Vaasan keskustastrategia

VAASAN KAUPUNKI | 2012

VAASAN KESKUSTASTRATEGIA

Kansikuva: Sito Oy
Valokuvat: Sito Oy (ellei toisin mainittu)
Viistokuvat: Vaasan kaupunki
Pohjakartat: Vaasan kaupunki
Havainnekuvat: Sito Oy
Ulkoasu ja taitto: Sito Oy

Vaasa 2012

ESIPUHE

Vaasan keskustastrategiahanke käynnistyi syksyllä 2011. Keskustan merkitys Vaasan ja koko Vaasanseudun elinvoimaisuuden turvaamisessa ja vahvistamisessa on merkittävä. Lähtökohtana oli tutkia nykyisen keskustan laajenemisen vaikutuksia strategisesta näkökulmasta tulevaisuuden maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmien tueksi. Tavoitteena on ollut nykyisen keskustan ja Klemettilän painopisteiden ja roolien selkeyttäminen sekä vision muodostaminen alueiden tulevaisuudesta.

Tarve laatia Vaasalle oma keskustastrategia on syntynyt havaittavissa olevasta keskustarakenteen muutoksesta ja keskusta-alueen laajenemisesta radan yli itään. Myös nykyiset keskustalta vaadittavat toiminnot ovat murroksessa. Ekologisuus vaatii tiivistä kaupunkirakennetta. Toisaalta palveluiden ja vapaa-ajantoimintojen määrä on runsaampaa kuin ennen, joten keskustan toimintojen monipuolisuus ja tilantarve ovat entistä suurempia. Kaupan siirtyminen keskustan ulkopuolelle sekä nettikaupan kehittyminen haastavat keskustaa. Myös täydennysrakentaminen ja rakennusten käyttötarkoitusten muutokset vaativat strategiaa, jonka pohjalta toimia.

Vaasan keskustastrategiatyö on viety läpi vuorovaikutteisesti yhteistyössä kaupunkilaisten, keskustan toimijoiden sekä kaupungin asiantuntijavirkamiesten kanssa. Työskentely käynnistettiin laatimalla osapuolten yhteinen Vaasan keskusta visio 2030. Kaupunkilaisten ja toimijoiden mielipidettä kysyttiin ja kuultiin uudestaan rakennemallivaihtoehtojen arvioinnin yhteydessä keväällä 2012. Työssä laaditun keskustastrategian hahmottamista ajallisena jatkumona työstettiin syksyllä 2012 sidosryhmäseminaarissa. Hankkeella on omat nettisivut (www.vaasankeskus.fi), jotka ovat osaltaan auttaneen työn seuraamista ja osallistumista. Monialaiseen ja pitkäjänteiseen keskustastrategiatyöhön on osallistunut suuri joukko ammattilaisia.

Vaasassa 21.12.2012

Ohjausryhmä:
- tekninen toimialajohtaja *Markku Järvelä*, puheenjohtaja (*Päivi Korkealaakso* 9.3.2012 saakka)
- vs. kaavoitusjohtaja *Päivi Korkealaakso* (*Tapio Ivakko* 31.7.2012 saakka)
- kaupungingeodeetti *Osmo Ovaska*
- katutoimen johtaja *Markku Litmanen*
- rakennustarkastaja *Matti Karjanoja*
- toimitusjohtaja *Pertti Reinikainen* | Vaasan Vesi
- tulosalueen päällikkö *Per Strömman* | Vaasan Talotoimi
- erityisasiantuntija *Aila Roivainen*

Valmisteleva projektiryhmä:
- vs. kaavoitusjohtaja *Päivi Korkealaakso* (1.8.2012 lähtien)
- projektipäällikkö *Marketta Kujala* | projektin kokonaisvastuu
- kaavoitusarkkitehti *Harri Nieminen* | yleiskaavoitus
- kaavoitusarkkitehti *Juhani Hallasmaa* | asemakaavoitus
- maisema-arkkitehti *Christine Bonn* | maisemarakenne, puistot, hulevedet
- liikennesuunnittelupäällikkö *Pertti Hällilä* | liikennesuunnittelu
- kaupungininsinööri *Timo Martonen* | tekninen asiantuntemus
- maankäyttöteknikko *Agneta Hyytinen* | kiinteistötekniikka, maankäyttösopimukset

Konsulttityöryhmä, Sito Oy:
- arkkitehti SAFA *Jenni Lautso* | projektipäällikkö (arkkitehti SAFA *Ilona Mansikka* 5/2012 saakka)
- arkkitehti *Sisko Hovila* | projektisihteeri, kaupunkisuunnittelu ja havainnollistaminen (diplomi-insinööri *Carina Ölander* 11/2011 saakka)
- tekn. kand. *Laura Kiijärvi* | projektisihteeri, kaupunkisuunnittelu ja havainnollistaminen
- diplomi-insinööri *Seppo Karppinen* | liikennesuunnittelu
- diplomi-insinööri *Riikka Poutanen* | liikennesuunnittelu
- diplomi-insinööri *Mikko Vuorinen* | tunnelitarkastelut
- diplomi-insinööri *Tapani Särkkä* | liikenne-ennusteet
- maisema-arkkitehti *Marja Oittinen* | maisemasuunnittelu, viheralueet ja puistot
- KTM *Tuomas Santasalo* (Tuomas Santasalo Ky) | kaupallinen suunnittelu ja palvelut
- YTM sosiologi *Sanna Luodemäki* | vuorovaikutus ja viestintä (YTM Lotta Junnilainen 12/2012 saakka)
- AD *Minna Hakola* | graafinen suunnittelu

SISÄLTÖ

ESIPUHE 3

TIIVISTELMÄ 5

1 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET 6
- 1.1 Keskustastrategian taustaa 7
- 1.2 Tavoitteet 9
- 1.3 Vaasan keskustan visio 2030 10
- 1.4 Kaupunkikuva-analyysi 12
- 1.5 Omaleimaiset kaupunkialueet 18
- 1.6 Liikenteelliset lähtökohdat ja liikenne-ennusteet 20
- 1.7 Kaupan nykytila-analyysi 21
- 1.8 Yhteenveto lähtökohdista 22

2 VAIHTOEHDOT JA NIIDEN ARVIOINTI 23
- 2.1 Vaihtoehtojen muodostaminen 24
- 2.2 Maankäytön rakennemallivaihtoehdot 24
- 2.3 Liikenteen rakennemallivaihtoehdot 26
- 2.4 Vaihtoehtojen arviointi 28
- 2.5 Johtopäätökset rakennemallivertailusta 28

3 STRATEGINEN KEHITTÄMISSUUNNITELMA 29
- 3.1 Periaatteet 30
- 3.2 ”Hyppy radan yli” 30
- 3.3 Keskustan kehittämistoimet 38

4 TAVOITTEISTA TOTEUTUKSEEN 41
- 4.1 Mitoitus 42
- 4.2 Vaiheistus 43
- 4.3 Kärkihankkeet 44
- 4.4 Keskeiset jatkoselvityshankkeet 44

5 JOHTOPÄÄTÖKSET 45

LÄHTÖTIETOLUETTELO 48

TIIVISTELMÄ

Keskustastrategiatyön tavoitteena on ollut nykyisen keskustan ja Klemettilän painopisteiden ja roolien selkeyttäminen sekä vision muodostaminen alueiden tulevaisuudesta. Työ on viety läpi vuorovaikutteisesti yhteistyössä kaupunkilaisten, keskustan toimijoiden sekä kaupungin asiantuntijavirkamiesten kanssa. Strateginen kehittämissuunnitelma ilmentää keväällä 2011 laadittua Vaasan keskustan visiota. Suunnitelmassa pyritään korostamaan maankäytön, liikenteen, palveluiden ja elinkeinojen keskinäistä riippuvuutta. Kehittämissuunnitelma havainnollistaa keskustan kehittymistä tavoitteellisesti kahden vuosikymmenen aikajänteellä vuoteen 2035. Kehittämissuunnitelman havainnollistamiseksi on laadittu rakennemalli, maankäyttökaavio, kuvaus kehitystoimista ja kärkihankkeista sekä suuntaa-antava toteuttamisaikataulu.

Keskustan merkitys koko Vaasan seudun elinvoimaisuuden vahvistamisessa on merkittävä. Kriittisenä menestystekijänä on nähty mm. tiivis, tasapainoinen, viihtyisä, liikenneyhteyksiltään hyvä ja kestävää ekologista kehitystä tukeva kaupunkirakenne. Tarve keskustan kehittymiselle ja kasvamiselle syntyy kaupungin positiivisesta väestönkasvusta ja samanaikaisesta asumisväljyyden kasvamisesta. Vaasan keskustan elinvoimaisuutta tulee kehittää tiivistämällä siellä missä on tilaa. Väestöpohjan kasvattaminen on ilmeisintä Klemettilän alueella. Vanhan keskustan puolelle tulee tutkia maltillista täydennysrakentamista sekä lähipalveluiden lisäämistä.

Keskustastrategian merkittävimpiä haasteita ovat radan estevaikutus länsi- ja itäpuolten välillä sekä lisääntyvä autoliikenne keskustassa, erityisesti satamaan suuntautuva raskasliikenne. Liikenneturvallisuutta (erityisesti jalankulun ja pyöräilyn), ympäristön viihtyisyyttä ja liikenteen toimivuutta voidaan parantaa vain keskustan katuverkossa ajavan autoliikenteen määrää vähentämällä. Haasteena ja tavoitteena on nostaa pyöräilyn ja kävelyn kulkutapaosuutta. On tärkeää yhtenäistää kävelijöiden ja pyöräilijöiden reittejä jatkuvaksi kokonaisuudeksi.

Vaasan keskustan kehittämisessä tärkeää ovat arvokkaiden ominaispiirteiden säilyttäminen, korkeatasoisen täydennysrakentamisen lisääminen sekä poikittaisten yhteyksien kehittäminen rantaan. Radan länsipuolinen keskusta on toteutettu arkkitehti C.A. Setterbergin asemakaavan mukaan. Se saa voimaa kulttuurihistoriallisista arvoistaan ja historiallisesta rakennuskannastaan. Keskustan sydän ja kaupan monipuolinen tihentymä on oikeutetusti vanhan ruutukaavakeskustan alueella Vaasan torin ympäristössä. Tasapainoinen keskustarakenne saavutetaan tehostamalla radan itäpuolen nykyisin vajaata maankäyttöä voimakkaasti. Tulevaisuuden Klemettilässä maankäyttöluokat pitävät sisällään mm. työpaikka- ja tuotantorakentamista, asumista ja liiketilaa. Olemassa olevan liiketoiminnan edellytykset halutaan kuitenkin säilyttää. Vaasan energiakaupunki-teemaan mukaan Klemettilästä tulisi kehittää ekologisen kaupunkikehityksen lippulaiva.

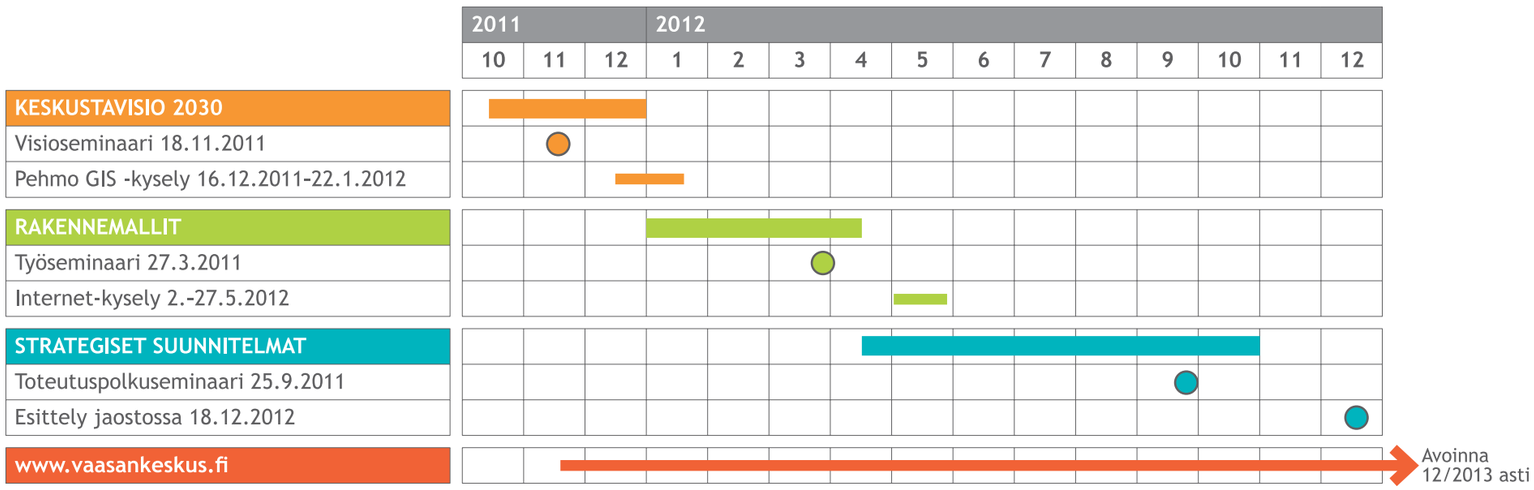
Keskustan läpi ajavan liikenteen ja osin keskustaan päättyvän liikenteen ohjaaminen keskustatunneliin antaisi mahdollisuuksia maanpäällisen katuverkon katutilan uudelleen jäsentelyyn ja hyvän kaupunkiympäristön luomiseen.

Rantavyöhykettä tulisi kehittää puistoalueiden sarjana, jonne sijoitetaan tarvittavia toimintoja, kuten palvelut, leikki, oleskelu ja liikunta. Klemettilän uudistaminen mahdollistaa houkuttelevien viheryhteyksien ja kaupunkipuistojen kehittämisen Tammikartanoon saakka. Vaasan ainutlaatuiset puistikot, kauniit puistot ja katutilat sekä kulkua rytmittävät kehitetyt aukiotilat voisivat tulevaisuudessa houkutella yhä useamman asioimaan keskustassa kävellen. Palokaduilla tulee harkita tarvitaanko niissä ajoväyliä ollenkaan vai voisiko ne muuttaa osaksi kävelykatu- tai viherverkkoa.

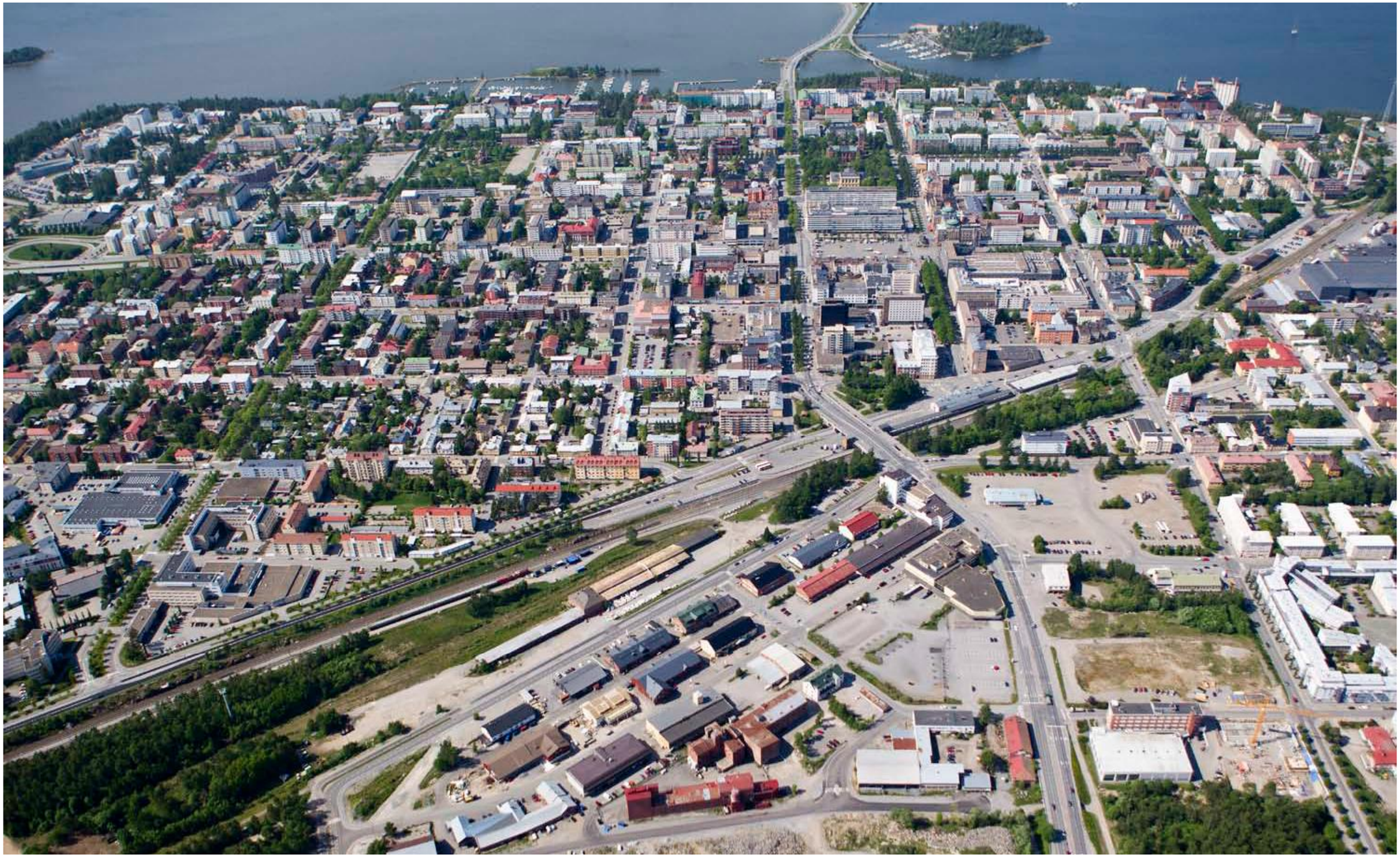
Ydinkeskustan kaupallisten palveluiden toimintaympäristöä tulisi kehittää niin, että ruutukaavakeskustan kauppapalveluiden tarjonta vahvistuu ja keskustan toimivuus paranee. Kaupallisen ydinkeskustan laajentaminen tulee toteuttaa vasta pitkällä aikavälillä ja kun ytimeen ei ole enää mahdollistaa laajentaa kaupallista toimintaa. Laajennus saadaan helpommaksi kuin Klemettilän puolella alueen painopiste on sekoitettuna kauppaa ja kulttuuria, jotta alueen luonne on selkeästi erilainen kun vanhan ydinkeskustan.

Keskustastrategian toteuttaminen edellyttää hyvää käsitystä kokonaisuudesta ja eri hankkeiden riippuvuussuhteista. Osa toimista on pitkäaikaista tahtotilaa ilmentäviä kuten rantavyöhykkeen jatkuva kehittäminen. Toiset toimet ovat puolestaan ennemminkin kertaluonteisia kuten vaikkapa Korsholmanpuistikonsilta. Toteutusaikataulua viivästyttävät osaltaan maanomistusolot sekä radanvarren pilaantuneet maat. Lisäksi aikataulutuksessa on huomioitava hankesuunnittelu sekä kaavoitukseen varattava aika.

Taulukko: Keskustastrategiatyön aikataulu.



1 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET



1.1 Keskustastrategian taustaa

Kävelykeskustan kehittämisen ja rakentamisen ajoilta Vaasassa on perinteet kehitysyhteistyöstä kiinteistönomistajien, liike-elämän, kaupungin, asukkaiden ja käyttäjien kanssa. Vaiheittain vuosina 1995-2006 valmistunut kävelykeskusta maanalaisine pysäköintilaitoksineen on osoittautunut erittäin onnistuneeksi ja toimivaksi kokonaisuudeksi. Tällä hetkellä kaupungissa on vireillä useita keskustan ulkopuolisia kauppahankkeita, joiden vaikutuksia on tutkittu maakuntakaava- ja yleiskaavatasolla. Vastapainona tälle kehitykselle nähdään selkeä tarve keskustan ympäristön laadun ja toiminnallisen monipuolisuuden turvaamiseen. Keskustastrategian tarve nousee myös resurssien tarkoituksenmukaisesta käytöstä ja tavoitteesta ohjata kaupunkisuunnittelun ja liike-elämän hankkeita yhteiseen suuntaan. Keskustan merkitys koko Vaasan seudun elinvoimaisuuden vahvistamisessa on merkittävä.

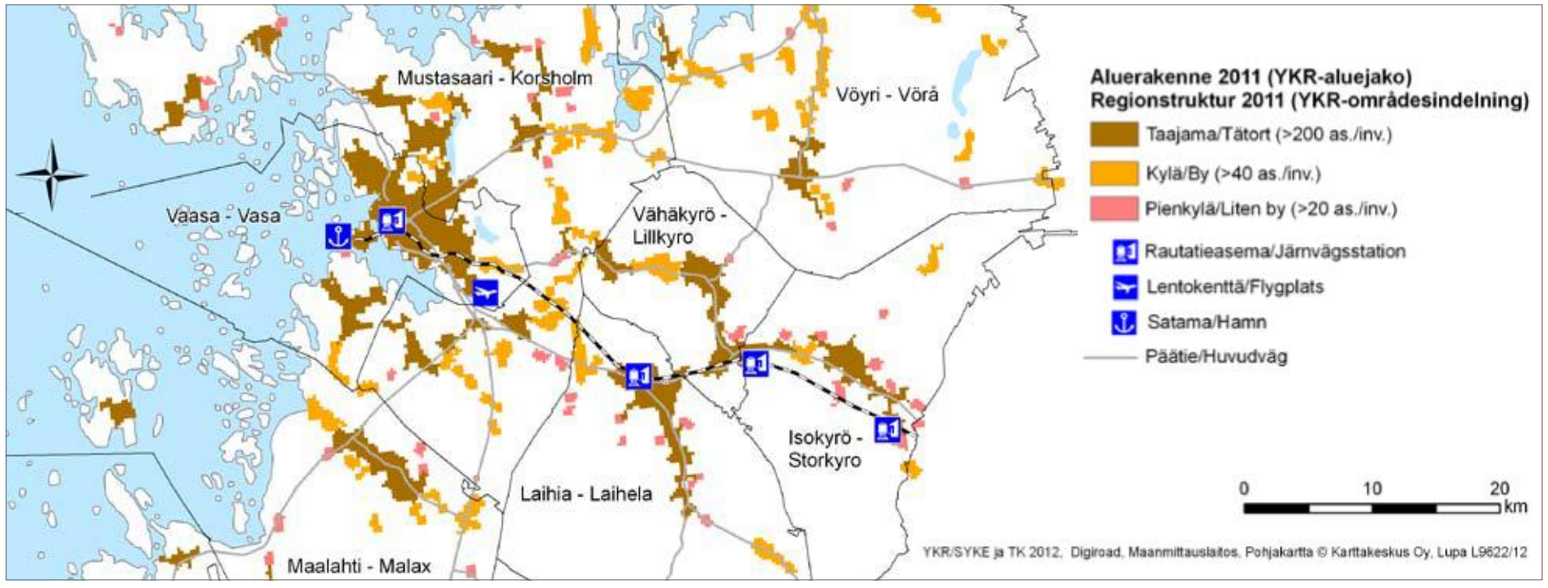
Lukuisat vireillä olevat keskustahankkeet edellyttävät korttelikohtaista ratkaisua laajemman vision ja kehityspolkujen luomista. Esimerkiksi katualueiden maanalainen käyttö olisi merkittävä muutos julkisen kaupunkitilan maankäytössä. Vireillä on keskusta-alueen laajentaminen radan yli Klemettilään, torinalaisen pysäköintilaitoksen laajentaminen sekä useita keskustakortteleiden uudistamisia. Rakentamisen laadun ja kaupunkikuvan yleisperiaatteiden määrittelyä tarvitaan. Keskustan läpi kulkeva raskas liikenne vaatii selvityksiä. Tulevaisuuden liikenteen järjestämismahdollisuuksia ei tule sulkea pois lyhytnäköisillä ratkaisuilla.

