

RAASEPORIN KAUPUNKI

## **Kauppasataman asemakaavan muutosluonnos**

Vastineet lausuntoihin ja muistutuksiin



25.2.2015

**Sisällysluettelo**

1	Lausunnot .....	2
1.1	Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus .....	2
1.2	Länsi-Uudenmaan maakuntamuseo .....	7
1.3	Museovirasto .....	8
1.4	Uudenmaan liitto .....	9
1.5	Liikennevirasto .....	10
1.6	Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos .....	12
1.7	Raaseporin Luonto ja Ympäristö ry .....	14
1.8	Raaseporin kaupunki, yhdyskuntatekninen lautakunta .....	15
1.9	Raaseporin kaupunki, Raaseporin Vesi -liikelaitoksen johtokunta (Tom Törnroos) .....	16
1.10	Raaseporin kaupunki, ympäristö- ja rakennuslautakunta .....	17
1.11	Eteläkärjen Ympäristöterveys .....	19
2	Muistutukset .....	21
2.1	Ulf ja Mary Enberg sekä Stefan ja Ann-Marie Johansson .....	22
2.2	Kvarnträsket-Myllylammen suojeluyhdistys ry .....	23
2.3	Anders Lillsunde .....	24
2.4	Bostads Ab Silversvanen Asunto Oy .....	26
2.5	Dick Thomas Salminen ja Helena Friberg .....	27
2.6	Marcus Lindqvist .....	29
2.7	Bab Vita Svanen 1 .....	31
2.8	Ulf ja Mary Enberg .....	38
2.9	Fastighets Ab Folkan .....	42
2.10	(Kaj Blomberg) .....	43
2.11	(Ingmar Klingstedt) .....	45
2.12	Bostads Ab Silversvanen Asunto Oy .....	46
2.13	Ronny Artzen, Oy Eke-Marin Ab .....	48
2.14	(Lena Aschan, Gullö gård) .....	48
2.15	(Gunnar Almark och Helena Almark) .....	49
2.16	(Ekenässällskapet r. f.) .....	50
2.17	(Ringa och Karl-Gustav Sandelin) .....	51
2.18	(Kjerstin Sevón) .....	52
2.19	(Helena Friberg) .....	53

25.2.2015

## Kauppasataman asemakaavan muutosluonnos

### 1 Lausunnot

#### 1.1 Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Lausunto 8.12.2014 UUDELY/589/07.01/2013 (Aimo Huhdanmäki ja Elina Kuusisto)

##### **Lausunnon pääkohdat:**

##### Kauppa

Airix Oy:n 29.11.2013 päivätty selvitys kaupan sijoittumisesta Tammisaareen ei ole välittynyt asemakaavaratkaisuun ja kaavaratkaisu on ristiriidassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan seutukeskusta koskevan määräyksen kanssa.

Asemakaavaluonnoksessa on osoitettu 6000 k-m<sup>2</sup> rakennusoikeutta päivittäistavarakaupalle, ja tällä on selvityksen perusteella odotettavissa haitallisia vaikutuksia muiden myymälöiden toimintaedellytyksiin. Lisäksi kaupallisen selvityksen perusteella kaavaluonnoksessa esitetty ratkaisu jättäisi päivittäistavarakaupan muihin kehittämishankkeisiin Raaseporissa vuoteen 2030 saakka vain noin 2000 k-m<sup>2</sup>, eli hankkeella olisi Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan vastaisesti haitallisia vaikutuksia muiden keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin.

Lisäksi kaupallisen selvityksen tarkasteluvaihtoehdoissa muun eli keskustahakuisen erikoiskaupan mitoituksena on ollut Kauppasataman osalta 13 000 k-m<sup>2</sup>, jolla ei ole todettu olevan erityisiä haitallisia vaikutuksia. Kaavaselostuksesta ei löydy perusteluja, miksi Kauppasataman asemakaavaluonnoksessa on selvityksestä poiketen osoitettu 19 000 k m<sup>2</sup> muuta vähittäiskauppaa.

Kaupallisen selvityksen vaikutusten arviointi ei ole siirtynyt kaavaselostuksen vaikutusten arviointiin. Kaavamääräyksissä, kaavaselostuksessa ja kaupallisessa selvityksessä on käytetty kaupan osalta erilaisia mitoituslukuja.

Kaavamääräystekniikka on vaikeaselkoinen ja puutteellinen. Vähittäiskaupan suuryksikön kaavamerkintä on tarkoituksenmukaisempaa esittää siten, että korttelit 85 ja 86 sekä niiden väliin jäävä LR-1 -alue muodostavat yhden KM-korttelin, johon osoitetaan asiaankuuluvat rakennusalamerkinnät, rakennusoikeudet, kerrosluvut jne., ja LR-1 -merkintä korvattaisiin merkinnällä ma-LR.

Mitoitukseen liittyvien muutosten lisäksi seuraavat korjaukset tulee tehdä:

- Yleisten määräysten rakennusoikeus kortteille 85, 86 ja LR-1 on 44 000 k-m<sup>2</sup> ja selostuksen mukaan 40 000 k-m<sup>2</sup>. Ristiriita tulee korjata.
- Kaavakartalle tulee lisätä kerrosalamäärät. Rakennusoikeutta kuvaava yksikkö on k-m<sup>2</sup>, ei m<sup>2</sup> (Yleiset määräykset, Rakennusoikeus).
- Ulokkeen kerrosala tulee määritellä ja kaavamääräys lisätä. Esim. Kortteliin 85 kuuluva uloke, jolle saa rakentaa... jne
- Autopaikkoja koskeva määräys tulee muuttaa koskemaan sallittuja maankäyttömuotoja, eli paljonko autopaikkoja tulee olla toimistotiloja ja paljonko myymälätiloja kohti.

25.2.2015

- "Riittävästi" ei ole riittävä määräys polkupyöräpaikoista. Polkupyöräpaikkojen määrä tulee määritellä tarkemmin.
- Kaavaselostukseen tulee tarkentaa pysäköinnin osuus kortteleiden 85, 86 ja LR-1 -korttelialueen kokonaisrakennusoikeudesta.

### Meritulvariski

Meritulvariskin kaavamääräys tulee korjata koskemaan alinta rakentamiskorkeutta, ja korkeuslukema tulee sitoa valtakunnalliseen korkeusjärjestelmään eikä merenpintaan. Oikea korkeuslukema on "N2000 +3,00 metriä". Lisäksi meritulvariskin huomioimista koskevassa määräyksessä tulee edellyttää myös pysäköintitilojen kastuessaan vaurioituvien rakenteiden sijoittamista N2000 +3.0 m yläpuolelle, vaikka pysäköintitilojen lattiataso ei välttämättä tarvitse olla näin korkealla.

### Riskit

Uudenmaan ELY-keskus ei ole ollut edustettuna Tammisaaren kauppasatama, Riskienarviointi (infra) 6.10.2014 -selvityksen ohjausryhmässä, vaan vain osallistunut riskeihin liittyneitä selvityksiä koskeneeseen työneuvotteluun.

Riskeihin liittyvät selvitykset ja kaavan vaikutusten arviointi antavat epämääräisen ja osin ristiriitaisen kuvan siitä, millaiset todennäköisyydet tunneleissa tapahtuviin onnettomuuksiin on, ja miten riskit tulee huomioida kaavoituksessa.

Kaavaehdotusta laadittaessa tulee vaikutusten arvioinnissa kuvata eri onnettomuustilanteita kaavassa esitettyjen rakenteiden toteuduttua (vrt. Vaaranarviointi -selvityksen kuva 9, joka ei huomioi rakenteita). Kaava-aineistosta tulee myös käydä ilmi, miten ns. normaaleihin onnettomuustilanteisiin (esim. tulipalo kauppakeskuksessa, kaasuvuoto radalla) on varauduttu kaavaratkaisussa. Vaikutusten arvioinnin lähtöolettamana tulee huomioida, että Hanko-Hyvinkää -radalla tulee jatkossakin voida kuljettaa rajoituksetta vaarallisia aineita, ja niiden kuljetustiheydet ja -määrät voivat muuttua nopeasti nykytilannetta merkittävämmiksi.

### Liikenne

Liikenneselvityksen arvion perusteet tulee esittää kaava-aineistossa siten, että käy ilmi mitä rakennusoikeutta ja minkälaisia oletuksia kaupan laadusta on käytetty kävijämääräarvion muodostamisen perusteena.

Kaavaselostuksen kohtaan 7.6. tulee korjata Kauppasataman aluetta koskevan liikenneselvityksen laatimistilanne.

Rautatieliikenteen melun, runkomelun ja tarinan osalta tulee kaavamääräyksissä huomioida seuraavat ohjearvot ja suositukset:

- KM-alueelle sijoitettavien liike- ja toimistorakennusten sisämelun keskiäänitaso ei saa ylittää melutaso ohjearvoa liike- ja toimistohuoneistoille 45 dB LAeq.
- KM-alueelle sijoitettavat liike- ja toimistorakennukset on tarvittaessa tärinäeristettävä niin, että tärinä ei ylitä VTT:n suosituksen värähtelyluokan D tärinäarvoa 50 ,60 mm/s.
- KM-alueelle sijoitettavat liike- ja toimistorakennukset on suunniteltava siten, että toimistoille, kaupalle, näyttelytiloille ja museoille annettu suositus runkomelutasojen suunnitteluarvoiksi 40 dB (Lprn) ei ylitä.

### Luontoarvot, pilaantuneet maat ja hulevedet

25.2.2015

---

Vesialueen kuuluminen Natura 2000 -verkostoon tulee näkyä kaavakartassa, ja vaikutusten arvioinnissa tulee tarkemmin käsitellä vaikutuksia Natura-alueen valinnan perusteena oleviin luontotyyppeihin ja lintulajeihin.

Pilaantuneita maa-alueita koskevat toimenpiteet tulee käydä ilmi kaavaselostuksesta, ja alueet tulee osoittaa kaavakartalla.

Hulevesien hallinta tulee huomioida kaavaehdotuksen laadinnassa.

#### Kulttuuriympäristöt ja maisema

Maisemahistoriaselvityksen suositukset rakentamisen massoittelemasta on huomioitu kaavaratkaisussa.

Kaavakartan, -määräysten ja -selostuksen sekä tehtyjen selvitysten tulee vastata sisällöllisesti toisiaan, ja tehtyjen maankäytön ratkaisujen tulee olla kaikilta osin perusteltuja. Nyt lausuttavana oleva asemakaavaluonnos edellyttää lausunnossa esitettyjä muutoksia täyttääkseen MRL:n 54 § sisältövaatimukset turvallisesta ja terveellisestä elinympäristöstä. Myös tehtyjen selvitysten tulee välittyä MRL 9 § mukaisesti kaavaratkaisuun.

25.2.2015

**Vastine:****Kauppa:**

- *Kauppan mitoitusta on tarkistettu saadun palautteen ja neuvottelujen perusteella. Maakuntakaavan seutukeskusta koskevaan määräykseen ei ole ristiriitaa. Kaavaselostus ja vaikutusten arviointi on yhdenmukaistettu laaditun selvityksen kanssa. Ristiriitaisuudet kaava-aineistojen välillä on tarkistettu.*
- *Kaavamääräyksiä on muokattu saadun palautteen mukaisesti. Liikenneviraston hallinnoima rautatiealue (LR-1) ja siihen kohdistuvat rajoitukset on selvyyden vuoksi ja kiinteistöjaotuksesta johtuen osoitettu kaavassa erillisellä aluevarausmerkinnällä. Kokonaisrakennusoikeus jakaantuu kaavateknisesti kortteleiden 85 ja 86 alueelle sekä LR-1 -alueelle ulottuvana ulokkeena. Toteutettavan hankkeen vaatima rakennusoikeus ja sen jakaantuminen edelleen liike- ja toimistorakentamiseen sekä päivittäistavarakauppaan on esitetty rakennusoikeuden määrittelevässä asemakaavamääräyksessä.*

**Meritulvariski:**

- *Alinta sallittua rakennuskorkeutta koskeva määräys on muutettu lausunnon mukaisesti.*

**Riskit:**

- *Alueelle on laadittu riskianalyysi (Sweco ympäristö Oy, 24.9.2014), jossa on arvioitu ympäristöriskien lisäksi hankkeen toteuttamiseen ja prosessiin sekä rakentamiseen ja käyttöön liittyvät riskit.*
- *riski- ja vaara-arviointeja on täydennetty ja johtopäätökset on viety kaavamääräyksiin, kaavaselostukseen ja vaikutusten arviointiin.*

**Liikenne:**

- *Arvio kauppakeskuksen kävijämääristä on laadittu Ympäristöministeriön julkaisun "liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" (Suomen ympäristö -sarja 27/2008) esitettyjen periaatteiden mukaisesti. Arviointiperusteet on lisätty kaavaselostukseen.*
- *Kaavamääräyksiin on täydennetty ratamelua ja -tärinää koskevat määräykset lausunnon esittämällä tavalla.*

**Kulttuuriympäristöt ja maisema:**

- *Merkitään tiedoksi. Maisemallisten vaikutusten arviointia on täsmennetty.*

**Luontoarvot ja pilaantuneet maat**

- *Asemakaavan muutoksessa ei osoiteta uusia toimintoja, jotka vaarantaisivat viereisen Natura-alueen luontoarvoja. Voimassa olevan asemakaavan mukainen LV-2 -alue (venesatama), korvataan LV-3 -merkinnällä (pienvenesatama), jolloin mahdolliset vesiliikenteen aiheuttamat vaikutukset vähenevät. Lisäksi voimassa olevan asemakaavan mukainen rakennusoikeus poistetaan vesialueelta.*

25.2.2015

---

- *Suunnittelualueelle on laadittu maaperätutkimus 4.7.2013. Selvityksen tulokset, ja johtopäätökset on esitetty kaavaselostuksessa.*

25.2.2015

## 1.2 Länsi-Uudenmaan maakuntamuseo

Lausunto 19.11.2014 (Dan Lindholm ja Tellervo Saukonniemi)

### Lausunnon pääkohdat:

Alueen kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot on tuotu hyvin esiin kaavan valmisteluaineistossa. Kaavaa varten laadittu "Kauppasataman maisemahistoriallinen selvitys" on hyvä, kattava ja riittävä.

Uusi kauppakeskusrakennus sijoittuu erittäin haastavaan paikkaan maiseman solmukohdissa, jotka ovat myös osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Maakuntamuseon näkemyksen mukaan tätä miljöömuutosta ei ole huomioitu kaavaluonnoksessa riittävällä tavalla. Maakuntamuseo pitää puutteena myös sitä, että vaihtoehtoisia luonnoksia alueen uudisrakentamisen toteuttamistavoista ei ole esitetty.

Uudisrakennuksen poikkeavasta koosta ja näkyvästä sijainnista johtuen maakuntamuseo pitää erittäin tärkeänä, että uudisrakentamisen tavasta määrätään huomattavasti nyt esitettyä tarkemmin jo kaavassa. Muun muassa uudisrakentamisen massoittelemisen, jäsentelyyn, korkeuksien, aukotusten ja materiaalien sekä sen miljööseen sopeuttamisen osalta kaavaa ja sen määräyksiä tulee täydentää huomattavasti.

Maisemahistoriallisessa selvityksessä mainitut maankäyttösuositukset antavat hyvän lähtökohdan ja ne tulee ottaa huomioon myös kaavan jatkovalmistelussa.

Kaavaan tulee lisätä myös määräys, jonka mukaan uudisrakennuksen rakennuslupakäsittelyn yhteydessä tulee pyytää museoviranomaisen lausunto. Määräys on perusteltu, koska uusi ja miljöövaikutuksiltaan merkittävä uudisrakentaminen sijoittuu osittain valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön.

Kulkuväylät kauppakeskuksen koillis- ja länsipuolilla on kaavaluonnoksessa osoitettu liian kapeiksi. Uutta korttelialuetta/rakennusmassaa tulisi kaventaa ja madaltaa sivuiltaan, mikä avartaisi kulkuväyliä.

Kulttuurihistoriallisesti arvokas kruununmakasiini on huomioitu kaavaluonnoksessa asianmukaisella suojelumerkinnällä, mutta sitä ympäröivän alueen suojelussa on maakuntamuseon mielestä puutteita. Uudisrakentaminen tulisi siirtää etäämmälle ja sovittaa miljööseen ja vanhaan rakennukseen nyt esitettyä luontevammin ja pehmeämmin. Lisäksi kruununmakasiinin ympärillä, myös sen luoteis-, pohjois- ja koillispuolella tulee säilyttää puustoa, mistä asiasta tulee määrätä myös kaavassa.

Kulttuurihistoriallisesti arvokas ja valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön kuuluva, vuonna 1910-12 rakennettu rautatiesilta alikulkuineen tulee osoittaa kaavassa suojelumerkinnällä ja soveltuvalla määräyksellä.

Valtakunnallisesti merkittävän Tammisaaren rautatieasema-alueen raja-alue on merkitty kaavakartalle, mutta merkintä ja sitä koskeva määräysteksti puuttuvat kaavamääräyksistä.

Suunnittelualueella lähellä rautatien alikulkutunnelia sijaitsee yli satavuotias kivihakkaus, joka olisi hyvä huomioida kaavassa.



25.2.2015

---

**Vastine:**

- Alueelle on laadittu maisemahistoriallinen selvitys ja sen suositukset on huomioitu viitesuunnitelman perusteella asemakaavassa.
- Kulttuurihistoriallisesti arvokas rautatiesilta alikulkuineen on huomioitu kaavamääräyksissä.
- RKY 2009-aluetta koskeva sk-kaavamääräys on täydennetty kaavamääräyksiin.
- Suunnittelualueella sijaitsevan kivihakkauksen taltiointia selvitetään Museoviraston ohjeiden mukaisesti.

**1.3 Museovirasto**

Lausunto 25.11.2014 MV/75/05.02.00/2014 (Helena Taskinen ja Maija Matikka)

Kaavaselostuksessa on syytä mainita arkeologisen vedenalaisinventoinnin osoittaneen, ettei kaavalla ole vaikutusta vedenalaisiin muinaisjäännöksiin. Inventointiraportti liitetään kaavaselostuksen lähdeluetteloon.

Kaava-alueella on Länsi-Uudenmaan maakuntamuseon tuntema historiallisen ajan kalliopiiirros. Kalliopiiirros on dokumentoitava valokuvaamalla ja piirtämällä. Lisäksi sen sijainti on tarkkuusmitattava. Dokumentointi tulee olla arkeologin toteuttama ja siitä tulee toimittaa Museovirastolle raportti. Museovirasto voi ottaa kalliopiiirroksen suojeluun kantaa vasta, kun edellytetty dokumentointi on tehty. Menettelystä voi tarvittaessa kysyä intendentti Teija Tiitiseltä (teija.tiitinen@nba.fi, 040-1286293).

