



Vasa centrumstrategi

VASA STAD | 2012

VASA CENTRUMSTRATEGI

Omslagsbild: Sito Oy

Fotografier: Sito Oy (om inte annat anges)

Snedbilder: Vasa stad

Grundkartor: Vasa stad

Illustrationer: Sito Oy

Layout och ombrytning: Sito Oy

Svensk översättning: Staffan Möller, Acrux Oy
och Elina Rundell, Sito Oy

Vasa 2012

FÖRORD

Projektet Vasa stads centrumstrategi inleddes hösten 2011. Vasa stads centrum är viktigt för tryggheten och förstärkandet av Vasa stads och hela Vasanejdens livskraft. Utgångspunkten var att, ur strategisk synvinkel och som stöd för planeringen, undersöka hur en utvidgning av Vasa nuvarande centrum inverkar på framtidens markanvändning, boende och trafik. Målsättningen var att klarlägga det nuvarande centrumområdets och Klemetsös tyngdpunkter och roller samt att formulera en vision gällande områdenas framtid.

Behovet av en centrumstrategi för Vasa sammanhänger med den observerade förändringen i centrumstrukturen och med utvidgningen av centrumområdet österut på andra sidan banan. De befintliga centrumfunktionerna genomgår en förändring och den ekologiska aspekten kräver en tät stadsstruktur. Utbudet av tjänster och fritidsaktiviteter har ökat, vilket innebär att behovet av mångsidighet och utrymmen i centrum är större än förr. Handelns utflyttning från centrum och näthandelns utveckling utgör en utmaning för Vasa centrum. Utfyllnadsbyggandet och den förändrade fastighetsanvändningen kräver en verksamhetsstrategi.

Vasa centrumstrategi har formulerats i samarbete mellan stadsborna, centrumaktörerna och stadens tjänstemän. Arbetet inleddes med formuleringen av en vision för Vasa centrum år 2030. Stadsbornas och aktörernas åsikter hördes initialt och i samband med bedömningen av strukturalternativen våren 2012. Den formulerade centrumstrategin omarbetades till en tidsaxel vid ett intressentseminarium hösten 2012. Projektets egna webbsidor (www.vaasankeskus.fi/sv) har underlättat deltagandet och informationsinhämtningen. Ett stort antal experter har deltagit i det mångfacetterade och långsiktiga strategiarbetet.

Vasa 21.12.2012

Styrgrupp:

- direktören för tekniska sektorn *Markku Järvelä*, ordförande (fram till 9.3.2012 *Päivi Korkealaakso*)
- tf. planläggningsdirektör *Päivi Korkealaakso* (fram till 31.7.2012 *Tapio Ivakko*)
- stadsgeodet *Osmo Ovaska*
- gatusektorns chef *Markku Litmanen*
- byggnadsinspektör *Matti Karjanoja*
- verkställande direktör *Pertti Reinikainen* | Vasa Vatten
- affärsområdeschef *Per Strömman* | Vasa Hussektor
- specialexpert *Aila Roivainen*

Beredande projektgrupp:

- tf. planläggningsdirektör *Päivi Korkealaakso* (fr.o.m. 1.8.2012)
- projektchef *Marketta Kujala* | övergripande projektansvar
- planläggningsarkitekt *Harri Nieminen* | generalplaner
- planläggningsarkitekt *Juhani Hallasmaa* | detaljplaner
- landskapsarkitekt *Christine Bonn* | landskap, parker, dagvatten
- trafikplaneringschef *Pertti Hällilä* | trafikplanering
- stadsingenjör *Timo Martonen* | teknisk expertis
- lantmäteritekniker *Agneta Hyytinen* | fastighetsteknik, markanvändningsavtal

Konsultarbetsgrupp, Sito Oy:

- arkitekt SAFA *Jenni Lautso* | projektchef (fram till 5/2012 arkitekt SAFA *Ilona Mansikka*)
- arkitekt *Sisko Hovila* | projektsekreterare, stadsplanering och gestaltning (fram till 11/2011 diplomingenjör *Carina Ölander*)
- TK *Laura Kiijärvi* | projektsekreterare, stadsplanering och gestaltning
- diplomingenjör *Seppo Karppinen* | trafikplanering
- diplomingenjör *Riikka Poutanen* | trafikplanering
- diplomingenjör *Mikko Vuorinen* | tunnlar
- diplomingenjör *Tapani Särkkä* | trafikprognoser
- landskapsarkitekt *Marja Oittinen* | landskap, grönområden, parker
- EM *Tuomas Santasalo* (Tuomas Santasalo Ky) | kommersiell planering och tjänster
- sociolog *Sanna Luodemäki* | samverkan och kommunikation (fram till 12/2012 sociolog *Lotta Junnilainen*)
- AD *Minna Hakola* | grafisk planering



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD 3

RESUMÉ 5

1 UTGÅNGSPUNKTER OCH MÅLSÄTTNING 6

1.1 Centrumstrategins bakgrund 7

1.2 Målsättning 9

1.3 Vasa centrumvision 203010

1.4 Stadsbildsanalys12

1.5 Stadsområden med särprägel18

1.6 Trafikmässiga utgångspunkter och trafikprognoser20

1.7 Handelns utgångspunkter21

1.8 Sammanfattning av utgångspunkterna22

2 ALTERNATIV OCH BEDÖMNING AV ALTERNATIVEN 23

2.1 Alternativbildning24

2.2 Strukturalternativ gällande markanvändningen24

2.3 Strukturalternativ gällande trafiken26

2.4 Bedömning av alternativen28

2.5 Slutsatser av strukturjämförelsen.....28

3 STRATEGISK UTVECKLINGSPLAN 29

3.1 Principer30

3.2 ”Hopp över banan”30

3.3 Utvecklingsåtgärder gällande centrum.....38

4 FRÅN MÅLSÄTTNING TILL FÖRVERKLIGANDE 41

4.1 Dimensionering42

4.2 Schemaläggning.....43

4.3 Spetsprojekt.....44

4.4 Centrala projekt för vidareutredning44

5 SLUTSATSER..... 45

FÖRTECKNING ÖVER UTGÅNGSMATERIAL..... 48



RESUMÉ

Avsikten med strategiarbetet har varit att klarlägga det nuvarande centrumområdets och Klemetsös tyngdpunkter och roller samt att formulera en vision gällande områdenas framtid. Vasa centrumstrategi har formulerats i samarbete mellan stadsborna, centrumaktörerna och stadens tjänstemän. Den strategiska utvecklingsplanen återspeglar visionen för centrumområdet från våren 2011. I planen betonas markanvändningens, trafikens, tjänsternas och näringslivets inbördes beroende. Utvecklingsplanen, som gestaltar den mål-inriktade utvecklingen av centrumområdet under två decennier fram till år 2035, omfattar en strukturmodell, en markanvändningsplan, en beskrivning av utvecklingsåtgärderna och spetsprojekten samt ett riktgivande realiseringschema.

Vasa stads centrum är viktigt för tryggheten och förstärkandet av hela Vasanejdens livskraft. Bland de kritiska framgångsfaktorerna kan nämnas en tät, balanserad, trivsamt och trafikmässigt god stadsstruktur som stöder ekologisk utveckling. Stadens positiva demografiska utveckling och det ökande behovet av boyta förutsätter utveckling och utvidgning av staden. Vasa centrums livskraft bör förbättras genom förtätning i de delar som möjliggör detta. Klemetsö kommer att vara föremål för den största befolkningsökningen. Det gamla centrumområdet bör undersökas med avseende på måttligt utfyllnadsbyggande och ökning av när servicen.

De största utmaningarna i centrumstrategin utgörs av järnvägens delande inverkan och den ökande centrumtrafiken, i synnerhet den tunga trafiken i riktning mot hamnen. Trafiksäkerheten (speciellt fotgängarnas och cyklisternas), trafiksmidigheten och trivseln i centrum kan förbättras endast genom att minska antalet fordon. Målsättningen är att öka andelen fotgängare och cyklisterna i trafiken. Det är viktigt att göra promenadstråken och cykelvägarna sammanhängande.

Vid utvecklingen av Vasa centrum är det viktigt att bevara de värdefulla särdragen, att främja högkvalitativ tillbyggnad och att utveckla tvärförbindelserna till stranden. Centrum på västra sidan av banan, som följer arkitekt C.A. Setterbergs stadsplan, karakteriseras av kulturhistoriska värden och historiskt värdefulla byggnader. Centrums hjärta och affärskoncentrationen finns i det historiska rutplaneområdet kring Vasa torg. En balanserad centrumstruktur kan skapas genom avsevärd effektivisering av markanvändningen öster om banan. Markanvändningsklasserna i framtidens Klemetsö omfattar bland annat arbetsplats- och produktionsfastigheter, bostadsfastigheter och affärsutrymmen. Strävan är dock att bevara förutsättningarna för fortsatt affärsverksamhet i de gamla delarna. I enlighet med energistadstemat bör Klemetsö göras till ett flaggskepp för ekologisk stadsutveckling.

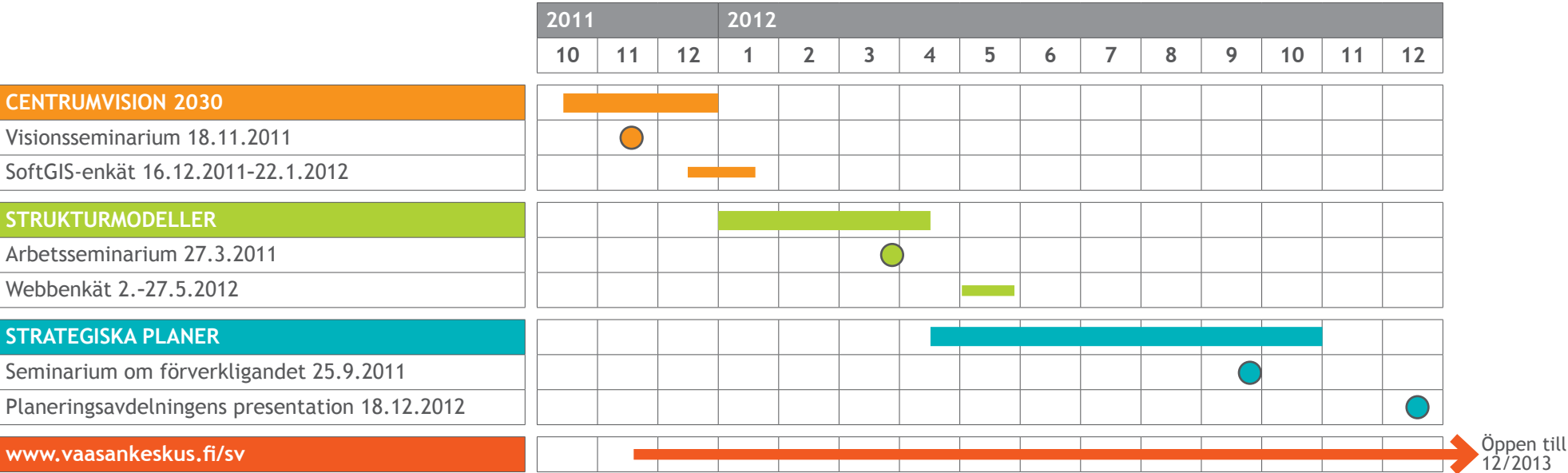
Ledning av genomfartstrafiken och en del av centrumtrafiken genom en centrumtunnel skulle möjliggöra omDispositionering av gatunätverket ovan jord och skapande av en god stadsmiljö.

