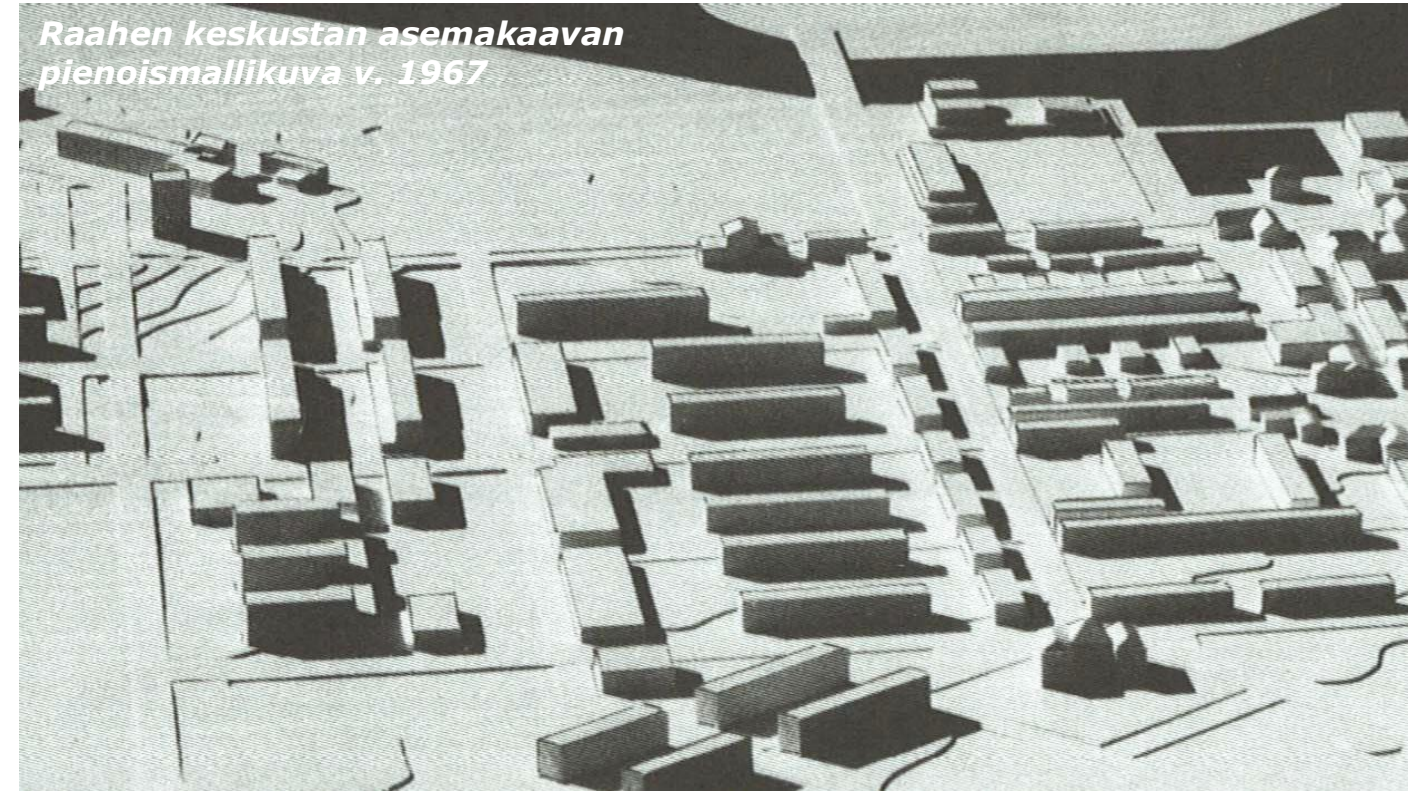
Viime vuosina alueelle on rakennettu 4 - 5 -kerroksisia taloja, mikä on luonut monipuolisuutta ja vaihtelu kaupunkikuvaan. Eri aikakausina syntynyt kerroksellisuus on tunnusomaista elävälle kaupunkikeskustalle.

Keskustan mittakaava vertautuu viereiseen pienipiirteiseen vanhaan kaupunkiin, mikä korostaa keskustan erilaisuutta toiminnoissa, alueen syntyvaiheissa ja elämän vilkkauudessa.

Koko kaupungin taajamarakenteeseen nähden keskusta vertautuu edelleen matalana ja vaatimattomana osana kaupunkia.

*Liikekeskustan mittakaavaeroa muuhun taajamarakenteeseen tulee edelleen vahvistaa. Alueen tulee ilmentää sen luonnetta kaupungin ja koko seudun palvelukeskuksena ja keskusta-asumisen tiivistymänä.*

*Raahen keskustan asemakaavan pienoismallikuva v. 1967*





# KESKUSTAN KAAVARUNGON TAVOITTEET

## *Kaupunkirakenteen tiivistäminen*

- Keskustan eheytyminen
- Keskustasta hahmotettava kokonaisuus
- Keskustan aseman korostaminen
- Ilmasto-olosuhteet huomioon, suojaisuuden lisääntyminen

## *Kaupunkikuvan parantaminen*

- Julkiset ja yksityiset kaupunkitilat selkeytyvät
- Näkymät, maamerkit, solmukohtat huomioon
- Lisää kauniita ja sopusuhtaisia katutiloja, aukiota ja puistoja
- Merenranta osaksi kaupunkinäkömää