Vaasan kaupunginvaltuuston v. 2010 hyväksymä visiossa ja strategiassa vuodelle 2025 ”Vaasa – energiaa hyvään elämään” asetetaan mm. seuraavia strategisia tavoitteita:

1. Kehitysedellytysten turvaaminen: Kilpailukykyinen kaupunki- ja elinkeinopolitiikka sekä eheä vetovoimainen kaupunkirakenne, joka tukee kestävää kehitystä.
2. Hyvinvoinnista huolehtiminen: Vaasa on kansainvälinen ja energinen kaksi- ja monikielisen kulttuurin ja koulutuksen keskus, jossa hyvinvoinnista ja osaamisesta huolehditaan tehokkaasti, vaikuttavasti ja oikeudenmukaisesti.
3. Kaupunkiorganisaation toimivuus: Vaasan kaupunkikonserni toimii tuottavasti ja vaikuttavasti sekä asiakaslähtöisyyttä ja yhteisöllisyyttä edistäen.

Kriittisenä menestystekijänä on nähty mm. tiivis, tasapainoinen, viihtyisä, liikenneyhteyksiltään hyvä ja kestävää ekologista kehitystä tukeva kaupunkirakenne.

Kuva 1.2: Keskustastrategian kohdealue. Kuva Vaasan kaupunki.



Kuva 1.1: Vaasan kaupunkiseudun yhdyskuntarakenne. Kuva Vaasan kaupunki.

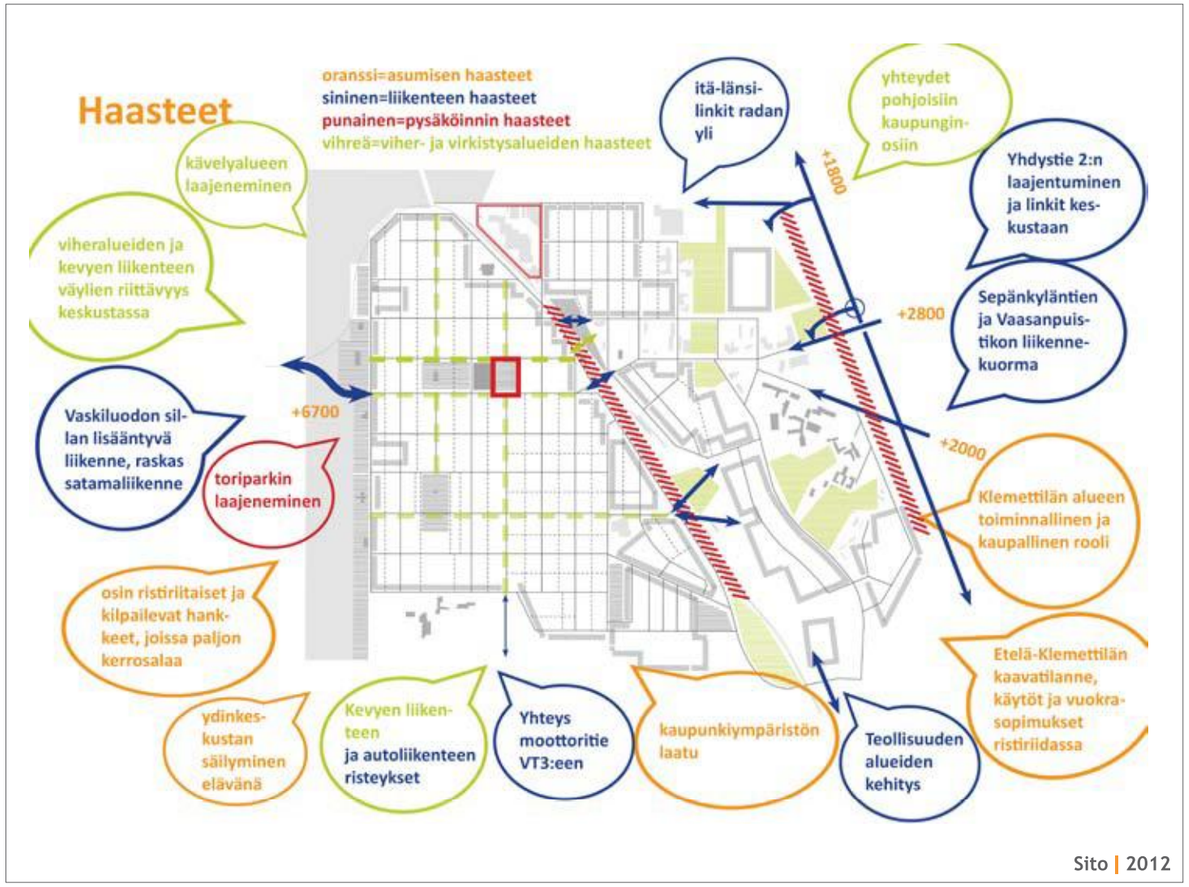
Vaasan keskusta on seudullisen työssäkäyntialueen (yhteensä 111 000 asukasta) keskus. Alueella on uusi, vuonna 2010 vahvistettu maakuntakaava. Pohjanmaan kaupallisten alueiden vaihekaava on hyväksytty maakuntavaltuustossa keväällä 2012. Se on vahvistettavana ympäristöministeriössä. Vaasan yleiskaava 2030 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa vuonna 2011. Sen hallinnollinen käsittely on kesken. Vaasan keskustasuunnittelua on vuodesta 1995 ohjannut ympäristöministeriössä vahvistettu osayleiskaava. Uudella yleiskaavalla tullaan korvaamaan kaikki vahvistetut osayleiskaavat, joten myös keskustan osalta tarvitaan tarkempaa strategista suunnitelmaa ohjaaman detaljisuunnittelua.

Edellä mainittujen uusien kaavojen tarkoituksena on mahdollistaa kaupungin kehittyminen. Kaavalliset lähtökohdat ovatkin sallivat, sillä lähes koko Klemettilän alue on merkattu keskustatoimintojen alueeksi.

Tarve keskustan kehittymiselle ja kasvamiselle syntyy kaupungin positiivisesta väestönkasvusta ja samanaikaisesta asumisväljyyden kasvamisesta. Se asettaa paineita muun muassa keskusta-asumisen lisäämiseen. Myös työpaikkakehitys on positiivista: Vaasan työpaikkaomavaraisuus on 133,5 %. Työpaikkojen keskittyminen luo kuitenkin paineita liikkumiseen ja sen järjestämiseen sujuvasti.

Kuva 1.3: Ote Setterbergin asemakaavasta vuodelta 1855.

Kuva 1.4: Vaasan keskustastrategian tarvetta perustelee runsas vireillä olevien hankkeiden määrä keskustan alueella. Strategian kautta voidaan tunnistaa keskeisimmät ja tärkeimmät hankkeet ja siten edistää niiden toteutumista tulevaisuudessa.



Kuva 1.5: Suunnittelun haasteita.

1.2 Tavoitteet

Vaasan keskustastrategiatyön keskeisimpänä tavoitteena on ollut laatia alueen ominaispiirteitä korostava ja vahvuuksia hyödyntävä strategia. Sen avulla voidaan luoda yhteinen näkemys alueen tulevasta kehittämisestä. Tavoitteena on luoda kokonaisnäkemys, joka jäsentää vetovoima- ja vahvuustekijät ja johon alueen eri toimijat voivat sitoutua.

Työn tarkoituksena on myös vahvistaa alueellista identiteettiä, korostaa keskustan historiallista ja kerroksellista ympäristöä siten, että syntyvä kaupunkitila on sosiaalisesti tasapuolista ja turvallista. Työn tulee myös vastata energiatehokkuuden ja ekologian haasteisiin siten, että se tuottaa kestävää ja tiivistä kaupunkirakennetta.

Tiivistetysti tavoitteena on:

- monipuolinen ja elävä keskusta, jota tukee Klemettilän rakentamisen painottuminen asumistoimintoihin ja asukasmäärän kasvu keskustan alueella
- vahvistaa kaupungin ja seudun veto- ja elinvoimaisuutta ohjaamalla kaupunkisuunnittelun ja liike-elämän hankkeita yhteiseen suuntaan
- vahvistaa alueellista identiteettiä ja omaleimaisuutta kehittämällä keskustan historiallista, kerroksellista ympäristöä sekä fyysisen ympäristön laatua
- luoda tasapuolista, turvallista sosiaalista ympäristöä
- kehittää energiatehokasta, ekologisesti kestävää kaupunkirakennetta ja rakentamista
- toimia lähtökohtana keskustan osayleiskaavalle sekä asemakaavoitukselle
- muodostaa kanta keskustatunnelin hyödyistä, kustannuksista ja tarpeellisuudesta
- edistää Vaasan seudun vetovoimaisuutta valtakunnallisessa alueiden välisessä kilpailussa.

Näistä lähtökohdista keskustastrategiatyön kohdealueeksi on valittu nykyinen ruutukaavakeskusta sekä radan itäpuoli Klemettilässä, joka on hahmotettavissa luontevaksi keskustan laajenemisalueeksi. Radan itäpuolelta löytyy jo nyt osa keskustan toiminnoista, mutta Klemettilän merkitys kaupunkirakenteessa kaipaa selkeytystä.

Keskustan merkittävimpiä haasteita ovat radan estevaikutus länsi- ja itäpuolten välillä sekä lisääntyvä autoliikenne. Erityisesti satamaan suuntautuva raskasliikenne vaatii erityishuomiota. Liikenteellisenä haasteena ja tavoitteena voidaan pitää myös tarvetta nostaa pyöräilyn ja kävelyn kulkutapaosuutta, jotta autoliikenteen määrää saataisiin vähennettyä.

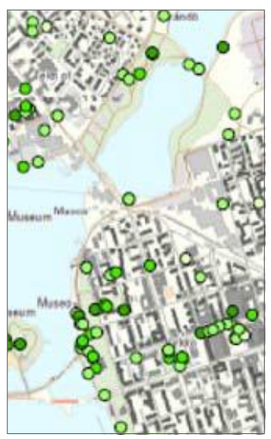
Pehmo GIS

Osana keskustan nykytilan kartoitusta toteutettiin Vaasan keskustastrategian nettisivuilla Pehmo GIS -kysely ajalla 16.12.2011-22.1.2012. Kyselyyn vastaamalla vaasalaiset saivat mahdollisuuden kertoa kokemuksiaan keskustan käyttäjinä tekemällä erilaisia merkintöjä kartoille. Vastausten määrä oli 42.

Positiivisia ympäristökokemuksia sijoittui erityisesti torin ympäristöön, rantaan sekä ulkoilu- ja harrastusalueille. Positiivista ympäristökokemusta tuottavat esim. luonnonmaisema, ravintolat ja kahvilat rannassa, kävelykatu sekä arvokkaat ja kauniit miljööt.

Kielteiset ympäristökokemukset sijoittuvat samoin erityisesti torin ympäristöön sekä Klemettilän puolelle. Vanhassa keskustassa kielteistä ympäristökokemusta tuottavat esim. autovaltaisuus ja risteyksien toimimattomuus sekä paikoin viimeistelemättömyys ja epäviihtyisyys. Klemettilässä häiritsee alueiden tyhjillään olo tai muuten hyödyntämättömyys.

Pehmo GIS -kyselystä kävi myös ilmi ihmisten tarve parantaa yhteyksiä radan yli Maasillan ja Korsholmanpuistikonsillan kautta.



1.3 Vaasan keskustan visio 2030

Tavoitteiden saavuttamiseksi on luotu visio, joka toimii lähtökohtana ja myöhemmin arviointiperusteena työn lopputulokselle. Visio on muodostettu vuorovaikutteisesti päättäjille, toimijoille ja kaupunkilaisille pidettyjen visioseminaarien tuloksia hyödyntäen. Vision pääteemat, rakennuspalikat, ovat:

- **Kaupunkirakenne**
  Keskustaa kehitetään sen arvokkaat ominaispiirteet säilyttäen ja vahvistaen. Keskustarakentaminen toteutuu kaupunkimaisena ja tiiviinä. Energiakaupunkina Vaasa tavoittelee aktiivisesti asemaa kestävän kaupunkimallin edistäjänä.
- **Kaupunkikuva**
  Hyödynnetään kaupungin merellisyys sekä kulttuurihistorialliset kerrostumat. Uusi korkeatasoinen rakentaminen tuo oman lisänsä ihmisen mittakaavaiseen kokonaisuuteen. Julkiset ulkotilat jäsentävät kaupunkitilaa, ovat eläviä, vetovoimaisia ja hyvää laatutasoa.
- **Liikenne**
  Keskustarakenne Klemettilä mukaan lukien tukee kestävää ja energiatehokasta liikkumista toimivan joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen verkostojen muodossa. Keskustan läpi kulkeva liikenne on sujuvaa ja pysäköintipaikkoja on tarjolla riittävästi keskustan alueella. Liikenneympäristö on turvallinen ja esteetön.
- **Kaupunkielämä**
  Keskusta-alue on elävä ja yhteisöllinen. Se tarjoaa tapahtumia ja kohtaamispaikkoja kaikenikäisille ja eri kulttuureista tuleville. Palveluita on monipuolisesti erikoiskaupoista ja runsaasta kahvilatarjonnasta torin tarjoamaan pienimuotoisempaan kaupankäyntiin, tapahtumiin ja kohtaamisiin. Monipuolinen ja houkutteleva keskusta-asuminen tukee vireää kaupunkielämää.
- **Virkistys**
  Rantavyöhyke ja pienvenesatama ovat tärkeä osa keskustapalveluita, ja ne ovat aktiivisessa käytössä. Virkistysmahdollisuuksia on ympärivuotisesti, keskusta on valjastettu erilaisiin aktiviteetteihin myös talviaikaan.
- **Toiminnot**
  Uudet yhteydet radan yli lisäävät mahdollisuuksia hyödyntää olemassa olevia ja uusia toimintoja vanhan keskustan ja Klemettilän alueilla. Uuden Klemettilän toimintojen runsauteen panostetaan erityisesti. Kävelykeskusta ulottuu laajalle, mikä lisää katutilan käyttömahdollisuuksia.
- **Maankäyttö**
  Maankäyttöä on suunnattu erityisesti asumiseen. Asumismahdollisuuksien kirjo keskustan alueella on laaja. Rata-alue hyödynnetään luonnollisena, toimivana ja rikastuttavana osana kaupunkia. Maankäytön suunnittelu tähtää viihtyisien kaupunginosien syntymiseen, joissa sekä asiointi että vapaa-aika sujuu mukavasti lähellä kotia.

Kuva 1.6: Vaasan keskustan visio 2030.

Ominaispiirteiden säilyttäminen ja vahvistaminen
Energia-tehokkuus ja kestävyys
Kaupunki-rakenne
Klemettilään laadukas katuympäristö
Kaupunkimainen Tiivis Selkeä keskusta

Historian säilyttäminen ja kerroksellisuus
Elävä katuympäristö ja tori
Kaupunki-kuva
Merellisyys
Ihmisen mittakaava

Aktiivisuus
Elävä keskusta-ympäristö
Kaupunki-elämä
Kohtaamispaikat Yhteisöllisyys
Tapahtumien runsaus

Yhteyksien parantaminen radan yli
Klemettilän monipuolisuus
Toiminnot
Vetovoimainen Vaasa
Elinkeinopoliittinen vahvistuminen
Katutilan kehittäminen, mm. kävelykeskustan laajentaminen

Rata-alueen hyödyntäminen
Monipuoliset lähi- ja pienpalvelut
Maankäyttö
Monipuoliset asumis mahdollisuudet

Sito | 2012

1.4 Kaupunkikuva-analyysi

Strategiatyön pohjaksi on laadittu kaupunkikuvallinen analyysi. Analyysi perustuu tutkimukselle siitä, miten ihmiset havainnoivat ja kokevat tilaa liikkuessaan. Tarkasteltavia elementtejä ovat Vaasan keskustan merkittävimmät **reitit, maamerkit, solmut, reunat** ja **puistot**.

Analyysin perusteella voidaan todeta Vaasan keskusta-alueen omaavan lähtökohdiltaan paljon sekä arvokasta rakennetta että kehityspotentiaalia. Radan länsipuolinen keskusta on kokonaisuutena selkeä ja vetovoimainen. Länsipuoli on toteutettu arkkitehti C.A. Setterbergin asemakaavan mukaan ja se saa voimaa kulttuurihistoriallisista arvoistaan ja arvokkaasta rakennuskannastaan. Analyysin pohjalta radan itäpuolinen Klemettilän alue on tilanmuodostukseltaan ja toiminnoiltaan epämääräinen. Klemettilä profiloituu tulevaisuuden suurena kehittämiskohteena niin asumisen kuin kaupan palveluidenkin osalta.

REITIT

Saapuminen

Kaupunkikuvallisina pääreitteinä korostuvat sisääntuloväylät Kauppapuistikko, Ratakatu, Sepänkyläntie ja Konepajakatu. Sisääntuloreitit antavat ensivaikutelman kaupunkiin saavuttaessa. Niiden laatuun, visuaaliseen ilmeeseen ja näkymiin on syytä kiinnittää huomiota. Hienona sisääntulona lännestä toimii Vaskiluodon penger siluettinäkymineen. Myös rautatie on saapumisreitti.

Ratakatu ja rautatie

Rautatie ja Ratakatu jakavat keskustan visuaalisesti ja toiminnallisesti kahtia. Radanylityskohdat ovat tärkeitä keskustakehittämisen kannalta. Rata-alueen molemmin puolin muodostuu kaupunkijulkisivu, jonka laatuun ja ilmeeseen on syytä kiinnittää huomita. Haasteena on toteuttaa alueen täydennysrakentamista siten, että radan ja väljän katutilan muodostamaa kokonaisuutta saadaan jäsennettyä. Myös ruutukaavakeskustan reunaa tulee selkeyttää.

Rantareitti

Pyöräilijöiden ja kävelijöiden rantareitti on merkittävä osa Vaasan viheralueverkostoa. Ranta on säilynyt ruutukaava-alueeseen liittyvänä kaupunkipuistona, jossa on rakennuksia Setterbergin ajalta: Hovioikeuden talo, Lääninvankila, Kruununmakasiini ja Maaherrantalo. Rantavyöhykkeellä ja sen rakennuksilla on merkittävä asema Vaasan kaupunkikuvassa ja länteen avautuvassa kaupungin siluetissa.

Sito | 2012

Kuva 1.7: Reitit.

Rantavyöhykkeen merkitystä tulee edelleen korostaa kehittämällä yhteyksiä rannalle ja rantaa pitkin. Vaasa on merenrantakaupunki, joten saavutettava ja viihtyisä rantapuistovyöhyke vahvistaa kaupungin imagoa ja identiteettiä. Rantavyöhykkeen reitistöt tulee pitää laadukkaina ja niillä tulee olla selkeä hierarkia. Reittejä yhdistäviä toimintoja kehitetään.

Palokadut

Palokadut ovat kulttuurihistoriallisesti arvokas kokonaisuus. Paikoitellen palokatujen luonne on muuttunut alkuperäisestä ja osa niistä toimii pysäköintialueina. Kuitenkin esimerkiksi Vöyrinkaupungissa on edelleen nähtävissä palokatujen historiallista tilanmuodostusta. Palokatujen tarkoituksena oli aikanaan hillitä mahdollisia tulipaloja. Valtioneuvoston päätöksellä vuodelta 2010 palokadut on luokiteltu yhdessä puistikoiden ja rantapuiston kanssa valtakunnallisesti arvokkaana kulttuuriympäristönä.

Tulevaisuudessa urbaaneimpia palokatuja voidaan hyödyntää ja kehittää osana kävelykeskustaa. Vehreinä säilyneet palokadut liitetään osaksi Vaasan viherverkostoa.

Puistikot

Ruutukaavaa halkoo viisi 36 metriä leveää puistikkoa: Kirkkopuistikko, Kauppapuistikko, Hovioikeudenpuistikko, Vaasanpuistikko ja Korsholmanpuistikko. Puistikot ovat historiallinen, Vaasalle tyypillinen kaupunkikuvaelementti. Niiden kaupunkikuvallinen ja -kokemuksellinen merkitys on erittäin suuri. Puistikoiden pääpuulajit ovat koivu, lehmus ja vaahtera. Ne jäsentävät kaupunkitilaa tuoden siihen vehreyttä ja ilmavuutta. Lisäksi puistikoiden tulisi toimia tärkeinä kevyenliikenteen väylinä ja viherkäytävinä, jotka yhdistävät eri viheralueita toisiinsa. Nykyinen käyttö on kuitenkin erittäin vähäistä.

Tulevaisuudessa puistikoita tulisi kehittää houkutteleviksi vaasalaisiksi kävely- ja pyöräreiteiksi. Niiden kasvillisuus tulisi uusia vastaamaan liikenteestä ja vesiolosuhteista syntyneitä vaatimuksia. Historiallisten puistojen ja puistikoiden ilmettä ja kaupunkikuvallista asemaa tulee korostaa. Tarvittaessa niille laaditaan restaurointisuunnitelma.

Kuva 1.8: Valokuvakollaasi reiteistä.

(1) Rantareitti
(2) ja (3) Palokatu (kuvat: Christine Bonn)
(4) Hovioikeudenpuistikko
(5) Ratakatu

REUNAT, SOLMUKOHDAT JA MAAMERKIT

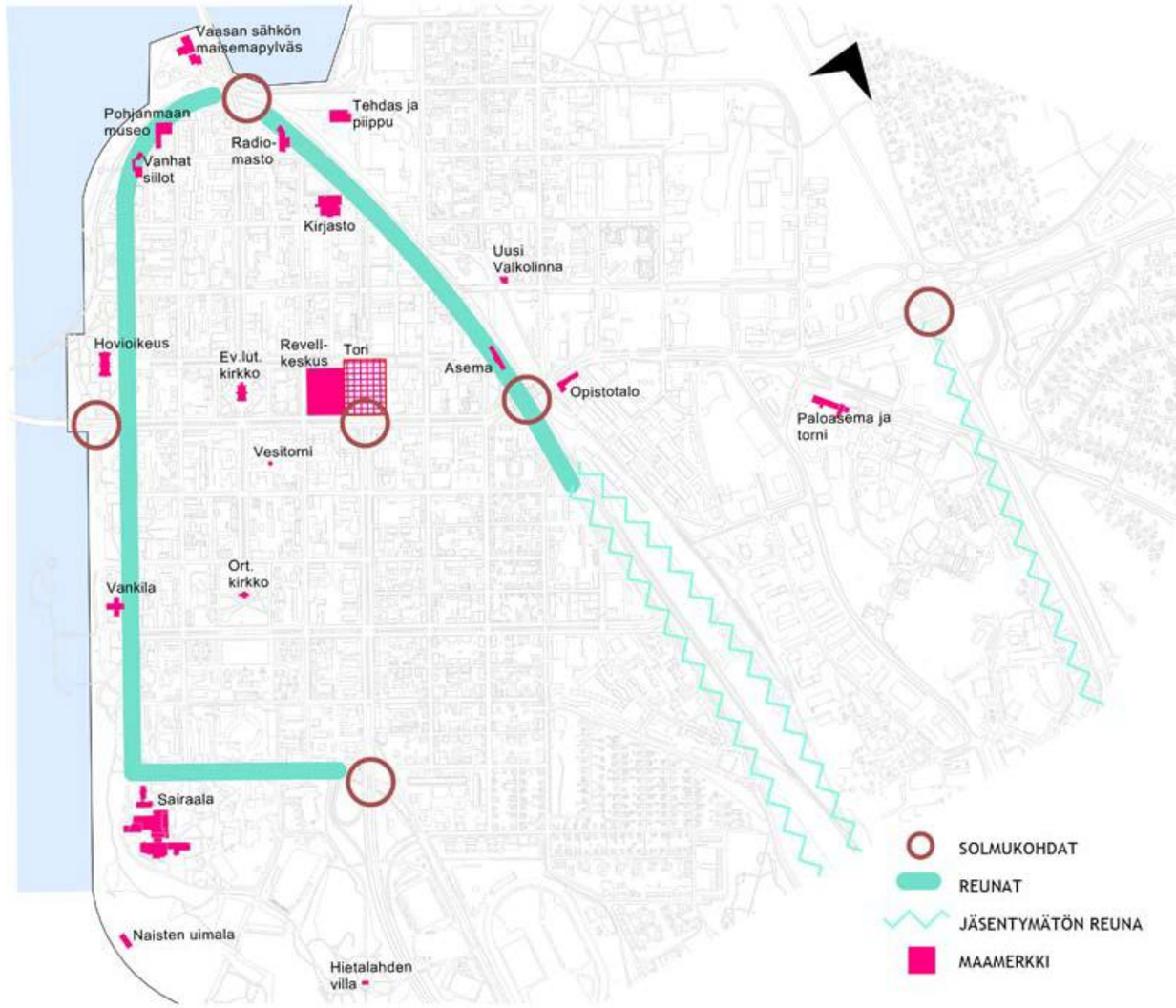
Reunat rajaavat kaupunkia ja eriyttävät alueita omiksi aluekokonaisuuksikseen. Vaasassa ruutukaavakeskusta rajautuu monessa suunnassa erittäin selkeästi. Jotta vaikutelma voidaan säilyttää, tulee jatkossakin rakennukset sijoittaa kadun varteen eikä vapaasti tonttien keskiosiin. Etelässä ruutukaavan reuna rajoittuu vapaasti massoiteltuun sairaala-alueeseen. Lännessä luonnollinen rajaus tulee rantavyöhykkeestä. Samoin koillisessa ruutukaava rajautuu rataan muodostaen melko yhtenäisen kaupunkijulkisivun. Maasillan eteläpuolella rataan rajautuvat korttelit ovat luonteeltaan hajanaisia eivätkä ne muodosta yhtenäistä kokonaisuutta radan kummallakaan puolella.