Strandzonen bör utvecklas till en parkhelhet med olika funktioner och tjänster så som lekpark, vistelseområden och motions- och idrottsanläggningar. Förnyelsen av Klemetsö möjliggör anläggande av trivsamma grönskorridorer och parker ända till Dammsbrunnsgården. Vasas unika esplanader, vackra parker, gatuområden och promenadanpassade skväer kan framöver locka allt fler att besöka centrum till fots. I fråga om brandgatorna finns det skäl att överväga om de alls behöver körbanor eller om de kan inkorporeras i nätverket av gågator och/eller grönområden.

Verksamhetsbetingelserna för kommersiella tjänster i kärncentrum bör utvecklas så att servicen i rutplaneområdet och centrumfunktionen förbättras. Vasas kommersiella kärncentrum bör utvidgas först när dagens kärncentrum inte längre kan ta emot ytterligare service. Utvidgningen underlättas av att tyngdpunkten i Klemetsö, som ligger på både handel och kultur, är en annan än i Vasa gamla kärncentrum.

Realiseringen av centrumstrategin förutsätter god förståelse av helheten och av sambanden mellan olika projekt. Vissa åtgärder, till exempel den fortlöpande utvecklingen av strandzonen, återspeglar en långsiktig målsättning. Andra åtgärder, så som byggandet av Korsholmsesplanadens bro, är av engångskaraktär. Realiseringen av centrumstrategin kan försenas av bland annat markägförhållanden och den kontaminerade marken längs banan. Vid schemaläggningen bör även planerings- och planläggningsfaserna beaktas.

Tabell: Arbetstidsschema för centrumstrategin.



1 UTGÅNGSPUNKTER OCH MÅLSÄTTNING



1.1 Centrumstrategins bakgrund

Planeringen och byggandet av Vasa promenadcentrum gav värdefulla erfarenheter av utvecklingssamarbete mellan fastighetsägarna, handeln, staden, invånarna och konsumenterna. Promenadcentrum med dess underjordiska parkeringsutrymmen, som färdigställdes etappvis under perioden 1995-2006, är en mycket lyckad och välfungerande helhet. För närvarande realiserar flera affärsprojekt utanför staden. Deras inverkan och konsekvenser har bedömts på landskaps- och generalplanenivå. Som motvikt till denna utveckling behövs tryggnad av centrummiljöns kvalitet och funktionella mångsidighet. Centrumstrategin motiveras även av behovet av ändamålsenlig resursanvändning och harmonisering av stadsplaneringens och näringslivets projekt. Vasa centrum har stor betydelse för livskraften i hela Vasanejden.

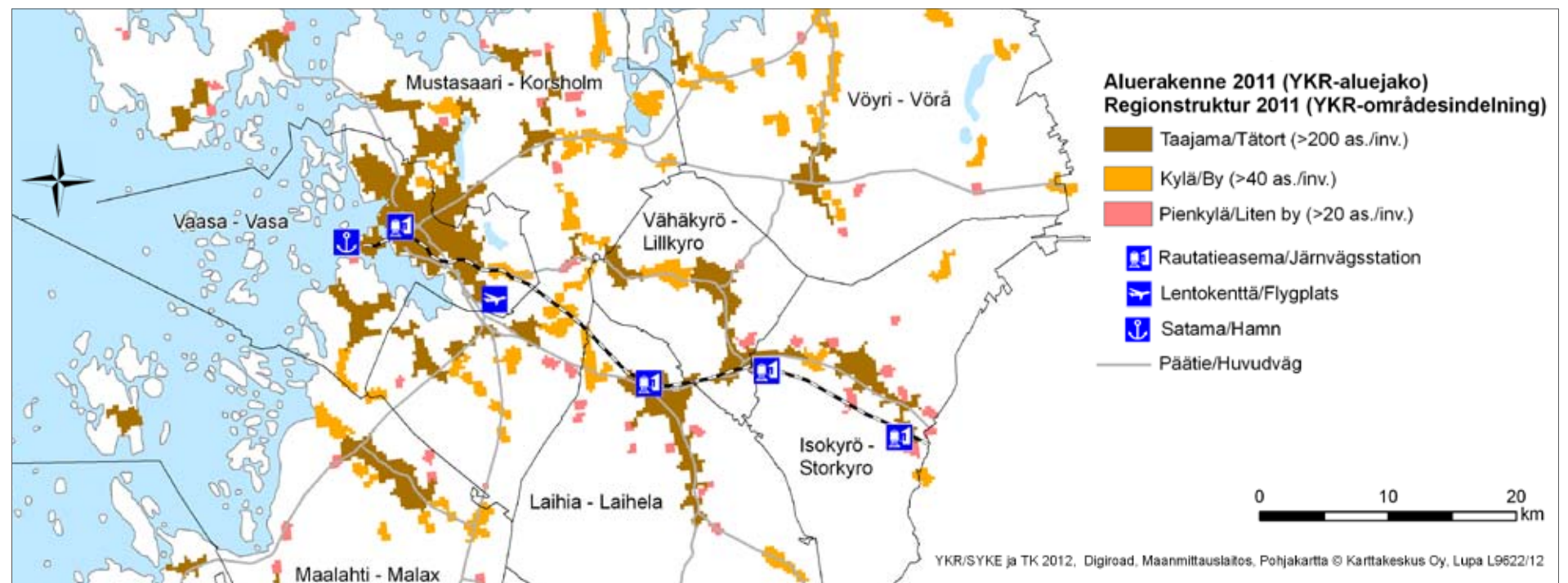
De många centrumprojekten förutsätter en gemensam vision och gemensamma utvecklingsstigar utöver de kvartersmässiga lösningsmodellerna. Till exempel underjordisk exploatering av stadens gatuområden skulle innebära en väsentlig effektivisering av markanvändningen. Dagens projekt omfattar bland annat utvidgning av centrumområdet till Klemetsö på andra sidan banan, utvidgning av parkeringsgrottan under torget och förnyelse av flera centrumkvarter. Åtgärderna kräver definition av byggnadskvaliteten och principerna för stadsbilden. Den tunga trafiken genom centrum kräver också utredningar. Framtidens trafiklösningar får inte negligeras genom kortsiktiga lösningar.

I Vasa stadsfullmäktiges vision och strategi "Vasa - energi för ett gott liv 2025", som godkändes år 2010, uppställs bland annat följande strategiska mål:

1. Utvecklingsförutsättningarna tryggas: en konkurrenskraftig stads- och näringspolitik samt en enhetlig och attraktiv stadsstruktur som stöder hållbar utveckling.
2. Omsorg om välfärden: Vasa är ett internationellt och energiskt två- och flerspråkigt centrum för kultur och utbildning, som effektivt, verkningsfullt och rättvist tar hand om välfärd och kunnskap.
3. Fungerande stadsorganisation: Vasas stadskoncern är produktiv och verkningsfull och främjar kundorientering och samhörighet.

Bland de kritiska framgångsfaktorerna kan nämnas en tät, balanserad, trivsam och trafikmässigt god stadsstruktur som stöder ekologisk utveckling.

Figur 1.1: Samhällsstruktur för Vasas stadsregion. Bild: Vasa stad.



Figur 1.2: Centrumstrategins objektområde. Bild: Vasa stad.



Centrala Vasa är centrum för den regionala pendlingen (sammanlagt 111 000 invånare). Området omfattas av en ny, fastställd landskapsplan från år 2010. Österbottens ekonomiska etappplan, som godkändes av landskapsfullmäktige våren 2012, är hos miljöministeriet för fastställande. Vasa generalplan 2030 godkändes av stadsfullmäktige år 2011. Planen är föremål för administrativ behandling. Planeringen av Vasa centrum styrs sedan år 1995 av en delgeneralplan fastställd av miljöministeriet. Den nya generalplanen kommer att ersätta alla fastställda delgeneralplaner, vilket innebär att det behövs en noggrannare strategisk plan för centrumområdet.

Syftet med de ovan nämnda planerna är att möjliggöra utveckling av staden. De planmässiga utgångspunkterna är medgivande, eftersom nästan hela Klemetsö anges som område för centrumfunktioner.

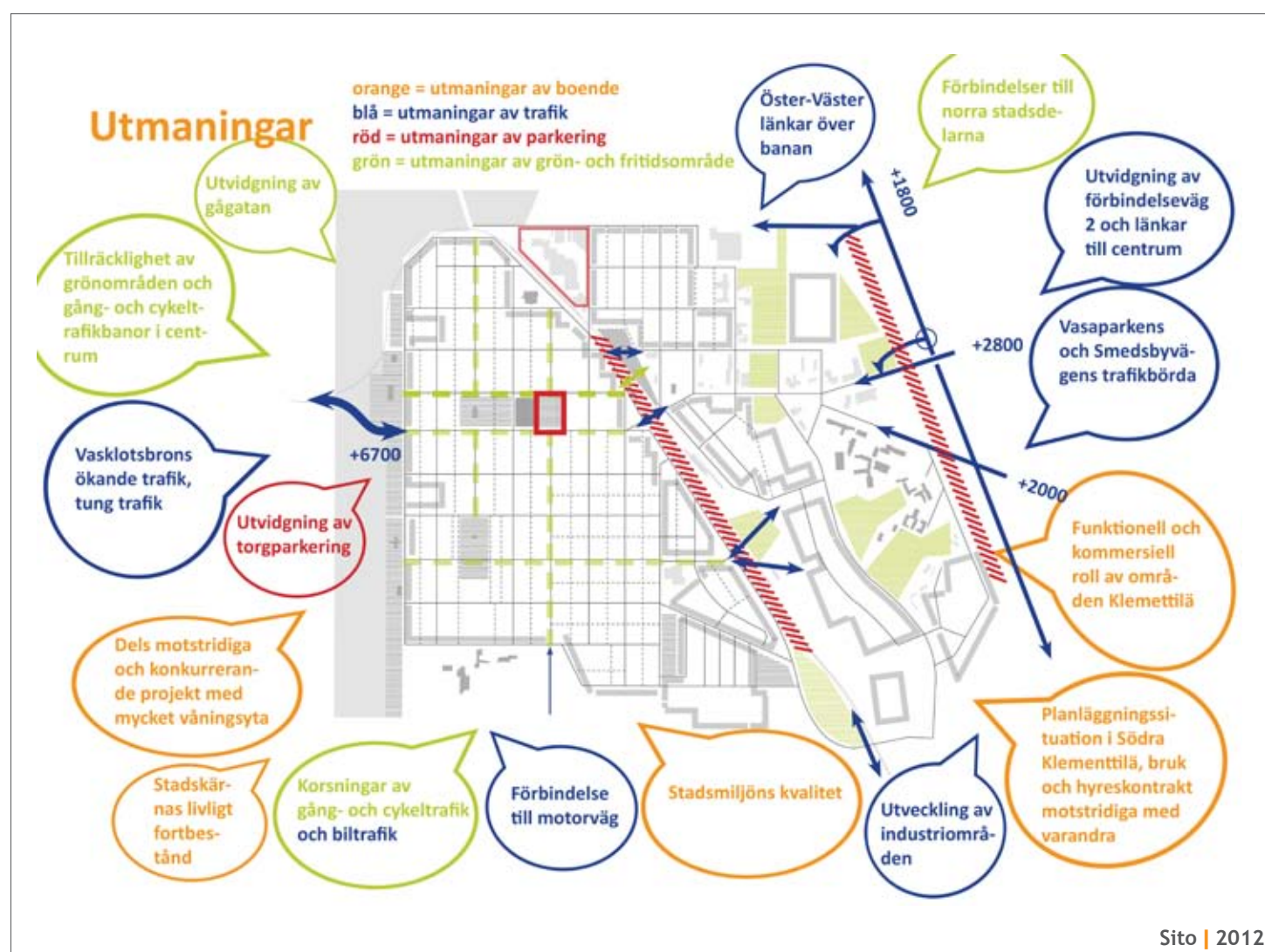
Stadens positiva demografiska utveckling och det ökande behovet av boende förutsätter utveckling och utvidgning av centrumområdet. Behovet av centrumboende ökar. Vasa har även en positiv arbetsplatsutveckling: stadens arbetsplatssjälvförsörjning är 133,5 %. Arbetsplatskoncentreringen kräver smidig samfärdsl.



