



**RASEBORG
RAASEPORI**

Utvecklingsbild

Karis centrum

26.5.2015 Utkast



1. Inledning

Karis centrums utvecklingsbild är en allmän plan för markanvändningen, där man förevisar stadsstrukturens förtättningsområden som förverkligas på lång sikt, eftersträvade tillväxtriktningar samt trafik- och grönområdesnätverk.

Utgångspunkt för planeringen är stadens strategiska och markpolitiska målsättningar, riksomfattande mål för områdesanvändningen samt Nylands landskapsplan.

Avsikten med uppgörande av utvecklingsbilden är att visa stadens vilja och riktlinjer för utveckling av Karis centrum som botten och stöd för anhängiggjorda detaljplaneändringar. I kraft varande delgeneralplan stöder inte målsättningar ställda på detaljplaneändringar. Med planen förbereder man sig för uppgörande av delgeneralplan för Karis centrum samt för förberedelse av följande landskapsplan i samarbete med Nylands förbund.

I arbetet granskas markanvändningen i Karis centrum nu och i framtiden.

Där bestäms markanvändningens tyngdpunktsområden, vilka genom utveckling och komplettering förenhetligar stadsstrukturen. Utvecklingsbilden siktar in sig långt på framtiden.

I utvecklingsbilden beskriver man i allmänna drag och på principnivå den eftersträvade utvecklingen av Karis centrum. Planen har inte i markanvändnings- och bygglagen avsedda rättsverkningar.

Beteckningar anvisade på kartan över utvecklingsbilden är symboliska och bör inte tolkas som områdesreserveringar.

2. Innehållsförteckning

1. Inledning	1
2. Innehållsförteckning	2
3. Utgångspunkter	3
3.1. Utredningsbehov	3
3.2. Utredningsområde	3
3.3. Utredningens målsättningar	4
4. Planeringssituation	4
Nylands landskapsplan	4
Nylands etapplandskapsplan 2.	5
Generalplan	6
Detaljplan	7
5. Markanvändning	8
5.1. Riktgivande kalkyl av markanvändningen	8
Obebyggda områden i centraltätorten Karis	9
Områden i centraltätorten Karis som ska förtätas	9
6. Stadsbild och byggnadsbestånd	10
Riksomfattande mål för markanvändning	11
7. Trafik	12
7.1. Områdets trafiklösningar	12
Kollektivtrafik	13
7.2. Problem	15
7.3 Trafikutveckling	15
7.4 Projekt som påverkar trafiken i framtiden	16
8. Servicenät	16
9. Närrekreation och det ekologiska nätverket	17
10. Framtid	18
11. Bilagor	18

3. Utgångspunkter

3.1. Utredningsbehov

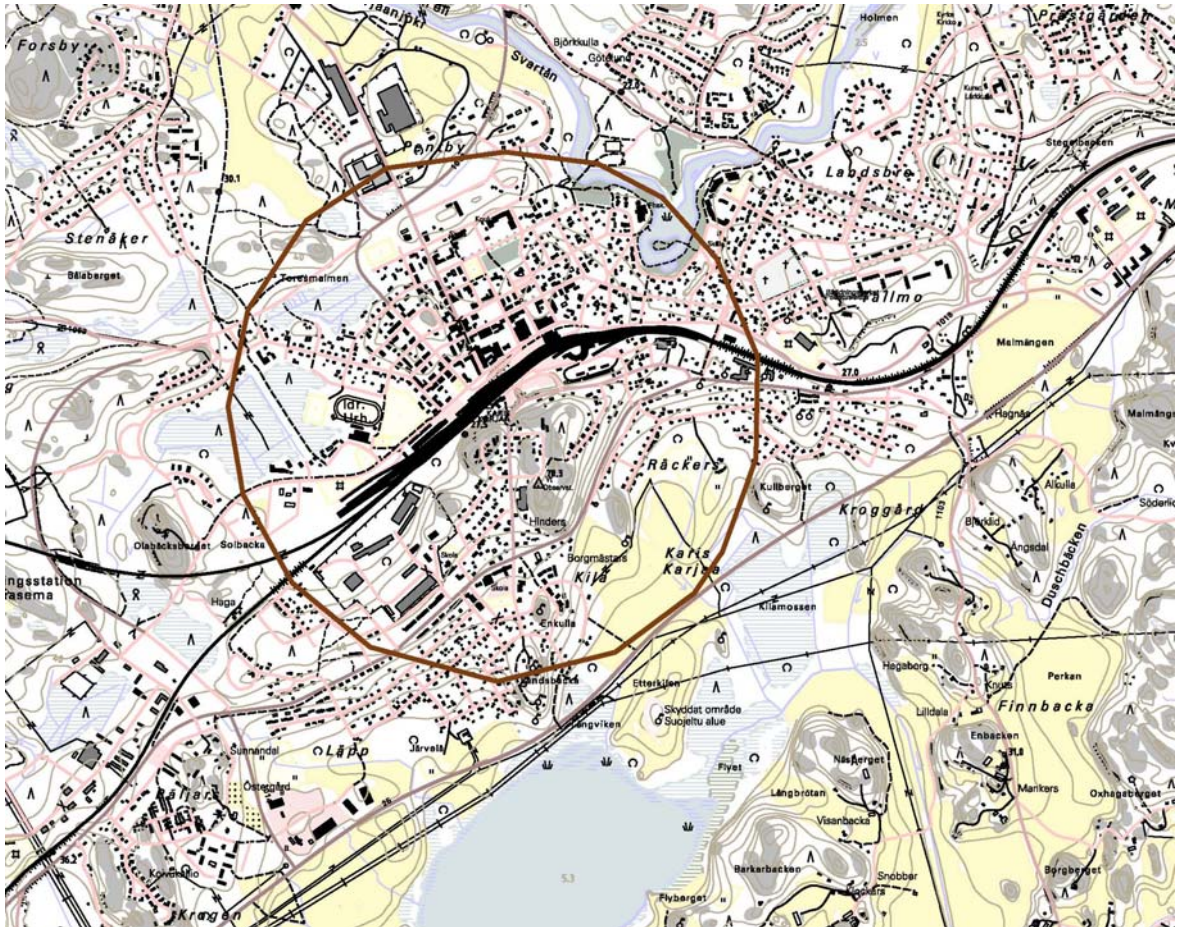
Inom området för Karis centrum har anhängiggjorts två detaljplaneprojekt (Karis centrum – Köpmansgatan och Torggatan-Tallmo), vilka har som mål att uppdatera föråldrade detaljplaner och möjliggöra tidsenligt byggande på området.