Solmukohdat erottuvat kaupunkikuvassa. Niissä eri alueet ja kaupunkirakenteen elementit kohtaavat toisensa. Tilanmuodostuksen lisäksi solmukohdan erikoispiirre voi olla liikenteellinen tai toiminnallinen esimerkiksi houkutteleva kauppapaikka. Vaasan kesksutan kaupunkikuvalliset solmukohdat on esitetty oheisessa kuvassa.

- Saavuttaessa etelästä avoin maisema muuttuu keskustan rajalla tehokkaasti rakennetuksi ruutukaavakaupungiksi. Korkeat pistetalot korostavat vaikutelmaa porttikohdasta. Moottoritie muuttuu urbaaniksi Kauppapuistikoksi puuistutuksineen ja kivijalkaliikkeineen.
- Vaasanpuistikko kohtaa rantavyöhykkeen ja meren Vaskiluodon sillan solmukohdassa. Keskustan ruutukaava päättyy.
- Pohjoinen Kaupunginselkä ja Onkilahti kohtaavat. Kirkkopuistikko muuttuu Palosaarensillaksi, joka on tärkeä yhteys Palosaareen ja yliopistolle. Keskustan ruutukaava päättyy.
- Vaasan ydinkeskusta ja kauppatori sijaitsevat Kauppapuistikon ja Vaasanpuistikon risteyksessä, joka on houkutteleva liikepaikka.
- Maasillan solmukohta sijaitsee ruutukaava-alueen reunassa. Maasilta on tärkeä linkki radan yli. Maisemallisesti maasilta sijaitsee avoimessa tilassa, josta on pitkät näkymät radan suunnassa.
- Itäisen sisääntulon solmukohta kaipaa selkeämpää kaupunkikuvallista jäsentelyä, jotta se hahmottuisi kaupungin porttikohtana.

Maamerkit erottuvat yleensä joko poikkeuksellisella korkeudellaan tai monumentaalisella arkkitehtuurilla. Ne luovat mielikuvaa kaupungista. Maamerkkien avulla kulkija orientoituu kaupungissa, sillä ne luovat kaupunkirakenteeseen helposti hahmotettavia paikkoja. Vaasassa erityislaatuisten maamerkkien kirjo on runsas ja niitä on sopivan tiheästi kaupunkirakenteessa radan länsipuolella. Uuden Klemettilän alueelle tulisi kuitenkin suunnitella joitakin maamerkkikohteita suunnistamisen helpottamiseksi ja kaupunginosan identiteetin luomiseksi.

Historiallisia arvokohteita ovat mm. arkkitehti Setterbergin suunnittelemat monumentaalirakennukset kuten Hovioikeus, vankila sekä Kirkkopuistikon kirkot. Uudempaa arkkitehtuuria edustavat funkiskauden Opistotalo sekä modernistinen Rewell Center. Vaasan Sähkön maisemapylväs puolestaan on muotokieleltään nykyaikainen lisäys maamerkkien joukossa. Vaasalle ominaista on teollisuuden sijoittuminen kaupungin keskustaan. Tehdasalueiden näkyvimpiä elementtejä ovat luonnollisesti piiput. Vanhat siilot erottuvat maamerkkinä kokonsa puolesta kaupungin länsireunalla. Siilot ovat muistuma viime vuosisadan puolivälistä. Vanhat siilot on suojeltu asemakaavalla kulttuurihistoriallisen arvonsa vuoksi, mikä herättää kaupunkilaisissa tunteita puolesta ja vastaan.



Sito | 2012

Kuva 1.9: Reunat, solmukohdat ja maamerkit.

Kuva 1.10: Valokuvakollaasi (kuvat oikealla).

(1) Vesitorni maamerkkinä
(2) Sairaala
(3) Torin reunaa
(4) Vaasan Opistotalo
(5) Paloaseman torni
(6) Sisääntulon eteläinen solmukohta
(7) Kaupungin reunaa rannassa
(8) Ev.lut. kirkko
(9) Vaasan sähkön maisemapylväs

1

2

7

8

3

4

5

6

9

PUISTOT

Vaasan keskustan puistikot ja puistot perustuvat suurelta osin Setterbergin v. 1855 vahvistettuun asemakaavaan. Vaasan rantapuistovyöhyke julkisine rakennuksineen sekä Vaasan Höyrymylly on valtionenuvoston päätöksellä arvotettu valtakunnallisesti arvokkaana ympäristönä v. 2010.

Puukujanteita istutettiin puistikoiden, katujen ja tonttien reunoille, ja vihreyttä korostettiin paitsi paloturvallisuuden myös estetiikan takia. Monumentaalikeskusta sijoittuu Hovioikeudenpuistikon ja Vaasanpuistikon väliin. Rantapuistojen kehittämisen haasteita ovat maan kohoaminen, pintavesien luonnonmukainen käsittely, kulkuyhteydet sekä näkymien avaaminen merelle. Viheryhteydet ja -reitit ovat paikoin katkonaisia ja niitä tulisi kehittää. Erityisesti Klemettilän puolen viher- ja puistoverkosto kaipaa kehittämistä.

Kuva 1.11: Puistot ja puistikot.

Kuva 1.12: Valokuvia puistoista.

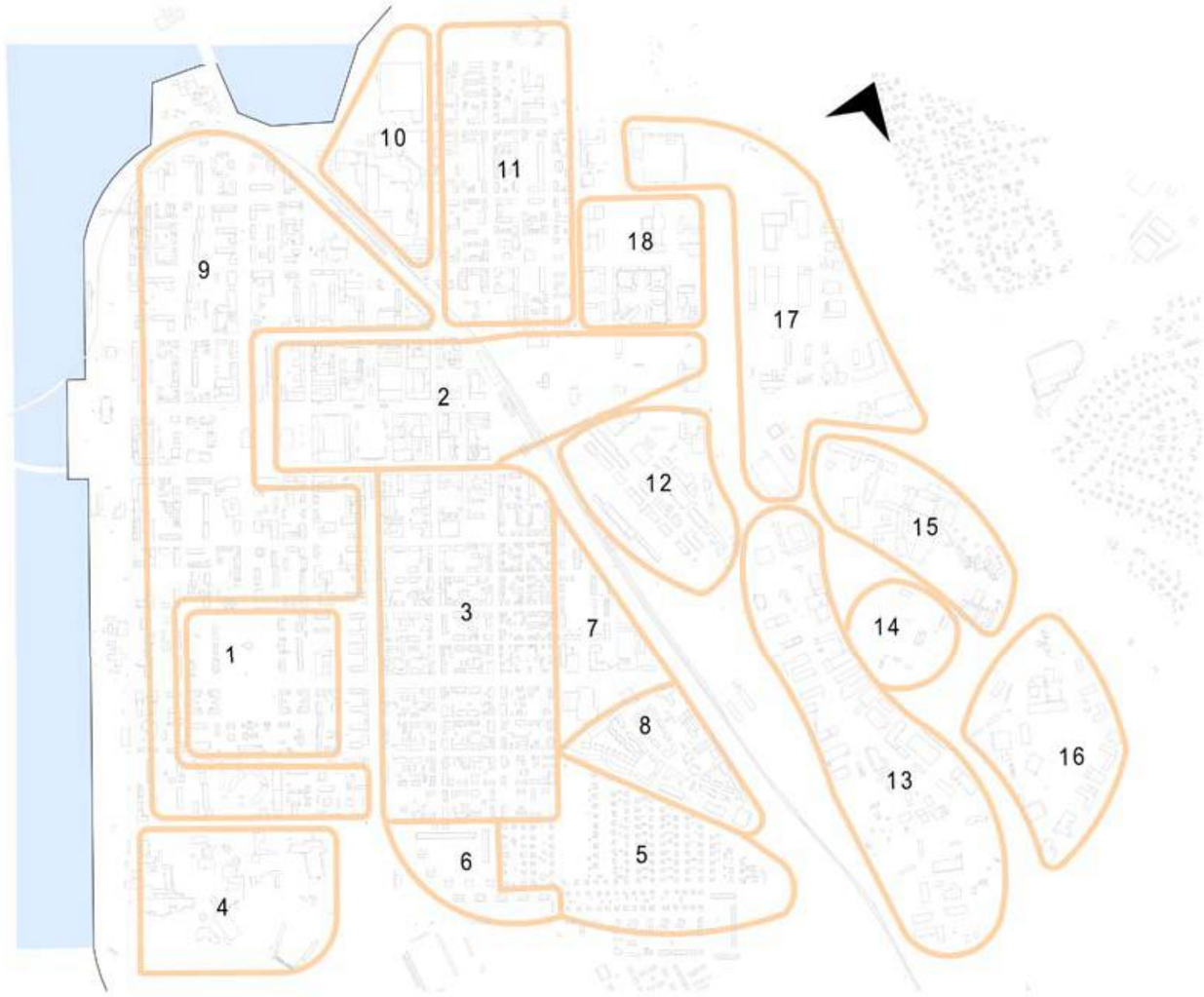
(1) Arboretum
(2) Tiklaspuisto
(3) Kirkkopuistikko
(4) Tammikartanon alue
(5) Kirkkopuisto
(6) Viherreitti urheilukeskuksen alueella

Arboretumia kutsutaan myös Ruusupuistoksi, koska siellä kasvaa nykyisin useita eri pensasruusulajeja. Arboretum on suunniteltu ja rakennettu 1990-luvulla. Tiklaspuisto on alun perin perustettu Tiklaksen tekstiilitehtaan työntekijöiden lounastaukoja varten 1952. Puistoa on kehitetty vuoden 1988 uudistamissuunnitelman pohjalta.

1.5 Omaleimaiset kaupunkialueet

Keskustastrategiatyössä käytiin läpi omaleimapiirteiltään erityyppiset keskustan osa-alueet. Kaupunkikuvallinen aluejako perustuu alueiden yhteisiin fyysisiin ja toiminnallisiin ominaisuuksiin. Alueista on esitetty nykytilakuvaus sekä ehdotettu kehitysideoita kaupunkikuvan laadun nostamiseksi projektin liiteaineistoissa. Tässä yhteenvedossa keskitytään tilanmuodostukseen, mittakaavaan sekä toimintojen luonteeseen.

Radan länsipuoli on maankäytöltään ja kaupunkikuvaltaan huomattavan valmis kokonaisuus verrattuna itäpuoleen. Näin ollen maankäytön osalta kehittämisehdotukset painottuvat radan itäpuolen alueille. Erityisesti Sairaskodinkadun ja Varastokadun kortteleissa on suuri kehittämispotentiaali ja mahdollisuus lisätä keskusta-asumista hyvien yhteyksien päässä.



Sito | 2012

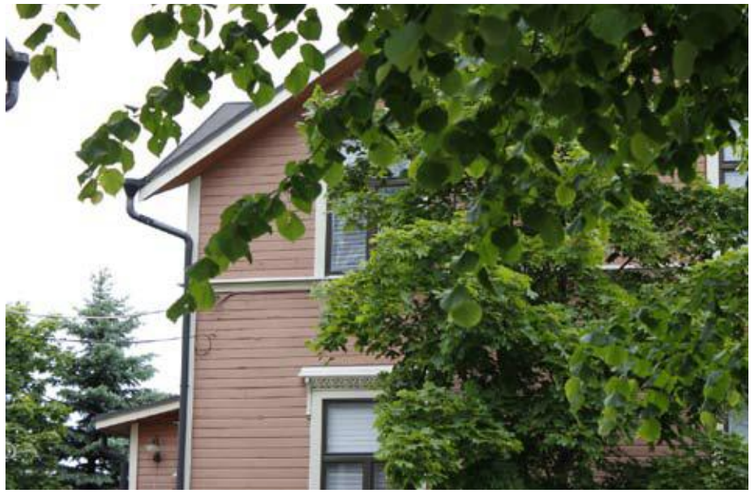
1 Kasarmi
2 Liikekeskusta
3 8. ja 9. kaupunginosa
4 Keskussairaalan-alue
5 Hietalahden pientaloalue
6 Nymansbacken kerrostaloalue
7 Radan reunavyöhyke
8 Mäkikaivon alue
9 Keskustan asuinalue
10 Wärtsilän tehdasalue
11 Vöyrinkaupunki
12 Varastokadun korttelit (Etelä-Klemettilä)
13 Sairaskodin korttelit (Etelä-Klemettilä)
14 Tammikartanon alue
15 Sampo-kampus
16 Silmukkatien yritysalue
17 Pohjois-Klemettilän varastoalue
18 Olympiakadun alue

Kuva 1.13: Kaupunkikuvallinen aluejako perustuu tehtyyn analyysiin pääreiteistä, solmuista, maamerkeistä ja reunoista. Alueet rajautuvat omiksi kokonaisuuksikseen näiden elementtien kautta. Jokainen alue muodostaa myös yhtenäisen kokonaisuuden arkkitehtuurin ja kaupunkirakenteen osalta.

No	Osa-alueen nimi	Korttelirakenne	Kortteli-tehokkuus	Pysäköinti	Kerrosluvut	Rakennuskannan ikä	Toimintojen luonne
1	Kasarmi	Avoin, pienimittakaavainen	0,3-0,6	Maantasossa	I-III	1860-1980	Julkiset palvelut + julkinen ulkotila
2	Liikekeskusta	Suljettu, väljä	1,4-3,0	Keskitetty, osin maantasossa ja osin laitoksissa ja maan alla	II-VI	1910-2010	Kaupallinen keskittymä, julkista ulkotilaa
3	8. ja 9. kaupunginosa	Suljettu, pienimittakaavainen	0,4-1,4	Maantasossa	II-VI	1860-1920 ja 1950-1990	Pääosin asuinalue
4	Keskussairaalan-alue	Väljä, suurimittakaavainen	0,3-1,4	Osittain maantasossa, osittain kerroksissa	III-V	1860-2012	Julkinen tila
5	Hietalahden pientaloalue	Suljettu. pienimittakaavainen	0,4-0,6	Maantasossa tonttikohtaisesti	I-II	1920-1950, 2000	Asuinalue
6	Nymansbacken kerrostaloalue	Avoin, suurimittakaavainen	1,0-1,4	Pääosin maantasossa	VI-VII		Asuinalue, luonne maamerkkimäinen
7	Radan reunavyöhyke	Väljä, suurimittakaavainen	1,0-1,4	Maantasossa	IV-VI	1990-luku	Asuinalue
8	Mäkikaivon alue	Suljettu, pienimittakaavainen	0,6-1,4	Keskitetty laitoksiin	II-IV	1990-2000	Asuinalue
9	Keskustan asuinalue	Osittain suljettu, osittain avoin	0,3-1,2 max.3,0	Keskitetty laitoksiin ja maantasoon	II-VI	1900-2010	Asuinalue sekoittuneena kaupan toimintoihin
10	Wärtsilän tehdasalue	Avoin, suurimittakaavainen		Maantasossa	I-II	1870-2010	Työpaikka- ja tehdasalue
11	Vöyrinkaupunki	Osittain avoinpienimittakaavainen	0,6-1,0	Maantasossa	II-IV	1920-1930 ja 1960-1970	Asuinalue
12	Varastokadun korttelit (Etelä-Klemettilä)	Avoin, pienimittakaavainen	1,0-1,8	Maantasossa	I-II	1920-1970	Kaupallista toimintaa, työpaikkoja
13	Sairaskodin korttelit (Etelä-Klemettilä)	Hajanainen, väljä	1,2	Maantasossa	I-II	1950-1980	Yritys- ja varastotoimintaa
14	Tammikartanon alue	Väljä, vihreä, puistomainen	0,5	Maantasossa		1700,1925, 1980-luku	Terveyskeskus, vanhusten palvelut
15	Sampo-kampus	Väljä, puistomainen	0,5	Maantasossa	I-IV	1970-2011	2. asteen suomenkieliset koulutustilat
16	Silmukkatien yritysalue	Osittain avoin, mittakaava melko suurta	0,6	Maantasossa ja keskitetyissä laitoksissa	III-VI	1960-2010	Yritysalue
17	Pohjois-Klemettilän varastoalue	Suurimittakaavainen, jäsentymätön	1,0	Maantasossa	I-III	1970-2000	Varasto- ja tilaa vievän kaupan alue
18	Olympiakadun alue	Tiivis, suljettu	1,2	Maantasossa ja keskitetyissä laitoksissa	II-VI	1995-1998	Asuinkerrostaloalue

Taulukko 1.1: Yhteenveto keskustan osa-alueista nykytilassa.

Kuva 1.14: Vöyrinkaupunki.



Kuva 1.15: Keskustan asuinaluetta.

Kuva 1.16: Hietalahden pientaloaluetta.

1.6 Liikenteelliset lähtökohdat ja liikenne-ennusteet

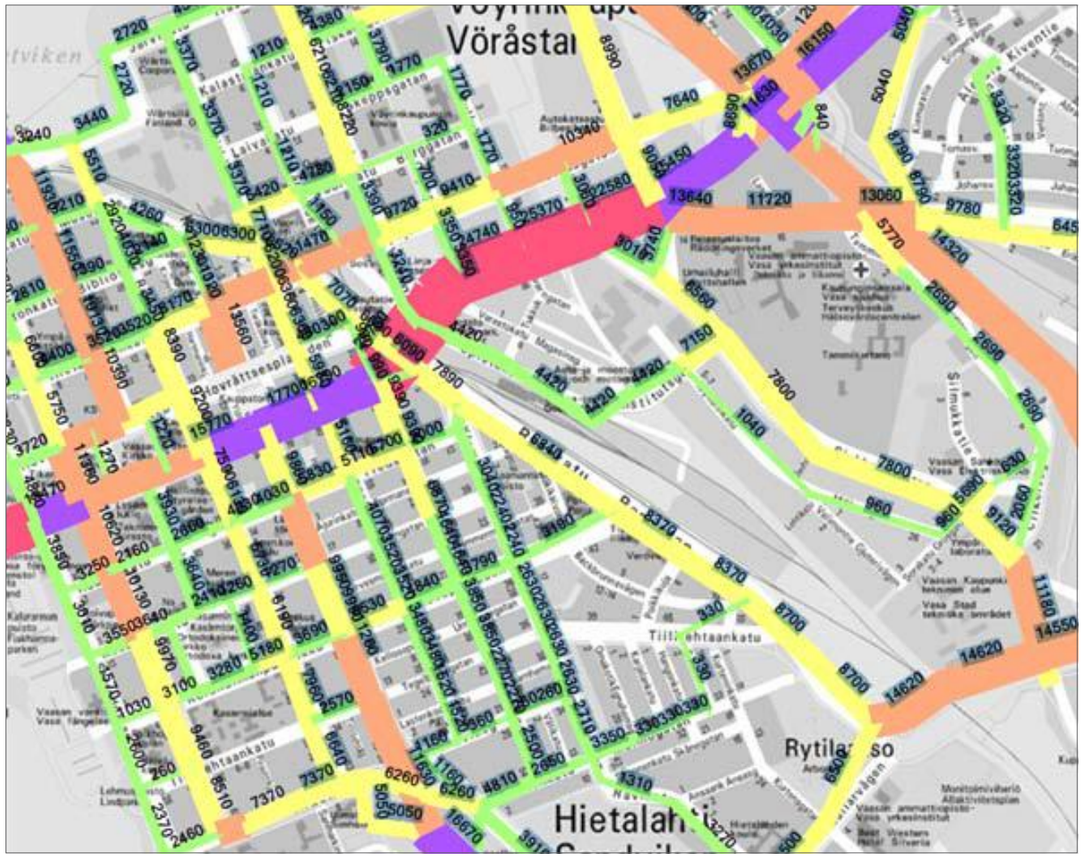
Vaasan keskustan katuverkko perustuu ruutukaavaan, joka idässä rajoittuu rataan ja pohjoisessa jatkuu radan yli Vöyrinkaupungille. Etelästä keskustaan johtaa valtatie 3 (Helsinki-Vaasa), joka katuverkossa on Kauppapuistikko. Idästä keskustaan johtaa valtatien 8 (Turku-Oulu) jatkeena Sepänkyläntie. Valtatie 8 ohittaa keskustan idän puolelta Yhdystietä pitkin. Tori sijaitsee keskustaan johtavien pääväylien leikkauspisteessä. Satama ja Vaskiluodon voimala sijaitsevat keskustan länsipuolella Vaskiluodossa. Niiden suorin ja käytetyin reitti itään ja etelään kulkee keskustan kautta. Voimalaitoksen synnyttämä raskas liikenne tulee lisääntymään lähivuosina. Läpikulkuliikenne ja raskas liikenne kuormittavat nyt merkittävästi keskustan katuverkkoa, mikä aiheuttaa ongelmia liikenneturvallisuudelle, ympäristön viihtyisyydelle ja liikenteen toimivuudelle. Keskustasta itään radan toiselle johtavat tällä hetkellä Maasilta (Sepänkyläntie) ja Konepajankatu. Korsholmanpuistikon jatkeeksi on suunniteltu silta, joka on asemakaavallisesti tutkittu.

Kuva 1.18: Vaasanpuistikolla kulkee nykytilassa runsaasti raskasta liikennettä.

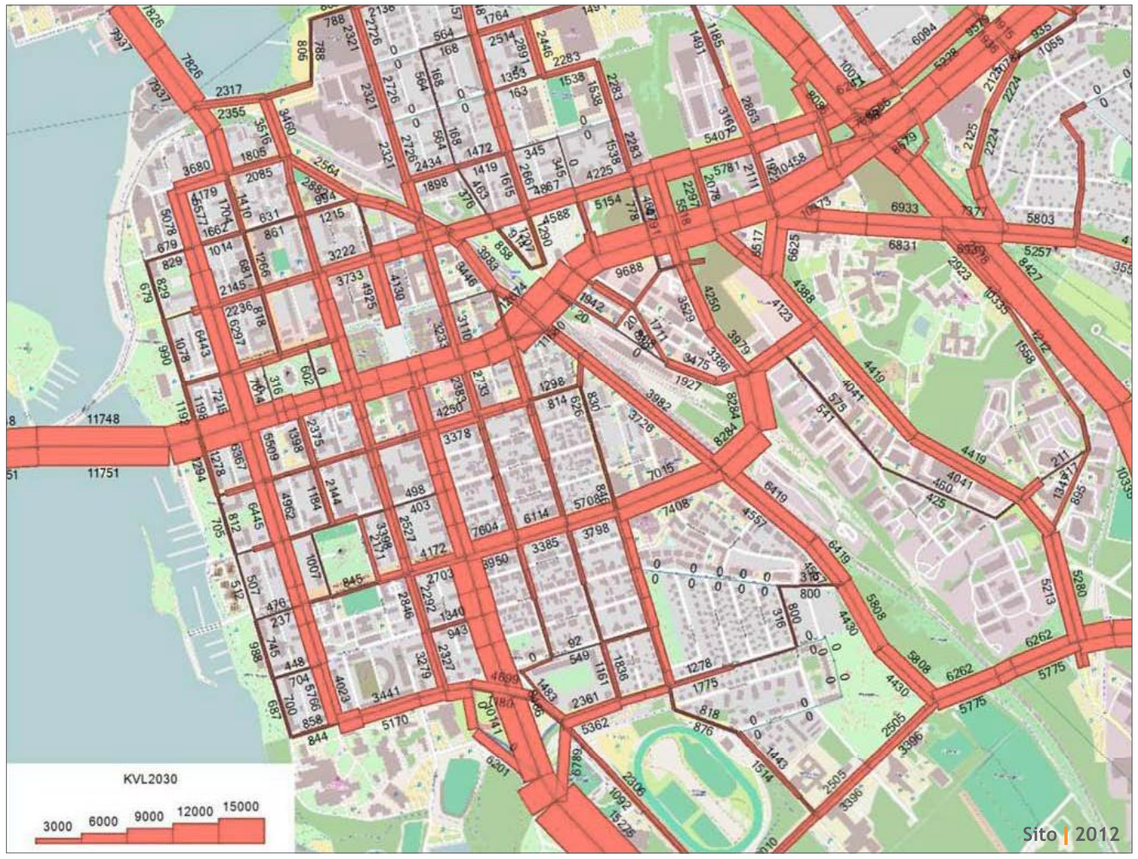
Keskustastrategian liikennesuunnittelun ja tarkasteltujen vaihtoehtojen pohjana on vuoden 2030 liikenne-ennuste. Sen tie- ja katuverkko on yleiskaava 2030:n mukainen ja sisältää mm. uuden Satamatien Sundomin kautta sekä parannetun Yhdystien. Ennusteen mukaan Vaasanpuistikon liikennemäärä tulee olemaan noin 20 000 ajon./vrk. Nykyinen liikennemäärä vaihtelee välillä 11 000 - 23 000 ajon./vrk. Seudullisena keskuksena Vaasan keskustaan tulee paljon liikennettä kaupungin lähiympäristön ulkopuolelta.

