



Beskrivning av utkast till delgeneralplan

| | |
|-----------------|--|
| Kommun | Raseborg |
| Planbenämning | Karis västra tätort Delgeneralplan |
| Planförfattare | Stadsplaneringsavdelning |
| Plan nummer | 7700 |
| Anhängiggörande | Kungörelse 9.5.2013 |
| Behandling | <u>Program för deltagande och bedömning</u> Planläggningsnämnden 17.4.2013 § 34, Stadsstyrelsen 29.4.2013 § 215, Stadsfullmäktige 20.5.2013 § 83 <u>Utkast till delgeneralplan</u> Planläggningsnämnden 15.10.2014 § 137, 12.11.2014 § 146 Stadsstyrelsen 15.12.2014 § 449 <u>Förslag till delgeneralplan</u> Planläggningsnämnden xx.xx.2014 § xxx Stadsstyrelsen xx.xx.20xx § xxx <u>Godkännande</u> Planläggningsnämnden xx.xx.20xx § xxx Stadsstyrelsen xx.xx.20xx § xxx Stadsfullmäktige xx.xx.20xx § xxx |

1. GRUNDUPPGIFTER

1.1 Identifikationsuppgifter

1.2 Planområdets läge

Planområdet ligger vid Karis centrum, minimiavstånd från centrum (järnvägsstation) är cirka 3 km och maximalt cirka 5 km.

Områdets yta är cirka 658 ha. Området avgränsas i norr av obebyggt skogsområde, i öster av Karis omfartsväg, i söder av RV 25 och i väst av Svedja bygräns och fastigheterna som gränsar till Ekenäsvägen. Den del av delgeneralplan som ligger längst till öster är detaljplanerad och hänger ihop med det detaljplanerade området i Karis centrum. Till planområdet hör Bäljars industriområde norr om Ekenäsvägen och bostadsområdet söder om Ekenäsvägen, Läpp affärsområde samt glesbygdsområden i Degerby och Svedja. Inom planeringsområdet bor cirka 700 personer. Största delen av invånarna bor på det detaljplanerade bostadsområdet i Bäljars.

Programmet för deltagande och bedömning har behandlats och skickats till intressenterna våren 2013. Efter behandlingen har planområdets avgränsning ändrats. Till området har lagts till korsningen mellan Ekenäsvägen och Hangövägen (rv 25) där man som bäst gör upp en vägplan och från området har avlägsnats jord- och skogsbruksområden i den norra delen.

1.3 Planbenämning och syfte

Planen heter Karis västra tätort.

Syftet med planen är att utarbeta för området en delgeneralplan, som kommer att styra den detaljplanering som berör boende och arbetsplatsbyggnad.



Bild 1. Planeringsområdets läge.

1.4 Innehållsförteckning

| | | |
|-------|--|----|
| 1.1 | Identifikationsuppgifter | 3 |
| 1.2 | Planområdets läge | 3 |
| 1.3 | Planbenämning och syfte | 3 |
| 1.4 | Innehållsförteckning | 4 |
| 1.5 | Bilageförteckning | 5 |
| 1.6 | Förteckning över övriga plandokument | 5 |
| 2. | SAMMANDRAG | 7 |
| 2.1 | Planprocessens faser | 7 |
| 2.2 | Generalplan | 7 |
| 2.3 | Generalplanes förverkligande | 9 |
| 3. | PLANERINGENS UTGÅNSGLÄGE | 10 |
| 3.1 | Utredning av läget på planområdet | 10 |
| 3.1.1 | Allmän beskrivning | 10 |
| 3.1.2 | Naturmiljö | 11 |
| 3.1.3 | Byggd miljö och landskap | 12 |
| 3.1.4 | Trafikleder och kollektivtrafik | 13 |
| 3.1.5 | Störningsområden | 14 |
| 3.1.6 | Kommunalteknik | 15 |
| 3.1.7 | Service | 15 |
| 3.1.8 | Befolkning och arbetsplatser | 15 |
| 3.1.9 | Markägande | 16 |
| 3.2 | Planläggningsläget | 16 |
| 3.2.1 | Planer och beslut som gäller planområdet | 16 |
| 3.3 | Andra utredningar gällande planen | 19 |
| 3.3.1 | Raseborgs stads jämförelse av tillväxtriktningar för Karis centrala tätort | 19 |
| 3.3.2 | Trafiksystemplan för Västra Nyland | 19 |
| 4. | FASERNA I DELGENERALPLANEN | 20 |
| 4.1 | Behovet av delgeneralplan | 20 |
| 4.2 | Planeringsstart och besluten därom | 20 |
| 4.3 | Deltagande och samarbete | 21 |
| 4.4 | Delgeneralplanens målsättningar | 21 |
| 4.4.1 | Målsättningar som definierats i utgångsmaterialet | 21 |
| 4.4.2 | Mål som uppstått under processens gång, precisering av målen | 22 |
| 5. | BESKRIVNING AV DETALJPLANEN | 23 |
| 5.1 | Planens struktur | 23 |
| 5.3 | Granskning ur landskapsplanens synpunkt | 23 |
| 5.4 | Planens verkningar | 24 |
| 5.4.1 | Verkningar på samhällsstrukturen och stadsbilden | 24 |
| 5.4.3 | Sociala verkningar | 24 |
| 5.4.4 | Verkningar på trafiken | 25 |
| 5.5 | Planbeteckningar och –bestämmelser | 25 |

1.5 Bilageförteckning

1. Gällande detaljplaner
2. Utdrag ur naturinventering Brandal 2012, Silvestris luontoselvitys Oy.
3. Utdrag ur naturinventering Brandal 2011, Silvestris luontoselvitys Oy.
4. Utdrag ur naturinventering Brandal (B), rapport 30.11.2007, Luontotieto Keiron Oy.
5. Utdrag ur naturinventering Karis västra tätort 2013, Silvestris luontoselvitys Oy.
6. Utdrag ur bullerutredning på Krogarbacken detaljplanområde, 26.2.2010, Ramboll Oy.
7. Utdrag ur bullerutredning planläggningsprojekt Brandal område, 2011, Ramboll Oy.
8. Utdrag ur bullerutredning omkörningsfilpar på sträckan Ekenäs-Karis på riksväg 25, vägplan 2009, Ramboll Oy.
9. Utdrag ur bullerutredning Krogarbacken, Raseborg, Karis, 2010, Ramboll Oy.
10. Utdrag ur utredning av bullereffekterna av Romu-Keinänen Oy:s verksamhet på Brandal och Krogarbacken planområden 2012, Ramboll Oy.
11. Utdrag ur vägplanens förhandskopia angående omkörningsfilpar på sträckan Ekenäs-Karis på riksväg 25, vägplan 2009, NTM-central.
12. Utdrag av arkeologisk utredning gällande arkeologisk inventering av general- och detaljplanområden på Raseborgs stads område, delområde 1a (Karis västra tätort) 29. - 30.5.2013. Vesa Laulumaa, Museiverket.
13. Förteckning över värdefulla områden i miljön (sr) och deras särdrag. Grundar sig på inventering 2014, Mia Saloranta.
14. Förteckning över områden som är viktiga för naturens mångfald (luo) och deras särdrag.
15. Förminskning av planekarta och planbestämmelser.
16. Förverkligandets faser.

1.6 Förteckning över övriga plandokument

- Raseborgs stads Karis västra tätorts jämförelse av tillväxtriktningar, Raseborgs stad, stadsplaneringsenheten, 2012 (utkast 26.11.2012)
- Utvärdering av kommersiella följder av detaljplaneändring för Koivukallio FCG Oy, Strafica Oy, 2012 (Läpp affärsområde)
- Raseborg förnyas och växer. Raseborgs strategi 2014–2017

Buller- och vibrationsutredningar

- Utredning gällande vibration på Krogarbackens planområde i Raseborg, Ramboll Oy Johanna Hellberg, 26.2.2010, se bilaga 6.
- Bullerutredning för planläggningsprojektet för Brandalsområdet. Ramboll Oy, Olli-Matti Luhtinen, 2011, gäller järnvägsbuller, se bilaga 7.
- Omkörningsfilpar på RV 25 på sträckan Ekenäs-Karis, bullerutredning. Ramboll Oy, Olli-Matti Luhtinen, 3.12.2009, se bilaga 8.
- Bullerutredning för Krogarbacken Raseborg, Karis, Ramboll Oy, Olli-Matti Luhtinen, 4.5.2010, se bilaga 9.
- Romu-Keinänen Oy:s verksamhets bullereffekter på planområdena Brandal och Krogarbacken, Ramboll Oy 2012.

Trafikplaner och -utredningar

- Omkörningsfilpar på RV 25 på sträckan Ekenäs-Karis, Raseborg. Vägplan 1.7.2014, NTM-centralen, bilaga 10.
- Förbättring av plankorsningen för riksväg 25 och regionväg 111 till planskild korsning, Raseborg, Områdesreserveringsplan 2010, NTM-centralen.
- Slopandet av plankorsningarna på banavsnittet Hyvinge-Hangö mellan Raseborgs plankorsning-Leskinens plankorsning, Raseborg, järnvägsplan Anhängiggjort.

Trafikutredningar och -planer uppgjorda i samband med detaljplaneprojekt för Läpp:

- Trafikobservation för Koivukallios detaljplaneändring, 15.2.2012, FCG.
- Förhandsplan för gator och vägområden, 1.4.2010, A-Insinööri Suunnittelu Oy.
- Uppdatering av förhandsplan för gator och vägområden, 18.9.2012, A-Insinööri Suunnittelu Oy, gäller avgränsningar av vägområden väster om regionväg 111.
- Simulering av trafikstyrning och kapacitet på huvudvägarnas anslutningsområden (FCG Oy, 15.2.2012). I granskningen har man dessutom förklarat hur förbättringsåtgärderna kan genomföras stegvis.

Kommersiella utredningar

- Utvärdering av kommersiella följder av detaljplaneändring för Koivukallio FCG Oy och Strafica, 10.5. 2012.
- Kommersiell utredning av Läpp området, AIRIX Ympäristö Oy 7.2.2014. Uppdatering av 2012 utredning.

