

V A A S A .
V A S A .

Vöråstans verkstadsområde "VERKSTADSSTRANDEN"

DETALJPLANEBSKRIVNING



Detaljplan nr 1125
Vasa stad, Planläggningen 28.2.2025

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Identifikationsuppgifter

Kommun:	905 Vasa
Planområde:	Detaljplaneändringen gäller: stadsdel 2: gatuområden stadsdel 3: kvarter 77 samt gatu-, trafik-, park- och vattenområden stadsdel 4: gatuområden stadsdel 5: gatu- och parkområden Genom detaljplanen bildas: stadsdel 2: gatuområden stadsdel 3: kvarteren 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 och 23 samt gatu-, trafik-, park- och vattenområden stadsdel 4: gatuområden stadsdel 5: gatu- och parkområden Planeringstyp: Detaljplaneändring
Planens namn:	Vöråstans verkstadsområde
Planens nummer:	1125
Uppgjord av:	Vasa stad, Planläggningen Vuohijoki Kati, planlägningsarkitekt Korkealaakso Päivi, planlägningsdirektör Emma Widd, planlägningsarkitekt Juha-Matti Linna, planlägningsarkitekt Oliver Schulte-Tigges, planlägningsarkitekt Hanna Vallinmäki, grönområdesplanerare Outi Jalava, planeassistent Arkitektkonsult: Jussi Toivola, arkitekt/Arkkitehtitoimisto Helamaa&Heiskanen Oy Laura Vivet, arkitekt/Arkkitehtitoimisto Helamaa&Heiskanen Oy
Behandling:	Meddelande om anhängiggörande Stadsmiljönämnden (PDB) Stadsmiljönämnden (utkast) Stadsmiljönämnden (förslag) Stadsstyrelsen Stadsfullmäktige (godkännande)
	2.11.2022 19.10.2022 24.5.2023 29.5.2024 17.3.2025 24.3.2025

1.2 Planområdets läge

Området är beläget vid norra kanten av rutplansområdet på Metviksstranden. Områdets läge är centralt: avståndet från järnvägsstationen är under 500 meter och från Vasa salutorg under en kilometer. Föremålet för planändringen är det fabriksområde där Wärtsilä håller på att avsluta sin verksamhet. Utöver fabriksområdet omfattar detaljplanen även grön- och vattenområden vid Metviksstranden samt gatu-, järnvägs- och parkeringsområden. Arealen för fabriksområdet som kommer att förändras är cirka 10 hektar och arealen för hela detaljplaneområdet cirka 25 hektar.



Detaljplaneavgränsningen på guidekartan (svart streckad linje).



Detaljplaneavgränsningen på en ortoflygbild.

1.3 Syfte med planen

Planeringsområdet har varit i industriell användning i decennier. Området frigörs för utveckling till andra ändamål när Wärtsilä flyttar sin verksamhet från Träskgatan till det nya forsknings-, produktutvecklings- och produktionscentret Sustainable Technology Hub i Vasklot. Den sista delen av Wärtsiläs verksamhet flyttas från området uppskattningsvis år 2025.

I detaljplanearbetet undersöks områdets användningsändamål, dimensionering och helhetsstruktur i förändring. Avsikten är att åstadkomma en mångsidig och intressant stadsmiljö för dem som bor och arbetar på området men även att skapa mervärde för invånarna i Vasa centrum och andra som använder området. Målet med planeringen är att åstadkomma en sådan helhet i enlighet med hållbar utveckling som ökar stadens attraktionskraft och där områdets centrala läge, närhet till havet och historia tillgodogörs.

Planområdet är centralt beläget i stadsstrukturen. De ändringar som görs på området har en betydande inverkan på vyerna sett från centrumet, Vöråstan och Brändö. Därför eftersträvas högklassigt stadsbyggande. Det finns ett flertal skyddade byggnader på området. Målet för detaljplanen är att bevara de skyddade byggnaderna och trygga att de hålls i ändamålsenlig användning även framöver. Vad gäller byggnader som ska rivas samt överskottsmassor eftersträvas den största möjliga återvinningsgraden inom området.

Numera är fabriksområdet stängt. Tillsammans med järnvägsområdet utgör det skiljelinjen mellan tre stadsdelar: centrumet, Vöråstan och Brändö. Målet är att skapa förbindelser mellan de olika stadsdelarna men även mellan den byggda stadsmiljön och grönområdena. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid att stödja hållbara färdssätt på området.

Vad gäller Metvikens strandområde granskas åter avgränsningen av park- och vattenområden, samt parkering och rutter. Med detaljplanen stärks grönförbindelsen mellan stadsstranden och Metviksparken i Vasa. I Metviksparken fastställs en byggnadsyta samt byggrätt för en servicebyggnad samt för den kioskbyggnad som redan har uppförts på området.

1.4 Förteckning över bilagorna till beskrivningen

- BILAGA 1. Detaljplane-karta med beteckningar
- BILAGA 2. Uppföljningsblankett för detaljplanen
- BILAGA 3. Rapport om växelverkan
- BILAGA 4. Program för deltagande och bedömning (uppdaterat 21.5.2024)
- BILAGA 5. Illustrationsmaterial
- BILAGA 6. Preliminär översiktsplan över trafiken
- BILAGA 7. Karta över skötselklassificering av grönområdena
- BILAGA 8. Dagvattenplan i förslagsskedet
- BILAGA 9. Förslagsskedets kompletterande material – planeringens utgångspunkter och målsättningar

1.5 Förteckning över övriga handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör planen

- Bakgrundsutredningar till delgeneralplanen för centrum
- Vasa stads parkeringspolitik 2018
- Byggnadsinventeringar: Värdefulla byggnader i Vasa 1984 och Vasas kulturmiljöutredning 2010
- Semeri, S; Tarkkanen, T; Uusi-Seppä, N; Karhunmaa, S. (2021). Wärtsilä Vaasan tehdasalue – rakennetun kulttuuriympäristön selvitys. Ramboll Finland Oy.
- Yli-Teuhavainen, V (2022). Wärtsilä Finland Oy – Vaasa, Järvikatu 2–4, luontoselvitys. Ramboll Finland Oy.
- Nikkola, Aarni; Nyman, Jan. (2022). Vöyrinkaupungin konepaja-alueen luontokartoitus 2022. Vaasan kaupunki, kaavoitus.
- Heino, O; Vänskä, M (2023). Vöyrinkaupungin konepaja-alue, Vaasa – Liikenneselvitys ja liikenteellisten vaikutusten arviointi. Sitowise.
- Vöyrinkaupungin liikenneselvitys (2023). Ramboll Finland Oy.
- Vöyrinkaupungin konepaja-alue – tulvareitit (2023). Ramboll Finland Oy.

- Wärtsilä – hulevesiselvitys (2023). Ramboll Finland Oy.
- Kiviluoma, R. (2021). Wärtsilän konepaja-alueen yleissuunnitelma – Tuulisuusselvitys. WSP Finland Oy.
- Kiviluoma, R. (2024). Wärtsilän konepaja-alueen yleissuunnitelma - Tuulisuusselvityksen lisätarkastelu. WSP Finland Oy.
- Leino, M; Sunell, J. (2023). Wärtsilä, Vaasa – maaperän haitta-ainetutkimus. Ramboll Finland Oy.
- Vöyrinkaupungin konepaja-alue, Vaasa – Liikenteen melu- ja tärinäselvitys. Sitowise.
- Rakennettavuusselvitys, Järvikatu 2–4, Vaasa. (2023) Ramboll Finland Oy
- Vasa stads kommersiella utredning 2040. WSP (en bakgrundsutredning till Vasa generalplan 2040)
- Palosaaren sillan voimalaitoksen savukaasupäästöjen leviämislaskenta: Konepajanranta (2024). Envineer.
- Selvitys betonimurskeen hyötykäytöstä (2024) Ramboll Finland Oy
- Metviksparkens översiktsplan (2024), Vasa Stad. www.vaasa.fi/sv/metviksparkens-oversiktsplan

1.6 Innehåll

1	BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	2
1.1	Identifikationsuppgifter	2
1.2	Planområdets läge	3
1.3	Syfte med planen	3
1.4	Förteckning över bilagorna till beskrivningen	4
1.5	Förteckning över övriga handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör planen 4	
1.6	Innehåll	6
2	SAMMANDRAG	9
2.1	OLIKA SKEDEN I PLANPROCESSEN	9
2.2	Detaljplanens innehåll	9
2.3	Genomförande av detaljplanen	10
3	UTGÅNGSPUNKTER	11
3.1	UTREDNING OM FÖRHÅLLANDENA PÅ PLANERINGSOMRÅDET	11
3.1.1	Allmän beskrivning av området	11
3.1.1.1	Anknytning till omgivningen	12
3.1.1.2	Områdets användningshistoria i korthet	14
3.1.2	Byggd miljö	17
3.1.2.1	VR:s verkstadsbyggnader	17
3.1.2.2	Wärtsiläs fabriksbyggnader 1 och 2	18
3.1.2.3	Wärtsiläs fabriks nyare byggnadsbestånd	20
3.1.3	Den byggda kulturmiljöns värden	23
3.1.3.1	Skyddsobjekt/fornminnen	23
3.1.3.2	Inventeringar	23
3.1.3.3	Skyddsbestämmelserna i detaljplanen	28
3.1.4	Naturmiljön	29
3.1.4.1	Naturkartläggning på de kvartersområden som ägs av Wärtsilä	29
3.1.4.2	Naturkartläggning av stadsägda områden	31
3.1.5	Landskapsstruktur, vattendrag och jordmån	33
3.1.6	Dagvatten, översvämningsrisk	36
3.1.6.1	Översvämningsrisk, byggnadernas höjd	36
3.1.6.2	Dagvatten	37
3.1.7	Underjordisk infrastruktur	40
3.1.8	Förorenad mark på området	40
3.1.9	Trafik	42
3.1.10	Markägoförhållanden	42
3.2	Planeringssituation	43
3.2.1	Planer, beslut och utredningar som berör planområdet	43
3.2.2	Utredning om högt byggande i Vasa	47
4	OLIKA SKEDEN I UTARBETANDET AV DETALJPLANEN	49
4.1	Planeringsstart och beslut som gäller den	49
4.2	Deltagande och samarbete	49
4.2.1	Intressenter	49
4.2.2	Deltagande och växelverkansförfaranden	50
4.3	Myndighetssamarbete	50
4.4	Mål för detaljplanen	51
4.4.1	Mål enligt utgångsmaterialet	51
4.4.2	Fastställda mål i intentionsavtalet	51

4.4.3	Kommunens strategiska mål.....	52
4.4.4	Övriga intressenters mål.....	53
4.4.5	Mål som uppkommit under planlägningsprocessen, precisering av målen	53
4.4.6	Respons om programmet för deltagande och bedömning.....	53
4.5	Alternativ till detaljplanebeslutet och deras konsekvenser.....	54
4.5.1	Beskrivning och gallring av de preliminära alternativen.....	54
4.5.2	Redogörelse för detaljplaneutkastet (Obs! Beskrivning i utkastskedet)	55
4.5.3	Utkastalternativ (Obs! Beskrivning i utkastskedet)	57
4.5.4	Kvartersområden (Obs! Beskrivning i utkastskedet).....	60
4.5.5	Gatuområden (Obs! Beskrivning i utkastskedet)	62
4.5.6	Trafikområden (Obs! Beskrivning i utkastskedet)	62
4.5.7	Parkering (Obs! Beskrivning i utkastskedet).....	63
4.5.8	Övriga områden (Obs! Beskrivning i utkastskedet)	63
4.5.9	Utlåtanden och åsikter som inkommit under beredningsskedet.....	64
4.5.10	Övervägande efter utkastskedet	64
4.5.10.1	Avgränsning av detaljplaneområdet	64
4.5.10.2	Trafik och parkering	64
4.5.10.3	Kvartersstruktur	66
4.5.10.4	Byggnadsexploatering, högt byggande	68
4.5.10.5	Behandling av strandområdet	68
4.5.10.6	Diskussion om kultur-, idrotts- och musikhuset	69
4.5.11	Utlåtanden som inkommit medan planförslaget varit offentligt framlagt.....	70
4.5.12	Övervägande efter förslagsskedet	70
4.5.12.1	Byggnadsexploatering och skala.....	72
4.5.12.2	Bestämmelser om bostadslägenheternas genomsnittliga yta och affärslokaler ...	73
4.5.12.3	Bestämmelser om parkering	74
4.5.12.4	Justeringar gällande LPA-kvartersområden	76
4.5.12.5	Grönfaktor	77
4.5.12.6	Granskning av utrymmen för snö	78
5	REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	79
5.1	Planens struktur, dimensionering och områdesreserveringar.....	79
5.1.1	Dimensionering.....	83
5.1.2	Service	84
5.1.3	Kvartersområden	85
5.1.4	Gatuområden.....	89
5.1.5	Trafikområden	90
5.1.6	Parkering	91
5.1.7	Övriga områden.....	91
5.1.8	Detaljplanebestämmelser	92
5.2	Uppnående av målen för miljöns kvalitet.....	92
5.3	Planens konsekvenser.....	92
5.3.1	Konsekvenser för servicen och rekreationsanvändningen av området.....	92
5.3.2	Samhällsekonomiska konsekvenser	94
5.3.3	Kommersiella konsekvenser	96
5.3.4	Sociala konsekvenser, konsekvenser för boende	97
5.3.5	Konsekvenser för vindförhållanden.....	99
5.3.5.1	Utredningen om vindförhållandena i utkastskedet.....	99
5.3.5.2	Granskning av vindförhållandena i förslagsskedet	103
5.3.6	Skuggeffekter	105
5.3.7	Konsekvenser för den byggda miljön	106
5.3.8	Konsekvenser för byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY)	109
5.3.9	Konsekvenser för naturen och naturmiljön.....	111
5.3.10	Konsekvenser av utnyttjandet av återvunna material	112
5.3.11	Konsekvenser för trafiken	113

5.3.11.1	Trafikutredning i utkastskedet	113
5.3.11.2	Trafikutredning i förslagsskedet	116
5.3.11.3	Utredning om buller och vibrationer från trafiken	121
5.3.12	Konsekvenser för specialtransporter	122
5.3.13	Konsekvenser för gång och cykling	122
5.3.14	Konsekvenser för kollektivtrafiken	125
5.3.15	Tillgänglighet och nåbarhet	125
5.3.16	Risikkartläggning	126
5.4	Störande faktorer i miljön	130
5.5	Namn	131
6	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	132
6.1	Planer som reglerar och illustrerar genomförandet	132
6.2	Genomförande och tidtabell	132

2 SAMMANDRAG

2.1 OLIKA SKEDEN I PLANPROCESSEN

Detaljplaneändringen är betydande till sina konsekvenser. Därför förs det material som läggs fram till stadsmiljönämnden för godkännande i alla skeden av planprocessen.

Anhängiggörande av detaljplanen:

Planändringen inleddes genom stadsmiljönämndens beslut 15.12.2021 i samband med godkännandet av planlägningsöversikten för 2022. Detaljplaneprocessen inleddes 19.10.2022, då stadsmiljönämnden fattade beslut om att programmet för deltagande och bedömning (PDB) ska läggas fram. Om anhängiggörandet meddelades 2.11.2022 i samband med att programmet för deltagande och bedömning lades fram.

Program för deltagande och bedömning (PDB) MarkByggL 63 §:

Det 10.10.2022 daterade programmet för deltagande och bedömning var i enlighet med stadsmiljönämndens beslut framlagt under perioden **2.11–1.12.2022**. Inom utsatt tid lämnades det in 11 åsikter och 13 utlåtanden om programmet. Responsen om programmet för deltagande och bedömning med Planläggningens bemötanden har sammanställts i en separat bilaga (rapport om växelverkan).

Hörande i beredningsskedet (planutkast) MarkByggL § 62, MarkByggF § 30:

Planutkastet och det reviderade programmet för deltagande och bedömning har genom stadsmiljönämndens beslut (24.5.2023) lagts fram för perioden **8.6–30.6.2023**. Detta kungjordes i Vasa stads officiella kungörelsetidningar (Ilkka-Pohjalainen, Vasabladet), på stadens officiella anmälnings- och informationskanaler samt på Planläggningens webbplats www.vasa.fi/planlaggning. Det lämnades in 10 åsikter och 12 förhandsutlåtanden om detaljplaneutkastet och det 17.5.2023 daterade programmet för deltagande och bedömning.

Offentligt framläggande/Hörande i förslagsskedet MarkByggL 65 §, MarkByggF 27 §:

Detaljplaneutkastet och det reviderade programmet för deltagande och bedömning lades fram genom stadsmiljönämndens beslut (29.5.2024) för perioden 7.6–9.8.2024. Information om framläggandet gavs på samma sätt som i utkastsskedet. Det lämnades in åtta (8) anmärkningar och nio (9) utlåtanden om detaljplaneförslaget och det 21.5.2024 daterade programmet för deltagande och bedömning.

Lagakraftvunnen detaljplan MarkByggL 188 § 5 mom. (fr.o.m. 1.1.2025 LOA 188 § 5 mom), kommunallagen 140 §:

Stadsstyrelsen lägger på sitt sammanträde 17.3.2025 fram detaljplaneändringen och tomtindelningen för godkännande i stadsfullmäktige.

Stadsfullmäktige godkänner detaljplanen på sitt sammanträde 24.3.2025, och efter besvärstiden kungörs att planen har vunnit laga kraft.

2.2 Detaljplanens innehåll

Genom detaljplanen ändras områdets användningsändamål och byggrätten på området ökas. Fabriksverksamheten kommer att ersättas med verksamhet som är typisk för centrumområden: boende, arbetsplatser, service, samlingslokaler och affärsutrymmen. De nordligaste och västligaste av de kvartersområden som bildas genom detaljplanen planläggs för bostadsvåningshus och för parkeringshus som betjänar dessa. I områdets södra del, invid Storalånggatan, eftersträvas annan verksamhet än boende.

Detaljplanen omfattar även park- och vattenområden vid Metviksstranden. I detaljplanen fastställs vattenområdets gränser och eventuella framtida utfyllnader. Vattenområdet lämpar sig inte för rekreation på grund av dålig vattenkvalitet, men i detaljplanen undersöks strandområdenas användningsändamål och rutten.

Genom detaljplanen skyddas det mest värdefulla byggnadsbeståndet på området.

2.3 Genomförande av detaljplanen

Avsikten är att detaljplanen ska vara klar under 2025. Efter det kan bygglovsförfarandet i fråga om planområdet och förverkligandet av det stegvis inledas.

En förutsättning för att detaljplanen genomförs är att industriverksamheten upphör på området, de förorenade markområdena saneras och infrastruktur anläggs.

I markanvändningsavtalet, som ingår i och med att planförslaget läggs fram och godkänns samtidigt med den slutgiltiga planen, avtalar staden och markägaren på området om ansvarsfördelningen och tidtabellerna för genomförandet. Bostadsbyggandet på området samt det uppskattade tidsschemat för när bostäderna byggs beaktas i den kommande uppdateringen av stadens genomförandeprogram för markanvändningen.

3 UTGÅNGSPUNKTER

3.1 UTREDNING OM FÖRHÅLLANDENA PÅ PLANERINGSOMRÅDET

3.1.1 Allmän beskrivning av området



Planeringsområdet fotograferat från Metviksparken. Foto: Kimmo Makkonen.



Planeringsområdet fotograferat från Brändö bro. Foto: Kimmo Makkonen.



Planeringsområdet fotograferat från Brändö. Foto: Sami Peltoniemi.

3.1.1.1 Anknytning till omgivningen

Även om området praktiskt taget är beläget i stadskärnan av Vasa, skiljer det sig märkbart från det övriga centrumområdet vad gäller användningsändamål, omfattning och stadsbild. På området finns stora fabriksbyggnader och stora parkerings- och lastområden som vanligtvis inte längre finns i stora och medelstora städer i Finland nuförtiden.

Området är beläget på en central och synlig plats där Vasa centrum, Vöråstan och Brändö möts. Särskilt från Metvikens norra strand i Brändö öppnar sig en direkt vy med lång utsikt mot området. I norra delen av fabriksområdet bildar byggnaderna en balanserad och enhetlig horisontal helhet. Ett av områdets landmärken är motorlaboratoriet i fabriksområdets västra del och dess skorsten och cisterner. Landskapsmässigt hör de tydligt till det industriella landskapet invid järnvägen och stränderna.



Från Metviken och Brändö öppnar sig en fri utsikt över området. Fotot är taget från Pappersbron.

I öster avgränsas området direkt av stadsdelen Vöråstan som praktiskt taget är ett renodlat bostadsområde. I Vöråstan har många gamla träbyggnader bevarats och stadsdelen anvisas på de högre plannivåerna som en på landskapsnivå eller lokalt värdefull områdeshelhet. Även inom området som ska planläggas finns det äldsta byggnadsbeståndet i den minsta skalan vid Storalånggatan.

Då området i öster ansluter sig direkt till Vöråstan, blir det söderifrån sett ett randområde till centrum. Järnvägen, Bangatan och de parkeringsplaner som är belägna mellan dem bildar ett tiotals meter brett tomt område som skiljer planeringsområdet från stadskärnan. På området mellan järnvägen och Bangatan finns VR:s gamla byggnader som representerar samma stil och tidsålder från slutet av 1800-talet som de äldsta byggnaderna på Wärtsiläs område.

Till området som ska planläggas hör förutom fabriksområdet även park- och vattenområden i Metviken, som utgör en miljö som helt och hållet är skapad av människan. Strandområdena har under olika tidpunkter byggts på schaktmassor. På de strandområden som är belägna närmast Wärtsiläs fabrik har det vuxit upp ett videsnår och unga björkar. På vattenområdet har det bildats en del vass.

I nuläget fungerar de parkområden som finns inom detaljplaneavgränsningen främst som parkeringsområden för Wärtsilä. I de norra delarna av planavgränsningen och till norr om den finns Metviksparken som under de senaste decennierna har utvecklats till en lek- och vistelseområde.



Hur området ansluter sig till Vöråstans trähusstadsdel. Fotot är taget från Metviksparken rakt mot Storalånggatan.



Hur området ansluter sig till stadskärnan. Fotot är taget från huvudbiblioteket västerut.



Hur området ansluter sig till stadskärnan. Fotot är taget från huvudbiblioteket norrut.

3.1.1.2 Områdets användningshistoria i korthet

År 1852, när Gamla Vasa brann, fanns Klemetsö bys hamn med hamnbodar på planläggningsområdet. Hamnen fanns på området mellan nuvarande Träskgatan och Fiskaregatan. Även under Nya Vasas, eller Nikolajstads, första år fungerade området som fiskehamn och fiskmarknad. Då området till följd av järnvägsbyggandet tvångsinlöstes för järnvägens behov flyttades fiskeförsäljningen till den nuvarande Fiskstranden. (Källa: Vasa stads historia IV, s. 642) Efter detta har området varit järnvägs- och fabriksområde samt en kommunal avstjälningsplats kring åren 1930–1950. Under krigstiden fanns det en granatfabrik på området.

VR:s första byggnader uppfördes på området på 1890-talet. Områdets norra del togs i industriellt bruk ungefär samtidigt. År 1894 grundade bröderna Eskelin Metvikens Mekaniska Verkstad på Metvikens södra strand. Verksamheten var anknuten till Wasa Mekaniska Verkstad, som fanns i Brändö hamn och som hade grundats redan 1881. Senare blev Wasa Mekaniska Verkstad och bland annat Wasa Tekno-Kemiska Fabrik, som fanns på Skräddargrund, en del av Metvikens Mekaniska Verkstad. Metvikens Mekaniska Verkstad blev konkursdrabbad år 1935 och Wärtsilä köpte företaget. (Källa: Vasa stads historia IV, s. 278–280)

Det nyare byggnadsbeståndet är i huvudsak beläget i de västra delarna. Av de gamla byggnaderna i de norra delarna har en del redan ersatts med nybyggnader och en del står kvar och har blivit inneslutna i 2-fabriken när den har expanderat. Wärtsilä har byggt nytt byggnadsbestånd på området sedan 1960-talet. Den nyaste byggnaden är monteringshallen från 2008 invid Storalånggatan.

Områdets strandlinje har förändrats dramatiskt under de senaste hundra åren på grund av landhöjningen och människans verksamhet. I början av 1900-talet bestod de västligaste delarna av området som ska planläggas av vattenområden. Järnvägs- och fabriksområdena på Storalånggatan låg vid vattnet under byggtiden. På 1920-talet hade det byggts en väg, den så kallade Pappersbron, mellan Brändö bro och Fiskaregatan. Den skilde Wärtsiläs nuvarande parkering från övriga Metviken till en separat vattenbassäng. Kring åren 1930–1950 tjänade områdets västra del som en kommunal avstjälningsplats. På 1950-talet fylldes området med jordmaterial efter att deponeringsverksamheten upphört.

Strandlinjen ändrades ännu mer i början av 1900-talet då det gjordes omfattande muddringar i Metviken. Muddringarna omfattade hela Metvikens södra del. Målet var att öka vattenvolymen i Metviken för att vatten skulle kunna utnyttjas som kondensvatten i Wärtsiläs fabrik. Vattendjupet i Metviken ökades och muddermassorna spreds ut på stränderna. Vattenområdets totala areal minskade från cirka 28 hektar till 18 hektar men vattenvolymen ökade med 50 procent. De största utfyllnaderna gjordes norr om Wärtsiläs fabriksområde där strandlinjen flyttades cirka hundra meter. I samband med detta utvidgades Brändö brobank längre österut och avloppsledningarna förnyades på den östra sidan av bron.

Metvikens stränder har efter detta utvecklats som parkområden.



1934 (Bild: paikkatietoikkuna.fi).



1955 (Bild: paikkatietoikkuna.fi).



1972 (Bild: paikkatietoikkuna.fi).



1994 (Bild: paikkatietoikkuna.fi).



2007 (Bild: paikkatietoikkuna.fi).



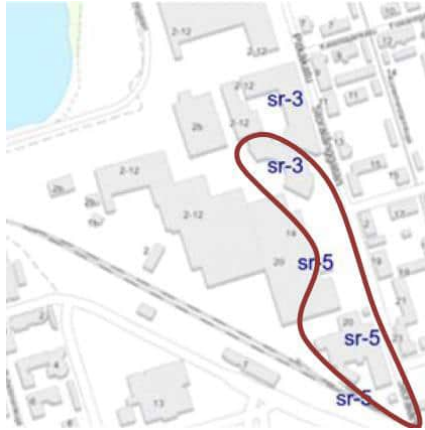
2022 (Bild: paikkatietoikkuna.fi).

byggd miljö

I utredningen om den byggda kulturmiljön identifierades tre byggnadshelheter på granskningsområdet:

- VR:s verkstadsbyggnader
- Wärtasiläs fabriksbyggnader 1 och 2
- Wärtasiläs fabriks nyare byggnadsbestånd

3.1.2.1 VR:s verkstadsbyggnader



VR:s maskinverkstadsbyggnader bildar en tidsmässigt och stilistiskt enhetlig helhet som påverkar landskapet kring Storalånggatan och Bangatan. Byggnaderna representerar den dekorativa tegelarkitekturen på industribyggnader från sent 1800-tal. Också magasinsbyggnaderna söder om järnvägen hör till samma helhet, även om de är belägna utanför planavgränsningen.

LOKSTALLET (1890-talet, VR:s Bantekniska byrå)

Ändringar 2013 NAC-arkitehdit



Lokstallets gamla vattentorn till vänster, lokstallets innergård till höger.

SMEDJAN (1890-talet, VR:s Bantekniska byrå)

Ändringar 2007 Arkkitehtitoimisto Nurminen Antila & Co Oy



Rödtegelbyggnaden är smedjan, den grå byggnaden är monteringshallen.

VEVSTAKSFABRIKEN (1890-talet, VR:s Bantekniska byrå)

Utbyggnad 1977, Arkkitehtitoimisto Gripenberg Oy

Ändringar 1996–1998, Arkkitehtitoimisto Nurminen Antila & Co Oy

Byggnaden är belägen i områdets södra spets i korsningen mellan Storalånggatan och Bangatan. Den är en viktig del av fabriksområdets historiska helhet och gatuvyn på Storalånggatan.



Vevstaksfabriken fotograferad från innergården.

TRANSFORMATORBYGGNADEN (1927, arkitekt okänd)

Vy från Storalånggatan. Transformatorbyggnaden i förgrunden till vänster, vevstaksfabriken till höger. Foto: Ramboll.

3.1.2.2 Wärtasiläs fabriksbyggnader 1 och 2



Wärtasiläs fabriksbyggnader 1 och 2 är Metvikens Mekaniska Verkstads gamla byggnader från tidigt 1900-tal och Wasa Mekaniska Verkstads byggnader från sekelskiftet 1800–1900. Byggnaderna är belägna i Storalånggatan norra del. Båda fabriksbyggnaderna är helheter av industribyggnader som tagit form under 1900-talet och på vilka områdets historiska utvecklingsskeden kan urskiljas. Byggnadshelheten är av stor landskapsmässig betydelse för när- och fjärrlandskapet.

GAMLA FABRIKEN ELLER 1-FABRIKEN (1913, A. W.

Stenfors)

1915–1921 A. W. Stenfors

1915, Lönnqvist

1918, E. Finell

1920, Bruun

1943–1948, 1956, 1962, 1977, Wärtsilä Ab Byggnadsavdelningen

2000–2002, Arkkitehtitoimisto Nurminen Antila & Co Oy

Det har gjorts många ändringar i byggnaden och flygeln mot innergården har rivits helt. Helhetsgestalten är emellertid oförändrad. Byggnaden är en viktig del av gatuvyn på Storalånggatan och den historiska helhet som Wärtsiläs fabriksområde bildar.



Gamla fabriken eller 1-fabriken.

2-FABRIKEN (1944–1999, flera arkitekter)

Wärtsilä Ab:s Byggnadsavdelning 1944, 1958, 1962, 1967

Arkkitehtitoimisto Jaakko ja Antti Tähtinen 1975

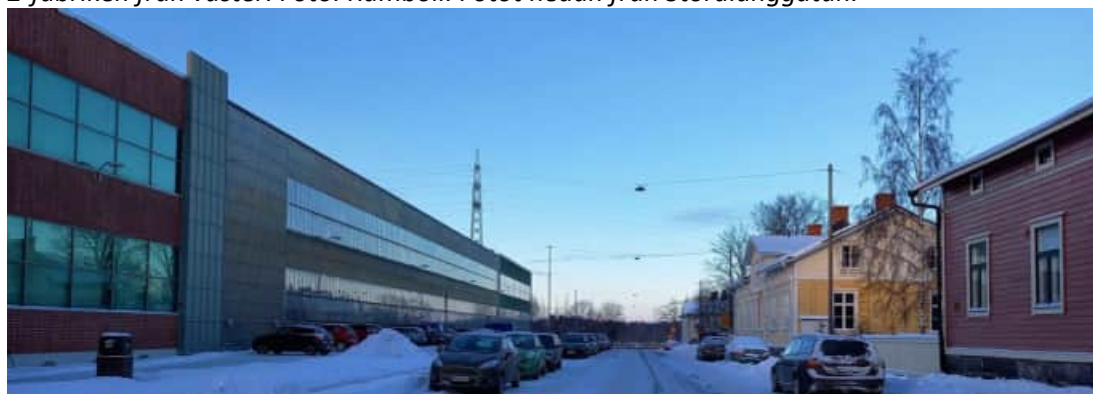
Arkkitehtitoimisto Nurminen Ky 1982 och 1997

Arkkitehtitoimisto Nurminen Antila & Co Oy 1999

Helheten består av ett flertal högklassiga byggnadsdelar som var och en representerar sin tidsperiod. De äldsta är Wasa Mekaniska Verkstads och Vasa Granatfabriks byggnader från 1940-talet. Byggnaden har byggts ut kraftigt från och med 1960-talet. 2-fabriken är något av ett landmärke på området. Dess betydelse för stadsbilden är stor i synnerhet mot Storalånggatan och Träskgatan.



2-fabriken från väster. Foto: Ramboll. Fotot nedan från Storalånggatan.



3.1.2.3 Wärtasiläs fabriks nyare byggnadsbestånd



Wärtasiläs fabriks nyare byggnadsbestånd finns i de västra delarna av området. Var och en av byggnaderna representerar sin tids moderna och högklassiga fabriksarkitektur. Byggnaderna har uppförts mellan 1960- och 2000-talet. Byggnadsgruppen är av stor landskapsmässig betydelse.

FABRIKSBYGGNADEN (1981–2007)

Fabriksbyggnaden har uppförts stegvis. På den kan urskiljas konstruktioner, färger och stilistiska drag från olika tidsperioder. I den kulturhistoriska utredningen lyfts Diesellaboratoriet fram som en synnerligen högklassig representant för industriarkitekturen.



Av schemat framgår delarna av olika ålder i byggnadshelheten. Bild: Ramboll.

W20-FABRIKEN (1981 Antti Tähtinen Oy)

ÖVERLÅTELSECELLEN (1995 Arkkitehtitoimisto Nurminen & Co Oy)



Fabriksbyggnaden fotograferad från Bangatan. Diesel-laboratoriet och överlåtelsecellen till vänster på fotot. Delen i rödtegel i mitten är W20-fabriken. Längst till höger på fotot syns monteringshallen.

DIESELLABORATORIET (1985 Annikki Nurminen Ky)

Laboratoriet och dess skorsten bildar ett tydligt landmärke som utgör en del av den industriella helheten invid järnvägen och i Brändö. Fabriksskorstenen är cirka 61 meter hög över havet.

I den kulturhistoriska utredningen lyfts Diesellaboratoriet fram som en synnerligen högklassig representant för industriarkitekturen.



Diesellaboratoriet fotograferat från parkeringsplatsen i väster.

LAGRET (2005)

Lagerbyggnaden står bredvid Diesellaboratoriet och bildar en gräns mellan fabriksområdet och parkeringsplanen. Lagret anges med en röd pil på bilden ovan.

MONTERINGSHALLEN (2007 Arkkitehtitoimisto Nurminen Antila & Co Oy)

Monteringshallen har byggts ihop med och delvis kring den gamla smedjebyggnaden så att det har varit möjligt att bevara den skyddade byggnaden.

ANDRA NYARE BYGGNADER

Andra nyare byggnader är försändelseterminalen (1987 Arkkitehtitoimisto Nurminen & CO Oy), personalhuset (Arkkitehtitoimisto Annikki Nurminen), portbyggnaden och de mindre lagerbyggnaderna på området.



Försändelseterminalen till vänster och dess läge inom fabriksområdet till höger. Foton: Ramboll.



Personalhusets västra fasad på fotot till vänster. På fotot till höger syns försändelseterminalen till höger och personalhuset till vänster. Foton: Ramboll



Fasaderna på portbyggnaden från 1970-talet har bevarats bra. Arkitekten är okänd.

en byggda kulturmiljöns värden

3.1.3.1 Skyddsobjekt/fornminnen

På området som ska planläggas har inga fornminnen hittats.

3.1.3.2 Inventeringar



Av bilden framgår när byggnaderna på området har blivit färdiga.

Röda: → 1920

Gula: 1920–1940

Orange: 1940–1960

Blåa: 1960–1980

Gröna: 1980–2000

Vita: 2000 →

Som bakgrundsutredning till detaljplanen utarbetades år 2021 en utredning om den byggda kulturmiljön (Ramboll Finland Oy). Det befintliga byggnadsbeståndets eventuella skyddsvärden behandlades av en arbetsgrupp med representanter för Ramboll, Österbottens museum, Planläggningen, Byggnadstillsynen och Hussektorn. Även markägaren var representerad under mötet. Utredningen med anslutande objektskort finns som bilaga till detaljplanebeskrivningen (endast på finska).

Enligt utredningen utgör hela området ett representativt exempel på industriarkitektur där det har bevarats högklassiga industribyggnader från olika tidsperioder, allt från tegelarkitekturen under sent 1800-tal till modernt elementbyggnande.

I utredningen ges rekommendationer som gäller enskilda byggnader. Därtill ges det rekommendationer om hur man vid planeringen av nybyggnaderna bör beakta det befintliga byggnadsbeståndet, landskapet och gatuvyerna. Områdets betydelse för stadsbilden är stor i synnerhet i riktning mot Storalånggatan och Träskgatan, där byggnaderna bildar ett tydligt landmärke.

Rekommendation för Storalånggatan: Småskaligt kompletterande byggande som gör gaturummet enhetligt

Rekommendation för Fiskaregatan: Småskaligt kompletterande byggande som gör gaturummet enhetligt

Rekommendation för Bangatan: Vid planeringen bör utsikterna över järnvägen samt stilen och skalan för VR:s gamla byggnader beaktas.

Rekommendation för Träskgatan: De öppna vyerna och de höga tornen och byggnaderna längre bort möjliggör en friare placering av och en friare skala för byggnaderna på Metviksstranden på Träskgatan.

Det ges skyddsrekommendationer för det äldsta byggnadsbeståndet på området. Det rekommenderas inga skyddsbestämmelser för nyare byggnader eller delar av dem, även om en del av dem har både byggnadshistoriska/arkitektoniska och stadsbildsmässiga värden. En för Wärtsiläs fabrik viktig tidsperiod under den senare hälften av 1900-talet faller därmed utanför skyddsbeteckningarna. Det finns även fördärvade byggnadsdelar i byggnaderna och dessa begränsar den framtida användningen. Det rekommenderas emellertid att man vid den fortsatta planeringen också överväger att bevara den moderna fabriksarkitekturen till den del det med tanke på den kommande användningen är möjligt.

BYGGNADER SOM ENLIGT REKOMMENDATIONEN SKA SKYDDAS

I utredningen rekommenderas att följande byggnader ska skyddas: gamla fabriken eller 1-fabriken, lokstallet, smedjan, vevstaksfabriken och transformatorbyggnaden. Skyddet motiveras på sidorna nedan.

Om byggnaden har något av följande värden anges detta med en bokstavsbezeichnung i parentes efter objektets namn:

B = byggnadshistoriska

H = historiska (bosättningshistoriskt värdefull, industri-, handels- och trafikhistoriskt värdefull, bildningshistoriskt värdefull, idéhistoriskt värdefull, personhistoriskt värdefull, socialhistoriskt värdefull)

L = landskapsmässiga/stadsbildsmässiga



Gamla fabriken eller 1-fabriken på 1930-talet (Metvikens Mekaniska Verksstad) Foto: Wärtsilä Finland Oy



Gamla fabriken eller 1-fabriken på 1960-talet (Wärtsilä) Foto: Wärtsilä Finland Oy

Objekt 1: Gamla fabriken/1-fabriken (B, H, L)**Byggnadsår:** cirka 1913**Arkitekt:** A. W. Stenfors**Skyddsrekommendation:**

Det rekommenderas att byggnaden ska skyddas. De grundliga saneringar som görs på byggnaden ska bevara eller återställa dess kulturhistoriska värde.

Motivering:

Byggnadshistoriska värden: Byggnaden representerar sin tids industribyggande där byggnadens ursprungliga eller därmed jämförbara användning, byggnadssätt, arkitektur eller stil framträder och fortbestår. Olika konstruktioner, material och stilar som avspeglar den historia och kontinuitet som hänför sig till byggandet, byggnadsvärden och byggnadens användning är synliga på byggnaden (historiska skikt). Byggnadens historiska värden hänför sig i synnerhet till Wärtsiläs industrihistoria och dess betydelse för Vasa stad och hela Finland. Byggnaden är av betydelse som vittnesbörd om en historisk händelse eller företeelse eller som ett sådant exempel som beskriver och ökar kunskapen om händelsen eller företeelsen (historiskt bevisvärde).

Bevarandegrad: Byggnadens gestalt har bevarats väl eller relativt väl. Byggnaden kan identifieras som en representant för sin tidsperiod.



Smedjan till vänster, lokstallet till höger.

Objekt 2: Lokstallet (B, H, L)**Objekt 3: Smedjan (B, H, L)****Byggnadsår:** 1890-talet**Arkitekt:** VR:s Bantekniska byrå**Skyddsrekommendation för objekten 2 och 3:**

Det rekommenderas att byggnaden ska skyddas. De grundliga saneringar som görs på byggnaden ska bevara eller återställa dess kulturhistoriska värde.

Motivering:

Till det yttre ett representativt exempel på VR:s maskinverkstadsbyggande. Byggnadens ursprungliga eller därmed jämförbara användning, byggnadssätt och arkitektur framträder eller fortbestår. Trots att användningsändamålet har ändrats är olika konstruktioner, material och stilar som avspeglar den historia och kontinuitet som hänför sig till byggandet, byggnadsvärden och byggnadens användning synliga på byggnaden (historiska skikt).

Byggnadens historiska värden hänför sig i synnerhet till järnvägstrafikens historia och Wärtsiläs industrihistoria och till deras betydelse för Vasa stad. Byggnaden är av betydelse som vittnesbörd om en historisk händelse eller företeelse eller som ett sådant exempel som beskriver och ökar kunskapen om händelsen eller företeelsen (historiskt bevisvärde).

Bevarandegrad: Byggnadens gestalt har bevarats väl eller relativt väl. Byggnaden kan identifieras som en representant för sin tidsperiod, även om ändringen av användningsändamålet och utbyggnadsdelarna har fört med sig nya skikt på byggnaden.



Vasa Mekaniska Verkstads lokverkstad på 1930-talet. Foto: Finlands Järnvägmuseum



Vevstaksfabriken år 2021. Foto: Ramboll

Objekt 4: Vevstaksfabriken (B, H, L)

Byggnadsår: 1890-talet

Arkitekt: VR:s Bantekniska byrå

(1977, Arkkitehtitoimisto Gripenberg Oy,

1996–1998 Arkkitehtitoimisto Nurminen & Co Oy)

Skyddsrekommendation:

Det rekommenderas att byggnaden ska skyddas. De grundliga saneringar som görs på byggnaden ska bevara eller återställa dess kulturhistoriska värde. Inne i byggnaden har tekniska konstruktioner bevarats och det är önskvärt att dessa bevaras även framöver. Skyddsrekommendationen gäller inte utbyggnadsdelen från 1970-talet, även om det är önskvärt att även den bevaras. En del av de tidiga utbyggnadsdelarna i byggnadens södra och västra delar är utifrån deras användningshistorik förmodligen fördärvade. Det rekommenderas ytterligare utredningar för deras del innan skyddsbeslutet fattas.

Motivering:

Till det yttre är byggnaden ett representativt exempel på VR:s maskinverkstadsbyggande. Olika konstruktioner, material och stilar som avspeglar den historia och kontinuitet som hänför sig till byggandet, byggnadsvården och byggnadens användning är synliga på

byggnaden (historiska skikt). Som exempel kan nämnas den betongelementfasad som belagts med tegelplattor på utbyggnadsdelen från 1970-talet. Den skiljer sig från helheten som ett representativt exempel på byggnadssättet under sin tidsperiod men minskar inte helhetens värde.

Byggnadens historiska värden hänför sig i synnerhet till järnvägstrafikens historia och Wärtsiläs industrihistoria och till deras betydelse för Vasa stad. Byggnaden är av betydelse som vittnesbörd om en historisk händelse eller företeelse eller som ett sådant exempel som beskriver och ökar kunskapen om händelsen eller företeelsen (historiskt bevisvärde).

Bevarandegrad: Byggnadens gestalt har bevarats väl eller relativt väl. Byggnaden kan identifieras som en representant för sin tidsperiod, även om ändringen av användningsändamålet och utbyggnadsdelarna har fört med sig nya skikt på byggnaden.



Transformatorbyggnaden fotograferad från Wärtsiläs tomt. Foto: Ramboll.

Objekt 5: Transformatorbyggnaden (B, H, L)

Byggnadsår: 1927

Arkitekt: -----

Skyddsrekommendation:

Det rekommenderas att byggnaden ska skyddas. De grundliga saneringar som görs på byggnaden ska bevara eller återställa dess kulturhistoriska värde.

Motivering:

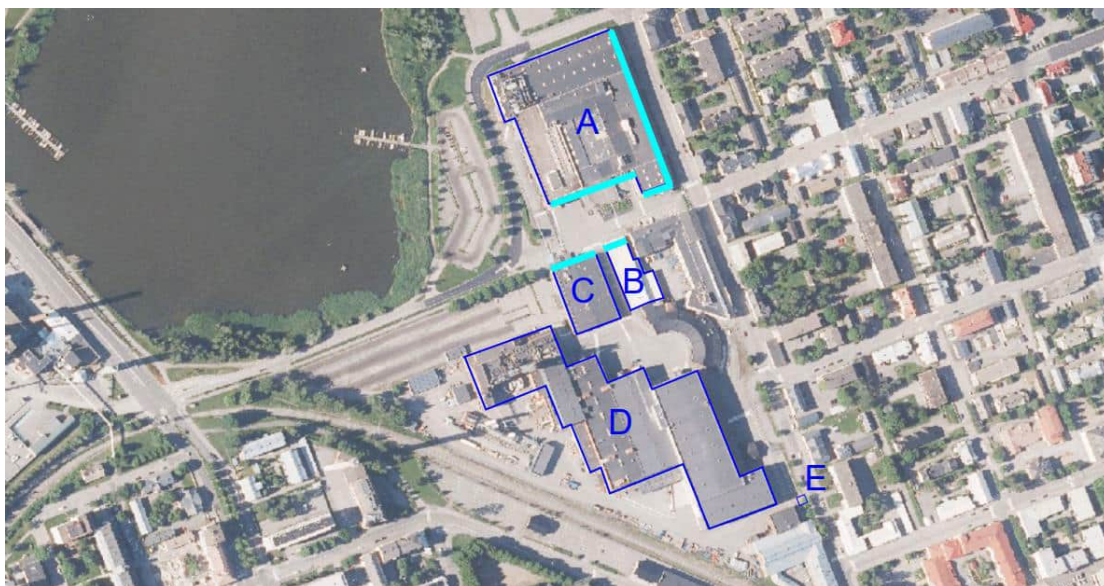
De byggnadshistoriska värdena hänför sig i synnerhet till ursprungligheten. Byggnadens ursprungliga eller därmed jämförbara användning, byggnadssätt och arkitektur framträder eller fortbestår. Byggnaden vittnar om den tekniska utvecklingen under sin tid. Den representerar en byggnadstyp som en gång i tiden var vanlig men som numera blivit allt mera sällsynt.

Bevarandegrad: Bevarats bra till det yttre.

BYGGNADER FÖR VILKA DET INTE GES NÅGON SKYDDSREKOMMENDATION

I utredningen konstateras att även de nyare byggnaderna på området har historiska, byggnadshistoriska eller landskapsmässiga värden, dock inte sådana som skulle kräva skydd.

När de slutgiltiga skyddsbesluten övervägs bör man utöver det som tagits upp i kulturmiljöutredningen även beakta 57 § i markanvändnings- och bygglagen där det föreskrivs att skyddsbestämmelserna ska vara skäliga för markägaren.



Det anvisas inte någon skyddsbeteckning för 2-fabriken (A), försändelseterminalen (B), personalhuset (C), den största fabrikskelleten (D), portbyggnaden (E) eller för lagerbyggnaderna på området.

I utredningen ges följande rekommendationer för den fortsatta planeringen av området:

- 2-fabriken, personalhusets och försändelseterminalens inverkan som avgränsar gaturummet på Fiskaregatan och Storalånggatan ska tas i beaktande. Anges med turkos på bilden ovan.
- Portbyggnaden representerar en byggnadstyp som blir allt mera sällsynt. Det är ändå önskvärt att den bevaras.
- Det rekommenderas att delar av fabriksbyggnaden (D) bevaras, bara det är möjligt tekniskt och med tanke på den framtida användningen.

3.1.3.3 Skyddsbestämmelserna i detaljplanen

Slutsatserna i den kulturhistoriska utredningen har gått igenom under ett möte mellan Österbottens museum och Vasa stads Planläggning år 2023. Där kom man fram till att det ska anvisas samma skyddsbeteckning för samtliga byggnader:

sr-3: Byggnad som ska skyddas

Arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefull byggnad.

Byggnaden får inte rivas. I byggnaden får utföras sådana tillbyggnads- eller ändringsarbeten som inte fördrävar dess arkitektoniska eller kulturhistoriska värde eller stil. Om sådana åtgärder som strider mot denna målsättning tidigare har utförts i byggnaden bör man sträva efter att i samband med ändringsarbeten reparera byggnaden på ett sätt som anpassar sig till stilen. I alla utrymmen som finns innanför de skyddade byggnadernas mantel kan utrymmen i enlighet med huvudanvändningsändamålet placeras.

Vid planering av ändringar bör museimyndigheten höras.

Det höga utrymmet inomhus i vevstaksfabrikens fabrikskellet och de konstruktioner som finns där (bärande stålkonstruktioner och andra tekniska konstruktioner i utrymmet) ska bevaras. Lokstallets vattentorn, skorsten och det gemensamma rumsarrangemang som lokbåsen bildar ska bevaras.

Naturmiljön

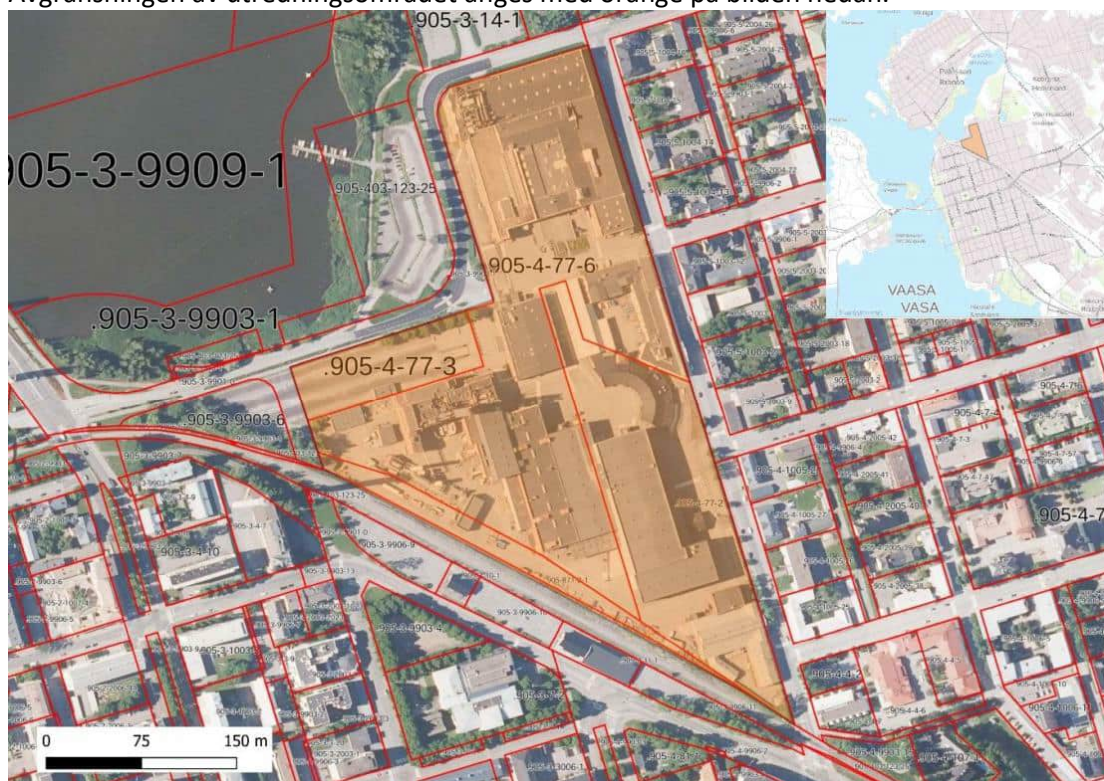
På planläggningsområdet finns ingen miljö i naturtillstånd och inga egentliga skogbevuxna områden. Wärtasiläs fabriksområde är i sin helhet täckt av byggnader eller bebyggd asfalt- eller grusbelagd miljö. Inte heller vatten- och parkområdena är i naturtillstånd, utan de är kraftigt bearbetade av människan. Metvikens strandområde är ett parkliknande grönområde som används för rekreation. Det finns förorenad mark på såväl på Wärtasiläs fabriksområde, parkområdet som på vattenområdet.

För detaljplanen har naturutredningar gjorts såväl på Wärtasiläs fabriksområde som på de strandområden som är i stadens ägo.

Det påträffades inga enligt naturvårds-, skogs- eller vattenlagen skyddade naturtyper under utredningarna. Enligt Vasa stads skogsbruksplan 2020–2030 finns det inga naturtypsfigurer på området.

3.1.4.1 Naturkartläggning på de kvartersområden som ägs av Wärtasilä

Avgränsningen av utredningsområdet anges med orange på bilden nedan.



Det gjordes tre fältbesök på området, 9.6.2021, 4–5.8.2021 och 18–19.8.2021.

Fåglar

Häckfågelbeståndet på Wärtasilätomten bestod till största delen av tättingar och måsfåglar samt av tärnor.

Det konstaterades minst 23 häckande arter inom utredningsområdet och i dess omedelbara närhet. Antalet par uppskattades till 43. Fågelarterna är typiska för urbana förhållanden.

I den nationella hotklassificeringen klassificeras av de arter som påträffats på området eller i dess omedelbara närhet tornseglare och gråsparv (*Passer domesticus*) som starkt hotade (EN) och sävsparv, skrattmås (*Larus ridibundus*) och ladusvala som sårbara (VU).

Ingen av arterna som påträffades på området kräver särskilt skydd, vilket borde beaktas vid markanvändningen. Det gäller emellertid att i samband med att verksamheten läggs ned på industritomten komma ihåg att byggnader inte får rivas mitt under häckningssäsongen, eftersom alla fåglar som upptäckts på området är fredade under häckningstiden.

Fladdermöss

Det observerades inga fladdermöss under de aktiva fladdermösskartläggningarna. Industritomten är kraftigt belyst genom hela natten, vilket fladdermössen inte tycker om. Ljusa sommarnätter lockar inte heller i övrigt fladdermöss till öppna platser där de är utsatta för predatorer.

Den automatiska utrustningen observerade enstaka förbiflygningar under augustinätter. Utifrån materialet kan det anses att fladdermössaktiviteten är väldigt liten på området.

Det hittades inga platser där fladdermössen förökar sig eller rastar på området. I teorin kan byggnader och olika sprickor och hål i dem tjäna som platser för dagvila för fladdermössen, men belysta industribyggnader i aktiv användning är inte nödvändigtvis platser som lockar fladdermöss.

Övriga arter enligt habitatdirektivet (arterna i direktivet IV a)

Förutom fladdermöss observerades det inga andra arter enligt bilaga IV a till habitatdirektivet på utredningsområdet, sådana som åkergroda, flygekorre eller olika trolsländor. Verkstadsområdet bildar inte några lämpliga livsmiljöer för dessa arter.

Slutsatser i utredningsarbetet

Utredningsområdet är i sin helhet ett bebyggt, av människan skapat industriområde utan områden i naturtillstånd eller liknande områden eller objekt. De arter som förekommer på området är typiska för urbana förhållanden, men det finns inga betydande artkoncentrationer på området. Under utredningen observerades inga särskilda naturvärden som borde beaktas vid den kommande planeringen av markanvändningen. Om avsikten är att riva några av de befintliga byggnaderna på tomten efter att verkstadsverksamheten upphört, borde rivningen ske utanför fåglarnas aktivaste häckningssäsong (april–juli, i byggnaderna häckar måsar och tärnor).

3.1.4.2 Naturkartläggning av stadsägda områden



Avgränsningen av utredningsområdet med rött på en ortoflygbild.

Det gjordes en naturkartläggning på strandområdena under fältsäsongen 2022. Det gjordes totalt 12 fältbesök på utredningsområdena 24.4–23.8.2022.

Flygekorre

På utredningsområdet hittades inga lämpliga livsmiljöer för flygekorre. Där finns ingen skog eller skogbevuxna förbindelser som lämpar sig för flygekorren och som ekorren kunde använda som sina ekologiska korridorer eller livsmiljöer.

Häckande fågelarter

Fågelkartläggningarna gjordes 24.4, 13.5, 23.5, 25.5, 15.6 och 22.6.2022.

Totalantalet arter som observerades invid utredningsområdet var 31. För 21 av dessa tydde indexet för häckningssäkerhet till häckning (häckningssäkerhet 3–4). De häckande fågelarterna omfattade kulturarter som är vanliga på bebyggda områden samt fågelarter som förekommer på halvöppna buskmarker och stränder. Sådana var exempelvis hussvala, sävsparv och fiskmå.

På området observerades fisktärna och silvertärna, som är arter enligt bilaga I till EU:s fågeldirektiv (2009/147/EC). Av hotade fågelarter påträffades på området tornseglare, hussvala, gråsparv och grönfink, vilka klassificeras som starkt hotade (EN). Sårbara arter (VU) var skrattmå, ladusvala och sävsparv. Av de hänsynskrävande arterna (NT) observerades på området sädesärta, sävsångare och skata. (Hyvärinen m.m. 2019)

Fladdermöss

Under kartläggningarna observerades en fladdermus som definierades som nordisk fladdermus. Den flög i riktning med järnvägen mot stranden. Enskilda fladdermössobservationer på eller intill bebyggda områden är relativt vanliga i Vasaregionen.

Andra arter

Utgående från fältinventeringarna bedömdes att det på utredningsområdet inte förekommer några andra i bilaga IV (a) till Europeiska unionens habitatdirektiv upptagna däggdjurs- och kräldjursarter eller groddjur (åkergröda).

Vattenområde

I nuläget är Metvikens vattenkvalitet dålig och i dess bottensediment har halten tungmetaller konstaterats vara rätt stor. Vattenkvaliteten har trots allt förbättrats i Metviken sedan 1980-talet.

Slutsatser

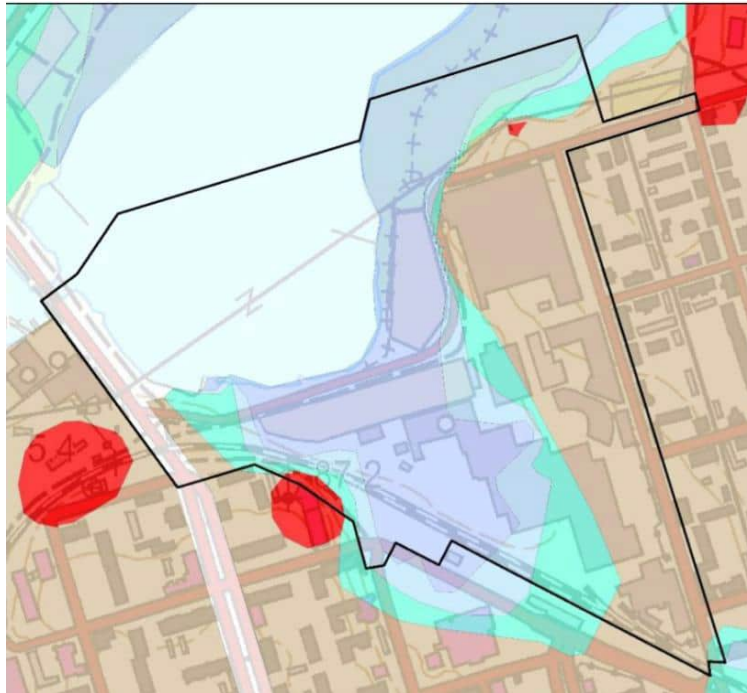
Utifrån fältkartläggningen föreslås det i rapporten följande slutsatser och ges följande rekommendationer för planeringen av markanvändningen:

- Ändringar i markanvändningen på planeringsområdet bedöms inte ha någon skadlig inverkan på eventuella ekologiska korridorer för flygekorren.
- De byggnaders inomhusutrymmen som ska rivas bör kontrolleras för fladdermössens eventuella daggömmor.
- Den fortsatta planeringen av området kan göras utan att fladdermössens födoområden eller ekologiska korridorer drabbas.

3.1.5 Landskapsstruktur, vattendrag och jordmån

Jordmån

Jordmånen består av morän på planeringsområdets östra kant och av olika typer av lera på de lägre belägna områdena. Söder om järnvägen i sydväst samt invid Träskgatan i norr ligger berget nära markytan.



Rött: Berg
Grönt: Grus
Turkos: Lera
Grått: Fylljord
Brunt: Morän
Lila: Styv lera
Blått: Mager lera
Ljusrött: Silt

Landskapsstruktur



Vattendelarna med rött, dalarna med grönt och vattendragen med blått på bilden.

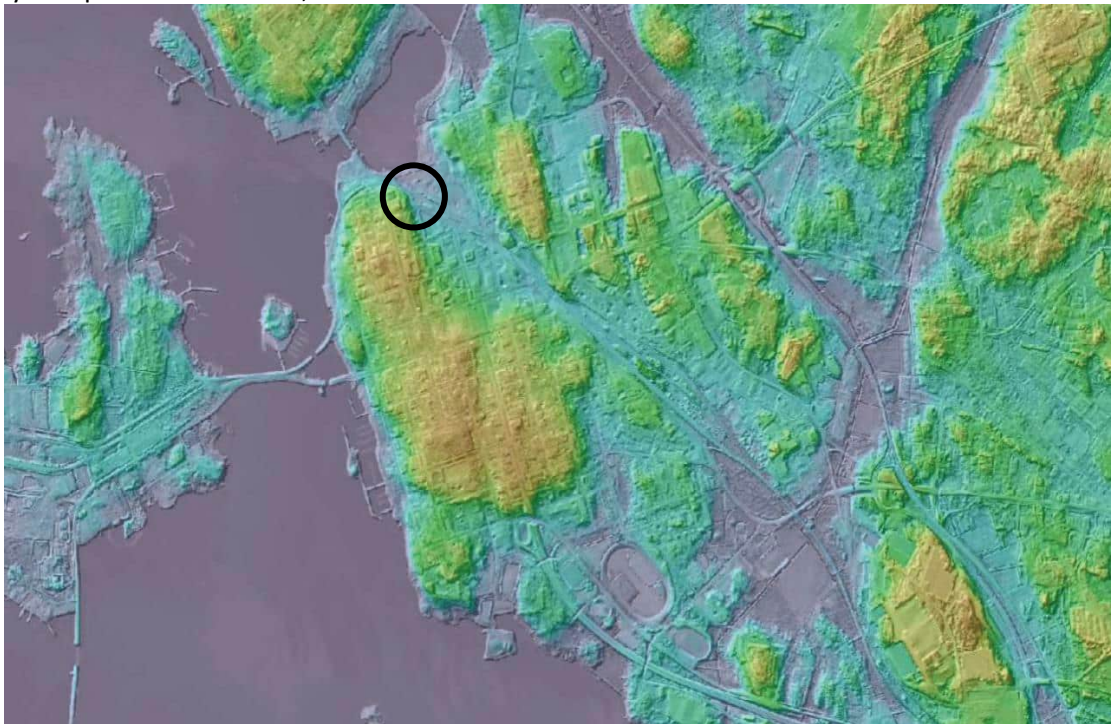
Landskapsstrukturen kan delas in i två gränsområden: de högsta ställena i landskapet, det vill säga vattendelarna, och dalbottnarna, vattenuppsamlingsområdena. Mellan gränsområdena finns en sluttningsszon som bäst tål de ändringar som exempelvis byggandet medför. I Vasas landskapsstruktur placerar sig planeringsområdet till största delen i Metvikens–Infjärdens ådal och delvis inom sluttningssonen som blir högre mot åsen från Klemetsö till Böle. En del av området som ska planläggas hör till Metvikens vattenområde.