Jalankulku- ja pyörätiet johtavat keskustaan eri suunnista, mutta keskustassa pyörätieverkko on harva, eikä palvele hyvin keskusta-alueella liikkumista. Vaasan alueella tapahtuneista liikenneonnettomuuksista lähes puolet on kevyen liikenteen onnettomuuksia. Ne keskittyvät erityisesti ydinkeskustan alueelle. Pyöräilyonnettomuuksia on tapahtunut paljon mm. Vaasanpuistikon itäpäässä ja Rauhankadun/Raastuvankadun liittymässä. Keskustan melko leveät kadut antavat mahdollisuuksia pyörätieverkon merkittävään parantamiseen.

Kuva 1.17: Keskustastrategia-alueen nykyverkon liikennemäärät (keskimääräinen arkivuorokausiliikenne) vuonna 2012. Kuva Vaasan kaupunki.



Kuva 1.19: Katuverkon keskimääräinen vuorokausiliikenne vuonna 2030, kun katuverkko on osayleiskaavan mukainen (sis. mm. uuden Satamatien ja parannetun Yhdystien). Vaasanpuistikon liikennemäärän voimakas kasvu edellyttää toimenpiteitä, jotta keskustan toimivuus, turvallisuus ja viihtyisyys sekä asioinnin sujuvuus voidaan turvata.



1.7 Kaupan nykytila-analyysi

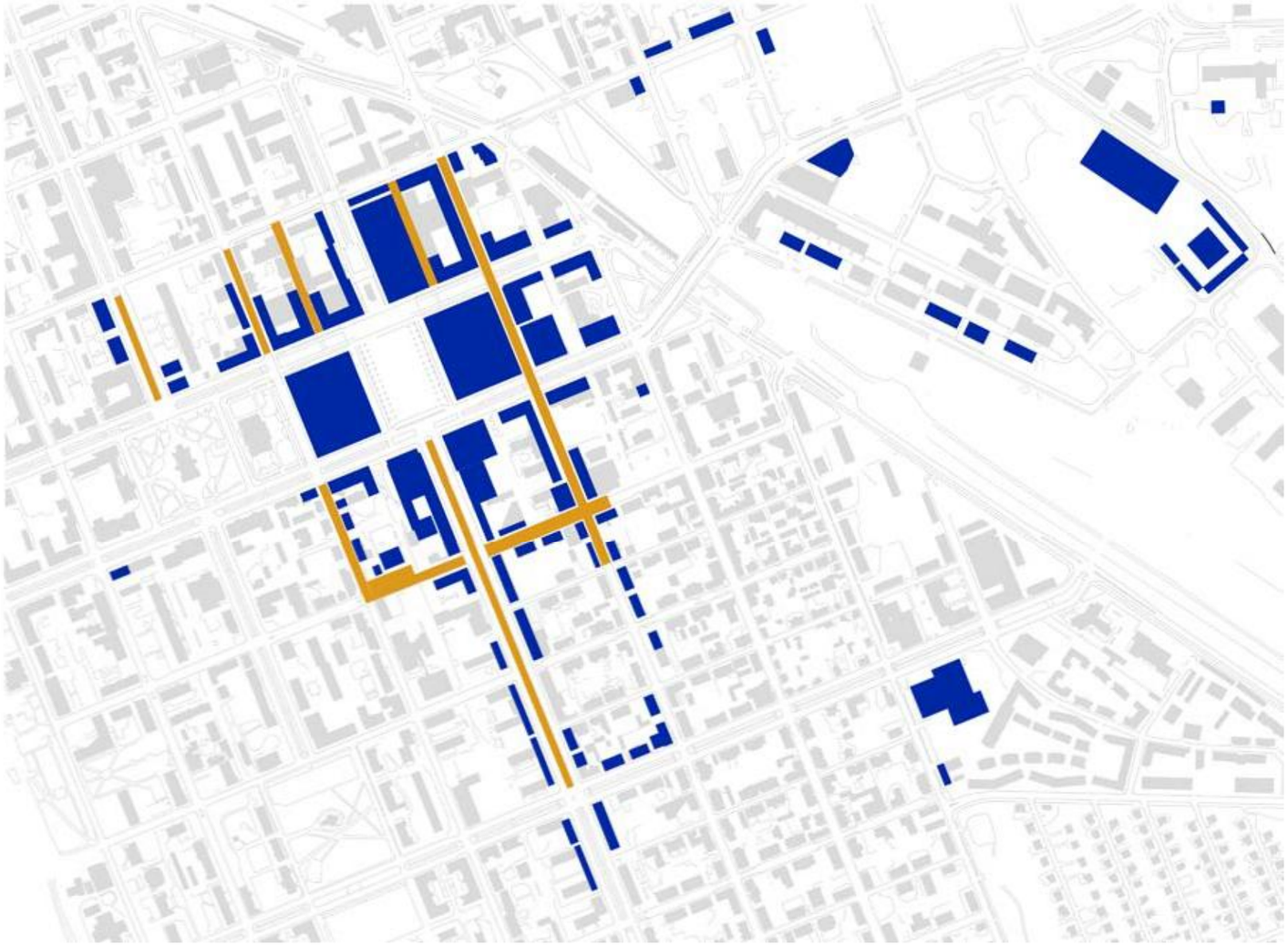
Vaasan keskustan kauppa on keskittynyt varsin hyvin toria ympäröiviin kortteleihin. Toria reunustavat korttelit ovat kehittyneet viimeisen kymmenen vuoden aikana kauppakeskuksiksi tai kauppakeskusmaisiksi kokonaisuuksiksi. Keskeisten kortteleiden lisäksi kauppaa sijoittuu kadunvarsiin ydinkeskustaa halkovien katujen varsille. Ne muodostavat luontevia ja toimivia kauppakatuja ruutukaavaan. Palokatujen varsille on myös sijoittunut kauppaa ja palveluita, mutta paikoin ne ovat muodostuneet suurten liiketilojen takapihoina varsin ankeiksi kaupallisesti toimimattomiksi katutiloiksi. Keskustan kaupallisesti toimiva vyöhyke muodostuu torin ja aseman välisiin kortteleihin. Ydinalueiltaan keskusta muodostaa tiiviin toimivan kokonaisuuden, mutta ytimen reunoilla palvelutarjonta on jo selvästi väljempää ja vähemmän intensiivistä.

Vaasan ydinkeskusta muodostaa tiiviin ja toimivan kaupallisen keskuksen torinalaisine pysäköintilaitoksineen. Kävelykatu ja torin kehittäminen ovat vahvistaneet keskustan toimivuutta. Haasteena on saada kävelykeskusta laajenemaan ja kytkemään laajemmin toimivat kauppakadut yhtenäisemmäksi kokonaisuudeksi. Lisäksi palokatujen kehittämisellä voitaisiin vahvistaa keskustan kaupallista kokonaisuutta ja luoda parempia kauppapaikkoja ja -ympäristöjä lisää keskustaan.

Keskustan kaupallista luonnetta aivan viime vuosina on heikentänyt kaupungin reuna-alueille rakennetut hypermarketit ja muut kaupan keskittymät. Osin tämä on ollut luontevaa kaupan kehitystä, mutta osin se on hajottanut keskustakaupan rakennetta. Toisaalta keskustan palvelurakennetta on vahvistanut kävelykeskustan laajentuminen ja palvelutoimintojen keskittyminen keskustaan, mikä on vahvistanut mielikuvaa keskustan palvelukyvystä. Keskusta on kuitenkin säilyttänyt pienten kauppojen ja palveluiden tarjonnallaan keskustan perusluonteen. Siinä suurena apuna on ollut kävelykeskustan toteutuminen pienin askelin.

Säilyttääkseen kilpailuasemansa vahvana kaupallisena keskustana keskustan ulkopuolisiin kauppakeskittymiin nähden, keskustan on pystyttävä vahvistamaan kauppakaupunkiolemustaan ja eläviä katukokonaisuuksia. Siinä tärkeää on, että kaupan tarjonta säilyy suurelta osin pienimuotoisena ja monipuolisena kokonaisuutena. jolloin keskustan vetovoimaisuus vahvistuu ja ihmiset viihtyvät keskustassa.

Kaupan kehityksessä on ollut viimeisen parin kymmenen vuoden aikana vallitsevana suurten kaupan yksiköiden rakentaminen keskustojen ulkopuolelle. Vaasassa tämä on toteutunut Kivihaassa. Keskustojen ulkopuolisten kauppapaikkojen kehitys on osaltaan vaikuttanut kuluttajien ostokäyttäytymiseen ja tietyt kulutustavarat ja palvelut haetaan nykyistä herkemmin keskustojen ulkopuolelta. Keskustassa on vähemmän rakentunut uutta myymälätilaa, joten uudet toimijat ovat sijoittuneet olemassa olevaiin liiketiloihin. Keskustat ovat säilyttäneet asemansa erityisesti muodin ja laatutuotteiden markkinapaikkoina sekä elämyksellisten palveluiden tarjoajana. Keskustan vahvuutena on myös sen monipuolisuus tarjonnassa, mikä toteutuu erityisesti pienten erityispalveluiden kautta.



Santasalo Ky, Sito | 2012

Kauppa- ja liiketilat

Kehitettävät kauppakadut ja palokadut

Kuva 1.20: Vaasan keskustan kaupalliset palvelut 2011 sekä kehitettävät kauppakadut ja palokadut.

1.8 Yhteenveto lähtökohdista

Kaupunkikuva-analyysin perusteella Vaasan keskustan merkittävimpiä kehityskohteita ovat arvokkaiden ominaispiirteiden säilyttäminen, korkeatasoisen täydennysrakentamisen lisääminen sekä palvelutarjonnan ja sitä kautta moninaisuuden turvaaminen.

Vaasan keskustan elinvoimaisuutta tulee kehittää paitsi palveluverkostoa laajentamalla, myös tiivistämällä siellä missä on tilaa. Vanhan keskustan puolelle tulee tutkia maltillista täydennysrakentamista sekä lähipalveluiden saamista keskustan länsiosiin. Klemettilän puolella tulee tällä hetkellä hyödyntämättömät maat ottaa käyttöön ensisijaisesti asumiselle samalla varmistaen yritysten toimintaedellytykset.

Klemettilä on sijaintinsa puolesta ihanteellinen keskusta-asumisen lisäämiseen. Asuminen myös monipuolistaa Klemettilän toimintoja ja tekee siten katutilasta elävämmän. Klemettilän alueelta on helppo hoitaa asioita pyöräillen ja kävellen, kunhan kevyen liikenteen reitit saadaan kuntoon ja siten nykyistä houkuttelevammiksi.

Liikenneturvallisuutta (erityisesti jalankulun ja pyöräilyn), ympäristön viihtyisyyttä ja liikenteen toimivuutta voidaan parantaa vain keskustan katuverkossa ajavan autoliikenteen määrää vähentämällä. Keskustan läpi ajavan liikenteen ja osin keskustaan päättyvän liikenteen ohjaaminen tunneleihin antaa mahdollisuuksia maanpäällisen katuverkon katutilan uudelleen jäsentelyyn ja hyvän kaupunkiympäristön luomiseen. On myös tärkeää yhtenäistää kävelijöiden ja pyöräilijöiden reittejä jatkuvaksi kokonaisuudeksi. Vaasan imagoa ja houkuttelevuutta merenrantakaupunkina voidaan nostaa, kun näkymiä ja yhteyksiä keskustasta rannalle saadaan kehitettyä. Analyysin pohjalta Vaasan kaupungin tulisi lähteä toteuttamaan pyöräilystrategiaa mahdollisimman pikaisesti. Lähtökohdat kehittää Vaasasta pyöräilykaupunki ovat oivalliset, sillä maasto on melko tasaista ja kaupungissa on paljon opiskelijoita.

2 VAIHTOEHDOT JA NIIDEN ARVIOINTI

2.1 Vaihtoehtojen muodostaminen

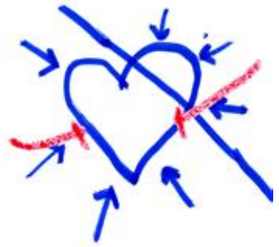
Keskustastrategiatyössä laadittiin asiantuntijatyönä kolme vaihtoehtoista rakennemallia maankäytölle ja liikenteelle huomioiden Vaasan keskustavisio 2030. Rakennemallivaihtoehdoissa painotettiin erilaisia toimintoja ja kärkihankkeita sekä liikenteen ratkaisuja. Tärkeitä tarkasteltavia asioita olivat:

- nykyisen keskustan ja Klemettilän optimaalisin suhde
- nykyisen keskustan ja Klemettilän yhdistäminen eri keinoin
- erilaiset toiminnalliset ja kaupunkikuvalliset sisällöt erityisesti Klemettilälle, mutta myös nykyiselle keskustalle
- erilaiset tulevaisuuden liikenneratkaisut keskustaan ja Klemettilään.

2.2 Maankäytön rakennemallivaihtoehdot

Maankäytön vaihtoehdoissa nykyisen keskustan kehittäminen painottui hiukan eri tavoin. Suurimmat erot maankäytössä olivat Etelä-Klemettilässä, jossa on vielä paljon kehitettävää maa-alaa sekä laajan kirjon toimintoja mahdollistavat kaavamerkinnät. Siksi nykyisen keskustan osalta ei kartoissa ole esitetty toimintoja tai katuja väreillä - liikekeskustaa ja pääkatuverkkoa lukuun ottamatta. Pohjois-Klemettilän ja Sairaskodinkadun itäpuolen alueiden suhteen vaihtoehdot noudattavat kaavassa esitettyjä maankäytön ja liikenteen ratkaisuja. Radan ylittävä Korsholmanpuistikon uusi silta sisältyy jokaiseen rakennemallivaihtoehtoon. Kaikissa vaihtoehdoissa, keskustan ympäryspuistosta ja radan varteen kehitettävän ratapuiston viheryhteyksistä muodostuu keskustan ”Vihreä kehä”, joka yhdistää Onkilahden ja Hietalahden virkistysalueet keskustaan.

1. ”Elävä vanha keskusta”



Vaihtoehdossa 1 keskityttiin vanhan (nykyisen) keskustan elävöittämiseen ja elinvoimaisuuden säilyttämiseen täydennysrakentamalla ja kehittämällä keskustan julkisia tiloja, kuten rantaa. Toria elävöitetään uusilla toiminnoilla ja sitä ympäröiviä palokatuja kehitetään ja korttelipihoja avataan kaupunkilaisten julkisiksi tiloiksi. Kävelykeskustaa laajennetaan ja palveluita lisätään. Asuntotarjontaa monipuolistetaan korjaus- ja täydennysrakentamisen avulla.

Keskustan läpi, Vaasanpuistikon alle, rakennetaan betoninen keskustatunneli avolouhintana, jolloin Vaasanpuistikon järjestelyjä voidaan samalla muuttaa ja kehittää jalankulkua ja pyöräilyä korostaen. Maasillan yhteyteen rakennetaan Keskustakortteli, jossa alakerroksissa on kauppoja ja ylemmissä kerroksissa toimistoja.

Klemettilän rakentaminen painottuu asumistoimintoihin, jolloin asukasmäärän kasvu tukee vanhan keskustan elinvoimaisuutta. Klemettilän asuinalueelle tulee laadukasta keskusta-asumista ja kävely-ympäristöä sekä katutasolle pienyrittäjyyttä. Asuinrakenteeseen kehitetään kolmitasoista puistojärjestelmää: ratapuistoa asukaspuistona, sisäistä viherreittiä korttelipuistoineen sekä puistobulevardia, jolta on poikittaisyhteydet laajempiin lähipuistoihin.

2. ”Keskustanauha”

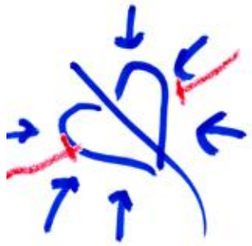
Vaihtoehdossa 2 vanha keskusta ja Klemettilä muodostivat kaksi keskustaa. Vanha keskusta painottui erikoispalveluiden ja pienpalveluiden tuottamiseen ja Klemettilä työpaikkoihin ja tilaa vievään kauppaan.

Tähän vaihtoehtoon ei sisälly tunnelia Vaasanpuistikon alla, vaan liikennettä ohjataan keskustan kehille ja koetetaan näin saada vähennettyä autoliikenteen aiheuttamia haittoja ydinkeskustassa. Vaasanpuistikkoa kehitetään laadukkaaksi joukkoliikennepainotteiseksi kaduksi. Liikenneratkaisuissa panostetaan korkeatasoisiin joukkoliikennepalveluihin Klemettilän ja keskustan välillä.

Klemettilästä tulee moderni ja tiivis yrityspuistomainen alue, jonka kaupunkikuvassa pyritään laadukkuuteen. Tilaa vievä kauppa keskitetään keskustatoimintojen alueen kylkeen sitä tukemaan. Myös rata-alueelle rakennetaan työpaikka-, toimisto- ja koulutustiloja. Rakentaminen muodostaa uuden tiiviin julkisivun radalle päin. Vanhat, arvokkaat rakennukset kunnostetaan luovien alojen ammattilaisten työtiloiksi ja näyttelytiloiksi sekä työpajoiksi. Etelä-Klemettilän työpaikka-alueella vehreys integroidaan rakennuksiin eli pihoihin, kattopuutarhoihin, hulevesiaiheisiin ja rakennuksia yhdistäviin reitteihin. Alueen keskellä kulkee vihreä yritysbulevardi.

Hienot uudet sillat – Maasillan kehittäminen ja Korsholmanpuistikon silta - toimivat symboleina vanhan keskustan ja Klemettilän yhdistämisestä. Linja-autoasemalle tulevan kauppakeskuksen suunnittelua ohjataan Kulttuurikauppakeskukseksi ja siihen liittyväksi julkiseksi ulkotilaksi, joka rikastuttaa katuympäristöä ja koko kaupunginosaa.

3. ”Yhdistäjä”



Vaihtoehdossa 3 ratavyöhyke toimii vanhan keskustan ja Klemettilän yhdistäjänä. Rata-alue rakennetaan toimintapuistoksi, jotta siitä tulee osa tiivistä keskustaydintä: erilaisten puistojen ja puistoreittien nauha, sekä korkeita rakennuksia, joissa on erilaisia toimitiloja sekä asumista.

Klemettilään rakennetaan monipuolisesti asumista ja koulutusta sekä työpaikkoja. Keskusta jatkuu Kivihaan suuntaan tilaa vaativan kaupan ja palveluiden alueena. Keskustan jatkumiseen radan yli yhtenäisenä palveluympäristönä ja laadukkaana katutilana panostetaan voimakkaasti.

Keskustan läpi, Vaasanpuistikon alle, tehdään tunneli syvänä kalliolouhintana. Tällöin Vaasanpuistikon järjestelyt pysyvät pääosin nykyisellään, mutta autoliikenne vähentyy, joten kevyelle liikenteelle voidaan osoittaa lisätilaa.

Maasillan yhteyteen rakennetaan hotelli- ja kongressikeskus ja kauppagalleria, jotka yhdistävät vanhaa keskustaa ja Klemettilää. Maasillan tuntumaan vanhoihin teollisuuskortteleihin sijoittuu uudentyyppinen, asumista ja työpaikkoja yhdistävä alue (Live + Work).

2.3 Liikenteen rakennemallivaihtoehdot

Työssä on laadittu kolme liikenneverkkovaihtoehtoa:

- VE1 Betonitunneli
- VE2 Keskustakehä
- VE3 Kalliotunneli

Vaihtoehdot on esitetty tiivistetysti alla. Kaikkiin vaihtoehtoihin kuuluu Toriparkin laajennus. Samoin laajempien viheryhteyksien suhteen kaikissa vaihtoehdoissa ehdotetaan keskustan viherkehän vahvistamista ja kävelypainotteisuuden sekä kevyen liikenteen yhteyksien vahvistamista. Liikenteen vaihtoehdoissa on tutkittu lähinnä nykyisen keskustan liikenteen ja pysäköinnin maanalaisia ratkaisuja vaikutuksineen ja alustavine kustannuksineen.

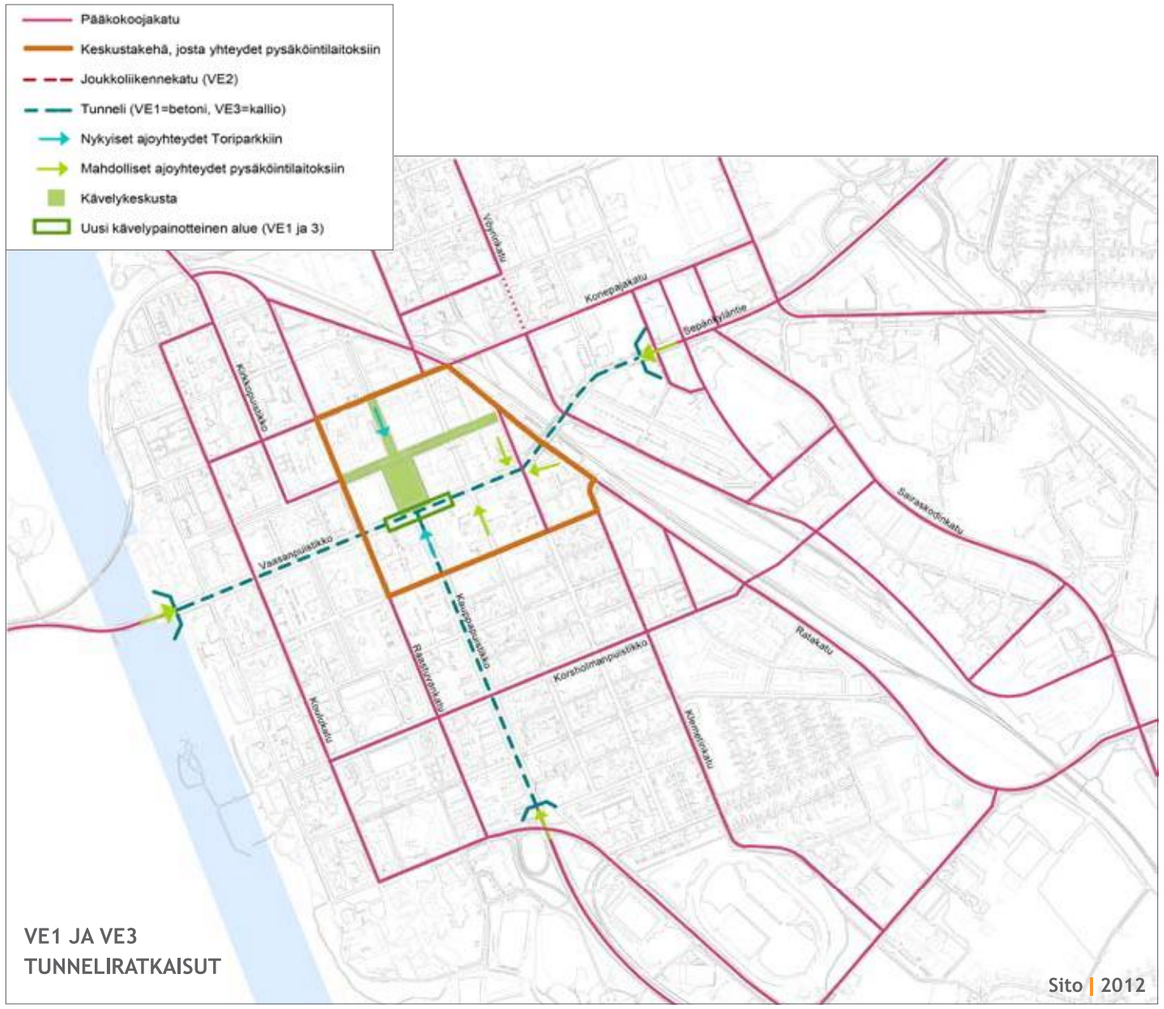
VE1 JA VE3 TUNNELIRATKAISUT

Merkittävin yksittäinen liikenteen hanke on keskustatunneli Vaasanpuistikon alla. Tunneli alkaa Rantakadun kohdalta ja nousee ylös Klemettilässä Olympiakadun ja Myllykadun välillä. Tunnelin pituus on noin 1,5 km. Tunnelista saadaan ajoyhteydet laajennettuun toriparkkiin. Hissiyhteyksiä voidaan ottaa useisiin Vaasanpuistikon kiinteistöihin. Tunneli mitoitetaan 1+1-kaistaiseksi raskaan liikenteen vaatimusten mukaisesti. Erikoiskuljetukset jäävät katuverkolle.

