

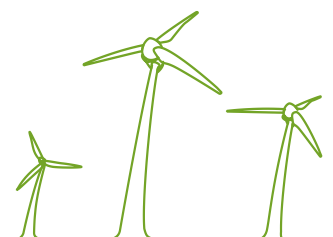


RAASEPORIN KAUPUNKI  
RASEBORGS STAD



## **Handelshamnen, ändring av detaljplan**

**Planbeskrivning, förslagsskede**



## Innehållsförteckning

1	BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER.....	1
1.1	Identifikationsuppgifter .....	1
1.2	Planområdets läge .....	1
1.3	Planens namn och syfte.....	2
1.4	Kontaktuppgifter .....	2
1.5	Förteckning över handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial.....	3
2	SAMMANDRAG.....	4
2.1	Olika skeden i planprocessen samt preliminär tidtabell .....	4
2.2	Det centrala innehållet i planen och planens mål .....	5
2.3	Genomförande .....	5
3	UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN .....	6
3.1	Utredning om förhållandena i planeringsområdet .....	6
3.1.1	Allmän beskrivning av området.....	6
3.1.2	Naturmiljön .....	6
3.1.3	Den byggda miljön .....	6
3.1.4	Kulturhistoriska objekt och fornminnesobjekt .....	7
3.1.5	Föreordnade markområden .....	7
3.1.6	Service och rekreation .....	8
3.1.7	Trafik .....	8
3.1.8	Teknisk försörjning.....	9
3.1.9	Miljöstörningar.....	10
3.1.10	Markägoförhållanden .....	10
3.2	Planeringssituationen .....	10
3.2.1	Riksomfattande mål för områdesanvändningen (VAT) .....	10
3.2.2	Nylands landskapsplan.....	11
3.2.3	Generalplan.....	16
3.2.4	Detaljplan .....	17
3.2.5	Byggnadsordning .....	17
3.2.6	Byggförbud .....	17
3.2.7	Grundkarta.....	17
3.2.8	Arkitekttävling .....	18
3.2.9	Övriga planer och utredningar .....	18
4	OLIKA SKEDEN I DETALJPLANERINGEN .....	20
4.1	Behovet av detaljplanering och avgränsning av detaljplanen .....	20
4.2	Deltagande och samarbete .....	20
4.2.1	Intressenter .....	20
4.2.2	Deltagande och växelverkan.....	21

---

4.2.3	Myndighetssamarbete.....	22
4.2.4	Hörande under förslagsskedet .....	22
4.2.5	Deltagande vid godkännandeskedet .....	22
4.3	Mål för ändringen av detaljplanen .....	22
4.4	Alternativen för detaljpanelösningen .....	22
5	REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN .....	28
5.1	Planens struktur .....	28
5.1.1	Allmän beskrivning av planen .....	28
5.1.2	Trafik .....	29
5.1.3	Ändringar i den gällande detaljplanen .....	29
5.2	Områdesreserveringar.....	31
5.2.1	Utbyggnadsområden .....	31
5.2.2	Övriga trafik-, gatu- och torgområden .....	34
5.3	Dimensionering .....	36
6	GRANSKNING PÅ GENERALPLANENIVÅ .....	37
6.1	Planens förhållande till planer på högre nivå .....	37
6.1.1	Riksomfattande mål för områdesanvändningen .....	37
6.1.2	Landskapsplan.....	38
6.2	Planens förhållande till kraven på generalplanens innehåll .....	39
7	DETALJPLANENS KONSEKVENSER .....	40
7.1	Konsekvenser för handelns servicenät och samhällets verksamhetsbetingelser.....	40
7.2	Konsekvenser för rörlighet och gatunätets funktion.....	43
7.3	Konsekvenser för kultur- och naturmiljön samt landskapet .....	44
7.3.1	Naturmiljö.....	44
7.3.2	Naturaområdet i Ekenäs och Hangö skärgård och havsskyddsområdet i Pojoviken (FI0100005) .....	45
	Arter som ingår i bilaga II till habitatdirektivet .....	47
	Arter som ingår i bilaga I till fågeldirektivet .....	47
	Flyttfåglar.....	47
	Precisering och medel för förverkligande av skyddet .....	47
	Konsekvenserna för naturvärdena på Naturaområdena .....	47
	Arter som ingår i bilaga II till habitatdirektivet .....	47
7.3.3	Landskap och kulturmiljö .....	49
7.4	Konsekvenser för den sociala miljön, hälsan och säkerheten .....	52
7.5	Riskbedömning beträffande byggandet av ett däck över banan.....	54
7.5.1	Identifierade risker.....	54
7.5.2	Faroscenarier .....	55
8	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN .....	59

---

**Bilagor**

Bilaga 1 Utdrag ur detaljplanekartan med beteckningar och bestämmelser

Bilaga 2 Illustration

---

25.2.2015

## Handelshamnen, ändring av detaljplan

### 1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

#### 1.1 Identifikationsuppgifter

Beskrivningen hänger samman med detaljplanekartan och detaljplanebestämmelserna som är daterade 25.2.2015. Planläggningen har inletts på Mäenpää rakennus Oy - Byggnads Ab:s initiativ.

Planläggningsnämnden har på sitt möte 17.9.2014 beslutat att inleda ändringen av detaljplanen.

Planen kungjordes anhängig 3.10.2013. Den tidigare juridiska processen avbryts med planläggningsnämndens beslut 17.9.2014 och den nya processen inleds genom beslut om nytt anhängiggörande.

Område: Norra hamnen  
Stadsdel: 5 och 7  
Kvarter: 85

Genom ändringen av detaljplanen uppkommer: kvarter 85 och 86 i stadsdel 5 samt järnvägs-, gatu-, torg-, båthamnsområde och område för samhällsteknisk försörjning.

#### 1.2 Planområdets läge

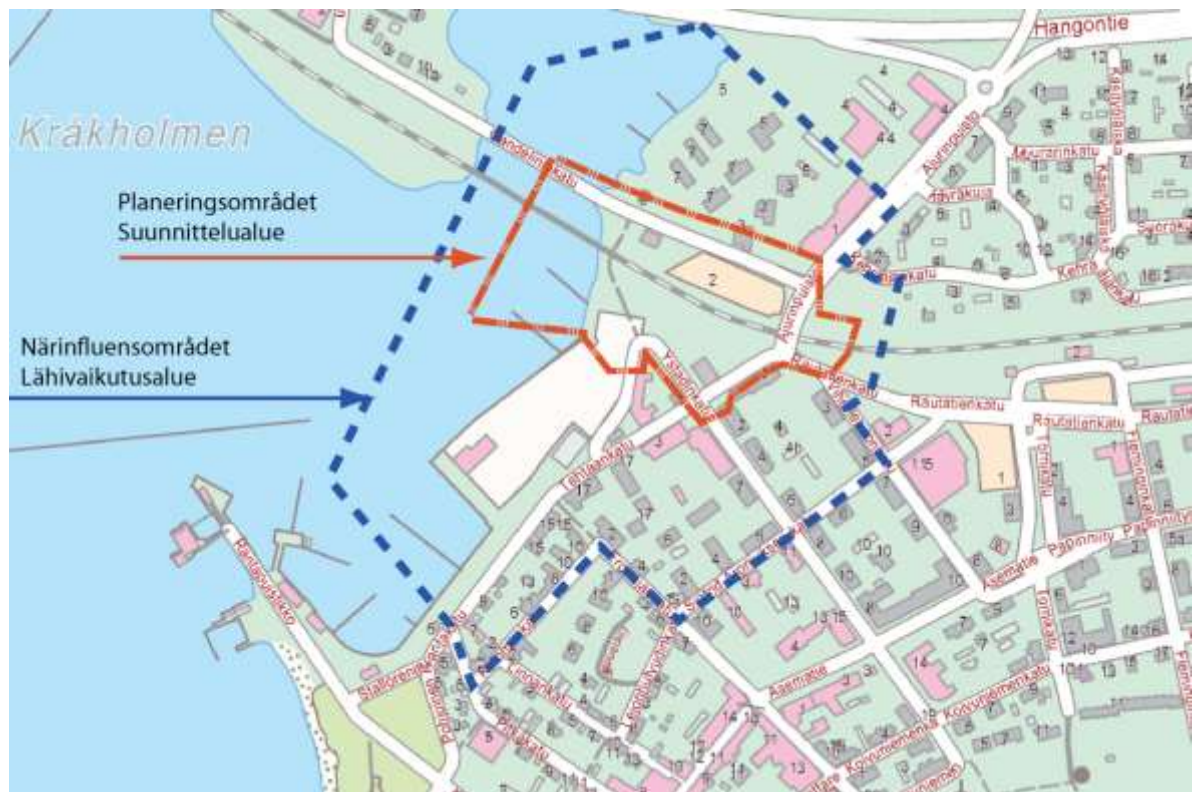


Bild 1: Planeringsområdets läge. Planeringsområdet är avgränsat med röd linje, närinfluensområdet med blå streckad linje. Baskartan © Lantmäteriverket.

25.2.2015

---

Planområdet ligger i stadsdelarna 5 och 7 i Ekenäs centrum, ca 300 meter västerut från Ekenäs järnvägsstation. I väster gränsar området till Pojoviken, i norr till Candelinsgatan, i sydost till Norra Strandgatan och i sydväst till Ystadsgatan.

Ändringsområdet domineras av ett järnvägsområde, på vilket Hangö-Hyvinge banan har sin sträckning samt banvallen till det ur bruk tagna stickspåret. I den norra kanten finns ett allmänt parkeringsområde i ett plan. I planeringsområdet ingår den i gällande detaljplan skyddade kronomagasinsbyggnaden från år 1911 och i det nordvästra hörnet en stor transformatorbyggnad.

### 1.3 Planens namn och syfte

Planen heter Handelshamnen, ändring av detaljplan.

Ändringen av detaljplanen gör det möjligt att bygga en stor detaljhandelskoncentration i Norra hamnen, delvis ovanpå järnvägen Hangö-Hyvinge. Ändringen av detaljplanen görs av den 3.11.2008 godkända detaljplanen för Handelshamnen, där man följde principerna i det segrande arbetet i en arkitekttävling som avslutades 11.10.2004.

### 1.4 Kontaktuppgifter

Mer information om planläggningen fås av:

#### **Raseborgs stad**

Elin Kurcks gata 11, 10300 KARIS

Stadsplaneringsarkitekt

Simon Store

[simon.store@raseborg.fi](mailto:simon.store@raseborg.fi)

tfn 019 289 3843

#### **Konsult som utarbetar planen**

FCG Design och planering Ab

Ansvarig utarbetare av planen

Anssi Savisalo, arkitekt SAFA, YKS-299

[anssi.savisalo@fcg.fi](mailto:anssi.savisalo@fcg.fi)

tfn 041 5389 353

---

25.2.2015

---

## 1.5 Förteckning över handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial

Förteckningen kompletteras under planprocessens gång.

- Miljöbedömning – Handelshamnen, Ekenäs  
Golder Associates, 18.7.2013
  - Trafikutredning för Handelshamnens område  
AIRIX Miljö, 21.11.2013
  - Utredning över handels placering i Ekenäs  
AIRIX Miljö, 13.12.2013
  - Referensplan för köpcentret och dess kvarter  
Arkitektbyrå R. Wingren Ab, 2013-2015
  - Konsekvenser av byggandet av Handelshamnen för livskraften i Ekenäs centrum  
FCG Design och Engineering Ab 31.1.2014
  - Landskapshistorisk utredning för Handelshamnen,  
FCG Design och Engineering Ab, 30.10.2014
  - Norra hamnen i Ekenäs – Arkeologisk undervattensinventering  
Museiverket/Arkeologiska fälttjänster 17.11.2014
  - Handelshamnen i Ekenäs, riskbedömning (infrastruktur)  
Sweco Miljö Ab 27.1.2015
-

25.2.2015

## 2 SAMMANDRAG

### 2.1 Olika skeden i planprocessen samt preliminär tidtabell

<b>TIDIGARE PLANPROCESS (diarienummer 1278/2013)</b>	
Planläggningsbeslut	Stadsstyrelsen 2.9.2013 § 366
Beslut om anhängiggörande. Kungörelse om program för deltagande och bedömning (PDB) samt övrigt beredningsmaterial vid behov.	Anhängig efter kungörelse 3.10.2013
Uppdatering av PDB	Kungörelse 26.2.2014
Myndighetsmöte	1.4.2014
Förslag till detaljplan framläggs	12.2.2014 – 31.3.2014
Invånarmöte	6.3.2014
Planprocessen slutförs	planläggningsnämnden 17.9.2014
<b>NY PLANPROCESS ANHÄNGIGGÖRS (Diarienummer 1180/2014)</b>	
Myndighetsmöte i inledningsskedet	3.9 2014
Beslut om att anhängiggöra planen på nytt. Kungörelse om program för deltagande och bedömning (PDB) samt övrigt beredningsmaterial vid behov.	planläggningsnämnden 17.9.2014
Detaljplaneutkast (beredningsmaterial) framläggs.	planläggningsnämnden 15.10.2014 framlagt 27.10 – 28.11.2014
Detaljplaneförslag framläggs. Öppet invånarmöte	Planläggningsnämnden 25.2.2015 januari-februari 2015
Myndighetsmöte vid behov	april-maj 2015
Planen till fullmäktige för godkännande	6/2015



25.2.2015

## 2.2 Det centrala innehållet i planen och planens mål

Målet med detaljplaneändringen är att

- utreda möjligheterna att utvidga det nuvarande kvarteret för affärs-, inkvarterings- och samlingslokaler (KL-1) med områden för dagligvaru- och specialhandel i enlighet med Nylands landskapsplan. I planen utreds möjligheter att bygga ett affärscentrum delvis ovanpå det befintliga järnvägsområdet (LR).
- utreda möjligheterna att bygga ut det område för småbåtshamnfunktioner som anvisas i den nuvarande detaljplanen.
- utreda möjligheterna att skapa förutsättningar för ett välfungerande trafiksystem och trafiknät; lätt trafik och biltrafik samt varutransporter och övrig servicekörning. Granskningen innefattar både huvudvägnätet och det lokala gatunätet. Områdets parkering ses över som en del av kvarterslösningen,
- åstadkomma en arkitektoniskt förstklassig och representativ helhet som stödjer sig på den gällande detaljplanens stadsbildsmässiga utgångsläge. Målet är att aktivera stråket från Norra Hamnens område via Stallörsparken och Knipan till Rådhusorget,
- beakta de i de riksomfattande målen för områdesanvändningen nämnda områdena (RKY 2009) samt övriga värdefulla byggda miljöer och landskapsobjekt,
- i enlighet med markanvändnings- och bygglagens krav på generalplanens innehåll (§ 39) tillgodose följande punkter, särskilt beträffande handels servicenät:
  1. att samhällsstrukturen fungerar, är ekonomisk och ekologiskt hållbar;
  2. att den befintliga samhällsstrukturen utnyttjas;
  3. att behov i anslutning till boendet och tillgången till service beaktas;
  4. att trafiken, i synnerhet kollektivtrafiken och gång-, cykel- och mopedtrafiken, samt energiförsörjningen, vatten och avlopp samt avfallshanteringen kan ordnas på ett ändamålsenligt och med tanke på miljön, naturtillgångarna och ekonomin hållbart sätt;
  5. att det ges möjligheter till en trygg, sund och för olika befolkningsgrupper balanserad livsmiljö;
  6. att det ordnas verksamhetsbetingelser för kommunens näringsliv;
  7. att miljöolägenheterna minskas;
  8. att den byggda miljön, landskapet och naturvärdena värnas, samt
  9. att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation

## 2.3 Genomförande

Avsikten är att inleda genomförandet av området när planen har godkänts och vunnit laga kraft. I detaljplaneändringen fastställs specialvillkor för beviljande av bygglov för däckkonstruktionen och köpcentrumet: om byggandet ska förhandlas med järnvägsmyndigheten och trafikmyndigheten vad beträffar däckkonstruktionen, samt med museimyndigheten och byggnadsnämnden vad beträffar byggande som planeras i omedelbar närhet av den magasinsbyggnad som ska skyddas. Om genomförandet av projektet tecknas ett projektavtal mellan staden och Trafikverket.

25.2.2015

### 3 UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN

#### 3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

##### 3.1.1 Allmän beskrivning av området

###### Läge och avgränsning

Planområdet ligger i stadsdelarna 5 och 7 i Ekenäs centrum. I väster gränsar området till Pojoviken, i norr till Candelinsgatan, i sydost till Norra Strandgatan och i sydväst till Ystadsgatan.

##### 3.1.2 Naturmiljön

###### Natur och landskap

Markytan i planområdet stiger i nordost och kring järnvägen. Enligt grundkartan ligger markytan vid hamntorget på + 1,7 meter över havet. Den högst belägna punkten nära bron över järnvägen är på ca +13–14 meter över havet. I den norra delen av planområdet, vid det s.k. Kronomagasinets i kvarter 85, finns det en kulle där det växer asp och björk. Nedanför denna, i närheten av järnvägen och nämnda kulle finns en gammal igenvuxen banvall och en vildvuxen slänt där det växer några enstaka vildaplar och vildrosor. Området nära vattenbrynet har fyllts med krossgrus och sand, och där växer endast lite ogräs.

###### Jordmån

Jordmånen är i huvudsak berg. I områdets västra finns en klyfta för järnvägen.

###### Vattendrag

I anslutning till reparationsplanerna för bryggan i Handelshamnen utfördes sondering och borrhning vid bryggkanten och i vattenområdet. Borrhningsdjupet varierar mellan 15 och 25 meter. Sonderingsdjupet varierar mellan 1 och 7 meter.

###### Värdefulla naturmiljöer

Området gränsar till Pojoviken, som hör till Natura 2000-nätverket som en del av Ekenäs och Hangö skärgårds samt Pojovikens havsskyddsområde (FI0100005). Områdets skydd baseras på naturdirektivet (SCI-område) och fågeldirektivet (SPA-område).

Inga andra speciella naturvärden har konstaterats på området.

##### 3.1.3 Den byggda miljön

Byggnaderna i omgivningen har förutom boendet tjänat handeln, sjöfarten och industrin. Det finns två byggnader i området.

Längs Norra Strandgatan i områdets nordöstra del finns en magasinsbyggnad, som är ritad av Magnus Schjerfbeck och Hjalmar Åberg och uppförd år 1911. I den gällande detaljplanen har bygganden betecknats med skydds-beteckningen sr. På norra sidan av järnvägen finns en byggnad för kommunal teknisk försörjning (transformator).

25.2.2015

### 3.1.4 Kulturhistoriska objekt och fornminnesobjekt

#### **Kulturhistoriska objekt**

Landskapets uppbyggnadshistoria, områdets nuvarande tillstånd samt landskapsmässiga värden har behandlats noggrannare i den landskapshistoriska utredning som berör området (Landskapshistorisk utredning för Handelshamnen, FCG 24.9.2014).

Den byggda miljön i hamnområdet har inventerats som en kulturhistorisk miljö av riksintresse. Västra Nylands regionplaneområde, objekt 59. Ekenäs hamn och industrikvarteren på stranden.

*"Intill hamnen ligger det äldsta industriområdet i Ekenäs. Området utgör alltså ett viktigt element i stadsbilden. Norra Strandgatan 15 och f.d. Fabriksgatan 5: de äldsta byggnaderna som hör till f.d. klädesfabriken är från 1890-talet, och fabriksbyggnaden i tre våningar är i sin nuvarande dräkt från år 1934 (K.J. Ahlskog). F.d. Fabriksgatan 2: byggnaderna som hörde till sprit-, lack- och polityrfabriken som grundades av Frans Højjer på 1880-talet härstammar i huvudsak från perioden 1888–1913 (en del Theodor Højjer). F.d. Fabriksgatan 4: Kronomagasinets tegelbyggnad är från år 1911".*

En byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY 2009), Ekenäs järnvägsstation med omgivning, faller delvis inom planeringsområdet.

Söder om planeringsområdet finns en annan byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY 2009), Gamla stan och hamnen i Ekenäs.

#### **Fornminnesobjekt**

På planeringsområdet finns det inga fornlämningar som är skyddade enligt fornminneslagen. På planeringsområdet finns en bergsinristning daterad 1905.