Vid inledningsfasens myndighetssamråd för detaljplanen för Karis centrum - Köpmansgatan (15.5.2014) dök behovet att uppdatera delgeneralplanen för Karis centrumområde upp. Den gällande delgeneralplanen stöder inte de detaljplaner som ska ändras. Därför bör effekterna av trafiken och markanvändningen utredas för ett bredare område på generalplanenivå. I förhandlingen rekommenderades att man skulle uppgöra för området en sk. utvecklingsbild, som skulle fungera som bakgrundsmaterial för kommande detaljplaner och eventuellt också för en generalplan.

Utredningen stöder och utvidgar den tidigare jämförelsen av utvecklingsriktningar för Karis centraltätort, som har utarbetats för arbetet med delgeneralplan för Karis västra tätort hösten 2012. Syftet med utredningen är att jämföra eventuella riktningar för att utvidga Karis centrum. Förtätandet av Karis centrumområde hade definierats som ett sk. 0+ alternativ vid sidan av fyra andra alternativa tillväxtriktningar.

3.2. Utredningsområde

Som utredningsområde för den egentliga utvecklingsbilden har valts området med förtätningsmarkering i 2. etappplansplanen, som har försetts med anteckning om sk. utvecklingsprincip. Beteckningen täcker centrumområdet i Karis på ungefär en kilometers radie från järnvägsstationen. Med markeringen har man i landskapsplanen anvisat de områden för tätorts- och centrumfunktioner, som ska förtätas och stöder sig på ett hållbart trafiksystem. I planeringsbestämmelsen konstateras att området bör planeras som ett område som stöder sig på kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, och som planeras effektivare än övriga delar av i frågavarande tätort. Man bör vid förtätandet av samhällsstrukturen fästa särskild uppmärksamhet vid områdets särdrag och kulturmiljö, livsmiljöns kvalitet, det ekologiska nätverkets funktion samt närreklamationsområdenas tillräcklighet.



Det område som i etapplandskapsplan 2 för Nyland försetts med förtätningssmarkering har inringats på bilden.

3.3. Utredningens målsättningar

Den senaste större detaljplanen inom centrumområdet i Karis fick laga kraft på 1980-talet. Delgeneralplanen för Karis centrum har fastställts 1999. Delgeneralplanen styr detaljplaneringen, men den möjliggör inte ett modernt byggande. Generalplanen har en typisk splittrad småstadsstruktur. Det är inte möjligt att genomföra större projekt i centrum i enlighet med förtätningssmålen i landskapsplanen på basis av den gällande delgeneralplanen. Med utvecklingsbilden strävar man att utreda områdets markanvändning- och trafikmässiga lösningar från ett vidsträckt område som stöd och bakgrundsmaterial för nya detaljplaner och generalplanen som utarbetas för Karis centrum.

4. Planeringssituation

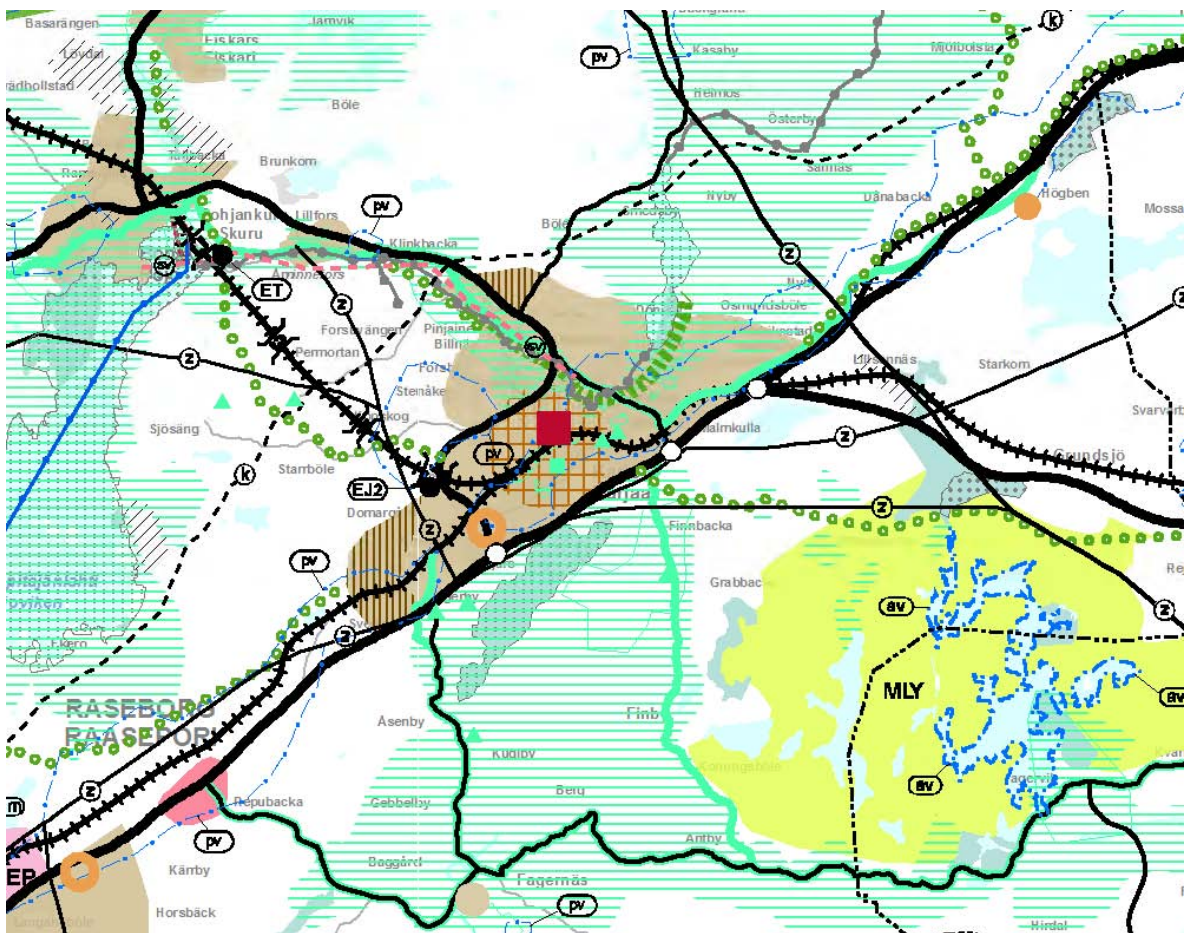
Nylands landskapsplan

Landskapsplanen som täcker hela Nyland har godkänts och fastställts av miljöministeriet 8.11.2006. Karis är i Nylands landskapsplan anvisat som ett område för tätortsfunktioner och området Karis centrum har också beteckningen för centrumfunktioner.

Nylands etapplandskapsplan 2.

Etapplandskapsplan 2. har i mars 2013 godkänts av landskapsfullmäktige och fastställt av miljöministeriet 30.10.2014.