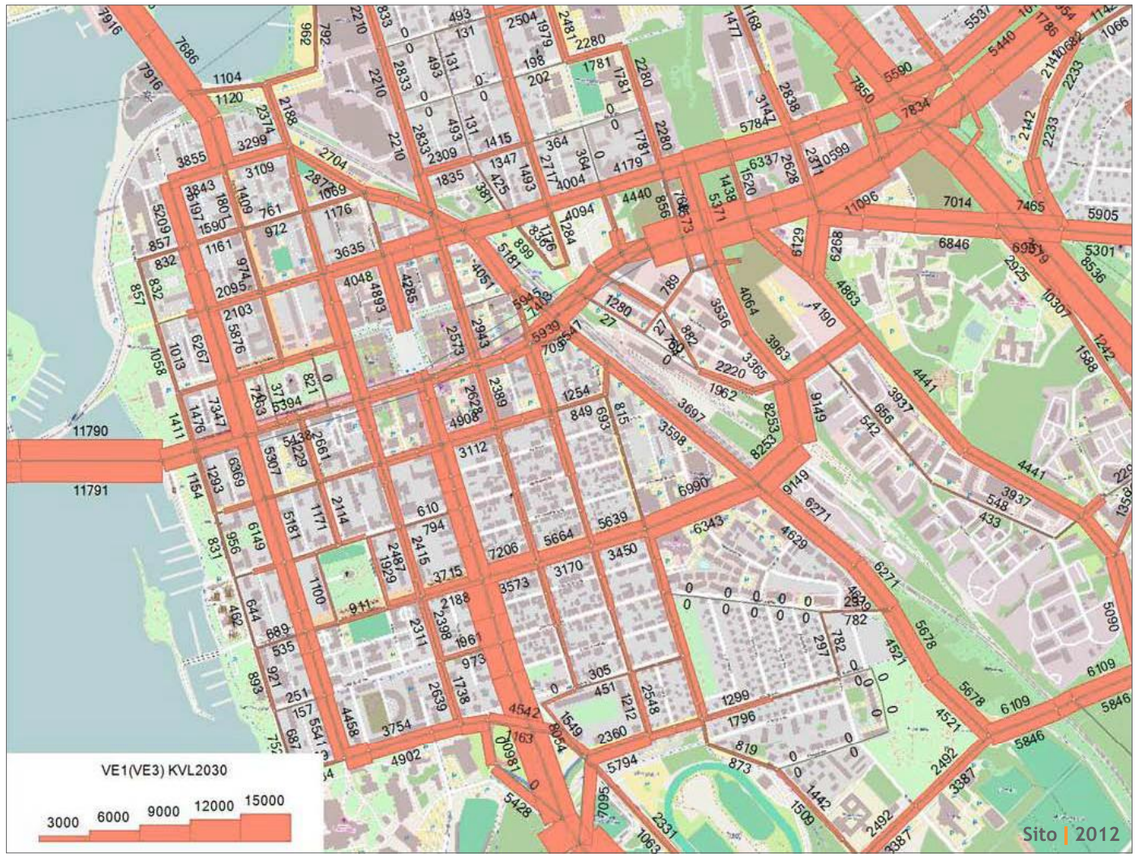
Vaasanpuistikon tunnelista on mahdollisuus rakentaa haara etelän suuntaan Kauppapuistikon alla. Kauppapuistikon tunnelin avulla sataman ja moottoritien välinen liikenne saataisiin pois keskustan katuverkolta. Myös moottoritien suunnasta Toriparkkiin ajava liikenne käyttäisi Kauppapuistikon tunnelia. Kauppapuistikon tunnelin pituus on noin 0,8 km.

Tunnelit voidaan toteuttaa joko betonitunneleina tai kalliotunneleina. **Betonitunnelin** rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat suuret, sillä tunneli tehdään avokaivantona toisin kuin kalliotunneli. Tämä tarkoittaisi, että Vaasanpuistikon nykyiset puut jouduttaisiin kaatamaan. Vaasanpuistikon betonitunnelin alustava kustannusarvio on noin 130 M€ ja Kauppapuistikon betonitunnelin noin 61 M€. Kustannusarvio ei sisällä johtosiirtojen ja istutusten uusimisien yms. kustannuksia.

Kalliotunnelin rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat verrattain pienet eikä esim. Vaasanpuistikon puita tarvitse kaataa. Vaasanpuistikon kalliotunnelin alustava kustannusarvio on noin 86 M€ (sis. rampin toriparkkiin) ja Kauppapuistikon kalliotunnelin noin 36 M€. Kalliotunneli ei periaatteessa aiheuta johtosiirtoja, joten näiden kustannuksia ei tarvitse sisällyttää kustannusarvioon.



Kuva 2.1: Ennustekuvassa oikealla näkyy Vaasan keskustan liikennemäärät vuonna 2030 mikäli Vaasanpuistikon alla kulkeva keskustatunneli olisi toteutettu. Tunnelia käyttäisi noin puolet Vaasanpuistikon liikenteestä eli noin 10 000 autoa vuorokaudessa. Katutasoon jäävä liikenne ohjattaisiin keskustakehän kautta keskustan muihin pysäköintilaitoksiin. Tämä rauhoittaisi liikenneympäristöä selvästi.



VE2 KESKUSTAKEHÄ

Liikenteen vaihtoehto 2 (keskustakehä, ei tunnelia) ei poista keskustan läpiajoliikenteen ongelmaa. Mikäli tunnelia ei rakennettaisi, liikennemäärä katuverkolla pysyy kokonaisuudessaan samana ja läpiajavan liikenteen vaikutukset ja ongelmat siirtyvät Vaasanpuistikolta ydinkeskustan asuinkaduille. Kävelykeskustan kehittäminen olisi hankalampaa ja keskustan rauhoittaminen tapahtuisi asuinkatujen kustannuksella. Keskustakehä on luonnollisesti huomattavasti edullisempi toteuttaa kuin keskustatunneli.

Pääkokoojakatu
Keskustakehä, josta yhteydet pysäköintilaitoksiin
Joukkoliikennekatu (VE2)
Nykyiset ajoyhteydet Toriparkkiin
Mahdolliset ajoyhteydet pysäköintilaitoksiin
Kävelykeskusta
Uusi kävelypainotteinen alue (VE1 ja 3)
Vaasanpuistikko
Korsholmanpuistikko
Rautatiekatu
Kauppapuistikko
Raastuvankatu
Kuoleman
Kirkkopuistikko
Kosmanpuistikko
Kosmanpuistikko
Kosmanp

2.4 Vaihtoehtojen arviointi

ASIANTUNTIJASEMINAARI

Rakennemallivaihtoehtoja arvioitiin asiantuntijoiden työseminaarissa 27.3.2012. Yleisesti nähtiin, että urbaani vanha keskusta on kaupungin sydän. Sen historian vaaliminen ja palveluiden säilyttäminen luovat elämyksellisyyttä ja hyvän elämän puitteet kaikille vaasalaisille. Tärkeäksi nähtiin myös selkeämmän ”vihreän kehän” muodostaminen Vaasaan mm. Ratapuistoa ja rantaa kehittämällä. Kaikissa vaihtoehdoissa nähtiin Korsholmanpuistikon uusi silta tärkeänä elementtinä keskustan kehittämisessä. Se yhdistäisi radan jakamat puolet, vähentäisi liikennettä ydinkeskustasta ja loisi eteläiseen Klemettilään uudenlaisen kehityspotentiaalin. Samoin keskustan alittava tunneli nähtiin tärkeänä tulevaisuudessa, se vähentäisi autoliikennettä ydinkeskustassa ja vapauttaisi näin keskustan kehittämisen entistä viihtyisämmäksi ja turvallisemmaksi. Myös keskustan pysäköintimahdollisuuksien laajentaminen mm. Toriparkin muodossa tunnistettiin tärkeäksi keskustan vetovoimaisuuden kannalta. Samalla tiedostettiin, että autoilun sujuvoittaminen on toisaalta ristiriidassa kestävän liikkumisen tavoitteen kanssa. Näin ollen myös pyöräilyä, kävelyä ja joukkoliikennettä tulee kehittää. Työseminaarissa pohdittiin myös, olisiko nykyisen liikekeskustan painopistettä mahdollista venyttää etelään pitkin Kauppapuistikkoa laajentamalla Toriparkkia Kauppapuistikon alle.

NETTIKYSELY KAUPUNKILAISILLE

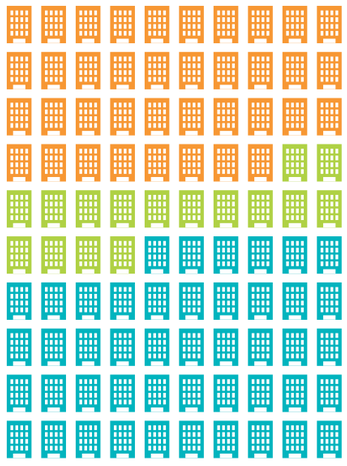
Kaupunkilaisilla oli mahdollisuus kommentoida maankäytön ja liikenteen rakennemalleja 2.-27.5.2012. Kyselyyn pystyi vastaamaan sähköisesti Vaasan keskustastrategian nettivisuilla olevan linkin kautta sekä kirjallisesti Vaasan kaupungin kaavoituksen tiloissa. Kyselyyn tuli vastauksia 64 kpl.

Vastausten perusteella kaupunkilaisten näkemystä siitä, millainen Vaasan keskustan tulisi tulevaisuudessa olla, kuvastaa parhaiten maankäytön vaihtoehto ”Yhdistäjä”. Myös maankäytön vaihtoehtoa ”Elävä vanha keskusta” pidettiin monelta osin hyvänä. Tulokset olivat siis varsin samansuuntaisia kuin asiantuntijoiden työseminaarissa. Avovastauksissa kaupunkilaiset kommentoivat lisäksi mm. keskustatunnelin tarpeellisuutta puolesta ja vastaan. Keskustan toiminnallisuus sekä kaupan ja palveluiden elinvoimaisuus koettiin erittäin tärkeäksi.

Kuva 2.3: Työseminaarissa apuna käytettiin oheista arviointikehikkoa. Oranssi väri indikoi, että vaihtoehto vastaa huonosti asetettuihin tavoitteisiin. Heikoimmaksi lähtökohdaksi jatkotyöskentelylle arvioitiin maankäytön rakennemallivaihtoehto 2 (Keskustanauha). Arviointikehikon otsikoita olivat:

- Liikenne
- Kaupunkirakenne, toiminnallisuus, maankäyttö
- Virkistys, kaupunkielämä ja kaupunkikuva

Kuva 2.4: ”Mikä vaihtoehto kuvastaisi kokonaisuudessaan parhaiten sitä Vaasan keskustaa, jossa sinä haluaisit tulevaisuudessa asioida tai asua?”



VE1 Elävä vanha keskusta: 38 %
VE2 Keskustanauha: 16 %
VE3 Yhdistäjä: 46 %

2.5 Johtopäätökset rakennemallivertailusta

Parhaiten Vaasan keskustan kehittämisen erilaisia tavoitteita näytti vastaavan ratkaisu, joka on yhdistelmä kahta toisiaan tukevaa maankäyttövaihtoehtoa:

- Vanhan keskustan alueella sovelletaan vaihtoehtoa ”Elävä vanha keskusta”
- Klemettilässä sovelletaan vaihtoehtoa ”Yhdistäjä”, jossa maankäyttö on monipuolista, rata-aluetta kehitetään kokonaisuutena ja radan yli rakennettaisiin yhdistävä keskustakortteli sekä uudisrakentamista maasillan yhteyteen.

Liikenteen vaihtoehto 3 (kalliotunneli) vastaa parhaiten kaupungin tavoitteisiin rauhoittaa keskusta autoliikenteeltä ja sitä kautta parantaa jalankulun ja pyöräilyn asemaa sekä elävöittää keskustaa. Tunneli parantaa Toriparkin saavutettavuutta, mikä on myös liike-elämän etu. Vaihtoehtoa 2 (Keskustakehä) voidaan soveltaa välivaiheena ennen kuin tunnelille on toteutettu.

Myös liikenteen vaihtoehto 1 (betonitunneli) vastaa näihin tavoitteisiin, mutta selvästi kalliimpi hinta sekä merkittävät työmaa-aikaiset häiriöt puoltavat kalliotunnelivaihtoehtoa. Vaikka periaatteessa betonitunneli on mahdollista toteuttaa vaiheittain, niin käytännön hyödyt jäävät pieniksi verrattuna vaiheistamisen huonoihin puoliin. Kalliotunnelin työmaa-aikaiset haitat jäävät suhteessa selvästi pienemmiksi.

Autoliikenteen sujuvoittaminen rakentamalla tunneli on osittain ristiriidassa kestävän liikkumisen tavoitteiden kanssa. Sen vuoksi on tärkeää mahdollistaa lisätila ja sujuvat yhteydet jalankululle, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle niin Vaasanpuistikolla kuin koko keskustan alueella.

3 STRATEGINEN KEHITTÄMISSUUNNITELMA

3.1 Periaatteet

Vaasan keskustan strateginen kehittämissuunnitelma kokoaa yhteen maankäyttöön, kaupunkitilaan, rakennuskantaan, kulkuyhteyksiin ja viherverkostoon liittyvät kehittämisteemat.

Kehittämissuunnitelma ilmentää keväällä 2011 laadittua Vaasan keskustan visiota. Suunnitelmassa pyritään korostamaan maankäytön, liikenteen, palveluiden ja elinkeinojen keskinäistä riippuvuutta. Kehittämissuunnitelma havainnollistaa keskustan kehittymistä tavoitteellisesti kahden vuosikymmenen aikajänteellä vuoteen 2035. Suunnitelman havainnollistamiseksi on laadittu rakennemalli, maankäyttökaavio, kuvaus kehitystoimista sekä suuntaa-antava vaiheistus toimenpiteiden aikataulusta.

3.2 ”Hyppy radan yli”

Rakennemalliin on päädytty edellä kuvatun työprosessin kautta. Keskustan sydän ja kaupan monipuolinen tihentymä on oikeutetusti vanhan ruutukaavakeskustan alueella Vaasan torin ympäristössä. Tärkeänä lähtökohtana on myös ollut esittää ratkaisu, miten laajentaa keskustamaista kaupunkirakennetta radan itäpuolelle ja kehittää samalla nykyisin vajaakäytöllä olevaa Klemettilän aluetta. Klemettilässä maankäyttöluokat pitävät sisällään mm. työpaikka- ja tuotantorakentamista, asumista ja liiketilaa. Tasapainoinen keskustarakenne saavutetaan tehostamalla radan itäpuolen maankäyttöä voimakkaasti. Samalla olemassa olevan liiketoiminnan edellytykset halutaan kuitenkin säilyttää.

Keskustatunneli, uudistettu Maasilta ja tuleva Korsholmanpuistikonsilta ovat fyysisiä yhteyksiä tulevaisuuden keskustan kahden puolen välillä. Klemettilä tulee tarjoamaan monipuolista keskustamaista asumista varmistaen samalla myös yritysten toimintaedellytykset. Uudet puistikot ovat yhtymäkohta Vanhan ruutukaavakeskustan perinteeseen. Tammikartanon kehittäminen julkisena puistona vahvistaa viher- ja virkistysyhteyksiä alueella.

KAUPUNKIRAKENNE

Pääosa strategiatyössä esitetystä täydennys- ja uudisrakentamisesta sijoittuu radan itäpuolelle Klemettilään, sillä kaupunkirakennetta halutaan tasapainottaa. Esitetty korttelirakenne on tiivistä ja perustuu alueen erinomaiseen sijaintiin aivan keskustan vieressä. Korttelit toimivat melumuurin tavoin suojaten aluetta radan häiriöltä. Vaikka korkearakentaminen on ajankohtainen puheenaihe, on uudiskortteleiden korkeuksien tässä vaiheessa oletettu noudattavan vanhan keskustan korkeuksia eli rakennukset olisivat noin 5-kerroksisia. Entinen EKA-marketin kortteli erottuu kokonaisuudesta muita korkeampana maamerkkinä läntisen sisäänajon porttina.

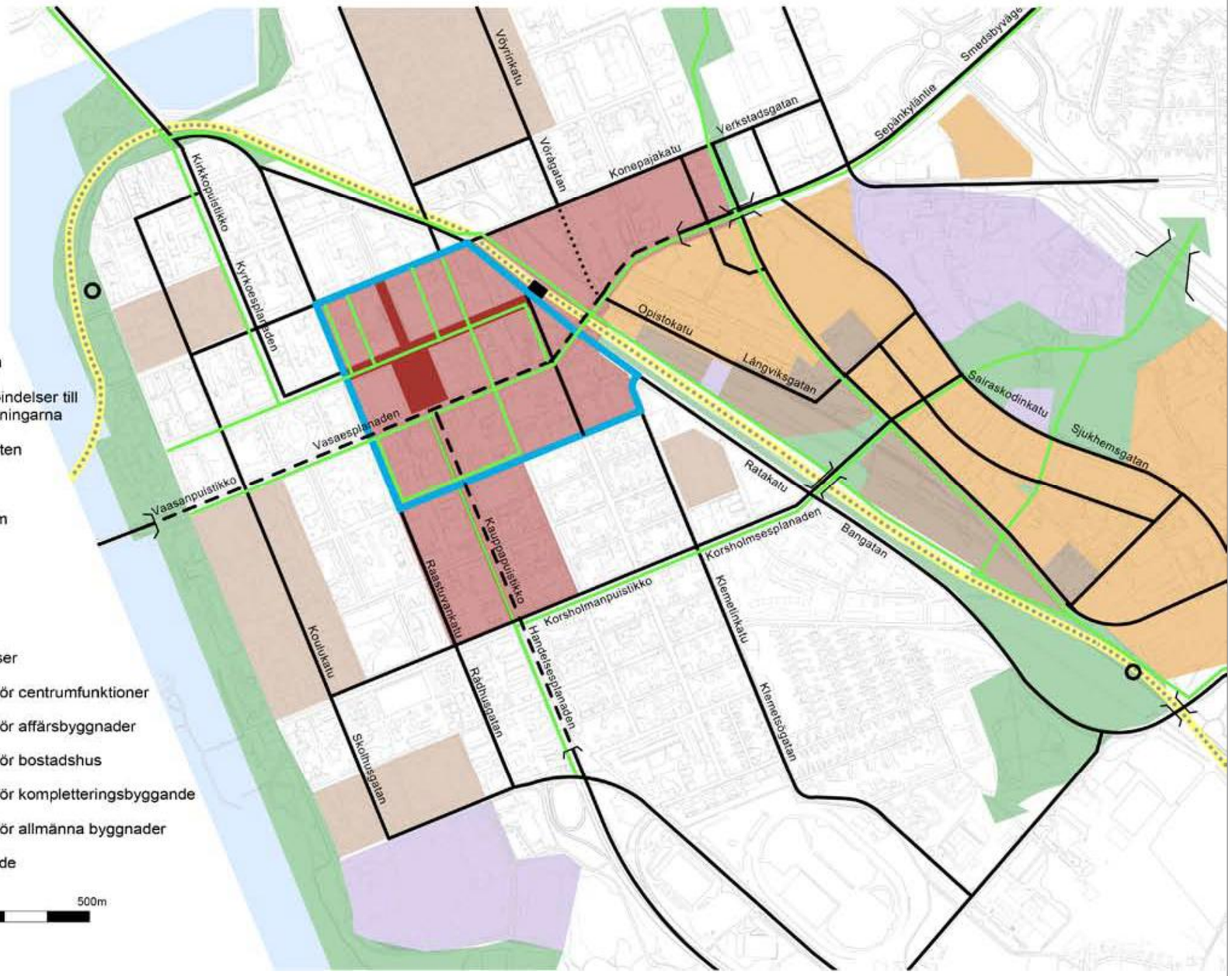
Radan länsipuolella keskustastrategia kannustaa tehostamaan ruutukaavakortteleita. Uudet keskusta-asukkaat lisäävät eloa ja asiakasvirtoja. Maankäytön tehostaminen edellyttää huolellista perehtymistä kortteli- ja kiinteistökohtaisesti täydennysrakentamisen reunaehtoihin historiallisessa kaupunkirakenteessa. Avoimeen tilarakenteeseen perustuvan ns. ”Kråkströmin kaavan” täydentäminen esimerkiksi palokatuvarren lisärakentamisella ja pysäköinnin maanalaisella toteutuksella olisi sekä laadullista että taloudellista merkitystä. Taloudellisen kannattavuuden, suojeluarvojen, pysäköinnin ja toiminnallisuuden ohella myös liikenneverkko asettaa omat rajoituksensa hankkeille.

Kuva 3.1: Rakeisuus nyt ja täydennysrakentamisen jälkeen (kuva vasemmalla).

Kuva 3.2: Vaasan keskustastrategian rakennemalli (kuva oikealla).

VAASAN KESKUSTASTRATEGIA
Rakennemalli

VASA CENTRUMSTRATEGI
Strukturmodell



N

Pääkokoojakatu	Huvudsamlargata
Keskustakehä, yhteydet pysäköintilaitoksiin	Centrumring, förbindelser till parkeringsanläggningarna
Joukkoliikennekatu (erik.kulj.sallittu)	Kollektivtrafik tillåten
Kalliotunneli	Bergstunnel
Kävelykeskusta	Fotgängarcentrum
Rautatieasema	Järnvägsstation
Uusi seisake	En ny hållplats
Rautatie	Järnväg
Pyöräilyn ja kävelyn yhteydet	Lättrafikförbindelser
Keskustatoimintojen alue	Kvartersområde för centrumfunktioner
Kaupallisten toimintojen alue	Kvartersområde för affärsbyggnader
Asumiselle varattu alue	Kvartersområde för bostadshus
Täydennysrakentamisen alue	Kvartersområde för kompletteringsbyggande
Julkisten palveluiden alue	Kvartersområde för allmänna byggnader
Virkistysalue	Rekreationsområde

0m 500m

Sito | 2012

Muurimainen rakentaminen radan varressa muodostaa selkeän kaupunkijulkisivun. Korttelipihat jäävät suojaisiksi.

Korsholmanpuistikon silta on tärkeä yhteys radan yli.

Radan ylittävä rakennus nykyisen Maasillan kohdalla mahdollistaa sujuvan siirtymän radan yli.

Opistotalo on maamerkki ja porttirakennus Maasillan päätteenä.

Suunnitteilla oleva kauppakeskus tuo kaupan palveluita radan itäpuolelle.

Opistokadusta Klemettilän keskuskatu. Lähipalvelut sijaitsevat korttelin kivijalassa.

Suosittu tavaratalo Klemettilän eteläosassa voisi mahdollistaa uuden junaseisakkeen.

Sito | 2012

Kuva 3.3: Rakennemallin pohjalta tuotettu luonnosmainen 3D-visualisointi siitä, miltä erityisesti Klemettilän puolen tulevaisuuden kaupunkirakenne voisi näyttää.

