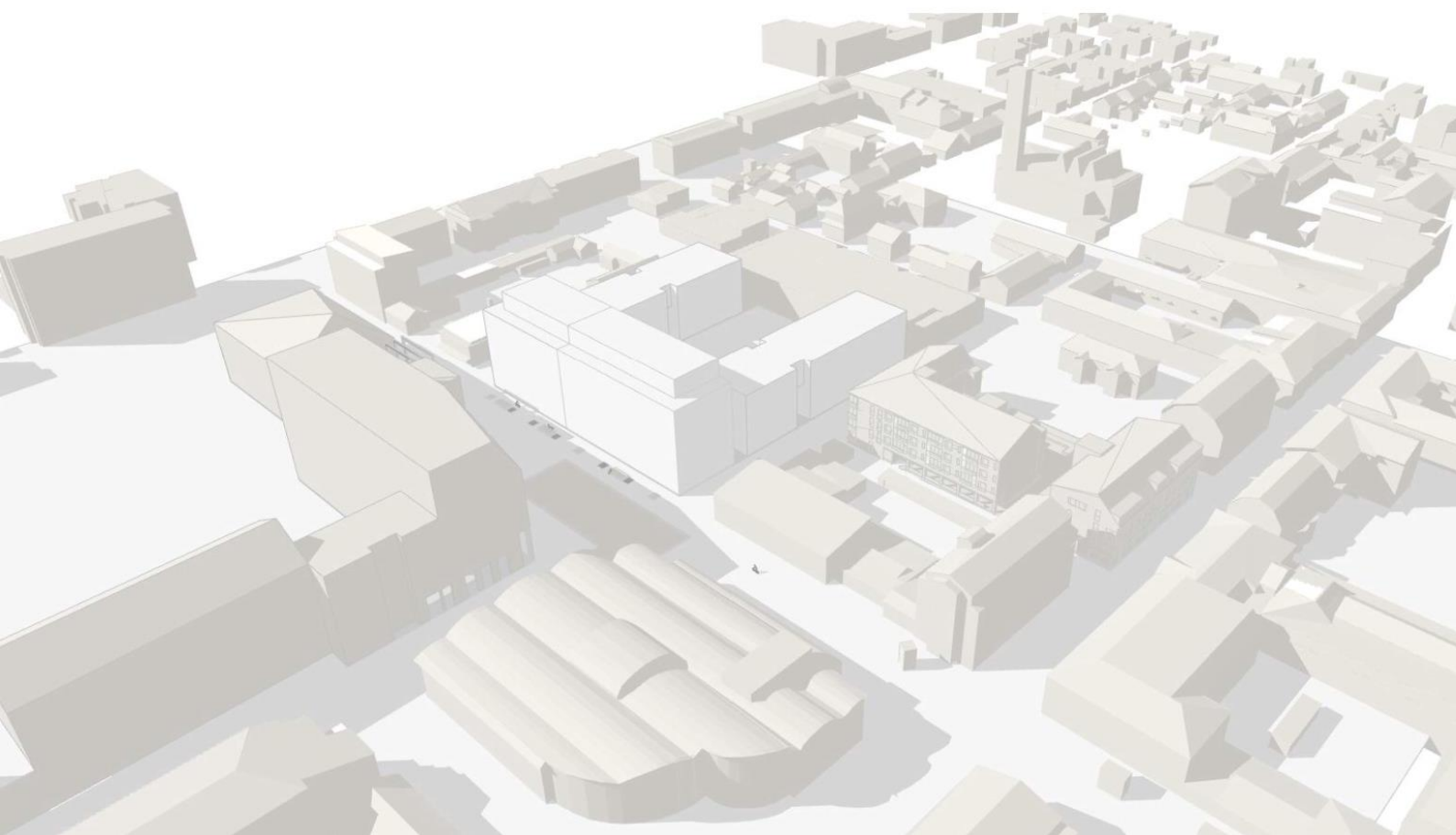




BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

ÄNDRING AV DETALJPLANEN / FABRIKSGATAN 12

Beskrivningen hör samman med det 8.9.2025 daterade förslaget till detaljplan. Detaljplaneändringen gäller kvarter 10 i stadsdel 1 i Karleby.

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Identifikationsuppgifter

Planens namn Ändring av detaljplanen / Fabriksgatan 12	
Planbeteckning 1/81	
Datering 8.9.2025 (plankarta i förslagsskedet)	
Planen utarbetas av Karleby stad Stadsplanering Päivi Cainberg stadsplaneringschef paivi.cainberg@kokkola.fi 044 7809 364	 Lukkaroinen Arkkitehdit Oy Kauppurienväylä 12b, 90100 Oulu Heini Kaskela arkitekt SAFA, YKS 534, hortonom (YH) heini.kaskela@lukkaroinen.fi 040 7248 971
Anhängiggörande Ändringen av detaljplanen kungjordes anhängig 9.11.2022.	
Godkännande Godkänd i stadsstyrelsen __.__.202__ § Godkänd stadsfullmäktige __.__.202__ §	
Ikraftträdande Detaljplaneändringen har trätt i kraft __.__.202__.	

1.2 Planområdets läge

Planområdet ligger på adressen Fabriksgatan 12 i kärnan av Karleby centrum. Planändringen gäller det så kallade före detta Anttilakvarteret, som avgränsas av Fabriksgatan, Västra Kyrkogatan, Långbrogatan och Östra Kyrkogatan. Planeringsområdet är ca 0,7 ha stort.



Figur 1 Planområdet har avgränsats med svart linje på Karleby stads karta (karta: Karleby stads karttjänst)

1.3 Planens namn och syfte

Detaljplanens benämns Ändring av detaljplan, Fabriksgatan 12.

Affärsbyggnaden i planområdet motsvarar inte längre dagens behov och fastighetens ägare önskar undersöka alternativ till utveckling av området. Syftet med planändringen är att möjliggöra mångsidigare och mer effektivt byggande i kvarter 10 jämfört med dagsläget. Utöver affärsverksamhet eftersträvas för planeringsområdet även andra lämpliga centrumfunktioner, såsom bostäder och kontorslokaler samt servicebyggande.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	1
1.1	Identifikationsuppgifter.....	1
1.2	Planområdets läge.....	1
1.3	Planens namn och syfte	2
1.4	Förteckning över bilagorna till beskrivningen.....	5
1.5	Förteckning över andra handlingar och bakgrundsutredningar som berör planen.....	5
2	TIIVISTELMÄ / SAMMANDRAG	6
2.1	Detaljplan.....	6
3	UTGÅNGSPUNKTER	7
3.1	Utredning om förhållandena i planeringsområdet.....	7
3.1.1	Allmän beskrivning av området.....	7
3.1.2	Naturmiljö.....	8
3.1.3	Byggd miljö	8
3.1.4	Fornlämningar.....	14
3.1.5	Störande faktorer i miljön	16
3.1.6	Markägförhållanden	16
3.2	Planer och beslut som berör planområdet	16
3.2.1	Riksomfattande mål för områdesanvändningen.....	16
3.2.2	Landskapsplan.....	17
3.2.3	Generalplaner	18
3.2.4	Gällande detaljplan	20
3.2.5	Byggnadsordning.....	21
3.2.6	Baskarta	21
3.2.7	Byggförbud	21
4	SKEDEN I DETALJPLANLÄGGNINGEN	22
4.1	Behovet av detaljplanering	22
4.2	Planeringsstart och beslut som gäller denna	22
4.3	Deltagande, samarbete och beslut.....	22
4.3.1	Intressenter	22
4.3.2	Anhängiggörande.....	22
4.3.3	Förfarande för växelverkan och beslut	22
4.3.4	Myndighetssamarbete.....	24
4.4	Detaljplanens mål.....	24
4.5	Respons som inkommit under framläggningstiden och hur den tas i beaktande	24
5	BESKRIVNING AV DETALJPLANEN	26
5.1	Planens struktur.....	26

5.1.1	Dimensionering.....	26
5.1.2	Service	26
5.2	Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet	26
5.3	Planens konsekvenser	27
5.3.1	Relationen till de riksomfattande målen för områdesanvändningen	27
5.3.2	Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden och livsmiljö	29
5.3.3	Konsekvenser för region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomi samt trafiken	30
5.3.4	Konsekvenser för stadsbilden, kulturarvet och den byggda miljön	30
5.3.5	Konsekvenser för utvecklingen av en fungerande konkurrens inom näringslivet.....	31
5.3.6	Klimatkonsekvenser	32
5.4	Störande faktorer i miljön	32
5.5	Planbeteckningar och -bestämmelser	32
5.6	Namnbestånd	32
6	GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN.....	33
6.1	Planer som styr och åskådliggör genomförandet	33
6.2	Genomförande och tidtabell.....	34

1.4 Förteckning över bilagorna till beskrivningen

- Statistikblankett
- Sammanfattning av en invånarenkät om fastigheten på Fabriksgatan 12 (f.d. Anttila), Karleby stad, 2023
- Ändring av detaljplanen för Fabriksgatan 12, bedömning av konsekvenser för barn, Lukkaroinen Arkkitehdit, 2023
- Respons i beredningsskedet och bemötande av den
- Synpunkter framförda under planförslagets första framläggande
- Synpunkter framförda under planförslagets andra framläggande

1.5 Förteckning över andra handlingar och bakgrundsutredningar som berör planen

Följande befintliga utredningar har använts vid utarbetandet av detaljplanen:

- Kokkolan kaupunkikeskustan kehittämisohjelma, "Monen kerroksen keskusta" (Ett centrum med många skikt – utvecklingsprogrammet för Karleby stadscentrum), Karleby stad 2016
- Programmet för markanvändning och bostadspolitik 2021
- Kokkola – Karleby, Stadsarkeologisk inventering, Teemu Mökkönen 2000
- Utvecklingsarbetet Barnvänlig kommun
- Byggda kulturmiljöer av riksintresse, Museiverket 2009

2 TIIVISTELMÄ / SAMMANDRAG

2.1 Detaljplan

Ett planläggningsinitiativ gällande fastigheterna 272-1-10-9 och 272-1-10-8 inlämnades av Kiinteistö Oy Kokkolan Tehtaankatu 12 i maj 2022: "Föremålet för planeringen är tomten för f.d. Anttilas affärsfastighet på adressen Fabriksgatan 12 i Karleby centrum. Den nuvarande affärsbyggnaden motsvarar inte längre dagens behov och fastighetens ägare önskar undersöka alternativ till utveckling av området."

Planeringsområdet ligger i kärnan av stadscentrum och gränsar i väster till Västra Kyrkogatan, i norr till Långbrogatan, i öster till Östra Kyrkogatan och i Söder till Fabriksgatan. Planeringsområdet omfattar ca 7300 m².

