

Mottagare
Staden Kristinestad

Dokumenttyp
Kulturmiljö- och landskapsutredning

Datum
30.4.2021

DETALJPLAN FÖR INRE HAMNEN KULTURMILJÖ- OCH LANDSKAPSUTREDNING



KULTURMILJÖ- OCH LANDSKAPSUTREDNING

Granskning 30.4.2021
Datum 30.4.2021
Skriven av Stina Karhunmaa
Granskad av Jonas Lindholm

Pämbild: © Museiverket. Foto från västra stranden i riktning mot inre hamnen 1949, fotograf Lauri Huhtala.

INNEHÅLL

1.	INLEDNING	1
2.	UTGÅNGSPUNKTER OCH ANVÄNDA METODER	1
3.	DEFINIERING AV OMRÅDET SOM UNDERSÖKS	2
4.	DET UNDERSÖKTA OMRÅDETS HISTORIA	4
5.	KULTURLANDSKAP	12
5.1	Landskapsstruktur	12
5.2	Landskapsbild	12
5.3	Landskapets särdrag	15
5.4	Rekommendationer	16
6.	BYGGD MILJÖ	17
6.1	Allmänt	17
6.2	Byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY 2009)	18
6.3	Lokalt värdefull byggd kulturmiljö	19
6.3.1	Rekommendationer	20
6.4	Kulturhistoriskt värdefullt byggnadsbestånd	21
6.4.1	Rekommendationer	21
6.5	Fornlämningar	22
7.	SAMMANDRAG OCH SLUTSATSER	23
8.	KÄLLOR	24

Foton: Ramboll Finland Oy, om annat inte nämns.

Bilagor:

Bilaga 1: Byggnadsförteckning

Bilaga 2: Byggnadsinventeringskort

1. INLEDNING

En detaljplaneändring håller på att utarbetas för området inre hamnen i Kristinestad. En kulturmiljöutredning utarbetas för planläggningsarbetet i syfte att undersöka planeringsområdet med tanke på kulturmiljön som inkluderar den byggda miljön samt landskapet. De enskilda kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna presenteras noggrannare på inventeringskorten som finns som bilaga till utredningen.

Syftet med utredningen är att styra detaljplaneprocessen enligt de riksomfattande målen för områdesanvändningen så att ett bevarande av den nationella kulturmiljöns och byggnadsarvets regionalt varierande karaktär främjas i planeringen av markanvändningen. I utredningen eftersträvas en identifiering av kulturmiljöns och landskapets lokala karaktär och särdrag så att tilläggsbyggnation och andra ändringar kan styras i planen så att de anpassas till dem.

Undersökningen av områdets kulturhistoriska värden inleddes med en byggnadsinventering, som gjordes av Ramboll Finland Oy i februari 2021 – juni 2021. Metoderna som använts samt utgångspunkterna presenteras i följande kapitel.

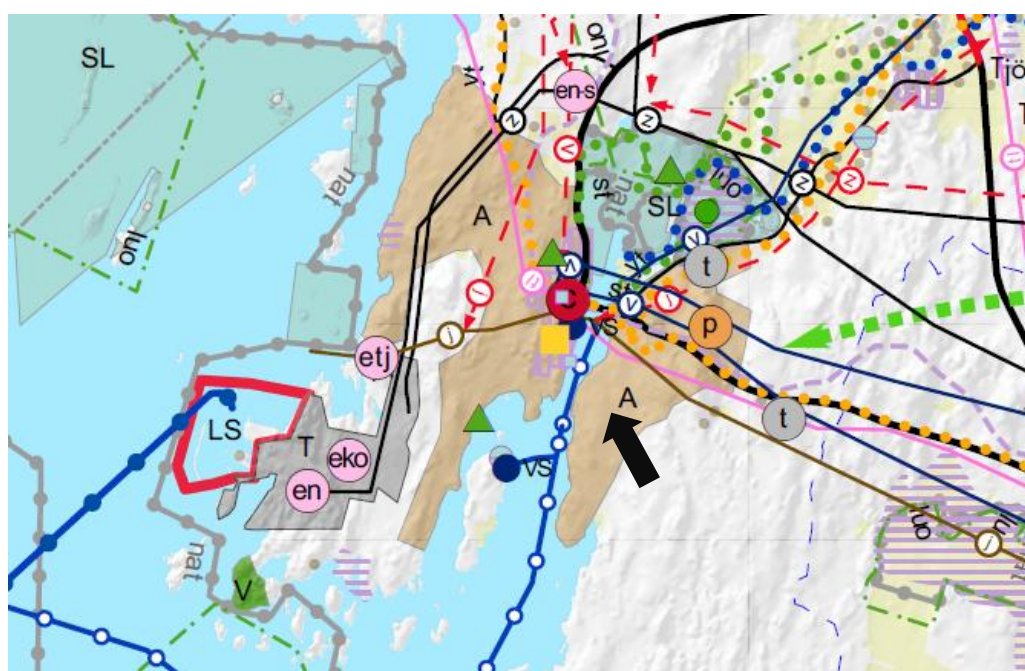
2. UTGÅNGSPUNKTER OCH ANVÄNDA METODER

Arbetsgrupp:

Den här kulturmiljö- och landskapsutredningen har gjorts av arkitekt Stina Karhunmaa vid Ramboll Finland Oy. I byggnadsinventeringens värdeklassificering av objekten deltog förutom Karhunmaa även experten på byggd kulturmiljö Niina Uusi-Seppä vid Ramboll Finland Oy.

Utgångspunkter:

I Österbottens fastställda landskapsplan är det undersökta området ett område för tätortsfunktioner (A). I närheten av området finns också beteckningen för båtfarled (båtfarleden till Kristinestads gästhamn). På området finns en delgeneralplan som saknar rättsverkan. I den är området anvisat som LS- och LV-område. I gällande detaljplaner finns hamnfunktioner (LV-båthamn/småbåtsplats, LS-båthamn, LS-1-hamn område) samt parkområde (VP) anvisade på området. Vattenområdet har beteckningen W. På området finns inga beteckningar med anknytning till byggd kulturmiljö eller landskap anvisade i gällande lagakraftvunna planer.



Figur 2- 1. Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2040. Områdets läge är angivet med en svart pil.



Figur 2-2. Till vänster ett utdrag ur områdets delgeneralplan som saknar rättsverkan (1998). Till höger ett utdrag ur en detaljplanesammanställning (2010). De olika detaljplanernas avgränsning anges med blått.

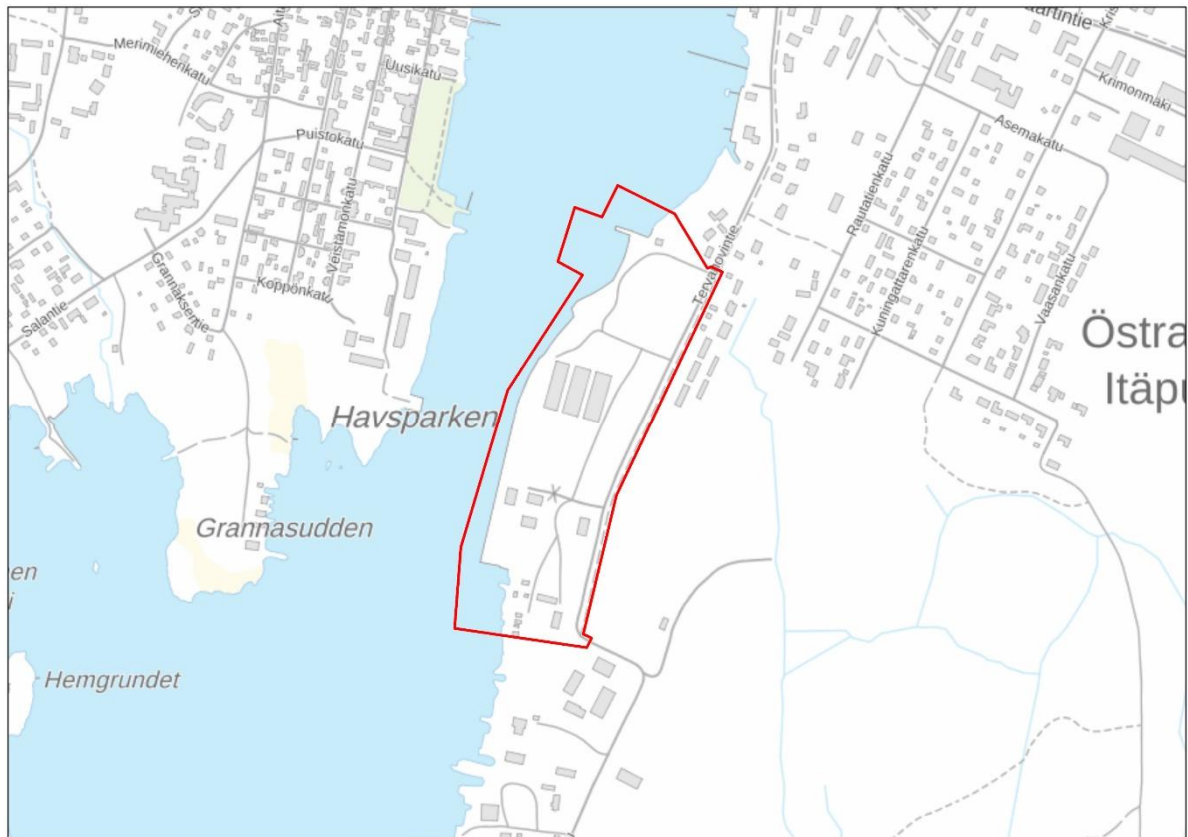
Använda metoder:

Som basmaterial för kulturmiljö- och landskapsutredningen användes kartor över området, historiker, planläggningar samt andra planer och utredningar. Material och information har begärts av bl.a. Kristinestads sjöfartsmuseum, Österbottens museum samt lokala privatpersoner. Uppgifter om det gamla byggnadsbeståndet har utretts tillsammans med Kristinestads byggnadstillsyn. Den lokala Facebook-gruppen "Gamla bilder från Kristinestad" har också varit till hjälp. Därifrån har gamla fotografier från hamnområdet samt lokalkännedom fåtts.

