

Mottagare
Kristinestad

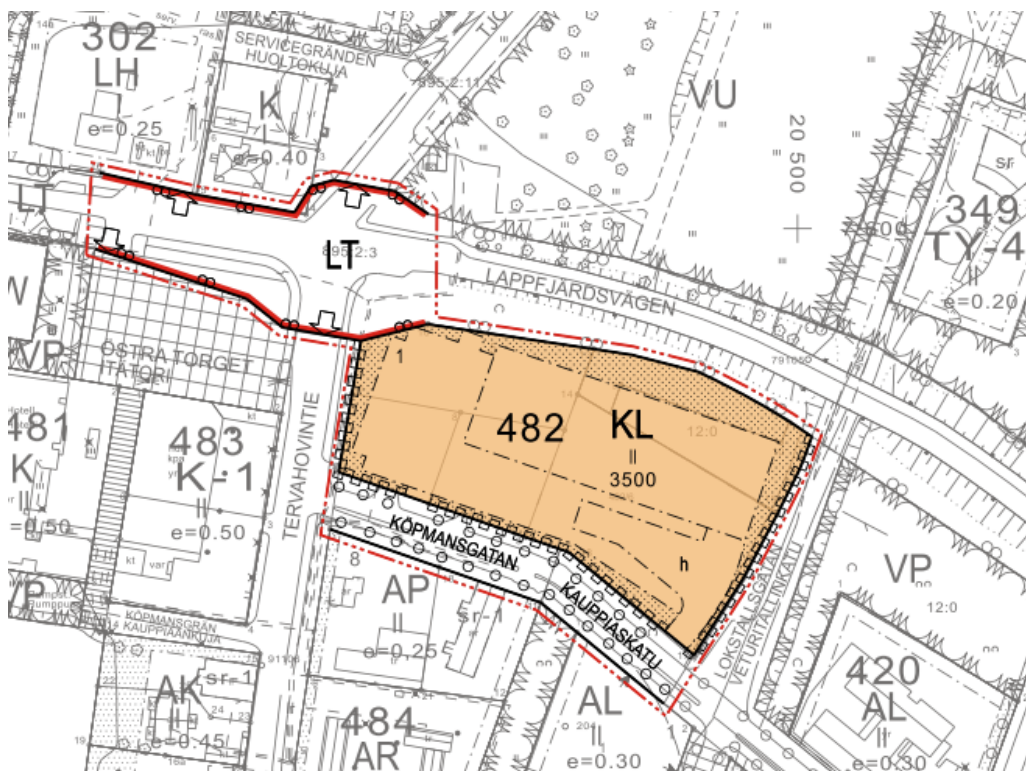
Dokumenttyp
Planbeskrivning

Datum
23.1.2024

Godkänd i stadsfullmäktige
6.5.2024 §16

KRISTINESTAD STAD

ÄNDRING AV DETALJPLAN – STADSDEL 4, KVARTER 482



KRISTINESTAD STAD

ÄNDRING AV DETALJPLAN – STADSDEL 4, KVARTER 482

Projekt **Ändring av detaljplan – stadsdel 4, kvarter 482**
Mottagare **Kristinestad**
Dokumenttyp **Planbeskrivning**
Datum **8.6.2023, 23.11.2023, 23.1.2024**
Författare **Mirva Lundell, Jonas Lindholm, Hannakaisu Turunen**
Granskare **Jonas Lindholm**

Ramboll
Teräsgränd 1-3 E
65100 VASA

P +358 20 755 611
F +358 20 755 6201
<https://fi.ramboll.com>

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	2
1.1	Identifikationsuppgifter	2
1.2	Detaljplaneområdets läge	2
1.3	Planens namn och syfte	4
1.4	Förteckning över bilagor till beskrivningen	4
2.	SAMMANDRAG	4
2.1	Olika skeden i planprocessen	4
2.2	Detaljplanen	4
2.3	Genomförandet av detaljplanen	4
3.	UTGÅNGSPUNKTER	5
3.1	Utredning om förhållandena i planeringsområdet	5
3.1.1	Allmän beskrivning av området	5
3.1.2	Naturmiljön	5
3.1.3	Den byggda miljön	5
3.1.4	Markägoförhållanden	10
3.2	Planeringssituationen	10
3.2.1	Planer, beslut och utredningar som berör planområdet	10
3.2.2	De riksomfattande målen för områdesanvändningen	10
3.2.3	Österbottens landskapsplan 2040	10
3.2.4	Österbottens landskapsplan 2050	13
3.2.5	Generalplan	14
3.2.6	Detaljplan	15
3.2.7	Byggnadsordningen	16
3.2.8	Tomtindelning och tomtregister	16
3.2.9	Baskarta	16
4.	OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN	17
4.1	Planläggningens olika skeden	17
4.2	Tidtabell	17
4.3	Behovet av detaljplanering	18
4.4	Planeringsstart och beslut som gäller denna och anhängiggörande	18
4.5	Deltagande och samarbete	18
4.5.1	Deltagande och växelverkan	18
4.5.2	Myndighetssamarbete	19
5.	REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	19
5.1	Planens struktur	19
5.2	Planutkast 8.6.2023	19
5.2.1	Dimensionering	21
5.3	Planförslag 23.11.2023	21
5.3.1	Dimensionering	22
5.4	Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet	22
5.5	Områdesreserveringar	22
5.6	Namn	22
6.	PLANENS KONSEKVENSER	22
6.1	Konsekvenser för den byggda miljön	22
6.2	Konsekvenser för naturen och naturmiljön	28
7.	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	28
7.1	Genomförande och tidsplanering	28

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Identifikationsuppgifter

Planläggningen förverkligas som ett samarbetsprojekt mellan Kristinestad och Ramboll Finland Oy. För beredningen av planen svarar Kristinestads stad / planläggningskoordinatör. Planen uppgörs som konsultarbete av Ramboll Finland Oy.



Kristinestad stad

Lappfjärdsvägen 10, 64100 KRISTINESTAD

www.kristinestad.fi

Kontaktperson:

Planläggningskoordinatör Markku Niskala

Tel. +358 40 847 7400

E-post: markku.niskala@krs.fi



Ramboll Finland Oy

Teräsgränd 1-3 E, 65100 VASA

www.ramboll.fi

Yhteyshenkilö

Gruppchef Jonas Lindholm, YKS-605

Tel. +358 50 349 1156

s-posti: jonas.lindholm@ramboll.fi

Planerare Mirva Lundell

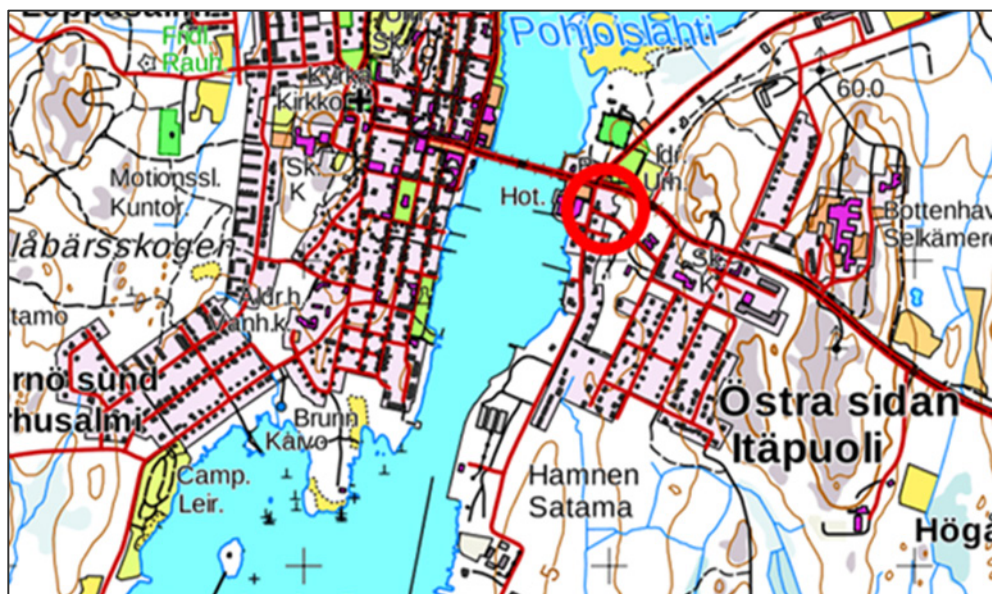
Tel. +358 40 841 6621

E-post: mirva.lundell@ramboll.fi

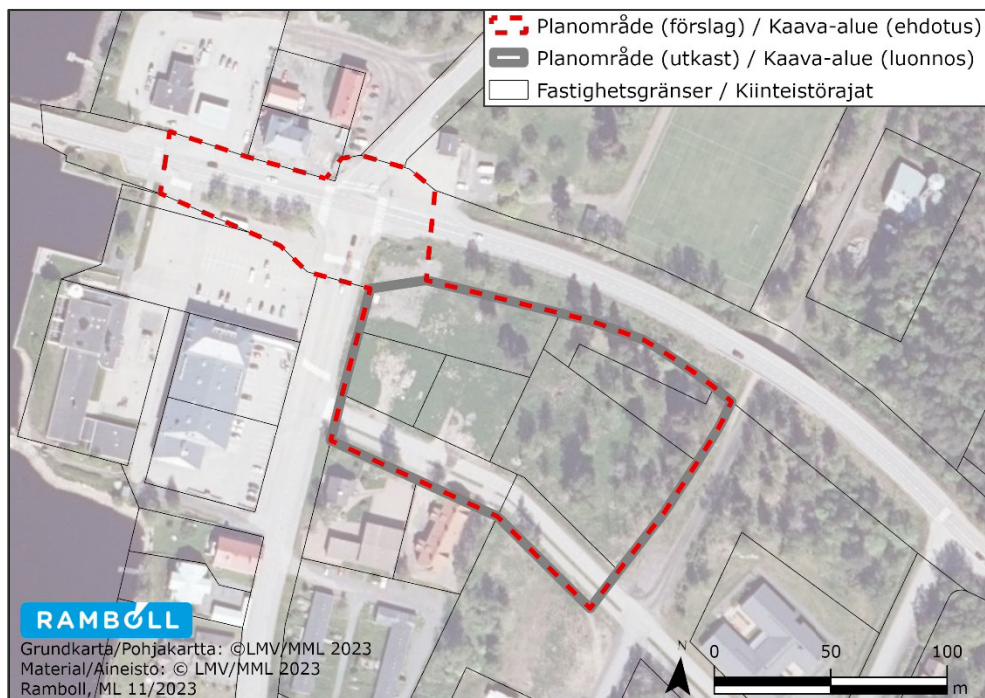
1.2 Detaljplaneområdets läge

Planeringsområdet befinner sig på östra sidan av Stadsbron mellan Lappfjärdsvägen och Köpmansgatan. Området är från tidigare detaljplanerat. Inom området finns planlagda tomter för boende och affärsverksamhet samt ett parkområde. Området är till sin storlek ca 1 ha. Områdets läge och utsträckning framgår ur nedanstående bilder.