Syftet med detaljplaneändringen är att möjliggöra mångsidigare och mer effektivt byggande i kvarter 10 jämfört med dagsläget. Utöver affärsverksamhet eftersträvas för planeringsområdet även andra lämpliga centrumfunktioner, såsom bostäder och kontorslokaler samt servicebyggande.

Målet är att anpassa nybyggnaden till våningshöjderna på intilliggande Västra respektive Östra Kyrkogatan samt avgränsa Järnvägstorget som planlagts mot Fabriksgatan. Utgångspunkten för detaljplaneringen är att bevara och utnyttja det befintliga parkeringshuset vid planeringen av parkeringsplatser för nybyggnaden.

Detaljplaneändringen är till sin karaktär betydande eftersom den gäller stadskärnan. Därmed är det stadsfullmäktige som ska godkänna detaljplanen.

3 UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

Planeringsområdet ligger i kärnan av Karleby centrum, i omedelbar närhet av busstationen, järnvägsstationen och gågatan. I området södra del finns en affärsbyggnad i två våningar och i norra delen ett parkeringshus i anslutning till affärsbyggnaden. Området har byggts fullt ut och det finns ingen gårdsplan eller andra interna uterum i kvarteret.



Figur 2 Planområdets gräns på en ortoflygbild. Området omfattar ett helt kvarter i Karleby rutplanecentrum. För närvarande har kvarteret byggts fullt ut.

Söder om planeringsområdet, i Järnvägstorgskvarteret, har 32 000 vy-m² ny byggnation planlagts i 5–8 våningar. Planbeteckningen är C – område för centrumfunktioner, vilket gör det möjligt att bygga för mångsidig centrumservice och boende. I en referensplan har bl.a. ett evenemangsentrum, ett hotell, ett affärscentrum och bostäder planerats i Järnvägstorgskvarteret. Den nya detaljplanen har inte ännu genomförts och området är för närvarande till största delen ett asfalterat parkeringsområde.

3.1.2 Naturmiljö

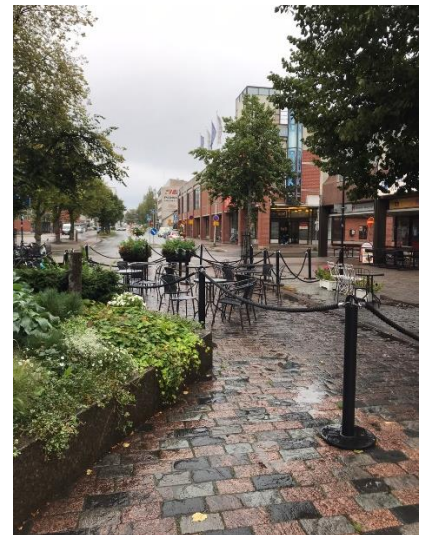
Det finns ingen naturmiljö i planeringsområdet eftersom kvarter 10 har byggts fullt ut. Området har en flack yta.

3.1.3 Byggd miljö

Stadsbild

Planeringsområdet ligger i kärnan av Karleby centrum och är klart urbant till sin karaktär. För närvarande består byggnadsbeståndet i omgivningen av 1–5 våningar och den omväxlande våningshöjden bidrar till ett mångformigt stadsrum. Kvarteren följer rutplanen och byggnaderna utgör en tät gräns mot gaturummet. Busstationen och ett parkeringsområde finns på det vidsträckta öppna området söder om planeringsområdet.

På områdets östra sida finns det kommersiella centrumet i Karleby. Byggnadernas första våningar är i huvudsak affärslokaler med öppna fasader. Från hörnet av planeringsområdet börjar en gågata och framför biblioteket i västra ändan av gågatan öppnar sig ett aktivt gaturum. På östra sidan av planeringsområdet blir byggnadsbeståndet något glesare med större inslag av bostäder. Det första våningarna i bostadshusen är i huvudsak affärslokaler.



Figurer 3. Vy mot planeringsområdet från busstationens parkeringsområde samt från gågatan (september 2023).

På norra sidan av planeringsområdet finns gamla stan Neristan, vars historiska byggnader i 1–2 våningar med gårdstun utgör en helt annorlunda stadsmiljö jämfört med affärscentrumet på andra sidan kvarteret. I kvarteren i Neristan bildar bostads- och uthusen en tät gräns mot de tämligen smala gatorna och mellan de flesta husen finns det staket. Innergårdarna är grönskande.



Figur 4. Gatuvy (mot väster) från Långbrogatan, som avgränsar planeringsområdet i norr (september 2023).

Inom de närmaste åren kommer omgivningen kring planeringsområdet att förändras kraftigt i och med att man börjar bygga nytt i Järnvägstorgskvarteret.



Figur 5 Avsevärt omfattande ny byggnation har planerats vid Järnvägstorget, som finns på planeringsområdet södra sida. F.d. Anttilakvarteret, som är föremål för planering, syns till höger på bilden. Flygfotomontage: L Arkkitechdit.

Boende

För närvarande finns det inga bostäder i området, men ett mål för planändringen är att göra det möjligt att bygga bostäder i området.

Ett mål i den strategiska generalplanen för regionstrukturen i Karleby är att förtäta det tätortsområde som stöder sig på servicen i centrum genom att höja byggrätten i kvarteren. I programmet för markanvändnings- och bostadspolitik är målen för centrumboendet en enhetlig och tät stadsstruktur samt en tillräcklig och mångsidig bostadsproduktion. Dessa mål kan uppnås bl.a. genom att höja byggeffektiviteten i centrumområdet, ta i bruk områden som inte byggts fullt ut eller tagits ur bruk samt förbättra promenadmiljöerna och grönområdena i centrum.

Service

I närheten av planeringsområdet finns heltäckande offentlig service, såsom flera daghem och skolor inom den grundläggande utbildningen, skolor i andra stadiet, idrotts- och motionsplatser, hälsovårdstjänster samt ungdoms- och kulturtjänster. Alla dessa tjänster finns på ett avstånd av mindre än 1,5 km fågelvägen från planeringsområdet.

Trafik

Varje sida av planeringsområdet gränsar till en tomtgata: i söder till Fabriksgatan, i väster till Västra Kyrkogatan, i norr till Långbrogatan och i öster till Östra Kyrkogatan. Gatorna är enkelriktade gator, bortsett från Fabriksgatan. Längs alla gator kantas körbanan på vardera sidan av upphöjda trottoarer eller kombinerade gång- och cykelvägar.

I planeringsområdets norra del finns ett parkeringshus med bilplatser i tre plan. Infarten till parkeringshuset går från Östra och Västra Kyrkogatan. För närvarande sker servicetrafiken till affärsbyggnaden via Västra Kyrkogatan.

Planeringsområdet finns i kärnan av Karleby centrum, som är en zon för stadsmässig kollektivtrafik. Karleby järnvägsstation och busstation finns strax intill planeringsområdet.

Byggnader

På planeringsområdet står två kopplade byggnader; f.d. Anttila-varuhuset och det anknutna parkeringshuset. Varuhuset har två våningar och fasaden är byggd av rödtegel, betong och glas. Dessutom har byggnaden en källare. Våningen i markplan är indragen och dess fasad består i huvudsak av glas. På fasaderna i andra våningen varvas inrutade glasytor med slutna tegelavsnitt som indelats med betonggrått rutverk.



Figurer 6. Till vänster: Huvudingången till f.d. Anttila finns i hörnet av Fabriksgatan och Östra Kyrkogatan. Till höger en vy i riktning med Östra Kyrkogatan mot Fabriksgatan (september 2023).

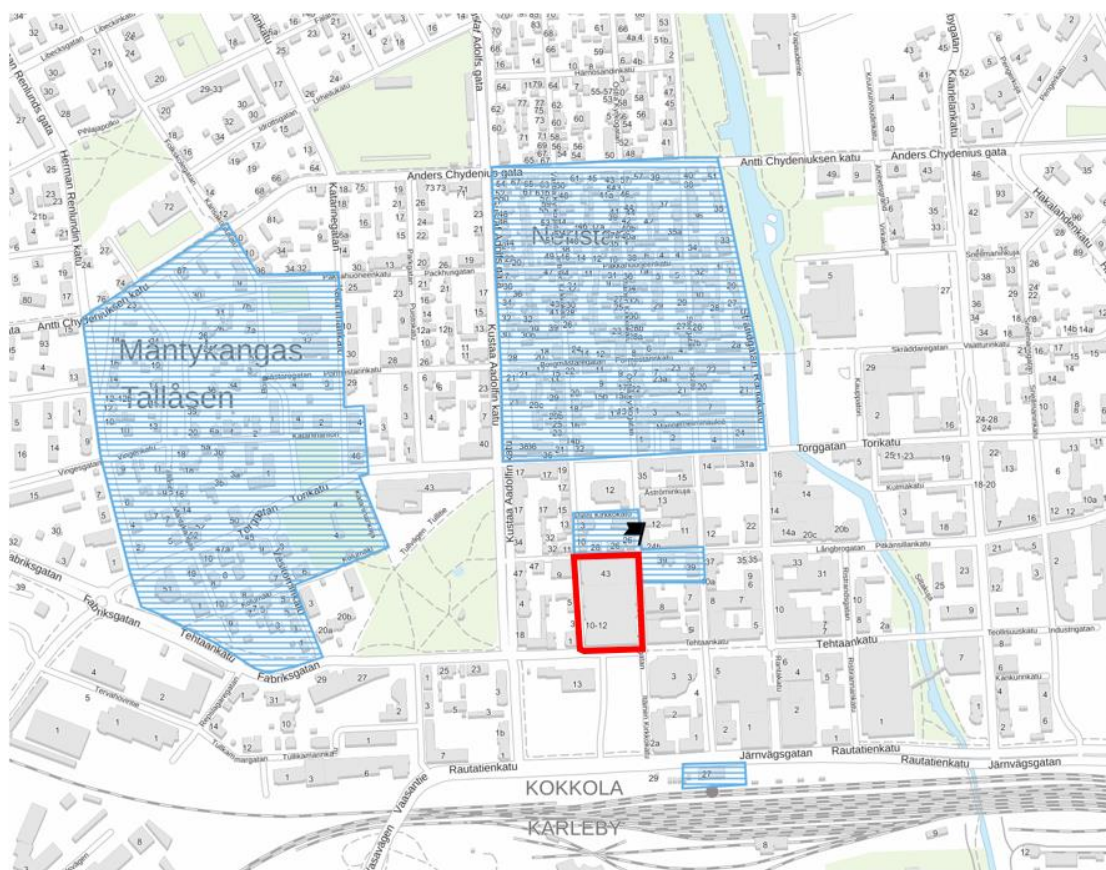
I parkeringshuset baktill i kvarteret finns bilplatser i tre plan, av vilka det översta är ett öppet takplan. Parkeringshusets fasad är mångformig och man har med hjälp av skala, struktur och färgsättning strävat efter att anpassa den till de viktiga historiska byggnaderna intill.