Beteckningen för centrumfunktioner har i etapplandskapsplan 2 upphävts och ersatts av en ny beteckning för centrumfunktioner som möjliggör placeringen av totalt 30 000 v-m2 storenheter av detaljhandel på Karis centrumområde. Beteckningen för ett område som ska förtätas har lagts till i etapplandskapsplanen gällande Karis centrumområde. (Detta område har valts till utredningsområde.) Beteckningen för ett område som ska förtätas anvisas för en tätort som stöder sig på hållbart trafiksystem. Området ska utvecklas effektivare än andra områden på tätorten och så att den stöds av kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik.

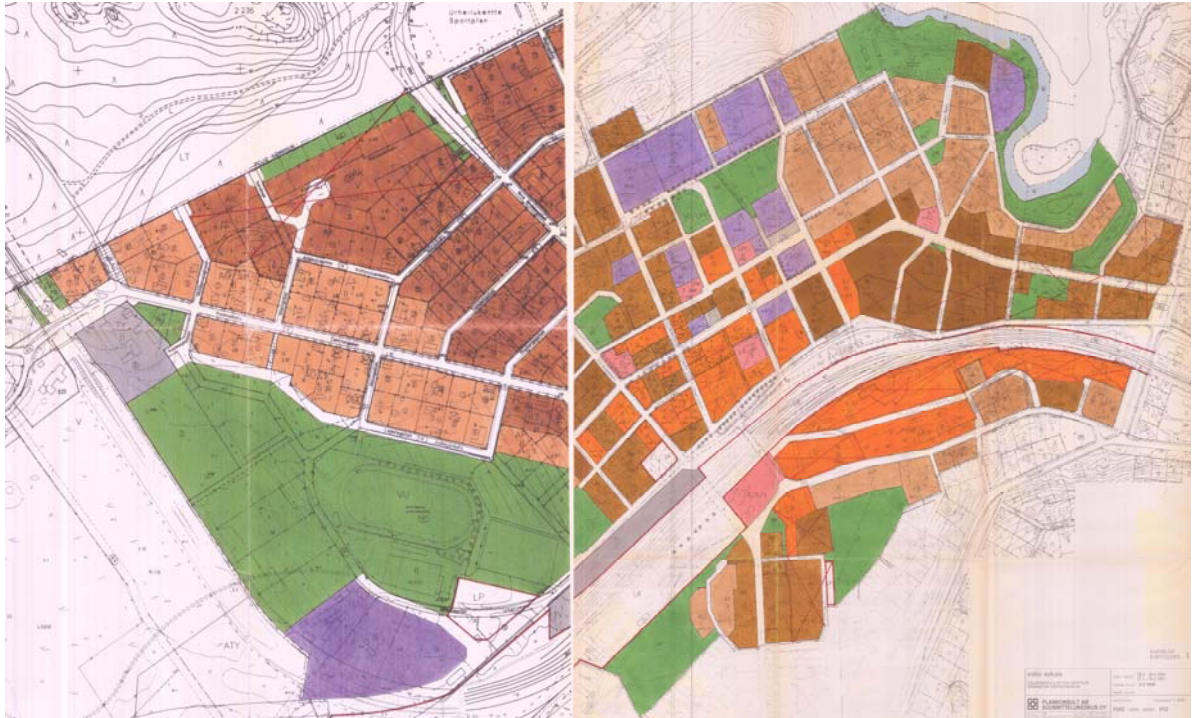


Utdrag ur för Nylands landskapsplanen och etapplandskapsplan 2. plansammanställning.



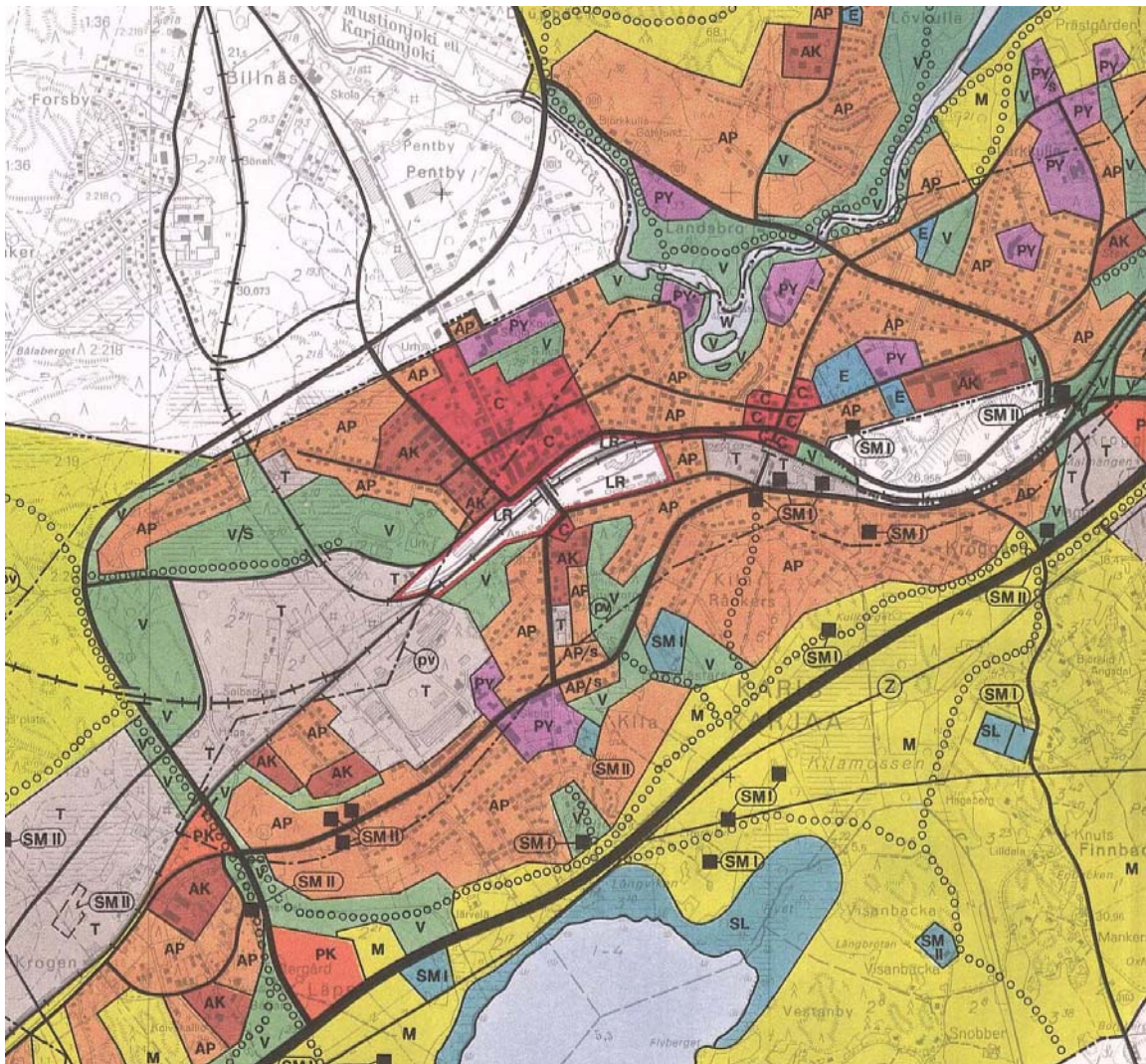
Generalplan

Karis kärncentrums område ingår till största delen i delgeneralplanen för Karis centrum, som har fastställts av Nylands miljöcentral 1.10.1999. Delgeneralplanen har rättsverkan.



