

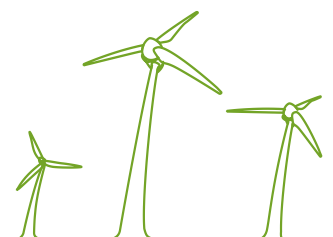


RAASEPORIN KAUPUNKI
RASEBORGS STAD



Handelshamnen, ändring av detaljplan

Planbeskrivning, utkastsskede



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.....	2
2	SAMMANDRAG.....	3
2.1	Olika skeden i planprocessen samt tidtabell	3
2.2	Det centrala innehållet i planen och planens mål	3
2.3	Genomförande	4
3	UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN	5
3.1	Utredning om förhållandena i planeringsområdet	5
3.1.1	Allmän beskrivning av området.....	5
3.1.2	Naturmiljön	5
3.1.3	Den byggda miljön	5
3.1.4	Kulturhistoriska objekt och fornminnesobjekt	6
3.1.5	Förorenade markområden	6
3.1.6	Service och rekreation	7
3.1.7	Trafik	7
3.1.8	Teknisk försörjning.....	8
3.1.9	Miljöstörningar.....	9
3.1.10	Markägoförhållanden	9
3.2	Planeringssituationen	9
3.2.1	Riksomfattande mål för områdesanvändningen (VAT)	9
3.2.2	Nylands landskapsplan.....	10
3.2.3	Generalplan.....	14
3.2.4	Detaljplan	15
3.2.5	Byggnadsordning	16
3.2.6	Byggförbud	16
3.2.7	Grundkarta.....	16
3.2.8	Arkitekttävling	16
3.2.9	Övriga planer och utredningar	17
4	OLIKA SKEDEN I DETALJPLANERINGEN	18
4.1	Behovet av detaljplanering och avgränsning av detaljplanen	18
4.2	Deltagande och samarbete	18
4.2.1	Intressenter	18
4.2.2	Deltagande och växelverkan.....	19

4.2.3	Myndighetssamarbete.....	19
4.2.4	Hörande under förslagsskedet	20
4.2.5	Deltagande vid godkännandeskedet	20
4.3	Mål för ändringen av detaljplanen	20
4.4	Alternativen för detaljpanelösningen	20
5	REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	26
5.1	Planens struktur	26
5.1.1	Allmän beskrivning av planen	26
5.1.2	Trafik	27
5.1.3	Ändringar i den gällande detaljplanen	27
5.2	Områdesreserveringar.....	28
5.3	Dimensionering	29
5.4	Allmänna bestämmelser	30
6	GRANSKNING PÅ GENERALPLANENIVÅ	31
6.1	Planens förhållande till planer på högre nivå	31
6.1.1	Riksomfattande mål för områdesanvändningen.....	31
6.1.2	Landskapsplan.....	32
6.2	Planens förhållande till kraven på generalplanens innehåll	33
7	DETALJPLANENS KONSEKVENSER	34
7.1	Konsekvenser för samhällets verksamhetsbetingelser och -förhållanden	34
7.2	Konsekvenser för handelns servicenät.....	34
7.3	Konsekvenser för möjligheterna att färdas, trafiken och ekonomin.....	35
7.4	Konsekvenser för kultur- och naturmiljön samt landskapet	36
7.5	Konsekvenser för den sociala miljön, hälsan och säkerheten	38
8	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	40

Bilagor

Bilaga 1 Utdrag ur detaljplanekartan med beteckningar och bestämmelser

Bilaga 2 Illustration

15.10.2014

Handelshamnen, ändring av detaljplan

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Identifikationsuppgifter

Beskrivningen hänger samman med de 15.10.2014 daterade detaljplanekartan och detaljplanebestämmelserna. Planläggningen har inletts på Mäenpää rakennus Oy - Byggnads Ab:s initiativ. Stadsstyrelsen har på sitt möte 2.9.2013, § 366, 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, närlinfluensområdet med blå streckad linje. Baskartan © Lantmäteriverket.

15.10.2014

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 arkitektävling 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

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

tfn 041 5389 353

1.5 Förteckning över handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial

Förteckningen kompletteras under planprocessens gång.

- Utredning över handelns placering i Ekenäs, AIRIX Miljö, 29.11.2013
 - Referensplan för köpcentret och dess kvarter, Arkitektbyrå R. Wingren Ab, 2013
 - Trafikutredning för Handelshamnens område, AIRIX Miljö, 21.11.2013
 - Miljöbedömning – Handelshamnen, Ekenäs, Golder Associates, 18.7.2013
 - Landskapshistorisk utredning för Handelshamnen (utkast), FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy, 24.9.2014
-

15.10.2014

2 SAMMANDRAG**2.1 Olika skeden i planprocessen samt preliminär tidtabell**

TIDIGARE PLANPROCESS (diarienummer 1278/2013)	
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
NY PLANPROCESS ANHÄNGIGGÖRS (Diarienummer 1180/2014)	
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. Möjlighet att reservera tid för diskussion om utkastet tillsammans med den ansvariga planläggaren under tiden för framläggandet.	planläggningsnämnden 15.10.2014
Detaljplaneförslag framläggs. Öppet invånarmöte	december 2014 – januari 2015 januari-februari 2015
Myndighetsmöte vid behov	februari 2015
Planen till fullmäktige för godkännande	Mars-april 2015

2.2

15.10.2014

2.3 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 handelns 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

2.4 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.

15.10.2014

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 borring vid bryggkanten och i vattenområdet. Borringsdjupet 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 byggnaden betecknats med skydds-beteckningen sr. På norra sidan av järnvägen finns en byggnad för kommunalteknisk försörjning (transformator).

15.10.2014

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 (utkast), 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 Höijer på 1880-talet härstammar i huvudsak från perioden 1888–1913 (en del Theodor Höijer). 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.

Muinaismuistokohteet

På planeringsområdet finns det inga fornlämningar som är skyddade enligt fornminneslagen.

På planeringsområdet finns det en bergsinristning daterad 1905.

3.1.5 Förorenade markområden

På området gjordes en undersökning av förorenade markområden (Golder Associates Oy 4.7.2013). 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.

Enligt analyseringsresultat från prov som tagits på området är jordmånen inte förorenad av undersökta skadliga ämnen 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.

15.10.2014

De förhöjda halterna av skadliga ämnen bör beaktas i byggandet på området. Åtgärdsförslag anges i miljöbedömningsrapporten för Handelshamnen (Golder Associates Oy 4.7.2013).

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.

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.

15.10.2014

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 placeringsmöjligheter 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.

15.10.2014

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.

- 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 landskapsvården samt behov av grönförbindelse.

