

RASEBORGS STAD

Ändring av detaljplan för Handelshamnen

Bemötande av utlåtanden och anmärkningar i det första förslagsskedet



9.10.2014

Sisällysluettelo

1	Utlåtanden	2
1.1	Näringslivs-, trafik- och miljöcentralen	2
1.2	Trafikverket	5
1.3	Västra Nylands räddningsverk	6
1.4	Museiverket	7
1.5	Västra Nylands landskapsmuseum	8
1.6	Nylands förbund	9
1.7	Raseborgs Natur och Miljö rf.	10
1.8	Raseborgs stad, Samhällstekniska nämnden	11
1.9	Raseborgs stad, Direktionen för affärsverket Raseborgs vatten.....	12
1.10	Sydspetsens Miljöhälsa.....	13
1.11	Stadsstyrelsen i Hangö stad	14
2	Anmärkningar.....	15
2.1	Kaj Blomberg	15
2.2	Fastighets Ab Folkan	17
2.3	Markus Lindkvist.....	18
2.4	Bab Vita Svanen 1 och 2.....	19
2.5	Ingmar Klingstedt.....	24
2.6	Bostads Ab Silversvanen Asunto Oy	26
2.7	Dick Thomas Salminen	28
2.8	Helena Friberg.....	29
2.9	Ulf och Mary Enberg.....	30
2.10	Ronny Artzen, Oy Eke-Marin Ab.....	32
2.11	Lena Aschan, Gullö gård	32
2.12	Gunnar Almark och Helena Almark.....	34
2.13	Ekenässällskapet r. f.	34
2.14	Ringa och Karl-Gustav Sandelin.....	36
2.15	Kjerstin Sevón.....	36

9.10.2014

Ändring av detaljplan för Handelshamnen

1 Utlåtanden

1.1 Näringslivs-, trafik- och miljöcentralen

Utlåtande 7.4.2014 UUDELY/589/07.01/2013 (Jussi Heinämies och Elina Kuusisto)

Utlåtandets huvudpunkter:

På grund av ändringen av detaljplanen för Handelshamnen är det inte nödvändigt att utarbeta en generalplan för området, utan det räcker med att kraven på en generalplans innehåll uppfylls vid beredningen av planen.

Handel

Byggrätten bör visas entydigt på plankartan. Det är mer ändamålsenligt att visa planbeteckningen för en stor detaljhandelsenhet så att kvarteren 85 och 86 och det LR/u-område som faller mellan dessa bildar ett KM-kvarter, i vilket tillbörliga beteckningar för byggnadsytan, byggrätterna, våningstalen osv. anges. LR/u-beteckningen skulle ersättas med beteckningen ma-LR.

Trafik

Enligt trafikutredningen antas köpcentret få ca 4 000 besökare per dag, men inga motiveringar till denna uppskattning har presenterats. Dessa bör ingå i planmaterialet.

I detaljplanen föreslås att köpcentret ska byggas delvis ovanpå Hyvinge-Hangö-banan, på vilken person- och godståg trafikerar. Trafiken på banan jämte trafikeringsfrekvensen ska behandlas i planbeskrivningen.

Godstrafiken omfattar transporter av farliga ämnen (TFÄ-transporter). Godstransporternas karaktär ska behandlas i planmaterialet. Dessutom ska möjligheterna att bygga ovanpå banan och konsekvenserna av detta behandlas i planmaterialet. Planmaterialet bör kompletteras med en riskanalys där man bl.a. bedömer byggandet ovanpå banan och byggandet nedanför banans höjdnivå. När planen utarbetas ska riskerna med byggandet, genomförbarheten och kostnaderna behandlas.

I planbestämmelserna ska antingen termen "Trafikverket" eller "järnvägsmyndigheten" användas, eftersom det handlar om samma instans.

I järnvägsområdet kan det inte finnas andra körförbindelser än en körförbindelse för den servicetrafik som järnvägsfunktionerna förutsätter, vilket ska tas upp i planhandlingarna.

Kulturmiljöer

I beskrivningen hänvisas till den gjorda landskapsanalysen, men den finns inte i bilagematerialet, och NTM-centralen har därför inte kunnat bekanta sig med den.

Planändringens konsekvenser för kulturmiljön ska bedömas heltäckande i planbeskrivningen.

9.10.2014

Från det första stycket i skyddsbestämmelsen ska följande punkt tas bort: "...utan byggnadsnämndens lov. Lov kan beviljas endast om tvingande skäl föreligger." Därtill påpekar NTM-centralen att uttrycket "utan tvingande skäl" inte ska användas i detaljplanen på grund av förutsättningarna för rivningslov enligt markanvändnings- och bygglagen (139 §). I slutet av skyddsbestämmelsen ska följande strykas:

- Ifall byggnaden av tvingande skäl ersätts med en nybyggnad anpassad till den befintliga miljön, får på dess vind inretts i den historiska byggnad den ersätter.
- tillräckligt dagsljus i bostads- och arbetsrum på vind delvis ordnas genom specialarrangemang och så att vindsfönsters minimifönsteryta är minst 1/20 av rumsytan
- det fria avståndet framför huvudfönster understiga 8m, dock inte 5m.

Naturvärden och förorenade markområden

Vattenområdet i planen ingår i ett Natura-område, och därför ska planens konsekvenser för naturtyperna och arterna bedömas och inkluderas i planbeskrivningen. Det byggande av området som möjliggörs i den gällande detaljplanen är inte tillräckligt som konsekvensbedömning.

I planbeskrivningen konstateras att förorenade marker kompletteras under planprocessen. NTM-centralen i Nyland konstaterar att förorenade marker ska vara fastställda i planförslagsskedet och att en utredning om dem ska ingå i planbeskrivningen.

Planläggningsförfarande och växelverkan

Inget samråd mellan myndigheterna anordnades i begynnelseskedet av planändringen. NTM-centralen anser att intressenterna inte har haft möjlighet att uttrycka sin åsikt om beredningsmaterialet och att förfarandet för planändringen inte är förenligt med 66 § MBI och 26 § MBF.

Det i planmaterialet inkluderade, uppdaterade programmet för deltagande och bedömning är bristfälligt vad gäller intressenter och nödvändiga utredningar. På arbetsmötet som Raseborgs stad, NTM-centralen i Nyland och de övriga myndigheterna höll 1.4.2014 gick man igenom vilka myndigheter som är intressenter samt de viktigaste utredningsbehoven. Programmet för deltagande och bedömning och planbeskrivningen ska kompletteras med dessa uppgifter.