## *Keskustan elävöittäminen*

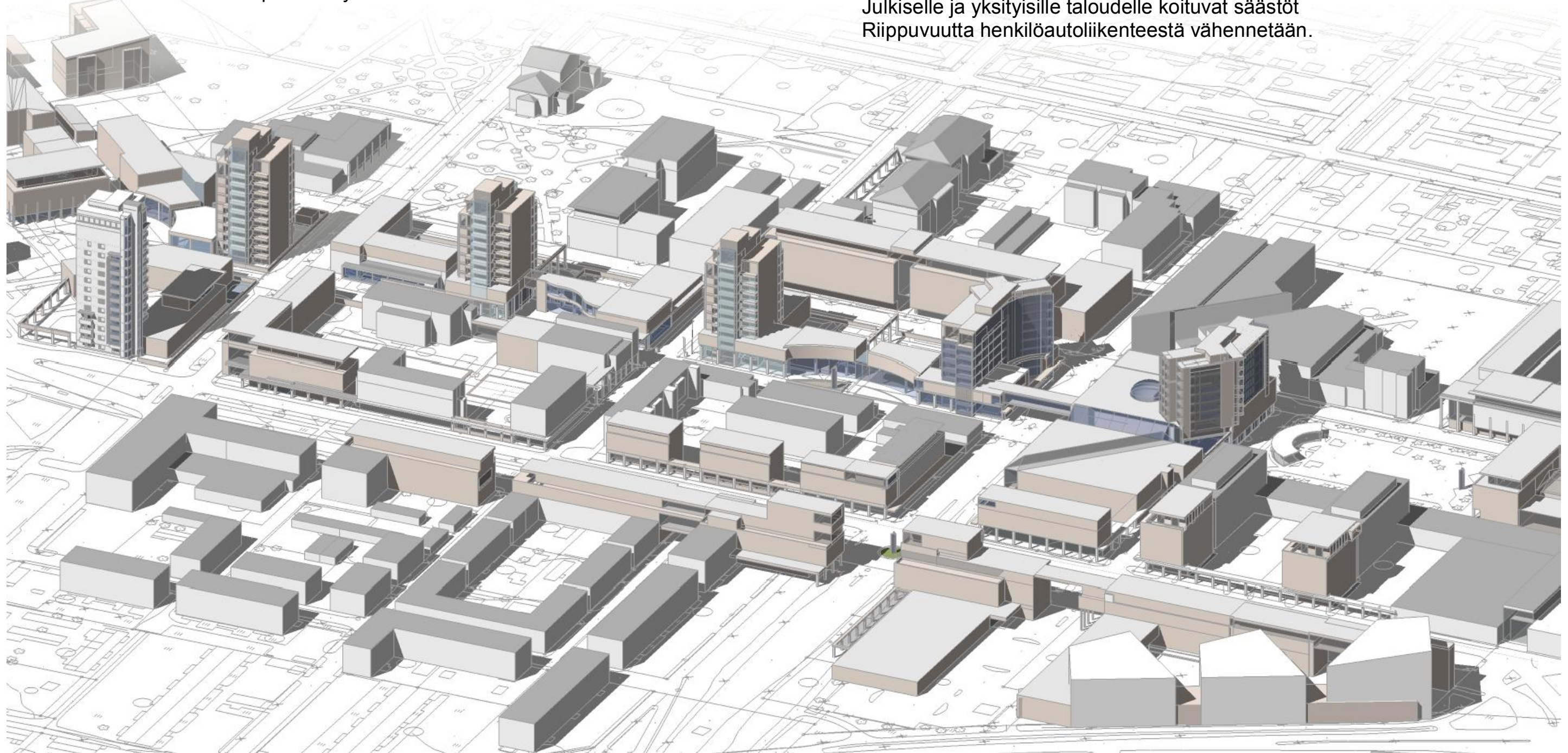
- Halutun keskusta-asumisen edistäminen
- Palvelutason ylläpitäminen ja kehittäminen
- Keskustan kilpailuaseman parantaminen

## *Keskusta sosiaalisena peilinä*

- Kaupunkilaiset pitävät keskustaa tärkeänä.
- Tapahtumat luovat yhteisöllisyyttä.
- Kaupungista voidaan olla ylpeitä.

## *Kustannusvaikutukset*

- Olevan kunnallistekniikan hyödyntäminen
- Julkiselle ja yksityisille taloudelle koituvat säästöt
- Riippuvuutta henkilöautoliikenteestä vähennetään.





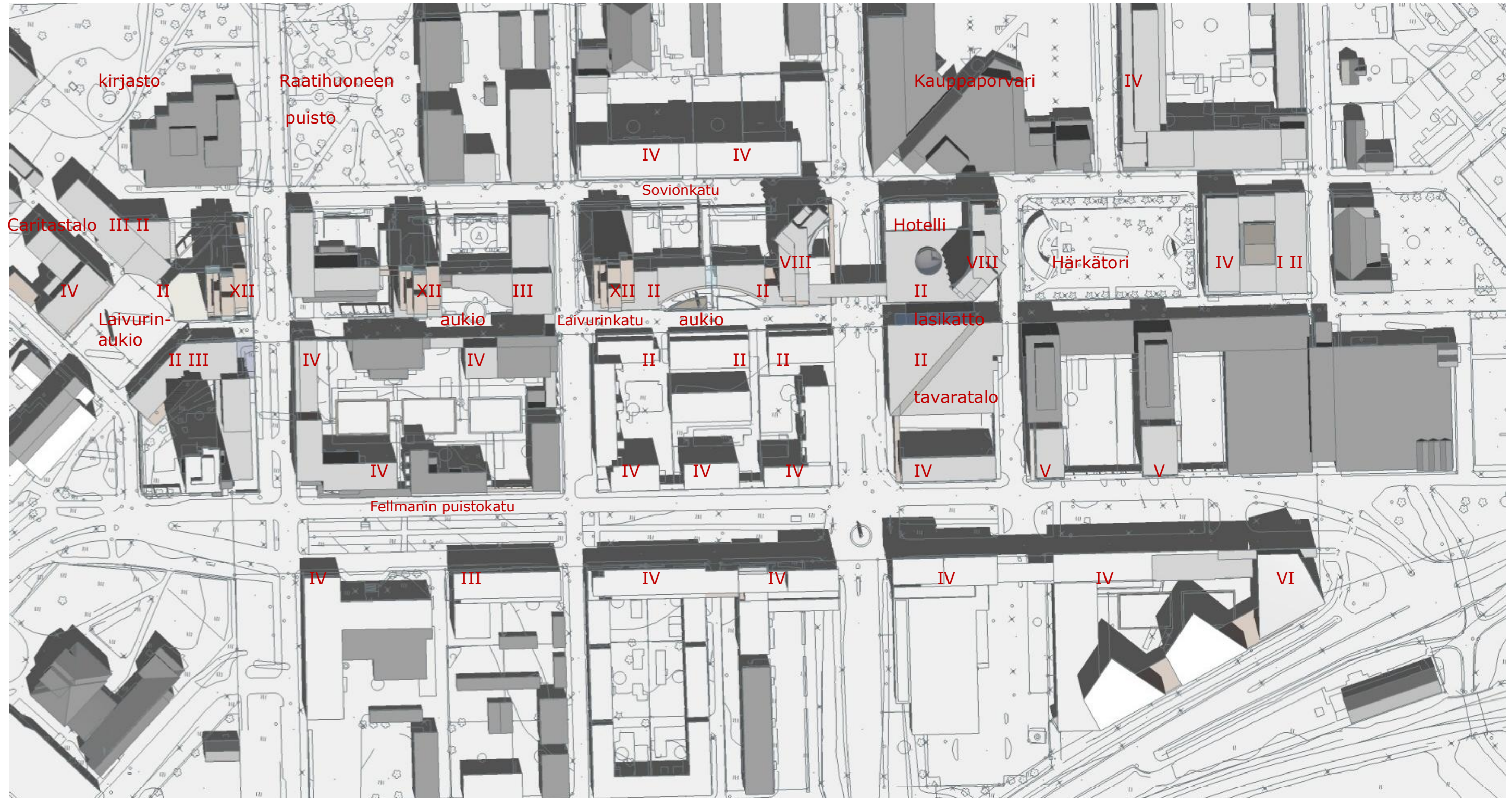
# KAAVARUNKO

Liikekeskusta on kaupungin kokoon nähden sopivan pienialainen. Se on helppo hahmottaa ja sieltä löytyvät monipuoliset palvelut nopeasti. Yhdellä pysäköinnillä alueella voi hoitaa monia asioita ja kävelymatkat pysyvät luontevan lyhyinä. Tämä on keskustan vahvuus, joka voidaan säilyttää tulevaisuudessakin rakentaen tiivistäen ja täydentäen.