Utdrag ur delgeneralplan för Karis centrum.

För centrumområdet i Karis har utarbetats också en generalplan, som har godkänts av stadsfullmäktige 16.2.1987. Planen är utan rättsverkningar.



Utdrag ur generalplan för Karis centrum.

Detaljplan

Hela centrumområdet i Karis är detaljplanerat område. Planerna har varierande ålder och är till största delen föråldrade. Planerna möjliggör inte nytt modernt byggande på området. Den äldsta av de gällande planerna är Karis första detaljplan från år 1934 och den nyaste detaljplaneändringen som vann laga kraft 2009.



Områdets detaljplaneindex och åren för fastställandet av planerna.

5. Markanvändning

Planområdet har mestadels redan byggts i enlighet med de gällande detaljplanerna. En betydande del av planernas byggrätt är dock alltjämt outnyttjad.

5.1. Riktgivande kalkyl av markanvändningen

I jämförelsen av utvecklingsriktningar för Karis centraltätort i Raseborgs stad (2012) gjordes uträkningar om lediga byggplatser i gällande planer och man funderade mer vidsträckt på tätorten Karis och sökte lämpliga områden som kan förtätas med detaljplanering. Det årliga tillväxtmålet för invånarantalet i Raseborgs stad hade i den dåvarande strategin definierats till 1 %. Det nuvarande målet för befolkningsökning är 0,5 %, och det har definierats i stadens åtgärdsprogram.



Obebyggda områden i centraltätorten Karis

I slutsatserna om våningskvadratmetrarna för lediga tomter i gällande planer har beaktats endast de befintliga lediga byggplatser, som är tänkbara områden för boende också i utredningen om de områden som förtätas i Karis centraltätort, med andra ord finns inte på t.ex bullerområden.

Obebyggda höghustomter:	15.000 v-m2	300 inv. (50 m2/inv.)
Obebyggda arbetsplatstomter:	27.000 v-m2	
Obebyggda egnahemstomter:	13.000 v-m2	160 inv. (80 m2/inv.)
Obebyggda radhustomter:	6.000 v-m2	100 inv. (55 m2/inv.)

På basen av utredningsarbetet kan skönjas, att enskilda obebyggda tomter hittas här och var i Karis. Beträffande byggplatser och tomtutbud är mångsidigheten obefintlig. Eftersom det fria utbudet av tomter inom området är splittrat, är det också en utmaning att styra tillväxten exempelvis till att förbättra och trygga kollektivtrafiken och övrigt utbud av service inom området.

Områden i centraltätorten Karis som ska förtätas

Områden som reserveras för bostadsbyggande (AO, AP, AR, AK)

Alla områden tot. 50 ha

Ungefär hälften mark som lämpar sig för byggande => 25 ha

Tomtmark tot. (1/3 av hela området) => 7,5 ha, varifrån kommer

3,75 ha (AK)

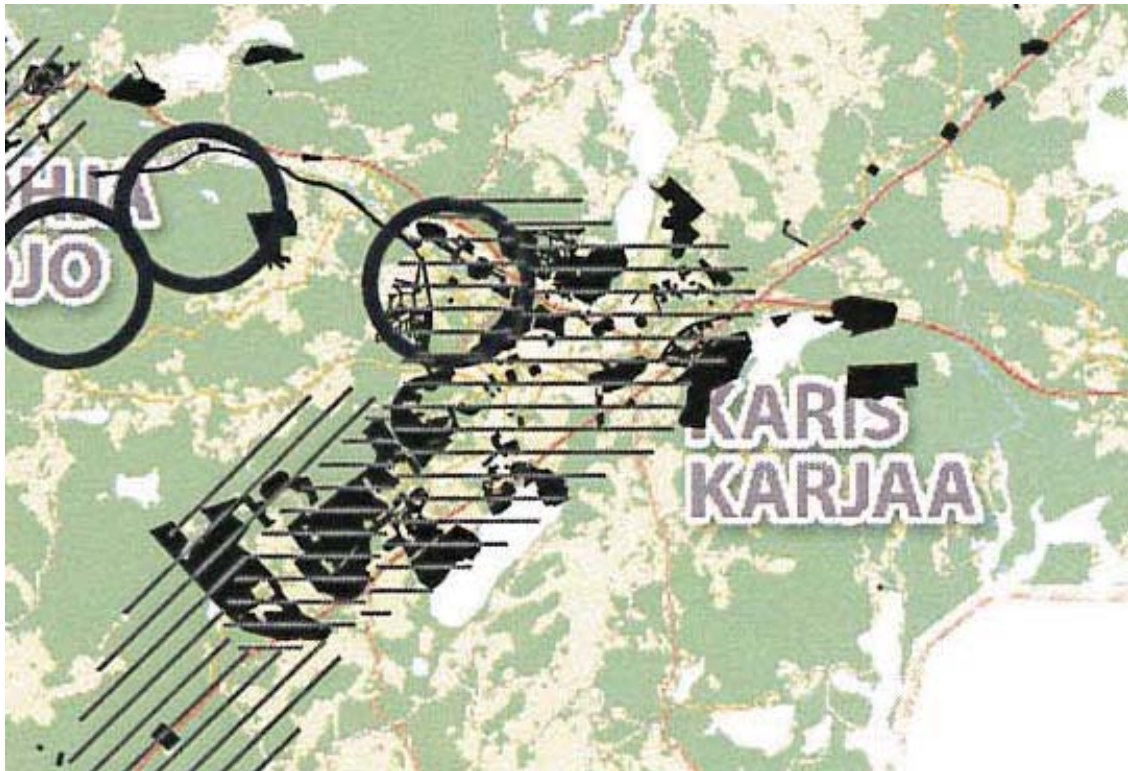
3,75 ha (AO, AP)

AK:	e=0,5	19.000 v-m2	380 inv. (50 m2/inv.)
AO, AP:	e=0,25	9.375 v-m2	100 inv. (80 m2/inv.)