Figur 1.3: Utdrag ur Setterbergs detaljplan från år 1855.



Figur 1.4: Centrumstrategin motiveras av de många centrumprojekten. Strategin identifierar de viktigaste och mest centrala projekten och främjar deras realisering.



Figur 1.5: Planeringsutmaningar.

1.2 Målsättning

Den centrala målsättningen i arbetet med Vasa centrumstrategi har varit att formulera en strategi som betonar områdets särdrag och utnyttjar områdets styrkor. Strategin främjar en gemensam syn på områdets utveckling. Avsikten är att skapa en sådan helhetsbild av områdets attraktionskraft och styrkor som kan omfattas av de olika aktörerna.

Strategin syftar till att stärka den regionala identiteten och att betona centrumområdets historiskt skiktade miljö. Målet är en socialt jämlik och trygg stad. Strategin bör motsvara kraven på energieffektivitet och miljövänlighet genom att främja en hållbar och tät stadsstruktur.

Målsättningen i ett nötskal:

- att utveckla ett mångsidigt och levande centrumområde som stöder boendet i centrum och Klemetsös inriktning på boendefunktioner
- att förbättra stadens attraktions- och livskraft genom harmonisering av stadsplaneringens och näringslivets projekt
- att förstärka den regionala identiteten och särprägel genom utveckling av centrumområdets historiskt skiktade miljö och den fysiska miljöns kvalitet
- att skapa en socialt jämlik och trygg miljö
- att utveckla en energieffektiv och ekologiskt hållbar stadsstruktur inklusive byggnader
- att fungera som utgångspunkt för centrumområdets delgeneralplan och stadens detaljplaner
- att definiera nyttan och behovet av och kostnaderna för en centrum-tunnel
- att främja Vasanejdens attraktionskraft i den riksomfattande konkurrensen mellan olika områden.

På basis av dessa utgångspunkter har det nuvarande rutplaneområdet och Klemetsö öster om banan, som är ett naturligt utvidgningsområde, valts till objektområde för centrumstrategin. En del av centrumfunktionerna finns redan nu öster om banan, men Klemetsös ställning i stadsstrukturen kräver klarläggning.

De största utmaningarna i centrumstrategin utgörs av järnvägens delande inverkan och den ökande fordonstrafiken, i synnerhet den tunga trafiken i riktning mot hamnen. Målsättningen är att reducera fordonstrafiken och öka andelen fotgängare och cyklisterna i trafiken.

SoftGIS

Som en del av kartläggningen av nuläget i centrum gjordes en SoftGIS-enkät på Vasa stads centrumstrategisidor under perioden 16.12.2011-22.1.2012. I enkäten kunde vasaborna berätta om sina erfarenheter som centrumanvändare genom att göra olika markeringar på en karta. Sammanlagt 42 personer deltog i enkäten.

De positiva erfarenheterna gällde främst torgmiljön, stranden och frilufts- och rekreationsområdena. Bland annat naturmiljön, restaurangerna och kaféerna på stranden, gågatan och stadens vackra och värdefulla miljöer upplevdes som tilltalande.

De negativa erfarenheterna gällde främst torgmiljön och Klemetsö. I Vasa centrum upplevdes bland annat biltätheten, korsningarna och den ställvisa bristen på trivsel som negativa faktorer. I Klemetsö upplevdes områdets tomma och outnyttjade tomter negativt.

SoftGIS-enkäten visade att invånarna vill förbättra de banöverskridande förbindelserna via en viadukt och en bro i ändan av Korsholmsplanaden.



1.3 Vasa centrumvision 2030

I syfte att uppnå målen har en centrumvision formulerats. Visionen, som fungerar som utgångspunkt och utvärderingsgrund för centrumstrategin, har formulerats på basis av resultaten från visionsseminarier för beslutsfattarna, aktörerna och stadsborna. Visionens huvudteman, segment, är följande:

- **Stadsstruktur**

Centrumområdet utvecklas med beaktande och förstärkande av de värdefulla särdragen. Byggandet är stadsmässigt och tätt. Som energistad eftersträvar Vasa aktivt en roll som främjare av hållbar stadsstruktur.

- **Stadsbild**

Stadens maritima läge och kulturhistoriska skiktning utnyttjas. De nya byggnaderna av hög kvalitet bidrar till att förbättra den mänskliga dimensionen. De offentliga utomhusutrymmena, som ger staden struktur, är levande, attraktiva och av hög kvalitet.

- **Trafik**

Centrumstrukturen, inklusive Klemetsö, stöder hållbar och energieffektiv samfärdsel med kollektiva transportmedel och längs lätttrafikleder. Genomfartstrafiken är smidig och antalet parkeringsplatser i centrum är tillräckligt stort. Trafikmiljön är trygg och hindersfri.

- **Stadsliv**

Det levande och sociala centrumområdet erbjuder evenemang och träffpunkter för alla, oavsett ålder och härkomst. Det mångsidiga utbudet av tjänster omfattar allt från specialaffärer och kaféer till handel, evenemang och träffpunkter i mindre skala på stadens torg. Det attraktiva centrumboendet stöder stadslivet.

- **Rekreation**

Strandzonen och småbåtshamnen, som är viktiga delar av centrumservicen, används flitigt. Centrumområdet erbjuder rekreationsmöjligheter även vintertid.

- **Funktioner**

De nya förbindelserna över banan underlättar användningen av både gamla och nya funktioner i Vasa centrum och Klemetsö. Utbudet av funktioner i Klemetsö betonas. Promenadcentrum är stort, vilket främjar användningen av stadsområdet.

- **Markanvändning**

Markanvändningen är fokuserad på boendet. Centrumområdet erbjuder flera boendeformer. Banområdet utnyttjas som en naturlig, välfungerande och berikande del av staden. Markanvändningen främjar bildandet av trivsamma stadsdelar, som erbjuder service och rekreation nära hemmet.



Figur 1.6: Vasa centrumvision 2030.



1.4 Stadsbilsanalys

Till grund för strategiarbetet gjordes en stadsbilsanalys. Analysen bygger på hur människor upplever och gestaltar omgivningen när de rör sig. De betraktade elementen utgjordes av Vasa centrum's viktigaste **leder**, **stråk**, **landmärken**, **knutpunkter**, **randområden** och **parker**.

På basis av analysresultaten kan man konstatera att centrumområdet har både värdefulla strukturer och stor utvecklingspotential. Centrum på västra sidan om järnvägen är en redig och attraktiv helhet. Området, som följer arkitekt C.A. Setterbergs stadsplan, karakteriseras av kulturhistoriska värden och värdefulla byggnader. Analysen ger vid handen att Klemetsö öster om banan är ett dispositions- och funktionsmässigt diffust område. Klemetsö kommer att profilera sig som ett viktigt utvecklingsobjekt ifråga om både boende och service.

LEDER

Infartsleder

Infartslederna Handelsplanaden, Bangatan, Smedsbyvägen och Verkstadsgatan är stadsbildsmässigt viktiga leder. Eftersom lederna ger det första intrycket när man anländer till Vasa, finns det skäl att fästa uppmärksamhet vid deras kvalitet, visuella framtoning och omgivning. Vasklotbanken med dess siluettutsikt är en vacker infartsled från väster. Järnvägen är också en infartsled.

Bangatan och järnvägen

Bangatan och järnvägen delar centrum i två delar både visuellt och funktionellt. Banövergångarna är viktiga med tanke på centrumutvecklingen. Vardera sidan om banan utgör en stadsfasad vars kvalitet och framtoning bör beaktas. Utmaningen består i att förverkliga utfyllnadsbyggandet så att den helhet som utgörs av banan och gatuområdet framstår som väl organiserad. Rutplanecentrum's randområden kräver också åtgärder.

Strandstråket

Strandstråket för fotgängare och cyklister är en viktig del av Vasas grönområden. Stranden har bevarats som en stadspark förbunden med rutplanecentrum. I området finns följande byggnader från Setterbergs tid: Hovrättshuset, Länsfängelset, Kronomagasinet och Landshövdingensresidenset. Strandzonen och dess byggnader utgör en viktig del av stadsbilden och stadens siluett mot väster.



Sito | 2012

Figur 1.7: Leder och stråk.

Strandzonen bör betonas ytterligare med stråk till och längs stranden. Vasa är en kuststad vars image och identitet förstärks av en strandzon som är trivsam och lätt att nå. Stråken bör vara av hög kvalitet och ha en klar hierarki. Stråkförenande funktioner bör utvecklas.

Brandgatorna

Brandgatorna bildar en kulturhistoriskt värdefull helhet. Gatornas karaktär har delvis förändrats och vissa gator fungerar som parkeringsområde. I bland annat stadsdelen Vöråstan kan man fortfarande se brandgatornas historiska framtoning. Syftet med brandgatorna var att hindra eldsvådor från att sprida sig. Enligt statsrådets beslut från år 2010 utgör brandgatorna tillsammans med esplanaderna och strandparken en kulturmiljö av riksintresse.

De urbana brandgatorna kan framöver göras till en del av promenadcentrum och de gröna brandgatorna till en del av Vasas grönområden.

Esplanader

Rutplaneområdet genomlöps av fem 36 meter breda esplanader: Kyrko-esplanaden, Handelsesplanaden, Hovrättsesplanaden, Vasaesplanaden och Kors-holmsesplanaden. Esplanaderna, som är ett historiskt stadsbildselement, är karakteristiska för Vasa. De huvudsakliga trädslagen i esplanaderna, som har mycket stort stadsbilda- och upplevelsemässigt värde, är björk, lind och lönn. Esplanaderna ger staden struktur, grönska och rymd. Därtill kan de fungera som lättrafikleder och korridorer som förbinder olika grönområden med varandra. Dagens användning är dock ringa.

Esplanaderna bör utvecklas till attraktiva promenad- och cykelstråk. Deras vegetation bör förnyas och anpassas till trafik- och vattenförhållandena. De historiska esplanadernas och parkernas framtoning och stadsbildsmässiga betydelse bör betonas. Vid behov utarbetas en restaureringsplan.



1



2



5



4



3

Figur 1.8: Fotokollage av rutterna.