Liikekeskustaa on toteutettu pitkään korostaen sen mataluutta ja horisontaalisuutta. Kaavarungossa mukaan on otettu korkeussuunta vahvasti mukaan keskustan näkyvyyden lisäämiseksi ja merellisten maisemien hyödyntämiseksi keskusta-asumisessa.

Keskustan nykyinen ilme on avoin ja osittain keskeneräisen näköinen. Laajat tuuliset pysäköintikentät hallitsevat ympäristöä. Keskustan tiivistäminen voidaan toteuttaa vain varaamalla tilaa ihmisen viihtymiselle ja toimille maantasossa ja toteuttamalla merkittävä osa autopaikkatarpeesta rakenteissa.

Kaavarunko sisältää maanalaiset pysäköintikerrokset, jotka täydentyvät vähitellen yhtenäisenä toimivaksi pysäköintilaitokseksi.





## LIITTYMINEN YMPÄRISTÖÖN







Kaupunkisilhuetti etelästä



lännestä



Vanhan kaupungin idyllisyys ja pienipiirteisyys korostuu uusien rakentamisalueiden välissä



## UUDET ASUINTORNIT

Raahen keskustaa kehitetään myös merkittävänä asuntoalueen. Suunnitelmassa keskustaa hallitsee korkeiden talojen akseli lähtien nykyisestä tornitalosta ja jatkuen Laivurinkadun pohjoispuolella Härkätorin laidalle. Suunnitelma sisältää kaksitoistakerroksisia tornitaloja kolme ja niiden jatkeeksi kaksi kahdeksankerroksista lamellitaloa Kirkkokadun molemmin puolin.

Tornitalot sijoittuvat tonteille, joiden omistajatahoilla on mahdollisuuksia toteuttaa rakentaminen. Kaksi tornia sijoittuu kaupungin omistamalle tontille ja yksi pankin hallitsemalle tontille.

Kävelykadun varrelle sijoittuvat kolme 12 - kerroksista tornitaloa käsittää 10800 k-m<sup>2</sup> ja yksi 8-kerroksinen lamellitalo on kooltaan 4900 k-m<sup>2</sup>. Näissä taloissa tulisi olemaan asuntoja noin 200 kpl ja asukkaita noin 350.

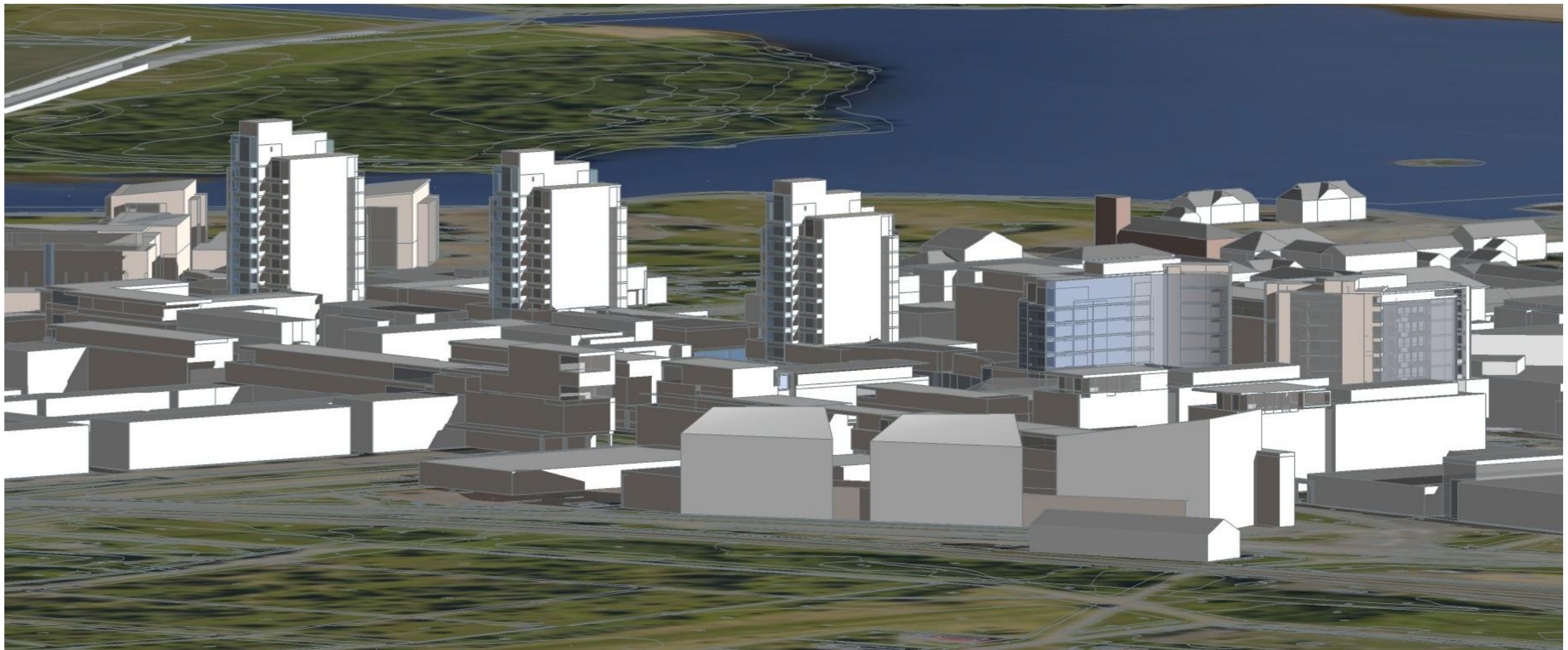
Tornitalojen tulee olla arkkitehtuuriltaan jäsennoytyjä siten, että niiden julkisivut jakautuvat vertikaalisiin osiin. Nämä yhdessä parvekejulkisivujen kanssa keventävät talon ilmettä.