En arkeologisk undervattensinventering daterad 17.11.2014 har gjorts på planeringsområdet. Inventeringen gjordes av Museiverkets arkeologiska fälttjänster. Inventeringen utfördes genom ekolodning och genom att undersöka upphittade anomalier genom dykning. Vid inventeringen hittades fundament till den gamla järnvägsbron och bryggkonstruktioner som kan vara fornlämningar.

Utanför undersökningsområdet intill järnvägsbron upptäcktes ett eventuellt vrak. På väg till området hittades dessutom två konstruktioner utanför hamnen som antagligen är fundament till fastsättningskonstruktioner på ett förankringsområde utanför hamnen.

### 3.1.5 Förorenade markområden

På området gjordes en undersökning av förorenade markområden (Golder Associates Oy 18.7.2013). Dess syfte var att preliminärt utreda den miljötekniska kvaliteten av jordmånen på området samt kvaliteten, halten och mängden av eventuella skadliga ämnen.

Målområdet används för närvarande främst som hamn. I den nordöstra delen av målområdet finns en enkel livsmedelskiosk. På området har det tidigare funnits bl.a. stickspår vars syllar delvis finns kvar i jordmånen.

Det finns inga uppgifter om att det skulle ha förekommit sådan verksamhet på området som skulle ha en särskilt förorenande inverkan på jordmånen. Det finns inte heller några kända miljöolyckor.

25.2.2015

---

Enligt analyseringsresultat från prov som tagits på området är jordmånen inte förorenad av undersökta skadeämnen på det område där stickprov gjorts.

I ytskikten av jordmånen på området konstaterades däremot PAH-förenings-, arsen- (As) och blyvärden (Pb) som överskrider tröskelvärdeshalter enligt SRb 214/2007. Det konstaterades att det finns byggnadsavfall som fyllnad i provgroparna.

De förhöjda halterna av skadliga ämnen bör beaktas i byggandet på området. Åtgärdsförslag anges i miljöbedömningsrapporten för Handelshamnen (Golder Associates Oy 18.7.2013).

### 3.1.6 Service och rekreation

#### Service

Området stödjer sig på servicen i Ekenäs centrum, vilken finns på promenadavstånd från Handelshamnen.

#### Rekreation

Handelshamnen ansluter till rekreationslederna i närområdet. Området tangeras av ett behov av en grönförbindelse i ost-västlig riktning som anvisas i landskapsplanen. Vid planområdet innebär detta i praktiken en högklassig gång- och cykelled till stranden och vidare västerut över bron.

### 3.1.7 Trafik

Planeringsområdet är lättillgängligt med hänsyn till trafiken; det ligger i en knutpunkt mellan vattentrafiken, fordonstrafiken och den lätta trafiken. Promenadavståndet till järnvägsstationen och resecentret är ca 300 meter.

#### Fordonstrafik

Ystadsgatan är matargatan in till centrum. Norra Strandgatan är en matargata till torgcentrumet och Gamla stan.

#### Turisttrafik

Turistbussarna strävar efter att köra omkring i Gamla stan och besöka hamnområdet. Tillsvidare har de erbjudits parkeringsmöjligheter i Handelshamnen.

#### Fartygstrafik och båtliv

Östra delen av den nuvarande småbåtshamnen faller inom planområdet.

#### Lätt trafik

Den lätta trafiken har inte strukturerats i området. Under järnvägsbron kan man korsa järnvägen till fots och med cykel. För närvarande går det en inofficiell gång- och cykelbana längs banan från stationen mot stranden.

#### Järnvägstrafik

Banan som går genom planområdet har både person- och godstrafik. Persontågen till Hangö och Karis stannar på järnvägsstationen nära planområdet. I anslutning till järnvägsstationen har ett nytt resecentrum byggts.

---

25.2.2015

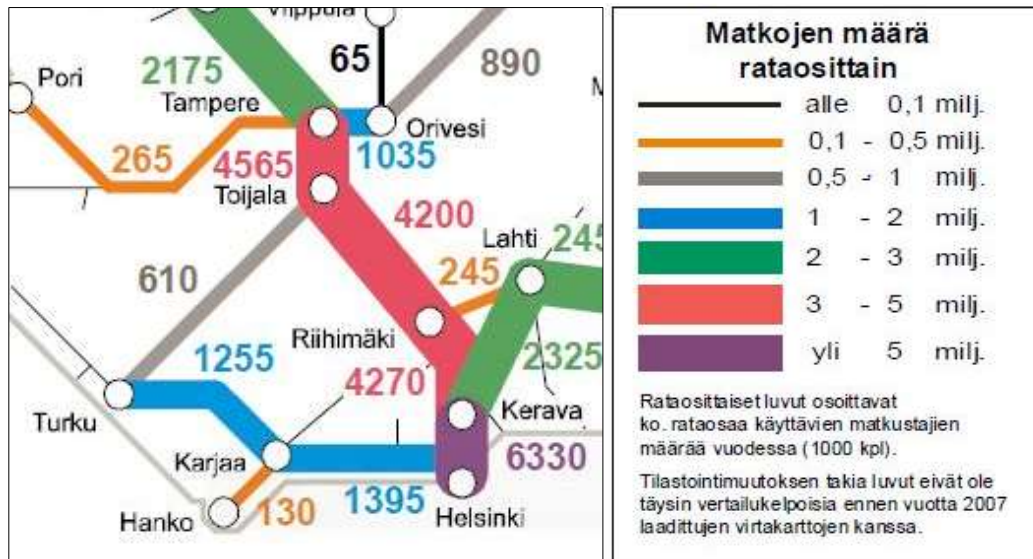


Bild 2. Persontrafikmängden mellan Hangö och Karis år 2013 (1000 st.)

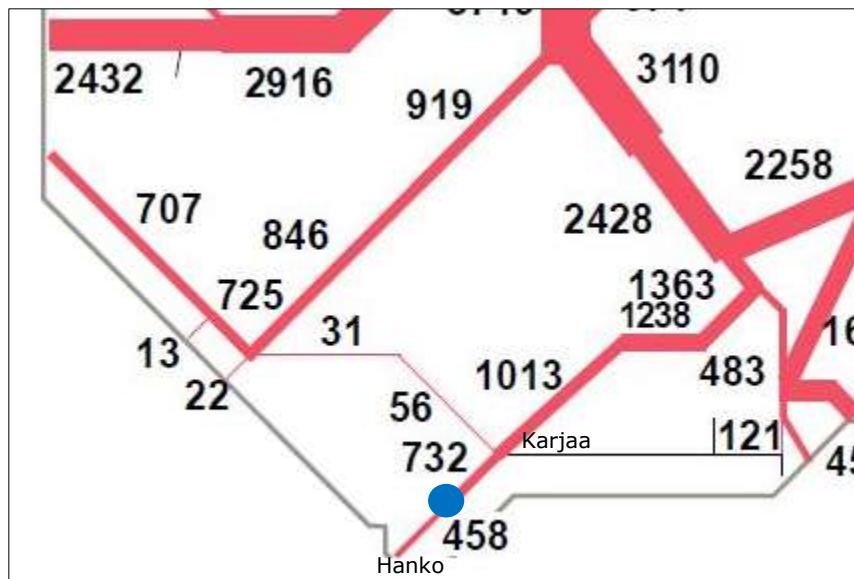


Bild 3. Trafikströmmar inom godstrafiken som nettoton (1000 ton) mellan Hangö och Karis år 2013.

### 3.1.8 Teknisk försörjning

I planområdet finns det ett nätverk av ytvattenavlopp och en vattenledning. Vid Fabriksgatan finns det ett avlopp. Området ansluts till stadens vatten- och avloppsnät. Området kan anslutas till fjärrvärmenätet.

25.2.2015

---

### 3.1.9 Miljöstörningar

#### Trafikbuller och vibration

Området är beläget på bullerområdet som orsakas av tågtrafiken och möjligtvis även på vibrationsområdet. Buller och vibrationer utreds noggrannare under den fortsatta planeringen.

### 3.1.10 Markägoförhållanden

Planeringsområdet ägs av Raseborgs stad och vad beträffar banområdet av Trafikverket/finska staten.

## 3.2 Planeringssituationen

### 3.2.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen (VAT)

Markanvändnings- och bygglagen (MBL) förutsätter iakttagande av de riksomfattande målen för områdesanvändningen så, att möjligheterna att uppnå dem främjas vid planeringen av områdesanvändningen (24 § MBL). Statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen trädde i kraft 30.11.2000 och reviderades 1.3.2009.

De riksomfattande målen för områdesanvändningen har grupperats utifrån sakinnehållet till följande helheter:

- Fungerande regionstruktur
- Enhetligare samhällsstruktur och kvalitet på livsmiljön
- Kultur- och naturarvet, rekreation i det fria och naturresurser
- Fungerande förbindelsenät och energiförsörjning
- Helheter av särskild betydelse som natur- och kulturmiljöer

Planeringsområdet berörs åtminstone av följande riksomfattande mål för områdesanvändningen:

- Enhetligare samhällsstruktur och kvalitet på livsmiljön:

Med områdesanvändningen främjar man näringslivets verksamhetsförutsättningar genom att anvisa tillräckliga placeringmöjligheter för näringslivet som utnyttjar den befintliga samhällsstrukturen. De funktioner som orsakar mycket persontrafik skall riktas inom den befintliga samhällsstrukturen eller intill goda transportförbindelser med kollektiv trafik.

På stadsområden skall man även försäkra ett sådant centrumsystem som garanterar servicetillgången och servicenätet samt utreda placeringen av detaljhandels stornheter. Detaljhandels stornheter skall placeras så att de stöder samhällsstrukturen.

Med planeringen av områdesanvändningen bör man även tillgodose att det finns tillräckligt tomtmark för byggandet av bostäder och arbetsplatser.

I samband med planläggningen på landskapsnivå och generalplanläggningen skall en enhetligare samhällsstruktur främjas och åtgärder presenteras som är nödvändiga för att åstadkomma detta.

---

25.2.2015

---

I samband med planeringen av områdesanvändningen får nya märkbara områden för bostäder, arbetsplatser och serviceverksamhet inte placeras utanför den befintliga samhällsstrukturen.

Vid områdesanvändningen ska tillräckliga områden reserveras för nätverk för fotgängare och cyklister, och nätverkens kontinuitet, säkerhet och kvalitet ska främjas. Vid general- och detaljplanläggningen skall förberedelser göras för ökande stormar, störtregn och tätortsöversvämningar.

Inom områdesanvändningen skall olägenheter i form av buller, vibration och luftföroreningar förebyggas och befintliga olägenheter skall om möjligt minimeras.

Vid områdesanvändningen ska energisparande samt betingelser för att använda förnybara energikällor och förbruka fjärrvärme främjas. I samband med planeringen av områdesanvändningen skall en tillräcklig tillgång på friskt vatten av god kvalitet tryggas, likaså möjligheterna att i praktiken lösa den regionala vattenförsörjningen i tätorterna.

- Kultur- och naturarvet, rekreation i det fria och naturresurser:

Med områdesanvändningen främjar man bevarandet av kulturmiljön och byggnadsarvet samt bevarandet av deras områdesvis varierande karaktär.

Vid planeringen av områdesanvändningen skall behovet av skydd för grund- och ytvatten beaktas, likaså behoven av förbrukning.

- Fungerande förbindelsenät och energiförsörjning:

Inom områdesanvändningen skall man främja fungerande rese- och transportkedjor och trygga betingelserna för kollektivtrafiken och för utvecklingen av samarbete mellan olika trafikformer. Vid områdesanvändningen skall man förbereda sig på områdesbehoven hos energiverk som använder förnybart och avfallsbaserat bränsle och dessa energiverks logistiska lösningar som en del av områdets energiförsörjning och avfallshantering.

I samband med områdesanvändningen och planeringen av områdesanvändningen som gäller ovan nämnda förbindelse- och energinät skall riskerna i anslutning till extrema väderfenomen och översvämningar, markanvändningen i den närmaste omgivningen, utvecklingen av markanvändningen och närmiljön beaktas; i synnerhet bosättningen, objekt och områden som är värdefulla ur natur- och kulturhänseende samt särdragen i landskapet.

### 3.2.2 Nylands landskapsplan

Planeringsområdet är i den av Miljöministeriet fastställda landskapsplanen från 8.11.2006 anvisat som område för tätortsfunktioner och centrumfunktioner samt med beteckningar för hamn, förbindelsebana, område som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden samt behov av grönförbindelse.

---

25.2.2015

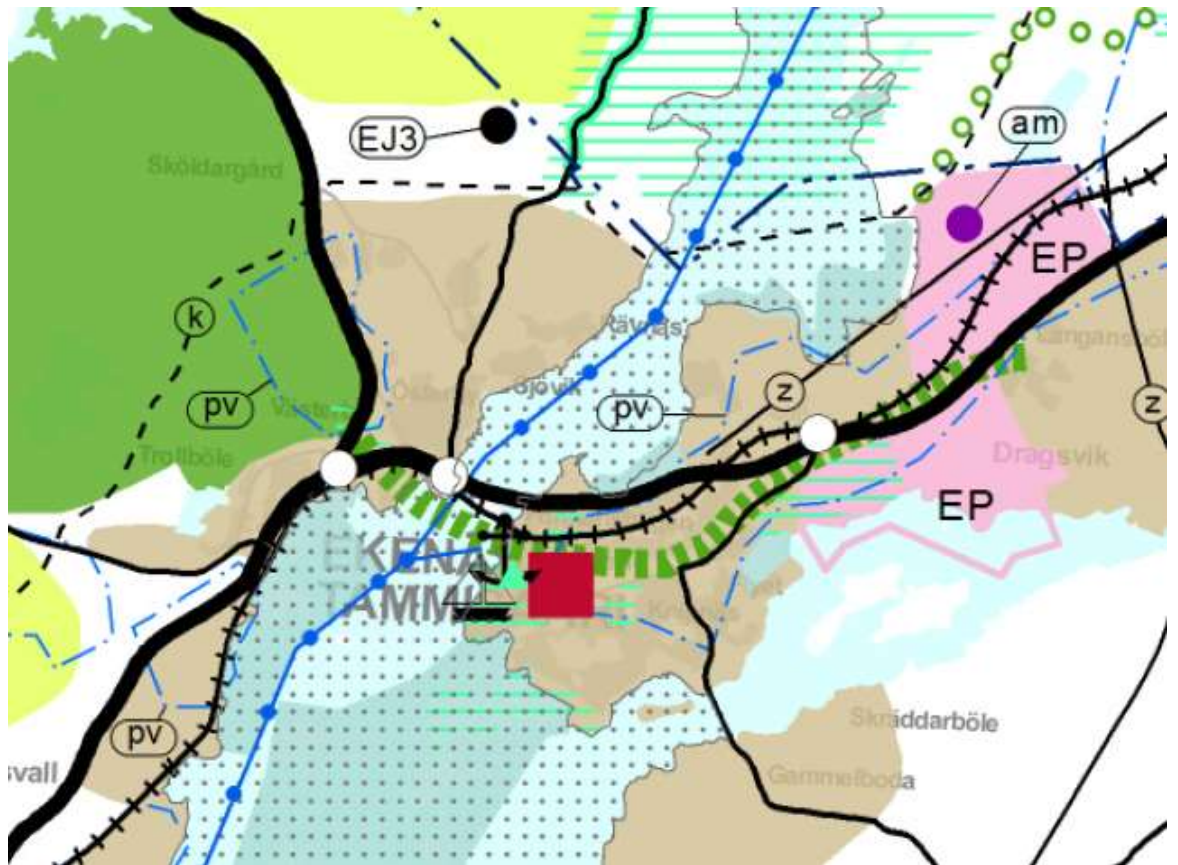


Bild 4: Utdrag ur landskapsplanen. Planeringsområdet ligger vid hamnbeteckningen (ett ankare).

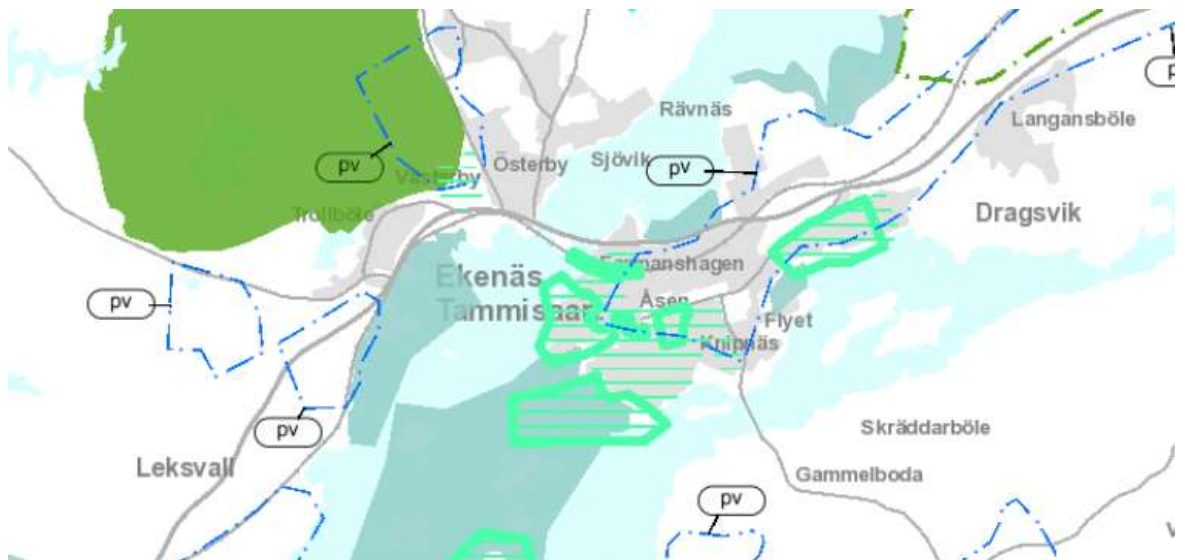



Bild 5: utdrag ur utkastet till etapplandskapsplan 4 som är framlagd till påseende. På kartan anges en byggt kulturmiljö av riksintresse (RKY 2009) med grönt på planeringsområdet.