Området undersöktes på plats under senvintern 25.2.2021 samt på våren 22.4.2021. Då fotograferades alla byggnader på området samt omgivande landskap, och behövlig information om byggnaderna och omgivningen antecknades. Det har gjorts en totalinventering på området. Alla byggnader har fotograferats och basuppgifterna har antecknats i en byggnadsförteckning som finns som bilaga 1 till den här utredningen. Uppgifter om äldre kulturhistoriskt betydelsefulla byggnader på området har införts på byggnadsinventeringskort som finns som bilaga 2 till utredningen. Skyddsmotivering samt rekommendationer för byggnaderna finns införda på inventeringskortet. I kulturmiljöutredningen har dessutom områdets förändringshistoria och kulturlandskap undersökts.

3. DEFINIERING AV OMRÅDET SOM UNDERSÖKS

Utredningsområdet omfattar cirka 11 ha. Det ligger intill Tjärhovsvägen cirka 800 m söder om Lappfjärdsvägen. Området ligger i omedelbar närhet till Kristinestads centrum öster om stadsbron. Från området har man fri utsikt över Stadsfjärden. Området gränsar i norr till bostadsbyggnader som byggts på 2000-talet och i öster till Tjärhovsvägen. Öster om Tjärhovsvägen finns för närvarande ett skogsområde samt i norra delen radhus som byggts på 2000-talet. Så gott som hela området öster om Tjärhovsvägen har planlagts som område för radhus och fristående småhus, vilket innebär att området öster om Tjärhovsvägen kommer att bestå av byggd miljö, när planen har fullföljts. Den preliminära avgränsningen av detaljplanen/alltså utredningsområdet är nedan inritad med rött.



Figur 3-1. Preliminär avgränsning av området. Bakgrundskarta © Lantmäteriverket.



Figur 3-2. Tjärhovsvägen fotograferad mot norr. På fotot syns nytt byggnadsbestånd från 2000-talet.



Figur 3-4. Tjärhovsvägen fotograferad mot söder. På fotot syns de gamla magasinerna samt stora lagerhallar från 80-talet.

4. DET UNDERSÖKTA OMRÅDETS HISTORIA

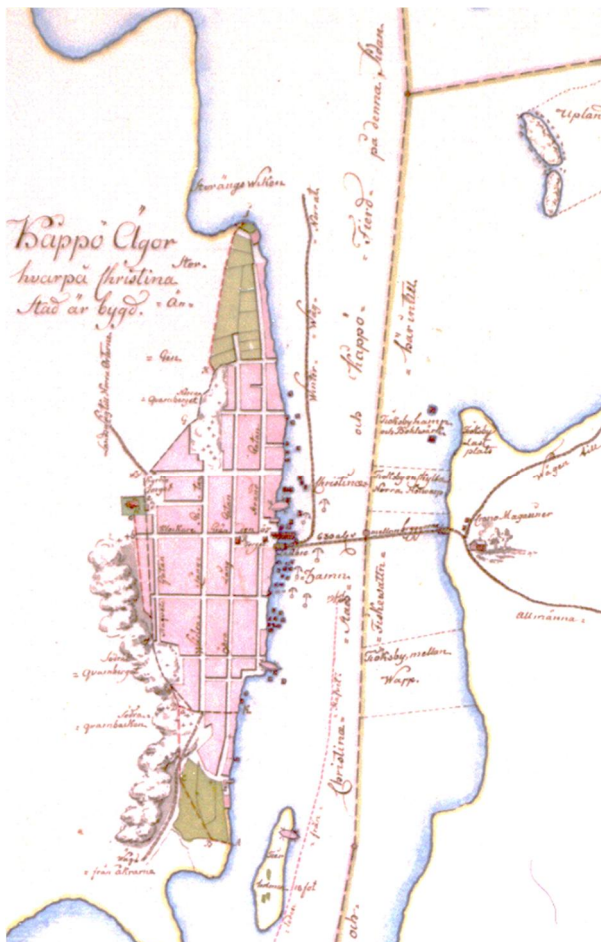
Som källor för undersökningen av områdets historia har till största delen historieböcker använts:

- Mäkelä, A. & Petterson, L ja Åkerblom, B (1984). Kristinestads historia I. Kristinestads stad.
- Norrvik, Christer (1999). Stad under segel: Kristinestads sjöfart efter 1809. Kristinestads stad.

Samt gamla fotografier, kartor och lokalkännedom. Nedan ges en sammanställning av områdets användningshistoria i kronologisk ordning.

Historisk bakgrund från Stadsfjärdens västra sida på 1400–1700-talet

- Kristinestad grundades 1649 av generalguvernör Per Brahe. (Vid den österbottniska kusten planerades städer redan under senare hälften av 1500-talet och hamnar vid Österbottens kust var kända redan på 1400-talet)
- Staden etablerades vid stranden av "Stadsfjärden" på grund av det gynnsamma läget. Vattnet i fjärden är djupt och fjärden är skyddad från nordliga och sydliga vindar så att skepp lätt kunde ligga för ankar där.
- På 1600-talet fanns skeppsrederier i Kristinestad och sjöfarten utgick från hamnen på stadssidan. Utrikeshandeln begränsades, men med specialrättigheter fick virke skeppas till Sverige, Tyskland och Livland. I Kristinestad upplevdes handelsbegränsningen som problematisk, trots specialrättigheterna, med tanke på stadens utveckling. Begränsningarna följdes inte alltid. Ett viktigt mål för handeln var Stockholm. Den betydelsefullaste handelsvaran var tjära, men tjärexporten var vid den tiden begränsad. Skepp förliste också ofta och det ledde många gånger till svåra ekonomiska följder.
- 1700-talet var, bortsett från krigstiden, en viktig tid för utveckling i Kristinestad. Folkmängden nästan tredubblades. Utrikesseglationen och -handeln ökade tack vare stapelrättigheterna. Den egna skeppsbyggnadsverksamheten blev också mera omfattande, vilket påskyndade följande århundrades blomstring.
- Vid den här tiden var fjärdens östra sida ännu obebyggd. På östra sidan bodde endast en färjkarl på 1600-talet och trafiken sköttes med färja.
- Under krigstiden (stora ofreden 1700-1721 och lilla ofreden 1742-1743) måste Kristinestad förse krigsflottan med besättningsmän och ryska trupper ockuperade staden.



Figur 4-1. Utdrag från karta som ritats 1748 och en förnyad karta från 1794, där man kan se många magasin i strandvattnet på stadssidan. Ritade av Fred Rönholm (1974) och D. Gylleborg (1794)

(Källa: Uppsala universitet/Norrvik, 1999, s. 16).



Figur 4-2. Karta ritad av lantmätare Job. Berget 1751.

(Källa: Kungliga biblioteket, Stockholm/ Norrvik, 1999, s. 28).

