

RASEBORGS STAD

Ändring av detaljplan för Handelshamnen

Bemötande av utlåtanden och anmärkningar



25.2.2015

Innehåll

1	Utlåtanden	2
1.1	Närings-, trafik- och miljöcentralen	2
1.2	Västra Finlands landskapsmuseum	7
1.3	Museiverket	8
1.4	Nylands förbund	9
1.5	Trafikverket	10
1.6	Västra Nylands räddningsverk	12
1.7	Raseborgs Natur och Miljö rf.	14
1.8	Raseborgs stad, Samhällstekniska nämnden	15
1.9	Raseborgs stad, Direktionen för affärsverket Raseborgs vatten	16
1.10	Raseborg stad, Miljö- och byggnadsnämnden	17
1.11	Sydspetsens Miljöhälsa	19
1.12	Tukes, Heikki Pentinen	20
1.13	Stadsstyrelsen i Hangö stad	21
2	Anmärkningar	22
2.1	Ulf och Mary Enberg, Stefan och Ann-Marie Johansson	22
2.2	Kvarnträskets skyddsförening r.f.	23
2.3	Anders Lillsunde	24
2.4	Bostads Ab Silversvanen Asunto Oy	26
2.5	Dick Thomas Salminen	27
2.6	Marcus Lindkvist	29
2.7	Bab Vita Svanen 1	31
2.8	Ulf och Mary Enberg	38
2.9	Fastighets Ab Folkan	42
2.10	(Kaj Blomberg)	43
2.11	(Ingmar Klingstedt)	45
2.12	(Bostads Ab Silversvanen Asunto Oy)	46
2.13	(Ronny Artzen, Oy Eke-Marin Ab)	48
2.14	(Lena Aschan, Gullö gård)	48
2.15	(Gunnar Almark och Helena Almark)	49
2.16	(Ekenässällskapet r. f.)	50
2.17	(Ringa och Karl-Gustav Sandelin)	51
2.18	(Kjerstin Sevón)	52
2.19	(Helena Friberg)	52

25.2.2015

Ändring av detaljplan för Handelshamnen

1 Utlåtanden

1.1 Närings-, trafik- och miljöcentralen

Utlåtande 8.12.2014 UUELY/589/07.01/2013 (Aimo Huhdanmäki och Elina Kuusisto)

Handel

Airix Oy:s utredning daterad 29.11.2013 om placeringen av handeln i Ekenäs har inte beaktats i detaljplanelösningen och planlösningen står i konflikt med den bestämmelse som berör regioncentrumet i Nylands etappplansplan 2.

I detaljplaneutkastet anvisas 6000 m²vy byggrätt för dagligvaruhandeln och enligt denna utredning skulle detta kunna medföra skadliga konsekvenser för andra butikens verksamhetsförutsättningar. Enligt handelsutredningen skulle den lösning som föreslås i planutkastet lämna endast cirka 2000 m²vy för andra utvecklingsprojekt inom dagligvaruhandeln i Raseborg fram till år 2030. Med andra ord skulle projektet ha skadliga konsekvenser för kommersiella tjänster i andra centrumområden och på så sätt stå i konflikt med Nylands etappplansplan 2.

I granskningsalternativen för handelsutredningen var dimensioneringen för övrig handel, dvs. handel som önskar etablera sig i centrum, 13 000 m²vy för Handelshamnens del, vilket inte har konstaterats medföra några särskilda skadliga konsekvenser. I planbeskrivningen finns inga motiveringar till varför man till skillnad från utredningen har anvisat 19 000 m²vy övrig detaljvaruhandel i utkastet till detaljplanen för Handelshamnen.

Konsekvensbedömningen i handelsutredningen har inte överförs till konsekvensbedömningen i planbeskrivningen. I planbestämmelserna, planbeskrivningen och handelsutredningen har man använt olika dimensioneringstal för handeln.

Planbestämsetekniken är bristfällig och svår att förstå. Det är mer ändamålsenligt att anvisa planbeteckningen för en stor detaljhandelsenhet så att kvarteren 85 och 86 och det LR/u-område som faller mellan dessa bildar ett KM-kvarter, i vilket tillbörliga beteckningar för byggnadsytan, byggrätterna, våningstalen osv. anges. LR-1-beteckningen skulle ersättas med beteckningen ma-LR.

Utöver de ändringar som berör dimensioneringen, bör även följande korrigeringar göras:

- Byggrätten i de allmänna bestämmelserna för kvarteren 85, 86 och LR-1 är 44 000 m²vy och enligt planbeskrivningen 40 000 m²vy. Konflikten bör korrigeras.
- Våningsytor bör tilläggas på plankartan. Den enhet som beskriver byggrätt är m²vy, inte m² (Allmänna bestämmelser, Byggrätt).
- Våningsytan för den utskjutande delen bör fastställas och en planbestämmelse bör tilläggas. Till exempel: Utskjutande del som hör till kvarter 85 där det är tillåtet att bygga... etc
- Den bestämmelse som berör bilplatser bör ändras så att den gäller tillåtna markanvändningsformer, dvs. hur många bilplatser det bör finnas per kontorsutrymmen och hur många per butiksutrymmen.

25.2.2015

- "Tillräckligt" är inte en tillräckligt noggrann bestämmelse för antalet cykelplatser. Antalet cykelplatser för definieras noggrannare.
- I planbeskrivningen bör parkeringens andel av den totala byggrätten i kvarteren 85, 86 och LR-1 preciseras.

Översvämningsrisk

Den planbestämmelse som berör översvämningsrisken bör korrigeras så att den gäller den lägsta bygghöjden och höjdtalet bör knytas till det nationella höjdsystemet och inte till havsytan. Det rätta höjdtalet är "N2000 + 3,00 meter". I den bestämmelse som berör beaktandet av översvämningsrisken bör det också förutsättas att sådana konstruktioner som skadas om de blir blöta placeras ovanför N2000 + 3,0 m trots att golvytan för parkeringsutrymmena nödvändigtvis inte behöver placeras lika högt.

Risker

NTM-centralen i Nyland har inte representerats i styrgruppen för riskbedömningsutredningen (infra) för Handelshamnen i Ekenäs 6.10.2014, utan NTM-centralen har endast deltagit i det arbetsmöte som berörde utredningar av risker.

Utredningar som berör risker samt planens konsekvensbedömning ger en otydlig och delvis motstridig bild av sannolikheten till olika olyckor i tunnlarna och hur dessa risker bör beaktas i planläggningen.

Vid utarbetandet av planbeskrivningen bör konsekvensbedömningen omfatta beskrivningar av olika olyckssituationer efter att de konstruktioner som föreslagits i planen har genomförts (jmf bild 9 i riskbedömningsutredningen, där konstruktioner inte beaktas). I planmaterialet bör det även framkomma hur s.k. normala olyckssituationer (t.ex. brand i köpcentrumet, gasläcka på banan) har beaktats i planlösningen. I konsekvensbedömningen bör man som utgångspunkt beakta att banavsnittet Hangö–Hyvinge kan användas för transport av farliga ämnen även i fortsättningen och att transporttäteten och -mängderna snabbt kan öka betydligt jämfört med nuläget.

Trafik

Motiveringarna till trafikutredningens uppskattningar bör beskrivas i planhandlingarna så att det framkommer vilken byggrätt och hurdana antaganden om kvalitet som använts som grund för uppskattningen av antalet besökare.

Under planbeskrivningens punkt 7.6 bör situationen för utarbetandet av den trafikutredning som berör Handelshamnens område korrigeras.

Följande riktvärden och rekommendationer beträffande buller, stombuller och vibrationer från järnvägstrafiken bör beaktas i planbestämmelserna:

- Medelljudnivån för inomhusbuller i affärs- och kontorsbyggnader som placeras på KM-området får inte överskrida riktvärdet för buller i affärs- och kontorslägenheter 45 dB LAeq.
- Affärs- och kontorsbyggnader som placeras på KM-området bör vid behov vibrationsisoleras så att vibrationerna inte överskrider VTT:s rekommendation om vibrationsvärdet 50,60 mm/s i vibrationsklass D.

25.2.2015

- De affärs- och kontorsbyggnader som placeras på KM-området bör planeras så att det rekommenderade planeringsvärdet för stombullernivåer på 40 dB (I prm) inte överskrids.

Naturvärden, förorenad mark och dagvatten

Vattenområdet tillhör Natura 2000-nätverket, vilket bör framkomma på plankartan. Konsekvensbedömningen bör innehålla en noggrannare bedömning av konsekvenserna för naturtyper och fågelarter som ligger som grund för valet av Natura-området.

Åtgärder som berör förorenade markområden bör framkomma i planbeskrivningen och områdena bör anvisas på plankartan.

Hanteringen av dagvatten bör beaktas i utarbetandet av planförslaget.

Kulturmiljöer och landskap

Den landskapshistoriska utredningens rekommendationer för massaindelning vid byggande har beaktats i planlösningen.

Plankartans, -bestämmelsernas och -beskrivningens samt utredningarnas innehåll bör motsvara varandra och alla markanvändningslösningar bör vara motiverade till alla delar. Det detaljplaneutkast som utlåtandet berör förutsätter ändringar enligt utlåtandet för att uppfylla innehållskraven i § 54 i MBL om en trygg och sund livsmiljö. Även de utredningar som gjorts bör införas i planlösningen på det sätt som förutsätts av § 9 i MBL.

25.2.2015

Bemötande:*Handel:*

- *Dimensioneringen för handeln har justerats utifrån inlämnad respons och förhandlingar. I landskapsplanens bestämmelse om regioncentret finns ingen konflikt. Planbeskrivningen och konsekvensbedömningen har korrigerats så att de stämmer överens med utredningen. Konflikterna mellan planhandlingarna har rättats till.*
- *Planbestämmelserna har bearbetats utifrån inlämnad respons. Det järnvägsområde (LR-1) som förvaltas av Trafikverket och de begränsningar som riktas till det har för tydlighetens skull och på grund av fastighetsfördelningen anvisats med separata beteckningar för områdesreserveringar i planen. Den sammanlagda byggrätten fördelas plantekniskt över området för kvarteren 85 och 86 samt som en utskjutande del över LR-1-området. Den byggrätt som projektet kräver och dess fördelning vidare i affärs- och kontorsbyggandet samt dagligvaruhandeln anges i detaljplanens bestämmelser om byggrätt.*

Översvämningsrisk:

- *Bestämmelsen om den lägsta tillåtna bygghöjden har ändrats enligt utlåtandet.*

Risker:

- *För området utarbetades en riskanalys (Sweco Ympäristö Oy, 24.9.2014). Förutom en bedömning av miljörisker omfattar analysen även risker i anknytning till genomförandet av projektet och processen samt byggande och användning.*
- *risk- och farobedömningarna har kompletterats och slutsatserna har beaktats i planbestämmelserna, planbeskrivningen och konsekvensbedömningen.*

Trafik

- *Uppskattningen av köpcentrets besökarmängder har gjorts enligt principerna i Miljöministeriets publikation om bedömning av trafikbehov i planeringen av markanvändningen ("Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa") (serien Suomen Ympäristö 27/2008). Grunderna för uppskattningen har lagts till i planbeskrivningen.*
- *Planbestämmelserna har kompletterats med bestämmelser om banbuller och -vibrationer på det sätt som framförs i utlåtandet.*

Kulturmiljöer och landskap:

- *Antecknas till kännedom. Bedömningen av konsekvenser för landskapet har preciserats.*

Naturvärden och förorenade markområden

- *I ändringen av detaljplanen har inga nya funktioner anvisats som skulle äventyra naturvärdena i det intilliggande Natura-området. LV-2-området (båthamn) i den gällande detaljplanen ersätts med beteckningen LV-3 (småbåtshamn), varvid*

25.2.2015

eventuella konsekvenser av båttrafiken minskar. Därtill tas byggrätten i den gällande detaljplanen bort från vattenområdet.

- *För planeringsområdet gjordes en jordmånsundersökning 4.7.2013. Utredningens resultat och slutsatser presenteras i planbeskrivningen.*

25.2.2015

1.2 Västra Finlands landskapsmuseum

Utlåtande 19.11.2014 (Dan Lindholm ja Tellervo Saukonniemi)

Utlåtandets huvudpunkter:

Områdets kulturhistoriska och landskapsmässiga värden har utretts tillräckligt i planens beredningsmaterial. Utredningen "Landskapshistorisk utredning för Handelshamnen" är bra, täckande och tillräcklig.

Den nya köpcenterbyggnaden har ett väldigt utmanande läge i landskapets knutpunkter, som även är en del av en byggd kulturmiljö av riksintresse. Enligt landskapsmuseet har denna miljöförändring inte beaktats i planutkastet i tillräcklig utsträckning. Landskapsmuseet anser att det även är en brist att man inte presenterat alternativa utkast till hur nybyggandet på området ska genomföras.

På grund av nybyggnadens avvikande storlek och dess synliga läge anser landskapsmuseet att det är väldigt viktigt att nybyggnadssättet fastställs betydligt noggrannare redan i planen. När det gäller bland annat nybyggnadens massaindelning, struktur, höjd, öppningar och material samt hur byggnaden ska anpassas till miljön bör planen och dess bestämmelser kompletteras i avsevärd grad.

De markanvändningsrekommendationer som nämnts i den landskapshistoriska utredningen ger en bra utgångspunkt och de bör beaktas även i planens fortsatta beredning.

I planen bör man även tillägga en bestämmelse enligt vilken ett utlåtande bör begäras från museimyndigheten i samband med att nybyggnadens bygglov behandlas. Bestämmelsen är motiverad eftersom den är ny och eftersom nybyggnaden har betydande konsekvenser för miljön och delvis ligger i en byggd kulturmiljö av riksintresse.

Gångpassagerna på köpcentrets nordöstra och västra sidor har anvisats för smala i planutkastet. Det nya kvartersområdet/byggnadsmassan borde göras smalare och sänkas på sidorna för att göra passagerna större.

Det kulturhistoriskt värdefulla kronomagasinet har beaktats i planutkastet med en ändamålsenlig skyddsbezeichnung, men enligt landskapsmuseet förekommer det brister i skyddet av det omgivande området. Nybyggnaden borde flyttas längre bort och anpassas till miljön och den gamla byggnaden på ett naturligare och mjukare sätt. Träd kring kronomagasinet borde bevaras, även på byggnadens nordvästra, norra och nordöstra sida och bestämmelse om detta bör även ingå i planen.

Den kulturhistoriskt värdefulla järnvägsbron som är byggd 1910–12 och även är en del av den byggda kulturmiljön av riksintresse bör anvisas med skyddsbezeichnung och lämplig bestämmelse.

Gränserna för Ekenäs järnvägsområde av riksintresse har markerats på plankartan, men beteckningen och dess bestämmelse saknas i planbestämmelserna.

På planområdet i närheten av järnvägens underfartstunnel finns en över hundraårig hållristning som borde beaktas i planen.

25.2.2015

Bemötande:

- *En landskapshistorisk utredning har gjorts för området och dess rekommendationer har beaktats i detaljplanen utifrån referensplanen.*
- *Den kulturhistoriskt värdefulla järnvägsbron och dess underfart har beaktats i planbestämmelserna.*
- *Den sk-planbestämmelse som berör RKY 2009-området har kompletterats i planbestämmelserna.*
- *Bevarandet av den hållristning som finns på planområdet utreds enligt Museiverkets anvisningar.*

1.3 Museiverket

Utlåtande 25.11.2014 MV/75/05.02.00/2014 (Helena Taskinen och Maija Matikka)

I planbeskrivningen är det skäl att nämna att den arkeologiska undervattensutredningen påvisat att planen inte medför några konsekvenser för undervattensfornlämningar. Inventeringsrapporten bifogas till planbeskrivningens källförteckning.