Den högsta punkten på planeringsområdet finns invid korsningen mellan Storalånggatan och Fiskaregatan. Dess höjdläge är cirka +9,5 meter över havet (m.ö.h.). Från denna punkt börjar terrängen stiga mot Vöråstan i öster och sjunka mot alla andra väderstreck; norr, söder och väster. Den lägst belägna punkten inom kvartersområdet som ska planläggas finns på Wårtsilås parkeringsplan på Tråskgatan. Dess höjdläge är bara lite över +1 m.ö.h.

Till vänster laserskanningsmaterialet där de varma färgtonerna står för högre belägna och de svalare för lägre belägna punkter.

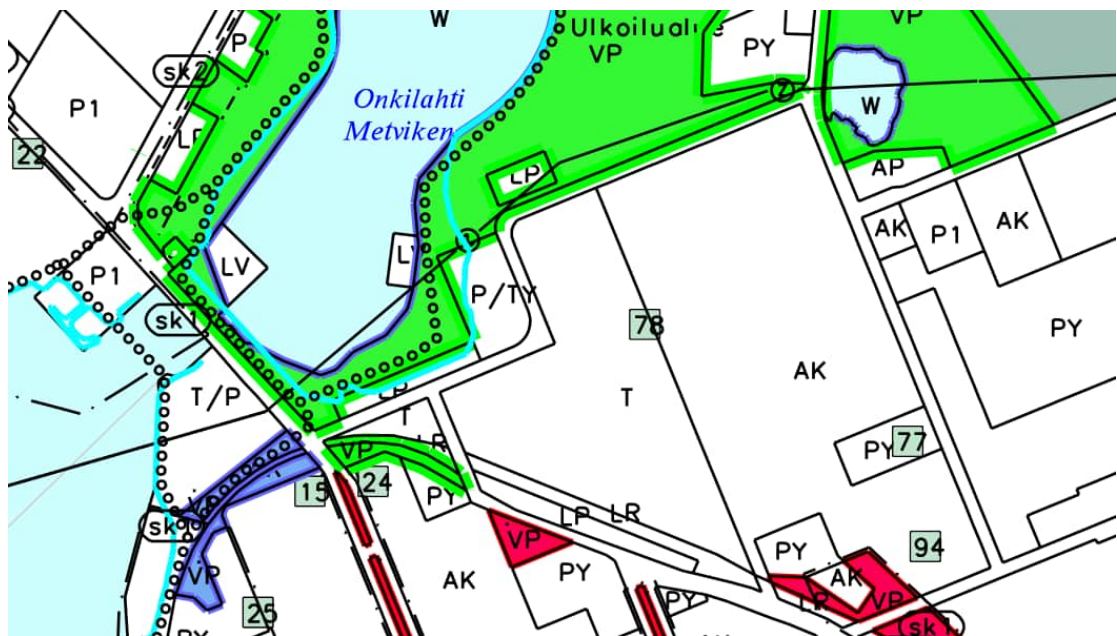
Planeringsområdet är lågt beläget i förhållande till områdena däromkring. Vöråstans högsta punkt finns på gården till Onkilahden koulu invid korsningen mellan Berggatan och Vörågatan, cirka +16 m.ö.h. Den högsta punkten i Vasa centrum finns i sin tur vid ortodoxa kyrkan på kasernområdet, cirka +20 m.ö.h.



Vasas topografi. De orangefärgade punkterna ligger minst 15 meter över havet.

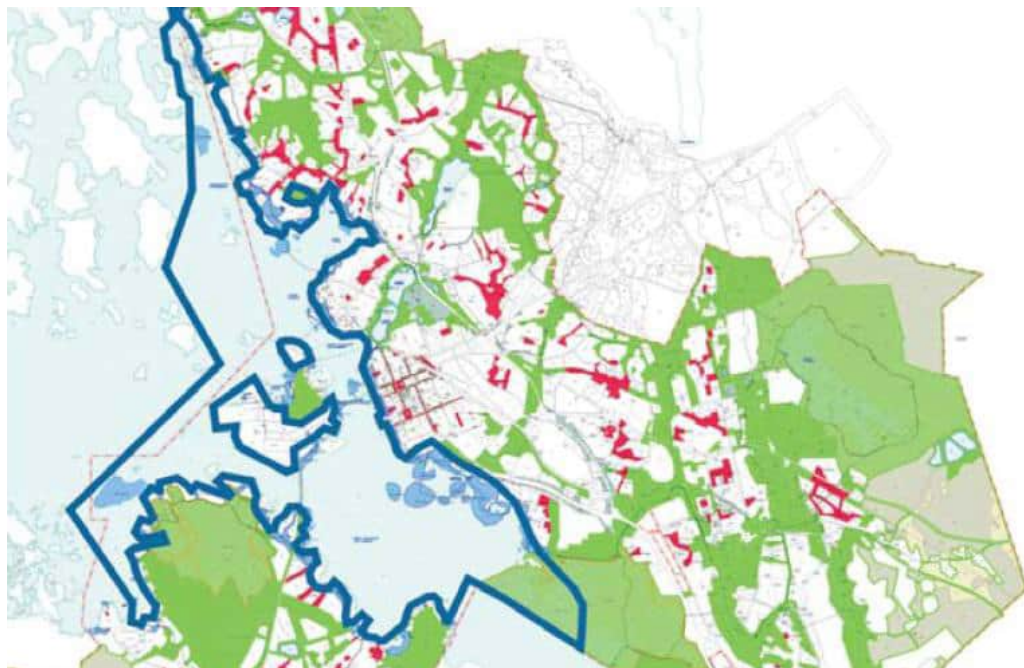
Vasas grönområdesstruktur

I Vasas grönområdesstruktur anvisas Metvikens stränder som friluftsområden.



Utdrag ur Vasas grönområdesstruktur.

I Vasas grönområdesstruktur fastställs den havsnära helhet som bildas av Södra och Norra Stadsfjärden som Vasas centralpark. Från det centrala vattenområdet förgrenar sig gröna förbindelser in i stadsstrukturen. Vid planeringsområdet tränger sig Metviken in i stadsstrukturen från Norra Stadsfjärden. Metviksstranden är ett av de centrala grönområdena från vilka det går förbindelser från den havsnära centralparken och samtidigt från bebyggda områden till mera omfattande grönområden i stadens norra och östra delar.

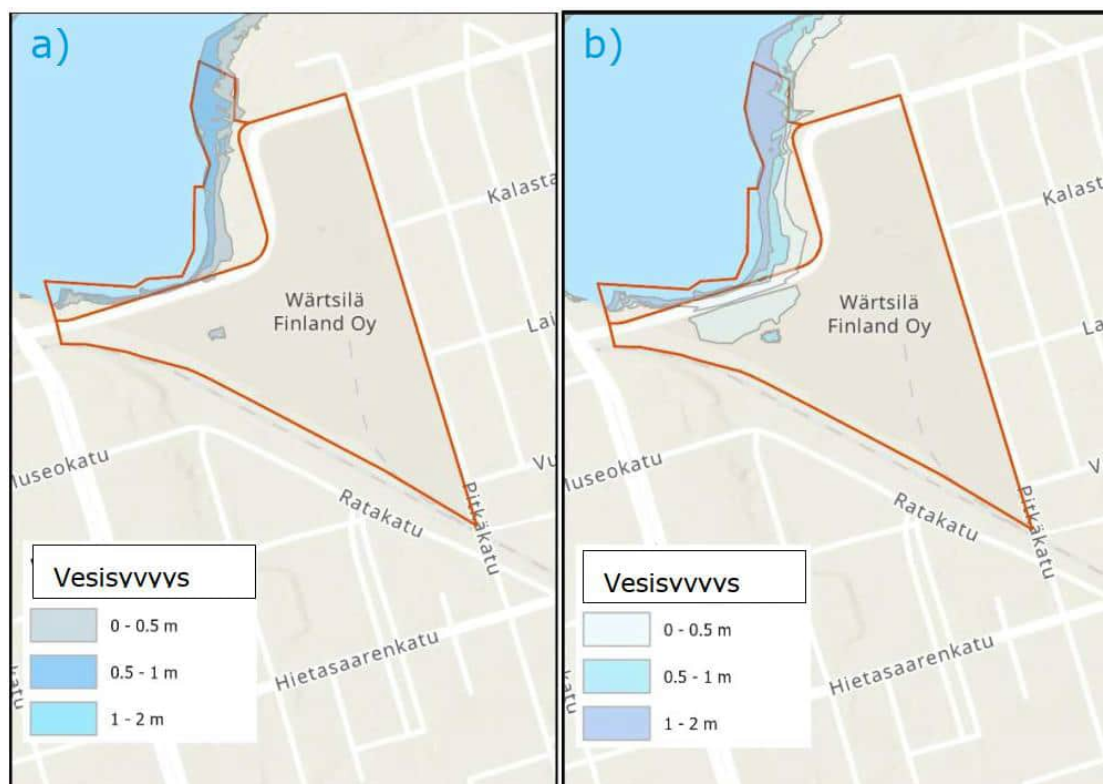


Centralparken anges med en tjock blå linje på bilden. Planeringsområdet framhävs med en svart cirkel på bilden.

3.1.6 Dagvatten, översvämningsrisk

3.1.6.1 Översvämningsrisk, byggnadernas höjd

De lägsta höjdlägena på Träskgatan finns i dag vid Wärtsiläs parkeringsplats (+1,5 meter över havet). I händelse av en havsöversvämning som inträffar en gång per hundra år stiger vattnet upp på Träskgatan. Vid kraftigt regn samlas vatten i pölar på Wärtsiläs parkeringsområde söder om Träskgatan.



Områden som löper risk för en översvämning enligt översvämningscentralens karta över havsöversvämnningar (SYKE)

a) Situation som återkommer en gång per fem år

b) Situation som återkommer en gång per hundra år.

Vad gäller havsvattenstånd är rekommendationen om den lägsta byggnadshöjden utan reservation för vågsvall i Vasa +2,00 m i höjdsystemet N2000. Enligt Meteorologiska institutet är rekommendationen tillräcklig även på planeringsområdet. Utöver havsöversvämnningar bör även en reservation för vågsvall samt inverkan av de smala vikarna samt isen beaktas. Havsvattenståndet är i regel högt i Vasa vid sydlig och västlig vind. Vågorna är som högst på detaljplaneområdet vid nordvästlig vind, då havsvattenståndet ofta är lågt. Därmed är det sällsynt med ett högt havsvattenstånd och höga vågor samtidigt. Enligt Meteorologiska institutets utlåtande är den högsta möjliga enskilda vågen på planeringsområdet ungefär 0,5–0,7 meter. Om vattenområdet vid stranden fylls ut och strandlinjen blir brant (1:3 eller brantare) bör reservationen för vågsvall undersökas närmare.

Vasas stads Kommunteknik rekommenderar allmänt att konstruktioner som är känsliga för fukt ska placeras åtminstone på höjdnivå +2,8. Utifrån informationen ovan har det tolkats att denna rekommendation är tillräcklig även på planeringsområdet.

3.1.6.2 Dagvatten

I samband med detaljplanearbetet har två dagvattenutredningar och en granskning av översvämningsrutter gjorts. De finns som bilagor till detaljplanen och kan läsas på detaljplanens webbplats (endast på finska).

Det har gjorts ändringar i kvartersstrukturen efter utarbetandet av dagvattenutredningen och granskningen av översvämningsrutter. Efter ändringarna har avrinningsområdenas gränser och dagvattenflödet granskats på nytt som stadsinternt sakkunnigarbete. Det har konstaterats att dagvattenflödena är mindre i den slutgiltiga planen jämfört med planen i utredningsskedet. Detta beror på att antalet kvartersområden och gatuområden som ska anläggas har minskat och mängden parkområden ökat. Mängden däcksgårdar har minskats och mängden gårdsområden med markkontakt ökat. Därmed är situationen i den slutgiltiga planlösningen bättre med tanke på dagvatten än situationen som modellerades i utredningsskedet.

Situationen har övervägts tillsammans med konsulten som gjorde upp dagvattenutredningen men också mellan Vasa stads dagvattensakkunnig, stadens natur- och landskapssakkunniga och den som utarbetar planen. Det har konstaterats att dagvattenutredningen eller granskningen av översvämningsstråk inte behöver uppdateras till följd av ändringarna.

I dagvattenutredningarna undersöktes bland annat

- hydrologin på området som ska planläggas men också inom det utrinningsområde som påverkar planläggningsområdet
- dagvattennätets kapacitet i nuläge
- hur mycket dagvatten som uppstår på området både i nuläget och i den framtida situation om området bebyggs enligt detaljplaneutkastet (även havsöversvämningarnas inverkan beaktades)
- hur kvaliteten av det dagvatten som uppstår på området kan förbättras innan det leds ut i havet
- om dagvatten från utanför området kan användas som ett synligt motiv på området.

Eftersom det i planeringsområdets närhet finns ett flertal problematiska ställen där vatten samlas i pölar vid regn utreddes även möjligheterna att påverka dessa. Därför ges det åtgärdsrekommendationer också för områden utanför planeringsområdet. Dessa kan läsas i dagvattenutredningen.

Vid granskningen av översvämningsstråk undersöktes

- huruvida de planerade områdesreserveringarna är tillräckliga vid skyfall.

Utgångspunkter:

Planeringsområdet är beläget invid havet nära utloppspunkten för dagvatten. Avrinningsområdet omfattar en stor del av Vasa centrum. Från avrinningsområdet löper flödes- och översvämningsstråket via dagvattenrör genom planeringsområdet till havet. Det finns tre stora avlopp på planeringsområdet, genom vilka det ovan nämnda vattnet leds ut i havet. Rören löper i riktning med järnvägen norr om den och svänger mot havet ungefär vid Rådhusgatan.

Ett av de nuvarande dagvattenrören löper under den gamla fabriksbyggnaden. Rörets kapacitet verkar vara tillräcklig enligt modelleringarna, men det rekommenderas i dagvattenutredningen att man undersöker om det går att flytta bort röret så att det inte löper under byggnaden.



Dagvattennätet med grönt. Vattnets strömriktning med blått. Utloppspunkterna numreras högst upp på bilden. Detaljplaneavgränsningen anges grovt med rött.

I dagvattenutredningen ges rekommendationer för hantering av dagvattens kvalitet. De används tillämpat i detaljplanebestämmelserna. Därtill konstateras det bland annat följande i dagvattenutredningen:

- Stomlinjerna norr om järnvägen bör flyttas så att de inte hamnar under de nya byggnaderna.
- För närvarande finns det inget översvämningsstråk i korsningen mellan Storalånggatan och Berggatan och det är svårt att anvisa ett sådant där. Det kan byggas till exempel en översvämningsbrunn i korsningen.

I utredningen konstaterades att det inte finns behov av pumpstationer för dagvatten eller översvämningar på planeringsområdet. Utifrån slutsatserna utarbetades en dagvattenplan som användes tillämpat vid utarbetandet av detaljplaneutkastet. Dagvattenplanen uppdaterades i förslagsskedet som stadens eget sakkunnigarbete.



På bilden anges med en svart avgränsning de avrinningsområden som påverkar planeringsområdet.

Målet har varit att åstadkomma ett synligt motiv av dagvatten. Det uppstår emellertid inte tillräckligt med dagvatten inom planeringsområdet. Om man vill skapa imponerande vattenelement som bygger på utnyttjande av dagvatten, behövs det vatten från utanför planeringsområdet för dessa. Det skulle i och för sig finnas bra utgångspunkter för detta, eftersom vatten från ett vidsträckt avrinningsområde strömmar genom planeringsområdet. Det som gör det utmanande är emellertid höjdlägena, för de nuvarande avloppen löper djupt under jord. Dagvattensänkornas botten borde ligga minst två meter under jord för att dagvatten kunde ledas in i dem med hjälp av gravitation. Ett annat alternativ skulle vara olika pumpsystem.



Utifrån dessa uppgifter har man kommit fram till att det in i dagvattensänkorna på området endast ska ledas dagvatten som uppstår inom planeringsområdet. Sänkorna bildar inget bestående vattenmotiv, eftersom det endast finns vatten i dem vid regn.

Det område från vilket dagvatten kontrollerat kan ledas in i dagvattenparken inom området är avgränsat med rött. Det är möjligt att även göra en del av dagvattnet från Storalånggatan och Berggatan till ett synligt vattenmotiv i dagvattenparken, men det kräver ändringar i det nuvarande dagvattennätet.

Granskning av översvämningsstråk

Som dimensionerad nederbörd användes i granskningen en nederbörd som återkommer en gång på 100 år. Den modellerades i en situation där dagvattensystemets kapacitet har överskridits och det inte längre tar emot dagvatten. Målet för tilläggsutredningen var att precisera uppgifterna i den tidigare dagvattenutredningen och dagvattenplanen samt att producera närmare information om vilka områdesreserveringar som behövs på detaljplanekartan.

Utredningen visade inga behov av att justera områdesreserveringarna. I granskningen konstaterades att den höjdvärd som föreslås i den preliminära översiktsplanen för trafik är huvudsakligen lämplig med tanke på översvämningshantering. Då kan översvämningsvatten ledas kontrollerat till havet längs markytan. Översvämningsstråken planeras närmare i samband med den fortsatta planeringen.

3.1.7 Underjordisk infrastruktur

Det finns mycket underjordisk infrastruktur på planeringsområdet. När områdets användningsändamål ändras kan endast en del av det nuvarande nätverket beaktas vid planeringen. En allmän utgångspunkt är att de ändringar som görs i nätverket bekostas av den vars verksamhet ger upphov till ändringarna. Det bör avtalas separat om ansvarsfrågorna genom avtal. Nedan följer en lista över de viktigaste frågorna som ska beaktas:

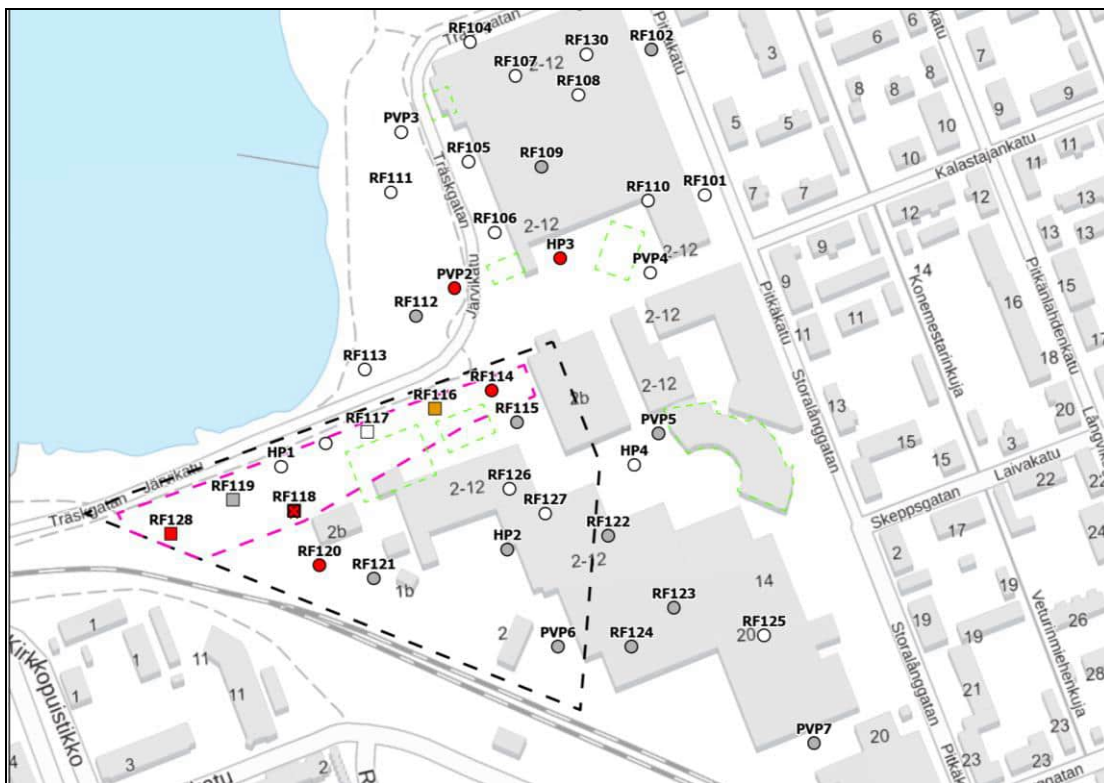
- Vasa Vatten: Det löper viktiga avloppsvattenrör i Metvikens botten öster om Brändö bro. I detaljplanen bör dessutom tryggas att avloppsvattenrören mellan järnvägen och Träskgatan bevaras.
- Vasa Elektriska, fjärrvärme: De nuvarande byggnaderna på området är anslutna till fjärrvärmenätet. De fjärrvärmeledningar som Vasa Elektriska äger löper vid Fiskaregatans förlängning och alldeles vid områdets södra spets invid Bangatan. De övriga fjärrvärmeledningarna ägs av Wärtsilä. När en del av byggnaderna rivs är man tvungen att göra ändringsarbeten i fjärrvärmenätet inom Wärtsiläområdet.
- Enligt Vasa Elnät ska elnätet helt byggas om på området om detaljplanen genomförs. I detaljplaneutkastet anges platserna för transformatorerna.
- Det dagvattennät som Vasa stad upprätthåller är man tvungen att bygga om så gott som helt om detaljplanen genomförs.
- På området löper kablar av Suomen Erillisverkot, vilka bör beaktas i byggnadsskedet.

3.1.8 Förorenad mark på området

På grund av den långvariga industriella användningen och att området i början av 1900-talet användes som avstjälningsplats finns det förorenad mark på området. Områdets jordmån, grundvatten och porgaser har undersökts i flera omgångar, speciellt under de senaste åren.

Slutsatser i utredningarna:

- Enligt mark- och grundvattenundersökningen har det på området inte observerats några nya vidsträckta förorenade områden, utan de konstaterade skadliga ämnena är mestadels lokala.
- Det upptäcktes förhöjda halter av skadliga ämnen i marken på området. Dessa fanns mestadels på området för den före detta avstjälningsplatsen eller i närheten av den. I detaljplaneområdets norra och södra delar var halterna av skadliga ämnen betydligt mindre. I grundvattnet upptäcktes varierande flera olika skadliga ämnen, men deras halter var huvudsakligen relativt låga. I porluften upptäcktes skadliga föreningar, dock huvudsakligen i låga halter.
- I de preliminära undersökningarna av betongen upptäcktes inga överskridningar av gränsvärdena. Enligt resultaten kunde betongen återanvändas vid markbyggnad enligt förordningen om återvinning av vissa avfall.
- De största osäkerhetsmomenten gäller området för den gamla avstjälningsplatsen, eftersom avfallet kan vara till och med mycket heterogent. I utredningen rekommenderas att avfallet förs bort från avstjälningsplatsens område. Alternativt ska det göras ännu noggrannare undersökningar där byggnaderna sist och slutligen ska uppföras. Byggande på ett avfallsområde kräver förmodligen att avfallet förs bort, redan med tanke på områdets geotekniska egenskaper.
- I riskbedömningen konstateras att de skadliga ämnena i marken och grundvattnet inte ger upphov till miljö- eller hälsorisker om området används för dess nuvarande ändamål. De konstaterade halterna av skadliga ämnen är dessutom mestadels små med tanke på den kommande markanvändningen. För vissa konstaterade halter kräver uteslutningen av risker emellertid fortsatta åtgärder. Under rubriken 5.3.16. *Risikkartläggning* under bedömningen av detaljplanens konsekvenser finns mer information om vilka risker förorenade markområden medför.



På bilden anges platser där det har tagits markprov under åren 2022–2023.

Röd streckad linje: Område där avfall har upptäckts

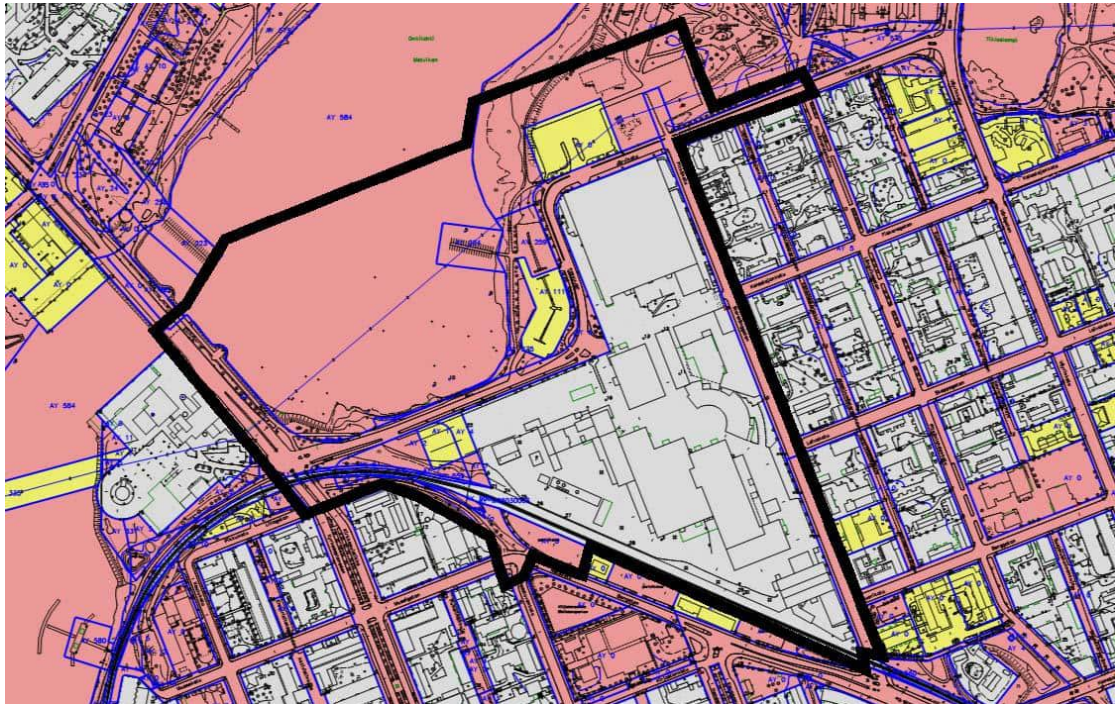
Svart streckad linje: En före detta havsvik.

Utöver markområden har även Metvikens vattenområde kartlagts omfattande. Bottensedimenten i Metviken är helt och hållet förorenade med tungmetaller. Dessutom finns det oljekolväten i sedimenten i vattenområdet utanför Wärtsilä på nästan en meters djup.

3.1.9 Trafik

I samband med bedömningen av konsekvenserna för trafiken redogörs det också för det aktuella trafikläget (se 5.3.11 Konsekvenser för trafiken).

3.1.10 Markägförhållanden



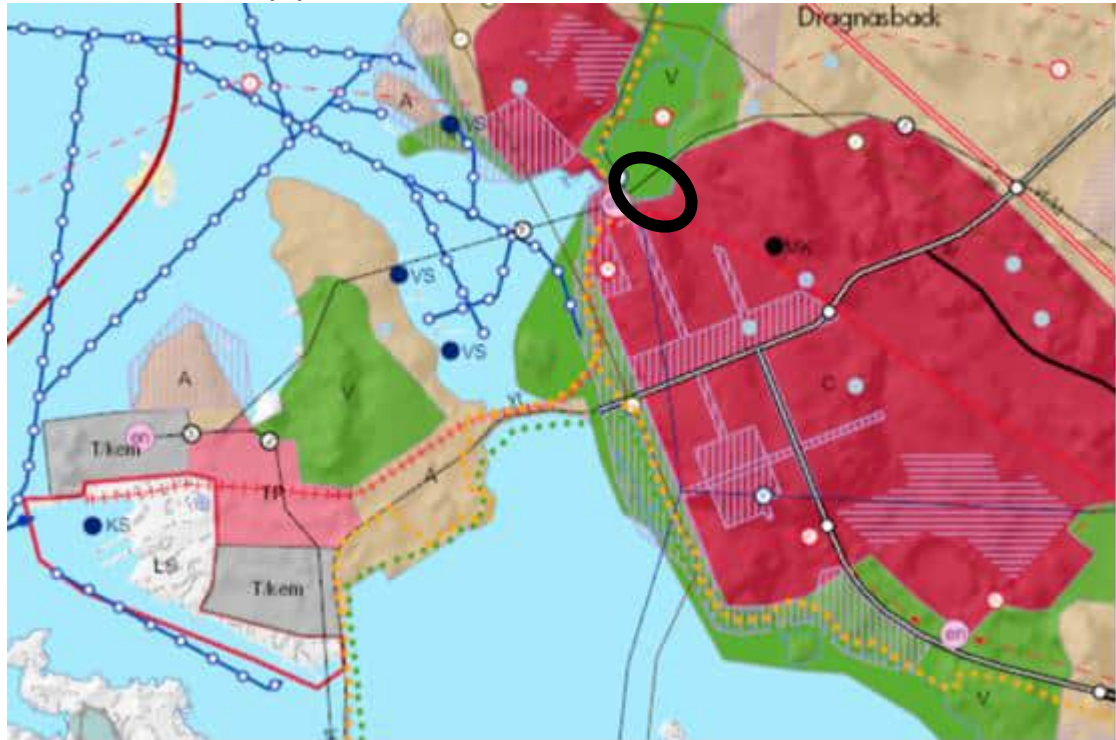
Karta över de aktuella markägförhållandena på området. De gråa områdena är privatägda och de röda ägs av Vasa stad. De gula områdena är utarrenderade men likaså i Vasa stads ägo. En grov avgränsning av planläggningsområdet med svart.

Största delen av kvartersområdet som planläggs är i privat ägo. Invid järnvägen finns mindre markområden som ägs av Senatfastigheter. Gatu- och grönområdena samt parkeringsområdena på Metviksparkens sida ägs av Vasa stad. Om målen för ändringen av detaljplanen för den privatägda marken har avtalats genom ett intentionsavtal mellan staden och markägaren.

3.2 Planeringssituation

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet

Österbottens landskapsplan 2040



Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2040.

Österbottens landskapsplan 2040, som godkändes vid landskapsfullmäktiges sammanträde 15.6.2020, trädde i kraft på området 11.9.2020. I den anvisas planeringsområdet som område för centrumfunktioner (C) och som rekreationsområde (V).

Med områdesreserveringsbeteckningen för centrumfunktioner (C) anvisas *områden för centruminriktade service-, förvaltnings-, välfärds- och fritidsfunktioner samt boende, med tillhörande trafikområden och parker*. Området för centrumfunktioner omfattas av följande planeringsbestämmelse: *I den mera detaljerade planeringen bör förutsättningar skapas för utveckling av ett livskraftigt och trivsamt stadscentrum med tydlig identitet och högkvalitativ arkitektur. I förtätnings- och omvandlingsområden ska en hög exploateringsgrad eftersträvas med hänsyn till platsens karaktär, stadsbild samt kulturmiljö- och naturvärden. Grönområden som har ett stort värde för rekreation och/eller stadsmiljön ska inte exploateras. Förutsättningar för ett välfungerande promenadcentrum bör skapas och tillräckligt med gång- och cykeltrafikleder in till centrum samt cykelleder inom centrum anvisas.*

I landskapsplanen ges följande bestämmelser för rekreationsområdet (V) på stadsstranden i Vasa:

Planeringsbestämmelse: *Områdesanvändning och åtgärder på området bör planeras så att förutsättningarna att använda området för allmän rekreation och friluftsliv, områdets tillgänglighet samt tillräcklig service- och utrustningsnivå tryggas. Området ska planeras så att det stöder naturturismnäringen. På området tillåts utöver sådant byggande som behövs för rekreation och friluftsliv även reparations- och ändringsarbeten samt utvidgning av befintliga byggnader. Då rekreationsområden planeras ska uppmärksamhet fästas vid deras*

betydelse i grönområdesstrukturen och de bör, om möjligt, via cykel- och friluftsleder bilda samverkande nätverk på landskapsnivå. Vid planering och åtgärder bör kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden beaktas. För rekreationsområdet bör en utvecklings- och skötselplan uppgöras.

Byggbestämmelse: På området är det tillåtet att bygga byggnader som möjliggör förverkligandet av rekreations- och naturturismsservice.

På den södra kanten av området går ett banavsnitt som enligt planen ska förbättras. Genom området löper en kraftledning och en huvudvattenledning.

Österbottens landskapsplan 2050 (godkändes av landskapsfullmäktige 16.12.2024)

Landskapsfullmäktige vid Österbottens förbund godkände vid sitt möte 16.12.2024 Österbottens landskapsplan 2050. Teman som i första hand ska uppdateras är energiförsörjning och marktäkt. Målet är att Österbotten år 2050 ska vara den ledande regionen för hållbar utveckling, **med god livsmiljö, invånaren i fokus och blomstrande näringsliv.**

I ett landskap med en bra livsmiljö

- är region- och samhällsstrukturen ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar
- är naturen mångfaldig och vattnet rent
- används naturresurserna ansvarsfullt och den cirkulära ekonomin är välutvecklad
- finns långsiktiga lösningar för klimatanpassning, minskade växthusgasutsläpp och ökade kolsänkor.

I ett landskap med invånarna i centrum

- finns boende, service och arbetsmöjligheter för alla
- är livsmiljön trygg, trivsamt och hälsofrämjande samt inkluderande och socialt välfungerande
- är fritidsaktiviteterna och rekreationsmöjligheterna mångsidiga
- tryggas kulturmiljöer som identitetsskapande platser.

I ett landskap med ett blomstrande näringsliv

- är tillgängligheten god
- främjar en polycentrisk regionstruktur och ett effektivt trafiksystem näringslivet såväl i tätorterna som på landsbygden
- består energisystemet av mångsidig produktion, tillräcklig lagring och en säker distribution
- är försörjningsberedskapen gällande primärproduktionen god.

Planlösningen bygger på stadsutvecklingszoner kring Vasa och Jakobstad samt på utvecklingszoner över Kvarken samt mellan Jakobstad och Karleby, Vasa och Seinäjoki samt Kaskö och Seinäjoki. För stadsutvecklingszonerna är målsättningen bland annat att nya bostads-, service och arbetsplatsområden placeras fördelaktigt med tanke på en enhetlig samhällsstruktur och utvecklandet av kollektiv-, gång- och cykeltrafiken.

Delgeneralplanen för centrum



Utdrag ur delgeneralplanen för centrum. Detaljplanens avgränsning anges med svart på bilden.

I Vasa centrum gäller delgeneralplanen för centrum 2040, som stadsfullmäktige godkände 10.6.2019. För området som planändringen gäller anvisas följande användningsändamål:

Utredningsområde (SE): Område vars kommande markanvändning ska utredas och avgöras som helhet i detaljplanearbetet.

Parkområde (VP): Området reserveras för allmän parkanvändning. På området är byggande som betjänar motion och rekreation tillåtet.

Vattenområde (W)

Område för järnvägstrafik (LR)

Därtill gäller följande bestämmelser och beteckningar på området:

På området anvisas fem **arkitektoniskt eller kulturhistoriskt värdefulla byggnader eller byggnader som man bör värna om**. Objektets skyddsbehov samt -nivå fastställs i detaljplanen eller genom lagen. Arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefulla objekt bör användas och skötas så att deras värde bevaras.

Invid järnvägen anvisas **behov av en gång- och cykeltrafikförbindelse**.

I parken anges **huvud- eller områdesleder i cykelvägsnätverket**. Lederna löper från området mot de norra stadsdelarna samt mot rutplaneområdet och strandparkszonen i centrumet.

Genom området löper **en kraftledning**.

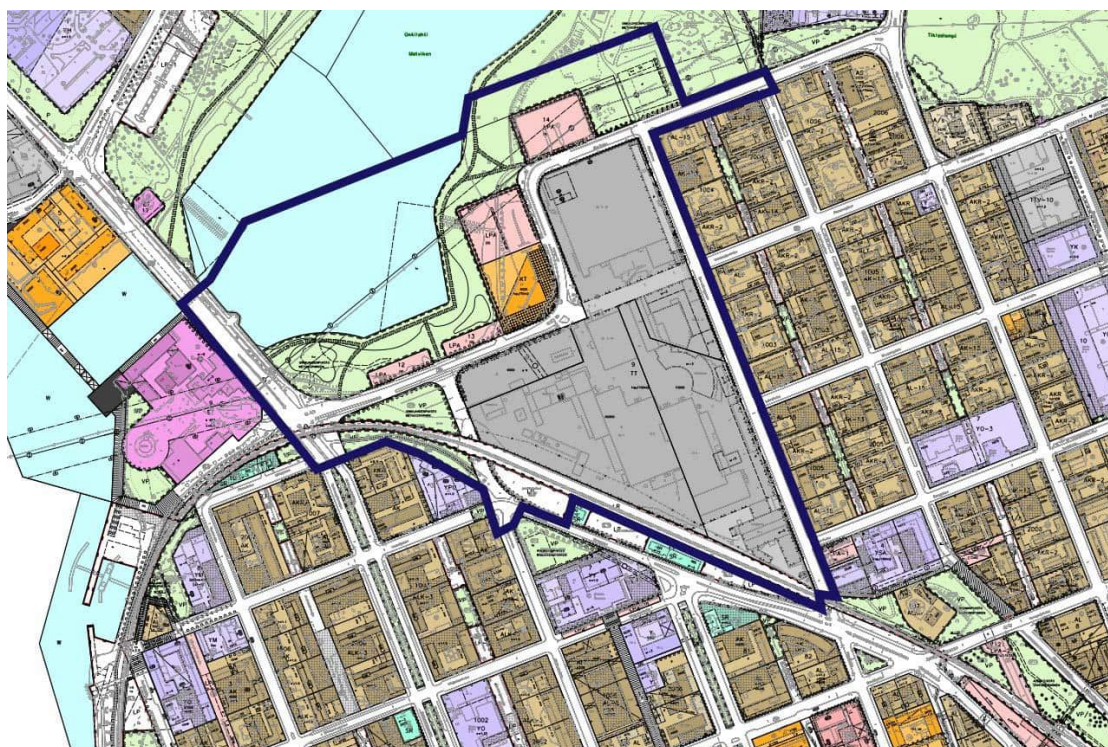
På området anvisas **ett faroområde (va)**, i vars närmiljö man inte får placera sådana anläggningar som är svåra att evakuera i undantagssituationer.

Området fastställs som **markområde som ska saneras/istandsättas (saa)**, där föroreningar av marken bör undersökas i samband med detaljplanläggning och istandsättas innan byggandet inleds.

På park- och vattenområdet anvisas **ett riktgivande område för dagvattenhantering (hule)**.

Stadsdelen Vöråstan nordost om området som ska planläggas anvisas som **en på landskapsnivå eller lokalt värdefull områdeshelhet (sk3)**.

Detaljplan



Utdrag ur detaljplanen (planavgränsningen med blått).

Inom planområdet gäller följande tre detaljplaner:

Detaljplan nr 939 (fabriksområdet) som godkändes 12.10.2009

Detaljplan nr 960 (gatuområdet) som godkändes 13.12.2010

Detaljplan nr 970 (park- och vattenområdena) som godkändes 4.5.2020

Detaljplan nr 11 (Storalånggatan/Träskgatan), daterad 9.11.1912

I detaljplanerna anvisas följande användningsändamål för de områden som planändringen gäller:

Kvartersområde för industribyggnader (TT)

Kvartersområde för kontorsbyggnader (KT)

Park (VP)

Vattenområde (W)

Riktgivande område för dagvattenhantering (hv)

Riktgivande del av vattenområde där båtbygggar får placeras (lv)

Järnväg (LR), gatu- och parkeringsområden (LP/LPA)

I detaljplan 939, som godkändes 2009, anvisas skyddsbeteckningar för totalt sex byggnader:

- Transformatorbyggnaden i närheten av Storalånggatans och Bangatans korsning
- Vevstaksfabriken
- Smedjan
- Lokstallet
- 1-fabriken
- Den före detta servicebyggnaden för lokomotivmän (stod tidigare framför lokstallet på Storalånggatan).

År 2013 flyttades lokomotivmännens servicebyggnad bort från fabriksområdet och magasinerades med stöd av ett undantagstillstånd. Villkoret för tillståndet var att byggnadens timmerstomme tas i förvar och uppförs på nytt någon annanstans.

Byggnadsordning	Vasa stads byggnadsordning trädde i kraft 1.2.2019.
Byggförbud	Området som ska detaljpaneläggas är inte belagt med byggförbud.
Baskarta	Baskartan över planeringsområdet har reviderats 16.5.2024 och uppfyller kraven på detaljplanens baskarta.

3.2.2 Utredning om högt byggande i Vasa



Landmärkena är framträdande i det jämna storlandskapet. Landmärken på fotot är sjukhusområdet och kraftverket i Vasklot.

För delgeneralplanen för Vasa centrum gjordes en utredning om högt byggande år 2014. Planläggningen har ansett att utredningen om högt byggande i anslutning till delgeneralplanen för Vasa centrum fortfarande är aktuell och att den inte behöver uppdateras. I utredningen fastställs principerna för vilket slags byggande som räknas som byggande på höjden i Vasa och under vilka förutsättningar höga byggnader kan placeras i Vasa centrum. I utredningen identifierades områden där höga byggnader inte ska placeras men också några eventuella platser för byggande på höjden. Även om det i utredningen anvisades vissa platser för höga byggnader uteslöts inte heller andra sådana platser som uppfyller kriterierna.

I utredningen anvisas åtta (8) möjliga platser för höga byggnader. Dessa är A: busstationsområdet; B: östra sidan av viadukten; C: området kring travbanan; D: Euromarketområdet; E: Södra Klemetsö; F: Vasas tekniska område; G: sjukhusområdet och H: silorna.



På det område som ska planläggas anvisas i delgeneralplanen inga platser för höga byggnader. Då delgeneralplanen för centrum och dess bakgrundsutredningar bereddes var det ännu inte känt att Wärtsilä ska flytta över till Vasklot. På grund av riskområdet som bildades av industriverksamheten och bränslecisternerna på fabriksområdet kunde det medan delgeneralplanen bereddes inte planeras något av de användningsändamål som nu planeras på området. Därmed var det inte heller aktuellt att undersöka om kriterierna för byggande på höjden uppfylls på området. Beskedet om att fabriksverksamheten ska flyttas över till Vasklot kom först mot slutet av delgeneralplanearbetet. Det fanns inte tid att undersöka den kommande markanvändningen på området ens under delgeneralplanearbetet, och därför anvisades området som utredningsområde (SE) där markanvändningen ska avgöras som helhet i detaljplanen. **Vid beredningen av detaljplanen har området granskats i förhållande till de principer som fastställs i utredningen om högt byggande.** Utifrån granskningen har det konstaterats att de ramvillkor som i utredningen ställs för byggande på höjden uppfylls inom området som ska planläggas.

Enligt utredningen ska det alltid finnas vägande grunder för byggande på höjden. Lösningen bör fungera både stadsbildsmässigt och funktionellt. I Vasa är allt byggande i över åtta våningar högt. Över 16 våningar är redan väldigt högt. Höjdskalan bör alltid granskas på kvartersnivå. Byggnaden kan vara lokalt hög även om den inte är hög i hela centrumets skala. Byggande på höjden och hög byggnadsexploatering förutsätter alltid att parkering byggs under jord eller alternativt parkeringsarrangemang som bygger på parkeringsanläggningar.

Höga byggnader väcker alltid uppmärksamhet – arkitekturen bör vara högklassig. Kvalitetens betydelse ökar i takt med att höjden ökar. Det är av största vikt att byggnaden är attraktiv på gatunivå. För att konsekvenserna ska kunna bedömas bör analysmetoderna vara tillräckligt tydliga och illustrativa, exempelvis 3D-modellering, skuggbilder eller utredningar om vindförhållanden.

I utredningen om högt byggande har de **med tanke på stadsbilden mest känsliga platserna** identifierats. På dessa platser borde höga byggnader inte placeras. Dessa är randområdena av det öppna stadsrummet (torgen och strandzonen) samt områden med byggda kulturmiljöer av riksintresse (Strandparken med offentliga byggnader, esplanaderna och brandgatorna).

Inom rutplansområdet ska enligt utredningen i första hand den gällande höjdskalan följas. Inom rutplansområdet ska stadens särdrag och historiska värden framhävas. Topografin och Vasas balanserade siluett bör tas i beaktande. Planeringsområdet är lågt beläget och därför har byggande på höjden där en mindre inverkan på stadens siluett. Landskapsmässigt och historiskt hör området klart ihop med den industriella landskapshelheten invid järnvägen och på havsstränderna där det redan finns landmärken. Sett från havet tål området bra höga byggnader och dess inverkningar på siluetten är ringa.



Vasa från Norra Stadsfjärden.

I utredningen om högt byggande konstateras att lämpliga platser för landmärken är exempelvis:

- Rutplansområdets randområden – i synnerhet centrumets utvidgningsområden Travdalen och Klemetsö → Kriteriet uppfylls med vissa villkor. Området finns på rutplansområdets yttre kant och utgör en del av centrumets utvidgningsområde.
- Stadsstrukturens knutpunkter → Kriteriet uppfylls.
- Områden invid infartslederna → Kriteriet uppfylls inte.
- Trafikens knutpunkter → Kriteriet uppfylls.
- Platser som är tillgängliga med olika färdmedel → Kriteriet uppfylls.
- Platser där olika stadsfunktioner kan blandas → Kriteriet uppfylls.
- Landskapsmässiga knutpunkter → Kriteriet uppfylls.
- Platser med fin utsikt, exempelvis stränder → Kriteriet uppfylls.

4 OLIKA SKEDEN I UTARBETANDET AV DETALJPLANEN

4.1 Planeringsstart och beslut som gäller den

Planändringen inleddes genom stadsmiljönämndens beslut 15.12.2021 i samband med godkännandet av planläggningsöversikten för 2022. Detaljplaneprocessen inleddes 19.10.2022, då stadsmiljönämnden fattade beslut om att programmet för deltagande och bedömning (PDB) ska läggas fram. I samband med att programmet för deltagande och bedömning lades fram meddelades det om anhängiggörande 2.11.2022.

Detaljplaneändringen inleddes på initiativ av Wärtsilä. Vasa stad och Wärtsilä har ingått ett intentionsavtal om utvecklande av området. Avtalet godkändes på stadsstyrelsens sammanträde 15.6.2020 och det har uppdaterats senare i fråga om Wärtsiläs målsättningar och tidtabell. Det uppdaterade avtalet godkändes på stadsstyrelsens sammanträde 17.10.2022.

4.2 Deltagande och samarbete

4.2.1 Intressenter

Intressenter i planarbetet är

- planområdets och grannfastigheternas markägare, arrendatorer och invånare
- de företag och föreningar som är verksamma på området, alla andra som använder området
- stadens sakkunnigmyndigheter: Planläggningen, Fastighetssektorn, Hussektorn, Byggnadstillsynen, Kommuntekniken, Miljösektorn, Koncernförvaltningen, Ungdomsfullmäktige, Vasas råd för personer med funktionsnedsättning, Bildningssektorn
- Övriga myndigheter och samarbetsparter: Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten, närings-, trafik- och miljöcentralen i Österbotten, Österbottens räddningsverk, polisinrättningen i Österbotten, Försvarsmakten 2:a logistikregementet (2LOGR), Österbottens förbund, Österbottens landskapsmuseum, Vasa Vatten, Vasa Elektriska Ab Fjärrvärmeenheten, Vasa Elektriska Ab Elnätsenheten, Suomen Erillisverkot och Suomen Turvallisuusverkko, JNT, Elisa Abp, LOIHDE, Telia, EPV Alueverkko Oy, Finavia Abp, Trafikledsverket, Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland, TUKES, Senatfastigheter, VR-Group Abp, Vasa Företagare rf, Kust Österbottens företagare rf, MERINOVA, Oy Vaasa Parks Ab, Visit Vasa, VASEK, Österbottens handelskammare, Invånarföreningen i centrala Vasa ICV rf, Vasa miljöförening rf.

4.2.2 Deltagande och växelverkansförfaranden

Deltagandet och växelverkan beskrivs närmare i bilagan "Rapport om växelverkan" i anslutning till detaljplanen.

Anhängiggörande av detaljplanen:

Planändringen inleddes genom stadsmiljönämndens beslut 15.12.2021 i samband med godkännandet av planlägningsöversikten för 2022. Detaljplaneprocessen inleddes 19.10.2022, då stadsmiljönämnden fattade beslut om att programmet för deltagande och bedömning (PDB) ska läggas fram. I samband med att programmet för deltagande och bedömning lades fram meddelades det om anhängiggörande 2.11.2022.

Program för deltagande och bedömning (PDB) MarkByggL 63 §:

Det 10.10.2022 daterade programmet för deltagande och bedömning var i enlighet med stadsmiljönämndens beslut framlagt under perioden **2.11–1.12.2022**. Inom utsatt tid lämnades det in 11 åsikter och 13 utlåtanden om programmet. Responsen om programmet för deltagande och bedömning med Planläggningens bemötanden har sammanställts i en separat bilaga (rapport om växelverkan).

I anslutning till programmet för deltagande och bedömning genomfördes en webbaserad kartenkät (Maptionnaire). Responsen från enkäten har sammanställts i en separat bilaga.

Hörande i beredningsskedet (planutkast) MarkByggL § 62, MarkByggF § 30:

Planutkastet och det reviderade programmet för deltagande och bedömning lades fram genom stadsmiljönämndens beslut (24.5.2023) för perioden 8–30.6.2023. Detta kungjordes i Vasa stads officiella kungörelsetidningar (Ilkka-Pohjalainen, Vasabladet), på stadens officiella anmälningss- och informationskanaler samt på Planläggningens webbplats www.vasa.fi/planlaggning. Det lämnades in 10 åsikter och 12 förhandsutlåtanden om detaljplaneutkastet och det 17.5.2023 daterade programmet för deltagande och bedömning.

Offentligt framläggande/Hörande i förslagsskedet MarkByggL 65 §, MarkByggF 27 §:

Detaljplaneutkastet och det reviderade programmet för deltagande och bedömning lades fram genom stadsmiljönämndens beslut (29.5.2024) för perioden 7.6–9.8.2024. Information om framläggandet gavs på samma sätt som i utkastsskedet. Det lämnades in åtta (8) anmärkningar och nio (9) utlåtanden om detaljplaneförslaget och det 21.5.2024 daterade programmet för deltagande och bedömning.

Lagakraftvunnen detaljplan MarkByggL 188 § 5 mom. (fr.o.m. 1.1.2025 LOA 188 § 5 mom.), kommunallagen 140 §:

Stadsstyrelsen lägger på sitt sammanträde 17.3.2025 fram detaljplaneändringen och tomtindelningen för godkännande i stadsfullmäktige.

Stadsfullmäktige godkänner detaljplanen på sitt sammanträde 24.3.2025, och efter besvärstiden kungörs att planen har vunnit laga kraft.

4.3 Myndighetssamarbete

- Ett myndighetssamråd, som avses i 66 § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen, ordnades i inledningsskedet 3.10.2022.
- Det inledande mötet beträffande detaljplanen hölls 11.11.2022.
- Ett myndighetssamråd som avses i 66 § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen ordnades 3.9.2024.

Mer information om myndighetssamarbetet finns i rapporten om växelverkan som finns som bilaga till detaljplanebeskrivningen.

4.4 Mål för detaljplanen

4.4.1 Mål enligt utgångsmaterialet

Innan detaljplanearbetet inleddes och under beredningsskedet har det gjorts preliminära analyser och preliminär planering. Vasa stads Planläggning, Wärtsilä Finland Oy och Arkkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen har i samarbete producerat en utredning om områdets roll i stadsstrukturen. Arbetet har omfattat stadsbildsmässiga analyser och analyser av geografiska data, intervjuer med sakkunniga och preliminär referensplanering. Referensplanen har i beredningsskedet bearbetats utifrån analyserna, när man via analyser har fått information om områdets tillgänglighet, servicen i Vasaregionen och behoven gällande servicen.

4.4.2 Fastställda mål i intentionsavtalet

Intentionsavtalet godkändes på stadsstyrelsens sammanträde 15.6.2020.

Det uppdaterade avtalet har godkänts på stadsstyrelsens sammanträde 17.10.2022.

Parternas mål överensstämmer väl i många avseenden. Båda parterna eftersträvar en tät och högklassig stadsmiljö. Wärtsiläs mål framhåller i högre grad bostadsbyggande och användning av smart teknik för att uppnå målen för hållbar utveckling. Stadens mål framhåller i högre grad en mångsidig verksamhet för området.

Vasa stads mål

Som stadens mål har följande antecknats:

- En sådan helhet i enlighet med hållbar utveckling som ökar stadens attraktionskraft och där områdets centrala läge, närhet till havet och historia tillgodogörs
- Högklassigt stadsbyggande
- Ett mångsidigt område med blandade funktioner
- Mångsidigt och attraktivt boende samt andra funktioner
- Utnyttjande av potentialen hos de skyddade byggnaderna på området som offentliga eller halvvoffentliga byggnader
- Högklassiga och trivsamma offentliga utomhusutrymmen
- En kontrollerad förändringsprocess: en etappvis utveckling av området och en fungerande tillfällig användning
- Kommunalekonomiskt hållbara lösningar

Wärtsilä Finland Oy:s mål

Wärtsiläs allmänna mål för att utveckla området är att stödja samhällsstrukturen genom smart teknik med temat *"högklassigt boende vid havet enligt principerna för en hållbar utveckling"*.

Wärtsiläs allmänna mål:

- Indelning av området i tre tematiska områden som genomförs i etapper
- Det kvantitativa målet för hela områdets byggrätt är 100 000 m² vy, varav största delen är boende.
- Boendet kan genomföras på ett mångsidigt sätt vad gäller fördelning och boendeformer.
- De övriga funktionerna på området stöder boende på området och ger det mervärde, såsom offentlig närservice och måttligt med kommersiell service.
- Högklassiga bostäder med havsutsikt på strandområdena, stora bostäder med terrass på våningarna högst upp
- Partiellt öppna gårdsplaner mot landskapet med hänsyn till vindförhållandena

- Utveckling av Metvikens stränder som ett sammanhängande parkområde med högklassiga anläggningar längs stranden så att utsikten förblir öppen mot Metviken och havet
- Att möjliggöra en småbåtshamn i närheten av de nya kvartersområdena → Möjligheter och förutsättningar för genomförande undersöks.
- Vårdade områden mellan kvarteren och som urbana områden med högklassiga trädplanteringar, boulevardliknande gatumiljö
- Serier av öppna platser, att skapa trevliga stenlagda öppna platser, med hänsyn till elementen som hör ihop med den bebyggda kulturhistorien
- Planering av fotgängarmiljön och cykelnätverket så att de bildar en fungerande helhet
- Hållbara byggnadsmaterial och livscyeltänkande i byggande
- Möjligheter till stadsodling och placering av solpaneler på kvartersområdena, eventuellt också att utnyttja takytorna för dylika ändamål
- Preliminära principer för anordnande av parkering:
 - Kvartersspecifik parkering på de kvartersområden som är belägna invid havet eller har havsutsikt
 - På de övriga områdena anvisas parkeringen endera på samma eller ett närliggande kvartersområde.
 - En del av parkeringen kan genomföras som parkering på marknivå.
 - Längs gatorna eftersträvas gatuparkering för service och gäster.
 - Parkeringsnormen i enlighet med Vasas parkeringspolitik 2018

Egenskaper vad gäller en hållbar utveckling på området är från Wärtsiläs perspektiv bland annat

- total energieffektivitet och utnyttjande av lokal energiproduktion
- utnyttjande av det befintliga infrastrukturnätet
- ekologisk elproduktion
- gynnande av färd sätt med låga koldioxidutsläpp
- energiekonomiskt byggande (livscyeltänkande).

I det uppdaterade intentionsavtalet har Wärtsilä preciserat sitt mål för byggrätten på området enligt följande: *För att användningen av området ska kunna göras mångsidigare har både mängden byggrätt för olika slags funktioner på området och hur detta inverkar på det eftersträvalda antalet kvadratmeter våningsyta specificerats. På de markområden som är i Wärtsiläs ägo eftersträvas 110 000–130 000 m² vy ny byggrätt.*

4.4.3 Kommunens strategiska mål

Detaljplaneändringen stöder följande mål i Vasa stads strategi som stadsfullmäktige godkände 14.2.2022:

Välmående, trygga och kompetenta Vasa

- Lyckliga invånare (trygghet, livlighet, trivsel, barnvänlighet, främjande av välfärd och internationalism, fritidsmöjligheter och kulturella möjligheter)

Attraktiva Vasa

- Befolkningstillväxt (havsnära boende, mångsidigt bostadsutbud, utveckling av ett livskraftigt och levande stadscentrum)
- Ökat antal arbetsplatser (lockande av kompetent arbetskraft, stöd för forsknings-, utvecklings- och innovationsverksamhet samt nätverksbaserad utveckling av den)

Klimatneutrala Vasa

- Energieffektivitet och energikloket, utveckling av hållbara färdsätt, anpassning till klimatförändringen, ökad diversitet inom grönområdena och i fråga om grönanläggningar

4.4.4 Övriga intressenters mål

Invånare i Vöråstan har uttryckt sin oro över att olägenheterna från trafiken ökar inom trähusområdet i Vöråstan. De har haft som mål att den gatuförbindelse som utgör en förlängning av Fiskaregatan och som tidigare var stängd inte ska öppnas för fordonstrafik på nytt.

4.4.5 Mål som uppkommit under planläggningsprocessen, precisering av målen

Stadsfullmäktige i Vasa beslutade vid sitt sammanträde 27.1.2025 ge stadsstyrelsen i uppdrag att utreda möjligheten att bygga ett musik- och kongresscenter som en del av kultur- och evenemangsområdet som utvecklas på Wärsiläs gamla verkstadsområde.

Beslutet påverkar inte detaljplanlösningen. Detaljplanen möjliggör byggandet av ett musik- och kongresscenter på kvartersområdena för centrumfunktioner på området. Bakgrundsutredningarna till detaljplanen behöver inte heller uppdateras till följd av beslutet, eftersom exempelvis musik- och kongresscentrets inverkan på trafikmängderna redan har beaktats i trafikutredningen i förslagsskedet.

4.4.6 Respons om programmet för deltagande och bedömning

Responsen om programmet för deltagande och bedömning med Planläggningens bemötanden har sammanställts i en separat bilaga (rapport om växelverkan).

4.5 Alternativ till detaljplanebeslutet och deras konsekvenser

4.5.1 Beskrivning och gallring av de preliminära alternativen

Vasa stad och Wärtsilä förhandlade om hur området kunde utvecklas redan innan detaljplanearbetet inleddes. Wärtsilä lät utarbeta preliminära utkast som stöd för sin organisations beslutsfattande. Dessa finns som bilaga till intentionsavtalet om området. I utkasten föreslogs att alla nyare fabriksbussar ska rivas och ersättas med bostadsvåningshus.



Preliminär referensplan från 2019. Bild: Arkkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen Oy.



Preliminär referensplan från 2019. Bild: Arkkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen Oy.

I början av detaljplanearbetet fördes dialog med Wärtsilä om huruvida en del av de nyare fabriksbussarna också kunde bevaras. Man kom fram till att det inte ska anvisas någon nybyggnad på platsen för den nyaste byggnaden. Dessutom kom man fram till att det som eftersträvas är en högre grad av blandning av olika användningsändamål. Till följd av besluten minskade mängden bygggrätt som ska planläggas för boende i betydlig grad. Då höjde Wärtsilä sitt mål för ny bygggrätt som ska planläggas i motsvarande grad. I utkastskedet har planering gjorts i en arbetsgrupp med representanter för Vasa stad och Wärtsilä. Som utomstående konsult anlitas på uppdrag av Wärtsilä Arkkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen.

4.5.2 Redogörelse för detaljplaneutkastet (Obs! Beskrivning i utkastskedet)

Med detaljplaneändringen ändras områdets användningsändamål och ökas mängden byggrätt på området. Fabriksområdet omvandlas till ett mångsidigt urbant område där det kan placeras både boende, arbetsplatser, handel och service samt idrotts- och kulturlokaler. Jämfört med den gällande detaljplanen görs det inga stora ändringar i park- och vattenområdena.

I planutkastet föreslås en betydande mängd nybyggnader på området, främst bostadsvåningshus. Alltefter utkastalternativ uppgår den totala byggrätten på området till 134 150–137 850 m² vy. I den nuvarande detaljplanen anvisas 88 000 m² vy byggrätt. Därmed ökas mängden byggrätt med cirka 50 000 m² vy.

För boende anvisas cirka 96 000–100 000 m² vy av byggrätten, alltefter utkastalternativ. Andra eventuella användningsändamål för området är arbetsplatser, kultur, idrott och handel samt privat och offentlig service. För dessa ändamål reserveras cirka 39 000 m² vy byggrätt, varav cirka 25 000 m² vy placeras inom det byggnadsbestånd som ska bevaras på området. I utkastskedet planeras det inget boende alls i de byggnader som ska bevaras.

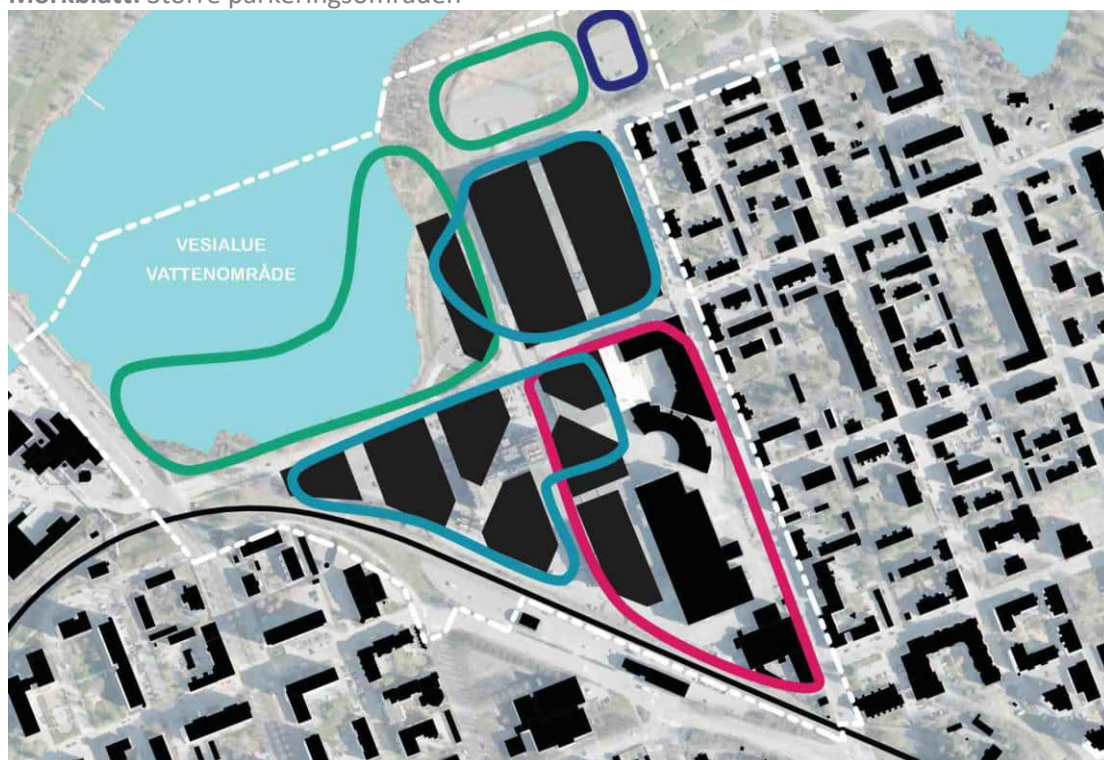
De olika användningsändamålen placeras på området enligt principalschemat nedan:

Blått: Med betoning på boende

Rött: Med betoning på service, arbetsplatser, samlingslokaler och affärslokaler. I utkastskedet reserveras det en plats för ett daghem på området.