Rakennusten ylimmät kerrokset tulee porrastaa ja poiketa alempien kerrosten julkisivuista. Ylimpien kerrosten asuntoihin saadaan laajat terassit ja näihin lasitukset suojaamaan tuuilta. Lasitetut parvekkeet ovat taloissa välttämättömiä.

Korkeiden talojen juurella kävelykadun varrella on 2 - 3 kerrosta toimitiloja. Nämä kerrokset liittävät tornitalokorttelit ympäristöön muodostaen kävelykadulle yhtenäistä katutilan mittakaavaa.

Kävelykadulle avautuvia liike-, toimisto-, palvelu- ja työtiloja sijoittuisi talojen jalustan I-III kerrokseen yhteensä 4400 k-m<sup>2</sup>.

Asuntojen maanalaiset autopaikat nostavat asumistasoa, kun rakennuksista on sisäyhteys lämpimään autokerrokseen. Lyhytaikainen pysäköinti ja huolto tapahtuvat Sovionkadun puolen pysäköintitaskuissa.





## UUDET LIIKETILAT

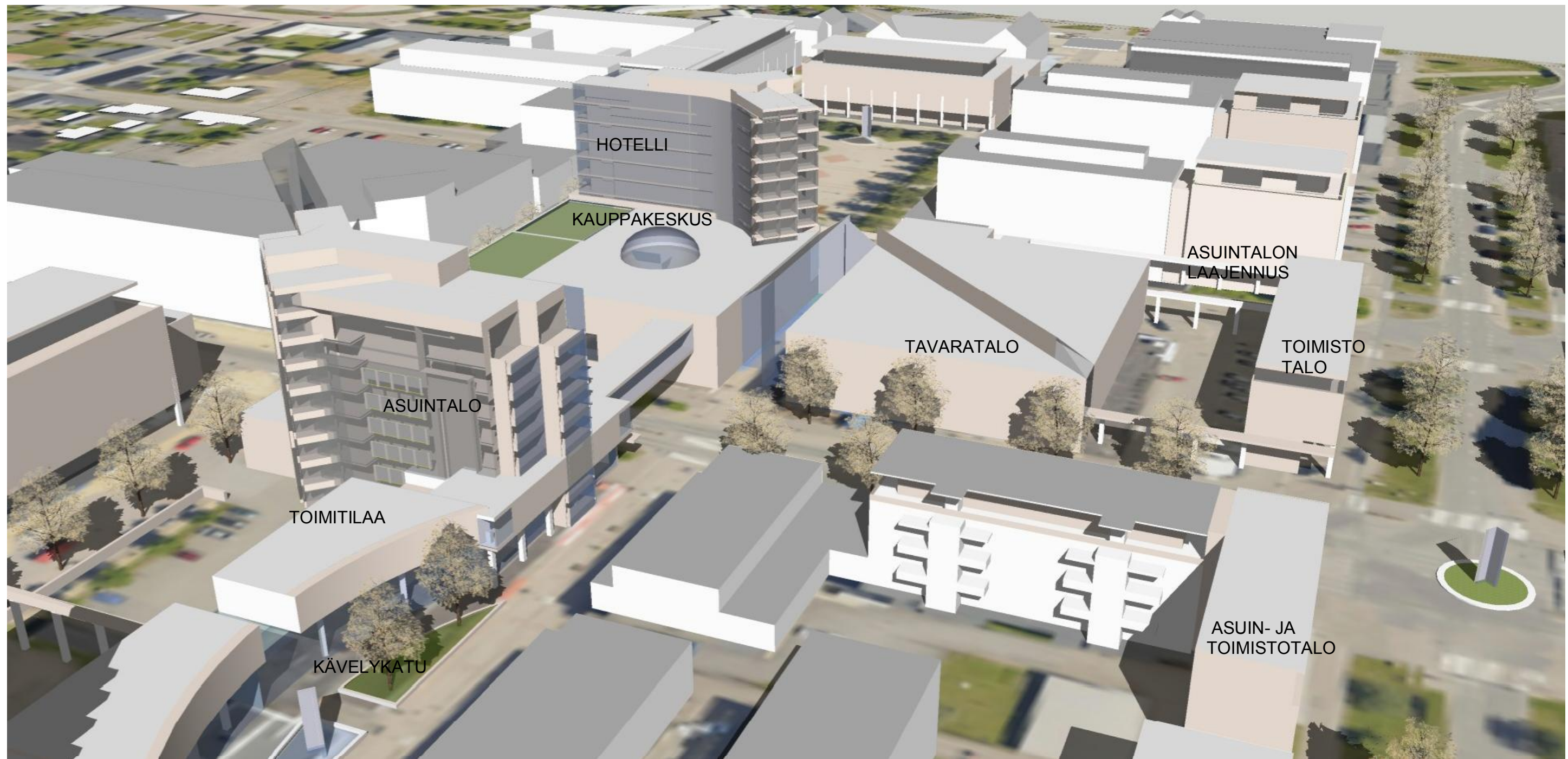
Kirkkokadun itäpuolen ja Fellmanin puistikadun kulmaukseen on varattu tilaa tavaratalo/ kauppakeskukselle. Kauppakeskus jatkuu kävelykadun Härkätörin ja Kirkkokadun väliseen kortteliin. Kävelykatu kulkee lasikattoisena kauppakeskuksen läpi.

Kaksikerroksinen kauppakeskus käsittää 4700 k-m<sup>2</sup>.

Kauppakeskukseen liittyy Härkätörin reunalla 8-kerroksinen hotelli, 4900 k-m<sup>2</sup>. Vaihtoehtoisesti tämä voi olla myös asuintalo.

Hotelli ja Kirkkokadun toisella puolella oleva asuintalo muodostavat ehyen taloparin, joka on kaupunkikuvallisesti tasapainottavana tekijänä länsipuolen tornitaloille.

Pysäköintiin ajo tapahtuu Kumpeleenkujalta. Maanalainen pysäköinti sijoittuu rakennusten sekä osittain Härkätörin alle. Pysäköintikerrokseen on toinen ajoyhteys Sovionkadulta ja tämän kautta tapahtuu myös huoltoliikenne.





# KAUPUNKIKUVAN AIHEITA

## *Umpikorttelit*

Ruutukaava-alueen perinteinen kaupunkitila muodostuu umpikortteleista, jotka rajaavat katutilat tiukasti korttelirajaan. Näin syntyy urbaania kaupunkia, jossa yksityiset piha-alueet ja julkiset kaupunkitilat ovat selkeästi erotettu toisistaan.