I planförslaget för Handelshamnen i Ekenäs saknas bl.a. utredningar om banan, kulturmiljön och naturvärdena, och en bedömning av konsekvenserna som gäller dessa saknas helt eller är bristfällig.

Bemötande:

- *Järnvägsområdet som förvaltas av Trafikverket (LR/u) och begränsningarna som gäller det har för tydlighetens skull anvisats med en separat områdesreserveringsbeteckning i planen. Den totala byggrätten fördelas på kvarteren 85 och 86 samt som en utskjutande del ovanpå LR/-området. Den*

9.10.2014

byggrätt som krävs för genomförandet av projektet och fördelningen av byggrätten vidare på affärs- och kontorsbyggande samt på dagligvaruhandel har angivits i de allmänna bestämmelserna.

- Uppskattningen av antalet besökare i köpcentret grundar sig på den byggrätt som detaljplanen tillåter och på kvarterets användningsändamål.
- Planbeskrivningen utökas med en punkt där man behandlar trafiken på banan och trafikeringsfrekvensen.
- En riskanalys har utarbetats över området (Sweco ympäristö Oy, 24.9.2014). I analysen bedöms utöver miljöriskerna även de risker som förknippas med genomförandet av projektet och processen samt byggandet och användningen.
- I planbestämmelserna används termen "Trafikverket".
- Serviceförbindelsen i järnvägsområdet anvisas med beteckningen ajo/h-1: "Körförbindelse för den tekniska servicen på järnvägsområdet och hastigheten".

Kulturmiljöer

- En landskapshistorisk utredning har utarbetats över området och lämnats in till myndigheterna för kommentering. I detta arbete kartläggs landskapets och kulturmiljöns värden och historiska skikt samt bedöms det föreslagna byggandets konsekvenser för dessa värden och bl.a. för RKY-områdena (byggda kulturmiljöer av riksintresse). I planbeskrivningen kompletteras bedömningen av konsekvenserna i anslutning till kulturmiljön och landskapet utifrån den landskapshistoriska utredningen.
- Skydds-beteckningen (sr) ändras enligt NTM-centralens framställan.

Naturvärden och förorenade markområden

- I ändringen av detaljplanen har inga nya funktioner anvisats som skulle äventyra naturvärdena i det intilliggande Natura-området. LV-2-området (båthamn) i den gällande detaljplanen ersätts med beteckningen LV-3 (småbåtshamn), varvid eventuella konsekvenser av båttrafiken minskar. Därtill tas byggrätten i den gällande detaljplanen bort från vattenområdet.
- I planeringsområdet gjordes en jordmånsundersökning 4.7.2013. Utredningens resultat, slutledningar och åtgärdsförslag presenteras i planbeskrivningen.

Planläggningsförfarande och växelverkan

- Planläggningsprocessen har startats på nytt och om detta anordnades myndighetssamråd i begynnelsekedet 3.9.2014. Programmet för deltagande och bedömning har uppdaterats med hänsyn till intressenterna och de nödvändiga utredningarna.
- Konsekvensbedömningen kompletteras beträffande trafiken, kulturmiljön och naturvärdena.

9.10.2014

1.2 Trafikverket

Utlåtande 17.4.2014, Dnro 621/1110/2014 (Siru Koski och Ville Vuokko)

Utlåtandets huvudpunkter:

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

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

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

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

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

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

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

Bemötande:

- Raseborgs stad och Trafikverket kommer separat överens om upprättandet av ett föravtal för fastighetsaffären om järnvägsområdet (LR/u) och KM-området.
- Konstruktionerna planeras i enlighet med gällande lagar, instruktioner och bestämmelser om byggandet. I projektet tas hänsyn till bullret, stombullret och skakningen från tågtrafiken.
- I samband med planprocessen utreddes de risker som uppkommer vid transporter av farliga ämnen (TFÄ). Ett sammandrag av riskanalysen (Sweco ympäristö Oy, 24.9.2014) läggs fram i planbeskrivningen.
- I planeringsområdet gjordes en jordmånsundersökning 4.7.2013. Utredningens resultat, slutledning och åtgärdsförslag presenteras i planbeskrivningen.
- LV-2-området (båthamn) i den gällande detaljplanen ersätts med beteckningen LV-3 (småbåtshamn), varvid konsekvenserna för vattenområdet minskar.

9.10.2014

- *Trafikverkets Farledsenhet korrigeras i planbeskrivningen.*

1.3 Västra Nylands räddningsverk

Utlåtande 22.4.2014 Espoo 827/10.02/01/2014 (Marcus Hindersson)

Utlåtandets huvudpunkter:

Enligt räddningsmyndigheten borde riskerna i anslutning till järnvägstunneln kartläggas med hjälp av en riskanalys där man bl.a. utreder eventuella olyckstyper, hur olyckorna kan förebyggas, hur man kan lindra följderna och hur eventuella evakueringar och räddningsinsatser ska hanteras ifall en olycka skulle inträffa.

Räddningsvägen ska gå ända till järnvägstunneln.

Byggnaden borde placeras på tomten så att räddningsverkets tunga fordonsmateriel kan operera i byggnadens omedelbara närhet (minst på tre sidor av byggnaden). Eventuella däckkonstruktioner ska tas i beaktande.

Byggnadens storlek kommer sannolikt att förutsätta en automatisk släckningsanläggning med höga krav på vattenkällan. Detta ska tas hänsyn till vid planeringen av kommunaltekniken.

Tillgången till släckvatten i området ska säkerställas. Släckningsarrangemangen ska genomföras i enlighet med Västra Nylands räddningsverks släckvattenplan. Återvändsgränder ska ha en vändplats.

Bemötande:

- *I samband med planprocessen utreddes de risker som uppkommer vid transporter av farliga ämnen (TFÅ). Ett sammandrag av riskanalysen (Sweco ympäristö Oy, 24.9.2014) läggs fram i planbeskrivningen.*
- *De punkter som läggs fram i räddningsmyndighetens utlåtande beaktas vid konstruktionsplaneringen och vid bygglovsförfarandet.*

9.10.2014

1.4 Museiverket

Utlåtande 2.4.2014 MV/75/05.02.00/2014 (Helena Taskinen och Maija Matikka)

I planförslaget har båthamnsområde beteckningen LV-3 och i den illustration som ingår i planhandlingarna har man planerat en större kaj- eller vågbrytarkonstruktion som är större än idag samt bearbetning av strandlinjen genom fyllnadsarbeten.

Museiverket anser det viktigt att i anslutning till planberedningen på det planerade LV-3-planbestämelseområdet görs en arkeologisk undervattensinventering för att utreda huruvida det vattenbyggnadsarbete som planen möjliggör kommer att beröra fornlämningar under vattnet.