- (1) Strandstråket
(2) och (3) Brandgata (bilder: Christine Bonn)
(4) Hovrättsesplanaden
(5) Bangatan

RANDOMRÅDEN, KNUTPUNKTER OCH LANDMÄRKEN

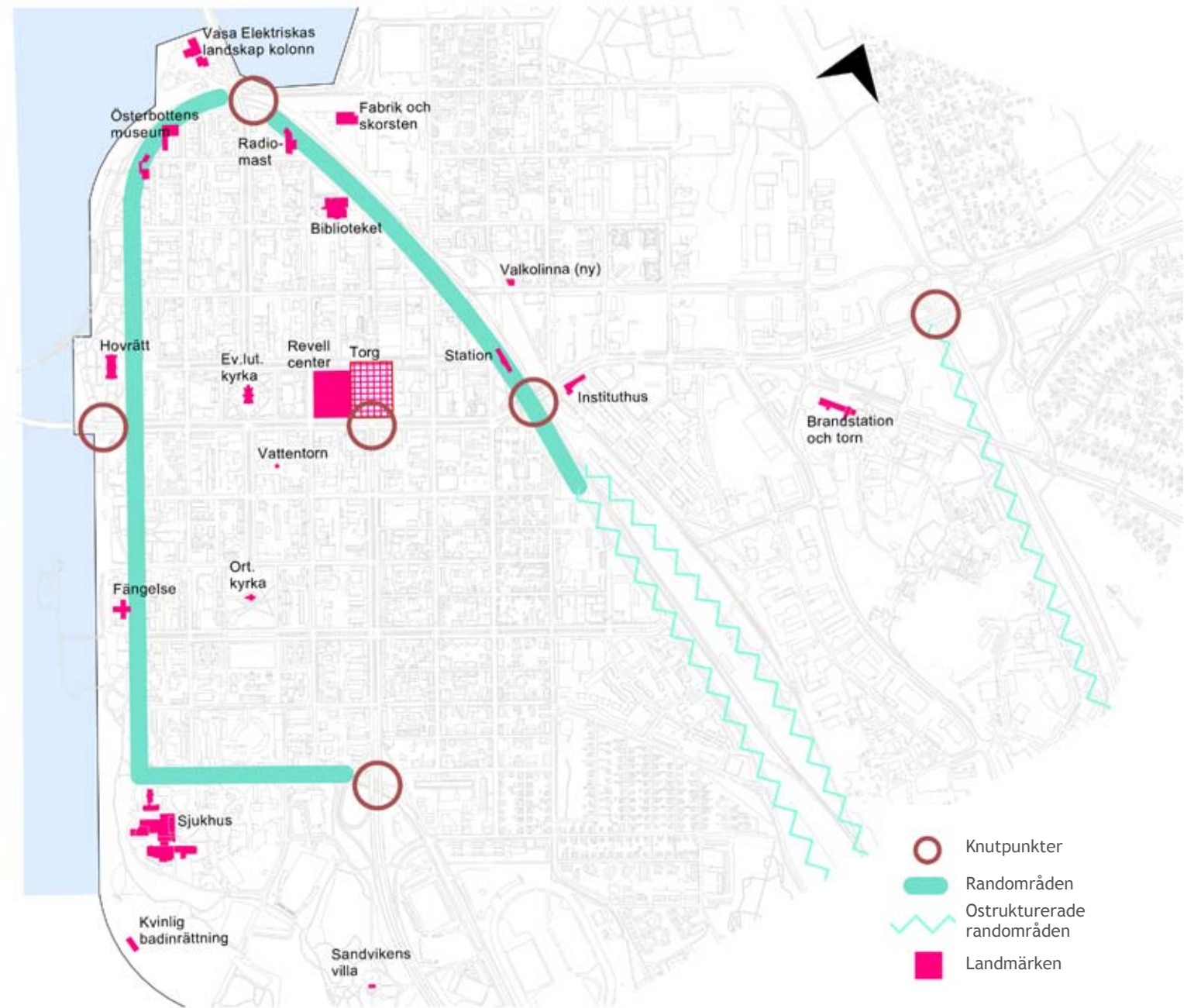
Randområdena avgränsar stadens områden till egna helheter. Rutplaneområdet i Vasa avgränsas mycket tydligt i flera riktningar. I syfte att bevara effekten bör husen även framledes byggas längs gatorna och inte fritt i mitten av tomterna. I söder gränsar rutplaneområdet mot ett sjukhusområde och i väster mot strandzonen. I nordost gränsar området mot banan, vilket innebär att det bildar en ganska enhetlig stadsfasad. Söder om viadukten är de kvarter som vetter mot banan mindre enhetliga och bildar ingen distinkt helhet.

I **knutpunkterna**, som är synliga i stadsbilden, möts olika områden och strukturelement. Utöver den stadsbildsmässiga funktionen kan knutpunkterna ha trafikmässiga funktioner och/eller fungera som attraktiva affärsplatser. De knutpunkter i Vasa centrum som inverkar på stadsbilden visas på vidstående bild.

- När man anländer till Vasa söderifrån förbyts det öppna landskapet snabbt i ett tättbebyggt rutplaneområde. De höga punkthusen accentuerar känslan av en port. Motorvägen övergår i den urbana Handelsplanaden med träd och hus med affärer.
- Vasaesplanaden når strandzonen och havet vid Vasklot bro, där rutplaneområdet upphör.
- Norra Stadsfjärden och Metviken möts. Kyrkoesplanaden övergår i Brändöbron, som är en viktig förbindelse till Brändö och universitetet. Rutplaneområdet upphör.
- Vasa kärncentrum och salutorg finns i korsningen mellan Handelsplanaden och Vasaesplanaden. Knutpunkten är en attraktiv affärsplats.
- Viaduktens knutpunkt finns i rutplaneområdets randområde. Viadukten, som är en viktig förbindelse mellan stadsdelarna, finns i öppen omgivning. Från viadukten ser man långt i banans riktning.
- Knutpunkten vid den östra infarten kräver bättre strukturering för att upplevas som en port till staden.

Landmärken är i regel höga eller monumentala byggnader som präglar stadsbilden. Landmärkena, som är lätta att identifiera, fungerar som orienteringspunkter. Vasa har ett stort antal landmärken. Väster om banan förekommer landmärkena med lämplig täthet i stadsstrukturen, men Klemetsö kräver nya orienterande och identitetsskapande landmärken.

Bland Vasa historiska värdeobjekt kan nämnas arkitekt Setterbergs monumentalbyggnader, bland annat Hovrätts huset, Länsfängelset och Kyrkoesplanadens kyrkor. Institutuset i funkisstil och modernistiska Rewell Center representerar nyare arkitektur. Vasa Elektriska Ab:s landskapsstolpe, som fungerar som landmärke, har ett modernt formspråk. Vasa karakteriseras av sina centralt belägna industrianläggningar, vars mest synliga element är skorstenarna. De gamla silorna, som härstammar från mitten av förra seklet, syns framförallt i stadens västra delar. Silorna är skyddade i stadsplanen som kulturhistoriskt värdefulla byggnader, vilket har väckt diskussion bland stadsborna.



Sito | 2012

Figur 1.9: Randområden, knutpunkter och landmärken.

Figur 1.10: Fotokollage (bilderna till höger).

- (1) Vattentornet som landmärke
- (2) Sjukhuset
- (3) Torggräns
- (4) Vasa Instituthus
- (5) Brandstationens torn
- (6) Höghus vid infarten
- (7) Stadsgräns mot stranden
- (8) Ev. lut.-kyrkan
- (9) Vasa elektriskas landskapsstolpe



PARKER

Esplanaderna och parkerna i Vasa centrum följer i stor utsträckning arkitekt Setterbergs stadsplan, som fastställdes år 1855. Strandzonen med dess offentliga byggnader och Vasa Ångkvarn är enligt stadsrådets beslut från år 2010 miljöer av riksintresse.

Staden har trädspaljéer längs esplanaderna och längs flera gator och tomtgränser. Träden planterades med tanke på både brandsäkerheten och framtöningen. Stadens monumentalcentrum är beläget mellan Hovrättsesplanaden och Vasaesplanaden. Landhöjningen, behandlingen av ytvatten, förbindelserna och utsikten mot havet utgör utmaningar ifråga om utvecklingen av strandzonen. De delvis osammanhängande grönkorridorerna och -stråken bör utvecklas, liksom nätverket av grönområden och parker i Klemetsö.



Sito | 2012

Figur 1.11: Parker och esplanader.





Figur 1.12: Parkfotografier.

- (1) Arboretum
- (2) Tiklasparken
- (3) Kyrkoeshplanaden
- (4) Dammbrunnsgårdens område
- (5) Kyrkoparken
- (6) Grönstråk på sportcentrets område

Arboretum kallas även Rosenparken på grund av parkens många buskrosor. Arboretum planerades och anlades på 1990-talet. Tiklasparken anlades år 1952 som lunchpark för de anställda vid Tiklas konfektionsfabrik. Parken har utvecklats enligt en förnyelseplan från år 1988.

1.5 Stadsområden med särprägel

Vid centrumstrategiarbetet betraktades centrumområden med olika särprägel. Den stadsbildsmässiga områdesindelningen baserar sig på områdenas fysiska och funktionella egenskaper. Områdena beskrivs enligt nuläget och för områdena föreslås stadsbildshöjande utvecklingsåtgärder (se bilagematerialet). Denna sammanfattning fokuserar på utrymmesdispositionen, dimensionerna och funktionerna.

Ifråga om markanvändningen och stadsbilden är helheten väster om banan betydligt färdigare än området öster om banan. Av den orsaken ligger tyngdpunkten gällande markanvändningen på området öster om banan. Kvarteren vid Sjukhemsgatan och Magasinsgatan har stor utvecklingspotential som områden för centrumboende med goda förbindelser.



Sito | 2012

- | | | | |
|---|----------------------------|----|---|
| 1 | Kasernen | 10 | Wärtsiläs industriområde |
| 2 | Affärscentrum | 11 | Vöråstan |
| 3 | Stadsdelarna 8 och 9 | 12 | Magasinsgatans kvarter (Södra Klemetsö) |
| 4 | Centralsjukhuset | 13 | Sjukhemsgatans kvarter (Södra Klemetsö) |
| 5 | Sandvikens småhusområde | 14 | Dammbrunnsgården |
| 6 | Nymansbackens höghusområde | 15 | Sampo-campus |
| 7 | Banans randzon | 16 | Cirkelvägens företagsområde |
| 8 | Backbrunn | 17 | Lagerområdet i Norra Klemetsö |
| 9 | Bostadsområde i centrum | 18 | Olympiagatans område |

Figur 1.13: Den stadsbildsmässiga områdesindelningen bygger på analys av huvudlederna, knutpunkterna, landmärkena och randområdena. Områdena bildar helheter enligt dessa element. Varje område bildar en enhetlig helhet även ifråga om arkitektur och stadsstruktur.