Keskustan tiivistyminen tuo mahdollisuuksia täydentää kaupunkikuvaa ja palauttaa urbaanin kaupunkiarkkitehtuurin ominaisuuksia liikekeskustaan.

## *Kadut*

Vanhojen kaupunkien bulevardit ovat arvokkainta julkista kaupunkitilaa ja niitä vaalitaan pietteillä. Raahessa Fellmanin puistokatu hallitsee keskustaa, sen kautta tullaan alueelle ja sitä pitkin ohitetaan keskusta. Sen kaupunkikuvallisen tason nostaminen on keskustan uudistamisen yksi keskeinen tehtävä.

Fellmanin puistokadulla säilytetään monumetaalinen symmetrinen akselisommitelma. Kaksi-suuntainen ajorata keskitetään keskelle katua. Puurivistöt ja istutuskaistat molemmin puolin erottavat ajoradan kevyen liikenteen yhteyksistä. Näin kadun viheriöt saadaan osaksi keskustan jalankulkuympäristöä.

Puistokadun ilmettä eheytetään täydentämällä kadun varren aukkoja uudisrakennuksilla. Rakennusten pääjulkisivujen tulee suuntautua kadulle eikä umpinaisia päätyjä tai pohjakerroksia katu-julkisivuissa saa olla.

Pohjakerrokset ovat sisäänvedettyinä siten, että jalkakäytävät jatkuvat arkadikäytävinä talojen alla. Käytävät ja katokset parantavat kulkijan olosuhteita tuulisessa rantakaupungissa.

Katujen hierarkian näkyminen selkeyttää kaupunkikuvaa. Kirkkokatu on toinen sisääntulokatu ja sen ilmeen kiinteyttäminen puistokadun tapaan on tärkeää.

Katujen päätteet ovat oleellisia osia katutilaa. Raahessa merenranta toimii parhaana päätte-aiheena.

## *Solmukohtat*

Katutilojen ohella torit, puisto- ja katuaukiot ovat oleellisia julkisen kaupunkitilan solmukohtia. Niissä tapahtuu ja niissä on tilaa pysähtyä ja olla mukana kaupungin ilmapiirissä.

Kävelykadulle on osoitettu kaksi pientä katuaukiota. Ne ovat hyviä paikkoja viheriölle, lasten leikkipaikalle ja istuskeluryhmälle. Kahvilan terrassikin voi ulottua aukiolle.

Kävelykadun meren puoleisessa päässä on Laivurinaukio, joka välittää kevyen liikenteen yhteyksiä eri suuntiin. Aukion viihtyisyyteen tarvitaan istutuksia ja sitä voisi täydentää julkisella taideteoksella.

Visuaalisia solmukohtia ovat pääkatujen sisääntulon portaalirakennukset. Kirkkokadulla tällaiset ovat Fellmanin puistokadun risteyksessä.

Fellmanin itäpäähän on suunniteltu merkkirakennusta, joka osoittaisi koko ruutukaava-alueen sisääntulokulmaa.





## RAAHEN TORNITALO

Vanha tornitalo hallitsee edelleen kaupunkikuvaa, mutta sen hallitsevaa asemaa tasoittavat uudet korkeat rakennukset. Tämän lisäksi tontille osoitetut rakennusmassat liittävätkin tornin entistä luontevammin ympäristöön. Jalustarakentaminen vähentää korkeusvaikutelmaa ja häivyttää tornin kauemmaksi katutasosta.

Tornitalon tontin lisärakentaminen voi olla liike- ja toimistorakentamista. Myös lisää asuntoja ja asuntojen yhteistiloja voi tontille toteuttaa.

Lisärakentaminen täydentää osaltaan kävelykadun päätteen Laivurinaukiota ja rajaa kadun vartta perinteisen ruutukaavakaupungin hengessä.

Laivurinaukio on keskustan rannanpuolen tärkeä solmukohta, jossa eri suuntiin ohjautuvat kevyen liikenteen yhteydet risteävät. Aukiosta tulee luonteva kohtaamis- ja tapahtumapaikka, jonka on parhaimmillaan puistomaiseksi rakennettuna kaupunkitilana.

Laivurinaukion korkeusasema on kirjastotaloon nähden lähes yhden kerroksen ylemmällä tasolla. Tämän ansiosta aukion alle voidaan toteuttaa luontevasti pysäköintikerros.





# TÄYDENNYSRAKENTAMINEN

Alueella on yksityisiä vajaasti rakennettuja keskustatontteja, joiden täydennysrakentamista vauhdittaa liikekeskustan vilkastuminen. Kaavarunko osoittaa tonteille toivottuja rakentamissuuntia ja -mahdollisuuksia. Lisärakentamisessa on painotettu keskeisten katujen varsien täydentämistä laajennuksilla ja uudisrakennuksilla.

Yksityisten tonttien lisärakentaminen on hidasta ja sitä tapahtuu niin pitkällä aikavälillä, että keskustan mitoituksessa sen kokonaisvaikutus on vähäistä. Jokainen syntyvä yksityinen hanke on kuitenkin tärkeä lisä keskustan vetovoiman lisääjänä.

Nykyisten rakennusten laajentaminen ja tonttien täydennysrakentaminen tapahtuu parhaiten rakennusten saneerausten yhteydessä. Vanhimmat kerrostalot ovat 1960 - 70 -luvulta, joten ensimmäisiä uudistumisia voidaan odottaa lähivuosina.

Nykyiset pihapysäköintialueet muodostavat kehittämiskohteen, joiden uudistamisella parannetaan ympäristön viihtyisyyttä ja asumisoloja. Autopaikkojen vieminen keskustan pysäköintilaitokseen parantaa myös autojen käyttömukavuutta. Siksi rakenteellinen pysäköinti on osoittautunut halutuksi säilytystavaksi autoille.





# LIIKENNE

## *Kevytliikenne*

Elävä keskusta-alue tarvitsee toimiakseen viihtyisän ja toimivan kevyen liikenteen ympäristön, jonka saavutettavuus niin kevyen liikenteen kuin ajoneuvoliikenteen kulkumuodoilla on hyvä.