De områden för bostadsbyggande, som eventuellt hittas vid utredningen är relativt små.

Raseborgs stads markinnehav inom centrumområdet i Karis är blygsamt. I stadens strategi för åren 2014-2017 poängterar man att planläggningen koncentreras på mark som ägs av staden.

I det markpolitiska program som stadsfullmäktige godkände 23.3.2015 har man definierat som utgångspunkt för utvecklingen av Raseborgs samhällsstruktur att man förtätar och utnyttjar befintliga stukturer. I programmet har Karisområdet definierats som ett sk. strategiskt viktigt område, som förtätas och expanderas.



Utdrag ur stadens markpolitiska program. Stadens markinnehav med svart och det strategiska området med streckad linje.

Bakgrundsmaterial:

- Jämförelse av utvecklingsriktningar för Karis centraltätort i Raseborgs stad (2012)
- Stadens strategi 2014–2017
- Stadens åtgärdsprogram 2010-2020
- Det markpolitiska programmet (Stadsfullmäktige 23.3.2015)

6. Stadsbild och byggnadsbestånd

Karis tätort har uppstått i knutpunkten av järnvägar och expanderat först norrut mot bruken i Billnäs och Fiskars och därefter bredd ut sig i andra väderstreck som en småhusdominerad bebyggelse. Den effektivare byggverksamheten är fortfarande koncentrerad norr om järnvägsstationen i närheten av sektorn Nils Grabbegatan och Köpmansgatan. Byggverksamheten och stadens utveckling har med tiden styrts av såväl rutplaner, en snabbindustrialisering och trädgårdsstadsideal.

Centrumområdet i Karis delas av järnvägen. Den tätare byggnationen och kärnområdet för tjänster finns på norra sidan av järnvägen. Södra sidan av järnvägen är ett småhusdominerat område, vars södra del gränsar till riksväg 25.



Byggandet inom centrumområdet i Karis.

Riksomfattande mål för markanvändning

- På området finns bestämda riksomfattande betydelsefulla byggda kulturmiljöer (RKY 2009 objekt)
 1. Hilding Ekelunds arkitektur i sin helhet i Karis
 - Bulevardens skolhelheter
 - Karis gamla stadshus
 - Gamla yrkesskolans helhet
 - Vattentornet
 - Katarinahemmet
 - Lärkkullahelheten
 - Kila skolhelheten
 2. Området vid Karis järnvägsstation
 3. Karis kyrka och prästgård
- Landskapsmässigt värdefulla kulturmiljöer:
 1. Svartådalens kulturlandskap (innanför området)

2. Nappertuna - Fagerviks kulturlandskap (avgränsas i söder till området)

Bakgrundsmaterial:

- Museiverkets RKY-inventering 2009
- Läntisen uudenmaan rakennusten ja maiseman kulttuurihistoriallinen inventointi (Mikko Härö, 1993)
- Byggnadsinventeringen för delgeneralplanen för Karis centrum:
 - Byggnadsinventering av centrumområdet i Karis (Anita Pråhl, 1993/1994)
- I samband med detaljplaneprojekt för området har utarbetats en inventering av det byggda kulturlandskapet:
 - Karis centrum, tomt- och byggnadshistorisk inventering (UNIKA/Kim Björklund 2015)
- Uudenmaan kulttuuriympäristöt, Missä maat on mainioimmat (Nylands förbund 2012)

7. Trafik

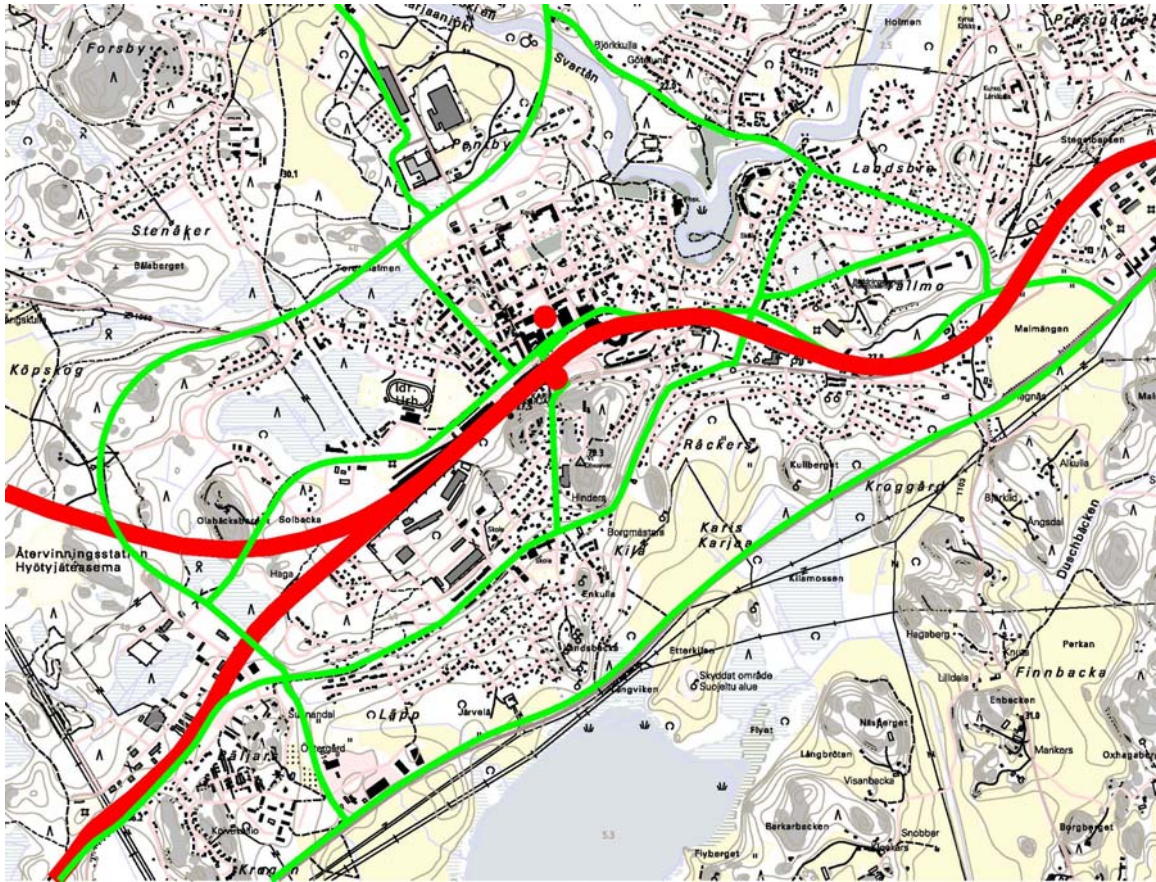
Med markeringen om område som ska förtätas har man i landskapsplan 2. för Nyland anvisat de områden för tätorts- och centrumfunktioner, som ska förtätas och stöder sig på ett hållbart trafiksystem. Det område som anvisats med objektbeteckning bör utvecklas så att de stöder sig på kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik.