Figur 7. Parkeringshuset fotograferat från korsningen mellan Långbrogatan och Östra Kyrkogatan (september 2023).

Byggd kulturmiljö

i närheten av planeringsområdet finns två byggda kulturmiljöer av riksintresse: Pedagogiet i Karleby och Rooska gården omedelbart norr och nordost om planeringsområdet, samt trähuskvarteren i Karleby rutområde ca 150 m norr om planeringsområdet.



Figur 8. Bygga kulturmiljöer av riksintresse i närheten av planeringsområdet. Karta: Museiverkets karttjänst. Planeringsområdet har inrutats med rött på kartan.

Pedagogiet från 1690-talet är veterligen våra städers äldsta skolbyggnad och en profan träbyggnad. Rooska gården som finns i grannskapet och tillhörde en förmögen redare i Karleby är ett borgarhus i sten från början av 1800-talet. Pedagogiet och Rooska gården med omgivningar är i museibruk. Pedagogiet är ett skolhus med säteritak som är målat i rödmylla och representerar karolinsk barock och dess bottenplan är en parstuga med förstuga. Rekonstruktionen av timmerstugans ursprungliga utseende på 1960-talet avspeglar det pedagogiska restaureringsidealet. Till pedagogiehelheten hör ett tidigare bostadshus i sten från 1818 som tillhörde rektorn och ett tvåvåningshus eller det s.k. Lassanderska huset från 1748 som är ett av de äldsta bevarade husen i Karleby. Timmerbyggnaden i två våningar som innehafts av köpmannaslakter har flyttats till sin nuvarande plats från Gustav Adolfs gatan.

Rooska gården som Anders Roos den yngre lät uppföra 1813 var det tredje stenhuset i Karleby stad och länge det största och ståtligaste privata huset i staden. I husets övre våning verkade stadens första övre elementarskola, som inledde sin verksamhet 1861. Huset som är i två våningar och har mansardtak har drag från rokokon och nyklassicismen. Samtidigt med huvudbyggnaden på Rooska gården byggdes vid tomtens norra kant ett saltmagasin, vars andra våning är gjord av sten efter den brand som härjade i staden 1860. Saltmagasinets fasad var putsade redan i sitt ursprungliga utseende. Interiören har ombyggt till små kontorsrum och ett utställningsrum.

Karleby rutplaneområde hör till ett av de värdefullaste finländska trästadsområden som byggts enligt stadsplaneringsideal från slutet av 1600-talet och området består av gatunät som huvudsakligen bevarats och som härstammar från 1660-talet, av ett varierande bestånd av bostads- och ekonomibyggnader från 1700- och 1800-talet samt av offentliga byggnader.



Figur 9. Gatuvy (mot öster) från Långbrogatan, som avgränsar planeringsområdet i norr. Det kulturhistoriskt värdefulla Pedagogiet till vänster på bilden (september 2023).



Figur 10. Gatuvy (mot öster) från Långbrogatan. Rooska gården med mansardtak finns i kvarteret öster om planeringsområdet (september 2023).

Teknisk försörjning

Planeringsområdet omfattas av de kommunaltekniska näten.

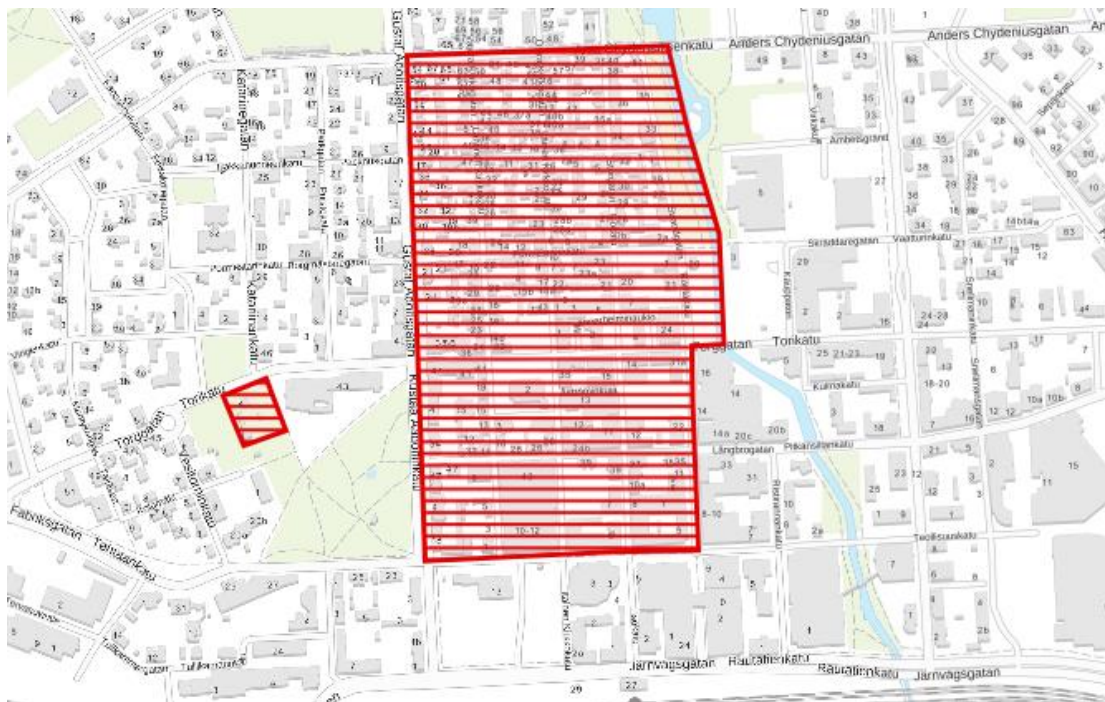
Social miljö

Planeringsområdet ansluter sig till gågatan, som är det viktigaste offentliga rummet i den kommersiella delen av centrum. Karleby är ett landskapscentrum vars stadskärna förutom av stadsborna även besöks av invånare från närmommunerna och turister. Anttilas gamla varuhus är en traditionell affärsplats som för närvarande tyvärr står delvis tom.

3.1.4 Fornlämningar

Planeringsområdet ingår i den fasta fornlämningen Karleby gamla detaljplaneområde. Enligt objektsbeskrivningen i fornlämningsregistret grundades Karleby stad år 1620. Området ligger ungefär mellan Fabriksgatan, Gustav Adolfsgatan, Anders Chydeniusgatan och Strandgatan. Den nuvarande detaljplanen baserar på en rutdetaljplan som utarbetades efter branden år 1665. Den föregicks av en mer oregelbunden detaljplan.

Stadens bevarade kulturlager och konstruktioner som är äldre än Stor ofreden är fredade enligt lagen om fornminnen. År 2000 gjorde Museiverket en stadsarkeologisk inventering där man fastställde på vilka tomter det är sannolikt att de kulturlager som är fredade enligt lagen om fornminnen har bevarats. Några arkeologiska utgrävningar har gjorts i stadsområdet.

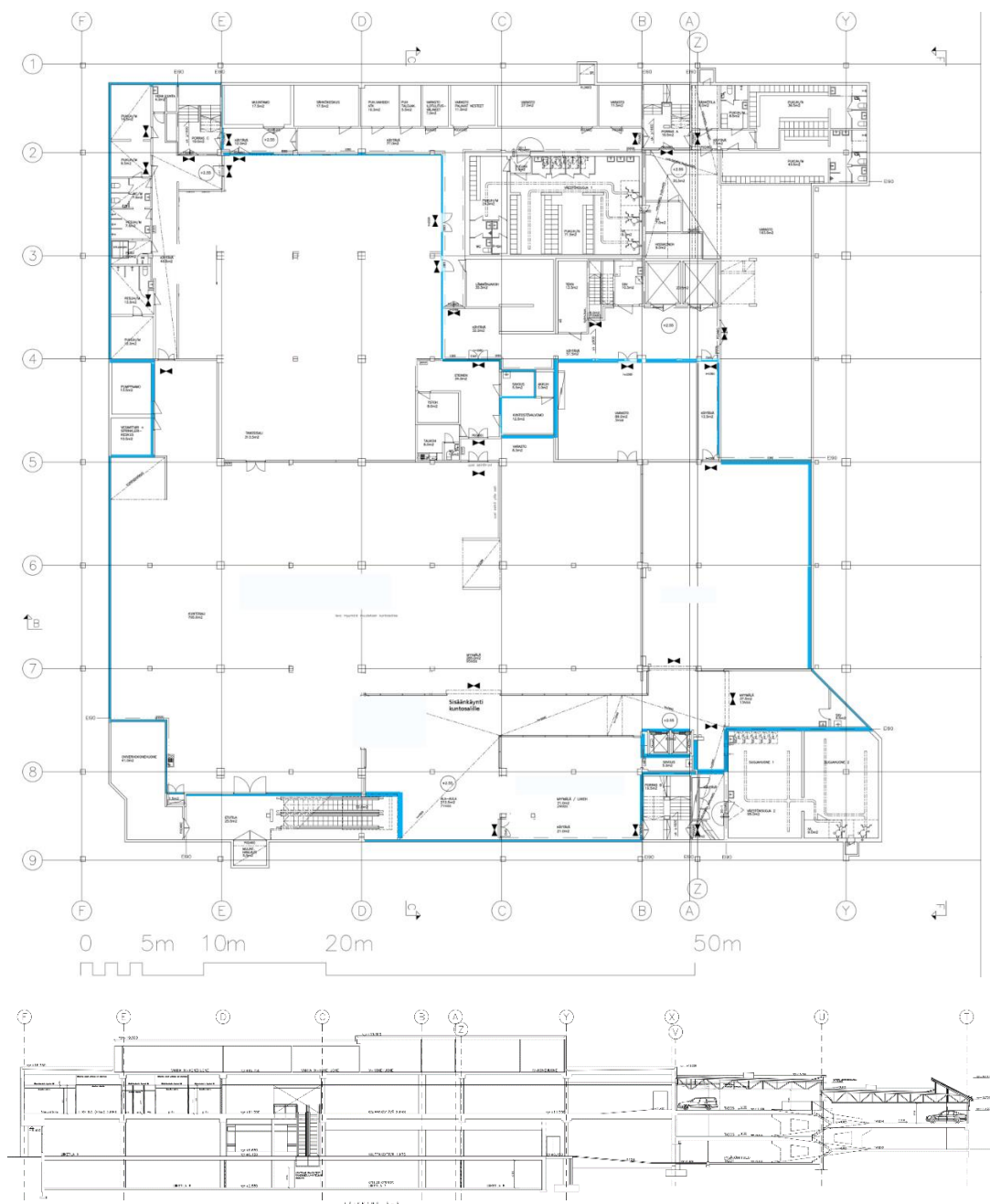


Figur 11 Karleby gamla detaljplaneområde, den fasta fornlämningens gräns. Karta: Museiverkets karttjänst.