Enligt uppgifter från Västra Nylands landskapsmuseum finns det inom planområdet en hållristning från historisk tid som inte ingår i registret över fornlämningar. Hållristningen ska dokumenteras ifall den skulle förstöras vid de byggnadsarbeten som planen möjliggör.

Bemötande:

- Syftet med ändringen av detaljplanen är inte att anvisa nya funktioner till vattenområdet. LV-2-området (båthamn) i den gällande detaljplanen ersätts med beteckningen LV-3 (småbåtshamn). Därtill stryks byggrätten enligt den gällande detaljplanen från vattenområdet, varvid de konsekvenser som riktar sig till vattenområdet minskar jämfört med den gällande detaljplanen.
- Om nödvändiga utredningar och om dokumenteringen av fornminnesobjektet förhandlas vid behov med Museiverket före godkännandet av planen.

9.10.2014

1.5 Västra Nylands landskapsmuseum

Utlåtande 2.4.2014 (Dan Lindholm och Tellervo Saukonieni)

Utlåtandets huvudpunkter:

Landskapsmuseet anser att konsekvenserna för den byggda kulturmiljön, stadsbilden och landskapet inte har utretts tillräckligt. Utredningen bör kompletteras särskilt beträffande byggda kulturmiljöer av riksintresse, dvs. Ekenäs järnvägsstation och järnvägsbron samt Gamla stan och hamnen och de vyer som öppnar sig från dessa mot planeringsområdet. När utredningar görs bör man komma ihåg att det handlar om områden som hör till byggda kulturmiljöer av riksintresse. Olika alternativ borde granskas och deras konsekvenser bedömas som underlag för planläggningen av området.

På plankartan saknas beteckningen som anger RKY-avgränsningen (byggd kulturmiljö) i järnvägsområdet och i planbestämmelserna saknas texten om denna beteckning. Beteckningen och bestämmelsen bör läggas till.

Dessutom bör den gamla underfartsbron under järnvägen, som likaså är en kulturhistoriskt och landskapsmässigt värdefull konstruktion, anvisas med beteckningen sr.

När det gäller bestämmelsetexten för det skyddade Kronomagasinets sr-beteckning konstaterar landskapsmuseet att texten bör ändras. Landskapsmuseet anser att det inte är möjligt att bygga fast i magasinet utan att äventyra magasinets skyddsvärden. Denna del av bestämmelsetexten bör tas bort. Landskapsmuseet anser att ett tillräckligt stort öppet utrymme bör lämnas kvar kring byggnaden. Särskilt byggnadens norra sida ända till banan borde bli kvar som ett öppet parkområde, på samma sätt som har anvisats i den gällande planen.

Bemötande:

- *En landskapshistorisk utredning har utarbetats över området och lämnats in till myndigheterna för kommentering. I detta arbete kartläggs landskapets och kulturmiljöns värden och historiska skikt samt bedöms det föreslagna byggandets konsekvenser för dessa värden och bl.a. för RKY-områdena (byggda kulturmiljöer av riksintresse). I planbeskrivningen kompletteras bedömningen av konsekvenserna i anslutning till kulturmiljön och landskapet utifrån den landskapshistoriska utredningen.*
- *rky-avgränsningen för Ekenäs järnvägsstation läggs till på plankartan.*
- *Det skyddade Kronomagasinet har avgränsats med sr-beteckningen inom KM-kvartersområdet. Byggnadsytans gräns flyttas, varvid ett obebyggt område blir kvar mellan den nya byggnationen och Kronomagasinet. Från bestämmelsetexten stryks punkten enligt landskapsmuseets påpekande.*

9.10.2014

1.6 Nylands förbund

Utlåtande 2.4.2014 53/05.01/2014 (Riitta Murto-Laitinen och Maija Stenvall)

Utlåtandets huvudpunkter:

Alla beteckningar i landskapsplanen som gäller området ska tas upp i planbeskrivningen.

Av planbeskrivningen framgår inte vilka konsekvenser byggandet har för det intilliggande Natura 2000-området. Åtgärder som försämrar områdets värden får inte planeras i området.

Behovet av en grönförbindelse i tätorten Ekenäs, vilket anvisats i landskapsplanen, har inte beaktats i planen. I praktiken bör en grönförbindelse i riktningen öster-väster gå via det detaljplaneområde som nu är föremål för ändring och från vilket det finns förbindelser över vattenområdet till tätortens västra sida. Grönförbindelsen bör anvisas i detaljplanen.

Bemötande:

- *Planbeskrivningen kompletteras med beteckningarna i landskapsplanen.*
- *Syftet med ändringen är inte att anvisa nya funktioner i vattenområdet, och konsekvenserna av det nya byggandet (köpcentret) gäller inte Natura 2000-området. LV-2-området (båthamn) i den gällande detaljplanen ersätts med beteckningen LV-3 (småbåtshamn). Därtill tas byggrätten i den gällande detaljplanen bort från vattenområdet.*
- *I landskapsplanen anvisas en öst-västlig grönförbindelsen som i hög grad går i den byggda miljön genom tätortsstrukturen och centrumfunktionerna i Ekenäs i riktning mot Norra hamnen. Vid ändringen av detaljplanen bevaras den nuvarande förbindelsen som går till Kronotorget och vidare till småbåtshamnen via Fabriksgatan och Ystadsgatan.*

9.10.2014

1.7 Raseborgs Natur och Miljö rf.

Utlåtande 4.4.2014 (Helena Timonen, Johanna Kollin)

Utlåtandets huvudpunkter:

Raseborgs Natur och Miljö rf anser att ett stort köpcentrum inte bör placeras på den aktuella tomten. Enligt föreningen är projektet inte förenligt med stadens mål och intresse. Köpcentret uppmuntrar till kraftig konsumtion och ökar biltrafiken. Särdragen i Ekenäs stads karaktär har inte beaktats i projektet. Föreningen anser att köpcentret skulle utgöra ett stort störande element i landskapet sett från havet och skapa en bild som står i konflikt med stadens identitet vid en viktig port när man anländer med bil och tåg och också med båt. Enligt föreningen försämrar ett kommersiellt centrum trivseln i området och strandledens användbarhet. Vidare konstaterar föreningen att planförslaget strider mot landskapsplanen.