Grönt: Parkområden

Mörkblått: Större parkeringsområden



I detaljplanen eftersträvas ett intressant och varierande stadsrum. Kvarterstrukturen bildar en fortsättning på rutplanen i centrumet och Vöråstan. En avvikelse från rutplanen utgör emellertid de diagonala förbindelserna genom kvarterstrukturen. Mellan kvarteren bildas en serie öppna platser som huvudsakligen är avsedda för cykling och gång. Om detaljplanen genomförs uppstår det ett varierande stadsrum i liten skala på området, något som är nytt i

Vasas stadsstruktur. Målet är också att öka mängden växtlighet på ett område som i dag är helt bebyggt. I mitten av området, i ändan av Handelsplanaden, planeras ett smalt parkområde som utöver för rekreation också kan utnyttjas för hantering av dagvatten.



Av bilden framgår den nya strukturen i förhållande till centrumet och Vöråstan.

I regel följer det nya byggnadsbeståndet skalan i Vasa centrum (2–8 våningar). Byggnadsbeståndet i den minsta skalan (huvudsakligen 2–4 våningar) placeras i närheten av Storalånggatan. Ett undantag utgör utkastalternativ 2, där det anvisas mer byggrätt i det norra kvarteret än i de övriga utkastalternativen. I mitten av området placeras högt byggande (15–19 våningar) i alla utkastalternativ.

Eftersom området är centralt beläget vill man med planen skapa så många nya förbindelser som möjligt för cykling och gång mellan centrumet, Brändö och Vöråstan samt från centrumet till Metviksparken. De viktigaste nya förbindelserna är Fiskaregatan, som ska öppnas på nytt, huvudleden för cykling i riktning med järnvägen samt en ny plankorsning för gång- och cykeltrafik som kommer att utgöra en förlängning av Rådhusgatan. Vad gäller biltrafik stöder sig området på det nuvarande gatunätet.

Parkeringen har dimensionerats enligt Vasa stads parkeringspolitik. Eftersom den nya stadsstrukturen som uppstår är avsedd att vara effektiv, placeras parkeringsplatserna under parkeringsdäck i bostadskvarteren men också i separata parkeringsanläggningar. För att uppmuntra till att bygga affärslokaler på gatunivå i bostadsvåningshusen har man anvisat ett lättare parkeringskrav för dem än för affärslokaler i allmänhet.

I detaljplanen anvisas skyddsbeteckningar för fem byggnader: gamla fabriken eller den så kallade 1-fabriken, lokstallet, smedjan, vevstaksfabriken och transformatorbyggnaden. Byggnaderna i fråga skyddas redan i den nuvarande detaljplanen, men skyddsnivån höjs jämfört med nuläget.

I detaljplaneutkastet ges bestämmelser om dagvatten och områdets föroreningsgrad.

4.5.3 Utkastalternativ (Obs! Beskrivning i utkastskedet)

I utkastskedet presenteras tre alternativ som inte skiljer sig från varandra i någon betydlig grad. Det finns bara ringa skillnader i gatunätet och kvartersstrukturen mellan de olika utkasten. Nedan beskrivs några av skillnaderna och likheterna mellan alternativen.

I fråga om stadsmiljö gäller den största skillnaden mellan utkasten stranden. I alternativen 1 och 3 eftersträvas en mera urban strandlinje, vilken förutsätter utfyllnad av vattenområdet. I dessa alternativ kan det på vattenområdet placeras flytande konstruktioner som betjänar användningen av parken, exempelvis restauranger. I alternativ 2 föreslås det mera måttfulla åtgärder på stranden.

Alternativen skiljer sig från varandra även i fråga om parkering. I alla alternativ placeras det en parkeringsanläggning i närheten av Storalånggatan. Därtill föreslås det en andra parkeringsanläggning i två av alternativen. Den är avsedd att betjäna de västligaste kvarteren för bostadsvåningshus. I det tredje alternativet anvisas det ingen parkeringsanläggning i områdets västra del. Kvartersområdena längst i väster stöder sig delvis på parkeringsanläggningen på Storalånggatan.

På brandgatan i det nordligaste kvarteret för bostadsvåningshus föreslås byggande i olika skala i de olika alternativen.

I alla alternativ anvisas det två kvartersområden för centrumfunktioner (C-kvarter) norr om lokstallet vid mitten av området. I dessa placeras högt byggande. Vad gäller dessa kvarter är alternativen identiska.

I fråga om området längst i öster respektive söder, där det byggnadsbestånd som ska bevaras på området finns, är alternativen lika med undantag för områdena invid Storalånggatan. I alla alternativ föreslås det en större nybyggnad på detta område. I nybyggnaden planeras ett daghem. Byggnaden står väster om monteringshallen skyddad mot olägenheterna från trafiken.

De alternativa utkasten skiljer sig från varandra på följande sätt:

ALTERNATIV 1

- Mängden byggrätt är totalt 134 450 m² vy, varav 108 750 m² vy anvisas för nybyggnader och 25 700 m² vy för de byggnader som ska bevaras. Bostadsbyggandets andel av byggrätten är cirka 96 000 m² vy. När byggrätter har beviljats har det fastställts en maximimängd för boende. Med andra ord kan andra användningsändamål genomföras på området även i större utsträckning än vad som nämns ovan, om andelen boende minskar i motsvarande grad.
- På stranden föreslås ett utfyllnadsområde som bildar en strandbrygga med en direkt förbindelse till havet. Som riktgivande anvisas det ett område för hantering av dagvatten samt ett område för en småbåtshamn på stranden. I västra delen av strandområdet anvisas en parkeringsplats för cirka 50 bilar som betjänar Metviksparken och servicebyggandet på området.
- På vattenområdet kan flytande konstruktioner, exempelvis en restaurang, placeras.
- På stranden väster om Träskgatans kurva anvisas bostadsvåningshus i liten skala samt en servicebyggnad i vilken till exempel en restaurang kan placeras.
- I kvarteret i norr bildas en brandgata där byggande av typen stadssmåhus/townhouse ska placeras.
- Parkeringsanläggningen som betjänar bostadskvarteren i väster placeras i kvarteret längst i väster.
- Framför vevstaksfabriken på Storalånggatan kan två servicebyggnader med två våningar byggas. Även lokomotivmännens före detta byggnad som en gång i tiden rivits på området kan placeras på denna plats om dess timmerstomme har bevarats i användbart skick.

ALTERNATIV 2

- Mängden byggrätt är totalt 134 150 m² vy, varav 108 450 m² vy anvisas för nybyggnader och 25 700 m² vy för de byggnader som ska bevaras. Bostadsbyggandets andel av byggrätten är cirka 96 000 m² vy. När byggrätter har beviljats har det fastställts en maximimängd för boende. Med andra ord kan andra användningsändamål genomföras på området även i större utsträckning än vad som nämns ovan, om andelen boende minskar i motsvarande grad.
- Det anvisas inga bostadskvarter på stranden väster om Träskgatans kurva. Även de servicebyggnader som ska placeras i strandparken kommer att stå längre bort från stranden, alldeles invid Träskgatan.
- I detta alternativ behandlas stranden på ett mjukare och mera naturligt sätt än i de övriga alternativen och eventuella ändringar i strandlinjen sker i takt med landhöjningen. Som förebild har Södra Hammarbystad i Stockholm använts.
- Exploateringsgraden i kvartersområdet i norr har ökat jämfört med de övriga alternativen. I mitten av kvarteret placeras byggnader med 4–5 våningar i stället för stadssmåhus. I mitten av kvarteret löper en gång- och cykelförbindelse, men byggnadsbeståndet kring den har en större skala än vad man allmänt taget eftersträvar på brandgatorna i Vasa.
- Parkeringsanläggningen som betjänar de västliga bostadskvarteren placeras centralt i förhållande till dem.
- Framför vevstaksfabriken på Storalånggatan i områdets södra del kan en servicebyggnad med två våningar uppföras. Framför vevstaksfabriken bör en rad av träd planteras. Även lokomotivmännens före detta byggnad som en gång i tiden rivits på området kan placeras på denna plats om dess timmerstomme har bevarats i användbart skick.

ALTERNATIV 3

- Mängden byggrätt är totalt 137 850 m² vy, varav 112 150 m² vy anvisas för nybyggnader och 25 700 m² vy för de byggnader som ska bevaras. Bostadsbyggandets andel av byggrätten är cirka 100 000 m² vy. När byggrätter har beviljats har det fastställts en maximimängd för boende. Med andra ord kan andra användningsändamål genomföras på området även i större utsträckning än vad som nämns ovan, om andelen boende minskar i motsvarande grad.
- På stranden föreslås ett utfyllnadsområde som bildar en strandbrygga med en direkt förbindelse till havet. Stranden kunde bebyggas till exempel på samma sätt som Fiskstranden i Vasa, dock med den skillnad att det på stranden också eftersträvas växtlighet som är avsedd för hantering av dagvatten. Som riktgivande anvisas det på stranden ett område för hantering av dagvatten samt ett område för en småbåtshamn. I västra delen av strandområdet anvisas en parkeringsplats för cirka 50 bilar som betjänar Metviksparken och servicebyggandet på området. Bredvid parkeringen anvisas byggrätt för en servicebyggnad där till exempel en restaurang kan placeras.
- På vattenområdet kan flytande konstruktioner, exempelvis restauranger, placeras.
- På stranden väster om Träskgatans kurva anvisas bostadsvåningshus i liten skala samt en servicebyggnad i vilken till exempel en restaurang kan placeras.
- I kvarteret i norr bildas en brandgata där det placeras byggande av typen stadssmåhus/townhouse.
- I västra delen av området finns inte alls någon separat parkeringsanläggning. Därför är bostadskvarteren längst i väster inte självständiga i fråga om parkering utan parkeringsplatserna för dem placeras i parkeringsanläggningen i närheten av Storalånggatan.
- I detta alternativ placeras det en parkeringsanläggning i monteringshallens nedersta våning. Cirka två tredjedelar av den byggrätt som anvisas för monteringshallen kan emellertid användas för service och annan verksamhet som detaljplanen möjliggör.

- Det placeras inga byggnader framför vevstaksfabriken på Storalånggatan i områdets södra del. Framför vevstaksfabriken och lokstallet anvisas en rad av träd och annan växtlighet som ska planteras.

IDÉBILDER OM HUR STRANDEN KAN BEHANDLAS:

Idébilderna för alternativen 1 och 3:



Helsingfors, Busholmen/Gräsviken. Stranden består omväxlande av växtlighet och mark med olika beläggningar.



Gävle, Sverige. Strandlinjen är urban och bebyggd men beläggningen (grus/stenmjöl) och växtligheten ger stranden ett mjukare intryck.

Idébild för alternativ 2:



Stockholm, Södra Hammarbysjöstad. Den mjukt behandlade stranden bildar en intressant motsats till det tätt bebyggda stadsområdet. Växtligheten på stranden har tagits tillvara när det i mitten av den har anjorts bryggor längs vilka man kan gå till vattnet. Växtligheten har en svalkande effekt och det är angenämt att vistas på stranden även i sommarhettan.

4.5.4 Kvartersområden (Obs! Beskrivning i utkastskedet)

I detaljplaneutkasterna anvisas följande användningsändamål för området:

VEVSTAKSFABRIKEN

SR: Kvartersområde för byggnader som ska skyddas

- På området kan placeras lokaler för kulturverksamhet, lokaler av verkstadstyp och affärs- och kontorslokaler samt lokaler för offentlig service.
- Vevstaksfabriken är den enda byggnaden i kvarteret. Den skyddas i detaljplanen.

SERVICEBYGGNADERNA PÅ STRANDEN

P: Kvartersområde för servicebyggnader

- På kvartersområdet för servicebyggnader eftersträvas verksamhet som betjänar stranden och parken, såsom restauranger. Strandbyggandet presenteras på lite olika sätt i de olika utkastalternativen.

MONTERINGSHALLEN/SMEDJAN

P-1: Kvartersområde för servicebyggnader

- På området får lokaler för kultur- och idrottsverksamhet, affärs- och kontorslokaler samt lokaler för offentlig service byggas. På kvartersområdet ska utrymme reserveras för en fastighetstransformator.
- Det anvisas totalt 11 950–13 550 m² vy byggrätt på kvartersområdet, alltefter utkastalternativ. Byggrätten fördelas på följande sätt inom kvartersområdet:
 - Cirka 450 m² vy för smedjebyggnaden som i detaljplanen anvisas som byggnad som ska skyddas.
 - Cirka 11 500 m² vy för monteringshallen. Användning av hela byggrätten innebär att hallen, som är 16 meter hög, delas in i två eller flera våningar.
 - För de byggnader i liten skala som ska placeras längs Storalånggatan:
 - I alternativ 1: 1 600 m² vy
 - I alternativ 2: 800 m² vy
 - I alternativ 3: 0 m² vy

DAGHEMMETS KVARTERSOMRÅDE

PL: Kvartersområde för närservicebyggnader

- I kvarteret anvisas totalt 2 500 m² vy byggrätt för en nybyggnad.
- På området får en byggnad med högst tre våningar uppföras.
- I utkastskedet skisseras det daghemsverksamhet på detta kvartersområde. Förmodligen får hela byggrätten inte användas för enbart daghemsverksamhet, för gårdsutrymmet som står till förfogande är ganska litet. I kvarteret kan utöver ett daghem även annan serviceverksamhet placeras.

TORNKVARTEREN

C: Kvartersområde för centrumfunktioner

- I detaljplanen anvisas två kvartersområden för centrumfunktioner. De finns på vardera sidan av Lokstallsplatsen. På C-kvartersområdena får följande användningsändamål placeras:
 - Lokaler för kulturverksamhet, lokaler av verkstadstyp och affärs- och kontorslokaler samt lokaler för offentlig service
 - Kvarter 17: Högst 75 procent av byggrätten i kvarteret får användas till bostadsbyggande.
 - Kvarter 18: Högst 70 procent av byggrätten som anvisas för nybyggnader i kvarteret får användas till bostadsbyggande.

- I översta våningen i byggnader med över 16 våningar ska ett gemensamt utrymme för alla invånare placeras eller alternativt en affärs-, restaurang- eller utställningslokal. I lokalerna på markplan som öppnar sig mot öppna platser, gator eller parken placeras i huvudsak affärslokaler.
- I C-kvarteret längre norrut (kvartersnummer 18/bokstavsbeteckning C) anvisas totalt 21 000 m² vy byggrätt. Byggrätten fördelas enligt följande inom kvarteret:
 - 12 350 m² vy för nybyggnader, varav högst 8 650 m² vy för bostäder.
 - Totalt 8 650 m² vy för de byggnader som ska skyddas: 1 850 m² vy för lokstallet och 6 800 m² vy för 1-fabriken eller gamla fabriken.
- I C-kvarteret längre söderut (kvartersnummer 17/bokstavsbeteckning D) anvisas totalt 15 700 m² vy byggrätt. Bostadsbyggandets andel får vara högst 11 775 m² vy.
- Det är möjligt att i kvarteren bygga totalt tre höga byggnader med 15, 18 respektive 19 våningar.

KVARTEREN FÖR BOSTADSVÅNINGSHUS PÅ STRANDEN (kvartersnummer 24, bokstavsbeteckning K)

AK: Kvartersområde för bostadsvåningshus där affärs- och verksamhetslokaler som inte orsakar miljöstörningar får placeras

- I alternativen 1 och 3 placeras det bostadsvåningshus i liten skala på strandområdet väster om Träskgatan. Det anvisas totalt 4 400 m² vy byggrätt i kvarteren.

KVARTEREN FÖR BOSTADSVÅNINGSHUS I NORR (kvartersnummer 19, bokstavsbeteckningarna A och B)

AK: Kvartersområde för bostadsvåningshus där affärs- och verksamhetslokaler som inte orsakar miljöstörningar får placeras

- Det nordligaste kvarteret placeras på området som avgränsas av Träskgatan, Storalånggatan och Portgatan.
- Kvartersområdet delas in i två delar med hjälp av en så kallad brandgata. På brandgatan och Storalånggatan anvisas lite lägre byggande än på Träskgatan för att det ska öppna sig en havsutsikt från bostäderna.
- Alternativen 1 och 3:
 - I östra delen (bokstavsbeteckning A) anvisas byggande i mindre skala än i de övriga kvarteren för våningshus i detaljplanen. Det finns totalt 14 800 m² vy byggrätt på området.
 - I västra delen (bokstavsbeteckning B) anvisas totalt 21 600 m² vy byggrätt. Byggnadernas våningstal varierar mellan 2 och 8.
 - På Storalånggatan anvisas byggnader med 2–4 våningar. Den nordligaste byggnadsmassan på Storalånggatan kan vara högst fem våningar hög.
 - På brandgatan eftersträvas stadsmåhus eller bostadsvåningshus i liten skala. Byggnaderna längs brandgatan får ha högst tre våningar.
- Alternativ 2:
 - I delen längre österut (bokstavsbeteckning A) anvisas totalt 16 500 m² vy byggrätt.
 - I delen längre västerut (bokstavsbeteckning B) anvisas totalt 23 200 m² vy byggrätt.
 - Byggnadsmassorna har en jämnare stigning västerut. Det genomsnittliga våningstalet på de olika gatorna:
 - Storalånggatan: 4
 - Brandgatan: 5
 - Träskgatan: 8

PARKERINGSANLÄGGNINGAR

LPA: Kvartersområde för bilplatser

- I alla utkastalternativ anvisas det en plats för en parkeringsanläggning mellan vevstaksfabriken och monteringshallen på Storalånggatan. Utöver fem våningar ovan jord får det i anläggningen också placeras underjordisk parkering.
- I utkastalternativen 1 och 2 anvisas dessutom en plats för en andra parkeringsanläggning i områdets västra del. Utöver fem våningar ovan jord får det i anläggningen också placeras underjordisk parkering.
- I parkeringsanläggningarna får även tekniska utrymmen placeras. I planbestämmelserna ges bestämmelser om kvaliteten i fråga om anläggningarnas arkitektur.

4.5.5 Gatuområden (Obs! Beskrivning i utkastskedet)

Fordonstrafiken stöder sig på det nuvarande gatunätet via Träskgatan och Storalånggatan. De nya förbindelser som ska utvecklas reserveras huvudsakligen för gång- och cykeltrafik.

Nya gator där motorfordonstrafik är tillåten:

- Den nya förbindelse via Fiskaregatan som ska öppnas (behandlas som lågfartsgata, förmodligen är endast infart till tomterna tillåten)
- Körförbindelse till daghemmet (Växelgatan) från Storalånggatan mellan vevstaksfabriken och den nya parkeringsanläggningen
- Den västligaste gatan på området (Cylindergränden) via vilken infarten till parkeringsanläggningen för kvarteren för bostadsvåningshus i väster sker (saknas i alternativ 3)

Nya gator där gång och cykling är tillåtna (även infart till tomterna är tillåten):

- Cykelgata som utgör en del av huvudleden för cykling från Rådhusgatan till Metviksparken (Laboratoriegränden)
- Den diagonala gata som löper från den nya plankorsningen på Rådhusgatan till områdets centrala öppna plats (Laboratieplatsen)
- Den diagonala gata som löper från Storalånggatan till områdets centrala öppna plats (Lokstallsplatsen)

Huvudlederna för cykling och gång, c.k. "cykelbanor" (ingen infart till tomterna)

- Bangårdsstråket: Cykelväg i riktning med järnvägen. Bildar i framtiden en del av en mera omfattande rutt invid järnvägen på norra sidan av den. Rutten fortsätter i Södra Klemetsö.
- Metviksstråket: Cykelväg som löper från området som ska planläggas till Metviksparken i norr.

4.5.6 Trafikområden (Obs! Beskrivning i utkastskedet)**LR: Järnvägsområde**

Järnvägsområdet görs smalare på norra sidan av järnvägen. Den södra gränsen förblir oförändrad. Det har avtalats om ramvillkoren för utrymmesreserveringen på järnvägsområdet under förhandlingarna med Trafikledsverket.

Detaljplaneavgränsningen omfattar tre plankorsningar: en på Kyrkoesplanaden, en på Storalånggatan och en på Rådhusgatan. Plankorsningarna på Kyrkoesplanaden och Storalånggatan förblir oförändrade. Plankorsningen på Rådhusgatan har inte anlagts ännu

men den möjliggörs redan i den gällande detaljplanen. Plankorsningens sträckning förnyas så att övergången sker vinkelrätt mot järnvägen. Till skillnad från den nuvarande detaljplanen dimensioneras plankorsningen i fråga endast för cykling och gång.

LP: Område för allmän parkering

Parkeringsområdet i norra delen av området som betjänar Metviksparken fastställs på nytt som ett område för allmän parkering, på samma sätt som i den föregående detaljplanen.

I alla utkastalternativ fastställs det även ett mindre parkeringsområde med cirka 50 bilplatser invid Träskgatan i områdets södra del.

4.5.7 Parkering (Obs! Beskrivning i utkastskedet)

MINIMIALTAL BILPLATSER

Bostadsbyggande och affärslokaler i bostadsbyggnadernas våningar på markplan 1 bilplats/100 m² vy

Affärsbyggande och byggande av affärslokaler 1 bp/70 m² vy

Servicebyggande (t.ex. understödd äldreboende, ARA-understött studentboende, allmännyttiga servicelokaler och funktioner) 1 bp/200 m² vy

Övrigt serviceboende (t.ex. seniorboende) 1 bp/130 m² vy

Byggnader som skyddas, offentlig service och samlingslokaler 1 bp/120 m² vy

Bilplatskravet gäller inte sådana förrådsutrymmen utanför bostaden som betjänar boendet och som är inbegripna i våningsytan, inte heller hobby-, klubb- och bastoutrymmen e.d. som står till invånarnas förfogande, inte heller halvvarma balkonger och grönrum i anslutning till bostäderna.

Då det gäller bilplatser kan principen om bildelning utnyttjas i enlighet med stadens parkeringspolitik eller annan i det kommunala beslutsfattandet godkänd princip.

MINIMIALTAL CYKELPLATSER

Bostädernas lägenhetsyta: 1 cp/30 m² + dessutom lika mycket väderskyddat förvaringsutrymme

Affärs- och servicebyggande samt byggande av affärslokaler: 1 cp/50 m² vy

4.5.8 Övriga områden (Obs! Beskrivning i utkastskedet)

VP: Park

Som parker fastställs

- strandområden
- det smala område som utgör en förlängning av Handelsplanen och som samtidigt tjänar som område för hantering av dagvatten
- området mellan gång- och cykelleden invid järnvägen och de närmaste våningshusen
- området invid järnvägen mellan Rådhusgatan och Kyrkoeshallen.

ET: Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning

Området för den transformatorbyggnad i områdets södra spets som ska skyddas. Transformatorbyggnaden används fortsatt för sitt ursprungliga ändamål.

4.5.9 Utlåtanden och åsikter som inkommit under beredningsskedet

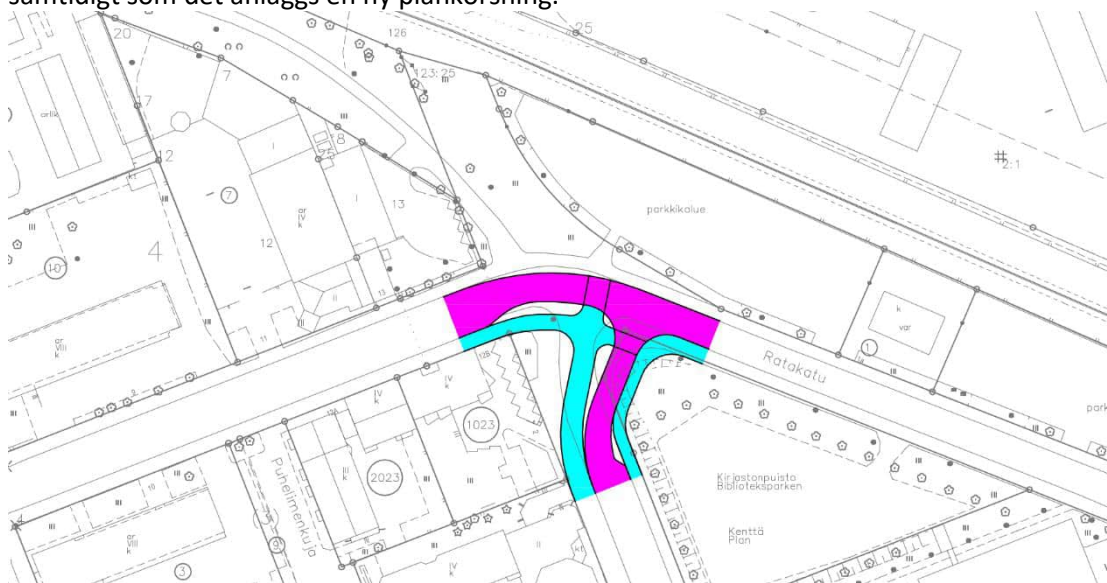
Responserna om planutkastet med Planläggningens bemötanden har sammanställts i en separat bilaga (rapport om växelverkan).

4.5.10 Övervägande efter utkastskedet

4.5.10.1 Avgränsning av detaljplaneområdet

Området som ska planläggas har utvidgats med 1 262 m² efter utkastskedet. Av Biblioteksparken har 192 m² omvandlats till Rådhusgatans gatuområde. Denna ändring leder emellertid inte till att det fälls träd i parken eller att parkens värden minskar.

Ändringen görs i syfte att skapa trygga övergångar för fotgängare och cyklister samt att få gång- och cykeltrafiken att flyta på bättre. Med detaljplanen möjliggörs en ny förbindelse från Metviken över järnvägen till Rådhusgatan. Om förbindelsen anläggs, ökar gång och cykling avsevärt i korsningen mellan Rådhusgatan, Bangatan och Museigatan. Museigatan sluttar brant ner mot korsningen och det nuvarande övergångsstället är otryggt. Tryggheten kan förbättras genom att korsningen mellan Rådhusgatan och Museigatan flyttas mot nordost. Då finns även övergångsstället på ett jämnare gatuavsnitt (se bilden nedan). Frisiktsområdet från Museigatan förbättras avsevärt. Önskemålet är att möjliggöra ändringen i den anhängiga detaljplanen för att åtgärderna som förbättrar säkerheten i korsningen ska kunna vidtas samtidigt som det anläggs en ny plankorsning.



Utdrag ur den preliminära trafikplanen (Vasa stad, Kommuntekniken 2023).

Rött: Den nya sträckningen av Rådhusgatan och Museigatan.

Blått: De nya sträckningarna av gång- och cykelvägarna.

Grå linjer: Baskarta/den nuvarande vägsträckningen.

4.5.10.2 Trafik och parkering

Målet för detaljplanen har ända från början varit att stödja hållbara färdssätt. Efter utkastskedet har cykling och gång fått en ännu mera framträdande roll. I åsikterna i detaljplanens inlednings- respektive utkastskeden gavs gott om positiv respons på att förhållandena för gång och cykling utvecklas. Vasas byggnads- och miljönämnd gav ett utlåtande om detaljplaneutkastet där den yrkar på att Planläggningen ska undersöka en sådan lösning där en del av Träskgatan stängs för motorfordonstrafik. Med detta eftersträvades en trivsammare stadsmiljö och bättre förbindelser från det bebyggda området till stranden. Därtill uppmanades det i utlåtandet att Planläggningen ska överväga att utvidga kvartersområdet i norra delen av området till den nuvarande Träskgatan där jordmånen

bättre lämpar sig för byggande än närmare stranden. Ärendet behandlades vid Vasa stadsmiljösektors sektordirektörmöte hösten 2023. Vid mötet beslutades att Planläggningen och Kommuntekniken ska undersöka ett alternativ där endast Träskgatans kurva eller eventuellt en längre sträcka stängs av för motorfordonstrafik genom området som ska planläggas.

Efter utkastskedet gjordes det en ny trafikutredning och en omfattande trafikmodellering. Utredningsrapporten finns som bilaga till detaljplanen. I trafikmodellen bedöms hur mycket trafik Verkstadsområdet totalt ger upphov till om området genomförs i full omfattning. Därtill har det i trafikmodellen räknats med den trafik som de övriga utvidgningsområdena för centrumet och större projekt som inte har genomförts ger upphov till, exempelvis Södra Klemetsö och projektet Wasa Station, som planerades på den före detta busstationstomten. Slutsatserna av utredningen refereras under rubriken 5.3.11.2 *Trafikutredning i förslagsskedet* i detaljplanebeskrivningen.

I trafikutredningen undersöktes fem olika alternativ för området som ska planläggas. Alternativen skilde sig från varandra i det avseende i vilken utsträckning fordonstrafik ska begränsas på gatorna inom detaljplaneområdet. Utgångspunkten för alla nätverksalternativ ansågs vara att det inte alls ska dirigeras någon genomfartstrafik via de interna bostadsgatorna inom trähusområdet i Vöråstan. Som slutsats av trafikutredningen konstaterades att det finns skillnader mellan alternativen men att de är så små att valet mellan alternativen inte är någon trafikmässig fråga utan gäller närmast markanvändningen. Beslutet kunde alltså fattas utifrån hurdan stadsmiljö man med detaljplanen vill åstadkomma.

Ärendet behandlades på nytt vid Vasa stadsmiljösektors sektordirektörmöte hösten 2023. Vid mötet beslutades att man för fortsatt utveckling väljer ut alternativet ALT1, vilket också Planläggningen och Wårtsilås arbetsgrupp rekommenderade (se bilden nedan). I detta alternativ stryks den så kallade Träskgatans kurva helt i planen och alla gator på området, förutom Storalånggatan, behandlas som lågfartsgator.

Om planeringen hade gällt ett renodlat bostadsområde, skulle man ha nått det bästa resultatet genom att i ännu större utsträckning begränsa trafiken med motorfordon mellan bostadsområdet och stranden. Strävan med planeringen är emellertid att skapa ett funktionellt mångsidigt område, inte bara ett bostadsområde. Utöver boende möjliggör detaljplanen också bland annat service, handel, samlingslokaler och arbetsplatser, och dessa ska kunna nås med alla färdssätt från olika riktningar. Räddningsverket har konstaterat att Portgatan (den så kallade förlängningen av Fiskaregatan) är en viktig förbindelse med tanke på tillgängligheten till Brändö. Dessutom är det viktigt att åstadkomma en planlösning som i framtiden möjliggör kollektivtrafik på Storalånggatan och Portgatan.



Invånare i Vöråstan har gett negativ respons på att den så kallade förlängningen av Fiskaregatan (Portgatan) ska öppnas för trafik. De är rädda för att lösningen leder till att motorfordonstrafiken ökar inom trähusområdet i Vöråstan. Portgatan anges också i planförslaget som lågfartsgata där motorfordonstrafik är tillåten. I samband med detaljplanearbetet har det också dragits upp riktlinjer för att genomfartstrafiken med motorfordon ska förbjudas i ännu större utsträckning i hela Vöråstan i framtiden, till exempel på samma sätt som man redan tidigare har gjort i stadsdelarna 8 och 9 i Vasa.

Efter utkastskedet har parkering i en allt större utsträckning koncentrerats till parkeringsanläggningar. Det har lagts till ett parkeringshus i korsningen mellan Storalånggatan och Portgatan i planen. Lösningen har att göra med stadsnaturen och hanteringen av dagvatten. I utkastskedet bestod innergårdarna i de kvarter som avgränsas av Träskgatan, Storalånggatan och Portgatan enbart av däcksgårdar, under vilka det fanns parkering i upp till två våningar. Genom att en stor del av parkeringen i kvarteren placeras i ett separat parkeringshus möjliggörs områden som lämnas som planteringsgrund på kvartersgårdarna och under vilka det inte finns parkering. På dessa områden kan planteras träd som blir höga och som inte behöver fällas ens när gårdsdäcket i kvarteret repareras. Lösningen möjliggör en mångsidig växtlighet och kolbindning på området. Dessutom ger den ett bättre mikroklimat och skydd för solgasset samt underlättar hanteringen av dagvatten. I detaljplanebestämmelserna finns föreskrifter om hur parkeringsanläggningen ska anpassas till omgivningen.

Bestämmelsen om cykelparkering har luckrats upp något efter utkastskedet. Samtidigt har bestämmelsen utökats med preciseringar som gäller kvalitet.

4.5.10.3 Kvartersstruktur

Lösningen i förslagsskedet stämmer inte helt överens med något av alternativen i utkastskedet. I utkastskedet utgjorde området en förlängning av rutplanen i centrumet och Vöråstan. En avvikelse från rutplanen utgjorde emellertid diagonala förbindelser genom kvartersstrukturen. I takt med att planeringen preciserades konstaterades att i synnerhet kvarteren i områdets södra del blir för trånga med den exploateringsgrad som eftersträvas med detaljplanen. För att åstadkomma rymlighet i kvartersstrukturen var man tvungen att besluta vilken av principerna i utkastskedet som var den viktigare, diagonaler genom området eller att gatusträckningarna enligt Setterbergs detaljplan fortsätter på området. Det konstaterades att diagonalerna är viktigare för områdets identitet och atmosfär. De skapar ett varierande och intressant stadsrum, något som inte ännu finns i Vasa centrum. Dessutom bildar diagonalerna direkta förbindelser för gång- och cykeltrafik från centrumet till parkområdet och från planeringsområdets kanter mot de mera centralt belägna offentliga utrymmena. Ett av de viktigaste målen för planeringen är att utveckla förbindelserna för gång- och cykeltrafik och undanröja områdets nuvarande hindereffekt. I schemana nedan presenteras lösningarna i utkast- respektive förslagsskedet: på de övre bilderna på konceptuell nivå och på de nedre på kvartersstrukturens nivå.



Utkast, konceptuell nivå.



Förslag, konceptuell nivå.



Utkast, kvartersstruktur.



Förslag, kvartersstruktur.

De viktigaste ändringarna i kvartersstrukturen anges på bilden nedan.

1. Den nuvarande Träskgatans kurva har strukits och ersatts med ett kvartersområde för flervåningshus. Kvartersområdet gränsar direkt till parken och det löper ingen gata framför det.
2. Eftersom Träskgatan ströks i planen lades det till två nya gator i mitten av kvarteret i områdets norra del. De liknar brandgator och betjänar förutom gång- och cykeltrafik också bostadskvarteren. Via dem får alla fastigheter i norra delen anslutningar för vatten, fjärrvärme och el.
3. I områdets norra del har ett parkeringshus lagts till. I dess markplansvåning anvisas byggrätt för en mindre enhet för dagligvaruhandel.
4. Parkeringshuset i områdets södra del har placerats närmare järnvägen.
5. Kvartersstrukturen i områdets södra del har gjorts rymligare.
6. Det smala grönområde som utgjorde en förlängning av Handelsplanaden har strukits i planen och ersatts med Lokstallsparken. Till följd av ändringen har parkområdet blivit något större jämfört med samtliga alternativ i utkastskedet.
7. Även Lokstallsplatsen har gjorts större och samtidigt har det skapats mera rum mellan det gamla och det nya byggnadsbeståndet.
8. I södra delen av området eftersträvas att de nuvarande fabriksbyggnaderna bevaras i en större utsträckning än i utkastskedet.



4.5.10.4 Byggnadsexploatering, högt byggande

Mängden byggrätt är fortfarande nästan precis densamma som i utkastskedet. Den totala byggrätten uppgår till 131 710 m² vy, varav 103 800 m² vy anvisas för nybyggnader, 18 785 m² vy för byggnader som ska bevaras och 9 125 m² vy för en utbyggnad av monteringshallen som ska bevaras samt för de ändringar som görs inne i hallen.

Wärtsilä eftersträvar 110 000–130 000 m² vy ny byggrätt på de markområden som är i bolagets ägo. Målet kommer inte att nås. Trots det åstadkommer man med detaljplanen en väldigt effektiv stadsstruktur. Exploateringstalet för kvarteren för bostadsvåningshus är i genomsnitt $e=2.8$, vilket är precis vid övre gränsen för den nivå som i delgeneralplanen för centrum möjliggörs i hela Vasa centrum. Exploateringen i bostadskvarteren motsvarar den i stadskärnan. Motiveringar till lösningen:

- **Ett centralt läge** som möjliggör hållbara färdsätt
- **Naturvärden:** det är möjligt med kompletterande byggande på området utan att naturvärden går förlorade.
- **Stort antal byggnader som ska bevaras:** Cirka en tredjedel av det nuvarande fabriksområdets areal reserveras för byggnader som ska bevaras. Det ska bevaras flera byggnader än vad markägaren ursprungligen har önskat. Strukturen har på motsvarande sätt förtätats inom de kvartersområden där betoningen ligger på boende.
- **Funktionell mångfald:** Strävan är inte bara ett bostadsområde utan ett område med blandade funktioner. De byggnader som ska bevaras har en enorm potential för olika användningsändamål.
- **Prövning i anslutning till delgeneralplanen för centrum:** I detaljplanen planläggs ett större parkområde och färre bostadskvarter på Metviksstranden än vad delgeneralplanen för centrum möjliggör. Utifrån responsen i utkastskedet konstaterades att det ska lämnas ett större parkområde på Metviksstranden och att kvartersområdet för bostadsvåningshus i stället ska göras tätare.

I alla tre utkastalternativ placerades det tre höga byggnader med 15, 18 respektive 19 våningar i områdets mellersta del. Genom en kartenkät i utkastskedet erhöles både positiv och negativ respons på byggande på höjden. Däremot var responsen mestadels negativ i åsikterna i utkastskedet och i Österbottens museums utlåtande om högt byggande. I NTM-centralens utlåtande konstaterades att det skulle ha varit bra om man i fråga om byggande på höjden hade undersökt flera olika placeringalternativ. Enligt NTM-centralen ska man vid planeringen dessutom säkerställa att det område bebyggs inte har negativa konsekvenser för de närliggande RKY-områdena, det vill säga de byggda kulturmiljöerna av riksintresse. Konsekvenserna bedöms i kapitlet 5.3.7 *Konsekvenser för den byggda miljön* och 5.3.8 *Konsekvenser för byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY)*. Höga byggnader har inte strukits i planen men de har gjorts lägre. På området tillåts högst en tornbyggnad med 18 våningar och två byggnader med högst 12 våningar.

Det gjordes inga andra betydande ändringar i byggnadsmassornas höjder efter utkastskedet.

4.5.10.5 Behandling av strandområdet

Inom strandområdet var den viktigaste ändringen att den så kallade Träskgatans kurva stängs av för biltrafik. Där gatuområdet ströks placerades ett kvartersområde för bostadsvåningshus. Samtidigt togs även ett område för allmän parkering helt bort från strandområdet.

Målet för planen i förslagsskedet är en så fungerande, trygg och trivsamt strand som möjligt för såväl gång- och cykeltrafik som för rekreativ användning.

I både myndighetsutlåtandena och intressenternas åsikter fick utkastalternativet ALT2 mest positivt respons. I detta alternativ var byggandet på stranden som minst och målet var en mera naturenlig behandling. Omfattningen av parkområdet på stranden motsvarar i förslagsskedet ganska exakt alternativet ALT2 i utkastskedet.

4.5.10.6 Diskussion om kultur-, idrotts- och musikhuset

Planläggningen har fått mycket respons på att det på området som ska planläggas borde placeras ett musikhus eller en större kultur- och idrottskoncentration. Ännu i detaljplanens inlednings- och utkastskeden hade Vasa stad förbundit sig till projektet Wasa Station, som planerades på den före detta busstationstomten. Projekthelheten inbegrep ett musikhus, idrotts- och kongresslokaler, ett köpcentrum, ett hotell samt bostäder. Efter framläggandet i utkastskedet kom beskedet om att beredningen av projektet Wasa Station ska avbrytas. Behovet av musik- och kongresslokaler samt lokaler för inomhusspel består, även om planeringen och genomförandet har skjutits upp till framtiden. Vasa stad kommer att jämföra olika alternativa placeringsplatser genom att använda sig av förfarandeprocessen för lokalitetsprojekt. Därigenom bereds det senare ett förslag för beslutsfattande om var musik- och kongressverksamhet samt lokaler för inomhusspel ska placeras som stadens projekt.

Båda ovan nämnda placeringsplatserna har många styrkor.

- Helheten Wasa Station är väldigt lätt att nå med olika färdssätt. En stor byggnadsvolym med flera olika funktioner gör den till en nationellt sett mycket konkurrenskraftig plats att arrangera stora seminarier och andra evenemang på.
- Verkstadsområdets styrkor har främst att göra med stadens attraktionskraft och turismpotential. De mest intressanta kulturkoncentrationerna finns ofta i historiska eller industriella miljöer. Läget invid havet med varierande stadsrum och mötet mellan gamla och nya strukturer ger helheten en särprägel som är svårt att åstadkomma med enbart nybyggnader. Trafikmässigt ligger Verkstadsområdet inte på en lika fördelaktig plats som den gamla busstationstomten. Dessutom får det på området inte anvisas stora kommersiella koncentrationer.

I detaljplanen för Verkstadsområdet möjliggörs alla ovan nämnda funktioner med undantag av en större kommersiell koncentration. Även den före detta busstationstomten har fortfarande en gällande detaljplan som möjliggör genomförande av projektet Wasa Station.

Detaljpanelösningen för verkstadsområdet har undersökts närmare efter utkastskedet ur perspektivet för hur området nära Storalånggatan kunde göras till en så fungerande plats som möjligt för större samlingslokaler. Stora förändringar har inte varit nödvändiga, eftersom det redan i utkastskedet anvisades mycket byggrätt på området, vilket möjliggjorde kultur- och samlingslokaler. I monteringshallen som bevaras finns ett så stort enhetligt utrymme att byggnaden utan problem rymmer både en konsertsal och en fullstor motions- och idrottssal med läktare. Detaljplanen möjliggör även utbyggnad av monteringshallen mot både Storalånggatan och parken. För en större planmässig flexibilitet har användningsändamålsbeteckningen för monteringshallen ändrats. I utkastskedet reserverades kvartersområdet för servicebyggnader. I förslagsskedet hade beteckningen ändrats till kvartersområde för centrumfunktioner (C). Boende tillåts inte alls kring monteringshallen, det vill säga i kvarter 16. Också mängden kommersiella lokaler begränsas i syfte att minimera olägenheterna från trafiken. Det har konstaterats att service- och logistiktrafiken till området borde dirigeras via södra ändan av Storalånggatan till västra sidan av monteringshallsbyggnaden. På så sätt stör lastningsverksamheten inte invånarna inom det angränsande trähusområdet. Denna lösning ändrar situationen jämfört med utkastskedet så att det är väldigt osannolikt att det ska placeras ett daghem mellan monteringshallen och Lokstallsparken.

4.5.11 Utlåtanden som inkommit medan planförslaget varit offentligt framlagt

Responserna om planförslaget med Planläggningsens bemötanden har sammanställts i en separat bilaga (rapport om växelverkan).

4.5.12 Övervägande efter förslagsskedet

Det har gjorts ett flertal små ändringar i detaljplanen efter framläggandet i förslagsskedet. De flesta är tekniska justeringar eller preciseringar av bestämmelser eller beteckningar i syfte att göra dem entydigare. Justeringarna av detaljplanen har marginella konsekvenser och förutsätter inte att detaljplaneförslaget ska läggas fram på nytt.

Plankartan har preciserats på följande sätt:

- På detaljplanekartan har lagts till beteckningar för översvämningsstråk (utifrån NTM-centralens utlåtande).
- Kvarter 18: Byggrätt har flyttats från södra delen av kvarteret till dess norra del invid Lokstallsplatsen för att bostäder ska kunna byggas i en trivsammare omgivning än bredvid en parkeringsanläggning. (Övervägande av arbetsgruppen som utarbetar detaljplanen)
- Norr om byggnadsytan för ett parkeringshus i kvarter 18 har det lagts till en tomtedel som ska planteras för klätterväxternas rotsystem. (Övervägande av arbetsgruppen som utarbetar detaljplanen)
- Gränsen mellan vatten- och parkområdena har flyttats en aning. (Övervägande av arbetsgruppen som utarbetar detaljplanen)
- I parken på Metviksstranden anvisas riktgivande leder och öppna platser. (NTM-centralens ställningstagande under myndighetssamrådet)
- Trädraden som gränsar det allmänna parkeringsområdet vid Träskgatan har korrigerats till en trädrad som ska bevaras på plankartan. Det är fråga om en befintlig trädrad som är avsedd att bevaras även framöver. (Planläggningsens eget övervägande)
- På byggnadsytan för ett LPA-kvartersområde på Storalånggatan har strukits den avgränsning med vilken man i förslagsskedet avgränsade den del av byggnadsytan där en dagligvaruhandel är avsedd att placeras. Det var dagligvaruhandeln ska placeras behöver inte fastställas så här noggrant, utan det räcker att det i detaljplanen fastställs vilken mängd byggrätt som tillåts för verksamheten. (Planläggningsens eget övervägande)
- Planbestämmelserna och beteckningarna för LPA-kvartersområden har reviderats. Syftet med detta har varit att göra bestämmelserna för de olika LPA-områdena enhetliga och ändra planbestämmelsen så att den blir entydigare i fråga om i vilken utsträckning utrymmen kan byggas ovan respektive under jord. Ändringen resulterade i att det för två parkeringsanläggningar lades till byggrätt för underjordiska utrymmen, något som saknades i förslagsskedet. (Planläggningsens eget övervägande)
- Vad gäller byggnadsytan för en portbyggnad på Storalånggatan lades det till det högsta tillåtna våningstalet för byggnaden (I). (Planläggningsens eget övervägande)
- Planbestämmelserna och -beteckningarna för leder som reserveras för gång och cykling har preciserats och gjorts enhetligare. I detaljplanen eftersträvas en lösning där körramporna till parkeringsanläggningarna alltid finns i periferin i förhållande till området, men på grund av flexibiliteten i tomtindelningen är också infart till tomterna tillåten från alla gator mellan bostadskvarteren. (Planläggningsens eget övervägande)

Följande justeringar och preciseringar har gjorts i planbestämmelserna:

- Preciseringar som begärdes i NTM-centralens utlåtande:
 - En detaljplanebestämmelse om översvämningsstråk har lagts till.
 - Planbeteckningen för AH-kvartersområdet (kvartersområde i sambruk som betjäna boendet) har preciserats så att det framgår vilka tomter beteckningen gäller. Det lönar sig inte att i detaljplanen fastställa ansvaren för genomförande.
 - Den tillåtna mängden affärs- och kontorslokaler på AK-kvartersområdena har minskats.
- Detaljplanebestämmelsen om Portgatan har ändrats så att den lyder (nya punkter med fet stil): *Lågfartsgata eller del av gatuområde där körhastigheterna sänks i mån av möjlighet med hjälp av konstruktioner, beläggingsmaterial och planteringar. När öppnandet av gatuförbindelsen från Portgatan till Storalånggatan planeras, bör det säkerställas att åtgärden inte har några skadliga trafikmässiga konsekvenser för Vöråstans bostadsområde. Trafiken från Storalånggatan till Fiskaregatan och vid behov även till de övriga gatorna inom bostadsområdet bör begränsas för att skadliga konsekvenser ska kunna förebyggas.* (Övervägande utifrån anmärkningarna)
- Planbestämmelsen om naturlig belysning, som i förslagsskedet ingick i bestämmelsen som gäller C-kvartersområden, har flyttats till de allmänna bestämmelserna. Bestämmelsen har preciserats. (Övervägande av arbetsgruppen som utarbetar detaljplanen)
- De allmänna bestämmelserna om parkering har preciserats så att alla hänvisningar till den nuvarande eller kommande parkeringspolitiken har strukits i bestämmelserna. De allmänna bestämmelserna har utökats med en bestämmelse som gäller dimensioneringsavdrag vid friköp av parkeringsplatser. Bestämmelserna om minimiantalet parkeringsplatser har inte ändrats efter förslagsskedet. (Planläggningens eget övervägande)
- Planbestämmelsen om cykelparkering har preciserats: ett annorlunda krav på studentboende än på vanligt boende har lagts till och bestämmelsen om cykelparkeringens kvalitet har preciserats. (Övervägande av arbetsgruppen som utarbetar detaljplanen)
- Bestämmelsen om bostadslägenheternas genomsnittliga yta (Planläggningens eget övervägande):
 - I kvarteren 21 och 23 har minimikravet beträffande bostadslägenheternas genomsnittliga yta minskats: 50 m² → 45 m². Samtidigt har bestämmelsen utökats med ett krav på antalet familjebostäder. Dessutom har bestämmelsen preciserats med vilka bostadsobjekt den inte gäller, exempelvis studentboende.
 - Följande text har lagts till: *Bestämmelsen om bostadslägenheternas genomsnittliga yta kan övervägas från fall till fall i fråga om sådana gemenskaps- eller gruppboenden där gemenskapsaspekten beaktas övergripande vid planeringen och genomförandet.*
 - Bestämmelsen om bostadslägenheternas genomsnittliga yta har ändrats så att den också gäller C-kvartersområde 17.
- Bestämmelser om gemensamma utrymmen (övervägande av arbetsgruppen som utarbetar detaljplanen):
 - Kravet på 2 % gemenskapsinriktade gemensamma utrymmen räknas på byggrätten för boende, inte på den totala byggrätten.
 - I förteckningen över gemenskapsinriktade gemensamma utrymmen har lokaler för distansarbete lagts till.
 - I förteckningen över övriga gemensamma utrymmen har en groventré med tappställe och sandavskiljningsbrunn lagts till.
- Bestämmelsen om grönfaktor har luckrats upp för de trängsta kvarterens del: 1.0 → 0.8 (se 4.5.12.5. Grönfaktor).

- Bestämmelsen om utrymmen i översta våningen i höga byggnader har gjorts tydligare. (Övervägande av arbetsgruppen som utarbetar planen)
 - Följande bestämmelse i förslagsskedet har strukits: *I översta våningen i byggnader med över 12 våningar ska ett gemensamt utrymme för alla invånare placeras eller alternativt en affärs-, restaurang- eller utställningslokal.*
 - I C-kvarter 17 lades följande bestämmelse till: *I översta våningen i byggnader med fler än 12 våningar ska placeras en för allmänheten öppen lokal (exempelvis en restaurang- eller en utställningslokal) eller, om byggnadens huvudsakliga användningsändamål är boende, ett gemensamt utrymme för invånarna.*
 - I AK-kvarteren 18 och 22 har följande bestämmelse lagts till: *I översta våningen i byggnader med 12 våningar ska ett gemensamt utrymme för invånarna placeras.*
- Detaljplanen har utökats med en bestämmelse enligt vilken bilplatskravet inte gäller flytande byggnader eller byggnader på parkområden. Bestämmelsen gäller de parkkonstruktioner som redan har uppförts i Metviksparken och mindre utbyggnader av dessa. Dessutom gäller bestämmelsen en flytande byggnad på 100 m² vy som kan byggas i vattenområdet utanför Verkstadsparken.

Detaljplanebeskrivningen har justerats och preciserats på följande sätt:

- Detaljplanebeskrivningen har preciserats så att den motsvarar den slutgiltiga detaljplanen. Preciseringarna är ringa eftersom det inte har skett stora ändringar i planen efter förslagsskedet.
- Följande rubriker har lagts till. Under rubrikerna beskrivs planeringen efter förslagsskedet och motiveras varför det antingen har eller inte har gjorts ändringar i detaljplanen.
 - 4.5.12.1. Byggnadsexploatering och skala
 - 4.5.12.2. Bestämmelser om bostadslägenheternas genomsnittliga yta och affärslokaler
 - 4.5.12.3. Bestämmelser om parkering
 - 4.5.12.4. Justeringar gällande LPA-kvartersområden
 - 4.5.12.5. Grönfaktor
 - 4.5.12.6. Granskning av utrymmen för snö

4.5.12.1 Byggnadsexploatering och skala

Efter förslagsskedet gjordes det inga sådana ändringar i detaljplanen som skulle påverka exploateringsgraden i kvartersområdena eller byggnadernas skala. Byggrätten för LPA-kvartersområdena preciserades (se 4.5.12.4 Justeringar gällande LPA-kvartersområden). Till övriga delar har byggrättens omfattning inte ändrats.

I två anmärkningar önskades att byggrätten på området minskas och de högsta byggnaderna görs lägre. NTM-centralen uppmanade i sitt utlåtande Planläggningen att överväga om det går att bättre anpassa nybyggnaderna på Storalånggatan till omgivningen. Arbetsgruppen som utarbetar planen konstaterade att det inte görs några ändringar. Byggnadernas höjder har undersökts ingående under detaljplanearbetet. Dessutom har det bedömts hur det byggande som detaljplanen möjliggör påverkar stadsbilden, skuggningen och vindförhållandena. Därtill har det bedömts vilka skadliga konsekvenser Vasa Elektriskas kraftverk vid Brändö bro eventuellt har för förhållandena för höga byggnader.

Om detaljplanen genomförs ändras utsikterna i synnerhet från norr då några av de befintliga byggnaderna på området rivs och ersätts med nya. Det hör till stadsutvecklingen att utsikterna ändras, i synnerhet i centrum. Med detaljplanen möjliggörs en tätbebyggd, högklassig och särpräglad miljö som kompletterar och berikar stadsbilden i Vasa. De

planerade nybyggnaderna medför i huvudsak inga betydande ändringar i områdets skala och de passar i regel bra i sin omgivning. Byggnader med 12 eller flera våningar ändrar Vasa stads siluett och har en betydande inverkan på stadsbilden. Höga byggnaders inverkan på stadsbilden kan inte anses vara enbart positiv eller negativ, eftersom dylika byggnader alltid väcker motstridiga känslor.

4.5.12.2 *Bestämmelser om bostadslägenheternas genomsnittliga yta och affärslokaler*

Vasa stads Fastighetssektor och Wärtsilä Finland Oyj Abp lämnade in ställningstaganden med likalydande innehåll om planförslaget. I ställningstagandena tog de upp följande teman:

- MÄNGDEN AFFÄRSLOKALER I DETALJPLANEN
 - I båda utlåtandena önskades att mängden affärslokaler som krävs i detaljplanen ska minskas.
 - Kravet på mängden affärslokaler ändrades inte efter förslagsskedet. Kravet har redan lättats upp med 20 procent efter utkastskedet. Området planeras enligt den exploateringsgrad som gäller i stadskärnan. Därmed bör det på området också finnas sådana funktioner som hör till stadskärnan.
 - Både Vasa stad och Wärtsilä har motiverat den exceptionellt höga exploateringsgraden med framför allt funktionell mångsidighet. Det skulle vara en dålig lösning att planera en så här tätbebyggd kvartersstruktur om målet var ett vanligt bostadsområde utan service.
- BOSTADSLÄGENHETERNAS GENOMSNITTLIGA YTA:
 - Wärtsilä önskade att bestämmelsen om bostadslägenheternas genomsnittliga yta ska ändras så att den blir kvartersspecifik.
 - Fastighetssektorn konstaterade att bostadslägenheternas genomsnittliga yta inte alls borde fastställas i detaljplaner utan med andra metoder. Fastighetssektorn är rädd för att för strikta detaljplanebestämmelser leder till att bostadspriserna går upp eller i värsta fall att det inte byggs något alls på området.

Andra synpunkter kring frågan:

- Även en del av byggfirmorna som är verksamma i Vasa har önskat att kravet på den genomsnittliga ytan ska luckras upp.
- Under myndighetssamrådet i förslagsskedet konstaterade NTM-centralen att bostadslägenheternas genomsnittliga yta fortfarande bör fastställas på något sätt.

I Vasa brukar man sedan länge fastställa minimikravet på bostadslägenheternas genomsnittliga yta i detaljplanen. Hittills har inga andra metoder använts. Ändring av den rådande praxis kräver noggrant övervägande och eventuellt även politiska beslut. Staden ska i alla fall se till att bostadsområdena har en balanserad befolkningsstruktur. Det att fördelningen av bostäder påverkar befolkningsstrukturen borde beaktas då beslut fattas. Det är till exempel viktigt att vara medveten om vilka sociala konsekvenser en väldigt ensidig befolkningsstruktur kan ha. Planläggningen understöder att det förs en mångsidig diskussion om frågan utifrån utforskad information.

Bestämmelsen om bostadslägenheternas genomsnittliga yta har inte ändrats i någon betydlig grad efter framläggandet i förslagsskedet. Det finns två orsaker till detta:

1. Undersökningar visar att befolkningsunderlaget blir ensidigt på sådana områden där det byggs flera små hyresbostäder. Det är väldigt svårt att hejda segregationsutvecklingen i efterhand. Staden ska se till att de nya områden som bebyggs mångsidigt lockar olika befolkningsgrupper (exempelvis genom att eftersträva en mångsidig bostadsproduktion

och att det byggs bostäder av olika storlek). Förutom detaljplaner används det i Vasa inga andra metoder för tillfället.

2. Området har planerats så att exploateringsgraden blir väldigt hög, med andra ord är mängden byggrätt i förhållande till kvarterens yta väldigt stor. Ju högre exploateringsgraden är, desto svårare är det att uppfylla alla funktionella krav och kvalitetskrav som ställs på byggandet (såsom tillräckligt mycket gårdsyta, tillräckligt många förråd och parkeringsplatser). Den översiktsplan för markanvändningen som tagits fram för detaljplanen har för de ovan nämndas del dimensionerats väldigt strikt utifrån det antagande att bostadslägenheternas genomsnittliga yta är ungefär 50 m². Om alla de ändringar som Fastighetssektorn och Wärtsilä föreslår görs i detaljplanen utan att byggrätten minskas, får alla funktioner som betjänar boendet inte plats i kvarteren.

Lösningen motiveras närmare i Planläggningens bemötande av Vasa stads fastighetssektors utlåtande (se sida 51 i rapporten om växelverkan).

I kvarteren 21 och 23 har minimikravet beträffande bostadslägenheternas genomsnittliga yta minskats: 50 m² → 45 m². Dessa kvarter är rymligare än de övriga kvarteren på området och en mindre genomsnittlig storlek på bostadslägenheterna medför inga problem vad gäller mängden gårdsutrymme eller antalet förråd. Samtidigt har det i dessa kvarter lagts till ett krav gällande antalet familjebostäder.

Därtill har bestämmelsen om bostadslägenheternas genomsnittliga yta preciserats enligt följande:

- *Bestämmelsen om bostadslägenheternas genomsnittliga yta gäller inte effektiverat serviceboende för specialgrupper och inte heller understött boende eller understött studentboende.*
- *Bestämmelsen om bostadslägenheternas genomsnittliga yta kan övervägas från fall till fall i fråga om sådana gemenskaps- eller gruppboenden där gemenskapsaspekten beaktas övergripande vid planeringen och genomförandet.*

Med den senare preciseringen avses inte det gemenskapsboende för äldre som välfärdsområdena ordnar och som kravet på bostadslägenheternas genomsnittliga yta inte alls gäller. Övervägande från fall till fall är möjligt exempelvis när det gäller objekt för gruppbyggande eller andra sådana gemenskapsboenden i vilka det byggs gemensamma utrymmen i större utsträckning än vanligt och därmed mindre bostadslägenheter.

4.5.12.3 Bestämmelser om parkering

Parkeringsbestämmelserna har övervägts i samarbete med stadens jurister. Även andra städers riktlinjer har kartlagts.

I detaljplaneförslaget fastställdes minimiantalet bilplatser. Därtill hänvisade man i fråga om dimensioneringen av parkeringen och bildelningsbilarna till den gällande parkeringspolitiken eller någon annan princip som godkänts i det kommunala beslutsfattandet. Detta gjordes eftersom det i Vasa har förts diskussioner om uppdatering av parkeringspolitiken. Det finns ett tryck på att luckra upp i synnerhet de krav som gäller bilplatser och att effektivisera parkeringen. I detaljplaneförslaget förbereddes den kommande situationen.

Hänvisningen till den kommande parkeringspolitiken ströks i detaljplanen efter framläggandet i förslagsskedet. Ändringen gjordes utifrån Planläggningens eget övervägande. Det konstaterades att minimiantalet parkeringsplatser i regel ska regleras med detaljplanen. Om det i detaljplanen hänvisas till den kommande parkeringspolitiken, överförs frågor som gäller planens innehållskrav för att fastställas i andra dokument. Planbestämmelserna

ändrades så att parkeringsdimensioneringen tydligt framgår av dem. Bestämmelserna om minimiantalet parkeringsplatser har däremot inte ändrats efter framläggandet i förslagsskedet. Även om ändringar är att vänta i parkeringspolitiken, är det inte bra att proaktivt göra ändringar i enskilda detaljplaner, i synnerhet när uppdateringen av parkeringspolitiken inte ens har inletts ännu. Markägarna ska behandlas jämlikt vid dimensioneringen av parkeringsplatser. Detta lyckas bäst om man i detaljplanerna konsekvent följer riktlinjerna i den gällande parkeringspolitiken.

Det konstaterades att även principerna för bildelningsbilar tydligt ska fastställas i detaljplanen. Dessutom ska man inte heller för deras del hänvisa till parkeringspolitiken. Dimensioneringen av bildelningsbilar pilottestades i Vasa i samband med tomtöverlåtelseävtävlarna gällande Travdalen. Bestämmelsen om bildelningsbilarna i Vöråstans verkstadsområde ändrades så att den uppfyller principerna som fastställts för Travdalen och motsvarar den etablerade dimensioneringen i andra städer (Åbo, Uleåborg, Tammerfors).

Bestämmelsen om dimensioneringsavdraget i fråga om parkering stämmer överens med den nuvarande parkeringspolitiken. Av städerna i Finland eftersträvar åtminstone Åbo, Uleåborg och Tammerfors en högre exploateringsgrad vad gäller parkering. I dessa städer är det möjligt att reducera det minimiantal parkeringsplatser som krävs i detaljplanen om parkeringen effektiveras antingen genom användning av bildelningsbilar eller genom att bilplatser placeras i anläggningar där det är möjligt med turvis användning av parkeringsplatser. Principerna gällande effektivisering är relativt nya och praxisen håller först på att ta form, men i de nämnda städerna har nyligen dragits upp riktlinjer om att effektiviseringsåtgärderna och uppluckringarna till följd av dem i fortsättningen ska anges i detaljplaner. Även i Vasa har tillämpats ett dimensioneringsavdrag i fråga om parkering, men principerna för det skiljer sig från dem i de ovan nämnda städerna. Enligt Vasas nuvarande parkeringspolitik gäller dimensioneringsavdraget vid friköp av bilplatser i allmänna parkeringsanläggningar. I de övriga städerna är dimensioneringsavdraget inte kopplat till friköp och allmänna parkeringsanläggningar, utan avdrag kan beviljas om bilplatser placeras i tillräckligt stora parkeringsanläggningar där det är möjligt med turvis användning eller där platserna inte är namngivna. Vad gäller dimensioneringsavdraget anser Planläggningen att även om ändringar är att vänta i parkeringspolitiken och även om de dessutom skulle vara eftersträvarsvärda ur Planläggningens synvinkel, är det inte bra att proaktivt göra ändringar i enskilda detaljplaner.