7.1. Områdets trafiklösningar

Karis är beläget i en knutpunkt också trafikmässigt. Karis utvecklades för omkring ett århundrade sedan till en viktig järnvägsstad och knutpunkt för banavsnitten Åbo-Helsingfors och Hangö-Hyvinge.

Stationen är alltså en viktig fixpunkt i staden och bangården har alltså en viktig inverkan på stadsbilden.

Den trafikmässiga stommen för Karis tätort utgörs av tågbanan Åbo-Helsingfors som delar stadsdelen i öst-västlig riktning och av Hangö-Hyvinge-banan. Den södra delen av stadsdelen genomkorsas också av landsvägar. Riksväg 25 som leder från Hangö till Hyvinge löper intill staden och förgrenar sig till stamväg 51 som leder till Helsingfors. Trafiken från riksvägen till Pojo löper längs Karis västra omfartsväg i områdets västra och norra delar.



Bilden utvisar nuläget för trafiken: huvudlederna med grönt, järnvägen med rött samt buss- och järnvägsstationen med röda cirkelbeteckningar.

Kollektivtrafik

Knutpunkterna för kollektivtrafiken i stadsdelen Karis bildas vid järnvägsstationen och busstationen.



Avstånden från järnvägsstationen i Karis (0,5km och 1,0 km)

Järnvägsstationen i Karis finns i närheten av centrum, men söder om spåren.

Överfart över järnvägen sker längs en viadukt.

Järnvägsstationen i Karis är en korsningsstation, där kustbanan mellan Helsingfors och Åbo skär banan från Hyvinge till Hangö. Alla tåg mellan Helsingfors och Åbo stannar i Karis. Därifrån går också regionaltåg till Hangö och lokaltåg till Helsingfors. En tågresa från Karis till Helsingfors tar ungefär en timme. Mellan Hyvinge och Karis transporteras godstrafik.

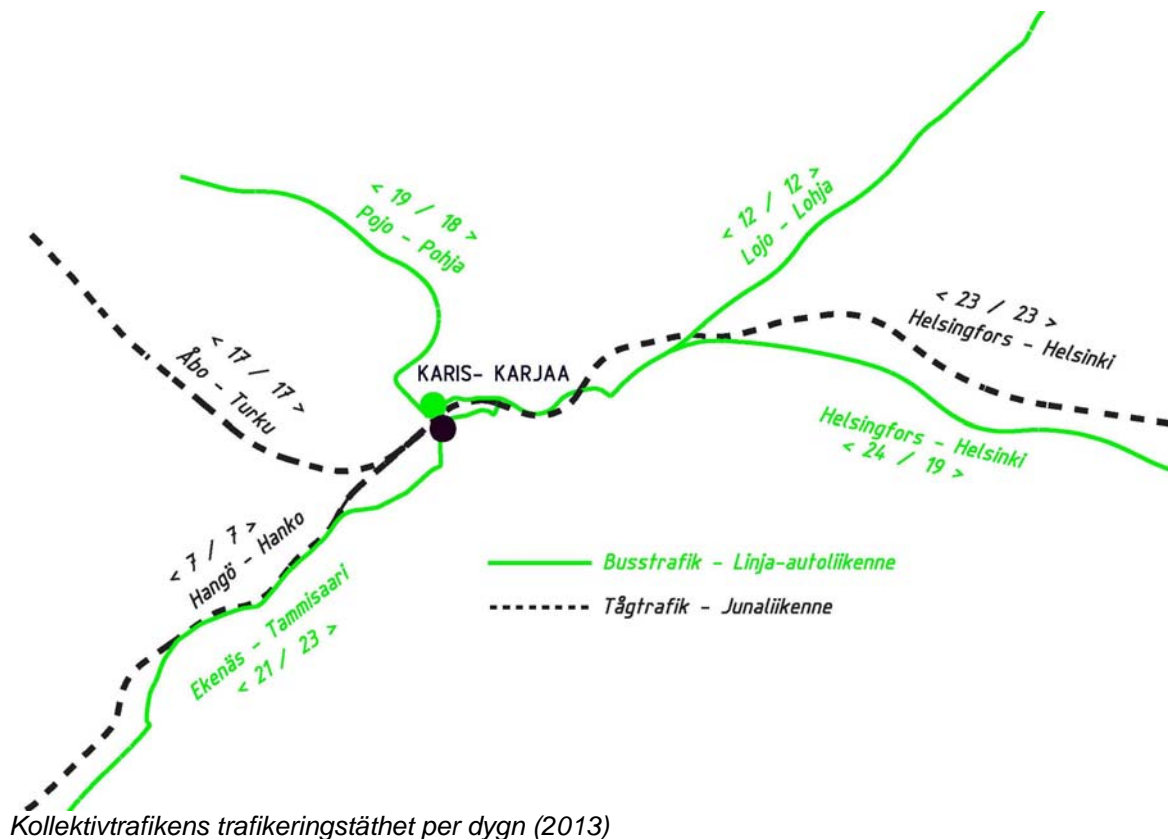
Karis busstation är belägen i servicecentrum, vid Centralgatan, norr om banan.

Bussturer från Helsingfors till Hangö och Salo stannar vid stationen. Också bussen mellan Ekenäs och Fiskars betjänar dem som använder busstationen i Karis.

Det finns brister i kollektivtrafikens tjänster utanför Raseborgs kommuncentra och bäst har man tryggt trafiken mellan Ekenäs och Karis på vardagar.

Skolskjutsarna täcker likaså hela stadens område.

Någon intern kollektivtrafik i stadsdelen Karis finns inte.



7.2. Problem

Stöder sig på kollektivtrafik

Sammanstå järnvägs- och busstationen = stationernas tillgänglighet

Anslutningsparkering

Trafiken mellan stadsdelarna, stadsdelarnas tillgänglighet, fördelningen av offentlig service.

Avsaknad av cykelvägar

7.3 Trafikutveckling

Trafikutvecklingen betonar i Karis centrumområdet en ökning av lättrafikleder och förbättring av kollektivtrafikens framkomlighet, varigenom viktigheten av anslutningsparkeringar framträder. Så kallade snabba leder, med vilka den lätta trafikens förbindelser till kollektivtrafikstationer tryggas, har lyfts fram som viktiga utvecklingsobjekt i centrumområdet.