15.10.2014

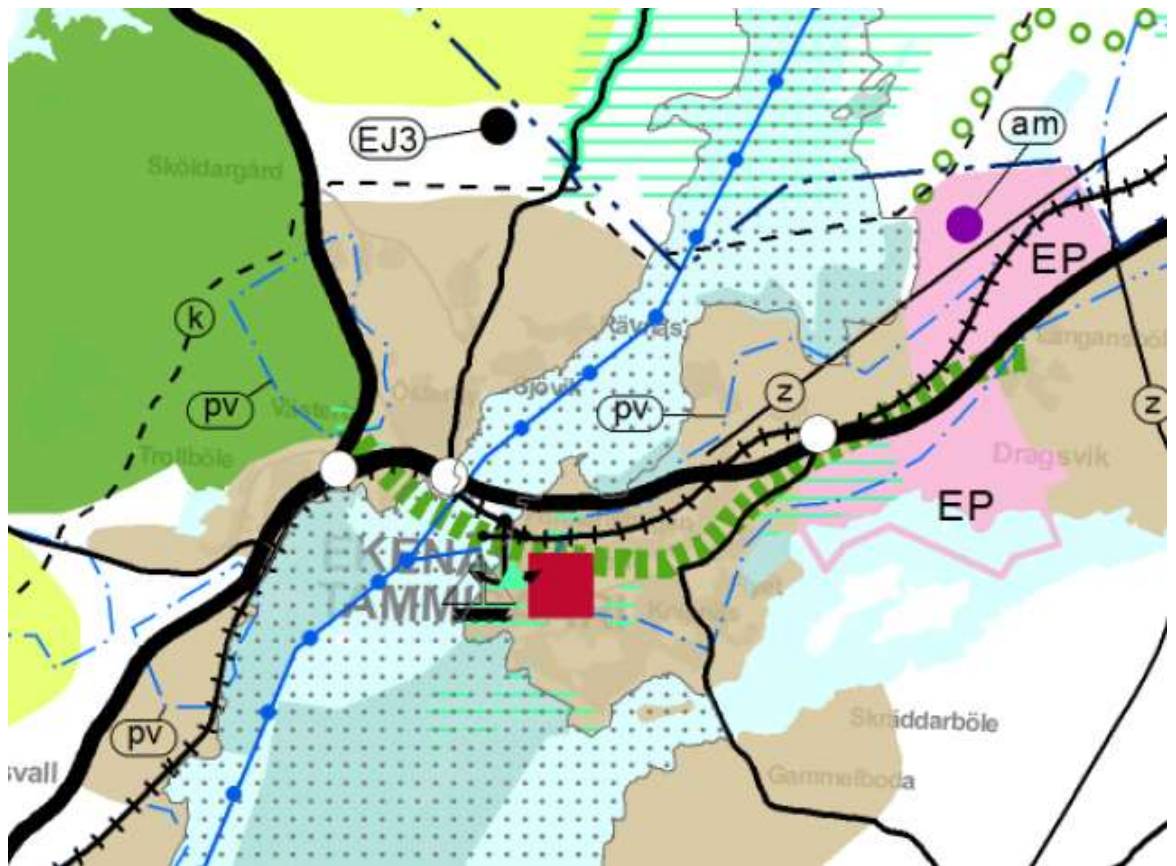



Bild 4: Utdrag ur landskapsplanen. Planeringsområdet ligger vid hamnbeteckningen (ett ankare).



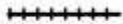
Följande beteckningar och bestämmelser i Nylands landskapsplan berör planområdet:

Beteckning	Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
	Område för tätortsfunktioner	<p>Med beteckningen anvisas bygnadsområden 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 anknypning 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 funktionen så att den stöder sig på den befintliga samhällsstrukturen, bannätet och huvudlederna. Nybyggande 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</p>



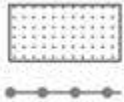
15.10.2014

			<p>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 effektiva 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 friluft- och rekreativmöjligheter samt gång- och cykeltrafikförbindelser till regionala rekreativområden. 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 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 m²vy och under 5 000 m²vy 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>
--	--	--	---

15.10.2014

			I den mera detaljerade planeringen bör man anvisa kontinuiteten av de friluftsleder som anvisats på landskapsplankartan på området för tätortsfunktioner.
	Område för centrumfunktioner	<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 Vanda, Träskända järnvägsstation, Grankulla järnvägsstation samt Karis järnvägsstation och omgivning.</p>
	Område, väg eller objekt som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden	<p>Med beteckningen anges områden, vägar och objekt som är viktiga med tanke på kulturmiljön och landskapsvärden.</p> <p>På områden där användningsändamålet har angetts med en områdesreserveringsbeteckning, bestämmer beteckningen den primära markanvändningsformen.</p>	<p>I den mera detaljerade planeringen av området skall värnandet om kulturmiljöns särdrag beaktas och bevarandet av betydande landskaps- och kulturvärden tryggas.</p> <p>I den mera detaljerade planeringen skall den i landskapsplanen åsyftade markanvändningen och landskaps- och kulturvärdena bedömas och samordnas.</p>
	Förbindelsebana (YR)	<p>Med beteckningen anges förbindelsebanorna.</p> <p>Till beteckningen hänför sig byggnskränkning med stöd av 33 § 1 mom. MBL.</p>	I banplaneringen skall regionala friluft-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljön, skyddet av grundvatten samt olika arters möjligheter att röra sig beaktas.

15.10.2014

	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 friluftsmöjligheterna, 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 (ls)	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.	
	Område som hör till eller föreslagits höra till nätverket Natura 2000 (nat)	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.	

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

3.2.3 Generalplan

Området saknar generalplan med rättsverkan. I utarbetandet av detaljplanen bör kraven på generalplanens innehåll beaktas 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).

15.10.2014



Bild 5: Utdrag ur detaljplanen. Planeringsområdet visas med röd linje.

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- m².

15.10.2014



Bild 6: Utdrag ur detaljplanen.

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.

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.

15.10.2014

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 7: 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, 2013-2014
- Trafikutredning för Handelshamnens område, AIRIX Miljö, 21.12.2013
- Miljöbedömning – Handelshamnen, Ekenäs, Golder Associates, 18.7.2013
- Landskapshistorisk utredning för Handelshamnen (utkast), FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy, 24.9.2014

15.10.2014

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
- Trafi
- Tukes
- Hangö stad
- Hangö hamn

Stadens myndigheter

- Byggnadstillsyn
-

15.10.2014

- Samhällsteknik
- 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. 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.

Förberedningsskede

Utkastet till detaljplan läggs fram offentligt i minst 30 dagar på stadsplaneringsavdelningen, Elin Kurcks gata 11, 10300 Karis.

Under framläggningstiden av planutkast 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.

Förslagsskede

Förslaget till detaljplan läggs fram offentligt i minst 30 dagar på stadsplaneringsavdelningen, Elin Kurcks gata 11, 10300 Karis.

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

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

4.2.3 Myndighetssamarbete

Ett myndighetssamråd har hållits i inledningsskedet 3.9.2014.

15.10.2014

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.

Under den planprocessen som har avbrutits 17.9.2014 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.

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 detaljpanelösningen

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 (VE 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 (VE 2) och Dragsvik (VE 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 (VE1) har det mest fördelaktiga läget i förhållande till järnvägsstationen, som ligger på ca 300 meters promenadavstånd. Avståndet till fots från Västerby (VE 2) och Dragsvik (VE 3) till järnvägsstationen skulle vara ca 2 kilometer.

15.10.2014



Bild 8: 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 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 centrumets 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 storenheter. 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 storenhet (KM), som skulle möjliggöra placeringen av storenheten 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 storenhet för detaljhandeln endast i Handelshamnen.