Naturinventeringar

- Raseborg, Karis, Brandal. Naturinventering 2012 (rapport 4.3.2013). Silvestris luontoselvitys Oy. Täcker huvudsakligen området norr om järnvägen, bilaga 2.
- Brandal naturinventering 2011 (rapport 4.4.2012). Silvestris luontoselvitys Oy. Delområde norr om järnvägen, bilaga 3.
- Branddal (B) naturinventering 2007 (rapport 30.11.2007). Luontotieto Keiron Oy. Delområde norr om järnvägen, bilaga 4.
- Karis västra tätort (fältarbete 2013, rapport 2014). Silvestris luontoselvitys Oy. Omfattar området mellan Ekenäsvägen och rv 25 (Hangövägen) samt områden mellan kraftledningen och omfartsvägen, bilaga 5.
- Raaseborg, Horsbäck-Kärby, naturinventeringar 2014, utkast 2.12.2014, Faunatica Oy.
- Harjulajisto valtatie 25 varrella välillä Tammissaari-Karjaa. Lajistokartoitus, tienrakennuksen vaikutukset ja lieventämistoimet. (Åsarterna vid riksväg 25 mellan Ekenäs och Karis. Kartläggning av arter, inverkan av vägbygge och åtgärder för avlastning). Silvestris luontoselvitys Oy 2014.

Arkeologi

- Arkeologisk inventering av general- och detaljplanområden på Raseborgs stads område, delområde 1a (Karis västra tätort) 29. - 30.5.2013. Vesa Laulumaa, Museiverket.
- Arkeologisk inventering av general- och detaljplanområden på Raseborgs stads område, delområde 1b (Horsbäck-Kärby) 13. - 19.6.2013. Vesa Laulumaa, Museiverket.

Den byggda miljön

- Kulturmiljöutredning för delgeneralplanen för Karis västra tätort, Rapportutkast 1.9.2014, Mia Saloranta.

Landskapsutredningar

- Missä maat on mainioimmat - Uudenmaan kulttuuriympäristöt (nyländska kulturmiljöer). E 114 - 2012
- Näkymiä maakunnan maisemahistoriaan. Uudenmaan paikkatietoaineistot. Nylands förbunds publikationer E 113 - 2011 Kartan baserar sig på av den finska rekognosceringsbrigaden åren 1776-1805 kartlagd sk. Konungens kartverk från Finland samt på Kungliga havskarta över Finska viken från 1791-1796.

2. SAMMANDRAG

2.1 Planprocessens faser

Delgeneralplanläggningen av Karis västra tätort har inletts på initiativ av Raseborgs stad. Planprojektet ingår i det av stadsstyrelsen 13.1.2014, § 12 godkända planläggningsprogrammet. Delgeneralplanläggningen av området har tidigare behandlats under benämningen Brandal.

Programmet för deltagande och bedömning behandlades i planläggningsnämnen 17.4.2013, § 34, i stadsstyrelsen 29.4.2013 § 215 och i stadsfullmäktige 20.5.2013 § 83. I detta sammanhang bestämdes också om byggnadsförbud och om åtgärdsbegränsning. Planprojektet är kungjort som anhängig 9.5.2013.

2.2 Delgeneralplan

2.2.1 Allmänt

Delgeneralplanen anvisar nya bostadsområden i närheten av Karis tätort norr om Ekenäsvägen där Raseborgs stad äger betydande markområden. Området har bra potential som friluftsområde, såsom vidsträckta obebyggda skogsområden samt badstranden vid Svedjaträsket. Planutkastet möjliggör utvecklandet av badstranden till ett idrotts- och rekreationsområde som betjänar ett större område.

Den nya bosättningen stöder sig i första hand på det existerande servicenätet. Planen anvisar reservationer för eventuell närservice, samt nya trafikförbindelser som ska utvecklas för fordon och lätt trafik i riktning mot Karis centrum.

Genom planen utvidgas de befintliga arbetsplats- och affärsområden i Bäljars och Läpp samt anvisas ett nytt arbetsplatsområde vid korsningen Ekenäsvägen–Hangövägen.

Delgeneralplanen anvisar nätverket av rekreationsområden samt värdefulla natur- och kulturmiljöområden i enlighet med utredningar som gjorts på området. På områden som förblir glesbygdsområden markerar planutkastet bl.a. landskapsmässigt värdefulla åkerområden, jord- och skogsbruksområden samt befintlig bosättning.

Utkastet för delgeneralplanen utvidgar Karis tätort till det reservområde som anvisas i Nylands etapplandskapsplan 2 samt till en mindre del vidare till väster om området. Motiveringar till att ta reservområdet i bruk har presenterats i Raseborgs stads utvecklingsjämförelse för Karis centrum tätortsområde, se punkt 3.3.5.

Över området görs upp en trafikutredning innan planutkastet ställs till påseende.

2.2.2 Bostadsbyggande

De nya bostadsområden som ska planläggas har anvisats med beteckningar Bostadsområde (A) och område för fristående småhus (AO). På bostadsområden (A, A/m) får placeras radhus, kedjehus och fristående småhus samt närservice i mindre skala. A-områden har placerats på områden där tätare byggnation i bolagsform kan vara motiverat på grund av läget, terrängen, kostnader för byggandet av kommunalteknik eller ordnande av bullerskydd. De möjliggör även mångsidigare bostadsutbud.

Områden för fristående småhus (AO, AO/m, AO/res) har reserverats främst för stadens egen egenahemstomtproduktion. Byggande på A- ja AO-områden ska basera sig på en detaljplan. När

man bygger på bullerområden (A/m, AO/m) ska tillräckligt bullerskydd ordnas. Planutkastet möjliggör som maximalt cirka 1 400 nya inflyttare till området.

Bäljars nuvarande bostadsområden har anvisats i enlighet med gällande detaljplaner, dock så att man har lagt till de skyddsvärden som kommit fram i byggnadsinventeringen. De bostadsbyggnadsplatser som förblir utanför de områden som ska detaljplanläggas har anvisats med beteckning AO-1. Byggandet på AO-1 områden styrs av byggnadsordningen.

Dimensionering av byggrätt

Byggrätten för nya bostadsområden (A, AO, AO/res) är fördelad enligt följande:

| Bostadsområden, v-m2 | | | | Invånare | |
|-------------------------------------|-------|--------|---------------|----------|--------------------|
| A | A/m | | A sammanlagt | | |
| 11 500 | 9 500 | | 21 000 | 530 | (40 v-m2/invånare) |
| Områden för fristående småhus, v-m2 | | | | | |
| AO | AO/m | AO/res | AO sammanlagt | | |
| 30 600 | 6 500 | 6 000 | 43 100 | 860 | (50 v-m2/invånare) |

A-byggrätten, som tillåter byggande av småhus och egnahemshus, är totalt 21 000 v-m2, varav 9 500 v-m2 ligger inom bullerområden (A/m). Byggrätt för området för fristående småhus (AO) har anvisats sammanlagt 43 100 v-m2, varav 6 500 v-m2 ligger inom bullerområden (AO/m) och 6 000 v-m2 inom reservområden (AO/res). Byggrätten möjliggör cirka 170 egnahemshus (à 250 v-m2) och 210 småhus (à 100 v-m2). Detta skulle innebära cirka 1 400 inflyttare. Utan bullerbekämpning är det möjligt att få till stånd cirka 150 egnahemshus och 100 andra småhus eller alternativt cirka 200 egnahemshus.

Byggplatserna på AO-1 områden har presenterats i enlighet med den använda principen om stomfastigheter.

2.2.3 Servicebyggande

År 2013 var 7,12 % av Raseborgs befolkning 0–6 år gamla. Då det är frågan om ett nytt bostadsdominerat område, kommer andelen av barn i daghemsålder vara betydligt större. Man kan prognosera att cirka 10 % (140) av de nya invånarna (1 400) är i daghemsålder. Då området byggs i faser, är det verkliga behovet av daghemsplatser ändå mindre.

Området stöder sig i första hand på servicen i Karis centrum. Behovet av närservice, t.ex. daghem, eftermiddagsklubbar eller parker för invånare har beretts genom att anvisa reservationer för närservice (PL) samt rekreations- och fritidsservice (VU) i närheten av bostadsområden eller på andra logistiskt fördelaktiga platser.

Områden för kommersiella tjänster (KM)

Byggrätt för affärsbyggnader (KM) har anvisats på Läpp område sammanlagt 38 000 v-m2. Dimensioneringen baserar sig för den västra delen på det anhängiga detaljplaneprojektet och för den östra delen på laga kraft vunna detaljplaner.

I början på den nya matargatan vid korsningsområdet Västra omfartsvägen och Fraktarvägen har man anvisat 600 v-m2 byggrätt vilket gör det möjligt att vid behov bygga en liten dagligvaruaffär.

Arbetsplatsområden (T, T-1, TY, TP, EO/TP)

Byggrätten på Bäljars industriområden (TY) är 40 – 50 % av tomtens areal (e = 0,4–0,5). Det nuvarande industriområdet har utvidgats huvudsakligen västerut på stadens egen mark samt norrut längs Västra omfartsvägen. Dimensioneringen gör det möjligt att höja e-talet på nuvarande områden, i första hand i områdets inre del. Kraftledningen begränsar byggandet.

Ett nytt arbetsplatsområde har föreslagits till området kring korsningen Ekenäsvägen– Hangövägen (rv 25). Det skulle ligga i första hand på det nuvarande täktområdet. Området kan tas i bruk efter att marktäktsverksamheten upphört och vägarrangemang som anknyter sig till förbättring av riksväg 25 har förverkligats. Till sin karaktär lämpar sig området väl för verksamhet som kräver lagring utomhus. Byggrätt har föreslagits enligt e-talet 0,3 (cirka 50 000 v-m²). I den anhängiga vägplanen (se bilaga 11) har man satsat betydligt på att förbättra trafikarrangemangen vid korsningen. Marken är privatägd. På området verkar för tillfället en detaljhandel.

Vid vägen som leder till täktområdet på åsen söder om Ekenäsvägen har man dessutom placerat ett litet arbetsplatsområde (TP) med byggrätt, e-tal 0,4 (cirka 8 000 v-m²).

2.3 Generalplanes förverkligande

2.3.1 Bostadsbyggande, faserna

Fas I, Svedja

I den första fasen har man föreslagit att bygga egnahems- och småhusområden vid Svedjaträsket i Svedja. Fordonsförbindelsen från Ekenäsvägen under Hangö-Hyvinge banan går via järnvägsviadukten som byggdes år 2013. GC-trafikförbindelsen till Karis centrum leds via en temporär vägförbindelse som byggs norr om banan till Bäljars industriområde, där den ansluter sig till det befintliga GC-trafiknätet.