I planförslagsskedet har planområdet utvidgats så att en del av Lappfjärdsvägen har inkluderats i planområdet.



Figur 1. Områdets ungefärliga läge anges med röd cirkel © Lantmäteriverket.



Figur 2. Planläggningsområdets utsträckning.

1.3 Planens namn och syfte

Planens namn är **Ändring av detaljplan – Stadsdel 4, Kvarter 482.**

Målsättningen med planeringen är att ändra markanvändningen inom kvarteret så att byggande av en handelsenhet för specialvaror möjliggörs.

Utöver detta kommer trafikarrangemangen för Lappfjärdsvägen att ändras i närheten av det planlagda kvarteret för att förbättra trafiksäkerheten och säkerställa ett smidigt trafikflöde.

1.4 Förteckning över bilagor till beskrivningen

Bilagor:

Bilaga 1 – *Program för deltagande och bedömning.*

Bilaga 2 – *Bemötanden till utkastskedets respons*

Bilaga 3 – *Bemötanden till förslagsskedets respons*

2. SAMMANDRAG

2.1 Olika skeden i planprocessen

10.4.2017 § 101	Stadsstyrelsen besluter om påbörjande av planläggningen.
13.6.–4.8.2023	Hörande i beredningsskedet (Planutkast + PDB till påseende).
30.11–8.1.2024	Planförslaget till påseende.
25.3.2024 § 44	Stadsstyrelsen godkände detaljplanen.
6.5.2024 § 16	Stadsfullmäktige godkände detaljplanen.

2.2 Detaljplanen

De centrala markområdesreserveringarna i detaljplanen är kvartersområde för affärsbyggnader och därtill hörande servicetrafik, gatuområde och område för allmän väg.

2.3 Genomförandet av detaljplanen

Förverkligandet av detaljplanen kan påbörjas när detaljplanen blivit godkänd i stadsfullmäktige och vunnit laga kraft. Förverkligandet ankommer på staden och privata aktörer.

2.4 Godkännande i fullmäktige

I stadsfullmäktigemötet 6.5.2024 godkändes detaljplanen med undantaget att de riktgivande streckade linjerna för rondellen inom LT-området tas bort.

3. UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

Området utgörs av ett urbant tätortsområde. Området är lättillgängligt då det ligger intill befintliga vägar.

3.1.2 Naturmiljön

Området är obebyggt. Näromgivningen är grön och lummig. På norra sidan av Lappfjärdsvägen finns grön- och parkområde och nordost om område större sammanhängande skogsområden. Närheten till havet och Stadsfjärden är även påtaglig.

3.1.3 Den byggda miljön

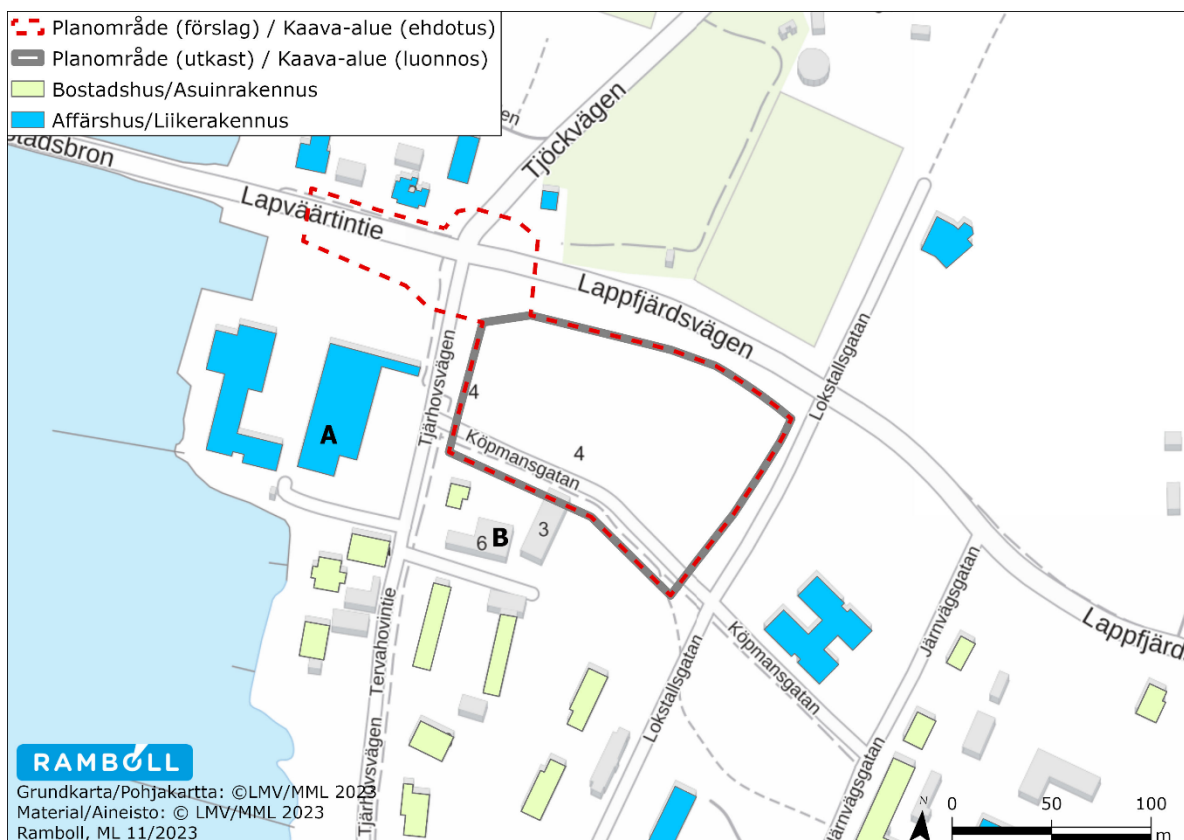
Det finns inga byggnader i planläggningsområdet, tidigare byggnader har rivits.

Kring planområdet finns affärs- och bostadshus och andra byggnader. Största delen av byggnaderna i närområdet är av äldre ursprung. Byggnaderna i närområdet visas i nedanstående bilder.

Enligt systemet för uppföljning av samhällsstrukturen (YKR) klassificeras hela planläggningsområdet som tätortsområde.



Figur 3. Byggnader i närområdet.



Figur 4. Bostads- och affärsbyggnaderna som ligger kring planområdet. Byggnaderna i Figur 3 är markerade i bilden.

Arbetsplatser, service

Inom planområdet finns inga arbetsplatser, inom Kristinestads centrumområde finns ett relativt brett utbud av arbetsplatser.

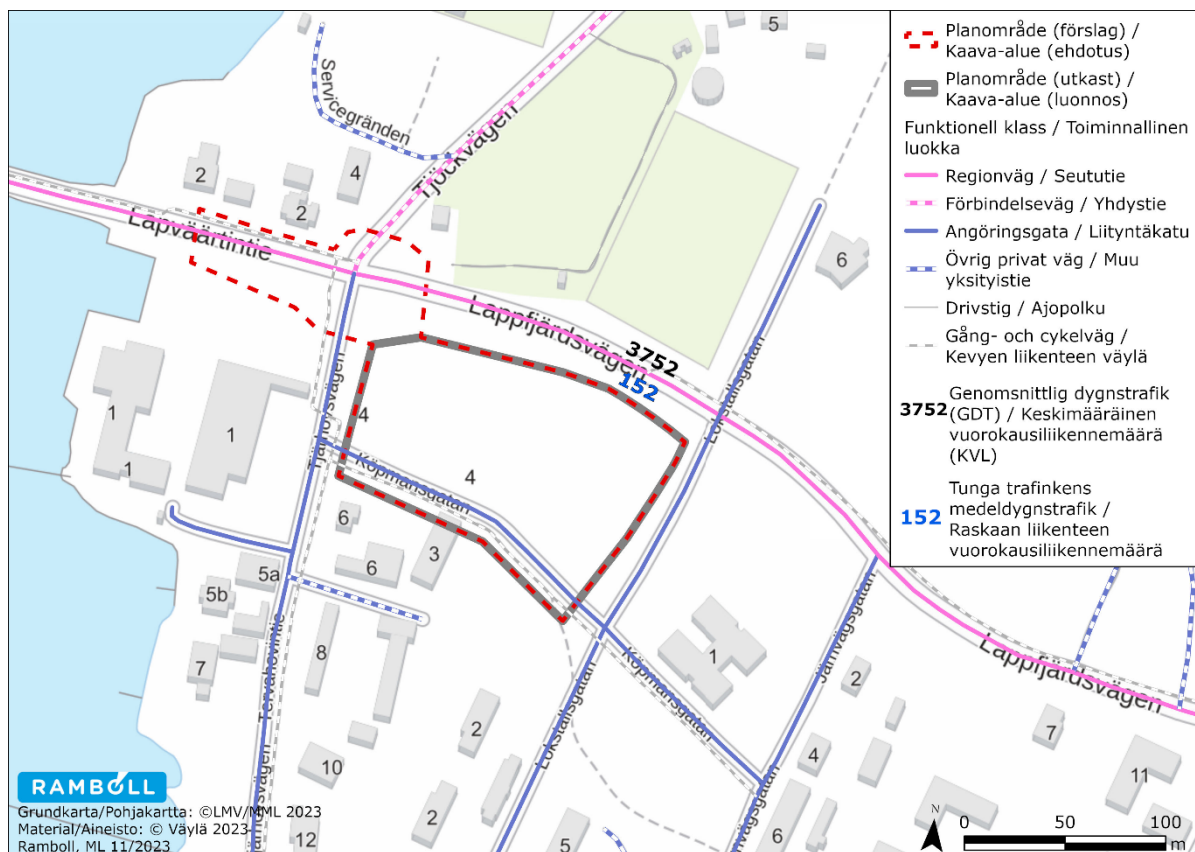
Inom planområdet finns ingen allmän service. I direkt närhet finns bl.a. dagligvaruaffär, hotell, servicestation, skola och åldringshem.

Rekreation

I den befintliga detaljplanen finns ett parkområde (VP). Byggda rekreationsanläggningar i form av fotbollsplan finns i nära anslutning till området. I övrigt finns i Kristinestad ett brett utbud av rekreationsmöjligheter. Närheten till havet och närbelägna skogar kan nyttjas i rekreationssyfte.