Den stadsarkeologiska inventeringen genomfördes år 2000 (Teemu Mökkönen, Museiverket). Enligt inventeringen hör kvarter 10 ur forskningsperspektiv samt skyddsperspektiv till klass 3) Förstörda områden. Till klass 3 hör inom det gamla stadsområdet de delar vars lager sannolikt redan har förstörts helt. I ett utlåtande i beredningsskedet från K.H. Renlunds museum, daterat 13.11.2023, konstateras emellertid följande:

”Efter inventeringen i fråga har vi med hjälp av arkeologiska utgrävningar och projekt för övervakning av grävarbeten fått mer information om de stadsarkeologiska skikten och strukturerna i det gamla detaljplaneområdet. I arkeologiska undersökningar som gjorts granne med Anttilas fastighet på Niemis tomt, Roos tomt samt vid Naturvetenskapliga museets arkeologiska undersökningar har man observerat att stadsarkeologiska lager och strukturer kan förekomma avsevärt djupt, till och med fyra meter under markytan. Således har de bevarats väl trots senare byggande... Således är det alltså möjligt att bevara det arkeologiska kulturarvet i planeringsområdet.”

I norra delen av planeringsområdet, där det nuvarande parkeringshuset finns, utfördes stadsarkeologiska utgrävningar i början av 1990-talet. Enligt museets utlåtande behöver detta område inte undersökas på nytt. Källaren med golvkonstruktioner och konstruktionslager under den nuvarande affärsbyggnaden sträcker sig till ett djup av minst 4 m från markytan (gatunivån på Fabriksgatan) och därför är det mycket osannolikt att sådana kulturskikt som beskrivits i museets utlåtande skulle förekomma i planeringsområdet.



Figurer 12 och 13. Utifrån en sektionsritning av parkeringshuset är den lägsta golvytan i affärsbyggnadens källare ca 3,5 m nedanför Fabriksgatans gatunivå. De konstruktionslager som finns nedanför golvnivån ökar det utgrävda områdets djup till över 4 meter. Affärsbyggnadens källare omfattar i praktiken hela byggnadens bottenyta ända ut till gatuområdena. Bilder: Arkkitehtuutoimisto Martti Vähäniitty Oy. Arkitektritningar från åren 2009 och 2018.

3.1.5 Störande faktorer i miljön

I planeringsområdet förekommer inga särskilda störningsfaktorer, såsom trafikbuller eller vibrationer.

3.1.6 Markägoförhållanden

Planeringsområdet är i sin helhet privatägt. Markägaren har tagit initiativ till ändring av detaljplanen.

3.2 Planer och beslut som berör planområdet

3.2.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

De riksomfattande målen för områdesanvändningen (RMO) är en del av planeringssystemet för områdesanvändningen i enlighet med markanvändnings- och bygglagen. Enligt OAL 25 § ska man vid områdesplaneringen beakta de riksomfattande målen för områdesanvändningen så att möjligheterna att uppnå dem främjas.

De av statsrådet godkända riksomfattande målen för områdesanvändningen trädde i kraft 1.4.2018. Målen är indelade i fem delområden och presenteras i följande tabell.

Fungerande samhällen och hållbara färd sätt
En polycentrisk områdesstruktur som bildar nätverk och grundar sig på goda förbindelser främjas i hela landet, och livskraften och möjligheterna att utnyttja styrkorna i de olika områdena understöds. Förutsättningar skapas för att utveckla närings- och företagsverksamhet samt för att åstadkomma en tillräcklig och mångsidig bostadsproduktion som befolkningsutvecklingen förutsätter.
Förutsättningar skapas för en koldioxidsnål och resurseffektiv samhällsutveckling, som i främsta hand stöder sig på den befintliga strukturen. I de stora stadsregionerna görs samhällsstrukturen mer sammanhängande.
Tillgängligheten i fråga om tjänster, arbetsplatser och fritidsområden för de olika befolkningsgrupperna främjas. Möjlighet att gå, cykla och använda kollektivtrafik samt utvecklandet av kommunikations-, färd- och transporttjänster främjas.
Betydande nya områden för boende-, arbetsplats- och tjänstefunktioner placeras så att de kan lätt nås med kollektivtrafik, till fots och med cykel.
Ett effektivt trafiksystem
Det riksomfattande trafiksystemets funktionsduglighet och resurshushållning främjar man genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk. Förutsättningarna för rese- och transportkedjor som grundar sig på sam användning av olika trafikformer och trafiktjänster samt fungerande knutpunkter inom gods- och persontrafiken säkerställs.
Kontinuiteten och utvecklingsmöjligheterna i fråga om internationellt och nationellt betydande trafik- och kommunikationsförbindelser samt utvecklingsmöjligheterna i fråga om internationellt och nationellt betydande hamnar, flygplatser och gränsövergångsställen tryggas.
En sund och trygg livsmiljö
Man bereder sig på extrema väderförhållanden och översvämningar samt på verkningarna från klimatförändringen. Nytt byggande placeras utanför områden med översvämningsrisk eller också säkerställs hanteringen av översvämningsriskerna på annat sätt.

Olägenheter för miljön och hälsan som orsakas av buller, vibrationer och dålig luftkvalitet förebyggs.
Ett tillräckligt stort avstånd lämnas mellan verksamheter som orsakar skadliga hälsoeffekter eller olycksrisker och verksamheter som är känsliga för effekterna eller också hanteras riskerna på annat sätt.
Anläggningar som orsakar fara för storolyckor, transportrutter för farliga ämnen och de kemikaliebangårdar som betjänar dessa placeras på ett betryggande avstånd från bostadsområden, områden avsedda för allmänheten och områden med en känslig natur.
De behov som gäller samhällets övergripande säkerhet beaktas, i synnerhet försvarets och gränsbevakningens behov och för dem säkerställs tillräckliga regionala utvecklingsförutsättningar och verksamhetsmöjligheter.
En livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar
Det sörs för att den nationellt värdefulla kulturmiljön och naturarvet värden tryggas.
Bevarandet av områden och ekologiska förbindelser som är värdefulla med tanke på naturens mångfald främjas.
Det sörs för att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation samt för att nätverket av grönområden består.
Förutsättningar för bioekonomin och den cirkulära ekonomin skapas samt ett hållbart nyttjande av naturtillgångarna främjas. Det sörs för att sammanhängande odlings- och skogsområden som är viktiga för jord- och skogsbruket samt områden som är viktiga för den samiska kulturen och de samiska näringarna bevaras.
En energiförsörjning med förmåga att vara förnybar
Man bereder sig på de behov som produktionen av förnybar energi har och på de logistiska lösningar den förutsätter. Vindkraftverken placeras i första hand i enheter som består av flera kraftverk.
De linjedragningar som behövs för kraftledningar och för gasrör för fjärrtransport, vilka har betydelse för den nationella energiförsörjningen, och möjligheterna att realisera dem säkerställs. Vid linjedragningen för kraftledningar utnyttjas i första hand redan befintliga ledningsgator.

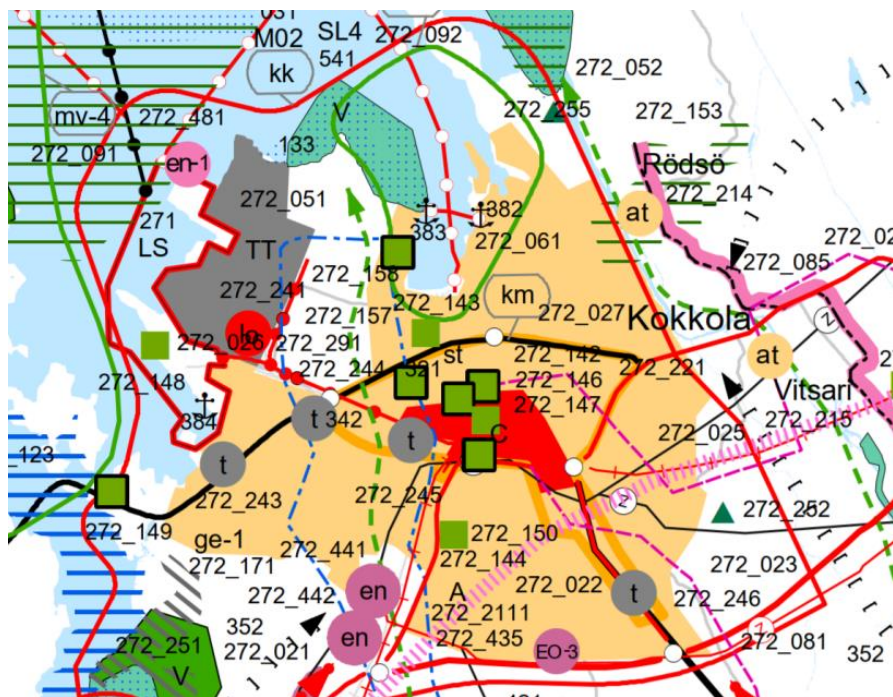
3.2.2 Landskapsplan

Etapplandskapsplan 1–5 för Mellersta Österbotten är i kraft i Karleby stad.

- Etapplandskapsplan 1 fastställdes av miljöministeriet 24.10.2003. Från den första etappen är bl.a. beteckningar om utvecklingsprinciper, områdesreserveringar för samhällsstrukturer samt områden förenliga med naturvårdslagen som ingår eller har föreslagits att ska ingå i nätverket Natura 2000 fortfarande i kraft.
- Etapplandskapsplan 2 fastställdes av statsrådet 29.11.2007. Från den andra etapplandskapsplanen är ett energiförsörjningsområde som reserverats för vindkraftverk nära Karleby storindustriområde och hamn, mångbruket av torvmarkerna i sin helhet samt fornlämningsobjekten för närvarande i kraft.
- Etapplandskapsplan 3 fastställdes av miljöministeriet 8.2.2012. Ett värdefullt åsområde i etapplandskapsplan 3 har upphävts.
- Etapplandskapsplan 4 fastställdes av miljöministeriet 22.6.2016. Etapplandskapsplan 4 är i kraft i sin helhet.

- Etapplandskapsplan 5 trädde i kraft 3.1.2022.