I Svedja har man anvisat cirka 18 000 k-m² för bostadsbyggande huvudsakligen i form av egnahemshus. Byggrätten möjliggör 70 nya egnahemshus eller cirka 50 egnahemshus och cirka 45 andra småhusbostäder. Detta skulle innebära cirka 350 nya inflyttare. Marken ägs huvudsakligen av staden. Bullret ställer utmaningar på bostadsbyggandet för en liten del av det sydöstra hörnet av området.

Detaljplaneändringar för norra delen av Bäljars bostadsområde har föreslagits som en del av förverkligandet av fas I. Målsättningen är att förbättra den lätta trafikens förbindelser, grönområden och rekreationsservice och samtidigt områdets utseende. Början på Ekenäsvägen fungerar som trafikförbindelse till Svedja bostadsområden varmed vägmiljöns trivsel påverkar dragningskraften för de nya områdena.

Fas II

I den andra fasen går planläggningen vidare österut i riktning Karis centrum, till Almas väg, Björkullavägen samt början på Albackavägen. Byggrätten är totalt 17 500 v-m², vilket kan ge cirka 350 nya inflyttade invånare. Det motsvarar cirka 70 egnahemshustomter genomfört som fristående småhus. Kommunen äger största delen av marken. 10 500 v-m² av byggrätten ligger på banans bullerområde. Genomförandet av dessa områden kräver bullerskydd. Det skulle vara motiverat att förverkliga byggandet på bullerområden huvudsakligen som radhus eller kedjehus, för då kunde byggnaderna användas som bullerskydd för gårdsområdena.

Fas III

I den tredje fasen föreslås, att man bygger en ny gatuförbindelse (matarväg) från korsningen av Västra omfartsvägen och Fraktarvägen till Albackavägen. Nya bostadsområden har av terrängmässiga skäl placerats vid Albackavägen. Den anvisade byggrätten är 12 000 v-m². Man kan bygga antingen egnahems- eller småhus på området. Våningsytan gör det möjligt att bygga 50–120 nya bostäder och att 200–300 nya invånare flyttar till området, beroende på sättet på vilket förverkligandet sker. 5 000 v-m² av byggrätten ligger på bullerområde.

Fas IV

I den fjärde fasen föreslås att man förverkligar norr om Albackavägen ett egnahemshusområde som stöder sig på matarvägen. Områdets byggrätt på 11 000 v-m² möjliggör byggandet av 40–50 egnahemshus och att 220 invånare flyttar till området. Staden äger knappt hälften av markområdet. Byggandet förbättrar möjligheter att placera service på närområden.

Vid behov av att ytterligare komplettera området har man i slutet på Årtsvedsvägen anvisat två reservområden för fristående småhus (AO/res). Den sammanlagda byggrätten för dessa är 6 000 v-m2 vilket möjliggör cirka 25 egnahemshus.

Faserna i planens förverkligande har presenterats endast att gälla områden som inte ännu är planlagda och som kommunen äger. Ändringar i gällande detaljplaner har inte beaktats, med undantag av Bäljars norra del.

2.3.2 Trafik

Trafikmässigt är de nya bostadsområden i dagsläge beroende av underfarten vid Svedja. En ny vägförbindelse (matarväg) från korsningen av Västra omfartsvägen och Fraktarvägen till Albackavägen behövs både för trafiksäkerheten och flytet i trafiken. Då vägförbindelsen i första hand betjänar de inflyttade föreslår man att den byggs norr om det nuvarande industriområdet där det är möjligt att förverkliga vägkantsmiljön trivsam.

Raseborgs stad bygger en temporär vägförbindelse från Svetsarvägen till Albackavägen. Vägen kommer i fortsättningen att fungera som en del av GC-trafikleden från planområdet till Karis centrum. Därför är det möjligt att börja bygga Svedja området redan innan man har byggt den planerade matarvägen.

Det finns inga beslut om förverkligandet av trafikarrangemang i enlighet med den anhängiga vägplanen (omkörningsfilpar på RV 25 på sträckan Ekenäs-Karis) i planområdets sydvästra del. Byggandet av de anvisade arbetsplats- och industriområdena (EO/TP, T-1) förutsätter nya trafikarrangemang i enlighet med vägplanen.

Byggandet av nya bostadsområden ökar behovet av anslutningsparkering vid Karis station, vilket ska beaktas i planeringen av Karis centrum. Alternativt bör man förbättra kollektivtrafiken mellan planområdet och Karis centrum.

3. PLANERINGENS UTGÅNSGLÄGE

3.1 Utredning av läget på planområdet

3.1.1 Allmän beskrivning

Planområdet består av redan byggt detaljplanerat område för boende och industri, som är en del av tätorten Karis centrum, samt av glesbygdsområde som fördelar sig på åkerlandskap och skogsområden.

Den östra delen av planeringsområdet har byggts upp utgående från detaljplanläggning. Vid korsningen av Hangövägen (riksväg 25) och Västra omfartsvägen finns ett område för affärsbyggnader där det finns en koncentration av utrymmeskrävande affärsverksamhet och bl.a. servicestationer. På västra sidan av Västra omfartsvägens korsningsområde i riktning mot Ekenäsvägen finns Bäljars detaljplanerade bostadsområde där byggnadsbeståndet varierar från småhus till rad- och höghus. Byggnationen är även från många tidsåldrar, området har börjat bebyggas tätare på 1970-talet och det kompletteras fortfarande.

Bäljars industriområde ligger i planområdets östra del. Byggnadsbeståndet består av allt från småindustriplanläggningar till stora hallar. I delen längst västerut i järnvägens omedelbara närhet finns en skrotningsfirma och i den nordvästra delen en anläggning för avfallshantering. Industriverksamhet, speciellt skrotindustri, begränsar markanvändningen i synnerhet på industriområdets västra sida.

Direkt på västra sidan av det detaljplanerade området löper två 110 kV kraftlinjer i sydväst-nordostlig riktning och söder om planområdet parallellt med rv 25 en 110 kV kraftlinje på åsen i mitten på området. Mellan Ekenäsvägen och riksväg 25 finns en marktäkt som kommunen äger. Kraftledningarna begränsar markanvändning.

Västra delen av planområdet är glesbygd. Bosättningen på norra sidan av Ekenäsvägen koncentrerar sig vid Albackavägen, Björkkullavägen, Karis Torpvägen och Årtsvedsvägen, huvudsakligen i omedelbar närhet av järnvägen. Det finns en del bosättning mellan järnvägen och Ekenäsvägen i områdets västra del. Glesbygden söder om Ekenäsvägen ligger huvudsakligen vid Degerbyvägen och Stavertorgsvägen. Östra delen av Stavertorgsvägen som tidigare fortsatte till Huskvarnavägen har klassats som nationellt värdefull historisk väglinje.

I mitten på området, på båda sidor av Ekenäsvägen, finns omfattande jordbruksområden. Åkerlandskapet mellan Stavertorgsvägen och Degerbyvägen mot Låppräsket har klassats som värdefull på landskapsnivå. Omedelbart söder om Ekenäsvägen finns Svedjas gamla bytomt. Det nuvarande byggnadsbeståndet är uppskattningsvis från 1800-1900 talets sekelkifte och används av ett vårdhem.

På östra stranden av Svedjaträsket, som till hälften hör till planområdet, finns en badstrand. Norr om Svedjaträsket finns omfattande sammanhängande skogsområden där möjligheterna för att ordna större rekreationsområden och -rutter är goda.

3.1.2 Naturmiljö

Naturinventeringar

Naturinventeringar för delgeneralplanområdet har utarbetats i fyra delar under åren 2007–2014, se punkt 1.6. Naturinventeringen för det utvidgade området som ligger i planområdets sydvästra del kommer att bli klar före planens förslagsskede. Området är till största delen en gammal marktäkt. Den ingår i uppdateringen av vägplan (Förhandskopia 2014). Naturvärdena för vägområdenas del har utretts i samband med en tidigare vägplan (2009).

Allmän beskrivning

Det område som planläggs har en omväxlande natur. På områden norr om Ekenäsvägen finns gott om bergiga backar. Mellan backarna finns våtmarker. Skogstypen varierar efter jordmånens fuktighet, på torra klippområden finns moskog och i fuktigare dalsänkor är växtligheten frodigare, dominerad av gran och lövträd. Det finns också mycket sly på området.

Området söder om Ekenäsvägen består av en sandig ås som är en del av Salpausselkä, skogstypen är torr mo med tall som dominerande trädslag. Terrängen sluttar kraftigt mot söder i riktning mot rv 25. Bortsett från Bäljars bostadsområde och marktäkt används området huvudsakligen för åkerodling och skogsbruk.

Planområdet tillhör hemiborealiska vegetationszonen (1b, Sydvästra strandmarken). På området finns inga Natura-områden eller andra (grundade) naturskyddsområden.

I naturinventeringarna anvisade, ur naturens mångfald viktiga områden har märkts på plankartan med luo-beteckning och listats i bilaga 14.

Ekologiska förbindelser

Separat inventering av ekologiska förbindelser har inte gjorts. I samband med naturinventeringen (Silvetris Oy 2013) har konstaterats att det stora skogsområdet i västra delen av planområdet torde fungera som vandringsstråt i norr-sydlig riktning för bl.a. älgdjur. Skogsområden längs järnvägen formar i princip en öst-västlig ekologisk förbindelse men dess funktion har försämrats på grund av skogsavverkning.

Jordmån och topografi

Södra delen av planområdet domineras av ett sandigt avsnitt av Salpausselkä åsen. Området norr om Salpausselkä är topografiskt splittrat. Jordmånerna är morän. I områdets nordöstra och

norra delar finns omfattande bergsområden. Berggrunden består av sura stenarter, mestadels av mikroklin granit.

Grundvatten

Till området sträcker sig första klassens grundvattenområden 0160651 Ekerö och 0122001 A Karis (Paikkatietoikkuna karttjänst, Grundvattenområden, 25.2.2014). Grundvattenområdena har anvisats på plankartan (pv).

3.1.3 Byggd miljö och landskap

Byggnadsinventering

En byggnadsinventering för området är på gång under namnet "Kulturmiljöutredning för delgeneralplanen för Karis västra tätort". Enligt utkast till rapport 1.9.2014 finns det inga nationellt eller regionalt betydande byggnader eller andra objekt utöver de som anvisats i landskapsplanen. Man har i inventeringen (justerat planområde) konstaterat nio stycken lokalt betydelsefulla värdeområden i byggd miljö.