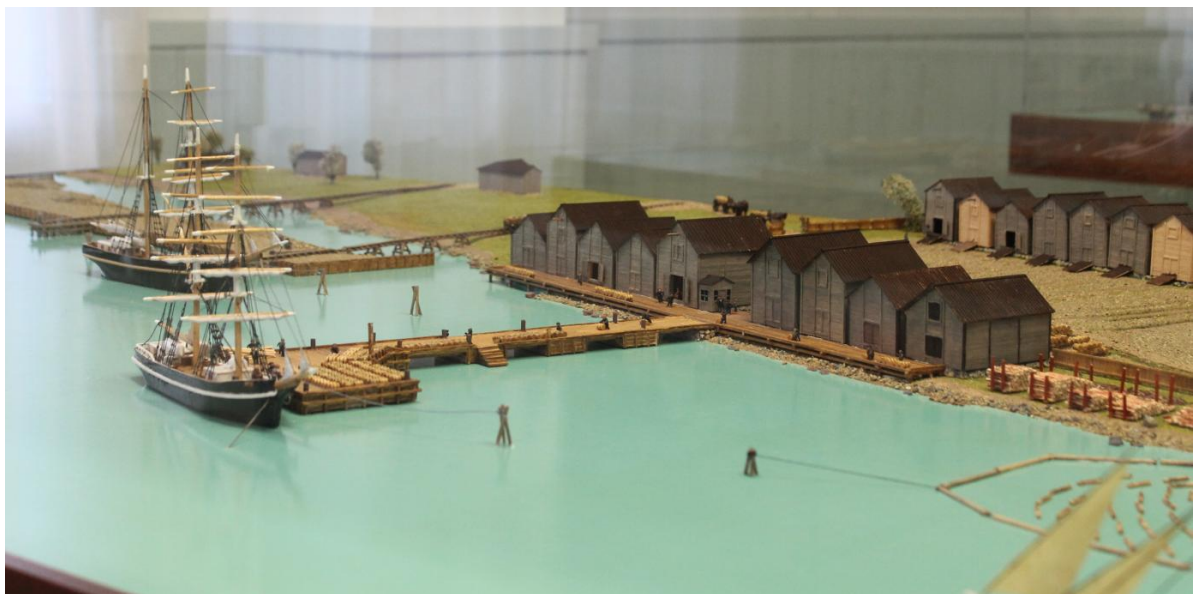
Inre hamnens historia börjar på 1800-talet

Tjärhovets tid på 1800-talet

- Området öster om fjärden vid inre hamnen anslöts till staden på 1800-talet. Där ordnades ett stort lagerområde för förvaring av virke, salt och tjära. (Lastningsplatsen på östra sidan var omtalad redan 1684. Magistratens protokoll).
- Kaptener och sjömän var redan 1805 den ledande socialgruppen i staden, vilket visar hur betydelsefull hamnen var i staden.
- Tjärhovet (alltså lagringsplatsen för tjära) låg ursprungligen på Tjärholmen, senare på Brandtorget, och därefter på östra sidan av staden sydost om stadsbron. Efter att stadsbron blev färdig 1845 flyttades lagret till nuvarande inre hamnens område.
- Lastkajen byggdes 1847.
- I slutet av 1800-talet fanns 18 magasin intill tjärhovet. Tjärhovet omgavs av ett skyddsstängsel byggt av plankor. Innanför stängslet fanns nio magasin. Vid stängslets norra och södra sidor fanns portar. Mellan lagerbodarna innanför stängslet fanns en ganska stor öppen plats. Den var sannolikt täckt av runda stockar placerade så att de underlättade rullning av tunnorna i olika riktningar, framför allt ned till kajen. (Norrvik, 1999, s 519).
- Hamnkajen byggd av ballast var ansluten till hamnens vägbrytare och låg norr om magasinsen och bryggan.
- Både i Kristinestad och i finländsk skala var tjära den viktigaste exportprodukten jämsides med virke ända till slutet av 1800-talet. Den nya tidens fartyg byggdes av järn och stål, varvid det inte mera fanns någon marknad för tjära.
- Exporten av props började redan på 1800-talet och propsen skeppades framför allt till England. Propsen användes för att stötta gruvgångar.



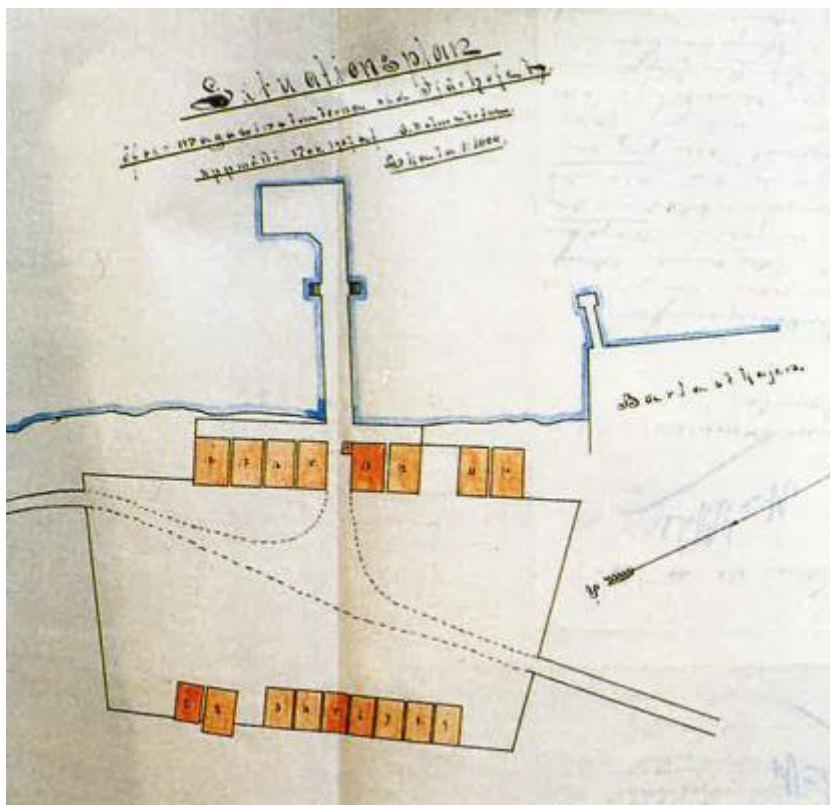
Figur 4-3. Utdrag från lotsningskort från ryska tiden. Utarbetat 1872. På kortet syns Tjärhovets magasin, Tjärhovets brygga och ballastkajen norr om den. (Källa: Sjöfartsstyrelsen/Norrvik, 1999, s. xx).



Figur 4-4. Foto av en miniatyr av Tjärhovet, där magasinerna och lastbryggorna kan ses. (Källa: Kristinestads Sjöfartsmuseum, Christer Norrvik).



Figur 4-5. Tjärhovet fotograferat från stadsbron 1887. © Museiverket, foto Lydia Florin. (Källa: Norrvik, 1999, s. 502). Den långa bryggan på fotot är ballastkajen och till höger syns tjärhovets brygga och bakom den syns många magasin.

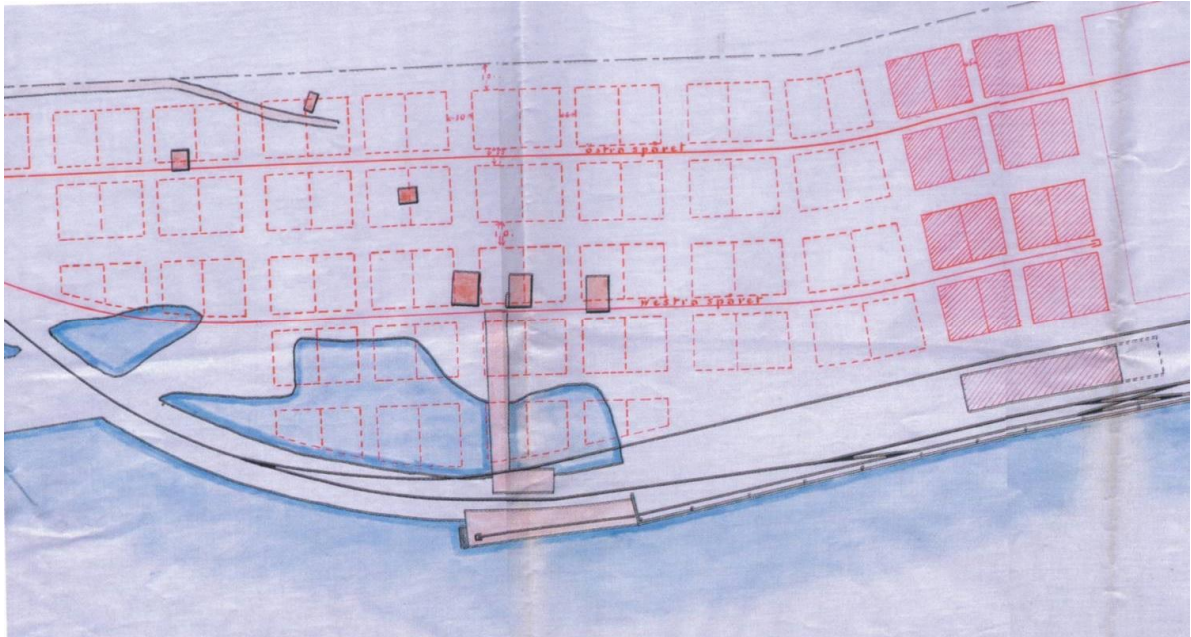


Figur 4-6. Tjärhovet 1907. Bilden innehas av Christer Norrvik. (Källa: Norrvik, 1999, s. 518)

Hamnverksamheten startade i början av 1900-talet

- På Tjärhovsområdet byggdes en stenkaj i början av 1900-talet. Stadsfullmäktige godkände byggnadsplanen för hamnen i februari 1909. Vid samma tid fylldes en stor del av stadsfjärden ut. "Ballastkajen" och hela Tjärhovets kaj förenades då med fastlandet. Dessutom byggdes en 70 m lång pålkaj dit järnväg leddes.
- Tjärhovets kaj finns fortfarande kvar och omges av den delvis rivna pålkajen.
- Då hamnen byggdes, byggdes också järnvägen, som bidrog till uppkomsten av ett modernt hamnområde. Samtidigt planlades Kristinestads östra sida. Där byggdes järnvägsspår, bangård, järnvägsmagasin, lokstall, svängplatta, stationsbyggnad, stationspark och tjäns-tebostäder.
- Innan hamnen byggdes flyttade man dit lotsstugan, som hade funnits i närheten av centrum i anslutning till den gamla hamnen, och placerade den söder om inre hamnen där den fortfarande finns.