25.2.2015


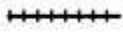


Följande beteckningar och bestämmelser i Nylands landskapsplan berör planområdet:

Beteckning	Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
	Område för tätortsfunktioner	<p>Med beteckningen anvisas byggnadsområden som reserveras för boende, service, arbetsplats och övriga tätortsfunktioner som förutsätter detaljerad planering.</p> <p>I beteckningen ingår interna trafikleder samt hamn-, service-, depå-, terminal-, bangårds- och övriga motsvarande områden som förutsätts av trafiken, gång- och cykelleder, lokalcentrum, områden för samhällsteknisk försörjning, övriga specialområden, lokala skyddsområden samt rekreations- och parkområden.</p> <p>Beteckningen för område för tätortsfunktioner utgörs inget hinder för att jord- och skogsbruksområden vid behov bevaras för nuvarande bruk.</p>	<p>Området planeras för boende, arbetsplatsfunktioner som lämpar sig för omgivningen samt som område för service och funktioner i anknötning till dessa.</p> <p>I den mera detaljerade planeringen av området bör man fästa särskild uppmärksamhet vid att göra samhällsstrukturen enhetligare genom att placera tyngdpunkten för bostadsproduktion och övriga funktioner så att den stöder sig på den befintliga samhällsstrukturen, bannätet och huvudlederna. Nybyggnad och övrig markanvändning bör genom planering anpassas till sin omgivning på ett sätt som stärker tätortens särprägel och tryggar miljö-, natur- och arvsvärden.</p> <p>Vid planeringen av områdets användning bör man se till att byggande eller övrig användning separat för sig eller tillsammans med andra projekt och planer inte orsakar sådana skadliga konsekvenser för vattenkvaliteten, -mängden, -balansen eller vattenområdets bottenförhållanden eller sådana buller- eller andra olägenheter som i avsevärd grad försvagar de naturvärden på området på grund av vilka området har tagits eller kommer att tas med i Natura 2000-nätverket.</p> <p>I den mera detaljerade planeringen av området bör man genom placeringen av funktionerna och genom tillräckligt effektiv områdesanvändning trygga förutsättningarna att utveckla kollektivtrafiken samt främja den samhällsstruktur som stöder gång- och cykeltrafiken och kollektivtrafiken.</p> <p>I den mera detaljerade planeringen av området bör man trygga tillgången till daglig service, tillräckliga frilufts- och rekreationsmöjligheter samt gång- och cykeltrafikförbindelser till regionala rekreationsområden. I den mera detaljerade planeringen bör man också trygga verksamhetsförutsättningarna för lokalcentrum samt fästa uppmärksamhet vid att det finns möjligheter att skapa närservicepunkter inom dagligvaruhandeln. I kommunens generalplanering kan man utifrån behov i servicenätet förutom de områden för centrumfunktioner som anvisas i landskapsplanen även anvisa lokalcentrum som stöder den planerade samhällsstrukturen till områdena för tätortsfunktioner. I den mera detaljerade planläggningen bör man anvisa</p>

25.2.2015

			<p>utrymmen både för offentlig och kommersiell service i lokalcentrumen.</p> <p>I den mera detaljerade planeringen kan man anvisa nya stora detaljhandelsenheter till områden för tätortsfunktioner utifrån servicenätets behov samt trygga förutsättningarna att utveckla befintliga stora detaljhandelsenheter då de stora enheterna i fråga har en lokal betydelse. Ifall inget annat märkbart påvisas genom utredningar är en stor specialvaruhandelsenhet i Helsingfors, Esbo, Vanda och Grankulla under 10 000 m<sup>2</sup>vy och under 5 000 m<sup>2</sup>vy i övriga kommuner i Nyland. När det gäller dagligvaruhandeln bedöms betydelsen av en stor enhet utifrån effektstudier i den mera detaljerade planeringen.</p> <p>I den mera detaljerade planeringen bör obebyggda stränder reserveras för gemensam rekreation ifall något särskilt behov inte förutsätter att området anvisas för annat bruk.</p> <p>I den mera detaljerade planeringen bör man anvisa kontinuiteten av de friluftsleder som anvisats på landskapsplankartan på området för tätortsfunktioner.</p>
	<p>Område för centrumfunktioner</p>	<p>Med beteckningen anvisas det ungefärliga läget för områden för service-, förvaltnings- och övriga funktioner som vill etablera sig i centrum.</p> <p>På området kan det också finnas boende samt nödvändiga trafikområden och parker.</p> <p>Beteckningarna för centrumfunktioner täcker delvis eller helt kulturhistoriska områden eller objekt av riksintresse.</p>	<p>I den mera detaljerade planeringen av området för centrumfunktioner bör man fästa uppmärksamhet vid områdets miljöbild, trivsel, särprägel samt funktion såsom att gångtrafiks-, parkerings-, service- och kollektivtrafikarrangemang ordnas på ett ändamålsenligt sätt utan störningar.</p> <p>Då området planeras bör man förbereda sig på att erbjuda ett tillräckligt stort serviceutrymme. Läget och omfattningen av de områden för centrumfunktioner som anvisats med beteckningen bör definieras i den mera detaljerade planeringen så att området bildas en helhet som betonar verksamhetsmässigt enhetliga funktioner som vill etablera sig i centrum.</p> <p>I den mera detaljerade planeringen bör man värna om kulturmiljöns särdrag och trygga bevarandet av viktiga landskaps- och kulturvärden även på områden som förblir helt i bakgrunden av beteckningen för centrumfunktioner. Av dessa ingår följande i inventeringen av "Kulturhistoriska miljöer av riksintresse": Högfors kyrka och kyrkstapel, Jokela industriområde i Tusby, Osuusliike Auran talo i Nummela i Vichtis, Kervo järnvägsstation, Köklax järnvägsstation i Esbo, Dickursby gamla järnvägsstation i</p>

25.2.2015

			Vanda, Träskända järnvägsstation, Grankulla järnvägsstation samt Karis järnvägsstation och omgivning.
	Område, väg eller objekt som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvården	Med beteckningen anges områden, vägar och objekt som är viktiga med tanke på kulturmiljön och landskapsvården. På områden där användningsändamålet har angetts med en områdesreserveringsbeteckning, bestämmer beteckningen den primära markanvändningsformen.	I den mera detaljerade planeringen av området skall värnandet om kulturmiljöns särdrag beaktas och bevarandet av betydande landskaps- och kulturvärden tryggas. I den mera detaljerade planeringen skall den i landskapsplanen åsyftade markanvändningen och landskaps- och kulturvärdena bedömas och samordnas.
	Förbindelsebana (YR)	Med beteckningen anges förbindelsebanorna. Till beteckningen hänförs byggnadskränkning med stöd av 33 § 1 mom. MBL.	I banplaneringen skall regionala frilufts-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljön, skyddet av grundvatten samt olika arters möjligheter att röra sig beaktas.
	Behov av grönförbindelse (v)	Med beteckningen anges grönförbindelser och -områden som hör till nätverket av rekreationsområden och det ekologiska nätverket.	I den mera detaljerade planeringen skall man se till att en förbindelse som angetts med beteckningen bibehålls eller förverkligas på ett sätt som tryggar rekreations- och friluftsområdena, områdets landskapsvärden, bevarandet av värdefulla naturobjekt samt olika arters möjligheter att röra sig. Vid dimensioneringen av en grönförbindelse skall uppmärksamhet fästas vid förbindelsens betydelse som en del av det ekologiska nätverket samt vid en samordning av regionala och lokala rekreationsbehov, så att existerande obebyggda områden som reserverats eller lämpar sig för rekreation i mån av möjlighet reserveras för rekreation i den mera detaljerade planläggningen.
	Hamn (Is)	Med beteckningen anges hamnar för handelssjöfart med små områdesbehov som ligger i anslutning till områden för tätortsfunktioner. Hamnområdets exakta placering och omfattning definieras i den mera detaljerade planeringen.	

25.2.2015

	<p>Område som hör till eller föreslagits hör till nätverket Natura 2000 (nat)</p>	<p>Med beteckningen anges områden som hör till programmet Natura 2000 enligt statsrådets beslut samt statsrådets förslag till komplettering av programmet. Mark- och vattenområden anges med rasterbeteckning och åar med linjebeteckning. Med stöd av naturvårdslagen får på området eller i dess närhet inte planeras åtgärder som avsevärt försämrar de naturvärden enligt fågeldirektivet eller habitatdirektivet på grund av vilka området har tagits med i programmet.</p>	
---	---	--	--

Etapplandskapsplanen 2 för Nyland godkändes av Nylands landskapsfullmäktige 20.3.2013 och fastställdes av miljöministeriet 30.10.2014. Området har objektsbeteckningen för regioncentrum. Planen inväntar fastställelse i Miljöministeriet.

### 3.2.3 Generalplan

Området saknar generalplan med rättsverkan. I utarbetandet av detaljplanen beaktas kraven på generalplanens innehåll i tillämpliga delar.

Generalplanen 1985–2000 godkändes av Ekenäs stadsfullmäktige år 1987. Den saknar rättsverkan men belyser områdets planeringshistoria. I generalplanen är planeringsområdet delvis ett område för tätortsfunktioner (C).



Bild 6: Utdrag ur detaljplanen. Planen har ingen rättsverkan.

25.2.2015

### 3.2.4 Detaljplan

I området gäller detaljplan 926-72, godkänd 3.11.2008. I detaljplanen har planeringsområdet betecknats som ett kvartersområde för affärsutrymmen (KL-1) samt som ett område för parkering och järnväg (LR). Förverkligandet av affärsbyggnadernas kvartersområde har inte inletts. Planeringsområdets helhetsbyggnadsrätt i den ikraftvarande detaljplanen är ca. 6500 v- m<sup>2</sup>.

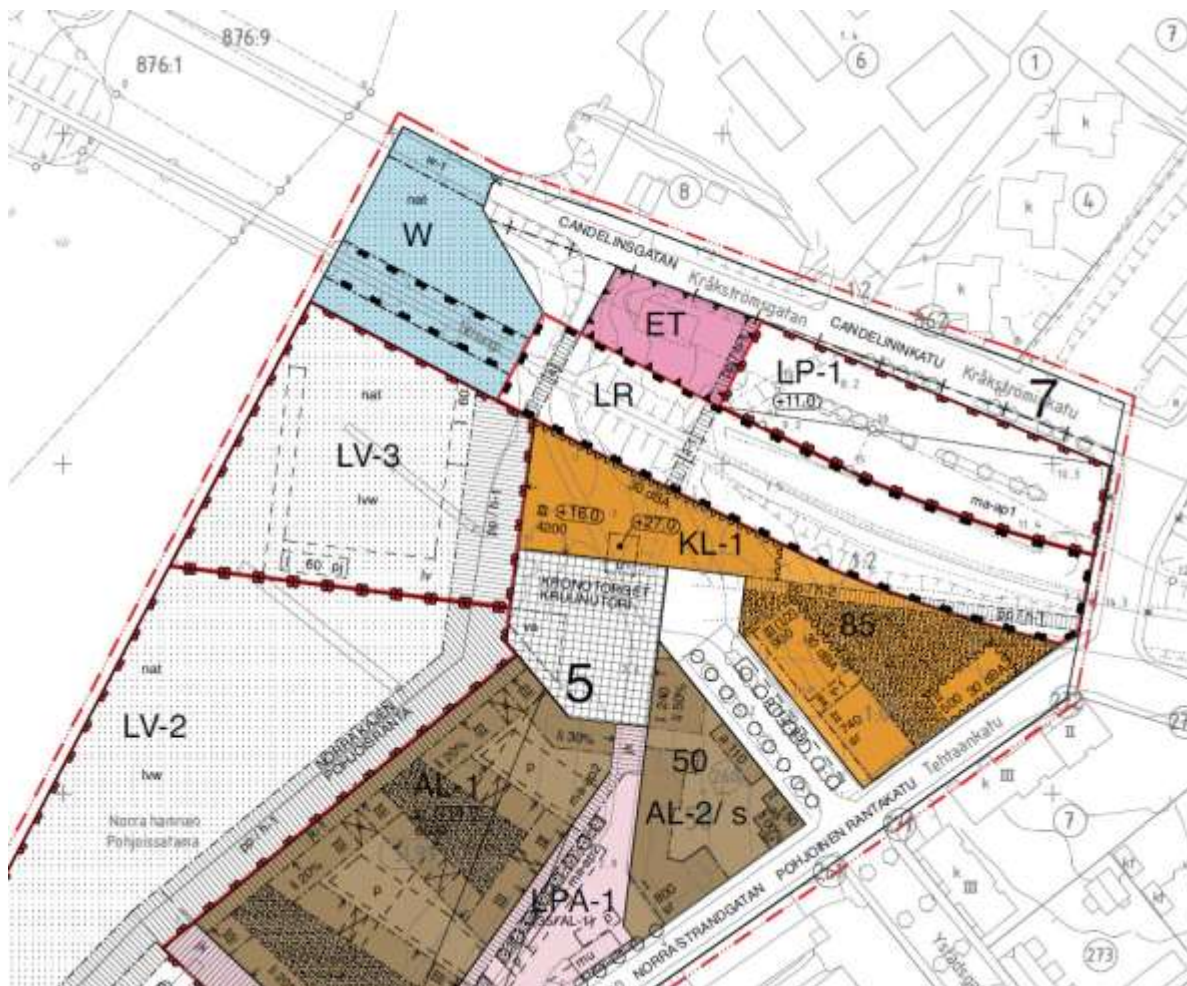


Bild 7: Utdrag ur den detaljplan som är målet för ändringen.

### 3.2.5 Byggnadsordning

Raseborgs stads byggnadsordning godkändes i stadsfullmäktige 7.6.2010 och den trädde i kraft 19.8.2011.

### 3.2.6 Byggförbud

Området omfattas inte av byggförbud.

### 3.2.7 Grundkarta

Grundkartan fyller kraven i förordningen om planläggningsmätning (1284/99). Grundkartan för detaljplanen godkändes 31.10.2013. Grundkartan kompletteras vid behov före planens förslagsskede.



25.2.2015

### 3.2.8 Arkitektävling

År 2004 arrangerades en idéävling om utvecklingen av området. Tävlingsområdet omfattade hela Norra Hamnen från Stallörsparken till järnvägen. Syftet med tävlingen var att skapa ett attraktivt, trivsamt och representativt stadsrum där boende varvas med kultur och särskilt med funktioner som knyter an till Ekenäs skärgård.

Planeringen fortsatte tillsammans med dem som stod för det segrande bidraget, "Nystan", och utifrån detta utarbetades detaljplanen för Ekenäs handelshamn och ändring av detaljplanen, vilken godkändes 3.11.2008. Denna detaljplan styr nu i huvudsak det planeringsområde som är föremål för ändringen.



*Bild 8: Perspektivbild av det segrande bidraget "Nystan".*

### 3.2.9 Övriga planer och utredningar

Följande utredningar har utarbetats i anslutning till planeringsområdet och den framtida verksamheten i området:

Förteckningen kompletteras under planprocessens gång.

- Utredning över handels placering i Ekenäs  
AIRIX Miljö, 29.11.2013
- Referensplan för köpcentret och dess kvarter  
Arkitektbyrå R. Wingren Ab, 2013-2015
- Trafikutredning för Handelshamnens område  
AIRIX Miljö, 21.12.2013
- Miljöbedömning – Handelshamnen, Ekenäs  
Golder Associates, 18.7.2013

25.2.2015

---

- Landskapshistorisk utredning för Handelshamnen (utkast)  
FCG Design och Engineering Ab, 30.10.2014
  - Norra hamnen i Ekenäs – Arkeologisk undervatteninventering  
Museiverket/Arkeologiska fälttjänster 17.11.2014
  - Handelshamnen i Ekenäs, riskbedömning (infrastruktur)  
Sweco Miljö Ab 27.1.2015
-

25.2.2015

---

## 4 OLIKA SKEDEN I DETALJPLANERINGEN

### 4.1 Behovet av detaljplanering och avgränsning av detaljplanen

Ändringen av detaljplanen gör det möjligt att bygga en stor detaljhandelskoncentration i Norra hamnen, delvis ovanpå järnvägen till Hangö. Norr om järnvägen bildas kvarter 86 och söder om järnvägen kvarter 85. En bestämmelse om järnvägsområdet möjliggör byggandet av en däckkonstruktion för köpcentrumet ovanpå järnvägen och en underfart för den interna lätta trafiken i köpcentrumet under järnvägen.

Den omedelbara omgivningen kring detaljhandelskoncentrationen tas med i detaljplaneområdet, inklusive de avgränsande gatu- och torgområdena och småbåtshamnen. Kvarter 85 söder om järnvägen utvidgas till Kronotorget och småbåtshamnen.

### 4.2 Deltagande och samarbete

#### 4.2.1 Intressenter

Intressenter har rätt att delta i beredningen av planen, bedöma verkningarna av planläggningen och uttala sin åsikt om saken (62 § MBL).

Intressenter är de vars boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas betydligt av den plan som håller på att utarbetas. Intressenter är även de myndigheter och sammanslutningar vars verksamhetsområde behandlas vid planeringen.

Intressenter beträffande denna detaljplaneändring är följande:

#### **Myndigheter**

- Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland
- Nylands förbund
- Västra Nylands räddningsverk
- Västra Nylands landskapsmuseum
- Museiverket
- Trafikverket
- Trafikverkets farledsenhet
- Trafik
- Tukes
- Hangö stad
- Hangö hamn

#### **Stadens myndigheter**

- Byggnadstillsyn
  - Samhällsteknik
-



25.2.2015

---

- Mätning
- Raseborgs vatten
- Ekenäs energi.

### **Föreningar och sammanslutningar**

- Raseborgs natur och miljö

### **Markägare och övriga intressenter**

- Ägarna till de fastigheter som gränsar till planområdet.

#### 4.2.2 Deltagande och växelverkan

Om planläggningen i Raseborgs stad informeras på stadens webbplats [ww.raseborg.fi](http://ww.raseborg.fi). Om planläggningsstarten och möjligheten att framföra åsikter informeras på finska i tidningen Etelä-Uusimaa och på svenska i tidningen Västra Nyland.

Programmet för deltagande och bedömning skickas till intressenterna (markägarna i närinfluensområdet) och läggs fram offentligt på stadsplaneringsavdelningen och på stadens webbplats.

#### Avbruten planprocess

Den aktuella planprocessen företräds av en tidigare planprocess som berör samma planeringsområde. Denna planprocess kungjordes som anhängig 3.10.2013. Den tidigare juridiska processen avbröts genom planläggningsnämndens beslut 17.9.2014 på grund av ett formfel som skett under processen. I växelverkan med intressenterna beaktas ställningstaganden och myndighetsdiskussion från den första planprocessen.

#### Beredningsskede

Förslaget till detaljplan var framlagt under perioden 27.10 – 28.11.2014. Om planutkastet inlämnades 11 utlåtanden och 10 åsikter av intressenterna. Utöver dessa beaktas all respons som inlämnats under den tidigare planprocessen (utöver de som nämns ovan även ett utlåtande och åtta åsikter).

#### Förslagsskede

Förslaget till detaljplan framläggs offentligt under minst 30 dagar på stadens planeringsavdelning, Elin Kurcksgatan 11, 10300 Karis.

Under framläggningstiden kan intressenter och kommunens invånare framföra åsikter och anmärkningar om planen. Därtill ber staden utlåtanden om planen av andra myndigheter som är aktuella i fråga om den här planen. Planläggaren utarbetar bemötanden av all respons som ges på planen. Under framläggningstiden hålls ett öppet invånarmöte om planen. En annons om invånarmötet publiceras i Etelä-Uusimaa och Västra Nyland.

Stadsfullmäktiges beslut om godkännande av planen kan överklagas hos Helsingfors förvaltningsdomstol.

---

25.2.2015

---

#### 4.2.3 Myndighetssamarbete

Ett myndighetssamråd har hållits i inledningsskedet 3.9.2014. För myndigheter ordnades även ett arbetsmöte 30.1.2015.

Efter att planen har varit framlagd hålls vid behov ett myndighetssamråd i enlighet med MBL 66 §.

#### 4.2.4 Hörande under förslagsskedet

Planprocessen och tidtabellen är beskriven i planen för deltagande och bedömning (PDB).

Under beredningen av förslagsskedet hålls ett öppet möte för invånare. Mötet kungörs i dagstidningarna.

Dessutom har man på initiativ av Mäenpää Rakennus Oy - Byggnads Ab och Raseborgs stad ordnat ett flertal invånar- och intressenttillfällen, där man har presenterat preliminära planer och stadens beredningsmaterial för planen samt ordnat ett öppet möte för invånare. Den diskussion som förts och den respons som inlämnats under dessa möten fungerar fortfarande som bakgrundsuppgifter till den nya planprocessen.

#### 4.2.5 Deltagande vid godkännandeskedet

Kompletteras under planprocessens gång

### 4.3 Mål för ändringen av detaljplanen

Målet för ändringen av detaljplanen är att göra det möjligt att bygga en stor detaljhandelsenhet och ett köpcentrum i anslutning till detta i Handelshamnen. I planen från 2008 har byggandet i sin helhet anvisats till södra sidan av banan med undantag av parkeringsanläggningen. Den nuvarande detaljplanen tillåter inte en däckkonstruktion ovanpå järnvägen och inte heller byggande av en stor detaljhandelsenhet.

### 4.4 Alternativen för detaljplanelösningen

#### **Alternativa stadsstrukturer i Handelshamnen**

Möjligheterna för områdets stadsstruktur har undersökts mångsidigt genom en arkitekttävling. Enligt det vinnande förslaget "Nystan" upprättades områdets nuvarande detaljplan år 2008. Detaljplaneändringen följer grundlösningen för detaljplanens stadsstruktur men gör det möjligt att utnyttja det nuvarande banområdet för byggande.