Värdeområden i byggd miljö

Som värdeområden i byggd miljö har man på kartan antecknat miljöer där historiska och landskapsmässiga värden flyter samman. Områdets byggnader formar en hel enhet som skiljer sig från omgivningen. Med finns oftast traditionella gårdsplaner, gamla vägar och vyer över odlingar eller träsk. Områdena omfattar även enskilda skyddade byggnadsobjekt. Med finns också ett nyare småhusområde som byggts som en helhet med stark egen karaktär och som representerar sin tids stilideal. Särdragen hos värdeområden bör värnas även när man bygger nytt och man föreslår att områdena betecknas i generalplanen med /s (eller med beteckningen för värdeområde).

Värdeområden och deras särdrag finns beskrivna i bilaga 13. Siffrorna hänvisar till beteckningarna på planekartan. Från områdeshelheterna skilt belägna, enskilda byggnadsobjekt av lokal betydelse har inte anvisats i generalplaneutkastet.

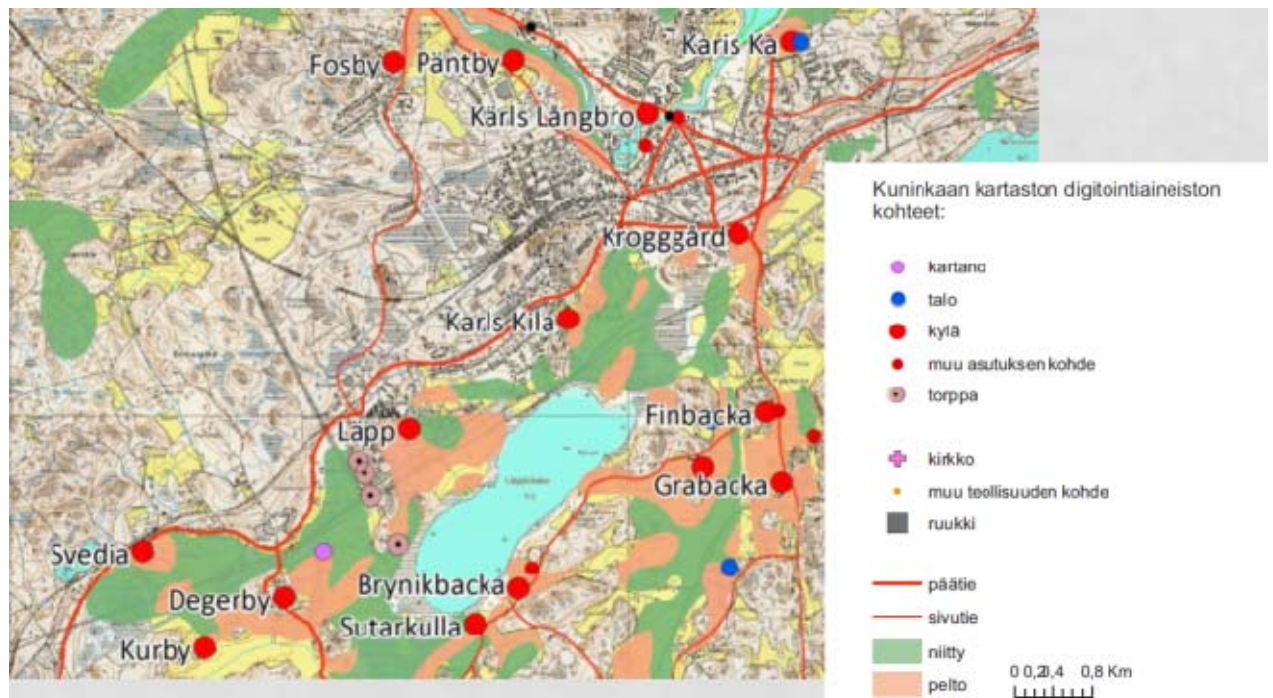


Bild 2: Utdrag ur utredningen "Uudenmaan maisemahistoria paikkatietona".

Landskapets historia

Nylands förbunds (Anna Riionheimo, 2011) gjorda utredning "Uudenmaan maisemahistoria paikkatietona" omfattar platser för byar på 1560-talet samt sk. Konungens kartverk från Finland från cirka 1780-talet.

På planområdet ligger enligt utredningen byarna Svedja och Läpp, torp väster om Läpp by, huvudväg, en medeltida väglinje till Snappertuna via Degerby, stora ängar söder om nuvarande Ekenäsvägen samt åkrar omkring Läpp by.

Den östra sidan av Stavertorgsvägen med fortsättning på Huskvarnavägen (1102) söderut har i Nylands förbunds utredning anvisats som är en nationellt betydande väg ur synpunkten att bevara kulturmiljön. Från vägen öppnar sig ett landskap mot den på landskapsnivå värdefulla och kulturhistoriskt betydande miljön (100 Finnbyn-Grabbacka kulturmiljö, Nylands förbund 2004) som ligger precis utanför planområdet i landskapen Låppträsket och Lillträsket.

Fornlämningar

En arkeologisk inventering har gjorts år 2013 (Vesa Laulumaa, Museiverket). Inventeringens resultat presenteras i bilaga 12.

Som fornminnen har man i inventeringen anvisat boställen från stenåldern på Harjula och Sunnandal. Fridlysningsklassen för båda är 2. Sunnandal ligger på Bäljars detaljplanområde väster om Västra omfartsvägen. Harjula ligger på åkerområde mellan Stavertorgsvägen och Hangövägen. De exakta gränserna och bevaringsgrad bör enligt rapporten utredas med hjälp av provgrävning ifall de eller deras omedelbar närhet blir föremål för markanvändningsplaner.

Områdets arkeologiska potential är svag enligt utredningen. Det oaktat är det möjligt att under de nuvarande åkrarna fortfarande hitta bevarade kulturlager. Åkrarna vid t.ex. Svedja gårdscentrum och Harjula är potentiella boplatser speciellt för brons- och järnålder.

3.1.4 Trafikleder och kollektivtrafik

Huvudleder inom planområdet är Hangövägen (rv 25), Ekenäsvägen och Västra omfartsvägen. Hangö-Hyvinge banan löper i mitten på området i närheten av Ekenäsvägen. Planområdet gränsar även till Karis-Åbo banan.

I nuläget är planområdets interna huvudtrafikförbindelse Ekenäsvägen. I Raseborgs stads trafiksäkerhetsplan (2010) har vägen definierats som huvudsamlingsled. Hastighetsbegränsningen på detaljplanerade områden på planområdets östra del är 50 km/h och på västligare områden 80 km/h (eller allmän begränsning), vid tunneln i Svedja likväl 60 km/h.

Planområdet gränsar i söder till riksväg 25. Vägplanen för ett omkörningsfilpar på sträckan Ekenäs-Karis på riksväg 25 är under arbete. Inom projektet granskas vägplanen från 2009. Planens område sträcker sig till planområdets västra del där plankorsningarna för privata vägar ersätts med broar över korsningar och system med parallellvägar. Förbättring av plankorsningen rv 25:s och regionväg 111:s (Västra omfartsvägen) till en planskild korsning har utretts i Områdesreservationsplanen 2010 (NTM-central). Utredningen hör till utvecklandet av Läpp affärsområde.

Enligt vägplanen var trafikmängderna år 2013 mellan Ekenäs och Karis (på vägplanens område) cirka 9 340–9 930 fordon/dygn, omfattande förutom långfärdstrafik även områdesintern trafik för arbetsresor och för utträttande av ärenden. Andelen tung trafik var cirka 10 %.

Hangö-Hyvinge banan

Järnvägen (Hangö banan) löper genom området i Ekenäsvägens trafikkorridor. Planområdets närmaste station finns i Karis. Plankorsningarna på planområdet har avlägsnats och en järnvägstunnel under banan har byggts 2013 vid Svedja. I viadukten finns en separat tunnel för lätt trafik. Den administrativ behandlingen av banplanen är på hälft.

GC-trafikleder

De nuvarande GC-trafikförbindelser sträcker sig från Karis centrum till Västra omfartsvägen och till Bäljars område. Anslutningen av planområdet till det nuvarande GC-trafiknätet finns beskriven i bilaga 13.

Kollektivtrafiken

Busstrafiken mellan Ekenäs och Karis centrum löper längs Ekenäsvägen. Tågförbindelser från Karis tågstation finns till Helsingfors, Åbo och Hangö.

3.1.5 Störningsområden

Markanvändningen begränsas kraftigt av bullerområden som skapas av riksväg 25, Hangö-Hyvinge banan samt Bäljars industriområde samt vibrationer från banan.

Rv 25 (Hangövägen), buller och vibrationer

En vibrationsutredning har gjorts 2010 för Krogarbackens område som ligger i mitten på planområdet (bilaga 6). Enligt utredningen uppnår man den rekommenderade vibrationsklassen C med byggnader i ett plan på 20 meters avstånd från vägen och med byggnader i flera plan på cirka 40 meters avstånd.

Hangö-Hyvinge banan, buller och vibrationer

Karis-Hangö banan är inte speciellt livligt trafikerad. På grund av nattlig godstågstrafik har det nattliga bullret betydelse i definitionen av bullerområden. Enligt den bullerutredning (Ramboll, 2011) som gjordes i samband med Brandal områdets (norr om järnvägen) planläggningsprojekt överskrids det låga nattetida riktvärdet på 45 dB på cirka 250 meters avstånd från järnvägen. Placeringen av nya bostadsområden nära banan är utmanande då den nattetida bullernivån i genomsnitt inte ska överskrida den låga 45 dB nivån på den tysta fasaden. Den genomsnittliga bullernivån under dagtid från tågtrafiken överskider riktvärdet på cirka 60 meters avstånd från banan (bilaga 7).

Spridningen av vibrationer som tågtrafiken förorsakar har retts ut för Krogarbacken området som ingår i deldetaljplanområdet år 2010. Jordmånen på området består huvudsakligen av sand- och grusmoränavlagringar. Enligt den gjorda utredningen uppnås den rekommenderade vibrationsnivån C, < 0,30 mm/s, (VTT 2006), för planering av nya byggnader och leder i prognosläge på 55 meters avstånd för enplansbyggnader och på 85 meters avstånd för byggnader i flera plan. (se bilaga 6)

Buller på industriområde, östra delen

Romu Keinänen Oy:s Karis förbehandlingsanläggning ligger norr om rv 25 vid kanten av Bäljars industriområde i den östra delen av planområdet. Sortering av större metallskrotstycken, inmatning till skäraren samt att lasta av skrotlass förorsakar betydande bullerutsläpp på området.