Följande bestämmelser ströks på plankartan:

- *Vid dimensioneringen av parkeringsplatser tillämpas stadens gällande parkeringspolitik eller någon annan princip som godkänts i det kommunala beslutsfattandet.*
- *Då det gäller bilplatser kan principen om bildelning tillämpas i enlighet med stadens parkeringspolitik eller annan i det kommunala beslutsfattandet godkänd princip.*

Till plankartan fogades följande bestämmelser:

Effektivisering av parkeringen

- *Minimiantalet bilplatser i detaljplanen kan minskas med fem (5) platser per plats för delade bilar, dock med högst 10 procent av det totala antal bilplatser som anvisas i detaljplanen. Sökanden ska i bygglovsskedet påvisa att tjänsten fungerar vid objektet. Om systemet med bildelning helt eller delvis avskaffas, ska de obligatoriska bilplatser som saknas anläggas eller ordnas på en annan plats på ett rimligt avstånd från fastigheten.*
- *För parkeringsplatser kan beviljas dimensioneringsavdrag, om bilplatser enligt friköpsprincipen förläggs till en sådan allmän parkeringsanläggning där turvis användning av platserna är möjlig.*

Det planeras inga allmänna parkeringsanläggningar inom Vöråstans verkstadsområde. Om sådana inte byggs på området, kan dimensioneringsavdraget i fortsättningen endast utnyttjas vid friköp av krävda bilplatser i parkeringsanläggningar utanför området. Den närmaste parkeringsanläggningen är Ekgården på cirka 500 meters avstånd från Lokstallsplatsen. Enligt Vasas parkeringspolitik kan friköp av parkeringsplatser tillämpas i sådana anläggningar som ligger på ett rimligt avstånd från objektet. Avståndskraven är följande:

- för boende ≤ 350 meter
- för arbetsplatser och service ≤ 500 meter.

Inom Vöråstans verkstadsområde kan dimensioneringsavdraget utnyttjas för arbetsplatser och service inom kvartersområdena för centrumfunktioner. Det finns inga allmänna parkeringsanläggningar inom ett rimligt avstånd från kvartersområdena för bostadsvåningshus och därmed är det inte möjligt att utnyttja dimensioneringsavdraget vid bostadsbyggande.

Om man i framtiden önskar tillämpa riktlinjerna enligt den nya parkeringspolitiken inom Vöråstans verkstadsområde, ska de anknyttande konsekvenserna bedömas genom skilda processer.

4.5.12.4 Justeringar gällande LPA-kvartersområden

I planförslaget möjliggjordes underjordiska utrymmen i 1–2 våningar i alla parkeringshus, men byggrätt för underjordiska utrymmen anvisades endast för parkeringshuset i kvarter 21. Byggrätten för parkeringsanläggningarna i kvarteren 16 och 18 skulle inte ha varit tillräcklig för alla de våningar ovan och under jord som detaljplanen möjliggör. I genomförandeskedet skulle man ha varit tvungen att välja om det i dessa kvarter ska uppföras ett parkeringshus med fem våningar utan underjordiska utrymmen eller alternativt ett parkeringshus med fyra våningar och en våning under jord. Avsikten med planen var emellertid även i förslagsskedet att möjliggöra båda.

För tydlighetens skull kom man fram till att för alla parkeringsanläggningar separat anvisa byggrätt för utrymmen ovan respektive under jord. Justeringen gjorde att byggrätten som planläggs för parkeringshus ökade enligt följande:

- Byggrätten för parkeringshuset i kvarter 16 ökade med 2 300 m² vy under jord.
- I kvarter 18 ökade byggrätten för parkeringshuset med 2 400 m² vy under jord.
- Den totala byggrätten för parkeringshuset i kvarter 21 är fortfarande i enlighet med planförslaget, men byggrätten för utrymmen ovan respektive under jord anvisades separat.
- Ändringen påverkar inte stadsbilden. Ökningen av byggrätten gäller underjordiska utrymmen och därmed ökar inte byggnadsmassornas dimensioner jämfört med lösningen i förslagsskedet.
- Ändringen har inte heller sådana trafikmässiga konsekvenser som vi inte redan har bedömt under detaljplanearbetets gång.

I trafikutredningen uppskattades trafikmängder som detaljplanen ger upphov till utifrån hur mycket det i planen fastställs byggrätt för boende och centrumfunktioner. Dessa har inte ändrats. Det hur mycket trafik som riktas mot området och hur det kringliggande gatunätet påverkas uppskattades utifrån hur olika verksamheter och parkeringsanläggningar fördelas över området. Ändringen har en ringa inverkan på hur trafiken riktas mot AK-kvartersområdena och det interna gatunätet inom området. Det kringliggande gatunätet påverkas av ändringen däremot bara mycket lite eller inte alls.

Till följd av ändringen kan kapaciteten för två parkeringsanläggningar höjas med cirka 75–100 fordon. Det anläggs så gott som aldrig flera bilplatser i tätt bebyggda centrumområden än vad som föreskrivs i detaljplaner. Därmed är det sannolikt att om parkeringsanläggningarnas kapacitet ökas, anläggs det mindre parkeringsplatser i de övriga delarna av kvartersområdena än vad som planerats under detaljplanearbetet.

- **Kvarter 16:** Största delen av parkeringsplatserna i kvarteret planeras i en parkeringsanläggning och en mindre del i monteringshallen. Om parkeringsanläggningens kapacitet ökar, kan det i monteringshallen placeras färre bilplatser. Infarten till bådadera ska enligt planerna ske från samma anslutning på Storalånggatan. Det hur parkeringsplatserna fördelas mellan byggnaderna på kvartersområdet påverkar inte hur trafiken som planerats för området belastar gatunätet däromkring.
- **Kvarter 18:** Om kapaciteten för parkeringsanläggningen i korsningen mellan Laboratoriegränden och Växelgatan ökar kan det i parkeringskällarna i AK-kvarteren 18, 19 och 20 samt i parkeringskällaren i C-kvarter 17 placeras färre bilplatser. Trafikmängden på Växelgatan ökar i ringa mån. En del av trafiken till parkeringskällarna kör i alla fall via Växelgatan och Laboratoriegränden. Ändringen påverkar inte de angränsande bostadsområdena, såsom det gamla trähusområdet i Vöråstan.
- **Kvarter 21:** Byggrätten för den parkeringsanläggning som planeras i korsningen mellan Storalånggatan och Portgatan ändrades inte efter förslagsskedet.

4.5.12.5 Grönfaktor

I detaljplaneförslaget fastställdes att minimivån för grönfaktorn är 1,0. Efter framläggandet i förslagsskedet granskades grönfaktorn närmare som sakkunnigarbete i Planläggningens natur- och landskapsteam. Det gjordes upp olika gårdsplaner för kvarteren och de användes för att jämföra vilka slags element som behövs på gårdar av olika storlek för att en viss grönfaktor ska kunna uppnås. Det konstaterades att det är svårt att i de trängre kvarteren 17, 18, 19 och 20 nå upp till den grönfaktor som fastställdes i förslagsskedet. För deras del sänktes kravet till 0,8. I de trängre kvarteren åstadkoms ett mångformigt gårdsutrymme som stöder hanteringen av dagvatten redan med grönfaktor 0,8. Å andra sidan når man upp till grönfaktor 0,8 med väldigt små satsningar på gårdsutrymmets kvalitet i de rymligare kvarteren 21, 22 och 23. För dessa kvarter konstaterades bestämmelsen om nivå 1,0 i förslagsskedet vara lämplig. Med dessa bestämmelser reglernas på liknande sätt planeringen av samtliga kvarter på området.

Mer information om grönfaktormetoden:

Planläggningen i Vasa har tagit i bruk grönfaktormetoden. Avsikten med metoden är att säkerställa att tillräckligt med vattengenomsläppliga ytor och växtlighet lämnas kvar i stadsstrukturen. Växtlighet bl.a. minskar översvämningsrisken, binder koldioxid, förbättrar luftkvaliteten samt ökar trivseln i stadsrummet och har positiva hälsoeffekter. Vattengenomsläppliga ytor möjliggör ett naturligt kretslopp för vattnet i stadsmiljön och bidrar därmed till förebyggande av dagvattenöversvämningar.

I grönfaktormetoden har numeriska koefficienter angivits för olika typer av element som berör växtligheten och dagvattenhanteringen, såsom träd och genomsläppliga ytor, och utgående från koefficienterna kan områdets grönfaktorvärde beräknas. På planområden där metoden är i användning har för tomterna eller kvarteren angivits minimivärden för grönfaktorn och de bör uppnås. Metoden är flexibel och möjliggör olika lösningar som bäst passar vederbörande objekt och med vilka det uppställda minimivärdet för området uppnås.

Grönfaktorn anges som ett relationstal som man får genom att värdet på områdets, exempelvis tomtens eller kvarterets, s.k. ekologiskt effektiva element divideras med områdets areal.

4.5.12.6 Granskning av utrymmen för snö

Efter framläggandet i förslagsskedet gjordes det en granskning av utrymmena för snö med hjälp av Navico Oy:s beräknare för snöutrymmen. Granskningen gjordes med ett snödjup på 60 centimeter. Hittills har det högsta mätta snödjupet i Vasa varit 56 cm vintern 2023–2024. Enligt de nuvarande forskningsresultaten kommer nederbörden att öka i Finland i framtiden, i synnerhet på vintern. Även om klimatet blir varmare och barmarkssäsongen längre, kan mängden snö emellertid öka.

Slutsatser av granskningen:

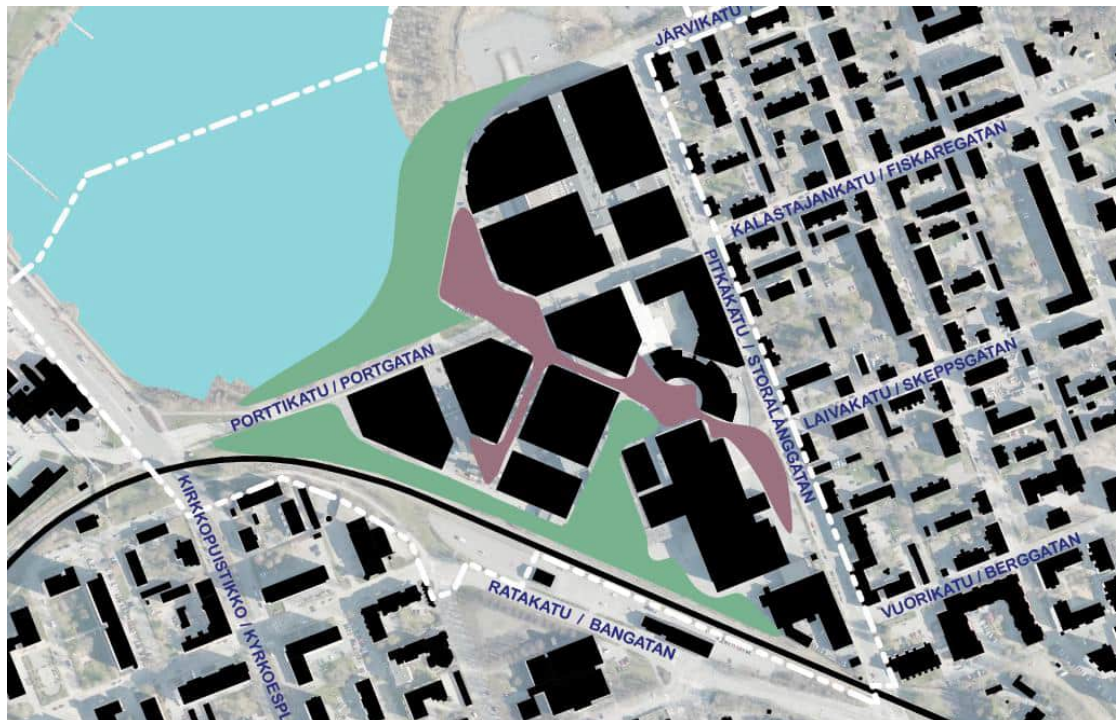
- Det finns tillräckligt med snöutrymmen på Bangårdsstråket och Metviksstråket även om det skulle snöa mera än vanligt.
- På Portgatan är snöutrymmet inte tillräckligt, eftersom en stor del av gatans kanter reserveras för parkering längs gatan och för korsningar där snö inte kan samlas. I fortsättningen kommer det att löpa en huvudled för gång och cykling längs Portgatan varifrån snön i alla fall transporteras bort i en så här tätbebyggd stadsmiljö.
- En del av snön på Lokstallsplatsen och Verkstadstorget kan samlas på de öppna platserna och en del transporteras till Lokstallsparken eller Verkstadsparken eller helt bort från området.
- Vad gäller de övriga gatuområdena måste en del av snön föras bort eller placeras i Lokstallsparken och Verkstadsparken. Det är vanligt i tätbebyggda stadsmiljöer.
- Snötipparna bör beaktas vid den fortsatta planeringen av allmänna områden. Det är viktigt att det i parkerna och på de öppna platserna planeras platser där det är enkelt att samla snö (exempelvis i ändan av gatan) och där beläggingsmaterialen och växtligheten tål detta.

5 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur, dimensionering och områdesreserveringar

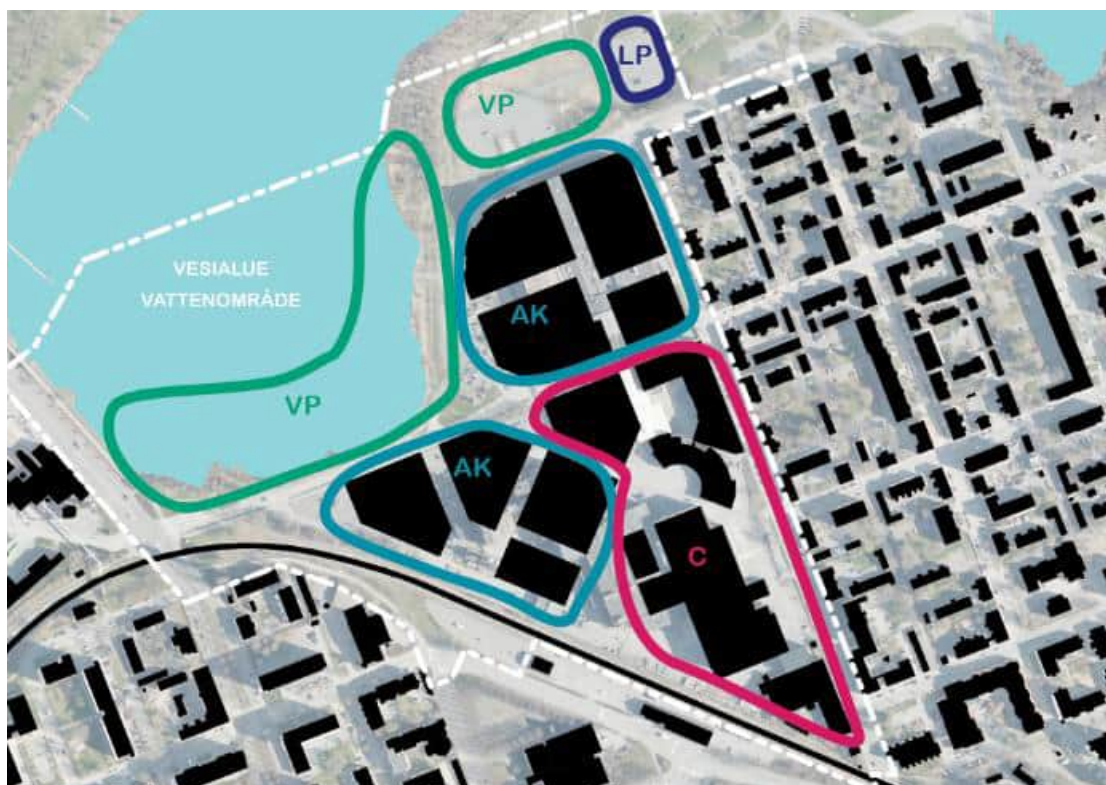
Med detaljplaneändringen ändras områdets användningsändamål och byggrätten på området utökas. Fabriksområdet omvandlas till ett mångsidigt urbant område där boende, arbetsplatser, handel och service samt idrotts- och kulturlokaler kan placeras. Detaljplanen gör det möjligt att vattenområdet fylls ut och omvandlas till park. Jämfört med den gällande detaljplanen görs det inga stora ändringar inom park- och vattenområdena.

I framtiden kommer området att fungera som en länk mellan de olika stadsdelarna och starkare binda ihop rutplaneområdet i centrum med Metviksparken och strandzonen. I synnerhet gång- och cykellederna ska utvecklas. Den byggda miljön varvas med grönområden så att staden ligger nära naturen och naturen nära staden. Med detaljplanen stärks grönförbindelsen mellan stadsstranden och Metviksparken i Vasa. I Metviksparken fastställs en byggnadsyta och byggrätt för en servicebyggnad samt för den kioskbyggnad som redan har uppförts i parken. I schemat nedan anges de öppna platser och parker som uppstår på området.



Visualiseringsbild sedd från Verkstadsparken.





De olika användningsändamålen placeras på området enligt prinsipschemat:

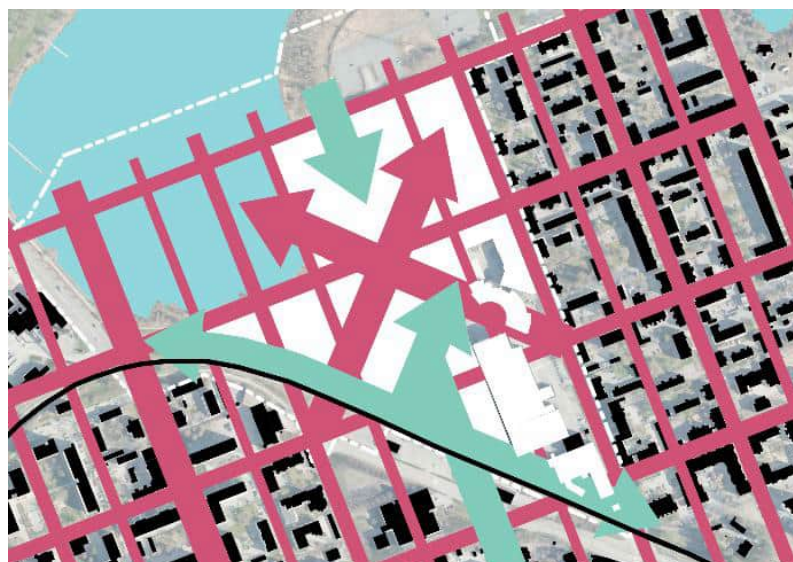
Blått: Med betoning på boende

Rött: Med betoning på service, arbetsplatser, samlingslokaler och affärslokaler

Grönt: Parkområden

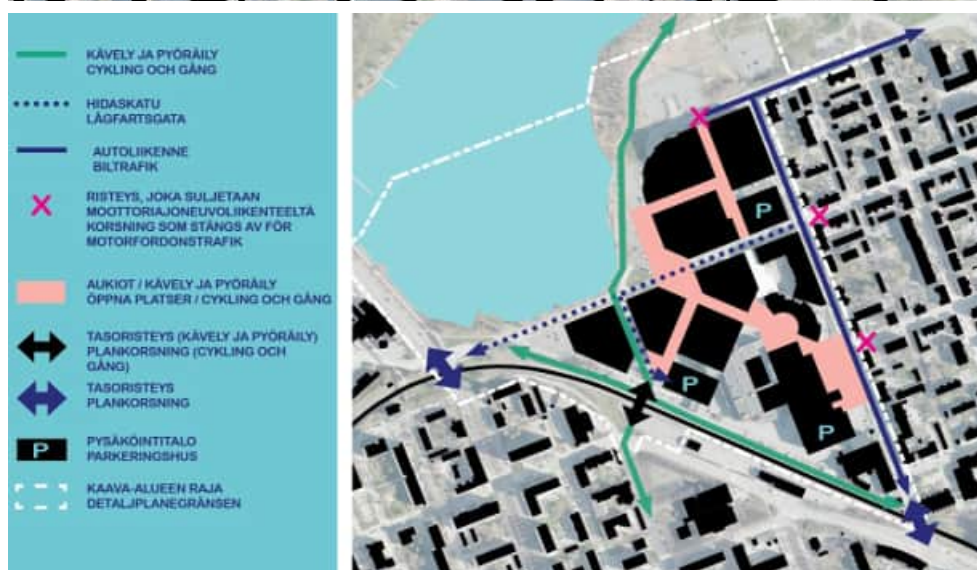
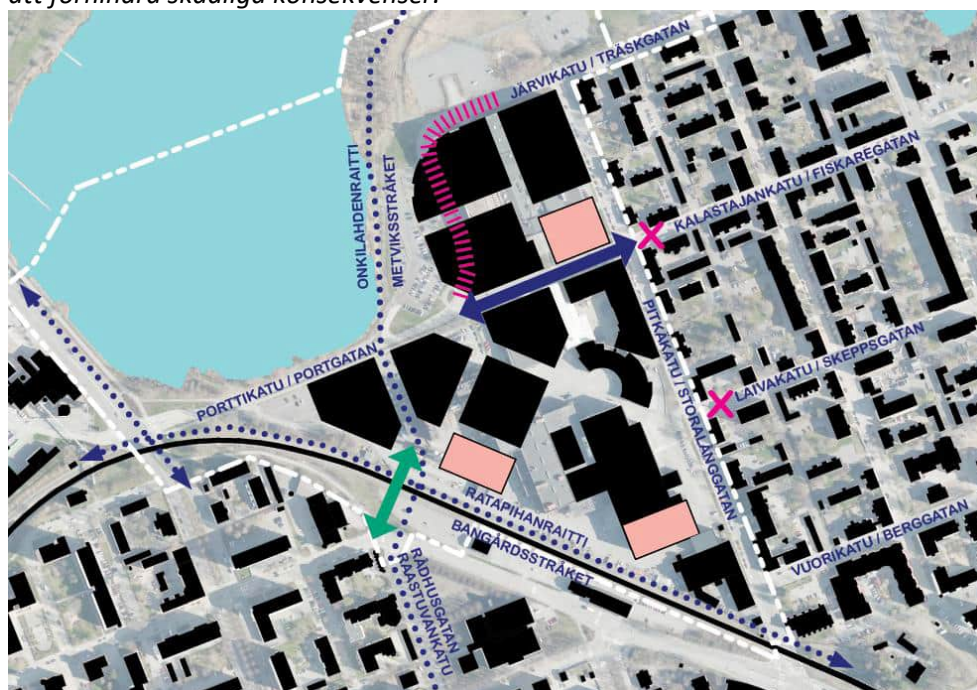
Mörkblått: Större parkeringsområden.

Av schemat nedan framgår den nya strukturen i förhållande till centrumet och Vöråstan. Området är beläget på en plats där Vasa centrum, Vöråstan och Brändö möts. Järnvägen löper diagonalt genom Vasa centrum och bildar en splittrad kant på både centrumets och Vöråstans sida av stadsrummet. Undantaget som järnvägen utgör har tagits som utgångspunkt för planeringen i arbetet med detaljplanen för Vöråstans verkstadsområde. De viktigaste elementen i stadsstrukturen som bildas är två diagonala förbindelser som löper genom området antingen i riktning med eller vinkelrätt mot järnvägen. Samtidigt uppstår en stadsstruktur med så många förbindelser som möjligt mellan olika stadsdelar och mellan bebyggda områden och grönområden.



Eftersom området är så centralt beläget vill man med planen skapa så många nya förbindelser som möjligt för cykling och gång mellan centrum, Brändö och Vöråstan samt från centrum till Metviksparken. De viktigaste nya förbindelserna är den så kallade förlängningen av Fiskaregatan (Portgatan), huvudleden för cykling i riktning med järnvägen (Bangårdsstråket) samt en ny plankorsning för gång- och cykeltrafik som kommer att utgöra en förlängning av Rådhusgatan. Detaljplanen gör det möjligt att den huvudled för cykling som tidigare har anlagts på Metviksstranden (Metviksstråket) bevaras på dess nuvarande plats.

I fråga om biltrafik stöder sig området på det nuvarande gatunätet med undantag av den så kallade Träskgatan's kurva, som helt ska stängas av för motorfordonstrafik. Alla nya gatuområden är antingen lågfartsgator eller avsedda endast för gång och cykling. Från Portgatan (före detta Träskgatan) öppnas en gatuförbindelse till Storalånggatan på nytt. I detaljplanebestämmelserna konstateras följande: "När öppnandet av gatuförbindelsen från Portgatan till Storalånggatan planeras, bör det säkerställas att åtgärden inte har skadliga trafikmässiga konsekvenser för Vöråstans bostadsområde. Trafiken från Storalånggatan's håll till Fiskaregatan och vid behov till de övriga gatorna inom bostadsområdet bör begränsas för att förhindra skadliga konsekvenser."



Eftersom den nya stadsstrukturen som bildas här har en hög exploateringsgrad, placeras de parkeringsplatser under parkeringsdäck eller i parkeringskällare i bostadskvarteren. Därtill behövs det separata parkeringsanläggningar. Parkeringen har dimensionerats enligt Vasa stads parkeringspolitik. I fråga om cykelparkering och hotell har en lättare parkeringsnorm tillämpats. För att uppmuntra till att bygga affärslokaler på gatunivå i bostadsvåningshusen har man anvisat ett lättare parkeringskrav för dem än för affärslokaler i allmänhet.



Parkeringslösningen på området framgår av det vidstående schemat:

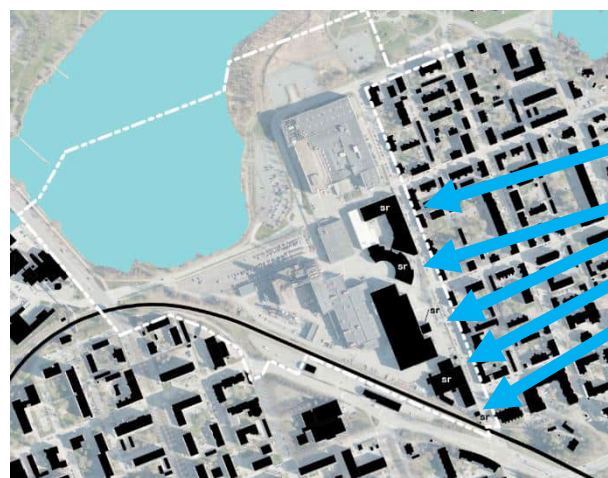
LP (vitt): område för parkering ovan jord, Metviksparkens parkeringsområde
LPA (ljusrött): parkeringsanläggningar
p-ma (blått): parkeringskällare eller parkeringsdäck



I regel följer det nya byggnadsbeståndet skalan i Vasa centrum, vilken är 2–8 våningar. Byggnadsbeståndet i den minsta skalan placeras i närheten av Storalånggatan (huvudsakligen 2–4 våningar). Detaljplanen möjliggör högt byggande i områdets mellersta del (12–18 våningar).

På bilden bredvid anges de högsta byggnaderna på området med turkos och de lägsta byggnaderna med blå färg.

I detaljplanen anvisas skyddsbeteckningar för fem byggnader:



Gamla fabriken eller den så kallade 1-fabriken
Lokstallet
Smedjan
Vevstaksfabriken
Transformatorstationen

Byggnaderna i fråga skyddas redan i den nuvarande detaljplanen, men skyddsnivån höjs jämfört med nuläget.

I detaljplanen finns bestämmelser om byggandets och stadsmiljöns kvalitet, buller och vibrationer, dagvatten, områdets föroreningsgrad, cirkulär ekonomi och konst.

5.1.1 Dimensionering

Detaljplaneområdet omfattar cirka 25,18 hektar.

Kvartersområdenas arealer med anvisad byggrätt:

C (kvartersområde för centrumfunktioner): 3,23 ha, byggrätt 44 410 m² vy.

AH (kvartersområde i sambruk som betjäna boendet): 1,37 ha, byggrätt 225 m² vy

AK (kvartersområde för flervåningshus): 1,93 ha, byggrätt 86 500 m² vy

LPA (kvartersområde för bilplatser): 0,91 ha, byggrätt 32 900 m² vy, varav 800 m² vy för dagligvaruhandel + underjordiska utrymmen 9 800 k-m²

ET (kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning): 220 m²

De övriga områdenas arealer med anvisad byggrätt:

Torg, öppna platser och gator: 5,6 ha

LP (område för allmän parkering): 0,62 ha

LR (järnvägsområde): 0,79 ha

VP (park): 5,35 ha, byggrätt 250 m² vy

VP-1 (park): 0,41 ha

W (vattenområde): 4,9 ha, byggrätt 100 m² vy

Fördelning av byggrätten enligt användningsändamål samt mellan de byggnader som ska bevaras och nybyggnader

För boende och centrumfunktioner som planläggs är den totala byggrätten 131 710 k-m², varav 70% anvisas för byggande av bostäder.

I den nuvarande detaljplanen uppgår byggrätten till 88 000 m² vy. Därmed ökas mängden byggrätt med 43 710 m² vy.

Byggrätten fördelas enligt följande mellan de byggnader som ska bevaras och nybyggnaderna:

Byggnader som ska bevaras: 18 785 m² vy

Utbyggnader av och ändringar inne i de byggnader som ska bevaras: 9 125 m² vy

Nybyggnader: 103 800 m² vy

Det planläggs inga bostäder i de byggnader som ska bevaras eller i deras utbyggnader.

Områdets totala byggrätt kan indelas enligt användningsändamål till exempel på följande sätt (uppskattning):

Boende: max 92 610 m²vy (uppskattat invånarantal cirka 1 800–2 400)

Dagligvaruhandel: max 3 100 m² vy

Annan kommersiell verksamhet (inkl. affärslokaler på markplan i kvarteren): ca 9 000 m² vy

Andra eventuella användningsändamål: ca 27 000 m² vy (andra eventuella användningsändamål är kontorslokaler och hotell, arbetsplatser, kultur, idrott samt privat och offentlig service)

Utöver för de ovan nämnda ändamålen anvisas det i detaljplanen byggrätt även för

- en kiosk- och parkbyggnad i Metviksparken 250 m² vy
- flytande byggande 100 m² vy
- parkeringsanläggningar 32 900 m² vy + underjordiska utrymmen 9 800 k-m²
- ekonomibyggnader på AH-kvartersområdena 225 m² vy.

5.1.2 Service

Om detaljplanen genomförs bor det uppskattningsvis 1 800–2 400 invånare på området. De har möjlighet att använda den service som uppstår på området eller servicen i de angränsande stadsdelarna. Eftersom området är så centralt beläget är servicen i både centrumet, Vöråstan och Brändö lätt tillgänglig för invånarna på området.

Detaljplanen möjliggör uppkomsten av närservice på området. På C-kvartersområdena och i bostadsbyggnadernas markplansvåningar kan affärslokaler, närbutiker och annan kommersiell verksamhet samt tjänster uppstå. Det är möjligt att även i anslutning till parkeringshuset i korsningen mellan Storalånggatan och Portgatan bygga en enhet för dagligvaruhandeln på högst 800 m² vy. Detaljplanen möjliggör även bland annat kultur- och idrottstjänster på området. Dessa ska förutom de blivande invånarna på området också betjäna ett större område. Däremot möjliggör detaljplanen inte någon stor handelskoncentration eller utrymmeskrävande handel på området.

Vad gäller skolor, daghem och hälsovård stöder sig området på servicen i centrumet och Vöråstan. Planmässigt är det möjligt med ett litet daghem inom C-kvartersområdena. Det huruvida området får ett daghem beror på vilken annan service som etablerar sig på C-kvartersområdet. Om det till exempel uppstår en större koncentration av kultur- eller samlingslokaler på området eller sådana arbetsplatser som kräver mycket lastningsutrymme, finns det inte längre plats för ett daghem.



En visualiseringsbild på hur Lokstallsplatsen i mitten av området eventuellt kunde se ut i framtiden. Till vänster på bilden syns VR:s gamla lokstall och till höger Wärtsiläs monteringshall, på vars fasad det planeras ändringar enligt bilden.

5.1.3 Kvartersområden

I detaljplanen anvisas följande användningsändamål för området:

C: OMRÅDEN FÖR CENTRUMFUNKTIONER

På området får lokaler anslutna till kultur- och idrottsverksamhet, inkvarteringslokaler, lokaler av verkstadstyp, affärs- och kontorslokaler samt lokaler för offentlig och privat service byggas.

I detaljplanen finns två kvartersområden för centrumfunktioner. De är belägna vid Storalånggatan i områdets östra del. De beskrivs separat nedan.

C-kvarter 16, "monteringshallens kvarter"



C-kvarter 16, "monteringshallens kvarter"

- Byggnadsexploateringen på kvartersområdet är cirka $e=0,88$.
- Utvecklandet av kvartersområdet bygger på utnyttjandet av det byggnadsbestånd som ska bevaras. På kvartersområdet anvisas totalt 19 260 m² vy byggrätt. Byggrätten fördelas på följande sätt inom kvartersområdet:
 - 3 500 m² vy för vevstaksfabriken som i detaljplanen anvisas som byggnad som ska skyddas
 - 460 m² vy för smedjebyggnaden som i detaljplanen anvisas som byggnad som ska skyddas
 - 15 300 m² vy för monteringshallen. Av denna mängd anvisas
 - 6 175 m² vy för den del som ska bevaras
 - 9 125 m² vy för utbyggnader och interna ändringar.
 - Byggrätten gör det möjligt att dela in det 16 meter höga hallutrymmet i två eller flera våningar. Byggnaden kan byggas ut antingen mot Storalånggatan i öster eller mot Lokstallsparken i väster.
 - I kvarteret får placeras högst 8 600 m² vy lokaler som räknas till kommersiell service. Högst 1 500 m² vy av dessa får utgöras av en dagligvaruhandel.
 - I byggnaderna på kvartersområdet får högst 1 400 m² vy parkeringslokaler placeras.

C-kvarter 17, "tornkvarteret"**C-kvarter 17, "tornkvarteret"**

- Byggnadsexploateringen på kvartersområdet är cirka $e=1,92$.
- Cirka två tredjedelar av byggrätten på kvartersområdet anvisas för nybyggnader och cirka en tredjedel för byggnader som skyddas.
- I kvarteret står den högsta byggnaden på området som ska planläggas. Dess våningstal kan vara högst 18. Till övriga delar har byggnaderna på kvartersområdet sedvanlig höjd.
- I kvarteret anvisas totalt 25 150 m² vy byggrätt. Byggrätten fördelas enligt följande inom kvarteret:
 - Totalt 8 650 m² vy för de byggnader som ska skyddas: 1 850 m² vy för lokstallet och 6 800 m² vy för 1-fabriken eller gamla fabriken.
 - 16 500 m² vy för nybyggnader, varav högst 8 000 m² vy för bostadsbyggande. I nybyggnadernas markplansvåningar ska minst 790 m² vy affärslokaler byggas.
 - I kvarteret C17 får placeras högst 800 m² vy detaljvaruhandel.
 - I markplansvåningen i de byggnader som har sedvanlig höjd placeras affärslokaler och lokaler som betjänar boendet. I de övre våningarna placeras bostäder.
 - De mest sannolika användningsändamålen för tornbyggnaden är boende och hotellverksamhet, men detaljplanen möjliggör även arbetsplats- och kontorslokaler samt privat och offentlig service i byggnaden. I översta våningen ska en för allmänheten öppen lokal (exempelvis en restaurang- eller en utställningslokal) eller, om byggnadens huvudsakliga användningsändamål är boende, ett gemensamt utrymme för invånarna placeras.

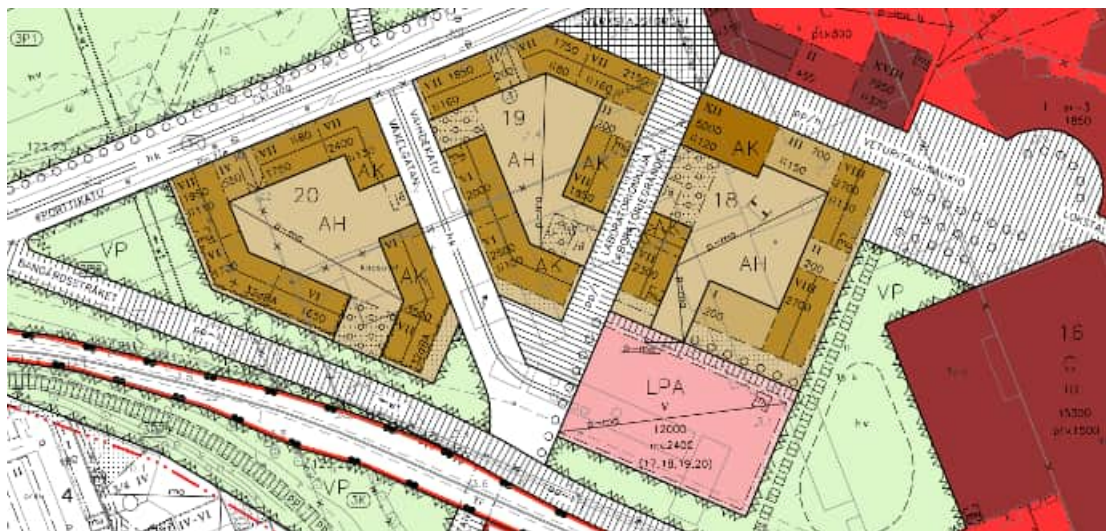
AK: KVARTERSOMRÅDEN FÖR FLERVÅNINGSHUS

AK: Kvartersområde för flervåningshus där det på högst 10 procent av byggrätten får placeras affärs- och verksamhetslokaler som inte orsakar miljöstörningar.

FLERVÅNINGSHUSKVARTEREN I OMRÅDETS SÖDRA DEL (18, 19 och 20)

AH: Kvartersområde i sambruk som betjänar boendet

AK: Kvartersområde för flervåningshus

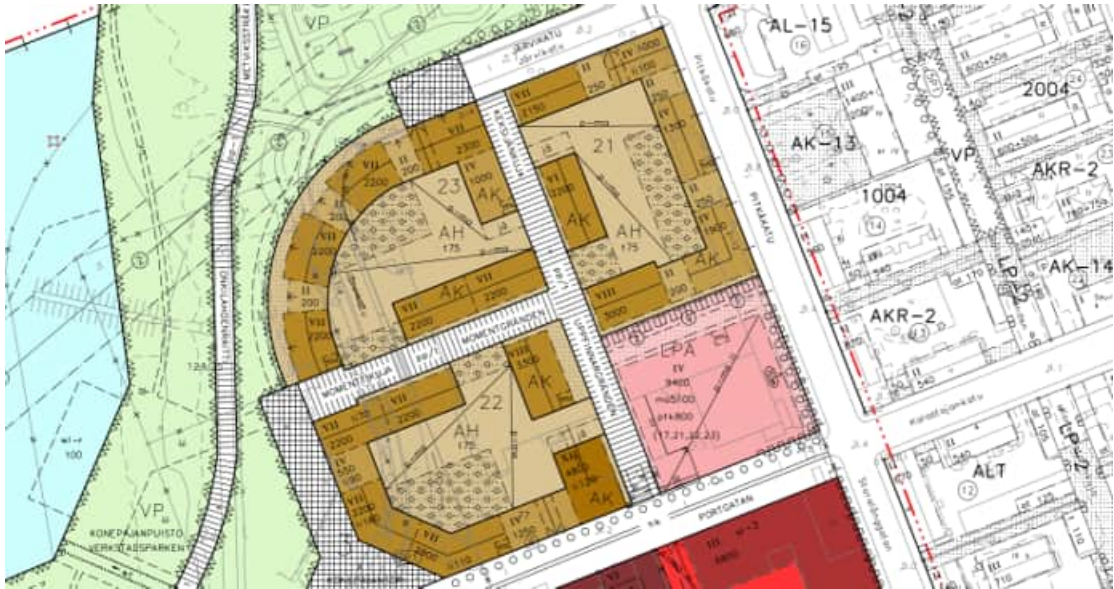


- Kvarteren för flervåningshus i södra delen finns inom ett trekantsområde som avgränsas av järnvägen och Portgatan (nuvarande Träskgatan). Grundläggningsförhållandena på området är svårare än i genomsnitt och på området finns deponiavfall, vilket höjer priset på byggande. Därför ska området enligt planerna ha ett högre exploateringsstal än den norra delen.
- Kvartersområdenas exploateringsstal är följande:
 - Kvarter 18: $e=2,75$
 - Kvarter 19: $e=2,8$
 - Kvarter 20: $e=2,8$
- Den planmässiga principen för bostadskvarter: Kvarteren är slutna kvarter. Innergården bildar ett separat kvartersområde (AH) och byggnadsmassorna kring den likaså (AK).
- Inom AH-kvartersområdet placeras en stor del av de gemensamma funktionerna i kvarteren, såsom ett parkeringsdäck, en körramp ovanpå parkeringsdäcket och en insamlingsplats för avfall.
- Kvarteren för flervåningshus i södra delen ligger lågt i terrängen och därmed är det inte möjligt att bygga parkeringskällare. I dessa kvarter kan innergården anläggas i sin helhet som däcksgård. Utöver på däcksgårdar placeras det parkeringsplatser också i en separat parkeringsanläggning.
- Infarten till parkeringen under däck i kvarteren 19 och 20 sker via Portgatan. Då dirigeras till Laboratoriegränden och Växelgatan endast service- och angöringstrafik till och från de nämnda kvarteren. Infarten till parkeringen under däck i kvarter 18 kan ordnas antingen via Laboratoriegränden eller parkeringsanläggningen där bredvid.
- Det finns två hål i den yttre cirkeln som avgränsar området: det ena reserveras för infarten till kvarteret och för avfallsarrangemang och det andra som ett område som ska planteras och där det bildas planteringsunderlag. På dessa områden ska planteras storvuxna träd som inte behöver fällas ens när gårdsdäcket repareras i framtiden.

- För kvarter 18 gäller följande bestämmelse: *I översta våningen i byggnader med över 12 våningar ska ett gemensamt utrymme för alla invånare placeras.*

KVARTEREN FÖR FLERVÅNINGSHUS I OMRÅDETS NORRA DEL (21, 22 och 23)

- AH:** Kvartersområde i sambruk som betjänar boendet
- AK:** Kvartersområde för flervåningshus



- Kvarteren för flervåningshus i norra delen finns inom området som avgränsas av Träskgatan, Storalånggatan och Portgatan. Enligt planerna ska genomförandet av området inledas här.
- Kvartersområdet delas in i två delar med hjälp av en så kallad brandgata (Uppfinnargränden). Från brandgatan går det en annan gata (Momentgränden) ner mot stranden. Vid Storalånggatan anvisas lite lägre byggande än på havssidan för att det ska öppna sig en havsutsikt från bostäderna.
 - På havssidan varierar våningstalen i byggnaderna mellan två (2) och åtta (8).
 - På Storalånggatan anvisas byggnader med 2–4 våningar.
 - Väster om parkeringshuset på Portgatan finns en byggnadsyta där en byggnad med 12 våningar får uppföras.
- Kvartersområdenas exploateringsstal är ungefär följande:
 - Kvarter 21: $e=2,14$
 - Kvarter 22: $e=2,97$
 - Kvarter 23: $e=2,30$
- Den planmässiga principen för bostadskvarter: Kvarteren är slutna kvarter. Innergården bildar ett separat kvartersområde (AH) och byggnadsmassorna kring den likaså (AK).
- Inom AH-kvartersområdet placeras en stor del av de gemensamma funktionerna i kvarteren, såsom en parkeringskällare, en fordonsanslutning till gården och en insamlingsplats för avfall.
- Den underjordiska parkeringen i kvarteren för flervåningshus i norra delen kan genomföras i form av parkeringskällare. Därtill placeras det parkeringsplatser också i en separat parkeringsanläggning. Den underjordiska parkeringen i kvarteren omfattar inte hela innergården, utan en del av gårdsområdet anvisas i detaljplanen som område där träd ska planteras. På dessa områden ska planteras storvuxna träd som inte behöver fällas ens när gårdsdäcket repareras i framtiden.

- Det finns två hål i den yttre cirkeln som avgränsar området: det ena reserveras för infarten till kvarteret och för avfallsarrangemang och det andra som ett område som ska planteras och där det bildas planteringsunderlag.
- I vart och ett av kvarteren 21, 22 och 23 får en ekonomibyggnad på 75 m² vy, till exempel ett förråd för friluftsredskap, byggas.
- Kvarter 22 omfattas av följande bestämmelse: *I översta våningen i byggnader med 12 våningar ska ett gemensamt utrymme för invånarna placeras.*

PARKERINGSANLÄGGNINGAR

LPA: Kvartersområde för bilplatser

- I detaljplanen anvisas tre placeringsplatser för parkeringshus. Ett av dem betjänar kvartersområdena för centrumfunktioner och de två övriga kvartersområdena för flervåningshus.
- I parkeringsanläggningarna får även tekniska utrymmen placeras. I en av parkeringsanläggningarna får en dagligvarubutik på högst 800 m² vy byggas.
- I planbestämmelserna ingår bestämmelser om kvaliteten i fråga om anläggningarnas arkitektur och belysning.
- Minst 50 % av de fasader som öppnar sig mot det angränsande bostadskvarteret ska uppföras som växtväggar eller väggar som bekläs med klängväxter.

FLYTANDE BYGGANDE

wl-r: Riktgivande del av vattenområde där bryggor eller flytande konstruktioner som betjänar parkområdet får placeras

- På stranden anvisas 100 m² vy byggrätt för flytande byggande. I Verkstadsparken på stranden anvisas plats för en insamlingsplats för avfall som betjänar det flytande byggandet.

5.1.4 Gatuområden

Fordonstrafiken stöder sig på det nuvarande gatunätet via Träskgatan och Storalånggatan. När det gäller det nuvarande gatunätet återställs situationen som rådde ännu på 1960-talet, då den så kallade Träskgatans kurva ännu inte hade anlagts och Fiskaregatan fortsatte från Vöråstan ända till Brändö bro. Gatan stängdes av med Wärtsiläs portar på 1970-talet. När gatuförbindelsen öppnas på nytt får den namnet Portgatan. De nya förbindelser som ska utvecklas är avsedda främst för cykling och gång.



Ortofotograf från 1955. Fiskaregatan fortsätter från Vöråstan ända till Brändö bro. Träskgatans kurva har ännu inte anlagts.

Nya gator där motorfordonstrafik är tillåten:

- Portgatan: den förbindelse vid Fiskaregatan som ska öppnas på nytt (långfartsgata)
 - I detaljplanebestämmelserna konstateras följande: *"När öppnandet av gatuförbindelsen från Portgatan till Storalånggatan planeras, bör det säkerställas att åtgärden inte har skadliga trafikmässiga konsekvenser för Vöråstans bostadsområde. Trafiken från Storalånggatans håll till Fiskaregatan och vid behov till de övriga gatorna inom bostadsområdet bör begränsas för att förhindra skadliga konsekvenser."*
- Växelgatan: Gatuförbindelse till parkeringshuset i mitten av området (långfartsgata). Förbindelsen fortsätter som en gata avsedd för cykling och gång över järnvägen till centrumet.

Nya gator där gång och cykling är tillåtna (även infart till tomterna är tillåten):

- Lokstallsplatsen: en diagonal gata från Storalånggatan till områdets centrala öppna plats
- Laboratoriegränden: en diagonal gata som löper från den nya plankorsningen på Rådhusgatan till områdets centrala öppna plats
- Uppfinnargränden: brandgata i norra delen av området
- Momentgränden: gränd som leder från Uppfinnargränden till strandskvären

Huvudlederna för cykling och gång, s.k. "cykelbanor" (ingen infart till tomterna)

- Bangårdsstråket: cykelväg i riktning med järnvägen, bildar i framtiden en del av en mera omfattande rutt invid järnvägen på norra sidan av den. Rutten fortsätter i Södra Klemetsö.
- Metviksstråket: cykelväg som löper från området som ska planläggas till Metviksparken i norr

5.1.5 Trafikområden

LR: Järnvägsområde

Järnvägsområdet görs smalare på norra sidan av järnvägen. Den södra gränsen förblir oförändrad. Det har avtalats om ramvillkoren för utrymmesreserveringen på järnvägsområdet under förhandlingarna med Trafikledsverket.

Detaljplaneavgränsningen omfattar två plankorsningar: den på Kyrkoeshplanaden och den på Rådhusgatan. Plankorsningen på Kyrkoeshplanaden förblir oförändrad. Plankorsningen på Rådhusgatan har ännu inte anlagts men den möjliggörs redan i den gällande detaljplanen. Plankorsningens sträckning förnyas så att övergången sker vinkelrätt mot järnvägen. Till skillnad från den nuvarande detaljplanen dimensioneras plankorsningen i fråga endast för cykling och gång.

LP: Område för allmän parkering

Det parkeringsområde i norra delen av området som betjänar Metviksparken fastställs på nytt som område för allmän parkering, på samma sätt som i den föregående detaljplanen.

5.1.6 Parkering

MINIMIALTAL BILPLATSER

För bostadsbyggande och bostadsbyggnaders affärslokaler på markplan: 1 bp/100 m² vy

För byggande av affärs- och verksamhetslokaler: 1 bp/70 m² vy

För effektiviserat serviceboende för specialgrupper, studentbostäder med stöd samt allmännyttiga servicelokaler och funktioner 1 bp/200 m² vy

För annat serviceboende (t.ex. seniorboende) 1 bp/130 m² vy

För skyddade byggnader, hotell, allmänna utrymmen och möteslokaler 1 bp/120 m² vy

Bilplatskravet gäller inte följande:

- Flytande byggnader, byggnader på parkområden
- Förråd utanför bostaden som betjänar boendet, hobby-, klubb- och bastuutrymmen e.d. som står till invånarnas förfogande eller halvvarma balkonger eller vinterträdgårdar.

Effektivisering av parkeringen

Minimiantalet bilplatser i detaljplanen kan minskas med fem (5) platser per plats för delade bilar, dock med högst 10 procent av det totala antal bilplatser som anvisas i detaljplanen. Sökanden ska i bygglovsskedet påvisa att tjänsten fungerar vid objektet. Om systemet med bildelning helt eller delvis avskaffas, ska de obligatoriska bilplatser som saknas anläggas eller ordnas på en annan plats på ett rimligt avstånd från fastigheten.

För parkeringsplatser kan beviljas dimensioneringsavdrag, om bilplatser enligt friköpsprincipen förläggs till en sådan allmän parkeringsanläggning där en turvis användning av platserna är möjlig.

MINIMIALTAL CYKELPLATSER

För studentbostäder: 1 cp/20 m² vy

För bostadsbyggande: 1 cp/25 m² vy, varav minst 5 % ska dimensioneras för lastcyklar eller andra specialcyklar som kräver mera utrymme än vanliga cyklar. Cykelplatserna ska placeras i låsbara cykelförråd som är lättillgängliga och där en del cykelplatser har ramlås.

Högst 25 procent av cykelplatserna får placeras på kvartersgårdarna. På alla cykelplatser utomhus ska finnas ställ med ramlås. Cykelplatserna utomhus kan också förses med skyddstak i form av gröna tak.

För byggande av affärs-, service- och verksamhetslokaler: 1 cp/50 m² vy. Det ska anvisas parkeringsplatser för cyklar i närheten av kundingångarna. Det rekommenderas att man vid planeringen av kundplatser också beaktar specialcyklar och andra rörelsehjälpmedel. På arbetsplatser på över 600 m² vy anvisas duschar, torkrum och förvaringsutrymmen för dem som cyklar till och från arbetet.

5.1.7 Övriga områden

VP: Park

Som parker fastställs

- strandområden
- området som utgör en förlängning av Handelsplanaden och som samtidigt också tjänar som område för hantering av dagvatten

- området mellan gång- och cykelleden invid järnvägen och de närmaste flervåningshusen
- området invid järnvägen mellan Rådhusgatan och Kyrkoeshplanaden.
- Inom parkområdet anvisas 250 m² vy byggrätt för byggnader som betjänar Metviksparken. Mängden byggrätt gör det möjligt att bygga ut den cafébyggnad som redan har uppförts i parken och dessutom att uppföra en servicebyggnad som betjänar parken.

VP-1: Park

- Park. Omvandlingen till mark kan ske endast till följd av landhöjning.
- Bestämmelsen gäller området bredvid Brändö bro. Invad bron finns Vasa Vattens infrastruktur som inte får äventyras genom att området fylls ut.

ET: Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning

Området för den transformatorbyggnad i områdets södra spets som ska skyddas. Transformatorbyggnaden används fortsatt för sitt ursprungliga ändamål.

5.1.8 Detaljplanebestämmelser

Detaljplanebestämmelserna finns som bilaga till detaljplanebeskrivningen.

5.2 Uppnående av målen för miljöns kvalitet

Kvaliteten på stadsrummet och de byggnader som ska uppföras på området regleras med detaljplanebestämmelser. Bestämmelserna finns som bilaga till detaljplanen.

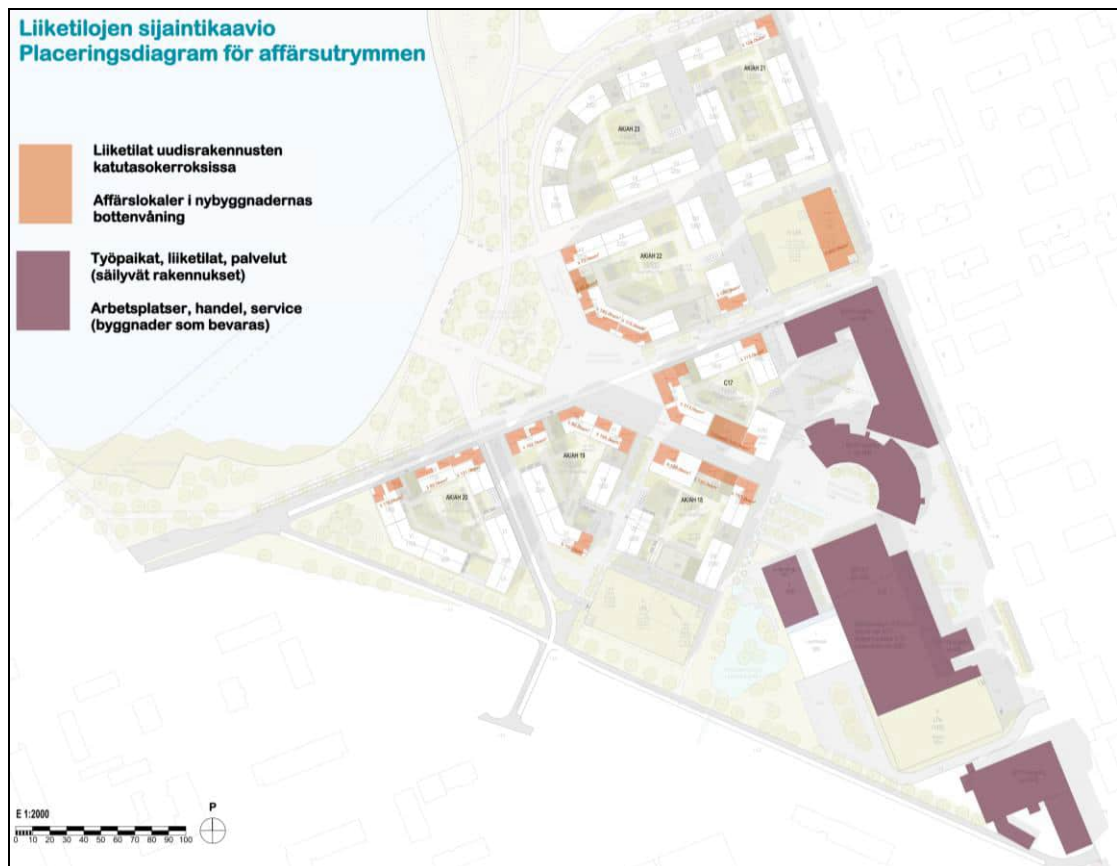
Av illustrationsmaterialet som finns som bilaga till detaljplanen framgår hurdant byggande som eftersträvas på området.

5.3 Planens konsekvenser

5.3.1 Konsekvenser för servicen och rekreationsanvändningen av området

Det är möjligt att planeringsområdet profileras som en unik områdesmässig helhet av service, arbetsplatser och affärsverksamhet i Vasa. Funktionerna på området kommer att betjäna invånarna inom det närliggande området men också en bredare kundkrets. Dessutom ökar invånarantalet i centrumet i takt med att området bebyggs, vilket stöder kontinuiteten av den nuvarande servicen i stadskärnan.

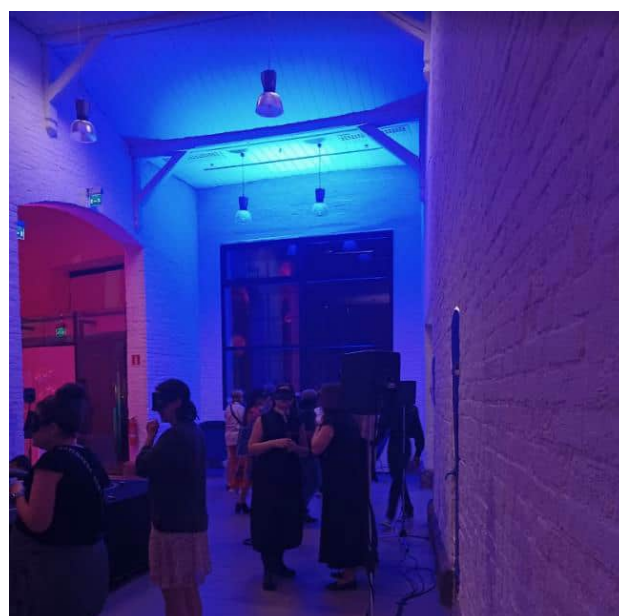
Ungefär en tredjedel (1/3) av området som ska planläggas planläggs för centrumfunktioner (c). Planbeteckningen och mängden byggrätt som planläggs på området möjliggör många olika slags verksamhet. På området kan placeras en eller flera attraktiva huvudfunktioner, exempelvis kulturtjänster, såsom scener eller en stor museihelhet, eller idrottsverksamhet. Det är relativt enkelt att utöka huvudfunktionen med olika stödtjänster, såsom restauranger och caféer eller må bra-tjänster. Utöver på kvartersområdena för centrumfunktioner kan service också placeras i lokalerna på markplan i kvarteren för bostadsvåningshus. Affärslokaler på markplan centraliseras vid de mest centralt belägna öppna platserna och på de fasader där det öppnar sig en utsikt mot havet. Dylika affärslokaler gör området levande och bidrar till socialt umgänge.



Tyngdpunkten för verksamheten kan variera då området bebyggs stegvis till den fulla omfattning som detaljplanen möjliggör. Den naturligaste platsen för arbetsplatsfunktioner är de byggnader som ska skyddas. Om det uppstår några större kultur- eller servicehelheter på området kan det i de byggnader som skyddas placeras stödtjänster för huvudfunktionerna. På området kan ordnas olika evenemang. Vid evenemangstidpunkten har dessa konsekvenser för ett bredare område än detaljplaneområdet, till exempel kan trafikmängderna öka och bullerolägenheter förekomma. Det finns ingen stor öppen plats för evenemang för allmänheten på området som ska planläggas. Därför skulle sådana evenemang för allmänheten som eventuellt ger upphov till buller främst ordnas inne i byggnaderna. I bygglovsskedet, då verksamhetens karaktär är bättre känd, kan man beakta de konsekvenser som de olika funktionernas särdrag ger upphov till. Då trafikutredningen i förslagsskedet utarbetades tog man i beaktande att det på området eventuellt placeras flera stora konsertsalar eller andra samlingslokaler. Trafiken som dylik verksamhet ger upphov till har alltså beaktats i trafikkalkylen och konsekvensbedömningen.

Om det på området för centrumfunktioner inte uppstår någon större koncentration av samlings- och kulturlokaler, finns det plats för andra eventuella tjänster på området, såsom privata hälsotjänster eller gym. Utan en större helhet av samlingslokaler blir området emellertid förmodligen ett utpräglat arbetsplatsområde och andelen service och handel blir mindre.

Om detaljplanen genomförs kan södra delen av Metviksparken utvecklas till ett trivsamt parkområde. Detaljplanen möjliggör också att Metviksparken bättre anknyter till den övriga strandzonen i Vasa centrum.



Svenska kulturfondens vårfest 2024 i Lokstallet på Wärtsiläområdet i Vasa.

5.3.2 Samhällsekonomiska konsekvenser

Arbetsplatser och Vasas attraktionsfaktorer

Det att området omvandlas från ett industriområde till ett område för boende, centrumfunktioner och servicebyggnader möjliggör en betydande utveckling av stadsstrukturen, vilket uppskattas ha en positiv inverkan på Vasas attraktionskraft. Förändringen i stadsbilden antas ha positiva konsekvenser för Vasas attraktionskraft som bostadsort och för kommande investeringar.

Wärtsilä och Vasa stad har som sitt gemensamma mål att skapa en mångsidig helhet av området. Målet är att till området få både företags- och start-up-verksamhet, hobbyverksamhet samt kultur och tjänster som bidrar till Vasaregionens livskraft. Samtidigt är strävan att stödja utvecklingen av Energiklustret i Vasaregionen genom att göra det möjligt för studerande, läroanstalter och företag att mötas och samarbeta i regionen.

Wärtsiläs organisation har för egen del aktivt arbetat för att det i det gamla byggnadsbeståndet på området ska placeras arbetsplatser och annan verksamhet som bidrar till Vasas attraktionskraft. Det har förts förhandlingar med aktörer som intresserar sig för området. Wärtsilä marknadsför det gamla byggnadsbeståndet på området under varumärket "Verkstadi". Länk till en webbplats som Wärtsilä upprätthåller: [Verkstadi - Tekevien kaupunki](#)

Det att den industriella användningen upphör på området påverkar även de redan bebyggda områdena utanför planavgränsningen. Nyproduktionen av bostäder har i regel en positiv inverkan på prisutvecklingen vad gäller det befintliga bostadsbeståndet inom de närliggande områdena. Det finns emellertid ett flertal andra faktorer som också påverkar bostädernas prisutveckling.

Kostnader för genomförande, investeringar, markanvändningsavgifter

Genomförandet av detaljplanen förutsätter ekonomiska satsningar av både staden och privata aktörer. Genomförandet av området kräver investeringar i ny infrastruktur men möjliggör samtidigt en effektivare användning än tidigare av den befintliga stadsinfrastrukturen. För att genomföra planen behöver man riva en del industribyggnader för att kunna ersätta dem med nya bostadshus. Rivningskostnaderna förväntas uppgå till cirka 2–3 miljoner euro. Samtliga byggnader ägs av Wärtsilä.

Jordmån, grundvatten och porgaser på området har undersökts i flera omgångar, speciellt under de senaste åren. Det omfattande befintliga byggnadsbeståndet på området gör det svårare att bilda en representativ helhetsbild av föroreningen av jordmånen på området.

På basis av de utredningar som gjorts hittills, orsakas saneringsbehovet av jordmassor som är förorenade och/eller innehåller avfallsfraktioner, främst av geotekniska orsaker. Jordmassor som är förorenade och/eller innehåller avfallsfraktioner förekommer främst i samband med sådana finkorniga och organogena jordarter, vilkas bebyggbarhet i princip är dålig. Utöver detta är det i regel inte tillåtet att uppföra bostadsbyggnader på jordmassor som innehåller avfallsfraktioner.