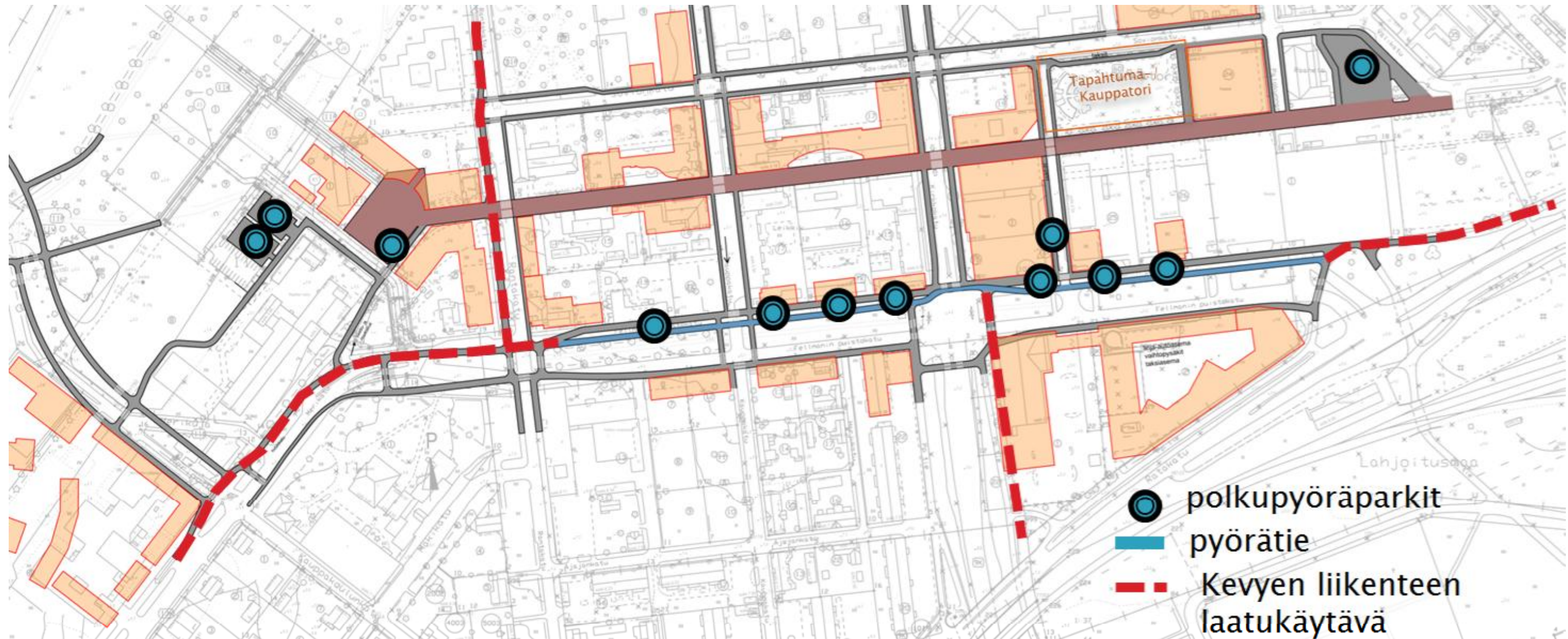
Raahessa kevyen liikenteen ydinalueen muodostaa nykyinen kävelykeskusta, jonka toiminnallisuutta parannetaan alueen molempiin päihin rakentuvilla toiminnallisilla pisteillä Härkätorilla ja meren ranta-alueelle sijoittuvalla Laivurinaukiolla. Härkätorille keskitetään Raahen toritoiminnot.

Kävelykeskustan toiminnallisuus tarvitsee tuekseen hyvän saavutettavuuden ja turvallisen liikkumisen. Saavuttavuus toteutetaan kattavalla katujen yhteyden rakennetuilla kävelyalueilla sekä pyörä- ja ajoneuvopysäköinnin järjestämisellä kävelyetäisyyksien päähän keskeisistä alueista. Turvallista liikkumista edistetään järjestämällä omat selkeät vain polkupyörille tarkoitettu liikennöintialueet, jotka tukevat myös alueen läpi kulkevia kevyen liikenteen väyliä.

Itä-länsisuuntainen polkupyöräliikenne keskitetään Fellmanin puistokadun pohjoisreunaan, josta tulee osa Pattijoki – SSAB ja Mettalanmäki – Seminaari välisiä kevyen liikenteen laatukäytäväreittejä. Myös Sovionkadun käyttäminen polkupyörillä on mahdollista.

Etelä-pohjoissuuntaiset kevyen liikenteen pääreitit sijoittuvat Rantakadun ja Kirkkokadun varteen. Polkupyöräreitille sijoitetaan polkupyörille kävelykeskustan toimintaa tukevia pysäköintialueita kattavasta koko keskusta-alueelle.

Tila Fellmanin puistokadun kevyen liikenteen järjestelyille saadaan muuttamalla Fellmanin puistokatu yksiajorataiseksi. Ajoneuvoliikenteen käyttöön jää eteläinen ajorata, jolloin nykyinen välikaistan puistoalue ja toinen ajorata saadaan kevyen liikenteen monipuoliseen käyttöön. Muutos helpottaa kevyen liikenteen liikennöintiä ja pienentää Fellmanin puistokadun nykyisin aiheuttamaan estevaikutusta keskustan ja keskusta-alueen eteläisten kortteleiden välillä.