15.10.2014

Placeringsalternativen för handelskoncentrationen har jämförts per delområde i tabellen nedan:

	VE1 Handelshamnen	VE2 Västerby	VE3 Dragsvik
Stadsbild	<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, höghusen 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>
Samhällsstruktur			
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 detaljvaruhandelns placering. I det nuvarande</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 detaljvaruhandelns placering. I det nuvarande markanvändnings- och planläget kan inte en ny</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 detaljvaruhandelns placering. I det nuvarande markanvändnings- och</p>

15.10.2014

	markanvändnings- och planläget kan en ny enhet för detaljvaruhandel motiverat placeras endast vid Handelshamnen.	enhet för detaljvaruhandel motiverat placeras i Västerby.	planläget kan inte en ny enhet för detaljvaruhandel motiverat placeras i Dragsvik.
Den regionala placeringen av bosättning, arbetsplatser och service	+	-	-/+
	Läget i centrum är förmånligt med tanke på bosättning, arbetsplatser och service.	Oförmånligt läge i förhållande till bosättning, arbetsplatser och service. Regionalt bra läge mot Hangö.	Oförmånligt läge i förhållande till bosättning, arbetsplatser och service, även om Ekåsens och Dragsviks område i framtiden kommer att utvecklas för en märkbar invånarökning.
Behovet av nya trafikförbindelser och förändringar i trafiknätet	+	-	-
	Befintlig planskild anslutning. Behov av förbättringar i gatunätet och lätt trafik, som är motiverade redan i nuläget.	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.	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.
Splittring, förtätning	+	-	-/+
	Förtätar och för samman samhällsstrukturen och centrum.	Splittrar samhällsstrukturen.	Delvis splittrande effekt på samhällsstrukturen. Förtätar lokalt Dragsvikområdet.
Den regionala utvecklingen av serviceutbudet	+	-	-
	Läget i regionen erbjuder de bästa utgångspunkterna för utveckling.	Läget splittrar handelsstruktur.	Läget splittrar handelsstruktur.
Relationerna mellan kärnorna, centrumområdets kommersiella service samt dess utveckling	+	-	-
	Förstärker och stöder centrum. Gör serviceutbudet i centrum mångsidigare, ökar dragningskraften och stöder verksamhets- och utvecklingsförutsättningarna.	Splittrar handelsstruktur och leder till bipolär struktur. Stöder inte centrumfunktionerna. I en bipolär situation kan konkurrensen leda till en ohållbar situation för handeln.	Splittrar handelsstruktur och leder till bipolär struktur. Stöder inte centrumfunktionerna. I en bipolär situation kan konkurrensen leda till en ohållbar situation för handeln.

15.10.2014

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

15.10.2014

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

15.10.2014

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/u.

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 kvarteret finns även en transformatorbyggnad som ett område för samhällsteknisk service (ET-område).



Bild 9: Utsikt mot hamnens magasinbyggnad från Norra strandgatan.

15.10.2014



Bild 10: Illustration av köpcentret sett från småbåtshamnen.

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 byggnadsplaneringen. De trafikförbindelser som behövs med hänsyn till stadsrummet och samhällsstrukturen genomförs i tillräcklig omfattning kring kvarteren 85 och 86. Kvartersinterna lätta trafikförbindelser, som eventuellt hålls stängda nattetid, tjänar i första hand trafiken inom köpcentret.

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 för samhällsteknisk försörjning (ET).
- Från de sammanställda detaljplanebeteckningarna stryks parkeringsområdet (LP-1), vilket delvis ersätts av en riktgivande områdesreservering ma/p som gör det möjligt att bygga en underjordisk parkeringshall i flera våningar.

15.10.2014

- Förbindelsen pp/h-1 för lätt trafik tas bort. Förbindelsebehovet löses med en underfart vid järnvägsbron samt interna förbindelser inom köpcentrumet.
- Den totala byggrätten i KM- och LR/u-områdena fastställs till 40 000 m²vy och våningstalet till IV (i LR/u-området I).
- För transformatorbyggnaden gäller byggrätten 200 vy-m² och våningstalet I.

Järnvägsområdet:

- En del av järnvägsområdet anvisas som ett område där det är möjligt att bygga en däckkonstruktion, LR/u. Dimensioneringen av LR/u-området avsmalnas så, att det 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 lätt trafik tas bort från järnvägstunneln. Förbindelsen ansluter till öppna platser som eventuellt är stängda i köpcentrumet. Detta avgörs i byggnadsplaneringsskedet.

Kvarter 85:

- Kvarteret utvidgas till att omfatta utsprång i enlighet med köpcentrumets referensplan till Kronotorget (3 meters utsprång, torn) och vid kajen i LV 3-småbåtshamnen (6 meters utsprång, utåtlutande vägg). Terrasser som knyter an till verksamheten i KM-kvartersområdet får placeras under utsprången.
- De enskilda beteckningarna för byggnadsytorna i kvarteret, byggrätterna, våningstalen samt parkeringsområdet tas bort med undantag för magasinsbyggnadens sr-beteckning.
- Byggnadsytan och planbeteckningen för den sr-märkta magasinsbyggnaden ändras till att även omfatta en glastäckt lokal i anslutning till byggnaden enligt beteckningen v-1 i detaljplanen.
- 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 anvisas kraven på isolering av buller, stombuller och vibration i en bredare utsträckning.

LV-3-småbåtshamnen samt Kronotorget

- Kvarter 85 utvidgas till dessa områden med utsprång enligt köpcentrumets referensplan, under vilka man kan placera terrassutrymmen i KM-kvartersområdet. Från Kronotorget reserveras en 3 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. Kajområdet i småbåtshamnen är 13 meter brett på det smalaste stället.

5.2 Områdesreserveringar

Kvartersområden har anvisats enligt följande, kvarteren 85 och 86:

KM *Kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet får placeras.*

15.10.2014

ET Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.

Trafikområden, gatuområden och torgområden har reserverats enligt följande:

LR/u Järnvägsområde. på vilket får byggas en utsprång som tillhör kvarters 85 riktgivande tomt 1. På utsprångets yta får man bygga däckkonstruktioner och till kvarteret tillhörande byggnader. På trafikområdet får man placera bärande konstruktioner som krävs för däckbyggnad, dock så att de inte orsakar olägenheter för trafikområdets användning. Innan däckkonstruktioner byggs bör byggaren förhandla med Trafikverket. Innan bygglov kan beviljas måste man begära om utlåtande av järnvägsmyndigheten.

Det är möjligt att förena KM-kvartersområdena med en däckkonstruktion som går över LR/u-järnvägsområdet. Helhetsbyggnadsrätten för de kombinerade KM- och LR/u-områdena är 40 000 v-m².

LR Järnvägsområde.

LS-3 Småbåtshamn. Byggnader som tjänar verksamheten i området får byggas i anvisade delområden. En bränsledistributionsstation för båttrafiken får placeras i området.

Torg

Med den rutiga torg-beteckningen har anvisats Kronotorget söder om köpcentret.

Gata

De gatuområden som ingår i området för planeändringen är Candelingatan, Norra Strandgatan och Ystadsgatan.

5.3 Dimensionering

Detaljplaneområdets areal är cirka 37 800 m².

Huvudsaklig användning	areal	byggnadsrätt
KM	12 730 m ²	40 000 v-m ²
ET	500 m ²	200 v-m ²
LR/u	2550 m ²	(sammansatt med KM)
LR	1600 m ²	
LS-3	6350 m ²	120 v-m ²
Tori	1850 m ²	
Katualueet	6800 m ²	

15.10.2014

5.4 Allmänna bestämmelser

Parkering

Bilplatserna för kvarteren 85, 86 och i kvartersområdet LR/u får placeras i kvarter 86.

För specialvaruhandel ska 1 bilplats/50 vy-m² reserveras, för stormarknaden 1 bilplats/25 vy-m².

I parkeringsområdet och i anslutning till ingångarna ska reserveras tillräckligt med cykelplatser liksom bilplatser för rörelsehindrade.

Byggrätt

Den totala byggrätten för KM-områdena i kvarter 85 och 86 samt LR/u-området är 40 000 vy-m², i vilket ingår byggrätten för den skyddade magasinsbyggnaden på 740 vy-m². I samband med tomtindelningen bör man anvisa byggnadsrätten för utbyggnaden till de tomterna som gränsar till utbyggnaden.

Byggrätten för transformatorbyggnaden i ET-området i kvarter 86 är 200 m².

Byggrätten för hamnbyggnaderna i LS-3-området är 120 m².

Byggsättet i KM- och LR/u-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 skakningen 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 +3.0m ovan havsytan. Konstruktionerna för parkeringshallen kan skilja sig från denna bestämmelse.