**Vastine:**

- Laaditun vedenalaisinventoinnin johtopäätökset on lisätty kaavaselostukseen.
- Muinaismuistokohteen dokumentoinnin yksityiskohdista neuvotellaan tarvittaessa Museoviraston kanssa erikseen ennen kaavan hyväksymistä.

25.2.2015

---

## 1.4 Uudenmaan liitto

Lausunto 1.12.2014 53/05.01/2014 (Riitta Murto-Laitinen ja Heli Vauhkonen)

### **Lausunnon pääkohdat:**

Asemakaava on Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan tavoitteiden mukainen.

Kaavan vaikutuksia tulee arvioida erityisesti suhteessa Raaseporin palveluverkon tasapainoiseen kehittämiseen.

Kaava-alueen sijoittuminen osaksi ja rajoittuminen valtakunnallisesti merkittäviin rakennetun kulttuuriympäristöihin asettaa kaupunkikuvalliselle tarkastelulle erityisiä vaatimuksia, mikä tulee ottaa huomioon kaavamääräyksissä.

Kaavan toteuttamisen kaupunkikuvalliset vaikutukset tulee arvioida laajasti maisemassa, jotta kaupungin ainutlaatuiset kulttuuri- ja rakennushistorian arvot säilyvät.

Kaavaselostusta tulee täydentää ja päivittää 30.10.2014 vahvistetun 2. vaihemaakuntakaavan osalta.

### **Vastine:**

- *Merkitään tiedoksi.*
- *Kaavan vaikutukset Raaseporin seudun palveluverkon kehitykseen on arvioitu laaditun selvityksen johtopäätösten perusteella.*
- *Kaavamääräyksissä ja vaikutusten arvioinnissa on huomioitu alueen kulttuurihistoriallinen ja maisemallinen merkitys.*
- *Kaavaselostusta on päivitetty vahvistetun 2. vaihemaakuntakaavan osalta.*

25.2.2015

## 1.5 Liikennevirasto

Lausunto 24.11.2014, Dnro 621/1110/2014 (Siru Koski ja Ville Vuokko)

### **Lausunnon pääkohdat:**

Liikennevirasto pyytää huomioimaan aiemman prosessin yhteydessä annetun lausunnon (17.4.2014) myös uudessa kaavaprosessissa.

Kaavaluonnoksessa on osoitettu rautatiealueelle kannen alle huoltotie (ajo/h-1) rautatien nykyisen huoltotien kohdalle. Huoltotien sijainti ja yhteyden toteuttamiskelpoisuus tulee vielä varmistaa ennen kaavan hyväksymistä.

Lausunto 17.4.2014:

”Liikennevirasto edellyttää, että KM -alueiden ja LR/u-alueita sekä niihin liittyvien rakennusoikeuksien luovuttamista koskeva kiinteistökaupan esisopimus Raaseporin kaupungin ja Liikenneviraston välillä tulee solmia ennen kuin kaava hyväksytään.

Alueiden ja rakennusoikeuksien luovuttamista koskevien periaatteiden lisäksi esisopimukseen on sisällytettävä ehto Raaseporin kaupungin ja Liikenneviraston välisen hankesopimuksen solmimisesta ennen lopullisen luovutuskirjan laatimista.

Liikennevirasto huomauttaa, että rakennesuunnittelun yhteydessä tulee varmistaa, että junaliikenteestä aiheutuva melu, runkomelu ja värinä on riittävällä tavalla huomioitu rakenteita ja rakennelmia toteutettaessa.

Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyen tulee kaavatyön yhteydessä tehdä riskiselvitys.

Liikennevirastolla ei ole tietoa kaava-alueella omistamiensa alueiden maaperän pilaantuneisuudesta. Maaperän pilaantuneisuus tulee hankkeen myöhemmässä vaiheessa kaavoittajan toimesta selvittää, mikäli se katsotaan tarpeelliseksi.

Kaavassa on osoitettu Pohjoissataman pohjoispuolelle laituri, jonka toteuttaminen muuttanee hieman veneiden kulkua asemakaavoitetun alueen laitureille nykyiseen nähden. Nykyinen väylä suuntautuu Pohjoissatamaan, mutta loppuu jo ennen laitureita. Mikäli laituri toteutetaan, alueelle johtavan vesialueen syvyys on hyvä tiedostaa, jotta veneet voivat jatkossakin kulkea laitureille turvallisesti.

Kaavaselostuksessa on mainittu yhtenä osallisena Suomenlahden merenkulkupiiri, joka on nykyisin osa Liikennevirastoa (Liikenneviraston meriväyläyksikkö).”

### **Vastine:**

*Vastineet edelliseen lausuntoon:*

- *Rautatiealuetta (LR-1) ja KM -aluetta koskeva kiinteistökaupan esisopimuksen laatimisesta sovitaan Raaseporin kaupungin ja Liikenneviraston välillä erikseen.*
- *Hankkeen rakennesuunnittelu toteutetaan voimassa olevien rakentamista koskevien lakien, ohjeiden ja säädösten perusteella. Hankkeessa huomioidaan junaliikenteestä aiheutuva melu, runkomelu ja värinä.*
- *Rautatietunnelin huolto- ja pelastustien sijainti ja toteuttamiskelpoisuus on varmistettu viitesuunnittelussa, ja se on merkitty tilavarauksena tämän mukaisesti asemakaavakarttaan.*

25.2.2015

---

- *Kaavaprosessin yhteydessä on selvitetty vaarallisten aineiden kuljetuksista (VAK) syntyvät riskit. Riskianalyysin yhteenveto (Sweco ympäristö Oy, 24.9.2014) esitetään kaavaselostuksessa ja huomioidaan vaikutusten arvioinnissa.*
- *Suunnittelualueelle on laadittu maaperätutkimus 4.7.2013. Selvityksen tulokset, johtopäätökset ja toimenpide-ehdotukset esitetään kaavaselostuksessa.*
- *Voimassa olevan asemakaavan mukainen LV-2-alue (venesatama), korvataan LV-3 -merkinnällä (pienvenesatama), jolloin vesialueeseen kohdistuvat vaikutukset vähenevät.*
- *Kaavaselostukseen korjataan Liikenneviraston meriväyläyksikkö.*

25.2.2015

## 1.6 Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos

Lausunto 9.12.2014 Espoo 827/10.02/01/2014 (Marcus Hindersson)

### **Lausunnon pääkohdat:**

Pelastuslaitoksen näkemyksen mukaan kaavan valmistelussa täytyy tehdä lisäselvityksiä tai mallinnus mahdollisen myrkyllisen kemikaalivuodon terveysvaikutuksista ja keinoista suojautua onnettomuustilanteessa. Tilanne voi tulevaisuudessa muuttua ja sen takia nämä kuljetukset tulisi huomioida tai asettaa raideliikenteelle rajoituksia. Asia pitäisi huomioida kaavamääräyksessä esim. niin, että rakennuksessa ei sallittaisi toimintaa yöaikaan.

Kehotetaan kiinnittämään huomiota tehokkaan evakuoinnin mahdollistamiseen vaara-alueen ulkopuolelle.

Kauppakeskuksen uloskäytäviä ei saa sijoittaa sellaiselle alueelle, jossa lämpösäteilyn intensiteetti ylittää 3 kW/rn<sup>2</sup>. Edellä mainittu olisi hyvä kirjata kaavamääräykseksi.

Tarvitaan jatkoselvitys, jossa esitetään miten ihmiset voidaan evakuoida lämpösäteilyn intensiteetti 1,5 kW/rn<sup>2</sup> alueen ulkopuolelle. Tämän lisäksi skenaariota säiliövaunun tulipalosta tunneliosuudella tulisi täydentää huomioimalla lämpösäteilyn lisäksi lämmön siirtyminen konvektion (väliaineen mukana siirtyvä lämpö) avulla tunnelin päätyihin. Tätä mallinnusta tulee hyödyntää suunniteltaessa mm. ratatunnelin suuaukkojen läheisyydessä sijaitsevien tilojen rakenteellisia suojauksia sekä uloskäyntien sijaintia.

Ratatunneli on suojattava vaarallisia aineita vastaan. Rata on tiivistettävä ja viemäritävä, lisäksi tulisi huomioida mahdollisuus kerätä vaaralliset aineet talteen. Keräilyjärjestelmän mitoituksessa tulee huomioida mahdolliset sammutusjätevedet. Edellä mainitut edellytykset olisi hyvä kirjata kaavamääräyksiksi.

Katujen ja tonttiliittymien suunnittelun yhteydessä on huomioitava osoitteiden selkeys ja loogisuus. Tonttiliittymän tulee sijaita osoitteen mukaisessa kohdassa.

Tunnelin pelastustiet tulee suunnitella pelastusteiden suunnittelusta annetun ohjeen mukaisesti.

Rakennukset on sijoitettava tontille siten, että pelastuslaitoksen raskaalla ajoneuvokalustolla pystytään operoimaan niiden välittömässä tuntumassa.

Alueelle rakennettavien rakennusten koko tulee todennäköisesti edellyttämään rakennusten varustamista automaattisella sammutuslaitteistolla, jolla tulee olemaan korkeat vesilähdevaativuodot. Tämä tulisi huomioida kunnallistekniikan suunnittelussa.

Tunnelin molempien suuaukkojen läheisyyteen on sijoitettava palopostiasema.

Kohteen luonteen vuoksi ratatunneli tulee varustaa sammutusjärjestelmällä. Tämä tulisi kirjata kaavamääräykseksi.

Mikäli kevyen liikenteen väylää on tarkoitus käyttää tonttiliikenteeseen, on se rakennettava pelastuslaitoksen raskaalla ajoneuvokalustolla liikennöitäväksi.

Rakennuslupavaiheessa on huomioitava, että onnettomuustilanteiden savunpoiston tarve on selvitettävä ja junaliikenteen turvallisuus työmaa-aikana on otettava huomioon.

### **Vastine:**

25.2.2015

---

- *Kaavaprosessin yhteydessä on selvitetty vaarallisten aineiden kuljetuksista (VAK) syntyvät riskit. Riskianalyysin yhteenveto (Sweco ympäristö Oy, 24.9.2014) esitetään kaavaselostuksessa.*
- *Pelastusviranomaisen lausunnossa esitetyt kohdat otetaan huomioon rakennesuunnittelussa ja rakennuslupamenettelyssä.*

25.2.2015

## 1.7 Raaseporin Luonto ja Ympäristö ry

Lausunto 15.12.2014 (Maria Kihlström ja Titti Fritzen)

### **Lausunnon pääkohdat:**

Yhdistyksen mielestä asemakaavan muutosta ei pidä hyväksyä.

Suunnitellulla kaupan suuryksiköllä on merkittäviä haitallisia vaikutuksia Tammisaaren ja Karjaan keskusta-alueiden muihin kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen.

Suunniteltu suuryksikkö heikentää palveluverkkoa ja pidentää asiointimatkoja kohtuuttomiksi Raaseporin sisällä. Liikenteestä aiheutuu enemmän haitallisia vaikutuksia, mm. päästöjä.

Suuryksikkö heikentää merkittävästi kaupunkikuvaa.

### **Vastine:**

- *Hankkeen vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriympäristöön on arvioitu maisemahistoriallisessa selvityksessä (FCG 30.10.2014). Työssä kartoitetaan alueen maiseman ja kulttuuriympäristön arvot ja historialliset kerrostumat sekä arvioidaan ehdotetun rakentamisen vaikutuksia näihin arvoihin ja mm. RKY -alueisiin. Kaavaselostuksessa kulttuuriympäristöön ja maisemaan liittyvää vaikutusten arviointia täydennetään maisemahistoriallisen selvityksen pohjalta.*
- *Alueelle on laadittu myös liikenneselvitys ja liittymien toimivuustarkastelu, joissa on tarkasteltu kauppakeskuksen ja siihen liittyvien liikennevirtojen vaikutusta lähialueiden liikenneverkkoon. Selvityksen avulla on tarkasteltu kaavaratkaisun liikenteellisiä toimintaedellytyksiä ja toisaalta ennakoitu sen vaikutukset liikenneympäristöön.*
- *Asemakaavan muutos on maakuntakaavan mukainen. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa Tammisaareen ei ole osoitettu merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön merkintää, joten uusi vähittäiskaupan suuryksikkö voi sijoittua vain keskustatoimintojen alueelle. Alueen kaavoituksen yhteydessä on tutkittu kaupan sijoitusvaihtoehtoja Tammisaaressa. Tarkasteluvaihtoehtoista vain Kauppatatama on nykyisin selkeästi keskustatoimintojen alueella.*

25.2.2015

---

## 1.8 Raaseporin kaupunki, yhdyskuntatekninen lautakunta

Pöytäkirjaote 18.11.2014 § 155, Dnro SAMT 1278/2013, valmistelija ja esittelijä Jan Gröndahl, tekninen johtaja

### **Lausunnon pääkohdat:**

Yhdyskuntatekninen lautakunta päätti yksimielisesti että lautakunta asettaa asemakaavamuutoksen kyseenalaiseksi ja lautakunnan mielestä on laadittava osayleiskaava suuremmalle alueelle, jossa selvitetään miten liikenne vaikuttaa Tammisaaren keskustaan ja liittymiin valtatielle.

### **Vastine:**

- *Asemakaavoituksen yhteydessä on tarkasteltu Kauppasataman alueen ja sen lähialueiden liikenteellisiä olosuhteita sekä asemakaavaan liittyvän uuden liikenneverkon vaikutuksia. Selvitys keskittyi ajoneuvoliikenteen yhteyksien ja verkkojen tarkasteluun Asemakaavan muutoksen liikenteellisiä vaikutuksia on arvioitu maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla. ELY-keskus ei ole puuttunut lausunnossaan laaditun yleiskaavallisen tarkastelun riittävyteen.*



25.2.2015

---

**1.9 Raaseporin kaupunki, Raaseporin Vesi -liikelaitoksen johtokunta (Tom Törnroos)**

Pöytäkirjaote 3.12.2014 § 71, Dnro Yhdyskuntatekninen lautakunta 1278/2013, valmistelija ja esittelijä Tom Törnroos, vesilaitoksen johtaja

**Lausunnon pääkohdat:**

- Nyt nähtäväksi asetetusta Tammisaaren Kauppasataman kaavaehdotuksesta ja uudelleen käynnistetyistä kaavoitusprosessista ei ole ilmennyt mitään uutta, mikä vaikuttaisi johtokunnan aikaisempaan lausuntoon 02.04.2014 § 21. Johtokunta viittaa aikaisempaan lausuntoonsa.

**Aikaisemman lausunnon 2.4.2014 pääkohdat**

Pöytäkirjaotteet 2.4.2014 § 21, Dnro Yhdyskuntatekninen lautakunta 1278/2013, valmistelija ja esittelijä Tom Törnroos, vesilaitoksen johtaja

**Lausunnon pääkohdat:**

- Alueen sisällä ja ulkopuolella on tekniikkaa, joka pitää ottaa huomioon ja käyttää hyväksi jatkosuunnittelussa. Alueen läpi kulkeva rautatie on huomioitava alueen liittämässä laajennettuun vesihuoltoverkkoon.
- Lisäksi on jatkosuunnittelussa kiinnitettävä erityistä huomiota suunniteltujen rakennusten sprinklerijärjestelmiin ja niistä johtuvaan veden tarpeeseen. Vaihtoehtoisia sprinkleriratkaisuja, joissa jo rakennetun tekniikan mitoitus otetaan huomioon, on selvitettävä.

**Vastine:**

- *Merkitään tiedoksi. Raaseporin veden lausunnossa esitetyt kohdat huomioidaan rakennussuunnittelussa sekä rakennuslupamenettelyssä.*

25.2.2015

## 1.10 Raaseporin kaupunki, ympäristö- ja rakennuslautakunta

Pöytäkirjaotteet 19.3.2014 § 54, 13.11.2014 § 230, 10.12.2014 § 256 ja 20.1.2015 § 9, valmistelijat ja esittelijät Gustav Munsterhjelm, ympäristöpäällikkö ja Juhani Jormanainen, vastaava rakennustarkastaja

Lautakunta on käsitellyt asiaa aiemmin 10.12.2014 § 256, 13.11.2014 § 230 ja 19.03.2014 § 54.

### Lausunnon pääkohdat:

#### - Alueen luonto

Kaava-alueella ei ole erityisiä luontoarvoja mantereella. Sen sijaan korttelin edustalla oleva vesialue kuuluu NATURA 2000 -verkostoon. Lisäksi Pohjanlahti kuuluu Project Aqua -ohjelmaan. Tästä syystä kaikki vesiluontoon mahdollisesti vaikuttava toiminta on tutkittava. Vaikutusten minimointi on pidettävä lähtökohtana.

Etukäteen arvioidaan, että kaava ei aiheuta kielteisiä vaikutuksia vesiekosysteemiin.

#### - Pilaantuneet maat

Tehdyt maaperätutkimukset osoittavat tiettyjen epäpuhtauksien raja-arvojen ylittyneen. Siksi kaupungin on välittömästi otettava yhteyttä ELY-keskukseen, joka ohjeistaa, onko alueelle laadittava saneeraussuunnitelma ja millainen suunnitelman siinä tapauksessa tarvitaan. Myös mahdolliset maahan haudatut jätteet on poistettava.

Tältä osin ohjeiden antaminen kuuluu paikallisen ympäristötoimiston toimivaltaan.

#### - Museoarvot

Kaava-alueeseen sisältyy kaupunkihistoriallisesti arvokkaita ympäristöjä. Museovirasto/maakuntamuseo on antanut lausunnon asiasta. Tästä syystä lautakunta ei käsittele asiaa tältä osin.

#### - Kaupunkikuva

Ajankohtainen asemakaava sijaitsee Tammisaaren keskeisimmässä osassa Pohjoissataman läheisyydessä. Sinänsä satama ei ole ainutlaatuinen kaupunkikuvan suhteen. Alue on suurimmaksi osaksi avoin tai joitakin parakkeja on rakennettu. Sen sijaan alue on hyvin näkyvällä paikalla, erityisesti mereltä katsottuna. Alue näkyy kuitenkin hyvin myös muihin rakennettuihin suuntiin. Asemakaava on lainvoimainen sillä osalla korttelia, johon on tarkoitus rakentaa asuintaloja. Pohjoinen osa on nyt uudelleen käsitellyssä. Voimassa olevassa asemakaavassa myös pohjoinen osa on osoitettu rakentamiseen, mutta uudessa kaavaluonnoksessa rakennusmassaa on lisätty merkittävästi.

Ympäristön kannalta on erittäin tärkeätä, että tuleva rakennuskanta muodostaa arkkitehtonisesti korkealaatuisen kuvan sekä meren suuntaan että muuhun kaupunkiympäristöön. Tällöin arkkitehtuurille on asetettava mitkä korkeimpia vaatimuksia. Erityisesti julkisivujen ratkaisuissa rakentamisen vaikutukset lähinaapureihin on otettava huomioon.