Nr	Delområdets namn	Kvartersstruktur	Kvarters-effektivitet	Parkering	Vånings-antal	Byggnadsstockens ålder	Funktionsprofil
1	Kasernen	Öppen, småskalig	0,3-0,6	Ovan jord	I-III	1860-1980	Offentliga tjänster + offentligt utomhusområde
2	Affärscentrum	Sluten, gles	1,4-3,0	Centraliserad, delvis ovan jord, delvis i anläggningar, delvis i grotta	II-VI	1910-2010	Affärscentrum, offentligt utomhusområde
3	Stadsdelarna 8 och 9	Sluten, småskalig	0,4-1,4	Ovan jord	II-VI	1860-1920 och 1950-1990	Huvudsakligen bostadsområde
4	Centralsjukhuset	Gles, storskalig	0,3-1,4	Delvis ovan jord, delvis i anläggningar	III-V	1860-2012	Offentligt område
5	Sandvikens småhusområde	Sluten, småskalig	0,4-0,6	Ovan jord enligt tomt	I-II	1920-1950, 2000	Bostadsområde
6	Nymansbackens höghusområde	Öppen, storskalig	1,0-1,4	Huvudsakligen ovan jord	VI-VII		Bostadsområde med landmärken
7	Banans randzon	Gles, storskalig	1,0-1,4	Ovan jord	IV-VI	1990-talet	Bostadsområde
8	Backbrunn	Sluten, småskalig	0,6-1,4	Centraliserad i anläggningar	II-IV	1990-2000	Bostadsområde
9	Bostadsområde i centrum	Delvis sluten, delvis öppen	0,3-1,2 max.3,0	Centraliserad i anläggningar och ovan jord	II-VI	1900-2010	Bostadsområde med affärer
10	Wärtsiläs industriområde	Öppen, storskalig		Ovan jord	I-II	1870-2010	Arbetsplats- och fabriksområde
11	Vöråstan	Delvis öppen, småskalig	0,6-1,0	Ovan jord	II-IV	1920-1930 och 1960-1970	Bostadsområde
12	Magasinsgatans kvarter (Södra Klemetsö)	Öppen, småskalig	1,0-1,8	Ovan jord	I-II	1920-1970	Kommersiella funktioner, arbetsplatser
13	Sjukhemsgatans kvarter (Södra Klemetsö)	Spridd, gles	1,2	Ovan jord	I-II	1950-1980	Företags- och lagerverksamhet
14	Dammbrunnsgården	Gles, grön, parklik	0,5	Ovan jord		1700,1925, 1980-talet	Hälsocentral, äldreomsorg
15	Sampo-campus	Gles, parklik	0,5	Ovan jord	I-IV	1970-2011	Finskspråkig utbildning på andra stadiet
16	Cirkelvägens företagsområde	Delvis öppen, relativt storskalig	0,6	Ovan jord och i anläggningar	III-VI	1960-2010	Företagsområde
17	Lagerområdet i Norra Klemetsö	Ostrukturerad, storskalig	1,0	Ovan jord	I-III	1970-2000	Lagerverksamhet och utrymmeskrävande affärsverksamhet
18	Olympiagatans område	Sluten, tät	1,2	Ovan jord och i anläggningar	II-VI	1995-1998	Höghusområde

Tabell 1.1: Sammanfattning av delområdena i centrum i nuläget.

Figur 1.14: Vöråstan.



Figur 1.15: Bostadsområde i centrum.



Figur 1.16: Småhus i Sandviken.



1.6 Trafikmässiga utgångspunkter och trafikprognoser

Gatunätet i Vasa centrum bildar ett rutplaneområde som i öster gränsar mot banan och i norr fortsätter över banan till Vöråstan. Riksväg 3 (Helsingfors-Vasa), som når centrum söderifrån, övergår i Handelsplanaden. Riksväg 8 (Åbo-Uleåborg) leder till centrum österifrån och övergår i Smedsbyvägen. Riksväg 8 fortsätter längs Förbindelsevägen på östra sidan om centrum. Torget är beläget i skärningspunkten mellan huvudlederna till centrum. Hamnen och Vasklot kraftverk är belägna på Vasklot väster om centrum. Den snabaste och mest använda vägen från Vasklot österut och söderut löper via centrum. Kraftverkets tunga trafik förväntas öka under de närmaste åren. Genomfartstrafiken och den tunga trafiken belastar gatunätet i centrum, vilket inverkar negativt på trafiksäkerheten, trivseln och trafiksmidigheten. I dag nås områdena på östra sidan av banan från centrum via en viadukt (Smedsbyvägen) och via Verkstadsgatan. En bro över banan planeras i ändan av Korsholmsplanaden. Bron har varit föremål för detaljplaneundersökningar.

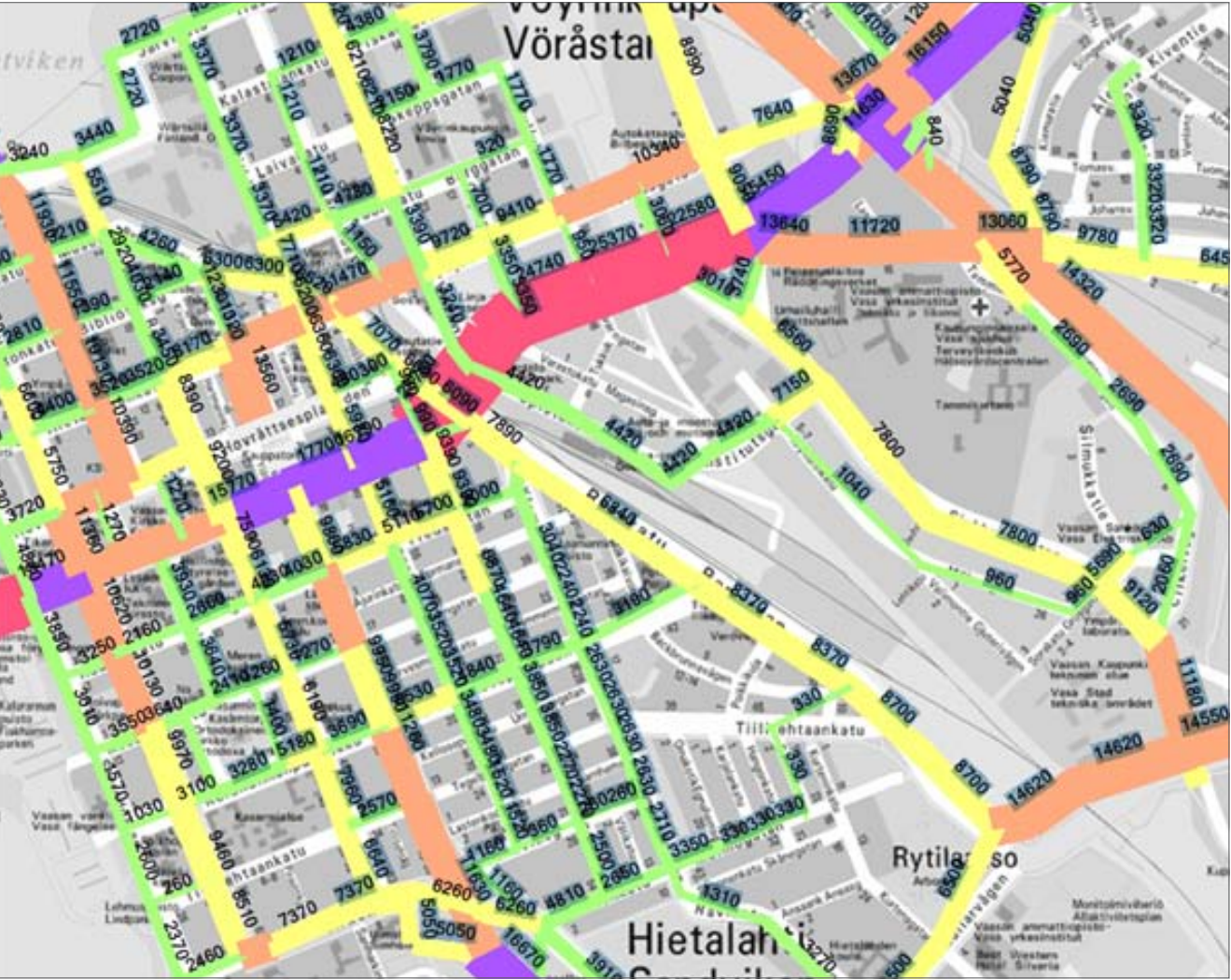


Figur 1.18:
I nuläget är den tunga trafiken livlig på Vasaesplanaden.

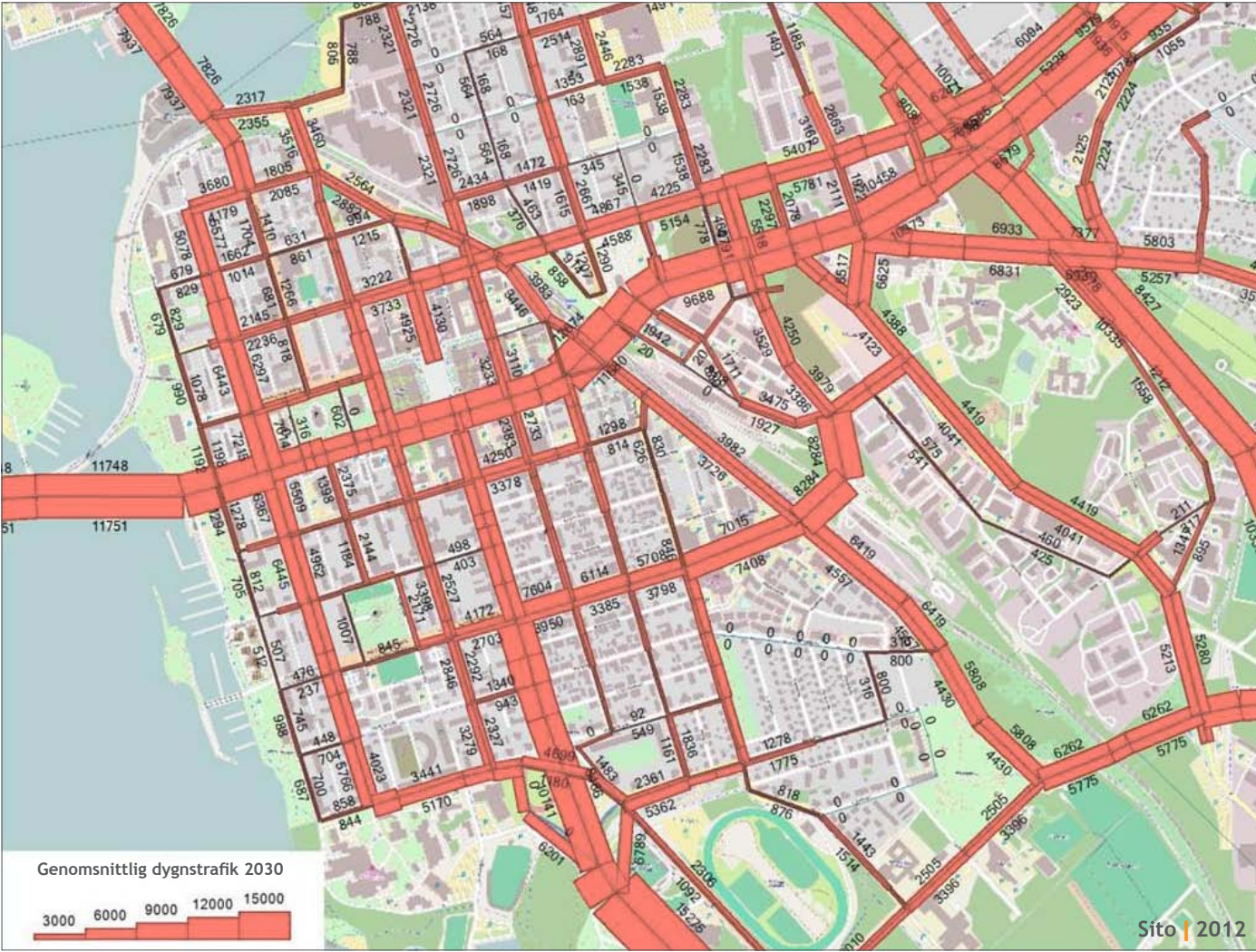
Trafikplanen i centrumstrategin och de betraktade alternativen baserar sig på trafikprognosen för år 2030. Det planerade väg- och gatunätet, som följer generalplanen 2030, omfattar bland annat en ny Hamnväg via Sundom och förbättringar av Förbindelsevägen. Enligt prognosen kommer trafikmängden på Vasaesplanaden att uppgå till ca 20 000 fordon/dygn. I dag är trafikmängden 11 000 - 23 000 fordon/dygn. Eftersom Vasa är ett regionalt centrum har staden en avsevärd fordonstillströmning från omgivningen.