I den gällande landskapsplanen är planeringsområdet i ett område för centrumfunktioner (C). Här kan man placera bostäder, områden för centruminriktad service, förvaltning och andra funktioner samt stora detaljhandelsenheter. Planeringsområdet hör dessutom till ett målområde för stadsutveckling (kk) och i närheten av det finns det byggda kulturmiljöer av riksintresse.

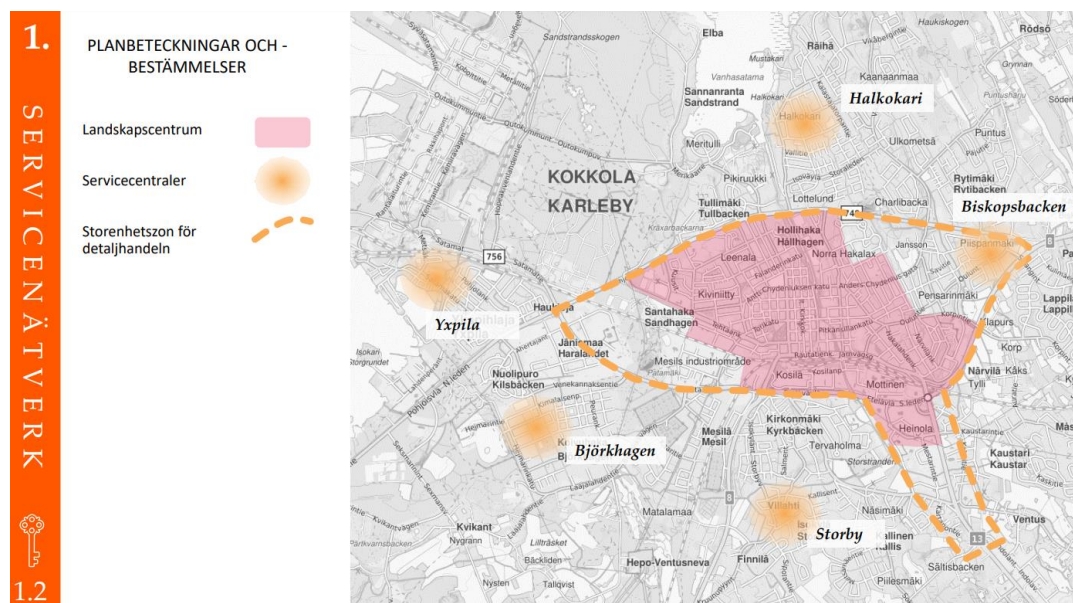


Figur 14 Utdrag ur sammanställningen av etapplandskapsplaner för Mellersta Österbotten 9.12.2019.

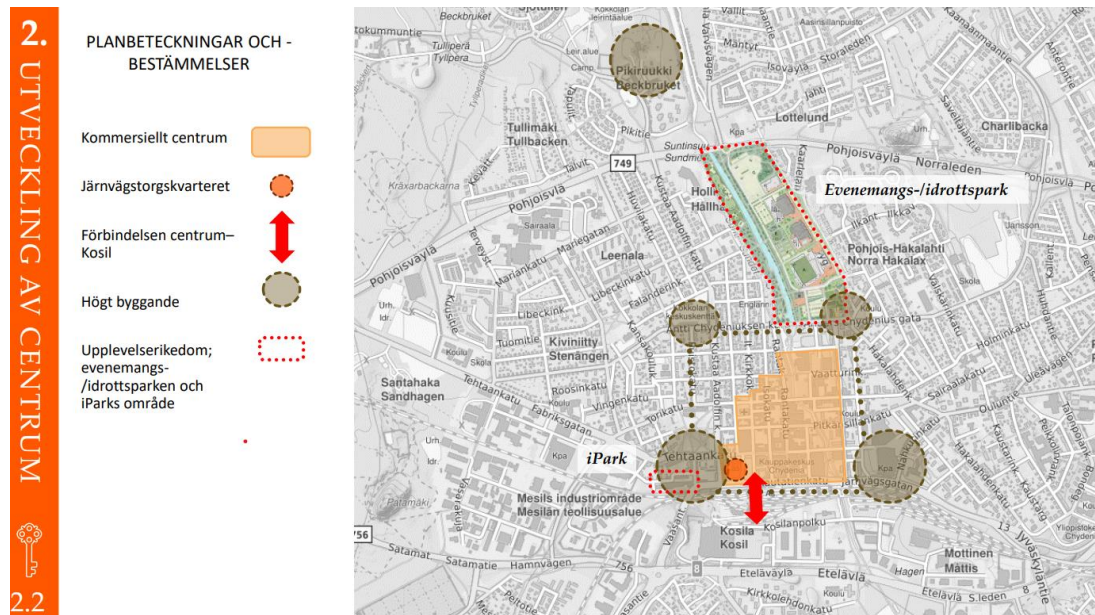
3.2.3 Generalplaner

Den strategiska generalplanen för regionstrukturen i Karleby

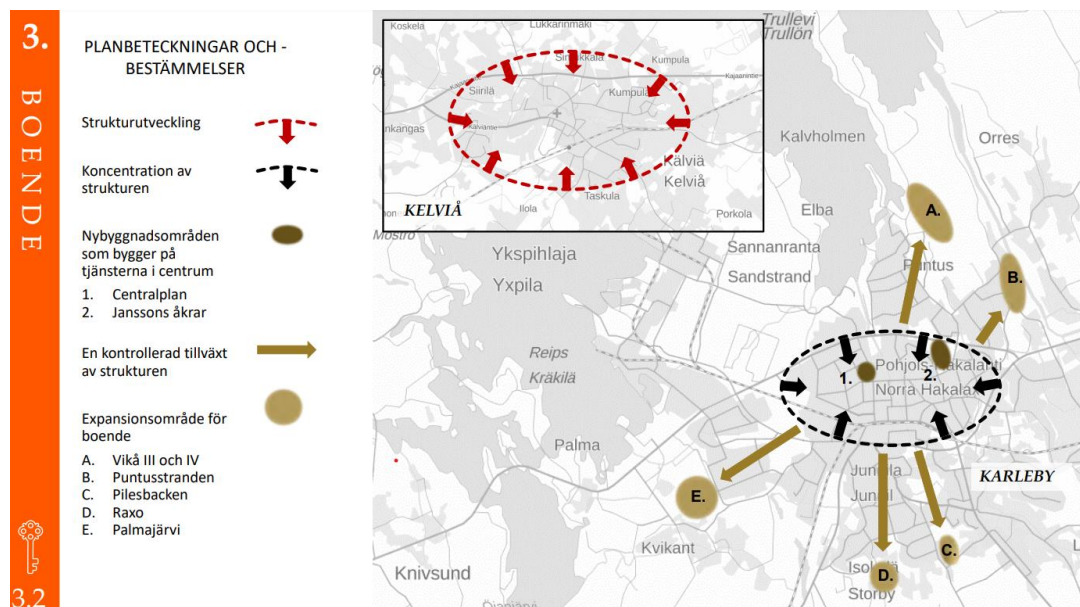
Den strategiska generalplanen för regionstrukturen godkändes i stadsfullmäktige 7.3.2022 §8. Den strategiska generalplanen består av temakartor och relaterade skriftliga utvecklingsprinciper. Ändringen av detaljplanen för Fabriksgatan 12 berörs främst av följande teman: Servicenätverk, Utveckling av centrum, Boende och Arbetsplatsområden.



Utvecklingsprinciper för landskapscentrumet: Området utvecklas som ett attraktivt område med tjänster och centrumfunktioner på landskapsnivå samt för centrumboende. Utgångspunkten för områdets stadsstruktur är förtätning, och som motvikt till detta utvecklas ett enhetligt grönt nätverk som anknyter till den större nationalstadsparken. Trafikmässigt utvecklas området som en lätt tillgänglig landskapsknutpunkt med tanke på kollektivtrafikförbindelser.



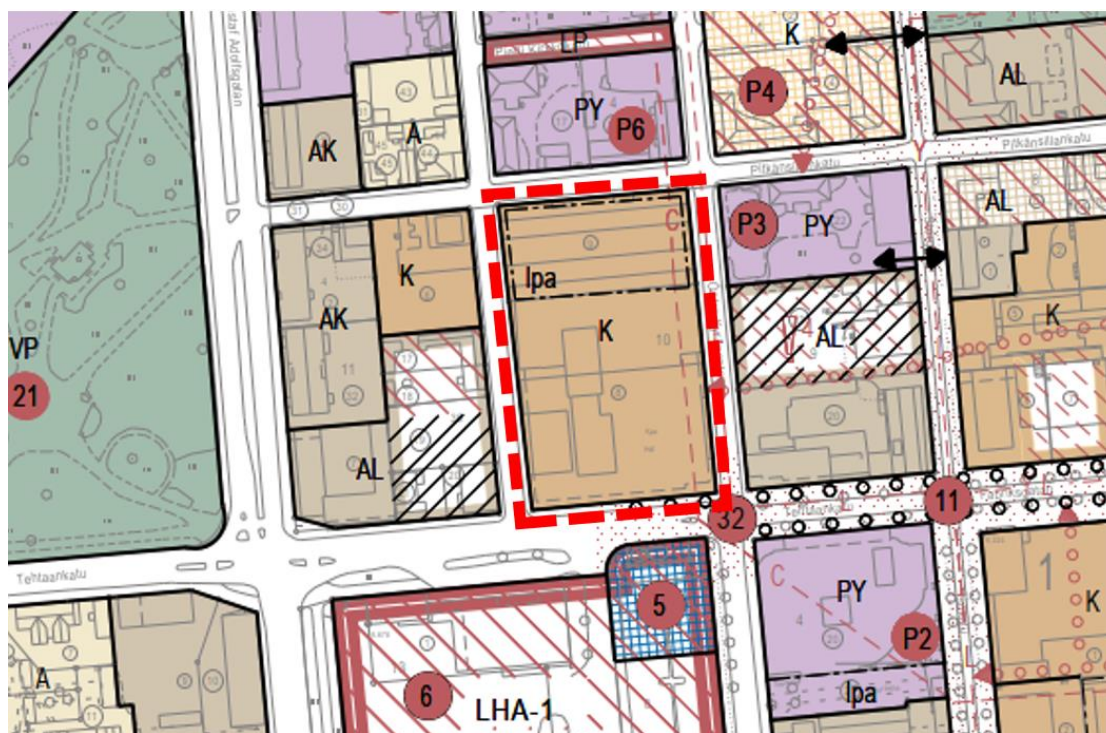
Utvecklingsprinciper för det kommersiella centrumet: Området utvecklas som ett landskapscentrums kommersiellt centrum med betoning av en komprimerad stadsstruktur och kvalitetsfaktorer i stadsbilden som till exempel trivsamt och estetik samt stadsstrukturens historia. Områdets funktionella grund kommer även fortsättningsvis att vara centruminriktade kommersiella tjänster. Affärer på gatunivå eller andra lokaler av servicekaraktär som stadsbildsmässigt kan jämföras med dem gynnas och stöds. När det gäller transportsätt kommer fotgängarnas och cyklisternas (cykelbanor till centrum) ställning samt kollektivtrafikens ställning att stärkas, utan att förglömma den traditionella fordonstrafiken. Andra centrumfunktioner, såsom mångsidiga bostäder i centrum, administration och kulturella aktiviteter samt områdets historia, stöder utvecklingen av en livskraftig stadskärna.