#### **Alternativa lägen för koncentrationen av handelsföretag (granskning på generalplanenivå)**

Beträffande köpcentrumets läge har tre alternativ undersökts. Dessa presenteras på kartan nedan. Handelshamnens detaljplaneområde (ALT 1) placeras i Ekenäs centrumområde och främjar därför en enhetlig och tät samhällsstruktur. I centrum finns bosättning och det finns flera goda trafikförbindelser från omgivande områden. Alternativen Västerby (ALT 2) och Dragsvik (ALT 3) ligger utanför kärnan av centrumområdet. Vid Handelshamnen finns det en planskild anslutning från stamväg 25, medan det inte finns en anslutning vid Västerby eller Dragsvik. Handelshamnen (ALT 1) har det mest fördelaktiga läget i förhållande till järnvägsstationen, som ligger

---

25.2.2015

på ca 300 meters promenadavstånd. Avståndet till fots från Västerby (ALT 2) och Dragsvik (ALT 3) till järnvägsstationen skulle vara ca 2 kilometer.



Bild 9: Tre alternativa lägen för en stor detaljhandelsenhet med köpcentrum.

Då köpkraften växer och konsumenternas behov differentieras borde Ekenäs handel förnyas och utvecklas. Ny service inom handeln balanserar den regionala servicestrukturen, gör utbudet mångsidigare och ökar handelns dragningskraft. Utvecklingen av handeln skulle även minska besöksstrafiken till andra riktningar samt minska de negativa miljökonsekvenser som orsakas av trafiken eftersom resorna skulle bli kortare. Av de alternativa placeringarna erbjuder Handelshamnen det regionalt bästa läget och utgångspunkterna för utvecklingen av serviceutbudet, när placeringen i Västerby eller Dragsvik leder till en splittrad handelsstruktur.

I markanvändnings- och bygglagen är de centrala målen för detaljhandels lokaliseringstyrning den kommersiella servicens tillgång och närbarhet. Av alternativen är endast Handelshamnen väl nåbar med flera olika transportmedel (gång, cykel, tåg, buss, bil, båt). I alternativen Västerby och Dragsvik betonas besöksresorna gjorda med bil.

Av alternativen är Handelshamnen det enda som stöder MBL:s mål enligt vilket man med markanvändningsplanering bör skapa förutsättningar för utbudet av kommersiell service i centrumområdena och å andra sidan främja bevarandet och utvecklingen av kommersiell service i centrumområdena. Handelshamnen gör centrum mångsidigare och ökar centrums dragningskraft. Lokaliseringen i Västerby eller Dragsvik främjar inte verksamhets- och utvecklingsförutsättningarna för den kommersiella servicen i centrum. Ifall handelsstrukturen splittras till två tyngdpunkter kan det leda till en ohållbar situation för handeln.

Centrum är den primära placeringen för detaljhandels stornheter. Av alternativen är endast Handelshamnen belägen på ett område för centrumfunktioner. I Nylands etappplan 2 har det inte i Ekenäs angetts en beteckning för en regional detaljhandels stornhet (KM), som skulle möjliggöra placeringen av stornheten ytterom det området som i landskapsplanen har betecknats som ett område för centrumfunktioner. I det nuvarande markanvändnings- och planläget kan man motiverat placera en ny stornhet för detaljhandeln endast i Handelshamnen.

25.2.2015

Placeringsalternativen för handelskoncentrationen har jämförts per delområde i tabellen nedan:

	ALT1 Handelshamnen	ALT2 Västerby	ALT3 Dragsvik
<b>Stadsbild</b>	<p>-/+</p> <p>Affärsbyggnadernas kvarter ansluter sig till Ekenäs centrums strandlandskap, tågstationens vy och det omgivande byggnadsbeståndet på ett mycket synligt sätt.</p> <p>Järnvägslandskapet förändras helt på västra sidan av bron som korsar över järnvägen.</p> <p>Åtgärden skulle förändra tätortsbilden märkbart. Åtgärden är dock motiverad enligt landskapsanalysen, se punkt 7.4.</p> <p>Köpcentret ansluts till storkvarteret som för tillfället redan består av relativt massiva byggnader intill stranden (Polishuset, affärscentret Formis, höghuset Svanen). Köpcentret kopplar ihop stadsrummet norr om järnvägen med Handelshamnen.</p> <p>Det ändrade kvarterets gestalt mot det kommande Kronotorget kommer i huvudsak att bevaras i enlighet med den nuvarande detaljplanen (översta våningen indragen).</p>	<p>-</p> <p>Det nya affärskvarteret skulle vara splittrat i förhållande till den nuvarande samhällsstrukturen. Inte en klar del av stadsstrukturen.</p> <p>Byggandet skulle inte stöda utnyttjandet av den befintliga infrastrukturen.</p> <p>Byggandet skulle troligen förutsätta byggandet av en planskild anslutning, som för sig skulle förändra landskapsbilden märkbart. På lång sikt skulle byggandet av den planskilda anslutningen förbättra den trafikens funktionalitet i huvudvägnätet.</p> <p>Köpcentret är en vardaglig port till Ekenäs tätort, som till sin kultur är finkänslig.</p>	<p>-</p> <p>Åsområdet är en minst lokalt värdefull geologisk formation och landskapshelhet.</p> <p>Det nya affärskvarteret gränsar i söder till en mycket enhetligt byggd områdeshelhet; Ekåsens och Dragsviks områden, som inte är en fast del av Ekenäs centrumområde och stadsstruktur. Områdets rådande skala förordar placeringen.</p> <p>Köpcentret är en vardaglig port till Ekenäs tätort, som till sin kultur är finkänslig.</p>
<b>Samhällsstruktur</b>			
Projektet i förhållande till samhällsstrukturen	<p>+</p> <p>Är beläget centralt i förhållande till centrumområdet och samhällsstrukturen. Är i enlighet med de mål som utsatts i MBL för styrningen av detaljvaruhandels placering. I det nuvarande markanvändnings- och planläget kan en</p>	<p>-</p> <p>Är beläget skilt från det befintliga centrumområdet och samhällsstrukturen. Är inte i enlighet med de mål som utsatts i MBL för styrningen av detaljvaruhandels placering. I det nuvarande markanvändnings- och planläget kan inte en ny enhet för detaljvaruhandel motiverat placeras i</p>	<p>-/+</p> <p>Är beläget skilt från det befintliga centrumområdet, men är en del av samhällsstrukturen. Är delvis i enlighet med de mål som utsatts i MBL för styrningen av detaljvaruhandels placering. I det nuvarande markanvändnings- och planläget kan inte en ny enhet för detaljvaruhandel</p>

25.2.2015

	<i>ny enhet för detaljvaruhandel motiverat placeras endast vid Handelshamnen.</i>	Västerby.	<i>motiverat placeras i Dragsvik.</i>
<i>Den regionala placeringen av bosättning, arbetsplatser och service</i>	+ <i>Läget i centrum är förmånligt med tanke på bosättning, arbetsplatser och service.</i>	- <i>Oförmånligt läge i förhållande till bosättning, arbetsplatser och service. Regionalt bra läge mot Hangö.</i>	-/+ <i>Oförmånligt läge i förhållande till bosättning, arbetsplatser och service, även om Ekåsens och Dragsviks område i framtiden kommer att utvecklas för en märkbar invånarökning.</i>
<i>Behovet av nya trafikförbindelser och förändringar i trafiknätet</i>	+ <i>Befintlig planskild anslutning.  Behov av förbättringar i gatunätet och lätt trafik, som är motiverade redan i nuläget.</i>	- <i>Ingen befintlig planskild anslutning från stamväg 25.  Utmanande jordmånsförhållanden för byggandet.  Affärsbyggnaden skulle troligen kräva att en planskild anslutning från stamväg 25 byggs, vilket skulle förändra landskapsbilden betydligt. På lång sikt skulle byggandet av den planskilda anslutningen förbättra hela områdets och huvudvägnätets trafikfunktionalitet.</i>	- <i>Ingen befintlig planskild anslutning från stamväg 25.  Troligtvis goda jordmånsförhållanden för byggandet.  Affärsbyggnaden skulle troligen kräva att en planskild anslutning från stamväg 25 byggs, vilket skulle förändra landskapsbilden betydligt. På lång sikt skulle byggandet av den planskilda anslutningen förbättra hela områdets och huvudvägnätets trafikfunktionalitet.</i>
<i>Splittring, förtätning</i>	+ <i>Förtätar och för samman samhällsstrukturen och centrum.</i>	- <i>Splittrar samhällsstrukturen.</i>	-/+ <i>Delvis splittrande effekt på samhällsstrukturen. Förtätar lokalt Dragsvikområdet.</i>
<i>Den regionala utvecklingen av serviceutbudet</i>	+ <i>Läget i regionen erbjuder de bästa utgångspunkterna för utveckling.</i>	- <i>Läget splittrar handelsstruktur.</i>	- <i>Läget splittrar handelsstruktur.</i>
<i>Relationerna mellan kärnorna, centrumområdets kommersiella service samt dess utveckling</i>	+ <i>Förstärker och stöder centrum. Gör serviceutbudet i centrum mångsidigare, ökar dragningskraften och stöder verksamhets- och utvecklingsförutsättningarna.</i>	- <i>Splittrar handelsstruktur och leder till bipolär struktur. Stöder inte centrumfunktionerna. I en bipolär situation kan konkurrensen leda till en ohållbar situation för handeln.</i>	- <i>Splittrar handelsstruktur och leder till bipolär struktur. Stöder inte centrumfunktionerna. I en bipolär situation kan konkurrensen leda till en ohållbar situation för handeln.</i>
<b>Trafik</b>			
<i>Mängden ärenderesor</i>	+	-	-/+

25.2.2015

<i>som görs med personbil</i>	<i>Bra nåbarhet med olika transportmedel förminskar mängden ärenderesor som görs med personbil.</i>	<i>Ärenderesor som görs med personbil betonas.</i>	<i>Ärenderesor som görs med personbil betonas.</i>
<i>Nåbarhet med olika transportmedel</i>	+ <i>God nåbarhet med olika transportformer: personbil, tåg, buss, gång, cykel, båt.</i>	- <i>Nåbar i huvudsak med personbil.</i>	-/+ <i>Nåbar med personbil, tåg och buss. Från Dragsvik även till fots och med cykel.</i>
<i>Användningsmöjligheter för lätt och kollektiv trafik</i>	+ <i>Bra förutsättningar för gång, cykel och kollektiv trafik.</i>	- <i>Läget stöder inte användningen av lätt och kollektiv trafik. Möjligheter för förbättringar av den lätta trafiken.</i>	-/+ <i>Läget stöder delvis användningen av lätt och kollektivtrafik. Det finns möjligheter att utveckla kollektivtrafikförbindelserna och anslutningstrafiken (Befintlig hållplats och busslinjer i Dragsvik).</i>
<b>Människans levnadsförhållanden och livsmiljö</b>			
<i>Regional utveckling av serviceutbudet</i>	+ <i>Serviceutbudet blir mångsidigare. Centrum blir enhetligare och erbjuder mer service.</i>	+/- <i>Serviceutbudet blir mångsidigare, men läget stöder inte centrums verksamhets- och utvecklingsförutsättningar.</i>	+/- <i>Serviceutbudet blir mångsidigare, men läget stöder inte centrums verksamhets- och utvecklingsförutsättningar.</i>
<i>Nåbarhet till kommersiell service samt längden på ärenderesor</i>	+ <i>Bra nåbarhet med olika transportmedel. Måttliga ärenderesor. God nåbarhet med olika transportmedel möjliggör även uträttandet av ärenden längre ifrån.</i>	- <i>Dålig nåbarhet med andra transportmedel än personbil.</i>	-/+ <i>Dålig nåbarhet med andra transportmedel än personbil. Möjligt att förbättra tåg- och bussförbindelserna.</i>
<i>Olika befolkningsgruppers nåbarhet till service</i>	+ <i>Kommersiell service koncentrerad till centrum möjliggör mångsidig service för alla befolkningsgrupper.</i>	- <i>Fristående läge från centrumstrukturen leder till svag nåbarhet.</i>	- <i>Fristående läge från centrumstrukturen leder till svag nåbarhet.</i>
<i>Servicens läge i förhållande till offentlig service</i>	+ <i>Förmånlig placering i förhållande till</i>	- <i>Är beläget skilt från offentlig service.</i>	- <i>Är beläget skilt från offentlig service.</i>

25.2.2015

	<i>offentlig service.</i>		
<i>Livsmiljöns trivsel och säkerhet</i>	+ <i>Kopplas till centrums stadsstruktur och Handelshamnens strandområde med stadsrum och torg. Läge i centrum bidrar till att förverkligandet blir högklassigt. Blandningen av kommersiell service och bostäder gör området kontinuerligt aktivt.</i>	- <i>Läget styr till ordinär ärendeomgivning utan stadsmiljöns speciella karaktär. Läge avskilt från bosättning och andra funktioner leder till att området ödeläggs på kvälls- och nattetid.</i>	- <i>Läget styr till ordinär ärendeomgivning utan stadsmiljöns speciella karaktär. Läge avskilt från bosättning och andra funktioner leder till att området ödeläggs på kvälls- och nattetid.</i>
<b>Näringslivets verksamhetsförutsättningar</b>			
<i>Konkurrensförhållanden</i>	+/- <i>Konkurrensen ökar. Stöder centrums verksamhetsförutsättningar och utveckling. Ökar centrums dragningskraft.</i>	- <i>Konkurrensen ökar. Stöder inte centrums verksamhetsförutsättningar och utveckling. Leder till en bipolär situation, då konkurrensen kan leda till en ohållbar situation för handeln.</i>	- <i>Konkurrensen ökar. Stöder inte centrums verksamhetsförutsättningar och utveckling. Leder till en bipolär situation, då konkurrensen kan leda till en ohållbar situation för handeln.</i>
<i>Konsumtionens utveckling och utsikter</i>	+ <i>Det regionala läget ger Handelshamnens område de bästa utgångspunkterna för utveckling.</i>	- <i>Läget splittrar handelsstruktur och stöder inte centrums verksamhets- och utvecklingsförutsättningar.</i>	- <i>Läget splittrar handelsstruktur och stöder inte centrums verksamhets- och utvecklingsförutsättningar.</i>
<b>Natur och rekreation</b>	+/- <i>Ett Natura 2000-område i närheten (Pohjanpitäjänlahti). Den ikraftvarande detaljplanen möjliggör byggandet av hela ändringsområdet.</i>	+/- <i>Delvis på grundvattenområde. Rekreationsområde i landskapsplanen. Byggnadsmöjligheter har inte undersökts i detaljplan. Delvis mycket låglänt område, möjligtvis översvämningskänsligt område.</i>	+/- <i>Grundvattenområde. Behov för grönförbindelse i landskapsplanen.</i>
<b>Landskap, kulturarv</b>	-/+ <i>Delvis beläget på "Ekenäs järnvägsområde" (RKY 2009) och intill "Ekenäs gamla stad och hamn" (RKY 2009).</i>	- <i>Beläget på den landskapsmässigt värdefulla kulturmiljön "Västerby gård":s område.</i>	-/+ <i>I närheten ligger den landskapsmässigt värdefulla kulturmiljön "Dragsviks kasarmer", som även är ett RKY 2009 objekt.</i>

25.2.2015

## 5 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

### 5.1 Planens struktur

#### 5.1.1 Allmän beskrivning av planen

I detaljplanen anvisas en ny stor detaljhandelsenhet till Handelshamnen. Detaljplanen gör det möjligt att bygga köpcentrumet så att en järnvägstunnel går genom det. Köpcentrumet anvisas med planbeteckningen KM och järnvägsområdet som byggs över med planbeteckningen LR-1.

KL-1-kvarteret 85 i den gällande detaljplanen ändras till KM-kvarter. I kvarter 85 bevaras förbindelsebehovet för den lätta trafiken och skydds-beteckningen för magasinsbyggnaden liksom en beteckning som gör det möjligt att bygga en lokal med glastak i anslutning till den skyddade byggnaden.

Genom detaljplanen bildas kvarter 86 för affärsbyggnader på den norra sidan av banan, i vilket tillåts byggande av en stor detaljhandelsenhet. I köpcentrumets referensplan är kvarterets användningsändamål en parkeringshall och i den översta våningen ett affärsutrymme. I kvarter 86 finns även en transformatorbyggnad som ett område för samhällsteknisk service.



*Bild 10: Utsikt mot hamnens magasinbyggnad från Norra strandgatan.*



25.2.2015



Bild 10: Illustration av köpcentret sett från småbåtshamnen. Arkitektbyrå R. Wingren 2015

### 5.1.2 Trafik

Trafiklösningen i planområdet ändras endast till de delar som gäller internt inom köpcentrumet (kvarteren 85 och 86 samt LR/u-området).

Mellan kvarteren 85 och 86, under järnvägsområdet, har en underfart för fotgängare anvisats riktgivande. Användningsändamålet för denna tunnel är att utgöra en förbindelse från parkeringsområdet norr om banan till den del av köpcentrumet som ligger söder om banan. I referensplanen för köpcentrumet går den andra cykel- och gångbanan från parkeringsområdet till den södra delen av köpcentrumet på plan IV av däckkonstruktionen, ovanför järnvägsområdet.

De interna öppna platserna i KM-kvartersområdena och förbindelserna för den lätta trafiken avgörs vid bygnadsplaneringen. De trafikförbindelser som behövs med hänsyn till stadsrummet och samhällsstrukturen genomförs i tillräcklig omfattning kring kvarteren 85 och 86. Kvartersinterna lätt trafikförbindelser, som eventuellt hålls stängda nattetid, tjänar i första hand trafiken inom köpcentret.

Till den järnvägstunnel som byggs under köpcentret anvisas en körförbindelse som fungerar som service- och räddningsväg för järnvägen. Tunnelns infart byggs västerifrån från strandsidan. I vägens geometri följs räddningsverkets anvisningar. Körförbindelsen stängs med en port.

### 5.1.3 Ändringar i den gällande detaljplanen

Kvarter 86:

- Genom planändringen bildas kvarter 86, som innehåller ett kvartersområde för affärsbyggnader där det är tillåtet att placera en stor detaljhandelsenhet (KM) liksom ett kvartersområde för byggnader som betjänar samhällsteknisk försörjning (ET).

25.2.2015

- Från de sammanställda detaljplanebeteckningarna stryks parkeringsområdet (LP-1), vilket delvis ersätts av en riktgivande områdesreservering ma/p som gör det möjligt att bygga en delvis underjordisk parkeringshall i flera våningar.
- Förbindelsen pp/h-1 för gång- och cykeltrafik tas bort. Förbindelsebehovet löses med en underfart vid järnvägsbron samt interna förbindelser inom köpcentrumet.
- Den totala byggrätten i KM- och LR-1-områdena fastställs till 39 000 m<sup>2</sup>vy och våningstalet till IV (i LR-1-området tillåts ett utsprång i en våning). Byggrätterna behandlas i de allmänna bestämmelserna för att byggandet av utsprånget på järnvägsområdet samt byggrätterna för kvarteren 85 och 86 ska vara entydigt fastställda enligt köpcentrets funktioner.
- För transformatorbyggnaden (ET) gäller byggrätten 200 m<sup>2</sup>vy och våningstalet I.

#### Järnvägsområdet:

- En del av järnvägsområdet anvisas som ett område där det är möjligt att bygga en däckkonstruktion, LR-1. Dimensioneringen av LR-1-området görs smalare så, att den omfattar en serviceförbindelse i söder (ca 10 meter från spårets mittlinje) och ett säkerhetsavstånd i norr (ca 4,5 meter från spårets mittlinje).
- Den interna förbindelsen pp/h-1 för gång- och cykeltrafik tas bort från järnvägstunneln. Förbindelsen ansluter till eventuellt slutna aulautrymmen i köpcentrumet. Detta avgörs i byggnadsplaneringsskedet.
- Byggrätterna behandlas i de allmänna bestämmelserna för att byggandet av utsprånget på järnvägsområdet samt byggrätterna för kvarteren 85 och 86 ska vara entydigt fastställda enligt köpcentrets funktioner.