På planområdet finns en hållristning från historisk tid som Västra Nylands landskapsmuseum känner till. Hållristningen bör dokumenteras genom att fotografera och rita av den. Dessutom bör dess läge granskas genom mätning. Dokumenteringen bör utföras av en arkeolog och en rapport om den bör skickas till Museiverket. Museiverket kan ta ställning till skyddet av hållristningen först när den dokumentering som förutsätts har blivit gjord. Frågor om förfarandet kan vid behov riktas till intendent Teija Tiitinen (teija.tiitinen@nba.fi, 040 1286293).

Bemötande:

- *Slutsatserna av den arkeologiska undervattensinventeringen har tillagts i planbeskrivningen.*

Om detaljerna för dokumenteringen av fornminnesobjektet diskuteras vid behov separat tillsammans med Museiverket innan planen godkänns.

25.2.2015

1.4 Nylands förbund

Utlåtande 1.12.2014 53/05.01/2014 (Riitta Murto-Laitinen och Heli Vauhkonen)

Utlåtandets huvudpunkter:

Detaljplanen stämmer överens med målen för etapplandskapsplan 2 för Nyland.

Planens konsekvenser bör särskilt bedömas i förhållande till en balanserad utveckling av servicenätet i Raseborg.

Planområdets läge som en del av en byggd kulturmiljö av riksintresse ställer särskilda krav på granskningen av stadsbilden, vilket bör beaktas i planbestämmelserna.

Konsekvenserna av planens genomförande för stadsbilden bör bedömas på ett omfattande sätt i landskapet för att stadens enastående kultur- och byggnadshistoriska värden ska bevaras.

Planbeskrivningen bör kompletteras och uppdateras när det gäller etapplandskapsplan 2, som fastställdes 30.10.2014.

Bemötande:

- *Antecknas till kännedom.*
- *Planens konsekvenser för utvecklingen av servicenätet i Raseborgsregionen har bedömts utifrån slutsatserna av en utförd utredning.*
- *I planbestämmelserna och konsekvensbedömningen beaktas områdets kulturhistoriska och landskapsmässiga betydelse.*
- *Planbeskrivningen har kompletterats när det gäller den fastställda etapplandskapsplanen 2.*

25.2.2015

1.5 Trafikverket

Utlåtande 24.11.2014 Dnr 621/1110/2014 (Siru Koski och Ville Vuokko)

Utlåtandets huvudpunkter:

Trafikverket ber om att det utlåtande som givits i samband med den tidigare processen även ska beaktas i den nya planprocessen.

I planutkastet anvisas en serviceväg under överdäckningen på järnvägsområdet (ajo/h-1) på det ställe där järnvägens nuvarande serviceväg finns. Servicevägens placering och möjligheterna att genomföra förbindelsen bör säkerställas innan planen godkänns.

Utlåtande 17.4.2014

”Trafikverket förutsätter att Raseborgs stad och Trafikverket före godkännandet av planen ingår föravtal om fastighetsaffär beträffande överlåtelse av KM-områdena och LR/u-området samt av de byggrätter som relaterar till dessa.

Utöver principerna för överlåtelsen av områdena och byggrätterna ska föravtalet innehålla ett villkor om att Raseborgs stad och Trafikverket ska ingå ett projektavtal innan det slutliga överlåtelsebrevet upprättas.

Trafikverket påpekar att man i samband med konstruktionsplaneringen bör säkerställa att bullret, stombullret och skakningen från tågtrafiken beaktas i tillräcklig omfattning vid byggandet av konstruktionerna och anläggningarna.

När det gäller transporter av farliga ämnen ska en riskutredning göras i samband med planarbetet.

Trafikverket har inga uppgifter om förorenad jord på den mark som Trafikverket äger i planområdet. Ifall det anses nödvändigt ska planläggaren låta utreda föroreningarna i jordmånen i ett senare skede av projektet.

I planen har en kaj anvisats till norra sidan av Norra hamnen. Om denna genomförs torde den i viss mån förändra hur båtarna rör sig till kajerna i det detaljplanerade området jämfört med dagsläget. Den nuvarande farleden går till Norra hamnen men tar slut redan före kajerna. Om kajen genomförs är det bra att utreda och informera om djupet i det vattenområde som leder till området för att båtarna även i fortsättningen ska kunna lägga till tryggt.

I planbeskrivningen har som en intressent nämnts Finska vikens sjöfartsdistrikt, som nuförtiden är en del av Trafikverket (Farledsenheten vid Trafikverket).”

Bemötande:

- *Raseborgs stad och Trafikverket kommer separat överens om upprättandet av ett föravtal för fastighetsaffären om järnvägsområdet (LR-1) och KM-området.*
- *Konstruktionerna planeras i enlighet med gällande lagar, instruktioner och bestämmelser om byggandet. I projektet tas hänsyn till bullret, stombullret och skakningen från tågtrafiken.*
- *Läget för järnvägstunnelns service- och räddningsväg samt möjligheterna att genomföra den har säkerställts i referensplaneringen och har betecknats som en reservering på plankartan.*

25.2.2015

- *I samband med planprocessen utreddes de risker som uppkommer vid transporter av farliga ämnen (TFÄ). Ett sammandrag av riskanalysen (Sweco ympäristö Oy, 24.9.2014) läggs fram i planbeskrivningen och beaktas i konsekvensbedömningen.*
- *I planeringsområdet gjordes en jordmånsundersökning 4.7.2013. Utredningens resultat, slutledningar och åtgärdsförslag presenteras i planbeskrivningen.*
- *LV-2-området (båthamn) i den gällande detaljplanen ersätts med beteckningen LV-3 (småbåtshamn), varvid konsekvenserna för vattenområdet minskar.*
- *Trafikverkets Farledsenhet korrigeras i planbeskrivningen.*

25.2.2015

1.6 Västra Nylands räddningsverk

Utlåtande 9.12.2014 Esbo 827/10.02/01/2014 (Marcus Hindersson)

Utlåtandets huvudpunkter:

Enligt Räddningsverket bör det göras tilläggsutredningar i beredningen av planen eller en modellering av konsekvenser för hälsan som medförs av en eventuell giftig kemikalieläcka och om möjligheterna att söka skydd i en olyckssituation. Situationen kan förändras i framtiden och därför bör dessa transporter beaktas och begränsningar bör införas för bantrafiken. Frågan borde beaktas i planbestämmelsen t.ex. så att verksamhet inte tillåts i byggnaden nattetid.

Räddningsverket uppmanar att det fästs uppmärksamhet vid att möjliggöra en effektiv evakuering utanför riskområdet.

Köpcentrets utgångar får inte placeras på ett sådant område där värmestrålningens intensitet överskrider 3 kW/rn². Ovan nämnda borde framföras som en planbestämmelse.

Det behövs en tilläggsutredning där man beskriver hur människor kan evakueras utanför det område där värmestrålningens intensitet är 1,5 kW/rn². Dessutom borde scenariot med en tankbilsbrand på tunnelavsnittet kompletteras med att utöver värmestrålning även beakta värmetransport genom konvektion (värme som överförs med hjälp av ett förmedlarämne) till tunnelns ändor. Denna modellering bör utnyttjas då man planerar t.ex. skyddskonstruktioner på utrymmen i närheten av bantunnelns öppningar och placeringen av utgångar.

Bantunneln bör skyddas mot farliga ämnen. Banan bör isoleras och förses med avlopp. Dessutom bör man beakta möjligheten att samla upp eventuella farliga ämnen. I dimensioneringen av uppsamlingsystemet bör eventuellt släckningsvatten beaktas. Ovan nämnda förutsättningar borde framföras som planbestämmelser.

I samband med planeringen av gator och tomtanslutningar borde man beakta att adresserna är tydliga och logiska. Tomtanslutningen bör finnas på den plats som motsvarar adressen.

Tunnelns räddningsvägar bör planeras enligt de anvisningar som utfärdats om planeringen av räddningsvägar.

Byggnaderna bör placeras på tomterna så att det är möjligt att använda räddningsverkets tunga fordon i den omedelbara närheten av byggnaderna.

Storleken på de byggnader som uppförs på området kommer sannolikt att förutsätta att byggnaderna utrustas med automatisk släckningsutrustning som kommer att ha höga krav på vattenkälla. Detta borde beaktas i planeringen av kommunaltekniken.

Brandpoststationer bör placeras i närheten av tunnelns båda öppningar.

På grund av målets karaktär bör bantunneln utrustas med ett släckningssystem. Detta borde framföras som en planbestämmelse.

Ifall det är meningen att gång- och cykelleden ska användas för trafik till och från tomterna bör leden byggas så att den även kan användas av räddningsverkets tunga fordon.

I bygglovsskedet bör det beaktas att behovet av rökevakivering i olyckssituationer bör utredas och att tågtrafikens säkerhet under byggandet bör beaktas.

25.2.2015

Bemötande:

I samband med planprocessen har man utrett risker som uppstår vid transport av farliga ämnen (TFÄ). En sammanfattning av riskanalysen (Sweco Ympäristö Oy, 24.9.2014) ingår i planbeskrivningen.

De punkter som framförs i räddningsmyndighetens utlåtande beaktas i strukturplaneringen och bygglovsförfarandet.

25.2.2015

1.7 Raseborgs Natur och Miljö rf.

Utlåtande 15.12.2014 (Maria Kihlström och Titti Fritzen)

Utlåtande:

Enligt föreningen borde ändringen av detaljplanen inte godkännas.

Den planerade stora handelsenheten har avsevärda skadliga konsekvenser för den övriga kommersiella servicen och utvecklingen av den i Ekenäs och Karis centrumområden.

Den planerade stora enheten försvagar servicenätet och förlänger de resor som görs för att uträtta ärenden i oskälig grad inom Raseborgs kommun. Trafiken medför mer skadliga konsekvenser, bl.a. utsläpp.

Den stora handelsenheten försämrar stadsbilden avsevärt.

Bemötande:

- *Projektets konsekvenser för landskapet och kulturmiljön bedöms i den landskapshistoriska utredningen (FCG 30.10.2014). I arbetet kartläggs värden och historiska skikt i områdets landskap och kulturmiljö. Dessutom bedöms hur det föreslagna byggandet inverkar på dessa värden och bl.a. på RKY-områdena. I planbeskrivningen kompletteras konsekvensbedömningen beträffande kulturmiljön och landskapet utifrån den landskapshistoriska utredningen.*
- *För området har det även utarbetats en trafikutredning samt en granskning av anslutningarnas funktion. I dessa granskas konsekvenserna av köpcentret och dess trafikströmmar för trafikområdet i näromgivningen. Med hjälp av utredningen har man granskat planlösningens trafikmässiga funktionsförutsättningar och å andra sidan förutsett dess konsekvenser för trafikmiljön.*
- *Ändringen av detaljplanen stämmer överens med landskapsplanen. I etapplandskapsplan 2 för Nyland anvisas ingen beteckning för en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse till Ekenäs, vilket innebär att en ny stor detaljhandelsenhet endast kan placeras på ett område för centrumfunktioner. I samband med planläggningen av området undersöktes etableringsmöjligheterna för handeln i Ekenäs. Av de alternativ som utreddes ligger endast Handelshamnen numera tydligt på ett område för centrumfunktioner.*

25.2.2015

1.8 Raseborgs stad, Samhällstekniska nämnden

Protokollutdrag 18.11.2014 § 155, Dnr SAMT 1278/2013, beredare och föredragande Jan Gröndahl, teknisk chef

Utlåtandets huvudpunkter:

Samhällstekniska nämnden fattade enhälligt ett beslut om att nämnden ifrågasätter ändringen av detaljplanen. Enligt nämnden bör det även utarbetas en delgeneralplan för ett större område, där det utreds hur trafiken påverkar Ekenäs centrum och anslutningarna till riksvägen.

Bemötande:

- *I samband med detaljplaneringen undersöktes de trafikmässiga förhållandena i Handelshamnen med närområden samt konsekvenserna av det nya trafikinätet i anslutning till detaljplanen. Utredningen fokuserade på en granskning av förbindelserna och näten för fordonstrafiken. De trafikmässiga konsekvenserna av detaljplaneändringen har bedömts på det sätt som förutsätts i markanvändnings- och bygglagen. I sitt utlåtande har NTM-centralen inte tagit ställning till om den generalplanemässiga granskningen är tillräcklig.*

25.2.2015

1.9 Raseborgs stad, Direktionen för affärsverket Raseborgs vatten

Protokollutdrag 3.12.2014 § 71, Dnr SAMT 1278/2013, beredare och föredragande Tom Törnroos, vattenverkets direktör.

Utlåtandets huvudpunkter:

- I det nu framlagda förslaget och i den på nytt påbörjade planläggningsprocessen för handelshamnen i Ekenäs finns inget nytt som skulle påverka direktionens tidigare utlåtande daterat 02.04.2014 § 21. Direktionen hänvisar till tidigare utlåtande.

Huvudpunkter av det tidigare utlåtandet 2.4.2014

Protokollutdrag 2.4.2014 § 21, Dnr SAMT 1278/2013, beredare och föredragande Tom Törnroos, vattenverkets direktör

Utlåtandets huvudpunkter:

- Inom och intill området finns teknik som bör tas i beaktande och utnyttjas vid fortsatt planering. Då området skiljs åt av järnväg bör detta tas i beaktande för områdets anslutning till utbyggt vattenförsörjningsnät.
- Vidare bör vid fortsatt planering speciell uppmärksamhet fästas vid de tilltänkta byggnadernas sprinklersystem och därav framkallat vattenbehov. Alternativa lösningar för sprinkler, som beaktar dimensioneringen av redan utbyggd teknik, bör utredas.

Bemötande:

- *Antecknas till kännedom. De punkter som nämns i utlåtandet från Raseborgs vatten beaktas i byggnadsplaneringen och bygglovsförfarandet.*

25.2.2015

1.10 Raseborg stad, Miljö- och byggnadsnämnden

Utdrag 19.3.2014 § 54, 13.11.2014 § 230, 10.12.2014 § 256 och 20.01.2015 § 9, beredare och föredragare Gustav Munsterhjelm, miljöchef och Juhani Jormalainen, ledande byggnadsinspektör.

Ärendet har behandlats tidigare av Miljö- och byggnadsnämnden 10.12.2014 § 256, 13.11.2014 § 230 samt 19.03.2014 § 54.

Utlåtandets huvudpunkter:

- Områdets natur

Kvartersområdet innehåller inte speciella naturvärden på land. Däremot ingår vattenområdet intill kvarteret i NATURA 2000 -nätverket. Dessutom har Pojoviken status som Project Aqua -område. På grund av detta bör all verksamhet som kan påverka vattennaturen, granskas utgående från att en påverkan på vattenområdet minimeras.

På förhand granskat uppskattas att planen inte förorsakar negativa inverkningar på vattenekosystemet.

- Föroreningar i marken

Uppgjorda markanalyser visar att vissa föroreningsgränsvärden har överskridits. Staden bör därför omgående kontakta NTM-centralen för att erhålla direktiv ifall en saneringsplan för området bör utarbetas och hurdan i så fall. Även eventuellt i marken begravt avfall bör avlägsnas.