Utvecklingsprinciper för koncentrationen av strukturen: Området koncentreras på ett kontrollerat sätt genom att höja byggnadseffektiviteten och dela stora tomter i mindre. I bostadspolitiken beaktas betydelsen av tillgången på service. Olika stadsdelars egen karaktär och de byggda kulturmiljöernas värden styr kvantiteten och kvaliteten på ytterligare byggande. Senast måläret 2040 kommer området att ha 3 000 nya invånare.

Generalplanen för innerstad

Generalplanen för innerstaden godkändes i stadsfullmäktige 16.8.2006. I planen har planeringsområdet betecknats som ett kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader (K), i vars norra del en parkeringsanläggning som betjänar hela kvarteret eller flera kvarter får placeras (LPA). Den del av Fabriksgatan som löper på planeringsområdets södra sida har beteckningen för ett område under utveckling till gågata eller promenadområde samt beteckningen för ett med planteringar strukturerat gatuområde. I korsningen mellan Fabriksgatan och Östra Kyrkogatan finns ett befintligt separat eller under utveckling varande utomhusområde som anknyter till centrumplatssystemet. Österut från det kvarter som planeras finns beteckningen för ett förbättringsbehov för kvarterets interna förbindelser.



Figur 15 Utdrag ur generalplanen för innerstad. Planområdets gräns visas med röd streckad linje.

3.2.4 Gällande detaljplan

Den gällande detaljplanen i planeringsområdet har trätt i kraft 21.12.2005 (planbeteckning 272 1/76). I detaljplanen har planeringsområdet betecknats som ett kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader (KL) och ett kvartersområde för bilplatser (LPA). Byggrätten är 12 300 vy-m² och det största tillåtna våningstalet är I/I II (en våning under marken och två våningar ovanpå marken). Järnvägstorget har planerats till det sydvästra hörnet av planeringsområdet.



Figur 16 Utdrag ur sammanställningen av detaljplaner i Karleby. Planområdet visas på kartan med en röd streckad linje.

3.2.5 Byggnadsordning

Karleby stads byggnadsordning har trätt i kraft 1.7.2020.

3.2.6 Baskarta

Baskartan över planeringsområdet är aktuell och förenlig med OAL 54 §.

3.2.7 Byggförbud

I planeringsområdet gäller inget byggförbud enligt OAL 53 §.

4 SKEDEN I DETALJPLANLÄGGNINGEN

4.1 Behovet av detaljplanering

Affärsbyggnaden i planområdet motsvarar inte längre dagens behov och fastighetens ägare önskar undersöka alternativ till utveckling av området.

4.2 Planeringsstart och beslut som gäller denna

Ändringen av detaljplanen har inletts genom Karleby stadsstyrelses beslut 7.11.2022 § 496.

4.3 Deltagande, samarbete och beslut

4.3.1 Intressenter

Intressenter i planen är markägarna på området och de vars boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas betydligt av planen.

Myndigheter, företag och sammanslutningar som är intressenter:

- Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten
- K.H. Renlunds museum – Mellersta Österbottens landskapsmuseum
- Byggnads- och miljönämnden i Karleby stad
- Karleby Energi Ab
- Karleby Energinät Ab
- Affärsverket Karleby Vatten
- Mellersta Österbottens välfärdsområde/Räddningsväsendet
- Mellersta Österbottens miljöhälsovård

4.3.2 Anhängiggörande

Att detaljplanen gjorts anhängig meddelades 9.11.2022.

4.3.3 Förfarande för växelverkan och beslut

Planläggningsförfarandet samt informationen om utgångspunkterna, målen och eventuella alternativ för planeringen när planer bereds skall ordnas så att markägarna på området och de vars boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas betydligt av planen samt de myndigheter och sammanslutningar vars verksamhetsområde behandlas vid planeringen (intressent) har möjlighet att delta i beredningen av planen, bedöma verkningarna av planläggningen och skriftligen eller muntligen uttala sin åsikt om saken. (OAL 62 §).

	Datum	Sammanträde/skede	§ och beskrivning
	18.05.2022	Markanvändningsteam et	Markanvändningsteamet behandlade planläggningsinitiativet på sitt sammanträde 18.5.2022 och beslöt att bifalla planändringen.
	7.11.2022	Stadsstyrelsen	Stadsstyrelsen beslöt 7.11.2022 § 496: 1. att inleda utarbetandet av detaljplaneändringen 2. att detaljplaneändringen har betydande verkningar och därför ska godkännas av stadsfullmäktige 3. att en ersättning enligt stadsplaneringens taxa 1.1.2020 ska tas ut för beredningen av detaljplaneändringen 4. att behovet av ett markanvändningsavtal ska undersökas i samband med detaljplaneändringen senast innan stadsstyrelsen förelägger stadsfullmäktige förslaget till detaljplaneändring för godkännande

	9.11.2022	Information om att planändringen är anhängig	Att planläggningen gjorts anhängig meddelades per brev till centrala intressenter.
	30.3– 16.4.2023	Invånarenkät	Vintern 2023 ordnades en invånarenkät som besvarades av 1 201 stadsbor. Majoriteten av stadsborna skulle tillåta rivning av den nuvarande byggnaden, men det gavs också svar där man talade för bevarandet av den. I enkäten gavs också kommentarer om användningen av byggnaden bedömdes vilka drag i stadsbilden som bör bevaras på de nuvarande byggnaderna.
	4.10.2023 §141	Stadsstrukturnämnden	Stadsstrukturnämnden beslutar: 1. att godkänna programmet för deltagande och bedömning 2. att informera centrala intressenter om utkastet till detaljplan, begära behövliga utlåtanden samt att lägga fram programmet för deltagande och bedömning och planutkastet offentligt för hörande i beredningsskedet
	12.10– 13.11.2023	Hörande i beredningsskedet	Planutkastet och programmet för deltagande och bedömning offentligt framlagda 12.10 – 13.11.2023.
	27.3.2024 §58	Stadsstrukturnämnden	Stadsstrukturnämnden beslutar: 1. att godkänna de bemötanden som getts av utlåtanden och åsikter 2. att godkänna att detaljplaneförslaget läggs fram offentligt och att begära utlåtanden som behövs med stöd av MBF 28 §.
	4.4.- 6.5.2024	Offentligt framläggande av planförslaget	Planförslaget offentligt framlagda (OAL 65 §) 4.4–6.5.2024.
	10.9.2025 §__	Stadsstrukturnämnden	Stadsstrukturnämnden beslutar: 1. _____ 2. _____
	___.__.- ___.__.202__	Offentligt framläggande av planförslaget	Planförslaget offentligt framlagda (OAL 65 §) ___.__–___.__.2025.
		Stadsstyrelsen	Stadsstyrelsen behandlar de utlåtanden och anmärkningar som inkommit under framläggningstiden. De som gjort en anmärkning och som uppgett sin adress ska underrättas om kommunens motiverade ställningstagande till den framförda åsikten (OAL 65 §). Stadsstyrelsen beslutar att förelägga stadsfullmäktige godkännande av planförslaget.
		Stadsfullmäktige	Stadsfullmäktige godkänner detaljplanen enligt stadsstyrelsens framställan. Information om ett beslut om godkännandet av en plan ska utan dröjsmål sändas till de kommunmedlemmar samt de som gjort en anmärkning och som när planen var framlagd begärde det skriftligen och samtidigt uppgav sin adress. Har den skrivelse där begäran framställdes flera undertecknare, kan information om att planen godkänts sändas till enbart den första undertecknaren. Den första

			undertecknaren ansvarar för att informationen lämnas till de andra undertecknarna (OAL 67 §). Den fastställda detaljplanen skickas för kännedom till de aktörer som nämns i MBF 95 §.
--	--	--	--

4.3.4 Myndighetssamarbete

Under planprocessens gång upprätthålls kontakt med myndigheterna via utlåtanden. Utlåtanden inhämtas i beredningsskedet och i förslagsskedet. I detaljplaneändringen behandlas inga ärenden som har riksomfattande verkningar eller betydande på landskapsnivå, inte heller ärenden som är viktiga med avseende på de statliga myndigheternas genomförandeskyldighet (OAL 66 §). Således behöver inget samråd ordnas mellan myndigheterna.

4.4 Detaljplanens mål

Målet med planändringen är att möjliggöra mångsidigare och mer effektivt byggande i kvarter 10 jämfört med dagsläget. Utöver affärsverksamhet eftersträvas för planeringsområdet även andra lämpliga centrumfunktioner, såsom bostäder och kontorslokaler samt servicebyggande.

Målet är att anpassa nybyggnaden till våningshöjderna på intilliggande Västra respektive Östra Kyrkogatan samt avgränsa Järnvägstorget som planlagts mot Fabriksgatan. Utgångspunkten för detaljplaneringen är att bevara och utnyttja det befintliga parkeringshuset vid planeringen av parkeringsplatser för nybyggnaden.

4.5 Respons som inkommit under framläggningstiden och hur den tas i beaktande

Den respons som inkommit när planutkastet och planförslaget varit framlagda och bemötandet av responsen finns som bilaga till planbeskrivningen.

Utifrån responsen på planutkastet har följande ändringar gjorts i planmaterialet:

- Med anledning av museets utlåtande lades beteckningen sm till på plankartan. Beteckningen omfattar hela planändringsområdet med undantag för det nuvarande parkeringshuset från år 1991, som på plankartan har beteckningen LPA.
- För att utesluta felaktiga tolkningar tas beteckningen för det ungefärliga höjdläget på parkeringsanläggningens högsta plan (+12.0) bort, och den planbestämmelse som gäller LPA-beteckningen kompletteras utifrån K.H Renlunds museums utlåtande enligt följande (kompletteringen är understruken):

”Kvarterets nuvarande, ursprungligen år 1991 färdigställda parkeringshus har värden för stadsbilden och särdrag som ska bevaras eller beaktas som utgångspunkt i planeringen av en eventuell nybyggnad. Fasaderna mot Långbrogatan får vara högst 8 meter höga. Fasaderna ska i huvudsak vara putsade eller ha motsvarande ytbehandling.”