Bemötande:

- *Projektets konsekvenser för landskapet och kulturmiljön bedöms i en landskapshistorisk utredning som utarbetas parallellt med planarbetet. I detta arbete kartläggs landskapets och kulturmiljöns värden och historiska skikt samt bedöms det föreslagna byggandets konsekvenser för dessa värden och bl.a. för RKY-områdena (byggda kulturmiljöer av riksintresse). I planbeskrivningen kompletteras bedömningen av konsekvenserna i anslutning till kulturmiljön och landskapet utifrån den landskapshistoriska utredningen.*
- *För området har även utarbetats en trafikutredning och en granskning av hur anslutningarna fungerar, i vilka man har undersökt vilken effekt köpcentret och de relaterade trafikströmmarna har på trafiknätet i närområdena. Med hjälp av utredningen har planlösningens trafikmässiga förutsättningar granskats och dess konsekvenser för trafikmiljön har förutspåtts.*
- *Ändringen av detaljplanen är förenlig med landskapsplanen. I etapplandskapsplan 2 för Nyland har ingen beteckning för en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse anvisats i Ekenäs, och därför kan en ny stor detaljhandelsenhet bara förläggas till området för centrumfunktioner. I samband med planläggningen av området har alternativ för placeringen av handeln i Ekenäs undersökts. Av de granskade alternativen är bara Handelshamnen för närvarande tydligt inom ett område för centrumfunktioner.*

9.10.2014

1.8 Raseborgs stad, Samhällstekniska nämnden

Protokollutdrag 25.3.2014 § 51, Dnr SAMT 1278/2013, beredare och föredragande Jan Gröndahl, teknisk chef

Utlåtandets huvudpunkter:

Den trafikmässiga fördelen med Handelshamnen är att den är lätt att nå även med andra färdmedel än personbilar. Den lätta trafiken till handelskoncentrationen kommer främst från närområdet i Ekenäs. Genomförandet av köpcentret medför inga betydande behov av förbättringar i nätverket av cykel- och gångbanor.

Enligt trafikutredningen (18.12.2013) kan en handelskoncentration som är förenlig med detaljplaneändringen placeras i Handelshamnen under förutsättning att de i utredningen föreslagna trafikregleringarna genomförs. Genomförandet av trafikregleringen förutsätter närmare detaljerad planering; uppgörande av en gatuplan. I gatuplanerna ska man undersöka hur varje anslutning och korsningsområde fungerar och granska de strukturella lösningarna.

Samhällstekniska nämnden konstaterar att en delgeneralplan bör utarbetas för ett större område i vilken man klargör hur trafiken inverkar på Ekenäs centrum och anslutningarna till riksvägen.

Bemötande:

- *I samband med detaljplaneringen undersöktes de trafikmässiga förhållandena i Handelshamnen med närområden samt konsekvenserna av det nya trafiknätet i anslutning till detaljplanen. Utredningen fokuserade på en granskning av förbindelserna och näten för fordonstrafiken. De trafikmässiga konsekvenserna av detaljplaneändringen har bedömts på det sätt som förutsätts i markanvändnings- och bygglagen. Beslut om en eventuell, mer omfattande trafikgranskning och om start av delgeneralplanering fattas separat.*

9.10.2014

1.9 Raseborgs stad, Direktionen för affärsverket Raseborgs vatten

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

Utlåtandets huvudpunkter:

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

Bemötande:

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

9.10.2014

1.10 Sydspetsens Miljöhälsa

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

Utlåtandets huvudpunkter:

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

Bemötande:

- *Planeringen av projektets konstruktioner genomförs utifrån gällande lagar, anvisningar och förordningar som berör byggande. I projektet beaktas buller, stombuller och vibrationer som orsakas av tågtrafiken.*
- *En jordmånsundersökning har gjorts på planområdet 4.7.2013. Utredningens resultat, slutsatser och åtgärdsförslag presenteras i planbeskrivningen.*
- *De övriga punkterna som nämns i utlåtandet från Sydspetsens Miljöhälsa beaktas i byggnadsplaneringen och bygglovsförfarandet.*

9.10.2014

1.11 Stadsstyrelsen i Hangö stad

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

Utlåtandets huvudpunkter:

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

Bemötande:

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

9.10.2014

2 Anmärkningar

2.1 Kaj Blomberg

Framfört av Kaj Blomberg, mottaget av Raseborgs stad 31.3.2014.

Anmärkningens huvudpunkter:

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

9.10.2014

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

Bemötande:

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

9.10.2014

tryggar även ett tillräckligt kundunderlag för ett större område och stöder på så sätt även den omgivande affärsverksamheten, bl.a. mångsidiga butiker.

2.2 Fastighets Ab Folkan

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

Anmärkningens huvudpunkter:

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

Bemötande:

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

9.10.2014

2.3 Markus Lindkvist

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

Anmärkningens huvudpunkter:

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

Bemötande:

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

9.10.2014

2.4 Bab Vita Svanen 1 och 2

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

Anmärkningens huvudpunkter:

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

Trafik:

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

9.10.2014

blockerar båda körfälten på Candelinsgatan. Köbildning är oundviklig och trafikljusens styrfunktion går helt i otakt med trafiken.

- En viss uppställning av slip och omlastning sker i dag på P-platsen vid järnvägen och andra gator i bostadsområden. P-platsen forsvinner. Staden har inga andra platser att anvisa. Trafikregleringen för lätttrafiken försämrar avsevärt smidigheten och säkerheten, speciellt för lätttrafikförbindelsen mot Österby via Kråkholmen.
- Elever till fyra skolor nyttjar lätttrafikleden på sträckan Österby - centrum. Trafiksimuleringen som visades på invånarmötet 6.3.2104 beaktade inte den ökade trafikmängden som behövs för att lönsamhet (*enligt Henrik Winberg*) skall uppnås. Den ökade kundtrafiken, varuleveranserna, cyklisterna och fotgängarna var inte tydligt med i trafikströmmen till Candelinsgatan. Den angränsande korsningen till Spinnaregatan har inte beaktats. Den ombyggda infarten från riksväg 25 mot centrum är enfilig i båda riktningarna och är numera försedd med stoppförbud och tillägsskylt, utryckningsfordon. Trafikmärkena gäller väl också bussarna, så det går inte att utnyttja kollektivtrafiken som förut.

Boendekvalitet:

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

Kulturmiljö:

- Den befintliga industrimiljön i området representeras av Linfabrik (Polishuset), Pojovikens Klädesfabrik (Formis), Ekenäs Klädesfabrik (Fixhuset), "Lumpen" (Sellgrens), Kronomagasin, Höijers Sprit och Polityrfabrik och Kvarnen. Fasadarkitekturen är tydlig för alla ovan nämnda industrier med sina kännpaka pilastrar och särskilda dekorationer samt typiska fönsterarrangemang
- Det framhävdes att komplexet harmonierar med den byggda miljön såtillvida att byggnadernas höjd blir på samma nivå som Formis, +23m (Vita Svanen I, 21,8 m i våning 5). Proportionerna och volymen spränger dock fullständigt ramarna och

9.10.2014

disharmonierar totalt med den byggda miljön. Järnvägen och brovalvet är också värdefulla kulturmiljöer.