Till denna del räcker den lokala miljöbyråns kompetens för att ge direktiv.

- Museala värden

I området ingår stadshistoriskt värdefulla miljöer. Museiverket/landskapsmuseet har gett utlåtande i ärendet. Av den orsaken behandlar inte nämnden till dessa delar ärendet.

- Stadsbilden

Den aktuella detaljplanen är belagen i Ekenäs centralaste del intill Norra hamnen. Hamnen som sådan är inte stadsbildsmässigt unik. Området är till största del öppet eller bebyggt med baracker. Däremot är området mycket synligt, speciellt från sjösidan men också från övrig bebyggelse. Till den del kvarteret skall bebyggas med bostadshus har detaljplanen redan vunnit laga kraft. Medan den norra delen nu provas på nytt. I den ännu gällande detaljplanen har också den norra delen reserverats för byggnation men byggmassan har väsentligt utökats idet nya utkastet.

Miljömässigt är det ytterst viktigt att utforma den kommande byggnadskroppen så att den ger en arkitektoniskt högklassig bild både mot vattnet och in mot den övriga stadsmiljön. Härvid bör högsta krav ställas på arkitekturen. Speciellt bör fasadlösningarna beakta byggnationens påverkan på närboende grannar.

Det planerade torget är välkommet och kan bidra till ett lyckat slutresultat.

Närbelägna orter så som Hangö och Dalsbruk visar exempel på hur väl fungerande hamnmiljöer har ett eget värde.

25.2.2015

- Byggnadsinspektionens utlåtande:
 - o Detaljplanebeteckningen lvw bar slopas.
 - o Hamnens maximala antal båtplatser samt bilplatser borde utredas i planen. Enligt Allmänna bestämmelser är byggnadsrätten för hamnbyggnaderna i LV-3-området 120 m². Det är dock inte anvisat på plankartan var denna byggnadsrätt kan förverkligas, förutom på LV- 3-områdets pj-delområde som enligt plankartan kan bebyggas med 60 m². Det vore mera konsekvent att anvisa även pj-delområdets byggnadsrätt i detaljplanebestämmelserna i stället för kartan eftersom all annan byggnadsrätt anvisas i bestämmelserna. Dessutom bör det framkomma om pj-delområdets byggnadsrätt 60 m² ingår eller inte ingår i LV-3-områdets byggnadsrätt 120 m².

Bemötande:

- *konsekvensbedömningen kompletteras med konsekvenser som riktas till Natura-områdets skyddsvärden.*
- *Antecknas till kännedom. Om fortsatta åtgärder som berör föroreningar som konstaterats i marken diskuteras noggrannare med miljöbyrån.*
- *I den stadsbildsmässiga granskningen och de bindande planbestämmelserna som styr byggsättet betonas särskilt betydelsen av ett arkitektoniskt högklassigt genomförande.*
- *Delområdesbeteckningen lvw (del av område som bör bevaras som vattenområde) har införts för att kunna hantera småbåtshamnens jordfyllnadsarbeten på det känsliga Natura-området.*

25.2.2015

1.11 Sydspetsens Miljöhälsa

Utlåtande 2.12.2014, Ingegerd Grönn-Maja, hälsoinspektör

Utlåtandets huvudpunkter:

- Sydspetsens miljöhälsa anser, liksom i sitt förra utlåtande (24.3.2014) att buller och vibrationer från tågtrafiken bör tas i beaktande under den fortsatta planeringen och vid byggandet. Det bör också beaktas att biltrafiken torde öka på grund av köpcentret. Trafiken får inte orsaka störande buller för boende intill planområdet. Ur hälsovårdssynpunkt sett tilläggas att befintliga byggnader kanske inte har en sådan ljudisolering som kan komma att behövas. I kap. 7.5 om bl. a. konsekvenser för hälsan har trafikbuller i bostäder inte ens nämnts.
- I planbeskrivningen nämns att utvecklingen av handeln skulle minska besökstrafiken till andra riktningar samt minska de miljökonsekvenser som orsakas av trafiken eftersom resorna skulle bli kortare. man kan dock förvänta sig att trafiken ökar, eftersom Ekenäs centrums invånare inte är de enda kunderna. även icke ortsbor torde förväntas besöka köpcentret och i dagens läge kommer de flesta med bil, inte med buss eller tåg.
- Social- och hälsovårdsministeriet anvisning om boendehälsa, handbok 2003:2 innehåller riktvärden för bullernivåer i bostäder och andra vistelseutrymmen vilka nu bör följas. En förordning om boendehälsa torde inom en snar framtid stiftas och då bör de riktvärden som fastställs i den följas. Även Statsrådets beslut 993/1992 om riktvärden för bullernivåer utomhus och inomhus bör iakttas.
- I den svenska texten används felaktigt LS-3 för området för småbåtshamn i stället för LV-3 som på kartan och i den finska versionen.

Huvudpunkter av det tidigare utlåtandet 24.3.2014

Utlåtande 24.3.2014, Katianna Kuula, direktör för hälsoövervakningen, Ingegerd Grönn-Maja, hälsoinspektör

Utlåtandets huvudpunkter:

- Under den fortsatta planeringen och vid byggandet bör buller och vibrationer från tågtrafiken tas i beaktande. Det bör också beaktas att biltrafiken torde öka på grund av köpcentret. Trafiken får inte orsaka störande buller för boende intill planområdet.
- Under den fortsatta planeringen och vid byggandet bör det också utredas om det finns förorenade markområden. Om sådana konstateras bör de avhjälpas.
- Ett torg där det säljs livsmedel ska vara asfalterat eller annars vara så beskaffat att olägenheter såsom damm och dylikt kan undvikas. På försäljningsplatsen eller i dess omedelbara närhet bör det finnas tillgång till toaletter med handtvättplats och omklädningsrum för torgförsäljarna. Det skall också gärna finnas möjlighet att tvätta redskap och livsmedel. Dessa utrymmen ska inte vara tillgängliga för allmänheten. Där bör finnas eluttag för försäljarna. Också renhållningen av torget bör tas i beaktande. Bland annat borde vatten som används för tvätt av torget avledas på ett ändamålsenligt sätt och det kan behövas utrymmen för förvaring av redskap som används vid renhållningen. Vid torget ska det också finnas sopkärl.

25.2.2015

- I övrigt har Sydspetsens miljöhälsa ingenting att anmärka.

Bemötande:

- *Antecknas till kännedom. Planbestämmelserna har kompletterats beträffande buller och vibrationer.*
- *Planeringen av projektets konstruktioner genomförs utifrån gällande lagar, anvisningar och förordningar som berör byggande. I projektet beaktas buller, stombuller och vibrationer som orsakas av tågtrafiken.*
- *De övriga punkterna som nämns i utlåtandet från Sydspetsens Miljöhälsa beaktas i byggnadsplaneringen och bygglovsförfarandet.*

1.12 Tukes, Heikki Pentinen

Meddelar att man inte ger något utlåtande.

Bemötande:

- *Antecknas till kännedom.*

25.2.2015

1.13 Stadsstyrelsen i Hangö stad

Hangö stad har gett ett utlåtande daterat 18.3.2014 om det föregående planförslaget. Staden har inte gett något utlåtande om det nya planutkastet som varit framlagt.

Huvudpunkter av det utlåtandet 18.3.2014

Utlåtande 18.3.2014, dno 417/2014, Jouko Mäkinen, stadsdirektör, Jukka-Pekka Halme, kanslichef.

- Hangö stad kan för sin del understöda landskapsplanens syfte enligt vilket städernas centrum ska bilda koncentrationer av livskraftig bosättning, arbetsplatser och tjänster. Den befintliga samhällsstrukturen stöder sig kraftigt på bannätet. Den fortsatta planeringen av tåtorterna bör ha ett nära samband med spårtrafiken. Elektrifieringen av Hangö-Hyvingebanan är regionalt ett viktigt näringspolitiskt projekt. Industrins förbindelser via Hangö hamn behöver elektrifieringen av järnvägen.
- Hangö betonar således bankorridorens primära betydelse. Med banmyndigheterna ska säkerställas att planändringen inte på något sätt äventyrar spårtrafikens smidighet. Målet ska snarare ställas på ännu flexiblare trafik med eltåg, vilket betyder placering av dubbelspår på området.
- Som mål för planändringen har också ställts att göra trafikförbindelserna i samband med nuvarande järnvägsbro smidigare. Gränsdragningen av planområdet hindrar att dessa förbindelser undersöks noggrant. Planområdet borde utvidgas i norr till affärsfastigheten längs Formansallén och i öster ända till järnvägsstationen. På området föreligger behov av en justering på generalplanenivå.

Bemötande:

- *Av de alternativ som undersökts under beredningen av planen stöder placeringen av den nya stora detaljhandelsenheten i anknytning till Ekenäs centrum och järnvägsstationen bäst ett livskraftigt centrum och möjligheterna att utnyttja bantrafiken.*
- *Trafikverket som ansvarar för utvecklingen av järnvägstrafiken har vid myndighetsmötet konstaterat att utvecklingen av banförbindelsen inte förutsätter att det planeras ytterligare ett spår. Det utrymme som reserverats i planen tillåter utvecklingsåtgärder för stationen och banan, inklusive elektrifiering av banavsnittet.*
- *Smidigheten beträffande områdets trafik och gatunät undersöks i samband med detaljplaneringen för ett större område än det som avgränsas i planen.*

25.2.2015

2 Anmärkningar

2.1 Ulf och Mary Enberg, Stefan och Ann-Marie Johansson

Framförd 29.10.2014 av Ulf och Mary Enberg, gårdsägare och företagare Plåtek samt Stefan och Ann-Marie Johansson, företagare i Ekenäs, Bildel, Marinboden.

Tidigare framförda anmärkningar 11.11.2010 och 16.11.2010 bifogas.

Anmärkningens huvudpunkter:

- Hänvisar till våra skrivelser av den 11.11.2010 och 16.11.2010 angående trafiken runtom vår fastighet 71 0-5-50-260. Den första skrivelsen har besvarats i ert tjänsteinnehavarbeslut 30.11.2010. Det har besvarats av oss i vår andra skrivelse. Den sistnämnda skrivelsen har vi inte fått något svar på. Ej heller har det från stadens sida kontaktats oss gårdsägare eller vår hyresgäst företagen Ekenäs Bildel och Marinboden för att diskutera frågan.
- För att trygga den fortsatta verksamheten för de i fastigheten verksamma företagen Ekenäs Bildel, Marinboden och Platek samt framtida företag bör det beredas nöje för kund- och servicetrafik med alla slag av fordon såsom lastbilar med släp, bussar, traktorer, personbilar mm. i båda riktningar, längs den gata som tidigare var Norra Strandgatan numera namnlös, under affärernas öppethållningstid vardagar kl. 8-18 och lördagar 8-14. Beaktas bör också grillkioskens öppethållningstider. Andra tider kunde med fördel vara förbjudna för allmän trafik. Området från Norra Strandgatan till Bildels och Marinbodens parkering och framför transformatorbyggnaden bör i form av t.ex. servitut säkras för Bildels verksamhet såsom olika evenemang t.ex. bil- och båtutställningar samt båtförsäljning, stötdämpartest m .m .
- Det har funnits företag i gården allt sedan 1800-talet och dess existens är beroende av att det finns livskraftiga företag i gården. Vi önskar ett för oss positivt trafikplaneringsresultat, som gör det möjligt att kunna idka företagsverksamhet i fastigheten också i framtiden.

Bemötande:

- *antecknas till kännedom. I planlösningen beaktas även grannfastigheternas trafikbehov. Om användningen av kvartersområdet för transformatorbyggnaden bör separat överenskommelse göras mellan fastighetsägarna.*

25.2.2015

2.2 Kvarnträskets skyddsförening r.f.

Anmärkningen har inlämnats av Hannu Korkeala och Ritva Hyttinen

Anmärkningens huvudpunkter:

Vi vill framföra att nödvändiga reserveringar på området för kommande vatten- och avloppsträckningar samt el- och telekablar beaktas vid utarbetandet av planen så att de kan utnyttjas senare för andra fastigheters behov i sjöns omgivning.

Bemötande:

- *Anmärkningen berör inte det pågående planprojektet.*

25.2.2015

2.3 Anders Lillsunde

Framfört av Anders Lillsunde boende i Stockholm.

Anmärkningens huvudpunkter:

1. Köpcentrum - Underlaget som skall ligga till grund för bedömning är bristfälligt. I underlaget beskrivs inte köpcentrumets typ, logistisk uppbyggnad osv. Vidhängande utredningar är abstrakta och verklighetsfrämmande.
2. Det av arkitektbyrå Wingren framlagda förslaget Pier 25, daterat 14.10.2014.

Ingen utveckling har skett i jämförelse med det förslag som lades fram i samband med den första planläggningsprocessen. Det finns bara fyra planlösningar, ett per plan och ingen beskrivning. Ingenstans finns beaktade de synpunkter som borde ha kommit in genom marknadsföringsarbetet och ev. kommande ägare. Synpunkter borde ha resulterat i revideringar. Några av de många bristerna i förslaget är:

- o Huvudentrén ligger mitt för en av de livligaste och mest komplicerade trafik korsningarna och dessutom rakt framför en infart till en parkering med 16 platser. Detta är mycket riskfyllt för fotgängare.
 - o Varumottagets utrymme är för litet, vändradie otillräcklig, dimensionerat för 12 m bilar, dock förekommer bilar med släp. Antalet platser är också underdimensionerat, två för Citymarket, en eller två för övriga, hur sopcontainerna ska stå framgår inte.
 - o En enda varuhiss för hela köpcentret är för litet, vad om den går sönder?
 - o Butiker i köpcentrumdelen ska försörjas genom kundentréerna, det blir konflikter när lastpallar och sopor dras genom kundstråk och butiksyta, laststråk i bakkant behövs.
 - o Rulltrappa, gångtrappa och hiss otillräckliga. Tillgängligheten och visualiseringen mellan de fyra planen är dålig.
 - o Ytfördelningen speglar inte den verkliga hyresgästmarknaden. Det finns t.ex. 5 lokaler mellan 700 - 1.200 som är svåra att dela av.
 - o Hur är det tänkt att köra genom parkeringshuset, krav på tillgänglighet och orientering beaktas inte? Det finns inga synergieffekter mellan parkeringen och livsmedelsbutiken respektive specialaffärerna.
 - o Den uthyrbara ytan måste reduceras pga nödutrymningar och varustransportgångar. Lönsamheten ifrågasätts.
3. Program for deltagande och bedömning

Under punkt 2 står som enda målsättning för köpcentret att det skall vara "en kvalitativ, arkitektoniskt högklassisk och representativ helhet som stöder sig på den gällande detaljplanens stadsbildsmässiga utgångsläge". Målsättningen måste primärt vara att skapa ett kommersiellt framgångsrikt centrum.

4. Utredning om Handelns placering - Airix Ymparistö daterad 13.12-2013

25.2.2015

Den grundläggande metodiken baseras på en minst 40-år gammal planekonomisk simuleringsmodell som är otillräcklig för rapportens långtgående slutsatser. Det är ett extremt statistiskt synsätt och jämför inte med andra kommuner lokalt. Man förbiser även att ett stort utbud leder till att man handlar mer och ett litet utbud att man handlar mindre. Att kunna använda hela tillväxten i konsumtionen för att beräkna behovet av ny handelsyta är ett felaktigt antagande. Försäljningsmålet/m² för ny yta uppnås inte alltid på bekostnad av gamla butiker. Tillväxt ska nå full styrka 2030, men hur är det med lönsamheten fram till dess? En konsekvensanalys baserat på faktiska förhållanden skulle behövas. Resonemangen på sidan 15 håller inte. Utredningen är motsägelsefull på punkten vad ett köpcentrum egentligen innebär för sättet att ta sig till centret. I praktiken kommer de flesta att använda personbil.