Dessutom läggs en beteckning för fasadens maximihöjd till på plankartan vid tomtgränsen mot Långbrogatan.

- Punkt 3.1.4. i planbeskrivningen. Fornlämningarna har preciserats med uppgiften om att man i undersökningar på senare tid har observerat att stadsarkeologiska lager och strukturer kan förekomma avsevärt djupt, till och med fyra meter under markytan. Den nuvarande affärsbyggnadens källare med golvkonstruktioner och konstruktionslager sträcker sig till ett djup av minst 4 m från markytan (gatunivån på Fabriksgatan) och därför

är det i praktiken inte möjligt att sådana kulturskikt som beskrivits i museets utlåtande skulle förekomma under affärsbyggnaden. Ett utdrag ur den befintliga byggnadens sektionsriktning och källarens bottenritning har lagts till som preciserande information i planbeskrivningen.

- En bedömning av klimatkonsekvenserna har lagts till i planbeskrivningen.
- I punkten Kulturarv i anslutning till konsekvensbedömningarna i planbeskrivningen har det preciserats att byggnadsbeståndet i de omgivande kvarteren för närvarande främst består av I–II våningar. Högre byggnader finns i Niemis kvarter på östra sidan (IV vån.) samt i kvarter 11 på västra sidan (V vån.).

Utöver de ovan listade ändringarna lades följande bestämmelse till på plankartan för att förtydliga hur planen ska tolkas i ett läge där bygglov eller åtgärdstillstånd söks för den nuvarande byggnaden:

”En befintlig byggnad som uppförts med bygglov kan beviljas ett bygglov för ändrings- och reparationsarbeten trots detaljplanens bestämmelser om tomtens byggnadsyta.”

Utifrån responsen på planförslaget inga ändringar var nödvändiga. Ändringar gjordes dock till följd av preciseringen av målen enligt följande:

- Bestämmelsen om den procentuella fördelningen av byggrätten mellan olika användningsändamål tas bort.
- Bestämmelsen som styr det stadsmässiga uttrycket i bottenvåningen har preciserats enligt följande (kompletteringen är understruken):

”De delar av bottenvåningen som vetter mot järnvägstorget ska ha öppna fasader och bebyggas med affärs- och kontorslokaler och/eller lokaler för kulturverksamhet eller gemensamma lokaler som tjänar bostäderna.”

- Byggnadsområden som angränsar innergården (riktgivande område för lek och utevistelse), Östra och Västra Kyrkogatan, ändrades till riktgivande byggnadsområden.

På grund av ändringarna ställs planförslaget igen ut offentligt i enlighet med § 65 i OAL.

5 BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur

Genom detaljplanen bildas ett kvartersområde för centrumfunktioner, där byggnader i fyra respektive sex våningar utgör en tät gräns mot gaturummet längs Fabriksgatan, Västra Kyrkogatan och Östra Kyrkogatan. Mitt i kvarteret bildas en innergård. Parkeringshuset i kvarterets norra del bevaras.

5.1.1 Dimensionering

I och med planändringen bildas ett 7 312 m² stort kvartersområde för centrumfunktioner, där 14 000 vy-m² anvisas i byggrätt.

Detaljplaneändringen möjliggör bostäder, affärs- och kontorslokaler, inkvarteringslokaler, serviceboende, offentliga och privata tjänster, förvaltning, samlingslokaler, utrymmen som tjänar persontrafik och parkering samt kulturverksamhet.

Antalet invånare i området kommer att öka till följd av planändringen. I referensplanen har man beräknat antalet bostäder till minst 140 och högst 219, under antagandet att bostädernas medelarea är 50 m² och att 5 procent av byggrätten går till affärslokaler. Serviceboende och inkvartering, som tillåts enligt planbestämmelserna, är också verksamheter som kan jämföras med boende.

Detaljplaneändringen gör det också möjligt att öka antalet arbetstillfällen i centrum av Karleby stad. Planändringen möjliggör olika typer av arbetsplatser i och med att affärslokaler, kontor, inkvarteringslokaler eller arbetslokaler för förvaltning, omsorgsbranschen eller kulturbranschen får byggas i kvartersområdet.

5.1.2 Service

Detaljplaneändringen stöder servicen i centrum då den gör det möjligt att placera olika slags funktioner på en central plats i Karleby centrum. De bostäder som byggs i området stöder sig på den befintliga servicen i centrum.

5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

I och med detaljplaneändringen höjs effektiviteten i kvarteret eftersom mer effektivt byggande anvisas på den i centrum belägna tomt. Höjningen av våningstalet och ökningen av byggrätten gör det möjligt att bygga ett tätt, centrumlikt kvarter. Jämfört med den gällande planen blir också användningsändamålet mångsidigare i och med att kvarteret nu kan få fler olika funktioner.

Kvaliteten på nybyggandet styrs med hjälp av planbestämmelser. Beteckningen för kvartersområdet för centrumfunktioner förses med följande bestämmelse:

I samband med bygglov ska en modell för hur hela kvarteret förverkligas läggas fram, där den kvalitet som eftersträvas av stadsbilden framgår. Nybyggnader ska utgöra en helhet som vackert kompletterar och ger rytm åt stadsbilden. Detta kan uppnås genom indragningar av vägglinjer och en variation av byggnadernas höjder. I kvarteret får inte bildas över 30 meter långa, formspråkligt eller på grund av material och färgval, monotona fasadpartier. Balkonger som vetter mot gata ska på liknande sätt grupperas i tydliga fasadpartier, och balkongtorn tillåts inte mot gatan. Fasaderna ska ha en klar stil och betongelementens fogar ska smälta in i fasaden. Vid planeringen och genomförandet av fasaderna mot Fabriksgatan ska särskild uppmärksamhet fästas vid fotgängare och det ska säkerställas att byggnadernas bottenvåning har en behaglig framtoning som lämpar sig för ett kommersiellt centrum.

5.3 Planens konsekvenser

5.3.1 Relationen till de riksomfattande målen för områdesanvändningen

MÅL	HUR DETALJPLANEN PÅVERKAR
Fungerande samhällen och hållbara färdvägar	
En polycentrisk områdesstruktur som bildar nätverk och grundar sig på goda förbindelser främjas i hela landet, och livskraften och möjligheterna att utnyttja styrkorna i de olika områdena understöds. Förutsättningar skapas för att utveckla närings- och företagsverksamhet samt för att åstadkomma en tillräcklig och mångsidig bostadsproduktion som befolkningsutvecklingen förutsätter.	Detaljplaneändringen stöder livskraften i Karleby centrum och bostadsutbudet i centrumområdet.
Förutsättningar skapas för en koldioxidsnål och resurseffektiv samhällsutveckling, som i främsta hand stöder sig på den befintliga strukturen. I de stora stadsregionerna görs samhällsstrukturen mer sammanhängande.	Detaljplaneändringen stärker strukturen och effektiviteten i centrum av Karleby.
Tillgängligheten i fråga om tjänster, arbetsplatser och fritidsområden för de olika befolkningsgrupperna främjas. Möjlighet att gå, cykla och använda kollektivtrafik samt utvecklandet av kommunikations-, färd- och transporttjänster främjas.	Planeringsområdet finns i kärnan av centrum och kan enkelt nås till fots och med cykel. Det ligger också i närheten av goda kollektivtrafikförbindelser.
Betydande nya områden för boende-, arbetsplats- och tjänstefunktioner placeras så att de kan lätt nås med kollektivtrafik, till fots och med cykel.	De bostäder som planerats i området kommer att finnas i stadskärnan.
Ett effektivt trafiksystem	
Det riksomfattande trafiksystemets funktionsduglighet och resurshushållning främjar man genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk. Förutsättningarna för rese- och transportkedjor som grundar sig på sam användning av olika trafikformer och trafiktjänster samt fungerande knutpunkter inom gods- och persontrafiken säkerställs.	Planeringsområdet stöder sig på befintliga trafikförbindelser.
Kontinuiteten och utvecklingsmöjligheterna i fråga om internationellt och nationellt betydande trafik- och kommunikationsförbindelser samt utvecklingsmöjligheterna i fråga om internationellt och nationellt betydande hamnar, flygplatser och gränsövergångsställen tryggas.	-

MÅL	HUR DETALJPLANEN PÅVERKAR
En sund och trygg livsmiljö	
Man bereder sig på extrema väderförhållanden och översvämningar samt på verkningarna från klimatförändringen. Nytt byggande placeras utanför områden med översvämningsrisk eller också säkerställs hanteringen av översvämningsriskerna på annat sätt.	I samband med ansökan om bygglov ska sökanden lägga fram en plan över gårdsområdet, som visar planteringarna på tomten, och en plan för fördröjningen av det dagvatten som bildas på tomten.
Olägenheter för miljön och hälsan som orsakas av buller, vibrationer och dålig luftkvalitet förebyggs.	
Ett tillräckligt stort avstånd lämnas mellan verksamheter som orsakar skadliga hälsoeffekter eller olycksrisker och verksamheter som är känsliga för effekterna eller också hanteras riskerna på annat sätt.	I närheten av planeringsområdet finns inga funktioner som orsakar skadliga hälsoeffekter eller olycksrisker.
Anläggningar som orsakar fara för storolyckor, transportrutter för farliga ämnen och de kemikaliebangårdar som betjänar dessa placeras på ett betryggande avstånd från bostadsområden, områden avsedda för allmänheten och områden med en känslig natur.	-
De behov som gäller samhällets övergripande säkerhet beaktas, i synnerhet försvarets och gränsbevakningens behov och för dem säkerställs tillräckliga regionala utvecklingsförutsättningar och verksamhetsmöjligheter.	-
En livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar	
Det sörs för att den nationellt värdefulla kulturmiljön och naturarvet värden tryggas.	De RKY-områden som finns i närheten av planeringsområdet har beaktats vid framtagandet av planändringen.
Bevarandet av områden och ekologiska förbindelser som är värdefulla med tanke på naturens mångfald främjas.	Det finns ingen naturmiljö inom planeringsområdet.
Det sörs för att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation samt för att nätverket av grönområden består.	Det finns inga rekreatiomsområden inom planeringsområdet.
Förutsättningar för bioekonomin och den cirkulära ekonomin skapas samt ett hållbart nyttjande av naturtillgångarna främjas. Det sörs för att sammanhängande odlings- och skogsområden som är viktiga för jord- och skogsbruket samt områden som är viktiga för	Parkeringsanläggningen repareras och används i fortsättningen. I planeringen har man även undersökt alternativet att bevara den nuvarande affärsfastigheten. Den nuvarande affärsbyggnaden motsvarar dock inte längre behoven inom dagens affärsverksamhet och att

MÅL	HUR DETALJPLANEN PÅVERKAR
den samiska kulturen och de samiska näringarna bevaras.	bygga om affärsbyggnaden till bostäder är inte tekniskt-ekonomiskt möjligt. Således rivs den nuvarande affärsbyggnaden för att ge plats åt nya bostads- och affärsbyggnader.
En energiförsörjning med förmåga att vara förnybar	
Man bereder sig på de behov som produktionen av förnybar energi har och på de logistiska lösningar den förutsätter. Vindkraftverken placeras i första hand i enheter som består av flera kraftverk.	Solpaneler kan placeras på tak och väggar i planeringsområdet. Byggandet av sådana styrs genom planbestämmelser.
De linjedragningar som behövs för kraftledningar och för gasrör för fjärrtransport, vilka har betydelse för den nationella energiförsörjningen, och möjligheterna att realisera dem säkerställs. Vid linjedragningen för kraftledningar utnyttjas i första hand redan befintliga ledningsgator.	-

5.3.2 Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden och livsmiljö

Antalet invånare kommer att öka i planeringsområdet eftersom det blir möjligt att bygga bostäder. Invånarna och de som använder andra funktioner i kvarteret, t.ex. affärsutrymmen och kontor, ökar trafiken i området jämfört med dagsläget.