Trafik

Lappfjärdsvägen angränsar till planläggningsområdet i norr, vägen är inkörsporten till Kristinestad sett från öster. Vägen har en medeldygnstrafik om ca 4000 bilar (Figur 5). Från ovan nämnda väg kan man via Tjärhovsvägen och Köpmansgatan ta sig till området. Intill planläggningsområdet finns en lätttrafikled. Kollektivtrafik finns inte inom området.



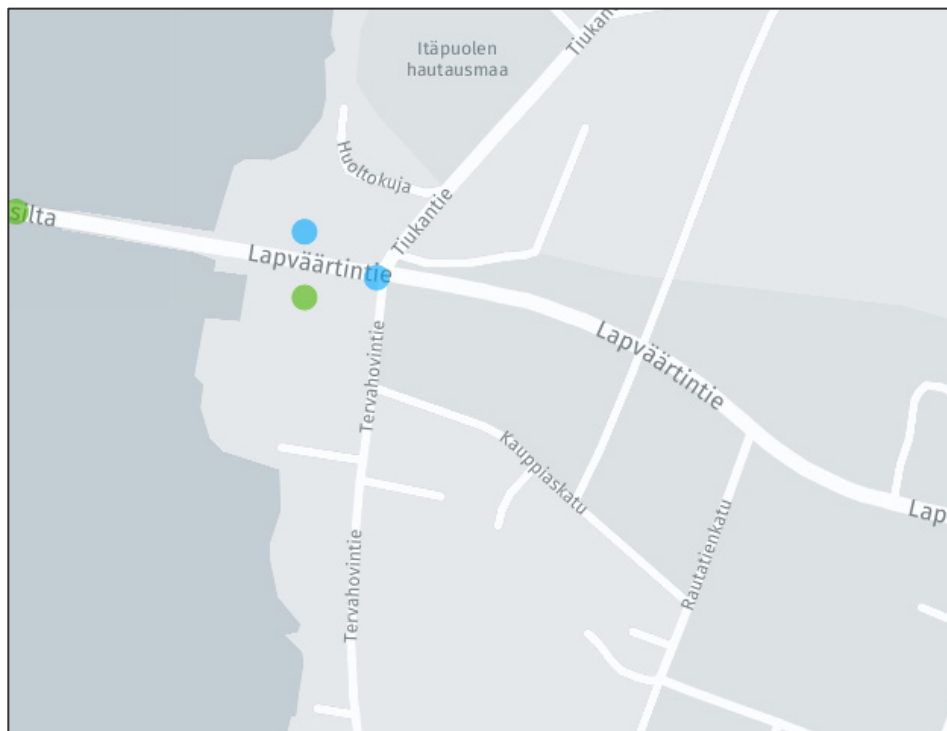
Figur 5. Planläggningsområdets och näromgivningens administrativa vägklasser och Lappfjärdsvägens trafikmängder.

Nulägets trafiklösningar

Korsningen mellan landsväg 663 (Lappfjärdsvägen) och 6651 (Tjockvägen) och Tjärhovsvägen är en fyrvägs korsning där sidoriktningarna har väjningsplikt. Det finns en kort fil för högersvängande trafik från landsväg 663 till riksväg 6651. Korsningsområdet är stort och ostrukturerat, övergångsställena som går över varje korsningsgren är mycket långa och det finns inga mittrefuger.

Lappfjärdsvägen har för närvarande (2021) ca 3750 resor/dag och tung trafik ca 150 resor/dag. Trafikmängden på Tjockvägen är ca 670 resor/dag och tung trafik är ca 35 resor/dag. I samband med Inre hamnens planering (planutkast 2021) har man uppskattat att Tjärhovsvägens trafik kommer uppgå till ca 760 resor/dag, varav cirka 4 % kommer att vara tung trafik.

I korsningen har det år 2022 inträffat en olycka på grund av svängning. Dessutom har det inträffat en cykelolycka på landsväg 663 år 2022. Vid S-Markets parkeringsområde / torgområdet har det inträffat en krock med egendomsskada. Hastighetsgränserna är för närvarande 40 km/h i hela området.



Figur 6. Polisanmälda olyckor 2018-2022.

Det finns en kombinerad gång- och cykelväg i norra kanten av landsväg 663, den östra kanten av Tjärhovsvägen och i den södra kanten av Köpmangatan. Det finns korta sträckor med trottoar på den södra sidan av landsväg 663 och på den västra kanten av Tjärhovsvägen. Parkering för dagligvaruhandeln, belägen på västra sidan av Tjärhovsvägen, verkar på det planlagda torgområdet och det finns körförbindelser till området från landsväg 663 och Tjärhovsvägen. Infarten från landsväg 663 strider mot detaljplanen och avståndet från korsningen Tjärhovsvägen-Lappfjärdsvägen till tomtens infart är kort (20 m). Det rekommenderade anslutningsavståndet är ca 50m.

Den byggda kulturmiljön och fornminnen

Inom området finns ingen byggd kulturmiljö eller fornminnen. En byggnadsinventering gjordes i och kring planområdet år 2003. Byggnaderna som fanns i kvarteret har nu rivits.



Figur 7. Utdrag ur byggnadsinventeringens objektskarta från 2003. Objekt 1 och 6 har rivits.

Inventeringen omfattade två byggnader som än idag finns runt planområdet, vilka i inventeringen markerats som värdefulla med hänsyn till byggnadshistoria, historia och landskap. Dessa byggnader har i den år 2004 godkända detaljplanen anvisats med sr-1 beteckning.



Figur 8. Objekt 2 fotograferat år 2017 © Ramboll



Figur 9. Objekt 3 fotograferat 2009.

I planförslaget har den tillagda Lappfjärdsvägen anvisats som en kulturhistoriskt betydelsefull vägsträckning i Österbottens landskapsplan 2040.

Teknisk försörjning

Kommunalt vatten och avlopp är utbyggt i området, även fjärrvärme finns.

Miljöskydd och störningar i miljön

Trafiken från landsvägen kan anses som största störningskällan i området.

3.1.4 Markägoförhållanden

Planläggningsområdet är i stadens och i privat ägo.

3.2 Planeringssituationen

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet

Systemet för planering av markanvändningen utgår från en mer preciserad planering där de riksomfattande målen för områdesanvändningen och de översiktliga planerna, dvs. landskapsplanen och generalplanen, styr planeringen av enskilda detaljplaner.

Nedan redogörs för planläggningssituationen för ifrågavarande område.

3.2.2 De riksomfattande målen för områdesanvändningen

De reviderade riksomfattande målen för områdesanvändningen fick laga kraft den 1.4.2018. Målen för områdesanvändningen är grupperade enligt sakinnehåll i följande helheter:

- Fungerande samhällen och hållbara färdssystem
- Ett effektivt trafiksystem
- En sund och trygg livsmiljö
- En livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar
- En energiförsörjning med förmåga att vara förnybar

RIKSOMFATTANDE MÅL FÖR
OMRÅDESANVÄNDNINGEN

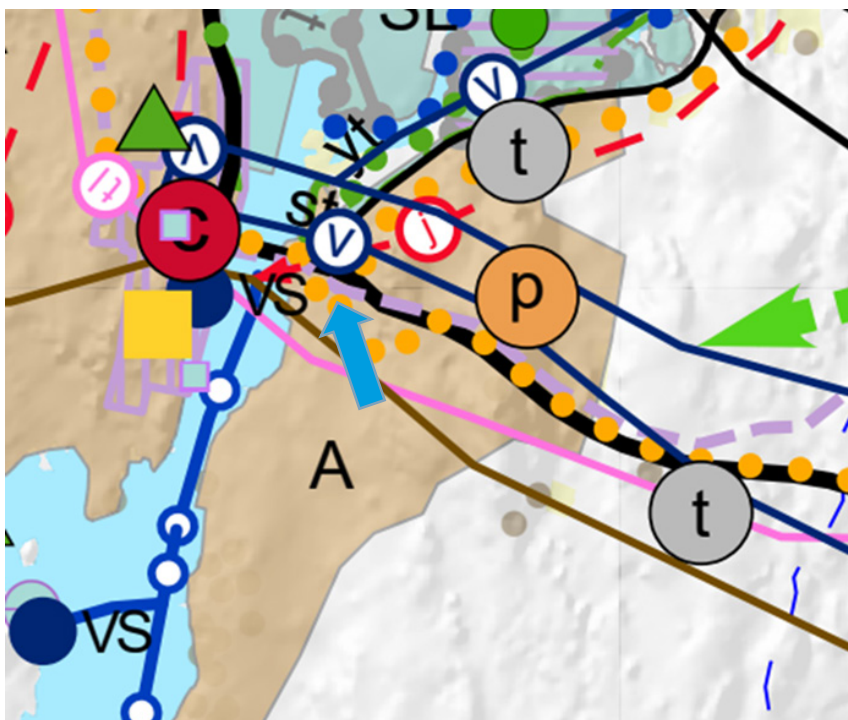
LANDSKAPSPLAN

GENERALPLAN

DETALJPLAN

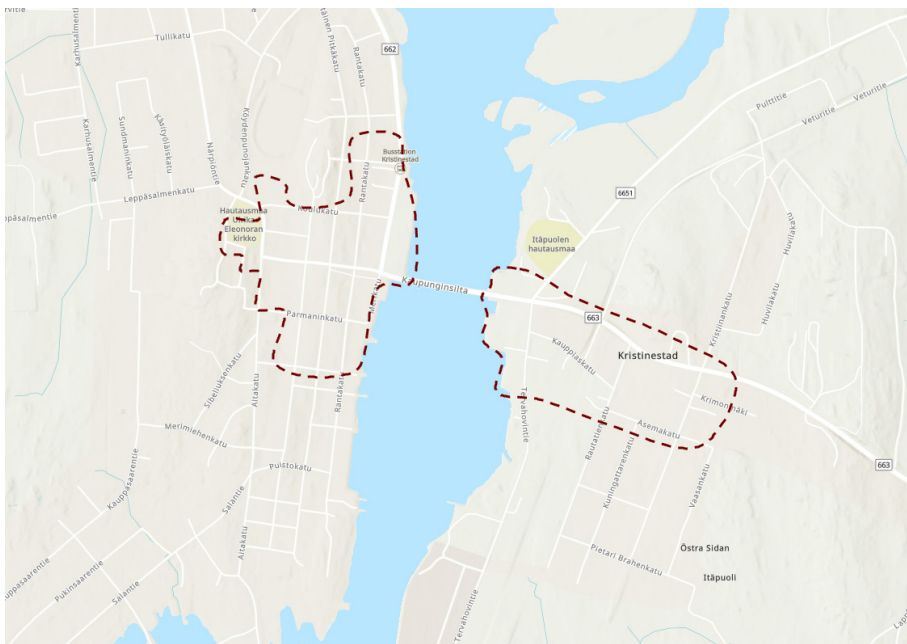
3.2.3 Österbottens landskapsplan 2040

Landskapsplanen är en plan där principerna för områdesanvändningen och samhällsstrukturen i förbundets verksamhetsområde anvisas. Planen uppgörs av landskapsförbundet, dvs. för Kristinestads del av Österbottens förbund. Planen har vunnit laga kraft 8.1.2022.