Den i planförslaget anvisade markanvändningen har en mycket hög exploateringsgrad i de kvarter som är avsedda för byggande. Därav finns det begränsade möjligheter att utnyttja tidigare nämnda jordmassor i exempelvis bottenstikt för park- och parkeringsområden som skulle ligga på ett tillräckligt avstånd från och på en lämplig höjdnivå i förhållande till vattennivån.

På basis av de på planområdet hittills gjorda utredningarna uppgår den moms fria kostnaden för saneringen av jordmassor som innehåller föroreningar och avfallsfraktioner till cirka 3–9 miljoner euro. Denna uppskattning inkluderar inte kostnader för arbeten gällande utfyllnadsområden på Metvikens vattenområde eller eventuellt förorenade sedimentmassor i anknytning till dessa arbeten.

Största delen av kvartersområdena som ska planläggas är i Wärtsiläs ägo. Då markanvändningen ändras och ny byggrätt planläggs höjs även den privata markens värde, vilket kommer att beaktas i markanvändningsavtalet i enlighet med fastslagna principer i stadens gällande markpolitiska program. Med markanvändningsöversättningen finansieras sedan bland annat anläggande av kommunalteknik på området. Kostnaderna för områdets nya kommunalteknik samt anläggande av de allmänna områdena uppgår uppskattningsvis till totalt 9–10 miljoner euro. Kostnadsuppskattningen inkluderar inte omfattande byggande av strandområdet. Det att stranden bebyggs och det byggnadstekniska utförandet av strandområdet har en betydande inverkan på de slutliga kostnaderna. För staden uppstår även kostnader för underhållet av gator och allmänna områden. Staden kan på sikt även förvänta sig en ökning av fastighetsskatten i takt med att området bebyggs, vilket har en positiv inverkan på den kommunala ekonomin.

5.3.3 Kommersiella konsekvenser

Konsekvenser för centrumets livskraft

Som bakgrundsutredning till Vasa generalplan 2040 gjordes en kommersiell utredning år 2023. I utredningen konstateras att

- Vasa centrum möjliggör det mångsidigaste utbudet vad gäller handel och service, eftersom det erbjuder de bästa möjliga affärsställena som dessutom är lätt tillgängliga för kunderna. De bästa affärsställena finns i kvarteren kring torget.
- centrumet som en kommersiell koncentration också stöder de övriga områdenas funktionalitet.
- projekten för Vöråstans verkstadsområde och Wasa Station stöder den kommersiella utvecklingen av centrumet, Klemetsö och Vöråstan. Projekten utvidgar serviceområdet i centrumet och stärker samtidigt handeln och den övriga servicen.

Detaljplanen möjliggör inte något köpcentrum eller några större enheter för handel inom området som ska planläggas. Dimensioneringen av den dagligvaruhandel och den centruminriktade fackhandel som tillåts på området är måttlig.

Konsekvenser för dagligvaruhandeln

I detaljplanen anvisas totalt 3 100 m² byggrätt för dagligvaruhandel. I detaljplanen eftersträvas inte någon större enhet för dagligvaruhandel, utan byggrätten fördelas över tre kvartersområden vid Storalånggatan. Detaljplanen möjliggör en mindre dagligvarubutik på båda kvartersområdena för centrumfunktioner och även i markplansvåningen i det parkeringshus som ska uppföras vid korsningen mellan Storalånggatan och Portgatan. En dagligvarubutik anses vara värd att eftersträva på området, och därför vill man med detaljplanen möjliggöra flera olika placeringsplatser för den. Det är emellertid inte sannolikt att det placeras en dagligvarubutik på alla ovan nämnda platser.

Det finns behov av en dagligvarubutik inom centrumets samtliga utvidgningsområden (Travdalen, Södra Klemetsö, Wärtsiläområdet). I takt med att verkstadsområdet bebyggs och invånarantalet ökar, ökar även behovet av en dagligvarubutik ytterligare. Utöver invånarna i planeringsområdet skulle en dagligvarubutik också gagna invånarna i de närliggande områdena samt dem som besöker området. På kartan nedan anges alla dagligvarubutiker på området oavsett storlek. Den mörkare cirkeln visar området inom 500 meters och den ljusare inom 1 000 meters radie från butiken.

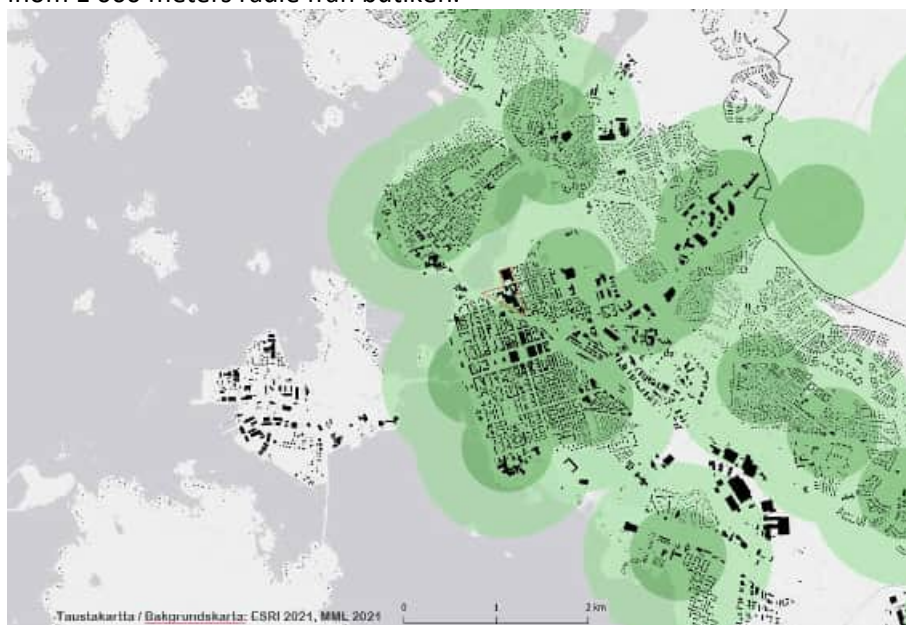


Bild: Vasa stad, Planläggningen. Bakgrundskarta: ESRI 2021, MML 2021.

5.3.4 Sociala konsekvenser, konsekvenser för boende

Positiva konsekvenser

Detaljplanen har följande positiva konsekvenser för boendet inom den närmaste omgivningen:

- Gång- och cykelförbindelserna blir bättre.
- Området blir lummigare.
- Området blir trivsammare då industribyggnaderna ersätts med bostadsbyggnader.
- Serviceutbudet blir bättre och området mera levande.
- Riskerna minskar när farliga ämnen inte längre upplagras på området.

Negativa konsekvenser

Detaljplaneändringen påverkar de angränsande bostadsområdena i form av utsikter som förändras och trafikmängder som ökar. Nybyggnaderna på Storalånggatan skuggar de närmaste kvarteren i Vöråstan något mera än vad det nuvarande byggnadsbeståndet gör. Vad gäller vindförhållanden har byggandet inga konsekvenser för bostadsområdena i närheten.

Det gamla byggnadsbeståndet på området utgör en potentiell placeringsplats för kultur- och idrottslokaler. Om det i framtiden ordnas evenemang för allmänheten på området kan invånarna inom det närliggande området uppleva detta både som positivt och som negativt.

Alla ovan nämnda faktorer beskrivs under separata rubriker nedan i denna detaljplanebeskrivning.

Sociala konsekvenser

Med detaljplanen eftersträvas en funktionellt sett mångsidig miljö i stället för ett renodlat bostadsområde, vilket också leder till en socialt rikare helhet. Nya förbindelser till Metviksparken, utveckling av strandparken och den service som uppstår inom området som ska planläggas ger området också många andra användare utöver dem som bor på området. Strävan med detaljplanen är att skapa ett varierande och intressant stadsrum där människorna trivs.

Med detaljplanen skapas så aktiva och lockande fasader som möjligt. Vid planeringen är strävan att undvika slutna och passiva gaturum som genererar ett otrivsamt stadsrum och kan orsaka en känsla av otrygghet. Till exempel betonar den danska arkitekten och stadsforskaren Jan Gehl i sitt verk *Städer för människor* hur viktigt det är med så kallade mjuka kanter på stadsrum. I sin forskning har Gehl konstaterat att det rum på gatunivå som människan kan uppfatta med hjälp av sina sinnen är av stor betydelse för hur stadsrummet upplevs. Enligt Gehl spelar även arkitekturen en roll: intressanta material och varierande fasader lockar människor till att vistas vid gaturummets kanter. Inom Vöråstans verkstadsområde bidrar affärslokaler på gatunivå vid de mest centralt belägna platserna och i närheten av stranden med aktivitet i gaturummet med sina caféer, restauranger och andra aktiva funktioner. Strävan med detaljplanebestämmelserna är att åstadkomma variation i fasaderna och undvika för långa oavbrutna fasader som behandlats på samma sätt.

Det har också eftersträvat mjuka kanter utanför de mest centralt belägna öppna platserna och gatorna, det vill säga på de områden där det förmodligen inte kommer att uppstå affärslokaler på gatunivå. Vid bostadskvarterens yttre kanter har planerats zoner för främre gårdsplaner som bidrar med aktivitet och uppmjukande växtlighet i gaturummet. Dessutom innebär ett halvoffentligt rum mellan gatan och byggnaden en viktig övergång mellan det offentliga och det privata rummet för invånarna i de lägsta våningarna. I undersökningar har konstaterats att halvoffentliga främre gårdsplaner har en betydande inverkan på trivseln i gaturummet och hur aktivt det är. Utomhusaktiviteter har undersökts exempelvis i

Melbourne, och där fick man fram att cirka 70 procent av verksamheten på bostadsgator sker på halvoffentliga främre gårdsplaner och cirka 30 procent i gaturummet.

Med de detaljplanebestämmelser som gäller nytt bostadsbyggande regleras att bygga gemenskapsinriktade gemensamma utrymmen för invånarna i bostadsbyggnaderna. Innergårdarna i bostadskvarteren har planerats som skyddade och trivsamma mötesplatser för invånarna.

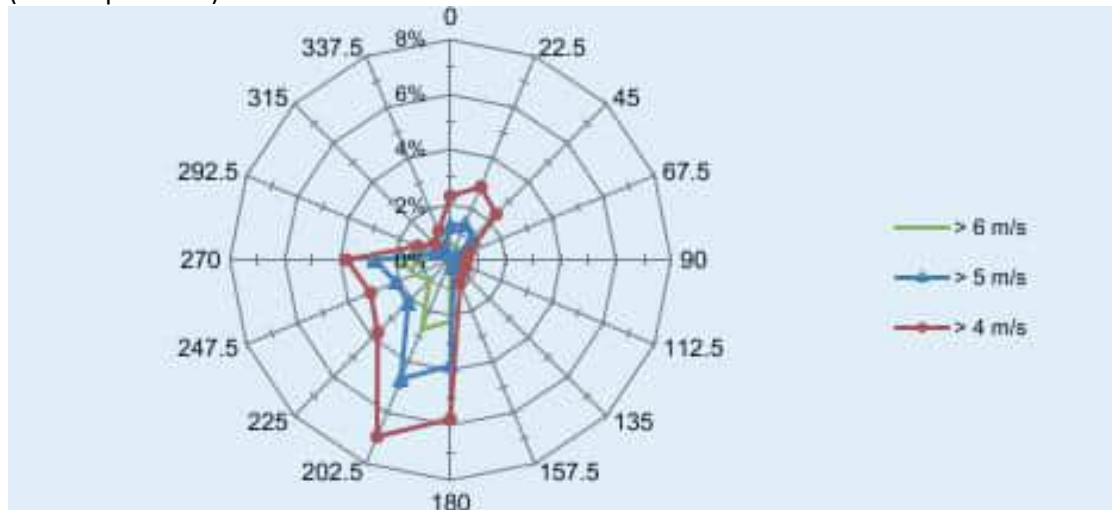
Strävan med bestämmelsen om bostädernas genomsnittliga storlek är att undvika husbolag med endast väldigt små lägenheter där invånarprofilen kan bli mycket ensidig. I regel behövs det emellertid också andra styrmetoder för att åstadkomma social mångfald, såsom metoder som gäller tomtöverlåtelse eller socialt boende, vilket gör det möjligt att bygga familjebostäder till rimligt pris. Det huruvida andra styrmetoder används kan man inte påverka genom detaljplanen.

Vid planeringen har särskild uppmärksamhet fästs vid utvecklandet av förhållandena för cykling och gång. På så sätt åstadkoms jämlika och trygga möjligheter till motion för olika åldersgrupper. Förbindelserna från centrumet och Vöråstan genom området till havet gagnar också invånarna i de angränsande stadsdelarna.

5.3.5 Konsekvenser för vindförhållanden

5.3.5.1 Utredningen om vindförhållandena i utkastskedet

Eftersom det i detaljplaneutkastet föreslås högt byggande på området, har det i samband med detaljplanearbetet utarbetats en utredning om vindförhållandena. Utredningen finns som bilaga till detaljplanen och den kan också läsas på detaljplaneprojektets webbplats (endast på finska).

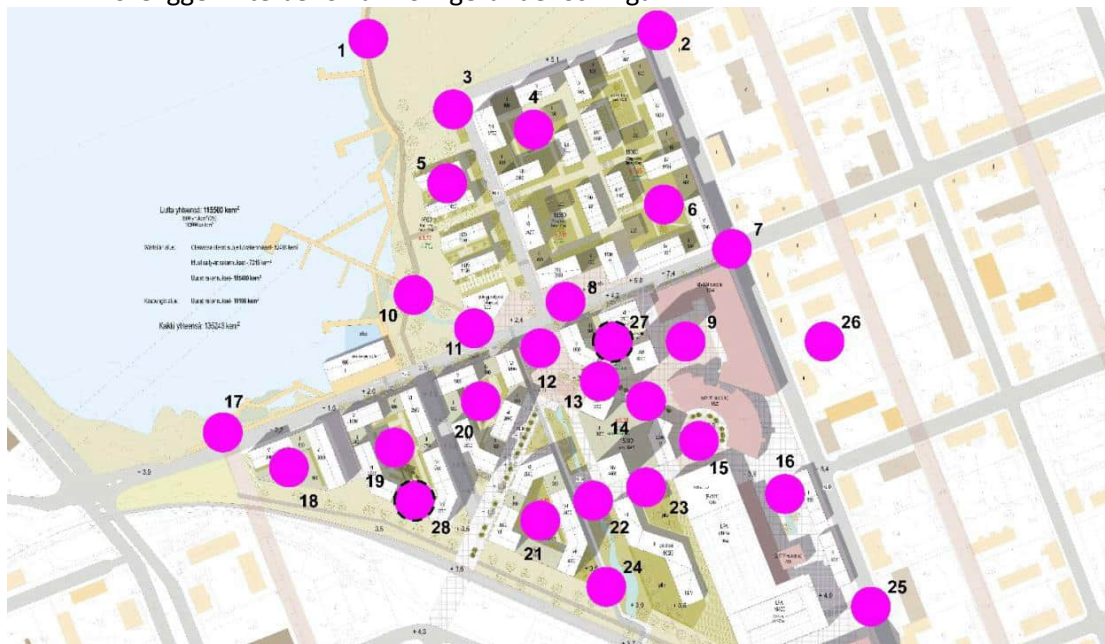


Sommarperiod: förekomsten av genomsnittliga vindhastigheter inom målområdet i april–september (% av tiden). I Vasa betonas nordliga vindar något mera under sommarperioden än under vinterperioden, men i övrigt skiljer sig sommar- och vinterperioderna inte från varandra i någon betydlig grad.

SLUTSATSER AV UTREDNINGEN OM VINDFÖRHÅLLANDENA:

- I fråga om vindar betonas i Vasaregionen sydliga vindar och under sommarperioden även nordliga vindar. För standardvinden inom planeringsområdet är emellertid den västliga vinden 270° av betydelse, eftersom den ger den största sektorn mot öppet hav.
- Granskningspunkt 1 på stranden i planeringsområdets norra del (se bilden nedan) är klart den blåsigaste platsen på området.
- I nuläget bildar de stora industribyggnaderna på området ett vindskydd för de intilliggande bostadshusen.
- Planen har inga betydande konsekvenser vad gäller vindförhållandena inom områdena utanför planeringsområdet. Även det planerade byggnadsbeståndet tjänar som vindskydd mot de intilliggande områdena. Den ofördelaktigaste situationen skulle vara om de gamla byggnaderna på området revs utan att något byggdes på deras ställe.
- Utkastplanen följer den allmänna planeringsanvisningen i fråga om vindförhållanden och byggnaderna blir jämnt högre från stranden mot inlandet.
- Höga byggnader ökar blåsten där bredvid huvudsakligen inom sektorerna 292,5° och 315° för vindriktningen samt vid frånlandsvindar 112,5° och 135°. I siffror är vindhastigheten emellertid inte högre än på stranden vid havsvikar där det inte finns några byggnader som skulle bilda vindskydd. Den ökade blåsten till följd av högt byggande kan beskrivas som lokal minskning av det vindskydd som de övriga byggnaderna ger.
- Det är svårt att nå upp till den bästa möjliga trivseln (A-kriteriet), men kriteriet B kan nås. I planen uppfylls kriteriet B även på gårdarna till lägre byggnader, därmed är blåsten ringa. Kriterierna framgår av bilden nedan.

- Vindbyar som försvårar gång (> 16 m/s, C-kriteriet) kan förekomma invid höga byggnader och på strandterrasser oftare än en gång per år, främst vid stormar under vinterperioden, då det även i övrigt inte är så trivsamt att gå, cykla eller vistas ute.
- Farligt kraftiga vindbyar (> 23 m/s, D-kriteriet) förekommer mera sällan än en gång per år. Årligen återkommande farligt kraftiga vindbyar används allmänt som kriterium för korregerande planeringslösningar och planbestämmelser. Vid detta objekt föreligger inte behov av korregerande lösningar.

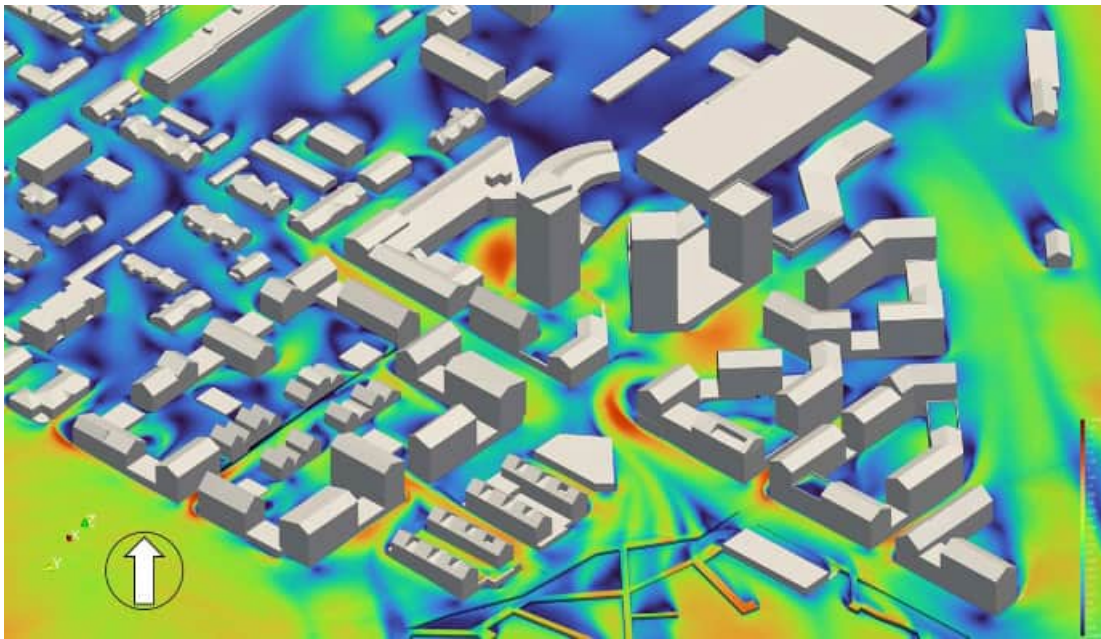


Granskningspunkterna har numrerats på bilden.

Av tabellen nedan framgår de kriterier i fråga om blåst som konsulten i Finland använder för vindhastigheterna på gatunivå.

Nimi	Kuvaus	Vaikutus
M tunnin keski- tuuli > 5 m/s	Tuulisuutta kuvaava yleinen kriteeri, joka soveltuu käytettäväksi, kun tuulen puuskaisuudella ei ole erityistä merkitystä. Kriteerillä voidaan myös kuvata uuden rakennuksen aiheuttamaa kokonaismuutosta tuulisuudessa, eli kuinka paljon tuulisuus muuttuu uuden rakennuksen johdosta. Jos tuulia esiintyy ≥ 5 % ajasta, on tuulisuudella oletettavasti merkitystä.	viihtyvyys
A puuskatuuli > 10 m/s (kesä- kausi)	Istumisen pitkiä aikoja; makaaminen; terassit ja kahvilat; ulkoilma- materiaalit; uima-altaat. Toiminnot ovat epäviihtyisiä, kun tuulia esiintyy kerran kesäkaudella (huhtikuu-syyskuu) tai useammin, $\geq 2,2$ h * ($\geq 0,05$ % kesäkauden tunneista).	viihtyvyys
B puuskatuuli > 13 m/s (kesä- kausi)	Seisominen/istuminen paikoillaan lyhyitä aikoja; puistot; kauppa- keskukset; rakennusten ulko-ovet. Toiminnot ovat epäviihtyisiä, kun tuulia esiintyy kerran tai useammin kesäkaudella (huhtikuu-syyskuu), $\geq 2,2$ h * ($\geq 0,05$ % kesäkauden tunneista).	viihtyvyys
C puuskatuuli > 16 m/s (koko vuosi)	Kävely yleisesti; rakennuksiin sisälle meno ja niistä poistuminen. Toiminnot ovat epäviihtyisiä tai vaarallisia, kun tuulia esiintyy kerran vuodessa tai useammin $\geq 2,2$ h * ($\geq 0,025$ % ajasta).	esteettömyys, turvallisuus
D puuskatuuli > 23 m/s (koko vuosi)	Vaarallisen kova tuuli toiminnosta riippumatta. Tuulisuus on ei-hyväksyttävä, kun tuulia esiintyy kerran vuodessa tai useammin $\geq 2,2$ h * ($\geq 0,025$ % ajasta).	turvallisuus

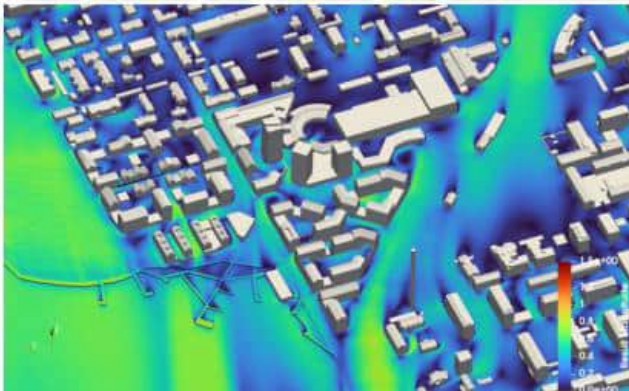
Slutresultatet av vindmodelleringen framgår av schemana nedan. Mera bildmaterial finns i utredningen.



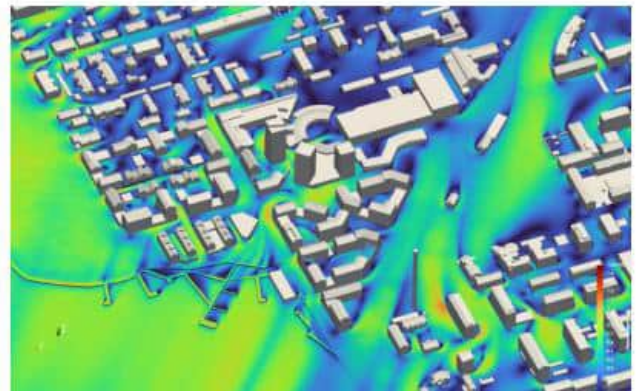
Byggnadernas inverkan på den genomsnittliga vindhastigheten på gatunivå. Vid de blå punkterna är inverkan som minst och vid de röda som störst i respektive vindriktning. Vindriktningen anges med en pil på bilden.

På bilderna nedan anges den relativa genomsnittliga vindhastigheten i olika riktningar. Varmare toner står för högre och kallare för lägre hastigheter.

270°

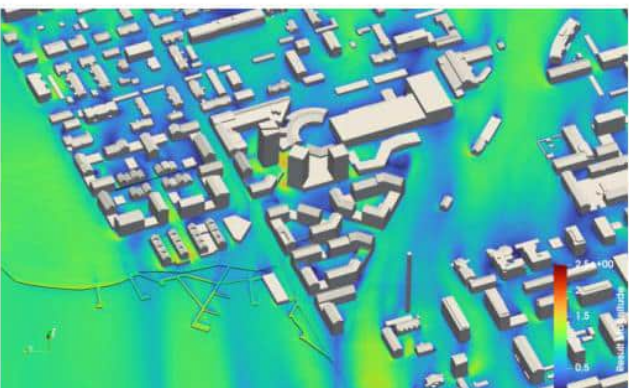


292,5°

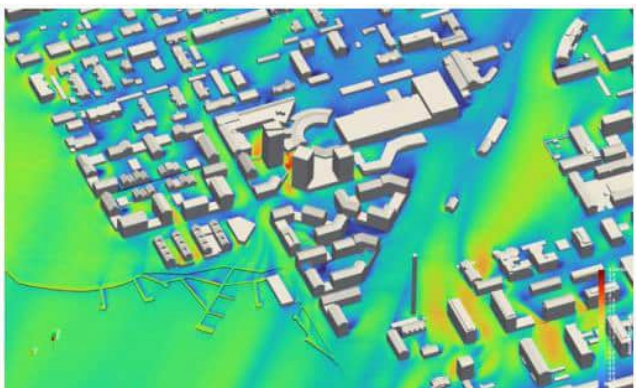


På bilderna nedan anges den relativa vindhastigheten i vindbyar i olika riktningar. Varmare toner står för högre och kallare för lägre hastigheter.

270°

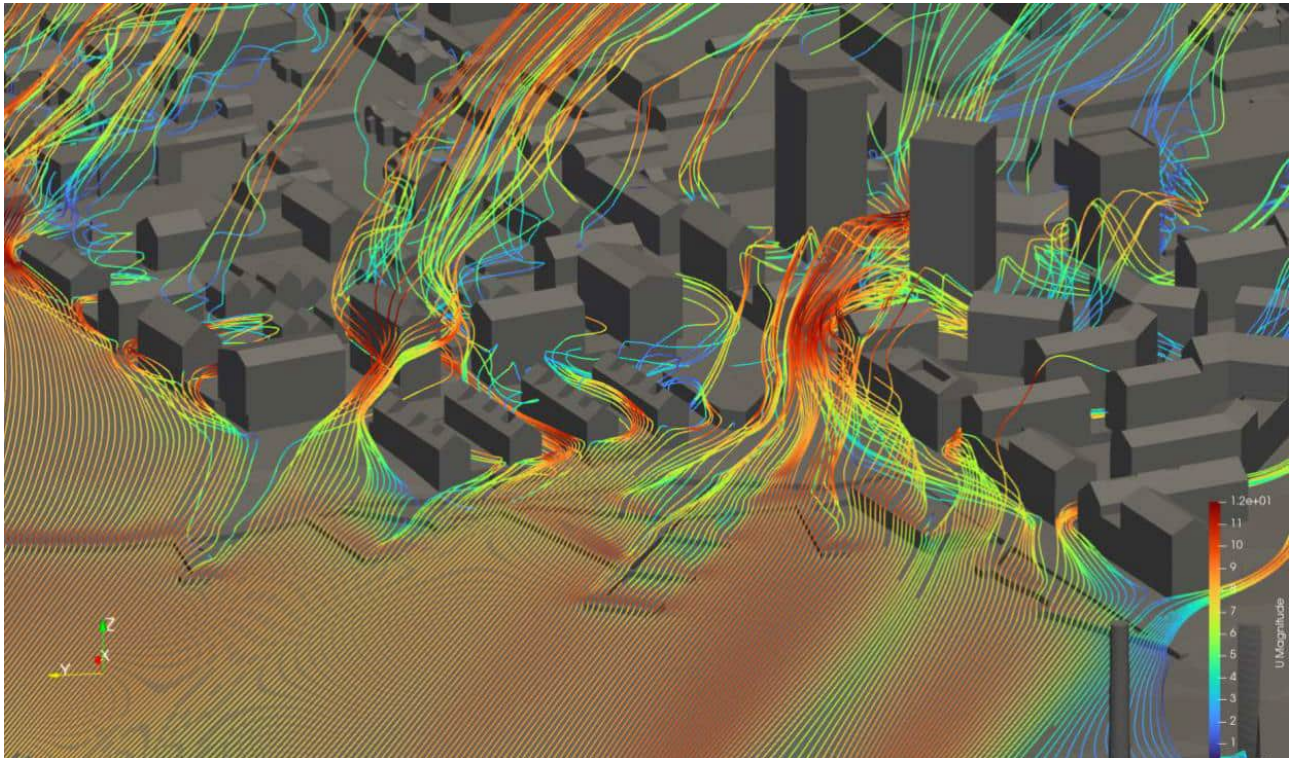


292,5°

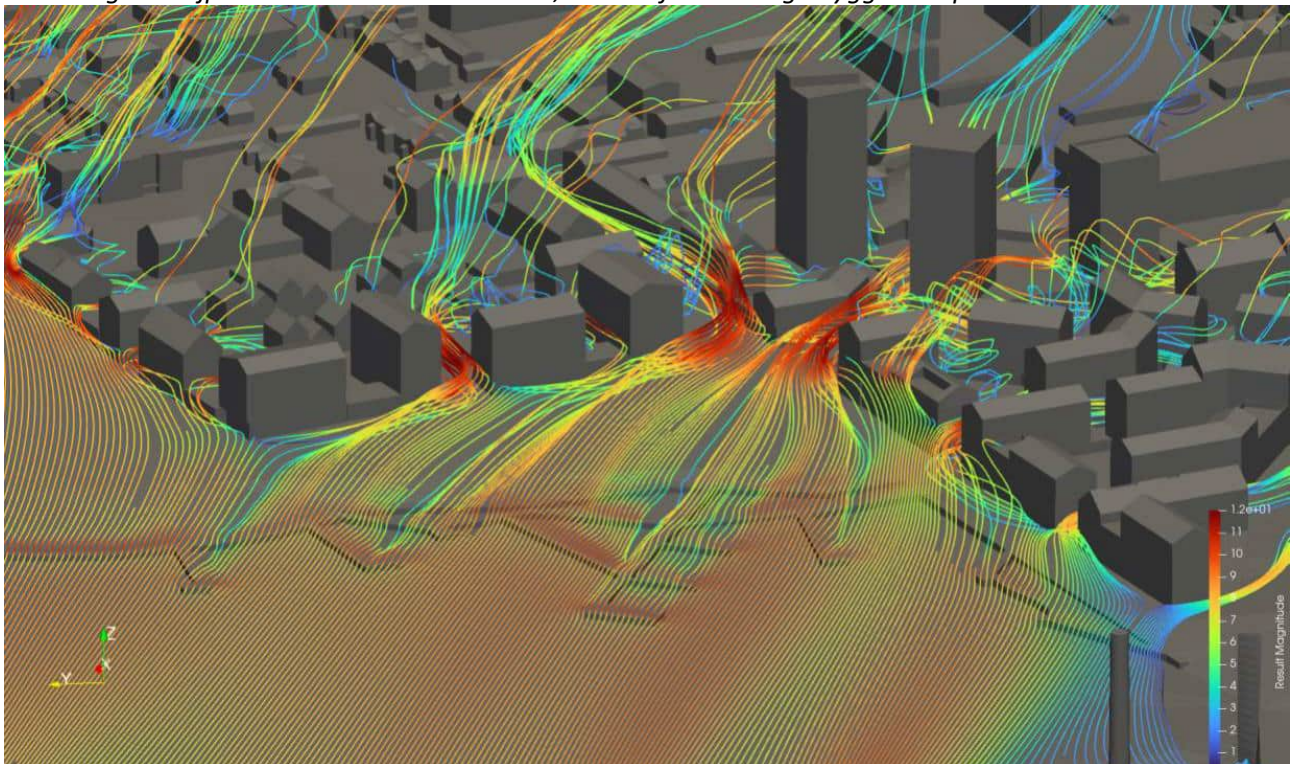


STRANDBYGGGANDETS INVERKAN PÅ VINDFÖRHÅLLANDENA

I utredningen undersöktes hur lägre byggnader på stranden påverkar den ökade blåsten till följd av byggande på höjden. Inverkan är inte betydande. Det observerades emellertid att lägre byggnader på stranden skyddar byggnadsbeståndet bakom dem när vinden stiger över dem. Om det inte placeras några byggnader på stranden, kan vinden kanaliseras direkt till den mest centrala öppna platsen på området, Verkstadstorget.



Plan enligt detaljplaneutkastet ALT1 och ALT3, där det föreslås låga byggnader på stranden.

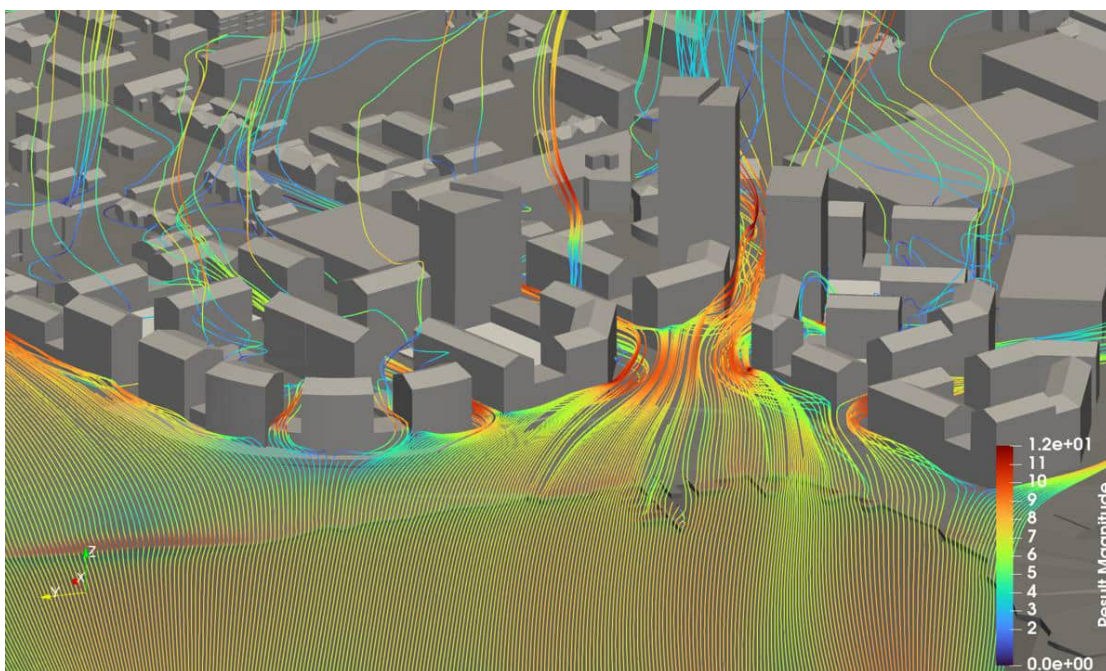


En alternativ plan där byggnaderna har tagits bort från stranden. Situationen motsvarar ganska bra detaljplaneutkastet ALT2. Vindriktningen är 292,5 grader.

5.3.5.2 Granskning av vindförhållandena i förslagsskedet

Det hur referensplanen i förslagsskedet påverkar vindförhållandena har analyserats med samma metod som användes för utredningen om vindförhållandena i utkastskedet. Som hjälp har använts en numerisk strömningsberäkning i syfte att utreda de lokala konsekvenserna av byggnaderna i referensplanen.

Vad gäller vindförhållanden omfattar referensplanen inte takterrasser på de tre högsta byggnaderna, och därmed är det möjligt att begränsa vinden vid planeringen av deras egna gårdar. Om takterrasserna tas bort, kan strömningen längsmed fasaden utan hinder ledas till gatunivån. Därför rekommenderas det att ingångarna till den högsta byggnaden ska skyddas med ett skyddstak eller en indragning i enlighet med den normala praxisen för planering av höga byggnader.



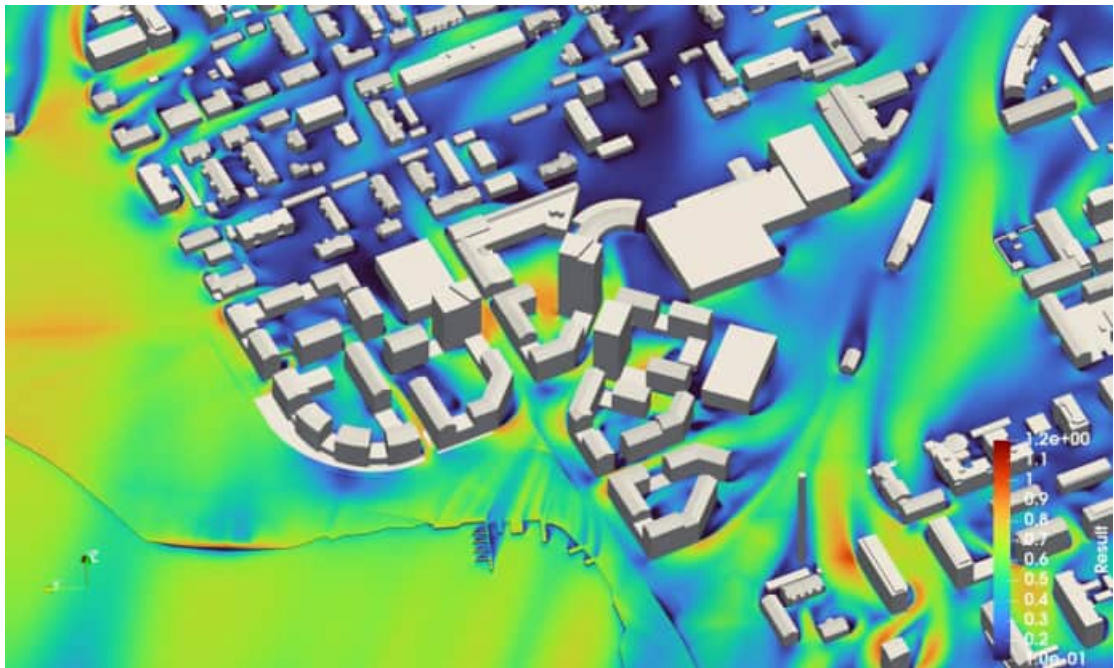
Exempel på den genomsnittliga vindhastigheten då vinden blåser över en havsvik, vindens riktning 292.5 grader. Startpunkten för strömningslinjerna ligger 1,5 meter över havet. Vinden blåser från denna sektor i genomsnitt cirka fem procent av tiden.

Eventuella takterrasser på de två högsta byggnaderna kan förmodligen planeras som relativt trivsamma med tanke på blåsten, bara det väljs en lämpligt hög vindskyddsvägg (räcke). Dessa ligger klart högre än taknivån på de närliggande byggnaderna. Då styr väggarna strömningarna uppåt vid takterrasserna.

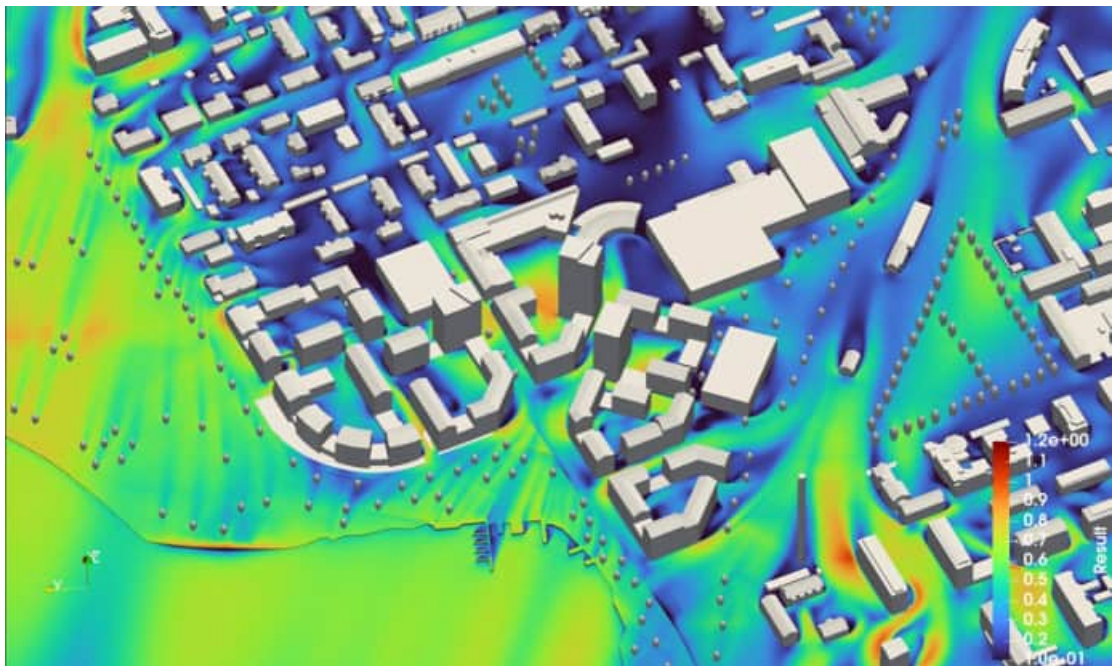
I förslaget tjänar kvarterens yttersta byggnader mot havsviken tydligare än tidigare som vindskydd mot innergårdarna i kvarteren. Då minskar blåsten på innergårdarna. Strömningarna kan kanaliseras över takterrasserna (på 2:a våningen) på de yttersta byggnaderna. Det går förmodligen att med hjälp av räcken hindra att strömningarna vänder sig mot takterrasserna.

I referensplanen har strandbyggande minskats. Då betonas trädbeståndets roll vid kanalisering av vindar på gatorna samt i fråga om hur mycket det blåser på stranden. På öppna strandområden kan enskilda träd som högst uppskattas ha en effekt i storleksklassen – 15 procent vid vindhastigheterna på gatunivån. Detta är betydande i fråga om återkomsten av de hårdaste vindarna. Även ett partiellt vindskydd kan underlätta exempelvis användningen av ytterdörrar vid vinterstormar och minska halkrisken för fotgängare vid halt väglag.

Konsekvenserna för vindförhållandena i referensplanen motsvarar dem i granskningen av vindförhållandena, och slutsatserna i granskningen gäller som sådana.



Den relativa genomsnittliga vindhastigheten på gatunivå utan trädens inverkan. Vindens riktning 292.5 grader.



Den relativa genomsnittliga vindhastigheten på gatunivå med träd. Vindens riktning 292.5 grader. Träden har beaktats kalkylmässigt motsvarande deras förmodade vindlast. Den faktiska inverkan beror på respektive träds art och storlek och den kan även variera alltefter årstid och vindhastighet.

5.3.6 Skuggeffekter

Detaljplanens skuggeffekter beskrivs i illustrationsmaterialet som finns som bilaga till detaljplanebeskrivningen.

Det finns inga bostadskvarter på områdets västra eller norra sida. Därmed skuggar byggnaderna på planeringsområdet inte bosättningen på morgonen eller dagtid. I öster gränsar planeringsområdet till Vöråstan. Detaljplanen har konsekvenser för kvällssolen i bostadskvarteren öster om Storalånggatan.

Det nya byggnadsbestånd som ska planläggas i kvarteret i norr består huvudsakligen av byggnadsmassor i två och fyra våningar. Fabrikshallen som ska rivas och ersättas med nybyggnader är lika hög som ett flervåningshus med ungefär fyra våningar. Fabrikshallen står cirka 12 meter från tomtgränsen och skuggar därför bosättningen i Vöråstan mindre än det planerade byggnadsbeståndet som ska tangera gatan.

Nybyggnaderna på södra sidan av Fiskaregatan står så långt från Storalånggatan att de i regel inte har någon inverkan på kvällssolen i Vöråstan. Det placeras emellertid tre tornhus med 12–18 våningar på området och de kastar skuggor över Vöråstan kvällstid.

De täta slutna kvarteren i de södra delarna av planeringsområdet får solljus huvudsakligen endast på förmiddagen och dagen. Det är typiskt inom en tät stadsstruktur. Innergårdarna i kvarteret längre norrut, i synnerhet den delen som vetter mot Storalånggatan, är soligare.

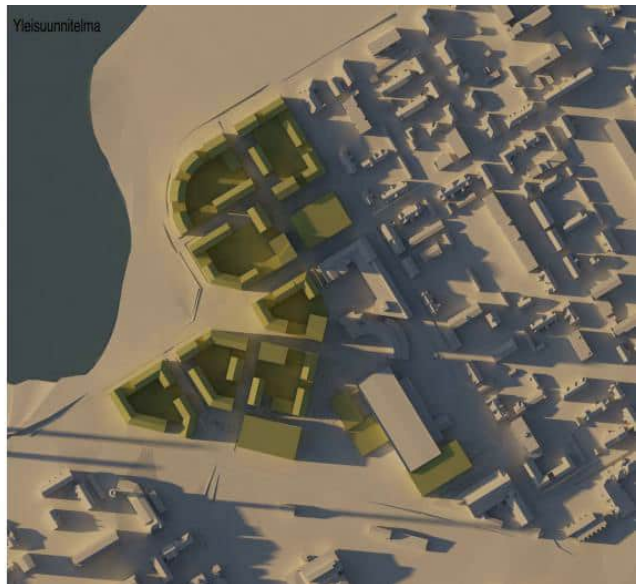
Nedan finns utdrag ur skugganalysen. Mera material finns bland illustrationsmaterialet till detaljplanen som finns som bilaga till detaljplanebeskrivningen.



Skuggranskning 20.5 kl. 12.00. Till vänster anges nuläget, till höger situationen enligt planutkastet. Nya byggnader anges med gult på bilden.



Skugggranskning 20.5 kl. 15.00. Till vänster anges nuläget, till höger situationen enligt planutkastet. Nya byggnader anges med gult på bilden.



Skugggranskning 20.5 kl. 18.00. Till vänster anges nuläget, till höger situationen enligt planutkastet. Nya byggnader anges med gult på bilden.

5.3.7 Konsekvenser för den byggda miljön

Detaljplaneändringen har positiva konsekvenser för bevarandet av de byggnader som ska skyddas på området, bara det anvisas en rationell användning för dem. Det äldsta och mest värdefulla byggnadsbeståndet ska skyddas i detaljplan. Det föreslås att endast den nyaste av de nyare fabriks hallarna, monteringshallen, ska bevaras. Vad gäller det övriga nyare byggnadsbeståndet innebär genomförandet av byggrätten på området en omfattande rivning. Med detaljplanebeteckningarna och -bestämmelserna regleras att det kompletterande byggandet anpassas till den omgivande stadsmiljön.

Planändringen har betydande konsekvenser för stadsbilden. Dessa beskrivs i illustrationsmaterialet som finns som bilaga till detaljplanen.

Utsikterna i synnerhet från norr ändras då några av de befintliga byggnaderna på området rivs och ersätts med nya. Med detaljplanen möjliggörs en tätbebyggd, högklassig och särpräglad miljö som kompletterar och berikar stadsbilden i Vasa.

Området blir tätare och mera urbant än vad det är idag, men också lummigare. Målet är att få träd och annan växtlighet i synnerhet på stranden, invid järnvägen och i Lokstallsparken som ska utgöra en förlängning av Handelsplanaden.

I fråga om bostadskvarter styrs det med detaljplanen till att bygga en tät och urban kvartersstruktur. Strävan är att med hjälp av detaljplanen säkerställa att innergårdarna har ett bra mikroklimat och att de blir trivsamma, trygga och funktionella gemensamma gårdar för invånarna.

Den direkta utsikten in i området förändras i synnerhet från Brändö och Bangatan. I planeringsområdets del längst i söder sker knappast några ändringar, för de skyddade byggnaderna och monteringshallen ska bevaras. I västra delen av området blir järnvägsområdet mera urbant då det intill järnvägen placeras byggnader med sju (7) våningar samt ett parkeringshus. Mellan järnvägen och byggnaderna placeras en cykelväg samt växtlighet.

Nybyggnaderna i den minsta skalan finns i närheten av Storalånggatan i norra delen av området. I kvarteret anvisas emellertid högre byggande än inom det angränsande trähusområdet. Byggnadsbeståndet vid Storalånggatan är huvudsakligen i 1,5–2 våningar. Med detaljplanen möjliggörs nybyggnader med 2–4 våningar och ett parkeringshus med högst fyra (4) våningar på Storalånggatan. I markplansvåningen i parkeringshuset planeras en mindre dagligvarubutik. Butiken finns i korsningen mellan Storalånggatan och Portgatan och medför aktivitet vid parkeringshusets fasad mot bostadsområdet. På Storalånggatan är den genomsnittliga höjden fyra våningar, vilket motsvarar höjden på den fabriksbyggnad som ska rivas för nybyggnaderna. Gaturummet blir tätare, för medan den fabriksbyggnad som ska rivas står på cirka 12 meters avstånd från gränsen, ska nybyggnaderna tangera gatan. Parkeringsanläggningen finns längre bort från Storalånggatan. Framför den ska trädplanteringar placeras. Den nuvarande fabriksbyggnaden bildar en enhetlig jämnhög massa, men nybyggnaderna ska bilda en varierande helhet med högre och lägre delar.

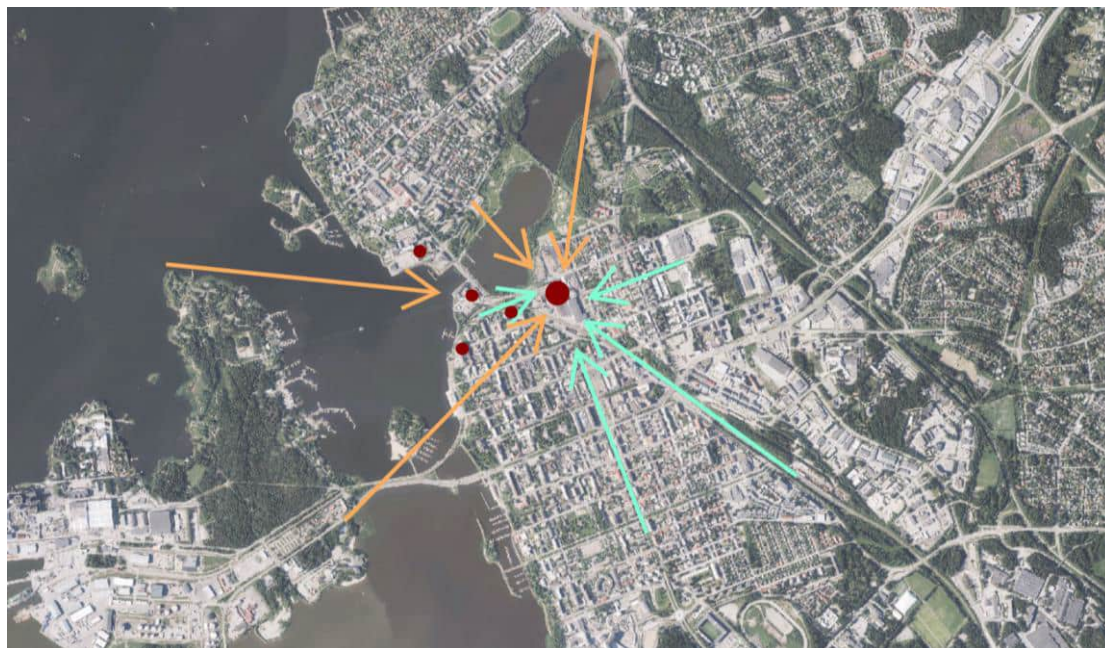


Modelleringsbild på den planerade strukturen sedd från Vöråstan. Nybyggnaderna anges som träfärgade och det gamla byggnadsbeståndet med vit färg.

På grund av att områdets byggnadsbestånd är lågt beläget ter det sig lägre i fjärrlandskapet än vad det i verkligheten är. Byggnade på höjden påverkar emellertid stadens siluett. Höga byggnader kan upplevas både som något positivt och som något negativt. De övriga nybyggnaderna på området kommer att vara småskaligare än de nuvarande fabriksbyggnaderna.

I synnerhet sett från Brändö, där det öppnar sig en direkt utsikt över området, är ändringen väldigt påtaglig. Även om det inte öppnar sig några direkta öppna vyer från de övriga väderstrecken ändrar höga byggnader vyerna från alla väderstreck. Ju längre bort ifrån höga byggnader granskas, desto bättre kan deras höjdskillnad i förhållande till stadsstrukturen däromkring urskiljas. Sett från närmare håll kan inte ens höga byggnader nödvändigtvis uppfattas som höga då det finns byggnader framför dem. I Vöråstan, där det nuvarande byggnadsbeståndet är lågt, påverkar nybyggnaderna vyerna från innergårdarna.

Från Handelsplanaden, Bangatan och Lillagatan öppnar sig direkta vyer mot de höga byggnaderna på området. Närmar man sig området från Skeppsgatan eller Fiskaregatan utgör de höga byggnaderna inte direkt ändrar av gatorna men kan urskiljas lätt. Även från inne i Metviken nära Bockska hörnet öppnar sig relativt öppna vyer mot området över Metviksparken. Från Vasklot, när man svänger från Motorgatan till Vasklot bro, syns de höga byggnaderna väl. Sett från denna riktning uppfattas de som delar av den industriella helheten invid järnvägen och i Brändö, där det finns ett flertal byggnader som skiljer sig från Vasas höjdskala.



Stor röd boll: Placeringsplats för höga byggnader.

Små röda bollar: Övriga högre byggnader eller konstruktioner i närheten.

Turkosa pilar: En direkt gatuvy mot höga byggnader.

Orangefärgade pilar: En direkt vy från ett öppet landskap mot de höga byggnaderna.

Bilderna nedan ingår i större format i detaljplanens illustrationsmaterial.



NULÄGE: Vasas siluett från Brändö i norr.



FRAMTIDA SITUATION från Brändö i norr. På bilden anges byggande enligt planförslaget. De höga byggnaderna på Wärtsiläområdet anges med en gulaktig färg. Radiomasten på Museigatan 4 är i nuläget den högsta konstruktionen i centrumet (cirka 100 meter över havet).



NULÄGE: Vasas siluett från Vasklot i väster.



FRAMTIDA SITUATION från Vasklot i Väster. På bilden anges byggande enligt planförslaget. De höga byggnaderna på Wärtsiläområdet anges med en gulaktig färg. Radiomasten på Museigatan 4 är i nuläget den högsta konstruktionen i centrumet (cirka 100 meter över havet).

5.3.8 Konsekvenser för byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY)

I centrum av Vasa och i närområdena finns flera byggda kulturmiljöer av riksintresse (Museiverket/RKY). Bygandet på området påverkar följande RKY-områden i form av förändrade vyer:

1. Brändö hamn-, varvs- och fabriksområde
2. Vasa Gamla begravningsplats
3. Vasa stads esplanader och brandgator
4. Vasa strandparksområde med offentliga byggnader och Vasa Ångkvarn
5. Vasa järnvägsstation



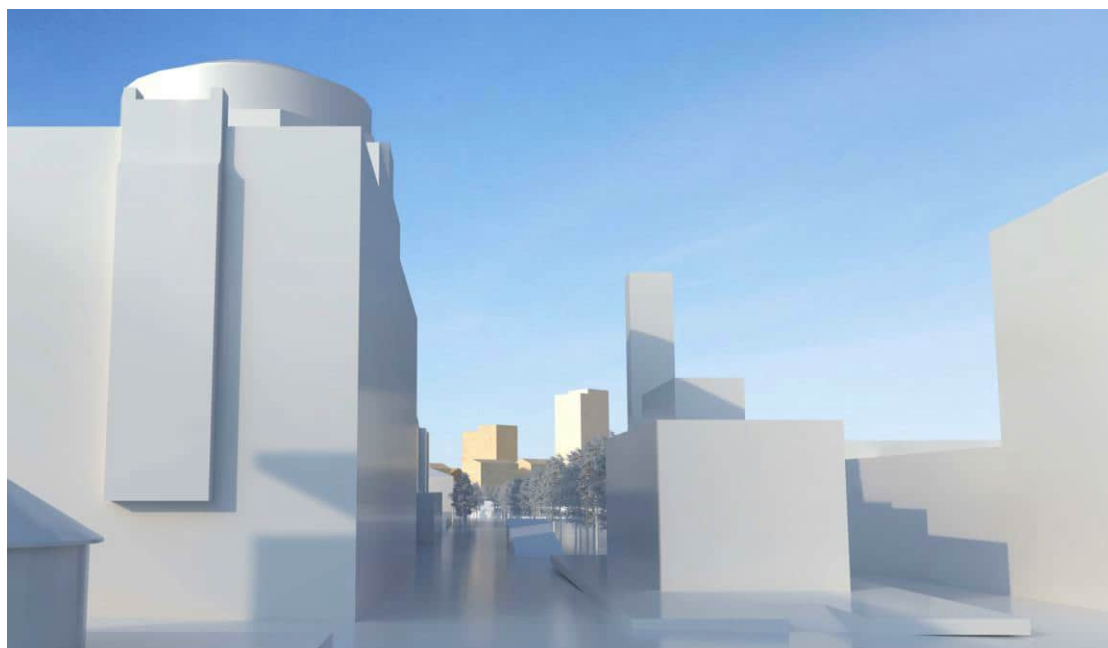
Detaljplaneändringen har inga funktionella eller fysiska konsekvenser för de byggda kulturmiljöerna av riksintresse, eller RKY-områdena, däromkring, utan konsekvenserna gäller enbart utsikterna som kommer att ändras. RKY-områden i tätbebyggda miljöer i stadscentrum tål dylika ändringar bra utan att deras värden äventyras. Det att utsikterna ändras hör till stadsutvecklingen.

Från gamla begravningsplatsen i Vasa öppnar sig inga direkta utsikter över området som ska planläggas. Mellan begravningsplatsen och detaljplaneområdet finns ett tätt skogbevuxet område som skyddar RKY-området mot eventuella skadliga förändringar i omgivningen. De högsta byggnaderna som detaljplanen möjliggör kan synas över trädtopparna.

Från de övriga ovan nämnda RKY-områdena öppnar sig direkta utsikter över området som ska planläggas. Dessa kommer att ändras då de nuvarande fabriksbyggnaderna rivs på området. De nybyggnader som detaljplanen möjliggör följer huvudsakligen höjdskalan i Vasa centrum och nybyggnader med sedvanlig höjd har inga betydande konsekvenser för de omgivande RKY-områdena. Detaljplanen möjliggör emellertid två byggnader med 12 våningar som skiljer sig från den övriga höjdskalan i Vasa samt en byggnad med 18 våningar som betydligt skiljer sig från skalan. Byggnade på höjden har alltid vidsträckta konsekvenser för stadsbilden. Dessa beskrivs under rubriken 5.3.7 Konsekvenser för den byggda miljön samt i detaljplanens illustrationsmaterial.

Hamn-, varvs- och fabriksområdet i Brändö samt strandparkzonen i Vasa ligger väster om planeringsområdet och ansluter till den industriella landskapshelheten längs järnvägen och havsstränderna där det redan finns landmärken. Siluetten av Vasa centrums norra del är dynamisk och varierande. Sett från havet tål området bra byggande på höjden och dess inverkningar på siluetten är ringa.

Av centralesplanaderna i Vasa har detaljplanen de största stadsbildsmässiga konsekvenserna för Handelsplanaden. Om detaljplanen genomförs placeras det höga byggande i ändan av esplanaden. Höga byggnader kan också urskiljas från Vasa salutorg.



Modelleringsbild sedd från Salutorget. De höga byggnader som planeras på verkstadsområdet syns träfärgade i bakgrunden på bilden.

Detaljplanen har konsekvenser även för järnvägsstationens område i Vasa. Från viadukten och Bangatan öppnar sig långa vyer förbi järnvägen direkt mot de höga byggnader som detaljplanen möjliggör. Inte ens byggande på höjden ändrar emellertid väsentligt förhållandena kring järnvägsstationen, som i sin närmaste omgivning står som en enskild representant för sin tidsperiod och skala. Den omges av ett tätt byggnadsbestånd från alla håll. Så som det nu är står de högsta byggnaderna i Vasas stadskärna mindre än 200 meter sydväst från järnvägsstationen. Den gällande detaljplanen för busstationens område skulle möjliggöra byggande av ett tornhus med 25 våningar nordost om järnvägsstationen.



Utsikt från viadukten mot området som ska planläggas.

5.3.9 Konsekvenser för naturen och naturmiljön

Detaljplanen har inga betydande konsekvenser för naturen eller naturmiljön.

I naturutredningarna har konstaterats att det på området inte finns sådana djur- eller växtarter eller naturtyper som skulle påverka planeringen av markanvändningen på området. När gammalt byggnadsbestånd rivs ska man säkerställa att det inte stör fåglar som häckar på området eller fladdermusindivider som förökar sig eller rastar på området.

I stort sett har bebyggandet av området positiva konsekvenser för naturmiljön. Det kommer att finnas hem för uppskattningsvis 2 000 invånare i nybyggnaderna på området. När nybyggnaderna uppförs på ett område som redan är helt bebyggt är konsekvenserna för naturmiljön väldigt ringa jämfört med att byggnaderna uppfördes exempelvis på ett område där byggandet skulle kräva fällning av skog. Invånarna på området har dessutom bra möjligheter att välja hållbara färdssätt i vardagen.

Området blir allt mångsidigare när parkerna utvecklas och byggs ut genom att strandområden fylls ut. Det prognosticeras att extrema väderfenomen, såsom värmeböljor, hårda vindar och skyfall, ökar i framtiden. Stadsgrönskan har en positiv inverkan på hur man anpassar sig till dessa extrema fenomen. I detaljplaneutkastet anvisas nya grönområden, gatugrönska och andra planteringsområden på ett område som idag är helt bebyggt. Det ges också bestämmelser om planteringar på kvartersgårdar. Därutöver ingår det i detaljplaneutkastet bestämmelser om kvalitetsmässig hantering av dagvatten.

5.3.10 Konsekvenser av utnyttjandet av återvunna material

Om planen genomförs, rivs det ett betydande antal industribyggnader på området. Enligt de prov som tagits på betongkonstruktionerna kan materialet som rivs på området sannolikt användas vid markbyggnad på allmänna områden, gatuområden och eventuellt vid utfyllnad av strandområden. Detta skulle generera betydande kostnadsbesparingar. Även med tanke på cirkulär ekonomi kan användningen av rivningsmaterial rekommenderas inom området. Om det upptäcks fördärvade betongkonstruktioner på området kan dessa användas exempelvis vid utfyllnader i Vasa hamn.