Suunniteltu tori on tervetullut ja voi myötävaikuttaa onnistuneeseen lopputulokseen.

25.2.2015

---

Lähellä sijaitsevat paikkakunnat, kuten Hanko ja Taalintehdas, ovat osoittaneet, että hyvin toimivilla satamaympäristöillä on itseisarvo.

Asemakaavamerkintä lvw tulee poistaa.

Sataman vene- sekä autopaikkojen enimmäismäärä kaavassa tulee selvittää.

Yleisten määräysten mukaan on LV-3 -alueen satamarakennusten rakennusoikeus 120 m<sup>2</sup>. Missä tämä rakennusoikeus voidaan toteuttaa, ei kuitenkaan ole osoitettu kaavakartassa, paitsi LV-3 -alueen pj-osa-alueella, jolle kaavakartan mukaan saa rakentaa 60 m<sup>2</sup>. Olisi johdonmukaisempaa osoittaa myös pj-alueen rakennusoikeus asemakaavamääräyksissä kartan sijaan, koska kaikki muu rakennusoikeus osoitetaan määräyksissä. Lisäksi tulisi ilmetä, sisältyykö pj-alueen 60 m<sup>2</sup> -rakennusoikeus LV-3 -alueen 120 m<sup>2</sup> -rakennusoikeuteen vai ei.

**Vastine:**

- vaikutusten arviointia täydennetään Natura-alueen suojeluarvoihin kohdistuvien vaikutusten osalta.
- Merkitään tiedoksi. Todettujen maaperän epäpuhtauksien osalta sovitaan ympäristötoimiston kanssa tarkemmin jatkotoimenpiteistä.
- Kaupunkikuvallisessa tarkastelussa ja rakennustapaa ohjaavissa sitovissa kaavamääräyksissä on erityisesti korostettu arkkitehtonisesti laadukkaan toteutustavan merkitystä.
- Osa-aluemerkintä lvw (vesialueena säilytettävä alueen osa) on perusteltu pienvenesataman täyttöjen hallitsemiseksi herkällä natura-alueella.

25.2.2015

### 1.11 Eteläkärjen Ympäristöterveys

Lausunto 2.12.2014, Ingegerd Grönn-Maja, terveystarkastaja

Lausunnon pääkohdat:

- Kuten edellisessäkin lausunnossa (24.3.2014) todettiin, on junaliikenteen melu ja tärinä otettava huomioon jatkosuunnittelussa ja rakentamisessa. Lisäksi on huomioitava, että henkilöautoliikenne lisääntynee ostoskeskuksen myötä. Liikenne ei saa aiheuttaa häiritsevää melua kaava-alueen lähiasukkaille. Terveystarkastajan näkökulmasta lisätään, että olemassa olevissa rakennuksissa ei välttämättä ole sellaista äänieristystä, joka voi osoittautua tarpeelliseksi. Kappaleessa 7.5, jossa käsitellään muun muassa vaikutuksia terveyteen, asuntojen sisätiloihin ulottuvaa liikennemelua ei ole edes mainittu.
- Kaavaselostuksessa mainitaan, että kaupan kehittyminen vähentäisi kävijöiden aiheuttamaa liikennettä toisiin suuntiin sekä vähentäisi liikenteen ympäristövaikutuksia matkojen lyhentyessä. Odotettavissa on kuitenkin liikenteen lisääntymistä, sillä Tammisaaren keskustan asukkaat eivät ole ainoita asiakkaita. Myös paikkakunnan ulkopuolelta tulee asiakkaita ostoskeskukseen ja niistä useimmat saapuvat autolla, ei linja-autolla tai junalla.
- Sosiaali- ja terveysministeriön asumisterveysopas (2003:2) sisältää ohjeita asuntojen ja muiden oleskelutilojen melutasoista, joita on nyt noudatettava. Lähiaikoina säädettävänä asetetaan asumisterveydestä ja silloin siinä annettuja ohjeita on noudatettava. Niin ikään on valtioneuvoston päätös melutason ohjeista ulkona ja sisällä (993/1992) otettava huomioon.
- Ruotsinkielisessä tekstissä on virheellisesti käytetty sataman LS-3 -merkintää kartalla ja suomenkielisessä versiossa käytetyn venesataman/venevalkaman LV-3 -merkinnän sijasta.

Aikaisemman lausunnon 24.3.2014 pääkohdat

Lausunto 24.3.2014, Katianna Kuula, terveystarkastajan johtaja, Ingegerd Grönn-Maja, terveystarkastaja

Lausunnon pääkohdat:

- Jatkosuunnittelussa ja rakentamisessa junaliikenteen melu ja tärinä on otettava huomioon. Lisäksi on huomioitava, että henkilöautoliikenne lisääntynee ostoskeskuksen myötä. Liikenne ei saa aiheuttaa häiritsevää melua kaava-alueen lähiasukkaille.
- Jatkosuunnittelussa ja rakentamisessa on myös selvitettävä, onko alueella pilaantuneita maa-alueita. Jos sellaisia todetaan, on ne kunnostettava.
- Tori, jossa myydään elintarvikkeita, on päällystettävä asfaltilla tai rakennettava muulla tavalla, jolla vältetään pölyn ja muiden haittojen muodostuminen. Myyntipaikalla tai sen välittömässä läheisyydessä torimyyjille on järjestettävä naisten- ja miestenhuoneet käsienpesupaikkoineen sekä pukuhuoneet. Mahdollisuus työvälineiden ja elintarvikkeiden pesuun olisi myös suotavaa. Näihin tiloihin yleisöllä ei ole pääsy. Myyjä varten pitää olla sähköulosottoja. Myös torin puhtaanapito on

25.2.2015

---

otettava huomioon. Muun muassa on torin siivouksessa käytetty vesi johdettava pois asianmukaisella tavalla, ja siivousvälineiden säilytykseen saatetaan tarvita erillisiä tiloja. Torilla pitää myös olla jäteastioita.

- Muilta osin Eteläkärjen ympäristöterveydellä ei ole huomautettavaa.

Vastine:

- *Merkitään tiedoksi. Kaavamääräyksiä on täydennetty rataliikenteen melun ja tärinän osalta.*
- *Hankkeen rakennesuunnittelu toteutetaan voimassa olevien rakentamista koskevien lakien, ohjeiden ja säädösten perusteella. Hankkeessa huomioidaan junaliikenteestä aiheutuva melu, runkomelu ja tärinä.*
- *Eteläkärjen ympäristöterveyden lausunnossa esitetyt muut kohdat huomioidaan rakennussuunnittelussa sekä rakennuslupamenettelyssä.*

### **1.12 Tukes, Heikki Pentinen**

Ilmoittaa ettei Tukes anna lausuntoa kaavaehdotuksesta.

Vastine:

- *Merkitään tiedoksi.*

25.2.2015

### 1.13 Hangon kaupungin kaupunginhallitus

Hangon kaupunki on antanut 18.3.2014 päivätyn lausunnon koskien aiempaa kaavaehdotusta. Kaupunki ei ole antanut lausuntoa koskien uutta nähtävillä ollutta kaavaluonnosta.

#### Lausunnon 18.3.2014 pääkohdat:

Lausunto 18.3.2014, dnro 417/2014, Jouko Mäkinen, kaupunginjohtaja, Jukka-Pekka Halme, kansliapäällikkö.

Hangon kaupunki voi osaltaan kannattaa maakuntakaavan tavoitetta, jonka mukaan kaupunkien keskustojen tulee muodostaa elinvoimaisia asuin- työpaikka- ja palvelukeskittymiä. Olemassa oleva yhdyskuntarakenne tukeutuu voimakkaasti rataverkoston. Taajamien jatkosuunnittelun tulee olla kiinteässä yhteydessä raideliikenteeseen. Hanko-Hyvinkään radan sähköistys on seudullisesti tärkeä elinkeinopoliittinen hanke. Teollisuuden yhteydet Hangon sataman kautta tarvitsevat rautatien sähköistystä.

Hanko korostaa näin ollen ratakäytävän ensisijaista merkitystä. Rataviranomaisten kanssa on varmistettava, että raideliikenteen sujuvuutta ei mitenkään vaaranneta kaavamuutoksella. Pikemminkin tavoitteeksi tulee asettaa entistä joustavampi sähköjunaliikenne, mikä merkitsee kaksoisraiteen sijoittamista alueelle.

Kaavamuutoksen tavoitteeksi on myös asetettu liikenneyhteyksien sujuvoittaminen nykyisen rautatiesillan yhteydessä. Kaava-alueen rajausta kuitenkin estää tutkimasta näitä yhteyksiä tehokkaasti. Kaava-alueella tulisi laajentaa pohjoisessa Ajurinpuiston varrella sijaitsevaan liikekiinteistöön ja idässä rautatieasemalle asti. Alueella on tarvetta yleiskaavatasoiseen tarkasteluun.

#### Vastine:

- *Asemakaavan valmistelussa tarkastelluista vaihtoehdoista uuden vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen tiiviisti Tammisaaren keskustan ja rautatieaseman yhteyteen tukee parhaiten keskustan elinvoimaisuutta ja raideliikenteen hyödyntämistä.*
- *Rautatieliikenteen kehittämisestä vastaava Liikennevirasto on viranomaisneuvottelussa todennut, ettei ratayhteyden kehittäminen edellytä varautumista toiseen raiteeseen. Kaavaratkaisun mukainen rautatien tilavaraus sallii aseman ja radan kehittämistoimenpiteet, ml. rataosuuden sähköistys.*
- *Alueen liikenteen ja katuverkon toimivuutta tarkastellaan asemakaavoituksen yhteydessä kaavarajausta laajemmalla alueella.*

25.2.2015

---

## 2 Muistutukset

### 2.1 Ulf ja Mary Enberg sekä Stefan ja Ann-Marie Johansson

Muistutuksen jättivät 29.10.2014 kiinteistönomistajat ja yrittäjät Ulf ja Mary Enberg, Plåtek sekä yrittäjät Stefan ja Ann-Marie Johansson, Ekenäs Bildel, Marinboden.

Aikaisemmat muistutukset 11.11.2010 ja 16.11.2010 ohessa.

#### Muistutuksen pääkohdat:

- Viittaamme aikaisempiin kirjelmiimme 11.11.2010 ja 16.11.2010 koskien liikennettä kiinteistömme 71 0-5-50-260 ympärillä. Ensimmäiseen kirjelmään vastattiin virkamiespäätöksessä 30.11.2010. Tähän vastasimme toisessa kirjelmässämme. Viimeksi mainittuun kirjelmään emme ole saaneet vastausta. Myöskään kaupunki ei ole ottanut yhteyttä meihin kiinteistönomistajiin tai vuokralaiseemme, Ekenäs Bildel/Marinboden, keskustellakseen asiasta.
- Kiinteistöllä toimivien yritysten Ekenäs Bildel/Marinboden ja Platek sekä tulevien yritysten toiminnan turvaamiseksi täytyy varata mahdollisuus asiakas- ja huoltoliikenteelle kaikenlaisilla ajoneuvoilla, kuten perävaunullisilla kuorma-autoilla, linja-autoilla, traktoreilla, henkilöautoilla ym. kumpaankin suuntaan sitä katua pitkin, joka aikaisemmin oli nimeltään Pohjoinen rantakatu, mutta nykyään on nimetön, kauppojen aukioloaikoina arkisin klo 8–18 ja lauantaisin 8–14. Myös grillikioskin aukioloajat on otettava huomioon. Muina aikoina yleinen liikenne voitaisiin mielellään kieltää. Pohjoisen rantakadun ja Bildelin/Marinbodenin pysäköintialueen välinen alue sekä muuntamorakennuksen edessä oleva alue on esim. rasitteen muodossa varmistettava Bildelin toiminnan käyttöön, kuten esim. auto- ja venenäyttelyihin, iskunvaimentimien testaukseen ym. tilaisuuksiin.
- Tilalla on ollut yritystoimintaa 1800-luvusta lähtien ja sen olemassaolo riippuu elinvoimaisista yrityksistä. Toivomme meille positiivista liikennesuunnitteluratkaisua, joka mahdollistaa yritystoiminnan harjoittamisen kiinteistöllä myös tulevaisuudessa.

#### Vastine:

- *merkitään tiedoksi. Kaavaratkaisussa on huomioitu myös naapurikiinteistöjen liikennetarpeet. Muuntamorakennuksen korttelialueen käytöstä on sovittava erikseen kiinteistönomistajien kesken.*

25.2.2015

---

## 2.2 Kvarnträsket-Myllylammen suojeluyhdistys ry

Muistutuksen laatineet Hannu Korkeala ja Ritva Hyttinen

### **Muistutuksen pääkohdat:**

Esitetään, että asemakaavaa laadittaessa huomioidaan tarvittavat varaukset alueelle tulevien vesi- ja viemäriinjojen sekä sähkö- ja telekaapelilinjojen osalta siten, että niitä voidaan myöhemmin hyödyntää järven ympäristössä olevien muiden kiinteistöjen tarpeisiin.

### **Vastine:**

- *Muistutus ei koske käsillä olevaa kaavahanketta.*



25.2.2015

## 2.3 Anders Lillsunde

Muistutuksen on esittänyt Tukholmassa asuva Anders Lillsunde.

### Muistutuksen pääkohdat:

1. Ostoskeskus - Arvioinnin pohjana käytettävä asiakirja on puutteellinen. Ostoskeskuksen tyypistä, logistisesta rakenteesta tms. ei ole kuvausta. Ostoskeskukseen liittyvät selvitykset ovat abstrakteja ja todellisuudelle vieraita.
2. Arkkitehtitoimisto Wingrenin esittämä ehdotus Pier25, päivätty 14.10.2014.

Verrattuna ensimmäisessä kaavoitusprosessissa esitettyyn ehdotukseen mitään kehitystä ei ole tapahtunut. On ainoastaan neljä pohjaratkaisua, yksi kerrosta kohti, mutta ei selostuksia. Missään ei ole huomioitu näkökohtia, jotka olisi pitänyt tulla esiin markkinointityön ja mahdollisten tulevien omistajien kautta. Näkökohtien olisi pitänyt johtaa tarkistuksiin. Ehdotuksen puutteita ovat esimerkiksi:

- Pääsisäänkäynti sijaitsee erään vilkkaimpien ja monimutkaisimpien liikenne-risteyksien edessä ja sen lisäksi suoraan 16 autopaikan pysäköintialueen edessä. Tämä on hyvin vaarallista jalankulkijoiden kannalta.
- Tavaravastaanoton tila on liian pieni. Kääntösäde ei ole riittävä, koska on mitoitettu 12 m autoille, vaikka tavaraa saapuu myös perävaunullisilla kuorma-autoilla. Paikkojen määrä on myös alimitoitettu; kaksi Citymarketille, yksi tai kaksi muille, eikä käy ilmi, mihin jätteastiat on tarkoitus sijoittaa.
- Yksi ainoa tavarahissi koko ostoskeskuksessa ei riitä - mitä tapahtuu, jos se menee rikki?
- Tavarantoimitukset ostoskeskuksen myymälöihin tapahtuvat asiakkaille tarkoitettujen sisäänkäyntien kautta. Syntyy ristiriitoja, kun kuormalavoja ja jätteitä vedetään asiakasväylien ja myymälätilojen läpi. Tarvitaan huoltoväylä myös takareunaan.
- Liukuporras, kävelyporras ja hissi ovat riittämättömät. Käytettävyys ja havainnollistaminen neljän kerroksen välillä ovat huonoja.
- Kerrosalan jakautuminen ei vastaa todellisia vuokralaismarkkinoita. Esimerkiksi on viisi liikehuoneistoa, joiden pinta-ala on välillä 700–1 200 ja nämä ovat vaikeasti jaettavissa.
- Miten ajo pysäköintitalon läpi on suunniteltu? Eikö oteta huomioon, että tilojen pitää olla esteettömiä ja niissä pitää pystyä suunnistamaan? Pysäköinnin ja elintarvikekaupan välillä ei ole synergiaetuja, eikä myöskään pysäköinnin ja erikoistavarakauppojen välillä.
- Vuokrattavaa pinta-alaa on vähennettävä tarvittavien hätäuloskäyntien ja tavarantoimituksiin käytettävien käytävien vuoksi. Kannattavuus kyseenalaistetaan.

3. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

25.2.2015

Kohdassa 2 ostoskeskuksen osalta ainoa tavoite on "saada aikaan laadukas, arkkitehtonisesti korkealuokkainen ja edustava kokonaisuus, joka tukeutuu voimassa olevan asemakaavan kaupunkikuvalliseen lähtökohtaan". Ensimmäinen tavoite tulisi olla kaupallisesti menestyvän ostoskeskuksen luominen.

4. Selvitys kaupan sijoittumisesta Tammisaareen - Airix Ymparistö, päivätty 13.12-2013

Perusmenetelmä pohjautuu vähintään 40 vuotta vanhaan kaavataloudelliseen simulointimalliin, joka on riittämätön raportin pitkälle menevien johtopäätösten vetämiseksi. Kyseessä on äärimmäisen staattinen näkökanta, jossa ei tehdä vertailuja muihin kuntiin paikallisella tasolla. Huomioimatta on myös jätetty se, että suuri tarjonta johtaa siihen, että ostetaan enemmän, ja pieni tarjonta siihen, että ostetaan vähemmän. Koko kulutuksen kasvun käyttäminen uuden myymäläalan arvioimisessa on väärä olettaus/lähtökohta. Uuden myymäläalan myyntitavoitetta/m<sup>2</sup> ei aina saavuteta vanhojen myymälöiden kustannuksella. Kasvutavoite arvioidaan saavutettavan vuoteen 2030 mennessä, mutta mitä tapahtuu kannattavuudelle siihen asti? Tarvittaisiin todellisiin olosuhteisiin perustuva vaikutusanalyysi. Sivulla 15 esitetyt pohdinnat eivät pidä. Kun käsitellään sitä, mitä ostoskeskus todellisuudessa merkitsee eri tavoille saapua alueelle, selvitys on ristiriitainen. Käytännössä useimmat tulevat käyttämään henkilöautoa.

5. Kauppasataman rakentamisen vaikutukset Tammisaaren keskustan elinvoimaisuuteen - FCG, päivätty 31.01.2014

Menetelmä kuvaa kävelyetäisyyksiä keskustasta asutukseen ja toimintoihin. Miten lisäksi voidaan mitata elinvoimaisuutta, ei käy ilmi. Kustannat siirtyminen? Osaa, jota nykyään pidetään keskustana (Asemakatua, Kuninkaankatua ja toria) alennetaan tavanomaisemmaksi osaksi Tammisaarta, kun taas keskeisin osa sijoittuu Erottajankadun alemmalle osalle ja ostoskeskuksen viereen.