Det finns en utredning "Romu-Keinänen Oy:n toiminnan meluvaikutukset Brandalin ja Krogarbackenin kaava-alueilla" som Ramboll Oy gjorde 2012 gällande kombinationseffekten av skrotbehandling och tågbuller på närområden. Enligt utredningen sträcker sig bullerområdet enligt rekommendationen för ett nytt bostadsområde till cirka 200 meters avstånd på västra sidan av anläggningen. Spridningen av buller från en bullerkälla som är nästan punktläk och på en viss höjd påverkas av ljudreflexer och terrängformationer klart starkare än av bullerkällor t.ex. från trafiken. (Se bilaga 10).

Karis avfallsstation

I planområdets nordöstra del finns Rosk'n Roll Oy Ab:s avfallsstation som ägs av Västra Nylands kommuner. Avfallsstationen ligger mellan Västra omfartsvägen och kraftlinjerna och i gällande detaljplan har ett skyddsgrönområde reserverats runt stationen. Avfallsstationen begränsar inte markanvändningen nämnvärt.

Kraftledning

Söder om Hangövägen precis utanför planområdet ligger en transformatorstation. Genom planområdets östra del löper därifrån mot nordväst två 110 kV kraftlinjer samt på deras östra sida en 30 kV kraftlinje samt norr om Hangövägen i riktning sydväst kraftlinjer på 110 kV och 20 kV. Det rekommenderade värdet i STMs förordning 294/2002 100 µT underskrids på 25 meters avstånd från en 110 kV stagad portalstolpe samt från dubbelledningsstolpar. Strålsäkerhetscentralen rekommenderar att man undviker byggande av bostäder, daghem och andra utrymmen ägnade åt

barn på ställen där den magnetiska flödestätheten överskrider kontinuerligt 0,4µT nivån. Avståndet där den magnetiska flödestätheten underskrider sannolikt värdet i fråga är 40 meter från 110 kV stagade portalstolpar och dubbelledningsstolpar (Voimajohdot ympäristössämme, STUK 2011).

3.1.6 Kommunalteknik

Planområdets detaljplanerade områden är anslutna till det kommunala vatten- och avloppsnätet. Intill Ekenäsvägen, som löper i öst-västlig riktning genom området finns en tryckavloppsledning, till vilken det skulle vara möjligt att ansluta områdena under planering, detaljplanering.

Det närmaste fjärrvärmekraftverket finns på Bäljars område. Det är möjligt att ansluta områdena som ska planläggas till fjärrvärmenätet.

3.1.7 Service

Planområdet stöder sig på servicen i Karis centrum. Det genomsnittliga avståndet från området till service är cirka 4 km.

Skolor och daghem

Skolorna inom den svenskspråkiga grundläggande utbildningen, Katarinaskolan (klasserna 1-6) och Karis svenska högstadium (klasserna 7-9), finns i Karis centrum norr om järnvägsstationen.

Skolorna inom den finskspråkiga grundläggande utbildningen, Kiilan koulu (1-6) och Karjaan yhteiskoulu (7-9), finns i Karis centrum söder om järnvägsstationen. Daghem som ligger närmast till planområdet är Solbacka daghem väster om Karis centrum, Kiilan päiväkoti / Kila daghem söder om järnvägen samt Labyrintti päiväkoti/ Labyrintens daghem i centrum norr om järnvägen.

Kommersiell service

De närmaste dagligvaruaffärerna ligger i Karis centrum i närheten av järnvägsstationen. En detaljplaneändring är på gång för Läpp affärsområdets västra del och där målsättningen är att inom området även anvisa plats för en dagligvaruaffär.

Läpp affärsområde

På Läpp område som ligger vid korsningen av rv 25 och Västra omfartsvägen finns utrymmeskrävande affärsverksamhet, bl.a. bil-, sport- och möbelaffärer samt en betjänande servicestation.

3.1.8 Befolkning och arbetsplatser

Inom planeringsområdet bor inalles 720 personer. Huvudparten av befolkningen är bosatt på det detaljplanerade Bäljars området.

Den totala befolkningen i Raseborg var 28 829 personer år 2012. Nylands förbund prognostiserar att befolkningsmängden växer med 2 345 personer till 31 174 personer fram till år 2030. År 2013 var 7,12 % av Raseborgs befolkning 0–6 år gamla. Åldersgruppen 7–15 år utgjorde 9,71 % av befolkningen. År 2012 flyttade in i kommunen relativt sätt mest folk i åldersgruppen 30–39 år. Mest utflyttade personer i åldersgrupperna 10–19 och 40–49.

Arbetsplatser

Bäljars och Läpp arbetsplatsområden ligger på planområdet.

Enligt Nyland förbunds Nyland databank / Statistikcentralen hade Raseborg år 2011 12 610 sysselsatta och 11 168 arbetsplatser (arbetsplatssufficiens 89 %). Av de sysselsatta hade 8,6 % sin arbetsplats i huvudstadsregionen.

3.1.9 Markägande

Raseborgs stad äger cirka hälften av planområdets mark. Resten av området är i privat ägo, förutom väg- och järnvägsområden, som ägs av staten.

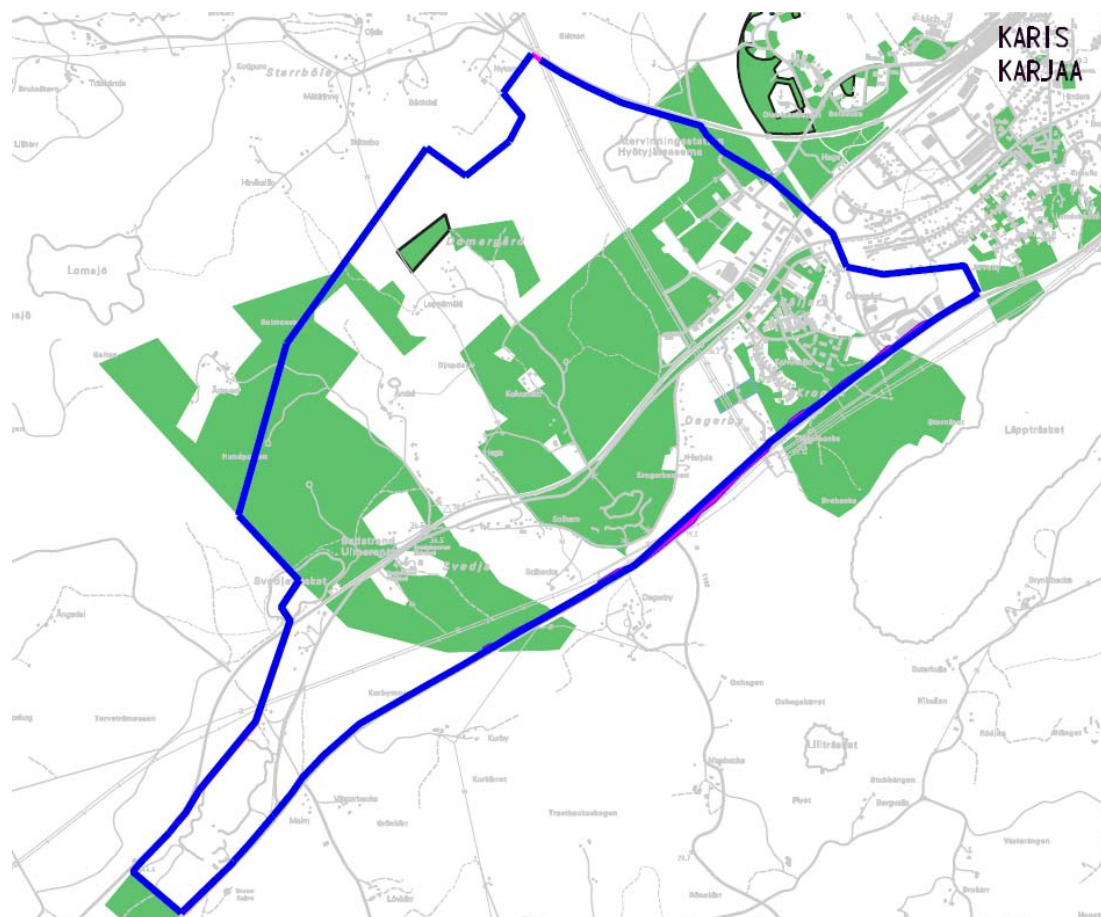


Bild 3: Markområden som staden äger (grön färg).

3.2 Planläggningsläget

3.2.1 Planer och beslut som gäller planområdet

Landskapsplan

Landskapsplanen som täcker hela Nyland har fastställts år 2006. Den östliga-sydostliga delen av planeringsområdet utgör ett område för tätortsfunktioner (Karis centrum). Området mellan riksväg 25 och Karis-Hangö -järnvägen är grundvattenområde. Genom planområdet går en reservation för en naturstig i öst-västlig riktning samt reservationer för 110 kV kraftledningar parallellt med rv 25 och Västra omfartsvägen. En reservation för ett avfallsbehandlingsområde har gjorts i planområdets nordvästra del enligt dagens situation.

På området för tätortsfunktioner är den nedre storleksgränsen för betydelsefulla regionala storheter inom detaljhandel 2000 k-m², om inte annat anvisas på basis av utredningar.

Med en friluftsled-märkning har man anvisat landskapsmässigt och regionalt betydelsefulla friluftsleder som ligger utanför tätorter och frilufts- och skyddsområden. Enligt planeringsbestämelsen ska man i den mera detaljerade planeringen trygga förutsättningarna för friluftsleders förverkligande. I planeringen ska utnyttjas de existerande väg- och stignätens användningsmöjligheter. Leden ska anslutas till friluftslederna på tätorter och friluftsområden.

Viktiga grundvattenområden med värdefull karaktär eller betydelse för vattenförsörjningen av samhällen har anvisats med grundvattenområde-beteckning. Åtgärderna på området får inte permanent minska mängden av grundvatten eller försämra dess kvalitet. Till beteckningen för kraftlinje hör i enlighet med MBL 33 § 1 moment byggnadsbegränsning.