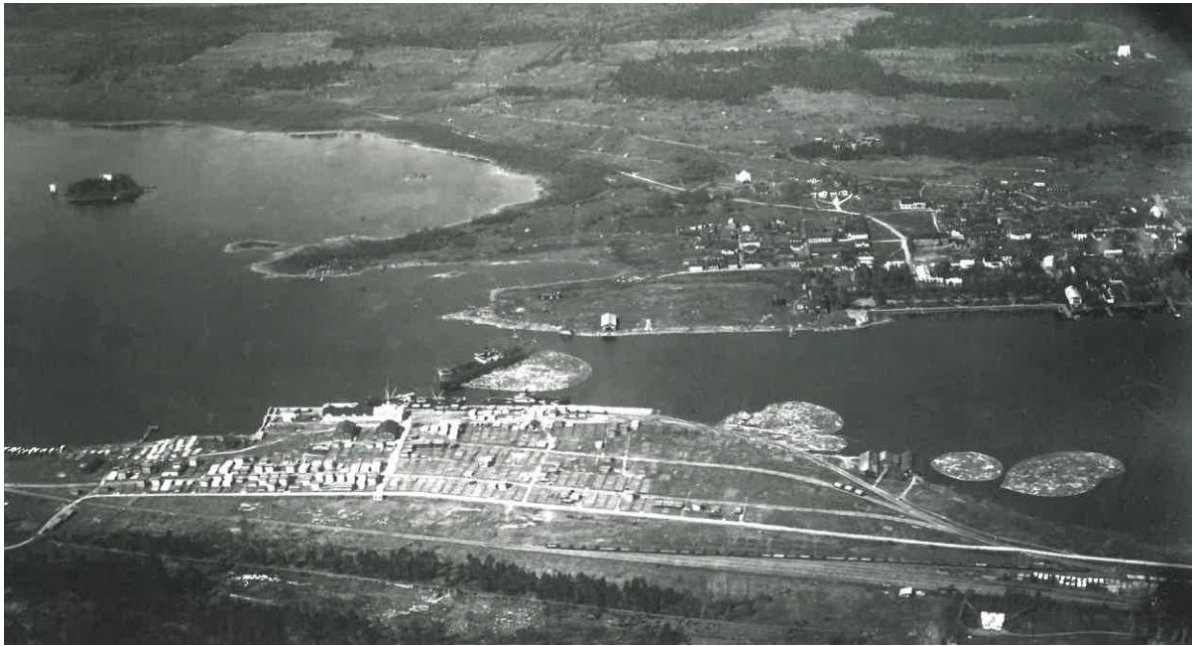
- Exporten av props och ved var livlig före första världskriget och även därefter ända till 1960-talet. Eftersom transporten av dem var så omfattande, påverkade detta i hög grad hur området såg ut vid hamnsidan av staden (se flygfoto i sned vinkel 4-9).
- I norra delen av hamnen byggdes en fiskförädlingsfabrik i början av 1900-talet. På området fanns flera byggnader av vilka de sista revs på 60-talet.
- I hamnen byggdes ett tull- och packhus enligt arkitekt Sune Macons ritningar 1914.
- Då den nya hamnhelheten blev färdig revs största delen av tjärhovets magasin och bodar 1916. Två av magasinerna flyttades sannolikt bakom tull- och packhuset där de fortfarande står.
- Under krigstiden var området ockuperat och tyska soldater höll vissa lager i tull- och packhuset samt annanstans på hamnområdet.



Figur 4-7. Detaljplan över hamnområdet från 1912. Uppmärksamheten fästs speciellt vid Tjärhovets brygga, som finns innanför den numera rivna träkajen, samt ballastkajen och resterna av Tjärhovet. Bilden är ritad av H. Sourander. (Källa: Kristinestads Sjöfartsmuseum, Christer Norrvik).



Figur 4-8. Flygfoto av hamnområdet ungefär från 1920-talet. Fotot är sannolikt det äldsta flygfotot från Kristinestad. På fotot syns fem järnvägsspår samt ett stort lagerområde. (Källa: Haavisto, 1999).



Figur 4-9. Flygfoto i sned vinkel av Kristinestad 27.5.1931. Fotot togs av flygdivision Gabrielsson från cirka 500 m höjd. På fotot ser man tydligt storleken på lagerområdet som sträcker sig ända till lotsstugan. På bilden kan man tydligt se flera runda områden med props i stadsfjärden. (källa: Haavisto, 1999, s 77).

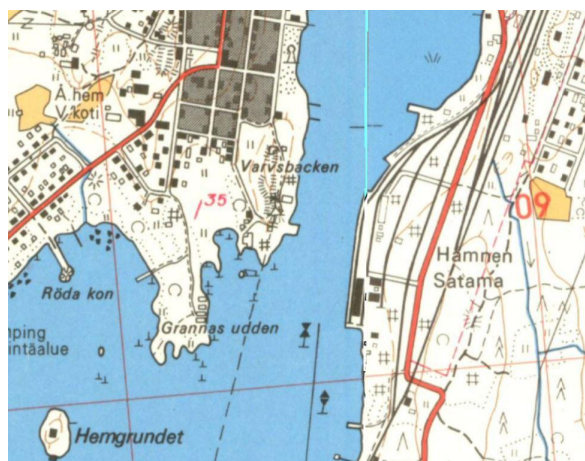


Figur 4-10. Bygge av stenkaj 1913. Fotograferat från söder mot norr. Längst bort till vänster finns barkskeppet CEDIA och vid kajen bogserbåten OIVA. Fotot ägs av Lars Axén, fotograf okänd. (Källa: Norrvik, 1999, s. 545)

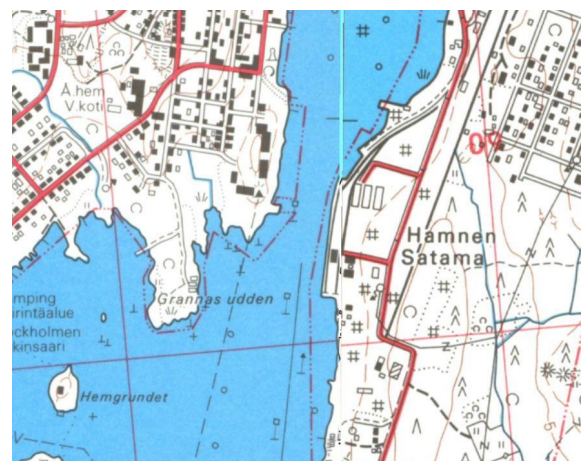
- Hamnverksamheten var fortfarande livlig 1940–1950 och på 60–70-talen. Virke har lagrats på ett stort område.
- I början av 1980-talet byggdes tre takförsedda öppna lagerbyggnader med jordgolv med en volym på totalt cirka 4 400 m³.
- Virke skeppades ännu på 1980–1990-talen i någon mån och virket lagrades i lagren som byggdes på 80-talet.
- Två spår i områdets mellersta del revs i slutet av 1970-talet/början av 1980-talet.
- Torv började exporteras från inre hamnen cirka 1975–1980 och torvtransporterna skedde under perioden med öppet vatten ända till början av 2000-talet. Därefter flyttades torvhanteringen till Björnön. Vid samma tid transporterades också sporadiska laster med massaved, metallskrot och matpotatis via hamnen. Via hamnen importerades vägsalt, lecagrus och potatis för livsmedelsindustrin.
- På 1980-talet revs också tull- och packhusets lagerdel.



Figur 4-11. Flygfoto i sned vinkel på postkort 9362 från 1952. Fotograf: Bröderna Karhumäki. Foto från Jarkko Ikkela-Koskis samling.



Figur 4-12. Lantmäteriverkets grundkarta från 1971. På kartan från 70-talet finns fortfarande lagerdelen kvar i ändan av tull- och packhuset.



Figur 4-13. Lantmäteriverkets grundkarta från 1986. På kartan syns lagerhallarna byggda på 80-talet samt att en del av järnvägsspåren har rivits.