6. Johtopäätökset

Esitetty perusta on puutteellinen ja tarkoituksenhamainen. Paremmiin työstetty ehdotus ostoskeskukseksi sekä tulokset jo yli vuoden jatkuneista markkinointitoimenpiteistä olisi pitänyt esittää ennen kaavatyön aloittamista. Abstraktien oletusten ja teoreettisten, merkityksettömien mallien sijasta selvitysten olisi pitänyt perustua suunniteltuun ehdotukseen. Nykyisellään koko työn realismi vaikuttaa isolta kysymysmerkiltä.

**Vastine:**

- *Merkitään tiedoksi. Asemakaavan laatimisen painopiste on hankkeen sovittamisessa ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja sen arvojen asettamiin reunaehtoihin. Kaavan laatimisen yhteydessä laadittu esisuunnitelma on viitteellinen, ja sen tehtävä on havainnollistaa ja edesauttaa kaavan vaikutusten arviointia. Esisuunnittelu etenee asemakaavan lainvoimaisuuden myötä varsinaiseen hankesuunnitteluun, jossa käsitellään muistutuksessa esitettyjä näkökulmia syvemmin.*

25.2.2015

## 2.4 Bostads Ab Silversvanen Asunto Oy

Muistutuksen jätti 26.11.2014 Fredrik Serén, hallituksen puheenjohtaja ja Peter Sjöholm, isännöitsijä (Candelininkatu 7) hallituksen puolesta.

### **Muistutuksen pääkohdat:**

Muistutuksen jättivät 26.11.2014 hallituksen puolesta Fredrik Serén, hallituksen puheenjohtaja ja Peter Sjöholm, isännöitsijä.

### **Muistutuksen pääkohdat:**

- Viittaamme Bostads Ab Silversvanen Asunto Oy:n edellisestä muutosehdotuksesta jättämään, 28.3.2014 päivättyyn lausuntoon. Useimpiin näkökohtiimme ja kysymyksiimme emme ole saaneet vastauksia, ainoastaan ulkopuolisen konsultin vakiomallisia rutiinivastauksia. Aikaisemman lausuntomme lisäksi haluamme esittää seuraavaa:
- Selvitys kaupan sijoittumisesta Tammisaareen. AIRIX Ympäristön selvitys 29.11.2013 (verkossa 13.12.2013) on päivitettävä esim. kahden viimeisen vuoden osalta.
- Kauppasataman liikenneselvitys, AIRIX Ympäristö, 21.11.2013. (verkossa 18.12.2013) on puutteellinen. Läntisestä Tammisaaresta kulkee paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä, mikä pitää tutkia ja ottaa huomioon kaavassa.
- Kaavaehdotuksessa osoitetaan rakennusoikeutta 620 p-paikalle 19 000 k-m<sup>2</sup>:n alueelle. Ehdotus Pier 25 käsittää 415 p-paikkaa 10 800 k-m<sup>2</sup>:n alueella jaettuna kolmelle tasolle, josta runsas puolet on kallioon louhittu. Rakentamisen ja ylläpidon kustannukset on selvitettävä tarkkaan tässä vaiheessa. Tiedämme, että ostoskeskuksen asiakkaat mieluiten eivät maksa mitään pysäköinnistä.
- Missä on luvattu, mittakaavan mukainen malli Kauppasatamalle ja sen lähialueille? On erittäin vaikeaa saada selkeä kuva ennen kuin pystyy näkemään kokonaisuuden eri suunnista ja eri korkeuksilta.
- Esitämme muutosehdotuksen 7727 15.10.2014 hylkäämistä ja toivomme pikaista esityksemme mukaista päätöstä.

### **Vastine:**

- *Merkitään tiedoksi. Asemakaavaehdotuksen yhteydessä laadittua 3D-mallia on hyödynnetty monipuolisesti suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa. Sitä voidaan edelleen käyttää vuorovaikutuksessa osallisten kanssa.*

25.2.2015

## 2.5 Dick Thomas Salminen ja Helena Friberg

Muistutuksen jättivät 27.11.2014 Dicken Salminen ja Helena Friberg.

Aikaisemmin Dick Salminen 30.3.2014 ja Helena Friberg olivat jättäneet muistutuksen kukin erikseen. Aikaisemmat muistutukset ohessa.

### Muistutuksen pääkohdat:

- Suunnitellun satamaprojektin lähimpien naapureiden ominaisuudessa haluamme jälleen kerran ilmaista tyytymättömyyttämme asemakaavan muutosta kohtaan samoilla perusteilla ja näkökohdilla kuin aikaisemmissa muistutuksissamme (30.3.2014). Mielestämme emme ole saaneet asiallisia vastauksia aikaisempiin kysymyksiimme ja joihinkin näkökohtiin on yksinkertaisesti jätetty vastaamatta.
- Lisäksi vastustamme voimakkaasti menettelyä, jossa FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy, kotipaikkanaan Helsinki, antaa vastineita osallisten ja kuntalaisten muistutuksiin. FCG on suorittanut suuren osan selvityksistä itse eikä näin ollen pysty objektiivisella tavalla käsittelemään osallisten ja kuntalaisten näkökohtia ja muistutuksia. FCG vastaa kaikkiin kysymyksiin erittäin kaavamaisesti ilman minkäänlaista itsekritiikkiä. Tämä johtaa väistämättä siihen, että koko projekti vaikuttaa enemmän "yleisön kosiskelulta" kuin vilpittömältä yritykseltä saada kuntalaiset osallistumaan suunnitteluprosessiin.
- Peräänkuulutamme edelleen realistista pienoismallia ostoskeskuksesta ja sen lähiympäristöstä. Myös Candelininkadun puoleisia julkisivukuvia puuttuu edelleen.

### **Dick Thomas Salminen on antanut 30.3.2014 päivätyn muistutuksen edellisestä kaavaehdotuksesta. Seuraavassa muistutuksen pääkohdat vastineineen:**

Muistutuksen jätti 30.3.2014 Dicken Salminen, lähin naapuri ja suunnitellun projektin osallinen.

### Muistutuksen pääkohdat:

- Kaavamuutos johtaa suoraan kiinteistöni sekä myös koko Candelininkadulle rajautuvan vastarakennetun asuntoalueen arvon laskemiseen.
- Suoraan kielteisiä vaikutuksia ovat: liikenteen kasvu, raskaan liikenteen ja jakeluliikenteen lisääntyminen, lisääntyvä kuljetuksista ja suunnitellusta lastauslaiturista johtuva melutaso. Myös jätteenkuljetus aiheuttaa melua ja hajuhaittojen leviämistä. Vaihtoehtoisia sijainteja lastauslaiturille ja jätteenkäsittelylle on selvitettävä, esim. suunnitellun pysäköintitalon sisään tavalla, joka ei häiritse asuntoalueen arkea.
- Arkkitehtonisesti suunniteltu rakennus rumentaa koko lähialuetta. Rakennetun ympäristön, maiseman ja luontoarvojen osalta asemakaavalle asetetut tavoitteet eivät toteudu.
- Pyydän julkisivupiirustuksia ja realistisia perspektiivikuvia Candelininkadulta katsottuna.

25.2.2015

- Ristiriitoja saattaa syntyä olemassa olevan rautatiesillan alta kulkevan kävely- ja pyörätien ja kaiken lastauslaiturille kääntyvän tai peruuttavan raskaan huolto- ja jakeluliikenteen välillä. Tämä merkitsee liikenneskejä. Pyöräilijät ja jalankulkijat käyttävät päivittäin tätä väylää kaupungin keskustaan (Österby, Västerby sekä lähellä olevat asuntoalueet).
- Lastaus- ja jätteenkäsittelyalue on aivan liian pieni. Mihin esimerkiksi jakeluautot voivat pysäköidä odottaessaan vuoroaan lastauslaiturille?
- Mopoliikenne Österbyn/Västerbyn suunnasta (joka ruuhka-aikoina on suhteellisen vilkasta) on johdettava tavalla, joka on parempi liikenneturvallisuuden kannalta – ei Raaseporin eniten liikennöityyn ja monimutkaisimpaan risteykseen. Kaikille täytyy varmistaa turvallinen koulutie. Onko vaihtoehto, että mopot ajavat uuden torin läpi ostoskeskuksen edestä, jolloin viihtyvyys laskee?
- Onko Pohjoissatama todella sopivin alue tällaiselle projektille? Kaikki potentiaaliset maa-alueet on tutkittava objektiivisesti, sekä kaupungin omistamat että yksityisomistuksessa olevat maat. Myynnissä oleva Tammetin kiinteistö olisi sopiva. Tammetin tontilla toiminta ei häiritsisi mitään asuntoaluetta. Olemassa olevia liikenneyhteyksiä voitaisiin hyödyntää, olemassa olevalla liiketoiminnalle syntyisi taloudellisia synergiaetuja, rakentamiskustannukset olisivat alhaisemmat ja Raaseporin kaupungin taloudellinen riski pienenesi. Jos Pohjoissatama kehitetään pienimuotoisemmin voimassa olevan asemakaavan mukaan, ja ostoskeskus sijoitetaan Tammetin kiinteistölle kantatien 25 varrelle, hyödyntäisi tämä koko Raaseporia ja kaikkia nykyisiä ja tulevia asukkaita.

**Vastine:**

- *Merkitään muistutuksessa esitetyt huomiot tiedoksi. Hanketta on tarkasteltu kaavaprosessin edetessä monipuolisesti myös esitetyistä näkökulmista.*
- *Liikekeskuksen arkkitehtonista ratkaisua ja mm. huoltoliikenteen järjestelyjä on tutkittu edelleen kaavaprosessin edetessä. Asemakaavan maisemallisten ja kaupunkikuvallisten vaikutusten arviointiin ja havainnollistukseen panostetaan hankkeessa voimakkaasti mm. virtuaalimallein ja simuloinein. Liikekeskuksen rakennussuunnittelulle on asetettu korkeat arkkitehtoniset tavoitteet, ja sillä tavoitellaan laadukasta kaupunkiympäristöä.*
- *Liikennejärjestelyt tähtäävät alueen nykyisen puutteellisen liikenteellisen tilanteen parantamiseen sekä liikenteen sujuvuuden että liikenneturvallisuuden näkökulmasta.*
- *Asemakaavan valmistelussa tarkastelluista vaihtoehdoista uuden vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen tiiviisti Tammisaaren keskustan ja rautatieaseman yhteyteen tukee parhaiten keskustan elinvoimaisuutta ja raideliikenteen hyödyntämistä.*

25.2.2015

## 2.6 Marcus Lindqvist

Muistutuksen on jättänyt 27.11.2014 Marcus Lindqvist, Markkinakatu 4, 10600 Tammisaari.

### **Muistutuksen pääkohdat:**

(Näkökantoja esitetty aikaisemmin 29.3.2014.)

### **Muistutuksen pääkohdat:**

- Käsitykseni projektista ei ole muuttunut:
- Paikka ei sovi. Ns. Kasslerin tontti on edelleen paljon parempi vaihtoehto.
- Väestöpohja (ikääntyvä) ei voi olla riittävä tällaiselle ostoskeskukselle. Hienossa kaupungissamme on kylläkin asuntoja, mutta työpaikat vähenevät kiihtyvässä tahdissa. Uusi asiantuntija-arvio ostovoimasta olisi tehtävä.
- Jotta liikenne sujusi arvioiduilla asiakasvirroilla ja tavarantoimituksilla suunnitellut liikennejärjestelyt eivät riitä – vaatii todennäköisesti liikenneväylien leventämistä? Miten nämä saadaan mahtumaan? Jo nyt muodostuu jonoja, ei usein, mutta kuitenkin.
- Mitkään korkeat arkkitehtoniset vaatimukset eivät pysty sivuuttamaan tosiasiaa, että Candelininkadun puoleisesta julkisivusta tulee pelottavan ruma kadun toiselta puolelta katsottuna.
- Onko ostoskeskuksen vuokrataso kilpailukykyinen, jotta mahdollisilla tunnetuilla liikeketjuilla on mahdollisuus "jäädä henkiin"? Tulevaisuuden näkymä ei liene sellainen, että X määrän vuosien jälkeen käteen jää "haamulinna", joka aiheuttaa juoksevia kustannuksia? Onko tehty kustannuslaskelmia?
- Vuonna 2008 vahvistettu asemakaava on riittävä.

### **Marcus Lindqvist on antanut 29.3.2014 päivätyn muistutuksen edellisestä kaavaehdotuksesta. Seuraavassa muistutuksen pääkohdat vastineineen:**

### **Muistutuksen pääkohdat:**

- Ostoskeskuksen ajatellulle muodolle sijainti on täysin sopimaton. Ns. Kasslerin tontti + kaupungin varastopaikka, "Stinsen", Tammetin tontti voisivat olla vaihtoehtoisia "lähialueita". Eivät ole liian kaukana keskustasta!
- Väestöpohja ei voi olla riittävä tällaiseen rakentamiseen. 4 000 kävijää vuorokaudessa edellyttäisi, että Raaseporin kaikki asukkaat kävisivät ostoskeskuksessa kerran viikossa, lapset mukaan lukien.
- Meillä on riittävästi kauppoja Raaseporin kaupungissa; mitä Tammisaaresta ei löydy, voi ostaa Karjaan kaupoista. "Tokmannikonsernin" Raaseporin myymälät vastaavat ruokapuolta lukuun ottamatta melkein yhtä ns. Citymarkettia. Jo nyt Tammisaaresta vallitsee päivittäistavarakauppojen ylitarjonta.
- Liikennejärjestelyitä ei ole tehokkaalla tavalla ratkaistu, jonoja muodostuu hyvin helposti.

25.2.2015

---

- Candelininkadulle avautuvasta uuden rakennuksen julkisivusta tulee pelottavan iso suhteessa kadun toisella puolella olevaan asutukseen.

**Vastine:**

- *Merkitään muistutuksessa esitetyt huomiot tiedoksi. Hanketta on tarkasteltu kaavaprosessin edetessä monipuolisesti myös esitetyistä näkökulmista.*
- *Asemakaavan valmistelussa tarkastelluista vaihtoehdoista uuden vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen tiiviisti Tammisaaren keskustan ja rautatieaseman yhteyteen tukee parhaiten keskustan elinvoimaisuutta ja raideliikenteen hyödyntämistä.*
- *Esitetty kaupan mitoitus perustuu asiantuntijoiden laatimiin arvioihin alueen ostovoimasta ja vaikutuksesta keskustan elinvoimaan (Sweco 2013, FCG 2014). Selvitykset sisältyvät kaavan tausta-aineistoon.*
- *Alueelle on laadittu liikenneselvitys ja liittymien toimivuustarkastelu, joissa on tarkasteltu kauppakeskuksen ja siihen liittyvien liikennevirtojen vaikutusta lähialueiden liikenneverkkoon. Selvityksen avulla on tarkasteltu kaavaratkaisun liikenteellisiä toimintaedellytyksiä ja toisaalta ennakoitu sen vaikutukset liikenneympäristöön.*
- *Liikennejärjestelyt tähtäävät alueen nykyisen puutteellisen liikenteellisen tilanteen parantamiseen sekä liikenteen sujuvuuden että liikenneturvallisuuden näkökulmasta.*
- *Liikekeskuksen arkkitehtonista ratkaisua on tutkittu edelleen kaavaprosessin edetessä. Asemakaavan maisemallisten ja kaupunkikuvallisten vaikutusten arviointiin ja havainnollistukseen panostetaan hankkeessa voimakkaasti mm. virtuaalimallein ja simuloinnein. Liikekeskuksen rakennussuunnittelulle on asetettu korkeat arkkitehtoniset tavoitteet, ja sillä tavoitellaan laadukasta kaupunkiympäristöä.*

25.2.2015

## 2.7 Bab Vita Svanen 1

Muistutuksen jättivät 15.10.2014 Börje Sjöberg, hallituksen puheenjohtaja, Kaj Palmgren, hallituksen jäsen, Kristina Westerlund, hallituksen jäsen, Kaj Kidron, hallituksen jäsen sekä joukko muita osakkaita/vuokralaisia.

### **Muistutuksen pääkohdat:**

- Kaavaehdotus ei ole miltään oleellisilta osin muuttunut. Bab Vita Svanen 1 toistaa aikaisemmassa muistutuksessa esitetyn ja pitää siitä kiinni. Yhtiö haluaa lisäksi korostaa seuraavaa:
- Voimassa oleva kaava perustuu arkkitehtikilpailuun. Ajankohtaisella kaava-alueella rakennusoikeutta on 6 500 k-m<sup>2</sup>, jota saa käyttää mm. liiketoimintaan. Vuoden 2008 jälkeen ei ole tapahtunut mitään sellaista, mikä tekisi kaavasta vanhentuneen.
- Rakennusoikeus (25 000 m<sup>2</sup> kaupalle ja 19 000 m<sup>2</sup> pysäköintiin) on täysin ylimitoitettu Tammisaaren olosuhteisiin.
- Lehdistössä useat asiantuntijat ovat kyseenalaistaneet, onko kaavamuutos realistinen. Suunnittelun ohjauksesta pitää vastata kaupungin, joka ottaa huomioon asukkaiden edut, eikä yksityiset rakennusyrietykset, joilla ei ole kytköstä paikkakuntaan.
- Yksityinen rakennusyriety Mäenpää on tehnyt aloitteen kaavan muuttamiseksi. Kaavan toteuttamista ilman merkittävää liiketilojen rakennusoikeuden lisäämistä pidetään kannattamattomana. Kuitenkaan ei ole pystytty osoittamaan, että liiketiloista olisi kysyntää tässä laajuudessa. Arviointi on vahvasti ylioptimistinen vallitsevassa taloudellisessa tilanteessa. Mahdollisesti vapaita liiketiloja kaupungissa ei ole otettu huomioon, eikä ole tehty selvitystä niistä tiloista, jotka lähiaikoina vapautuvat toisiin käyttötarkoituksiin (FIX-talo?).
- Asuinympäristö

Candelininkadusta tulee takapiha massiivisen julkisivun taakse, joka peittää kaikki näkymät jopa viidennestä kerroksesta.

Kaavan yhteiskuntataloudelliset vaikutukset on selvitettävä perusteellisesti ennen kaavaprosessin jatkamista.

Osallisten kuulemisessa suunnittelija on ainoastaan täyttänyt lain vähimmäisvaatimukset. Bab. Vita Svanen 1 Oy:n esittämiä näkökohtia ei ole olennaisesti otettu huomioon.

Naapuritontilla sijaitseva tavaratalo Formis, joka käsittää yhteensä noin 7 800 m<sup>2</sup> kolmessa kerroksessa + kellarikerroksen, on verrattavissa suunniteltuun kaupan suuryksikköön. Rakennusten korkeus ja kerrosluku ovat täysin samat. Sitä vastoin koko on enemmän kuin viisikertainen. Kun lisäksi otetaan huomioon rautatietunnelin aiheuttaman tyhjä tila ja kerrosten korkeudet, suunnitellun ostoskeskuksen volyymi on yli kuusikertainen Formikseen verrattuna.