Vasa stad och Wärtsilä Finland Oy har beställt en utredning om hur de återvunna material som uppstår på området, såsom betongkross, kan utnyttjas i en så stor utsträckning som möjligt inom området. Rapporten är inte ännu klar då detaljplaneförslaget utarbetas. I rapportutkastet nämns följande när det gäller utnyttjande av återvunna material:

- I konstruktionerna och utfyllnaderna på detaljplaneområdet kan återvunna material utnyttjas. Typiska återvunna material är exempelvis betongkross som uppstår vid rivning av byggnader.
- Utnyttjande av betongkross i konstruktionslager och utfyllnader är ett hållbart och miljövänligt sätt att behandla rivningsmaterial som uppkommer inom byggbranschen.
- Betongkrosset kan utgöra ett kraftigt och slitstarkt underlag för olika konstruktioner, såsom gator, planer, strandpromenader, kajer och skyddsstängsel.
- Återvinningen av betongkross minskar mängden avfall inom byggbranschen men också behovet av att bryta naturresurser. Dessutom är det ett miljövänligt alternativ till traditionella utfyllnadsmaterial såsom grus eller stenar.
- Genom att göra det möjligt att utnyttja betongkross i stället för stenmaterial i konstruktioner minskar man miljöbelastningen av såväl transporterna av rivningsmaterial från området som transporterna av stenmaterial till området.

I rapporten föreslås följande planbestämmelser för området:

UTNYTTJANDE AV ÅTERVUNNA MATERIAL

- I konstruktionerna och utfyllnaderna på detaljplaneområdet kan återvunna material, såsom betong- eller tegelkross som uppstår vid rivning av byggnader, användas.
- Detaljerna för nyttjandet av återvunna material (lagertjocklekar, kvalitetskrav för material, kvalitetskontroll, rapportering) ska lämnas in för godkännande enligt de krav och den tillståndspraxis som gäller vid nyttjandetidpunkten.

5.3.11 Konsekvenser för trafiken

Det har under detaljplanearbetet utarbetats en utredning om buller och vibrationer från trafiken samt en trafikutredning och en bedömning av konsekvenserna för trafiken. Dessa finns i sin helhet som bilagor till detaljplanen och de kan också läsas på detaljplaneprojektets webbplats (endast på finska).

5.3.11.1 Trafikutredning i utkastskedet

I trafikutredningen undersöktes följande:

- Trafikprognos, trafikmängder som området ger upphov till
- En nätverksgranskning av i vilken riktning trafiken går i de tre olika alternativen (Obs! De nätverksmässiga alternativen 1, 2 och 3 i trafikutredningen motsvarar inte alternativen 1, 2 och 3 i detaljplaneutkastet. Gatunätet är nästan identiskt i de olika alternativen. Slutsatserna av trafikutredningen kan tillämpas på vilket som helst alternativ som presenterats i utkastskedet.)
- Granskning av hur trafiken fungerar (korsningar)
- Bedömning av trafikmässiga konsekvenser samt rekommendationer

Trafikprognos, i vilken riktning trafiken kör

Ett av de viktigaste målen för trafikutredningen var att ta reda på vilka konsekvenser detaljplanen har för trafikmängderna och i vilken riktning trafiken kör. Dessutom ville man få fram vilken lösning som skulle producera så lite trafik som möjligt inom det interna trafiknätet i Vöråstan.

Slutsatsen i utredningen är att mängden trafik som till följd av detaljplanen riktas mot området som ska planläggas ökar jämfört med situationen år 2019 före Covid-19-pandemin och den omfattande övergången till distansarbete. I trafikutredningen konstateras att *i takt med att området bebyggs ökar planändringen mängden trafik på området med cirka 2 700 fordon netto per dygn. Omvandlad till trafik per timme innebär detta att den ökning som hela planeringsområdet ger upphov till i maximisituationen (under topptimmen på kvällen) motsvarar cirka 10 procent av hela dygnets genomsnittliga trafik – 270 fordon per timme. Trafikmängden omfattar både infarts- och utfartstrafiken.*

Den trafik som detaljplanen ger upphov till riktar sig mot olika väderstreck från planeringsområdet och därför blir nettokonsekvenserna som helhet relativt ringa i områdets omgivning. Som störst är konsekvenserna i områdets södra del på grund av att den centraliserade parkeringen och daghemmet, som ger upphov till mycket trafik, placeras på Storalånggatan sida.

De största ändringarna i trafikmängderna, med beaktande av den trafik som försvinner med den nuvarande markanvändningen och den nya trafik som den nya markanvändningen ger upphov till, sker på Storalånggatan, Träskgatan och Bangatan. Av gatorna inom området sker de minsta ändringarna på Skeppsgatan och Berggatan.

I trafikutredningen ingår en trafikmodell av tre alternativa nätverksmässiga lösningar:

- Alternativ 1: Fiskaregatan (mellan Storalånggatan och Träskgatan) anläggs som lågfartsgata.
- Alternativ 2: Träskgatan (mellan Storalånggatan och Fiskaregatan) anläggs som lågfartsgata.
- Alternativ 3: Både Träskgatan och Fiskaregatan anläggs som lågfartsgator på de ovan nämnda gatuavsnitten.

Alternativen framgår av schemana nedan. De ursprungliga bilderna finns i trafikutredningen där de bättre kan läsas.

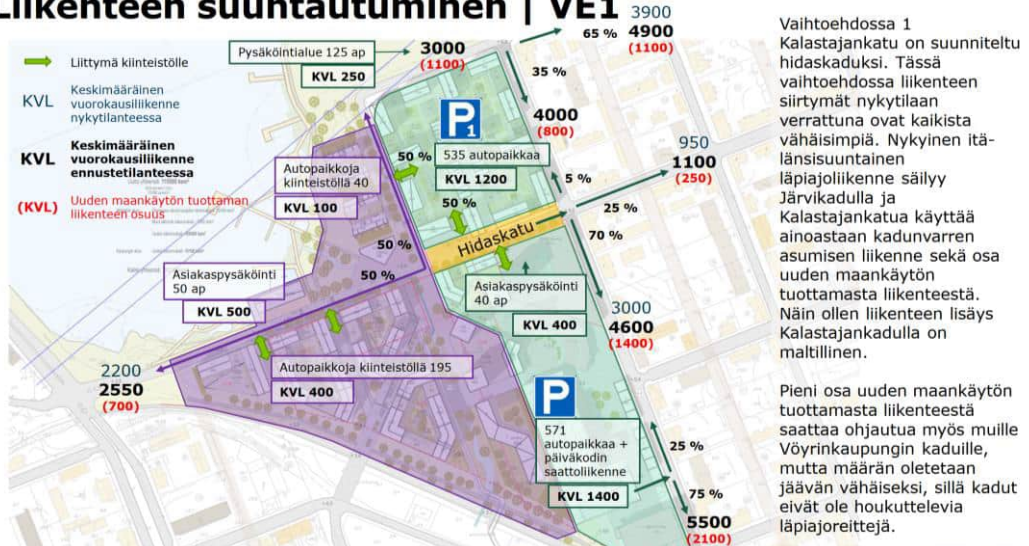
Mörkgult: Gatuavsnitt som undersökts som lågfartsgata

Ljusbult: Område varifrån trafiken huvudsakligen riktar sig från Storalånggatan via Träskgatan till öster

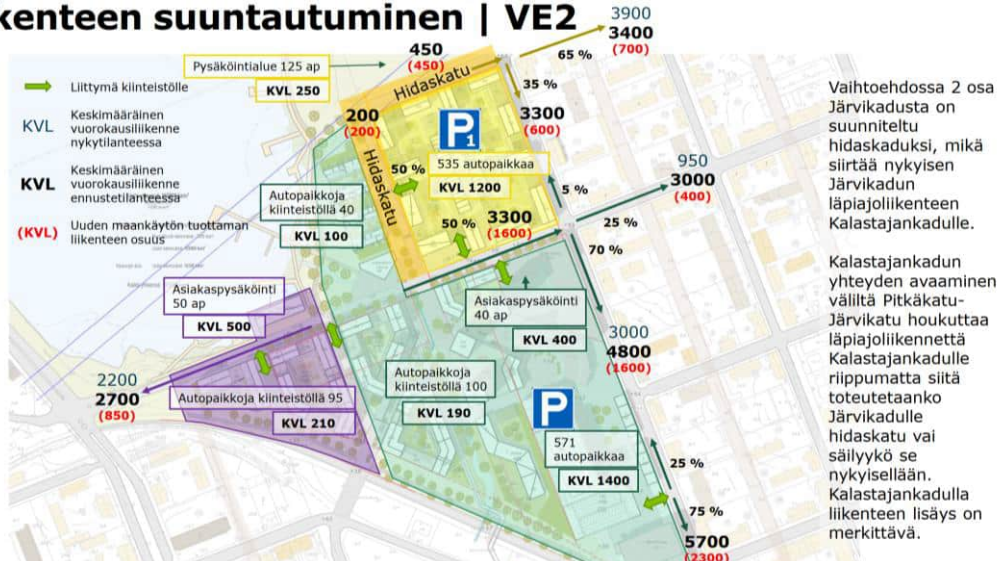
Grönt: Område varifrån trafiken huvudsakligen riktar sig till Storalånggatan

Lila: Område varifrån trafiken huvudsakligen riktar sig till Brändö bro

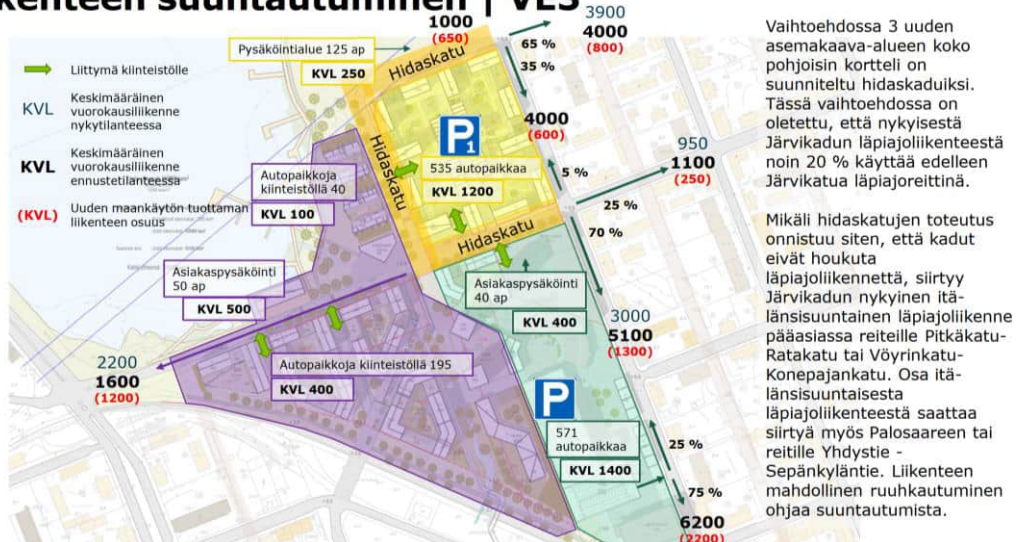
Liikenteen suuntautuminen | VE1



Liikenteen suuntautuminen | VE2



Liikenteen suuntautuminen | VE3



I utredningen konstaterades att det var lågfartsgatan anläggs har betydande konsekvenser både inom området och mera omfattande även för de angränsande stadsdelarna.

I alternativ 1 planeras Fiskaregatan som lågfartsgata. I detta alternativ är förflyttningen i fråga om trafik som minst jämfört med nuläget. Den nuvarande genomfartstrafiken i öst–västlig riktning består på Träskgatan, och Fiskaregatan används endast av trafiken till och från bostadshusen på gatan och av en del av den trafik som den nya markanvändningen ger upphov till. Därmed ökar trafikmängden måttligt på Fiskaregatan. En liten del av den trafik som den nya markanvändningen ger upphov till kan också dirigeras till andra gator i Vöråstan. Det antas emellertid att mängden blir liten, eftersom gatorna inte bildar några lockande genomfartsrutter. Alternativ 1 valdes ut för fortsatt planering.

- I alternativ 2 (endast Träskgatan anläggs som lågfartsgata) flyttas trafiken till Fiskaregatan, vilket skulle försämra situationen i betydlig grad med tanke på Vöråstan.
- I alternativ 3 (både Träskgatan och Fiskaregatan anläggs som lågfartsgator) skulle trafikförflyttningarna ha mera omfattande konsekvenser. I denna situation skulle förbifartstrafiken genom området förmodligen flytta till alternativa rutter och försämra bland annat boendeförhållandena i Brändö. Därför valdes alternativ 3 inte ut för fortsatt planering, även om det skulle ha varit det bästa alternativet med tanke på området som ska planläggas. Om trafiken på Träskgatan begränsas och hastigheterna sänks ökar möjligheterna att skapa förbindelser mellan det bebyggda området och Metviksparken ännu mera.

Granskning av hur trafiken fungerar (korsningar)

I utredningen simulerades hur detaljplaneändringen påverkar korsningarna i närheten av detaljplaneområdet. Simulationerna beskriver trafiksituationen under toptimmen på kvällen i prognossituationen. Slutsatser:

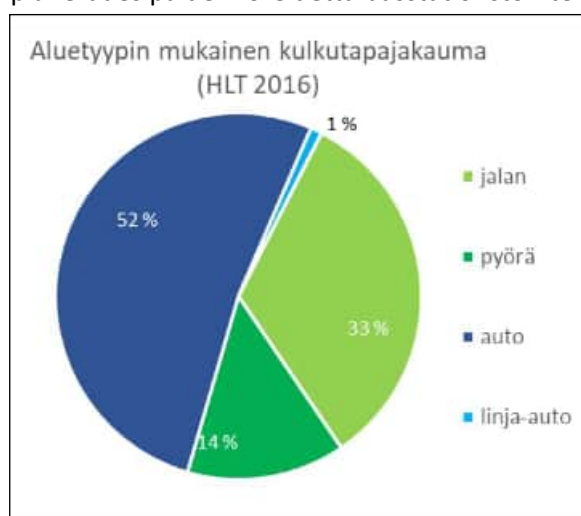
- Området som ska planläggas stöder sig på det nuvarande gatunätet via Träskgatan och Storalånggatan.
- Största delen av den trafik som området som ska planläggas ger upphov till riktas mot Storalånggatan. Detta beror på placeringen av parkeringsanläggningarna.
- Den trafik som den nya markanvändningen ger upphov till belastar i sig inte korsningarna inom granskningsområdet i någon betydlig grad, för nettoökningen av trafiken är måttlig.
- De korsningar där trafiken lättast stockar sig på granskningsområdet är följande:
 - Korsningen mellan Storalånggatan och Bangatan
 - Korsningen mellan Storalånggatan och Sandögatan
 - Korsningen mellan Vörågatan och Verkstadsgatan (Planändringens inverkan på i synnerhet denna korsning är ringa. Med andra ord skulle trafiken stocka sig i korsningen även utan planändring.)
- I korsningen mellan Träskgatan och Kyrkoesplanaden finns det gott om filkapacitet och korsningen tål utan problem förutom den nuvarande genomfartstrafiken också den trafik som den nya markanvändningen ger upphov till.
- Med tanke på fungerande trafik skulle det bästa alternativet vara ALT1, där genomfartstrafiken i öst–västlig riktning fortfarande kör via Träskgatan.
- I alternativ 3 kan det att genomfartstrafiken i öst–västlig riktning flyttar till Storalånggatan och Vörågatan orsaka att den trafikmässiga funktionaliteten försämras i de korsningar som redan nu är belastade under toptimmen. I simulationerna minskade servicenivån i dessa korsningar från hjälplig till dålig.

I modelleringarna i trafikutredningen och bullerutredningen har sådana alternativ inte undersökts där trafiken inom det interna gatunätet i Vöråstan (Fiskaregatan, Skeppsgatan, Berggatan, Långviksgatan) begränsas. Det beror på att man med trafikmodelleringarna inte ville skapa en orealistiskt positiv bild på detaljplanens konsekvenser. Trots det är det möjligt att också begränsa trafiken. De åtgärder som vidtagits i stadsdelarna 8 och 9 och som en privatperson tar upp i sin åsikt är bra exempel på lyckade trafikarrangemang inom det gamla rutplansområdet.

5.3.11.2 Trafikutredning i förslagsskedet

Efter utkastskedet utarbetades det en ny trafikutredning och en vidsträckt trafikmodellering som omfattar hela staden (Ramboll 2023). Med hjälp av trafikutredningen producerades ytterligare information om vilka konsekvenser eventuella åtgärder som gäller trafiknätet inom detaljplaneområdet (långfartsgata/avstängning för motorfordonstrafik) har för trafiken samt om de viktigaste konsekvenserna för området utanför planeringsområdet. I utredningen undersöktes de trafikmässiga konsekvenserna av fem olika nätverksalternativ. Som utgångspunkt för modelleringarna användes trafikprognosen för 2040.

I trafikmodellen bedöms hur mycket trafik Verkstadsområdet totalt ger upphov till om området genomförs i full omfattning. Därtill har det i trafikmodellen räknats med den trafik som de övriga utvidgningsområdena för centrumet och större projekt som inte har genomförts ger upphov till, exempelvis Södra Klemetsö och projektet Wasa Station som planerades på den före detta busstationstomten.



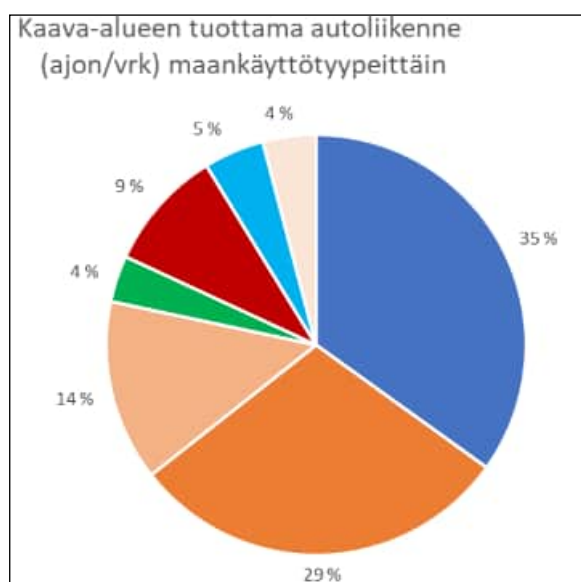
Enligt modelleringen i förslagsskedet ger detaljplaneområdet upphov till ett trafikbehov om totalt 18 100 resor per dygn. Dessa fördelas mellan olika färdssätt enligt följande:

Ljusgrönt: till fots (33 %)

Mörkgrönt: cykel (14 %)

Mörkblått: bil (52 %)

Ljusblått: buss (1 %)



Totalt ger personbilstrafiken upphov till 9 400 resor per dygn. Efterfrågan under topptimmen på vardagskvällar motsvarar cirka 10 procent av dygnstrafiken. På bilderna nedan anges den biltrafik som planområdet ger upphov till (fordon per dygn) enligt typ av markanvändning.

Mörkblått: boende 35 %

Orange: Handel (dagligvaruhandel) 29 %

Ljusorange: Affärer (övrig handel) 14 %

Grönt: Daghem 4 %

Rött: Konsertsal 9 %

Ljusblått: Arbetsplatser 5 %

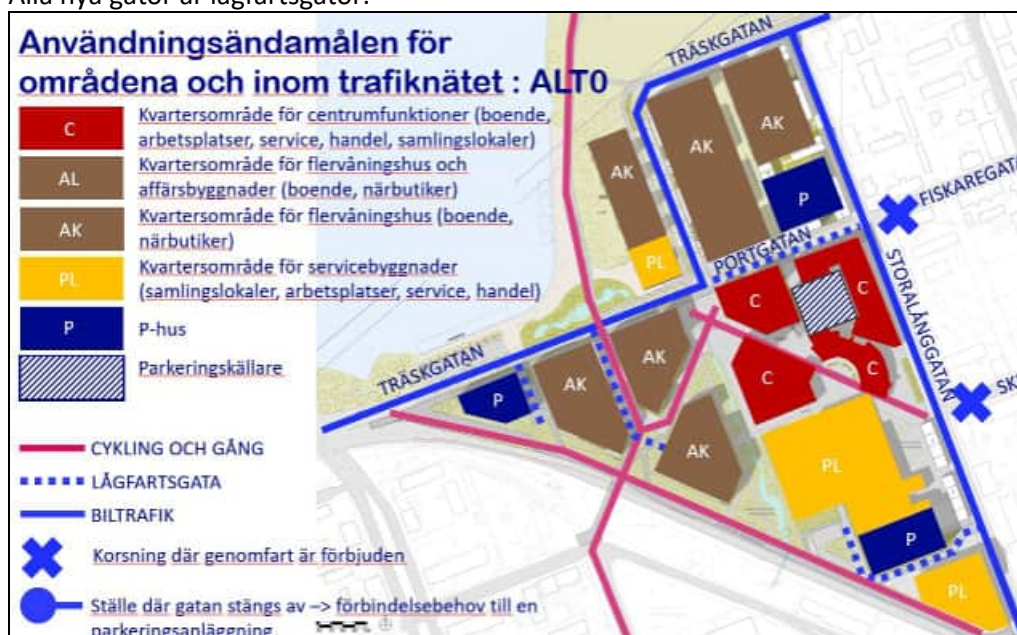
Övrig service: 4 %

Det har gjorts ändringar i planlösningen efter utarbetandet av trafikutredningen. Ändringarna gör att trafikmängderna minskar. Med andra ord finns det lite överdimensionering i trafikmängderna i trafikutredningen jämfört med detaljpanelösningen. Ändringarna är så ringa att detaljplanens trafikmässiga konsekvenser kan bedömas utifrån de gjorda utredningarna.

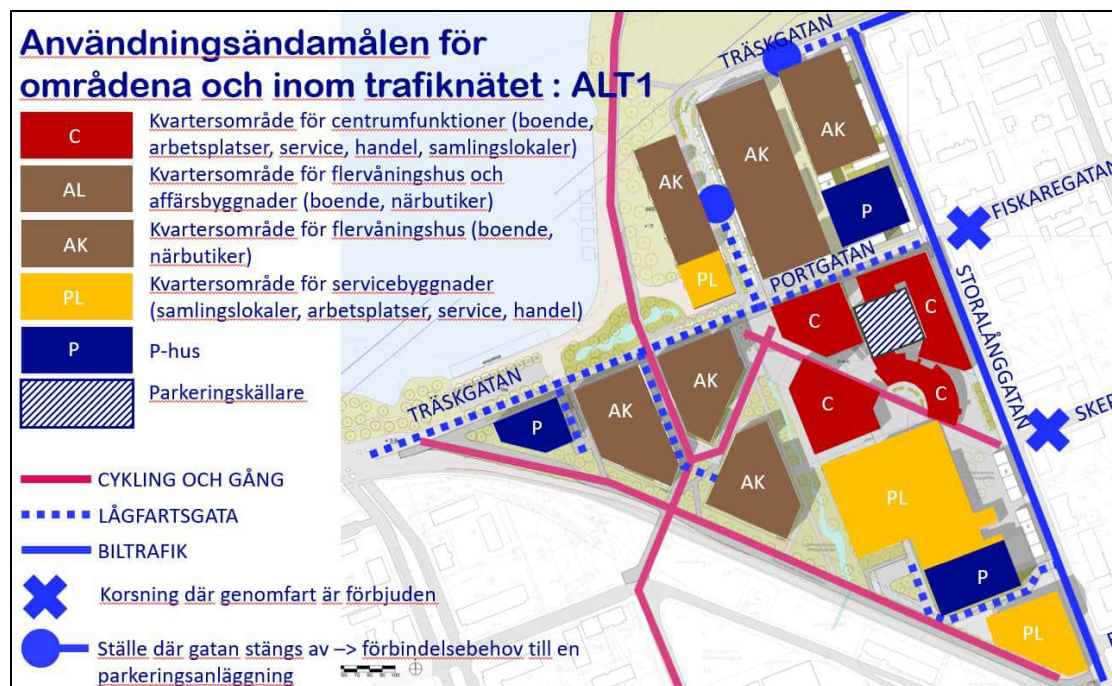
Vad gäller placering av boende och annan verksamhet har huvudprincipen i detaljplanen inte ändrats efter att trafikutredningen utarbetades. Bostäder finns främst i områdets norra och västra delar och annan verksamhet i sin tur i närheten av Storalånggatan i östra delen. Totalmängden byggrätt som möjliggörs i detaljplanen är nästan oförändrad, likaså förhållandet mellan boende och andra användningsändamål som detaljplanen möjliggör. För dagligvaruhandeln ges i detaljplanen ungefär en fjärdedel mindre byggrätt jämfört med den i trafikutredningen uppskattade mängden. I utredningsskedet uppskattades att det för dagligvaruhandeln ska reserveras 4 100 m² vy, men i detaljplanen anvisas det endast 3 100 m² vy byggrätt för ändamålet. Siffrorna i trafikutredningen är överdimensionerade till denna del, eftersom dagligvaruhandeln ger upphov till betydligt mera trafik än andra typer av markanvändning. I trafikutredningen var dagligvaruhandelns andel av byggrätten på området cirka tre (3) procent, men vid beräkningen gav den upphov till 29 procent av trafiken på området.

I trafikutredningen undersöktes fem olika alternativ för området som ska planläggas. Alternativen skilde sig från varandra i det avseende i vilken utsträckning fordonstrafik ska begränsas på gatorna inom detaljplaneområdet. Strävan var att välja ut alternativen som skulle undersökas så att det uppstår tydliga skillnader mellan dem. Utgångspunkten för alla nätverksalternativ ansågs vara att det i fortsättningen inte alls ska dirigeras någon genomfartstrafik via de interna bostadsgatorna inom tråhusområdet i Vöråstan. Som slutsats av trafikutredningen konstaterades att trafikmängderna kommer i alla fall att öka något till följd av att detaljplanen genomförs. Det finns skillnader mellan alternativen men att de är så små att valet mellan alternativen inte är någon trafikmässig fråga utan gäller närmast markanvändningen. Beslutet kunde alltså fattas utifrån hurdan stadsmiljö man med detaljplanen vill åstadkomma. För fortsatt planering valdes alternativet ALT1. Nedan följer en kort beskrivning av de undersökta alternativen och de viktigaste slutsatserna av utredningen. Trafikutredningen finns som bilaga till detaljplanen.

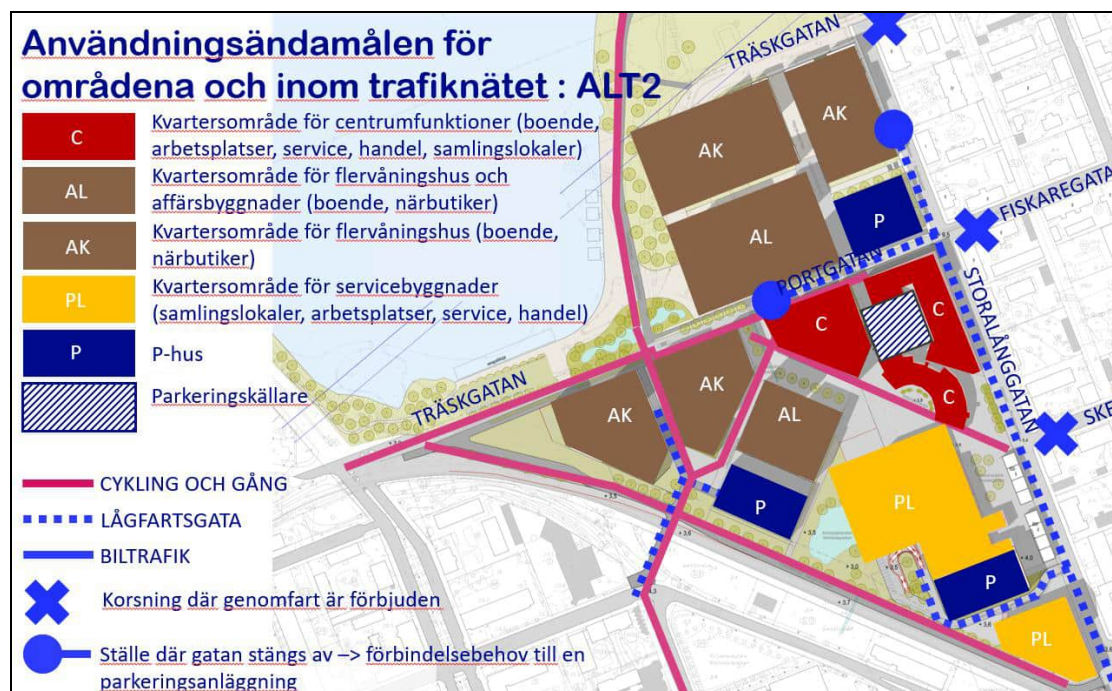
ALTO: Lösning enligt detaljplaneutkastet där trafik med motorfordon inte begränsas inom det nuvarande gatunätet. Förlängningen av Fiskaregatan (Portgatan) öppnas för trafik på nytt. Alla nya gator är lågfartsgator.



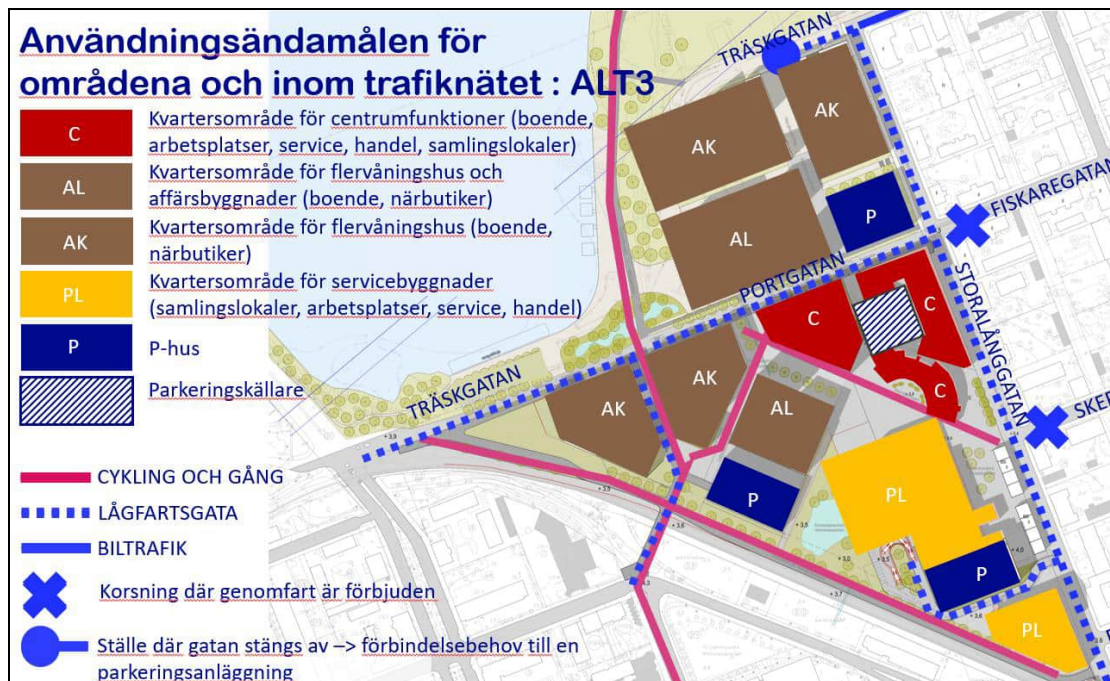
ALT1 (valdes ut för fortsatt planering): Trafiklösning där den så kallade Träskgatan kurva helt stängs av för fordonstrafik. Trafiken begränsas inte på Storalånggatan. Med undantag av Storalånggatan är alla gator på området lågfartsgator.



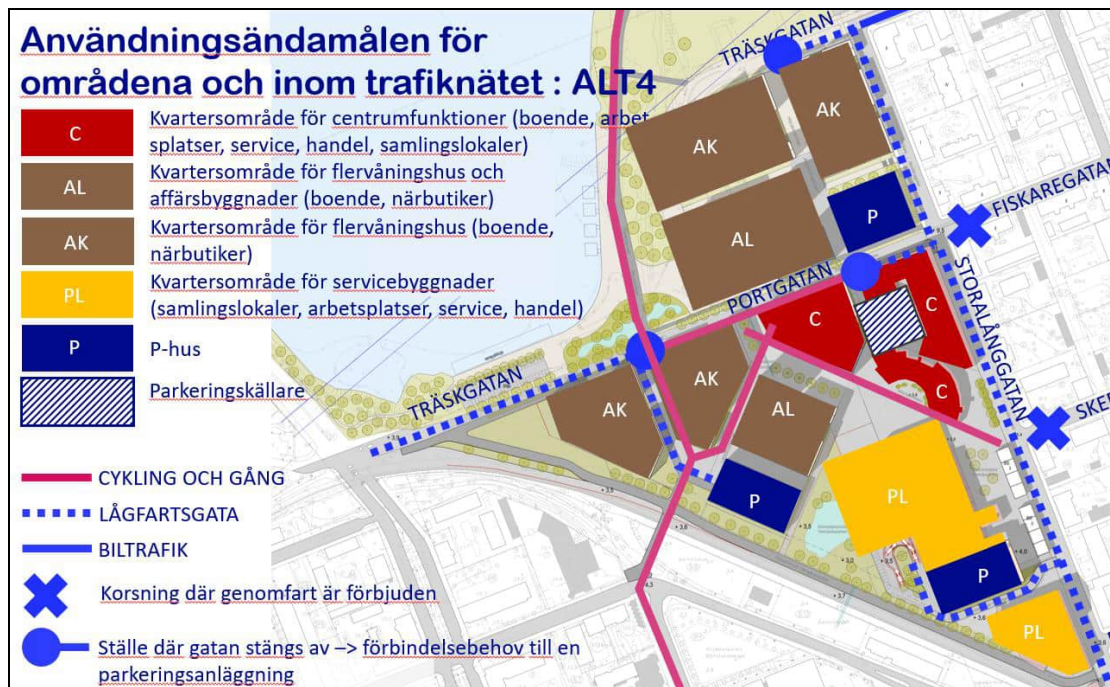
ALT2: Trafiklösning där genomfartstrafik med motorfordon inte alls tillåts på området. Hela strandområdet fredas för fordonstrafik. All motorfordonstrafik till området sker antingen längs Storalånggatan från söder eller via den nya plankorsning som ska anläggas vid Rådhusgatan.



ALT3: Alternativ där Träskgatans kurva helt stängs av för motorfordonstrafik. Den så kallade förlängningen av Fiskaregatan (Portgatan) öppnas för trafik på nytt. Därtill anläggs det en ny plankorsning vid Rådhusgatan för att motorfordonstrafik från centrumet ska kunna dirigeras mot Brändö via den.



ALT4: Alternativ där den så kallade Träskgatans kurva helt tas bort och området omvandlas till park. Dessutom stängs området helt av för genomfart med motorfordon i öst–västlig riktning.



Sammanfattning av detaljplanens viktigaste trafikmässiga konsekvenser

- Såsom det konstaterades i utredningen i utkastskedet ökar trafikmängderna om detaljplanen genomförs. Vid tolkning av de trafikmässiga konsekvenserna i fråga om verkstadsområdet ska det beaktas att trafikprognosen 2040 inte bara avser Vöråstans verkstadsområde (ak1125) utan också omfattar andra tillbyggnads- och kompletteringsbyggnadsobjekt i centrum samt de trafikbehov som dessa ger upphov till (till exempel Södra Klemetsö och projektet Wasa Station som planerats på den före detta busstationstomten). Det är svårt att från helheten skilja åt de trafikmässiga konsekvenser som planutkastet för verkstadsområdet och andra stadsutvecklingsobjekt ger upphov till.
- De relativa konsekvenserna av de ändringar i belastningen som alternativen ger upphov till för gatunätet kan vara betydande, men de absoluta konsekvenserna är ringa, i synnerhet i förhållande till trafiken kring planeringsområdet, anslutningarnas trafikkapacitet och optimering av omlopp i fråga om trafikljus.
- Vid jämförelsen av konsekvenserna av de olika alternativen står trafiken inte i någon framträdande roll. Ändringarna i trafikmängderna är ringa i förhållande till trafiken kring området eller hur anslutningarna fungerar.

Sammanfattning av de viktigaste ändringarna i belastningen inom väg- och gatunätet

- I jämförelsealternativet ALTO (lösning i utkastskedet) ökar den prognosticerade belastningen på Träskgatan och mängden genomfartstrafik via Vörågatan med 40 procent jämfört med nuläget. I de övriga alternativ där genomfart via Träskgatan begränsas minskar den externa genomfartstrafiken genom detaljplaneområdet antingen avsevärt eller så upphör den helt. En del av trafiken på Vörågatan och Träskgatan flyttas emellertid till Metviksgatan i Brändö.
- Storalånggatan ska tjäna som en lokal matargata som enligt granskningarna inte används för genomfart i någon betydande utsträckning. I ALT2 ökar belastningen i gatans södra del allra mest. Södra delen är mera kritisk i detta avseende än den norra. ALT3 är det enda alternativet där belastningen minskar avsevärt i södra delen, vilket gör att anslutningen mellan Storalånggatan och Bangatan fungerar bättre. I detta alternativ ökar emellertid trafikmängderna i Storalånggatans norra del, mellan Skeppsgatan och Berggatan på Vörågatan samt på Metviksgatan allra mest. Av dessa har i synnerhet de två sistnämnda bedömts vara känsliga ställen där ökad biltrafik är särskilt skadlig.
- De åtgärder som begränsar biltrafiken på Träskgatan minskar trafikmängderna vid begravningsplatsen på Vörågatan. Enligt modellen flyttas trafiken huvudsakligen till Brändö. Mellan Skeppsgatan och Berggatan ökar trafikmängderna med 13–23 procent, alltefter vilka åtgärder som vidtas på Storalånggatan. Mest ökar trafiken på Vörågatan i alternativen ALT2 och ALT3.
- Mellan Storalånggatan och Långviksgatan på Berggatan ökar trafiken enligt prognosen med cirka 50 procent till följd av att Fiskaregatan och Skeppsgatan stängs av för genomfartstrafik och trafiken flyttas till nya leder. Allra mest ökar trafiken i ALT2. Enligt modellen ökar trafiken mellan Vörågatan och Olympiagatan med 80 procent i jämförelsealternativet ALTO (lösningen i utkastskedet) och med 33–67 procent i alternativen ALT1–ALT4. Mest ökar biltrafiken i ALT1. De relativa förändringarna är stora, men biltrafikens totala belastning under topptimmen är rimlig (högst 150 fordon/h).
- Belastningen på Verkstadsgatan ökar något i basprognosen och de granskade alternativen. Gatan belastas redan nu relativt hårt under rusningstider. Det kan redan idag ses hur det uppstår köer vid trafikljusen på Verkstadsgatan och ändringen av omloppet är egentligen den enda möjligheten att höja kapaciteten.
- Belastningen mellan Handelsplanaden och Sandögatan på Bangatan ökar i synnerhet i alternativen ALT2, ALT3 och ALT4. I ALT3 betonas i synnerhet vilken betydelse den nya matarförbindelse som anvisas över järnvägen har för biltrafiken. Detta kan avspeglas i

bland annat hur bra trafiken flyter i anslutningen av Bangatan/Rådhusgatan/Museigatan och i säkerheten i anslutningen (inkl. gång- och cykeltrafik).

- Det trafikmässiga trycket ökar något på Museigatan och Smedsbyvägen i alla alternativ, dock inte i någon betydlig grad.
- Belastningen på Kyrkoesplanaden minskar i alternativen ALT1–ALT4. Den största lättande effekten har ALT3.
- Biltrafiken på Metviksgatan ökar med cirka 20–30 procent (100–150 fordon/h) i alla de alternativ ALT1–ALT4 där genomfart via Träskgatan begränsas.

Rekommendationer för fortsatt planering

- För att de trafikmässiga konsekvenserna i fråga om detaljplaneområdet ska kunna hanteras bör man försäkra sig om att de förutsedda ändringarna är ändamålsenliga och motsvarar trafiknätets funktionella klassificering (nätverkshierarki, gator som förmedlar trafik och lokala gator som betjänar markanvändningsförbindelser).
- I sådana trafiknätsplaner som gäller ett större område än detaljplaneområdet (exempelvis trafiksystemplanen för centrum) ska man ta ställning till den eftersträlvade nätverkshierarkin, eftersom det nuvarande nätverket delvis är ostrukturerat med tanke på biltrafiken i synnerhet i och intill centrumet.
- Ett ostrukturerat nätverk orsakar onödigt mycket trafikolägenheter för bostadsområdena. I fortsättningen gäller det att se till att ökningen av trafikmängderna främst berör nätverket av huvudgator respektive landsvägar. Genomfarten via tomtgatorna bör dämpas.

5.3.11.3 Utredning om buller och vibrationer från trafiken

Utredningen om buller och vibrationer från trafiken gjordes på ett exceptionellt stort område. Den omfattar hela Vöråstan mellan Storalånggatan och Vöråstan. Buller och vibrationer på planområdet bedömdes med hjälp av trafikuppgifterna för vägtrafikens prognosår 2040. I utredningen ges rekommendationer om hur buller, stomljud och vibrationer bör beaktas vid den fortsatta planeringen av området. Därtill granskas det i utredningen hur planprojektet påverkar trafikmängderna inom gatunätet inom de närliggande områdena utanför planområdet och därigenom bullersituationen.

Enligt utredningen har detaljplaneändringen bara ringa konsekvenser för trähusområdet i Vöråstan. I slutsatserna i utredningen konstateras att *riktvärdena för buller förverkligas överallt på gårdarna inom den planerade detaljplanen utan någon separat bullerbekämpning.*

Öster om planområdet (området mellan Vörågatan och Storalånggatan) förändras bullersituationen knappast jämfört med nuläget och prognossituationen 2040. Situationen uppfyller kraven i fråga om riktvärden enligt Statsrådets beslut 993/1992 både i nuläget och i prognossituationen 2040.

I utredningen ges följande rekommendationer i fråga om trafikbuller för detaljplaneområdet:

- För de nya bostadsvåningshus som ska stå närmast järnvägen rekommenderas som krav på ljudnivåskillnad i detaljplanen minst 32 dB.
- För att bekämpa trafikbuller rekommenderas det att vistelseområdena utomhus placeras i skydd av byggnader och/eller bullerhinder.
- Det rekommenderas inglasning på de balkonger som vetter mot gatan.

Vad gäller trafikvibrationer och stomljud rekommenderas att det utfärdas följande planbestämmelser för de byggnader som står närmast järnvägen:

- Nyckeltalet för trafikvibrationer $v_{w,95}$ får inte överskrida nivån 0,3 mm/s (klass C) i de utrymmen som används för boende eller i därmed jämförbara utrymmen.

5.3.12 Konsekvenser för specialtransporter

I avtalet mellan Vasa stad och NTM-centralen fastställs Träskgatan som en kombinerad stam- och stortransformatorsrutt. Träskgatan har använts enbart för specialtransporter till och från Wärtsiläs fabriksområde. Det har beviljats cirka 190 transporttillstånd för rutten under de senaste fem åren. Under den nämnda tidsperioden har det inte beviljats några genomfartstillstånd via denna rutt exempelvis till Brändö. Enligt trafikutredningen kan specialtransportrutten längs Träskgatan strykas i kommunavtalet om specialtransporter när industriverksamheten har upphört på området.

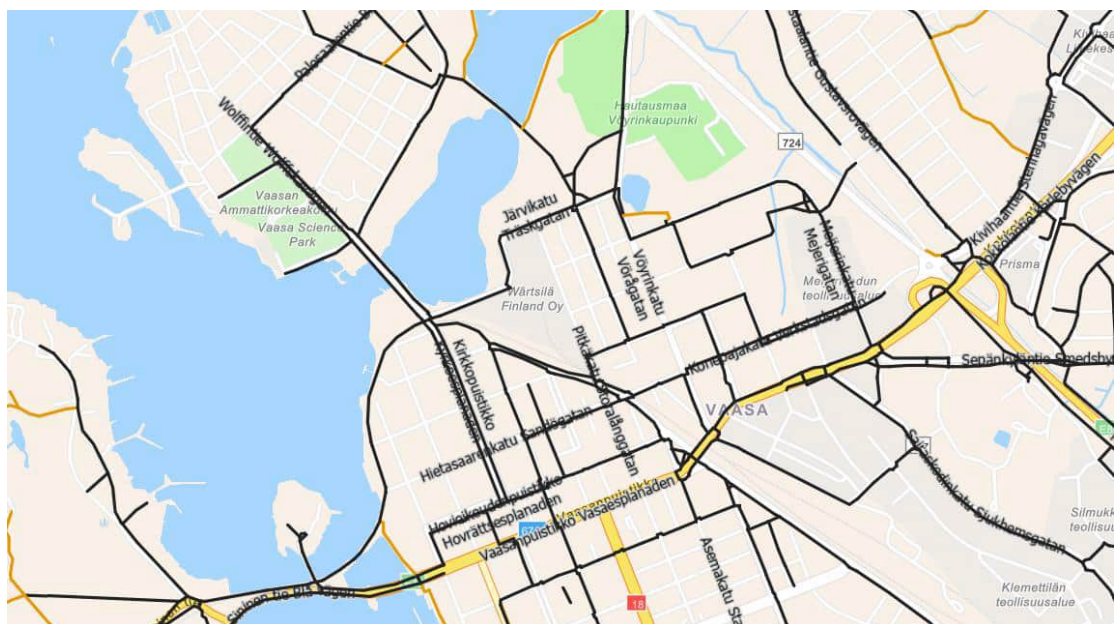
Vid planeringen av området bör emellertid beaktas att det föreligger behov av specialtransporter, såsom transporter av lyftkranar och element, när området bebyggs. Detta har beaktats i den preliminära översiktsplanen över trafiken som utarbetats för detaljplanen.

5.3.13 Konsekvenser för gång och cykling

Med detaljplaneändringen förbättras nätverket av rutter på området. Samtidigt ökar emellertid behoven som gäller gång- och cykelleder. Redan det att fabriksområdets användningsändamål ändras ökar mängden gång och cykling på området i betydlig grad.

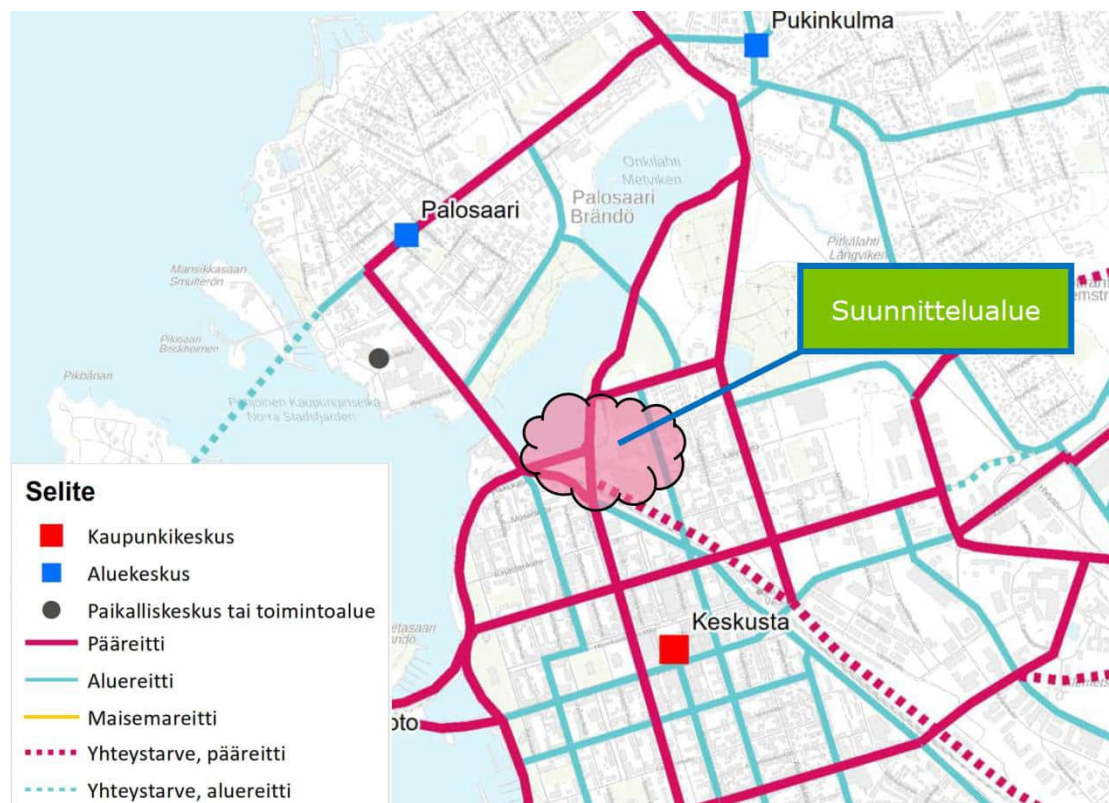
Den verksamhet som planeras på fabriksområdet samt utvecklingen av Metviksparken ökar behovet av att göra området lätt tillgängligt både från centrumet och mera omfattande från hela staden.

Området är beläget vid en trafikmässig knutpunkt mellan olika stadsdelar. Järnvägen och det slutna fabriksområdet ställer idag betydande hinder för cykling och gång. Om detaljplanen genomförs minskar den så kallade barriäreffekten i och med att det kan anläggas nya förbindelser genom det nuvarande fabriksområdet. Utvecklingen av nätverket av rutter på området har vidsträckta positiva konsekvenser för gång- och cykeltrafiken. Det gagnar i synnerhet invånarna inom det närmaste området för vilka det öppnas nya rutter till Brändö och Metviksstranden, men även dem som behöver flytta sig mellan olika stadsdelar eller från centrumet till grönområdena.



Det nuvarande nätverket av cykelleder.

Huvudförbindelsen för cykling i öst–västlig riktning löper längs områdets norra kant på Träskgatan. Nätverket i nord–sydlig riktning stöder sig kraftigt på körbanorna på gatorna. De närmaste huvudförbindelserna för cykling i nord–sydlig riktning löper utanför området, på Kyrkoeshplanaden i väster och Långviksgatan i öster. Så som det nu är finns det ett flertal diskontinuitetspunkter på cykellederna. Vad gäller gång är situationen bättre för det finns för det mesta redan trottoarer på båda sidorna av gatorna.



Målnätverket för gång och cykling (Vasas program för främjande av gång och cykling 2021).

I detaljplanen möjliggörs de leder som planeras i Vasas program för främjande av gång och cykling. Huvudlederna inom planeringsområdet (röda streck) är Träskgatan och den förbindelse som utgör en förlängning av Rådhusgatan och som ska öppnas över järnvägen. Denna förbindelse fortsätter norrut längsmed Metviksstranden. Som områdesleder (blå streck) fastställs Kyrkoeshplanaden och Storalånggatan samt Fiskaregatan ända fram till Vörågatan.

Leden som planeras norr om järnvägen (röd streckad linje) gör Brändö betydligt bättre tillgänglig från Vöråstan och Klemetsö men också från de södra och östra delarna av Vasa. Med tanke på trafiksäkerheten är leden idealisk, för den korsar med bilvägar betydligt mera sällan än cykelvägarna i centrumet i allmänhet.

Utöver stora ändringar i nätverket möjliggör detaljplanen även andra förbindelser genom det nuvarande fabriksområdet. Förbindelsen genom Wärtsiläs nuvarande huvudport vid Fiskaregatan görs om till en gata, vilket gör det lättare att ta sig från Vöråstan till Brändö. Om förbindelsen via Fiskaregatan öppnas, kopplar detta området som ska planläggas bättre ihop med den kommersiella servicen och läroanstalterna i Vöråstans östra del. Även förbindelserna till Stenhaga och de östra stadsdelarna, såsom Hemstrand, blir bättre.

Den nya plankorsning som planeras vid Rådhusgatan möjliggörs redan i den nuvarande detaljplanen men den har inte anlagts. Till denna del görs det två ändringar i den nuvarande

detaljplanen: leden vänds så att den är vinkelrät mot järnvägen och den reserveras för enbart gång- och cykeltrafik. Det sistnämnda förbättrar gång- och cykeltrafikens säkerhet. Förlängningen av Rådhusgatan gör planeringsområdet bättre tillgängligt från centrumets norra delar. Avståndet blir kortare i meter när man inte längre behöver ta en omväg via Kyrkoeshplanaden eller Storalånggatan. Dessutom finns det färre höjdskillnader på den nya leden, vilket gör den smidigare och bättre tillgänglig.

SITUATION UTAN DEN NYA PLANKORSNINGEN: I schemat anges avstånden till Verkstadsområdets mittpunkt längs vägnätet. I schemat beskrivs en situation där det öppnas nya förbindelser på fabriksområdet men inte anläggs några nya förbindelser över järnvägen.



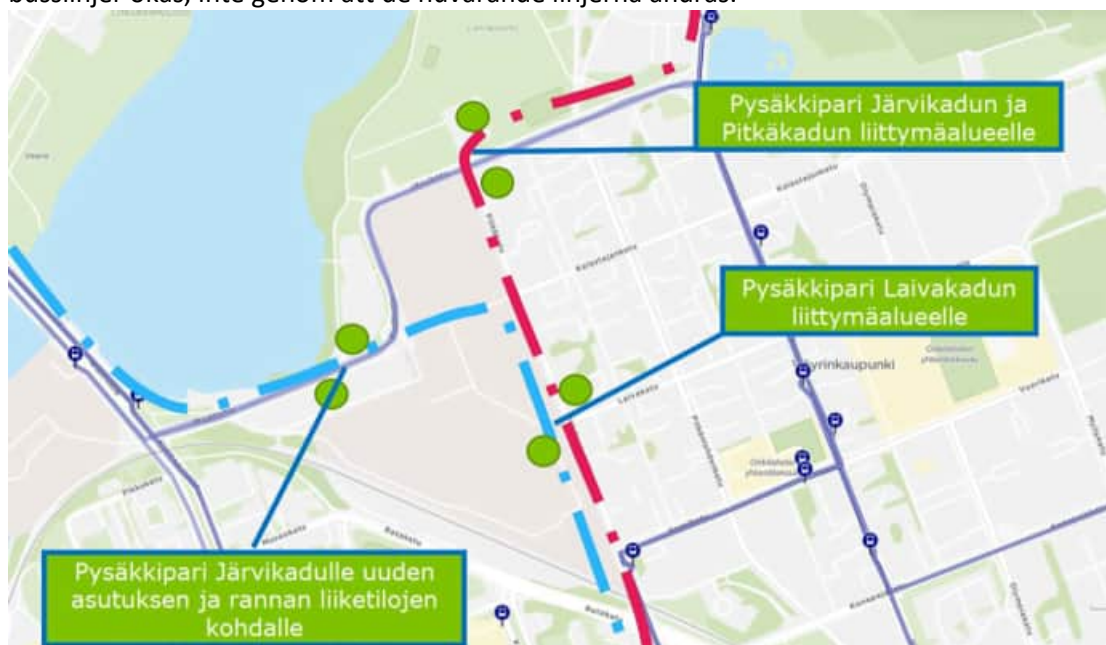
SITUATION ENLIGT DETALJPLANEUTKASTET: I schemat anges avstånden till Verkstadsområdets mittpunkt när det anläggs en ny plankorsning vid Rådhusgatan vinkelrätt över järnvägen. Detta alternativ konstaterades vara det förmånligaste med tanke på tillgänglighet.



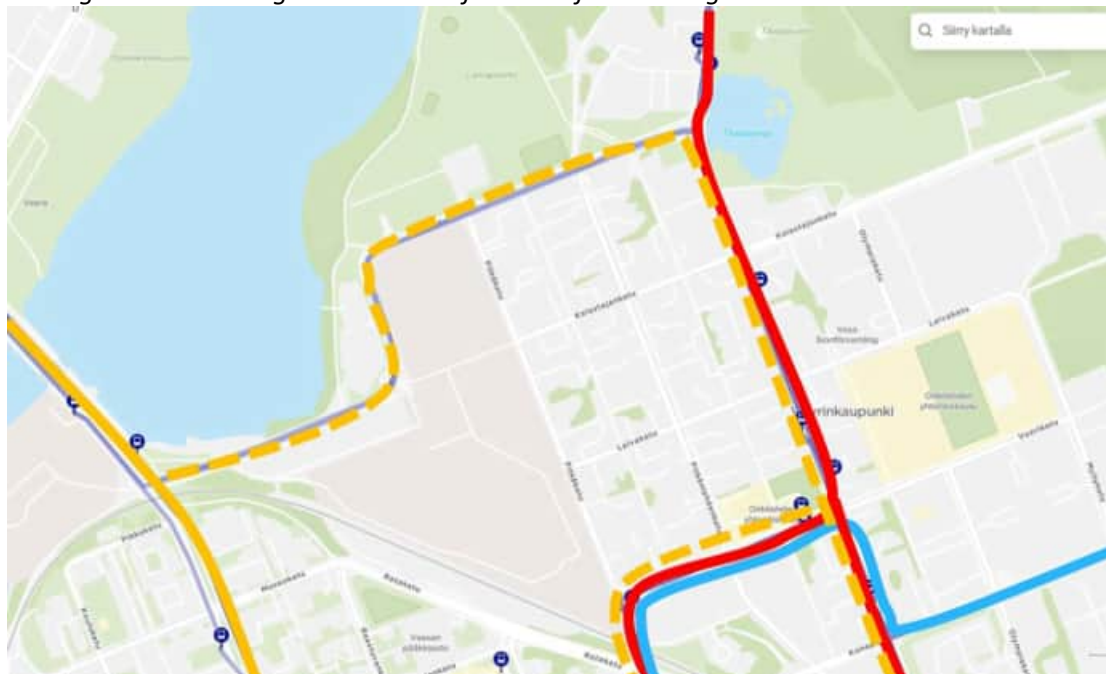
Bildkälla: Tieverkko / Vägnät: VÄYLÄ 2021 (bearbetat).
Taustakartta / Bakgrundskarta: ESRI 2021.

5.3.14 Konsekvenser för kollektivtrafiken

I takt med att området utvecklas uppstår det ny potential för kollektivtrafiken. I trafikutredningen ingår förslag till åtgärder för utveckling av kollektivtrafiken, se bilden nedan. Så som det nu är löper kollektivtrafikens rutter längs Vörågatan, Berggatan och Träskgatan. Vid planeringen av rutterna bör tillgängligheten av Onkilahden yhtenäiskoulu beaktas. Därmed borde de föreslagna utvecklingsåtgärderna vidtas genom att antalet busslinjer ökas, inte genom att de nuvarande linjerna ändras.



Förslagen till utveckling av kollektivtrafiken i trafikutredningen.



De nuvarande kollektivtrafikrutterna.

5.3.15 Tillgänglighet och närbarhet

Området som ska planläggas är ganska jämnt och höjdskillnaderna i terrängen kan i huvudsak beaktas senare i samband med byggplaneringen.

5.3.16 Riskkartläggning

Risker för detaljplaneprocessen

Ifall detaljplaneändringen inte vinner laga kraft förblir en centralt belägen del av Vasa centrum kvar i industriell användning eller helt oanvänd. Även utvecklingen av gång- och cykellederna drar ut på tiden eller genomförs inte överhuvudtaget.

Bedömning av hälsorisker

I bakgrundsutredningen om förorenad mark konstateras följande:

Vad gäller de skadliga ämnen som konstaterats i marken orsakas den största exponeringsrisken om hälsoskadliga föreningar förekommer i ytskiktet på området eller om de kommer in i inomhusluften i byggnaderna.

De konstaterade halterna av skadliga ämnen är mestadels små med tanke på den kommande användningen. För vissa konstaterade halter kräver uteslutningen av risker emellertid fortsatta åtgärder.

I miljöförvaltningens anvisning 6/2014 anges som mål för en hållbar sanering att de representativa halterna av skadliga ämnen i ytskiktet (på cirka 0,5–1 meters djup) vid nybyggnadsobjekt ska underskrida tröskelvärdenivån vid bostadstomter och lekplatser för barn eller den regionala bakgrundshalten och på andra håll minst det lägre riktvärdet. De skadliga ämnen som konstaterats på området finns huvudsakligen under ytskiktet, men antalet undersökningspunkter på området är begränsat och kring den före detta avstjälningsplatsen förekommer förmodligen förhöjda halter av skadliga ämnen också i ytskiktet. På den före detta avstjälningsplatsen är man förmodligen tvungen att också föra bort avfall av geotekniska orsaker.

Bedömning av ekologiska risker

I bakgrundsutredningen om förorenad mark konstateras följande: *Det undersökta objektet har en lång industriell historia och i takt med att markanvändningen blir känsligare än idag bedöms det att områdets ekologiska tillstånd blir bättre. De skadliga ämnen som konstaterats vid objektet och som förekommer i halter som överskrider det ekologiska riktvärdet kan försämra levnadsförhållandena för de organismer som naturligt lever i marken. Olägenheten bedöms emellertid inte drabba känsliga arter eller arter som kräver skydd. De skadliga ämnen som överskrider det ekologiska riktvärdet finns dessutom huvudsakligen under det aktiva ytskiktet (0–1 meter) där antalet organismer är litet. Enligt granskningen av spridningsrisken sprider sig de skadliga ämnen som konstaterats i marken och grundvattnet inte till ekologiskt värdefulla områden utanför området och därför anses de vid objektet konstaterade skadliga ämnena inte medföra någon ekologisk risk.*

De konstaterade halterna av skadliga ämnen är dessutom mestadels små med tanke på den kommande användningen. För vissa konstaterade halter kräver uteslutningen av risker emellertid fortsatta åtgärder. Dessutom är man tvungen att i samband med byggandet schakta jordmaterial som innehåller skadliga ämnen. Det kräver en anmälan enligt 136 § i miljöskyddslagen om sanering av förorenad mark samt en anknytande översiktsplan över saneringen.

Bedömning av risker för grundvattnet

I bakgrundsutredningen om förorenad mark konstateras följande: *De halter av skadliga ämnen som konstaterades i grundvattnet var på det hela taget små och det kan inte observeras någon med tanke på miljö- eller hälsorisker betydande spridning av skadliga ämnen till grundvattnet. Vad gäller halterna av skadliga ämnen i grundvattnet kan det observeras att skadliga ämnen sprids från marken till grundvattnet. Till halten skulle de skadliga ämnena hindra användningen av grundvatten som hushållsvatten. Grundvattnet från området rinner emellertid ut i havet där halterna snabbt blir mindre när vattenmängden ökar. Om halterna av skadliga ämnen i grundvattnet jämförs med halterna av skadliga ämnen i det dagvatten som leds in i vattendrag är de konstaterade halterna av exempelvis oljekolväten små.*

Bedömning av risker för bebyggbarhet

Som bakgrundsutredning för detaljplanearbetet har man låtit göra en utredning om huruvida marken är bebyggbar. I samband med den har grundläggningsmetoden på området och kostnaderna för massabyten kartlagts.

I utredningen har området grovt delats itu utifrån grundläggningsmetoden: i ett område för pålgrundläggning och ett område för grundläggning på mark.

OMRÅDE FÖR GRUNDLÄGGNING PÅ MARK

- Ovanpå den kompakta bärande alven eller berggrunden finns ett tunt jordlager på cirka 2...3 meter där jordarten är siltblandad sand samt schaktmassor.
- Byggnader eller konstruktioner kan huvudsakligen grundas på berg, den kompakta alven eller massabyten. Markens bärighet begränsar inte byggandet av sedvanliga bostadsbyggnader.