Att överskrida järnvägen är en alldaglig händelse för den som rör sig i Karis. För att trygga en smidig förflyttning i nord-sydlig riktning i centrum krävs nya förbindelser över järnvägen. Nya förbindelsebehov i centrumområdet har anvisats även i områdets norra delar bl.a. för att radera de gamla kommungränserna och för att förbättra rekreationslederna.

Trafikens utvecklingsbild (Bilaga 1).

7.4 Projekt som påverkar trafiken i framtiden

-Karis resecenterprojekt

För området söker man efter en idé, som förenar kollektivtrafikens stationer och ger nya idéer för att utveckla området i framtiden.

Konkurrensutsättningen om idéplanen pågår.

Det egentliga arbetet uppskattas köra i gång under hösten 2015. Arbetet genomförs som ett samarbetsprojekt med Raseborgs stad, VR, Senaatti-kiinteistö och Trafikverket.

- Generalplanläggning på området mellan Ekenäs och Karis

Ett projekt i enlighet med stadens strategi, vars målsättning är att låta stadsdelarna Ekenäs och Karis växa ihop. Generalplanläggningen är anhängiggjord som två delgeneralplanprojekt Karis västra tätort och Horsbäck-Kärby

Generalplanen för Karis västra tätort baseras huvudsakligen på områden för bostadsbyggande och Horsbäck-Kärby på arbetsplatsområden.

- Detaljplanen för Karis centrum -Köpmansgatan är anhängiggjord

I samband med planarbetet har trafikarrangemanget för norra delen av Köpmansgatan stigit fram. Anslutningen från Köpmansgatan till Karis omfartsväg löper genom hela bostadsområdet i Pentby. Också busstrafiken använder denna rutt. Trafiken upplevs som störande och med nuvarande trafikarrangemang är det omöjligt att utveckla området som ett trivsamt bostads- och serviceområde. I samband med planarbetet utreds möjligheten att flytta anslutningen närmare sin tidigare plats, i slutet av Köpmansgatan.

Bakgrundsmaterial:

- Kehityskäytäväselytys Lännentiet (utredning), Nylands förbund 2009
- Trafiksäkerhetsplanen för Raseborgs stad, 2010
- Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämishjelma, Nylands förbund 2009
- Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso, Nylands NTM-central 2011
- Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035, Nylands förbund 2014

8. Servicenät

Tjänsterna har i centrum av Karis koncentrerats på norra sidan av järnvägen. Närbutikerna vid Köpmansgatan i Karis centrum har behållit sin position, de återfinns i nästan varje byggnad vid gatan. Köpmansgatan är delvis en gågata. De stora dagligvaruaffärerna har koncentrerats i korsningsområdet vid Bangatan och Dalgatan.

2. landskapsplanen möjliggör en storenhet på 30000 v-m2 inom detaljhandeln i Karis centrumområde.

Servicens tillgänglighet förbättras, förutsatt att trafikförbindelserna över banan utvecklas.

Liiketilat Karjaan keskustassa 2008



Affärsutrymmen i Karis centrum 2008, utredning av Nylands förbund: Dimensionering och bedömning av effekterna för handels servicenät, andra etappplansplanen för Nyland.

9. Närrecreation och det ekologiska nätverket

De viktigaste närrecreationsområdena bildas vid Svartån. Rekreativlederna följer ån med parkområden. Ett område som betjänar idrott finns alldeles intill Karis centrum, i västra delen av området, norr om banan. Tryggandet av möjligheterna att utvidga området samt rekreativlederna för stadsdelen Karis kräver särskild uppmärksamhet i framtiden.

Centrums värdefullaste rekreativområde, rekreativlederna invid Svartå å, kräver förbättringar och förenhetligande.

Stadsdelen Karis har byggts upp vid och mellan färdleder, varvid de ekologiska nätverken bryts vid järnvägen och vid riksväg 25.



10. Framtid

Med utvecklingsbilden för Karis centrum tolkas markanvändningen långt in i framtiden beaktande även nuvarande markanvändning. Objekten visade på kartan är inte exakta och avsikten är inte att ur dom tolka områdesreserveringar.

Kartan förevisar utvecklingen av centrum inom sex delområden:

- Service
- Småhus
- Industri
- Boende i bolagsform
- Service som kräver mycket utrymme
- Grönområde och idrott

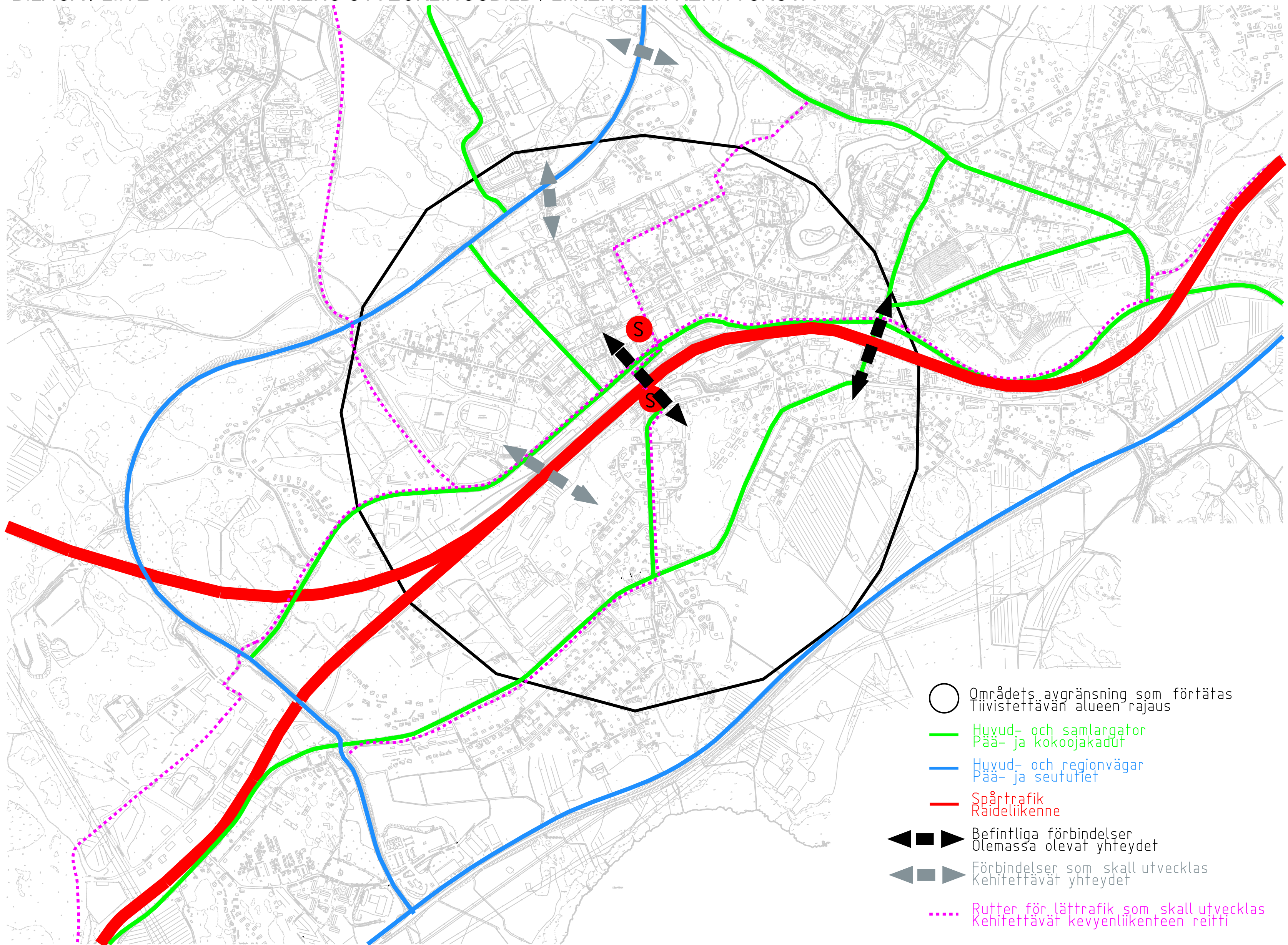
Markanvändningens utvecklingsbild (Bilaga 2.)