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa vähittäiskaupan suuryksikön ja siihen liittyvän kauppakeskuksen rakentaminen Kauppasataman alueelle (lainaus). Tämä tavoite on täysin ristiriitainen niiden asumiselle ja ympäristölle asetettujen tavoitteiden kanssa, jotka koskevat kaava-alueeseen rajoittuvien kiinteistöjen omistajia.



25.2.2015

- Sijainti

Vaihtoehto Pehr Sommarin katu/Tammet on tietoisesti suljettu pois. Kesko vahvisti hiljattain, että Citymarketille on edelleen 3-4 vaihtoehtoista sijaintipaikkaa.

Jotta saataisiin aikaan todellinen vuorovaikutus, on esitettävä pienoismalli siitä, miten suunniteltu liiketoiminnan rakennusoikeus on tarkoitus sovittaa kyseessä olevalle tontille.

- Kaavakartta ja määräykset

Candelininkadun suuntaan avautuva julkisivu tulee jaksottaa mittakaavaltaan pienempiin osiin.

Ulkomainossuunnitelma on laadittava rakennusluvan yhteydessä rakennuksen arkkitehtuuria vahvistavina aiheina (lainaus)? 33 m korkea mainostorni ei tuo mitään arkkitehtonista lisäarvoa.

IV-konehuoneet saa rakentaa kerroksiin tai ullakon tasolle kaavakartalla osoitetun kerrosalan lisäksi kaavakartalle rajatuille osa-alueille (lainaus). Korkeuden tarkistaminen 23 metristä 22 metriin on vailla merkitystä.

- Kulttuuriympäristö

Suoraan RKY-alueelta avautuva näköala on arvostettava korkealle. Kruunumakasiini, Höijerin tehdas ja rautatiesilta on suojattava/säilytettävä. Ostoskeskus tulee hallitsemaan koko aluetta. Mittakaava on liian iso ja se tuhoaa alueen kulttuurishistoriallista kokonaisuutta ja viheryhteyksiä

- Liikenneselvitys

Liikenteellisesti kaikki jakeluliikenne olisi ohjattava Candelininkadulta rakennuksen lastauslaitureille, jotta se rasittaisi muuta katuverkkoa mahdollisimman vähän (citat). Näin ollen liikenne keskitettäisiin asuinalueeseen, mikä johtaisi täysin päinvastaiseen vaikutukseen asukkaiden tasapainoista asuinympäristöä koskeviin tavoitteisiin verrattuna. Rautatiesillan kevyen liikenteen väylä vasemmalla puolella ja suojatie Candelininkadun kohdalla poistetaan jakeluliikenteen vuoksi.

Harkitsemattomasti hyväksytään syntyviä liikenneongelmia alkaen purkupaikkoihin suuntautuvasta jakeluliikenteestä. Jonojen muodostuminen väylille todettiin jo selvityksissä.

Ostoskeskuksen päivittäiseksi kävijämääräksi arvioidaan noin 4 000 henkilöä. Näistä 2 000 saapuu henkilöautolla. Kävijöistä noin 13-14 % asioi illan kiireisimpinä tunteina (lainaus). Henkilöautoliikenne ostoskeskukseen on logistisesti katsottuna myös 2 000 ajoneuvoa päivittäin.

Asiantuntijat ovat arvioineet, että kävijämäärän pitäisi 4 000 sijasta olla 9 000, jotta ostoskeskuksesta tulisi kannattava. Sellaista liikennetilannetta, jossa kävijöiden määrä on 9 000, ei ole selvitetty.

Väestöpohja ja ostovoima antavat todennäköisesti paljon luotettavampaa tietoa tulevien kävijöiden määrästä kuin rakennusoikeuteen perustuva arvio.

Liikenneselvityksen ja selvityksen liittymien toimivuudesta on tehnyt Airix Ympäristö/FCG. Sweco on kuvannut ratatunnelin rakennustekniset periaatteet, mutta myös riskien arvioinnin. Selvitykset ja tarkastelut ovat näin ollen saman konsulttiyrityksen tekemät ja niinpä niitä ei voida pitää täysin objektiivisina.

25.2.2015

- Bab. Vita Svanen 1 toteaa, että yhtiön aikaisempi muistutus ei ole johtanut oleellisiin muutoksiin kaavaehdotukseen. Yhtiö vastustaa mitä tiukimmin kaavaehdotusta, joka yhtiön käsityksen mukaan on ristiriidassa niiden tavoitteiden kanssa, jotka maa- ja rakennuslaki asettaa rakennetun kulttuuriympäristön asemakaavoitukselle.

**As Oy Vita Svanen 1 ja 2 on antanut 28.3.2014 päivätyn muistutuksen edellisestä kaavaehdotuksesta. Seuraavassa muistutuksen pääkohdat vastineineen:**

Bab Vita Svanen 1 ja 2

Muistutuksen jättivät 28.3.2014 Börje Sjöberg, hallituksen puheenjohtaja, Kaj Palmgren, hallituksen jäsen, Kristina Westerlund, hallituksen jäsen, Kaj Kidron, hallituksen jäsen sekä joukko muita osakkaita/vuokralaisia.

Muistutuksen pääkohdat:

- Sijaintinsa takia asunto-osakeyhtiö Bab Vita Svanen 1 vastustaa täysin asemakaavan muutosta, joka sallisi marketin Pohjoissatamaan. Alla kuvaamme perustelut sekä tavoitteiden ja ehdotettujen liikenne- ym. ratkaisujen väliset ristiriidat yleisestä näkökulmasta.

Liikenne:

- Kaavan liikenneselvitys ei ole saavutettu uskottavalla tavalla. Ne eivät vastaa niitä tavoitteita, jotka on otettava huomioon yleiskaavaa laadittaessa (MRL 39 §).
- Tehdyn liikenneselvityksen (Airix Ympäristö) mukaan ostoskeskuksen kävijämääräksi arvioidaan noin 4 000 henkilöä päivittäin. Kävijöistä 65 % saapuu autolla, 35 % jalan tai polkupyörällä. Arviolta 2 000 autoa päivässä.
- Tavarantoimitukset hoituisivat ostoskeskuksen pohjoispuolelta sillan kohdalta, johon myös pääsisäänkäynti suunnitellaan. Tähän tarvitaan jonkinlaisia lisärakenteita – ajoluiskia lastaukseen ja purkuun. Maasillan korkein kohta on 13–14 mpy (= lattiataso). Ajoluiskaa varten tarvitaan vielä enemmän korkeutta. Henkilöautoliikenteestä 13–14 % arvioidaan tapahtuvan iltaisin.
- Henkilöautoliikenne syötetään Ajurinpuiston, Kehräjänsäädun, Rautatiekadun, Tehtaankadun (Pohjoisen Rantakadun??) kautta. Henkilöautot ohjataan Candelininkadun kautta kallioon rakennettuihin pysäköintihalleihin – 1 tai 2 sisäänajoporttia. Tähän ohjataan myös osa huoltoliikenteestä. Tavarantoimitukset ohjataan samalle alueelle maasillan kohdalle, johon myös sisäänkäynti sijoittuu.
- Maasillan liikennemäärään on lisättävä nykyinen liikenne – raskas liikenne, henkilöautoliikenne ja kevyt liikenne, jota liikenneselvityksen laatijoiden mukaan arvioidaan "normaaliksi". Liikenneselvityksessä suurimpana ongelmana pidetään Kråkholmenin siltaa. Silta on huonossa kunnossa, vaatii kalliita korjauksia, ei kestä kasvavaa liikennettä. Ehdotetaan läpikulkuliikenteen kieltämistä.
- Asemakaavaehdotuksen mukaan keskustan liikenne kasvaa marketin johdosta. Valtatien 25 eritasoliittymän liikenne kasvaa hiukan. Liikenteen kasvua ei kuitenkaan pidetä merkittävänä, koska keskustatoiminnot ainoastaan siirtyvät lähemmäksi valtatieä 25 ostoskeskuksen seurauksesta. Päivittäistavarantoimitukset suunnitellaan tapahtuvaksi itse sillan tuen kohdasta ja tavarantoimitukset muihin

25.2.2015

kauppoihin muuntamorakennuksen ja ratapenkereen välistä. Nämä hätäratkaisut aiheuttavat rajoitteita ajoneuvojen koon osalta sekä liikennekaaosta.

- Ajurinuiston ja Candelininkadun risteys on jo niin ahdas, että peräkärrylliset kuorma-autot eivät pysty kääntymään ajamatta jalkakäytävän tai katukorokkeen päältä. Gigantin tavaratoimitukset tapahtuvat nykyään kääntymällä oikealle Candelininkadulta. Kuljetukset saapuvat pitkällä puoli- tai täysperävaunullisilla rekka-autoilla. Lastausalueelle Gigantin alakertaan (kerros -1) ajava tai peruuttava kuljetusauto tukkii Candelininkadun molemmat kaistat. Jonoja syntyy väistämättä, ja liikennevalojen ohjaus kulkee täysin eri tahdissa kuin liikenne.
- Nykyään perävaunuja pidetään ja lastataan uudestaan joissain määrin P-paikalla rautatien kohdalla ja asuntoalueen muilla kaduilla. P-paikka häviää. Kaupungilla ei ole muita alueita osoittaa tähän tarkoitukseen. Kevyen liikenteen järjestelyt huonontavat merkittävästi sujuvuutta ja turvallisuutta, erityisesti kevyen liikenteen väylällä Kråholmenin kautta Österbyn suuntaan.
- Neljän koulun oppilaat käyttävät kevyen liikenteen väylää Österbyn ja keskustan välisellä osuudella. Aukastilaisuudessa 6.3.2014 esitetty liikennesimulaatio ei (Henrik Winbergin mukaan) huomionnut kannattavuuden saavuttamiseksi tarvittavaa liikennemäärän lisäystä. Kasvavaa asiakasliikennettä, tavarantoimituksia, pyöräilijöitä ja jalankulkijoita ei ollut otettu selkeästi mukaan Candelininkadulle johtavaan liikennevirtaan. Siihen rajautuvaa Kehräjänskadun risteystä ei ole otettu huomioon. Uusittu sisääntulo valtatieltä 25 keskustaan päin on yksikaistainen molempiin suuntiin ja nykyään varustettu pysähtymiskiellolla ja lisäopasteella "Hälytysajoneuvo". Liikennemerkkit koskevat kai myös linja-autoja, joten julkista liikennettä ei voida enää hyödyntää entiseen tapaan.

#### Asumisen laatu:

- Asumisen laatu huononee erittäin paljon niiden asukkaiden osalta, joiden kiinteistöt rajautuvat kaava-alueeseen. Kaavamuuutos koskee erityisesti niitä asukkaita, joiden asunnoista on merinäköala yli Stadsfjärdenin. Laadun heikkeneminen johtuu liikennehaitoista, rakennusryhmän peittämästä merinäköalasta sekä kulttuuriympäristön turmelemisesta.
- Liikennekasvun seuraukset ovat merkittävät. Haittoja ovat melu, pakokaasu, vaarallinen tiepöly ja tungos, valtava liikenteen kasvu Candelininkadulla, asiakkaiden autot pysäköintitaloon, tavarankuljetukset myymälöihin ja jätteiden poiskuljetus. Hiukkasten selvitystä tai mittausta ei ole esitetty. Kun koko rakennusryhmä on suunniteltu suoraan Candelininkadun varteen, melusuoja ei voida asentaa.
- Liikennehaitat rasittavat asukkaita kohtuuttoman pitkän ajan vuorokaudesta. Tavarantoimitukset on suunniteltu ajoittuvaksi tavallisen työliikenteen ulkopuolelle. Tämä tarkoittaa, että tavarantoimitukset tapahtuvat myös aikaisin aamulla tai myöhään illalla. Sen jälkeen seuraavat työpaikkaliikenne, koululiikenne ja siinä välissä asiakasliikenne sekä muu liikenne.
- Katolle asennetaan ilmanvaihtokoneita. Koneet tulevat todennäköisesti näkymään Vita Svanen 1-yhtiölle päin hyvin epäedullisella tavalla. Lisäksi tuulettimien melu ja pysäköintihalleista nouseva pakokaasu ja poistoilma (mahdollisesti ruokahaju) liikkuvat ilmavirtausten mukana Vita Svanen 1:n asuntoihin. Asuntojen arvo romahtaa.

#### Kulttuuriympäristö:

25.2.2015

- Alueen olemassa olevaa teollisuusympäristöä edustavat pellavatehdas (Poliisitalo), Pojovikens Klädesfabrik (Formis), Ekenäs Klädesfabrik (Fixhuset), "Lumpen" (Sellgrens), kruunumakasiini, Höijers Sprit och Polytyrfabrik (lakka- ja pulituuritehdas) ja Mylly. Kaikissa em. kohteissa julkisivut tyypillisine pilastereineen, koristeluineen ja ikkunajärjestelyineen edustavat selkeätä arkkitehtuuria.
- On korostettu, että rakennusryhmä sopii rakennettuun ympäristöön siinä suhteessa, että rakennusten korkeus on samaa tasoa kuin Formis, +23 m (Vita Svanen 1; 5 krs. 21,8 m). Suhteet ja volyymit rikkovat kuitenkin kehukset täysin ja ovat pahasti ristiriidassa rakennetun ympäristön kanssa. Rautatie ja sillan holvi ovat myös arvokkaita kulttuuriympäristöjä.
- Kulttuuriympäristöä kokonaisuutena ei saa supistua täysin ylimitoitettun marketin ja pysäköinnin seurauksena. Marketti ei anna mitään lisäarvoa kulttuuriympäristöön. Kaavan keskeinen sisältö ja kaavan tavoite arkkitehtonisesti korkeatasoisen ja edustavan kokonaisuuden aikaansaamisesta eivät toteudu, vaan päinvastoin tuhoutuu kulttuuriympäristö peruuttamattomasti.
- 32 m korkeat mainospylväät on ehdottomasti poistettava. Raaseporin kotisivuilla rakennusryhmän rakennuskorkeus on harhaanjohtavasti alempi kuin Vita Svanen 1, mutta korkeusasemaksi on kuitenkin ilmoitettu +23 m, kun korkeus Vita Svanen 1 -yhtiön viidennessä kerroksessa on 21,8 m.

#### Päivittäistavarakauppa:

- Päivittäistavarakauppa ehdotetaan sijoitettavaksi ylimpään kerrokseen, rautatien ja pysäköinnin yläpuolelle. Konseptia on kokeiltu esim. Dagmarin ja Kungsenin liiketaloissa. Nämä ovat selkeästi osoittaneet, että konsepti ei toimi Tammisaarella. Molemmat tavaratalot ovat menettäneet liikkeenharjoittajia katutason yläpuolella olevista kerroksista. Liikkeet vaihtuvat nopeaan tahtiin myös kauppakeskus Formiksen yläkerroksessa.
- Ajankohtaisessa kaavassa autolla saapuvien asiakkaiden täytyy ensin pysäköidä pysäköintitaloon ja sen jälkeen tunnelin ja hissien tai portaiden kautta siirtyä päivittäistavarakauppaan ja takaisin samaa reittiä. Polkupyörällä tai jalan saapuvat asiakkaat joutuvat taas poukkoilemaan tavarankuljetusautojen välistä ja poistettujen ylityspaikkojen sekä siirrettyjen kevyen liikenteen väylien johdosta kulkemaan huomattavasti pitempiä kiertoteitä.

#### Tulevaisuudenkuva:

- On tutkittava muitakin vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja marketille. Kaupungin nykyinen varastopaikka tai Kasslerin ja vanhan Fix-autohuollon kiinteistöt (joilla sama omistaja) voisivat mahdollisesti olla osittain uusia vaihtoehtoja. Tammis on myös indikoinut selvästi, että mahdollisuuksia olisi. Alueet ovat pinta-alaltaan vertailukelpoisia tai isompia kuin sitä osaa satama-alueita, jota asemakaavan muutos koskee. Nämä vaihtoehtoiset alueet sijaitsevat kaupungin keskustassa ja voivat siten selvästi sopia tarkoitukseen.
- Logistisesti kaavassa voidaan edellyttää, että Citymarketin ja Prisman kaltaiset marketit sijoitetaan olemassa olevien tai suunniteltujen myymälöiden (Rautia, Stinsen Lidl, Tokmanni) läheisyyteen, siis Pehr Sommarin kadulle. Silloin on tarkoituksenmukaista, että Kesko siinä tapauksessa omasta aloitteestaan neuvottelee tarvittavien kiinteistöjen ostamisesta saadakseen sopivan tontin rakennettavaksi. Uusperustantaan kuuluu lisäksi suunnittelusta ja tarvittavista pysäköintialueista huolehtiminen. Pitemmällä tähtäimellä kauppa keskittyisi

25.2.2015

alueeseen, jossa on paremmat edellytykset luoda järkeviä liikenneratkaisuja. Pohjoissatama säilytettäisiin arvokkaampaa tarkoitusta varten sen sijaan, että siihen rakennetaan ylivoimainen kauppakeskus. Tällä tavalla voimassa olevan kaavan sisältö ja tavoite arkkitehtonisesti korkeatasoisen ja edustavan kokonaisuuden aikaansaamiseksi voidaan saavuttaa. Aikaisemmin tehtyjä suunnitelmia vaihtoehtoisten alueiden liikenneratkaisusta voidaan ajantasaistaa.

- Tällä hetkellä Tammisaaren kaupungissa ei ole voimassa olevaa yleiskaavaa. Annetaan ymmärtää tämän olevan syy siihen, miksi muut sijoitusvaihtoehdot Österby/Västerby ja Dragsvik ovat mahdottomia. Tästä huolimatta kaavan tavoitteet ovat samat kuin ne, mitkä arvioidaan laadittaessa yleiskaavaa (MRL 39 §).
- Tammisaaren vahva omaleimaisuus perustuu pienimuotoisuuteen, joka miellyttää asukkaita ja isoa määrää turisteja ja kävijöitä, jotka hakeutuvat pois urbaanisista marketeista ja stressistä. Tukemalla tätä etua, joka Tammisaarella jo on, kävijämäärää voidaan lisätä ottamatta markettiin liittyviä riskejä.
- Viisain vaihtoehto olisi palata voimassa olevaan kaavaan ja tehdä jotakin järkevää, mikä hyödyttää sekä kulttuuria että asukkaiden viihtyvyyttä kyseisellä alueella. On parempi rakentaa pelkästään asunnot ja edetä sitten kun on varoja loppuosalle.