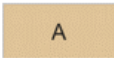
Figur 10. Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2040. Planområdet anvisat med blå pil.

I landskapsplanen har områden för centrumfunktioner avgränsats på riktgivande sätt och planläggningsområdet befinner sig inom denna föreslagna avgränsning.



Figur 11. Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2040, område för centrumfunktioner i Kristinestad.

Tabell 1. För planområdet eller dess direkta närhet finns följande huvudsakliga reserveringar i landskapsplanen 2040:

Planbeteckning	Beskrivning av beteckningen, bestämmelser
	Område för centrumfunktioner Beskrivning av beteckningen: Med objektsbeteckningen anvisas kommun- och stadscentrum (förutom Vasa och Jakobstad). Beteckningen anvisar områden för centruminriktade service-, förvaltnings-, välfärds- och fritidsfunktioner samt boende, med tillhörande trafikområden och parker. Planeringsbestämmelse: I den mer detaljerade planeringen bör förutsättningar skapas för utveckling av ett livskraftigt och mångsidigt centrum. Uppmärksamhet bör fästas vid övergången mellan området för centrumfunktioner och den övriga tätorten. Byggnad ska ske med hänsyn till platsens karaktär, tätortsbild samt kulturmiljö- och naturvärden. Grönområden som har stort värde för rekreation och/eller tätortsmiljön ska inte exploateras. Tillräcklig tillgång till närreklamationsområden bör säkras. Nätverket av gång- och cykeltrafikleder bör utvecklas för att förbättra tillgängligheten till offentlig och kommersiell service samt rekreatiionsområden. Avgränsningen av området för centrumfunktioner bör i den kommunala planläggningen utredas och anvisas.
	Område för tätortsfunktioner Beskrivning av beteckningen: Med områdesreserveringsbeteckningen anvisas områden för boende och andra tätortsfunktioner såsom service, arbetsplatser och industri, trafikområden och gång- och cykeltrafikleder, rekreatiions- och parkområden samt specialområden. Planeringsbestämmelse: I den mer detaljerade planeringen bör området planeras i huvudsak för boende, service och arbetsplatser. En enhetligare samhällsstruktur bör främjas med hänsyn till tätortens karaktär. Bebyggelse bör inte placeras på enhetliga åkerområden ifall den inte gör tätortsstrukturen mer enhetlig. Kollektivtrafiken och nätverket av gång- och cykeltrafikleder bör utvecklas för att förbättra tillgängligheten till offentlig och kommersiell service samt rekreatiionsområden. Kompletterande byggande bör anpassas till den befintliga bebyggelsen samt till kulturmiljö-, landskaps- och naturvärdena. Avsikten är att området detaljplaneras.
	Regional väg Beskrivning av beteckningen: Med linjebeteckningen anvisas regionala vägar eller huvudgator. På vägområdet gäller byggnadsbegränsning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen.
	Riktgivande cykelled Beskrivning av beteckningen: Med utvecklingsprincipsbeteckningen anvisas cykelleder. Planeringsbestämmelse: Mer detaljerad planering och utmärkning av cykelleden bör ske i samarbete med markägare och myndigheter. Vid planering av leden ska man sträva efter att använda befintliga vägar och gång- och cykeltrafikleder. Då cykelleden planeras ska uppmärksamhet fästas vid dess betydelse i grönområdesstrukturen och den bör om möjligt sammanbinda landskapets rekreatiionsområden, rekreatiions- och turismobjekt, värdefulla kulturmiljöer och naturskyddsområden till samverkande nätverk på landskapsnivå. Vid planering och åtgärder bör kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden beaktas.
	Kulturhistoriskt betydande vägsträckning Beskrivning av beteckningen: Med egenskapsbeteckningen anvisas av Trafikverket kulturmärkta museivägar samt andra kulturhistoriskt och landskapsmässigt värdefulla vägsträckningar. Dessa är Strandvägen och Kyrönkangas väg samt Kållby–Esse gamla vägsträckning.

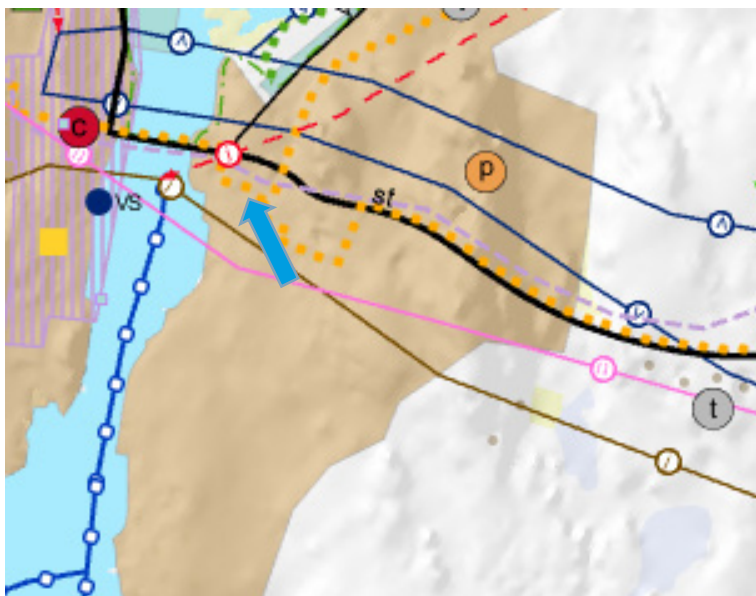
	Planeringsbestämmelse: Vid planering av markanvändning och åtgärder bör vägsträckningens landskapsmässiga och kulturhistoriska värden beaktas. Möjligheterna att använda den historiska rutten för att främja turism och rekreation bör uppmärksammas.
--	---

3.2.4 Österbottens landskapsplan 2050

Österbottens förbund har gått inför en rullande planläggning och därför beslutade landskapsstyrelsen 28.9.2020 att påbörja uppgörandet av Österbottens landskapsplan 2050. Österbottens landskapsplan 2050 är en strategisk plan, där nationella målsättningar kombineras med landskapets egna målsättningar. Planen utarbetas som en helhetslandskapsplan som täcker hela landskapet Österbotten och behandlar alla de delområden i samhället som har en betydande inverkan på samhällsstrukturen och markanvändningen. Enligt landskapsstyrelsens beslut är det energiförsörjning och stenmaterialförsörjning som i första hand bör uppdateras.

Österbottens landskapsstyrelse godkände utkastet till Österbottens landskapsplan 2050 vid sitt möte 24.4.2023 och beslutade lägga fram planutkastet under tiden 27.4-31.5.2023.

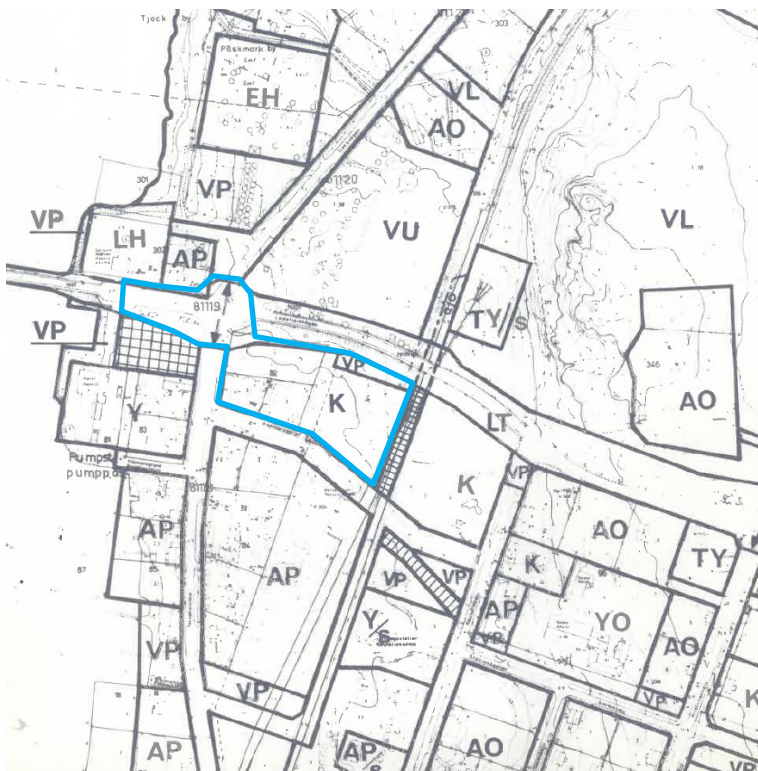
I planutkastet har planläggningsområdet samma beteckningar som i landskapsplanen 2040.



Figur 12. Utdrag ur utkast till Österbottens landskapsplan 2050 (24.4.2023). Planläggningsområdets ungefärliga läge anvisas med blå pil.

3.2.5 Generalplan

En generalplan är ett verktyg för att generellt styra planeringen av markanvändningen i kommunen. Den kan gälla en hel stad/kommun eller en del av den (generalplan / delgeneralplan). Generalplanen skall tjäna till ledning när detaljplaner utarbetas och ändras samt när åtgärder antas vidtas för att reglera områdesanvändningen (MBL 42 §).