## Ajoneuvoliikenne

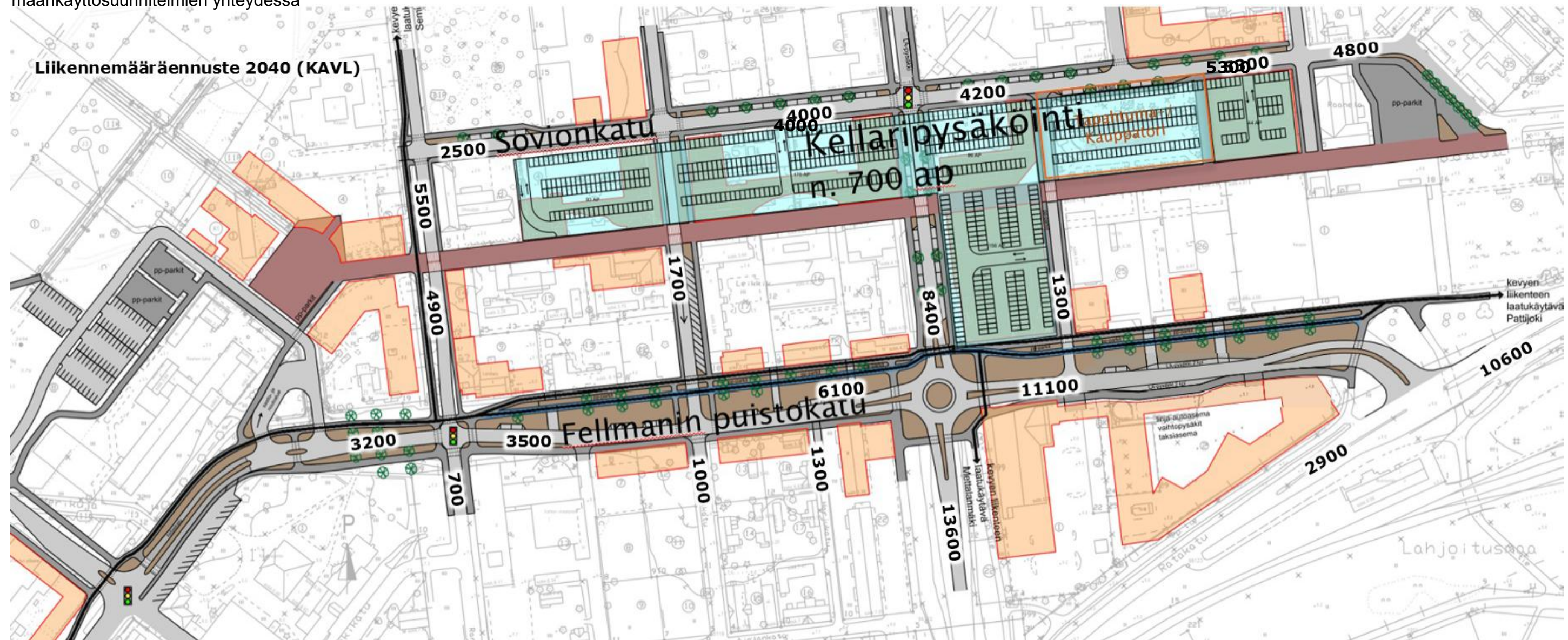
Ajoneuvoliikenteen osalta liikennöintiverkko perustuu nykyiseen katuverkon liikennöinti-mahdollisuuksiin, jonka ympäristörakenteita parantamalla ja keskeisten liittymien valo-ohjauksella ja kiertoliittymällä varmistetaan miellyttävä, turvallinen ja toimiva katu ympäristö. Katuverkon toiminnallisuus on varmistettu keskeisen alueen liikennesuunnitelman yhteydessä, jossa oli huomioitu keskeiset maankäytön muutokset.

Merkittävin muutos katu ympäristössä tapahtuu Fellmanin puistokadun osalta, josta hyödynnetään toinen ajorata kevyen liikenteen käyttöön. Muutos poistaa väylän estevaikutusta ja mahdollistaa liittymäalueiden selkeämmän liikennöinnin ja liikkumisen järjestämisen esimerkiksi Kirkkokadun ja Fellmanin puistokadun liittymän toteuttamisen kiertoliittymänä. Kiertoliittymästä muodostuu näyttävä portti keskustaan Kokkolantien sisääntuloväylältä. Väyläjärjestelyjen tullee mahdollistaa Fellmanin suuntaisten erikoiskuljetusten liikennöinnin.

Toimiva asiointi tarvitsee hyvän palvelujen saavuttamisen. Ajoneuvoliikenteen pysäköintiä viedään kellaritasoon kaikissa niissä kohteissa missä se on mahdollista. Alustavasti kellarikerroksiin on mahdollista toteuttaa noin 700 autopaikka, joka kattaa hyvin tämän hetkisen maankäyttösuunnitelman tarpeet. Lyhytaikaista asiointia varten katujen varsille sijoitetaan pitkittäis-pysäköintiä. Pysäköintipaikat ja tarpeet ja rakentamislaajuudet tarkentuvat tarkempien korttelien maankäyttösuunnitelmien yhteydessä

Toimiva keskusta tarvitsee myös toimivan joukkoliikenteen. Suunnitelmassa henkilö- ja tavara-liikenteen palvelut sijoittuvat nykyiselle linja-autoaseman alueelle, mutta pysäkkialueet sijoittuvat molemmiin puolin Fellmanin puistokadun vartta. Näin kohteeseen muodostuu vaihtopysäkkialue pitkämatkan ja paikallisliikenteen välille. Tätä liikennettä on keskeisten alueiden liikennesuunnitelussa alustavasti ideoitu, CITY-liikenne.

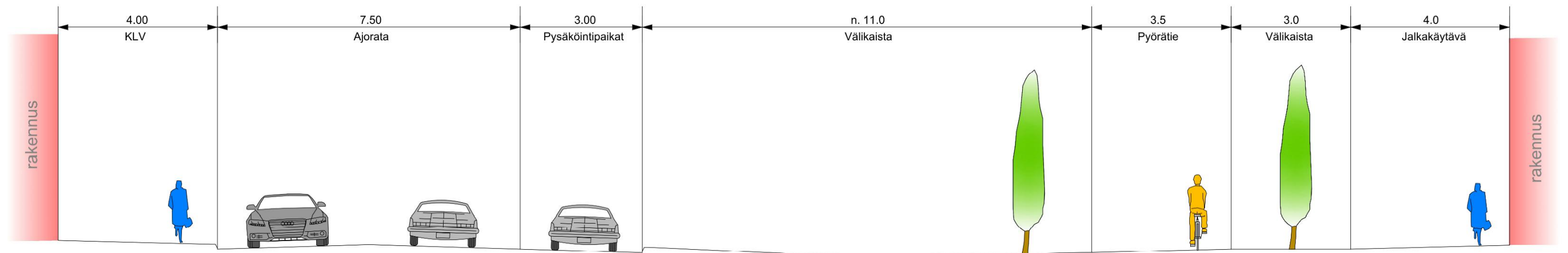
Alueen huoltoliikenteen järjestelyt tarkentuvat tarkemmassa suunnittelussa, kun maankäytön tarpeet täsmentyvät