Hamnverksamhet på 2000-talet

- På 2000-talet betjänar hamnen främst närområdets industri. Verksamhet pågår endast vid öppet vatten, i allmänhet från slutet av april till mitten av december. Under den tiden besöks hamnen av cirka 20 fartyg per år. Via hamnen transporteras byggnadsgrus samt bit-, fräs- och växttorv. Metallsrot har också transporterats från hamnen. Hamnens verksamhetsområde är inhägnat och obehöriga har inte tillträde till området. Trafiken till området skedde kontrollerat via portar. I de öppna lagren som byggdes i hamnen på 80-talet förvaras grus och torv.
- År 2005 ansöktes om miljötillstånd för hamnverksamheten på området (tidigare har inget miljötillstånd funnits). Verksamheten håller småningom på att flyttas till Björnö hamn.
- Samhällsbyggnadsnämnden beslutade i februari 2018 att den kommersiella hamntrafiken i inre hamnen ska upphöra.



Figur 4-14. Foto av torvtransporter, taget från västra stranden av hamnviken. Fotograf: Jarkko Ikkela-Koski (7.4.2004).

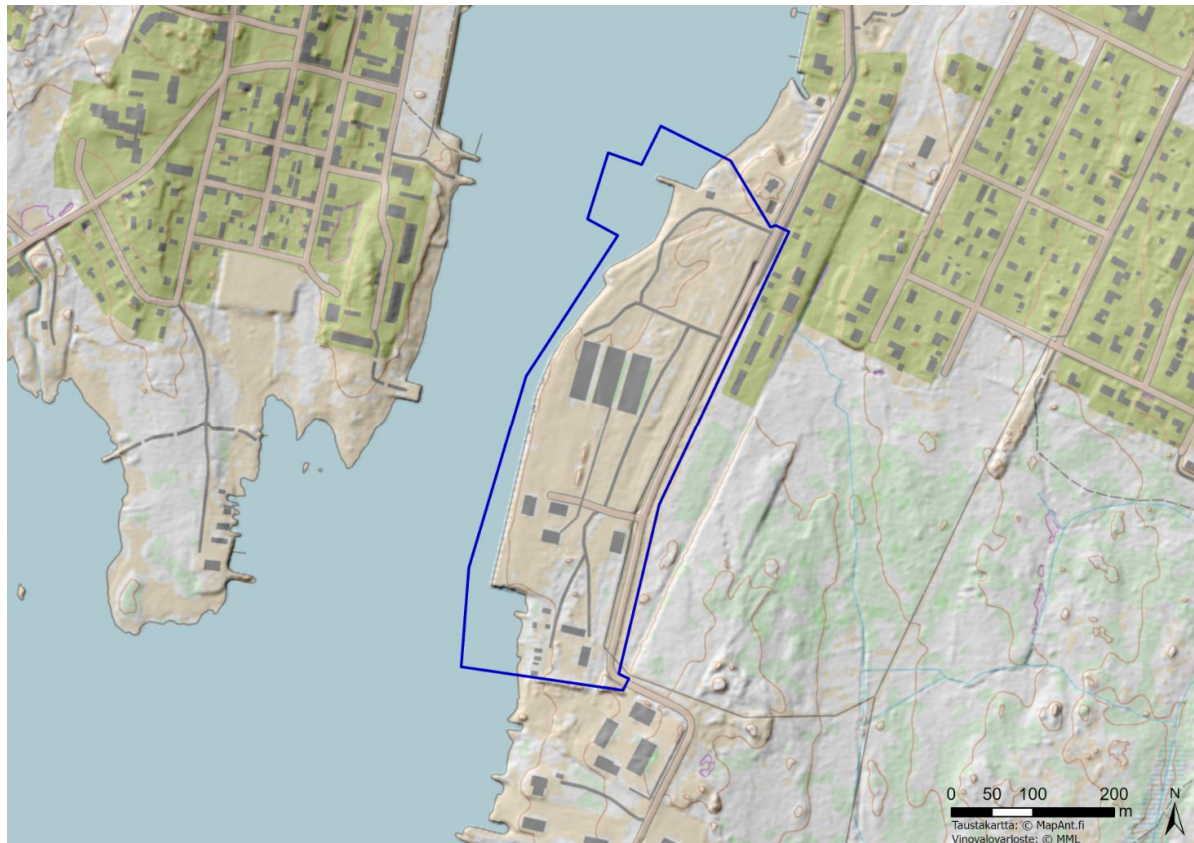


Figur 4-15. Lantmäteriverket flygfoto från 2012.

5. KULTURLANDSKAP

5.1 Landskapsstruktur

Områdets landskapsstruktur består till största delen av öppen terräng (orange område) samt till en liten del trädbevuxet område i söder (vitt område). I norra delen av området finns också delvis trädbevuxet område. Stadsfjärden är det centrala elementet i landskapsstrukturen. Områdets topografi är jämn. Markytans höjd sjunker mot stadsfjärden och har en variation på cirka 2 m ö.h. – 4 m ö.h.

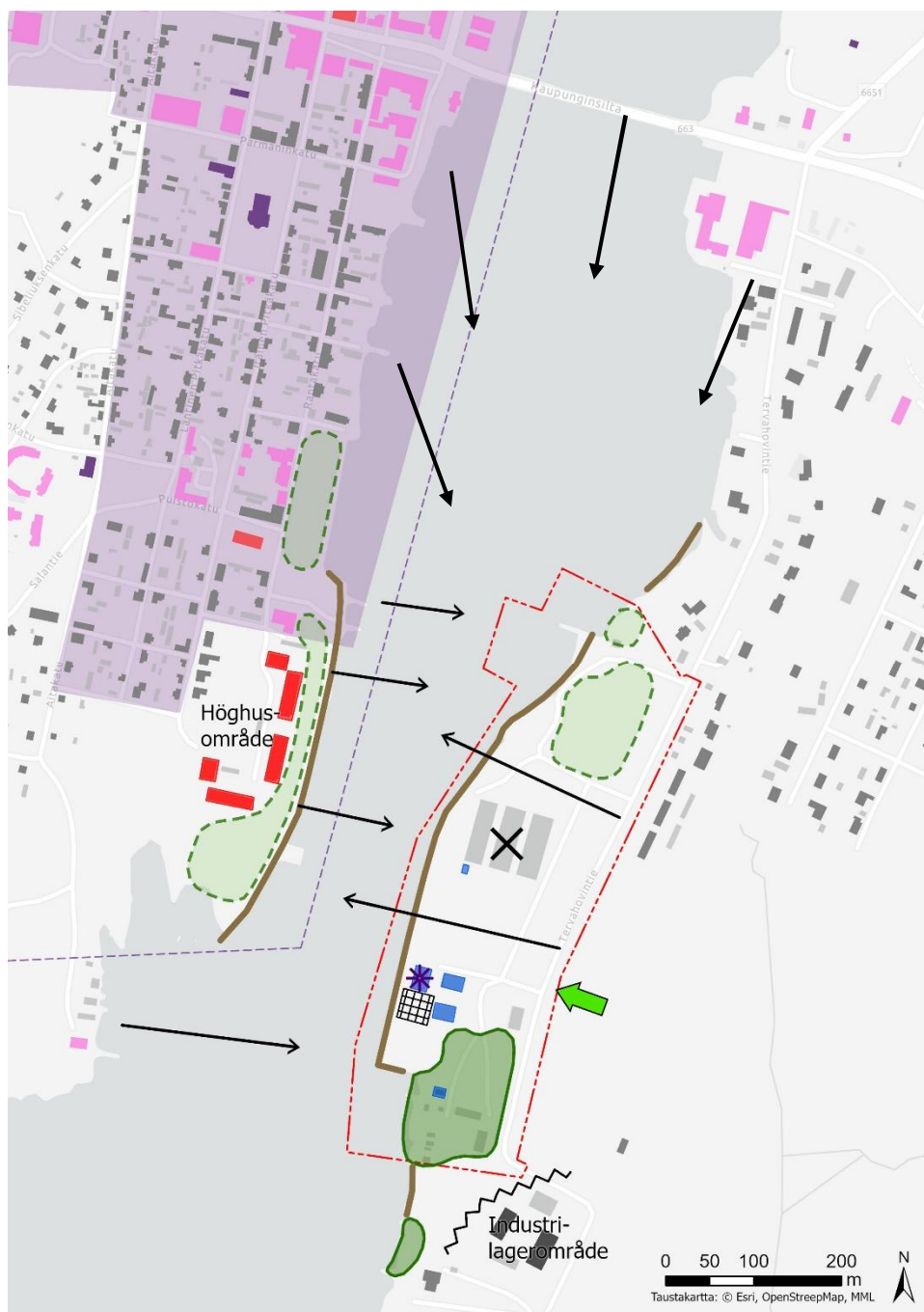


Figur 5-1. Utredningsområdets landskapsstruktur framställd med terrängskuggning. Vitt är skogsområde, orange är öppet område.