Candelininkadun asukkaille suunnitelmien toteuttaminen merkitsee seuraavaa:

- Liikenne kasvaa merkittävästi Candelininkadulla. Arvioitu 2 000 henkilöautoa/päivä, mikä käytännössä tarkoittaa 4 000 autoa, koska autot ajavat sisään ja ulos Candelininkadun kautta. Myös suuri osa huoltoliikenteestä kulkee tätä reittiä. Ehdotetaan, että Kråkholmin silta suljetaan läpikulkuliikenteestä – joka sitten saapuu pohjoisesta Candelininkadulla P-halleihin. Maasillan kohdalla tavarankuljetukset aiheuttavat tungosta (perävaunut), ainoataan 12 m pituus on osoitettu. Maasillalle syntyy kaaosta – liikennevaloista huolimatta, sillä ne voivat jopa pahentaa tilannetta.
- Asukkaat joutuvat elämään ja asumaan vilkkaasti liikennöidyn umpikujan varrella sijaitsevalla takapihalla. Näkökenttää hallitsee massiivinen tavaratalon seinä. Huomattava liikenteen kasvu tuo mukanaan isoja ympäristöhaittoja ison osan vuorokaudesta: pakokaasuja, pölyhiukkasia, tyhjäkäyntiä ja häiritseviä moottoriääniä. Tavaratalon seinä voi jopa toimia äänenvahvistimena – syntyvä melu heijastuu Svanenin rakennuksiin. Kaavatekstissä on kerrottu, että junan tunneli toimisi äänenvaimentimena. Tavarajunat ovat kuitenkin tunnelia paljon pidemmät. Samalla unohdetaan kokonaan mainita, että liikenteestä syntyy melua Candelininkadulle suuren osan vuorokaudesta. Kaavan toteuttaminen ei merkitse ympäristön, maiseman ja luontoarvojen vaalimista. Ympäristöstä ei tule turvallisempi tai terveempi tai tasapainoisempi. Candelininkatua käyttää suuri määrä oppilaita – sekä Tammisaaren suuntaan että Tammisaaresta pois.
- Kaavan toteuttaminen lisää huomattavasti liikennettä ja ympäristöhaittoja – päinvastoin kuin mitä MRL 39 § edellyttää. Perusteluja ei anneta siihen, miksi kaava-alueella olisi liikenteellisesti edullinen sijainti. Päinvastoin, sijainti on erittäin epäedullinen: Kapea maasilta johtaa mäkeä ylös ja mäkeä alas – jää ja lumi aiheuttavat kaaosta liikenteelle joka kokoojakadusta. Tyhjäkäyntiä on pitempiä aikoja.
- Ajurinpuiston ja Candelininkadun risteys joutuu vaikeuksiin, jos projekti toteutuu ja liikennemäärä kasvaa merkittävästi. Syntyy ongelmia Candelininkadulta vasemmalle kääntyvälle liikenteelle. Maasillalla ei ole tilaa uusille kaistoille.

25.2.2015

---

Liikennevalot saattavat pikemminkin pahentaa tilannetta. Etäisyydet alueen risteyskierroksien välillä ovat pienet: autot jäävät seisomaan ylämäkeen, ja syntyy "nykivä ajorytmi".

Vastine:

- *Merkittään muistutuksessa esitetyt huomiot tiedoksi. Hanketta on tarkasteltu kaavaprosessin edetessä monipuolisesti myös esitetyistä näkökulmista.*
- *Alueelle on laadittu liikenneselvitys ja liittymien toimivuustarkastelu, joissa on tarkasteltu kauppakeskuksen ja siihen liittyvien liikennevirtojen vaikutusta lähialueiden liikenneverkkoon. Selvityksen avulla on tarkasteltu kaavaratkaisun liikenteellisiä toimintaedellytyksiä ja toisaalta ennakoitu sen vaikutukset liikenneympäristöön.*
- *Liikennejärjestelyt tähtäävät alueen nykyisen puutteellisen liikenteellisen tilanteen parantamiseen sekä liikenteen sujuvuuden että liikenneturvallisuuden näkökulmasta.*
- *Liikekeskuksen arkkitehtonista ratkaisua on tutkittu edelleen kaavaprosessin edetessä. Asemakaavan maisemallisten ja kaupunkikuvallisten vaikutusten arviointiin ja havainnollistukseen panostetaan hankkeessa voimakkaasti mm. virtuaalimallein ja simuloinein. Liikekeskuksen rakennussuunnittelulle on asetettu korkeat arkkitehtoniset tavoitteet, ja sillä tavoitellaan laadukasta kaupunkiympäristöä.*
- *Asemakaavan valmistelussa tarkastelluista vaihtoehdoista uuden vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen tiiviisti Tammisaaren keskustan ja rautatieaseman yhteyteen tukee parhaiten keskustan elinvoimaisuutta ja raideliikenteen hyödyntämistä.*
- *Esitetty kaupan mitoitus perustuu asiantuntijoiden laatimiin arvioihin alueen ostovoimasta ja vaikutuksesta keskustan elinvoimaan (Sweco 2013, FCG 2014). Selvitykset sisältyvät kaavan tausta-aineistoon.*

25.2.2015

## 2.8 Ulf ja Mary Enberg

Muistutuksen jättivät 28.11.2014 Ulf Enberg ja Mary Enberg, Ystadsgatan 1, 10600 Ekenäs

### **Muistutuksen pääkohdat:**

Muistutuksen jättivät 28.11.2014 Ulf ja Mary Engberg, kiinteistön 710-005-0050-0260-U omistajat osoitteessa Ystadinkatu 1.

Aikaisemmin jätetty muistutus 28.3.2014 ohessa.

### **Muistutuksen pääkohdat:**

- Koska toinen kaavaehdotus ei mainittavasti eroa ensimmäisestä, on oheinen muistutus 28.3.2014 yhtä ajankohtainen tällä toisella kierroksella.
- Swecon tekemä riskianalyysi Citymarketin rautatietunneliin liittyen ei ole luotettava. Analyysi ei ole puolueettoman osapuolen tekemä ja sen lopputulos on väljähtynyt. Koska viime vuosina vaarallisten kuljetusten määrä on ollut suhteellisen pientä, tulevaisuuden onnettomuusriski jätetään huomioimatta.
- Vanha rautatiesillan holvi on säilytettävä. Joissakin havainnekuviissa kiviholvi on korvattu uudenaikaisella, nelikulmaisella betoniholvilla.
- Liikenneviraston mukaan kaksoisraide ei ole ajankohtainen, mutta Hangon kaupunki on taas lausunnossaan ilmaissut sähköjunaliikenteen olevan tavoitteena, ja tämä edellyttää kaksoisraidetta. Raaseporin Citymarket- ja tunnelisuunnitelmat tulevat toteutuessaan tehokkaasti tuhoamaan kaikki Hangon kehityssuunnitelmat.
- Haluamme arvostella konsultti FCG:n tapaa kirjoittaa vastineitaan. FCG on muotoillut rivin vakiovastauksia. Olisimme toivoneet muistutuksiemme yksilöllisempää käsittelyä.
- Olemme erittäin tyytymättömiä suunnittelijoiden tapaan vähätellä kaikkia riskejä, liikenneongelmia ja suurimmaksi osaksi myös asukkaiden esittämiä argumentteja.
- Näkemämme liikennevideo ei millään tavoin kuvaa todellista ruuhkaliikennettä alueella. Me alueella asuvat olemme seuranneet liikennettä kaikkina vuoden- ja vuorokaudenaikoina ja tiedämme varmuudella, että konsultilla ei ole realistista kuvaa tilanteesta.
- On myös valitettavaa, että suunnittelijat eivät kerro meille veronmaksajille, mitä suunnittelu maksaa Raaseporin kaupungille.
- Jos valtuusto vastoin odotuksia hyväksyy kaavan, ainakin allekirjoittaneet jatkavat valitusten tekemistä korkeammille tahoille.
- Jäämme odottamaan kirjallista vastausta muistutukseemme ja vastauksessa pyydämme myös oheisen liitteen (muistutuksen 28.3.2014) huomioimista kokonaisuudessaan.

25.2.2015

**Vastine:**Vastine:**Ulf ja Mary Enberg ovat antaneet 28.3.2014 päivätyn muistutuksen edellisestä kaavaehdotuksesta. Seuraavassa muistutuksen pääkohdat vastineineen:**Muistutuksen pääkohdat:

- Kun isoja kallioita räjäytetään kiinteistön välittömässä läheisyydessä, on suuri riski, että seinä- ja lattiarakenteisiin syntyy halkeamia ja vaurioita. Kiinteistö on historiallisesti arvokas ja museomerkitty. Kiinteistön suunnitteli Theodor Höijer 1880-luvulla ja sen rakennutti konsuli Frans Höijer Suomen ensimmäiseksi pulituuritehtaaksi (Frans Höijers Sprit, Lack och Polityrfabrik). Kiinteistöllä on toiminut useita yrityksiä, kuten Enigheten, Gennarby mejeri, Labor, Hankkija ja 1930-luvulla Kotivilla.
- Räjäytettäessä kalliota tärinä leviää koko alueelle. Kaikki ympärillä oleva asutus, kuten myös rautatiesilta, on perustettu kalliooperään. Vaaravyöhykkeessä on myös läheinen museomerkitty kruunumakasiini.
- On vaara, että kaavan toteuttaminen hajottaa historiallisesti arkkitehtonisen kokonaisuuden. Kiinteistö kuuluu vanhaan teollisuuskaupunginosaan Tammisaarta, johon kuuluvat myös Poliisitalo, ent. Rohto, ent. pellavatehdas ja Formis, ent. Fiskars, ent. Pojovikens Klädesfabrik ja nykyinen kaupungintalo, ent. Lumpen tai Ekenäs Klädesfabrik (aikaisemmin Ekenäs Ångkvarn och fabriker, sittemmin Ekenäs Yllevarufabrik). Pohjoinen Rantakatu 5, ent. Tammisaaren linja-autoasema, ent. Hotell Continental ja Ekenäs Gamla Bastun kuuluvat myös jugend- ja empiretyyliin rakennettuun asutukseen, joka yhdessä Vanhan kaupungin kanssa muodostavat historiallisen arkkitehtonisen kokonaisuuden.
- Citymarket, joka arkkitehtonisesti erottuisi näin merkittävästi muusta asutuksesta, rumentaa ympäristöä koko kaupunginosassa. Marketin rakentamisen myötä koko alueesta häviää kaikki vihreä luonto, mm. keväisin Kruunumakasiinin rinteessä kukkivat valkovuokot. Näin ollen valtakunnallisten aluekäyttötavoitteiden kohtaa, joka koskee "kulttuuri- ja luonnonperintöä, virkistyskäyttöä ja luonnonvaroja", ei ole otettu lainkaan huomioon suunnittelussa.
- Kun ottaa huomioon, että Citymarket on auki noin seitsemänä päivänä viikossa ja tuo mukanaan häiritsevää liikennettä tavarankuljetuksista ym. johtuen, me lähimmät naapurit emme saa koskaan enää kokea rauhallista hetkeä kodeissamme.
- Pelkäämme myös että kiinteistömme ja tonttimme arvo alenee neljä kerrosta korkean markettirakennuksen takia.
- Kallio- ja maamassojen räjäytykset ja siirrot saattavat vaikuttaa yllirakennettuun ja marketin läpi menevään junarataan. Riski on suuri, että juna suistuu raiteilta tunnelissa. Sen seurauksena voi syttyä tulipalo, joka aiheuttaa hengenvaaraa sekä vaaraa lähialueen asutukselle, joka suojelumerkittyjen kiinteistön lisäksi suurimmaksi osaksi koostuu kerrosasuintaloista.
- Raaseporin veronmaksajina emme hyväksy, että kaupunki omistajana tai osaomistajana rakennuttaa pysäköintitalon marketin kanssa saman katon alle. Kaupungin pysäköintipaikat on sijoitettava neutraalille maalle.



25.2.2015

- Kaavaselostuksessa kerrotaan, että citymarkettia voi lähestyä myös meriteitse. Mihin on ajateltu, että turistien veneet ja muut isommat veneet voisivat rantautua, jos 70 venepaikkaa varataan yksinomaan asuntoalueen tarpeisiin? Kaupungin rantojen varrella sijaitsevien venepaikkojen on oltava kaikkien Tammisaarelaisten vuokrattavissa, tai kuten Pohjoissatamassa vastata vierassataman tarpeisiin. Niitä ei saa varata tietylle asuntoalueelle.
- Asukastilaisuudessa 6.3. esitetty liikennesuunnittelun simulaatio on täysin epärealistinen. Jos tulee muutama tuhat ajoneuvoa niiden tuhansien lisäksi, jotka joka päivä liikkuvat kaupungissa, autojonot tulevat kyllä pitemmiksi ja liikennemuuhkat näkyvämmiksi. Lisäksi simulaatiossa ei ole ollenkaan huomioitu jalankulkijoita ja pyöräilijöitä.
- Tavarankuljetuksia hoitava rekka-autoliikenne herättää myös monta kysymysmerkkiä. "Huoltoajoyhteys" (ajo/h) päättyy rautatiesiltaan. Kaavakartan mukaan alueelta ei ole tietä ulos? Mistä ne rekka-autot, jotka purkavat kuormaa rautatiesillan puolella rakennusta, ajavat sisään? Pitääkö niiden seisoa pysäköitynä jalkakäytävällä sillan päällä ja purkaa tavaroita suoraan marketin ylempiin kerroksiin?
- Mielestämme suunnittelu olisi pitänyt tehdä päinvastaisessa järjestyksessä. Kaupungin olisi pitänyt hankkia ja julkaista kaikki kaavaan liittyvät viranomaispäätökset ennen kaavan asettamista julkisesti nähtäville. Mielestämme kaupunki on tehnyt väärin siinä, kun paikkaa mahdollisia suunnittelussa tehtyjä laiminlyöntejä asukkaiden muistutusten avulla. Me emme halua tarjota apuamme citymarketin suunnitteluun. Kaupunki ei ole myöskään ilmoittanut asukkaille, että tulossa on vielä yksi valituskierrös, jossa samanlainen nähtävilläoloaika.
- Kaiken kaikkiaan todetaan, että Citymarketin rakentaminen on ylimitoitettu, ylioptimistinen, eikä odotettuja asiakasvirtojen tule toteutumaan. Kielteisiä vaikutuksia ympärillä olevaan asutukseen sekä Tammisaareen jo etabloituneihin yrityksiin ja kauppoihin sivuutetaan ja vähätellään. Citymarketin suunnitelma koostuu suurelta osin päällekkäisistä hätäratkaisuista. Citymarket ei sovi Pohjoissatamaan; ei liikenteen, ympäristön, arkkitehtuurin eikä historiallisen perspektiivin kannalta. Ylipäänsä emme usko koko Kauppasatama-projektin liikeideaan ja vaadimme siksi, että koko suunnittelu lakkautetaan.

Vastine:

- *Merkitään muistutuksessa esitetyt huomiot tiedoksi. Hanketta on tarkasteltu kaavaprosessin edetessä monipuolisesti myös esitetyistä näkökulmista.*
- *Toteutusvaiheessa tarvittavat louhinnat toteutetaan säädösten ja rakennusvalvonnan ohjeiden mukaisesti suurella varovaisuudella, jotta vaurioilta vältytään. Asemakaavamuutoksen mahdollistama rakentaminen ei edellytä poikkeuksellisen haastavaa kalliorakentamista.*
- *Liikekeskuksen arkkitehtonista ratkaisua on tutkittu edelleen kaavaprosessin edetessä. Asemakaavan maisemallisten ja kaupunkikuvallisten vaikutusten arviointiin ja havainnollistukseen panostetaan hankkeessa voimakkaasti mm. virtuaalimallein ja simuloinnein. Liikekeskuksen rakennussuunnittelulle on asetettu korkeat arkkitehtoniset tavoitteet, ja sillä tavoitellaan laadukasta kaupunkiympäristöä. Myös perinteistä pienoismallia voidaan harkita myöhemmässä suunnitteluvaiheessa.*

25.2.2015

---

- *Alueelle on laadittu liikenneselvitys ja liittymien toimivuustarkastelu, joissa on tarkasteltu kauppakeskuksen ja siihen liittyvien liikennevirtojen vaikutusta lähialueiden liikenneverkkoon. Selvityksen avulla on tarkasteltu kaavaratkaisun liikenteellisiä toimintaedellytyksiä ja toisaalta ennakoitu sen vaikutukset liikenneympäristöön. Selvitykset on laadittu tavanomaisella, muissa hankkeissa luotettavaksi todetulla metodilla.*
- *Liikennejärjestelyt tähtäävät alueen nykyisen puutteellisen liikenteellisen tilanteen parantamiseen sekä liikenteen sujuvuuden että liikenneturvallisuuden näkökulmasta.*
- *Alueelle on laadittu riskianalyysi (Sweco ympäristö Oy, 24.9.2014), jossa on arvioitu ympäristöriskien lisäksi hankkeen toteuttamiseen ja prosessiin sekä rakentamiseen ja käyttöön liittyvät riskit.*
- *Kaavoitusprosessi on käynnistetty uudelleen ja siitä on järjestetty aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu 3.9.2014. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty osallisten ja tarvittavien selvitysten osalta. Osallisten on mahdollista esittää laadittavaan kaavaan kirjallinen palautteensa kaksi kertaa uudelleen käynnistyneen prosessin aikana: kun kaavan valmisteluaineisto (kaavaluonnos) asetetaan nähtäville ja kun palautteen perusteella päivitetty kaavaehdotus asetetaan nähtäville.*

25.2.2015

## 2.9 Fastighets Ab Folkan

Muistutuksen ovat 30.10.2014 jättäneet Bo-Erik Ekholm, puheenjohtaja ja Hans Mattson, toimitusjohtaja.

### **Muistutuksen pääkohdat:**

- Fastighets Ab Folkan esittää vahvistetun, valtuuston 3.11.2008 hyväksymän Kauppatataman asemakaavan 926-72 pitämistä ennallaan.
- Suunniteltu asemakaava aiheuttaisi laajoja liikenneongelmia ja laskisi merkittävästi lähellä sijaitsevien asuntojen viihtyvyyttä.

### **Fastighets Ab Folkan on antanut 18.3.2014 päivätyn muistutuksen edellisestä kaavaehdotuksesta. Seuraavassa muistutuksen pääkohdat vastineineen:**

Muistutuksen ovat 30.3.2014 jättäneet Bo-Erik Ekholm, puheenjohtaja ja Hans Mattson, toimitusjohtaja, Fastighets Ab Folkan, Ystadinkatu 2, 10600 Tammisaari.

### **Muistutuksen pääkohdat:**

- Fastighets Ab Folkan esittää vahvistetun, valtuuston 3.11.2008 hyväksymän Kauppatataman asemakaavan 926-72 pitämistä ennallaan. Suunniteltu asemakaava aiheuttaisi laajoja liikenneongelmia ja laskisi merkittävästi lähellä sijaitsevien asuntojen viihtyvyyttä.