#### Kvarter 85:

- De enskilda beteckningarna för byggnadsytorna i kvarteret, byggrätterna, våningstalen samt parkeringsområdet tas bort med undantag av magasinsbyggnaden med sr-beteckning. Byggrätterna behandlas i de allmänna bestämmelserna för att byggandet av utsprånget på järnvägsområdet samt byggrätterna för kvarteren 85 och 86 ska vara entydigt fastställda enligt köpcentrets funktioner.
- Kraven på ljudisolering tas bort och inkluderas i de allmänna planbestämmelserna. Kvarteren 85, 86 och däckkonstruktionen står tredimensionellt i direkt förbindelse med järnvägsområdet och därför bör kraven på isolering av buller, stombuller och vibrationer beaktas i större utsträckning. Hänvisning till detta ingår i de allmänna bestämmelserna.

#### Småbåtshamnen samt Kronotorget

- Från Kronotorget reserveras en cirka 5 meters remsa till kvarter 85. Från kajen i LV-3-småbåtshamnen reserveras en 6 meters remsa till kvarter 85. Utvidgningen av kvarter 85 försämrar inte nämnvärt möjligheterna att använda torget eller småbåtshamnen.
- Bränsledistributionsstället i småbåtshamnen anvisas som riktgivande. Byggrätten för distributionsstället minskar till 60 m<sup>2</sup> (tidigare 120 m<sup>2</sup> fördelat mellan två delområden).

25.2.2015

## 5.2 Områdesreserveringar

### 5.2.1 Utbyggnadsområden

KM OMRÅDE FÖR AFFÄRSBYGGNADER DÄR EN STOR DETLJHANDELSENHET FÅR PLACERAS.

LR-1 JÄRNVÄGSOMRÅDE OVANPÅ VILKET DET ÄR TILLÅTET ATT BYGGA ETT UTSPRÅNG SOM TILLHÖR RIKTGIVANDE TOMT 1 I KVARTER 85.

*På utsprångets yta är det tillåtet att bygga däckkonstruktioner och byggnader som hör till kvarteret. På trafikområdet är det tillåtet att placera bärande konstruktioner som krävs för däckbyggnad ifall de inte stör användningen av trafikområdet. Innan byggandet inleds bör byggaren förhandla med Trafikverket. Innan bygglov beviljas bör utlåtande om planen begäras från Trafikverket.*

*I planeringen av byggandet och konstruktionerna på järnvägsområdet bör man beakta en dimensionerande explosionstrycklast på 100 kN/m<sup>2</sup> i en eventuell olyckssituation.*

*I planeringen bör man dessutom beakta åtgärder som krävs med tanke på en pölbrand i tunneln och förhindra farliga flytande ämnen och rökgaser från att spridas till utrymmen inomhus samt beakta uppsamling av farliga ämnen ur tunneln.*

Allmänna bestämmelser som berör KM- och LR-1 -kvartersområdena:

#### Parkering

*Bilplatserna för kvarteren 85, 86 och i kvartersområdet LR/u får placeras i kvarter 86. Antalet bilplatser bör reserveras minst enligt följande:*

*1 bp / 25 m<sup>2</sup>vy för affärs- och kontorsutrymmen inom dagligvaruhandeln  
1 bp / 50 m<sup>2</sup>vy för affärs- och kontorsutrymmen inom övrig detaljhandel*

*Vid dimensioneringen av bilplatser av den sammanlagda byggrätten får högst 15 % reserveras för allmänna utrymmen, hjälputrymmen och motsvarande utrymmen. På parkeringsområdet och i anknytning till ingångarna bör cykelparkeringsplatser reserveras, 1 cykelparkeringsp./100 m<sup>2</sup>vy samt tillräckligt med bilplatser för rörelsehindrade.*

#### Byggrätt

*Den totala byggrätten för KM-områdena i kvarter 85 och 86 samt LR/u-området är 39 000 vy-m<sup>2</sup>, i vilket ingår byggrätten för den skyddade magasinsbyggnaden på 740 vy-m<sup>2</sup>.*

*Av den sammanlagda byggrätten får högst 20 000 m<sup>2</sup>vy användas för affärs- och kontorsutrymmen inom detaljhandeln, av vilket högst 5 000 m<sup>2</sup>vy kan användas för affärs- och kontorsutrymmen inom dagligvaruhandeln. I anknytning till affärs- och kontorsutrymmen inom dagligvaruhandeln är det tillåtet att bygga även utrymmen för specialhandeln i samma utrymme som dagligvaruhandeln.*

*Av den sammanlagda byggrätten bör en andel på 19 00 m<sup>2</sup>vy reserveras för parkeringsanläggningar som betjänar affärs- och kontorsutrymmena inom detaljhandeln.*

25.2.2015

Byggsättet på KM- och LR-1-områdena

Byggnadens fasader ska iaktta ett enhetligt och högklassigt byggsätt. Synliga elementfogar är inte tillåtna i byggnadens fasader. Mot Ystadsgatan får fasaden på våningen på marknivå inte ge ett slutet intryck.

Det är inte tillåtet att bygga på vindsvåningen, med undantag av det område som anvisats med iv-delområdesbeteckning, där det är tillåtet att bygga tekniska utrymmen utöver den byggrätt som markerats i de allmänna bestämmelserna.

Byggnadens service- och lastområde samt område för avfallshantering ska skyddas från insyn. Att buller och lukt från dessa sprider sig till omgivningen ska förhindras med hjälp av konstruktioner och andra behövliga åtgärder.

Bullret, stombullret och vibrationerna från järnvägstrafiken ska tas i beaktande vid byggnadsplaneringen. En plan för utomhusreklam ska upprättas i anslutning till bygglovets element som befäster byggnadens arkitektur. Utomhusbelysningen ska planeras som element som befäster byggnadens arkitektur i enlighet med en separat plan i samband med byggnadsplaneringen.

Det är tillåtet att bygga fotgängarzonerna i kvarteret som glastäckta och slutna lokaler med naturligt ljus utöver den byggrätt som angivits i detaljplanekartan.

Beaktande av risken för havsöversvämning

De strukturer som skadas då de blir våta bör placeras minst N2000 +3.0m ovanför havsytan.

ET OMRÅDE FÖR BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR SOM BETJÄNAR SAMHÄLLSTEKNISK FÖRSÖRJNING.

KM-kvartersområdena kan anslutas med en täckande däckkonstruktion över LR-1-järnvägsområdet. Den sammanlagda byggrätten för de förenade KM- och LR-områdena är 39 000 m<sup>2</sup>vy.

I planeringen av byggnader och konstruktioner på järnvägsområdet LR-1 under utsprånget samt i planeringen av järnvägstunneln bör man beakta de krav på olycks scenarier som identifierats i risk- och faroanalysen. En sammanfattning av dessa presenteras i konsekvensbedömningen. Kraven beskrivs noggrannare i risk- och faroanalysen som finns som bilaga.

## Parkering

Bilplatserna för kvarteren 85, 86 och i kvartersområdet LR/u får placeras i kvarter 86. För specialvaruhandel ska 1 bilplats/50 m<sup>2</sup>vy reserveras, för dagligvaruhandeln 1 bilplats/ 25 m<sup>2</sup>vy.

För parkeringsanläggningar har man reserverat 19 000 m<sup>2</sup>vy av den sammanlagda byggrätten. På parkeringsområdena och i anknytning till ingångarna bör man reservera 1 cykelparkeringsplats/100 m<sup>2</sup>vy samt tillräckligt med bilplatser för rörelsehindrade.

Infarten till parkeringsanläggningarna anvisas norrifrån från Candelinsgatan. Den ökande trafiken har beaktats i Candelinsgatans gatu- och anslutningsarrangemang.

25.2.2015

---

## Byggrätt

Den totala byggrätten för KM-områdena i kvarter 85 och 86 samt LR-1-området är 39 000 m<sup>2</sup>vy, i vilket ingår byggrätten för den skyddade magasinsbyggnaden på 740 m<sup>2</sup>vy i kvarter 85. I samband med den separata tomtindelningen bör man anvisa byggrätten för utsprånget till de tomter som gränsar till utsprånget. På delområde iv är det tillåtet att bygga tekniska utrymmen (ventilationsmaskinrum) utöver kvarterens sammanlagda byggrätt.

Byggrätten för transformatorbyggnaden i ET-området i kvarter 86 är 60 m<sup>2</sup>.

Byggrätten för hamnbyggnaderna i LS-3-området är 60 m<sup>2</sup>. Byggrätten är avsedd för bränsledistributionsställets behov.

## Byggsättet i KM- och LR-1-områdena

Byggnadens fasader ska iaktta ett enhetligt och högklassigt byggsätt. Synliga elementfogar är inte tillåtna i byggnadens fasader. Mot Ystadsgatan får fasaden på våningen på marknivå inte ge ett slutet intryck.

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

IV-maskinrummen får byggas i våningarna eller på vinden i tilläggning till den våningsyta som är angiven på plankartan på de delområden som anges på plankartan.

Byggnadens service- och lastområde samt område för avfallshantering ska skyddas från insyn. Att buller och lukt från dessa sprider sig till omgivningen ska förhindras med hjälp av konstruktioner och andra behövliga åtgärder. Bullret, stombullret och vibrationerna från järnvägstrafiken ska tas i beaktande vid byggnadsplaneringen.

En plan för utomhusreklam ska upprättas i anslutning till bygglovet som element som befäster byggnadens arkitektur. Utomhusbelysningen ska planeras som element som befäster byggnadens arkitektur i enlighet med en separat plan i samband med byggnadsplaneringen.

Det är tillåtet att bygga fotgångarzonerna i kvarteret som glastäckta och slutna lokaler med naturligt ljus utöver den byggrätt som angivits i detaljplanekartan.


## Beaktande av risken för havsöversvämning

Den planbestämmelse som berör risken för havsöversvämning bör gälla den lägsta tillåtna bygghöjden som kopplats till det nationella höjdsystemet. I den bestämmelse som berör beaktande av risken för havsöversvämning förutsätts även att konstruktioner till parkeringsutrymmen som skadas då de blir blöta ska placeras ovanför N2000 + 3.0 m trots att golvytan i parkeringsutrymmena nödvändigtvis inte behöver placeras lika högt.

---

25.2.2015

## 5.2.2 Övriga trafik-, gatu- och torgområden

LR	<i>Järnvägsområde.</i>
LS-3	<i>Småbåtshamn. På området är det tillåtet att bygga byggnader som betjänar verksamheten på området på delområden som anvisats för detta. På området är det tillåtet att placera en bränsledistributionsplats för båttrafiken.</i>
	 <i>Torg.</i>
pp/h-1	<i>Del av område som reserverats för fotgängare och cyklister, där servicetrafik är tillåten. Området bör genomföras med högklassiga ytmaterial. På området är det tillåtet att placera utrustning som betjänar båtfarare och hamnverksamhet.</i>
pp/h-2	<i>Del av område som reserverats för fotgängare och cyklister, där servicetrafik är tillåten. Området bör genomföras med högklassiga ytmaterial.</i>

Till området för småbåtshamnen har en byggrätt på 60 m<sup>2</sup>vy anvisats till stranden i anknötning till ett bränsledistributionsställe.

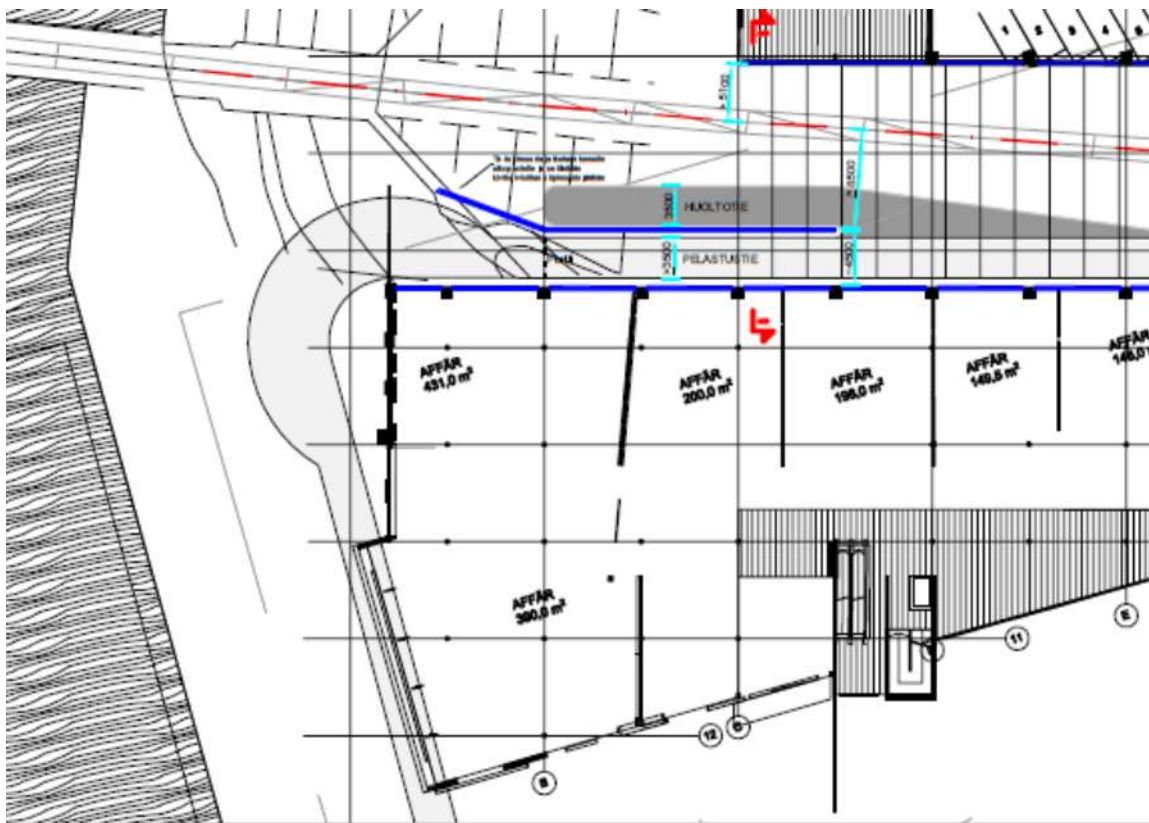
Med den rutmönstrade torg-beteckningen anvisas Kronotorget på den södra sidan av köpcentret.

En del av området för småbåtshamnen och affärskvarteret har anvisats för fotgängare och cyklister med delområdesbeteckningen pp/h. I planbestämmelsen betonas kravet på högklassigt genomförande, bl.a. beträffande ytmaterial på promenadområdet.

I området för småbåtshamnen är det tillåtet att placera utrustning i anknötning till båtliv och hamnfunktioner på promenadområdet. På affärskvarterets KM-område är det tillåtet att placera ett utsprång ovanpå promenadområdet. Under utsprånget bör den fria höjden vara minst 4 m.

Via promenadområdet pp-h anvisas en körförbindelse som betjänar räddnings- och serviceåtgärder till järnvägstunneln. Körförbindelsen och körsträckorna beskrivs i principbilden nedan (Sweco 2013).

25.2.2015



*Bild 11: Järnvägstunnelns service- och räddningsväg har anvisats runt affärsbyggnaden på dess västra sida enligt ritningen. Körförbindelsen är avsedd endast för service och räddningsverksamhet och den stängs för övrig trafik.*

Gatuområden på området för planändringen är Candelinsgatan, Norra Strandgatan och Ystadsgatan som omger kvarteret.

En del av servicetrafiken i affärskvarteret anvisas norrifrån från Candelinsgatan. För servicetrafikens behov är det även möjligt att reservera en del av området för transformatorbyggnaden ET (delområdesbeteckning ajo/h).

25.2.2015

### 5.3 Dimensionering

Detaljplaneområdets areal är cirka 42 829 m<sup>2</sup>.

Huvudsaklig användning	areal	byggnadsrätt
KM	12 419 m <sup>2</sup>	39 000 m <sup>2</sup> vy
LR-1	2530 m <sup>2</sup>	(tillsammans med KM)
ET	505 m <sup>2</sup>	200 m <sup>2</sup> vy
LR	2431 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup> vy
LV-3	13260 m <sup>2</sup>	60 m <sup>2</sup> vy
Torg	1569 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup> vy
Gatuområden	9021 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup> vy
Vattenområden	3315 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup> vy



25.2.2015

## 6 GRANSKNING PÅ GENERALPLANENIVÅ

### 6.1 Planens förhållande till planer på högre nivå

Om en detaljplan utarbetas för ett område på vilket ingen generalplan med rättsverkningar är i kraft, skall i beskrivningen av detaljplanen dessutom redogöras för hur planen förhåller sig till de riksomfattande målen för områdesanvändningen och landskapsplanen. (25 § MBF)

#### 6.1.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

- Enhetligare samhällsstruktur och kvalitet på livsmiljön:

Med områdesanvändningen främjar man näringslivets verksamhetsförutsättningar genom att anvisa tillräckliga placeringssamtygigheter för näringslivet som utnyttjar den befintliga samhällsstrukturen. De funktioner som orsakar mycket persontrafik skall riktas inom den befintliga samhällsstrukturen eller intill goda transportförbindelser med kollektiv trafik.

På stadsområden skall man även försäkra ett sådant centrumsystem som garanterar servicetillgången och servicenätet samt utreda placeringen av detaljhandelns stornheter. Detaljhandelns stornheter skall placeras så att de stöder samhällsstrukturen.

Med planeringen av områdesanvändningen bör man även tillgodose att det finns tillräckligt tomtmark för bygget av bostäder och arbetsplatser.

I samband med planläggningen på landskapsnivå och generalplanläggningen skall en enhetligare samhällsstruktur främjas och åtgärder presenteras som är nödvändiga för att åstadkomma detta.

I samband med planeringen av områdesanvändningen får nya märkbara områden för bostäder, arbetsplatser och serviceverksamhet inte placeras utanför den befintliga samhällsstrukturen.

Vid områdesanvändningen ska tillräckliga områden reserveras för nätverk för fotgängare och cyklister, och nätverkens kontinuitet, säkerhet och kvalitet ska främjas. Vid general- och detaljplanläggningen skall förberedelser göras för ökande stormar, störtregn och tätortsöversvämningar.

Inom områdesanvändningen skall olägenheter i form av buller, vibration och luftföroreningar förebyggas och befintliga olägenheter skall om möjligt minimeras.

Vid områdesanvändningen ska energisparande samt betingelser för att använda förnybara energikällor och förbruka fjärrvärme främjas. I samband med planeringen av områdesanvändningen skall en tillräcklig tillgång på friskt vatten av god kvalitet tryggas, likaså möjligheterna att i praktiken lösa den regionala vattenförsörjningen i tätorterna.

- Kultur- och naturarvet, rekreation i det fria och naturresurser:

Med områdesanvändningen främjar man bevarandet av kulturmiljön och byggnadsarvet samt bevarandet av deras områdesvis varierande karaktär.

Vid planeringen av områdesanvändningen skall behovet av skydd för grund- och ytvatten beaktas, likaså behoven av förbrukning.

25.2.2015

- Fungerande förbindelsenät och energiförsörjning:

Inom områdesanvändningen skall man främja fungerande rese- och transportkedjor och trygga betingelserna för kollektivtrafiken och för utvecklingen av samarbete mellan olika trafikformer. Vid områdesanvändningen skall man förbereda sig på områdesbehoven hos energiverk som använder förnybart och avfallsbaserat bränsle och dessa energiverks logistiska lösningar som en del av områdets energiförsörjning och avfallshantering.

I samband med områdesanvändningen och planeringen av områdesanvändningen som gäller ovan nämnda förbindelse- och energinät skall riskerna i anslutning till extrema väderfenomen och översvämningar, markanvändningen i den närmaste omgivningen, utvecklingen av markanvändningen och närmiljön beaktas; i synnerhet bosättningen, objekt och områden som är värdefulla ur natur- och kulturhänseende samt särdragen i landskapet.

Handelshamnens detaljplaneområde (ALT 1) placeras i centrum av Ekenäs och främjar därför en enhetlig och tät samhällsstruktur. Alternativen Västerby (ALT 2) och Dragsvik (ALT 3) ligger utanför centrumområdet. Handelshamnen har det mest fördelaktiga läget i förhållande till järnvägsstationen, som ligger på ca 300 meters promenadavstånd. Avståndet till fots från Västerby (ALT 2) och Dragsvik (ALT 3) till järnvägsstationen skulle vara ca 2 kilometer.