5. Konsekvenser av byggandet av Handelshamnen för livskraften i Ekenäs centrum-FCG, daterad 31.01.2014

Metoden illustrerar gångavstånd från centrum till invånare och funktioner. Hur man dessutom kan mäta livskraften framgår inte. Centrumförskjutning? Det som nu betraktas som centrum, Stationsgatan, Kungsgatan och Torget degraderas till mer ordinära delar av Ekenäs, medan den heta delen ligger i nedre delen av Skillnadsgatan och vid köpcentret.

6. Slutsatser

Det underlag som redovisas är ofullständigt och tendensiöst. Innan planarbetet borde det ha redovisats ett mer genomarbetat förslag av centret samt resultat från de marknadsföringsaktiviteter som gjorts i över ett års tid. Utredningarna borde ha baserats på det planerade förslaget och inte på abstrakta antaganden och teoretiska modeller utan egentlig relevans. Som nu är framstår realismen i hela arbetet som ett enda stort frågetecken.

Bemötande:

- *Antecknas till kännedom. Tyngdpunkten för utarbetandet av detaljplanen ligger på att anpassa projektet till den omgivande stadsstrukturen och de ramvillkor som ställs av dess värden. Den förplanering som utarbetats i samband med denna plan är riktgivande och dess uppgift är att åskådliggöra och underlätta planens konsekvensbedömning. Förplaneringen framskrider till den egentliga projektplaneringen efter att detaljplanen vunnit laga kraft. I projektplaneringen behandlas de aspekter som framförts i anmärkningen noggrannare.*

25.2.2015

2.4 Bostads Ab Silversvanen Asunto Oy

Framfört på styrelsens vägnar 26.11.2014 av Peter Serén, styrelsens ordförande och Peter Sjöholm, disponent.

Anmärkningens huvudpunkter:

- Hänvisar till Bostads Ab Silversvanen Asunto Oy s utlåtande daterat 28.3.2014 till det tidigare ändringsförslaget. På största delen av vara synpunkter och frågor har vi inte erhållit något svar, enbart schablonaktiga rutinsvar av en utomstående konsult. Utöver vårt tidigare utlåtande vill vi vidare framföra följande:
- Utredning om handelns placering i Ekenäs. AIRIX Miljö 29.11.2013 (13.12.2013 på nätet?) bör uppdateras för de senaste t.ex. två åren.
- Trafikutredningen för handelshamnens område, AIRIX Miljö, 21.11.2013. (18.12.2013 på nätet?) är inte tillräcklig. Den lätta trafiken från Västra Ekenäs är betydande och bör undersökas och beaktas i planen.
- I planförslaget anges byggrätt för 620 p-platser på 19 000 k-m². Förslaget Pier 25 omfattar 415 p-platser på 10 800 k-m² fördelat på tre nivåer, drygt hälften insprängda i berget. Kostnaderna för byggande och upprätthållande bör nog utredas i det här skedet. Vi vet att handelshusets kunder helst inte vill betala någonting.
- Var finns den utlovade skalenliga modellen för Handelshamnen med närområdena. Det är synnerligen svårt att få en klar bild av helheten förrän man från olika håll, på olika höjder kan se helheten.
- Med hopp om ett snart beslut enligt vårt förslag, att ändringsförslaget 7727 15.10.2014 förkastas.

Bemötande:

- *Antecknas till kännedom. Den 3D-modell som utarbetats i samband med detaljplaneförslaget har utnyttjats på ett mångsidigt sätt i planeringen och konsekvensbedömningen. Den kan fortfarande användas i växelverkan med intressenterna.*

25.2.2015

2.5 Dick Thomas Salminen

Framfört 27.11.2014 av Dick Salminen och Helena Friberg

Tidigare har åsikter framförts av Dick Salminen 30.3.2014 samt Helena Friberg var och en för sig. Tidigare åsikter har bifogats.

Anmärkningens huvudpunkter:

- Som närmaste grannar till det planerade hamnprojektet vill vi återigen framföra vårt missnöje gentemot detaljplaneändringen med samma motiveringar och synpunkter som i tidigare anmärkningar. (Er tillhanda 30.03.2014) Vi anser oss inte ha fått sakenliga svar på tidigare frågor och vissa synpunkter lämnades helt enkelt obesvarade.
- Vi motsätter oss även kraftigt tillvägagångssättet att låta FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy med hemort Helsingfors bemöta intressenters och kommunmedlemmars anmärkningar. FCG har utfört en stor del av undersökningarna själv och kan på så sätt inte objektivt behandla intressenters och kommunmedlemmars synpunkter och anmärkningar. FCG besvarar alla frågor ytterst schablonmässigt och utan någonsomhelst självkritik. Detta leder onekligen till att det hela mer känns som ett "spel inför gallerian", än ett seriöst försök till att ta kommuninvånarna delaktiga i planeringsprocessen.
- Vi efterfrågar fortfarande en realistisk miniatyrmodell av köpcentret och dess närmiljö. Även fasadbilder från Candelinsgatan saknas fortfarande.

Dick Thomas Salminen har gett ett utlåtande daterat 30.3.2014 om föregående planförslag. Anmärkningens huvudpunkter med bemötande nedan:

Framfört 30.3.2014 av Dicken Salminen, närmaste granne och intressent till det planerade projektet.

Anmärkningens huvudpunkter:

- Planändringen leder till en direkt värdeminskning på min fastighet, samt för hela det nybyggda bostadsområde som gränsar till Candelinsgatan.
- Direkt negativa faktorer är: ökad trafik, ökad tung service och distributionstrafik, ökad bullernivå från transporter och planerad lastbrygga. Även avfallshantering medför buller och luktspridning. Alternativa placeringsområden för lastbrygga och avfallshantering bör utredas t.ex. inne i det tilltänkta parkeringshuset på så sätt att det inte stör bostadsområdets vardag.
- Arkitektoniskt förfular den tilltänkta byggnaden hela närområdet. Målen med detaljplanen uppfylls inte när det gäller att värna den byggda miljön, landskapet och naturvärdena.
- Efterfrågar fasadritningar och realistiska perspektivbilder från Candelinsgatan.
- Det är risk för konflikter mellan gång- och cykeltrafikförbindelse under den befintliga järnvägsbron och all tung service- och distributionstrafik som skall svänga och backa för att nå intill lastbrygga och avfallshantering. Detta innebär trafikrisker.

25.2.2015

Lättrafikanter använder dagligen denna lättrafikled till stadens centrum (Österby, Västerby samt närliggande bostadsområden).

- Lastnings- och avfallshanteringsområdet är alltför litet. Var skall till exempel väntande distributionslastbilar stå parkerade när det är fullt vid lastbryggan?
- Mopedtrafiken från Österby/Västerby området (vilken i rusningstrafik är ganska omfattande) måste ledas på ett mer trafiksäkert sätt, inte till Raseborgs mest trafikerade och komplicerade korsning. Man bör kunna garantera alla en säker och trygg skolväg. Är alternativet mopedkörning över det nya torget framför köpcentret med sänkt trivselfaktor som följd?
- Är verkligen Norra hamnen det lämpligaste området för ett dylikt projekt? Alla potentiella markområden bör beaktas objektivt, både på stadens mark samt områden i privat ägo. Tammets fastigheten som är till försäljning skulle vara lämplig. På Tammets tomt skulle inga bostadsområden störas, befintliga trafikförbindelser kunde utnyttjas, ekonomiska synergieffekter för befintlig affärsverksamhet, billigare byggkostnader samt mindre ekonomiska risker för Raseborgs stad. Om Norra Hamnen utvecklas mer småskaligt enligt gällande detaljplan och köpcentret placeras på Tammets fastigheten invid stamväg 25, skulle det gynna hela Raseborg med alla dess invånare och även kommande generationer.

Bemötande:

- *De åsikter som framförts i anmärkningen antecknas till kännedom. Projektet har granskats på ett mångsidigt sätt i takt med att planprocessen framskridit, även ur de perspektiv som framförs i anmärkningen.*
- *Affärscentrumets arkitektoniska lösning och bl.a. arrangemangen för servicetrafiken har undersökts ytterligare under planprocessens gång. I projektet har man satsat mycket på att bedöma detaljplanens konsekvenser för landskapet och stadsbilden bl.a. genom virtuella modeller och simuleringar. Till byggnadsplaneringen av köpcentrumet riktas höga arkitektoniska krav vars mål är att skapa en högklassig stadsmiljö.*
- *Trafikarrangemangen har som syfte att förbättra den nuvarande bristfälliga trafiksituationen på området både ur trafiksmidighetens och -säkerhetens perspektiv.*
- *Av de alternativ som undersökts under beredningen av planen stöder placeringen av den nya stora detaljhandelsenheten i anknytning till Ekenäs centrum och järnvägsstationen bäst ett livskraftigt centrum och möjligheterna att utnyttja bantrafiken.*

25.2.2015

2.6 Marcus Lindkvist

Framfört 27.11.2014 av Marcus Lindkvist. (Synpunkter har framförts tidigare 29.3.2014.)

Anmärkningens huvudpunkter:

- Min uppfattning om projektet är oförändrad:
- Platsen är olämplig, fortfarande är "Kasslerområdet" ett mycket lämpligare alternativ.
- Befolkningsunderlaget (åldrande) kan omöjligt räcka till för planerat köpcenter. I vår fina stad finns nog bostäder men arbetsplatserna minskar i accelererande takt. En ny sakkunnigbedömning beträffande köpkraften borde göras.
- För att trafiken skulle löpa smidigt med uppskattad kundtillströmning och tillhörande varutransporter är nog inte tänkta trafikarrangemang tillräckliga, torde fordra breddning av trafikleder? Hur tränga in dessa? Redan nu uppstår det köbildningar, inte ofta men dock.
- Inga höga arkitektoniska krav kan negligera det faktum att fasaden mot Candelinsgatan kommer att förbli anskrämlig för invånarna på motsatta sidan av gatan.
- Kommer hyresnivån i köpcentret att vara konkurrenskraftig så att eventuella etablerade affärskedjor har möjlighet att "överleva"? Framtidsvisionen är väl inte att vi efter X antal år har ett "spökslott" med fortlöpande kostnader? Har kostnadskalkyler gjorts?
- Fastställd detaljplan från 2008 är tillfyllest.

Markus Lindkvist har inlämnat en anmärkning om det föregående planförslaget. Anmärkningens huvudpunkter med bemötanden nedan:

Framfört 29.3.2014 av Markus Lindkvist, Marknadsgatan 4, 10600 Ekenäs.

Anmärkningens huvudpunkter:

- Platsen för köpcentret i tänkt form är totalt malplacerad. Alternativa "närområden" kunde vara Kasslertomten + stadens materialgård, "Stinsen", Tammet-tomten. Ej för långt från centrum!
- Befolkningsunderlaget kan ej räcka till för denna byggnation. Med ett besökarantal på 4000/dygn skulle Raseborgs befolkning behöva besöka köpcentret en gång per vecka, barn inberäknade.
- Vi har tillräckligt med affärer i staden Raseborg, det som inte finns i Ekenäs kan erhållas i Karisaffärerna. "Tokmannikoncernens" butiker i Raseborg motsvarar nästan en s.k. Citymarket med undantag av matsidan. Dagligvaruaffärer finns det redan nu ett överutbud på i Ekenäs.
- Trafikarrangemangen är inte lösta på ett effektivt sätt, köbildningar uppstår mycket lätt.

25.2.2015

- Byggnadskroppens fasad mot Candelinsgatan kommer att te sig anskrämligt stor för bosättningen på motsatta sidan av gatan.

Bemötande:

- *De åsikter som framförts i anmärkningen antecknas till kännedom. Projektet har granskats på ett mångsidigt sätt i takt med att planprocessen framskridit, även ur de perspektiv som framförs i anmärkningen.*
- *Av de alternativ som undersökts under beredningen av planen stöder placeringen av den nya stora detaljhandelsenheten i anknytning till Ekenäs centrum och järnvägsstationen bäst ett livskraftigt centrum och möjligheterna att utnyttja bantrafiken.*
- *Den föreslagna dimensioneringen för handeln grundar sig på sakkunnigbedömningar av områdets köpkraft och konsekvenser för centrumets livskraft (Sweco 2013, FCG 2014). Utredningarna ingår i planens bakgrundsmaterial.*
- *En trafikutredning och en undersökning av anslutningarnas funktion har upprättats för området. I dessa har man undersökt vilka konsekvenser köpcentrumet och dess trafikströmmar orsakar för trafiknätet i de närliggande områdena. Med hjälp av utredningen har man undersökt planlösningens trafikmässiga förutsättningar och å andra sidan dess konsekvenser för trafikmiljön.*
- *Trafikarrangemangen har som syfte att förbättra den nuvarande bristfälliga trafiksituationen på området både ur trafiksmidighetens och -säkerhetens perspektiv.*
- *Affärscentrets arkitektoniska lösning har undersökts ytterligare allteftersom planprocessen fortskridit. I projektet har man satsat mycket på att bedöma detaljplanens konsekvenser för landskapet och stadsbilden bl.a. genom virtuella modeller och simuleringar. Till byggnadsplaneringen av köpcentrumet riktas höga arkitektoniska krav vars mål är att skapa en högklassig stadsmiljö.*

25.2.2015

2.7 Bab Vita Svanen 1

Framfört 28.10.2014 av Börje Sjöberg, Kaj Palmgren, Kristina Westerlund och Kaj Zidron. Synpunkter har framförts tidigare 28.3.2014 för Bab Vita Svanen 1 och 2.

Anmärkningens huvudpunkter:

- Planförslaget har inte i något väsentligt hänseende ändrats. Bab Vita Svanen 1 vidhåller och upprepar därför allt i tidigare anmärkning. Bolaget vill dock ytterligare framhålla följande:
- Nu gällande plan baseras på en arkitektävling. Byggrätt för det nu aktuella planområdet är 6500 v-m² för bl. a. affärsverksamhet. Sedan 2008 har inget skett som skulle göra planen inaktuell.
- Byggnadsrätten 25 000 m² för handel och 19 000 m² för parkering är fullständigt överdimensionerad för Ekenäs förhållanden.
- Realismen i nämnda planändring har i pressen ifrågasatts av flera sakkunniga. Planeringen skall styras av staden, som tar hänsyn till invånarnas intressen, inte av privata byggföretag, som ej har någon anknytning till orten.
- Ett privat byggföretag Mäenpää har tagit initiativ till planändringen. Man anser att det är olönsamt att förverkliga planen utan att byggnadsrätten för affärsverksamhet väsentligt utökas. Man har dock inte kunnat visa att det skulle finnas en verklig efterfrågan på affärsutrymmen i denna omfattning. Bedömningen är starkt överoptimistisk i rådande ekonomisk situation. Potentiellt lediga affärsutrymmen i staden har inte beaktats och någon utredning har inte gjorts om utrymmen som kan utnyttjas för annan användning inom nära framtid (FIX-huset?).
- Boendemiljö

Candelinsgatan blir en bakgård bakom en massiv husfasad som skymmer all utsikt t.o.m. från 5- våningen.