BERÄKNAT OMRÅDE FÖR PÅLGRUNDLÄGGNING

- Bergytan eller den kompakta bärande alven finns på över tre (3) meters djup. På området finns relativt lösa steniga schaktmassor samt lera och silt. Lera- och siltlagrets tjocklek varierar från ett par meter till ungefär 12 meter.
- Byggnader och tunga konstruktioner ska grundläggas på pålar. Planering av sedvanliga byggnader är krävande. Särskilt krävande är planering av högt byggande.
- Det rekommenderas inga källare i bostadsbyggnaderna. Vid byggandet ska grundvattennivån beaktas. Förorenad jord och andra eventuella avfallsmassor ska tas bort under de bärande konstruktionerna.
- Det rekommenderas att täckdiktningarnivån hålls ovanför den nuvarande grund- och markvattennivån. Om grundvattennivån sänks uppstår det eventuellt flera lokala sättningar i terrängen. Alla konstruktioner under täckdiktningarnivån ska utformas som vattentäta konstruktioner.
- Gator, gårdar och områden kan grundläggas på mark, med beaktande av en eventuell sättning som beror på ökad belastning av att det byggs på området.

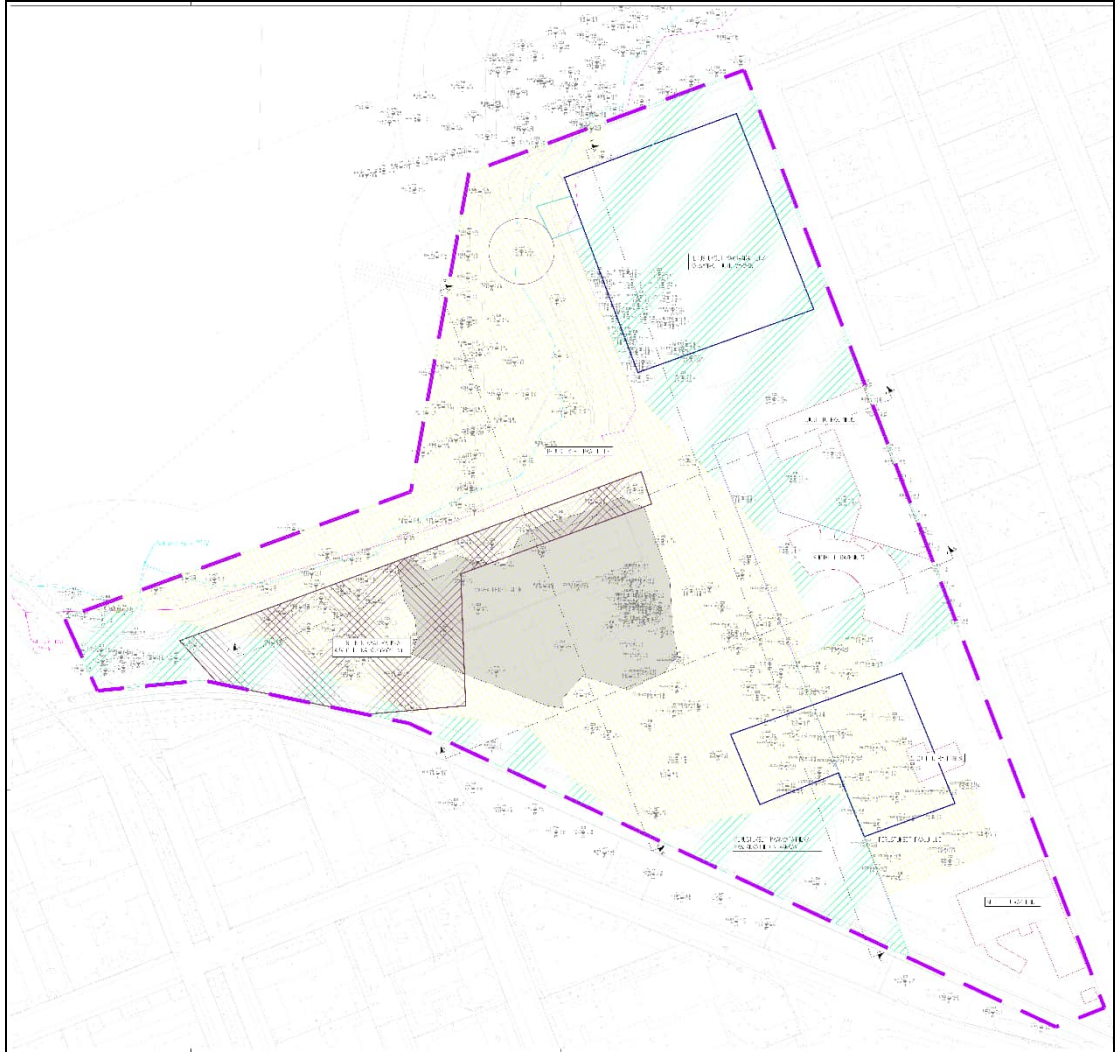
På bilden nedan anges:

Gult raster: Beräknat område för pålgrundläggning

Grönt raster: Beräknat område för grundläggning på massor (byggnader eller konstruktioner kan huvudsakligen grundas på berg, den kompakta bärande alven eller massabyten)

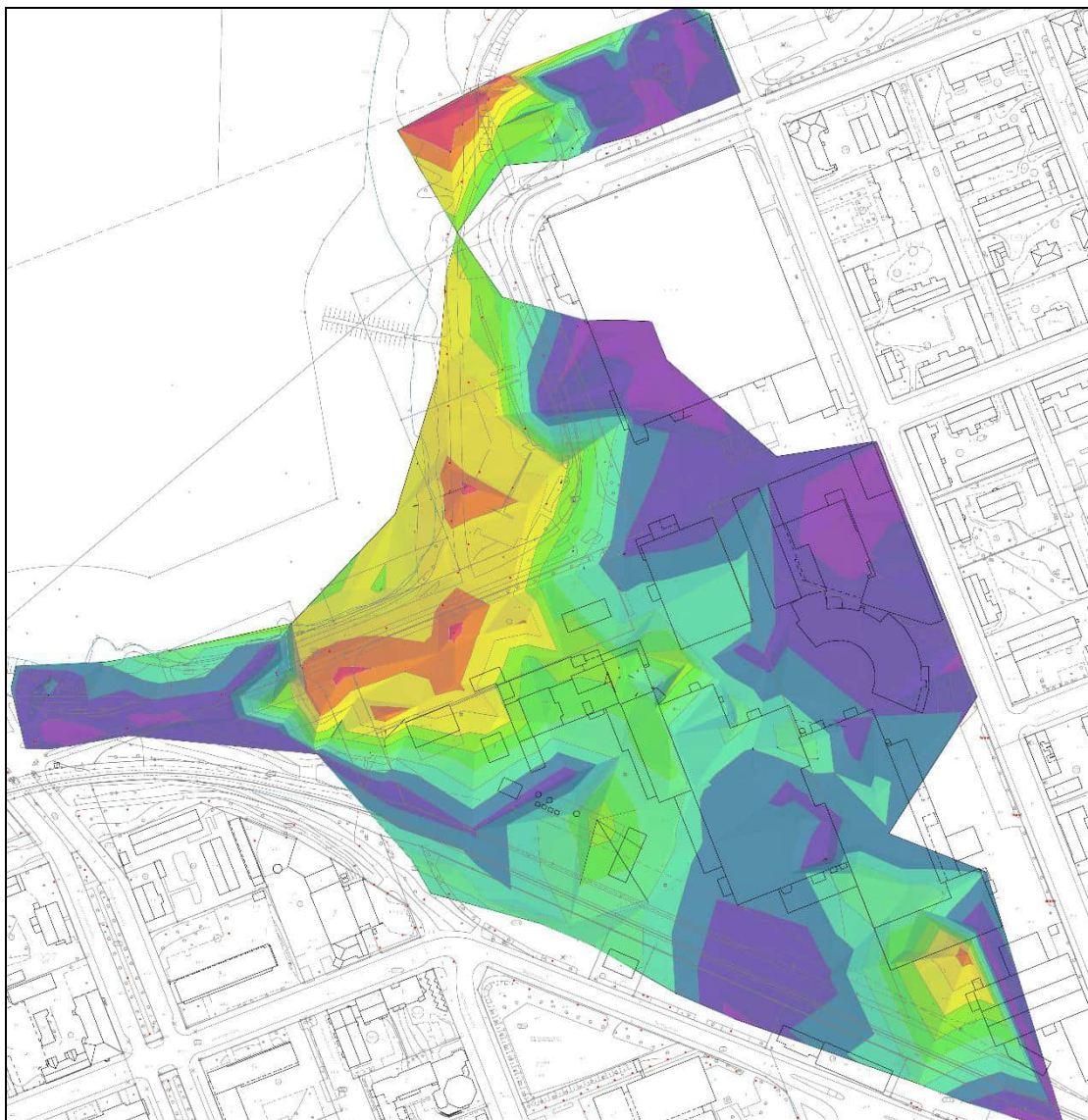
Mörkt rutraster: Den före detta avstjälningsplatsen där det beräknade grävdjupet är fyra (4) meter.

Mörkgrått område: En gammal havsvik



På bilden nedan anges det uppskattade avståndet till fast botten mätt från marknivån:

Elevations Table				
Number	Minimum Elevation	Maximum Elevation	Area	Color
1	-22.00	-20.00	799.12	Red
2	-20.00	-18.00	4112.70	Orange
3	-18.00	-16.00	9330.77	Yellow
4	-16.00	-14.00	6628.18	Light Green
5	-14.00	-12.00	6422.65	Green
6	-12.00	-10.00	8596.27	Dark Green
7	-10.00	-8.00	12490.71	Teal
8	-8.00	-6.00	15109.20	Blue
9	-6.00	-4.00	20735.69	Dark Blue
10	-4.00	-2.00	26203.94	Very Dark Blue
11	-2.00	0.00	6226.92	Purple



Risker som orsakas av anläggningarna i närheten

Bredvid planområdet finns två anläggningar som omfattas av Tukes tillsyn och som har tillstånd att upplagra farliga kemikalier. Båda anläggningarnas konsulteringszoner sträcker sig till 0,5 km från tomt. Anläggningarna är följande:

- Vasa Elektriskas anläggning väster om planområdet. På området upplagras lätt brännolja. Den beräkning av värmestrålning som gjorts på området visar att riskzonerna i händelse av en brand är små och att de inte sträcker sig till detaljplaneområdet.
- I Brändö norr om planområdet finns Vasa universitets motorlaboratorium. Enligt de utredningar som Tukes har kännedom om sträcker sig konsekvenserna av olyckor inte till detaljplaneområdet.

5.4 Störande faktorer i miljön

Genomförandet av detaljplanen förorsakar inga betydande störande faktorer för miljön, men trafiken till området kommer att öka i och med detaljplanen.

De störande faktorer i miljön som berör området som ska detaljplanläggas gäller huvudsakligen trafik som orsakar buller- och säkerhetsolägenheter och gör att luftkvaliteten försämras.

Väster om detaljplaneområdet ligger Vasa Elektriskas kraftverk vid Brändö bro. Det fungerar som en topp- och reservanläggning. Anläggningen är i drift endast tidvis, till exempel vid hård köld, och kan vara ur bruk till och med länge. Enligt Vasa Elektriska medför anläggningen inga bullerolägenheter utanför kraftverkets tomt. Verksamheten underskrider den genomsnittliga ljudnivå på 45 dB som tillåts på gårdarna nattetid. Det finns redan nu bostadsbyggnader nära anläggningen. Vasa stads Planläggning eller miljöavdelning har inte fått kännedom om att kraftverket skulle ha orsakat de nuvarande grannarnas bullerolägenheter.

Under detaljplanearbetet har det utretts vilka konsekvenser reservkraftverket har för luftkvaliteten. Utifrån tidigare utredningar har det konstaterats att kraftverket inte försämrar luftkvaliteten på gatunivå eller i byggnader med sedvanlig höjd. Under detaljplanearbetet gjordes också spridningskalkyler för att uppskatta hur utsläppen från värmecentralen påverkar luftkvaliteten i fråga om högre byggande. I modelleringen granskades situationen vid nockhöjden på byggnader med åtta eller flera våningar. Enligt utredningsrapporten ger modelleringen en överskattning av inverkan och resultaten kan granskas som det värsta tänkbara scenariot.

Enligt modelleringarna gör driften av Brändö kraftverk inte att gränsvärdena överskrids vid den granskade höjden i Verkstadsstranden. Utifrån modelleringarna kan följande konstateras:

- De modellerade partikelhalterna är låga.
- De högsta halterna upptäcks vid tornhusets nockhöjd.
- Årsmedelvärdet för halterna underskred klart gränsvärdet i alla modelleringar.
- Enligt spridningsmodelleringen underskrider halterna av inandningsbara partiklar och NO₂ luftkvalitetens gränsvärden i Verkstadsstranden.
- Den kumulativa effekten med andra utsläppskällor har inte beaktats i granskningen.

5.5 Namn

Genom en webbenkät i inledningsskedet erhöles många förslag till namn på området. Förslagen har sammanställts i en bilaga till detaljplanen.

De flesta namnförslagen anknöt till områdets industrihistoria, Statsjärnvägarnas verksamhet på området eller till områdets läge invid havet. De är bra och även ganska typiska utgångspunkter för namngivning av platser.

Namnet på hela området föreslås först och främst vara Konepajanranta/Verkstadsstranden. Alternativt kunde hela området heta Konepaja/Verkstaden.

Det vilken användning som gäller för de gamla byggnaderna på området i framtiden påverkar områdets karaktär. Eftersom områdets framtida användning inte ännu är känt i detalj, ges hela området i detta skede inget officiellt namn.

I detaljplanen föreslås följande namn för området:

Gatunamn

- Järvikatu/Träskgatan (namn som ska bevaras. Obs! Endast väster om Storalånggatan.)
- Pitkätatu/Storalånggatan (namn som ska bevaras)
- Porttikatu/Portgatan (förlängning av Fiskaregatan från Storalånggatan ända till Brändö bro)
- Laboratorionkuja/Laboratoriegränden (en diagonal gata som fortsätter från järnvägen mot områdets centrala öppna plats)
- Veturitallinaukio/Lokstallsplatsen (en diagonal gata som fortsätter från Storalånggatan förbi lokstallet mot områdets centrala öppna plats)
- Keksijänkuja/Uppfinnargränden (brandgata i det nordligaste kvarteret)
- Momenttikuja/Momentgränden (gata i öst-västlig riktning i områdets norra del)
- Vaihdekatu/Växelgatan (cykelgata/lågfartsgata mellan Metviksstranden och Rådhusgatan)

Namn på huvudleder för cykling

- Ratapihanraitti/Bangårdsstråket (led längsmed järnvägen som också kommer att fortsätta i Södra Klemetsö)
- Onkilahdenraitti/Metviksstråket (led längsmed Metviksstranden till Pappersbron och längre norrut)

Namn på parker

- Veturitallinpuisto/Lokstallsparken (park i ändan av Handelsplanaden)
- Konepajanpuisto/Verkstadsparken (strandpark framför området)

Namn på öppna platser

- Konepajantori/Verkstadstorget (en centralt belägen öppen plats där de viktigaste rutterna på området korsar varandra)
- Takomonpiha/Smedjegården (område mellan Storalånggatan och Monteringshallen)

6 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

6.1 Planer som reglerar och illustrerar genomförandet

De planer som reglerar och illustrerar genomförandet presenteras i **bilaga 5. Illustrationsmaterial**.

6.2 Genomförande och tidtabell

Avsikten är att detaljplanen ska bli klar under 2025, och efter det kan bygglovsförfarandet i fråga om planområdet och förverkligandet inledas stegvis. Förutsättningar för genomförandet av detaljplanen är att industriverksamheten upphör på området, att de förorenade markområdena saneras och att det anläggs infrastruktur på området.

I markanvändningsavtalet, som ingås i och med att planförslaget läggs fram och godkänns samtidigt med den slutgiltiga planen, avtalar staden och markägaren på området om ansvarsfördelningen och om tidsschemana för genomförandet. Bostadsbyggandet på området samt den uppskattade tidtabellen för uppförandet av bostäderna beaktas i den kommande uppdateringen av stadens genomförandeprogram för markanvändningen.

Av schemana nedan framgår de uppskattade etapperna för genomförandet av området. Tidsschemat för genomförandet av området eller byggetapper regleras inte med detaljplanen.



SKEDE 1

Tillfällig eller slutlig användning av de nuvarande byggnaderna

Byggnaderna i områdets norra del rivs.



SKEDE 2

Gatorna i norra delen (Uppfinnargränden, Momentgränden och Portgatan) och den underjordiska infrastrukturen anläggs.

Kvarteren i norra delen bebyggs.



SKEDE 3

Wärtsiläs industriverksamhet har helt flyttats bort från området.

Västra delen av området kan bebyggas.

En förbindelse över banan till Rådhusgatan öppnas.

Rutten längs banan kan tas i användning.



VAASA VASA

ASEMAKAAVAN MUUTOS

- 3. kaupunginosa
kortteli 77
katu-, rautatie-, puisto- ja vesialueet
- 5. kaupunginosa
katu- ja puistoalueet
- 4. kaupunginosa
katualue
- 2. kaupunginosa
katualue

DETALJPLANEÄNDRING

- stadsdel 3
kvarter 77
gatu-, järnvägsområde-, park- och vattenområden
- stadsdel 5
gatu- och parkområden
- stadsdel 4
gatuområden
- stadsdel 2
gatuområden

KÄSITTELYT BEHANDLINGAR

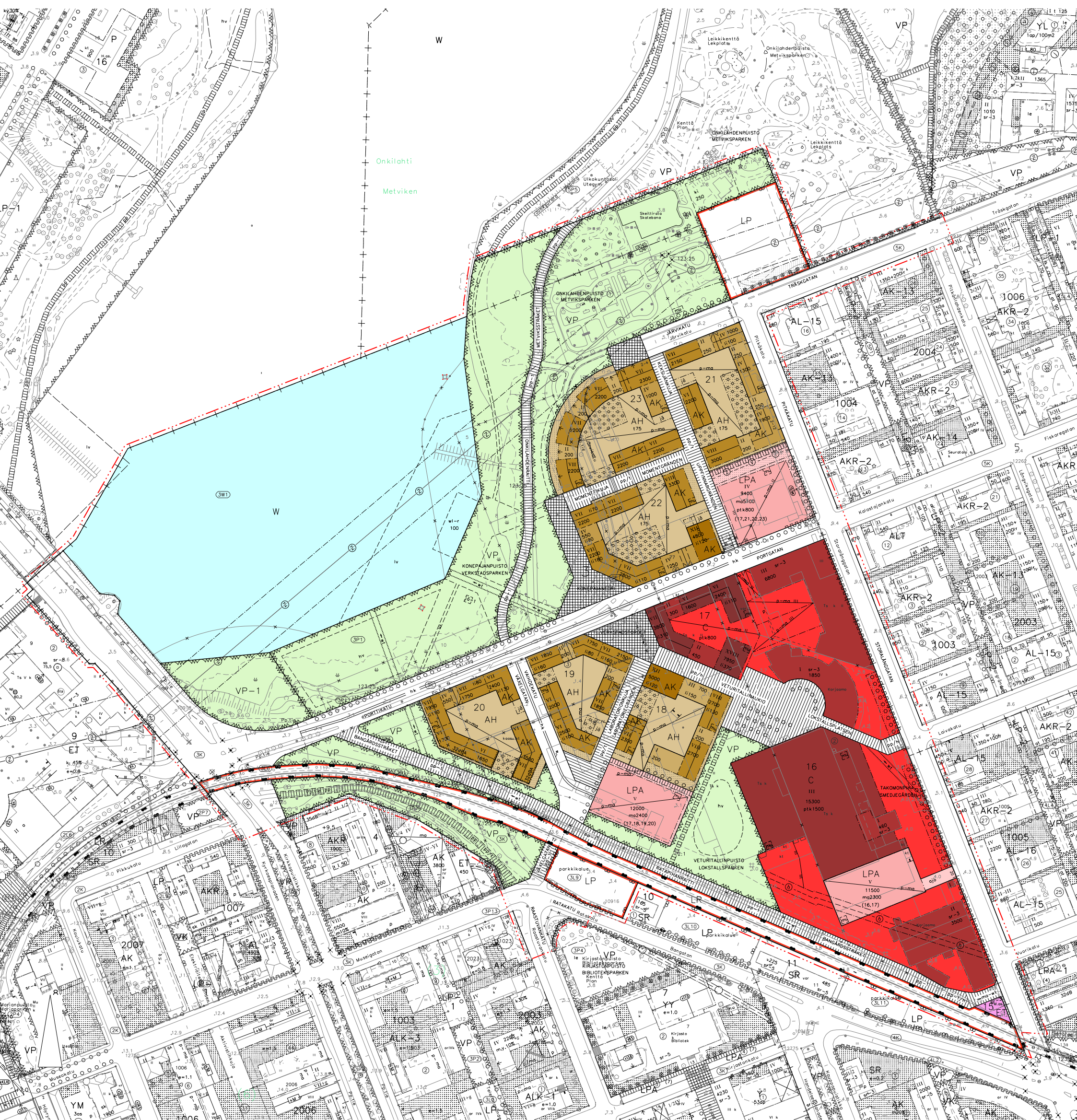
Vireilletulo / Aktuell 15.12.2021
OAS nähtävillä MRL § 63 / PDB till påseende 02.11.2022
Valmist.vaiheen kuulem. MRA § 30 / Hörande i beredningsskedet 08.06.2023
Kaupunkiympäristölautakunta / Stadsmiljönämnden 29.05.2024
Julkisesti nähtävillä MRA § 27 / Till allmänt påseende 07.06.2024
Kaupunginhallitus / Stadsstyrelse 17.03.2025
Kaupunginvaltuusto / Stadsfullmäktige 24.03.2025
Päätöksen voimaantulosta ilmoittaminen AKL § 200 09.05.2025

KAAVOITUS PLANLÄGGNING

Kaava Stadsplan	nr	1125
Mittakaava Skala		1/1000
Laatinut Uppgjord av		KVu
Piirtänyt Ritad av		OJa
Pvm Datum		21.05.2024
Korjattu		28.2.2025
Ändring		

Päivi Korkealaakso

Päivi Korkealaakso
kaavoitusjohtaja
planläggningsdirektör



ASEMAKAAVAMÄÄRÄYKSET

DETALJPLANEBESTÄMMELSER

Merkintä

Selitys

AK

Asuinkerrostalojen korttelialue, jolle saa sijoittaa ympäristöä häiritsemätöntä liike- ja toimitilaa korkeintaan 10 % rakennusoikeudesta. 12-kerroksisten rakennusten yläpäässä kerrokseen tulee sijoittaa asukkaiden yhteistila.

Kvartersområde för flervåningshus där det på högst 10 % av byggrätten får placeras affärs- och verksamhetslokaler som inte orsakar miljöstörningar. I översta våningen i byggnader med 12 våningar ska ett gemensamt utrymme för invånarna placeras.

AH

Asumista palveleva yhteiskäyttöinen korttelialue. Alueelle saa sijoittaa siihen rajautuvien asuinkerrostalojen pihatoimintoja.

Kvartersområde i sambruk som betjänar boendet. På området får placeras gårdsfunktioner för de bostadsvåningshus som gränsar till området.

C

Keskustatoimintojen alue.

Alueelle saa rakentaa kulttuuri- ja urheilutoimintaan liittyviä tiloja, majoitustiloja, työpajatyypisiä tiloja, liike- ja toimistotiloja sekä julkisen ja yksityisen palvelun tiloja.

Kortteli 16: Kortteliin saa sijoittaa korkeintaan 8600 k-m² kaupallisiin palveluihin luettavaa tilaa, josta korkeintaan 1500 k-m² saa olla päivittäistavarakauppaa. Korttelialueella sijaitseviin rakennuksiin saa sijoittaa pysäköintitiloja korkeintaan 1 400 k-m².

Kortteli 17: Korttelin rakennusoikeudesta korkeintaan 8 000 k-m² voidaan käyttää asuinrakentamiseen ja asumista palveleviin tiloihin.

Yli 12-kerroksisen rakennuksen yläpäässä kerrokseen tulee sijoittaa yleisölle avoin tila (esimerkiksi ravintola- tai näyttelytila) tai mikäli rakennuksen pääkäyttötarkoitus on asuminen, asukkaiden yhteistila.

Kellarikerroksiin voidaan sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja.

Kortteleiden 16 ja 17 välille voidaan rakentaa katualueen ylittävä katos tai katualueen alittava tunneli, joka yhdistää toisiinsa veturitallin ja kokoonpanohallin. Katoksen alapuolisen vapaan korkeuden on oltava vähintään 4,2 m.

Koskee uudisrakennuksia: aukioille, kaduille ja puistoon avautuviin maantasokerroksen tiloihin sijoitetaan pääasiallisesti liiketiloja.

Asuinrakennusten pihatiloja lukuun ottamatta C-korttelialueiden ulkotiloissa ei saa estää läpikulkua.

Område för centrumfunktioner.

På området får byggas lokaler anknutna till kultur- och idrottsverksamhet, inkvarteringslokaler, lokaler av verkstadstyp, affärs- och kontorslokaler samt lokaler för offentlig och privat service.

Kvarter 16: I kvarteret får placeras högst 8 600 m² vy utrymmen som räknas till kommersiell service. Högst 1 500 m² vy av dessa får utgöras av en dagligvaruhandel. I byggnaderna på kvartersområdet får högst 1 400 m² vy parkeringslokaler placeras.

Kvarter 17: Högst 8 000 m² vy av byggrätten i kvarteret får användas till bostadsbyggande och till lokaler som betjänar boendet.

I översta våningen i byggnader med fler än 12 våningar ska placeras en för allmänheten öppen lokal (exempelvis en restaurang- eller en utställningslokal) eller, om byggnadens huvudsakliga användningsändamål är boende, ett gemensamt utrymme för invånarna.

I källarvåningarna får placeras utrymmen enligt huvudanvändningsändamålet.

Mellan kvarteren 16 och 17 kan det byggas ett skyddstak över gatuområdet eller en tunnel

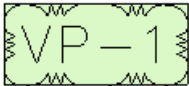
under gatan som förenar lokstallet med monteringshallen. Den fria höjden under takkonstruktionen ska vara minst 4,2 m.

Gäller nybyggnader: i de utrymmen på gatuplan som öppnar sig mot torg, gator och parker placeras i huvudsak affärslokaler.

Med undantag av bostadsbyggnadernas gårdar får genomfart inte förhindras utomhus på C-kvartersområdena.



Puisto.
Park.



Puisto. Muutos maa-alueeksi voi tapahtua vain maankohoamisen seurauksena.
Park. Omvandlingen till mark kan ske endast till följd av landhöjning.



Rautatiealue.
Järnvägsområde.



Yleinen pysäköintialue.
Område för allmän parkering.



Autopaikkojen korttelialue.

Suluissa olevat numerot osoittavat korttelit, joiden autopaikkoja saa alueelle sijoittaa.

Rakennusalalle saa pysäköinnin lisäksi sijoittaa korkeintaan 30 k-m² alueen toiminnan kannalta välttämättömiä teknisiä tiloja, kuten muuntamoita.

Korttelissa 16 rakennusalalle saa pysäköinnin lisäksi sijoittaa korkeintaan 250 k-m² viereistä keskustatoimintojen korttelialuetta (c) palvelevia tiloja.

Pysäköintilaitoksen julkisivut tulee suunnitella niin, että luodaan viihtyisää jalankulkuympäristöä julkisivun pintakäsittelyllä, valaistuksella, taidetta käyttämällä tai muilla arkkitehtuurin keinoilla.

Vähintään 50 % niistä julkisivuista, jotka avautuvat kohti viereistä asuinkorttelia, tulee toteuttaa viherseininä tai köynnöskasvein verhottuina seininä. Alueen valaistusta ja opastusta

(valaisintyytit, voimakkuus ja suuntaus) suunniteltaessa on varmistettava, ettei valaistuksesta tai opasteista aiheudu häiriötä viereisille asuinkortteleille. Pysäköintilaitosten kattopinnat tulee toteuttaa istutettavana viherkattona. Rakennusten katoille on sallittua sijoittaa aurinkopaneeleja ja -keräimiä.

Kvartersområde för bilplatser.

Siffrorna inom parentes anger vilka kvarters bilplatser som får placeras på området. På byggnadsytan får förutom parkering också högst på 30 m² vy tekniska utrymmen som är nödvändiga med tanke på verksamheten, såsom transformatorstationer, placeras.

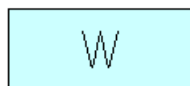
I kvarter 16 får det på byggnadsytan utöver parkering också placeras högst 250 m² vy lokaler som betjänar det angränsande kvartersområdet för centrumfunktioner (c).

Parkeringsanläggningens fasader ska planeras så att man genom ytbehandling av fasaden, belysning, konst eller andra arkitektoniska metoder skapar en trivsam fotgängarmiljö. Minst 50 % av de fasader som öppnar sig mot det angränsande bostadskvarteret ska uppföras som växtväggar eller väggar som bekläs med klängväxter. Vid planeringen av belysningen och skyltningen (armaturtyper, styrka och inriktning) på området ska säkerställas att belysningen och skyltningen inte medför störningar för de angränsande bostadsområdena.

Parkeringsanläggningens takytor ska läggas som gröna tak. På byggnadernas tak får placeras solpaneler och solfångare.



Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.
Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.



Vesialue.
Vattenområde.



3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
Linje 3 m utanför planområdets gräns.



Kaupunginosan raja.
Stadsdelsgräns.



Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.



Osa-alueen raja.
Gräns för delområde.



Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.
Riktgivande gräns för område eller del av område.



Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.
Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

3

Kaupunginosan numero.
Stadsdelsnummer.

20

Korttelin numero.
Kvartersnummer.

PORTTIKATU

Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.
Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.

2000

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.
Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.

ma2400

Maanalaisen tilan rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.
Byggrätt för underjordiska utrymmen i kvadratmeter våningsyta.

pt k800

Merkintä osoittaa enimmäismäärän, joka rakennusalalle sallitusta kerrosalasta saadaan käyttää päivittäistavarakaupan tiloihin.
Beteckningen anger den maximala mängd av den på byggnadsytan tillåtna våningsytan som får användas för utrymmen för dagligvaruhandel.

li 100

Merkintä osoittaa vähimmäismäärän, joka rakennusalalle sallitusta kerrosalasta tulee käyttää liike-, toimisto- ja julkisia palvelutiloja varten. Liiketilat tulee toteuttaa maantasokerrokseen.
Maantasokerroksen liike- ja yhteistilat tulee toteuttaa niin, että niiden vapaa huonekorkeus on

vähintään 3 metriä. Liiketilat tulee suunnitella niin, että niissä on yhteys katutilaan esim. näyteikkunan ja suoran kulun avulla.

Beteckningen anger vilken mängd av den våningsyta som tillåts på byggnadsytan som minst ska användas för affärs- och kontorslokaler samt för lokaler för offentlig service. Affärslokaler ska genomföras i markplansvåningen. Affärslokaler och gemensamma lokaler i markplansvåningen ska genomföras så att deras fria rumshöjd är minst 3 meter. Affärslokalerna ska planeras så att de har förbindelse till gaturummet t.ex. med hjälp av ett skyltfönster och direkt passage.

t 75

Talousrakennuksen rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä. Talousrakennusten kattopinnat tulee toteuttaa istutettavana viherkattona.

Byggrätt för ekonomibyggnad i kvadratmeter våningsyta. Ekonomibyggnadernas tak ska läggas som gröna tak.

V

Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

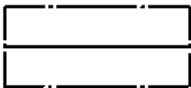
Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav



Rakennusala.
Byggnadsyta.



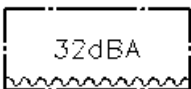
Ohjeellinen rakennusala.
Riktgivande byggnadsyta.



Rakennuksen harjansuuntaa osoittava viiva.
Linje som anger takåsens riktning.



Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.
Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.



Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka puoleisen rakennuksen ulkovaipan äänitasoerotus liikennemelua vastaan on oltava vähintään lukeman osoittamalla tasolla.
Beteckningen anger den sida av byggnadsytan där ljudisoleringen mot trafikbuller i byggnadens mantel ska vara minst på den nivå som siffran visar.



Rakennuksen julkisivun enimmäiskorkeus metreinä.
Fasadens högsta höjd i meter.



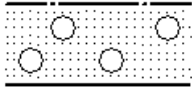
Istutettava puurivi.
Trädrad som bör planteras.



Säilytettävä puurivi.
Trädrad som bör bevaras.



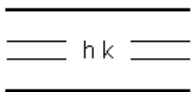
Istutettava alueen osa.
Områdesdel som ska planteras.



Alueen osa, jolle on istutettava puita. Puiden valinnassa tulee suosia suurikokoiseksi kasvavia lehtipuulajeja (esimerkiksi vaahteroita, jalavia tai tammia). Alue toteutetaan maanvaraisena pihana, jonka alapuolella ei ole maan alaisia tiloja.
Områdesdel, där träd ska planteras. Vid valet av träd ska högvuxna lövträdsarter (såsom lönnar, almar eller ekar) gynnas. Området förverkligas som ett gårdsområde med markkontakt utan utrymmen under jord.



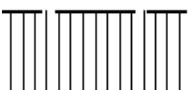
Katu.
Gata.



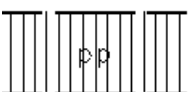
Hidaskatu tai osa katualuetta, jolla rakentein, pintamateriaalein ja istutuksin pyritään alentamaan ajonopeuksia. Kun suunnitellaan katuyhteyden avaamista Porttikadulta Pitkädulle, tulee varmistaa, että toimenpide ei aiheuta haitallisia liikennevaikutuksia Vöyrinkaupungin asuinalueelle. Liikennettä Pitkädun suunnasta Kalastajakadulle ja tarvittaessa muille asuinalueen kaduille tulee rajoittaa haittavaikutusten estämiseksi.
Lågfartsgata eller del av gatuområde där körhastigheterna bör sänkas i mån av möjlighet med hjälp av konstruktioner, beläggningsmaterial och planteringar. När öppnandet av gatuförbindelsen från Portgatan till Storalånggatan planeras, bör det säkerställas att åtgärden inte har skadliga trafikmässiga konsekvenser för Vöråstans bostadsområde. Trafiken från Storalånggatans håll till Fiskaregatan och vid behov till de övriga gatorna inom bostadsområdet bör begränsas för att förhindra skadliga konsekvenser.



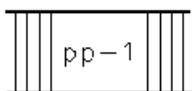
Ohjeellinen ulkoilureitti.
Riktgivande friluftled.



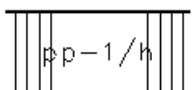
Ohjeellinen yleiselle jalankululle varattu alueen osa.
Riktgivande del av område vilket är reserverat för allmän gångtrafik.



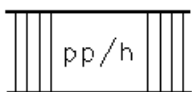
Ohjeellinen yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.
Riktgivande del av område vilket är reserverat för allmän gång- och cykeltrafik.



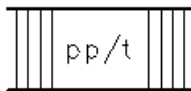
Kävelyn ja pyöräliikenteen pääreitti.
Huvudrutt för gång- och cykeltrafik.



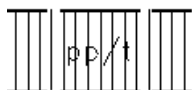
Kävelyn ja pyöräliikenteen pääreitti, jolla huoltoajo on sallittu.
Huvudrutt för gång- och cykeltrafik där servicetrafik är tillåten.



Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu.
Gata/väg reserverat för gång- och cykeltrafik där servicetrafik är tillåten.

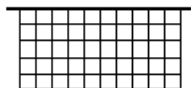


Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla tontille/rakennuspaikalle ajo on sallittu.
Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där infart till tomt/byggnadsplats är tillåten.



Ohjeellinen yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa, jolla tontille/rakennuspaikalle ajo on sallittu.

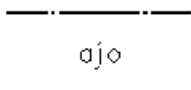
Riktgivande del av område vilket är reserverad för allmän gång- och cykeltrafik där infart till tomt/byggnadsplats är tillåten.



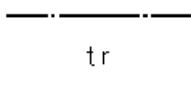
Katuaukio/tori.
Öppen plats/torg.



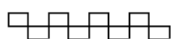
Maanalaisiin tiloihin johtava ajoluiska.
Körramp till underjordiskt utrymme.



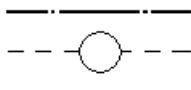
Ajoyhteys.
Körförbindelse.



Tasoristeys.
Plankorsning.



Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.
Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.

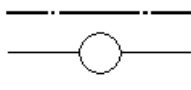


Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.

z=sähkö, v=vesi, l=kaukolämpö, h=hulevesi

För underjordisk ledning reserverad del av område.

z=elektrisitet, v=vatten, l=fjärrvärme, h=dagvatten

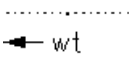


Johtoa varten varattu alueen osa.

z=sähkö

För ledning reserverad del av område.

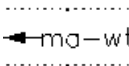
z=elektrisitet



Tulvareitti. Alueelle ei saa tehdä veden virtausta estävää rakenteellista estettä. Sijainti ohjeellinen.

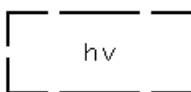
Översvämningsstråk. På området får inte byggas sådant som förhindrar vattnets lopp.

Riktgivande läge.



Maanalainen tulvareitti. Sijainti ohjeellinen.

Ett underjordiskt översvämningsstråk. Riktgivande läge.



Ohjeellinen hulevesien käsittelyalue. Rakenteissa tulee suosia viivyttävää / biologista puhdistusta parantavaa kasvillisuutta.

Riktgivande område för hantering av dagvatten. I konstruktionerna ska gynnas fördröjande växtlighet/växtlighet som förbättrar den biologiska reningen.



Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa kioskin tai pienen puistorakennuksen.
Riktgivande byggnadsyta, på vilken en kiosk eller en liten parkbyggnad får placeras.



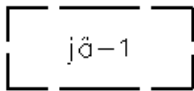
Ohjeellinen rakennusalan osa, johon sijoitetaan rakennukseen integroitu muuntamo.
Riktgivande del av byggnadsyta, där en i byggnaden integrerad transformator får placeras.



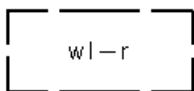
Rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.
Byggnadsyta där transformator får placeras.



Jätteiden käsittelyä varten varattu alue, joka on aidalla tai istutuksin erotettava muusta piha-alueesta. Alue tulee rajata katualueesta kivimuurilla.
För hantering av avfall reserverat område, som bör avskiljas från övrigt gårdsområde med staket eller planteringar. Området ska avgränsas från gatan med en stenmur.



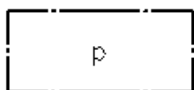
Ohjeellinen alueen osa, jolle saa sijoittaa kelluvaa rakentamista palvelevan jätekatoksen.
Riktgivande del av område där en avfallspunkt som betjänar flytande byggande får placeras.



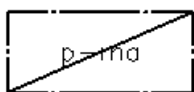
Ohjeellinen vesialueen osa, jolle saa sijoittaa laitureita tai kelluvia puistoaluetta palvelevia rakennelmia.
Riktgivande del av vattenområde där bryggor eller flytande konstruktion som betjänar parkområdet får placeras.



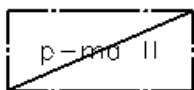
Ohjeellinen vesialueen osa, jolle saa sijoittaa venelaitureita.
Riktgivande del av vattenområde, på vilken båtbyggor får placeras.



Pysäköintialue.
Parkeringsområde.



Maanalainen auton säilytyspaikan rakennusala.
Byggnadsyta för underjordisk förvaringsplats för bil.



Maanalainen auton säilytyspaikan rakennusala. Roomalainen numero osoittaa maanalaisten kerrosten suurimman sallitun lukumäärän.
Byggnadsyta för underjordisk förvaringsplats för bil. Den romerska siffran anger det största tillåtna antalet underjordiska våningar.

Suojeltava rakennus. Rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa saa suorittaa sellaisia lisärakentamis- tai muutostöitä, jotka eivät tärvele sen rakennustaiteellista tai kulttuurihistoriallista arvoa tai tyyliä. Mikäli rakennuksessa on aikaisemmin suoritettu tämän tavoitteen vastaisia toimenpiteitä, on rakennus korjaustöiden yhteydessä pyrittävä korjaamaan tyyliin sopivalla tavalla. Kaikkiin suojelurakennusten olemassa olevan vaipan sisällä sijaitseviin tiloihin voidaan sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja. Muutoksia suunniteltaessa on kuultava museoviranomaista. Kiertokankitehtaan tehdashallin korkea sisätila ja siinä sijaitsevat konstruktioit (kantavat teräsrakenteet ja muut tilassa olevat tekniset konstruktioit) on säilytettävä.

Veturitallin vesitorni, savupiippu ja pilttuiden muodostama tilajärjestely on säilytettävä.

Byggnad som ska skyddas. Arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefull byggnad. Byggnaden får inte rivas. I byggnaden får utföras sådana tillbyggnads- eller ändringsarbeten som inte fördärvar dess arkitektoniska eller kulturhistoriska värde eller stil. Om sådana åtgärder som strider mot denna målsättning tidigare utförts i byggnaden ska man sträva efter att i samband med ändringsarbeten reparera byggnaden på ett sätt som passar ihop med stilen. I alla utrymmen som finns innanför de skyddade byggnadernas mantel kan utrymmen i enlighet med huvudanvändningsändamålet placeras. Vid planering av ändringar ska museimyndigheten höras. Det höga utrymmet inomhus i vevstaksfabrikens fabrikshall och de konstruktioner som finns där (bärande stålkonstruktioner och andra tekniska konstruktioner i utrymmet) ska bevaras. Lokstallets vattentorn, skorsten och det rumsarrangemang som lodbåsen bildar ska bevaras.

ASEMAKAAVAN YLEISET MÄÄRÄYKSET

ASUINHUONEISTOJEN KESKIPINTA-ALA

Kortteleissa 17, 18, 19, 20 ja 22 asuinhuoneistojen keskipinta-alan tulee olla vähintään 50 m². Kortteleissa 21 ja 23 asuinhuoneistojen keskipinta-alan tulee olla vähintään 45 m². Kortteleiden 21 ja 23 asunnoista vähintään 25% tulee toteuttaa perheasuntolina (vähintään 2 makuuhuonetta, olohuone ja keittiö/keittotila). Asuinhuoneistojen keskipinta-alaa koskeva määräys ei koske tehostettua erityisryhmien palveluasumista, tuettua asumista eikä tuettua opiskelija-asumista. Asuinhuoneistojen keskipinta-alaa koskevaa määräystä voidaan tapauskohtaisesti harkita sellaisissa yhteisöasumisen tai ryhmäasumisen kohteissa, joiden suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan yhteisöllisyys kokonaisvaltaisesti.

YHTEISÖLLISET YHTEISET TILAT (Käytävätilaa ei lasketa mukaan)

AK-korttelialueille ja C-korttelialueiden asuinrakennuksiin tulee esittää yhteistiloja vähintään 2 % asumisen rakennusoikeudesta. Yhteisöllisiin yhteistiloihin tulee toteuttaa esimerkiksi seuraavat toiminnot:

Talopesula

Asukaskeittiö

Palveluteinen, johon on mahdollista sijoittaa kylmäsäilytysmahdollisuudella varustettu postipakettien toimituspiste

Etätyö- tai kokoustila / vierashuone

Musiikin soittotila

Saunaosasto(t)

Kuntoilutila

Tekninen työ-, askartelu- ja harrastetila

Korjauspaja (polkupyörät yms)

MUUT YHTEISTILAT (Käytävätilaa ei lasketa mukaan)

Asuinrakennuksiin tulee esittää yhteistiloja seuraavasti:

Irtaimistovarastot 2h+k ja sitä pienemmillä asunnoilla 2 m²/as (ilman käytäviä)

Irtaimistovarastot 3h+k ja sitä suuremmilla asunnoilla 3m²/as (ilman käytäviä)

Ulkovälinevarasto 2m² / as

Liikkumisapuvälineilat 0,5 m² / as

Vesipisteellä ja hiekanerotuskaivolla varustettu kuraeteinen

Kiinteistönhoidon tila vähintään 5 m² / kiinteistö

Varastotiloja voidaan sijoittaa myös asuntojen yhteyteen, mikäli ne palvelevat hyvin käyttötarkoitustaan ja varastotilojen vaadittu vähimmäismäärä täyttyy.

RAKENNUSTEN LAATUVAATIMUKSET

TORNITALOT (12-kerroksiset ja sitä korkeammat rakennukset)

Rakennuksen tulee olla arkkitehtonisesti korkeatasoinen. Julkisivujen tulee pääasiassa olla ei-kiiltäviä ja värisävyltään lämpimiä.

Kaikilla aukioille ja kaduille avautuvilla julkisivuilla käytetään maantasokerroksen pääasiallisena julkisivumateriaalina lasia. Katuihin rajautuvien julkisivujen ikkuna-aukotuksen tulee olla pääsääntöisesti pystysuuntaista. Rakennusten torniosien julkisivuihin ei tule tehdä useiden kerrosten korkuisia yhtenäisiä lasipintoja, eikä rakennuksia tule valaista ympäröivää aluetta kirkkaammin. Vilkkuvia, liikkuvia tai ylöspäin osoittavia valoja ei saa käyttää.

Rakennusten torniosassa sijaitseviin asuntoihin ei saa rakentaa julkisivusta ulkonevia parvekkeita.

Pihakansille, julkisivuille ja rakennusten katoille sijoitettavat tekniset tilat ja laitteet on sovittava rakennusten arkkitehtuuriin ja värimaailmaan.

KAIKKI MUUT UUDISRAKENNUKSET

Korttelin rakennusten tulee yhdessä muodostaa arkkitehtuuriltaan monimuotoinen kokonaisuus. Tavoitteena on vaihteleva kaupunkisiluetti ja monimuotoinen kattomaisema. Kaavakartassa toisistaan ohjeellisilla rakennusalueen rajoilla erotettujen rakennusten tulee poiketa toisistaan joko värykseltään, materiaaleiltaan, arkkitehtuuriltaan tai massoitteiltaan. Yksittäisessä rakennuksessa julkisivumateriaaleja ja -värejä kuitenkin käytetään selkeinä ja yhtenäisinä pintoina. Katuun rajautuvan yhtenäisesti käsitellyn (väri ja/tai materiaali) julkisivun pituus saa olla enintään 25 m.

Rakennuksissa tulee olla harjakatto tai sen muunnelma. Niille rakennusaloille, joihin ei ole merkitty rakennuksen harjansuuntaa osoittavaa viivaa, voidaan toteuttaa tasakattoinen rakennus. Tasakattoisten rakennusten kattopinta tulee toteuttaa istutettavana viherkattona tai kattopuutarhana.

Rakennuksen pääasiallisena julkisivumateriaalina voidaan käyttää tiiltä, rappauspintaa tai puuta. Konepajantorille, Laboratorionaukiolle ja Porttikadulle avautuvilla julkisivuilla käytetään maantasokerroksen pääasiallisena julkisivumateriaalina lasia. Katuihin rajautuvien julkisivujen ikkuna-aukotuksen tulee olla pääsääntöisesti pystysuuntaista. Maantasokerroksessa rakennuksen kaikille julkisivuille tulee sijoittaa ikkunoita. Maantasokerrosten julkisivujen laajemmat ikkunattomat osuudet tulee suunnitella niin, että luodaan viihtyisää jalankulkuympäristöä julkisivun pintakäsittelyllä, valaistuksella, köynnöskasveilla, taidetta käyttämällä tai muilla arkkitehtuurin keinoilla.

Katuihin rajautuvilla julkisivuilla parvekkeet tulee toteuttaa julkisivupinnasta sisäänvedettyinä tai ranskalaisina parvekkeina. Asuinkortteleihin kuuluvien istutettavien etupihojen kohdalla voidaan käyttää myös ulkoasultaan keveitä ulokeparvekkeita. Sisäpihoilla voidaan käyttää parveketorneja.

Pihakansille, julkisivuille ja rakennusten katoille sijoitettavat tekniset tilat ja laitteet on sovittava rakennusten arkkitehtuuriin ja värimaailmaan.

ASUINHUONEISTON LUONNONVALO-OLOSUHTEET

Asuntojakauma ja asuinhuoneistojen suuntaus tulee suunnitella niin, että 45 asteen valokulma huoneen lattiatasoon nähden täyttyy asuinhuoneen pääikkunan kohdalla.

Suunnitteluratkaisuissa tulee huomioida asuinhuoneiston riittävä luonnonvalon saanti.

PIHATILOJEN RIITTÄVYYS

Käyttökelpoista ja viihtyisää leikki-, oleskelu- ja istutettavaa tilaa tulee varata piha-alueelta 10 m²/asunto.

Seuraaville kohteille tulee varata piha-alueelta käyttökelpoista ja viihtyisää leikki-, oleskelu- ja istutettavaa tilaa 10 m² / 50m² asumisen huoneistoalaa:

-Erytisryhmien palveluasuminen, tuettu asuminen ja tuettu opiskelija-asuminen

Pihatilan riittävyyden takaamiseksi tulee tarvittaessa toteuttaa kattoterasseja niille rakennusten osille, joille ei ole merkitty rakennuksen harjansuuntaa osoittavaa viivaa.

Laskelmassa voidaan huomioida turvallisiksi ja viihtyisäksi järjestettävät leikkiin ja oleskeluun soveltuvat kulku- ja pelastustiet sekä oleskeluun soveltuvat etupihat. Mikäli keskustatoimintojen korttelialueella (C-alue) piha-alueelle ei mahdu riittävää määrää leikki- ja oleskelutilaa, voidaan puuttuvan pihatilan sijasta toteuttaa rakennuksen sisätiloihin kaikille asukkaille yhteistä ylimääräistä oleskelutilaa tai kerroskohtaista oleskelutilaa. 250 m² puuttuvaa pihatilaa voidaan korvata toteuttamalla 50 m² yhteistilaa sen lisäksi, mitä on määrätty otsikon "yhteisölliset yhteiset tilat" alla. Yhteistilat tulee toteuttaa viherhuoneen kaltaisina niin, että niissä on riittävästi luonnonvaloa huonekasvien kasvattamiselle.

RAKENNUKSEN JA KATUALUEEN VÄLINEN PIHA-ALUE TAI RAKENNUKSEN JA PUISTOALUEEN VÄLINEN PIHA-ALUE

AK-kortteleiden ulkoreunalla sijaitseva istutettava alue käsitellään korkeatasoisena puolijulkisena tai yksityisenä pihana. Piha erotetaan katualueesta luonnonkivireunuksella tai kivimuurilla. Puistoon rajautuva piha erotetaan puistosta pensasaidalla. Kulkuväylät laatoitetaan. Pihoille tulee sijoittaa monilajista kasvillisuutta. Istutusten lisäksi pihoille saa sijoittaa asuntojen, liikeilojen tai yhteistilojen terasseja, sisäänkäyntiluiskia, aitoja, pergoloita tai muita rakenteita. Pihan yllä olevat ulokeparvekkeet saavat sijoittua istutettavan alueen kohdalle. Varsinainen rakennusmassa tai sen osa ei saa sijoittua istutettavalle alueelle.

KORTTELIPIHAT

Määräys koskee AH-korttelialueita ja keskustatoimintojen korttelialueiden (C) piha-alueita, mikäli C-korttelialueella on asuinhuoneistoja. Korttelipiha ja sen toiminnot tulee suunnitella niin, että ne ovat koko korttelin yhteiskäytössä, lukuun ottamatta mahdollisia asuntoihin liittyviä terasseja. Piha-alueista on esitettävä yhtenäinen pihasuunnitelma rakennuslupaprosessin yhteydessä. Pysäköinti tulee toteuttaa rakenteellisena, pihakannen tai maan alaisena. Piha-alueille ei saa osoittaa maanpäällisiä autopaikkoja. Liikuntaesteisille henkilöille ja sosiaalihuollolle voidaan toteuttaa vähäisiä määriä maanpäällisiä autopaikkoja. Pihakannet tulee liikennealueita lukuun ottamatta käsitellä monilajisesti istutettavana tontinosana. Kansipihoilla tulee varata puiden juuristolle kasvutilaa syvyysuunnassa vähintään 80 cm.

Jokaiselle korttelipihalle tulee istuttaa vähintään yksi suurikokoiseksi kasvava puu (kuten vaahtera, jalava tai tammi), joka sijoitetaan pihan maanvaraiselle osuudelle, jossa se voi vahingoittumatta jatkaa kasvuaan silloinkin, kun pihan kansirakennetta korjataan tai uusitaan. Lisäksi korttelipihoille tulee istuttaa pienempiä puita vähintään 1 kpl / 300 m². Kaikkien kortteleiden leikki- ja oleskelupihoille tulee toteuttaa oleskelurakenteita kaiken ikäisille ihmisille, kuten esimerkiksi leikkialueita ja -välineitä, grillipaikka, istuskelupaikkoja, kasvimaata jne. C-korttelin piharakenteiden suunnittelussa tulee huomioida korkeiden rakennusten aiheuttamat ajoittaiset voimakkaat tuulet. Pihatiloihin sijoittuvat pysäköintilaitosten ja liikeilojen ilmanvaihtohormit tulee suunnitella niin, että ne eivät aiheuta haittaa asumiselle.

PILAANTUNEET MAAT

Maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ennen rakentamiseen ryhtymistä. Saastuneet maa-ainekset on poistettava tai käsiteltävä vaarattomiksi ennen rakentamiseen ryhtymistä ympäristöviranomaisten vaatimassa laajuudessa.

HAPPAMAT SULFAATTIMAAT

Ennen rakennushankkeeseen / toimenpiteisiin ryhtymistä tulee selvittää mahdollisten happamien sulfaattimaiden esiintyminen ja käsittely.

HULEVESIEN KÄSITTELY

Hulevesien hallintarakenteiden valinnassa suositaan maan päällä sijaitsevia rakenteita, joissa kasvaa veden biologiseen esipuhdistukseen soveltuvaa kasvillisuutta hulevesien laadullista käsittelyä varten.

HULEVESIEN KÄSITTELY KORTTELIALUEILLA

Tonttien hulevedet tulee viivyttaa tontti- tai korttelialueilla ennen niiden purkamista hulevesijärjestelmään. Viivytävien rakenteiden (maalaiset viivytyskaivannot ja -säiliöt, suodatus-, viivytys- ja imeytyspainanteet) tilavuuden tulee olla vähintään 1 m³ / 100 m² läpäisemätöntä pintaa. Hulevesiä voidaan hallita esimerkiksi ohjaamalla ne kasvillisuuden käyttöön tai viivytyspainanteisiin maastonmuotoilun avulla. Kulkuväylien pintamateriaaleina tulee käyttää vettä läpäiseviä tai puoliläpäiseviä materiaaleja.

Rakennusluvan yhteydessä tulee esittää tonttikohtainen hulevesien hallintasuunnitelma sekä rakennusaikaisten hulevesien hallinta- ja käsittelysuunnitelma. Hulevesien hallinta- ja käsittelysuunnitelmissa tulee huomioida, että alueella esiintyy pilaantuneita maita.

RAKENTAMISEN AIKAINEN HULEVESIEN KÄSITTELY

Hulevesien laatua ja määrää hallitaan rakentamisen aikana siten, ettei vesien määrä kasva ja laatu heikkene nykytilaan verrattuna. Työmaan aikaisia pinta- ja pumppausvesiä varten suunnitellaan tarvittaessa esim. laskeutusaltaita, suotopatoja tai hyödynnetään geotekstiilejä/geotuubeja vesien kiintoaineksen pidättämisessä ennen kuin vedet ohjataan hulevesiverkostoon.

VIHERKERROIN

Pihasuunnitelmassa tulee esittää vihertehokkuuselementit sekä pinnanmuotoilu.

Vihertehokkuuden vähimmäistaso on

1,0 kortteleissa 21, 22 ja 23

0,8 kortteleissa 18, 19 ja 20

0,8 korttelissa 17 sijaitsevien asuinrakennusten pihatiloissa

MELU JA TÄRINÄ

Ulko-oleskelualueet suositellaan sijoitettavan rakennusten ja/tai melusteiden suojaan liikennemelulta.

Katujen puoleiset parvekkeet suositellaan lasitettaviksi.

Kortteli 20, rataa lähimmät rakennukset: Liikennetärinän tunnusluku vw,95 ei saa ylittää asumiseen tai niihin rinnastettavissa tiloissa tasoa 0,3 mm/s (Luokka C).

UUSIOMATERIAALIEN HYÖTYKÄYTTÖ

Asemakaava-alueen rakenteissa ja täytöissä voidaan hyödyntää uusiomateriaaleja, esimerkiksi rakennusten purkamisessa syntyviä betoni- ja tiilimurskeita.

Uusiomateriaalien hyötykäytön yksityiskohdat (kerrospaksuudet, materiaalien laatuvaatimukset, laadunvalvonta, raportointi) tulee hyväksyttää hyötykäyttöhetkellä voimassa olevien vaatimusten ja lupakäytännön mukaisesti.

TAIDE

Alueella tulee käyttää prosenttitaideperiaatetta.

Taiteen suunnittelu ja toteuttaminen sekä tontille / korttelille että yleisille alueille toteutetaan alueelle tehtävän taideohjelman mukaisesti.

AUTOPAIKKOJEN VÄHIMMÄISMÄÄRÄT

Asuntorakentamiselle ja asuinrakennusten maantasokerroksen liiketiloille 1 ap/100 k-m²

Liike ja toimitilarakentamiselle 1 ap/70 k-m²

Tehostettu erityisryhmien palveluasuminen, tuettu opiskelija-asuminen sekä yleishyödylliset palvelutilat ja toiminnot 1 ap/200 k-m²

Muulle palveluasumiselle (esim. senioriasuminen) 1 ap/130 k-m²

Suojeltaville rakennuksille, hotelleille, julkisille palveluille ja kokoontumistiloille 1 ap/120 k-m²

Seuraaviin tiloihin ei kohdistu autopaikkavelvoitetta:

-Kelluvat rakennukset, puistoalueella sijaitsevat rakennukset

-Asumista palvelevat asunnon ulkopuoliset varastotilat, asukkaiden yleisessä käytössä olevat

askartelu- kerho- ja saunatilat tms. sekä puolilämpimät parvekkeet ja viherhuoneet

Pysäköinnin tehostaminen

Asemakaavassa määrättyjen autopaikkojen vähimmäismäärästä voidaan vähentää 5 autopaikkaa yhtä yhteiskäyttöautopaikkaa kohti, yhteensä kuitenkin enintään 10 % kaavassa määrättyjen autopaikkojen kokonaismäärästä. Rakennuslupavaiheessa lupaa hakevan tulee osoittaa palvelun toimivuus kohteessa. Mikäli yhteiskäyttöautojärjestelystä luovutaan osittain tai kokonaan, on puuttuvat velvoiteautopaikat toteutettava tai järjestettävä muualta kohtuullisen etäisyyden päässä kiinteistöstä.

Pysäköintipaikoista voidaan antaa mitoitusalennusta, mikäli autopaikkoja sijoitetaan vapaaksiostoperiaatteella sellaiseen yleiseen pysäköintilaitokseen, jossa paikkojen vuorottaikäyttö on mahdollista.

PYÖRÄPAIKKOJEN VÄHIMMÄISMÄÄRÄT

Opiskelija-asumiselle 1 pp/20 k-m².

Asuinrakentamiselle: 1 pp/25 k-m², joista vähintään 5 % tulee mitoittaa tavarapyörille tai muille tavallista enemmän tilaa vaativille erikoispyörille. Polkupyöräpaikat tulee sijoittaa lukittaviin polkupyörävarastoihin, jotka ovat helposti saavutettavissa ja joissa osa pyöräpaikoista on runkolukittavia.

Korkeintaan 25 % pyöräpaikoista voidaan sijoittaa kortteleiden piha-alueille. Kaikki ulkona olevat pyöräpaikat tulee varustaa runkolukittavilla telineillä. Ulkona olevat pyöräpaikat voidaan varustaa katoksilla, jossa on istutettava viherkatto.

Liike-, palvelu- ja toimitilarakentamiselle: 1pp/50 k-m². Polkupyörille tulee osoittaa paikoitustilaa asiakassisäänkäyntien läheisyyteen. On suositeltavaa, että asiakaspaikkojen suunnittelussa huomioidaan erikoispyörät ja muut liikkumisen apuvälineet.

Yli 600 k-m² työpaikoissa osoitetaan työmatkapyöräilyn suihku-, kuivatus- ja säilytystilat.

DETALJPLANENS ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

BOSTADSLÄGENHETERNAS GENOMSNITTLIGA STORLEK

I kvarteren 17,18, 19, 20 och 22 ska bostadslägenheternas genomsnittliga yta ska vara minst 50 m². I kvarteren 21 och 23 ska bostadslägenheternas genomsnittliga yta ska vara minst 45 m². I kvarteren 21 och 23 ska minst 25 % av bostäderna vara familjebostäder (med minst två sovrum, vardagsrum och kök/kokvrå).

Bestämmelsen om bostadslägenheternas genomsnittliga yta gäller inte effektiverat serviceboende för specialgrupper och inte heller understött boende eller understött studentboende.

Bestämmelsen om bostadslägenheternas genomsnittliga yta kan övervägas från fall till fall i fråga om sådana gemenskaps- eller gruppboenden där gemenskapsaspekten beaktas övergripande vid planeringen och genomförandet.

GEMENSKAPINRIKTADE GEMENSAMMA UTRYMMEN (Korridorerna räknas inte med.)

På AK-kvartersområdena och i bostadsbyggnaderna på C-kvartersområdena ska minst 2 % av byggrätten för boende anvisas för gemensamma utrymmen. I de gemenskapsinriktade gemensamma utrymmena ska exempelvis följande funktioner finnas:

Tvättstuga

Invånarkök

Servicetambur där det är möjligt att placera ett med kylförvaringsmöjligheter försett leveransställe för postpaket

Mötesrum eller lokaler för distansarbete/gästrum

Utrymmen för musicerande

Bastuavdelning(ar)

Motionsutrymme

Utrymmen för tekniskt arbete, hobby- eller fritidsverksamhet

Reparationsverkstad (cyklar m.m.)

ÖVRIGA GEMENSAMMA UTRYMMEN (Korridorutrymmet räknas inte med.)

I bostadsbyggnaderna ska gemensamma utrymmen anvisas enligt följande:

Lösöresförråd för 2 r+k och mindre bostäder 2 m²/bostad (utan korridorer)

Lösöresförråd för 3 r+k och större bostäder 3 m²/bostad (utan korridorer)

Förråd för friluftsredskap 2 m²/bostad

Utrymmen för rörelsehjälpmedel 0,5 m²/bostad

Groventré med vattenpunkt och sandavskiljningsbrunn

Fastighetsunderhållsutrymmen minst 5 m²/fastighet

Förrådsutrymmen kan också placeras i anslutning till bostäderna, ifall de betjänar sitt användningsändamål bra och den minimimängd förrådsutrymmen som krävs uppnås.

KVALITETSKRAV PÅ BYGGNADERNA

TORNHUS (Byggnader med 12 eller fler våningar)

Byggnaden ska vara arkitektoniskt högklassig. Fasaderna ska huvudsakligen vara icke glänsande och ha varma färgnyanser.

På alla fasader som vetter mot öppna platser och gator används glas som det huvudsakliga fasadmaterialet på markplansvåningen. Fönsteröppningarna på fasader som gränsar mot gator ska i regel vara vertikala. Fasaderna på byggnadernas torndelar får inte ha flera våningar höga enhetliga glasytor och byggnaderna får inte belysas starkare än angränsande områden.

Blinkande, rörliga eller uppåtriktade ljus får inte användas.

I de bostäder som finns i byggnadernas torndelar får inga utskjutande balkonger byggas.

Tekniska utrymmen och anläggningar som placeras på gårdsdäck, fasader och byggnadernas tak ska anpassas till byggnadernas arkitektur och färger.