Områden för fotgängare och cyklister har beaktats i detaljplanen för Handelshamnen, och planen främjar kontinuiteten i nätverken. Översvämningsrisken har beaktats i och med att man fastställt den lägsta tröskelnivån till N2000+3.0 m för konstruktioner som skadas om de blir blöta. Vid byggandet bör man förbereda sig för konsekvenserna av bullret och skakningen och de krav som dessa ställer samt på ljudisoleringen av konstruktionerna. Handelshamnens detaljplaneområde kan anslutas till stadens vatten- och avloppsnät och till fjärrvärmenätet. Pojoviken, som hör till Natura 2000-nätverket, har anvisats i detaljplanen. Magasinsbyggnaden längs Fabriksgatan i områdets nordöstra del har betecknats som en byggnad som ska skyddas.

### 6.1.2 Landskapsplan

I den av Miljöministeriet 8.11.2006 fastställda landskapsplanen är planeringsområdet ett område för tätortsfunktioner och centrumfunktioner. I landskapsplanen anvisas därtill en hamn, en förbindelsebana, ett område eller objekt som är viktigt för värnandet om kulturmiljön eller landskapet, ett område som ingår i eller har föreslagits att ska ingå i Natura 2000-nätverket liksom en beteckning för ett behov av en grönförbindelse.

I etapplandskapsplan 2 för Nyland (fastställd 30.10.2014) har objektsbeteckningen för centrumfunktioner anvisats i Ekenäs centrum. Etapplandskapsplan 2 för Nyland har ingen beteckning i Ekenäs centrum för en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse, och därför kan en ny stor detaljhandelsenhet endast förläggas till ett område för centrumfunktioner.

25.2.2015

## 6.2 Planens förhållande till kraven på generalplanens innehåll

Om det utarbetas en detaljplan för ett område där det inte finns någon generalplan med rättsverkningar, skall vid utarbetandet av detaljplanen i tillämpliga delar beaktas även vad som bestäms om kraven på generalplanens innehåll. (54 § MBL)

När en generalplan utarbetas ska följande beaktas (39 § MBL):

- 1) att samhällsstrukturen fungerar, är ekonomisk och ekologiskt hållbar;*
  - 2) att den befintliga samhällsstrukturen utnyttjas;*
  - 3) att behov i anslutning till boendet och tillgången till service beaktas;*
  - 4) att trafiken, i synnerhet kollektivtrafiken och gång-, cykel- och mopedtrafiken, samt energiförsörjningen, vatten och avlopp samt avfallshanteringen kan ordnas på ett ändamålsenligt och med tanke på miljön, naturtillgångarna och ekonomin hållbart sätt;*
  - 5) att det ges möjligheter till en trygg, sund och för olika befolkningsgrupper balanserad livsmiljö;*
  - 6) att det ordnas verksamhetsbetingelser för kommunens näringsliv;*
  - 7) att miljöolägenheterna minskas;*
  - 8) att den byggda miljön, landskapet och naturvärdena värnas, samt*
  - 9) att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation.*
- De omständigheter som avses i 2 mom. skall utredas och beaktas i den omfattning som styrmålet för generalplanen och generalplanens noggrannhet förutsätter. Generalplanen får inte orsaka markägare eller andra rättsinnehavare oskäliga olägenheter.*

Handelshamnens detaljplan är belägen i centrum. Den kompletterar den befintliga samhällsstrukturen och gör den mer sammanhängande. Planområdet har ett fördelaktigt läge med hänsyn till trafiken. Området kan kopplas till de befintliga nätverken för vattenförsörjning, kommunal teknik och fjärrvärme. Det affärsbyggande som möjliggörs i detaljplanen för Handelshamnen utökar serviceutbudet i centrum och stödjer verksamhetsbetingelserna för näringslivet. Affärsbyggandet förläggs till centrum längs goda promenad-, cyklings- och kollektivtrafikförbindelser. I detaljplanen har värden i anslutning till den byggda miljön och naturmiljön tagits i beaktande. I alternativen Västerby (VE 2) och Dragsvik (VE 3) är det samhällsstrukturella läget och tillgängligheten med hänsyn till kollektivtrafiken och den lätta trafiken inte lika gynnsamma som i alternativet Handelshamnen (VE 1).

25.2.2015

## 7 DETALJPLANENS KONSEKVENSER

I markanvändnings- och bygglagen bestäms om utredning av konsekvenser när en plan utarbetas. En plan skall basera sig på tillräckliga undersökningar och utredningar (9 § MBL). I 1 § MBF definieras närmare man vid utredning av konsekvenserna ska beakta den aktuella planens uppgift och syfte, tidigare gjorda utredningar samt andra omständigheter som inverkar på behovet av utredningar. Utredningarna skall innehålla tillräckliga uppgifter för att det skall vara möjligt att bedöma vilka betydande direkta och indirekta konsekvenser som genomförandet av planen har. Förordningen ger fem punkter som konsekvenserna ska utredas för:

1. Människors levnadsförhållanden och livsmiljö
2. Jord- och berggrunden, luften
3. Växt- och djurarter, naturens mångfald
4. Samhälls- och energiekonomin och trafiken
5. Landskapet och den byggda miljön

I detaljplanen för Handelshamnen utgörs särskilda prioriteringar i konsekvensbedömningen av

- konsekvenser för handels servicenät och samhällets verksamhetsbetingelser (7.1),
- konsekvenser för rörlighet och gatunätets funktion (7.2),
- konsekvenser för kultur- och naturmiljö samt landskapet (7.3),
- konsekvenser för den sociala miljön, hälsan och säkerheten (7.4) samt
- riskbedömning beträffande byggandet av ett däck över banan (7.5).

### 7.1 Konsekvenser för handels servicenät och samhällets verksamhetsbetingelser

Planändringen verkställer landskapsplanens och stadens mål om en förtätande stadsstruktur som expanderar under kontrollerade former. Området följer principen om en enhetlig samhällsstruktur, ökar efterfrågan på centrumtjänster och möjliggör ett billöst anlåtande av tjänsterna. Området kopplas till de befintliga kommunaltekniska näten.

För placeringen av handeln i Ekenäs gjordes en separat utredning (Utredning om placeringen av handeln i Ekenäs, AIRIX Ympäristö 13.12.2013). I utredningen bedömdes

- behovet av nytt affärsutrymme,
- placeringen av handeln samt
- dimensioneringen av handeln i Ekenäsområdet.

Den bedömning som berör alternativ till placeringen av handeln beskrivs ovan i kapitel 4.4 om planens alternativ.

#### Behov av nytt affärsutrymme

Tilläggsbehovet av affärsutrymme grundar sig på den ökade köpkraften hos Raseborgs fasta invånare och fritidsinvånare från andra kommuner. Fram till år 2030 är

25.2.2015

tilläggsbehovet cirka 8 000 m<sup>2</sup>vy inom dagligvaruhandeln, cirka 19 000 m<sup>2</sup>vy inom utrymmeskrävande specialvaruhandel och cirka 32 500 m<sup>2</sup>vy inom övrig specialvaruhandel. I Ekenäs är tilläggsbehovet av affärsutrymme inom hela detaljhandeln cirka 27 000 m<sup>2</sup>vy fram till år 2030. Av tilläggsbehovet av affärsutrymme riktas cirka 3 500 m<sup>2</sup>vy till dagligvaruhandeln, cirka 7 500 m<sup>2</sup>vy till utrymmeskrävande specialvaruhandel och cirka 16 000 m<sup>2</sup>vy till övrig specialvaruhandel.

Genom att bygga nytt affärsutrymme uppfyller man förutom den växande köpkraftens behov även förändringarna i konsumenternas efterfrågan. Konsumenternas behov har förändrats och kommer att förändras ytterligare i framtiden. Människor sköter sina ärenden på ställen där deras förväntningar uppfylls bäst. Denna utveckling kan för sin del mätas genom överföringen av köpkraften, som utgörs av skillnaden mellan butikernas försäljning i ett visst område och invånarnas köpkraft: då försäljningen är större än köpkraften är överföringen av köpkraften positiv. Överföringen av köpkraften inom dagligvaruhandeln i Ekenäs var år 2012 +7 % (cirka 4 milj. €).

Inom specialvaruhandeln var överföringen av köpkraften i Raseborg negativ år 2012 eftersom 21 % av köpkraften (34 milj. €) överfördes till områden utanför staden. Statistikcentralens registeruppgifter över specialvaruhandeln gör det inte möjligt att undersöka överföringen av köpkraften i olika stadsdelar. På grund av dataskyddsbestämmelser är det inte heller möjligt att undersöka olika delar av specialvaruhandeln inom en kommun.

Om dagligvaruhandeln i Ekenäs inte utvecklas i sin helhet kommer den positiva överföringen av köpkraften att sjunka då invånarna i allt större utsträckning använder butiker på andra håll som uppfyller deras aktuella behov. Utan utvecklingsåtgärder kan inte heller den nuvarande negativa överföringen av köpkraften inom specialvaruhandeln vändas i en positiv riktning.

I planeringen av markanvändningen bör man se utvecklandet av handelsservicen som en helhet där butikerna i centrum, handelskoncentrationer och bostadsområden kompletterar varandra. För att kunna fungera som en attraktiv koncentration inom specialvaruhandeln behöver Ekenäs en modern dagligvaruhandel som lok – på samma sätt som andra kommuncentrum och andra koncentrationer inom specialvaruhandeln i landet.

#### Dimensioneringen av handeln

Dimensioneringen för dagligvaruhandeln är 7 000 m<sup>2</sup>vy i alla tre granskningsalternativ (Handelshamnen, Dragsvik och Västerby). Det beräknade tilläggsbehovet av affärsutrymme som baserar sig på köpkraften bland hela Raseborgs invånare och fritidsinvånare från andra kommuner fram till år 2030 täcker detta byggande av affärsutrymmen. I förhållande till tilläggsbehovet av affärsutrymme i Ekenäs (storleksklass 3 500 m<sup>2</sup>vy utan inverkan från fritidsinvånare i andra kommuner, som inte kan preciseras till olika delar av Raseborg, men av vilken en betydande del torde riktas till Ekenäs) skapar en dimensionering på 7 000 m<sup>2</sup>vy ett överutbud av affärsutrymmen och inverkar på verksamhetsbetingelserna för andra dagligvarubutiker i området.

Marknadssituationen inom dagligvaruhandeln i Ekenäs möjliggör däremot inte 7 000 m<sup>2</sup>vy helt nytt affärsutrymme. En del av den dimensionerade våningsytan ersätter därför den nuvarande verksamheten och affärsutrymmen som byter plats. Om det flyttande affärsutrymmet motsvarar två genomsnittliga supermarketer i Ekenäs, är nettodimensioneringen för det nya affärsbyggandet i storleksklassen 3 500 m<sup>2</sup>vy.

25.2.2015

Utöver den totala våningsytan bör handeln även granskas enligt det funktionella innehållet för stora detaljhandelsenheter: av en butik på 10 000 våningskvadratmeter som i sin helhet klassas som dagligvarubutik är andelen för dagligvaror cirka 3 000 m<sup>2</sup>vy och andelen för övrig specialvaruhandel cirka 7 000 m<sup>2</sup>vy. I mindre butiker ökar den relativa andelen dagligvaror.

Med tanke på handelns funktion är det alltid även frågan om var konsumenterna vill sköta sina ärenden och hurdan roll de olika stora butikerna spelar. Det kan hända att man besöker små butiker ofta, men största delen av köpsummorna riktas till större butiker. I Ekenäs framkommer detta i att 75 % av den nuvarande försäljningen av dagligvaror sker i de tre största butikerna. I ljuset av denna trend finns det inget skäl att underdimensionera affärsbyggandet inom dagligvaruhandeln.

Enligt etappplansplan 2 för Nyland är det inte möjligt att placera stora dagligvaruhandelsenheter av regional betydelse utanför centrumfunktionerna i Raseborg. Den nedre gränsen för en stor dagligvaruhandel av regional betydelse i Raseborg är 2 000 m<sup>2</sup>vy. På området för centrumfunktioner (generalplanens C-område) har den maximala dimensioneringen för handeln däremot inte fastställts, och det är möjligt att placera en stor detaljhandel där. Enligt planeringsbestämmelserna i etappplansplanen bör storleken av den stora enheten däremot dimensioneras så att den passar in i sin omgivning. Den stora detaljhandeln som kommer att byggas i Handelshamnen är ett köpcentrum där dagligvaruhandeln endast utgör en del, och köpcentret kan anses passa in i centrumomgivningen.

I detaljplaneringen kan utgångspunkten vara en butik/butiker på 7 000 m<sup>2</sup>vy, som i sin helhet klassas som dagligvaruhandel, och där våningsytan för försäljning av egentliga dagligvaror är högst 4 000 m<sup>2</sup>vy. Med beaktande av den flyttande butiksverksamheten och den kommande ökningen av behovet av affärsutrymmen medför denna lösning sannolikt inte några särskilt skadliga konsekvenser för övriga dagligvarubutikers verksamhetsbetingelser i Ekenäs, även om konkurrensen skulle öka.

#### Övrig specialvaruhandel

I Handelshamnens och Dragsviks granskningsalternativ är dimensioneringen för övrig handel, dvs. specialvaruhandel som vill etablera sig i centrum, 13 000 m<sup>2</sup>vy samt 3 000 m<sup>2</sup>vy i Västerby. I alla granskningsalternativ räcker tilläggsbehovet av affärsutrymme baserat på ökningen av ekenäsbornas egen köpkraft fram till år 2030 till för att täcka det nya affärsbyggandet, och beroende på granskningsalternativ kvarstår cirka 3 000 – 13 000 m<sup>2</sup>vy för övrig utveckling. Det förväntas därför inte uppstå några särskilda skadliga konsekvenser.

Eftersom Ekenäs är det enda anvisade regioncentrumet i Raseborg i etappplansplan 2 för Nyland, bör frågan även studeras ur hela stadens perspektiv. Tilläggsbehovet av affärsutrymme inom övrig specialvaruhandel i Raseborg fram till år 2030 täcker klart nytt affärsbyggande och för övrig utveckling kvarstår cirka 19 000 – 29 000 m<sup>2</sup>vy.

Enligt detaljplaneförslaget är det möjligt att placera sammanlagt 20 000 m<sup>2</sup>vy våningsyta inom handeln på planområdet. Av detta består 5 000 m<sup>2</sup>vy av detaljhandel. Med beaktande av det som beskrivs ovan och Ekenäs ställning som regioncentrum, kan denna omfattning inte anses vara oskälig jämfört med den tillväxt av köpkraften som uppskattats i denna beskrivning.

25.2.2015

## 7.2 Konsekvenser för rörlighet och gatunätets funktion

Handelshamnen kan nås utmärkt med olika trafikformer: den lätta trafiken, spårtrafiken, personbilstrafiken och båttrafiken. Köpcentrumet ökar personbilstrafiken i centrum. Jämfört med den tidigare detaljplanen har sätten att ta sig från parkeringsplatserna till köpcentrumet förbättrats. Rekreationslederna och den lätta trafiken liksom förutsättningarna för dem har säkerställts. Byggandet av denna centrala handelskoncentration stärker Ekenäs centrums attraktionskraft och stadskultur. Serviceutbudet blir mångsidigare och verksamhetsbetingelserna för näringslivet förbättras.

För Handelshamnens område utarbetades en separat trafikutredning (Airix Ympäristö Oy, 21.11.2013), samt en granskning av gatuanslutningarnas funktion vid Candelinsgatan, Järnvägsgatan och Formansallén.

Köpcentret uppskattas ha cirka 4 000 besökare per dag. Av resorna uppskattas 65 % ske med bil. Cirka 35 % av resorna uppskattas ske till fots eller med cykel eftersom läget är centralt. Antalet passagerare i en bil är i genomsnitt 1,25, vilket innebär att antalet resor med personbil till köpcentret uppskattas till 2 000. Av dessa uppskattas cirka 13-14 % infalla under de livligaste kvällstimmarna. All trafik är inte ny eftersom en del av resorna görs till kommersiell service på andra platser redan i nuläget.

Uppskattningen av besökarmängden grundar sig på Miljöministeriets handbok 27/2008 (Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa. Kalenoja et al 2008, s. 44 och 52). De besökarmängdsuppgifter som anges i handboken grundar sig på statistik om kassahändelser i cirka 100 hypermarketer. Uppskattningen baserar sig på följande antaganden:

<i>Affär</i>	<i>besökare/100 m<sup>2</sup>vy</i>	<i>tot.</i>
<i>dagligvaruhandel 6000 m<sup>2</sup>vy</i>	<i>67 st. / 100 m<sup>2</sup>vy</i>	<i>4020 besökare/dygn</i>
<i>specialvaruhandel 13600 m<sup>2</sup>vy</i>	<i>25 st./100 m<sup>2</sup>vy</i>	<i>3400 besökare/dygn</i>
<i>sammanlagt</i>		<i>7420 besökare/dygn</i>
<i>Antagandet att andelen kunder som besöker affärerna är 45 %</i>		
<i>-&gt; beräknad besökarmängd totalt</i>		<b><i>4081 besökare/dygn</i></b>

Förändringarna för fordonstrafiken riktas till Formansallén och Candelinsgatan. Det är rekommenderbart att förbättra korsningarna mellan Formansallén och Candelinsgatan, Fabriksgatan samt Järnvägsgatan med trafikljus. Med denna åtgärd besvarar man de nuvarande problem som förekommer vid korsningarna samt på de trafikmässiga förändringar som köpcentret orsakar. På Candelinsgatan kommer trafiken att öka på grund av parkerings- och logistiktrafiken. Trafikmängden vid korsningen mellan Formansallén, Fabriksgatan och Järnvägsgatan kommer att minska litet eftersom besökare förflyttar sig till att använda köpcentrets service istället för dagligvaruhandeln. Dock är trafikljusen motiverade redan baserade på de nuvarande trafikmängderna och för att bevara områdets funktionalitet. Det har gjorts en trafiksimulering för att försäkra lösningens funktionsduglighet.

25.2.2015

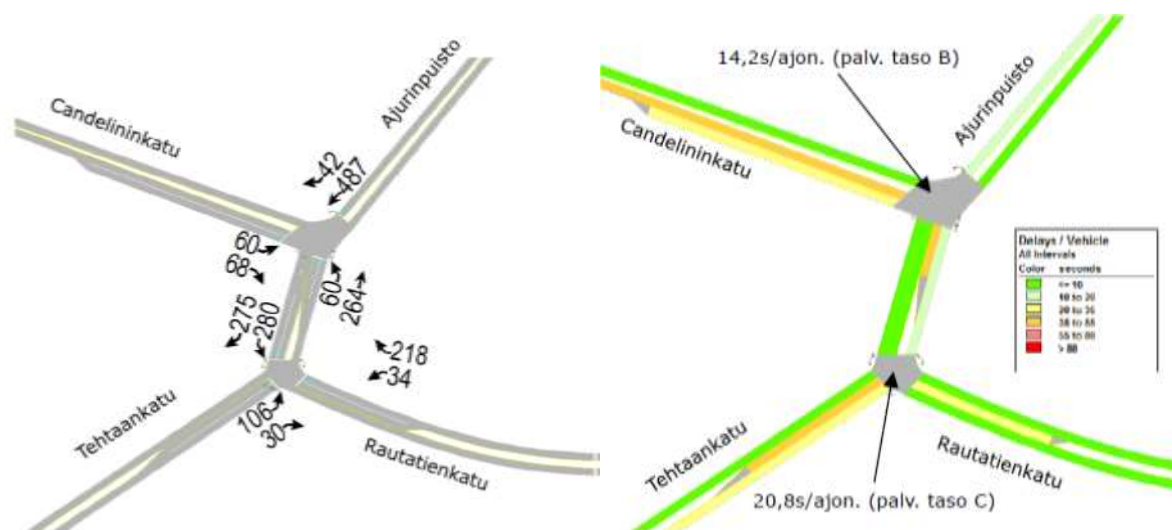


Bild 11: Till vänster de trafikmängder som använt som grund för funktionalitetsgranskningen, till höger de dröjsmål som orsakas av anslutningarna/fordon. Funktionalitetsgranskningen visar att anslutningarnas funktionalitet är god i den genomförda situationen.