De samhällsekonomiska konsekvenserna av planen bör grundligt utredas före planprocessen går vidare.

Planeraren har bara uppfyllt lagens minimikrav om hörande av parter. De synpunkter Bab. Vita Svanen 1 framfört har inte på något väsentligt sätt beaktats.

Formis varuhuset på granntomten, med tot. ca. 7800 m² i 3 våningar plus källare kan gott jämföras med den planerade storenheten. Bygghöjden och våningarnas antal stämmer exakt överens. Storleken däremot är mer än 5 ggr. större. Med beaktande av tomrummet som järnvägstunneln upptar och våningshöjderna är volymen över 6 ggr. större.

Målet för ändringen av detaljplanen är att göra det möjligt att bygga en stor detaljhandelsenhet och ett köpcentrum i anslutning till detta i Handelshamnen (citrat). Denna målsättning är i total konflikt med målsättningarna för boende och miljö, som uppställts och berör ägarna till de fastigheter som gränsar till planområdet.

- Placering

Pehr Sommars Gata/Tammet alternativet har avsiktligt uteslutits. Nyligen bekräftar Kesko att man ännu har 3-4 alternativa placeringar för en City-Market.

25.2.2015

För att en sann växelverkan skall kunna uppnås bör det visas i en miniatyrmodell hur den tänkta byggnadsrätten för affärsverksamhet kan inpassas på den aktuella tomten.

- Plankarta och bestämmelser

Den fasad som öppnas mot Candelinsgatan bör indelas i delar med mindre skala.

En plan för utomhusreklam ska upprättas i anslutning till bygglovets element som befäster byggnadens arkitektur (citats). Reklamtornet på +33m tillför inte något arkitektoniskt värdefullt.

Maskinrummen får byggas i våningarna eller på vinden i tillägg till den våningsyta som är angiven på plankartan på de delområden som anges på plankartan (citats). Justeringen i totalhöjd från 23 till 22 m är betydelselös.

- Kulturmiljö

Värde bör sättas på den utsikt som öppnar sig direkt från RKY-området. Kronomagasinet, Höjers fabrik och järnvägsbron bör skyddas/bevaras. Köpcentret kommer att dominera hela området, skalan är för stor och förstör totalt den kulturhistoriska helheten och grönförbindelsen i området.

- Trafikutredning

Trafikmässigt borde all distributionstrafik styras via Candelinsgatan till byggnadens lastbryggor, för att övrigt gatunät skall belastas i möjligast liten mån (citats). Trafiken skall således koncentreras till bostadsområdet, som resulterar i den fullständiga motsatsen till målsättningarna som skrivits om invånarnas balanserade livsmiljö. Lätttrafikleden över järnvägsbron på västra sidan och skyddsvägen vid Candelinsgatan skall elimineras för distributionstrafiken skull.

Man godkänner utan eftertanke trafikproblem som uppstår från början med distributionstrafiken till lastningsplatserna. Köbildning på trafiklederna konstateras redan i utredningarna.

Man uppskattar att köpcentret besöks av ca 4 000 personer dagligen varmed personbilstrafiken uppgår till 2 000 st. Av dessa uppskattas ca 13-14 % ske under de intensivaste timmarna kvällstid (citats). Personbilstrafiken från köpcentret är logiskt sett också 2000 st. dagligen.

Sakkunniga har beräknat att antalet besökare måste vara 9000 i stället för 4000 som antagits, för att handelscentret skall bära sig. Motsvarande trafiksituation med 9000 besökare har inte utretts.

Befolkningsunderlaget och köpkraften ger sannolikt mycket mera pålitlig information om besökarantalet än uppskattning baserad på byggrätt.

Trafikutredningen och anslutningarnas funktionalitet har utförts av Airix Ympäristö/FCG. Bantunnelns byggnadstekniska principer har Sweco beskrivit, men också gjort riskbedömningen och bedömning av fara. Utredningarna och granskningarna har således utförts av samma konsultföretag och kan därför inte anses vara helt objektiva.

- Bab. Vita Svanen 1 kan konstatera att bolagets tidigare anmärkning inte föranlett några väsentliga ändringar i planförslaget och att bolaget därför på det bestämdaste motsätter sig planförslaget som enligt bolagets uppfattning strider

25.2.2015

mot de målsättningar mark- och byggnadslagen ställer på en detaljplaneändring inom bebyggd kulturmiljö.

Bostads Ab Vita Svanen 1 och 2 har inlämnat en anmärkning daterad 28.3.2014 om det föregående planförslaget. Anmärkningens huvudpunkter och bemötanden till dessa nedan:

Bab Vita Svanen 1 och 2

Framfört 28.3.2014 av Börje Sjöberg, styrelseordförande, Kaj Palmgren, styrelsemedlem, Kristina Westerlund, styrelsemedlem, Kaj Kidron, styrelsemedlem samt övriga aktionärer/hyresgäster.

Anmärkningens huvudpunkter:

- Bab Vita Svanen 1, är fullständigt emot detaljplaneändringen som skulle tillåta en stormarknad i Norra Hamnen p.g.a. bostadsbolagets utsatta läge. Motiveringarna och motstridigheterna i målsättningar och föreslagna trafik- och andra lösningar har vi beskrivit från en allmän synvinkel.

Trafik:

- Trafiklösningarna för planen har inte på ett trovärdigt sätt uppnåtts och motsvarar inte målsättningarna som skall beaktas då generalplan uppgöres (39 § MBL).
- Enligt den trafikutredning (Airix ympäristö) som gjorts beräknas ca 4000 personer/dag besöka köpcentret. 65 % av besöken sker med bil, 35 % utgörs av fotgängare eller med cykel. Uppskattningsvis 2000 bilar/dag.
- Varudistributionen skall ske i norra ändan av köpcentret på viadukten - där också huvudingången skall vara. Här behövs tilläggskonstruktion av något slag - ramper för av- och pålastning. Viaduktens högsta punkt 13-14 m ö havet (= golvplan). För en ramp behövs ytterligare höjd. 13-14 % av personbilstrafiken beräknas ske kvällstid.
- Personbilsmatningen sker från Formansallen, Spinnaregatan, Järnvägsgatan, Fabriksgatan (Norra Strandgatan ??). Personbilstrafiken skall dirigeras via Candelinsgatan till parkeringshallar i berget - 1 eller 2 inkörsportar. Hit skall också en stor del av servicetrafiken. Varustransporterna styrs till samma område på viadukten där huvudingången är belagen.
- Till trafikmängden på viadukten skall ytterligare läggas den trafik - tungtrafik, personbilstrafik och lätttrafik som förekommer i dag - uppskattas av trafikutredarna till "normal". Största problemet i trafikutredningen anges vara bron till Kråkholmen. Bron är i dåligt skick, kräver dryga reparationer, tål inte mer trafik. Föreslås att genomfartstrafik förbjuds.
- Enligt detaljplaneförslaget kommer trafiken i centrum att öka p.g.a. stormarknaden. Trafiken vid planskilda anslutningen vid riksväg 25 kommer att öka lite. Trafikökningen anses dock inte vara betydlig eftersom centrumfunktionerna endast kommer att förflyttas närmare riksväg 25, som följd av köpcentret. Dagligvaruleveranserna planeras ske från själva brofundamentet och varuleveranserna till övriga affärer mellan transformatorbyggnaden och banvallen. Dessa nödlösningar orsakar begränsningar av fordonsstorleken och trafikkaos.

25.2.2015

- Korsningen Formansallen - Candelinsgatan är redan så trång att lastbilar med släp inte kan svänga utan att köra på trottoaren eller refugen. Varutransporter till Gigantti sker i dag från Candelinsgatan med högersväng. Transporterna kommer med långträdare med långa släp - eller t o m dubbelsläp. Att köra eller backa in till lastningsområdet på Giganttis nedre plan - våning -1, innebär att transportbilen blockerar båda körfälten på Candelinsgatan. Köbildning är oundviklig och trafikljusens styrfunktion går helt i otakt med trafiken.
- En viss uppställning av släp och omlastning sker i dag på P-platsen vid järnvägen och andra gator i bostadsområden. P-platsen försvinner. Staden har inga andra platser att anvisa. Trafikregleringen för lätttrafiken försämrar avsevärt smidigheten och säkerheten, speciellt för lätttrafikförbindelsen mot Österby via Kråkholmen.
- Elever till fyra skolor nyttjar lätttrafikleden på sträckan Österby - centrum. Trafiksimuleringen som visades på invånarmötet 6.3.2104 beaktade inte den ökade trafikmängden som behövs för att lönsamhet (*enligt Henrik Winberg*) skall uppnås. Den ökade kundtrafiken, varuleveranserna, cyklisterna och fotgängarna var inte tydligt med i trafikströmmen till Candelinsgatan. Den angränsande korsningen till Spinnaregatan har inte beaktats. Den ombyggda infarten från riksväg 25 mot centrum är enfilig i båda riktningarna och är numera försedd med stoppförbud och tilläggsskylt, utryckningsfordon. Trafikmärkena gäller väl också bussarna, så det går inte att utnyttja kollektivtrafiken som förut.

Boendekvalitet:

- Boendekvaliteten påverkas ytterst negativt för invånare i angränsande fastigheter och särskilt för invånarna i lägenheterna som har havsutsikt över Stadsfjärden. Försämringen kommer av trafikolägenheterna, havsutsikten som skymms av komplexet och kulturmiljöförstörelsen.
- Följderna av trafikökning är betydande. Olägenheterna är buller, avgaser, farligt vägdamm och trängsel, enorm trafikökning på Candelinsgatan, kundbilar till parkeringshuset, varutransporter till affärerna och sophämtning. Någon utredning och mätning av partiklar har inte presenterats. Bullerskydd kan inte installeras då hela komplexet är planerat direkt längs Candelinsgatan.
- Trafikolägenheterna belastar invånarna under en oskäligt lång tid av dygnet. Varuleveranserna är tänkta att styras till andra tidpunkter än vanlig arbetstrafik. Det betyder att varuleveranser också sker tidigt på morgonen eller sent på kvällen. Sedan kommer arbetstrafiken, skoltrafiken och däremellan kundtrafik samt övrig kundtrafik samt övrig trafik.
- Ventilationsmaskiner installeras på taket. Sannolikt kommer maskinerna att synas till Vita Svanen 1 på ett väldigt ofördelaktigt sätt. Dessutom kommer fläktarnas buller och avgaserna från parkeringshallarna samt frånluften (ev. matluktolägenhet) från komplexet att med luftströmmarna föras till Vita Svanen 1. Värde på lägenheterna rasar.

Kulturmiljö:

- Den befintliga industrimiljön i området representeras av Linfabrik (Polishuset), Pojovikens Klädesfabrik (Formis), Ekenäs Klädesfabrik (Fixhuset), "Lumpen" (Sellgrens), Kronomagasin, Höjers Sprit och Polityrfabrik och Kvarnen. Fasadarkitekturen är tydlig för alla ovan nämnda industrier med sina kännpaka pilastrar och särskilda dekorationer samt typiska fönsterarrangemang

25.2.2015

- Det framhävdes att komplexet harmonierar med den byggda miljön såtillvida att byggnadernas höjd blir på samma nivå som Formis, +23m (Vita Svanen I, 21,8 m i våning 5). Proportionerna och volymen spränger dock fullständigt ramarna och disharmonierar totalt med den byggda miljön. Järnvägen och brovalvet är också värdefulla kulturmiljöer.
- Den totala kulturmiljön får inte minskas på bekostnad av en fullständigt överdimensionerad stormarknad och parkering. Stormarknaden bidrar på inget sätt till kulturmiljövärdet. Det centrala innehållet i planen och planens mål att åstadkomma en arkitektoniskt förstklassig och representativ helhet uppnås inte, utan tvärtom förstörs kulturmiljön oåterkalleligt.
- De 32 m höga reklampelarna måste ovillkorligen bort. På ritningen på Raseborgs hemsida är komplexets byggnadshöjd vilseledande lägre än Vita Svanen 1, men höjdläget anges som +23 m vs. 21,8 m i våning 5 Vita Svanen 1.

Dagligvaruhandel:

- Dagligvaruhandeln föreslås på översta våningen ovanpå järnvägen och parkeringen. Konceptet har redan provats bl.a. i handelshuset Dagmar och Kungsen. De har med tydlighet visat att det inte fungerar i Ekenäs och båda varuhusen har förlorat sina affärsidkare i våningarna över gatuplan. Formis-varuhuset har också stor omsättning på affärerna i övre våningen.
- I den aktuella planen skall dessutom de bilburna besökarna först parkera i parkeringshuset och sedan via tunnel och hiss eller trappor ta sig upp till dagligvaruhandeln och tillbaka samma väg. Kunder som kommer med cykel eller till fots skall däremot kryssa mellan varutransportbilarna och p.g.a. av slopade övergångar och omdirigeringen av lättrafiklederna ta betydligt längre omvägar.

Framtidsvision:

- Fler placeringsalternativ för stormarknadens bör undersökas. Ett delvis nytt placeringsalternativ kunde eventuellt vara stadens nuvarande materialgård eller Kasslers och gamla Fix bilservice fastigheter (Kassler och Fix samma ägare). Tammets har också gett tydliga indikationer på att där finns möjligheter. Områdena är till arealen jämförbara eller större än hamnområdet som detaljplaneändringen berör. De alternativa områdena befinner sig på stadens centrumområde och kan därigenom klart utnyttjas för en stormarknad.
- Logiskt sett kan planen förutsätta att stormarknader såsom City Market och Prisma skall placeras nära redan existerande eller planerade affärer (Rautia, Stinsen Lidl, Tokmanni), alltså på Pehr Sommars gata. Det är då ändamålsenligt att Kesko i det aktuella fallet på eget initiativ förhandlar om köp av nödvändiga fastigheter för att få lämplig tomt att bygga på. Dessutom hör det till nyetableringen att sköta planering och nödvändiga anläggningar för parkering o.s.v. Handeln skulle i ett längre perspektiv koncentreras till ett område med bättre förutsättningar för rationella trafiklösningar. Då kan Norra Hamnen tryggas för någonting värdefullare än ett överdimensionerat handelskomplex. Det centrala innehållet i gällande plan och planens mål att åstadkomma en arkitektoniskt förstklassig och representativ helhet kan härigenom uppnås. Tidigare uppgjorda planer på trafiklösningar i de alternativa områdena kan aktualiseras på nytt.
- En gällande generalplan för Ekenäs stad saknas för tillfället. Man låter förstå att det skulle vara orsaken till att de andra placeringsalternativen Österby/Västerby och

25.2.2015

Dragsvik är omöjliga. Trots detta är målsättningarna för planen desamma som skall bedömas då generalplan uppgöres (39 § MBL).

- Ekenäs starka särprägel är genuin småskalighet som tilltalar invånarna och ett stort antal turister och besökare som söker sig bort från urbana stormarknader och stress. Genom att understödja denna fördel som Ekenäs redan har, så kan besökarantalet ökas, utan att behöva ta risker med en stormarknad.
- Det klokaste alternativet är att återgå till gällande detaljplan och göra någonting förnuftigt som gagnar kulturen och invånarnas trivsel på ifrågavarande område. Det är bättre att bygga enbart bostäderna och sedan gå vidare när medel finns för resten.