11. Bilagor

Bilaga 1: Trafikens utvecklingsbild

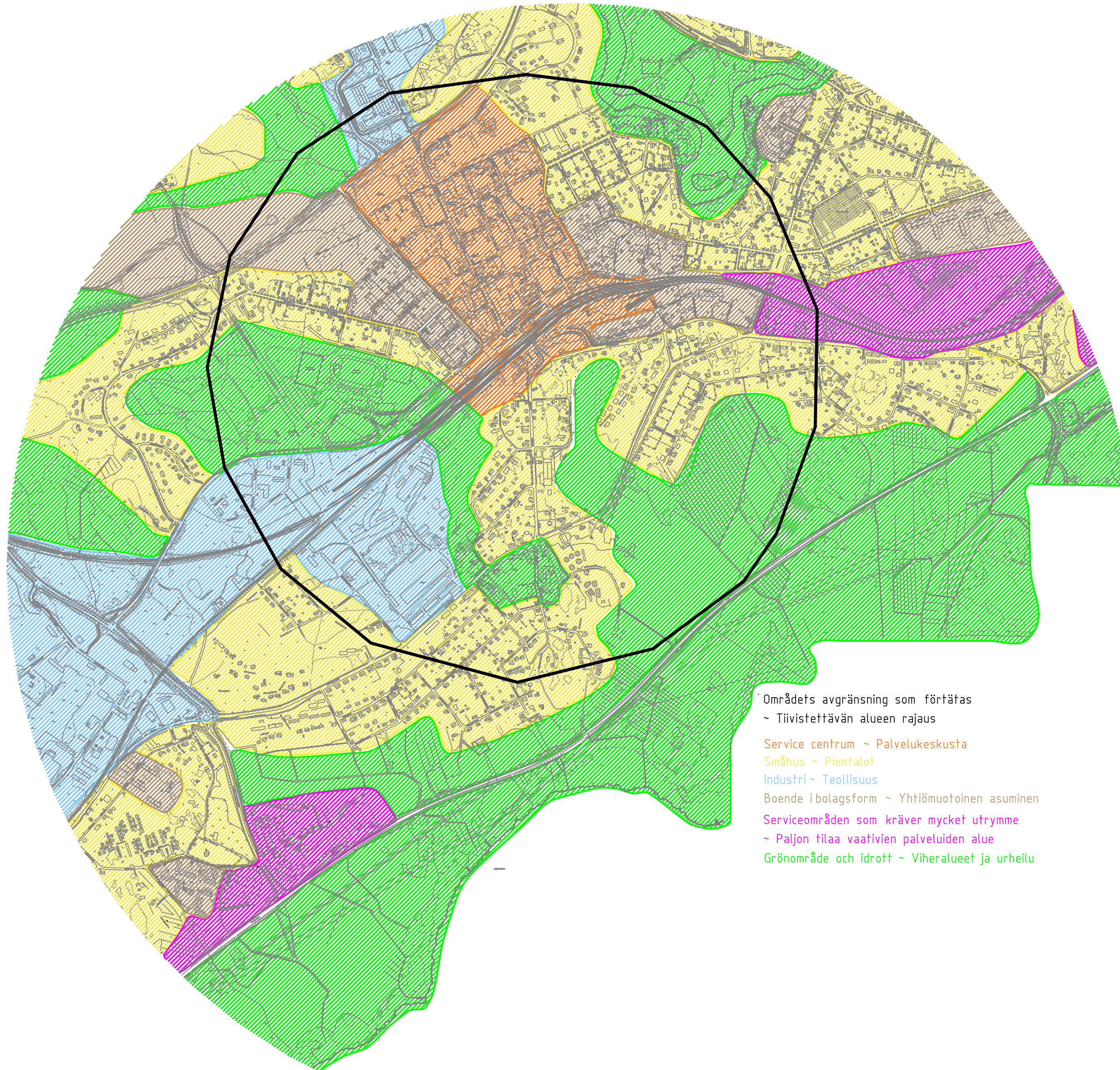
Bilaga 2: Markanvändningens utvecklingsbild

BILAGA / LIITE 1. TRAFIKENS UTVECKLINGSBILD / LIIKENTEEN KEHITYSKUVA



- Områdets avgränsning som förtätas
Tiivistettävän alueen rajaus
- Huvud- och samlargator
Pää- ja kokoojakadut
- Huvud- och regionvägar
Pää- ja seututiet
- Spårtrafik
Räideliikenne
- ◄ ► Befintliga förbindelser
Olemassa olevat yhteydet
- ◄ ► Förbindelser som skall utvecklas
Kehitettävät yhteydet
- Rutter för lätttrafik som skall utvecklas
Kehitettävät kevyenliikenteen reitti

Skala / Mittakaava 1:10 000



- Områdets avgränsning som förtätas
~ Tiivistettävän alueen rajaus
- Service centrum ~ Palvelukeskusta
- Småhus ~ Pientalot
- Industri ~ Teollisuus
- Boende i bolagsform ~ Yhtiömuotoinen asuminen
- Serviceområden som kräver mycket utrymme
~ Paljon tilaa vaativien palveluiden alue
- Grönområde och idrott ~ Viheralueet ja urheilu

Skala / Mittakaava 1:10 000