Centrum nås av lätttrafikleder från olika håll, men i centrum är cykelvägarna få. Nästan hälften av alla trafikolyckor i Vasa är lätttrafikolyckor. De flesta olyckorna sker i kärncentrum. Många cykelolyckor inträffar i Vasaesplanadens östra ända och i korsningen Fredsgatan/Rådhusgatan. De relativt breda gatorna i centrum möjliggör en avsevärd förbättring av cykelvägsnätet.

Figur 1.17: Trafikvolymerna i centrumstrategiområdets nuvarande trafiknät (vardagsdygnsgenomsnitt) Bild: Vasa stad.



Figur 1.19: Gatunätverkets genomsnittliga trafikmängd per dygn år 2030 om gatunätverket följer delgeneralplanen (med bland annat en ny Hamnväg och förbättringar av Förbindelsevägen). Den kraftiga trafikökningen på Vasaesplanaden förutsätter åtgärder som tryggar centrumfunktionerna, säkerheten, trivseln och ärendeskötseln.



1.7 Handelns utgångspunkter

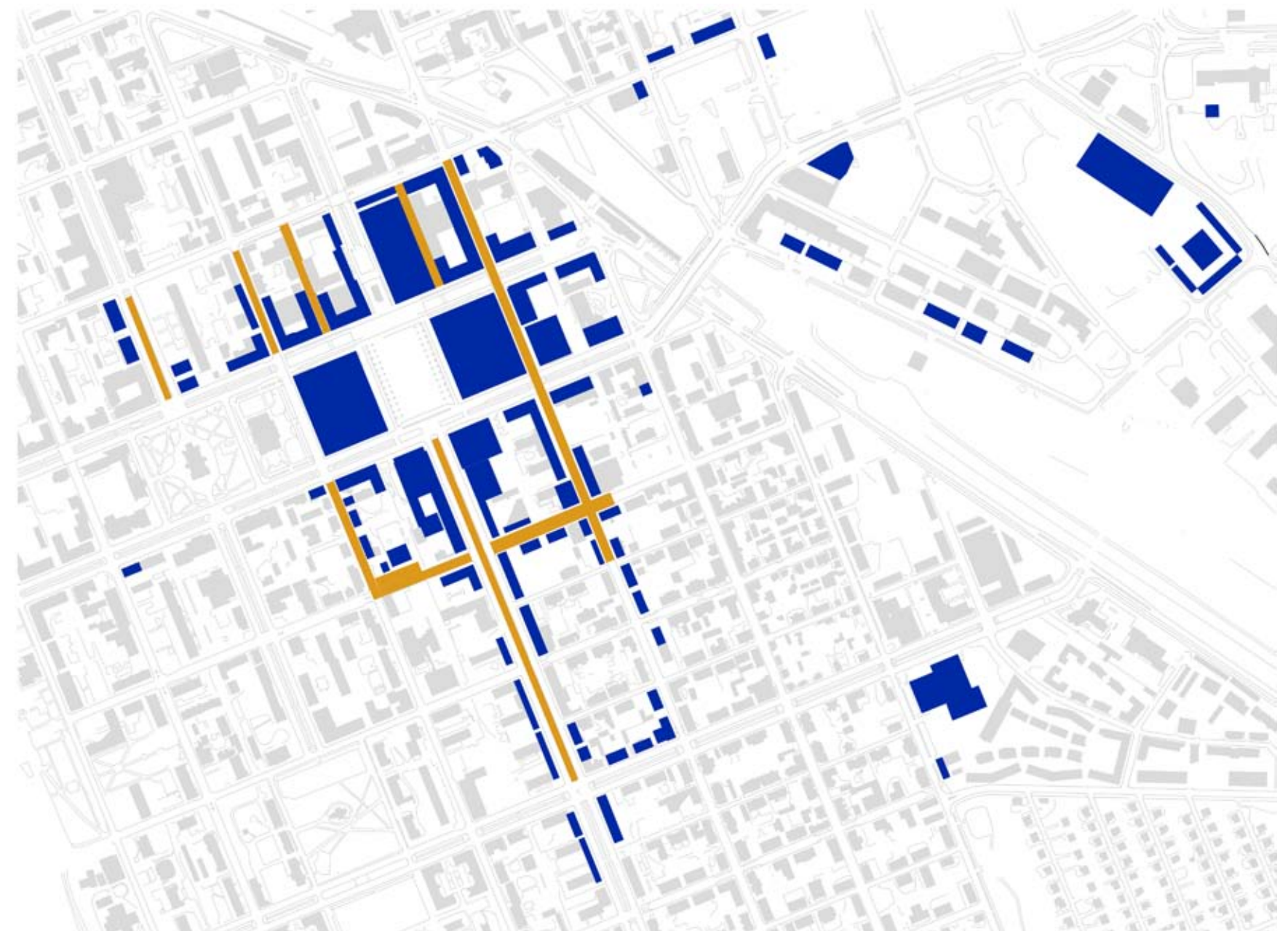
Handeln i Vasa centrum är i hög grad koncentrerad till kvarteren kring torget, som under de senaste tio åren har utvecklats till affärscentra och affärshelheter. Utöver affärerna i dessa kvarter finns det affärer längs de gator som genomlöper kärncentrum. Dessa gator fungerar som naturliga affärsstråk i rutplaneområdet. Viss affärs- och serviceverksamhet förekommer också längs brandgatorna, men eftersom gatorna delvis upplevs som bakgård till de stora affärshelheterna är affärsmiljön inte den bästa möjliga. Den bäst fungerande affärszonen i centrum utgörs av kvarteren mellan torget och järnvägsstationen. Kärncentrum bildar en tät, välfungerande helhet, men i randområdet är utbudet av tjänster betydligt glesare och blygsammare.

I kombination med parkeringsanläggningen under torget är Vasa kärncentrum ett tätt och välfungerande affärscentrum. Gågatan och utvecklingen av torget har främjat centrumfunktionerna. Framtidens utmaning handlar om att utvidga promenadcentrum och att förena affärsgatorna till en större helhet. Utveckling av brandgatorna skulle gagna affärshelheten i centrum och skapa nya och bättre affärslägen.

De hypermarketer och andra affärshelheter som har vuxit upp i stadens randområden under de senaste åren har inverkat negativt på centrumområdets kommersiella framtoning. Fenomenet handlar om naturlig affärsutveckling, men det har splittrat affärsstrukturen i centrum. Å andra sidan har utvidgningen av promenadcentrum och koncentrereringen av vissa tjänster till stadens centrala delar förstärkt bilden av en välfungerande centrummiljö. Tjänsterna, de mindre affärerna och utvidgningen av promenadcentrum har bidragit till att bevara centrumområdets grundkaraktär.

Bevarandet av centrumområdet som konkurrenskraftig affärsmiljö i förhållande till handelscentra utanför centrum förutsätter levande gatuhelheter och förstärkning av den kommersiella framtoningen. Centrumområdets attraktionskraft och trivselfaktor främjas av en helhet bestående av mindre affärer och ett mångsidigt utbud av tjänster och varor.

Under de två senaste decennierna har handeln karakteriserats av uppförandet av stora affärshelheter utanför städernas centra. I Vasa finns affärskoncentration i Stenhaga. Utvecklingen har inverkat på konsumenternas köpbeende och i dag föredrar många att handla sina konsumtions- och bruksvaror utanför stadens centrum. På grund av det ringa byggandet av nya affärslokaler i centrum har de nya aktörerna tvingats etablera sig i befintliga utrymmen. Centrum har bevarat sin position som affärsområde främst ifråga om mode- och kvalitetsvaror samt upplevelsetjänster. Centrumområdets främsta styrka är dess mångsidighet och utbudet av specialtjänster.



- Butiks- och affärslokaler
- Affärsgator och brandgator som kan utvecklas

Santasalo Ky, Sito | 2012

Figur 1.20: Den kommersiella servicen i Vasa centrum år 2011 samt de affärsgator och brandgator som kan utvecklas.

1.8 Sammanfattning av utgångspunkterna

Enligt stadsbilsanalysen är bevarandet av de värdefulla särdragen, högklassigt utfyllnadsbyggande och tryggheten av serviceutbudet och mångsidigheten de viktigaste utvecklingsåtgärderna i Vasa centrum.

Vasa centrum livskraft kan främjas genom utvidgning av servicenätet och utfyllnad av glest bebyggda områden. I Vasa gamla centrum bör möjligheterna till måttligt utfyllnadsbyggande undersökas. Fler närtjänster behövs i de västra delarna av centrum och i Klemetsö bör de outnyttjade tomterna tas i bruk för boende och företagsverksamhet.

Klemetsös läge lämpar sig utmärkt för centrumboende. Ökat boende i Klemetsö skulle främja servicen i området och göra gatubilden mer levande. Valfungerande och lockande lätttrafikleder skulle göra det lätt att röra sig från och till Klemetsö till fots och med cykel.

Trafiksäkerheten (framförallt gällande fotgängare och cyklister), trivseln och trafiksmedigheten i centrum kan förbättras endast genom att reducera fordonstrafiken. Genom att leda genomfartstrafiken och en del av centrumtrafiken genom tunnlar kan man omstrukturera gatuområdet och skapa en trivsam stadsmiljö. Det är också viktigt att göra cykelvägarna och promenadstråken till sammanhängande helheter. Vasas image och attraktionskraft som kuststad kan höjas genom att utveckla förbindelserna från centrum till stranden och genom att förbättra siktförhållandena. Analysresultaten visar att Vasa stad bör formulera och realisera en cykelstrategi utan dröjsmål. Vasa har alla förutsättningar att bli en cykelstad, eftersom terrängen är flack och staden har ett stort antal studerande.



2 ALTERNATIV OCH BEDÖMNING AV ALTERNATIVEN



2.1 Alternativbildning

Vid centrumstrategiarbetet utarbetades, som expertuppdrag, tre alternativa strukturmodeller för markanvändningen och trafiken utgående från Vasa centrumvision 2030. I strukturalternativen betonas olika funktioner, spetsprojekt och trafiklösningar. Bland annat följande frågor betraktades:

- det mest optimala förhållandet mellan nuvarande centrum och Klemetsö
- olika sätt att sammanlänka nuvarande centrum med Klemetsö
- olika funktionella och stadsbildsmässiga aspekter gällande framförallt Klemetsö, men även nuvarande centrum
- olika trafiklösningar för centrum och Klemetsö.

2.2 Strukturalternativ gällande markanvändningen

Utvecklingen av Vasa nuvarande centrum varierar något mellan de olika markanvändningsalternativen. De största skillnaderna gällande markanvändningen gäller Södra Klemetsö, där det finns mycket utvecklad mark och där planbeteckningarna medger olika verksamheter och funktioner. Med undantag för affärscentrum och huvudlederna presenteras funktionerna och gatorna i nuvarande centrum inte i färg på kartorna. Ifråga om Norra Klemetsö och områdena öster om Sjukhemsgatan följer alternativen de lösningar gällande markanvändningen och trafiken som anges i planen. Korsholmsplanadens bro över banan finns med i alla alternativ. I samtliga alternativ bildar centumparken och grönkorridorerna från parken vid banan en ”grön ring”, som förenar Metvikens och Sandvikens rekreationsområden med centrum.