För invånarna vid Candelinsgatan innebär förverkligandet av planerna att:

- Trafiken på Candelinsgatan ökar kraftigt. Beräknat 2000 personbilar/dag vilket i praktiken innebär 4000 bilar då de skall in och ut längs Candelinsgatan. En stor del av servicetrafik skall också denna väg. Kråkholmsbron föreslås stängd för genomfartstrafik - som då skall komma norrifrån via Candelinsgatan till P-hallarna. Vid viadukten skapar varustransporterna trängsel för transportbilar (långtradarsläp) endast 12 m längd har angetts. Viadukten blir ställe för trafikchaos - trots trafikljus, vilka t o m kan förvärra situationen.
- Invånarna kommer att leva och bo på en bakgård vid en återvändsgränd med intensiv trafik och en massiv varuhusvägg som blickfång. En kraftigt ökad trafik för med sig stora miljöproblem med avgaser, dammpartiklar, tomgångskörning och störande motorljud under stor del av dygnet. Varuhusväggen kan t o m fungera som ljudförstärkare - återkasta mot Svanen husen det ljud som uppkommer. Man har i plantexten sagt att tunneln som tåget skall köra i skulle fungera som ljuddämpare. Men godstågen är nog bra mycket längre än tunneln. Samtidigt glömmer man helt att nämna trafikoljudet på Candelinsgatan under en stor del av dygnet. Förverkligandet innebär inte att man värnar sig om miljö, landskap och naturvärden. Miljön blir inte tryggare eller sundare eller mer balanserad. Candelinsgatan används av ett stort antal skolelever - både i riktning mot Ekenäs och bort från Ekenäs.
- Förverkligandet av planen kommer att kraftigt öka trafiken och miljöolägenheterna ökar kraftigt – tvärt emot vad MBL § 39 förutsätter. Att planområdet skulle ha ett fördelaktigt läge med hänsyn till trafiken motiveras inte. Tvärtom är läget synnerligen ofördelaktigt: En smal viadukt med backe upp och backe ner - is och snöproblem ställer till kaos för trafik från alla matargator. Ökade tider för tomgångskörning.
- Korsningen vid Formansallen-Candelinsgatan får problem om projektet förverkligas och trafikmängden ökar kraftigt. Det blir problem för trafik som svänger från Candelinsgatan åt vänster. Utrymme finns inte på viadukten för fler filer. Trafikljus kan snarare förvärra än förbättra situationen. Området har korta avstånd mellan korsningar, bilar blir stående i uppforsbacke och det blir "knyckig körrytm".

25.2.2015

Bemötande:

- *De åsikter som framförts i anmärkningen antecknas till kännedom. Projektet har granskats på ett mångsidigt sätt i takt med att planprocessen framskridit, även ur de perspektiv som framförs i anmärkningen.*
- *En trafikutredning och en undersökning av anslutningarnas funktion har upprättats för området. I dessa har man undersökt vilka konsekvenser köpcentrumet och dess trafikströmmar orsakar för trafiknätet i de närliggande områdena. Med hjälp av utredningen har man undersökt planlösningens trafikmässiga förutsättningar och å andra sidan dess konsekvenser för trafikmiljön.*
- *Trafikarrangemangen har som syfte att förbättra den nuvarande bristfälliga trafiksituationen på området både ur trafiksmidighetens och -säkerhetens perspektiv.*
- *Affärscentrets arkitektoniska lösning har undersökts ytterligare allteftersom planprocessen fortskridit. I projektet har man satsat mycket på att bedöma detaljplanens konsekvenser för landskapet och stadsbilden bl.a. genom virtuella modeller och simuleringar. Till byggnadsplaneringen av köpcentrumet riktas höga arkitektoniska krav vars mål är att skapa en högklassig stadsmiljö.*
- *Av de alternativ som undersökts under beredningen av planen stöder placeringen av den nya stora detaljhandelsenheten i anknytning till Ekenäs centrum och järnvägsstationen bäst ett livskraftigt centrum och möjligheterna att utnyttja bantrafiken.*
- *Den föreslagna dimensioneringen för handeln grundar sig på sakkunnigbedömningar av områdets köpkraft och konsekvenser för centrumets livskraft (Sweco 2013, FCG 2014). Utredningarna ingår i planens bakgrundsmaterial.*

25.2.2015

2.8 Ulf och Mary Enberg

Framförd 28.11.2014 av Ulf och Mary Engberg, ägare till fastigheten 710-005-0050-0260-U Ystadsgatan 1.

Tidigare framförd anmärkning 28.3.2014 bifogas.

Anmärkningens huvudpunkter:

- Eftersom detta andra planförslag inte nämnvärt skiljer sig från det första, är bifogade anmärkningar 28.3.2014 fortfarande lika aktuella i denna andra omgång.
- Swecos riskanalys för citymarket-järnvägstunneln är inte tillförlitlig. Den är inte gjord av en neutral part och resultatet är en urvattnad analys. På grund av de senaste årens relativt få farliga transporter, negligeras olycksrisken i framtiden.
- Det gamla järnvägsbrovalvet skall bevaras. I vissa detaljillustrationer har stenvälvets ersatts med ett modernt fyrkantigt betongvalv.
- Trafikverket har uttalat sig om att dubbelspår inte är aktuellt men Hangö stad har i sitt utlåtande uttryckt som målsättning eltågstrafik, vilket förutsätter dubbelspår. Raseborgs citymarket- och tunnelplanerna kommer effektivt att radera alla Hangös utvecklingsplaner, om de förverkligas.
- Vi vill påtala konsult FCG:s sätt att skriva sina bemötanden. FCG har formulerat en rad standardsvar. Vi hade önskat en mer individuell behandling av våra anmärkningar.
- Vi är mycket missnöjda med planerarnas sätt att bortförklara alla risker, trafikproblem och snart sagt alla argument som invånarna kommer med.
- Den trafikvideo vi har sett återspeglar på intet sätt verklighetens rusningstrafik i området. Vi som bor i området har iakttagit trafiken under alla årstider och alla dygnets timmar, så vi vet med säkerhet att konsulten inte har en realistisk bild av läget.
- Det är också klandervärdigt att planerarna inte informerar oss skattebetalare om vad planeringen kostar staden Raseborg.
- Om fullmäktige mot förmodan godkänner planen, så kommer åtminstone undertecknade att fortsätta att besvara sig till högre instanser.
- Vi emotser skriftligt svar på våra anmärkningar och att bilagan (anmärkning 28.3.2014) beaktas i sin helhet.

Ulf och Mary Enberg har inlämnat en anmärkning daterad 28.3.2014 om det föregående planförslaget. Anmärkningens huvudpunkter och bemötanden nedan:

Anmärkningens huvudpunkter:

- Risken är stor för sprickor och skador i denna fastighets vägg- och golvkonstruktioner som en direkt påföljd vid sprängningar av stora bergsmassor i omedelbar närhet av fastigheten. Fastigheten är historiskt värdefull och museimärkt. Fastigheten ritades av Theodor Hoijer på 1880-talet och uppfördes av konsul Frans Hoijer som Finlands första polityrfabrik Frans Hoijers Sprit, Lack och

25.2.2015

Polityrfabrik. I fastigheten har det funnits företag som Enigheten, Gennarby mejeri, Labor, Hankkija och under 1930-talet Inhemsk Ull.

- Då man spränger i berg fortplantar sig skakningarna till hela området. All omkringliggande bebyggelse ligger på berggrund liksom också järnvägsbron. I farozonen ligger även det närbelägna museimärkta Kronomagasinets.
- Genomförande av planen riskerar att slå sönder en historisk arkitektonisk helhet. Fastigheten hör till en gammal industristadsdel i Ekenäs till vilken också hör Polishuset, f.d. Rohto, f.d. Linfabrik och Formishuset, f.d. Fiskars, f.d. Pojovikens Klädesfabrik och nuvarande stadshuset f.d. Lumpen eller Ekenäs Klädesfabrik (tidigare Ekenäs Ångkvarn och fabriker sedermera Ekenäs Yllevarufabrik). Norra Strandgatan 5 f.d. Ekenäs Busstation, f.d. Hotell Continental och Ekenäs Gamla Bastun hör också till den bevarade bebyggelsen i jugend- och empire-stil som tillsammans med Gamla Stan bildar en historisk arkitektonisk helhet.
- En Citymarket som arkitektoniskt skiljer sig så väsentligt från övrig bebyggelse förfular miljön i hela denna del av staden. Vid byggandet av marketen försvinner också all grön natur i hela området, bl. a blommar vitsipporna om våren i branten bredvid Kronomagasinets. Därmed har de riksomfattande målen för områdesanvändningen angående "kultur- och naturarvet, rekreation i det fria och naturresurser" inte alls beaktats i planeringen.
- I beaktande av att en citymarket har öppet dygnet runt sju dagar i veckan med tillhörande störande trafik av varustransporter mm får vi som närmaste grannar aldrig mer en lugn stund i våra hem.
- Vi befarar också sänkt ekonomiskt värde på vår fastighet och tomt på grund av det fyra våningar höga citymarketbygget.
- Den överbyggda tågbanan genom marketen kan påverkas av alla sprängningar och omrörningar i berg- och jordmassor. Det finns stor risk för tågets urspårning inne i marktunneln vilket kan starta en brand och medföra livsfara och fara för närliggande omgivande bebyggelse som till största delen består av flervånings bostadshus förutom de skyddsmärkta fastigheterna.
- Som skattebetalare i Raseborg godkänner vi inte att staden som hel- eller delägare låter bygga parkeringshus under samma tak som marketen. Stadens parkeringsplatser skall finnas på neutral mark.
- I planbeskrivningen sägs att man kan närma sig citymarketen också sjövägen. Var har man tänkt sig att turistbåtar och andra större båtar ska lägga till om 70 båtplatser ska reserveras enbart till bostadsområdets behov? Båtplatserna längs stadens stränder skall finnas till för uthyrning till alla Ekenäsbor eller som i Norra hamnen för gästhamnens behov, inte reserveras för ett specifikt bostadsområde.
- Simuleringen av trafikplaneringen som visades på invånarmötet den 6 mars var helt orealistisk. Om man leder in några tusen fordon till förutom de flertusental som varje dag rör sig i staden, blir nog bilköerna längre och trafikstockningarna mera framträdande. Vidare hade man inte alls beaktat fotgängare och cyklister i simuleringen.
- Långtradartrafiken med varustransporter väcker också många frågetecken. "Körförbindelse för servicetrafik" ajo/h slutar vid järnvägsbron. Enligt plankartan finns det ingen väg ut från området? Var skall de långtradarare som lastar av vid järnvägsbrosidan av market-huset köra in? Ska de stå parkerade på trottoaren uppe på bron och lasta av direkt in i marketens övre våningar.

25.2.2015

- Vi anser att ordningsföljden i planeringen borde ha varit den motsatta. Staden borde ha införskaffat och publicerat alla myndighetsbeslut angående planen före utläggandet till påseende. Vi anser att det är fel gjort av staden att bygga på eventuella förbiseenden i planeringen med hjälp av invånarnas anmärkningar. Vi vill inte vara behjälpliga i planeringen av citymarketen. Staden har heller inte informerat invånarna om att det kommer ytterligare en besvärsgång med dito framläggningstid.
- Sammantaget anser man att Citymarket-bygget är överdimensionerat, överoptimistiskt och förväntad kundtillströmningen uppfylls inte. Negativa påföljder för den omgivande befolkningen och de företag och affärer som redan är etablerade i Ekenäs negligeras och förminsкас. Citymarket-planen består till stora delar av överlappande nödlösningar. En citymarket passar inte in i Norra hamnen varken vad trafik, miljö, arkitektur eller historiskt perspektiv beträffar. Vi tror överhuvudtaget inte på affärsidén med hela Handelshamn-projektet och vi kräver därför att hela planen läggs ner.

Bemötande:

- *De åsikter som framförts i anmärkningen antecknas till kännedom. Projektet har granskats på ett mångsidigt sätt i takt med att planprocessen framskridit, även ur de perspektiv som framförs i anmärkningen.*
- *För undvikande av skador kommer den bergssprängning som behövs i genomförandeskedet att utföras med stor försiktighet och i enlighet med bestämmelser och byggnadstillsynens anvisningar. Det byggande som detaljplaneändringen tillåter förutsätter inget exceptionellt utmanande bergsbyggande.*
- *Affärscentrets arkitektoniska lösning har undersökts ytterligare allteftersom planprocessen fortskridit. I projektet har man satsat mycket på att bedöma detaljplanens konsekvenser för landskapet och stadsbilden bl.a. genom virtuella modeller och simuleringar. Till byggnadsplaneringen av köpcentrumet riktas höga arkitektoniska krav vars mål är att skapa en högklassig stadsmiljö. Även en traditionell miniatyrmodell kan övervägas i ett senare skede av planeringen.*
- *En trafikutredning och en undersökning av anslutningarnas funktion har upprättats för området. I dessa har man undersökt vilka konsekvenser köpcentrumet och dess trafikströmmar orsakar för trafiknätet i de närliggande områdena. Med hjälp av utredningen har man undersökt planlösningens trafikmässiga förutsättningar och å andra sidan dess konsekvenser för trafikmiljön. Utredningarna har sammanställts med sedvanliga metoder som i andra projekt har konstaterats vara tillförlitliga.*
- *Trafikarrangemangen har som syfte att förbättra den nuvarande bristfälliga trafiksituationen på området både ur trafiksmidighetens och -säkerhetens perspektiv.*
- *En riskanalys har utarbetats över området (Sweco ympäristö Oy, 24.9.2014). I analysen bedöms utöver miljöriskerna även de risker som förknippas med genomförandet av projektet och processen samt byggandet och användningen.*
- *Planläggningsprocessen har startats på nytt och om detta anordnades myndighetssamråd i begynnelseskedet 3.9.2014. Programmet för deltagande och bedömning har uppdaterats med hänsyn till intressenterna och de nödvändiga utredningarna. Intressenterna har möjlighet att lämna in skriftlig respons på planen två gånger under processen som har startats om: när planens beredningsmaterial*

25.2.2015

(planutkastet) läggs fram offentligt och när det utifrån responsen uppdaterade planförslaget läggs fram offentligt.

25.2.2015

2.9 Fastighets Ab Folkan

Framfört 30.10.2014 av Bo-Erik Ekholm, ordförande och Hans Mattson, verkställande direktör.

Anmärkningens huvudpunkter:

- Fastighets Ab Folkan anser att man vidhåller den fastställda detaljplanen 926-72 av fullmäktige godkänd 3.11 2008 för Handelshamnen i Ekenäs.
- Emedan den planerade detaljplanen kommer att medföra omfattande trafikproblem i området samt att trivseln i de närliggande bostäderna kommer att störas väsentligt.

Fastighets Ab Folkan har inlämnat en anmärkning daterad 18.3.2014 om det föregående planförslaget. Anmärkningens huvudpunkter och bemötanden nedan:

Framfört 30.3.2014 av Bo-Erik Ekholm, ordförande och Hans Mattson verkställande direktör för Fastighets Ab Folkan, Ystadsgatan 2, 10600 Ekenäs.

Anmärkningens huvudpunkter:

- Fastighets Ab Folkan anser att man vidhåller den fastställda detaljplanen 926-72 av fullmäktige godkänd 3.11 2008 för Handelshamnen i Ekenäs. Emedan den planerade detaljplanen kommer att medföra omfattande trafikproblem i området samt att trivseln i de närliggande bostäderna kommer att störas väsentligt.