5.2 Landskapsbild

Områdets landskapsbild domineras av öppenhet samt utsikt mot stadsfjärden. På grund av områdets öppenhet framträder hamnens kulturhistoriskt värdefulla byggnader tydligt i landskapet (hamnkontoret samt magasinerna). Ungefär mitt på området finns en grupp med tre stora lagerhallar, som byggdes i början av 80-talet och som på grund av sina dimensioner dominerar landskapsbilden. Lagerhallarna kan också upplevas stora landskapet, eftersom de avviker från områdets öppna, mera småskaliga karaktär. De vita flervåningshusen i fyra våningar vid västra stranden av stadsfjärden syns mycket tydligt från inre hamnen. Norra delen, där det också finns ett litet hamnområde/småbåtsplats, är trädbevuxen och ger ett intryck av skog, fastän träden står glest. Södra delen av området är annorlunda, där är området trädbevuxet, den byggda miljön är småskalig och växtligheten är lundartad.

I planeringsområdets omedelbara närhet, på södra sidan, finns industri- och lagerområde. Från västra sidan av stadsfjärden har man vid utsikt mot planeringsområdet och vyn är tydlig. Området syns tydligt ända från stadsbron.



TECKENFÖRKLARINGAR:

- | | |
|--|---|
|  Planavgränsning |  Landmärke |
|  RKY 1993 – Det gamla rutplaneområdet och Kvarnbacken |  Störning i landskapet |
|  RKY 2009 – Kristinestads rutplaneområde |  Grönförbindelse som kvarstår i planen |
|  Bostadshus/Fritidshus |  Miljöstörfaktor |
|  Annan/Ekonomibyggnad |  Utsikt |
|  Industribyggnad |  Obebyggd öppen strand |
|  Affärs- eller offentlig byggnad |  Hög byggnad / syns långt |
|  Kyrklig byggnad |  Kulturhistoriskt värdefullt byggnadsbestånd |
|  Kyrka |  Plats med intressant omgivning |
| |  Trädbevuxet område |
| |  Skogsområde |

Figur 5-2. Analyskarta över områdets landskap.



Figur 5-3. Flygfoto av utredningsområdet 2016.



Figur 5-4. Planeringsområdet fotograferat från stadsbron.



Figur 5-5. Planeringsområdet fotograferat från Tjärhovsvägen. På fotot syns flervåningshusen på den motsatta stranden, de stora lagerhallarna samt magasinbyggnaderna i bakgrunden.



Figur 5-6. Lundartad miljö i södra delen av planeringsområdet vid lotsstugans gårdsmiljö.



Figur 5.7. Det nordliga hamnområdet. Stenbryggan är enligt kartgranskningar byggd ungefär på 60-talet.

5.3 Landskapets särdrag

Som särdrag i landskapet kan man nämna att hamnens kulturhistoriskt värdefulla helhet är ovanligt lätt att upptäcka, landskapet är mycket öppet och skapar en landskapsmässig harmoni. Området finns också på en synlig plats sett från staden (se exempelvis figur 5-4). På området finns dessutom historiskt bevismaterial i form av rester av järnvägsspåren från början av 1900-talet. De kvarvarande järnvägsspåren framgår exempelvis av figur 6-1.



Figur 5-8. Järnvägsspår på hamnområdet.



Figur 5-9. Järnvägsspår på hamnområdet.

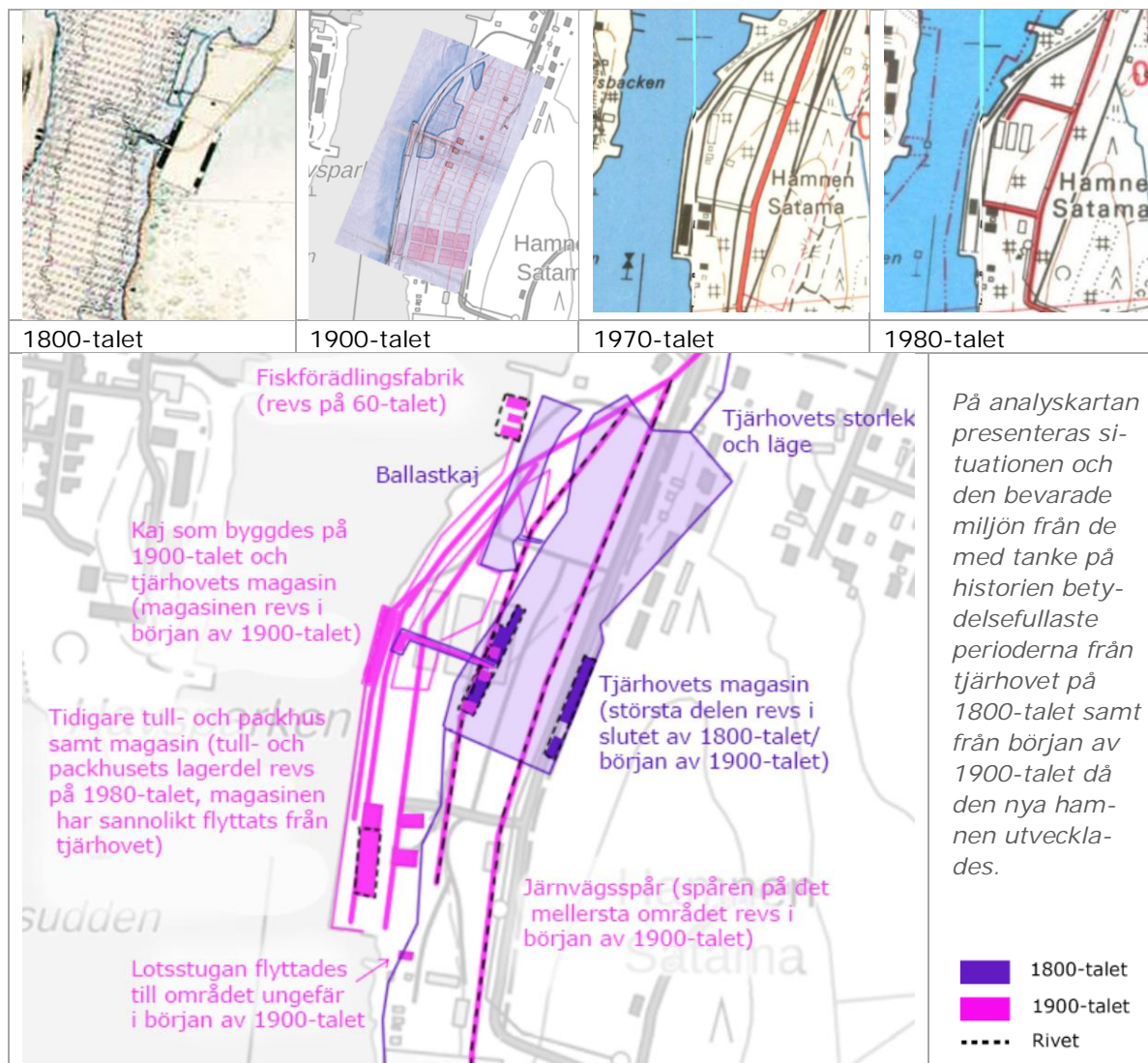
5.4 Rekommendationer

Landskapets och i synnerhet hamnens öppenhet samt utsikten mot stadsfjärden som delvis syns från Tjärhovsvägen borde bevaras. Det är också önskvärt att hamnens kulturhistoriskt värdefulla byggnader även i fortsättningen lätt ska upptäckas i landskapet. De stora lagerhallarna, som byggdes på 80-talet, passar inte in i områdets landskapsbild och kunde gärna rivas, då områdets användning ändras. Industri- och lagerområdet söder om planeringsområdet borde beaktas som en eventuellt störande faktor i den kommande planeringen av markanvändningen. Järnvägsspår från början av 1900-talet finns kvar på området och berättar om hamnens utveckling fram till våra dagar. Det rekommenderas att järnvägsspåren delvis bevaras exempelvis i den nuvarande hamnhelhetens omgivning.

6. BYGGD MILJÖ

6.1 Allmänt

Det bevarade gamla byggnadsbeståndets historia i inre hamnen sammanhänger med att en ny hamn byggdes i början av 1900-talet. Den mest imponerande byggnaden är det tidigare tull- och packhuset (hamnkontoret) som planerats av arkitekt Sune Macon och finns på en synlig plats i förgrunden på kajområdet. Bakom hamnkontoret finns två magasinbyggnader som sannolikt är ända från tjärhovets tid på 1800-talet och har eventuellt flyttats till sin nuvarande plats efter att hamnkontoret byggts. Byggnaderna bildar en lokalt och landskapsmässigt värdefull helhet på hamnområdet. De värdefulla områdeshelheterna beskrivs närmare i kapitel 6.3. I närheten av den gamla stenbryggan söder om de nuvarande stora lagerhallarna finns en gammal toalettbyggnad som sannolikt också har flyttats, eftersom den inte syns på sin nuvarande plats på gamla flygfoton. Områdets äldsta byggnad är lotsstugan söder om hamnen. Den flyttades till området då den nya hamnen byggdes. Det är okänt exakt när den byggdes, men byggnaden är enligt Museiverkets utredning 1993 Finlands äldsta kända lotsstuga. Lotsstugan är också starkt förknippad med hamnens historia, men dess anknytning till hamnområdet är numera otydlig på grund av att området har blivit trädbevuxet. Ännu i början av 1900-talet var sambandet tydligare. Områdets gamla byggnadsbestånd har bibehållit sin ursprungliga exteriör väl. Områdets nyare byggnadsbestånd har anknytning till förnyelsen och utvecklingen av hamnområdet efter 1980-talet.