### **Vastine:**

- *Voimassaoleva asemakaava ei laajuudeltaan sekä liikenne- ja pysäköintijärjestelyiltään vastaa investojien vähimmäistarpeita eikä mahdollista elinvoimaisen liikekeskuksen sijoittamista alueelle.*
- *Alueelle on laadittu liikenneselvitys ja liittymien toimivuustarkastelu, joissa on tarkasteltu kauppakeskuksen ja siihen liittyvien liikennevirtojen vaikutusta lähialueiden liikenneverkkoon. Selvityksen avulla on tarkasteltu kaavaratkaisun liikenteellisiä toimintaedellytyksiä ja toisaalta ennakoitu sen vaikutukset liikenneympäristöön.*
- *Liikennejärjestelyt tähtäävät alueen nykyisen puutteellisen liikenteellisen tilanteen parantamiseen sekä liikenteen sujuvuuden että liikenneturvallisuuden näkökulmasta.*

25.2.2015

**Seuraavassa lisäksi tiedoksi aiemmasta kaavaehdotuksesta saadut muistutukset vastatineen:****2.10 (Kaj Blomberg)**

Muistutuksen jättäjä Kaj Blomberg, vastaanotettu Raaseporin kaupungissa 31.3.2014

Muistutuksen pääkohdat:

- Citymarket tuhoaa arvokkaan satama-alueen, joka on Vanhan kaupungin suora jatke ja korvaamaton voimavara kaupungin asukkaille. Tähän sijoitettuna Citymarket pilaa kodikkaan pikkukaupungin ja henkilökohtaisen palvelun kuvan, josta Tammisaari tunnetaan ja joka tekee kaupungista erilaisen sekä sellaisen, jota tämän päivän ihmiset arvostavat.
- Kuninkaankadun ja Raatihuonetorin varrella sijaitsevat pienet myymälät kuolevat, jos isot marketit asettuvat alueelle. Keskustasta tulee mielenkiinnoton alue joka kuihtuessaan lakkaa houkuttelemasta uusia kiinteistönomistajia, kiinteistöjen arvo laskee, tilat seisovat tyhjillään, eikä tänne yksinkertaisesti haluta muuttaa.
- Blomberg ehdottaa asukaskyselyä ja pienoismallia.
- Citymarketin toteutumista estävät seuraavat asiat:
  - o Paikka ei täytä niitä ympäristön, turvallisuuden, liikenteen ja tilojen suhteen asetettuja vaatimuksia.
  - o Liian kallista toteuttaa näinä taloudellisesti huonoina aikoina. Mitä suunnittelu on esimerkiksi maksanut tähän asti ja mitä se tulee maksamaan, miten kustannukset jaetaan, mistä kustannuksista vastaa kaupunki ja mistä vastaavat urakoitsijat? Kustannukset on suhteutettava kaikkeen muuhun, mikä kaupungin on rahoitettava.
  - o Asiakas pohjasta ei voi koskaan tulla riittävä, ei edes vaikka lähikuntien asukkaat asioisivat täällä. Riippumattomia, puolueettomia tutkimuksia, jotka osoittaisivat asiakas pohjan riittävän, ei ole esitetty.
  - o Raaseporin ikärakenteen korkea keski-ikä ei suosi vaateketjuja kuten HM, KappAhl ja Dressman. Nykytrendit arvostavat kestäväää kehitystä myös myymälämaailmassa, halpaketjut joutuvat antamaan tilaa hyvälaatuisten tuotteiden valmistajille ja yritykset alkavat vähitellen siirtää tuotantoa takaisin Suomeen (esim. Helkama).
- Raaseporin pitäisi vahvistaa kaupungin alueella olevia keskuksia niiden luonnollisten edellytystensä pohjalta, ja siksi marketti ei sovi Tammisaareen, vaan ehkä parhaiten Karjaalle. Raaseporin erityyppisiä keskuksia voisivat olla:
  - o Tammisaari: elämänlaatu, hyvinvointi, rauha, henkilökohtainen palvelu, pieniä erikoisliikkeitä, pieni mittakaava, vanhemmalle väestölle ja lapsiperheille, lähellä saaristoa ja luontoa.
  - o Karjaa: keskusta sukuloijille, uudenaikainen, trendikäs, nuorille ihmisille, uraihmisille, marketteja nopeiden ostosten tekemiseen.
  - o Pohja: ruokakulttuurin keskus, lähi- ja luomutuotteita, lähi- ja luomuruoan kauppahalli, lähiruokaa tarjoava ravintola.
- Vaihtoehtoinen kehitys, ilman Pohjoissataman markettia alue voisi olla:

25.2.2015

- Alue, jossa asunnot edustavat erityistä arkkitehtuuria ja suunnittelua, hieman yleisempää tasoa, uusia ideoita, Painopiste *laadussa* eikä määrässä, toisin sanoen pienempi määrä asuntoja, joka houkuttelee ostovoimaisia ostajia, sen sijaan että massatuotetaan vakioasuntoja, jollaisia voi löytää mistä tahansa. Ympäristöystävällinen ekoasuminen on suuntaus, jota yhä useampi arvostaa ja josta ihmiset ovat halukkaita maksamaan korkeamman hinnan.
- Pienempiä myymälöitä asuintalojen pohjakerrokseen: herkkumyymälöitä, hyvinvointihoitoloita, kuntosaleja merinäköalalla, käsityöläisiä, erikoismyymälöitä, mahdollisesti erikoisravintoloita; kala ja äyriäiset, luomuravintola, joka tarjoaa lähituotettua ruokaa, salaattibaareja, viiniravintola merinäköalalla, konditoria ja leipomo, josta veneilijät saavat ostaa tuoretta leipää aamuisin ja jossa myös paikalliset käyvät ostamassa vastaleivottua leipää.
- Luonnon esittelytila, saaristolaisinfoa, tapahtumatori, kohtauspaikka, istutettu ulkoilualue, lasten leikkialue, paikka tapahtumien järjestämiselle.
- **Unelmavisio:** Satama-alueesta puhutaan ja kirjoitetaan elämäntapalehdissä, Raasepori saa positiivista näkyvyyttä erityisesti ympäristöystävällisenä, viihtyisenä kaupunkina, jossa asuminen meren ja luonnon lähellä ja korkealaatuinen lähipalvelu merkitsevät elämänlaatua. Alue houkuttelee veneilijöitä, purjehtijoita ja kesämökkiläisiä ostoksille mukaviin myymälöihin ja syömään hyvin erikoisravintoloihin. Täällä voit onkia laiturilla lasten kanssa, juoda kuohuviiniä ravintolan terassilla, käydä näyttelyissä tai osallistua tapahtumatorin tapahtumiin, ostaa lähituotettua ruokaa viikonlopuksi. Tämä olisi jotakin, mitä muut paikkakunnat mielellään matkisivat, mutta Raasepori tekisi tämän ensimmäisenä!
- **Kauhuvisio:** Ne yritykset, jotka mahdollisesti ovat asettuneet laajennettuun ("ylirakennettuun") ostoskeskukseen huomaavat, että kannattavuutta ei saavuteta ja lopettavat toimintansa. Jäljelle jää tyhjä ostoskeskus. Markettia ei voisi ajatellakaan esimerkiksi joen rannalle Turkuun tai Porvooseen, joten miksi täällä Raaseporissa uhrattaisiin lähes korvaamaton alue, jolla on suuri kehityspotentiaali?

#### Vastine:

- *Asemakaavan valmistelussa tarkastelluista vaihtoehdoista uuden vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen tiiviisti Tammisaaren keskustan ja rautatieaseman yhteyteen tukee parhaiten keskustan elinvoimaisuutta ja raideliikenteen hyödyntämistä.*
- *Liikekeskuksen arkkitehtonista ratkaisua on tutkittu edelleen kaavaprosessin edetessä. Asemakaavan maisemallisten ja kaupunkikuvallisten vaikutusten arviointiin ja havainnollistukseen panostetaan hankkeessa voimakkaasti mm. virtuaalimallein ja simuloinnein. Myös perinteistä pienoismallia voidaan harkita myöhemmässä suunnitteluvaiheessa.*
- *Esitetty kaupan mitoitus perustuu asiantuntijoiden laatimiin arvioihin alueen ostovoimasta ja vaikutuksesta keskustan elinvoimaan (Sweco 2013, FCG 2014). Selvitykset sisältyvät kaavan tausta-aineistoon.*
- *Asemakaavamuutoksessa ei oteta kantaa Kauppasatamaan suunniteltujen asuinkortteleiden suunnitteluun, eikä se sulje pois muistuttajan visioimaa kehitystä.*

25.2.2015

*Riittävän vetovoimainen kaupan kokonaisuus turvaa myös laajemmalle alueelle riittävän asiakaspohjan ja tukee siten myös ympäröivää liiketoimintaa, mm. monipuolisia kivijalkaliikkeitä.*

## 2.11 (Ingmar Klingstedt)

Muistutuksen on 31.3.2014 jättänyt Ingmar Klingstedt, Murrostie 17, 10600 Tammisaari.

### Muistutuksen pääkohdat:

- Kaavan lähtökohtana pidetty päivittäistavarakaupan tarve lisätilasta on virheellinen. Nykyiset kaupat kattavat hyvin nykytarpeen ja lisäksi niillä on kapasiteettia lisätä myyntiään.
- Airixin tekemä selvitys osoittaa myös, että alueen ostovoima ei kasva päivittäistavarakaupassa. Tammisaaren osalta arvioidaan ostovoiman kasvavan 6 milj. eurolla vuoteen 2020, mikä vastaa inflaatiota laskettuna 1,5 % vuositasolla. Sama koskee koko Raaseporia. Ennuste koko vähittäiskaupan kasvusta ei myöskään merkittävästi ylitä inflaatiota. Sitä paitsi ostovoiman kasvu vaikuttaa liian optimistiselta kun otetaan huomioon alueen huono väestökehitys ja kaupan kehitys, mm. yleistyvää nettikauppa.
- Kuulemamme mukaan laki edellyttää, että asukkaiden mahdollisuus tasavertaiseen palveluun on otettava huomioon kaavoituksessa ja kaavamuutoksissa. Ehdotetulla kaavamuutoksella on päinvastainen vaikutus. Ostoskeskus parantaa mahdollisesti palvelua ainoastaan pienelle määrälle asukkaita Linnanmäen, Formanshagenin ja Österbyn alueilta. Jos ostoskeskus toteutetaan, voidaan olettaa, että suuri määrä muita yrittäjiä joutuu supistamaan tai lopettamaan toimintansa. Tämä johtaisi siihen, että palvelu huononee merkittävästi isolle määrälle asukkaita, erityisesti Tammisaaren läntisissä ja eteläisissä osissa.
- Logistiikka ei tule toimimaan. Ostoskeskukseen ajaa isoja rekka-autoja. Tammisaaren K-Supermarket on hyvä esimerkki siitä, että teoria ja käytäntö eivät kohtaa. Kun isompi tavara-auto saapuu myymälään ja peruuttaa lastauslaiturille, joutuu kaikki muu liikenne Rautatiekadulla pysähtymään. Olen omin silmin nähnyt, kuinka prosessi kesti noin 10 minuuttia, vaikka kyseessä oli kokenut ja taitava kuljettaja. Myös tavarankuljetukset Matildaan sulkevat Kuningattarenkadun kokonaan, vaikka kaikki vakuuttivat, että ratkaisu toimii ilman vaikeuksia.
- Rautatien vetäminen tavaratalon läpi aiheuttaa meluongelmia. Erityisesti tavarajunien aiheuttamat melu ja resonanssi muodostavat sietämättömän haitan niin kauppojen työntekijöille kuin asiakkaillekin.
- Ylisuuri rakennus ei sovi ympäristöön. Erityisen kamalaksi muodostuu suunnittelun pysäköintitalon julkisivu, joka on kuin muuri Candelininkadulle päin, Kråkholmenilta ja maantiesilloilta katsottuna. Massiivinen rakennus ei istu ympäristöön myöskään Stadsfjärdenistä katsottuna.

### Vastine:

- *Esitetty kaupan mitoitus perustuu asiantuntijoiden laatimiin arvioihin alueen ostovoimasta ja vaikutuksesta keskustan elinvoimaan (Sweco 2013, FCG 2014). Selvitykset sisältyvät kaavan tausta-aineistoon.*

25.2.2015

- *Asemakaavan valmistelussa tarkastelluista vaihtoehtoista uuden vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen tiiviisti Tammisaaren keskustan ja rautatieaseman yhteyteen tukee parhaiten keskustan elinvoimaisuutta ja raideliikenteen hyödyntämistä.*
- *Alueelle on laadittu liikenneselvitys ja liittymien toimivuustarkastelu, joissa on tarkasteltu kauppakeskuksen ja siihen liittyvien liikennevirtojen vaikutusta lähialueiden liikenneverkkoon. Selvityksen avulla on tarkasteltu kaavaratkaisun liikenteellisiä toimintaedellytyksiä ja toisaalta ennakoitu sen vaikutukset liikenneympäristöön.*
- *Liikennejärjestelyt tähtäävät alueen nykyisen puutteellisen liikenteellisen tilanteen parantamiseen sekä liikenteen sujuvuuden että liikenneturvallisuuden näkökulmasta.*
- *Hankkeen rakennesuunnittelu toteutetaan voimassa olevien rakentamista koskevien lakien, ohjeiden ja säädösten perusteella. Hankkeessa huomioidaan junaliikenteestä aiheutuva melu, runkomelu ja värinä.*
- *Liikekeskuksen arkkitehtonista ratkaisua on tutkittu edelleen kaavaprosessin edetessä. Asemakaavan maisemallisten ja kaupunkikuvallisten vaikutusten arviointiin ja havainnollistukseen panostetaan hankkeessa voimakkaasti mm. virtuaalimallein ja simuloinnein. Liikekeskuksen rakennussuunnittelulle on asetettu korkeat arkkitehtoniset tavoitteet, ja sillä tavoitellaan laadukasta kaupunkiympäristöä.*

## 2.12 Bostads Ab Silversvanen Asunto Oy

Muistutuksen jätti 28.3.2014 Fredrik Serén, hallituksen puheenjohtaja ja Peter Sjöholm, isännöitsijä (Candelininkatu 7) hallituksen puolesta.

### Muistutuksen pääkohdat:

- Olemme investoineet hyvin suunniteltuun rantakiinteistöön, jonka kattokorkeudet nousevat rannasta laskettuna. Kattokorkeus on korkeimmillaan noin +17 m. Näköala vaihtelee eteläkaakosta pohjoiseen ja aurinko paistaa meille varhaisaamusta siihen asti kunnes laskee länteen.
- Suunniteltu asemakaavan muutos merkitsee mm. sitä, että kiinteistön eteläiselle sivulle nousee kompakti +23 m korkea seinä (muuri), joka poistaa näköalamme etelään päin yli sataman, Stallörsparkenin, Knipanin, Stadsfjärdenin ym. Lisäksi muuri estää aamupäiväauringon paistamista kiinteistöllemme. Jäämme puristuksiin tien 25 ja suunnitellun rakennuksen seinän väliin. Näin ison rakennusryhmän sijoittamista idyllisen Tammisaaren rantaan ei voida sallia.
- Pitää rakentaa malli, jotta jokainen voi saada paremman käsityksen koosta suhteessa ympärillä oleviin kiinteistöihin.
- Uusia sijoittamisen vaihtoehtoja olisi tutkittava kolmen alkuperäisen alueen lisäksi, esim. Pehr Sommarin kadun aluetta ja Tammetin aluetta, jotka myös ovat keskeisiä sijainniltaan. Jos on parempi vaihtoehto, on kaavamuuos suunnattava siihen.
- Rakentamiskustannukset ovat sitä luokkaa, että (eri asiantuntijoiden mukaan) tarvitaan päivittäin 4 000–9 000 kävijää (ostajaa), jotta investointi olisi kannattava. Mikä kävijämäärä on oikea?

25.2.2015

- 4 000 päivittäistä kävijää on ollut lähtökohtana Kauppasataman liikenneselvityksen laatimisessa. Simulointi osoitti, että liikenne saadaan toimimaan rautatiesillalla ja sen läheisyydessä. Entäs jos päivittäinen kävijämäärä onkin 9 000?
- Millaiseksi liikenne muuttuu Candelininkadulla? Henkilöautoliikenne Kråkholmenilta/Kråkholmenille jää pois. Suurin osa Kauppasataman logistiikkaliikenteestä, kaikki autoilevat asiakkaat, olemassa oleva paikallisliikenne ja osa kevyestä liikenteestä joutuvat jakamaan Candelininkatua, joka käytännössä muuttuu umpikujaksi?
- Pysäköinnistä:
  - o Kauppasataman tilanneraportin valmistelussa hallitukselle, 27.1.2014, kerrotaan, että 220-300 P-paikkaa järjestetään. Valmistelussa Yhdyskuntateknisen lautakunnan käsittelyyn 25.3.2014 määrä on noin 500. Mikä määrä pätee tässä vaiheessa?
  - o Verovaroja ei saa mennä tähän projektiin ja P-taloprojektiin. Kaupungin kustannukset on katettava alueen maan myyntituloilla. Mielestämme uskottava ehdotus P-talon rahoitukseen ja hallinnointiin on oltava julkisesti saatavilla ennen kuin päätös voidaan tehdä.
  - o Venevalkamalle (LV-3) ei ole varattu P-paikkoja (P).
  - o LP-1 -alueen yleiset parkkipaikat häviävät niin ikään, kun tarvetta olisi jo tällä hetkellä niiden lisäämiseksi.
- Yhteenveto: Ehdotamme, että ehdotus Kauppasataman asemakaavan muuttamiseksi hylätään valmistelussa olevien epäselvyyksien takia.
- Lisäksi pitäisi mielestämme harkita voimassa olevan asemakaavan selkeyttämistä. Kevyen liikenteen väylä, joka kulkee Kråkholmenille/Kråkholmenilta ja koko läntiseen Tammisaareen, rautatiesillan alitse, ("SSO") kaava-alueen läpi Raatihuoneentorille ja jatkuen siitä kouluille päin olisi parannettava ja merkittävä selkeästi kaavaan. Kevyeen liikenteen väylä pitää olla tarkoitettu jalankulkijoille, pyöräilijöille ja mopoilijoille.