Bemötande:

- *Omfattningen av den gällande detaljplanen samt dess trafik- och parkeringsarrangemang motsvarar inte investerarnas minimibehov och möjliggör inte att ett livskraftigt köpcentrum etableras på området.*
- *En trafikutredning och en undersökning av anslutningarnas funktion har upprättats för området. I dessa har man undersökt vilka konsekvenser köpcentrumet och dess trafikströmmar orsakar för trafiknätet i de närliggande områdena. Med hjälp av utredningen har man undersökt planlösningens trafikmässiga förutsättningar och å andra sidan dess konsekvenser för trafikmiljön.*
- *Syftet med trafiklösningarna är att förbättra den nuvarande bristfälliga trafiksituationen både ur trafiksmidighetens och -säkerhetens perspektiv.*

25.2.2015

Nedan dessutom anmärkningar om det föregående planförslaget samt bemötanden till dem:

2.10 (Kaj Blomberg)

Framfört av Kaj Blomberg, mottaget av Raseborgs stad 31.3.2014.

Anmärkningens huvudpunkter:

- En Citymarket förstör det värdefulla hamnområdet som är en direkt förlängning av Gamla stan och en oersättlig resurs för stadens invånare. En Citymarket här förstör den image av mysig småstad och personlig service som Ekenäs är känt för och som gör staden annorlunda och som dagens människor värdesätter.
- De små butikerna vid Kungsgatan och Radhustorget dör ut om stora marketar får ta över. Centrum blir ointressant och lockar inte nya fastighetsägare om det utarmas, fastigheternas värde sjunker, lokaler står tomma, man vill helt enkelt inte flytta hit.
- Blomberg föreslår en invånarenkät och miniatyrmodell.
- Följande hinder finns för Citymarketens förverkligande:
 - o Platsen fyller inte de krav som ställs miljömässigt, säkerhetsmässigt, trafikmässigt och utrymmesmässigt.
 - o För dyrt att förverkliga i dessa ekonomiskt dåliga tider. Vad har planering m.m. kostat hittills och kommer att kostar, fördelningen av kostnader, vilka kostnader ska staden stå för och vilka står entreprenörer för? Kostnaderna måste ställas i relation till annat som staden måste finansiera.
 - o Kundunderlaget kan aldrig räcka till, inte ens om närliggande kommuner handlar här. Oberoende opartiska undersökningar som skulle visa motsatsen har inte visats.
 - o Åldersstrukturen i Raseborg med hög medelålder gynnar inte klädkedjor som HM, KappAhl och Dressman. Dagens trender värdesätter hållbar utveckling också inom butiksvärlden, lågpriskedjor får ge plats för producenter av produkter av god kvalitet och företagets tillverkning börjar sakta komma till Finland igen (t.ex. Helkama).
- Raseborg borde stärka sina olika centra efter deras naturliga förutsättningar, därför passar en market inte i Ekenäs utan kanske bäst i Karis. Raseborgs olika centra kunde representera:
 - o Ekenäs: livskvalitet, välbefinnande, lugn och ro, personlig betjäning, små specialbutiker, småskalighet, för äldre och barnfamiljer, nära skärgård och natur
 - o Karis: centrum för pendlare, modernt, trendigt, för unga människor, karriärmänniskor, utbud av marketar för snabba inköp
 - o Pojo: centrum för matkultur, närproducerat, ekologiskt, en saluhall för närproducerad och ekologisk mat, restaurang med närproducerat.
- Alternativ utveckling, utan en market i Norra Hamnen kunde området vara:

25.2.2015

- o Ett område med bostäder som har något extra, speciell arkitektur och design, lite lyxigare standard, nya idéer, tänk *kvalitet* inte kvantitet, dvs. färre lägenheter som lockar köpare med pengar i stället för massproduktion av stereotypa lägenheter som man kan hitta var som helst. Miljövänliga ekobostäder är en trend som uppskattas av allt flera och som man är villig att betala ett högre pris för.
- o Mindre butiker i nedre våningen av bostadshuset: delikatessbutiker, wellness-företag, gym med utsikt mot havet, hantverkare, specialaffärer, eventuellt specialrestauranger; fisk och skaldjur, ekologisk restaurang med närproducerad mat, salladsbarer, vinrestaurang med utsikt mot havet, konditori och bageri där båtfararna kan köpa färskt bröd om morgnarna och dit också ortsborna flanerar för att få nybakt bröd.
- o Naturum, skärgårdsinfo, händelsetorg, träffpunkt, uterum med planteringar, lek område för barn, plats för evenemang.
- o **Drömvisionen:** Hamnområdet är ett område som det talas om och skrivs om i lifestyle-tidningar, Raseborg får en positiv synlighet som en miljövänlig, trivsamt stad med livskvalitet med havs- och naturnära boende med högklassig service i närheten. Området lockar båtfarare, seglare och sommarstugeägare att komma in och handla i de mysiga butikerna och äta gott i specialrestaurangerna. Här kan du meta på bryggan med barnen, dricka skumpa på restaurangterrassen, gå på utställningar eller ta del av evenemang på händelsetorget, handla närproducerat till veckoslutet. Något som andra orter gärna skulle ta efter men Raseborg skulle vara först!
- o **Skräckvisionen:** De företag som eventuellt har etablerat sig i det utbyggda (överbyggda) köpcentret märker att lönsamheten inte har uppnåtts och upphör, kvar står ett tomt köpcenter. En market vid t.ex. Åstrandens i Åbo eller i Borgå skulle vara otänkbart, varför skulle man här i Raseborg offra ett i det närmaste oersättligt område med stor utvecklingspotential.

Bemötande:

- *Av de alternativ som undersökts under beredningen av planen stöder placeringen av den nya stora detaljhandelsenheten i anknytning till Ekenäs centrum och järnvägsstationen bäst ett livskraftigt centrum och möjligheterna att utnyttja bantrafiken.*
- *Affärscentrets arkitektoniska lösning har undersökts ytterligare allteftersom planprocessen fortskridit. I projektet har man satsat mycket på att bedöma detaljplanens konsekvenser för landskapet och stadsbilden bl.a. genom virtuella modeller och simuleringar. Även en traditionell miniatyrmodell kan övervägas i ett senare skede av planeringen.*
- *Den föreslagna dimensioneringen för handeln grundar sig på sakkunnigbedömningar av områdets köpkraft och konsekvenser för centrumets livskraft (Sweco 2013, FCG 2014). Utredningarna ingår i planens bakgrundsmaterial.*
- *I detaljplaneändringen tar man inte ställning till planeringen av eventuella bostadskvarter i Handelshamnen och det utsluter inte den utvecklingsvision som framförs av den som inlämnat anmärkningen. En tillräckligt attraktiv handelshelhet tryggar även ett tillräckligt kundunderlag för ett större område och stöder på så sätt även den omgivande affärsverksamheten, bl.a. mångsidiga butiker.*

25.2.2015

2.11 (Ingmar Klingstedt)

Framfört 31.3.2014 av Ingmar Klingstedt, Brötesvägen 17, 10600 Ekenäs

Anmärkningens huvudpunkter:

- Utgångspunkten för planen att det skulle finnas behov av mera utrymme för dagligvaruhandeln är felaktig. De nuvarande affärerna täcker väl dagens behov och har dessutom kapacitet för ökad försäljning.
- Utredningen som Airix gjort visar även att köpkraften i dagligvaruhandeln inte ökar i regionen. För Ekenäs har man räknat med en ökning på 6 milj. fram till år 2020, vilket är detsamma som inflationen, beräknad enligt 1,5 % per år. Samma sak gäller för hela Raseborg. Prognosen för ökningen av detaljhandeln som helhet är också obetydligt över inflationen. Ökningen av köpkraften förefaller dessutom vara alltför optimistisk med beaktande av den dåliga befolkningsutvecklingen i regionen och handelns utveckling, bl.a. den allt populärare näthandeln.
- Enligt uppgift lär lagen förutsätta att invånarnas tillgång till jämbördig service beaktas vid planeringen och ändring av planer. Den föreslagna planändringen har dock motsatt verkan. Ett köpcentrum förbättrar eventuellt servicen endast för ett litet antal invånare, på Slottsbacken, i Formanshagen och Österby. Om köpcentret förverkligas kan man utgå att ett stort antal andra företagare blir tvungna att inskränka eller upphöra med sin verksamhet. Detta skulle medföra att servicen blir betydligt sämre för ett stort antal innevånare, speciellt i de västra och södra delarna av Ekenäs.
- Logistiken inte kommer att fungera. Stora långtradare kommer till köpcentret. Ett bra exempel på att teori och praktik inte fungerar är K-Supermarket i Ekenäs. När en större bil med varor kommer till butiken och skall backa in till lastbryggan måste all trafiken på Järnväggsgatan stanna upp. Har med egna ögon sett när proceduren tog ca 10 min med en erfaren och skicklig chaufför. Också varutransporterna till Matilda stänger Drottninggatan helt, fastän alla försäkrade att det nog fungerar utan bekymmer.
- Att dra järnvägen genom ett varuhus ger bullerproblem. Buller och resonans i hela byggkroppen, som speciellt godstågen förorsakar, kommer att vara outhärdligt för såväl anställda i butikerna som kunderna.
- Den överstora byggnaden kommer inte att passa in i miljön. Speciellt kommer det planerade parkeringshuset fasad, som en mur, mot Candelinsgatan att bli förfärlig sedd från Kråkholmen och landsvägsbroarna. Den massiva byggnaden passar heller inte in i miljön sedd från Stadsfjärden.

Bemötande:

- *Den föreslagna dimensioneringen för handeln grundar sig på sakkunnigbedömningar av områdets köpkraft och konsekvenser för centrumets livskraft (Sweco 2013, FCG 2014). Utredningarna ingår i planens bakgrundsmaterial.*
- *Av de alternativ som undersökts under beredningen av planen stöder placeringen av den nya stora detaljhandelsenheten i anknötning till Ekenäs centrum och järnvägsstationen bäst ett livskraftigt centrum och möjligheterna att utnyttja bantrafiken.*

25.2.2015

- *En trafikutredning och en undersökning av anslutningarnas funktion har upprättats för området. I dessa har man undersökt vilka konsekvenser köpcentrumet och dess trafikströmmar orsakar för trafiknätet i de närliggande områdena. Med hjälp av utredningen har man undersökt planlösningens trafikmässiga förutsättningar och å andra sidan dess konsekvenser för trafikmiljön.*
- *Trafikarrangemangen har som syfte att förbättra den nuvarande bristfälliga trafiksituationen på området både ur trafiksmidighetens och -säkerhetens perspektiv.*
- *Planeringen av projektets konstruktioner genomförs utifrån gällande lagar, anvisningar och förordningar som berör byggande. I projektet beaktas buller, stombuller och vibrationer som orsakas av tågtrafiken.*
- *Affärscentrets arkitektoniska lösning har undersökts ytterligare allteftersom planprocessen fortskridit. I projektet har man satsat mycket på att bedöma detaljplanens konsekvenser för landskapet och stadsbilden bl.a. genom virtuella modeller och simuleringar. Till byggnadsplaneringen av köpcentrumet riktas höga arkitektoniska krav vars mål är att skapa en högklassig stadsmiljö.*

2.12 (Bostads Ab Silversvanen Asunto Oy)

Framfört 28.3.2014 på styrelsen vägnar av Fredrik Serén, styrelsens ordförande och Peter Sjöholm, disponent (Candelinsgatan 7).

Anmärkningens huvudpunkter:

- Vi har investerat i en välplanerad strandfastighet med hus vars takhöjder stiger, räknat från stranden. Max. takhöjd ca +17m. Utsikt är varierande i riktning Sydsydost till Nord och solen skiner på oss från tidig morgon tills den går ner i väster.
- Planerad ändring av detaljplanen medför bl.a. att vi på vår södra flank får en kompakt vägg (mur) med höjden +23 m, som tar bort vår utsikt söderut över hamnen, Stallörsparken, Knipan, Stadsfjärden m.m. Vidare kommer muren att ta bort förmiddagssolen från vår fastighet. Vi blir inklämda mellan väg 25 och den planerade byggnadens vägg. Ett så här stort komplex kan inte få placeras vid en strand i vårt idylliska Ekenäs.
- Man bör tillverka en modell så att var och en kan få en bättre uppfattning om storleken i förhållande till omkringliggande fastigheter.
- Nya alternativ gällande placeringen borde undersökas, utöver de tre ursprungliga t.ex. områden vid Per Sommars gata och Tammet som också är centrala. Om bättre alternativ finns så bör planändring förläggas dit.
- Byggnadskostnaderna är på sådan nivå, att det, enligt olika sakkunniga, kommer att behövas mellan 4000 upp till 9000 besökare (köpare) per dag för att få en lönsam investering. Vilket antal besökare är det rätta?
- Trafikutredningen för Handelshamnen är uppgjord med målet 4000 besökare per dag. Simuleringen visade att trafiken kan fås att fungera på/omkring järnvägsbron. Hur blir det om det blir 9000 besökare?
- Hurudan blir trafiken i backen på Candelinsgatan? Biltrafiken till/från Kråkholmen bortfaller. Största delen av Handelshamnens logistiktrafik, alla bilburna besökare,

25.2.2015

den befintliga lokaltrafiken och en del av lättrafikledens trafik skall samsas om Candelinsgatan som i praktiken blir en återvändsgränd?

- Om parkering:
 - o I beredningen för Handelshamnens lägesrapport till styrelsen, 27.1.2014, är det sagt att 220-300 P-platser skall iordningsställas. I beredningen för Samhällstekniska nämndens behandling 25.3.2014 sägs det att det gäller ca 500 P-platser. Vilket antal är det som kommer att gälla i detta skede?
 - o Skattemedel får inte gå till detta projekt och P-husprojekt. Intäkterna från områdets markförsäljning skall täcka stadens kostnader. Vi anser att ett trovärdigt förslag till finansiering och administration av P-huset bör finnas offentligt tillgängligt innan ett beslut kan tas.
 - o Det finns inga P-platser reserverad P för båthamnen LV-3.
 - o De 20 allmänna P-platserna på LP-1 försvinner också, då de istället redan i dag borde utökas.
- Sammantaget: Vi föreslår att förslaget om ändring av detaljplanen för Handelshamnen förkastas på grund av de oklarheter som finns i beredningen.
- Dessutom anser vi att ett förtydligande av gällande detaljplan borde övervägas. Lättrafikleden från/till Kråkholmen och hela västra Ekenäs, under järnvägsbron, SSO genom planområdet mot Radhustorget och vidare mot skolområdena borde förbättras och klart vara markerade och upptagna i planen. Lättrafikleden bör gälla fotgängare, cyklisterna och mopedister.