De nya bostäderna och verksamhetslokalerna uppförs på en central plats i omedelbar närhet av servicen i Karleby centrum. De nya tjänsterna och aktörerna som etablerar sig i området stöder livskraften i centrum och breddar serviceutbudet. Att service finns nära bostäderna kan uppmuntra folk att flytta till centrum.

I detaljplanen tillåts serviceboende i kvarteret, vilket möjliggör en socialt och åldersmässigt blandad struktur i kombination med s.k. vanliga bostäder.

Att de nya byggnaderna blir högre än hittills kan medföra skuggningsolägenheter för de närliggande kvarteren. Den högsta byggnadsmassan placeras emellertid mot Fabriksgatan, medan byggnadsmassorna mot Västra respektive Östra Kyrkogatan har anvisats med högst fyra våningar.

Hösten 2023 gjordes en separat **bedömning av konsekvenserna för barn** (Lukkaroinen Arkkitehdit Oy).

Sammanfattningsvis konstateras följande i utredningen:

Ändringen av detaljplanen för Fabriksgatan 12 har inga betydande konsekvenser för barn, eftersom bedömningen bara gäller en liten del av barnbefolkningen. I Karleby kan man anta att det i ett höghus i centrum inte bor särskilt många barn, uppskattningsvis ca 25–45. För dessa barn är planändringsområdet med näromgivningar dock den primära uppväxt- och hemmiljön.

Karleby centrum har mycket som är bra med hänsyn till barnfamiljer och barns livsmiljö: Butikerna, daghemmen och skolorna finns på promenadavstånd och staden är med sina parker och kulturmiljöer en intressant ort att växa upp på. Här erbjuds möjligheter till bland annat hobbyer och kulturupplevelser. En smidig vardag minskar belastningen på familjerna och de som bor i centrum har möjlighet att följa en ekologisk livsstil.

Trafiksäkerheten är den största utmaningen för barn som bor i centrum. Gatorna i centrum är livligt trafikerade och gatorna måste korsas på många ställen. Ett barn kan således behöva en vuxens stöd för att ta sig något längre bort än om man bor t.ex. i ett egnahemsområde i en förort. Å andra sidan kan barn i skolåldern färdas smidigt på egen hand till skolan och fritidssysselsättningar.

5.3.3 Konsekvenser för region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin samt trafiken

Detaljplaneändringen förbättrar kvarterseffektiviteten i området. Ökningen av våningshöjden och byggrätten gör det möjligt att bygga mer effektivt än tidigare, även om byggrätten knappt ökar jämfört med dagsläget. Att användningsändamålet tillåter placering av olika funktioner i kvarteret stöder en mångsidig samhällsstruktur. Detaljplaneändringen stöder sig på befintliga trafikförbindelser.

5.3.4 Konsekvenser för stadsbilden, kulturarvet och den byggda miljön

Stadsbild

Hur detaljplanen påverkar stadsbilden är den största konsekvensen av planläggningen. Genomförandet av planändringen förändrar stadsbilden i och runt planeringsområdet i och med att f.d. Anttilas affärsfastighet ersätts med nya bostads- och affärsbyggnader.





Figurer 17. Kvarteret sett från korsningen mellan Fabriksgatan och Östra Kyrkogatan. Den övre bilden är från fastighetsägarens arkiv, den nedre är en visualisering/Lukkaroinen Arkkitehdit Oy, 2023.

Kvarterets struktur är fortsatt sluten, men då byggnaderna blir högre känns området inte igen längre på samma sätt. De nya byggnaderna bildar ett par tillsammans med Järnvägstorgskvarteret som byggs upp öster om Fabriksgatan (figur 3) och stärker Järnvägstorgets karaktär av ett offentligt stadsrum. Även Niemis kvarter vid Östra Kyrkogatan har beaktats i detaljplanen genom den riktgivande förbindelse från den nya byggnadsmassan till arkadkorridoren i Niemis kvarter.

Lösningarna beträffande stadsbilden framgår av visualiseringarna i beredningsskedet (se punkt 6 i denna planbeskrivning).

Kulturarv

Planändringen har inga betydande konsekvenser för de kulturmiljöer som ligger i närheten av planeringsområdet. De närmaste betydande kulturmiljöerna finns längs Långbrogatan på norra sidan av planeringsområdet. Närmast kulturmiljöerna står parkeringshuset i planeringsområdets norra del. Det är tänkt att parkeringshuset ska bevaras.

Byggnadsbeståndet i de omgivande kvarteren består för närvarande främst av I–II våningar. Högre byggnader finns i Niemis kvarter på östra sidan (IV vån.) samt i kvarter 11 på västra sidan (V vån.). I detaljplanen sänker sig våningshöjden i kvarteret mot Långbrogatan så, att massorna i mitten av kvarteret är lika höga som i Niemis kvarter (IV).

Byggd miljö

Planeringsområdet och dess omgivning kommer att förändras avsevärt under kommande år. För Järnvägstorget har ny byggnation planlagts i betydande omfattning och förändringen påverkar den byggda miljön även i kvarter 10. I detaljplaneändringen har man strävat efter att anpassa de nya byggnaderna i kvarter 10 till de planerade byggnaderna vid Järnvägstorget, dock så att varteret får en egen prägel.

5.3.5 Konsekvenser för utvecklingen av en fungerande konkurrens inom näringslivet

Den nuvarande affärsbyggnaden har stått underutnyttjad i flera år och i Karleby råder ingen efterfrågan på de affärslokaler som finns i byggnaden. Genom planändringen blir det möjligt att bygga bostäder och mindre affärslokaler som bättre tillgodoser dagens behov. Planändringen stärker livskraften i centrum av Karleby.

5.3.6 Klimatkonsekvenser

Detaljplaneändringen i stadskärnan förtätar stadsstrukturen och därmed bedöms klimateffekterna som helhet bli positiva. Projektet drar fördel av befintlig infrastruktur och befintliga tekniska nät. Parkeringshuset har kunnat bevaras och avsikten är att fortsätta användningen av det som sådant. Byggrätten i kvarteret ökar bara med ca 1 700 m², men allteftersom funktionerna blir mångsidigare öppnas möjligheter att flytta närmare befintlig service och utmärkta kollektivtrafikförbindelser; alla tjänster kan nås enkelt och det är lätt att anlita hållbara färdstätt. Plankartan har en bestämmelse om laddningsplatser för elbilar. (Var tionde bilplats ska utrustas för laddning av elbil. Även en eventuell bilplats som reserverats för en bilpool ska alltid förses med laddningsutrustning för elbil). I planbestämmelserna tas också ställning till solfångare som en del av byggnadernas arkitektur.

Då den nuvarande parkeringsanläggningen utnyttjas och den andel som byggandet täcker i procent minskar blir det möjligt att anlägga en gårdsplan på mark i kvarteret, vilket har positiva effekter för såväl klimatet som den biologiska mångfalden. Gårdsplanen på mark möjliggör bl.a. ett större organiskt kolförråd och en större mikroflora i marken samt rikligare och resligare vegetation jämfört med ett gårdsdäck som ofta byggs i liknande centrumobjekt. Då gårdsplanen anläggs på marken blir det också möjligt att mer mångsidigt utnyttja naturliga lösningar i hanteringen av dagvatten. I samband med den fortsatta planeringen kan klimateffekterna förbättras ytterligare t.ex. genom att vid nybyggandet utnyttja resurser i enlighet med principen om cirkulär ekonomi samt planera ny byggnation så energieffektiv som möjligt.

5.4 Störande faktorer i miljön

Fordonstrafiken i centrum kan orsaka damm- och bullerolägenheter samt utsläpp av mikropartiklar. Kvarteret kan byggas som ett slutet kvarter, varvid ett mot buller och föroreningar skyddat vistelseområde uppkommer på innergården.

5.5 Planbeteckningar och -bestämmelser

Planbeteckningarna och bestämmelserna presenteras på plankartan.

5.6 Namnbestånd

Namnen i området är oförändrade.



Figur 19. Det nya byggnadsbeståndet i förhållande till det befintliga. I förgrunden byggnadsmassan i VII våningar i Järnvägstorgskvarteret, som tills vidare inte har genomförts. Lukkaroinen Arkkitehdit Oy, 2023.



Figur 20. Planeringsområdet sett från korsningen mellan Fabriksgatan och Östra Kyrkogatan. Den öppna platsen vid Järnvägstorget syns i förgrunden. På Fabriksgatan ger affärsutrymmen liv åt gaturummet. En variationsrik och levande gatubild fås också t.ex. genom att avskilja byggmassor från varandra med olika fasadmateriell och/eller -färger. Lukkaroinen Arkkitehdit Oy 2023.

6.2 Genomförande och tidtabell

Genomförandet av detaljplanen kan inledas när planändringen har trätt i kraft, troligtvis i början av 2026. Kvarteret byggs etappvis så att byggnadsmassorna mot Fabriksgatan genomförs i det första skedet. Planområdet är privatägt och markägaren beslutar om den slutliga tidtabellen för byggandet. Tidtabellen påverkas bl.a. av ekonomiska konjunkturer och efterfrågan på bostäder och affärslokaler.

Karleby stad
Stadsplanering

Päivi Cainberg
stadsplaneringschef

Lukkaroinen Arkkitehdit Oy



Heini Kaskela
arkitekt SAFA, YKS 534, hortonom (YH)



Satu Fors
arkitekt, YKS 583