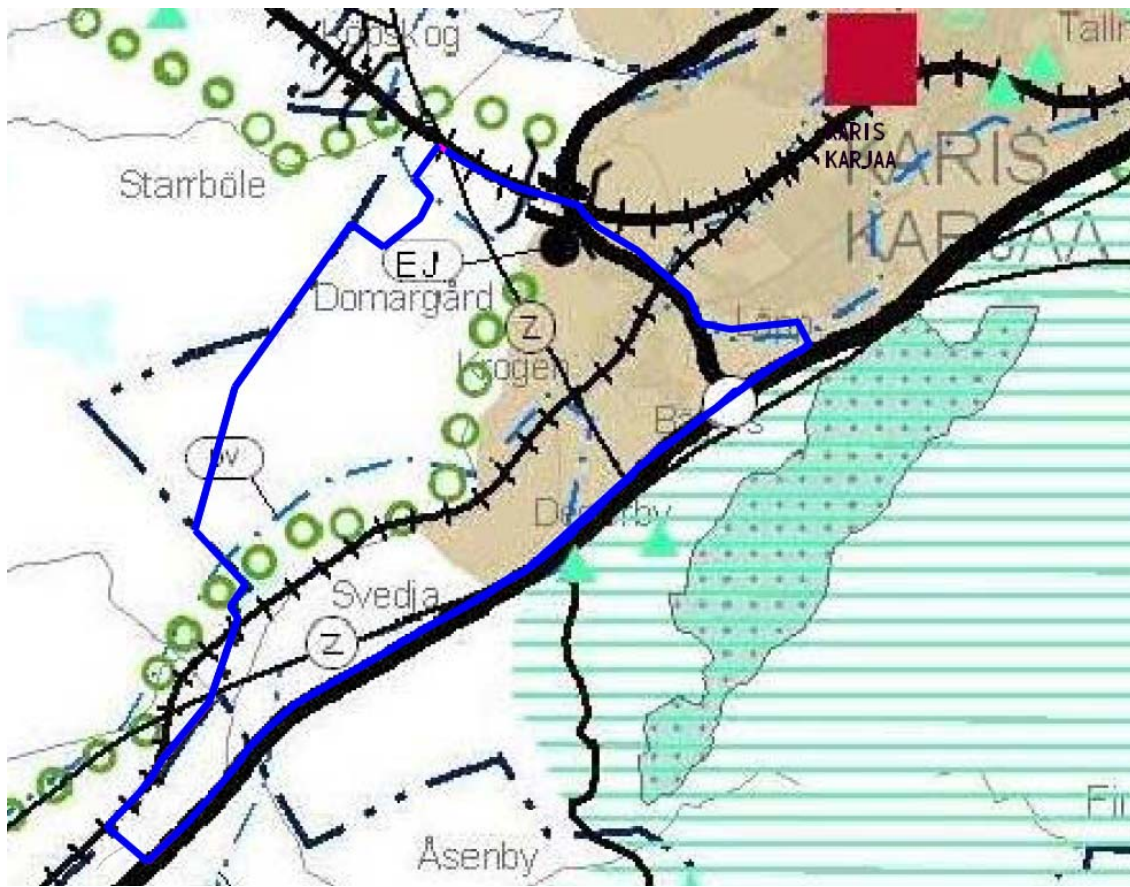


Bild 4: Utdrag ur landskapsplan för Nyland.

Etapplandskapsplan 2 för Nyland

För Nyland har 2013 godkänts en etapplandskapsplan 2, som kompletterar den gällande landskapsplanen. Planen har fastställts i miljöministeriet 30.10.2014.

I den godkända planen har anvisats ett reservområde för tätortsfunktioner och arbetsplatsområden, som fortsättning på området för tätortsfunktionerna för Karis centrum. På planeringsområdet har vid Läpp invid rv 25 dessutom anvisats beteckningen detaljhandels störenhet av regional betydelse. På planeringsområdet löper dessutom en väg, som är viktig med tanke på bevarandet av kulturmiljön, och som dessutom är betydelsefull på riksnivå. Vägen börjar på planeringsområdet som Stavertorgsvägen och fortsätter söderut som Huskvarnsvägen.

Med en beteckning reservområde för tätortsfunktioner har anvisats områden för tätortsfunktioner som ska förverkligas på längre sikt. Kommunen definierar en ändamålsenlig tidtabell för områdets förverkligande i förhållande till andra användbara områden för tätortsfunktioner inom det aktuella området eller kommunens delområde.

På ett område med beteckningen för en stor detaljhandelsenhet med regional betydelse kan i den mera detaljerade planeringen anvisas sådan betydande regional detaljhandel vars typ av handel kan på motiverade grunder placeras även utanför centrum områden, såsom bil-, järnvaru-, möbel-, trädgårds- eller lantbrukshandel. Maximal dimensionering i Raseborg, Karis sydvästra del, är 30 000 v-m². Den maximala dimensioneringen inkluderar befintligt och nytt affärsutrymme. Den maximala dimensioneringen omfattar även affärsutrymme med lokal betydelse.

Med beteckningen för väg viktig för bevarandet av kulturmiljön har man anvisat nationellt betydelsefulla vägar (RKY 2009).



Bild 5. Utdrag ur etappplanskapsplan 2

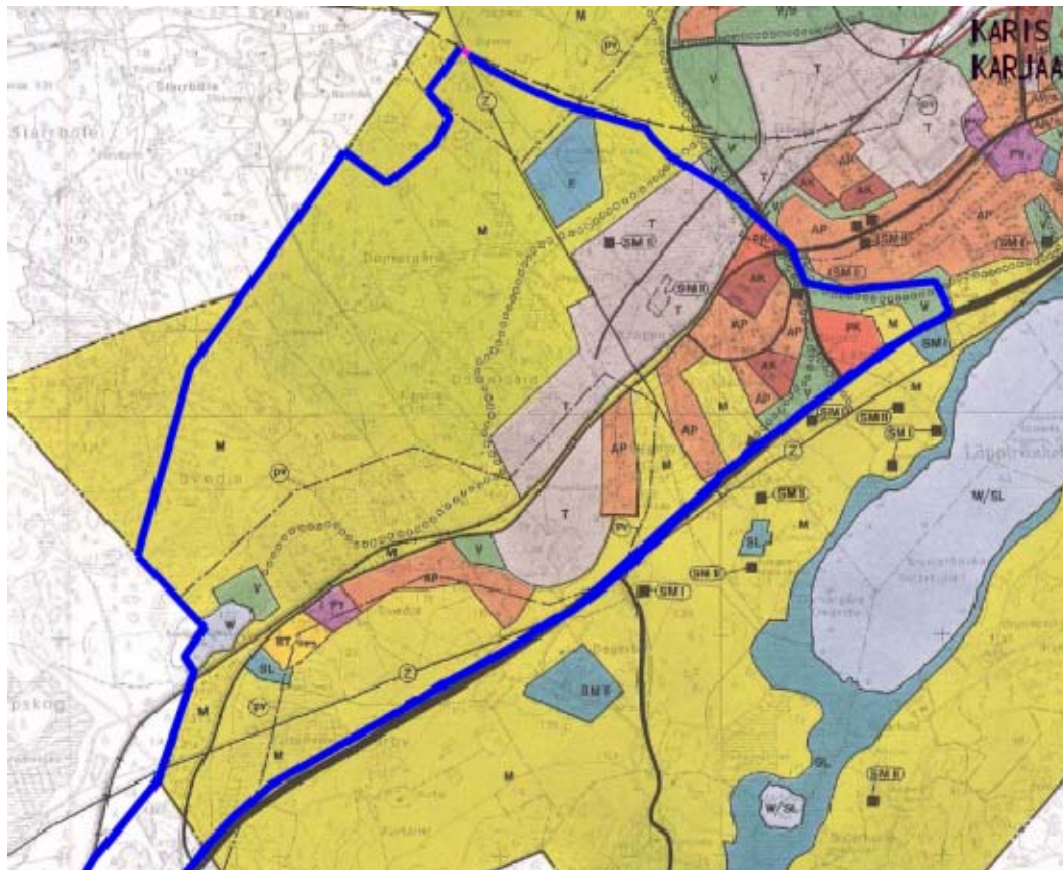


Bild 6. Utdrag ur generalplanen för Karis centrum (utan rättsverkan).

Generalplan

Området ingår i generalplanen för Karis centrum som godkändes 1987. Planen är utan rättsverkan. I generalplanen har planeringsområdet till största delen antecknats som jord- och skogsbruksområde (M). Områdena i ost och sydost, som redan har byggts upp på basis av detaljplanläggning, har i planen anvisats för boende (AP, AK) och för industri och lagring (T).

Därutöver har markanvändningen anvisats med följande beteckningar:

Område för offentlig service och administration (PY), Område för privat service och administration (PK), Specialområde (E), Rekreationsområde (V), Camping- och lägerområde (RT) och Vattnområde (W).

Detaljplaner

Östra delen av planområdet har detaljplanerats. På Läpp affärsområde väster om korsningen rv 25 och Västra omfartsvägen gäller detaljplanen Bäljarsåker (Bäljarsinpelto), nr 236-100 från år 2006. En delplanändring kallad Läpp område, västra delen är på gång. Justerat planförslag har varit till påseende våren 2014. Förslaget omfattar kvartersområde för affärsbyggnader där man kan placera en ny stor detaljhandelsenhet (KL). Sammanställning av gällande detaljplaner anvisas i bilaga 1.

Byggnadsordning

Raseborgs stads byggnadsordning har godkänts av stadsfullmäktige 7.6.2010 och det har trätt i kraft 19.8.2011.

Baskarta

Vid utarbetande av planen har använts stadens baskarta som har uppdaterats för delgeneralplanläggning.

3.3 Andra utredningar gällande planen

3.3.1 Raseborgs stads jämförelse av tillväxtriktningar för Karis centrala tätort

Jämförelsen av tillväxtriktningar har utarbetats som grund för delgeneralplanläggning. I jämförelsen granskar man möjligheterna att förtäta tätortsfunktionerna i Karis centrum samt fyra olika tillväxtriktningar kring Karis centrala tätort: Karis västra tätort, Läppträsket-Gålisjö område, Köp-skog-Stenåker-Forsby område och Osmundsböle-Sannäs område.

I den utförda utvecklingsjämförelsen har konstaterats, att förtätandet av centrum inte tryggar för Karisområdet en tillväxt, som följer Raseborgs stads strategi. Därför har man utrett andra eventuella riktningar för en expansion av Karis centrala tätort. Områdena har jämförts utgående från flera faktorer som påverkar markanvändningen och Karis västra tätort har på basis av jämförelsen befunnits vara den bästa tillväxtriktningen. Området skiljer sig mest till sin fördel från andra jämförda områden i fråga om trafikförhållanden, jordmånen, läget, områdets dragningskraft samt kommunaltekniska beredskap.

3.3.2 Trafiksystemplan för Västra Nyland

Det intentionsavtal som utarbetats 2013 för åren 2014–2019 gällande genomförandet av trafiksystemplanen för Västra Nyland har godkänts i Raseborg 2014. Avtalet undertecknas av Nylands förbund, Nylands NTM-central och kommunerna i västra Nyland. Det föregående avtalet gällde åren 2009–2012.