KESKUSTATUNNELI

Strategisen kehittämissuunnitelman merkittävin liikenteen hanke on Vaasanpuistikon alla kulkeva keskustatunneli. Vaasanpuistikkoa nykyisin rasittava satamaan ja teollisuusalueille suuntautuva raskasliikenne voisi tulevaisuudessa kulkea maan alla vapauttaen katutilaa nykyistä enemmän kävelijöiden ja pyöräilijöiden käyttöön. Keskustatunneli lisäisi näin ydinkeskustan turvallisuutta, viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta. Keskustatunneli ulottuu suunnitelmassa rautatien itäpuolelta aina Vaskiluodon sillalle asti. Tunnelin suuaukot ovat luonnollisesti tärkeä suunnittelukohde toiminnallisuuden ja kaupunkikuvan laadun kannalta. Vaasanpuistikon tunneli voi haarautua maan alla kiertoliittymässä Kauppapuistikon suuntaan, mikäli asiointi ja liikenne edelleen lisääntyvät keskusta-alueella pitkällä tulevaisuudessa. Keskustatunneli on suunniteltu toteutettavaksi kalliotunnelina. Se on maan päältä kaivettavaa betonitunnelia merkittävästi edullisempi. Rakentamisen aikaiset häiriöt kaduilla ja vaikutukset katupuihin ovat myös huomattavasti betonitunnelivaihtoehtoa vähäisemmät. Alustavien kallionpintatiejoen perusteella kalliotunneli sijaitsee syvimmillään yli 20 m meren pinnan alapuolella, koska radan kohdalla kallion pinta on noin tasolla -5 ja tunnelin yläpuolella tulee olla noin 10 m paksu kalliokatto.

Kuva 3.5: Kalliotyömaa.

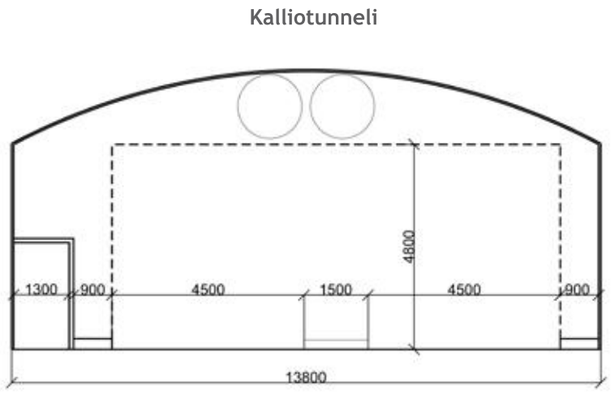
PYSÄKÖINTI

Laajennettu toriparkki takaa palveluiden saavutettavuuden autolla myös tulevaisuudessa. Myös muualle ydinkeskustaan tulee toteuttaa rakenteellista pysäköintiä. Kadunvarsipysäköinti palvelee lyhytaikaista asiointia nykyiseen tapaan. Klemettilän uudiskorttelit edellyttävät vähintään osittaista rakenteellista pysäköintiratkaisua.

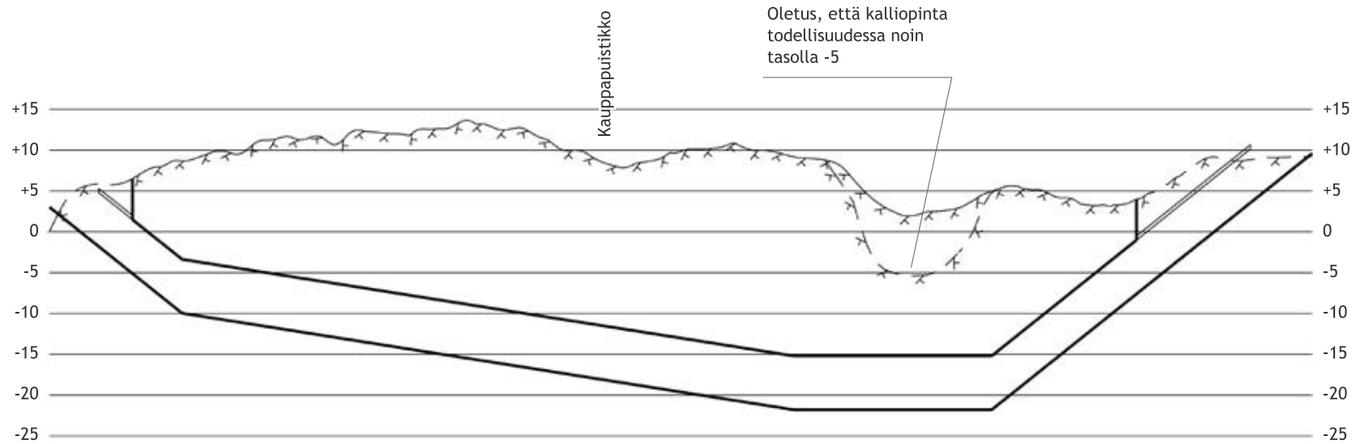
PYÖRÄILY

Vaasassa on lyhyet välimatkat, tasainen maasto ja runsaasti opiskelijoita. Tämän vuoksi Vaasassa on vahvat luontaiset ominaisuudet kehittyä ajan hengen mukaan esimerkilliseksi kävelyn ja pyöräilyn kaupungiksi. Pyöräilyn edistämiseksi tulisi kiinnittää huomioita keskustan erinomaiseen saavutettavuuteen pyöräteitä pitkin eri suunnista. Samoin pyöräilyä tulisi edistää varmistamalla riittävän tilavat pyöräparkit tärkeillä paikoilla, kuten matkakeskuksella, kävelykadulla ja torilla. Vaasan pyöräilystrategian laadinta on jo käynnissä. Se tulee kytkeä tiiviiksi osaksi keskustan kehittämistä.

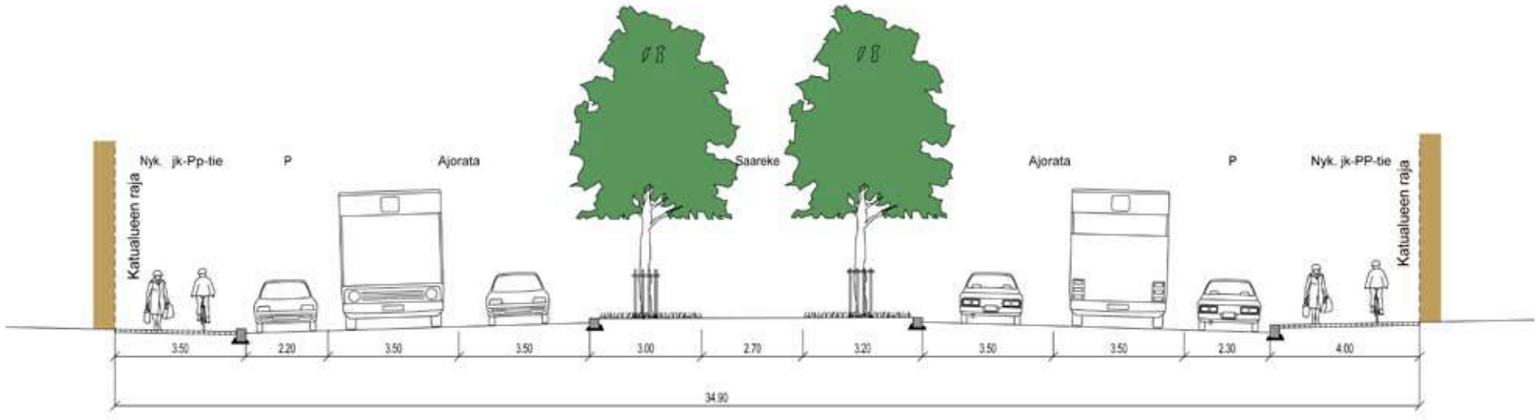
Kuva 3.4: Kalliotunnelin alustava periaatepoikkileikkaus.



Kuva 3.6: Kalliotunnelin alustava periaatepituusleikkaus.



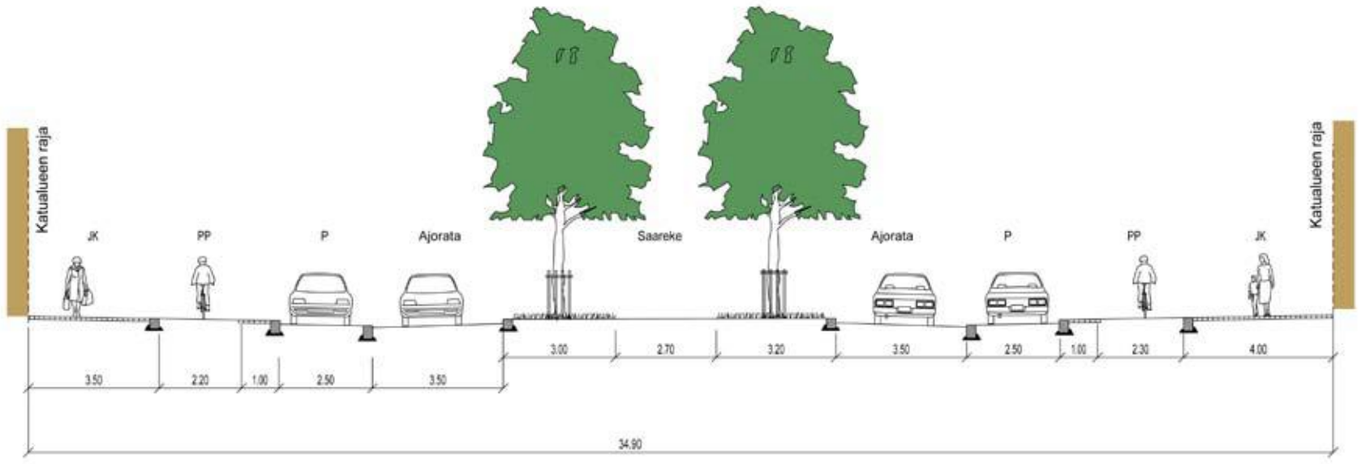
Tyyppipoikkileikkaus A-A, nykytilanne



Kuva 3.7: Vaasanpuistikon poikkileikkaus nykytilanteessa. Jalankulun ja pyöräilyn jakama tila on varsin ahdas pääreitiksi. Puuistutusten väliin jäävä kävelyreitti on katkonainen ja vähällä käytöllä.

Kuva 3.8: Vaasanpuistikon poikkileikkaus, kun kävelijöille ja pyöräilijöille on varattu väljemmin tilaa.

Tyyppipoikkileikkaus A-A, suunnitelma



JULKINEN KÄVELY- JA OLESKELUYMPÄRISTÖ

Keskustatunnelin myötä lisääntynyt kävelijämäärä kaduilla edistää keskustan eloisuutta ja kauppojen asiakasvirtoja. Vaasan ainutlaatuiset puistikot, kauniit puistot ja katutilat sekä kulkua rytmittävät aukiotilat voisivat tulevaisuudessa houkutella yhä useamman asioimaan keskustassa kävellen. Nykyisin suosittua kävelykatua jatketaan matkakeskukseen asti. Luontevan yhteyden saaminen maasillan yli linja-autoaseman uuteen kaupunkirakenteeseen on tärkeä. Kävelykatuun liittyvien palokatujen kehittäminen tarjoaa ainutlaatuista kävely-ympäristöä Vaasan keskustassa asioiville. Esteettömän ja turvallisen kävely- ja pyöräily-yhteyden tulee jatkua kävelykadulta ja Vaasanpuistikolta uudistuvan Maasillan kautta radan itäpuolelle. Korsholmanpuistikon jatkeena puolestaan radan ylittää uusi näyttävä Korsholmanpuistikon silta. Keskustan kattava julkisten ulkotilojen sarja voimistaa Vaasan urbaania identiteettiä. Merkittävimmät kaupunkiaukiot länsipuolella ovat Kauppatori, Kuntsinranta ympäristöineen ja Kasarmintori. Klemettilän puolella paikkansa lunastavat Korsholmanpuistikon aukio sekä Linja-autoaseman aukio, joiden kehittäminen on ensiarvoisen tärkeää luomassa paikan henkeä ja kaupunginosan julkista kokoontumistilaa.

KAUPPA

Kaupunkien ydinkeskustojen merkitys kaupan palveluverkossa tulee olemaan entistä voimakkaammin erilaisten muotitrendien ja elämyksellisten palveluiden tarjonnan keskus. Keskustojen ulkopuoliset keskittymät tulevat vastaamaa massakulutustuotteiden ja kotitalouksien suurten investointien tarjonnasta, joka ei kovin hyvin istu keskustan kauppapalveluiden tarjontaan. Keskustan kauppapalveluiden tuleekin muun palvelutarjonnan rinnalla vahvistaa tarjonnan elämyksellisyyttä. Erilaisten palveluiden ja laatutuotteiden kirjo tarjoavat kuluttajalle syvällistä kaupunkielämystä. Keskustan vahvuus markkinapaikkana perustuu vahvasti korkean laadun ja miljöön luomaan kokonaisuuteen. Siksi keskustan asiointiympäristön laadullinen vahvistaminen on yksi keskeisiä markkinakeinoja palveluiden vetovoimaisuuden vahvistamiselle. Näistä ajatuksista on lähdetty rakentamaan Vaasan keskustavision kaupallista ratkaisua.

Ydinkeskustan kaupallisten palveluiden toimintaympäristöä kehitetään niin, että ruutukaavakeskustan kauppapalveluiden tarjonta vahvistuu ja keskustan toimivuus paranee. Keskustassa on varsinkin pienemmillä kauppakaduilla ja palokaduilla havaittavissa toiminnallisuuden puutteita, mutta ne antavat mahdollisuuden vahvistaa alueiden toimivuutta. Nykyisin kadut tukevat enemmän autoilua kuin kivijalkakauppoja. Kaventamalla ajokatuja ja parantamalla kadunvarsipysäköintiä sekä leventämällä jalankulkualueita kaduista saadaan toimivampia kivijalkakaupoille. Palokaduilla tulee harkita tarvitaanko niissä ajoväyliä autoille ollenkaan voitaisiinko ne muuttaa osaksi kävelykatuverkkoa. Lisäksi näillä kapeilla kauppakaduilla on pitkiä julkisivuja, joissa ei ole liikepaikkoja. Näihin tulisi selvittää mahdollisuuksia avata liiketiloja ja ovia julkisivuun. Nämä ongelmat näkyvät erityisesti palokaduilla.

Santasalo Ky, Sito | 2012

Klemettilän kivijalkaliikkeiden mahdolliset sijainnit

Vanha ydinkeskusta

Keskustan uusi osa

Maasilta kaupallisena linkkinä ja jatkumona Klemettilän ja ydinkeskustan välillä

Topinrinki - korostettava yhteys

Topinrinki - puuttuva yhteys

- Klemettilästä on lyhyt matka ydinkeskustaan
- Lähipalvelut ovat kivijalkaliikkeissä
- Linja-autoaseman uusi palvelukeskittymä

Ydinkeskustan kaupallisten palveluiden kehittäminen:

- Vanhan ydinkeskustan kaupallisia palveluita tuetaan kävely- ja pyöräily-ympäristöä kehittämällä, sekä pysäköintiä helpottamalla
- Muun vanhan keskustan kauppakatujen jalkakäytäviä levitetään ja kävelyaluetta laajennetaan
- Pysäköintimahdollisuudet ja keskustan saavutettavuus varmistetaan
- Pyörällä asiointia helpotetaan
- Palokatuja elävöittämällä kehitetään myös niiden kaupallista ilmettä
- Lähikaupan palveluita kehitetään täydennysrakentamisen ja kaavamuutosten yhteydessä

Kuva 3.9: Kaupan konsepti.

Ydinkeskustassa on osa kortteleista ja rakentunut kauppakeskusmaisiksi kokonaisuuksiksi, joissa korttelin sisäosia saadaan ydinkeskustan palveluverkoksi. Tätä kehitystä tulee jatkaa muissakin ydinkeskustan kortteleissa, jotta kaupallinen ydin saadaan mahdollisimman tiiviiksi. Tavoitteena tulee olla ydinkeskustan tiivis kaupallinen kokonaisuus. Kaupallisen ydinkeskustan laajentaminen tulee toteuttaa vasta pitkällä aikavälillä ja kun ytimeen ei ole enää mahdollistaa laajentaa kaupallista toimintaa.

Luonteva suunta ydinkeskustan laajennukselle on radan yli Klemettilään. Kun laajentuminen tapahtuu junaradan itäpuolelle, erityisenä ongelmana tulee olemaan kaupallisten toimintojen kytkeytyminen vanhaan ydinkeskustaan. Laajennus saadaan helpommaksi kuin Klemettilän puolella alueen painopiste on sekoitettuna kauppaa ja kulttuuria. Silloin alueen luonne on selkeämmin erilainen kun vanhan ydinkeskustan.

Klemettilän eteläosiin varattiin tilaa kaupan suuryksikölle tai suurelle kauppakeskittymälle. Se voisi olla vaihtoehtoinen laajentumisalue Risön alueen liiketoiminnoille. Olennaista alueen kehittymiselle on miten se tulee liikenteellisesti kytkeytymään pääväyliin.

Vaasan keskustan kokonaiskonseptin rakentamisen kannalta on tärkeää vahvistaa ydinkeskustan asemaa tärkeimpänä muodin ja laadun kokonaisuutena. Sitä kautta keskusta pystyy vahvistamaan asemaansa markkinoiden kärkenä. Keskustan laajentuminen Klemettilään on mahdollista kun huolehditaan toimivat yhteydet ydinkeskustaan ja sen kaupallisiin toimintoihin.

Kuva 3.10: Topinrinki on ydinkeskustaa kiertävä laadukas ja kiinnostava palokatujen ja kortteleiden sisäisten yhteyksien muodostama asiointireitti. Ajatus on tarjota kaupunkilaisille kävelyreitti keskustan eri osissa ja sen kautta mahdollisuuden tavoittaa erilaiset kaupunkitilat ja -palvelut. Topinrinki on jo osin toteutunut, mutta katutilojen laatutaso ei vielä vastaa tavoitetta. Kuvassa esitetään myös uusia yhteyksiä ja kehitettäviä osuuksia Topinrinkiin.

Korostettava yhteys

Puuttuva yhteys

Santasalo Ky, Sito | 2012

VAASAN KESKUSTASTRATEGIA
Maankäyttökaavio

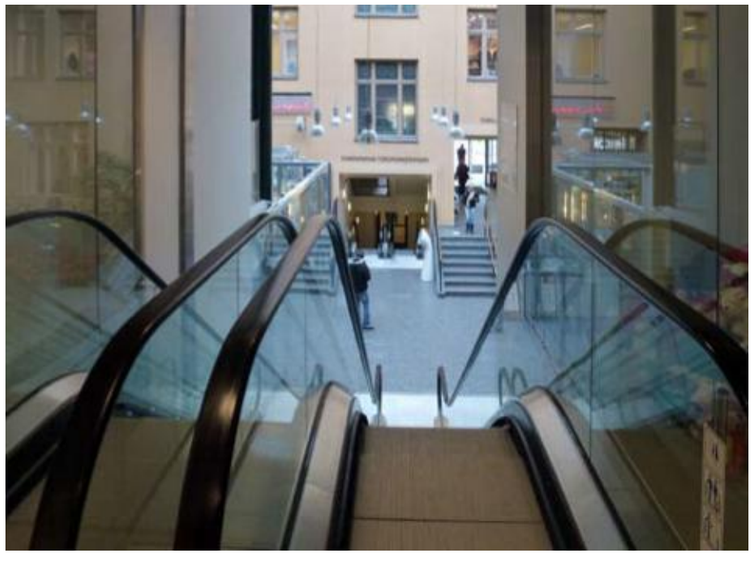
VASA CENTRUMSTRATEGI
Markanvändningsschema

N

	Asema	Järnvägsstation
	Uusi seisake	En ny hållplats
	Kulttuurihistoriallisesti merkittävä puistikko	En kulturhistorisk värdefull esplanad
	Klemettilän uudet puistikot	Klemetsös nya esplanader
C	Keskustatoimintojen alue	Kvartersområde för centrumfunktioner
P	Palvelurakennusten alue	Kvartersområde för affärsbyggnader
K	Liike- ja toimistorakennusten alue	Kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader
KM	Vähittäiskaupan suuryksikön alue	Kvartersområde för affärsbyggnader där stor detaljhandelsenhet får placeras.
KTY	Toimitilarakennusten alue	Kvartersområde för verksamhetsbyggnader
AL	Asuin- ja liikerakennusten alue	Kvartersområde för bostadshus och affärsbyggnader
AK	Asuinkerrostalojen alue	Kvartersområde för flervåningshus
A	Rivi-, pien- ja townhouserakennusten alue	Kvartersområde för radhus och andra kopplade bostadshus
A*	Tutkitaan maltillista täydennysrakentamista	Måttligt kompletteringsbyggande utreds
V	Virkistysalue	Rekreationsområde
VK	Virkistyksen ja kulttuurin alue	Område för rekreation och kultur
Y	Yleisten rakennusten alue	Kvartersområde för allmänna byggnader
EV/LPY	Suojaviheralue/Pysäköinti	Skyddrekreationsområde/Parkering

0m 500m

Sito | 2012



Kuva 3.11: Maankäyttökaavio. Kuvasta hahmottuvat täydennysrakentamisen potentiaaliset alueet, keskustan jatkuminen radan yli ja viheryhteyksien eheyttäminen (kuva vasemmalla).

MAISEMA JA VIHERALUEET

Kehittämissuunnitelma tukee nykyisten viheralueiden säilyttämistä ja uusien viheryhteyksien luomista. Tavoitteena on keskustaa kiertävä yhtenäinen viherkehä. Viheralueiden omaa identiteettiä tulee jatkossakin säilyttää ja vahvistaa. Tämä tarkoittaa niiden ominaispiirteiden, sijainnin, keskinäisen hierarkian ja kokonaisuuden huomioimista suunnittelun lähtökohtana. Viheryhteyksiä parannetaan ja viheralueelta toiselle johtavia kulkureittejä kehitetään jatkuvina ja viihtyisinä.

Rantavyöhykkeen puistoja kehitetään puistoalueiden sarjana, jonne sijoitetaan tarvittavia toimintoja (palvelut, leikki, oleskelu, liikunta). Toimintaalueet toteutetaan korkeatasoisina.

Klemettilän uudistaminen mahdollistaa houkuttelevien viheryhteyksien ja kaupunkipuistojen kehittämisen Tammikartanoon saakka. Klemettilässä uudet puistoalueet toteutetaan siten, että ne tuovan uuden modernin kerrostuman katukuvaan. Uusia pieniä puistoalueita muodostuu luontevasti täydennysrakentamisen yhteydessä. Tärkein viheralue Klemettilän asukkaille on Tammikartanon puisto. Vaasalle tyypilliset puistikot saavat Klemettilässä uuden nykyaikaisen ilmentymän Myllärinkadulla sekä Korsholmanpuistikon jatkeena aina Sairaskodinkadulle saakka.

KESTÄVÄ YHDYSKUNTA

Keskustastrategian kehittämissuunnitelma tukee Vaasan energiakaupunkiteemaa ja mahdollistaa korostetun ekologisen kaupunginosan rakentamisen radan länsipuolelle. Klemettilän kaupunginosan suunnittelussa tulee huomioida seuraavat kestävän yhdyskunnan periaatteet:

- liikennesuoritteen minimointi
- lähipalvelut ja harrastusmahdollisuudet
- laadukkaat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet
- yhteisöllisyyttä ja toiminnallisuutta tukevat julkiset ulkotilat
- hulevesien luonnonmukainen hallinta
- tehostettu kierrätys ja jätehuolto
- pysäköintietuudet sähkö- ja yhteiskäyttöautoille
- varautuminen paikalliseen energiantuotantoon
- tehostettu rakentamisen logistiikka
- elinkeinoelämää edistävät toimintamallit.

Rakennushankkeiden osalta tulee edistää kestävän kaupungin tavoitteiden toteutumista koko keskusta-alueella mm. seuraavin periaattein:

- energiatehokas rakennus
- materiaalitehokkuus
- viherkatot
- ilmansuuntien ja luonnonvalon hyödyntäminen.

3.3 Keskustan kehittämistoimet

Keskustastrategiatyön yhteydessä on tuotettu toimenpidelista niistä hankkeista ja kehitysehdotuksista, jotka ovat erityisen olennaisia Vaasan seudun kehittymiselle tulevaisuudessa. Osa hankkeista on vireillä olevia, osa on tuotettu prosessin tuloksena. Kohteet on esitetty **kuvassa 3.12** ja listattu seuraavaksi.