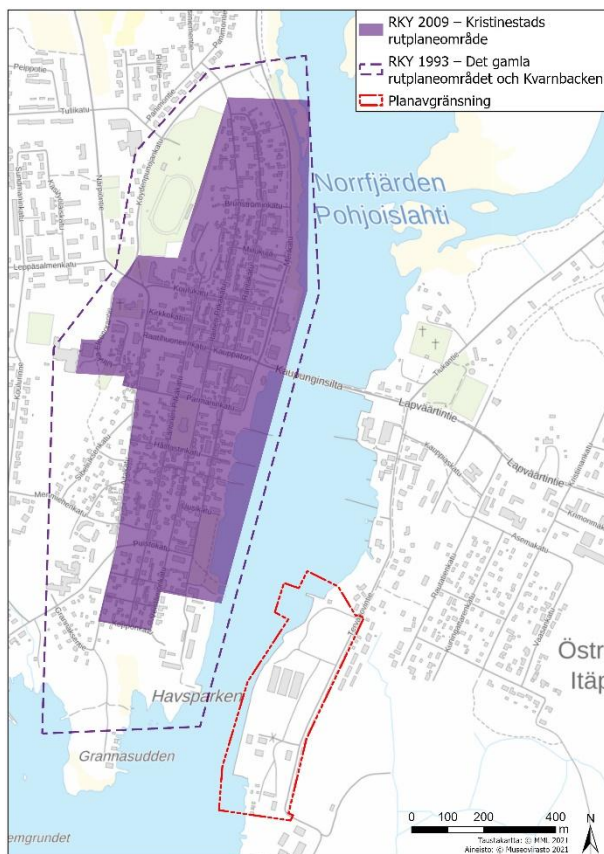
Figur 6-1. På analyskartan baserad på Lantmäteriverkets grundkarta av nuläget har man ritat in en vägledande/ungefärlig presentation av situationen på 1800-talet med violett och i början av 1900-talet med magenta. Rivna konstruktioner anges med streckad linje. Det framgår av analysen ungefär var Tjärhovet har funnits i förhållande till de nuvarande hamnkonstruktionerna och hur strandlinjen har förändrats och området fyllts ut.



Figur 6-2. Flygfoto i sned vinkel från 1924 © Museiverket (källa: Norrvik, 1999, s. 14). På bilden kan man tydligt se flera runda områden med props i stadsfjärden.

6.2 Byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY 2009)

På området finns inga byggda kulturmiljöer av riksintresse. Närmaste byggda kulturmiljö av riksintresse är "Kristinestads rutplaneområde", som ligger väster om stadsfjärden, som närmast cirka 200 m från planeringsområdet.



Figur 6-3. På kartan är det RKY-område som ligger närmast planeringsområdet utmärkt.

6.3 Lokalt värdefull byggd kulturmiljö

På inre hamnens område har det identifierats en områdeshelhet som föreslås utgöra en lokalt värdefull byggd kulturmiljö:

- Hamnens gamla byggnadsbestånd: i helheten ingår tull- och packhuset samt två magasinbyggnader. Helheten har historiskt och landskapsmässigt värde. Helheten är historiskt beviskraftig, den berättar alltså om hamnens historia i början av 1900-talet. Helheten finns på en öppen plats och syns tydligt till sin omgivning, också till västra sidan av stadsfjärden. Byggnaderna beskrivs närmare i byggnadsinventeringen i bilaga 2.



Figur 6-4. Hamnens helhet av gammalt, lokalt värdefullt byggnadsbestånd fotograferad söderifrån norrut.



Figur 6-5. Hamnens helhet av gammalt, lokalt värdefullt byggnadsbestånd fotograferad från Tjärhovsvägen.



Figur 6-6. Hamnens helhet av gammalt, lokalt värdefullt byggnadsbestånd fotograferad från den motsatta stranden.



Figur 6-7. Helheten av lokalt värde är utmärkt med ljusröd avgränsning på bilden. Bakgrundskarta © Lantmäteriverket.

6.3.1 Rekommendationer

På grund av den byggda kulturmiljön rekommenderas att det lokalt värdefulla gamla byggnadsbeståndet i hamnen ska ges en områdesspecifik beteckning som beaktar helhetens landskapsmässiga samt historiska värden, som sammanhänger med områdets öppenhet samt dess synlighet i landskapet. Vid nybyggnation och reparationsåtgärder borde byggnadernas och områdets kulturhistoriskt värdefulla karaktär bevaras.

6.4 Kulturhistoriskt värdefullt byggnadsbestånd

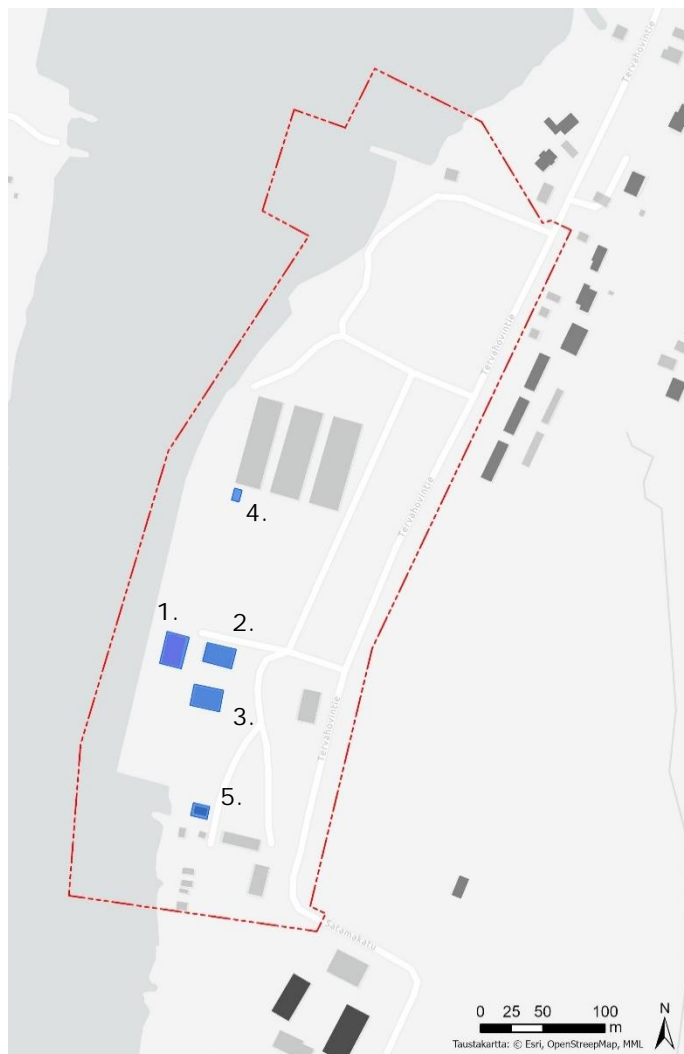
Objekten presenteras på inventeringskorten i utredningens bilaga 2.

De enskilda byggnaderna har värderats

- byggnadshistoriskt/estetiskt
- historiskt
- landskapsmässigt värdefull

Byggnadernas historiska värden sammanhänger med hamnens historia och utveckling på 1900-talet.