ALLA ANDRA NYBYGGNADER

Byggnaderna i kvarteret ska tillsammans bilda en till arkitekturen mångformig helhet. Målet är en varierande stadssilhuett och ett mångformigt taklandskap. Byggnader som på plankartan avskilts från varandra med riktgivande gränser för byggnadsområdet ska avvika från varandra antingen genom färgsättning, material, arkitektur eller utformning. I en enskild byggnad ska fasadmaterial och -färger emellertid användas som tydliga och enhetliga ytor. Längden på en fasad som gränsar till gatan och som behandlats enhetligt (färg och/eller material) får vara högst 25 m.

Byggnaderna ska ha sadeltak eller en variant av det.

På de byggnadsytor där någon linje som anger takåsens riktning inte anvisas kan en byggnad med plant tak uppföras. Taken på byggnaderna med plant tak ska läggas som gröna tak eller takträdgårdar.

Som det huvudsakliga fasadmaterialet kan tegel, puts eller trä användas. På de fasader som vetter mot Verkstadstorget, Laboratorieplatsen och Portgatan används glas som det huvudsakliga fasadmaterialet på markplan. Fönsteröppningarna på de fasader som gränsar mot gator ska i regel vara vertikala. På markplansvåningen ska det finnas fönster på byggnadens samtliga fasader. Större fönsterlösa delar av fasaderna på markplansvåningen ska planeras så att man genom ytbehandling av fasaden, belysning, klängväxter, konst eller andra arkitektoniska metoder skapar en trivsam fotgängarmiljö.

På de fasader som gränsar mot gator ska balkongerna byggas indragna från fasadytan eller som franska balkonger. På bostadskvarterens planterade främre gårdsplaner kan också lätta utskjutande balkonger användas. På innergårdar kan balkongtorn användas.

Tekniska utrymmen och anläggningar som placeras på gårdsdäck, fasader och byggnadernas tak ska anpassas till byggnadernas arkitektur och färger.

NATURLJUSFÖRHÅLLANDEN I BOSTADSLÄGENHETER

Bostadsfördelningen och bostadslägenheternas riktning bör planeras så att kravet på en ljusvinkel på 45 grader mot rummets golv uppfylls vid bostadsrummets huvudfönster. Vid planeringslösningarna bör beaktas att det kommer in tillräckligt med naturligt ljus i bostadslägenheten.

TILLRÄCKLIGA GÅRDSUTRYMMEN

På gårdsområdet ska det för varje bostad reserveras minst 10 m² användbart och trivsamt lek-, vistelse- och planteringsutrymme.

För följande objekt ska användbart och trivsamt lek-, vistelse- och planteringsutrymme på gården reserveras minst 10 m² per 50 m² bostadsvåningsyta:

- Serviceboende för specialgrupper, bostäder och studentbostäder med stöd

För att garantera tillräckliga gårdsutrymmen ska det vid behov byggas takterrasser i de byggnadsdelar där någon linje som anger takåsens riktning inte anvisas.

I kalkylen kan beaktas alla gångar och räddningsvägar som lämpar sig för lek och vistelse och som ordnas så att de blir trygga och trivsamma samt även främre gårdsplaner som lämpar sig för vistelse. Om det inte ryms ett tillräckligt stort utrymme för lek och vistelse på gården i ett kvartersområde för centrumfunktioner (C-område), kan det gårdsutrymme som saknas ersättas med ett för alla invånare gemensamt extra vistelseutrymme eller ett våningsspecifikt vistelseutrymme inne i byggnaden. Gårdsutrymme på 250 m² kan ersättas genom att det, utöver det som föreskrivs under rubriken Gemenskapsinriktade gemensamma utrymmen, byggs 50 m² gemensamt utrymme till. De gemensamma utrymmena ska genomföras i stil med en vinterträdgård, så att där finns tillräckligt med naturligt ljus för rumsväxter.

GÅRDSOMRÅDET MELLAN ANTINGEN BYGGNADEN OCH GATUOMRÅDET ELLER BYGGNADEN OCH PARKOMRÅDET

Området som ska planteras på AK-kvarterens yttre kant behandlas som en högklassig halvoffentlig eller privat gård. Gården skiljs från gatuområdet med en naturstenskant eller en stenmur. Gård som gränsar park skiljs från parken med en häck. Gångarna ska beläggas med plattor. Gårdarna ska förses med artrik växtlighet. Utöver planteringarna får det på gårdarna också placeras bostäders, affärslokalers eller gemensamma lokalers terrasser, entréramper, staket, pergolor eller andra konstruktioner. Utskjutande balkonger får placeras ovanför gårdens planteringar. Den egentliga byggnadsmassan eller en del av den får inte placeras på ett område som ska planteras.

KVARTERSGÅRDAR

Bestämmelsen gäller AH-kvartersområdena och gårdarna inom kvartersområdena för centrumfunktioner (C), förutsatt att det finns bostadslägenheter på C-kvartersområdena. Kvartersgårdarna och gårdsfunktionerna ska planeras så att de kan användas gemensamt av hela kvarteret, med undantag av eventuella terrasser i anslutning till bostäder. I samband med bygglovsprocessen ska en enhetlig gårdsplan för gårdsområdena läggas fram.

Parkeringen ska genomföras strukturellt, under ett gårdsdäck eller under jord. Det får inte anvisas bilplatser ovan jord på gårdsplanerna. För personer med funktionsnedsättning och för socialvården kan ett mindre antal bilplatser ovan jord anläggas.

Med undantag av trafikområden ska gårdsdäcken behandlas som tomtdelar som förses med planteringar av många olika arter. På däcksgårdarna ska växtrum på minst 80 cm i djupled reserveras för trädens rotsystem.

På varje kvartersgård ska minst ett storvuxet träd (såsom lönn, alm eller ek) planteras. Det ska placeras i den del av gården som har markkontakt där det kan fortsätta att växa utan att skadas även om gårdens däckskonstruktion repareras eller förnyas.

Dessutom ska det på kvartersgårdarna planteras minst ett mindre träd per 300 m².

På alla kvarters lek- och vistelsegårdar ska vistelsekonstruktioner, såsom lekområden och -redskap, grillplatser, sittplatser, grönsaksland m.m. byggas för människor i alla åldrar. Vid planeringen av gårdskonstruktionerna i C-kvarteret ska de tidvis kraftiga vindar som höga byggnader medför beaktas.

Parkeringsanläggningars och affärslokalers ventilationskanaler som placeras i gårdsutrymmen

ska planeras så att de inte orsakar olägenheter för boendet.

FÖRORENAD MARK

Innan byggandet inleds ska markens föroreningsgrad redas ut. Innan byggandet inleds ska förorenade marksubstanser avlägsnas eller behandlas så att de blir ofarliga i den omfattning som miljömyndigheterna förutsätter.

SURA SULFATJORDAR

Innan byggprojekt/åtgärder inleds ska förekomsten av eventuella sura sulfatjordar och behandling av dem utredas.

HANTERING AV DAGVATTEN

Vid valet av hanteringskonstruktioner för dagvattnet föredras konstruktioner som finns ovan jord, där det växer växtlighet som lämpar sig för biologisk förening av vatten för kvalitetsmässig hantering av dagvattnet.

HANTERING AV DAGVATTEN PÅ KVARTERSOMRÅDENA

Tomternas dagvatten ska fördröjas på tomt- eller kvartersområdena innan det leds till dagvattensystemet. De fördröjande konstruktionernas (underjordiska fördröjningsschakt och behållare, filtrerings-, fördröjnings- och infiltreringssänkor) volym ska vara minst $1 \text{ m}^3/100 \text{ m}^2$ ogenomsläpplig yta. Dagvatten kan hanteras exempelvis genom att det med hjälp av terrängutformning leds till växtligheten eller till fördröjningssänkor. Gångarna ska beläggas med vattengenomsläppliga eller semipermeabla material.

I anslutning till bygglovet ska det läggas fram en tomtspecifik plan för hantering av dagvatten samt en hanterings- och behandlingsplan för dagvattnet under byggtiden. I hanterings- och behandlingsplanerna för dagvatten ska beaktas att det förekommer förorenad mark på området.

HANTERING AV DAGVATTEN UNDER BYGGTIDEN

Dagvattnets kvalitet och mängd hanteras under byggtiden så att vattenmängden och -kvaliteten inte försämras jämfört med nuläget. För yt- och pumpvatten som uppkommer under byggtiden planeras vid behov t.ex. sedimenteringsbassänger, filtreringsdammar eller också utnyttjas geotextiler/geotuber vid kvarhållandet av fasta substanser i vattnet innan vattnet leds ut i dagvattennätet.

GRÖNFAKTOR

I gårdsplanen ska grönfaktorelementen och utformningen av ytan anges. Miniminivån för grönfaktorn är

1,0 i kvarteren 21, 22 och 23.

0,8 i kvarteren 18, 19 och 20.

0,8 på gårdarna till bostadsbyggnaderna i kvarter 17.

BULLER OCH VIBRATIONER

För att bekämpa trafikbuller rekommenderas det att vistelseområdena utomhus placeras i skydd av byggnader och/eller bullerhinder.

Det rekommenderas inglasning på de balkonger som vetter mot gatan.

Kvarter 20, byggnaderna närmast järnvägen: Nyckeltalet för trafikvibrationer $v_{w,95}$ får inte överskrida nivå 0,3 mm/s (klass C) i de utrymmen som används för boende eller i därmed jämförbara utrymmen.

NYTTJANDE AV ÅTERVUNNA MATERIAL

I konstruktionerna och utfyllnaderna på detaljplaneområdet kan återvunna material, såsom betong- eller tegelkross som uppstår vid rivning av byggnader, användas.

Detaljerna för nyttjandet av återvunna material (lagertjocklekar, kvalitetskrav för material, kvalitetskontroll, rapportering) ska lämnas in för godkännande enligt de krav och den tillståndspraxis som gäller vid nyttjandetidpunkten.

KONST

På området bör enprocentsprincipen för konst användas. Konst planeras och genomförs på både tomten/i kvarteret och på de allmänna områdena enligt ett separat konstprogram som tas fram för området.

MINIMIALTAL BILPLATSER

För bostadsbyggande och bostadsbyggnaders affärslokaler på markplan: 1 bp/100 m² vy

För byggande av affärs- och verksamhetslokaler: 1 bp/70 m² vy

För effektiverat serviceboende för specialgrupper, studentbostäder med stöd samt allmännyttiga servicelokaler och funktioner 1 bp/200 m² vy

För annat serviceboende (t.ex. seniorboende) 1 bp/130 m² vy

För skyddade byggnader, hotell, allmänna utrymmen och möteslokaler 1 bp/120 m² vy

Bilplatskravet gäller inte följande:

-Flytande byggnader, byggnader på parkområden

-Förråd utanför bostaden som betjänar boendet, hobby-, klubb- och bastuutrymmen e.d. som står till invånarnas förfogande eller halvvarma balkonger eller vinterträdgårdar.

Effektivisering av parkeringen

Minimiantalet bilplatser i detaljplanen kan minskas med fem (5) platser per plats för delade bilar, dock med högst 10 procent av det totala antal bilplatser som anvisas i detaljplanen. Sökanden ska i bygglovsskedet påvisa att tjänsten fungerar vid objektet. Om systemet med bildelning helt eller delvis avskaffas, ska de obligatoriska bilplatser som saknas anläggas eller ordnas på en annan plats på ett rimligt avstånd från fastigheten.

För parkeringsplatser kan beviljas dimensioneringsavdrag, om bilplatser enligt friköpsprincipen förläggs till en sådan allmän parkeringsanläggning där en turvis användning av platserna är möjlig.

MINIMIALTAL CYKELPLATSER

För studentbostäder: 1 cp/20 m² vy.

För bostadsbyggande: 1 cp/25 m² vy, varav minst 5 % ska dimensioneras för lastcyklar eller andra specialcyklar som kräver mera utrymme än vanliga cyklar. Cykelplatserna ska placeras i låsbara cykelförråd som är lättillgängliga och där en del cykelplatser har ramlås.

Högst 25 % av cykelplatserna får placeras på kvartersgårdarna. På alla cykelplatser utomhus ska finnas ställ med ramlås. Cykelplatserna utomhus kan också förses med skyddstak i form av gröna tak.

För byggande av affärs-, service- och verksamhetslokaler: 1 cp/50 m² vy. Det ska anvisas parkeringsplatser för cyklar i närheten av kundingångarna. Det rekommenderas att man vid planeringen av kundplatser också beaktar specialcyklar och andra rörelsehjälpmedel.

På arbetsplatser på över 600 m² vy anvisas duschar, torkrum och förvaringsutrymmen för dem som cyklar till och från arbetet.

Tämän asemakaavan alueella oleville tonteille on laadittava erillinen sitova tonttijako.

För tomter på detta detaljplaneområde skall en separat bindande tomtindelning göras.

Blankett för uppföljning av detaljplanen

Detaljplanens basuppgifter och sammandrag

Kommun	Vasa	Datum för ifyllande	9.5.2025
Planens namn	Maskinverkstadsområdet i Vöråstan		
Datum för godkännande	24.3.2025	Förslagsdatum	21.5.2024
Godkännare	V - kommunfullmäktige	Anmält datum för anhängiggörande	15.12.2021
Permanent plankod		Producentens plankod	1125
Planområdets areal [ha]	25,1837	Ny areal för detaljplan [ha]	
Underjordiska utrymmenas areal [ha]		Arealen för den ändrade detaljplanen [ha]	25,1837

Stranddetaljplan	Strandlinjens längd [km]	
Byggplatser [antal]	Byggplatser med egen strand	Byggplatser utan egen strand
Byggplatser för fritidshus [antal]	Byggplatser med egen strand	Byggplatser utan egen strand

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [k-m²]	Exploatering [e]	Ändring av areal [ha ±]	Ändring av våningsyta [k-m² ±]
Sammanlagt	25,1837	100,00	164385	0,65	0,0000	76335
A sammanlagt	3,3071	13,1	86725	2,62	3,3071	86725
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt	3,2318	12,8	44410	1,37	3,2318	44410
K sammanlagt					-0,6245	-4000
T sammanlagt					-9,1266	-84000
V sammanlagt	5,7634	22,9	250	0,00	1,1174	200
R sammanlagt						
L sammanlagt	7,9533	31,6	32900	0,41	1,4710	32900
E sammanlagt	0,0221	0,1			0,0221	
S sammanlagt						
M sammanlagt						
W sammanlagt	4,9060	19,5	100	0,00	0,6017	100

Underjordiska utrymmen	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [k-m²]	Ändring av areal [ha ±]	Ändring av våningsyta [k-m² ±]
Sammanlagt	2,7206	10,80	0	2,7206	0

Byggnadsskydd	Skyddade byggnader		Ändring av skyddade byggnader	
	[antal]	[k-m²]	[antal ±]	[k-m² ±]
Sammanlagt	6	12600	-1	-380

Underbeteckningar

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [k-m ²]	Exploatering [e]	Ändring av areal [ha ±]	Ändring av våningsyta [k-m ² ±]
Sammanlagt	25,1837	100,00	164385	0,65	0,0000	76335
A sammanlagt	3,3071	13,1	86725	2,62	3,3071	86725
AH	1,3683	41,4	225	0,02	1,3683	225
AK	1,9388	58,6	86500	4,46	1,9388	86500
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt	3,2318	12,8	44410	1,37	3,2318	44410
C	3,2318	100,0	44410	1,37	3,2318	44410
K sammanlagt					-0,6245	-4000
KT					-0,6245	-4000
T sammanlagt					-9,1266	-84000
TT					-9,1266	-84000
V sammanlagt	5,7634	22,9	250	0,00	1,1174	200
VP-1	0,4105	7,1			0,4105	
VP	5,3529	92,9	250	0,00	0,7069	200
R sammanlagt						
L sammanlagt	7,9533	31,6	32900	0,41	1,4710	32900
Katuauk./torit	0,3391	4,3			0,1202	
Hidaskadut (hk)	0,9515	12,0			0,9515	
Kadut	4,3431	54,6			0,7077	
LPA	0,9143	11,5	32900	3,60	-0,4136	32900
LP	0,6192	7,8			0,3661	
LR	0,7861	9,9			-0,2609	
E sammanlagt	0,0221	0,1			0,0221	
ET	0,0221	100,0			0,0221	
S sammanlagt						
M sammanlagt						
W sammanlagt	4,9060	19,5	100	0,00	0,6017	100
W	4,9060	100,0	100	0,00	0,6017	100

Underjordiska utrymmen	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [k-m ²]	Ändring av areal [ha ±]	Ändring av våningsyta [k-m ² ±]
Sammanlagt	2,7206	10,80	0	2,7206	0
p-ma	1,3840	50,9		1,3840	

p-ma II	0,8272	30,4		0,8272	
p-ma III	0,5094	18,7		0,5094	

Byggnadsskydd	Skyddade byggnader		Ändring av skyddade byggnader	
	[antal]	[k-m²]	[antal ±]	[k-m² ±]
Sammanlagt	6	12600	-1	-380
Asemakaava	6	12600	-1	-380

Detaljplan nr 1125
VÖRÅSTANS VERKSTADSOMRÅDE
Detaljplaneändring och tomtindelning

PROGRAM FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING

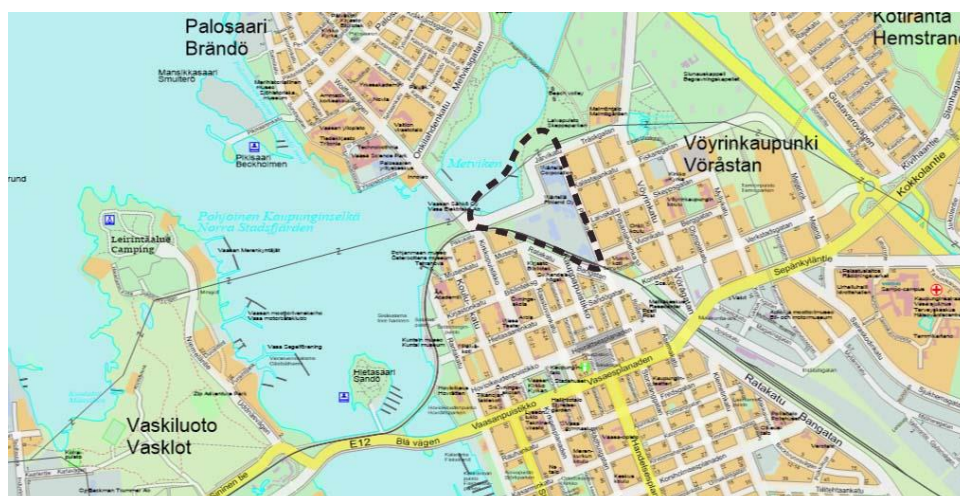
21.5.2024 (ersätter den version som är daterad 16.5.2023)

Av PROGRAMMET FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING (PDB) framgår varför det utarbetas en plan, hur planläggningen framskrider och i vilket skede det är möjligt att påverka planen. Programmet för deltagande och bedömning kompletteras vid behov i takt med att planprocessen framskrider. En uppdaterad version av PDB finns alltid tillgänglig på planprojektets webbplats: www.vasa.fi/ak1125

Planeringsobjekt

Området som ska planläggas är beläget vid Metviksstranden i Vasa centrum. Avståndet från järnvägsstationen till det centralt belägna området är under 500 meter och avståndet från Vasa salutorg under en kilometer. Föremålet för planändringen är det fabriksområde där Wärtsilä håller på att avsluta sin verksamhet. Utöver fabriksområdet ingår det i detaljplanen Metviksstrandens grön-och vattenområden samt gatu-, järnvägs- och parkeringsområden. Planområdets areal är cirka 25 hektar.

Området har varit i industriell användning i flera decennier. Det blir ledigt för att utvecklas för andra ändamål när Wärtsilä flyttar sina funktioner från Träskgatan till det nya forsknings-, produktutvecklings- och produktionscentret Sustainable Technology Hub i Vasklot. De sista av Wärtsiläs funktioner flyttas från området uppskattningsvis år 2025.



Detaljplaneavgränsningen på guidekartan (svart streckad linje).



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kyrkoesplanaden 26 A, 2 krs | vän
Puh • Tfn 040 188 4187
planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
www.vasa.fi/ak1125



Detaljplaneavgränsningen på en ortoflygbild.

Mål för planeringen

Målet för planeringen är att åstadkomma en sådan helhet i enlighet med hållbar utveckling som ökar stadens attraktionskraft och där områdets centrala läge, närhet till havet och historia tillgodogörs. I detaljplanearbetet undersöks områdets ändrande användningsändamål, dimensionering och helhetsstruktur. Avsikten är att åstadkomma en mångsidig och intressant stadsmiljö för dem som bor och arbetar på området men även att skapa mervärde för invånarna i Vasa centrum och andra som använder området.

Idag är fabriksområdet stängt. Tillsammans med järnvägsområdet utgör det skiljelinjen mellan tre stadsdelar: centrumet, Vöråstan och Brändö. Målet är att skapa förbindelser mellan de olika stadsdelarna men även mellan den byggda stadsmiljön och grönområdena. Utvecklandet av förbindelserna gäller i synnerhet gång och cykling.

Planområdet är centralt beläget i stadsstrukturen. De ändringar som vidtas på området har en betydande inverkan på vyerna från centrumet, Vöråstan och Brändö. Därför eftersträvar man högklassigt stadsbyggande. Det finns ett flertal skyddade byggnader på området. Målet för detaljplanen är att bevara dessa och trygga att de hålls i ändamålsenlig användning även framöver.

Detaljplaneändringen stöder följande mål i Vasa stads strategi som stadsfullmäktige godkände 14.2.2022:

Välmående, trygga och kompetenta Vasa

- Lyckliga invånare (trygghet, livlighet, trivsel, barnvänlighet, främjande av välfärd och internationalism, fritidsmöjligheter och kulturella möjligheter)

Attraktiva Vasa

- Befolkningstillväxt (havs nära boende, mångsidigt bostadsutbud, utveckling av ett livskraftigt och levande stadscentrum)



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kyrkoesplanaden 26 A, 2 krs | vän
Puh • Tfn 040 188 4187
planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
www.vasa.fi/ak1125

- Ökat antal arbetsplatser (lockande av kompetent arbetskraft, stöd för forsknings-, utvecklings- och innovationsverksamhet samt nätverksbaserad utveckling av den)

Klimatneutrala Vasa

- Energieffektivitet och energiklohet, utveckling av hållbara färdvägar, anpassning till klimatförändringen, ökad diversitet inom grönområdena och grönskygandet

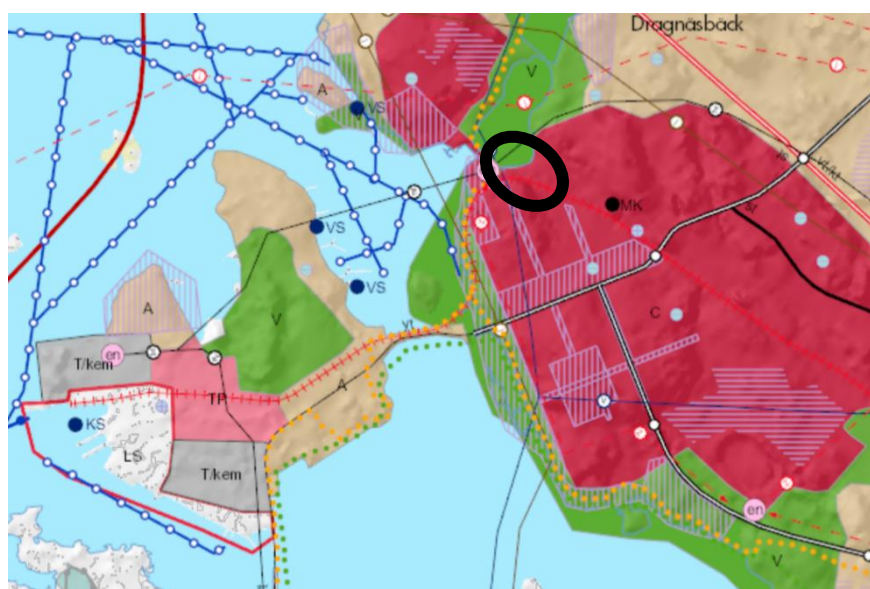
Inledd behandling

Intentionsavtalet om utveckling av Metviksområdet mellan Vasa stad och markägaren godkändes av stadsstyrelsen 15.6.2020.

Detaljplaneändringsprocessen inleddes genom stadsmiljönämndens beslut i samband med att planläggningsöversikten 2022 godkändes 15.12.2021.

Plansituation

Österbottens landskapsplan 2040



Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2040.

Österbottens landskapsplan 2040, som godkändes vid landskapsfullmäktiges sammanträde 15.6.2020, trädde i kraft på området 11.9.2020. I den anvisas planeringsområdet som område för centrumfunktioner (C) och som rekreationsområde (V).

Med områdesreserveringsbeteckningen för centrumfunktioner (C) anvisas områden för centruminriktade service-, förvaltnings-, välfärds- och fritidsfunktioner samt boende, med tillhörande trafikområden och parker. Området för centrumfunktioner omfattas av följande planeringsbestämmelse: I den mer detaljerade planeringen ska förutsättningar skapas för utveckling av ett livskraftigt och trivsamt stadscentrum med tydlig identitet och högkvalitativ arkitektur. I förtätnings- och omvandlingsområden ska en hög exploateringsgrad eftersträvas med hänsyn till platsens karaktär, stadsbild samt kulturmiljö- och naturvärden. Grönområden som har stort värde för rekreation och/eller stadsmiljön ska inte exploateras. Förutsättningar för ett välfungerande



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
 Kyrkoespianaden 26 A, 2 krs | vän
 Puh • Tfn 040 188 4187
 planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
 Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
 www.vasa.fi/ak1125

promenadcentrum ska skapas och tillräckligt med gång- och cykeltrafikleder in till centrum samt cykelleder inom centrum anvisas.

I landskapsplanen ges följande bestämmelser för rekreationsområdet (V) på stadsstranden i Vasa:

Planeringsbestämmelse: *Områdesanvändning och åtgärder i området bör planeras så att förutsättningarna för att använda området för allmän rekreation och friluftsliv, områdets tillgänglighet samt tillräcklig service- och utrustningsnivå tryggas. Området ska planeras så att det stöder naturturismnäringen. I området tillåts utöver sådant byggande som behövs för rekreation och friluftsliv även reparations- och ändringsarbeten samt utvidgning av befintliga byggnader. Då rekreationsområden planeras ska uppmärksamhet fästas vid deras betydelse i grönområdesstrukturen och de bör om möjligt via cykel- och friluftsleder bilda samverkande nätverk på landskapsnivå. Vid planering och åtgärder bör kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden beaktas. För rekreationsområdet bör en utvecklings- och skötselplan uppgöras.*

Byggbestämmelse: *På området är det tillåtet att bygga byggnader som möjliggör förverkligandet av rekreations- och naturturismservice.*

På den södra kanten av området löper det ett banavsnitt som enligt planen ska förbättras. Genom området löper även en kraftledning och en huvudvattenledning.

Österbottens landskapsplan 2050

Landskapsplan 2050 är anhängig och ett utkast till landskapsplanen har varit framlagt våren 2023. Energiförsörjning och stenmaterialförsörjning är de teman som i första hand uppdateras. Målet är att Österbotten ska år 2050 vara en ledande region för hållbar utveckling, med god livsmiljö, invånaren i fokus och blomstrande näringsliv.

I ett landskap med bra livsmiljö

- är region- och samhällsstrukturen ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar
- är naturen mångfaldig och vattnet rent
- används naturresurserna ansvarsfullt och den cirkulära ekonomin är välutvecklad
- finns långsiktiga lösningar för klimatanpassning, minskade växthusgasutsläpp och ökade kolsänkor.

I ett landskap med invånarna i centrum

- finns boende, service och arbetsmöjligheter för alla
- är livsmiljön trygg, trivsamt och hälsofrämjande samt inkluderande och socialt välfungerande
- är fritidsaktiviteterna och rekreationsmöjligheterna mångsidiga
- tryggas kulturmiljöer som identitetsskapande platser.

I ett landskap med blomstrande näringsliv

- är tillgängligheten god
 - främjar en polycentrisk regionstruktur och ett effektivt trafiksystem
- näringslivet såväl i tätorterna som på landsbygden



Kaavoitus • Planläggningen

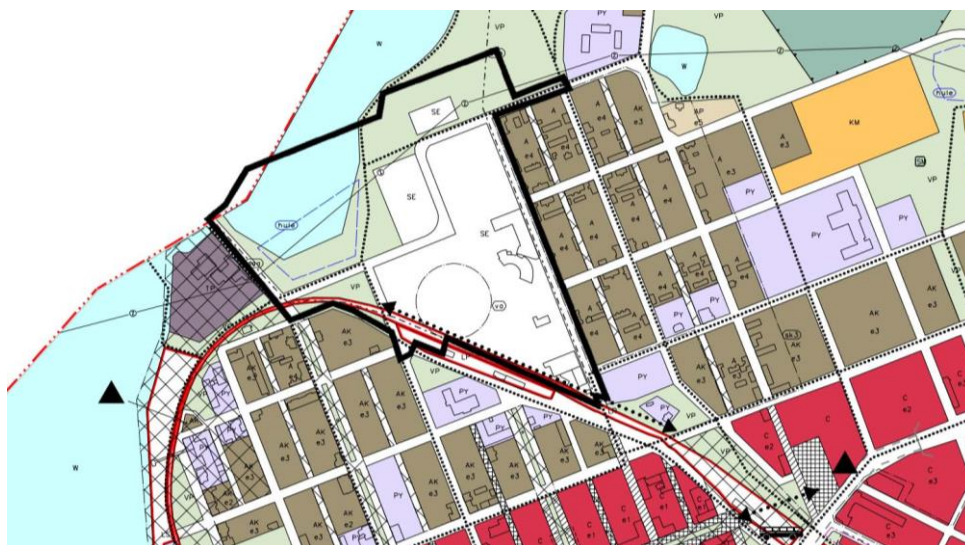
PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kyrkoesplanaden 26 A, 2 krs | vän
Puh • Tfn 040 188 4187
planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
www.vasa.fi/ak1125

- består energisystemet av mångsidig produktion, tillräcklig lagring och en säker distribution
- är försörjningsberedskapen gällande primärproduktionen god.

Planlösningen i utkastskedet bygger på stadsutvecklingszonerna kring Vasa och Jakobstad samt på utvecklingszonerna över Kvarken samt mellan Jakobstad och Karleby, Vasa och Seinäjoki samt Kaskö och Seinäjoki. För stadsutvecklingszonerna är målsättningen bland annat att nya bostads-, service och arbetsplatsområden placeras fördelaktigt med tanke på en enhetlig samhällsstruktur och utvecklandet av kollektiv-, gång- och cykeltrafiken.

Delgeneralplan för centrum



Utdrag ur delgeneralplanen för centrum. Detaljplanens preliminära avgränsning anges med svart på bilden.

I Vasa centrum gäller delgeneralplanen för centrum 2040 som stadsfullmäktige godkände 10.6.2019. För området som planändringen berör anvisas följande användningsändamål:

- **Utredningsområde (SE):** Område vars kommande markanvändning ska utredas och avgöras som helhet i detaljplan.
- **Parkområde (VP):** Området reserveras för allmän parkanvändning. På området är byggande som betjänar motion och rekreation tillåtet.
- **Vattenområde (W)**
- **Område för järnvägstrafik (LR)**



Kaavoitus • Planläggningen

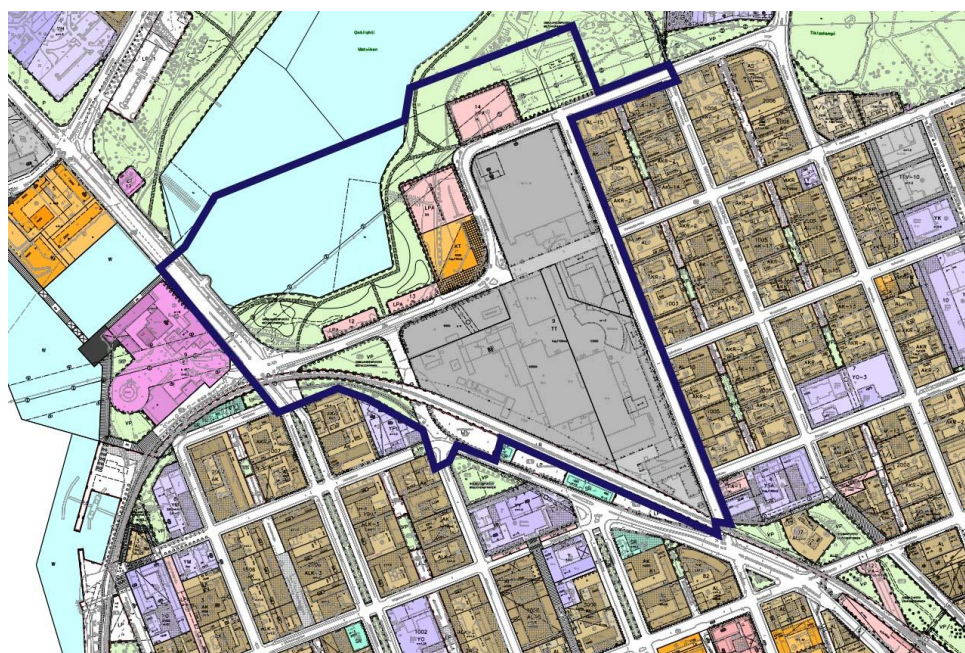
PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
 Kyrkoespianaden 26 A, 2 krs | vän
 Puh • Tfn 040 188 4187
planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
 Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
www.vasa.fi/ak1125

Därtill gäller följande bestämmelser och beteckningar på området:

- På området anvisas fem **arkitektoniskt eller kulturhistoriskt värdefulla byggnader eller byggnader som man bör värna om**. Objektets skyddsbehov samt -nivå fastställs i detaljplanen eller genom lagen. Arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefulla objekt bör användas och skötas så att deras värde bevaras.
- Invid järnvägen anvisas **behov av en gång- och cykeltrafikförbindelse**.
- I parken anges **huvud- eller områdesleder i cykelvägsnätverket**. Lederna löper från området mot de norra stadsdelarna samt mot rutplaneområdet och strandparkszonen i centrumet.
- Genom området löper en **kraftledning**.
- På området anges ett **faroområde (va)**, i vars närmiljö man inte får placera sådana anläggningar som är svåra att evakuera i undantagssituationer.
- Området fastställs som **markområde som ska saneras/istandsättas (saa)**, där föroreningar av marken bör undersökas i samband med detaljplanläggning och istandsättas innan byggandet inleds.
- På park- och vattenområdet fastställs **ett riktgivande område för dagvattenhantering (hule)**.
- Stadsdelen Vöråstan nordost om området som ska planläggas fastställs som **en på landskapsnivå eller lokalt värdefull områdeshelhet (sk3)**.

Detaljplan



Utdrag ur detaljplanen (en preliminär planavgränsning med blått).

På planområdet gäller följande tre detaljplaner:

- Detaljplan nr 939 (fabriksområdet) som godkändes 12.10.2009
- Detaljplan nr 960 (gatuområde) som godkändes 13.12.2010
- Detaljplan nr 970 (park- och vattenområdena) som godkändes 4.5.2020
- Detaljplan nr 11 (Storalånggatan/Träskgatan), daterad 9.11.1912



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
 Kyrkostrådan 26 A, 2 krs | vän
 Puh • Tfn 040 188 4187
 planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
 Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
 www.vasa.fi/ak1125

I detaljplanerna anvisas följande användningsändamål för de områden som planändringen gäller:

- **Kvartersområde för industribyggnader (TT)**
- **Kvartersområde för kontorsbyggnader (KT)**
- **Park (VP)**
- **Vattenområde (W)**
- **Riktgivande område för dagvattenhantering (hv)**
- **Riktgivande del av vattenområde där båtbygggar får placeras (lv)**
- **Järnväg (LR), gatu- och parkeringsområden (LP/LPA)**

I detaljplan 939, som godkändes 2009, anvisas en skyddsbezeichnung för totalt sex byggnader:

- Transformatorbyggnaden i närheten av Storalånggatan och Bangatans korsning
- Vevstaksfabriken
- Smedjan
- Lokstallet
- 1-fabriken
- Den före detta servicebyggnaden för lokomotivmän (stod tidigare framför lokstallet på Storalånggatan).

År 2013 flyttades lokomotivmännens servicebyggnad bort från fabriksområdet och lagrades med stöd av ett undantagstillstånd. Villkoret för tillståndet var att byggnadens timmerstomme tas i förvar och uppförs på nytt någon annanstans.

Utredningar

I detaljplaneändringen kommer bland annat följande utredningar och rapporter att utnyttjas:

- Bakgrundsutredningar till delgeneralplanen för centrum
- Byggnadsinventeringar: Värdefulla byggnader i Vasa 1984 och Vasas kulturmiljöutredning 2010
- Wärtsiläs fabriksområde i Vasa, utredning om den byggda kulturmiljön 2021
- Vasa stads parkeringspolitik 2018
- Dagvattenutredning (utarbetas under detaljplaneprocessen)
- Naturutredning (utarbetas under detaljplaneprocessen)
- Utredning om förorenad mark (utarbetas under detaljplaneprocessen)
- Vind- och mikroklimatutredning (utarbetas under detaljplaneprocessen)
- Trafikutredning (utarbetas under detaljplaneprocessen)
- Buller- och vibrationsutredning (utarbetas under detaljplaneprocessen)

Andra eventuella undersöknings- och utredningsbehov i anslutning till detaljplaneändringen framgår under planprocessen och utredningar görs vid behov. Eftersom området anvisas som utredningsområde i delgeneralplanen bör utredningarna vara tillräckligt omfattande för att man ska kunna bedöma hur ändringarna på området påverkar staden som helhet.



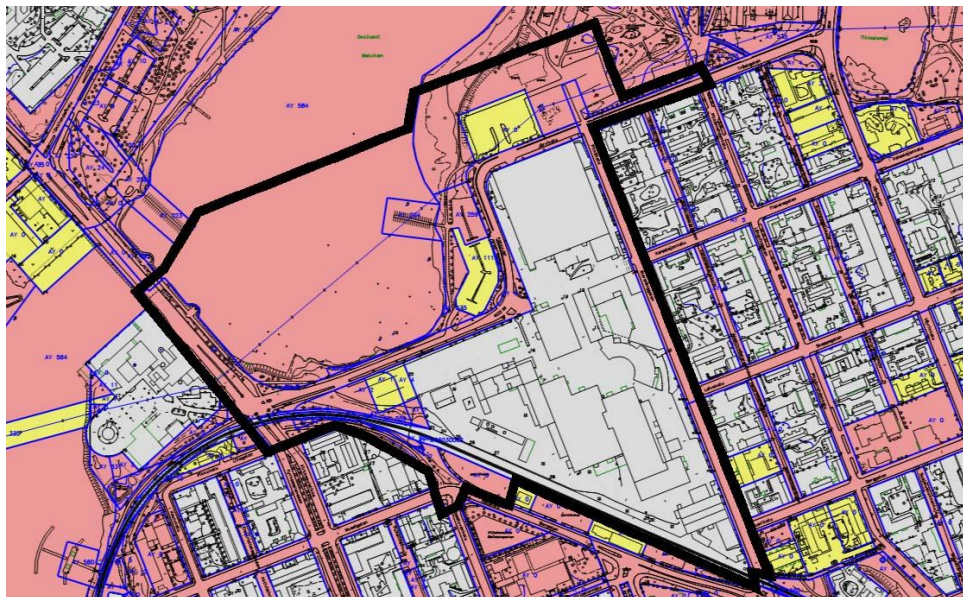
Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kyrkoesplanaden 26 A, 2 krs | vän
Puh • Tfn 040 188 4187
planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
www.vasa.fi/ak1125

Innan detaljplaneprocessen inleddes gjordes det ett preliminärt utredningsarbete om områdets roll i stadsstrukturen. Arbetet har omfattat stadsmiljömässiga analyser och analyser av geografiska data, intervjuer med sakkunniga och preliminära referensplaner.

Markägförhållanden



Karta över de aktuella markägförhållandena på området. De grå områdena är privatägda och de röda ägs av Vasa stad. De gula områdena är utarrenderade men likaså i Vasa stads ägo.

Största delen av utredningsområdet är i privat ägo. Gatu- och grönområdena samt parkeringsområdena på Metviksparkens sida ägs av Vasa stad. Om målen för ändringen av detaljplanen för den privatägda marken har avtalats genom ett intentionsavtal mellan staden och markägaren.

Intressenter

Intressenter i planarbetet är

- planområdets och grannfastigheternas markägare, arrendatorer och invånare
- de företag och föreningar som är verksamma på området, alla andra som använder området
- stadens sakkunnigmyndigheter:
Planläggningen, Fastighetssektorn, Hussektorn, Byggnadstillsynen, Kommuntekniken, Miljösektorn, Koncernförvaltningen, Ungdomsfullmäktige, Vasas råd för personer med funktionsnedsättning, Bildningssektorn
- Övriga myndigheter och samarbetsparter:
NTM-centralen i Södra Österbotten, NTM-centralen i Österbotten
Österbottens räddningsverk, Polisinrättningen i Österbotten, Försvarsmakten 2:a logistikregementet (2LOGR), Österbottens förbund, Österbottens landskapsmuseum
Vasa Vatten, Vasa Elektriska Ab Fjärrvärmeenheten, Vasa Elektriska Ab Elnätsenheten, Suomen Erillisverkot och Suomen Turvallisuusverkko, JNT, Elisa Abp, LOIHDE, Telia, EPV Regionalnät Ab, Finavia Abp, Trafikledsverket, Regionförvaltningsverket i Västra och



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kyrkoesplanaden 26 A, 2 krs | vän
Puh • Tfn 040 188 4187
planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
www.vasa.fi/ak1125

Inre Finland, TUKES, Senatfastigheter, VR-Group Abp, Vasa företagare rf, Österbottens företagare rf, MERINOVA, Oy Vaasa Parks Ab, Visit Vaasa, VASEK, Österbottens handelskammare, Invånärföreningen i centrala Vasa ICV rf, Vasa miljöförening rf

Ordande av deltagande och växelverkan

Hur planläggningen framskrider:



Inledandet av processen med detaljplaneändring och framläggandet av beredningsmaterial meddelas i Vasa stads officiella kungörelsetidningar (Ilkka-Pohjalainen, Vasabladet), på stadens officiella anslagstavla och informationskanaler samt på Planläggningens webbplats www.vaasa.fi/sv/planlaggningen. Till planområdets markägare och -innehavare sänds brev. Därtill ska det vid behov ordnas växelverkansmöten där intressenterna också har möjlighet att delta i beredningen av planen. Av myndigheterna begärs utlåtanden separat. Övriga intressenter kan delta i beredningen av planen på följande sätt:

1. INLEDANDE: Program för deltagande och bedömning (MarkByggl 63 §, MarkByggF 30 §)

Deltagande med en muntlig eller skriftlig åsikt under den tid programmet för deltagande och bedömning är framlagt (14 dygn). Intressenterna hörs om utgångspunkterna och utredningarna, planarbetets tidtabell, de preliminära målen, fastställandet av intressenter samt ordnandet av växelverkan. Åsikterna tillställs Vasa stads planläggning.

Programmet för deltagande och bedömning kompletteras vid behov, varvid det finns en uppdaterad version av programmet på planprojektets webbplats: www.vaasa.fi/ak1125

2. PLANUTKASTET: hörande i beredningsskedet (MarkByggl 62 §, MarkByggF 30 §)

Deltagande med en muntlig eller skriftlig åsikt under den tid planutkastet är framlagt. Intressenterna hörs om planens mål, utredningsarbetet och planutkastet. Åsikterna tillställs Vasa stads planläggning.

3. PLANFÖRSLAGET: offentligt framläggande (MarkByggl 65 §, MarkByggF 27 §)



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
 Kyrkoestplanaden 26 A, 2 krs | vän
 Puh • Tfn 040 188 4187
planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
 Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
www.vaasa.fi/ak1125

Deltagande **med en skriftlig anmärkning** under den tid planförslaget är framlagt (30 dygn). Anmärkningarna tillställs Vasa stads planläggning. Efter behandlingen av myndighetsutlåtandena och eventuella anmärkningar går detaljplaneförslaget vidare för godkännande.

4. GODKÄNNANDE AV DETALJPLANEN (MarkByggL 52 §)

Stadsfullmäktige godkänner detaljplanen på förslag av stadsstyrelsen. Besvär över stadsfullmäktiges beslut om godkännande av detaljplanen kan anföras hos Vasa förvaltningsdomstol (MarkByggL 188 §).

I planbeskrivningen kommer det att redogöras för planens konsekvenser. Avsikten är att åtminstone följande konsekvenser ska bedömas i planarbetet:

- Trafikmässiga konsekvenser
- Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden
- Konsekvenser för naturmiljön
- Konsekvenser för den byggda miljön
- Konsekvenser för de sociala förhållandena

Konsekvenserna bedöms i samarbete med sakkunniga på de olika delområdena.

Planläggningsarbetet görs i samarbete med representanter för olika förvaltningar. Utlåtande om ärendet begärs av myndigheter och samarbetsparter i planens alla tre kungörelseskeden. Lagstadgade myndighetssamråd hålls vid behov i början av planprocessen och efter det offentliga framläggandet.

Staden förhandlar fram de avtal som behövs.

Målet är att ett detaljplaneutkast ska läggas fram år 2023 och att detaljplanen ska vinna laga kraft år 2024. Hur planläggningsprocessen framskrider kan följas på planläggningens webbsida: www.vasa.fi/ak1125

För beredningen av planändringen svarar planläggningsarkitekt Kati Vuohijoki, tfn +358 (0)40 508 1003
e-post kati.vuohijoki@vasa.fi

Planläggningens kansli, tfn +358 (0)40 188 4187, planlaggningen@vasa.fi
Kyrkoessplanaden 26 A, 2 vån., 65100 Vasa
Möten ska avtalas med beredaren på förhand.

Det är också möjligt att följa med hur planläggningen framskrider på Planläggningens webbplats: www.vasa.fi/planlaggningen.

Underskrift



Planläggningsdirektör Päivi Korkealaakso

Laghänvisningar

Markanvändnings- och bygglagen: 52 §, 62–67 §, 188 §
Markanvändnings- och byggförordningen: 27 § och 30–32 §

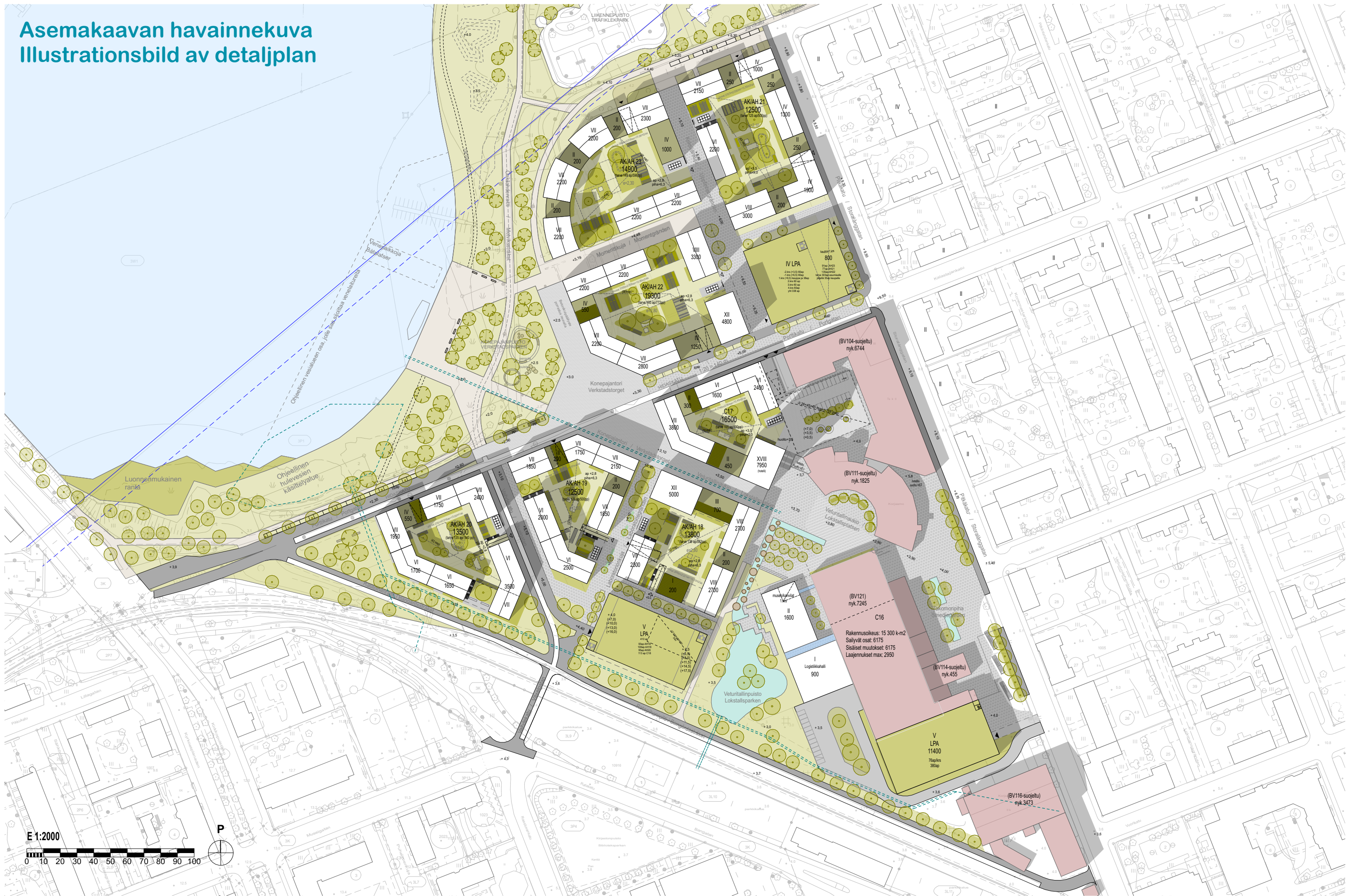


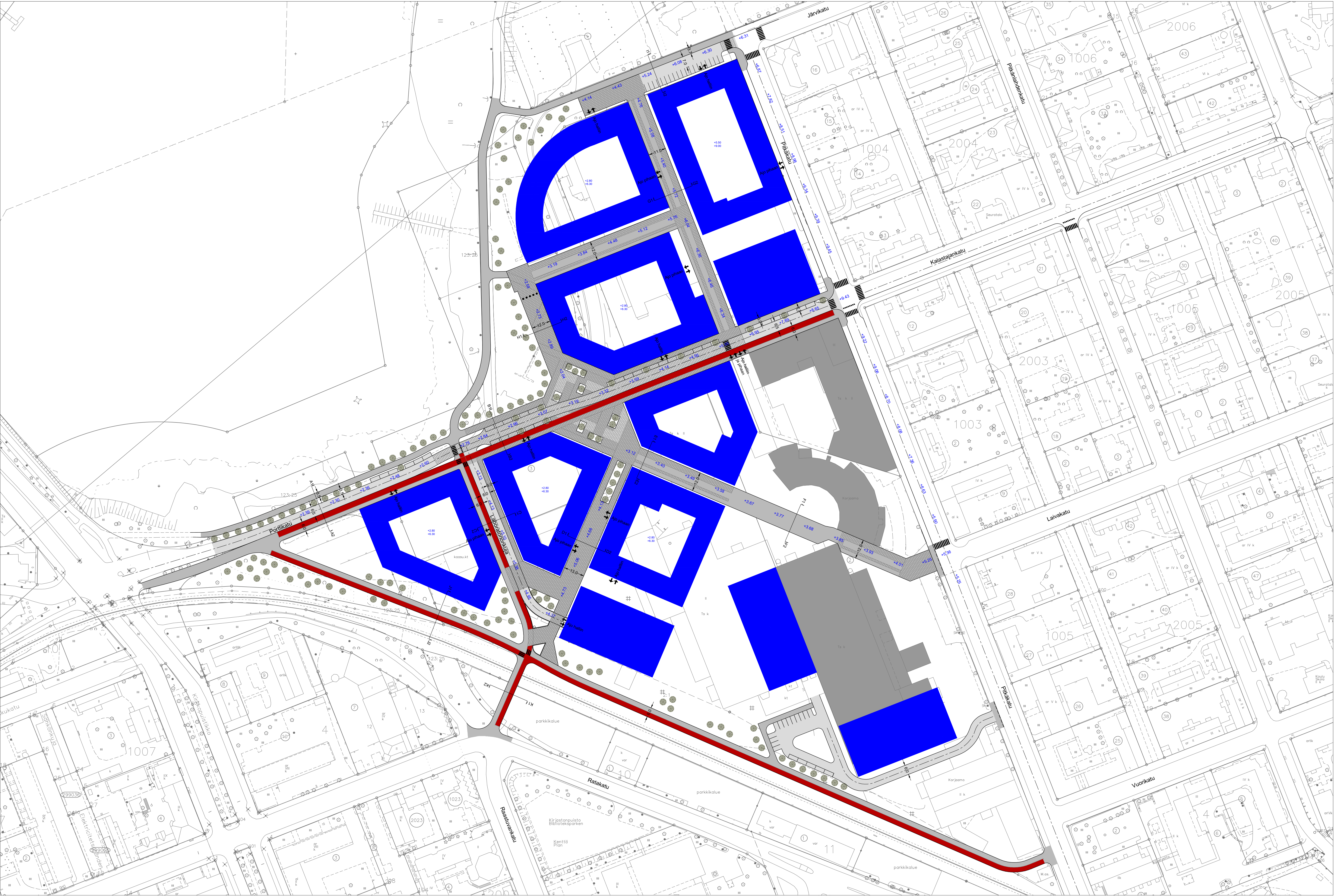
Kaavoitus • Planläggningen

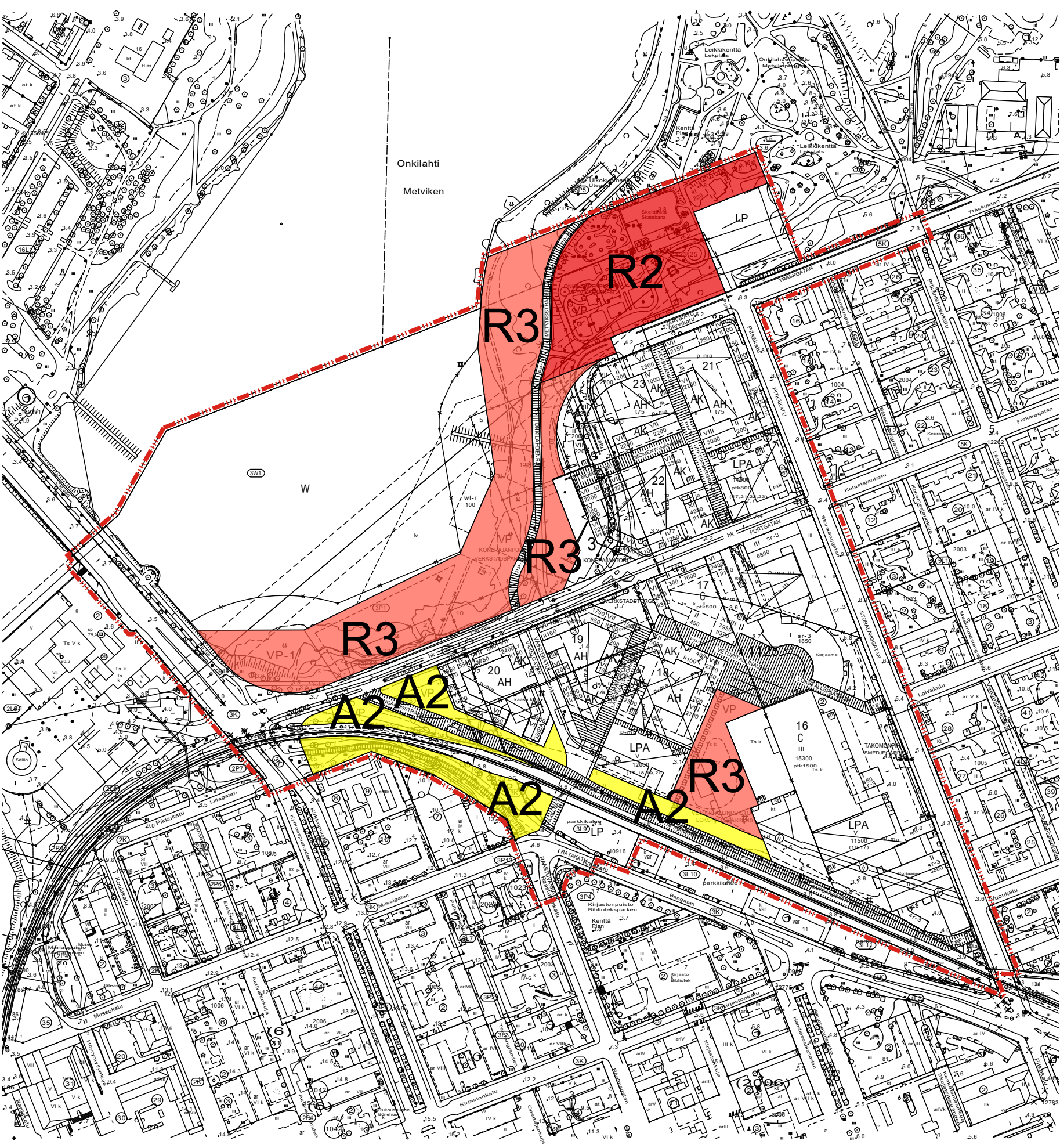
PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kyrkoessplanaden 26 A, 2 krs | vån
Puh • Tfn 040 188 4187
planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
www.vasa.fi/ak1125

Asemakaavan havainnekuva Illustrationsbild av detaljplan







Vöyrinkaupungin konepaja-alue

Vöråstans verkstadsområde

HOITOLUOKAT

SKÖTSELKLASSER

R2 Toimintavihrealue.
Aktivitetsgrönområde.

A2 Käyttöniitty.
Bruksäng.

PINTA-ALAT
AREALER 14551 m²

PINTA-ALAT
AREALER 2228 m²

Kokonaispinta-ala
Totalareal 14551 m²

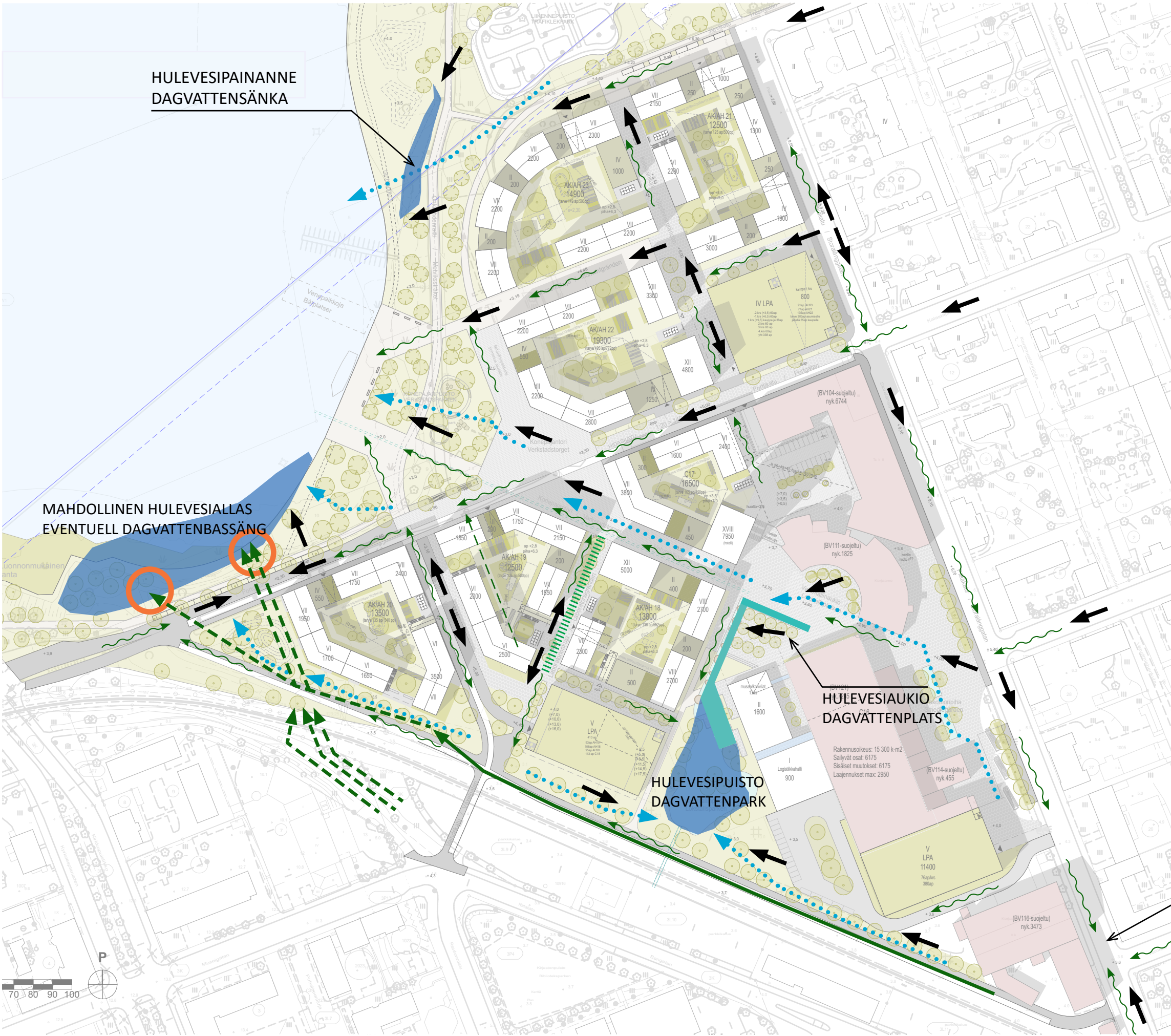
1783 m²
4605 m²
1867 m²

Kokonaispinta-ala
Totalareal 10483 m²

R3 Käyttöviheralue.
Bruksgrönområde.

PINTA-ALAT
AREALER 22924 m²
4139 m²
4426 m²

Kokonaispinta-ala
Totalareal 31489 m²



- HULEVESIVERKOSTON PÄÄLINJA, SÄILYVÄ DAGVATTENNÄTVERKETS HUVUDLINJE, BESTÅENDE
- HULEVESIVERKOSTON PÄÄLINJA, UUSI DAGVATTENNÄTVERKETS HUVUDLINJE, NY
- PINTAVALUNNAN REITTI RUTT FÖR YTVATTEN
- PINTAVALUNNAN VIRTAAUSSUUNTA RIKTNING FÖR YTVATTENFLÖDET
- TULVAREITTI ÖVERSVÄMNINGSRUTT
- URBAANI HULEVESIKANAALI TAI TULVA-ALLAS UURBAN DAGVATTENKANAL ELLER ÖVERSVÄMNINGSBASSÄNG
- HULEVESIPAINANNE TAI -ALLAS DAGVATTENSÄNKA ELLER -BASSÄNG
- SADEPUUTARHA REGNTRÄDGÅRD
- PURKUPISTE UTLOPPSPUNKT

Hulevesikaivojen kapasiteetin kasvattaminen
Förstoring av dagvattenbrunnarnas kapacitet