Utvecklandet av trafiksystemet har komprimerats till fyra utvecklingsområden: växelverkan mellan trafik och markanvändning, gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och logistik. Planen omfattar ett åtgärdsprogram som innehåller åtgärderna som är viktigast ur Västra Nylands trafiksystems ut-

vecklingsynpunkt i prioriteringsklasser. Följande projekt ingår i åtgärdsprogrammet för planområdet:

- komplettering av och förbättring av kvalitén på det regionala cykelvägsnätet mellan Karis och Ekenäs.
- Förverkligande av Karis resecenter (anslutningsparkering)
- Utvecklande av kustbanan (förbättring av servicenivån i spårtrafik)
- Kontinuerlig förbättring av samarbete mellan tåg- och busstrafik (synkronisering av turer)
- Elektrifiering av Hangö-Hyvingen banan (förbättring av servicenivån i spårtrafik)

Till de viktigaste långsiktiga strategiska projekt för planområdet hör även:

- förbättring av servicenivån på riksvägarna 1, 2 och 25 samt stamvägarna 50 och 51
- Utvecklande av Hangö-Hyvinge banan.

4. FASERNA I DELGENERALPLANEN

4.1 Behovet av delgeneralplan

Delgeneralplanläggningen av Karis västra tätort är ett av stadens spetsprojekt. Raseborgs stad har som ett strategiskt mål att uppnå en årlig befolkningsökning på 1 %. Målet för Karis område är att planlägga nya områden och därmed åstadkomma årlig tillväxt på cirka 200 invånare. Områdets detaljplanerade områden har till största delen verkställts, och stadens utbud av tomter är inte tillräckligt.

Området har bra beredskap gällande trafik och kommunal teknik. Projektet för järnvägsviadukten i Svedja längs Hangö-Hyvinge banan har förverkligats år 2013. Man har byggt tunnlar av korrugerad plåt under banan för bil- och GC-trafik och avlägsnat banans plankorsningar på sträckan Raseborgs plankorsning–Leskinens plankorsning. Det finns förutsättningar att ansluta området till kommunal teknik. Vid Ekenäsvägen har man byggt en tryckavloppsledning som i tiden har överdimensionerats med tanke på Karis centrums tillväxt.

Den andra fasens landskapsplan har godkänts i landskapsfullmäktige och ligger (hösten 2014) hos miljöministeriet för fastställande. Det mest betydande i landskapsplanen för Karis västra tätorts del är att reservområdet för tätortsfunktioner ökar på detta område. I bemötandena av de utlåtanden som kommunen gett gällande landskapsplan konstateras att tidpunkten för i bruk tagning av reservområden kan kommunen själv bestämma, dock efter tillräckliga utredningar. Nylands förbund konstaterade vid myndighetssamråd 7.3.2013 gällande delgeneralplanen att stadens utredning om utvecklingsriktningar (se punkt 3.3.5) är tillräcklig för att visa att det aktuella reservområdet kan tas i bruk som område för tätortsfunktioner i det fortsatta arbetet med planen.

4.2 Planeringsstart och besluten därom

Delgeneralplanläggningen av Karis västra tätort har inletts på initiativ av Raseborgs stad. Planprojektet ingår i av stadsstyrelsen 13.1.2014, § 12 godkända planläggningsprogrammet. Uppgörandet av en delgeneralplan för området har tidigare varit aktuellt i den planläggningsöversikt (under namnet Brandal) som Raseborgs stadsstyrelse godkände 12.11.2012 § 118.

Programmet för deltagande och bedömning behandlades i planläggningsnämnen 17.4.2014, § 34, i stadsstyrelsen 29.4.2013 § 215 och i stadsfullmäktige 20.5.2013 § 83. I detta sammanhang bestämdes också om byggnadsförbud och om åtgärdsbegränsning. Planprojektet är kungjort som anhängig 9.5.2013.

4.3 Deltagande och samarbete

Deltagande och organisering av samarbete har beskrivits i programmet för deltagande och bedömning.

Intressenter

Intressenter i planläggningsprocessen är markägare inom området och inom områden som gränsar till det, invånare och företag på området och dess omedelbara närhet samt för stadens del alla invånare i staden.

Organisering av deltagandet

Programmet för deltagande och bedömning har skickats till intressenterna våren 2013. Planutkastet och -förslaget läggs offentligt fram i 30 dagars tid. Om framläggandet av planen kungörs offentligt.

Under framläggningstiden kan intressenter och stadens invånare framföra sina åsikter, anmärka på och invända mot planen. Man begär dessutom ett utlåtande om planen av andra för planen behövliga myndigheter. Planläggarens gemälen utarbetas på all respons i anslutning till planen.

Under den tid som utkastet och förslaget är framlagda hålls invånarträffar om planprojektet. Under planläggningsprocessen hålls efter behov mindre informations- och förhandlingsträffar med intressenter. Arbetsförhandlingar med stadens olika tjänsteinnehavare kommer att ordnas under planläggningens förlopp.

Myndighetssamarbete

Inledande myndighetssamråd hölls 7.3.2013. Utlåtande över planutkastet begärs av berörda myndigheter. Myndighetsamråd ordnas nästa gång när planen är i förslagsskede.

4.4 Delgeneralplanens målsättningar

I enlighet med programmet för deltagande och bedömning är delgeneralplanens målsättning att möjliggöra planläggning av nya attraktiva bostadsområden för att trygga tomtproduktionen i Karis stadsdel. Delgeneralplanens område sammanlänkas med Karis samhällsstruktur och de nya bostadsområdena kommer att stöda sig på funktionerna och servicen i centrum av Karis. Dessutom möjliggörs och styrs utvecklingen och tillväxten av affärs- och bostadsområdena Läpp och Bäljars med den delgeneralplan som utarbetas. Centrala målsättningar är även sammanpassning av planläggning och naturvärden samt indelning av byggande i faser för investeringar i rätt tid för att trygga totalekonomisk tillväxt av samhällsstrukturen.

Delgeneralplanen kommer att uppgöras med rättsverkan i enlighet med § 42 i markanvändnings- och bygglagen.

4.4.1 Målsättningar som definierats i utgångsmaterialet

Raseborgs strategi 2014–2017

Enligt den av stadsfullmäktige 10.6.2013 godkända strategin år 2017 bl.a. "inflyttningen till staden har ökat, och utbudet av egnahemstomter i staden är brett, tillgång också till strandtomter" och "den goda och trygga boendemiljön och det fungerade daghems- och skolnätet har gjort Raseborg till en drömstad för barnfamiljer".

Strategin för samhällstekniska sektorn 2014-2017

I sektorns strategi sätts som målsättning att "Raseborgsområdet erbjuder goda förutsättningar för företagsverksamhet genom att anvisa affärs- och industritomter på lämpliga platser vid goda kommunikationer. Genom aktiv markpolitik och planläggning skapas förutsättningar för inflyttning och tillväxt. Planläggning sker i första hand på egen mark. Närheten till stränder utnyttjas optimalt vid planläggning och byggande" och att "inflyttning främjas med hjälp av ett attraktivt tomt- och bostadsutbud".

Trafiksäkerhetsplanen för Raseborgs stad

Raseborgs stad samt Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland har i samarbete upprättat Trafiksäkerhetsplanen för Raseborgs stad år 2010. Målet med arbetet har varit att utarbeta en plan för att förbättra trafiksäkerheten i Raseborgs stads område och som till genomförbarheten är realistisk. De centrala målen i planen är följande:

- trafiksystemet är tryggt för alla samt erbjuder alternativa sätt förflytta sig och lockar till hållbara val av mobilitet och boende,
- samhällsstrukturen stödjer GC-trafik samt användningen av kollektivtrafik,
- trafiksystemet stödjer möjligheterna för barn, unga och äldre personer att färdas självständigt,
- planerna stödjer målet att minska beroendet av personbil i samhället, och att
- i alla trafik- och markanvändningsplaner bedöms inverkan på möjligheterna att promenera, cykla eller använda kollektivtrafik samt på trafiksäkerheten.

Västra Nylands trafikplan

I Västra Nylands trafikplan (2014, se punkt 3.3.6) har följande satts som mål för samhällsbyggande:

- den ökade markanvändningen verkställs så att man kompletterar den nuvarande tätorts- och bystrukturen samt förstärker utvecklingszonerna genom att minska behovet av trafik.
- i utvecklandet av gång- och cykeltrafik satsar man på kvalitet i stället på volym.
- man utvecklar kollektivtrafiken till ett fungerande, klokt och användbart alternativ till användning av personbil. Kollektivtrafikens konkurrensförmåga i relation till bil förbättras på kollektivtrafikens nuvarande huvudrutter, i synnerhet i trafiken mot huvudstadsnejden, vilket förutsätter mer kapacitet i spårtrafiken.
- logistik: linjedragningar för utveckling betonar både trafikens funktionalitet på industriområdena samt smidigheten och säkerheten hos oli transportformer i trafiknätverk.

4.4.2 Mål som uppstått under processens gång, precisering av målen

Boende och service

Man beaktar planområdets krävande terrängformer och byggförutsättningar när man placerar bostadsområden så att gatu- tomtbyggande är möjligt att genomföras till rimliga kostnader. Vid placeringen beaktas också tillräckligt avstånd till buller- och andra störningsområden. Mikroklimatet beaktas bl.a. för att minimera energiförbrukning och att trygga boendetrivseln.

Speciell uppmärksamhet ägnas tillgången till service på grund av områdets placering. Målet är att bygga fungerande och kontinuerlig GC-trafiknät från bostadsområden till Karis centrum samt till arbetsplatserna. Man fäster även uppmärksamhet vid förbindelserna till kollektivtrafikens hållplatser. Även om området stöder sig främst på servicen i Karis centrum kommer man i samband med planläggningen att vara beredd att förverkliga närservice på området.

I planen kommer att anvisas tillräckliga områden för rekreation och trygga rekreationsförbindelser. Den reservering för en friluftsled som anvisats i landskapsplanen kommer att preciseras under planläggningen. Vid planeringen av friluftsleder kommer man att utnyttja det befintliga nätverket av skogsvägar och stigar.

Trafik

Målet är att skapa förutsättningar för ett ekonomiskt, effektivt och landskapsanpassat trafiknätverk. Utöver tunneln i Svedja ska man anvisa en alternativ vägförbindelse över Hangö-Hyvinge banan norr om Ekenäsvägen.