Vastine:

- *Liikekeskuksen arkkitehtonista ratkaisua on tutkittu edelleen kaavaprosessin edetessä. Asemakaavan maisemallisten ja kaupunkikuvallisten vaikutusten arviointiin ja havainnollistukseen panostetaan hankkeessa voimakkaasti mm. virtuaalimallein ja simuloinnein. Liikekeskuksen rakennussuunnittelulle on asetettu korkeat arkkitehtoniset tavoitteet, ja sillä tavoitellaan laadukasta kaupunkiympäristöä. Myös perinteistä pienoismallia voidaan harkita myöhemmässä suunnitteluvaiheessa.*
- *Asemakaavan valmistelussa tarkastelluista vaihtoehdoista uuden vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen tiiviisti Tammisaaren keskustan ja rautatieaseman yhteyteen tukee parhaiten keskustan elinvoimaisuutta ja raideliikenteen hyödyntämistä.*
- *Alueelle on laadittu liikenneselvitys ja liittymien toimivuustarkastelu, joissa on tarkasteltu kaupakeskuksen ja siihen liittyvien liikennevirtojen vaikutusta lähialueiden liikenneverkkoon. Selvityksen avulla on tarkasteltu kaavaratkaisun liikenteellisiä toimintaedellytyksiä ja toisaalta ennakoitu sen vaikutukset liikenneympäristöön.*



25.2.2015

- *Liikennejärjestelyt tähtäävät alueen nykyisen puutteellisen liikenteellisen tilanteen parantamiseen sekä liikenteen sujuvuuden että liikenneturvallisuuden näkökulmasta.*
- *Riittävien pysäköintipaikkojen turvaamista LV-3-venevalkaman alueen (LV-3) tarpeisiin tutkitaan kaavan jatkosuunnittelussa.*
- *Samoin tutkitaan muistutuksessa mainitun kevyen liikenteen yhteyden selkeämpää osoittamista asemakaavassa.*

### 2.13 Ronny Artzen, Oy Eke-Marin Ab

Muistutuksen jätti 19.3.2014 Ronny Artzen, Oy Eke-Marin Ab

#### Muistutuksen pääkohdat:

- Ilmoitan täten kaavoituslautakunnalle, että allekirjoittaneella on voimassa oleva vuokrasopimus Tammisaaren kaupungin kanssa Pohjoissatamassa sijaitsevasta ja suunnittelun kohteena olevasta alueesta. Mikäli alueelle suunnitellaan iso marketti, on vuokra-alue suunniteltava asianosaisten toimesta kaikkien hyväksi.

#### Vastine:

- *Muistutus kirjataan tiedoksi.*

### 2.14 (Lena Aschan, Gullö gård)

Muistutuksen jätti 16.3.2014 Lena Aschan, Gullö gård, Gullöntie 319, 10600 Tammisaari.

#### Muistutuksen pääkohdat:

- Aschan kyseenalaistaa kaavamuutosta, joka perustuu siihen, että yksi toimija haluaa kaksinkertaistaa jo ennestään isoa, ahtaaseen paikkaan sijoitettavaa rakennusta. Nykyinen voimassa oleva kaava on riittävä kaupungin tarpeisiin.
- Aschanin mielestä ei ole painavaa syytä käyttää paraatipaikkaa toimintaan, jossa painopiste on sisätiloissa sen sijaan, että toiminta liittyisi ranta-alueisiin. Lisäksi ei ole pakottavaa syytä rakentaa kalliita liikennejärjestelyitä ja johtaa isoja liikennevirtoja mainitulle alueelle.
- Siitä, miltä rakennusmassa näyttää mereltä katsottuna, ei ole tietoa. Tarvittaisiin myös pienoismalli, joka konkreettisella tavalla visualisoi lopputuloksen.
- Vaikuttaa siltä, että tavoite kaupunkikuvasta, joka huomioi nykyisen asutuksen ja vuorovaikutuksen aikaisemman arkkitehtuurin kanssa, ei toteudu.
- Vaikutta siltä, että tavoite sujuvasta liikennejärjestelystä Kauppasataman, muun keskustan ja jalankulkijoiden suhteen ei myöskään toteudu.
- Aschan kyseenalaistaa sen, huomioiko ehdotus ekologisia näkökohtia ja onko se ekologisesti puolustettavissa, kun ottaa huomioon valtavia betonimassoja ja maansiirtotöitä?
- Onko voimassa olevaa yleiskaavaa keskustan alueella?

25.2.2015

- Onko kokonaissuunnitelmaa kaupungin liikennejärjestelyille?
- Onko tehty arviota siitä, miten kaavan muutos vaikuttaa suunniteltuun asuntoalueeseen?
- Junaliikennettä ei pidä alistaa riskille siitä, että tiettyjä tavarakuljetuksia lakkautetaan.

Vastine:

- *Voimassaoleva asemakaava ei laajuudeltaan sekä liikenne- ja pysäköintijärjestelyiltään vastaa investojien vähimmäistarpeita eikä mahdollista elinvoimaisen liikekeskuksen sijoittamista alueelle.*
- *Liikekeskuksen arkkitehtonista ratkaisua on tutkittu edelleen kaavaprosessin edetessä. Asemakaavan maisemallisten ja kaupunkikuvallisten vaikutusten arviointiin ja havainnollistukseen panostetaan hankkeessa voimakkaasti mm. virtuaalimallein ja simuloinein. Liikekeskuksen rakennussuunnittelulle on asetettu korkeat arkkitehtoniset tavoitteet, ja sillä tavoitellaan laadukasta kaupunkiympäristöä. Myös perinteistä pienoismallia voidaan harkita myöhemmässä suunnitteluvaiheessa.*
- *Liikennejärjestelyt tähtäävät alueen nykyisen puutteellisen liikenteellisen tilanteen parantamiseen sekä liikenteen sujuvuuden että liikenneturvallisuuden näkökulmasta.*
- *Alueen liikenteen ja katuverkon toimivuutta tarkastellaan asemakaavoituksen yhteydessä kaavarajausta laajemmalta alueelta.*
- *Vaikutusten arviointia on täydennetty liikenteen-, kulttuuriympäristön ja luontoarvojen osalta.*
- *Rautatieliikenteen kehittämisestä vastaava Liikennevirasto on viranomaisneuvottelussa todennut, ettei ratayhteyden kehittäminen edellytä varautumista toiseen raiteeseen suunnittelualueella. Kaavaratkaisun mukainen rautatien tilavaraus sallii aseman ja radan kehittämistoimenpiteet, ml. rataosuuden sähköistys.*

## 2.15 (Gunnar Almark och Helena Almark)

Muistutuksen pääkohdat:

- Nykyinen kaava vuodelta 2008 tukee tavoitteita Tammisaaren imagon kehittämisestä saaristo- ja kulttuurikaupunkina eikä uudelleenjärjestelyihin ole aihetta.
- Koska kaupan kapasiteetti on riittävä, ei ole tarvetta laajentaa päivittäistavarakauppaa.
- Massiivinen rakennusryhmä rautatien yläpuolella ei sovi kaupunkikuvaan. Idästä katsottuna rakennusta voidaan mahdollisesti pitää poliisitalon, maistraatin ja Formiksen jatkeena, mutta lännestä ja pohjoisesta katsottuna se ei sovi ympäristöön.
- Julkisivut Candelininkadun molemmin puolin eivät ehdottomasti sovi yhteen. Toiselle puolelle syntyy pitkä, tiivis betoniseinä, toisella puolella on Svanen -alue. Candelininkadulla pitkän betonijulkisivun kattokorkeus on +23 metriä. Ylhäällä maasillan kohdalla (+14,3) seinä on n. 8–9 m korkea. Alhaalla sähkölaitoksen talon

25.2.2015

kohdalla seinäkorkeus on noussut 18 metriin. Ylhäällä sijaitsevilla Svanenin taloilla on tietty korkeus, mutta alhaalla matalia, väljän vaikutelman antavia rakennuksia. Alimpana on ent. siltavahdin huvila, joka joutuu puristuksiin kolossin ja suunnitellun tavarankäsittelyn väliin.

- Kun tänään lähestyy Tammisaarta meriteitse, on kaupungilla ainutlaatuinen profiili eli siluetti. Matalaa rakennuskantaa hallitsee vanha vesitorni, uusi vesitorni, vanha palotorni sekä ennen kaikkea kaupungin yli kohoava kirkontorni. Suunnitelmiin sisältyy tällä hetkellä +32 m korkea mainospylväs, joka nousee kaupungin siluetin yläpuolelle. Mainospylväs ei kertakaikkisesti sovi ympäristöön.
- Tavarankuljetusten liikennejärjestelyillä on merkittävä kielteinen vaikutus lähialueen ympäristöön.

Vastine:

- *Voimassaoleva asemakaava ei laajuudeltaan sekä liikenne- ja pysäköintijärjestelyiltään vastaa investojien vähimmäistarpeita eikä mahdollista elinvoimaisen liikekeskuksen sijoittamista alueelle.*
- *Liikekeskuksen arkkitehtonista ratkaisua on tutkittu edelleen kaavaprosessin edetessä. Asemakaavan maisemallisten ja kaupunkikuvallisten vaikutusten arviointiin ja havainnollistukseen panostetaan hankkeessa voimakkaasti mm. virtuaalimallein ja simuloinein. Liikekeskuksen rakennussuunnittelulle on asetettu korkeat arkkitehtoniset tavoitteet, ja sillä tavoitellaan laadukasta kaupunkiympäristöä.*
- *Liikennejärjestelyt tähtäävät alueen nykyisen puutteellisen liikenteellisen tilanteen parantamiseen sekä liikenteen sujuvuuden että liikenneturvallisuuden näkökulmasta.*

## 2.16 (Ekenässällskapet r. f.)

Muistutuksen pääkohdat:

- Yhteenvedona yhdistys esittää kaavamuutoksen täydentämistä ja tarkistamista voimassa olevan kaavan periaatteiden mukaisesti.
- Nykyinen kaava rakentuu suurelta osin v. 2004 kauppasataman kehittämisestä järjestetyn ideakilpailun voittaneen ehdotukseen. Kaava huomioi satama-alueen erikoista ja monella tavalla vaativaa ympäristöä. Ajankohtainen ehdotus kaavamuutokseksi lähtee aivan päinvastaisesta suunnittelufilosofiasta, joka Ekenässällskapetin käsityksen mukaan merkitsee sitä, että kaavaa ei voida hyväksyä tässä muodossa.
- Kerrosalan kaksinkertaistaminen liikekäyttöön ja koko rakennusmassan sijoittaminen alueen korkeammalle kohdalle tekee yleishyödyllisten toimintojen sijoittuminen mahdottomaksi.
- Kokonaisnäkemys puuttuu, ja on mahdotonta käsittää, kuinka rajusti aluetta käytetään hyväksi, jos asunnoille tarkoitettun alueen suunnittelu jää pois tässä vaiheessa. Asuntokysymys on sisällytettävä vaikutusten arviointiin. On olemassa riski, että asunto-osa ylikuormittuu, tai että kiinnostus sen rakentamiseen laskee.

25.2.2015

- Suunniteltu tavaratalo ja massiivinen pysäköintitalo tulevat olemaan erittäin hallitsevia ja sulkevat merinäköalan eri suuntiin. Tämä yhdessä ylioptimististen henkilöautojen liikennejärjestelyjen kanssa on törkeä rikos kaupungin osan mittakaavaa kohtaan.
- Rautatieviranomaisilta ei ole hankittu lausuntoa. Junien kulkiessa tavaratalokompleksin läpi syntyy meluongelmia, joita ei ole noteerattu lainkaan.
- Tavaratalon vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja ei ole selvitetty riittävästi.
- Kyseenalaistaan, onko kuluttajakunta riittävä.
- Seuraukset kaupungin keskipisteessä, akselilla Tori-Asematie, sijaitseville liiketoiminnoille on analysoitava.
- Kaavan suhteesta Natura 2000:aan on annettava selvitys.

Vastine:

- *Voimassaoleva asemakaava ei laajuudeltaan sekä liikenne- ja pysäköintijärjestelyiltään vastaa investojien vähimmäistarpeita eikä mahdollista elinvoimaisen liikekeskuksen sijoittamista alueelle.*
- *Liikekeskuksen arkkitehtonista ratkaisua on tutkittu edelleen kaavaprosessin edetessä. Asemakaavan maisemallisten ja kaupunkikuvallisten vaikutusten arviointiin ja havainnollistukseen panostetaan hankkeessa voimakkaasti mm. virtuaalimallein ja simuloinnein. Liikekeskuksen rakennussuunnittelulle on asetettu korkeat arkkitehtoniset tavoitteet, ja sillä tavoitellaan laadukasta kaupunkiympäristöä.*
- *Vaikutusten arviointia on täydennetty liikenteen-, kulttuuriympäristön ja luontoarvojen osalta.*
- *Alueen suunnittelu tapahtuu tiiviissä vuorovaikutuksessa rautatieliikenteen kehittämisestä vastaava Liikenneviraston kanssa. Kaavaratkaisun mukainen rautatien tilavaraus sallii aseman ja radan kehittämistoimenpiteet, ml. rataosuuden sähköistys.*
- *Alueen liikenteen ja katuverkon toimivuutta tarkastellaan asemakaavoituksen yhteydessä kaavarajausta laajemmalla alueella.*
- *Esitetty kaupan mitoitus perustuu asiantuntijoiden laatimiin arvioihin alueen ostovoimasta ja vaikutuksesta keskustan elinvoimaan (Sweco 2013, FCG 2014). Selvitykset sisältyvät kaavan tausta-aineistoon.*

## 2.17 (Ringa och Karl-Gustav Sandelin)

Muistutuksen jättivät Ringa ja Karl-Gustav Sandelin, Höijerintie 8, 10600 Tammisaari, vastaanotettu 31.3.2014.

Muistutuksen pääkohdat:

- Tammisaaren, nykyään Raaseporin yleiskaava on tarkoitus laatia 2016–2018 ja suunnittelu alkaa 2014. Siksi ehdotamme, että Pohjoissataman suunnittelu laitetaan jäihin kunnes tarpeellinen yleiskaavoitus on tehty ja on selkeämpi kuva siitä, mitä on käytettävissä koko seudun palvelun jatkosuunnittelulle.

25.2.2015

- Kysymme, mitä muuntelumahdollisuuksia voimassa oleva kaava tarjoaa, millä ehdoilla ja rajoituksilla rakentaminen on mahdollista?

Vastine:

- *ELY-keskus on lausunnossaan todennut, että kaavahanke ei edellytä yleiskaavan laatimista alueelle, vaan laajempaa ympäristöä koskevat kysymykset ja yleiskaavan sisältövaatimukset voidaan tarkastella asemakaavassa.*
- *Voimassaoleva asemakaava ei laajuudeltaan sekä liikenne- ja pysäköintijärjestelyiltään vastaa investojien vähimmäistarpeita eikä mahdollista elinvoimaisen liikekeskuksen sijoittamista alueelle.*

## 2.18 (Kjerstin Sevón)

Muistutuksen jätti 28.2.2014 Kjerstin Sevón, Tammisaaren keskustan asukas, Liinakankurinkatu 2, 10600 Tammisaari.

Muistutuksen pääkohdat:

- Kaava merkitsee visuaalista ympäristön tuhoamista. Kaavan toteuttaminen (betonikolossi pahimpaan 1960-luvun tyyliin) ei tue suunnittelun nimenomaisia laatutavoitteita. Kaava ei huomioi arvokkaita rakennettuja ympäristöjä ja rakennuskohteita, eikä kaupunkikuvan osalta tue voimassa olevan kaupunkisuunnitelman lähtökohtaa.
- Kaava tuhoaa toimivaa, paikallista rakennetta. On olemassa riski, että ison kauppakeskuksen/marketin perustaminen heikentää keskustan lähimymälöiden tarjoamaa palvelua. Pientaloudet ja eläkeläiset suosivat lähikauppoja. On myös riski, että satsaukset ostoskeskukseen epäonnistuvat siitä syystä, että ei ole riittävästi kiinnostusta yrityksen perustamiseen ostoskeskukseen.
- Sevón kyseenalaistaa liikennesuunnitelmiin ja kaupungin taloudellisiin velvollisuuksiin liittyvät laskelmat, johon marketin perustaminen ja kaavan nykymuoto perustuu.
- Vahva, paikallinen mielipide on otettava paremmin huomioon kaavaratkaisuissa.

Vastine:

- *Liikekeskuksen arkkitehtonista ratkaisua on tutkittu edelleen kaavaprosessin edetessä. Asemakaavan maisemallisten ja kaupunkikuvallisten vaikutusten arviointiin ja havainnollistukseen panostetaan hankkeessa voimakkaasti mm. virtuaalimallein ja simuloinnein. Liikekeskuksen rakennussuunnittelulle on asetettu korkeat arkkitehtoniset tavoitteet, ja sillä tavoitellaan laadukasta kaupunkiympäristöä.*
- *Asemakaavan valmistelussa tarkastelluista vaihtoehdoista uuden vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen tiiviisti Tammisaaren keskustan ja rautatieaseman yhteyteen tukee parhaiten keskustan elinvoimaisuutta ja raideliikenteen hyödyntämistä.*
- *Kaikki osallisten jättämät mielipiteet ja muistutukset sekä viranomaisten lausunnot punnitaan ja toimivat taustamateriaalina kaavaratkaisun kehittämisessä edelleen.*

25.2.2015

*Osallisten on mahdollista esittää laadittavaan kaavaan kirjallinen palautteensa kaksi kertaa uudelleen käynnistyneen prosessin aikana: kun kaavan valmisteluaineisto (kaavaluonnos) asetetaan nähtäville ja kun palautteen perusteella päivitetty kaavaehdotus asetetaan nähtäville.*

## 2.19 (Helena Friberg)

Muistutuksen jätti 30.3.2014 Tammisaassa syntynyt ja kasvanut Helena Friberg.

### Muistutuksen pääkohdat:

- Alue, johon ostoskeskus pysäköintitaloineen suunnitellaan, on aivan liian pieni tähän tarkoitukseen.
- Suunnittelu suhtautuu väkivaltaisesti olemassa olevaan ympäristöön ja asutukseen sekä muuttaa maisema- ja kaupunkikuvaa kielteisesti ja peruuttamattomasti.
- Peräänkuulutan pienoismallia, joka esittäisi koko uuden rakennusryhmän ja lähiympäristön olemassa olevine rakennuksineen. Tällä tavalla kaupunkimme kaikki päätöksentekijät, virkamiehet ja asukkaat voivat saada realistisen kuvan projektista. Kaikki tähän asti esitetyt kuvat on otettu joko helikopteriperspektiivistä tai läheltä vinosti alhaalta, minkä vuoksi on mahdotonta saada otetta rakennuksen koosta.
- Kaipaen kuvia ja piirustuksia siitä, miltä julkisivu tulee näyttämään Candelininkadulle päin.

### Vastine:

*Liikekeskuksen arkkitehtonista ratkaisua ja mm. huoltoliikenteen järjestelyjä on tutkittu edelleen kaavaprosessin edetessä. Asemakaavan maisemallisten ja kaupunkikuvallisten vaikutusten arviointiin ja havainnollistukseen panostetaan hankkeessa voimakkaasti mm. virtuaalimallein ja simuloinnein. Liikekeskuksen rakennussuunnittelulle on asetettu korkeat arkkitehtoniset tavoitteet, ja sillä tavoitellaan laadukasta kaupunkiympäristöä. Myös perinteistä pienoismallia voidaan harkita myöhemmässä suunnitteluvaiheessa.*