15.10.2014

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 rättsverkningskraft 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 placeringssamhällsstrukturerna. 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 detaljhandelsstorer. Detaljhandelsstorer 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.

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.

15.10.2014

Vid planeringen av områdesanvändningen skall behovet av skydd för grund- och ytvattnen 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.

Handelshamnens detaljplaneområde (VE 1) placeras i centrum av Ekenäs och främjar därför en enhetlig och tät samhällsstruktur. Alternativen Västerby (VE 2) och Dragsvik (VE 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 (VE 2) och Dragsvik (VE 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. Översvämningensrisken har beaktats i och med att man fastställt en allmän lägsta tröskelnivå. 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 förbindelsebehov. Handelshamnens detaljplaneområde (VE 1) är förenligt med landskapsplanen. Alternativet Västerby (VE 2) ligger i landskapsplanen på gränsen mellan ett område för tätortsfunktioner och ett rekreationsområde. Alternativet Dragsvik (VE 3) ligger i landskapsplanen på ett område för tätortsfunktioner. Intill alternativen Västerby (VE 2) och Dragsvik (VE 3) finns det en planskild korsning i landskapsplanen.

I etapplandskapsplan 2 för Nyland 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.

15.10.2014

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 beläget 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).

15.10.2014

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

Den slutliga listan på vilka objekt som ska bedömas kompletteras och preciseras under planprocessens gång.

7.1 Konsekvenser för samhällets verksamhetsbetingelser och -förhållanden

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.

7.2 Konsekvenser för handelns servicenät

En separat utredning har gjorts om handelns placering i Ekenäs (AIRIX Miljö 29.11.2013).

Behovet av nya affärslokaler fram till år 2030 uppskattas utifrån ökningen i den fasta bosättningens och fritidsbosättningens köpkraft till ca 8 000 vy-m². Om våningsytan i den kommande dagligvaruhandeln i Handelshamnen har en betydande andel av detta (t.ex. 7 000 vy-m²), kan ökningen i dagligvaruhandeln medföra ett överutbud och inverka på verksamhetsbetingelserna för de övriga dagligvarubutikerna i området. Det är emellertid sannolikt att en del av våningsytan skulle ersätta verksamhet som redan finns i dag men som flyttar till nya lokaler, och därför skulle den nya våningsytans omfattning inte vara så stor, och konsekvenserna för verksamhetsbetingelserna skulle också bli mindre. (AIRIX Miljö 29.11.2013)

En stor detaljhandelsenhet ska i första hand förläggas till ett centrumområde, om inte något annat läge är motiverat med hänsyn till affärens art. Etappplansplan 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. Av de alternativ som granskas är det bara Handelshamnen som klart ligger i ett område för centrumfunktioner. I den nuvarande markanvändnings- och planläggningssituationen finns det bara grunder för att förlägga den nya stora detaljhandelsenheten till Handelshamnen. (AIRIX Miljö 29.11.2013)

När serviceutbudet blir mångsidigare i centrum, blir centrum en enhetligare handelsplats med bättre service och därigenom också större attraktionskraft. Detta stödjer Handelshamnen som förläggningssort för nya affärslokaler för specialhandeln.

15.10.2014

Specialhandel lämpar sig på grund av sin natur bäst för centrum, där mångsidig service, kultur, evenemang och god tillgänglighet framhävs som konkurrensfaktorer. (AIRIX Miljö 29.11.2013)

7.3 Konsekvenser för möjligheterna att färdas, trafiken och ekonomin

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. Bygandet av denna centrala handelskoncentration stärker Ekenäs centrums attraktionskraft och stadskultur. Serviceutbudet blir mångsidigare och verksamhetsbetingelserna för näringslivet förbättras.

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.

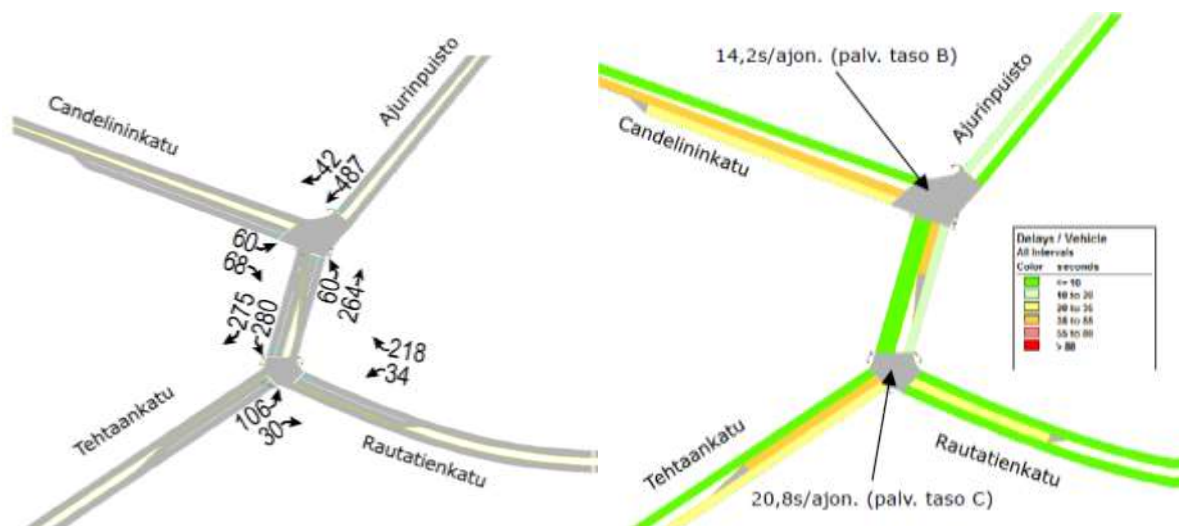


Bild 8: Till vänster de trafikmängder som använt som grund för funktionalitetsgranskningen, till höger de dröjsmål som orsakas av anslutningarna/fordon. Funktionalitetsgranskningen visar att anslutningarnas funktionalitet är god i den genomförda situationen.

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 förbättrats och den betjänar de nuvarande trafikmängderna väl.

15.10.2014

De ökade trafikmängderna på Candelinsgatan kommer även att utgöra konsekvenser på Kråkströmmsgatan. Det rekommenderas inte att leda mer trafik till bron på Kråkströmmsgatan. Anslutningen från Kråkströmmsgatan 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 Candelingatans 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.

AIRIX Miljö Ab håller på att uppgöra en trafikundersökning, i vilken de noggrannare motiveringarna för trafiklösningarna motiveras.

7.4 Konsekvenser för kultur- och naturmiljön samt landskapet

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 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.

Landskap- och kulturmiljö

Elementen i Ekenäs storlandskap består av en stadsås med sina terrängformer, havet som omger åsen och stadsstrukturen samt landmärken som urskiljs i landskapet. Sådana är till exempel kyrktornet, vattentornet och broarna. Utsikten från havet och broarna är av stor vikt.

Bottniska vikens landskap har omformats till följd av uppbyggnaden av Ekenäs stad, byggandet av broarna samt förändringar i industrin och markanvändningen. Hamnverksamheten har förändrats och flyttats till allt större logistikområden. Detta har också hänt i den norra hamnen. Småbåtshamnen används däremot fortfarande flitigt.

I den landskapshistoriska utredningen för Handelshamnen har man gett följande rekommendationer för byggandet av området: "De utsikter som öppnas från havet och Knipan (RKY-område) är viktigast med tanke på landskapet; rekommendationen är att det kommande byggandets massa anpassas så att de passar in i en liten stads siluett och byggnadssätt och åtminstone inte helt täcker viktiga landmärken. Det är också viktigt att grönområden lämnas kvar mellan dessa. Å andra sidan finns det sedan tidigare stora byggnadsmassor och skorstenar på hamnområdet och framför allt på närliggande industriområden, men även fabriksbyggnaderna har varit ganska kompakta och arkitektoniskt ståtliga. Den föreslagna köpcentrumsmassan och/eller fasaden borde

15.10.2014

med fördel indelas i mindre delar eller förses med t.ex. tärningsliknande eller punkthusliknande delar.