- Maankäyttö
- Liikenne
- Kauppa
- Julkinen ympäristö

1. Rantavyöhyke

”Merellisen Vaasan käyntikortti”

- Tärkeä virkistysvyöhyke
- Tärkeä reitti
- Merkkirakennukset osana arvokasta kokonaisuutta
- Varautuminen maankohoamiseen
- Harkittavaksi Museokadun avaaminen merelle (edellyttäisi suojeltujen siilojen purkamista)

2. Ydinkeskustan kehittämistoimet

”Vaasan sydän sykkii”

Vaasanpuistikon maanpäälliset uudelleenjärjestelyt

- Puistikoiden historiallinen ilme säilytetään, mutta toiminnallisuutta kehitetään
- Puurivit nykyisillä paikoilla
- Esteettömyyteen kiinnitettävä huomiota
- Ratkaisut jalankulkijan ja pyöräilijän ehdoilla

”Topinrinki” ja ydinkeskustan kävely-yhteyksien täydentäminen

- Jalankulun yhteyksien kehittäminen ja erilaisten kävely-ympäristöjen tarjonta kuluttajille
- Topinringin profilointi ja viitoitus
- Uusia yhteyksiä kortteleiden lävitse
- Kävely-ympäristön laadullinen kehittäminen
- Palokatujen elävöittäminen ydinkeskustassa

Keskustan liikekatujen kehittäminen

- Kauppa saa elinvoimaa katuympäristön parantamisesta
- Olemassa olevat kivijalkaliikkeiden jaksot arvokas voimavara. Niitä tulee vaalia ja tukea.
- Lisää kävelytilaa
- Laadukas lähiympäristö
- Jäsennelty katutila mukaan luettuna kadunvarsipysäköinti

Kävelykeskustan laajentaminen Matkakeskukseen

- Kävelykeskustan laajennuksella vahvistetaan keskustan toimivuutta ja vetovoimaa
- Kävelykeskusta parantaa kaupunkielämän laatua
- Lisää asiointia ja viipymää keskustassa

Yleinen pysäköintilaitos Rauhankadun ja Raastuvankadun kulmaan (300 ap)

- Raastuvankatu 23-25 pysäköinti maanalaisena omalla tontilla

3. Laajennettu Toriparkki

”Ydinkeskustan kortteleiden maanalainen yhdistäjä”

- Toteutuessaan mahdollistaa 800 lisäautopaikkaa ydinkeskustaan
- Parantaa saavutettavuutta ja kaupan elinvoimaa

4. Maasilta, uudisrakentamista radan päällä

”Hyppy yli radan”

- Potentiaalinen paikka julkiselle/kaupalliselle rakentamiselle?
- Kaupunkirakenteiden yhdistäjä
- Merkittävä uusinvestointi

5. Opistokadun aluekehitys

”Asumista ja liiketilaa radan reunaan”

- Klemettilän puolen kivijalkaliiketilat on keskitetty Opistokadulle
- Alueen keskusaukiolla säästetään historiallisena kerrostumana vanha konttorirakennus
- 54 000 k-m^2
- 1 000 asukasta
- Rakenteellinen + kadunvarsipysäköinti
- Rakennuskorkeus keskimäärin 5 krs

6. Korsholmanaukio ja Sairaskodinkadun aluekehitys

”Uusi asuinpainotteinen alue”

- Uusi kaupunkikuvallinen solmukohta
- Osa laajempaa viheryhteyttä ja julkista tilaa
- Korsholmanpuistikon silta kaupunginosien yhdistäjänä
- Maaston ja rakentamisen korkeussuhteet erityisen merkittävät
- 57 000 k-m^2
- 1 140 asukasta
- Rakenteellinen pysäköinti
- Rakennuskorkeus keskimäärin 5 krs

7. Myllärinkadun aluekehitys (mm. asuinkorttelit)

”Yhdistää vanhaa ja uutta rakentamista”

- Liike- ja toimitilakortteleiden asemakaava uudistetaan
- Kehitetään nykyrakenteen pohjalta
- 85 000 k-m^2
- 1 700 asukasta
- Rakenteellinen + kadunvarsipysäköinti
- Rakennuskorkeus keskimäärin 5 krs

8. Sorakadun kaupan alue (VE 1)

”Keskustan itäinen viewpoint”

- Itäinen sisääntulo kaupunkiin
- Potentiaalinen paikka vetovoimaiselle tilaa vaativalle kaupalle
- Voisi mahdollistaa uuden lähiliikenteen junaseisakkeen

9. Sorankadun asuinalue (VE 2)

”Monipuolista asumista lähellä keskustapalveluja”

- Asumista eri mittakaavoissa ja eri asumismuodoissa
- Kaupunkikuvallinen korostus radalle ja Huutoniementielle
- Uudisrakentamista 34 000 k-m^2
- 680 asukasta
- Rakenteellinen talokohtainen pysäköinti + kadunvarsipysäköinti
- Rakennuskorkeus 2-4 krs

10. EKA-marketin aluekehitys

”Sisääntulo kaupunkiin”

- Maamerkkimäinen rakennuspaikka tärkeiden liikenneyhteyksien varrella
- Sekoittunutta rakentamista
- Jopa 32 000 k-m^2
- Kerrosluku 4-8 krs

11. Tammikartanon alue

”Klemettilän asukkaiden lempipaikka”

- Korsholmanpuistikon jatkeen kautta osa keskuspuistojärjestelmää
- Kevyen liikenteen läpikulkureitti kaupunginosien välillä
- Arvokas miljöö hyödynnetty
- Palvelee Klemettilän uusia asukkaita

12. Linja-autoaseman alue

”Uusi, urbaani keskustakortteli”

- Uusia kauppapaikkoja
- Vetonaulana kulttuuritoimintoja
- Julkisia palveluita ja kohtaamispaikkoja
- Erilaista miljöötä - synergia vanhan Linja-autoaseman miljöön kanssa
- Paikkoja uusille toimijoille ja konsepteille

13. Vanhan linja-autoaseman aukio

”Tärkeä julkisen ympäristön solmukohta”

- Kaupunkirakenteen merkittävä identiteettiä luova aukio kehitettävä
- Monipuolinen toiminnallisuus ja ympäristön houkutteleva laatu huomioitava

14. Kulttuurikasarmi ja Kasarmintori

”Kansalaisaukio - kehitetään osaksi Vaasan aukioiden sarjaa”

- Arvokas, kaupungin identiteettiä vahvistava historiallinen miljöö
- Kulttuurien kohtaamispaikka
- Julkisten sisä- ja ulkotilojen kokonaisuus

15. Kuntsinranta

”Paikka auringossa”

- Meren ja kaupunkirakenteen urbaani kohtaaminen
- Julkisen, laadukkaan kohtaamispaikan kehittäminen asukkaille
- Luovan ympäristön mahdollistaminen: kulttuuri, koulutus, opetus
- Höyrymyllyn siilojen tilanne selvitettävä

16. Korsholmanpuistikon silta

”Silta yhdistää ja avaa uusia reittejä”

- Kaupunkirakenteen merkittävät uudet käyttömahdollisuudet
- Visuaalisesti ja toiminnallisesti Korsholmanpuistikon jatke
- Identiteettiä luova uusi ”paikka”
- Merkittävä investointi

17. Kondis-hanke

”Korttelirakenteen tiivistämishanke”

- Kaupunkikuvan ja toimintojen kehittämistarve
- Erinomaiset yhteydet palveluille
- Korttelin saavutettavuus haasteellista henkilöauto- ja huoltoliikenteen kannalta
- Tulee kytkeytyä esteettömästi maanalaiseen pysäköinti- ja huoltotilaan
- Palokadun puolijulkinen läpikulku mahdollistaa maantasoisen jalankulun ja liittymisen kävelykeskustaan
- Vaikutukset keskustan toiminnalliseen kokonaisuuteen arvioitava

18. Teatterikorttelin täydennysrakentaminen ja P-laitos

”Keskustan asukaspohja vahvistuu”

- Erinomaiset yhteydet palveluihin
- Tärkeää huomioida toiminnallisuus ja liikenteellinen saavutettavuus
- Teatterin ja palokadun merkitys keskustan julkisina tiloina

19. Keskustatunneli

”Vaasanpuistikon katutila raskailta kuljetuksilta ihmisten käyttöön”

- Merkittävä kaupunkiympäristön laadullinen parannus
- Helpottaa kävelyn ja pyöräilyn järjestämistä
- Ohjaa keskustan läpikulkuliikenteen maan alle, erityisesti raskaan liikenteen
- Toteutetaan kalliolouhintana
- Ei merkittäviä rakentamisenaikaisia vaikutuksia maan päällä
- Merkittävä investointi vaatii yhteistyökumppaneita

20. Vöyrinkaupungin perusparannus

”Lisärakentamisella vaihtoehtoja keskusta-asumiseen”

- Kerrostalojen ullakkorakentaminen
- Lisärakennusoikeudella mahdollistetaan hissirakentaminen
- Palokatujen ympäristön parantaminen

21. Uudet lähijunaseisakkeet

”Klemettilän eteläisin kärki sekä rantaseisake”

- Palvelevat asukasmäärän kasvaessa

22. Pohjois-Klemettilän aluekehitys

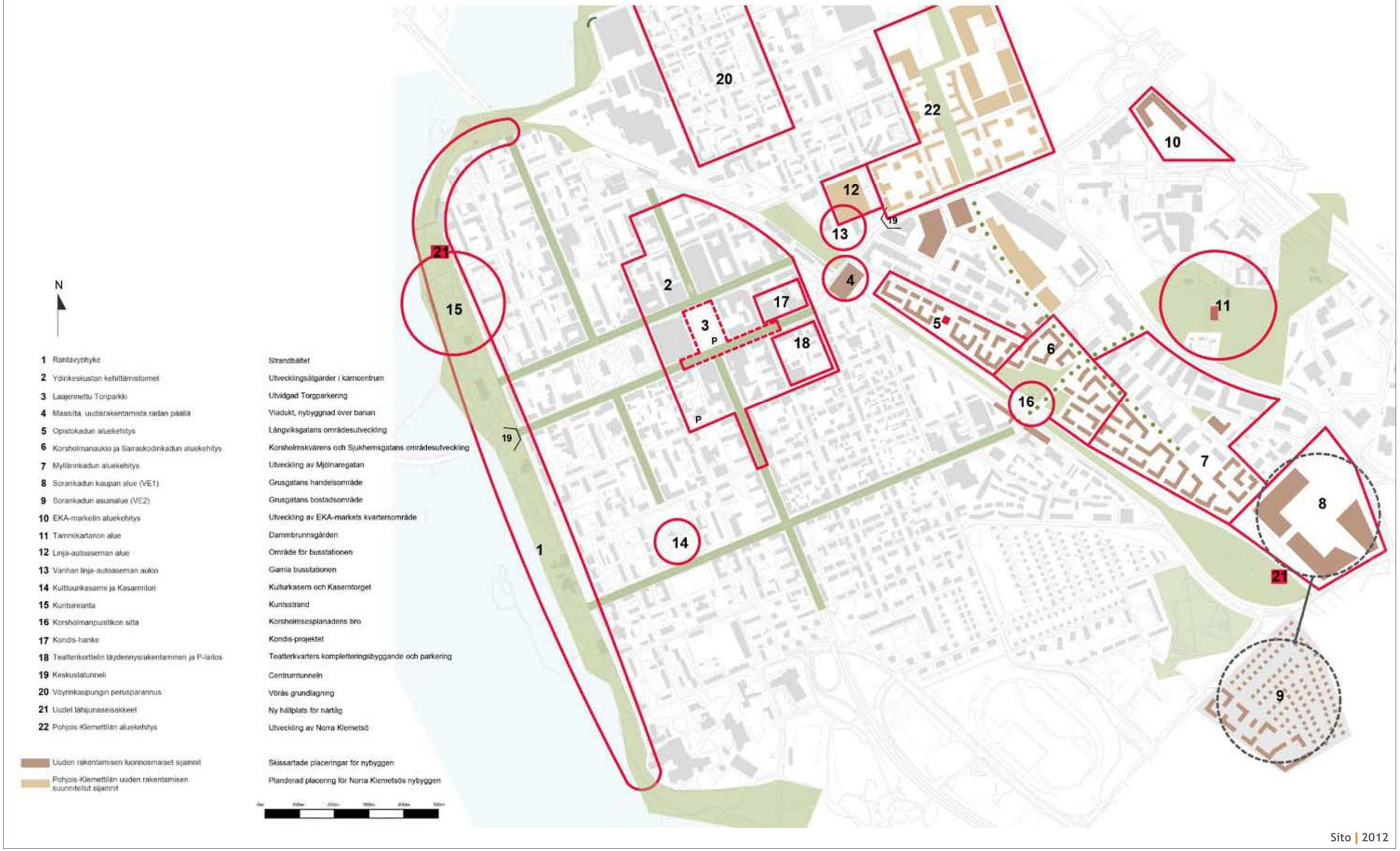
”Asemakaavoitus loppusuoralla”

- Liike- ja asuinrakentamista
- Maankäyttösopimukset toteutuksen pohjana
- AK/AL-rakentamista 100 000 krs-m^2

Kuva 3.12: Vaasan keskustastrategiatyön kehitystoimet sijoitettuna kartalle (kuva sivulla 40).

VAASAN KESKUSTASTRATEGIA
Kehitystoimet

VASA CENTRUMSTRATEGI
Utvecklingsåtgärder



Sito | 2012

4 TAVOITTEISTA TOTEUTUKSEEN

4.1 Mitoitus

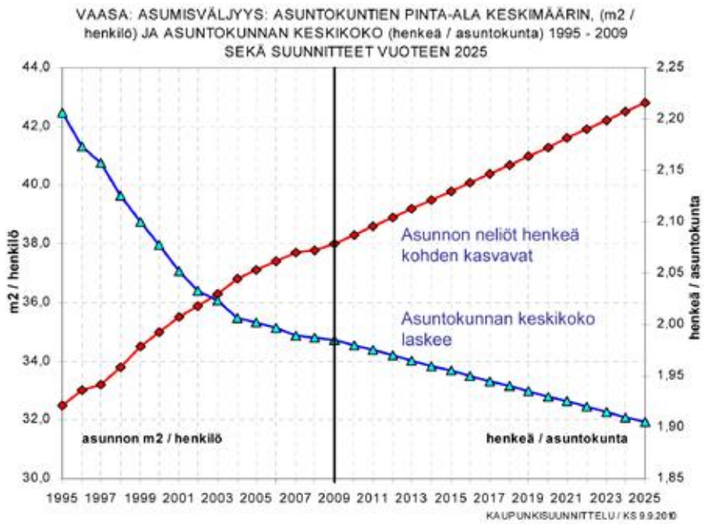
Kaupungin asukasluvun arvioidaan kasvavan noin 500 hengellä vuodessa. Vuoteen 2035 mennessä lisäystä olisi 11 500 asukasta. Mikäli keskustan osuus väestökasvusta olisi 20 %, tarkoittaisi se n. 2 300 uutta keskusta-asujaa vuoteen 2035 mennessä. Nykyinen asukasmäärä keskusta-alueella on 17 000 asukasta, joten yhteensä keskusta-asujia olisi 19 300.

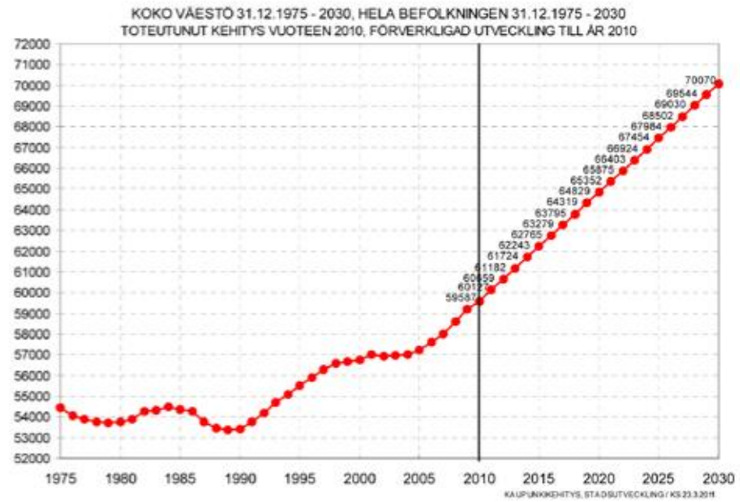
Nykyinen asumisväljyys on 38 m²/ asukas. Asumisväljyyden lisäyksen arvioidaan olevan 10 m² / 20 vuotta / asukas. Tämä tarkoittaisi, että asumisväljyys vuonna 2035 on noin 50 m² / asukas. Näistä tekijöistä seuraa, että keskusta-alueen laskennallinen kaavoitustarve on 285 000 krs-m² vuoteen 2035 mennessä.

Strateginen kehittämissuunnitelma osoittaa, että Vaasan keskustan alueella on vielä runsaasti rakennuspaikkoja. Myös olevan rakenteen täydentäminen on monin paikoin mahdollista reunaehdot huomioiden. On erinomaista, että Vaasassa voidaan tulevaisuudessa mahdollistaa nykyistä useammille keskusta-asuminen lähellä työpaikkoja, palveluita ja liikenneyhteyksiä. Keskustan vahvistuva väestöpohja on paras tae myös kaupan palveluiden elinvoimaisuudelle. Opistokadun liiketilat, Linja-autoaseman kaupan ja kulttuurin kortteli sekä EKA-marketin liike- ja toimitilat mahdollistavat lisäksi satoja työpaikkoja. Sekoittunut maankäyttö onkin omiaan elävöittämään rakentuvaa kaupunginosaa.

Väestöpohjan kasvattaminen on ilmeisintä Klemettilä pohjoisen ja eteläisen alueella, jonka uudisrakentamispotentiaali on jopa 330 000 k-m². Tämä tarkoittaisi laskennallisesti noin 6 600 asukasta. Kun lisäksi ruutukaavakeskustaan lisärakentamista arvioidaan mahdolliseksi 50 000 krs-m² ja raviradalle noin 100 000 krs-m², on uutta asuinkerrosalaa noin 500 000 krs-m² ja asukasmäärä lähes 10 000 asukasta. Täten puhutaan erittäin suuresta potentiaalista, jonka toteutuminen vie kymmeniä vuosia ja jonka takia alueiden käyttöönoton priorisointi on tärkeää. Suuruusluokasta saa käsityksen laskennallisesti. Mikäli vuosittainen asuinkerrostalorakentaminen kokonaisuudessaan sijoittuisi keskustaan, veisi edellä esitetyn noin 500 000 krs-m²:n rakentuminen nykyvauhdilla yli 30 vuotta.

Vöyrinkaupungissa suositellaan nykykaavan sallimaa ullakkorakentamista. Radan länsipuolen aluetta on myös suositeltavaa täydentää. Täydennysrakentamisen vauhdittamiseksi ruutukaava-alueella voidaan laatia selvitys tyypillisimmistä haasteista ja rahoitusmalleista hankkeeseen ryhtyvän avuksi. Prosessin onnistumisessa rakennusvalvonnalla on tärkeä rooli. Käytännössä jokainen kohde edellyttää erillisen huolellisen suunnitteluprosessin, joka huomioi keskustasijainnin asettamat toiminnalliset ja kaupunkikuvalliset reunaehdot.





Kuva 4.1: Vaasan väestökehitys on positiivinen ja asumisväljyys lisääntyy. Tämä aiheuttaa kysyntää uudis- ja täydennysrakentamiselle.

Taulukko 4.1: Taulukkoon on koottu aluekehityskohteiden laskennallisia tunnuslukuja. Esitettyjä kerrosalamääriä ja kerroslukuja voidaan pitää viitteellisinä. Ekotehokkuuskriteerit ja vaikeat rakentamisolosuhteet ohjaavat rakentamista tehokkaaksi.

Nimi	Krs-m² potentiaali	Asukaspotentiaali (50 krs-m² / asukas)	Keskimääräinen kerrosluku	Pysäköintiratkaisu	Toimintojen luonne
Opistokadun aluekehitys	54 000	1 000	5 krs	Rakenteellinen + kadunvarsipysäköinti	Asumista ja kivijalkaliiketilaa
Korsholmanaukio ja Sairaskodinkadun aluekehitys	57 000	1 140	5 krs	Rakenteellinen + kadunvarsipysäköinti	Asumista ja nykyisten toimintojen kehittämistä
Myllärinkadun kortteleiden aluekehitys	85 000	1 700	5 krs	Rakenteellinen	Asumista
Sorakadun kaupan alue (VE1)				Maantasossa	Tilaa vievää kauppaa
Sorankadun asuinalue (VE2)	34 000	680	2-4 krs	Maantasossa tontti-kohtaisesti pientalojen osalta, kerrostaloissa rakenteellinen	Uusi tiivis-matala -konseptia tuottava asuinalue
EKA-marketin korttelin aluekehitys	jopa 32 000		4-8 krs	Rakenteellinen	Toimistotilaa
Pohjois-Klemettilän aluekehitys	100 000	2 000	4-6 krs	Rakenteellinen	AL, AK
Vöyrinkaupungin lisärakentaminen	6 000	120	2-3 krs	Maantasossa	Asumista
Keskustan lisärakentamiskohteet	50 000	1 000	3-6 krs	Rakenteellinen	Asumista, kivijalkakauppa
Yhteensä	**418 000**	**7 640**			

4.2 Vaiheistus

Keskustastrategian toteuttaminen edellyttää hyvää käsitystä kokonaisuudesta, todellisesta tarpeesta sekä eri hankkeiden riippuvuussuhteista. Osa toimista on pitkäaikaista tahtotilaa ilmentäviä kuten rantavyöhykkeen jatkuva kehittäminen. Toiset toimet ovat puolestaan ennemminkin kertaluonteisia kuten Korsholmanpuistikon silta. Toteutusaikataulua viivästyttävät osaltaan maanomistusolot. Vuonna 2011 hyväksytyssä Vaasan maapoliittisessa ohjelmassa tavoitteena on, että kaavoitettavat maat ovat kaupungin omistuksessa, jotta niiden suunnitelmallinen ajoitus ja toteutus on mahdollista. Yksityisomistuksessa olevilla tonteilla kehittäminen tehdään maankäyttösopimuksia hyväksikäyttäen.

Edellä mainitun lisäksi aikataulutuksessa on huomioitava hankesuunnittelu sekä kaavoitukseen varattava aika. On huomioitava, että jo rakennetuilla alueilla kaavaprosessit ovat vaativia ja monivaiheisia. Keskustatunnelin osalta viivettä toteuttamiseen aiheuttaa luonnollisesti rahoituksen järjestäminen. Oheisessa taulukossa on kuvattu mahdollinen keskustan kehittämistoimien toteutusaikataulu. Taulukkoesityksen ”toteutusvaihe” sisältää rakennussuunnittelun ja työmaavaiheen.

Taulukko 4.2: Keskustan kehittämistoimien mahdollinen toteutusaikataulu.

No	Keskustan kehittämistoimet	Laji	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021-2035
1	Rantavyöhyke										
2	Ydinkeskustan kehittämistoimet										
3	Laajennettu Toriparkki										
4	Maasilta, uudisrakentamista radan päällä										2020-
5	Opistokadun aluekehitys										-2025
6	Korsholmanaukio ja Sairaskodinkadun aluekehitys										-2025
7	Myllärinkadun aluekehitys (asuinkorttelit)										2020-
8	Sorakadun kaupan alue (VE 1)										
9	Sorankadun asuinalue (VE 2)										2020-
10	EKA-marketin aluekehitys										-2025
11	Tammikartanon alue										
12	Linja-autoaseman alue										
13	Vanhan linja-autoaseman aukio										
14	Kulttuurikasarmi ja Kasarmintori										
15	Kuntsinranta										
16	Korsholmanpuistikon silta										
17	Kondis-hanke (selvityksen alla)										
18	Teatterikorttelin täydennysrakentaminen ja P-laitos										
19	Keskustatunneli										2030-
20	Vöyrinkaupungin perusparannus										-2027
21	Uudet lähijunaseisakkeet										2035-
22	Pohjois-Klemettilän aluekehitys										-2035

	Maankäyttö	Liikenne	Kauppa	Julkinen ympäristö
Suunnittelu, kaavoitus				
Toteutus (Rakennussuunnittelu ja rakentaminen)				
Jatkuva kehittäminen ja ylläpito				

Toteutuspolkuseminaari

Syyskuussa 2012 järjestettiin asiantuntijoille ja toimijoille suunnattu seminaari Opistotalolla. Seminaarissa työstettiin ryhmissä keskustastrategian toimenpiteitä aikajanalle sekä nimettiin ryhmien näkemyksen mukaisia kärkihankkeita. Työstetyissä aikajanoissa oli nähtävissä optimistinen asenne, sillä valtaosa kehittämistoimista haluttiin toteutukseen jo lähivuosina. Vaasassa näyttäisi olevan intoa ja tarvetta käynnistää jatkoselvityksiä ja hankesuunnitelmia vaikka heti. Hankkeet tulee kuitenkin pystyä jakamaan usean vuoden ajalle, vaikka ne koetaankin tärkeiksi. Aikajanat antavat hyvän lähtökohdan toteutusjärjestyksen pohdintaan. Ajoituksen osalta on sen sijaan varauduttava hitaampaan ja pidemmälle aikavälille jaksottuvaan toteutukseen. Kaavoitus, maanhankinta, selvitystyö, rahoitusjärjestelyt sekä esim. pilaantuneen maa-aineksen puhdistus ovat pitkiä prosesseja.