- Den totala kulturmiljön får inte minskas på bekostnad av en fullständigt överdimensionerad stormarknad och parkering. Stormarknaden bidrar på inget sätt till kulturmiljövärdet. Det centrala innehållet i planen och planens mål att åstadkomma en arkitektoniskt förstklassig och representativ helhet uppnås inte, utan tvärtom förstörs kulturmiljön oåterkalleligt.
- De 32 m höga reklampelarna måste ovillkorligen bort. På ritningen på Raseborgs hemsida är komplexets byggnadshöjd vilseledande lägre än Vita Svanen 1, men höjdläget anges som +23 m vs. 21,8 m i våning 5 Vita Svanen 1.

Dagligvaruhandel:

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

Framtidsvision:

- Fler placeringalternativ för stormarknadens bör undersökas. Ett delvis nytt placeringalternativ kunde eventuellt vara stadens nuvarande materialgård eller Kasslers och gamla Fix bilservice fastigheter (Kassler och Fix samma ägare). Tammet har också gett tydliga indikationer på att där finns möjligheter. Områdena är till arealen jämförbara eller större än hamnområdet som detaljplaneändringen berör. De alternativa områdena befinner sig på stadens centrumområde och kan därigenom klart utnyttjas för en stormarknad.
- Logiskt sett kan planen förutsätta att stormarknader såsom City Market och Prisma skall placeras nära redan existerande eller planerade affärer (Rautia, Stinsen Lidl, Tokmanni), alltså på Pehr Sommars gata. Det är då andamålsenligt att Kesko i det aktuella fallet på eget initiativ förhandlar om köp av nödvändiga fastigheter för att få lämplig tomt att bygga på. Dessutom hör det till nyetableringen att sköta planering och nödvändiga anläggningar för parkering o.s.v. Handeln skulle i ett längre perspektiv koncentreras till ett område med bättre förutsättningar för rationella trafiklösningar. Då kan Norra Hamnen tryggas för någonting värdefullare än ett överdimensionerat handelskomplex. Det centrala innehållet i gällande plan och planens mål att åstadkomma en arkitektoniskt förstklassig och representativ helhet kan härigenom uppnås. Tidigare uppgjorda planer på trafiklösningar i de alternativa områdena kan aktualiseras på nytt.
- En gällande generalplan för Ekenäs stad saknas för tillfället. Man låter förstå att det skulle vara orsaken till att de andra placeringalternativen Österby/Västerby och Dragsvik är omöjliga. Trots detta är målsättningarna för planen desamma som skall bedömas då generalplan uppgöres (39 § MBL).

9.10.2014

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

För invånarna vid Candelinsgatan innebär förverkligandet av planerna att:

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

Bemötande:

- *En trafikutredning och en undersökning av anslutningarnas funktion har upprättats för området. I dessa har man undersökt vilka konsekvenser köpcentrumet och dess trafikströmmar orsakar för trafiknätet i de närliggande områdena. Med hjälp av utredningen har man undersökt planlösningens trafikmässiga förutsättningar och å andra sidan dess konsekvenser för trafikmiljön.*

9.10.2014

- *Trafikarrangemangen har som syfte att förbättra den nuvarande bristfälliga trafiksituationen på området både ur trafiksmidighetens och -säkerhetens perspektiv.*
- *Affärscentrets arkitektoniska lösning har undersökts ytterligare allteftersom planprocessen fortskridit. I projektet har man satsat mycket på att bedöma detaljplanens konsekvenser för landskapet och stadsbilden bl.a. genom virtuella modeller och simuleringar. Till byggnadsplaneringen av köpcentrumet riktas höga arkitektoniska krav vars mål är att skapa en högklassig stadsmiljö.*
- *Av de alternativ som undersökts under beredningen av planen stöder placeringen av den nya stora detaljhandelsenheten i anknytning till Ekenäs centrum och järnvägsstationen bäst ett livskraftigt centrum och möjligheterna att utnyttja bantrafiken.*
- *Den föreslagna dimensioneringen för handeln grundar sig på sakkunnigbedömningar av områdets köpkraft och konsekvenser för centrumets livskraft (Sweco 2013, FCG 2014). Utredningarna ingår i planens bakgrundsmaterial.*

9.10.2014

2.5 Ingmar Klingstedt

Framfört 31.3.2014 av Ingmar Klingstedt, Brötesvägen 17, 10600 Ekenäs

Anmärkningens huvudpunkter:

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

Bemötande:

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

9.10.2014

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

9.10.2014

2.6 Bostads Ab Silversvanen Asunto Oy

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

Anmärkningens huvudpunkter:

- Vi har investerat i en välplanerad strandfastighet med hus vars takhöjder stiger, räknat från stranden. Max. takhöjd ca +17m. Utsikt är varierande i riktning Sydsydost till Nord och solen skiner på oss från tidig morgon tills den går ner i väster.
- Planerad ändring av detaljplanen medför bl.a. att vi på vår södra flank får en kompakt vägg (mur) med höjden +23 m, som tar bort vår utsikt söderut över hamnen, Stallörsparken, Knipan, Stadsfjärden m.m. Vidare kommer muren att ta bort förmiddagssolen från vår fastighet. Vi blir inklämda mellan väg 25 och den planerade byggnadens vägg. Ett så här stort komplex kan inte få placeras vid en strand i vårt idylliska Ekenäs.
- Man bör tillverka en modell så att var och en kan få en bättre uppfattning om storleken i förhållande till omkringliggande fastigheter.
- Nya alternativ gällande placeringen borde undersökas, utöver de tre ursprungliga t.ex. områden vid Per Sommars gata och Tammet som också är centrala. Om bättre alternativ finns så bör planändring förläggas dit.
- Byggnadskostnaderna är på sådan nivå, att det, enligt olika sakkunniga, kommer att behövas mellan 4000 upp till 9000 besökare (köpare) per dag för att få en lönande investering. Vilket antal besökare är det rätta?
- Trafikutredningen för Handelshamnen är uppgjord med målet 4000 besökare per dag. Simuleringen visade att trafiken kan fås att fungera på/omkring järnvägsbron. Hur blir det om det blir 9000 besökare?
- Hurudan blir trafiken i backen på Candelinsgatan? Biltrafiken till/från Kråkholmen bortfaller. Största delen av Handelshamnens logistiktrafik, alla bilburna besökare, den befintliga lokaltrafiken och en del av lättrafikledens trafik skall samsas om Candelinsgatan som i praktiken blir en återvändsgränd?
- Om parkering:
 - o I beredningen för Handelshamnens lägesrapport till styrelsen, 27.1.2014, är det sagt att 220-300 P-platser skall iordningsställas. I beredningen för Samhällstekniska nämndens behandling 25.3.2014 sägs det att det gäller ca 500 P-platser. Vilket antal är det som kommer att gälla i detta skede?
 - o Skattemedel får inte gå till detta projekt och P-husprojekt. Intäkterna från området markförsäljning skall täcka stadens kostnader. Vi anser att ett trovärdigt förslag till finansiering och administration av P-huset bör finnas offentligt tillgängligt innan ett beslut kan tas.
 - o Det finns inga P-platser reserverad P för båthamnen LV-3.
 - o De 20 allmänna P-platserna på LP-1 forsvinner också, då de istället redan i dag borde utökas.