Bevarandet av träden längs Norra strandgatan och Fabriksgatan minskar det eventuella köpcentrets konsekvenser för bl.a. gatulandskapen.

Sett från järnvägsstationens håll kan konsekvenserna av byggandet minskas genom att bevara träd kring Kronomagasinets (inget nytt byggande fast i Kronomagasinets). På så sätt kunde det eventuella köpcentret anpassas bättre till landskapet. Indelning av byggnadsmassan och/eller fasaden i mindre delar och annan typ av behandling vid banschaktet (t.ex. lägre massa eller en fasad mer mera glas) skulle minska konsekvenserna för landskapet och stadsbilden.

Sett från Formansallén skulle det nya byggandet passa in i landskapet och stadsbilden eftersom det redan finns en tydlig kant som bildas av de före detta fabriksbyggnaderna samt ett stadsutrymme som det nya byggandet skulle komplettera. Utsikten över banschaktet som öppnas från Formansalléns bro samt utsikten från Kråkströmsgatan och områdena på dess norra sida skulle dock förändras märkbart. I närlandskapet finns det ett parkeringsområde vid punkten i fråga och konsekvenserna för det är inte betydande, utan kan till och med innebära en förbättring för närlandskapet om byggnaden anpassas till landskapet bl.a. genom att dela in massan/fasaden i mindre delar.

Kronomagasinets, Höijers fabriksbyggnader samt järnvägsbron och dess underfart bör skyddas/bevaras. Nytt, högt byggande bör inte anvisas för nära havsstranden eller järnvägsunderfarten eftersom det är viktigt att en tillräckligt bred och öppen strandboulevard bevaras för gång- och cykeltrafik vid stranden samt att det finns en grönförbindelse till Ystadsgatan.

Trädraden längs Norra strandgatan och allén längs Ystadsgatan bör bevaras som centrala element i 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 till att förbättra orienteringsmöjligheterna i stadsrummet. Enligt Lynchs metod skulle Handelshamnens planförändring föra samman området, åtgärden skulle stöda knutpunkten och landsmärkena, åtgärden skulle åstadkomma en klar gräns till Kronotorget och åtgärden skulle skapa förutsättningar för klara passager och stråk.

Historia kring uppbyggnaden av landskapet, områdets nuvarande tillstånd och landskapsmässiga värden har behandlats noggrannare i den landskapshistoriska

15.10.2014

utredning som berör området (Landskapshistorisk utredning för Handelshamnen, FCG 24.9.2014)

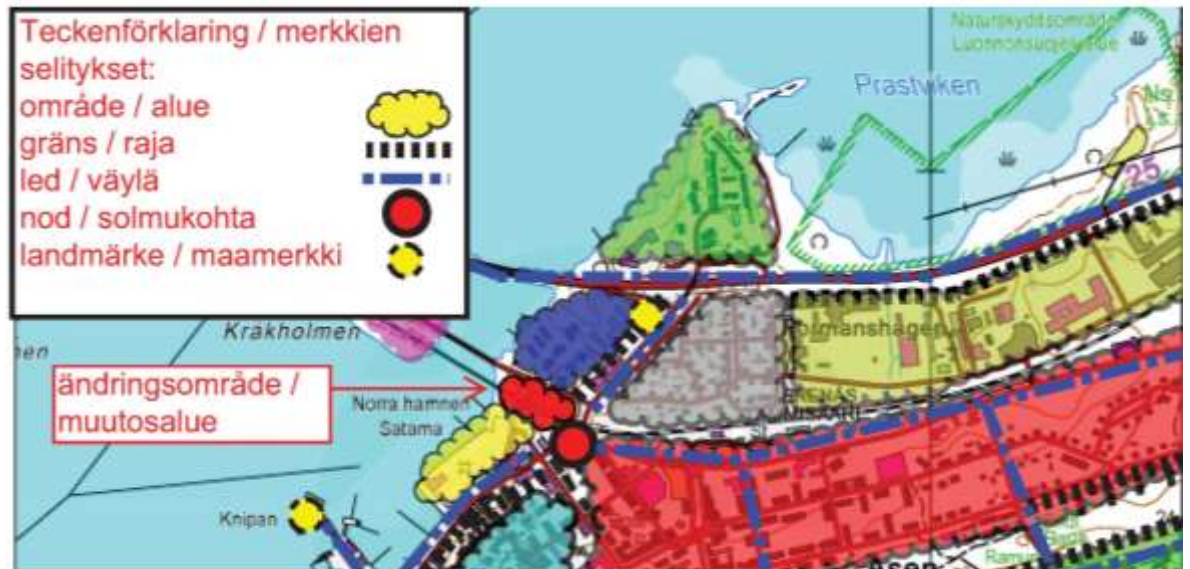


Bild 10. Utdrag ur landskapsanalysen. Planeringsområdet/järnvägsområdet formar inte ett enhetligt område med de områden som är belägna intill. Ifall planen förverkligas åstadkommer man en enhetlig områdeshelhet som del av Formis och Polishusets kvarter. Ystadsgatan och Kronotorget formar en klar gräns.

7.5 Konsekvenser för den sociala miljön, hälsan och säkerheten

Handelskoncentrationen i Handelshamnen diversifierar funktionerna i strandområdet och förenhetligar markanvändningen. Handelskoncentrationen stärker den lättillgängliga Handelshamnen och rutten till Rådhusorget, 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).

15.10.2014



Bild 11: Perspektivbild av detaljplanens referensplan från söder, Arkitektbyrå R. Wingren 2013.

7.6 Riskanalys för transporter av farliga ämnen (TFÄ)

På Hangö-Hyvingebanan förekommer både person- och godstrafik. I samband med planprocessen utreddes de risker som transporter av farliga ämnen (TFÄ) medför. För området upprättades en riskanalys (Sweco Ymparistö Oy, 24.9.2014), där man utöver miljörisker även bedömde risker i anknötning till genomförandet av projektet, processens risker, planeringens risker samt risker under byggande och användning.

I samband med konsulten sakkunnigarbete har en upprättades en bedömning av risker i samband med transporter av farliga ämnen som stöd för riskbedömningen. Enligt bedömningar minskar olycksrisken på tunnelavsnittet av tågens maxhastighet som är 50 km/h samt av den enkelspåriga banan som gör att det inte finns någon mötande eller korsande trafik.

Det har inte heller förekommit några TFÄ-transporter sedan år 2011. Transporterna för tillfället består främst av t.ex. pappersprodukter eller bilar. Å andra sidan är det svårt att förutse framtiden och man kan inte helt utesluta TVÄ-transporter.

Som undersökta scenarier valdes en brandsituation som uppkommer genom att en tågagn spårar ur. Som kemikalier valdes etanol och lätt brännolja.

Utifrån beräkningarna konstaterades att den värmestrålning som orsakas av en eventuell bran i mitten av tunneln inte medför någon risk för miljön på grund av de omgivande konstruktionerna.

Strålningen från en pölbrand i ändan av en tunnel är farlig på ca 15...20 meters avstånd från brandpunkten. Då är strålningens kraft 5...10 kW/m². Direkta konsekvenser som strålningen medför för omgivningen kan hindras genom olika skydds konstruktioner.