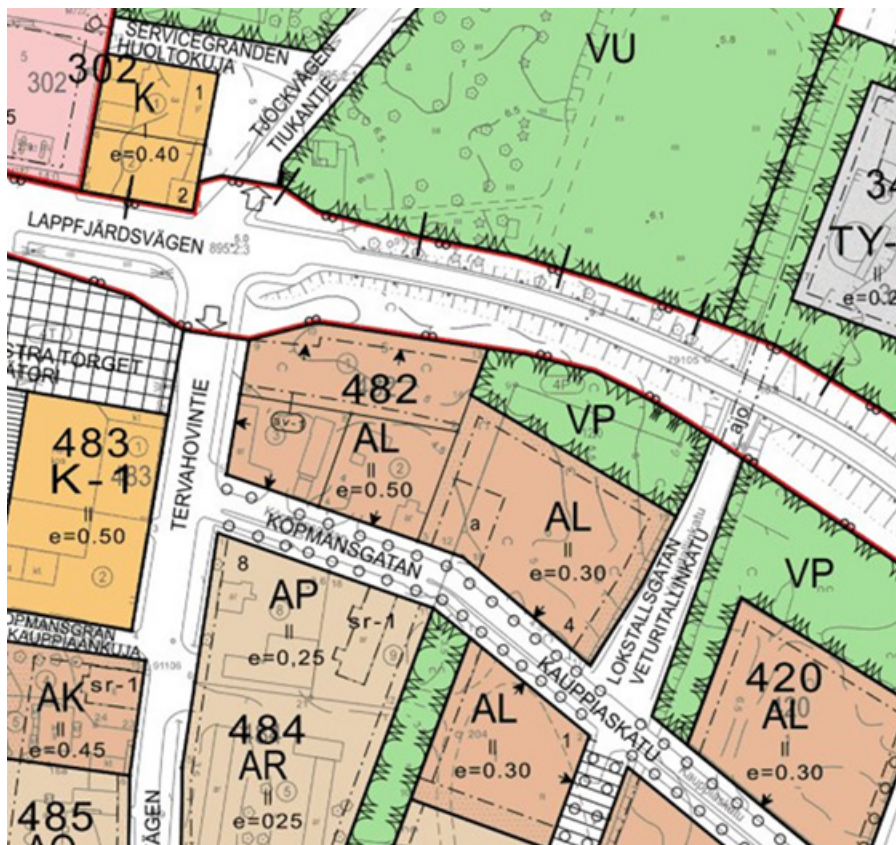


För området finns en icke rättsverkande delgeneralplan som godkännts i stadsfullmäktige år 1998. I delgeneralplanen har planläggningsområdet anvisats som K-beteckning (Kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader).

Figur 13. Utdrag ur områdets icke rättsverkande delgeneralplan (1998).

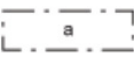
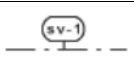
3.2.6 Detaljplan

För området gäller Detaljplan och detaljplaneändring för en del av stadsdel 4, godkänd 15.4.2004 § 25. I detaljplanen har området anvisats för boende- och affärsverksamhet (AL) samt parkområde (VP).



Figur 14. Utdrag ur områdets detaljplanesammanställning.

Tabell 2. I den nuvarande detaljplanen gäller planbeteckningarna och bestämmelser för området.

Planbeteckning	Beskrivning av beteckningen, bestämmelser
	Kvartersområde för bostads-, affärs- och kontorsbyggnader.
	Park.
	Byggnadsyta för förvaringsplats för bil.
	Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.
	Skyddszon. Gräns för buller. Vistelseområdet av nybyggnad skall skyddas så, att buller inte överstiger 55 dB i ute.
Detaljplanebestämmelser: Byggnadsskick: - Byggnaderna skall beträffande fasad- och takmaterial samt färg uppföras enligt ett enhetligt byggnadsskick i kvarteren.	

- Som huvudsakligt fasadmaterial i byggnaderna skall användas trä i kvarteren 420...422, 482, 487, 488 ja 490.
- Byggnaderna skall förses med åstak, eller tillämpning av det. Taklutningen skall vara 1:1,5...1,2.
- Byggnaden, som ligger vid Tjärhovsvägen i tomten 3 i kvarteren 482 inte får rivas förrän byggnadslov för ersättande nybyggnad erhållits. Särskild uppmärksamhet skall fästas vid att nybyggnad är anpassade till miljön.
- Konstruktioner som skadas när de blir veta bör placeras över +1,60 m (N-60).

Växtligheten:

- På de delar av tomten, som inte bebyggs eller används som lek- eller vistelseområde eller för trafiken, bör befintliga träd bevaras och området bör planteras och skötas parkaktigt. Bestämelsen angår inte kvartersområden för fristående småhus.

Bilplatser:

- AL: 1 bp/50 arbets-, affärs- och kontors-vym².

3.2.7 Byggnadsordningen

Byggnadsordningen är godkänd av fullmäktige i sin helhet den 21.9.2000. Efter detta har mindre ändringar godkänts separat 30.3.2006 respektive 27.4.2009.

3.2.8 Tomtindelning och tomtregister

Information angående fastighetsindelningen på området är baserad på tidsenliga uppgifter från lantmäteriverket/staden.

3.2.9 Baskarta

För området finns en tidsenlig baskarta som kommer att användas i planläggningsarbetet.

4. OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN

4.1 Planläggningens olika skeden

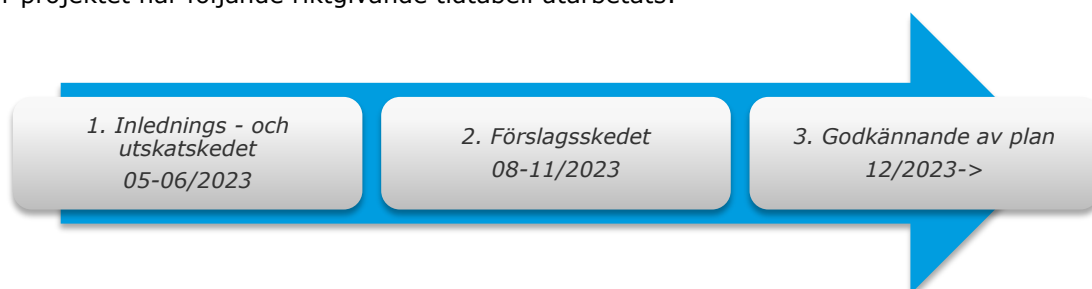
Planlägningsprocessen genomförs i tre huvudsakliga skeden.

- 1) Inlednings- och beredningsskedet (utkastskedet).** När frågan om planläggning har väckts ska detta meddelas så att intressenterna har möjlighet att få information om utgångspunkterna för planläggningen, den planerade tidtabellen samt förfarandet för deltagande och bedömning. Utgående från planens utgångspunkter och målsättningar uppgörs PDB och planutkast, som efter att de behandlats av Stadsstyrelsens planlägningssektion framläggs till påseende under 30 dagar. Detta kungörs i de lokala tidningarna, på stadens anslagstavla och internetsida. [Intressenter har under påseendetiden möjlighet att lämna in respons till staden gällande PDB.](#) PDB uppdateras enligt behov under planlägningsprocessen.
- 2) Förslagsskedet.** Efter att planutkastet varit framlagt och de berörda myndigheterna samt andra intressenter har framfört sina åsikter, görs nödvändigt justeringar i materialet. Efter att Stadsstyrelsens planlägningssektion har godkänt planförslaget för framläggning, framläggs det i 30 dagar. [Under tiden för framläggandet är det möjligt att inlämna en skriftlig anmärkning mot planförslaget till stadsstyrelsens planlägningssektion.](#) Samtidigt begärs utlåtanden från myndigheterna. Om offentligt framläggande informeras genom kungörelse i lokaltidningarna, på stadens anslagstavla och på stadens internetsida.
- 3) Godkännande.** Planen godkänns av fullmäktige. Beslut om planens godkännande kungörs i de lokala tidningarna och på stadens internetsida. Dessutom sänds beslut om godkännande för dem som lämnat anmärkningar eller utlåtanden, om de så har önskat.

Besvär angående fullmäktiges beslut riktas till förvaltningsdomstolen. Efter att planen har vunnit laga kraft, informeras om detta på samma sätt som om beslut om godkännande.

4.2 Tidtabell

För projektet har följande riktgivande tidtabell utarbetats:



4.3 Behovet av detaljplanering

Behovet av en revidering detaljplan har uppstått då det framkommit att det finns ett intresse att bygga en handelsenhet på området.

4.4 Planeringsstart och beslut som gäller denna och anhängiggörande

Planlägningsbeslutet har tagits i stadsstyrelsen den 10.4.2017 § 101.

4.5 Deltagande och samarbete

Intressenter är markägarna och de vars boende, arbete eller andra förhållanden kan påverkas betydligt av planen samt de myndigheter och sammanslutningar vars verksamhetsområde behandlas i planlägningsarbetet. Intressenter har möjlighet att delta i beredningen av planen, bedöma verkningarna av planlägningsarbetet och skriftligen eller muntligen uttala sin åsikt om saken (enligt MBL 62 §). Som intressenter i planlägningsarbetet har följande definierats (enligt MBF 28 §):

- **Myndigheter och sammanslutningar vars verksamhetsområde behandlas i planlägningsarbetet, åtminstone:**
 - Kristinestads stads olika förvaltningar
 - Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten
 - Österbottens förbund
 - Österbottens räddningsverk
 - Österbottens museum
 - Trafikledsverket Väylä
- **Områdets företag, lokala sammanslutningar och organisationer vars bransch berörs av detaljplanen, åtminstone:**
 - KPO, S-market Kristinestad
 - Neste Kristinestad
 - Hotell Kristina
 - Lokala el- och telebolag
- **Alla de vars boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas betydligt av planen:**
 - Användare, innehavare, markägare och invånare i planlägningsområdet och dess influensområde.
 - Föreningar och sammanslutningar, vilkas verksamhetsområde eller intressegrupper planlägningsarbetet kan ha konsekvenser för.

4.5.1 Deltagande och växelverkan

Denna punkt kompletteras med datum under planprocessens gång, vartefter respektive skede behandlats.

- Program för deltagande och bedömning och planutkastet var framlagt under tiden 13.6.-4.8.2023. Begäran om utlåtande har sänds till berörda myndigheter och sammanslutningar. Över planförslaget inkom 2 utlåtanden.

Bemötanden till utkastskedets respons, se bilaga 2.

- Förslaget var framlagt under tiden 30.11-8.1.2024. Över förslaget inkom 6 utlåtanden, inga anmärkningar.

Bemötanden till förslagsskedets respons, se bilaga 3.

4.5.2 Myndighetssamarbete

Myndigheterna hörs under arbetet via utlåtandeförfarande, skilda möten med myndigheter ordnas enligt behov under planlägningsprocessen.

5. REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

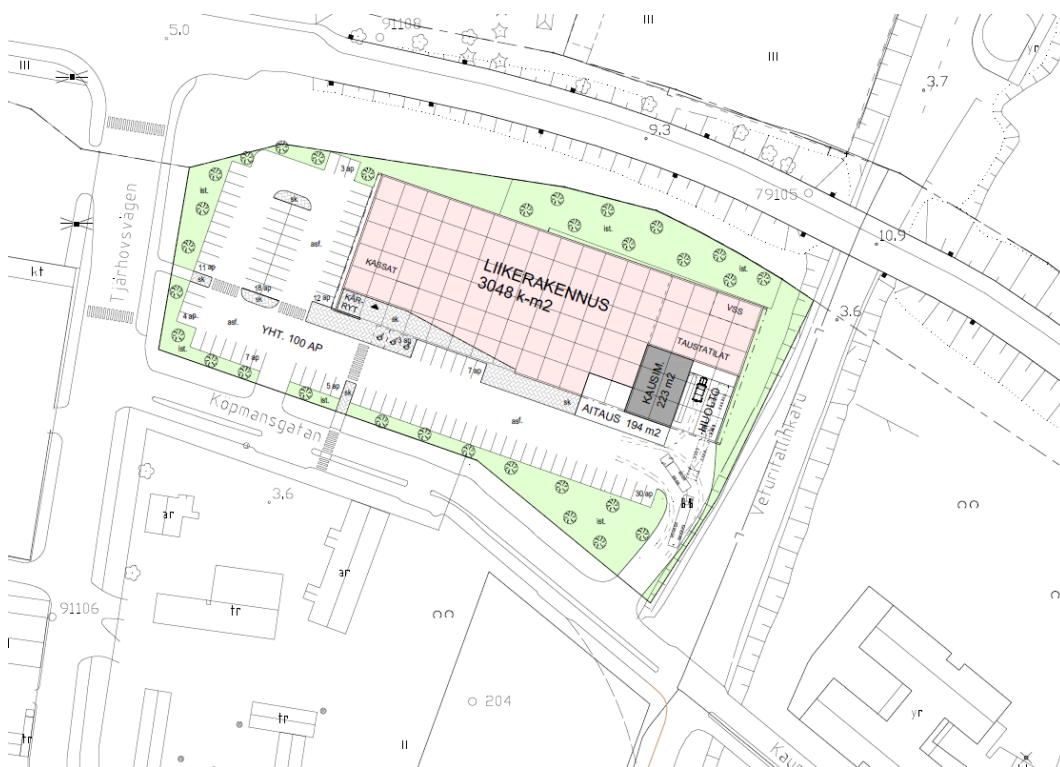
5.1 Planens struktur

Planen bygger på områdets tidigare struktur gällande verksamhetsform och omkringliggande gatu- och vägnät. I området har från tidigare, genom befintlig detaljplan, getts möjlighet till anvisande av boende och affärsverksamhet. Genom ny detaljplan styrs markanvändningen i sin helhet mot kommersiell verksamhet, vilket dock anknyter till tidigare verksamhetsform och kan anses lämplig på basen av områdets läge.

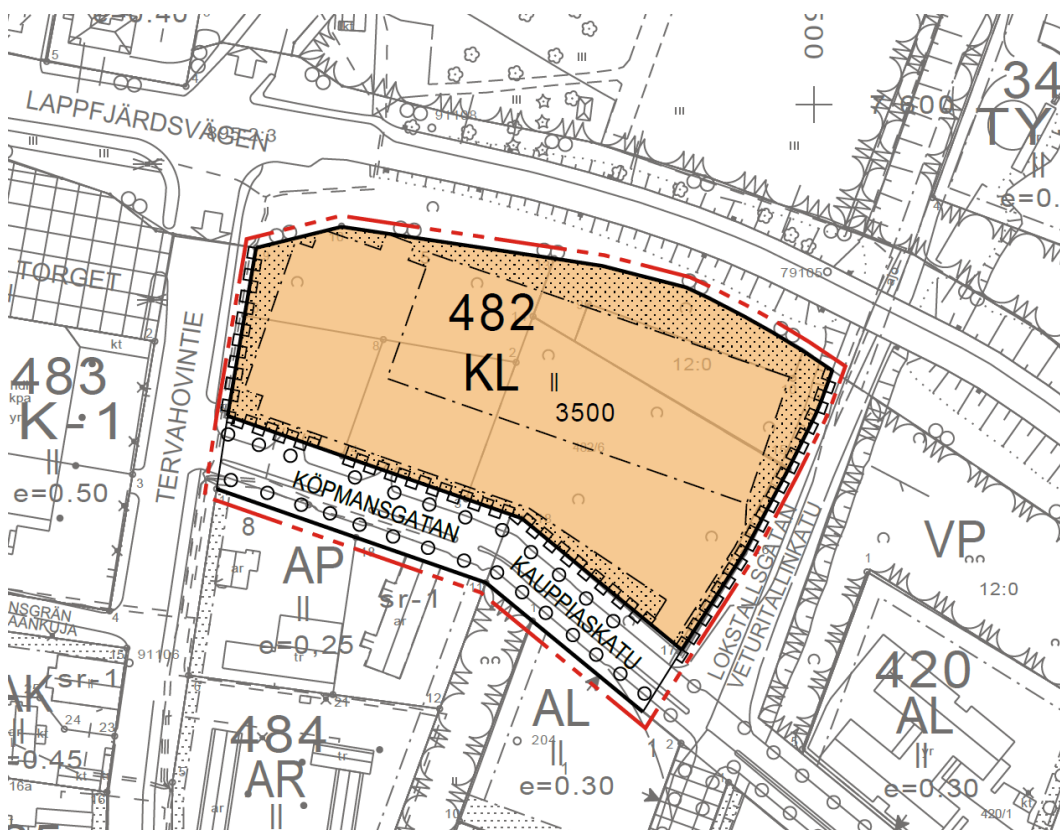
5.2 Planutkast 8.6.2023

Området har anvisats som kvartersområde för affärsbyggnader (KL). Själva tomtplaneringen har utgått från en preliminär situationsplan vilken aktören låtit uppgöra. I detaljplaneutkastet följs principerna i situationsplanen, dessa justeras och ändras vid behov under processens gång för att hitta den mest lämpliga lösningen för tomtens planering.

Den nya byggnadens läge har i detaljplanen avgränsats med byggnadsyta. Totala byggrätten har anvisat till 3500 v-m², varav själva försäljningsutrymmet har uppskattats till 2500v-m². Resterande delar av tomten har anvisats för verksamhetens interna ändamål ss. parkering och servicetrafik samt planteringar. Tomten har två anslutningar från Köpmansgatan, övriga delar har anvisats med anslutningsförbud. Köpmansgatan togs med i planläggningsområdet eftersom det krävdes justeringar i infarternas läge samt viss justering i trädraderna som ska planeras, längs med nämnda gata. Gällande parkeringsplatser har i planen anvisats ett minimiantal om 1 bilplats / 50m² våningsyta.



Figur 15. Utdrag ur utkast till situationsplan.



Figur 16. Utdrag ur planutkast.

5.2.1 Dimensionering

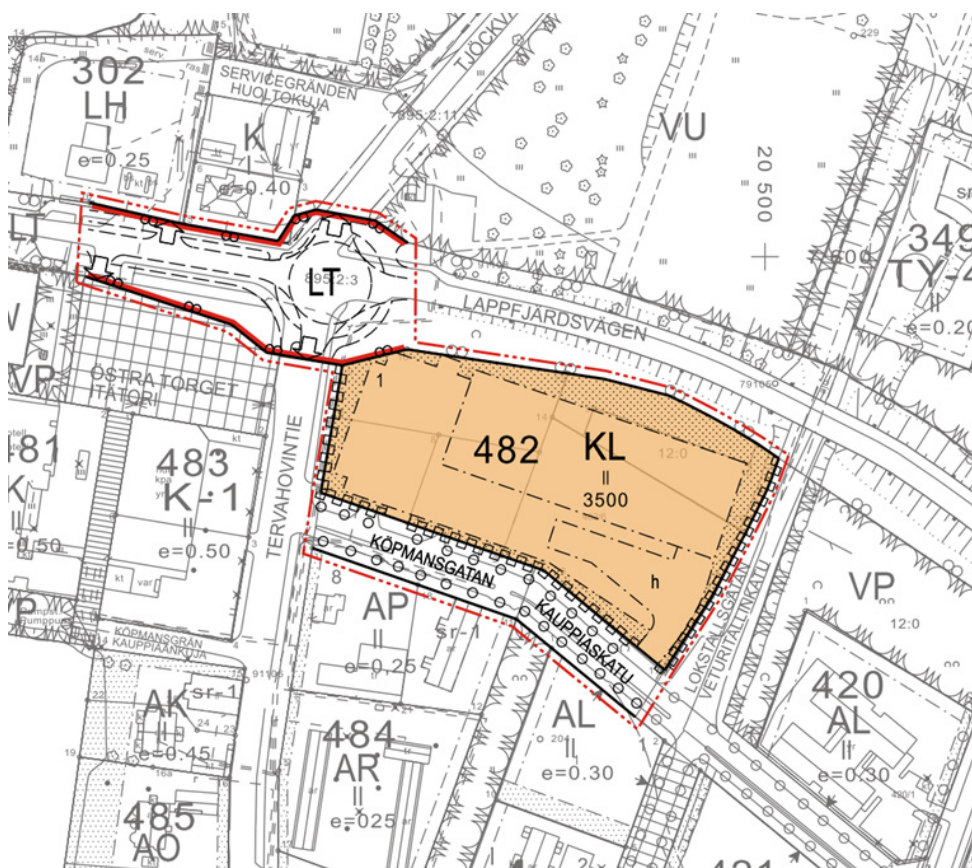
Med planen bildas följande tomt och områden.

Användningsändamål	Areal, ha	Areal andel, %	Våningsyta, v-m ²
KL	1,10		3500
K totalt	1,10	80	3500
Gator, vägar	0,28	20	
PLANOMRÅDE TOTALT	1,38	100	3500

5.3 Planförslag 23.11.2023

I planförslaget har ett område för servicetrafik lagts till inom KL-området, och anslutningar till Köpmansgatan har breddats, medan övriga områdesmarkeringar har förblivit oförändrade.

Planområdet har utvidgats genom att en del av Lappfjärdsvägen har inkluderats i planen och markerats som allmän väg (LT). Utvidgningen av planområdet har genomförts med hänsyn till en trafikutredning som genomförts inom ramen för planläggningen. Detta görs med avsikt att förbättra trafiksäkerheten längs Lappfjärdsvägen, särskilt med fokus på gång- och cykeltrafik. Förslaget är att bygga en rondell på i Lappfjärdsvägens korsning, dess riktgivande dimensioner anvisats riktgivande i planförslaget. Även anslutningar från korsningen mellan Lappfjärdsvägen och Tjärhovsvägen mot Stadsbron har anvisats och dimensionerats i planförslaget.



Figur 17. Utdrag ur planförslag.

5.3.1 Dimensionering

Med planen bildas följande tomt och områden.

Användningsändamål	Areal, ha	Areal andel, %	Våningsyta, v-m ²
KL	1,10		3500
K totalt	1,10	60	3500
Område för allmän väg	0,46	25	
Gator, vägar	0,28	15	
PLANOMRÅDE TOTALT	1,84	100	3500

5.4 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

Genom en noggrann anpassning av ny byggnation till områdets struktur, genom beaktande av gång- och cykeltrafikens behov samt trafikens smidighet, säkerställs en ändamålsenlig lösning.

5.5 Områdesreserveringar

I planen finns följande områdesreservering:

KL	Kvartersområde för affärsbyggnader. Med beteckningen anvisas tomt för den nya affärsfastigheten med tillhörande funktioner.
LT	Område för allmän väg

Övriga beteckningar och bestämmelser presenteras på plankartan.