Bemötande:

- *Affärscentrets arkitektoniska lösning har undersökts ytterligare allteftersom planprocessen fortskridit. I projektet har man satsat mycket på att bedöma detaljplanens konsekvenser för landskapet och stadsbilden bl.a. genom virtuella modeller och simuleringar. Till byggnadsplaneringen av köpcentrumet riktas höga arkitektoniska krav vars mål är att skapa en högklassig stadsmiljö. Även en traditionell miniatyrmodell kan övervägas i ett senare skede av planeringen.*
- *Av de alternativ som undersökts under beredningen av planen stöder placeringen av den nya stora detaljhandelsenheten i anknäytning till Ekenäs centrum och järnvägsstationen bäst ett livskraftigt centrum och möjligheterna att utnyttja bantrafiken.*
- *En trafikutredning och en undersökning av anslutningarnas funktion har upprättats för området. I dessa har man undersökt vilka konsekvenser köpcentrumet och dess trafikströmmar orsakar för trafiknätet i de närliggande områdena. Med hjälp av utredningen har man undersökt planlösningens trafikmässiga förutsättningar och å andra sidan dess konsekvenser för trafikmiljön.*
- *Trafikarrangemangen har som syfte att förbättra den nuvarande bristfälliga trafiksituationen på området både ur trafiksmidighetens och -säkerhetens perspektiv.*
- *Säkerställandet av tillräckliga parkeringsplatser för behovet i LV-3-småbåtshamnen (LV-3) kommer att behandlas vid den fortsatta planeringen.*

25.2.2015

- *Likaså undersöks möjligheterna att anvisa lättrafikförbindelsen på ett tydligare sätt, såsom uppmanas i anmärkningen.*

2.13 (Ronny Artzen, Oy Eke-Marin Ab)

Framfört 19.3.2014 av Ronny Artzen, Oy Eke-Marin Ab

Anmärkningens huvudpunkter:

- Meddelar planläggningsnämnden att undertecknad har befintligt arrendeavtal uppgjort med Ekenäs stad, gällande området man planerar i Norra hamnen i Ekenäs. Om området planeras för Stormarket bör arrendeområde planeras av berörda parter så att det gynnar alla.

Bemötande:

- *Anmärkningen noteras.*

2.14 (Lena Aschan, Gullö gård)

Framfört 16.3.2014 av Lena Aschan, Gullö gård, Gullövägen 319, 10600 Ekenäs.

Anmärkningens huvudpunkter:

- Aschan ifrågasätter en planändring som baseras på att en aktör önskar fördubbla en redan stor kropp på ett trångt ställe. Nuvarande gällande plan är tillräcklig för stadens behov.
- Aschan anser att det inte finns vägande skäl att uppta en paradplats med en verksamhet med fokus på innerutrymmena istället för något som har en relation till strandområden. Därmed finns inga tvingande skäl att bygga dyra trafikarrangemang och att leda stora trafikströmmar till nämnda område.
- Det saknas uppgifter om hur byggnadskroppen ter sig från havet. Det skulle också behövas en miniatyrmodell som konkret visualiserar slutresultatet.
- Målet, en stadsbild som beaktar nuvarande bosättning och samspel med tidigare arkitektur, verkar inte uppfyllas.
- Målet, trafikarrangemang som är löpandet både för Handelshamnen, övriga centrum och fotgängare, verkar inte uppfyllas.
- Ashan ifrågasätter om förslaget beaktar ekologiska aspekter och är ekologiskt försvarbart med tanke på enorma betongmassor och jordschaktning?
- Finns det någon gällande generalplan för centrumområdet?
- Finns det en helhetsplan för stadens trafikarrangemang?
- Har en bedömning gjorts över hur en ändring av planen påverkar det tilltänkta bostadsområdet?
- Tågtrafiken bör inte utsättas för en risk för indragning av vissa godstransporter.

Bemötande:

25.2.2015

- *Omfattningen av den gällande detaljplanen samt dess trafik- och parkeringsarrangemang motsvarar inte investerarnas minimibehov och möjliggör inte att ett livskraftigt köpcentrum etableras på området.*
- *Affärscentrets arkitektoniska lösning har undersökts ytterligare allteftersom planprocessen fortskridit. I projektet har man satsat mycket på att bedöma detaljplanens konsekvenser för landskapet och stadsbilden bl.a. genom virtuella modeller och simuleringar. Till byggnadsplaneringen av köpcentrumet riktas höga arkitektoniska krav vars mål är att skapa en högklassig stadsmiljö. Även en traditionell miniatyrmodell kan övervägas i ett senare skede av planeringen.*
- *Trafikarrangemangen har som syfte att förbättra den nuvarande bristfälliga trafiksituationen på området både ur trafiksmidighetens och -säkerhetens perspektiv.*
- *Smidigheten beträffande områdets trafik och gatunät undersöks i samband med detaljplaneringen för ett större område än det som avgränsas i planen.*
- *Konsekvensbedömningen har kompletterats beträffande trafiken, kulturmiljön och naturvärdena.*
- *Trafikverket, som ansvarar för utvecklingen av järnvägstrafiken, har vid myndigheternas samråd konstaterat att en utveckling av banförbindelsen inte förutsätter beredskap för ett andra spår i planeringsområdet. En reservering för järnvägen enligt planlösningen tillåter åtgärder för att utveckla stationen och banan, inkl. elektrifiering av banavsnittet.*

2.15 (Gunnar Almark och Helena Almark)

Anmärkningens huvudpunkter:

- Den nuvarande planen från 2008 stöder målsättningarna att utveckla Ekenäs image som skärgårds- och kulturstad och ingen orsak till omstrukturering finns.
- Det finns inget behov av att utvidga dagligvaruhandeln eftersom handelskapaciteten är tillräcklig.
- Det massiva komplexet ovanför järnvägen passar inte in i stadsbilden. Sett från öster kan det möjligtvis ses som en fortsättning av polisens hus, magistraten och Formis, men sett från väster och norr passar det inte in.
- Fasaderna på ömse sidor av Candelinsgatan passar definitivt inte ihop. På ena sidan blir det en lång och kompakt betongvägg och på andra sidan finns Svanen-området. Den långa betongfasaden längs Candelinsgatan har en takhöjd på +23 meter. Uppe vid viadukten (+14,3) är väggen ca 8-9 m hög. Nertill vid elverkets hus har väggens höjd ökat till 18 meter. Svanen-husen upptill har en viss höjd men nertill är det fråga om låga byggnader som ger ett icke-kompakt intryck. Allra nederst finns den förra brovaktens villa som kommer helt i kläm av kolossen och den planerade varuhanteringen.
- När man i dag närmar sig Ekenäs från havet har staden en unik profil eller silhuett. Den låga bebyggelsen domineras av det gamla vattentornet, nya vattentornet, gamla brandtornet samt framför allt kyrkans torn som reser sig över staden. Nu finns det i planerna en reklampelare på +32 meter, som ska höja sig över stadens silhuett. Reklampelaren passar definitivt inte in i miljön.

25.2.2015

- Trafikarrangemangen med varustransporthanteringarna har en stor negativ inverkan på närområdets miljö.

Bemötande:

- *Omfattningen av den gällande detaljplanen samt dess trafik- och parkeringsarrangemang motsvarar inte investerarnas minimibehov och möjliggör inte att ett livskraftigt köpcentrum etableras på området.*
- *Affärscentrets arkitektoniska lösning har undersökts ytterligare allteftersom planprocessen fortskridit. I projektet har man satsat mycket på att bedöma detaljplanens konsekvenser för landskapet och stadsbilden bl.a. genom virtuella modeller och simuleringar. Till byggnadsplaneringen av köpcentrumet riktas höga arkitektoniska krav vars mål är att skapa en högklassig stadsmiljö.*
- *Trafikarrangemangen har som syfte att förbättra den nuvarande bristfälliga trafiksituationen på området både ur trafiksmidighetens och -säkerhetens perspektiv.*

2.16 (Ekenässällskapet r. f.)

Anmärkningens huvudpunkter:

- Sammanfattningsvis anser Ekenässällskapet att planförslaget bör kompletteras och revideras enligt de principer som den nu gällande planen för området följer.
- Nuvarande plan bygger till stor del på det vinnande förslaget i den idéävling gällande utvecklingen av handelshamnen som genomfördes år 2004. Planen tar hänsyn till den specifika och på många sätt krävande miljö som hamnområdet utgör. Det aktuella förslaget till ändring av detaljplanen utgår från en diametralt annorlunda planeringsfilosofi vilket enligt Ekenässällskapet's uppfattning innebär att planen inte kan godkännas i föreliggande form.
- En fördubbling av våningsytan för affärsbruk med en placering av hela byggnadsmassan på områdets högsta punkt omöjliggör placering av allmännyttiga aktiviteter.
- Det saknas en helhetssyn och det är omöjligt att uppfatta hur massivt området exploateras då man i detta skede utelämnar planeringen av det område som är avsett för bostäder. Bostadsfrågan bör tas med i konsekvensanalysen. Risk finns att bostadsdelen blir överbelastad alternativt att intresset för att bygga ut bostadsdelen minskar.
- Det planerade varuhuset med ett massivt parkeringshus kommer att bli ytterst dominerande och kommer bl.a. att utestänga havsutsikten i olika riktningar. Detta i kombination med ett överoptimistiskt arrangemang för biltrafiken innebär ett grovt brott mot denna stadsdels skala.
- Järnvägsmyndigheternas utlåtande har inte införskaffats. Det bullerproblem som uppstår när tåg tar sig igenom varuhuskomplexet har inte alls noterats.
- Alternativa placeringar av varuhuset har inte utretts tillräckligt.
- Det ifrågasätts om konsumentunderlaget är tillräckligt.

25.2.2015

- Följderna för affärsverksamheten i stadens mittpunkt på axeln Torget-Stationsvägen bör analyseras.
- Planens förhållande till Natura 2000 bör redovisas.

Bemötande:

- *Omfattningen av den gällande detaljplanen samt dess trafik- och parkeringsarrangemang motsvarar inte investerarnas minimibehov och möjliggör inte att ett livskraftigt köpcentrum etableras på området.*
- *Affärscentrets arkitektoniska lösning har undersökts ytterligare allteftersom planprocessen fortskridit. I projektet har man satsat mycket på att bedöma detaljplanens konsekvenser för landskapet och stadsbilden bl.a. genom virtuella modeller och simuleringar. Till byggnadsplaneringen av köpcentrumet riktas höga arkitektoniska krav vars mål är att skapa en högklassig stadsmiljö.*
- *Konsekvensbedömningen har kompletterats beträffande trafiken, kulturmiljön och naturvärdena.*
- *Planeringen av området görs i nära växelverkan med Trafikverket, som ansvarar för utvecklingen av järnvägstrafiken. En reservering för järnvägen enligt planlösningen tillåter åtgärder för att utveckla stationen och banan, inkl. elektrifiering av banavsnittet.*
- *Smidigheten beträffande områdets trafik och gatunät undersöks i samband med detaljplaneringen för ett större område än det som avgränsas i planen.*
- *Den föreslagna dimensioneringen för handeln grundar sig på sakkunnigbedömningar av områdets köpkraft och konsekvenser för centrumets livskraft (Sweco 2013, FCG 2014). Utredningarna ingår i planens bakgrundsmaterial.*

2.17 (Ringa och Karl-Gustav Sandelin)

Framfört av Ringa och Karl-Gustav Sandelin, Höjersvägen 8, 10600 Ekenäs, mottaget 31.3.2014.

Anmärkningens huvudpunkter:

- Generalplanen för Ekenäs numera Raseborg kommer att göras upp 2016-2018 med planering som börjar 2014. Vi föreslår därför att Norra hamnens planering sätts på is tills den nödvändiga generalplanen är uppgjord och det finns en klarare bild av vad som står till förfogande för fortsatt planering av service för hela trakten.
- Vi frågar vilka variationsmöjligheter erbjuder den i dagens läge giltiga detaljplanen, under vilka villkor och med vilka begränsningar kan något byggas?

Bemötande:

- *NTM-centralen har i sitt utlåtande konstaterat att planprojektet inte förutsätter att en generalplan utarbetas i området, utan att frågor som gäller ett större område och kraven på en generalplans innehåll kan behandlas i detaljplanen.*
- *Omfattningen av den gällande detaljplanen samt dess trafik- och parkeringsarrangemang motsvarar inte investerarnas minimibehov och möjliggör inte att ett livskraftigt köpcentrum etableras på området.*

25.2.2015

2.18 (Kjerstin Sevón)

Framfört 28.2.2014 av Kjerstin Sevón, invånare i Ekenäs centrum, Linvävaregatan 2, 10600 Ekenäs.

Anmärkningens huvudpunkter:

- Planen innebar visuell miljöförstörelse. Genomförande av planen (en betongkoloss av värsta 1960-talsslag) stöder inte de uttalade kvalitetsmålen för planeringen. Planen beaktar inte värdefulla bebyggda miljöer och byggnadsobjekt och stöder inte den gällande stadsplanens stadsbildsmässiga utgångsläge.
- Planen förstör en fungerande lokal struktur. Det är risk för att den service man har i Ekenäs centrum i form av närbutiker försvagas om ett stort köpcentrum/stormarknad etableras. Närbutiker föredras av småhushåll och pensionärer. Det är också risk för att satsningen på köpcentrum misslyckas för att intresset för företagsetablering i köpcentrat inte räcker.
- Sevón ifrågasätter de kalkyler för trafiklösningar och för stadens ekonomiska åtaganden som ligger till grund för etableringen av en stormarknad och för planen i dess nuvarande form.
- Planlösningar bör ta mer hänsyn till en stark lokal opinion.

Bemötande:

- *Affärscentrets arkitektoniska lösning har undersökts ytterligare allteftersom planprocessen fortskridit. I projektet har man satsat mycket på att bedöma detaljplanens konsekvenser för landskapet och stadsbilden bl.a. genom virtuella modeller och simuleringar. Till byggnadsplaneringen av köpcentrumet riktas höga arkitektoniska krav vars mål är att skapa en högklassig stadsmiljö.*
- *Av de alternativ som undersökts under beredningen av planen stöder placeringen av den nya stora detaljhandelsenheten i anknytning till Ekenäs centrum och järnvägsstationen bäst ett livskraftigt centrum och möjligheterna att utnyttja bantrafiken.*
- *Alla åsikter och anmärkningar som intressenterna lämnar in samt myndigheternas utlåtanden vägs och fungerar som bakgrundsmaterial under den fortsatta utvecklingen av planlösningen. Intressenterna har möjlighet att lämna in skriftlig respons på planen två gånger under processen som har startats om: när planens beredningsmaterial (planutkastet) läggs fram offentligt och när det utifrån responsen uppdaterade planförslaget läggs fram offentligt.*

2.19 (Helena Friberg)

Framfört 30.3.2014 av Helena Friberg, född och uppvuxen i Ekenäs.

Anmärkningens huvudpunkter:

- Området där det tilltänkta köpcentret med parkeringshus planeras är alltför litet för ändamålet.

25.2.2015

- Planeringen våldför sig på den befintliga miljön och bebyggelsen i området samt förändrar landskaps- och stadsbilden på ett negativt och oåterkalleligt sätt.
- Efterlyser en miniatyrmodell av hela byggkomplexet och dess närmiljö, med befintliga byggnader. På så sätt kan alla beslutsfattare, tjänsteman samt invånare i vår stad få en realistisk bild av projektet. Alla hittills framlagda bilder är antingen tagna ur helikopterperspektiv eller nära snett underifrån vilket gör det omöjligt att få begrepp om byggnadens storlek.
- Saknar bilder och ritningar på hur fasaden mot Candelinsgatan ska se ut.

Bemötande:

- Affärscentrumets arkitektoniska lösning och bl.a. arrangemangen för servicetrafiken har undersökts ytterligare under planprocessens gång. I projektet har man satsat mycket på att bedöma detaljplanens konsekvenser för landskapet och stadsbilden bl.a. genom virtuella modeller och simuleringar. Till byggnadsplaneringen av köpcentrumet riktas höga arkitektoniska krav vars mål är att skapa en högklassig stadsmiljö. Även en traditionell miniatyrmodell kan övervägas i ett senare skede av planeringen.