Utöver pölbränder undersöktes BLEVE-fenomenet där en vagn med propan spårar ur och skadas så att det börjar läcka flytgas i omgivningen. Då är det möjligt att det uppstår en BLEVE-situation som orsakar en stark tryckvåg i omgivningen. Den flytgasmängd som avges uppskattas till 20 ton.

15.10.2014

Eftersom BLEVE-fenomenet anses vara en exceptionell situation tillämpas det i allmänhet inte för dimensioneringen av konstruktioner. Det förekommer däremot olika praxis kring detta.

Det finns inga skäl att välja en storolyckssituation (bleve-explosion, pannexplosion, helt spräckt lagertank) som en undersökt olycka. Beskrivning av sådana situationer förutsätts endast för att gestalta den maximala beredskapen och för att upprätta en räddningsplan (*utdrag ur TUKES anvisningar från år 2013*)

8 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

Avsikten är att starta 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. En skild bindande tomtindelning för området bör uppgöras innan bygglov kan beviljas.

Helsingfors 15.10.2014

FCG Design och planering Ab

Utarbetad av:
Jussi Partanen
arkitekt SAFA

Godkänd av:
Anssi Savisalo
arkitekt SAFA, YKS-299

Raseborgs stad

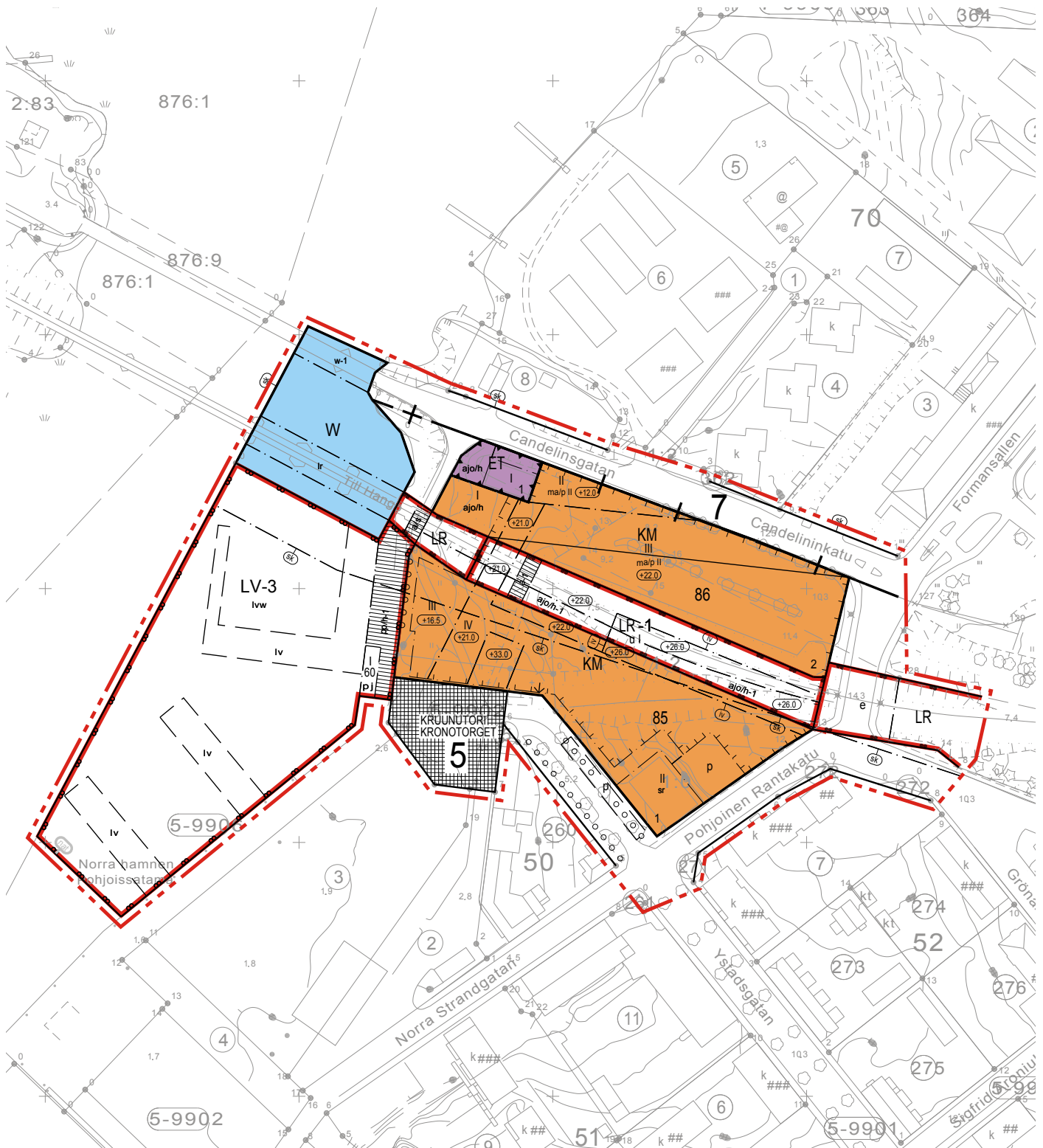
Simon Store
Stadsplaneringsarkitekt

RASEBORG STAD - RAASEPORIN KAUPUNKI
HANDELSHAMNEN, ÄNDRING AV DETALJPLAN, UTKAST 15.10.2014
KAUPPASATAMA, ASEMAKAAVAN MUUTOS, LUONNOS 15.10.2014

BILAGA 1: PLANKARTAN OCH BESTÄMMELSER

LIITE 1: KAAVAKARTTA JA -MÄÄRÄYKSET

1 (5)





RASEBORG RAASEPORI

HANDELSHAMNEN, ÄNDRING AV DETALJPLAN KAUPPASATAMA, ASEMAKAAVAN MUUTOS

UTKAST LUONNOS, SKALA MITTAKAAVA 1:1000

GÄLLER: 5:E OCH 7:E STADSDELEN,
KVARTER 85 SAMT TORG-, HAMN-,
SAMHÄLLSTEKNISKA FÖRSÖRJNINGS-,
PARKERING-, OCH GATUOMRÅDE

GENOM ÄNDRINGEN AV DETALJPLANEN BILDAS:
KVARTERER 85 OCH 87 SAMT TORG-, HAMN-,
JÄRNVÄGS-, SAMHÄLLSTEKNISKA FÖRSÖRJNINGS-,
PARKERING-, OCH GATUOMRÅDE

KOSKEE: 5. JA 7. KAUPUNGINOSIA,
KORTTELIA 85 SEKÄ TORI-, SATAMA-,
YHDYSKUNTA TEKNISEN HUOLLON,
PYSÄKÖINTI- JA KATUALUETTA

ASEMAKAAVAN MUUTOKSELLA MUODOSTUU:
KORTTELI 85 JA 86 SEKÄ TORI-, SATAMA-,
YHDYSKUNTA TEKNISEN HUOLLON-, RAUTATIE-,
PYSÄKÖINTI- JA KATUALUETTA

DETALJPLANE BETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET:



Kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet får placeras.
Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.

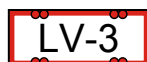


Järnvägsområde. på vilket får byggas ett utsprång i en våning, som tillhör kvarters 85 riktgivande tomt 1. På utsprångets yta får man bygga däckkonstruktioner och till kvarteret tillhörande byggnader. På trafikområdet får man placera bärande konstruktioner som krävs för däckbyggnad, dock så att de inte orsakar olägenheter för trafikområdets användning. Innan däckkonstruktioner byggs bör byggaren förhandla med Trafikverket. Innan bygglov kan beviljas måste man begära om utlåtande av Trafikverket.