Arbetsplatser, industri

Målet är att de nuvarande verksamheterna kan fortsätta och utvidgas samt att nya aktörer etablerar sig på området dock så att trivseln på de nya bostadsområdena tryggas. Man försöker utnyttja de nya vägarrangemangen för korsningsområdet Ekenäsvägen och Hangövägen i enlighet med den anhängiga vägplanen för att utveckla markanvändningen norr om Hangövägen där det nu finns en detaljhandel.

Arbetsplatser, handel (Läpp område)

I strukturen som anvisas till Läpp området beaktar man serviceutbudet i centrum samt utbud efterfrågan på specialhandel i Karis. Målet är att på Läpp område placera handel som inte är möjlig i centrum, på grund av verksamhetens art eller stort utrymmeskrav. Målet är att Läpp område och Karis centrum område stöder varandra och bildar en attraktiv och ur företagarsynpunkt fungerande helhet.

4.5 Delgeneralplanens alternativ

I början på projektet för delgeneralplan undersöktes möjligheten att fortsätta den nuvarande tätortsstrukturen västerut på båda sidor av Ekenäsvägen. Utredningen gällde på järnvägens norra sida Brandal området och på södra sidan Krogarbacken området. Enligt utredningar begränsas markanvändningen betydligt av industribuller, buller från rv 25 samt vibrationer och buller från banan nattetid, i praktiken längs hela området mellan rv 25 och Hangö-Hyvinge banan samt på stora områden norr om järnvägen.

5. BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur

Se punkt 2.1.

5.3 Granskning ur landskapsplanens synpunkt

Område för tätortsfunktioner

Utkastet för delgeneralplanen utvidgar Bäljars nuvarande arbetsplatsområde inom området för tätortsfunktioner i landskapsplanen norr om Ekenäsvägen. Det är inte motiverat att i detta skede utvidga området för tätortsfunktioner enligt landskapsplanen söder om Ekenäsvägen. Området är utsatt för buller och vibration som märkbart begränsar markanvändningen, samt å andra sidan har kulturhistoriska och landskapsmässiga värden.

Reservområde för tätortsfunktioner

Utkastet för delgeneralplanen utvidgar Karis tätort till det reservområde som anvisas i Nylands etapplandskapsplan 2 samt till en del vidare till väster om området. Motiveringar till att ta reservområdet i bruk har anvisats i Raseborgs stads utvecklingsjämförelse för Karis centrum tätområde, se punkt 3.3.5.

Områden för handel KM

På området betecknat för en storenhet för regional detaljhandel på området i korsningen Hangövägen och Västra omfartsvägen har man anvisat serviceområde för handel där en storenhet för detaljhandel får placeras. Byggrätt har anvisats totalt 45 000 v-m², vilket överskrider landskapsplanens maximala dimensionering på 30 000 v-m². Som motivering till överskridningen konstateras att utökandet av byggrätten i förhållande till gällande detaljplaner är rimlig och nödvändig med tanke på områdets utveckling och ökad dragningskraft.

Arbetsplatsområden T, T-1, TY, TP, EO/TP

Utkastet till delgeneralplanen utvidgar Bäljars nuvarande arbetsplatsområde på området för tätortsfunktioner i landskapsplanen norr om Ekenäsvägen.

Det sk. vita området i landskapsplanen i korsningen Ekenäsvägen och Hangövägen (rv 25) har i utkastet till delgeneralplanen anvisats som arbetsplatsområde. Det är beläget på nuvarande marktäktområde. Området lämpar sig väl för verksamhet som kräver lagring utomhus. E-talet 0,3 möjliggör byggande av cirka 50 000 v-m². Arbetsplatsområdet har inte regional betydelse.

5.4 Planens verkningar

5.4.1 Verkningar på samhällsstrukturen och stadsbilden

Samhällsstruktur

Delgeneralplanslösningen utvidgar Karis centrums tätområde västerut norr om Hangö-Hyvinge banan. Tillväxten av stadsstrukturen i Ekenäs riktning stöder stadens strategiska mål att utveckla korridoren mellan centrumen.

I delgeneralplanslösningen koncentreras tilläggsbehovet av utrymmeskrävande handel till Läpp området. Enligt uppgjord utredning om handel (AIRIX Ympäristö Oy 2014) är behovet av tilläggsutrymme för detaljhandel i Karis i storleksordningen 17 000 v-m² fram till år 2030. Av tilläggsbehovet gäller cirka 2 000 v-m² dagligvaruhandel och 15 000 v-m² specialhandel (utrymmeskrävande specialhandel 5 000 v-m² och övrig specialhandel 10 000 v-m²).

Stadsbilden

Byggandet av en GC-trafikled längs Ekenäsvägen strukturerar vägområdet och förbättrar dagens lite ovårdade stadsbild.

5.4.2 Verkningar på landskap och miljö

Planets genomförande påverkar landskapsbilden främst norr om Ekenäsvägen och Hangö-Hyvinge banan där man bygger egnahemshus och småhus på de idag nästan obebyggda skogsområdena. De vikande skogsområdena har dock inga särskilda landskapsvärden. Landskapet vid vägrenen ändras i någon mån genom ett litet arbetsplatsområde (TP) på åsen söder om Ekenäsvägen vid vägen som leder till marktäkten. Den nuvarande skogen är skött ekonomiskog och har inga speciella värden gällande rekreation. De värdefulla landskapen finns huvudsakligen på jordbruksområden mellan Ekenäsvägen och Hangövägen och där föreslås inga förändringar i markanvändning. Kulturmiljöns värden har anvisats som skyddade i plankartan.

På områden som anvisats för byggande finns några naturvärden och de har i delgeneralplanen betecknats att bevaras. Huvuddelen av de naturvärden som anvisats i inventeringarna finns i norra delen av planområdet på jord- och skogsbruksdominerade områden, där ingen ny markanvändning anvisas.

5.4.3 Sociala verkningar

Ändringar på människors livskvalitet eller på områdets utveckling

Den nuvarande bosättningen inom planområdet har sin tyngdpunkt i Bäljars detaljplanområde. I delgeneralplanslösningen anvisas möjligheter för förverkligande av idrotts- och rekreationsservice samt förtydligande av grönområdesnätet. Utvidgandet av Läpp affärsområde (KM) förminskar å andra sidan de nuvarande grönområdena i någon mån. Grönområden som försvinner ligger dock inom bullerområdet vid Hangövägen (rv 25).

Delgeneralpanelösningen påverkar mycket litet dem som bor på glesbygden vid Stavertorgsvägen och Ekenäsvägens västra ända. Planutkastet konstaterar dagsläget och anvisar landskapsmässiga, kulturhistoriska och naturskydds värden. Planbestämmelserna "Område där miljön bevaras" /s samt "Lokalt betydande, kulturhistoriskt värdefull byggnad eller objekt" (sr-X) visar områdets särart men kan även påverka lovsprövning i möjliga byggprojekt. Inga nya byggplatser har anvisats på området.

Bosättningen norr om Ekenäsvägen förtätas betydligt. Områden som ska detaljplanläggas finns i början av Årtsvedsvägen och Björklullavägen samt vid Albackavägen, varifrån en ny vägförbindelse föreslås till Västra omfartvägen. Rekreationsleder och GC-förbindelser från bostadsområdena till Karis centrum förbättras betydligt i delgeneralpanelösningen.

Anpassning till ändrade förhållanden

Planens största inverkan sker på de nuvarande skogsområdena i Svedja och Bäljars. Små olägenheter i byggnadsskede kommer att drabba rekreativ användningen av Svedjaträskets omgivning. Byggnaderna hindrar dock inte användningen av simstranden.

Efterfrågan på offentlig service i Karis centrum kommer att öka. Byggnaderna i faser jämnar ut efterfrågan av service.

Betydelsen och vikten av ändringen ur olika aktörers och invånargrupper synpunkt

Ur företagarnas synvinkel förbättras Bäljars industriområdets image och synlighet. Goda GC-förbindelser ökar områdets attraktion som arbetsplats.

Till att börja med kommer den största inverkan att drabba invånarna i början av Ärtsvedsvägen där byggnaderna inleds. Trafiken under byggnadsskedet kommer att störa. Å andra sidan har man i samband med byggnaderna av järnvägsviadukten flyttat den nya vägdragningen längre bort från gårdsplanerna. De nuvarande invånarna kommer att ha nytta av de förbättrade GC- och rekreativförbindelserna.

5.4.4 Verknings på trafiken

Om bostadsområdena förverkligas i den föreslagna omfattningen beräknar man att det kommer att flytta cirka 1 400 nya invånare till området norr om Ekenäsvägen. I den första fasen förverkligas Svedja området dit man beräknas flytta 350 invånare, och i den andra fasen byggs början av Albackavägen med cirka samma antal invånare. Trafiken till dessa områden leds från Ekenäsvägen via järnvägsviadukten vid Svedja. GC-trafiken löper separat från fordonstrafiken i viadukten. Ekenäsvägen är klassad som huvudmatargata, så den ökade trafiken som totalt 700 nya invånare åstadkommer kommer inte att påverka genomflödet eller säkerheten. I byggnadsskedena III och IV leds trafiken längs en ny matargata direkt till Västra omfartsvägen.

Den trafikmässiga inverkan av utvecklandet av kommersiell service i Läpp har granskats i samband med detaljplanläggningen av det västra området (A-Insinööri Suunnittelu Oy, 1.4.2010, uppdatering 18.9.2012, FCG Oy, 15.2.2012). Delgeneralplanlösningen är i enlighet med detaljplaneförslaget. Enligt utredningarna kommer de för år 2015 prognoserade trafikmängderna inte att förorsaka trafikflödesproblem på det granskade området ifall den i detaljplaneförslaget anvisade tilläggsbyggrätten (8 000 v-m²) genomförs som en utrymmeskrävande storenhet. Senast år 2020 ska anslutningen Doppinggränd och regionväg 111 (Västra omfartsvägen) vara försedd med trafikljus. Ifall tilläggsbyggrätten (cirka 8 000 v-m²) anvisas till annat än utrymmeskrävande handel, bör anslutningen rv 25 och regionalväg 111 grundförbättras och förses med trafikljus senast år 2020 och huvudvägsanslutningen förverkligas som en planskild korsning senast år 2030.

Konsekvensbedömning för trafik görs i planens förslagsfas.

5.5 Planbeteckningar och -bestämmelser

Planbeteckningar och -bestämmelser finns på plankartan.