1. ”Ett levande gammalt centrum”



Alternativ 1 fokuserar på stimulering och bevarande av livskraften i gamla (nuvarande) centrum genom utfyllnadsbyggande och utveckling av de offentliga rummen, bland annat stranden. Torget ges nya funktioner, de omgivande brandgatorna utvecklas och kvartersgårdarna görs tillgängliga för stadsborna. Promenadcentrum utvidgas och serviceutbudet utökas. Bostadsstocken utökas och diversifieras genom renoverings- och utfyllnadsbyggande.

Genom centrum, under Vasaesplanaden, byggs en centrums-tunnel i betong genom öppen schaktning. Tunneln medför att trafikarrangemangen på Vasaesplanaden kan anpassas till fotgängare och cyklister. I anslutning till viadukten byggs ett centrumkvarter med affärer i de nedre våningarna och kontorslokaler i de övre.

Åtgärderna i Klemetsö fokuseras på byggande av bostäder. Det ökade antalet invånare gagnar livskraften i gamla centrum. Bostadsområdet i Klemetsö får högklassiga centrumbostäder, promenadvänlig utomhusmiljö och småföretag i markplanet. Omgivningen utvecklas till ett parksystem bestående av en invånarvänlig banpark, en grönkorridor med kvartersparker och en parkboulevard med förbindelser till de större parkerna.



2. "Centrumbältet"



I **alternativ 2** bildar gamla centrum och Klemetsö två centra. I gamla centrum ligger tyngdpunkten på specialtjänster och mindre tjänster, medan den i Klemetsö ligger på arbetsplatser och utrymmeskrävande affärer.

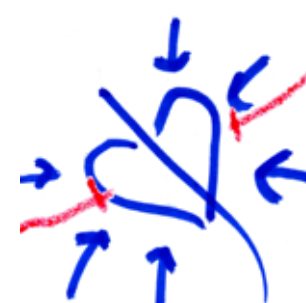
I detta alternativ ingår ingen tunnel under Vasaesplanaden. Genom styrning av trafiken till ringvägarna runt centrum reduceras biltrafikens negativa inverkan på kärncentrum. Vasaesplanaden utvecklas till en högklassig gata med fokus på kollektivtrafiken. I trafiklösningen ligger tyngdpunkten på välfungerande kollektivtrafik mellan Klemetsö och centrum.

Klemetsö görs till ett modernt och tätt bebyggt område med känsla av företagspark. I stadsbilden eftersträvas hög kvalitet. De större affärerna koncentreras till centrumområdets randområde, där de stöder centrumfunktionen. På banområdet uppförs byggnader för arbetsplatser, kontor och utbildning. Byggnaderna ger en kompakt fasad mot järnvägen. Områdets gamla, värdefulla byggnader görs om till arbets-, utställnings- och verkstadsutrymmen för olika kreativa yrkesgrupper. I Södra Klemetsös arbetsplatsområde integreras grönområdena med byggnaderna som gårdar, takträdgårdar och byggnadsförenande dagvattenstråk. Området genomlöps av en grön företagsboulevard.

Broarna, nämligen den utvecklade viadukten och Korsholmsesplanadens bro, fungerar som symboler för föreningen mellan gamla centrum och Klemetsö. Det planerade köpcentret vid busstationen görs till ett Kulturköpcentrum som berikar gatumiljön och hela stadsdelen.



3. "Förenaren"



I **alternativ 3** fungerar banzonen som en länk mellan gamla centrum och Klemetsö. Banområdet byggs om till en aktivitetspark integrerad i stadskärnan. Området har sammanhängande parker och promenadstråk samt höga byggnader med bostäder och utrymmen för olika typer av verksamhet.

I Klemetsö byggs mångsidiga bostäder samt skolor och arbetslokaler. Centrum fortsätter mot Stenhaga som område för service och utrymmeskrävande affärer. I alternativet betonas centrumområdets fortsättning över järnvägen som en enhetlig servicemiljö och ett gatuområde av hög standard. Genom centrum, under Vasaesplanaden, byggs en bergtunnel. Vasaesplanadens trafikarrangemang förblir i stort sett oförändrade, men den minskade biltrafiken ger den lätta trafiken mer utrymme.

I anslutning till viadukten byggs ett hotell- och kongresscenter och en butiksgalleria som förenar gamla centrum och Klemetsö. I de gamla industrikvarteren i närheten av viadukten skapas en ny typ av område med boende och arbetsplatser (Live + Work).

2.3 Strukturalternativ gällande trafiken

Tre trafiknätalternativ har utarbetats:

- VE1 Betongtunnel
- VE2 Centrumring
- VE3 Bergtunnel

Alternativen presenteras nedan i sammanfattad form. I samtliga alternativ ingår utvidgning av Torgparkeringen, utveckling av den gröna ringen i centrum, betoning av fotgängarvänligheten och förbättring av lätttrafikförbindelserna. Alternativen innehåller i första hand lösningar gällande det nuvarande centrumområdets trafik och underjordiska parkeringar inklusive konsekvenser och preliminära kostnader.

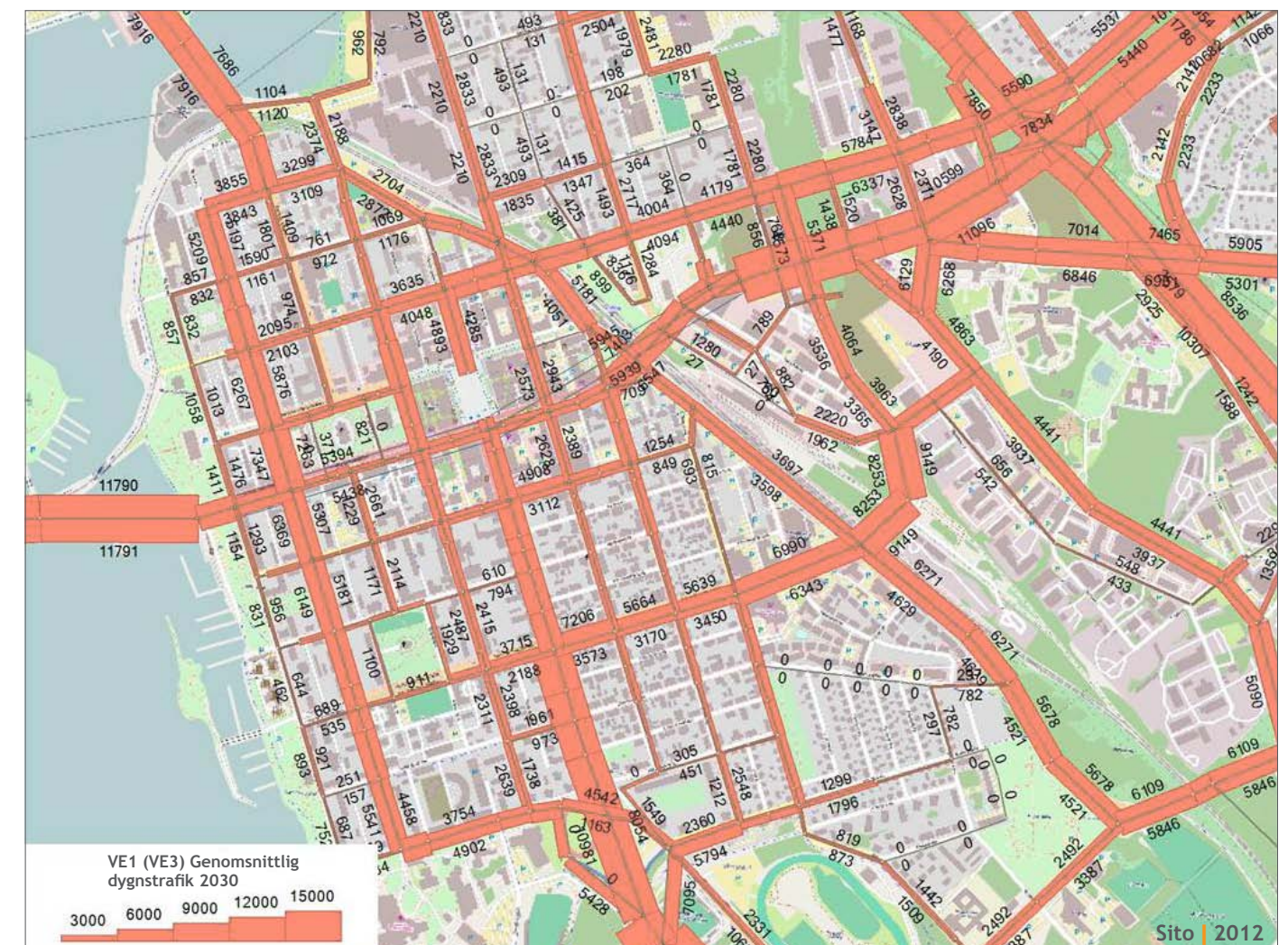
VE1 OCH VE3 TUNNELLÖSNINGAR

Det största enskilda projektet gäller en centrumtunnel under Vasaesplanaden. Den cirka 1,5 kilometer långa tunneln börjar vid Strandgatan och slutar mellan Olympiagatan och Kvarngatan i Klemetsö. Tunneln, som har förbindelser till den utvidgade Torgparkeringen, kan förses med hissar till olika fastigheter på Vasaesplanaden. Tunneln och dess körfält (1+1) dimensioneras enligt den tunga trafiken. Specialtransporterna sker ovan jord.

Tunneln kan förses med en förgrening söderut under Handelsplanaden. Förgreningen skulle reducera trafiken mellan motorvägen och hamnen på gatunätet i centrum. Trafiken från motorvägen till Torgparkeringen skulle också ledas via Handelsplanadens tunnel. Tunnelns längd är beräknad till cirka 0,8 km.

Tunnlarna kan byggas som betongtunnlar eller bergtunnlar. En **betongtunnel** byggs genom öppen schaktning, vilket har stor inverkan på omgivningen. Byggandet skulle bland annat förutsätta fällning av de befintliga träden på Vasaesplanaden. Kostnaderna för en betongtunnel under Vasaesplanaden uppskattas till cirka 130 M€ och för en betongtunnel under Handelsplanaden till cirka 61 M€. Lednings-, planterings- och motsvarande arbeten ingår inte i kostnadsuppskattningen.