4.3 Kärkihankkeet

Kärkihankkeiden hahmottaminen ja priorisoiminen on erittäin tärkeä ja haastava tehtävä. Tällöin joudutaan pohtimaan ja arvioimaan hankkeiden määrää, suhdetta ja vaikuttavuutta kokonaisuuteen. Tässä tapauksessa arviointi on tehty puhtaana asiantuntija-arviona. Kärkihankkeet voidaan jakaa neljään kategoriaan:

1. **Niitä hankkeita tulisi priorisoida, jotka edistävät keskustarakenteen tasapainoista kehitystä eli ”hyppyä radan yli”.**

   - **Linja-autoaseman kaupan- ja kulttuurin kortteli**
     Klemettilän uuden kiinnekohdan julkisen ulkotilan laatuun, luonteeseen sekä siihen liittyvän kaupan- ja kulttuurin korttelin arkkitehtuuriin ja toiminnallisuuteen tulee panostaa laatimalla kokonaisuudesta tasokas konseptisuunnitelma. Tavoitteena tulee olla uutta houkuttelevaa toimintaa ja omanlaistaan kaupunkiympäristöä, joka ei kilpaile suoraan vanhan ydinkeskustan kanssa. Samalla se on selvä vastaveto keskustan ulkopuolisille kauppakeskuksille ja tukee keskustan elävyyttä ja vetovoimaisuutta.

   - **Korsholmanpuistikonsilta**
     Hankkeen tärkeys on tullut esiin liikenne-ennusteissa, asukaskyselyissä ja osallistyöpajoissa.

   - **Maasillan uudistus**
     Edellytys keskustatoimintojen luonnolliselle laajenemiselle Klemettilän puolelle.

2. **Hankkeet, jotka ovat kustannuksiltaan kohtuulliset, mutta vaikuttavuudeltaan merkittävät.**

   - **Pyöräilystrategia**
     Pyöräilyn lisääntyminen on länsimainen megatrendi, joka tulee näkymään myös Vaasassa vaatimuksena nykyistä parempiin pyöräilyolosuhteisiin.

   - **Rantavyöhykkeen kehittäminen**
     Tuomalla esiin kaupungin merellisyyttä edistetään koko keskustan imagoa ja toiminnallisuutta.

   - **Kävely-ympäristön kehittäminen katualueiden korjaushankkeiden yhteydessä**
     Edellytys kaupan kehittymiselle, keskustassa viihtymiselle ja huolettomalle asioinnille.

3. **Hankkeet, joilla on taustallaan aktiiviset yksityisen sektorin toimijat sekä realistinen rahoituspohja. Yksityisissä hankkeissa tulee edellyttää perusteellisia selvityksiä ja tasokkaita suunnitelmia. Lisäksi on löydettävä yhteisymmärrys kustannusten, tuottojen ja velvoitteiden jakautumisesta kaupungin ja toimijoiden välillä.**

   - **Toriparkin laajennus**
     Hanke edistää ydinkeskustan saavutettavuutta ja helpottaa autolla asiointia.

4. **Kaupungin elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta oleelliset hankkeet.**

   - **Keskustatunneli**
     Eroaa muista kehityshankkeista kustannustensa ja liikenteellisen vaikuttavuutensa vuoksi. Keskustastrategian mukaan tunnelin toteuttamisen edellytyksien selvittämistä kannattaa jatkaa, vaikka keskustatunnelin välttämättömyys herättänee jatkossakin keskustelua. Parhaassa tapauksessa keskustatunneli voidaan ottaa käyttöön jo vuosikymmenen vaihteessa, jolloin raskaan liikenteen haittavaikutukset ydinkeskustassa vähenevät minimiin.

4.4 Keskeiset jatkoselvityshankkeet

KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

Nykyinen vuonna 1995 hyväksytty osayleiskaava tulee korvata uudella. Vireillä oleva yleiskaava 2030 korvaa nykyisen osayleiskaavan, mutta yleispiirteisenä ei anna riittävää ohjausta asemakaavoitukselle. Nyt laadittu keskustastrategia on luo pohjan osayleiskaavan uudistamiselle.

KAAVOITUKSEEN LIITTYVÄT STRATEGISESTI TÄRKEÄT SELVITYKSET

- Täydennysrakentaminen keskusta-alueen asuinkortteleissa on ekotehokas tapa lisätä keskusta-asumista ilman merkittäviä infrastruktuurikustannuksia. Samalla voidaan parantaa kiinteistön energiatehokkuutta. Täydennysrakentamisen esteenä on kuitenkin taloyhtiöiden laajennushankkeiden taloudellisuus. Tarvitaan selvitys siitä millä tavoin hankkeet saadaan toteutuskelpoisiksi kustannushyötysuhteeltaan Vaasan toimintaympäristössä ja markkinatilanteessa. Selvityksessä voidaan etsiä parhaita käytäntöjä verrattavissa olevilta kaupunkiseuduilta kotimaasta tai vaikkapa Ruotsista.
- Palokadut kuuluvat vehreään kerrokselliseen Vaasaan. Ne ovat kaupunkirakenteen arvokas, historiallinen elementti. Palokatujen nykytilasta, kunnosta ja toiminnallisuudesta tulisi laatia selvitys. Selvityksen tärkeänä osana tulisi selkeyttää palokatujen brändi. Mikä niiden rooli on Vaasan keskustassa? Palokadut on tuotava paremmin esiin niin yksilöinä kuin kokonaisuutenakin opastuksen ja miljöösuunnittelun keinoin.
- Huippuluokan jalankulkuyhteydet ovat tärkeä keskustan vetovoimatekijä. Vaasassa tarvitaan selvitys tärkeimpien kävely-ympäristöjen ja -reittien turvallisuudesta, esteettömyydestä, valaistuksesta, sekä yleensä elämyksellisyydestä. Selvityksen osana tulee laatia kehityssuunnitelmat tärkeimmille jaksoille.
- Panostaminen pyöräilystrategiaan on sijoitus tulevaisuuteen. Energiakaupunki Vaasa voi tulla tunnetuksi pyöräilyn ”lippulaivana”. Pyöräilyn kehittämissuunnitelmassa tulee huomioida erikseen nopeat siirtymäreitit eri puolille kaupunkia sekä hitaampi keskustassa asioivien pyöräilyvauhti. Tärkeä osuus pyöräilyn tavoitteiden saavuttamisessa on satsaus esteettömään ympäristöön, pyöräpysäköintiin ja muihin pyöräpalveluihin hyvillä paikoilla.
- Autoriippuvuuden vähentäminen ei onnistu ilman houkuttelevaa joukkoliikennettä. Joukkoliikenneselvityksessä tulisi tarkastella joukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksia Vaasassa nyt ja tulevaisuudessa. Tarkastelun kohteeksi tulee nostaa matkaketjujen kehittäminen, matkalippujen hinnoitteluperusteet, liityntäpysäköinti autolla ja polkupyörällä, sekä joukkoliikenteen paikallinen imago.

5 JOHTOPÄÄTÖKSET

JOHTOPÄÄTÖKSET

Keskustastrategiatyö on ollut perusteltua ja tärkeää, sillä keskustan lähtökohdissa on monia haasteita. Työ on nostanut esiin tärkeitä teemoja tulevalle maankäyttö- ja kaupunkikuvamuutosten arvioinnille ja päätöksenteolle. Seudullisen keskuksen houkuttelevuus ja kilpailukyky tulee säilyä jatkossakin haasteista huolimatta. Nykyisin keskustan viihtyisyyttä uhkaa lisääntyvä autoliikenne ja erityisesti Vaskiluotoon suuntautuvat raskaat kuljetukset.

Keskustakaupan vetovoimaisuus ja houkuttelevuus on myös uhattuna. Keskustan elinvoimaa tukee vahva väestöpohja. Jos mitään ei tehdä, keskustaa uhkaa hiljentyminen, kun asumisväljyys kasvaa ja nykyisiä asuntoja muutetaan toimistokäyttöön. On suotavaa, että iso osa väestönkasvusta voidaan ohjata keskusta-alueelle. Keskusta-asuminen on ekologinen asumismuoto lähellä palveluita ja työpaikkoja. Keskusta-asuminen tuo myös elinvoimaa kaupan palveluille ja on usein valmiin kunnallistekniikan piirissä. Vaasassa keskustatoimintojen ja asumisen luonnollisia kasvusuuntia ovat olevan rakenteen tehostaminen sekä Klemettilän kehittäminen keskustan jatkeena radan itäpuolella.

IMAGO JA ILME

Ydinkeskusta on Vaasan sydän, jota tulee vaalia ja kehittää. Historiallinen asemakaava ja rakennuskanta maamerkkeineen on kiistaton rikkaus. Toisaalta myös viimeisten vuosikymmenten lisäykset rakennuskantaan luovat kaupunkiin kerroksellista ilmettä. Jatkossa ydinkeskustaa tulee kehittää korostetun laatutietoisesti. Nykyarkkitehtuuri puoltaa paikkansa tuoden oman lisänsä kokonaisuuteen, kunhan toimitaan kaupunkikuvan ja toiminnallisuuden ehdoilla.

Merellisyyden esiintuominen korostamalla poikittaisia rantayhteyksiä toisi ydinkeskustaan uudenlaista eloa. Myös palokadut ovat nykyisin pitkälti hyödyntämätön voimavara. Palokatujen verkostosta tulee muodostaa kaupunkikuvallisesti ja kaupallisesti eheyttävä kävelykeskustan sekä asiointialueen laajennus. Vehreimmät palokadut soveltuvat virkistyskäyttöön ja Vaasan omaleimaisen viher- ja puistoverkoston osaksi.

Klemettilä tulee profiloida persoonalliseksi, energiatehokkaaksi ja ihmisystävälliseksi tulevaisuuden alueeksi. Näiden tavoitteiden tulee heijastua uusien kortteleiden ulkoasuun ja toiminnallisiin konsepteihin. Suosittelemme suunnittelukilpailun järjestämistä Klemettilän jatkosuunnittelusta.

TÄYDENNYSRAKENTAMINEN

Uudiskortteleita voidaan osoittaa lähinnä Klemettilään. Alueen nykyisen vajaakäytön vuoksi uudisrakentamispotentiaali on jopa 330 000 krs-m². Tämä riittäisi teoriassa vastaamaan kysyntään noin 20 vuodeksi. Jatkoselvityksissä, erityisesti koko kaupunkiseudun kattavassa rakennemallityössä, on otettava kantaa keskustan asukasmäärän kasvutavoitteeseen. On tarpeen muodostaa kanta siihen kuinka paljon kasvua Klemettilään halutaan ohjata. Halutaanko väestönkasvu keskittää Klemettilään, jolloin kaikki uudisrakentamispotentiaali on tarpeen, vai halutaanko kenties ohjata väestön sijoittumista myös alakeskuksiin?

Vanhassa keskustassa täydennysrakentamisen tulee olla laadultaan parasta luokkaa ja vastata keskustasijainnin mukanaan tuomiin moniin haasteisiin oivaltavasti. Hyvinkin yksityiskohtaista suunnittelua tulee edellyttää kaikilta keskustaan sijoittuvilta hankkeilta. Ratkaistavana on mm. rakentamisen tehokkuus ja kaupunkikuva, autojen ja pyörien pysäköinti, hankkeen vaikutukset liikenneverkkoon sekä energiatehokkuuden parantaminen. Yksityisten omistuksessa olevien tonttien osalta kysymys on myös toteutuksen houkuttelevuudesta ympäristön parannustarpeista ja mm. esteettömyyden turvaamisesta väestön ikääntyessä.

ASUMINEN

Asumisen lisääminen keskustassa vaikuttaa positiivisesti keskusta-asioinnin määrään ja siten keskustan elinvoimaisuuteen. Keskusta-asumisen lisääminen vaikuttaa positiivisesti myös kaupunkirakenteen kestävyyteen, kun asioinnin välimatkoja saadaan pienennettyä asukastiheyttä lisäämällä. Uudet asuinkorttelit niin Klemettilässä kuin raviradallakin mahdollistavat huomattavan keskusta-asumisen kasvun. Klemettilään tulee laatia kokonaisvaltainen kestävän kaupunkiasumisen konsepti. Olennaista kestävyyden kannalta on paitsi Klemettilän omien lähipalveluiden turvaaminen, myös erinomaiset pyöräily- ja kävely-yhteydet radan yli nykyisen keskustan alueelle. Klemettilän kautta Vaasan seudulle on mahdollista laatia houkutteleva ja uusi kaupunkiasumisen alue, joka toteuttaa kokonaisvaltaisesti kestävää kaupunkimallia.

LIIKKUMINEN

Ajoneuvoliikenteen osalta Vaasan suurin hanke on keskustatunneli. Tunneli on kallis pitkän tähtäimen hanke. Se on kuitenkin perusteltu, koska nykyisen keskustan alueelle kohdistuu kaupungin kokoa suuremmat liikennepaineet erityisesti raskaan liikenteen osalta. Koska tunneli ei kuitenkaan toteudu todennäköisesti lähitulevaisuudessa, on syytä parantaa ydinkeskustan liikennejärjestelyitä muuten, mm. toteuttamalla ns. keskustan kehä mahdollisimman pian. Keskustan kehän väliaikaisjärjestely voidaan todeta myös riittäväksi, jos autojen määrä ei lisäännykään ennusteiden mukaisesti. Keskustan kehä väliaikaisena ratkaisuna on hyödyllinen tunnelin tarpeen jatkoarvioinnissa.

Vaasan seudun lisääntyvän asukasmäärän myötä henkilöautojen määrän ennustetaan lisääntyvän. Myös keskustan vetovoiman lisääntyminen voi vaikuttaa pysäköintitarpeen kasvuun, kun keskustaan tullaan asioimaan kauempaa. Siksi onkin tärkeää tukea Vaasan joukkoliikenteen kehittymistä, vaikka pitkällä tähtäimellä autokannan päästö- ja meluhaitat voivat vähentyä uuden teknologian myötä. Pyrkiminen pois autoriippuvuudesta kehittämällä joukkoliikenteen ja pyöräilyn ja kävelyn mahdollisuuksia on kannattavaa paitsi pysäköinnin vaatimusten takia, myös kansanterveydellisestä näkökulmasta. Vanhassa keskustassa ei ole enää tilaa maantasopysäköinnille, joten lisääntyvän tarpeen vaatimuksiin joudutaan vastaamaan rakenteellisilla ratkaisuilla.

Pyöräilyn lisääntyminen on länsimaista leviävä kehityssuunta, jopa megatrendi, joten vaatimukset paremmista pyöräilyolosuhteista tulevat jatkossa lisääntymään. Tämä tarkoittaa nopeiden pyöräilymahdollisuuksien lisäämistä eri suuntien välillä ja toisaalta hitaamman keskustan asiointipyöräilyn mahdollisuuksien kehittämistä. Pyöräilyolosuhteiden kehittämisen lisäksi myös keskustan kävely-ympäristön kehittäminen on tärkeää elinvoimaisuuden ja liikkeiden toimintaedellytysten kannalta.

VIHERYMPÄRISTÖ JA JULKISET ULKOTILAT

Nykyiset viheryhteydet ovat osittain katkonaiset. Ne tulee jatkossa yhdistää jatkuvaksi viheralueverkostoksi ja viherkehäksi. Selkeät viheryhteydet tukevat mielikuvaa houkuttelevasta kaupunkikeskustasta ja helpottavat virkistäytymistä ja ulkoilua myös tiiviillä keskusta-alueella.

Keskustan käyntikortteina toimivat torin ympäristö ja merellinen rantavyöhyke. Uuden keskustan puolelle Klemettilään tulee kehittää riittävän omaleimaista julkista ympäristöä maamerkkeineen, jotta keskustarakenteen jatkamisesta radan itäpuolelle syntyisi luonteva kokonaisuus.

KAUPPA

Keskustastrategian tavoitteena on vahvistaa ja monipuolistaa keskustakauppaa sekä parantaa entisestään kaupan toimintaedellytyksiä muuttuvassa toimintaympäristössä. Klemettilän uudet kaupan ja kulttuurin palvelut tulee profiloida siten, että ne ovat houkuttelevia, mutta riittävän eriäviä keskustan palveluista. Uudet palvelut eivät saa heikentää vanhan keskustan asiakaskuntaa. Myös lähipalveluiden tarjoaminen on keskeinen kestävän yhdyskunnan vaatimus tulevaisuudessa, jota tulee hyödyntää keskustakaupan tarjonnan kehittämisessä. Lähipalveluita voidaan tarjota keskusta-alueella laajemmin hyödyntämällä kadunvarsien liiketiloja ja kehittämällä osaa palokatujen miljööstä asiointi- ja kauppakatuina.

KÄRKIHANKKEET JA TOTEUTUS

Vaasassa on toimijoiden parissa intoa ja voimakas tahtotila kehittää keskustaa. Toteutettavien hankkeiden on tuettava keskustan kokonaisstrategiaa. Hankkeista tulee priorisoida erityisesti niitä, jotka edistävät keskustarakenteen tasapainoista kehitystä eli ”hyppyä radan yli”. Nämä ovat Klemettilän kaupan- ja kulttuurin kortteli ja Korsholmanpuistikon silta. Samoin toteutuslistan kärkipäässä ovat hankkeet, jotka ovat kustannuksiltaan kohtuulliset, mutta vaikuttavuudeltaan merkittävät. Näitä kärkihankkeita ovat pyöräilystrategia, rantavyöhykkeen kehittäminen sekä systemaattinen kävely-ympäristön kehittäminen katualueiden korjaushankkeiden yhteydessä. Kolmannen kategorian ensivaiheen hankkeista muodostavat ne hankkeet, joilla on taustallaan aktiiviset yksityisen sektorin toimijat sekä realistinen rahoituspohja, kuten Toriparkin laajennus. Toteuttamisedellytyksenä on kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti erinomaiset hankesuunnitelmat ja kaavamuutokset. Lisäksi on löydettävä yhteisymmärrys kustannusten, tuottojen ja velvoitteiden jakautumisesta kaupungin ja toimijoiden välillä. Hankkeista merkittävin vaikutuksiltaan ja kustannuksiltaan on keskustakehä. Jatkossa on määritettävä, onko keskustatunneli välttämätön Vaasan vireän yritys- ja teollisuustoiminnan kannalta. Tässä tapauksessa keskustatunneli on kaupungin elävyyden ja hyvinvoinnin kannalta avainasemassa.

LÄHTÖTIETOLUETTELO

KARTTA- JA KUVA-AINEISTO

Ilmakuvia suunnittelualueesta, Vaasan kaupunki
Vaasa Vital - maastomalli- ja kellaritasoaineisto, Vaasan katutoimi 2001
Pohjakartta, Vaasan kaupunki
Maanomistuskartta, Vaasan kaupunki
Valokuvat, Sito ellei toisin mainita
Setterbergin asemakaava vuodelta 1855

SUUNNITELMA-AINEISTO

Pohjanmaan maakuntakaava, hyv. YM 2010
Vaihekaava 1: Kaupallisten alueiden sijoittuminen Pohjanmaalla, vahvistettavana YM:ssä
Vaihekaava 2: Uusiutuvien energiamuotojen sijoittuminen Pohjanmaalla, tekeillä
Liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040, tekeillä
Yleiskaava 2030, hyv. kv 2011 (ei lainvoimainen)
Keskustan osayleiskaava, vahv. YM 1995

Vaasanseudun aluerakennesuunnitelma 2030, Maakuntaliitto 2001
Yhdyskuntarakenneselvitys 2009, Vaasanseutu
Viheraluejärjestelmä
Ajantasa-asemakaava

Vaasan sisäsataman ja kaupunginrannan kulttuuriympäristöselvitys, LPR-arkkitehdit 2008
Kaupunginrannan yleissuunnitelma, A-konsultit 2010
Vaskiluodon penkereen yleissuunnitelma, MA-arkkitehdit 2010
Vaasan Klemettilän rata-alueen kaupunkikuvallinen tutkielma, A-konsultit 2010
Hietalahden kehittämissuunnitelma, FCG Oy 2009
Vaasan kävelykeskustan yleissuunnitelma, Arkkitehtitoimisto Aitoaho ja Viljanen
Hulevesien alustava arviointi Vaasassa, Olli Litmanen, Vaasan ammattikorkeakoulu
Vaasan seudullinen joukkoliikennesuunnitelma, Trafix Oy
Yhdyskuntarakenneselvitys 2009 / Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen vyöhykkeet, Strafica 2009
Vaasan keskustan pysäköintiselvitys 2006, Suunnittelukeskus Oy
Vaasan laatukäytävä - suunnitelma, Pöyry Oy 2007
Vaasan sataman kehittämissuunnitelma, loppuraportti, Pöyry Oy 2010
Vaasan ja Mustasaaren katu- ja tieverkkosuunnitelma, Tiehallinto ym. 2007
Vaasan satamatie - pääsuuntaselvitys, Ely-keskus 2010
Vaasan raidelogistiikka, VASEK 2010
Vaasan satamaan liittyvä raideliikenne, Pöyry Oy 2010
Vaasan kulttuuriympäristöselvitys, Kaupunkisuunnittelu 2010
Miksi Vaasa on muuttunut? Kaupunkisuunnittelu, näyttelymateriaali 2004
Vaasan sisäsataman ja kaupunginrannan kulttuuriympäristöselvitys, LPR-arkkitehdit 2008
Kulttuuriympäristöselvitys, Klemettilä, Maasillan ja rautatien ylikäytävän välinen alue, Pohjanmaan museo 2009
Vaasan Klemettilän junarata-alueen luontoselvitys, Kaupunkisuunnittelu 2009
Hietalahden itäosien inventointiraportti, Pohjanmaan museo 2010
Inventeringen av modern arkitektur i Vasa, Pohjanmaan museo 2010
Väestö- ja rakennusrekisterin aineistot, Vaasan paikkatietoyksikkö
Keskustan pysäköintiseminaari 2010
Toriparkki Oy:n suunnitelmat Vaasan keskustatunnelista 2011
Kondis-hankkeen suunnitelmat

TAUSTA-AINEISTO

Puistokävelyllä Vaasassa, Merenkurkun neuvosto 2007, ISBN 952-99282-0-3
Puistoja Vaasassa ja Uumajassa, Merenkurkun neuvosto 2004, ISBN 9529928289

Vaasan kaupungin visio ja strategiat 2025, kv 2011
Maapoliittinen ohjelma, kv 2011
Kaavoitusohjelma 2011-2012, sj 2011
Asuntopoliittinen ohjelma 2012-2014, kh 2012
Vaasan kaupungin palvelustrategia, 2011
Ikääntymispoliittinen ohjelma vuosille 2010-2015
Vaasan kaupungin vammaispoliittinen ohjelma vuosille 2010-2013
Vaasan kaupungin esteettömyyssuunnitelma vuosille 2011-2015
Vaasan kaupungin liikuntapoliittinen ohjelma, kv 2011
Vaasan elinkeinopoliittinen ohjelma 2020, kv 2007
Hyvinvointipoliittinen ohjelma, kv 2004

TYÖSSÄ TUOTETTU OHEISAINEISTO

Osaraportti 1 - Lähtötiedot ja tavoitteet
Osaraportti 2 - Keskustan visio
Osaraportti 3 - Maankäytön vaihtoehdot
Osaraportti 4 - Kaupunkikuva-analyysi
Osaraportti 5 - Liikenne

VAASAN KESKUSTASTRATEGIA

Vaasan kaupunki
PL 3 65101 Vaasa
www.vaasa.fi