Trafiken vid den planskilda anslutningen vid Karisvägen (stamväg 25) kommer att öka litet som följd av de nya funktionerna i planområdet. Trafikökningen anses dock inte vara betydlig, eftersom centrumfunktionerna endast kommer att förflyttas närmare Karisvägen som följd av köpcentret. Den planskilda anslutningen har under de senaste åren förbättras och den betjänar de nuvarande trafikmängderna väl.

De ökade trafikmängderna på Candelinsgatan kommer även att utgöra konsekvenser på Kråkströmsgatan. Det rekommenderas inte att leda mer trafik till bron på Kråkströmsgatan. Anslutningen från Kråkströmsgatan till Karisvägen håller inte heller en ökad trafikbelastning. På grund av detta är det rekommenderat att förbjuda genomfartstrafik från bron som förenar Kråkholm och handelshamnens områden. Vid behov kan genomfartsförbudet stärkas med en belastningsgräns. Det är inte ändamålsenligt att förnya bron, eftersom det finns en fungerande förbindelse för trafikmängden till Kråkholm via Karisvägen.

Distributionstrafiken till köpcentret ordnas via Candelinsgatans ända och Formansalléns bro. Anslutningen av distributionstrafiken mellan korsningarna försedda med trafikljus vid Formansalléns bro orsakar inte betydande konsekvenser för trafiken, eftersom distributionstrafiken sker vid en annan tidpunkt än arbetsvägstrafiken. Dessutom kan trafiken organiseras med en förnuftig ljusstyrning så att det inte bildas kö på bron och distributionsbilarna kommer åt att svänga oförhindrat. Den distributionstrafik som styrs från Candelinsgatan sker främst på Candelinsgatans gatuområde även om planen gör det möjligt att styra trafiken även via ET- och KM-kvartersområdena (delområde ajo-1).

## 7.3 Konsekvenser för kultur- och naturmiljön samt landskapet

### 7.3.1 Naturmiljö

Handelshamnens detaljplaneområde ligger i en byggd miljö. I detaljplanen anvisas Pojoviken, som är en del av Natura 2000-nätverket. Utöver detta finns det inga andra mål med betydande naturvärden på planområdet.

I detaljplaneändringen anvisas inga nya funktioner som skulle utgöra en fara för naturvärdena på det intilliggande Natura-området. Den båthamn som möjliggörs



25.2.2015

genom den gällande detaljplanen ändras till småbåtshamn, vilket gör att eventuella konsekvenser som orsakas av vattentrafiken blir lindrigare. Dessutom stryks den byggrätt från vattenområdet som anges i den gällande detaljplanen. Byggytorna i detaljplanen och kvartersgränserna anvisas så att bearbetning av strandlinjen och muddringsbehov inte riktas till vattenområdet.

### 7.3.2 Naturaområdet i Ekenäs och Hangö skärgård och havsskyddsområdet i Pojoviken (FI0100005)

#### Allmän beskrivning

En liten del av Naturaområdet i Ekenäs och Hangö skärgård och det maritima skyddsområdet i Pojoviken (FI0100005) ligger inom planeringsområdet, i området Furuvik-Anklarängsbukten. Naturaområdet är ett 52 630 hektar stort havsområde som omfattar vattenområden i Pojoviken, vattenområden i vikarna söder om Hangö samt i Ekenäs skärgård börjande i öster från Nothamn-Strömsö-Hättö skyddsområde och sträcker sig i söder till den yttre gränsen för det inre territorialvattnet. Syftet med Naturaområdet är att skydda havsbotten, undervattensnaturen och vattenkvaliteten.

På området förekommer många utrotningshotade växt- och insekterarter. Bland växtarterna återfinns bland annat saltarv, strandråg, marviol, strandkål, strandmålla, strandvial och den synnerligen hotade sodaörten som åtnjuter särskilt skydd med stöd av naturvårdslagen.

De låglänta bukterna längs Hangöudds sydkant vilka avgränsas av sandmark är ornitologiskt värdefulla. Området omfattar havs- yttre- och inre skärgårdszoner i en enhetlig serie och representerar sålunda alla kustområden i miniatyr. Objektet har klassificerats som ett havsområde som kräver särskilda skyddsåtgärder. Till området hör klippskär och sandöar samt grynnor som är viktiga häckningsområden och rastplatser för bl.a följande fågelarter: ejder, storskrake, småskrake, knipa, alfågel, vigg, skäggdopping och gravand. Till vadarfåglarna som finns på området hör bl.a. mindre strandpipare, större strandpipare och strandskata.

Området används för försvarsmaktens övningar och skjutverksamhet samt för militär byggnation.

#### Naturtyper i habitatdirektivet

Skyddet av området gäller de naturtyper som presenteras i tabell 5. Deras arealer i relation till Naturaområdets totalareal är små.

25.2.2015

Tabell 1. Skyddade naturtyper och deras andel av arealen enligt Naturadatablanketten.

Naturtyp	Kod	Arealandel
Sublittoral sandbanker	1110	2 %
*Kustnära laguner	1150	1 %
Stora grunda vikar och sund	1160	2 %
Rev	1170	1 %
Annuell vegetation på driftvallar	1210	0 %
Perenn vegetation på steniga stränder	1220	0 %
Vegetationsklädda havsklippor vid Atlantkusten eller Östersjökusten	1230	0 %
Boreala skär och små öar i Östersjön	1620	1 %
*Boreala havsstrandängar av Östersjötyp	1630	0 %
Boreala sandstränder med perenn vegetation i Östersjön	1640	0 %
Smala vikar i boreal Östersjökust	1650	4 %
Embryonala vandrande sanddyner	2110	0 %
Kustnära vandrande sanddyner med sandrör ("vita sanddyner")	2120	0 %
*Permanent kustnära sanddyner med örtvegetation ("grå sanddyner")	2130	0 %
*Urkalkade permanenta sanddyner med kråkris	2140	0 %
Trädklädda sanddyner i atlantisk, kontinental och boreal region	2180	0 %
Dynvåtmarker	2190	0 %
Naturligt dystrofa sjöar och småvatten	3160	0 %
*Artrika stagg-gräsmarker på silikatsubstrat	6230	0 %
*Artrika torra-friska låglandsgräsmarker av fennoskandisk typ	6270	0 %
Högörtängar	6430	0 %
Slätterängar i låglandet	6510	0 %
Klippvegetation på silikatrika bergsluttningar	8220	0 %
Pionjärvegetation på silikatrika bergytter	8230	0 %
* Västlig taiga	9010	1 %
*Boreonemorala, äldre naturliga ädellövskogar av fennoskandisk typ med rik epifytflora	9020	0 %
Boreala lundar	9050	0 %
* Lövsumpskogar av fennoskandisk typ	9080	0 %
*Skogsbevuxen myr	91D0	0 %

\* = prioriterad naturtyp

25.2.2015

---

#### Arter som ingår i bilaga II till habitatdirektivet

Föremålen för skydd i området är gråsäl, citronfläckad kärrtrollslända och smalgrynsnäcka.

#### Arter som ingår i bilaga I till fågeldirektivet

Skyddet av området grundas på följande arter i bilaga I till fågeldirektivet: gråspett, pärluggla, berguv, fisktärna, trädlärka, rördrom, nattskärna, höksångare, storlom, trana, silvertärna, sångsvan, grönbena, småfläckig sumphöna, bivråk, tjäder, spillkråka, mindre sångsvan, törnskata, mindre flugsnappare, järpe, skrântärna, brushane, salskrake, spurvuggla, smalnäbbad simsnäppa.

#### Flyttfåglar

Flyttfåglar som nämns i Naturadatablanketten och regelbundet observeras på området är häger, snatterand, årta, kustsnäppa, dvärgbeckasin, stjärtand, roskarl, spovsnäppa, svartsnäppa, lärkfalk, småsnäppa, svärta, rödbena, kärrsnäppa och skogsduva.

#### Precisering och medel för förverkligande av skyddet

Naturaområdet är till största delen oskyddat. Privata skyddsområden täcker 12 % av Naturaområdet och naturskyddsområden som skyddas av staten utgör 8 %. Skyddet har förverkligats med stöd av naturvårdslagen, byggnadslagen och vattenlagen. Området är upptaget i förteckningen över internationellt betydelsefulla våtmarker eller m.a.o. anslutet till den s.k. Ramsarkonventionen.

I detaljplaneområdet konstaterades inga särskilda skyddsvärden utan dess värde är en del av Pojovikens helhet.

#### Konsekvenserna för naturvärdena på Naturaområdena

I förhållande till den gällande detaljplanen ändras hamnområdet till småbåtshamn och dess områdesreservering görs mindre. Nytt byggande anvisas inte till Natura-områden och därför uppstår inga direkta konsekvenser för naturvärdena. Indirekta konsekvenser kan bestå av buller som uppstår vid byggandet, ökad rekreativ användning vid stranden och ökad båttrafik samt tillfällig grumling av vatten och förändringar i ytvattenförhållandena som kan uppstå i samband med byggnadsarbetena i båthamnen. Konsekvenserna riktas endast till en liten del av Natura-området. I miljötilståndet fastställs hur negativa miljökonsekvenser som orsakas av det bränsledistributionsställe som anvisas i planen ska lindras. Genomförandet av detaljplanen försvagar inte nämnvärt skyddade naturtyper på Natura-området. Naturtypernas naturtillstånd, struktur och funktion bevaras oförändrade och det förväntas inte ske några betydande förändringar naturtypernas artbestånd då detaljplanen genomförs.

#### Arter som ingår i bilaga II till habitatdirektivet

På planområdet eller i dess närhet finns inga lämpliga livsmiljöer för citronfläckade kärrtrollsländan (skyddade gölar inne i vassruggar) eller för smalgrynsnäckan (lundskogar). Planens konsekvenser sträcker sig inte ut till det yttersta havsområdet som utgör gråsälens förekomstområde.

Förverkligandet av generalplanen försämrar sålunda inte livsmiljöerna för de arter som ingår i habitatdirektivet och vilkas skydd utgör grunden för införlivandet av Ekenäs och Hangö skärgård och Pojovikens havsområde i Naturanätverket och orsakar inte heller någon splittring av arternas livsmiljöer på Naturaområdet.

---

25.2.2015

---

### Arter som ingår i bilaga I i fågeldirektivet

De bullerolägenheter som uppstår under byggnadstiden och sannolikt fördelas över flera års tid ökar inte nämnvärt störningarna för fåglarna på Natura-området i förhållande till störningar som uppstår i en byggd stadsmiljö och vid omgivningens trafikleder. Små störningar kan även orsakas av att fler människor rör sig på strandområdet. De arter som ingår i bilaga I i fågeldirektivet som utgör grunden för skyddet av Natura-området samt flyttfågelarterna har en sådan ekologi att deras häckningsplatser eller viktiga vilo- och födoområden inte ligger i den omedelbara närheten av den byggda stadsmiljön.

Detaljplanen försvagar inte spridningen av de skyddade arterna i fågeldirektivet och planen medför inga konsekvenser för dessa arter. Konsekvenser bedöms inte heller uppstå för flyttfågelarter som utgör grunden för skyddet av Natura-området.

### Kompensationsåtgärder

I samband med byggnadsarbetena i småbåtshamnen bör det användas arbetsmaskiner och metoder som orsakar minst skada för vattenmiljön (i synnerhet grumling). Störningar som orsakas för fåglar kan kompenseras genom att planera arbetet och förlägga det utanför fåglarna aktiva häckningsperiod.

### Konsekvenser för Natura-områdets enhetlighet

Förverkligandet av generalplanen påverkar inte i betydande grad de ekologiska strukturerna och särdragen i Naturaområdet. Utgående från detta kan konstateras att de föreslagna åtgärderna inte försämrar enhetligheten i Ekenäs och Hangö skärgårds och Pojovikens maritima skyddsområde eller de naturvärden för vilket Naturaområdet har anslutits till nätverket Natura 2000.

### Sammanfattning

Förverkligandet av planerna försämrar inte i betydande grad de ekologiska förhållanden eller särdragen hos de naturtyper i Ekenäs och Hangö skärgårds och Pojovikens maritima skyddsområdes Naturaområden vilka är skyddade enligt habitatdirektivet. Planerna minskar eller försämrar inte heller livsmiljöerna för de skyddade arter som upptas i habitat- och fågeldirektivet och ökar inte väsentligt störningar på de djurarter som upptas i habitat- och fågeldirektivet eller flyttfågelarter som förekommer regelbundet på området. Naturaområdenas ekologiska strukturer och verksamhet förblir livsdugliga.

---

25.2.2015

### 7.3.3 Landskap och kulturmiljö

Historia kring uppbyggnaden av landskapet, områdets nuvarande tillstånd och landskapsmässiga värden har behandlats noggrannare i den landskapshistoriska utredning som berör området (Landskapshistorisk utredning för Handelshamnen, FCG 24.9.2014)

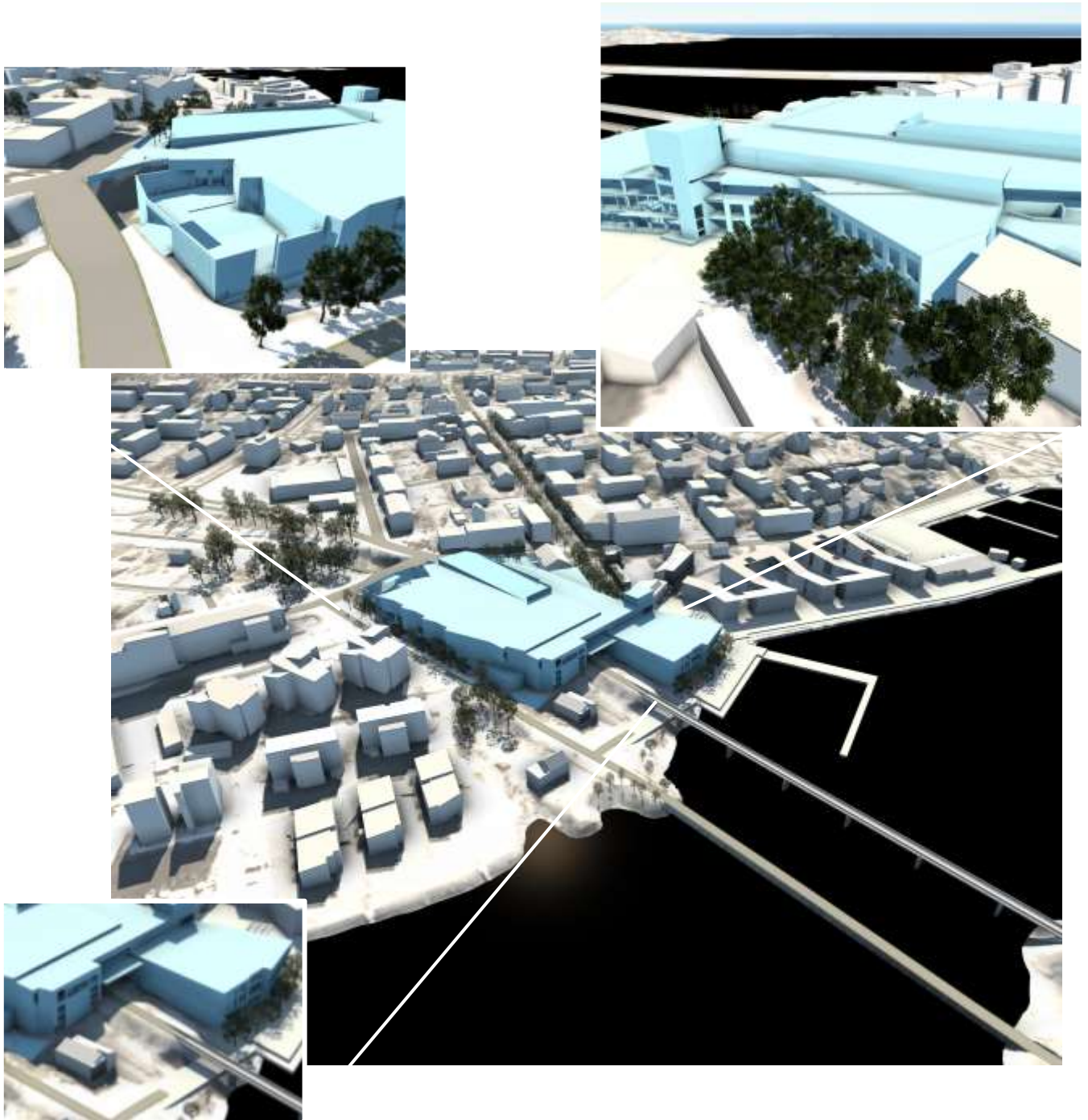
Trots att affärskvarterets våningsyta är stor, riktas dess konsekvenser för landskapet på grund av läget främst till den omedelbara näromgivningen och gaturummen. Byggmassa placeras mellan de bebyggda kvartersområdena och kompletterar på så sätt områdena. Fasadens arkitektur och material spelar en viktig roll för helhetsbilden.

- stadslandskapet sett söderifrån från havet: det bostadshuskvarter som ingår i den lagkraftiga planen, som ligger på den södra sidan av det affärskvarter som nu behandlas, inverkar kraftigt på det i nuläget öppna landskapet i området för Handelshamnen. Byggandet avgränsas till ett slutet stadskvarter i söder och på havssidan och detta framhävs av kvarterets geometriska och raka fasader. Den planändring som berör affärskvarteret ändrar helhetsintrycket för området sett från havet i liten utsträckning jämfört med den gällande planen.
- stadslandskapet sett från Kråkholmen: täckningen av banschaktet innebär en fortsättning på den byggda stadsfasaden mot norr i förhållande till den gällande detaljplanen. Havsutsikten från den andra sidan av Candelinsgatan förbi affärsbyggnaden bevaras. Kring den skyddade järnvägsbron i natursten lämnas ett öppet rum i landskapet. Järnvägstunnelns ingång bildar onekligen ett synligt element mot havet i det synliga landskapet eftersom den är så stor. Det spelar en stor roll hur öppningen färdigställs.
- Candelinsgatans gatulandskap: i den gällande planen angränsar gatan till ett öppet parkerings- och bergsområde i söder. Genom planlösningen bildas en enhetlig stadsfasad längs med gatan. Den nya fasadens stadsliknande karaktär styrs av anvisningar om byggnadssätt som bl.a. förbjuder synliga fogar mellan elementen. Gatulandskapet borde göras mjukare med hjälp av trädplanteringar.
- Formansalléns-Norra Strandgatans gatulandskap: Vid Formansallén angränsar kvarteret till den nuvarande bron. Byggnadshöjden i kvarteret är måttlig i förhållande till gatunivån. Med tanke på stadsbilden är det en utmaning att servicegården, den östra huvudingången till en affärslokal, parkeringsfickan och det historiska kronomagasinets längst söderut ligger sida vid sida. För att kontrollera helheten krävs en högklassig och genomtänkt arkitektonisk lösning.

I den referensplan som utarbetats för detaljplanen föreslås att det ska lämnas en öppning ner till banschaktet mellan affärskvarteret och den nuvarande bron. Av stadsbildsmässiga skäl borde man överväga att täcka över öppningen ända från byggnadskvarteret till gatan, vilket skulle skapa ett lugnare och mera enhetligt intryck i gatumiljön. Detaljplanen möjliggör även denna planeringslösning.

- Ystadsgatans-Kronotorgets gatulandskap: byggnadskvarteret ligger på ett naturligt sätt längs gatan och stöder det historiska kronomagasinets ställning i stadsbilden. I referensplanen bildar tornelementet vid köpcentrets huvudingång en naturlig och ståtlig ända på Ystadsgatan.

25.2.2015



*Bild 12: vyer över 3D-modellen för staden (FCG 2015).*

25.2.2015

### Lindrane av konsekvenser för landskapet

Placeringen av det föreslagna större köpcentret i en knutpunkt som är viktig med tanke på stadsbilden och landskapet samt dess synlighet som nytt landmärke ställer särskilda kvalitetskrav på planeringen. Planeringsområdet ligger på stranden och därför är konsekvenserna för landskapet tämligen vidsträckta. Det byggande som tillåts i detaljplanen förändrar det strandlandskap som syns ut mot viken så, att det är mer bebyggt jämfört med tidigare.