Rautatiealue, jonka päälle saa rakentaa korttelin 85 ohjeelliseen tonttiin 1 kuuluvan yksikerroksisen ulokkeen. Ulokkeen alalla saa rakentaa kansirakenteita ja kortteliin kuuluvia rakennuksia. Liikennealueelle saa sijoittaa päällerakentamisen edellyttämiä kantavia rakenteita, jotka eivät haittaa liikennealueen käyttöä. Päällerakentajan tulee ennen rakentamista neuvotella Liikenneviraston kanssa. Ennen rakennusluvan myöntämistä suunnitelmasta on hankittava Liikenneviraston lausunto.



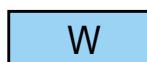
Järnvägsområde.
Rautatiealue.



Småbåtshamn. På området får uppföras byggnader för områdets verksamhet på anvisade delområden. På området får placeras en försäljningsplats för drivmedel för båttrafikens behov. Pienvenesatama. Alueelle saa rakentaa alueen toimintaa palvelevia rakennuksia osoitetuille osaluille. Alueelle saa sijoittaa polttoaineen jakeluaseman veneliikennettä varten.



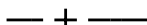
Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.
Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.



Vattenområde.
Vesialue.



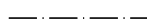
Linje 3 m utanför planområdets gräns.
3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.



Stadsdels- eller kommunaldelsgräns.
Kaupungin- tai kunnanosan raja.



Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.



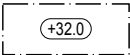
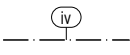
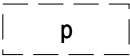
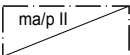
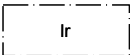
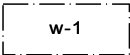
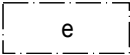
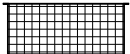
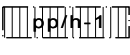
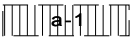
Gräns för delområde.
Osa-alueen raja.

RASEBORG STAD - RAASEPORIN KAUPUNKI
HANDELSHAMNEN, ÄNDRING AV DETALJPLAN, UTKAST 15.10.2014
KAUPPASATAMA, ASEMAKAAVAN MUUTOS, LUONNOS 15.10.2014

BILAGA 1: PLANKARTAN OCH BESTÄMMELSER

LIITE 1: KAAVAKARTTA JA -MÄÄRÄYKSET

3 (5)

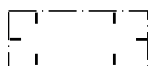
7	Stadsdels- eller kommunaldelsnummer. Kaupungin- tai kunnanosan numero.
86	Kvartersnummer. Korttelin numero.
1	Nummer på riktgivande tomt/byggnadsplats. Ohjeellisen tontin/rakennuspaikan numero.
KRUUNUTORI	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område. Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.
IV	Romersk siffra anger det största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav. Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.
u I	Romersk siffra anger det största tillåtna antalet våningar i utsprånget. Roomalainen numero osoittaa ulokkeen suurimman sallitun kerrosluvun.
	Byggnadens vattentak eller det högsta stället på en annan del av byggnaden. Rakennuksen vesikaton tai rakennuksen muun osan ylimmän kohdan korkeusasema.
	Del av område, där det får byggas tekniska utrymmen på vindsvåningen i tillägg till den byggnadsrätten som har anvisats i de allmänna bestämmelserna. Alueen osa, jolla saa rakentaa ullakon tasalle teknisiä tiloja yleisissä määräyksissä osoitetun rakennusoikeuden lisäksi.
○ ○ ○ ○ ○ ○	Trädrad som skall bevaras/planteras. Säilytettävä/istutettava puurivi.
	Parkeringsplats. På delområdet får placeras bilplatser för kvarter 85. Pysäköimispaikka. Osa-alueelle saa sijoittaa korttelin 85 autopaikkoja.
	Underjordiskt utrymme med riktgivande läge. På området kan byggas en parkeringsanläggning som betjänar kvartersområdet. Romersk siffra anger mängden våningar som får byggas under jorden, utöver det antalet våningar som anges i kvarterets våningstal. Maanalainen tila, jonka sijainti on ohjeellinen. Alueelle voidaan rakentaa korttelialuetta palveleva pysäköintilaitos. Roomalainen numero osoittaa maan alle sijoittuvien, korttelin kerrosluvun lisäksi rakennettavien kerrosten suurimman sallitun määrän.
	För järnvägstrafik reserverad bro. Raideliikenteelle varattu silta.
	Bro. Silta.
	Planskild korsning. Eritasoristeys.
	Öppen plats eller torg. Området får inte inhägnas. Servicetrafik och infart till tomt är tillåten. Området bör anläggas med högklassiga ytmaterial. Katuaukio tai tori. Aluetta ei saa aidata. Huoltoajo ja tontille ajo on sallittu. Alue tulee toteuttaa korkeatasoisin pintamateriaalein.
	För gång- och cykeltrafik reserverad del av område, där servicetrafik är tillåten. Området bör anläggas med högklassiga ytmaterial. Utrustning för båthamnens verksamhet får placeras på området. Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, jolla huoltoajo on sallittu. Alue tulee toteuttaa korkeatasoisin pintamateriaalein. Alueelle saa sijoittaa veneily- ja satamatoimintaan liittyviä varusteita.
	Gång- och cykelförbindelse under gata eller trafikområdet, vars läge är riktgivande. Förbindelsen betjänar närliggande kvartersområden. Kadun tai liikennealueen alittava kevyen liikenteen yhteys, jonka sijainti on ohjeellinen. Yhteys palvelee viereisiä korttelialueita.

RASEBORG STAD - RAASEPORIN KAUPUNKI
HANDELSHAMNEN, ÄNDRING AV DETALJPLAN, UTKAST 15.10.2014
KAUPPASATAMA, ASEMAKAAVAN MUUTOS, LUONNOS 15.10.2014

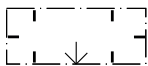
BILAGA 1: PLANKARTAN OCH BESTÄMMELSER

LIITE 1: KAAVAKARTTA JA -MÄÄRÄYKSET

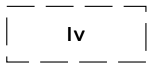
4 (5)



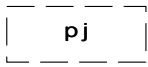
Byggnadsyta. Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.
Rakennusala. Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.



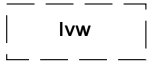
Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.
Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.



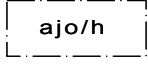
Del av område för båthamn eller småbåtshamn där båtbygggor får placeras.
Venesataman tai pienvenesataman alueen osa jolle saa sijoittaa venelaitureita.



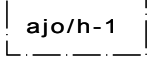
Del av område där försäljningsplats för drivmedel får placeras
Alueen osa jolle saa sijoittaa polttoaineen jakeluaseman.



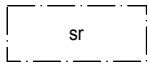
Del av område för båthamn eller småbåtshamn, som skall bevaras som vattenområde.
Vesialueena säilytettävä venesataman tai pienvenesataman alueen osa.



Körförbindelse för servicetrafik.
Huoltoliikenteen ajoyhteys.



Körförbindelse som betjänar den tekniska försörjningen för järnvägsområdet
samt kvarteren 85 och 86.
Rautatiealueen sekä kortteleiden 85 ja 86 teknistä huoltoa palveleva ajoyhteys.



Byggnad som bör skyddas.
Arkitektoniskt värdefull eller för stadsbildens bevarande viktig byggnad. I enlighet med
markanvändnings- och bygglagens 57§ 2 mom. bestäms att byggnaden inte får rivas.

Reparations- och ombyggnadsarbeten bör vara sådana att byggnadens arkitektonisk
värdefulla eller med tanke på stadsbildens betydelsefulla karaktär bevaras eller återställs.

I byggnad, dock inte i ekonomibygnad, får på vinden inredas utrymmen utöver angiven
byggnadsrätt.

Enligt byggnadstillsynsmyndighetens prövning kan, ifall åtgärden befrämjar bevarandet av
stadsdelens historiska karaktär och dess stadsbild och inte äventyrar byggnadens
arkitektoniska eller historiska värden:

- nya takfönster öppnas mot gården
- i ekonomibygnad inredas till huvudbyggnaden anslutande bostads- eller arbetsutrymmen.