5.6 Namn

Detaljplanen ger inte upphov till nya namn.

6. PLANENS KONSEKVENSER

6.1 Konsekvenser för den byggda miljön

Samhällsstruktur

Kommersiell verksamhet lämpar sig bra i miljön och har även verkat i området sedan tidigare. En ny specialvaruhandel ger inte upphov till några betydande förändringar i samhällsstrukturen utan kan ses som ett positivt komplement till denna.

Boende och befolkningens struktur

Detaljplanen har ingen betydande inverkan på boende eller befolkningens struktur. Generellt ger ett utökat serviceutbud utökad tillgänglighet till tjänster, vilket i sin tur kan locka boende till orten.

Service, arbetsplatser, näringsverksamhet

Detaljplanen kommer ha en direkt positiv konsekvens för serviceutbudet och arbetsplatsernas antal i området, byggandet av en ny specialvaruhandel ger även positiva samhällsekonomiska konsekvenser för staden.

Rekreation och fritidsverksamhet

Rekreation bedrivs inte inom området och konsekvensen för detta är således inte centralt i denna planering. Rekreatiomsområden och -funktioner finns utanför planområdet i stor utsträckning. Konsekvensen liten. Tidigare parkområde inom planområdet ersätts med områden där växtlighetens ska bevaras eller som ska planteras.

Trafik

Detaljplanens konsekvenser för trafikflödet utreds genom uppgörande av en trafikprognos för år 2050 och utifrån den utvärderas behovet av väjningsfilar i korsningen Lappfjärdsvägen-Tjärhovsvägen. För allmänna vägar baseras trafikprognosen på en prognos av trafiktillväxten, till vilken läggs den trafik som orsakas av den nya markanvändningen som anges i detaljplanen. Trafiken som genereras av den nya markanvändningen utvärderas på basen av uppskattningen av antal genererade resor. Utöver detta görs uppskattning av trafikallstringen som genereras av S-Market vid i Tjärhovsvägens korsning.

Enligt publikationen Nationella trafikprognoser (Traficom, 2022) ökar trafikprestandan för lätta bilar i Finland i genomsnitt från år 2021 till 2050 med 24,0 % och med 36,7 % för tunga fordon. Enligt publikationen Nationella trafikprognoser (Trafikledsverket, 2018) ökar den totala dygnstrafiken på Österbottens regionvägar från år 2014 till 2050 med 25,8 % för lätta bilar och 19,7 % för tunga fordon. För förbindelsevägar är motsvarande siffror 19,5 % och 12,5 %. När de korrigerade tillväxtprognoserna baserade på effekterna av coronapandemin och kriget i Ukraina i 2022 års publikation beaktas kan det vara tillväxtprocenten för tung trafik kommer att minska avsevärt och tillväxtprocenten för lätta bilar minskar något. **Tabell 3** visar tillväxtfaktorprognosen för allmänna vägar.

Tabell 3. Uppskattning av tillväxtkoefficienter på allmänna vägar 2050.

		år 2014	koefficient	år 2050
Lappfjärdsvägen	ÅMD	4107		5034
	Lätta	3920	1,233	4833
	Tunga	187	1,077	201
Tjockvägen	ÅMD	700		813
	Lätta	659	1,171	772
	Tunga	41	1,013	42

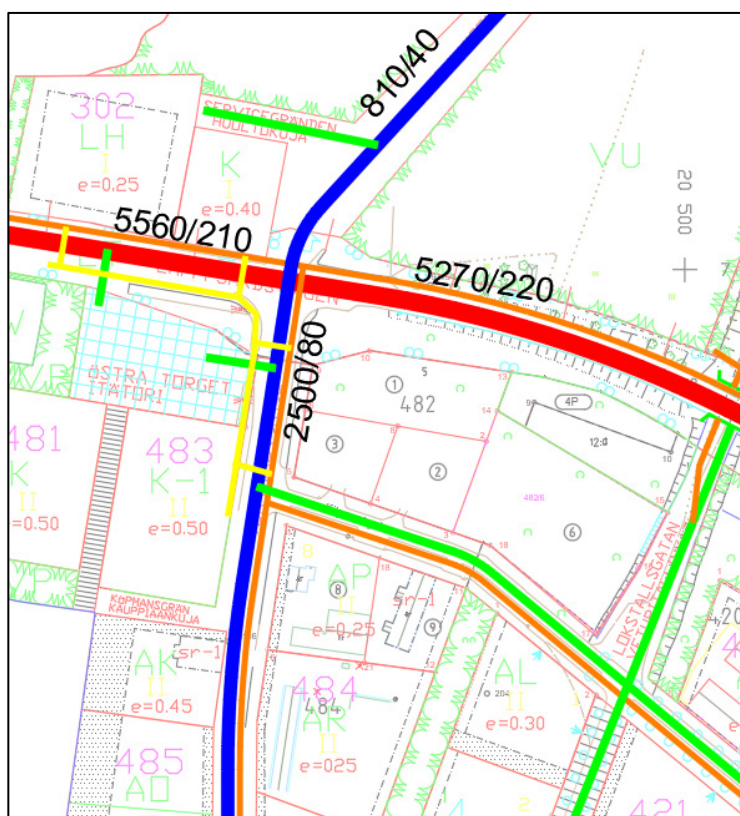
Den genererade trafiken för den nya affärsbyggnaden baseras på uppskattningarna av besöksantalet i publikationen "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa (Suomen ympäristö, 2008)". Försäljningsytan för den nya affärsbyggnaden uppskattas till 2 500 m² då hela byggrätten är 3 500 m². Antalet genererade resor beräknas på basen av en specialvaruhandel, eftersom det inte är frågan om en dagligvaruhandel. Antalet besökare till köpcentrum och varuhus varierar mellan 90 och 180 besök per hundra kvadratmeter våningsyta. Kristinestad är dock en liten ort med cirka 6 200 invånare, antalet besökare är med stor sannolikhet betydligt lägre.

Uppskattningen av antal besök till affärsbyggnaden är 60 besök/100m² försäljningsyta. Tungtrafikbesök beräknas till 0,6 besök per 100m² försäljningsyta. För regioner med under 20 000 invånare uppskattas 92% av besökarna använda bil för resor till specialaffären, och belastningsnivån (antal passagerare) för bilen är 1,69. Baserat på dessa skulle trafiken som genereras av den nya affärsbyggnaden vara cirka 1600 resor/dag och tung trafik cirka 30 resor/dag. Av den trafik som affärsbyggnaden genererar beräknas 5 % gå längs Tjärhovsvägen i riktning mot inre hamnen, 65 % från Tjärhovsvägen i riktning mot centrum och 30 % i riktning mot Lappfjärd.

Den nuvarande trafikallsträngen från S-Market uppskattas gå via Tjärhovsvägen till Lappfjärdsvägens korsning. S-markets försäljningsyta är 1200 m². Trafikallsträngen beräknas enligt en dagligvaruhandel. Antalet besökare vid stora supermarketer (1001–2500 m² försäljningsyta) varierar mellan 50 och 250 besök per 100 m² våningsyta i regioner med mindre än 20 000 invånare. Kristinestad är en liten ort med cirka 6 200 invånare, så antalet besökare är mycket troligt i den nedre delen av spannet.

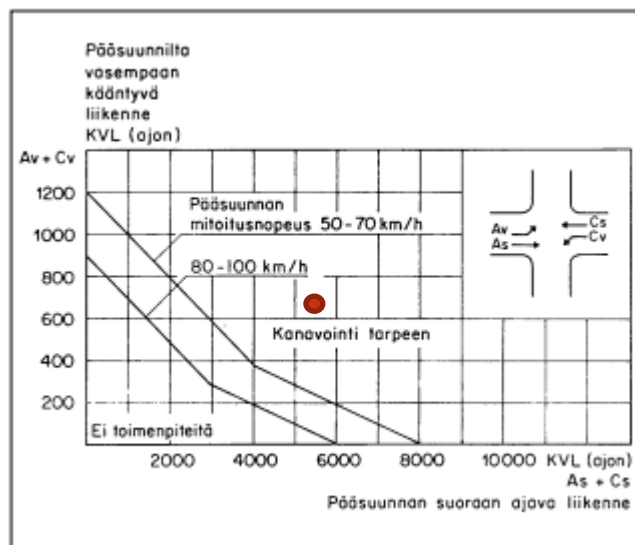
Uppskattningen av besök vid S-Market är 75 besök/100m² försäljningsyta. Tungtrafikbesök beräknas till 0,8 besök per 100m² försäljningsyta. Enligt transportsättsfördelningen i en region med mindre än 20 000 invånare använder 67 % av besökarna bil på resor till dagligvaruhandeln och bilens belastningsgrad är 1,52. Utifrån dessa skulle trafiken som genereras av den nya affärsbyggnaden vara ca 800 resor/dag och tung trafik ca 18 resor/dag. Av den trafik som affärsbyggnaden genererar beräknas 15 % gå längs Tjärhovsvägen i riktning mot inre hamnen, 5 % från Tjärhovsvägen i riktning mot centrum, 30% från Tjärhovsvägen i riktning mot Lappfjärd och 50% från torgets anslutning i riktning mot centrum.

Trafikprognosen för år 2050 utformades utifrån tillväxtfaktorprognosen och genererade antal resor på så sätt, att man för Lappfjärdsvägen beräknade att ca 50 % och för Tjärhovsvägen ca 10 % av den uppskattade trafikmängden kommer från passerande trafik. Trafikprognosen visas i **bilden nedan**.



Figur 18. Trafikprognos för år 2050 (ÅMD/ÅMD tungtrafik).

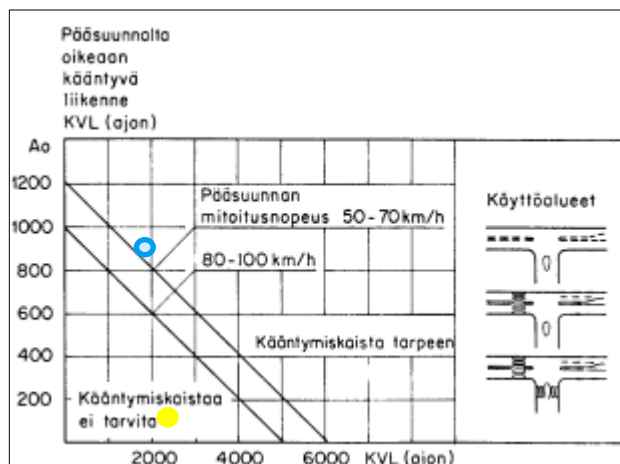
Behovet av väjningsfiler bedöms på basen av nomogrammen i figurerna 16-17. Enligt dessa finns det behov av kanalisering i korsningen mellan Lappfjärdsvägen och Tjärhovsvägen samt behov av ett fält för högersvängande trafik för de som kommer från centrum och svänger till Tjärhovsvägen.