9.10.2014

- Sammantaget: Vi föreslår att förslaget om ändring av detaljplanen för Handelshamnen förkastas på grund av de oklarheter som finns i beredningen.
- Dessutom anser vi att ett förtydligande av gällande detaljplan borde övervägas. Lättrafikleden från/till Kråkholmen och hela västra Ekenäs, under järnvägsbron, SSO genom planområdet mot Radhustorget och vidare mot skolområdena borde förbättras och klart vara markerade och upptagna i planen. Lättrafikleden bör gälla fotgängare, cyklister och mopedister.

Bemötande:

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

9.10.2014

2.7 Dick Thomas Salminen

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

Anmärkningens huvudpunkter:

- Planändringen leder till en direkt värdeminskning på min fastighet, samt för hela det nybyggda bostadsområde som gränsar till Candelinsgatan.
- Direkt negativa faktorer är: ökad trafik, ökad tung service och distributionstrafik, ökad bullernivå från transporter och planerad lastbrygga. Även avfallshantering medför buller och luktspridning. Alternativa placeringsområden för lastbrygga och avfallshantering bör utredas t.ex. inne i det tilltänkta parkeringshuset på så sätt att det inte stör bostadsområdets vardag.
- Arkitektoniskt förfular den tilltänkta byggnaden hela närområdet. Målen med detaljplanen uppfylls inte när det gäller att värna den byggda miljön, landskapet och naturvärdena.
- Efterfrågar fasadritningar och realistiska perspektivbilder från Candelinsgatan.
- Det är risk för konflikter mellan gång- och cykeltrafikförbindelse under den befintliga järnvägsbron och all tung service- och distributionstrafik som skall svänga och backa för att nå intill lastbrygga och avfallshantering. Detta innebär trafikrisker. Lättrafikanter använder dagligen denna lättrafikled till stadens centrum (Österby, Västerby samt närliggande bostadsområden).
- Lastnings- och avfallshanteringsområdet är alltför litet. Var skall till exempel väntande distributionslastbilar stå parkerade när det är fullt vid lastbryggan?
- Mopedtrafiken från Österby/Västerby området (vilken i rusningstrafik är ganska omfattande) måste ledas på ett mer trafiksäkert sätt, inte till Raseborgs mest trafikerade och komplicerade korsning. Man bör kunna garantera alla en säker och trygg skolväg. Är alternativet mopedkörning över det nya torget framför köpcentret med sänkt trivselfaktor som följd?
- Är verkligen Norra hamnen det lämpligaste området för ett dylikt projekt? Alla potentiella markområden bör beaktas objektivt, både på stadens mark samt områden i privat ägo. Tammet-fastigheten som är till försäljning skulle vara lämplig. På Tammet tomt skulle inga bostadsområden störas, befintliga trafikförbindelser kunde utnyttjas, ekonomiska synergieffekter för befintlig affärsverksamhet, billigare byggkostnader samt mindre ekonomiska risker för Raseborgs stad. Om Norra Hamnen utvecklas mer småskaligt enligt gällande detaljplan och köpcentret placeras på Tammet-fastigheten invid stamväg 25, skulle det gynna hela Raseborg med alla dess invånare och även kommande generationer.

Bemötande:

- *Affärscentrumets arkitektoniska lösning och bl.a. arrangemangen för servicetrafiken har undersökts ytterligare under planprocessens gång. I projektet har man satsat mycket på att bedöma detaljplanens konsekvenser för landskapet och stadsbilden bl.a. genom virtuella modeller och simuleringar. Till byggnadsplaneringen av*

9.10.2014

köpcentrumet riktas höga arkitektoniska krav vars mål är att skapa en högklassig stadsmiljö.

- *Trafikarrangemangen har som syfte att förbättra den nuvarande bristfälliga trafiksituationen på området både ur trafiksmidighetens och -säkerhetens perspektiv.*
- *Av de alternativ som undersökts under beredningen av planen stöder placeringen av den nya stora detaljhandelsenheten i anknäytning till Ekenäs centrum och järnvägsstationen bäst ett livskraftigt centrum och möjligheterna att utnyttja bantrafiken.*

2.8 Helena Friberg

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

Anmärkningens huvudpunkter:

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

Bemötande:

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

9.10.2014

2.9 Ulf och Mary Enberg

Framförd 28.3.2014 av Ulf Enberg och Mary Enberg, ägare till fastigheten 710-005-0050-0260-U, Ystadsgatan 1, 10600 Ekenäs

Anmärkningens huvudpunkter:

- Risken är stor för sprickor och skador i denna fastighets vägg- och golvkonstruktioner som en direkt påföljd vid sprängningar av stora bergsmassor i omedelbar närhet av fastigheten. Fastigheten är historiskt värdefull och museimärkt. Fastigheten ritades av Theodor Hoijer på 1880-talet och uppfördes av konsul Frans Hoijer som Finlands första polityrfabrik Frans Hoijers Sprit, Lack och Polityrfabrik. I fastigheten har det funnits företag som Enigheten, Gennarby mejeri, Labor, Hankkija och under 1930-talet Inhemsk Ull.
- Då man spränger i berg fortplantar sig skakningarna till hela området. All omkringliggande bebyggelse ligger på berggrund liksom också järnvägsbron. I farozonen ligger även det närbelägna museimärkta Kronomagasinet.
- Genomförande av planen riskerar att slå sönder en historisk arkitektonisk helhet. Fastigheten hör till en gammal industristadsdel i Ekenäs till vilken också hör Polishuset, f .d. Rohto, f.d. Linfabrik och Formishuset, f .d. Fiskars, f .d. Pojovikens Klädesfabrik och nuvarande stadshuset f .d. Lumpen eller Ekenäs Klädesfabrik (tidigare Ekenäs Ångkvarn och fabriker sedermera Ekenäs Yllevarufabrik). Norra Strandgatan 5 f.d. Ekenäs Busstation, f.d. Hotell Continental och Ekenäs Gamla Bastun hör också till den bevarade bebyggelsen i jugend- och empire-stil som tillsammans med Gamla Stan bildar en historisk arkitektonisk helhet.
- En Citymarket som arkitektoniskt skiljer sig så väsentligt från övrig bebyggelse förfular miljön i hela denna del av staden. Vid byggandet av marketen **försvinner** också all grön natur i hela området, bl. a blommar vitsipporna om våren i branten bredvid Kronomagasinet. Därmed har de riksomfattande målen för områdesanvändningen angående "kultur- och naturarvet, rekreation i det fria och naturresurser" inte alls beaktats i planeringen.
- I beaktande av att en citymarket har öppet dygnet runt sju dagar i veckan med tillhörande störande trafik av varutransporter mm får vi som närmaste grannar aldrig mer en lugn stund i våra hem.
- Vi befarar också sänkt ekonomiskt värde på vår fastighet och tomt på grund av det fyra våningar höga citymarketbygget.
- Den överbyggda tågbanan genom marketen kan påverkas av alla sprängningar och omrörningar i berg- och jordmassor. Det finns stor risk för tågets urspårning inne i marktunneln vilket kan starta en brand och medföra livsfara och fara för närliggande omgivande bebyggelse som till största delen består av flervånings bostadshus förutom de skyddsmärkta fastigheterna.
- Som skattebetalare i Raseborg godkänner vi inte att staden som hel- eller delägare låter bygga parkeringshus under samma tak som marketen. Stadens parkeringsplatser skall finnas på neutral mark.
- I planbeskrivningen sägs att man kan närma sig citymarketen också sjövägen. Var har man tänkt sig att turistbåtar och andra större båtar ska lägga till om 70

9.10.2014

båtplatser ska reserveras enbart till bostadsområdets behov? Båtplatserna längs stadens stränder skall finnas till för uthyrning till alla Ekenäsbor eller som i Norra hamnen för gästhamnens behov, inte reserveras för ett specifikt bostadsområde.

- Simuleringen av trafikplaneringen som visades på invånarmötet den 6 mars var helt orealistisk. Om man leder in några tusen fordon till förutom de flertusental som varje dag rör sig i staden, blir nog bilköerna längre och trafikstockningarna mera framträdande. Vidare hade man inte alls beaktat fotgängare och cyklister i simuleringen.
- Långtradartrafiken med varutransporter väcker också många frågetecken. "Körförbindelse för servicetrafik" ajo/h slutar vid järnvägsbron. Enligt plankartan finns det ingen väg ut från området? Var skall de långtradarare som lastar av vid järnvägsbrosidan av market-huset köra in? Ska de stå parkerade på trottoaren uppe på bron och lasta av direkt in i marketens övre våningar.
- Vi anser att ordningsföljden i planeringen borde ha varit den motsatta. Staden borde ha införskaffat och publicerat alla myndighetsbeslut angående planen före utläggandet till påseende. Vi anser att det är fel gjort av staden att bygga på eventuella förbiseenden i planeringen med hjälp av invånarnas anmärkningar. Vi vill inte vara behjälpliga i planeringen av citymarketen. Staden har heller inte informerat invånarna om att det kommer ytterligare en besvärsgång med dito framläggningstid.
- Sammantaget anser man att Citymarket-bygget är överdimensionerat, överoptimistiskt och förväntad kundtillströmningen uppfylls inte. Negativa påföljder för den omgivande befolkningen och de företag och affärer som redan är etablerade i Ekenäs negligeras och förminskas. Citymarket-planen består till stora delar av överlappande nödlösningar. En citymarket passar inte in i Norra hamnen varken vad trafik, miljö, arkitektur eller historiskt perspektiv beträffar. Vi tror överhuvudtaget inte på affärsidén med hela Handelshamn-projektet och vi kräver därför att hela planen laggs ner.

Bemötande:

- *För undvikande av skador kommer den bergssprängning som behövs i genomförandeskedet att utföras med stor försiktighet och i enlighet med bestämmelser och byggnadstillsynens anvisningar. Det byggande som detaljplaneändringen tillåter förutsätter inget exceptionellt utmanande bergsbyggande.*
- *Affärscentrets arkitektoniska lösning har undersökts ytterligare allteftersom planprocessen fortskridit. I projektet har man satsat mycket på att bedöma detaljplanens konsekvenser för landskapet och stadsbilden bl.a. genom virtuella modeller och simuleringar. Till byggnadsplaneringen av köpcentrumet riktas höga arkitektoniska krav vars mål är att skapa en högklassig stadsmiljö. Även en traditionell miniatyrmodell kan övervägas i ett senare skede av planeringen.*
- *En trafikutredning och en undersökning av anslutningarnas funktion har upprättats för området. I dessa har man undersökt vilka konsekvenser köpcentrumet och dess trafikströmmar orsakar för trafiknätet i de närliggande områdena. Med hjälp av utredningen har man undersökt planlösningens trafikmässiga förutsättningar och å andra sidan dess konsekvenser för trafikmiljön. Utredningarna har sammanställts med sedvanliga metoder som i andra projekt har konstaterats vara tillförlitliga.*

9.10.2014

- *Trafikarrangemangen har som syfte att förbättra den nuvarande bristfälliga trafiksituationen på området både ur trafiksmidighetens och -säkerhetens perspektiv.*
- *En riskanalys har utarbetats över området (Sweco ympäristö Oy, 24.9.2014). I analysen bedöms utöver miljöriskerna även de risker som förknippas med genomförandet av projektet och processen samt byggandet och användningen.*
- *Planläggningsprocessen har startats på nytt och om detta anordnades myndighetssamråd i begynnelsekedet 3.9.2014. Programmet för deltagande och bedömning har uppdaterats med hänsyn till intressenterna och de nödvändiga utredningarna. Intressenterna har möjlighet att lämna in skriftlig respons på planen två gånger under processen som har startats om: när planens beredningsmaterial (planutkastet) läggs fram offentligt och när det utifrån responsen uppdaterade planförslaget läggs fram offentligt.*