I samband med ansökan om bygg- och rivningslov bör museimyndighets utlåtande inbegäras.

Suojeltava rakennus.

Rakennustaiteellisesti arvokas tai kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakennus.
Maankäyttö- ja rakennuslain 57 § 2 momentin nojalla määrätään, että rakennusta ei saa
purkaa.

Rakennuksessa tehtävien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen
rakennustaiteellisesti arvokas tai kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy tai palautuu.

Rakennuksen ullakolle, talousrakennusta lukuunottamatta, saa sisustaa huonetiloja tontille
merkityn kerrosalan lisäksi.

RASEBORG STAD - RAASEPORIN KAUPUNKI
HANDELSHAMNEN, ÄNDRING AV DETALJPLAN, UTKAST 15.10.2014
KAUPPASATAMA, ASEMAKAAVAN MUUTOS, LUONNOS 15.10.2014

BILAGA 1: PLANKARTAN OCH BESTÄMMELSER

LIITE 1: KAAVAKARTTA JA -MÄÄRÄYKSET

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER:

5 (5)

Parkering

Bilplatserna för kvarteren 85, 86 och LR-1-området får placeras på kvarter 86 område.
Bilplatser bör reserveras 1 bilplats / 50 v-m² för specialvaruhandel och 1 bilplats / 25 v- m² för handels storenhet.
Vid dimensioneringen av bilplatser får man förminska 15% av de allmänna utrymmena samt service- och motsvarande utrymmen. På byggnadens parkeringsplats och i anslutning till ingångarna bör placeras tillräckligt med cykelplatser och bilplatser avsedda för rörelsehindrade.

Byggnadsrätt

Helhetsbyggnadsrätten för kvarteren 85, 86 och LR-1-området är 44 000 v-m², vilket innehåller 740 v-m² byggnadsrätt för den skyddade magasinsbyggnaden i kvarter 85. Av helhetsbyggnadsrätten får man använda högst 25 000 v-m² för detaljhandels affärs- och kontorsutrymmen, varav högst 6 000 v-m² får användas för dagligvaruhandels affärs- och kontorsutrymmen. Av helhetsbyggnadsrätten kan högst 19 000 v-m² användas endast för parkeringsutrymmen som betjänar detaljvaruhandels affärs- och kontorsutrymmen.
Byggnadsrätten för ET-områdets transformatorbyggnad i kvarter 86 är 200 m².
Byggnadsrätten för hamnbyggnaderna i LV-3-området är 120 m².

Byggnadsrätt på KM- och LR-1 -områdena

Byggnadens facader ska byggas genom att följa ett enhetligt byggnadsrätt. Synliga elementfogar tillåts inte i facader. Fasaden i markplan mot Ystadsgatan får inte ge ett slutet intryck.

Byggnad av vindsutrymmen är inte tillåtet, förutom på det område som har betecknats med delområdesbeteckningen iv. På detta område får man bygga tekniska utrymmen i tillägg till den byggnadsrätt som har betecknats i de allmänna bestämmelserna.

Byggnadens service- och lastningsgård samt avfallshanteringsutrymmet ska skyddas mot insyn. Spridning av buller och lukt som uppstår där ska hindras med konstruktioner och andra behövliga åtgärder.

Buller, stombuller och vibrationer som uppstår av järnvägstrafiken skall tas i beaktande vid byggnadsplaneringen.

I samband med bygglovet skall en plan för uterekklam uppgöras med teman som stöder arkitekturen. Byggnadens utomhusbelysning ska planeras med teman som stöder arkitekturen, enligt en separat plan i samband med byggnadsplaneringen. Kvarterets gångutrymmen får förverkligas som glastäckta och slutna utrymmen med naturljus utöver den angivna byggnadsrätten i detaljplanekartan.

Beaktande av havsöversvänningsrisk

Affärs- och kontorsutrymmens golvhöjd bör byggas +3.0m över havsytan.

YLEISET MÄÄRÄYKSET:

Pysäköinti

Kortteleiden 85, 86 sekä LR-1 -korttelialueen autopaikat saa sijoittaa korttelin 86 alueelle.
Autopaikkoja tulee varata 1 ap / 50k-m² erikoistavarakaupalle ja 1 ap / 25k-m² suurmyymälälle. Autopaikkoja mitoitettaessa kokonaisrakennusoikeudesta saadaan vähentää 15% yleisiä-, apu- ja muita vastaavia tiloja varten.
Pysäköintialueelta ja sisäkäyntien yhteyteen on varattava riittävästi polkupyöräpaikkoja ja liikuntaesteisille tarkoitettuja autopaikkoja.

Rakennusoikeus

Kokonaisrakennusoikeus KM-alueille kortteleissa 85 ja 86 sekä LR-1 -alueelle on 44 000k-m², johon sisältyy korttelin 85 suojellun makasiinirakennuksen rakennusoikeus 740k-m². Kokonaisrakennusoikeudesta enintään 25 000m² voidaan käyttää vähittäiskaupan liike- ja toimistotiloja varten, josta enintään 6 000m² voidaan käyttää päivittäistavarakaupan liike- ja toimistotiloja varten. Kokonaisrakennusoikeudesta enintään 19 000 k-m² voidaan varata vain vähittäiskaupan liike- ja toimistotiloja palvelevia pysäköintilaitoksia varten.
Korttelin 86 ET-alueen muuntamarakennuksen rakennusoikeus on 200m².
LV-3-alueen satamarakennusten rakennusoikeus on 120m².

Rakentamistapa KM- ja LR-1 -alueilla

Rakennuksen julkisivut on tehtävä yhtenäistä rakennustapaa noudattaen. Julkisivuissa ei sallita näkyviä elementtisaumoja. Ystadinkadun puolella maantasokerroksen julkisivu ei saa antaa umpinaista vaikutelmaa.

Ullakon rakentaminen on kielletty, lukuunottamatta iv -osa-aluemerkinnällä osoitettua aluetta, johon saa rakentaa teknisiä tiloja yleisissä määräyksissä merkityn rakennusoikeuden lisäksi.

Rakennuksen huolto- ja lastausalue sekä jätehuoltotila on näkösuojattava sekä niiltä syntyvän melun ja hajun leviäminen ympäristöön on estettävä rakenteilla ja muilla tarvittavilla toimenpiteillä.

Rautatieliikenteen melu, runkomelu ja tärinä tulee ottaa huomioon rakennussuunnittelussa.

Ulkomainossuunnitelma on laadittava rakennusluvan yhteydessä rakennuksen arkkitehtuuria vahvistavina aiheina. Rakennuksen ulkovalaistus on suunniteltava arkkitehtuuria vahvistavina aiheina erillisen suunnitelman mukaisesti rakennussuunnittelun yhteydessä. Korttelin jalankulkutilat on sallittua toteuttaa luonnonvaloisina lasikatteisina katettuina ja suljettuina tiloina asemakaavakarttaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi.

Meritulvariskin huomioiminen

Liike- ja toimistotilojen lattiataso tulee rakentaa vähintään +3.0m merenpinnan yläpuolelle.

RASEBORG STAD - RAASEPORIN KAUPUNKI
HANDELSHAMNEN, ÄNDRING AV DETALJPLAN, UTKAST 15.10.2014
KAUPPASATAMA, ASEMAKAAVAN MUUTOS, LUONNOS 15.10.2014

BILAGA 2: ILLUSTRATION

LIITE 2: HAVAINNEKUVA

RITNINGSNUMMER 31 - 14
PIIRUSTUSNUMERO

1 (1)