$Av + Cv = 660$
 $As + Cs = 5415$


Figur 19. Behov av kanalisering på basen av trafikmängden i en fyrvägs korsning (Tiehallinto, 2001).

I riktning från centrum (blått)

I riktning från Lappfjärd (gul)

 $As = 1905$
 $As = 2514$
 $Ao = 875$
 $Ao = 121$


Figur 20. Behov av högersvängningsfil längs huvudriktningen i en plankorsning (Tiehallinto, 2001).

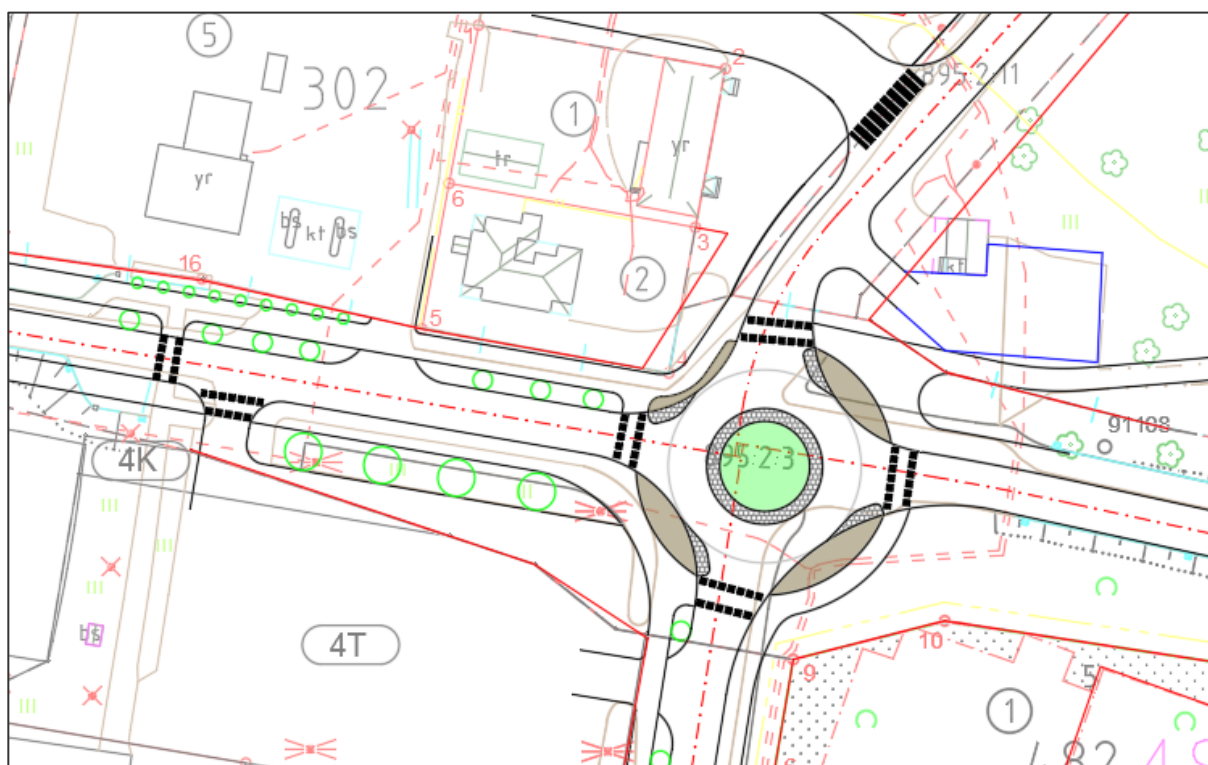
Åtgärderna gällande kanalisering och väjningsfilerna skulle förbättra trafikflödet i huvudriktningen, men skulle kunna göra det svårt att ansluta från sidoriiktningen. Smidigheten i Tjärhovsvägens sidoriiktning har inte utvärderats i detta sammanhang, men när man tar hänsyn till toppen av rusningstiden i livsmedelsbutikerna, och det korta avståndet från anslutningen till S-Market från Lappfjärdsvägen, kan man anta att rusning kommer uppstå. Kanaliseringsarrangemangen förbättrar heller inte säkerheten för fotgängare och cyklister, eftersom det fortfarande skulle finnas långa övergångsställen som korsar två körfält. Smidigheten och säkerheten i fyrvägs korsningen skulle bäst kunna förbättras genom att bygga om korsningen till en rondell. En rondell sänker även hastigheten effektivt.

På basen av utlåtandena som erhöles över planutkastet undersöktes placeringen av en rondell vid Lappfjärdsvägen på följande sätt.

För att fastställa rondellens utrymmesbehov har en preliminär dimensionering av rondellen upprättats, där rondellens diameter är 14 m och avsmalningen av rondellen är 2 m bred.

Varje gren av rondellen har övergångsställen varför dimensioneringen måste vara tillräckligt snäv för att inte körhastigheterna i rondellen ska bli för höga. Möjligheten att bygga en underfart på den östra sidan av rondellen undersöktes också, men den bedömdes som onödig. Eftersom de övriga riktningarna har plankorsningar skulle användningen av underfarten vara minimal på grund av de långa omvägarna och längd lutningen. Att bygga en underfart i ett 40 km/h hastighetsområde är inte heller en nödvändig eller motiverad lösning. Det vore bra att få lite utrymme i anspråk för gatuområdet från det sydöstra hörnet av tomt 2 i kvarter 302, och i utbyte mot fastigheten skulle mark från gatuområdet i tomtens nordöstra hörn kunna ersättas. I övrigt passar rondellen väl in i gatuområdet med sina cykelvägsarrangemang.

Rondellen är anvisad till LT-området. I LT-området kommer även infartspilar att markeras på den västra sidan av rondellen till nuvarande infarter på de platser som visas i **figur 21**. I och med byggandet av rondellen förändras miljön från en landsvägsmiljö till mer urban, vilket sänker körhastigheten och möjliggör kortare avstånd mellan infarterna. På servicestationens tomt ska det vara möjligt för en tankbil att köra in/ut på Lappfjärdsvägens sida. Det bör finnas en alternativ utfart till dagligvaruhandelns tomt utöver den som ligger nära rondellen, så att inte hela butikens trafik går genom rondellen.



Figur 21. Preliminär dimensionering av rondellen vid Lappfjärdsvägen.

Bedömningen av rondellens funktionalitet gjordes med hjälp av DanKap-programmet med trafikprognoser för år 2040 under kvällsrusningstrafiken, där det antas att trafiken under rusningstimmen utgör cirka 10 % av den totala dygnstrafiken. Vid anslutningen är fördröjningarna mindre än 15 sekunder, vilket innebär att anslutningens servicenivå är bra. Under rusningstid är 60 % av rondellens totala kapacitet i bruk, och vid rusningstidens topp har båda riktningarna på Lappfjärdsvägen en maximal kölängd på 5 fordon. (**figur 22**)

Lappväärtintien kiertoilittymä

Tid på dagen: 15-+17

Trafik: Lappväärtintie_2040

Beregningsperiodens længde: T = 3600 sekunder

Parametre: Vejregler

Strøm / Gren	Middelforsinkelsen t og kølængden i tilfartssporet		
	B	t sek/Kt	n5% Kt
Lappväärtintie, keskusta	0,60	10	5
Tervahovintie	0,33	7	2
Lappväärtintie, itään	0,59	10	5
Tiukantie	0,13	7	1

Figur 22. Resultatet av rondellens funktionalitetsbedömning.

Säkerhet

Byggandet av rondellen förbättrar säkerheten avsevärt vid anslutningen mellan Lappfjärdsvägen och Tjärhovsvägen för både fordons- och gång- och cykeltrafik. Infarten till servicestationen kommer att smaltas av, vilket särskilt ökar säkerheten för fotgängare och cyklister. Trottoaren längs södra kanten av Köpmansgatan föreslås breddas för att bli en kombinerad gång- och cykelbana, vilket ytterligare förbättrar säkerheten för gång- och cykeltrafik.

När det gäller tomtplaneringen föreslås att gång- och cykelvägar breddas till 3,5 meter för att förbättra säkerheten inom gårdsmiljön, och särskild uppmärksamhet läggs på deras smidighet för att undvika oönskade genvägar. För cykelvägarna bör inga upphöjda kanter byggas. Användningen av genvägar kan också förhindras med planteringar och staket. Nära ingången bör det finnas utrymme för cykelparkering. Infarten föreslås breddas något, och en refug emellan körriktningarna föreslås för att förhindra större underhållsfordon från att använda kundtrafikens anslutning. Ett eget område reserveras för servicetrafik i det sydöstra hörnet av tomten, där även personalparkeringen skulle placeras. Serviceområdet är dimensionerat för fullstor fordonskombination.

Teknisk service

På området finns befintlig kommunal vatten- och avloppsledning, som kan nyttjas och vidareutvecklas vid kommande nybyggnation. Planen medför inga betydande konsekvenser för den tekniska försörjningen.

Den byggda kulturmiljön och fornminnen

I gällande landskapsplan har Lappfjärdsvägen anvisats som en kulturhistoriskt betydande vägsträckning. I planförslaget har en del av Lappfjärdsvägen inkluderats i planområdet för att förbättra vägens trafiksäkerhet genom att möjliggöra byggande av rondell. Enligt landskapsplanens planbeskrivning faller "Österbottens strandväg för närvarande under nyare vägar på vissa håll" och det har redan skett för den del av Lappfjärdsvägen som ligger inom planområdet, varför planens påverkan på kulturmiljön är ringa.

Befintliga kända fornlämningar enligt fornminnesregistret finns inte inom området. Konsekvensen liten.

I planen har det anvisats bestämmelser för nybyggnation inom planområdet gällande byggnadssätt, vilket måste tillämpas. Befintlig byggnation i omkringliggande miljö ska beaktas. Konsekvenserna för de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna runt omkring planområdet bedöms vara minimala.

6.2 Konsekvenser för naturen och naturmiljön

Landskapets särdrag

Planområdet ligger mitt i den bebyggda miljön, byggandet som planen möjliggör förändrar inte landskapet nämnvärt. Verksamhetsformen är delvis samma som tillåts enligt gällande detaljplan. Konsekvensen anses liten.

Naturskydd

Detaljplanen medför inga konsekvenser för naturskydd, värdefulla miljöer finns inte inom området.

7. GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

7.1 Genomförande och tidsplanering

Målet är att planen ska godkännas i stadsfullmäktige i slutet av år 2023 eller i början av 2024. Efter att detaljplanen blivit fastställd ankommer förverkligandet av området på staden och markägaren.