2.10 Ronny Artzen, Oy Eke-Marin Ab

Framfört 19.3.2014 av Ronny Artzen, Oy Eke-Marin Ab

Anmärkningens huvudpunkter:

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

Bemötande:

- *Anmärkningen noteras.*

2.11 Lena Aschan, Gullö gård

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

Anmärkningens huvudpunkter:

- Aschan ifrågasätter en planändring som baseras på att en aktör önskar fördubbla en redan stor kropp på ett trångt ställe. Nuvarande gällande plan är tillräcklig för stadens behov.
- Aschan anser att det inte finns vägande skäl att uppta en paradplats med en verksamhet med fokus på innerutrymmena istället för något som har en relation till strandområden. Därmed finns inga tvingande skäl att bygga dyra trafikarrangemang och att leda stora trafikströmmar till nämnda område.
- Det saknas uppgifter om hur byggnadskroppen ter sig från havet. Det skulle också behövas en miniatyrmodell som konkret visualiserar slutresultatet.
- Målet, en stadsbild som beaktar nuvarande bosättning och samspel med tidigare arkitektur, verkar inte uppfyllas.

9.10.2014

- Målet, trafikarrangemang som är löpandet både för Handelshamnen, övriga centrum och fotgängare, verkar inte uppfyllas.
- Ashan ifrågasätter om förslaget beaktar ekologiska aspekter och är ekologiskt försvarbart med tanke på enorma betongmassor och jordschaktning?
- Finns det någon gällande generalplan för centrumområdet?
- Finns det en helhetsplan för stadens trafikarrangemang?
- Har en bedömning gjorts över hur en ändring av planen påverkar det tilltänkta bostadsområdet?
- Tågtrafiken bör inte utsättas för en risk för indragning av vissa godstransporter.

Bemötande:

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

9.10.2014

2.12 Gunnar Almark och Helena Almark

Anmärkningens huvudpunkter:

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

Bemötande:

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

2.13 Ekenässällskapet r. f.

Anmärkningens huvudpunkter:

- Sammanfattningsvis anser Ekenässällskapet att planförslaget bör kompletteras och revideras enligt de principer som den nu gällande planen för området följer.

9.10.2014

- Nuvarande plan bygger till stor del på det vinnande förslaget i den idéävling gällande utvecklingen av handelshamnen som genomfördes år 2004. Planen tar hänsyn till den specifika och på många sätt krävande miljö som hamnområdet utgör. Det aktuella förslaget till ändring av detaljplanen utgår från en diametralt annorlunda planeringsfilosofi vilket enligt Ekenassällskapetets uppfattning innebär att planen inte kan godkännas i föreliggande form.
- En fördubbling av våningsytan för affärsbruk med en placering av hela byggnadsmassan på områdets högsta punkt omöjliggör placering av allmännyttiga aktiviteter.
- Det saknas en helhetssyn och det är omöjligt att uppfatta hur massivt området exploateras då man i detta skede utelämnar planeringen av det område som är avsett för bostäder. Bostadsfrågan bör tas med i konsekvensanalysen. Risk finns att bostadsdelen blir överbelastad alternativt att intresset för att bygga ut bostadsdelen minskar.
- Det planerade varuhuset med ett massivt parkeringshus kommer att bli ytterst dominerande och kommer bl.a. att utestänga havsutsikten i olika riktningar. Detta i kombination med ett överoptimistiskt arrangemang för biltrafiken innebär ett grovt brott mot denna stadsdels skala.
- Järnvägsmyndigheternas utlåtande har inte införskaffats. Det bullerproblem som uppstår när tåg tar sig igenom varhuskomplexet har inte alls noterats.
- Alternativa placeringar av varuhuset har inte utretts tillräckligt.
- Det ifrågasätts om konsumentunderlaget är tillräckligt.
- Följderna för affärsverksamheten i stadens mittpunkt på axeln Torget-Stationsvägen bör analyseras.
- Planens förhållande till Natura 2000 bör redovisas.

Bemötande:

- *Omfattningen av den gällande detaljplanen samt dess trafik- och parkeringsarrangemang motsvarar inte investerarnas minimibehov och möjliggör inte att ett livskraftigt köpcentrum etableras på området.*
- *Affärscentrets arkitektoniska lösning har undersökts ytterligare allteftersom planprocessen fortskridit. I projektet har man satsat mycket på att bedöma detaljplanens konsekvenser för landskapet och stadsbilden bl.a. genom virtuella modeller och simuleringar. Till byggnadsplaneringen av köpcentrumet riktas höga arkitektoniska krav vars mål är att skapa en högklassig stadsmiljö.*
- *Konsekvensbedömningen har kompletterats beträffande trafiken, kulturmiljön och naturvärdena.*
- *Planeringen av området görs i nära växelverkan med Trafikverket, som ansvarar för utvecklingen av järnvägstrafiken. En reservering för järnvägen enligt planlösningen tillåter åtgärder för att utveckla stationen och banan, inkl. elektrifiering av banavsnittet.*

9.10.2014

- *Smidigheten beträffande området trafik och gatunät undersöks i samband med detaljplaneringen för ett större område än det som avgränsas i planen.*
- *Den föreslagna dimensioneringen för handeln grundar sig på sakkunnigbedömningar av områdets köpkraft och konsekvenser för centrumets livskraft (Sweco 2013, FCG 2014). Utredningarna ingår i planens bakgrundsmaterial.*

2.14 Ringa och Karl-Gustav Sandelin

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

Anmärkningens huvudpunkter:

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

Bemötande:

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

2.15 Kjerstin Sevón

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

Anmärkningens huvudpunkter:

- Planen innebar visuell miljöstörelse. Genomförande av planen (en betongkoloss av värsta 1960-talsslag) stöder inte de uttalade kvalitetsmålen för planeringen. Planen beaktar inte värdefulla bebyggda miljöer och byggnadsobjekt och stöder inte den gällande stadsplanens stadsbildsmässiga utgångsläge.
- Planen förstör en fungerande lokal struktur. Det är risk för att den service man har i Ekenäs centrum i form av närbutiker försvagas om ett stort köpcentrum/stormarknad etableras. Närbutiker föredras av småhushåll och pensionärer. Det är också risk för att satsningen på köpcentrum misslyckas för att intresset för företagsetablering i köpcentrat inte räcker.

9.10.2014

- Sevón ifragasätter de kalkyler för trafiklösningar och för stadens ekonomiska åtaganden som ligger till grund för etableringen av en stormarknad och för planen i dess nuvarande form.
- Planlösningar bör ta mer hänsyn till en stark lokal opinion.

Bemötande:

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