Köpcenterkvarteret gränsar till Kronotorget och blir en del av det storkvarter som består av Polishuset, köpcentret Formis och flervåningshusen. När banområdet byggs över har järnvägen en mindre splittrande effekt på stadsbilden. Den byggda kulturmiljön av riksintresse (RKY), Ekenäs järnväg med omgivning, faller delvis inom planområdet. Den egentliga stationsbyggnaden ligger dock utanför Handelshamnens planområde. En annan byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY), Gamla stan och hamnen i Ekenäs, ligger på några hundra meters avstånd söder om planområdet.

Byggande enligt planförslaget skulle förändra stadsbilden märkbart. Åtgärden är ändå motiverad i enlighet med Lynchs teori om den tillämpade landskapsanalysen i urbana landskap (Lynch, Kevin; *The Image of the City*, 1960). Enligt den strävar man efter att förbättra orienteringsmöjligheterna i stadsrummet. Enligt Lynchs metod skulle Handelshamnens planändring sammanföra området, åtgärden skulle stöda knutpunkten och landmärkena, åtgärden skulle åstadkomma en tydlig gräns till Kronotorget och skapa förutsättningar för klara passager och stråk.



Bild 13. Utdrag ur landskapsanalysen. Planeringsområdet/järnvägsområdet formar inte ett enhetligt område med de områden som är belägna intill. Ifall planen förverkligas åstadkommer man en enhetlig områdeshelhet som en del av Formis och Polishusets kvarter. Ystadsgatan och Kronotorget formar en klar gräns.

25.2.2015

---

#### **7.4 Konsekvenser för den sociala miljön, hälsan och säkerheten**

Handelskoncentrationen i Handelshamnen gör funktionerna i strandområdet mångsidigare och förenhetligar markanvändningen. Handelskoncentrationen stärker den lättillgängliga Handelshamnen och rutten till Rådhusområdet, som kommer att bli en ny betydande mötesplats. De offentliga och halvoffentliga rummen i området skapar förutsättning för interaktion och utgör en naturlig fortsättning på den nuvarande användningen av strandområdet. Blandningen av kommersiell service och boende förbättrar den sociala kontrollen. Köpcentrumet dämpar bullret från spårtrafiken i Handelshamnen. Att dagligvaruhandeln, specialhandeln och den kommersiella servicen koncentreras till centrum tjänar bäst invånarna, eftersom en koncentrerad handel kan erbjuda mångsidig service för alla konsumentgrupper och framför allt trygga förstklassiga tjänster för invånarna (AIRIX Miljö 29.11.2013).

##### **Attraktionskraften i centrum**

Tillsammans med planutkastet utarbetade FCG en granskning av de konsekvenser som utbyggnaden av Handelshamnen medför för Ekenäs centrum. Syftet var att med hjälp av geodatanalys utreda konsekvenserna av den nya kommersiella verksamhet som anvisats till Handelshamnens område för attraktionskraften i Ekenäs centrumområde, och på så sätt bl.a. för handens etableringsmöjligheter. Utgångspunkterna för granskningen var att utreda tillgängligheten till olika funktioner, utbyggnadsmängden samt den nuvarande invånartätheten.

Slutsatsen av studien var att det nya kommersiella centret ökar Handelshamnens attraktionskraft betydligt som en plats där man kan uträtta ärenden, men attraktionskraften i det övriga centrumområdet minskar relativt sett endast i liten grad. Som helhet ökar attraktionskraften för centrum i betydande grad genom nybygget.

---



25.2.2015



Bild 14: Relativ procentuell förändring av köpkraften i centrum för olika områden jämfört med nuvarande läge.



Bild 15: Perspektivbild ur detaljplanens referensplan, sett från söder.  
Arkitektbyrå R. Wingren 2015.

25.2.2015

---

## 7.5 Riskbedömning beträffande byggandet av ett däck över banan

### 7.5.1 Identifierade risker

För området utarbetades en riskanalys om järnvägens läge på planeringsområdet samt om transporter av farliga ämnen längs järnvägen. Med hjälp av en riskanalys kan man bedöma möjligheterna att använda området för sådana ändamål som beskrivs i planen samt förbereda sig på att förebygga och hantera risker under planeringen och byggandet. Riskbedömningen har gjorts av Sweco Ympäristö Oy (27.1.2015).

I riskmaterialet ingår bedömning av risker vid olyckor i samband med transporter av farliga ämnen. I principtvärsnittet för bantunneln och de preliminära utkasten för räddningsvägen/servicevägförbindelsen har man övervägt byggnadstekniska aspekter och föreslagit lösningar. Ovan nämnda aspekter beskrivs i ett separat utredningsmaterial och en sammanfattning presenteras senare i detta kapitel.

Den mest betydande potentiella farosituationen uppstår vid en olycka i samband med transport av farliga ämnen på banområdet i köpcentrets tunnel. En sådan olycka får inte medföra någon oskälig fara för köpcentret, utan eventuella följder av olyckan bör vara hanterbara. I byggnadsplaneringen finns det skäl att förbereda sig särskilt inför följande olycksituationer:

- en brand som inträffar i tunneln
- läckage av farliga ämnen i tunneln
- farliga ämnen (vätska eller rökgaser) läcker ut i köpcentrets utrymmen
- bleve-explosion

Sannolikheten för ovan nämnda händelser är väldigt liten bl.a. på grund av följande faktorer:

- vid tunneln finns ingen bangård, växlar eller andra funktioner som skulle kräva att transporter måste stanna vid tunneln;
- med hjälp av bestämmelser och anvisningar kan man förbjuda/förhindra tåg från att stanna i tunneln i onödan – med hjälp av bestämmelser, anvisningar och fysiska metoder kan man förhindra onödig vistelse, skadegörelse och störningar som underhåll och fastighetsskötsel orsakar för tågtrafiken och på så sätt minska risken för olyckor;
- transportmängderna av farliga ämnen på Hangö – Hyvinge-banan är för tillfället väldigt små; farliga ämnen transporterades längs banavsnittet senast år 2011.

Risken på tunnelavsnittet minskar på grund av tågens maximala hastighet som är 50 km/h samt av att banan har endast ett spår. Det finns därför ingen mötande eller korsande trafik.

Av ovan nämnda orsaker anses det vara en tillräcklig lösning att planera och dimensionera konstruktionerna så att följderna av eventuella olyckor kan hanteras och skadliga följder minimeras. Till exempel Säkerhets- och kemikalieverket Tukes ställning till planeringen av industrialäggningar enligt anvisningar från år 2013 är att Blevexplosioner och motsvarande storolyckor är extremsituationer och de bör inte användas som grund för dimensioneringen av konstruktionerna.

---

25.2.2015

---

Ovan nämnda extremsituationer bör däremot beaktas vid gestaltningen av maximal beredskap och utarbetandet av räddningsplaner. Beredskapen för ovan nämnda aspekter beskrivs i det separata materialet om tunnelns byggnadstekniska principer.

För planering av konstruktioner med tanke på undantagssituationer bör man fastställa handlingsanvisningar för olycksituationer. Konsekvenser av olyckor kan minskas genom att förbereda sig för sådana på rätt sätt (t.ex. genom larmsystem, system för uppsamling av skadliga ämnen, infiltrationsämnen, genom att säkerställa att olycksområdet kan nås av hjälp).

Med tanke på miljön är riskerna tämligen måttliga. Det är möjligt men osannolikt att jordmånen förorenas under byggandet eller till följd av olyckor vid transporter av farliga ämnen. Konsekvenserna kan hanteras i det separata riskmaterialet som berör byggnadsteknisk planering. Med tanke på hantering av dagvatten finns det skäl att förbereda sig på att säkerställa systemets funktion och vid behov öka kapaciteten (dagvattenavlopp, översvämningssrutter, fördröjnings-/infiltrationskonstruktioner) för förebyggande av översvämning och erosionsproblem.

Byggnadsprojektet medför alltid lindriga olägenheter för människors levnadsförhållanden och trivsel (buller, vibrationer, tidvis rusningstrafik), men detta projekt anses inte orsaka mer sådana än vanliga byggnadsprojekt.

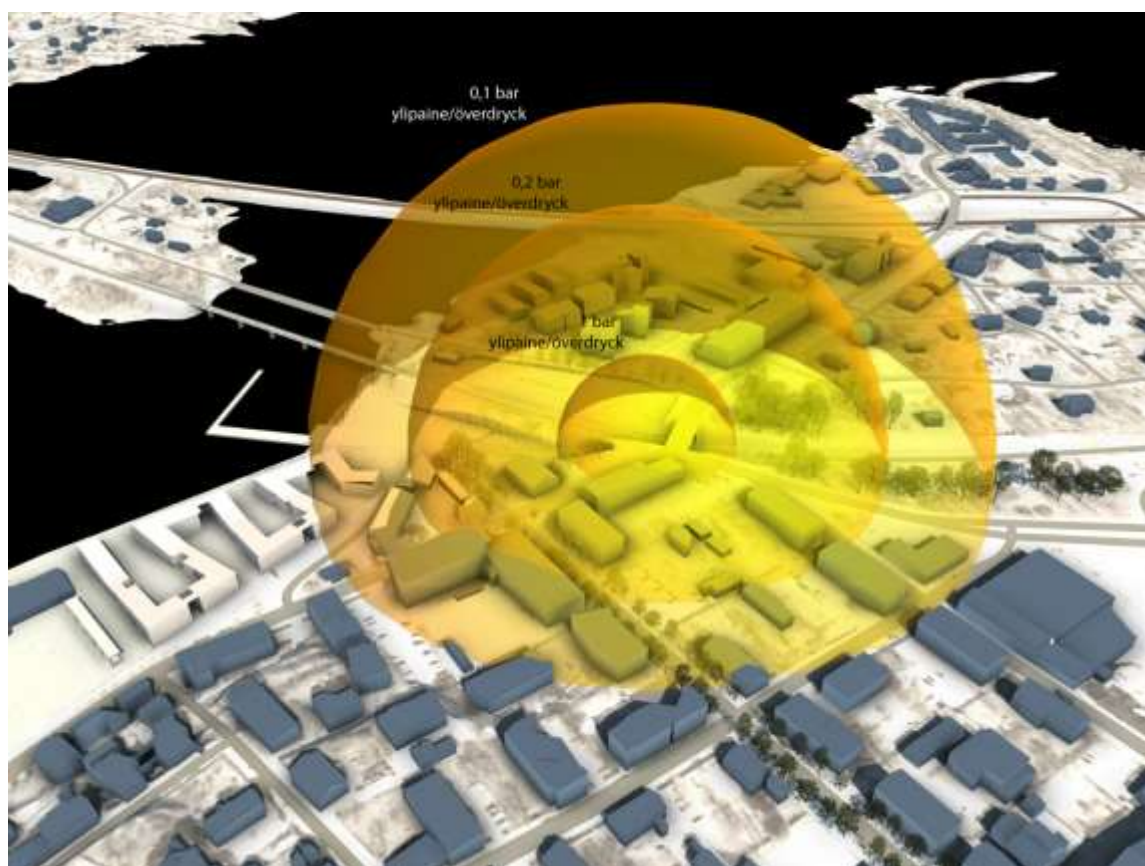
#### 7.5.2 Faroscenarier

Granskningen koncentrerades till att undersöka farosituationer i anknötning till lätt brännolja, etanol och flytgas på tunnelavsnittet och utanför den, på följer av eventuella olycksituationer och förebyggande av sådana.

De farosituationer som undersöktes var sammanlagt fem:

- sammanlagt fyra för brännolja och etanol (två för vardera kemikalie):
  - pölbrand (banavsnitt runt tågagnen inne i tunneln/värmestrålning)
- en för flytgas:
  - BLEVE / tryckvåg

25.2.2015



*Bild 16: illustration med en 3D-tolkning av det värsta scenariet enligt riskanalysen (tryckvåg som orsakas av en explosion i en 20 tons flytgasvagn) utan skyddande verkan från järnvägstunneln. Bollens ytor beskriver övertryckets beräknade kraft på olika avstånd från explosionspunkten. (beräkning Sweco Miljö Ab, 3D-illustration FCG)*

#### BLEVE-fenomen/tryckvåg från flytgasexplosion

Som det värsta scenariet undersöktes ett BLEVE-fenomen som uppstår när en vagn med propan spårar ur och skadas så att det börjar läcka flytgas i omgivningen. En sådan situation kan leda till BLEVE som orsakar en kraftig tryckvåg i omgivningen. Som läckande flytgas mängd uppskattades 20 ton. Tryckvågens kraft var 1 bar på 20-30 meters avstånd och 0,15 bar på 80 meters avstånd från läckagepunkten.

Eftersom BLEVE-fenomenet anses vara en Extremsituation, tillämpas det i allmänhet inte vid t.ex. dimensionering av konstruktioner. Konstruktionerna kan däremot planeras med beaktande av helheten så att skador som orsakas av en eventuell explosion minimeras med hjälp av metoder som beskrivs nedan. Som dimensionerande explosionstryck valdes 100 kN/m<sup>2</sup>.

Risken på tunnelavsnittet lindras av tågens maximala hastighet som är 50 km/h samt av att det endast finns en räls. Detta innebär att det inte finns någon mötande eller korsande trafik. Det har inte heller förekommit några TFÅ-transporter sedan år 2011. Transporterna består för tillfället främst av pappersprodukter, bilar etc. Å andra sidan är det svårt att prognostisera framtiden och TFÅ-transporter kan inte helt uteslutas.

25.2.2015

Om det uppstår ett BLEVE-fenomen i mitten av den planerade tunneln kan tryckvågen avlägsnas kontrollerat till exempel genom tryckreduceringskanaler. Ifall det inte finns någon tunnel bildas en tryckvåg enligt illustrationen, och till exempel byggnader i närheten kan skadas. Om BLEVE-fenomenet uppstår i närheten av tunnelns mynning dämpas även en del av trycket genom mynningen. Sammanfattningsvis kan man konstatera att den planerade tunneln till största delen lindrar följderna av ett BLEVE-fenomen.

Man kan förbereda sig inför en BLEV-explosion med hjälp av olika strukturella metoder som i huvuddrag är följande:

- Tunnelns konstruktioner planeras så att de kan stå emot explosionstryck så bra som möjligt. Den tryckvaraktighet som valts utifrån explosionstrycket planeras så att den berör hela tunneln, så att i synnerhet hållbarheten av konstruktionernas fogar är motsvarande.
- Konstruktionssystemen i tunnelns och köpcentrets stomkonstruktioner differentieras för att eliminera konstant ras. Längs tunnelns väggar lösgörs köpcentrets stompelare så att inte ens stora förändringar eller ras i väggkonstruktionerna medför att stompelarna rasar. Stompelarna planeras även så att de kan stå emot explosionstryck som riktas till dem så att förändringarna förblir så små att de inte medför ras i köpcentrets andra stomkonstruktioner.
- Utsläpp av explosionstryck tillåts så fritt som möjligt mot öppningarna så att explosionstrycket släpps ut så snabbt som möjligt ur tunneln.

#### Pölbrand med brännolja eller etanol

Som granskningsscenario utsågs en situation där en tågagn spårar ur och orsakar en pölbrand. Till kemikalier i branden valdes etanol och lätt brännolja.

Utifrån beräkningarna konstaterades att den värmestrålning som branden orsakar i mitten av tunneln inte medför någon fara för omgivningen på grund av omgivande konstruktioner. Den strålning som en pölbrand i ändan av tunneln orsakar är farlig på ca 15-20 meters avstånd från brandobjektet. I sådana fall är strålningsstyrkan 5-10 kW/m<sup>2</sup>.

Med följande skyddsåtgärder strävar man efter att begränsa brandområdet så att det är så litet som möjligt, att förhindra värmestrålningens direkta konsekvenser och att avlägsna de brandgaser som bildas på ett kontrollerat sätt.

- I tunnelns bärande konstruktioner används helt brandsäkra byggnadsmaterial.
- I armerade betongkonstruktioner mot tunneln används tillräckligt tjocka skyddsbetongytter ovanpå armeringen.
- Konstruktionssystemen för stommarna i tunneln och köpcentret differentieras för att eliminera konstant ras.
- Med tanke på vätskeläckage i samband med transporter av brandfarliga ämnen förhindras uppkomsten av pölar med hjälp av uppsamlingssystem för att undvika öppna bränder.

25.2.2015

---

Förebyggande av att farliga vätskor och rökgaser kommer ut i köpcentrets utrymmen

Metoder som kan tillämpas:

- Med hjälp av system för uppsamling av farliga ämnen kan man förhindra att de kommer ut i köpcentrets utrymmen.
- Tunnelns betongkonstruktioner görs täta mot köpcentret, vilket ger en extra säkerhet för att förhindra att vätskor kommer ut i köpcentrets utrymmen.
- Spridning av rökgaser till köpcentrets utrymmen kan förhindras genom att bygga de tunnelkonstruktioner som vetter mot köpcentret så att de är lufttäta även vid en brand. Spridning av rökgaser till köpcentrets utrymmen förhindras även vid tunnelns mynningar.

Uppsamling av farliga ämnen ur tunneln

En metod som kan tillämpas är att iståndsätta banans dräneringsdiken och att differentiera torrläggningssystemet på tunnelavsnittet så att torrläggningssystemet på banan även kan fungera som system för uppsamling av farliga läckande ämnen genom följande princip:

- I uppsamlingen av farliga ämnen används banans torrläggningssystem som planeras så att den även lämpar sig för detta ändamål. Systemet avskiljs från andra torrläggningssystem med tanke på farosituationer.
  - På en bruten banbotten har torrläggningen av banan enligt gamla planritningar utförts genom att förse banan med brant sluttande delar på banans sidor. Brytningen har då även i allmänhet skett på för den tiden sedvanligt sätt genom att forma banans botten genom att bryta, skära och fylla med betong så att den torkar så bra som möjligt på banans sidor. I de gamla planerna har man däremot inte föreslagit separata brytningsrännor för sidodiken. Genom att bryta nya tillräckligt stora sidodiken vars täthet säkras med hjälp av injektioner kan man förverkliga torrläggningen av banan på önskat och kontrollerat sätt och även samla upp farliga ämnen som eventuellt rinner ut över banbotten.
  - Genom att avgränsa kantområden. Läckageområdet på banan i tunnelområdet avgränsas med sidodiken och säkras genom täta tunnelväggsfogar i berget. Allt torkvatten i bantunnelns område uppsamlas i ett differentierat torrläggningssystem på insidan av tunneln. Torrläggningssvatten från områden utanför tunneln släpps inte heller in i tunneln.
  - Torrläggningrännorna görs tillräckligt öppna för att de dimensionerade läckagemängderna ska rymmas i dem. Dessutom förses de med tillräckligt stora dräneringsrör och fylls med dräneringsmaterial för att möjliggöra en effektiv torrläggning och undvika eventuella pölbränder.
  - I den ända av bantunneln som vetter mot havet bryts en underfart tvärs över tunneln under banan som fungerar som hinder för att torrläggningssvatten från tunneln och eventuella farliga ämnen ska rinna utanför tunneln. I anknypning till tunneln anläggs även ett system för uppsamling av torrläggningssvatten och farliga ämnen från tunneln.
-

25.2.2015

---

## 8 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

Avsikten är att inleda genomförandet av området när planen har godkänts och vunnit laga kraft. I detaljplaneändringen fastställs specialvillkor för beviljande av bygglov för däckkonstruktionen och köpcentrumet: om byggandet ska förhandlas med järnvägsmyndigheten och trafikmyndigheten vad beträffar däckkonstruktionen, samt med museimyndigheten och byggnadsnämnden vad beträffar byggande som planeras i den omedelbara närheten av den magasinsbyggnad som ska skyddas.

För banområdets del tecknas ett projektavtal om genomförandet av projektet mellan staden och Trafikverket.

En separat bindande tomtindelning för området bör utarbetas innan bygglov kan beviljas.

**Helsingfors 25.2.2015**

**FCG Design och Engineering Ab**

Utarbetad av:  
Jussi Partanen  
arkitekt SAFA

Godkänd av:  
Anssi Savisalo  
arkitekt SAFA, YKS-299

**Raseborgs stad**

Simon Store  
Stadsplaneringsarkitekt

---