Områdets kulturhistoriskt värdefulla byggnadsbestånd anges med blått på följande bild:



INVENTERINGSOBJEKT:

1. Hamnkontor och tullhus
2. Gult magasin
3. Rött magasin
4. Hamnens gamla toalett
5. Lotsstugans gårdsmiljö

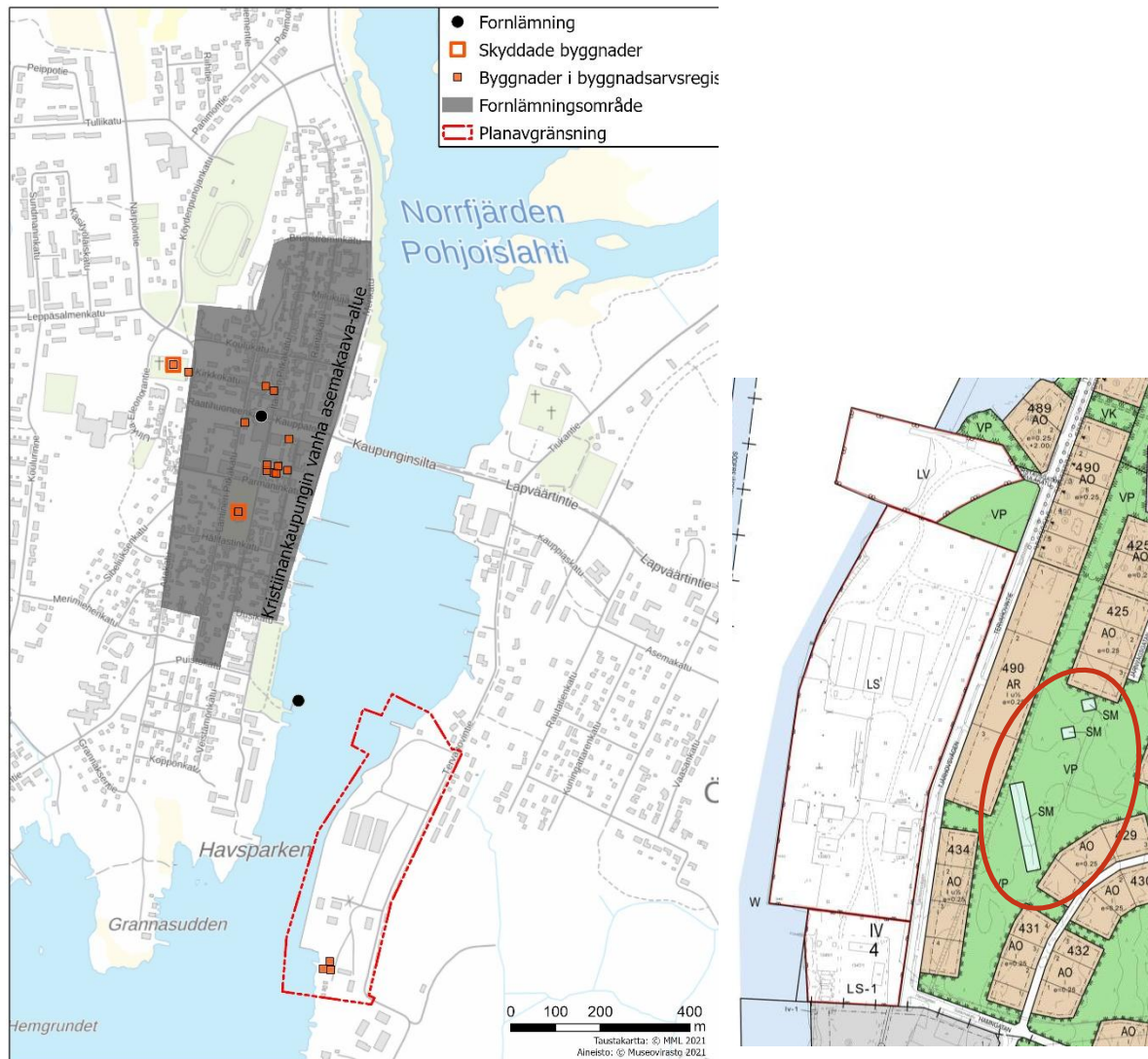
Figur 6-8. Kulturhistoriskt värdefullt byggnadsbestånd på planeringsområdet. Numreringen hänvisar till byggnadsinventeringens objektnummering.

6.4.1 Rekommendationer

Det rekommenderas att det byggnadshistoriskt/historiskt/landskapsmässigt värdefulla byggnadsbeståndet ska skyddas. De skyddsvärda byggnaderna ska i samband med reparations- eller ändringsarbeten repareras på ett sätt som bevarar deras kulturhistoriska värden och återställer deras historiska särdrag. Noggrannare byggnadsspecifika rekommendationer har skrivits in på inventeringskorten.

6.5 Fornlämningar

På planeringsområdet eller i dess omedelbara närhet finns inga kända fornlämningsobjekt. Närmaste kända objekt i Museiverkets fornlämningsregister är en historisk fornlämnning i vattenområdet, ett skeppsvrak med träskrov vid västra sidan av stadsfjärden cirka 200 m från planeringsområdet. I den detaljplan som gäller öster om planeringsområdet (nr 102) anges tre fornminnesområden (SM) som ligger cirka 100 m från planeringsområdets gräns. Fornlämningarna har anknytning till Finlands historia under inbördeskriget.



Figur 6-9. Till vänster kända fornlämnningar i närområdet. Till höger en detaljplanesammanställning där fornminnesområden (SM) är inringade med rött.

7. SAMMANDRAG OCH SLUTSATSER

Inre hamnen utgjorde hamnområde under en lång tidsperiod och har genomlevt förändringar i och med utvecklingen av hamnen under hela dess historia ända från 1800-talet till 2000-talet. Historiskt bevismaterial från hamnens tidiga historia är de byggnader som finns kvar från ungefär 1800-talets slut/början av 1900-talet samt resterna av järnvägsspåren. Det rekommenderas att det kulturhistoriskt värdefulla byggnadsbeståndet ska skyddas. Det vore önskvärt att järnvägsspåren i sin helhet eller delvis kunde bevaras exempelvis i den nuvarande hamnhelhetens omgivning.

Områdets viktigaste kulturhistoriska värden sammanhänger med hamnområdets gamla byggnadsbestånd, vars värde är erkänt, och som omfattar tull- och packhuset samt två magasinbyggnader. Magasinbyggnaderna är kanske de enda synligt bevarade historiska bevismaterialen från tjärhovets tid. Tull- och packhuset samt hamnens gamla toalettbyggnad har värden som bygger på deras sällsynthet: Tull- och packhusets arkitektur i rysk stil anknyter till Finlands autonomitid, och hamnens gamla toalett är ovanligt utsirad och väl bevarad för att vara en toalettbyggnad. Lotsstugan som en egen helhet är värdefull med tanke på sin ålder (enligt Museiverkets utredning 2009 är byggnaden Finlands äldsta enskilda byggnad med anknytning till lotsjour).

Områdets landskapsmässiga värden hör ihop med öppenheten samt att det kulturhistoriskt värdefulla byggnadsbeståndet lätt kan upptäckas, och det här borde bevaras. Från Tjärhovsvägen syns stadsfjärden åtminstone delvis, och den här utsikten borde också bevaras. Ett dominerande element, som avviker från helhetslandskapsbilden, är de stora lagerhallarna, som byggdes på 80-talet och inte passar in i området landskapsbild. De kunde gärna rivas, då området användning ändras.

I nedanstående tabell ges ett sammandrag av det kulturhistoriskt värdefulla byggnadsbeståndets värden och rekommendationer för dem:

- R = byggnadshistoriskt/estetiskt
- H = historiskt
- M = landskapsmässigt

Färgkoder:

Skydd rekommenderas	
Skydd rekommenderas inte	

Nr	Objektets namn	Kriterier			Definiering:			Skydd/beaktande rekommenderas
		R	H	M	Enskild byggnad	Gårds-miljö	Öde	
1.	Hamnkontor och tullhus	x	x	x	x		x	Skydd rekommenderas
2.	Gult magasin		x	x	x		x	Skydd rekommenderas
3.	Rött magasin		x	x	x		x	Rekommenderas skydd som enskild byggnad eller som en del av den helhet som hamnens gamla byggnadsbestånd utgör.
4.	Hamnens gamla toalett	x	x		x		x	Skydd rekommenderas. Kan flyttas.
5.	Lotsstugans gårdsmiljö					x		
	Lotsstuga	x	x	x		x		Skydd rekommenderas
	(1) Uthusbyggnad		x	x		x		Rekommenderas att den beaktas som en del av områdeshelheten
	(2) Strandbod		x			x		Skydd rekommenderas inte
	(3) Toalett		x	x		x		Rekommenderas att den beaktas som en del av områdeshelheten

(4) Brunn		x	x		x		Rekommenderas att den beaktas som en del av områdeshelheten
-----------	--	---	---	--	---	--	---

8. KÄLLOR

Litteraturkällor:

Mäkelä, A. & Petterson, L ja Åkerblom, B (1984). Kristinestads historia I. Kristinestads stad.

Norrvik, Christer (1999). Stad under segel: Kristinestads sjöfart efter 1809. Kristinestads stad.

Haavisto, Olle (1999). Kristinestad – En småstadsidyll 350 år. Kristinestad.

Tillståndsbeslut nr 37/2005/2, Västra Finlands miljötillståndsverk

Webbkällor:

Gamla tryckta kartor Lantmäteriverket:

<http://vanhatpainetutkartat.maanmittauslaitos.fi/>

Paikkatietoikkuna:

<http://www.paikkatietoikkuna.fi/web/fi>

Andra källor:

Kristinestads byggnadstillsyn

Lokalkännedom:

Christer Norrvik, Kristinestads sjöfartsmuseum

Reijo Henttonen

Jarkko Ikkela-Koski