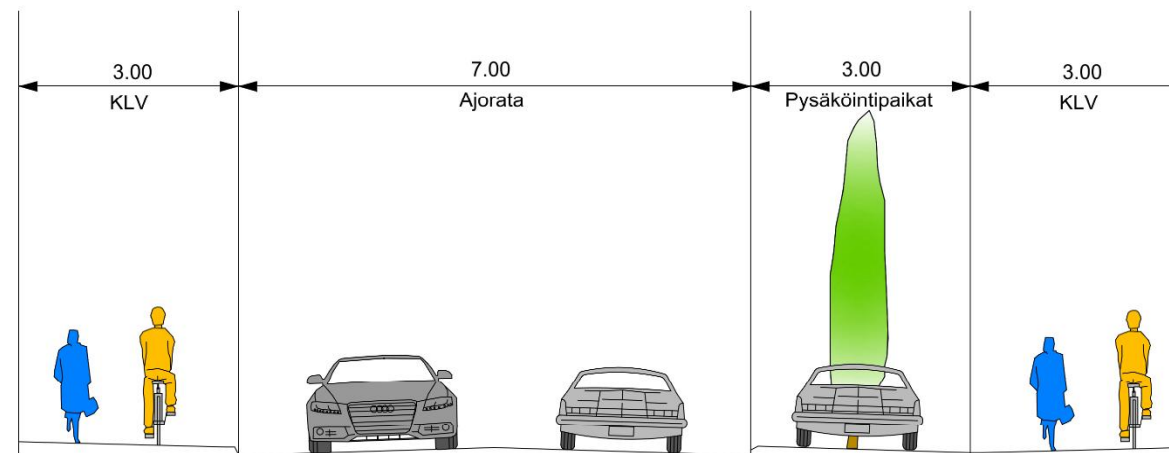


# Tyyppipoikkileikkaukset

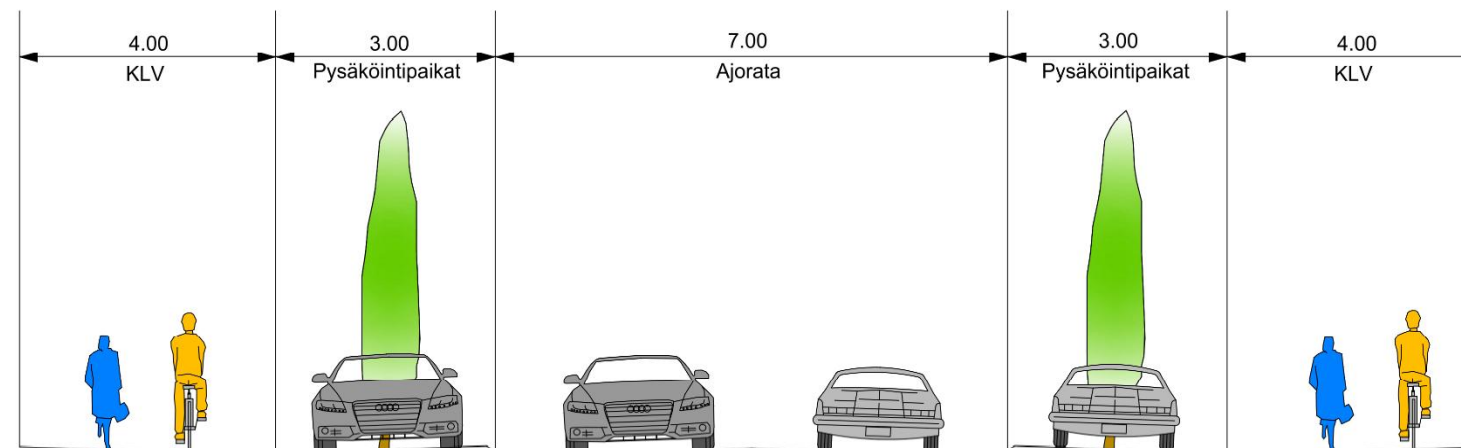
## Fellmanin puistokatu



## Sovionkatu



## Kirkkokatu





# TOTEUTUS

## *Kävelykadun varren uudisrakentaminen*

Kaksi asuintornia liiketiloineen sijoittuvat kaupungin omistamille tonteille. Niiden toteuttaminen voi tapahtua ensi vaiheessa.

YIT urakoi kaupungin omistamaa Kaupunginrannan kaava-alueetta. Alueelle osoitettu torni sijoittuu Rantakadun varren tontille. Voimassa olevassa asemakaavassa tontille sallitaan 3 - 6 -kerroksinen 5100 k-m<sup>2</sup> :n asuin- ja liikerakennus. Laivurinaukio on mukana vahvistetussa asemakaavassa. Tornihanke edellyttää tontin asemakaavan tarkistamista ainakin kerroskorkeuden ja rakennusalojen osalta.

Toinen asuintorni on osoitettu Rautatalon tontille. Sen toteutukseen rakennusliikkeet ovat esittäneet halukkuutensa ja hanke käynnistyy lähivuosina. Tontilla on voimassa vuonna 1967 vahvistettu Raahen keskustan asemakaava. Kaavassa 3 -kerroksiseen rakentamiseen ei ole annettu rakennusoikeuslukuja. Tornitalohanke edellyttää tontin ja katualueiden asemakaavan muuttamista.

Kolmas asuintorni sijoittuu liikerakennusten kortteliin, joissa rakennusoikeus on  $e = 1,1$  ja kerrosluvut II - III. Tontilla olevilla kahdella vanhalla rakennuksella on omat rakennusalat, suojelumerkintöjä ei ole. Asemakaava on vuodelta 1989, jonka perusteella tontin Laivurinkadun varteen on rakennettu 2 -kerroksinen liiketalo.

Suunnitelman 8- kerroksinen lamellitalo Kirkkokadun varressa sijoittuu E Helaakoski Oy:n omistamalle liikerakennuksen tontille. Tontti on rakennettu vuoden 1967 asemakaavan mukaan. Rakennuksen uudistamisesta on käyty keskusteluja. Tontin ja ympäristön asemakaavan muuttaminen on tarpeellista.

Härkätorin länsipään asuin- ja liikerakennuksen kortteli on Raahen Seudun Osuuspankin omistuksessa. Kortteli on rakennettu vuoden 1967 asemakaavan mukaan. Omistaja haluaa toteuttaa lähivuosina paikalle uudisrakennuksen. Vaihtoehtoina on keskusteltu hotelli- ja/tai asuinrakennuksesta. Alueen asemakaavan uudistaminen yhdessä länsipuolen korttelin kanssa on tarpeellista.

## *Fellmanin puistokadun hanke*

Fellmanin puistokadun itäpään linja-autoaseman kortteli on näyttävällä paikalla kaupunkikeskustan sisään tulossa. Linja-autoliikenne on muuttunut ja muuttumassa tehokkaasti toimivaksi liikenteeksi, jossa kalusto ei jouda seisoskelemaan asemien laitureilla. Tämän vuoksi laajoista vähällä käytöllä olevista laiturikentistä ollaan luopumassa. Kadun varren pysäkit palvelevat tehokkaasti ja lähellä käyttäjiä. Odotus- ja palvelutiloja voidaan toteuttaa tavanomaisiin liiketiloihin pysäkkien yhteyteen. Vuorojen ulkopuolinen linja-autojen säilytys tapahtuu keskustan ulkopuolella.

Suunnitelmassa linja-autoaseman paikalle on esitetty uutta arkkitehtuuriltaan korkeatasoista rakentamista. Paikalle sopii esimerkiksi jonkin seudullisen suurhankkeen toimitilarakennuksia. Paikka on liikenteellisesti hyvällä paikalla, kaupungin palvelut ovat lähellä ja alueesta saadaan edustava sekä yritykselle että Raahen kaupunkikuvalle.





18.3.2015  
RAAHEN KAUPUNKI  
SOLUTRA OY  
ARKKITEHTISTUDIO EMP OY