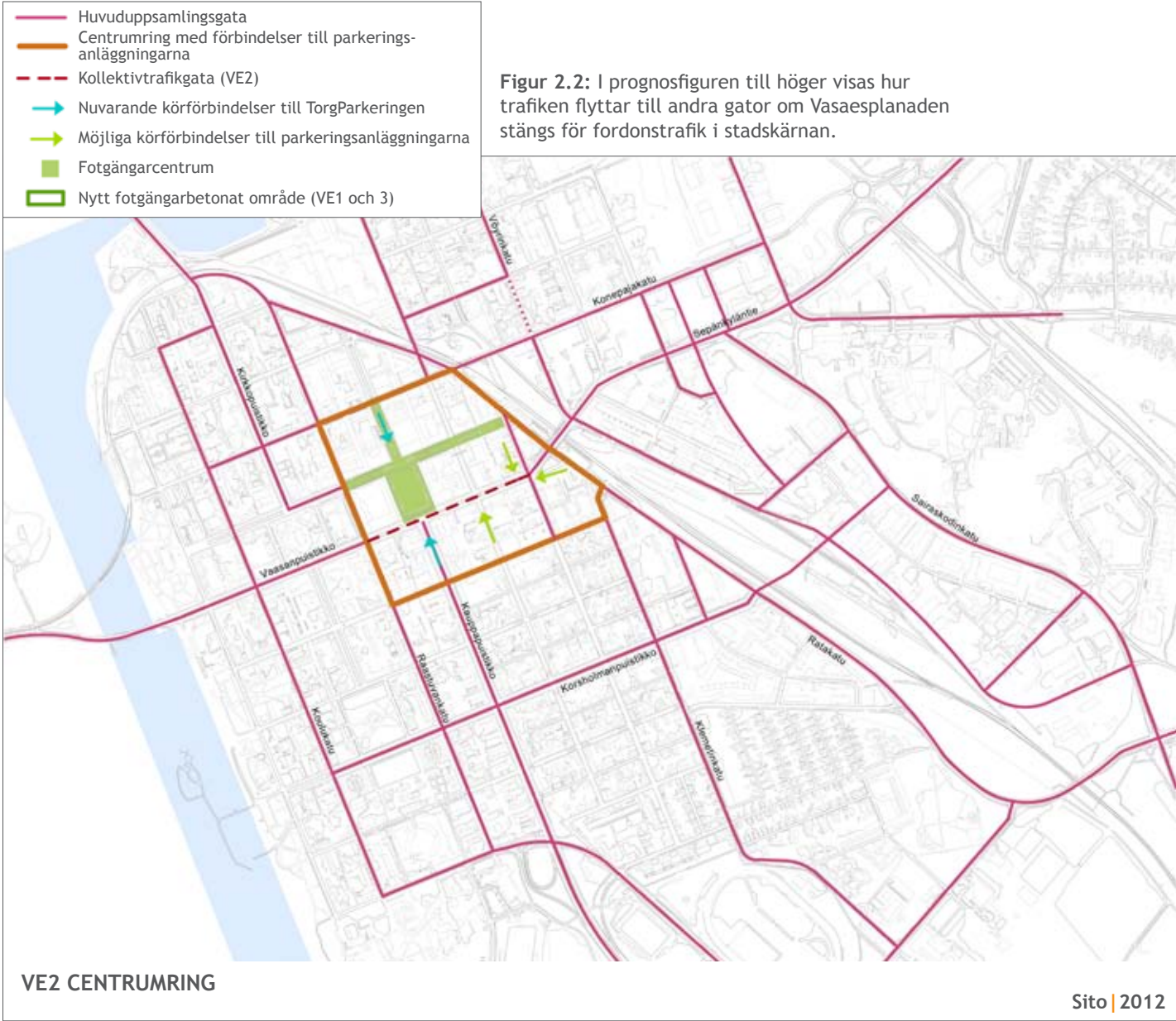
Byggandet av en **bergtunnel**, som har mindre konsekvenser för miljön, förutsätter till exempel inte fällning av träden i Vasaesplanaden. Kostnaderna för en bergtunnel under Vasaesplanaden (inklusive ramp till Torgparkeringen) uppskattas till cirka 86 M€ och för en bergtunnel under Handelsplanaden till cirka 36 M€. Byggandet av en bergtunnel förutsätter i princip ingen förflyttning av ledningar.



Figur 2.1: I prognosfiguren till höger visas trafikmängden i Vasa centrum år 2030 med en tunnel under Vasaesplanaden. Tunneln utnyttjas av ungefär hälften av trafikanterna, det vill säga cirka 10 000 fordon per dygn. Trafiken ovan jord leds till parkeringsanläggningarna längs en centrumring. Lösningen reducerar centrumtrafiken avsevärt.

VE2 CENTRUMRING

Trafikalternativ 2 (centrumring, ingen tunnel) eliminerar inte genomfarts-
trafiken i centrum. Om ingen tunnel byggs förblir trafikmängden ovan jord
oförändrad. Genomfartsproblemen flyttar från Vasaesplanaden till bostads-
gatorna i kärncentrum. Lösningen försvårar utvecklingen av promenadcen-
trum och fredandet av centrum sker på bekostnad av bostadsgatorna. Cen-
trumringen är ett betydligt förmånligare alternativ än en centrums-tunnel.



2.4 Bedömning av alternativen

EXPERTSEMINARIUM

Strukturalternativen bedömdes vid ett expertseminarium 27.3.2012. Den allmänna åsikten var att Vasas urbana centrum utgör stadens hjärta. Bevarandet av de historiska värdena och servicen i centrum tryggar livskraften och vasabornas trivsel. Deltagarna ansåg det viktigt att skapa en tydligare ”grön ring” i Vasa genom utveckling av bland annat Banparken och stranden. Korsholmsplanadens bro bedömdes som ett viktigt element i utvecklingen av centrum. Bron över järnvägen skulle förena centrumområdena med varandra, reducera trafiken i kärncentrum och ge Södra Klemetsö ny utvecklingspotential. Centrumtunneln, som skulle reducera trafiken i kärncentrum och möjliggöra ett trivsammare och tryggare centrumområde, bedömdes också som viktig. Deltagarna ansåg att en utvidgning av parkeringsmöjligheterna, bland annat i Torgparkeringen, skulle gagna centrumområdets attraktionskraft. Främjande av biltrafiken står i konflikt med principen om hållbar samfärdsel och därför bör även kollektivtrafiken och den lätta trafiken utvecklas. Seminariedeltagarna undrade om nuvarande affärscentrum kunde utvidgas söderut längs Handelsplanaden genom utvidgning av Torgparkeringen under Handelsplanaden.

Figur 2.3: Vidstående bedömningsskala användes som hjälp vid expertseminariet. Orange färg innebär att alternativet inte riktigt svarar mot de uppställda målen. I fråga om markanvändningen bedömdes strukturalternativ 2 (Centrumbältet) som det svagaste alternativet för vidareutveckling. Rubrikerna i bedömningsskalan var följande:

- Trafik
- Stadsstruktur, funktionalitet, markanvändning
- Rekreation, stadsliv och stadsbild



ENKÄT FÖR VASABORNA

Vasaborna kunde kommentera strukturmodellerna för markanvändning och trafik under perioden 2.-27.5.2012 elektroniskt via en länk i Vasas centrumstrategiportal och skriftligen på Vasa stads planläggningsbyrå. Sammanlagt 64 invånare deltog i enkäten.

Enligt svaren återspeglar alternativet ”Förenaren” bäst vasabornas åsikter om hur Vasa centrum bör se ut i framtiden. Alternativet ”Ett levande gammalt centrum” bedömdes också som bra i flera avseenden. Resultaten överensstämmer mycket väl med åsikterna på expertseminariet. I de fria svaren kommenterade vasaborna bland annat behovet av en centrumtunnel. Ett välfungerande centrum med livskraftiga affärer och tjänster upplevdes som mycket viktigt.

2.5 Slutsatser av strukturjämförelsen

Utvecklingsmålen motsvaras bäst av en lösning som kombinerar två markanvändningsalternativ:

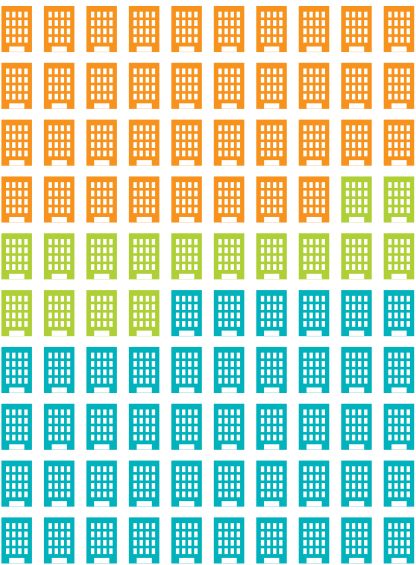
- För gamla centrum väljs alternativet ”Ett levande gammalt centrum”
- För Klemetsö väljs alternativet ”Förenaren”, som omfattar mångsidig markanvändning, helhetsutveckling av banområdet, ett centrumkvarter över banan och nybyggnation i anslutning till viadukten.

Trafikalternativ 3 (bergtunnel) motsvarar bäst stadens målsättning att freda centrum från fordonstrafik och därigenom främja fotgängar- och cykeltrafiken och stimulera centrumfunktionerna. Tunneln förbättrar Torgparkeringens tillgänglighet, vilket gynnar näringslivet. Alternativ 2 (Centrumring) kan väljas som mellanfas fram till att tunneln är byggd.

Trafikalternativ 1 (betongtunnel) motsvarar också målsättningen, men det avsevärt högre priset och de byggrelaterade olägenheterna talar för bergtunnelalternativet. En betongtunnel kan byggas i etapper, men fördelarna med etappbyggnad är mindre än nackdelarna. Bergtunnelns byggrelaterade olägenheter är betydligt lindrigare.

Främjande av biltrafiken står i konflikt med principen om hållbar samfärdsel och därför bör tilläggsutrymme och goda förbindelser för fotgängarna, cyklisterna och kollektivtrafiken ordnas på Vasaesplanaden och i resten av centrumområdet.

Figur 2.4: ”Vilket alternativ återspeglar som helhet bäst det centrum där du framöver vill leva och bo?”



VE1 Ett levande gammalt centrum:	38 %
VE2 Centrumbältet:	16 %
VE3 Förenaren:	46 %

3 STRATEGISK UTVECKLINGSPLAN



3.1 Principer

Den strategiska utvecklingsplanen för Vasa centrum omfattar markanvändningen, stadsrummet, byggnadsstocken, förbindelserna och grönområdena.

I utvecklingsplanen, som följer Vasa centrumvision från våren 2011, betonas förhållandet mellan markanvändningen, trafiken, servicen och näringslivet. Planen återspeglar utvecklingsmålsättningarna för centrum under två decennier, fram till år 2035. Utvecklingsplanen illustreras av en strukturmodell, ett markanvändningsschema, en beskrivning av åtgärderna och ett preliminärt tidsschema för åtgärderna.

3.2 ”Hopp över banan”

Strukturmodellen har utarbetats enligt det ovan beskrivna förfarandet. Centrums hjärta och affärskoncentrationen är belägna inom det gamla rutplaneområdet kring Vasa torg. En viktig utgångspunkt var att finna en lösning för utvidgning av den centrumlika stadsstrukturen till östra sidan av järnvägen och att utveckla det glest bebyggda området Klemetsö. Markanvändningsklasserna i Klemetsö omfattar bland annat arbetsplats- och produktionsbyggnader, bostadshus och affärsfastigheter. En balanserad centrumstruktur uppnås genom betydande effektivisering av markanvändningen öster om banan. Verksamhetsförutsättningarna för de befintliga funktionerna bör bevaras.

Centrumtunneln, den förnyade viadukten och Korsholmsesplanadens bro utgör fysiska förbindelser mellan framtidens två centrumområden. Klemetsö kommer att erbjuda mångsidigt centrumboende och goda verksamhetsbetingelser för företag. De förnyade esplanaderna fungerar som länk till det gamla rutplaneområdets traditioner. Utvecklingen av Dammbrunnen till allmän park förstärker områdets grö- och rekreationsanläggningar.

STADSSTRUKTUR

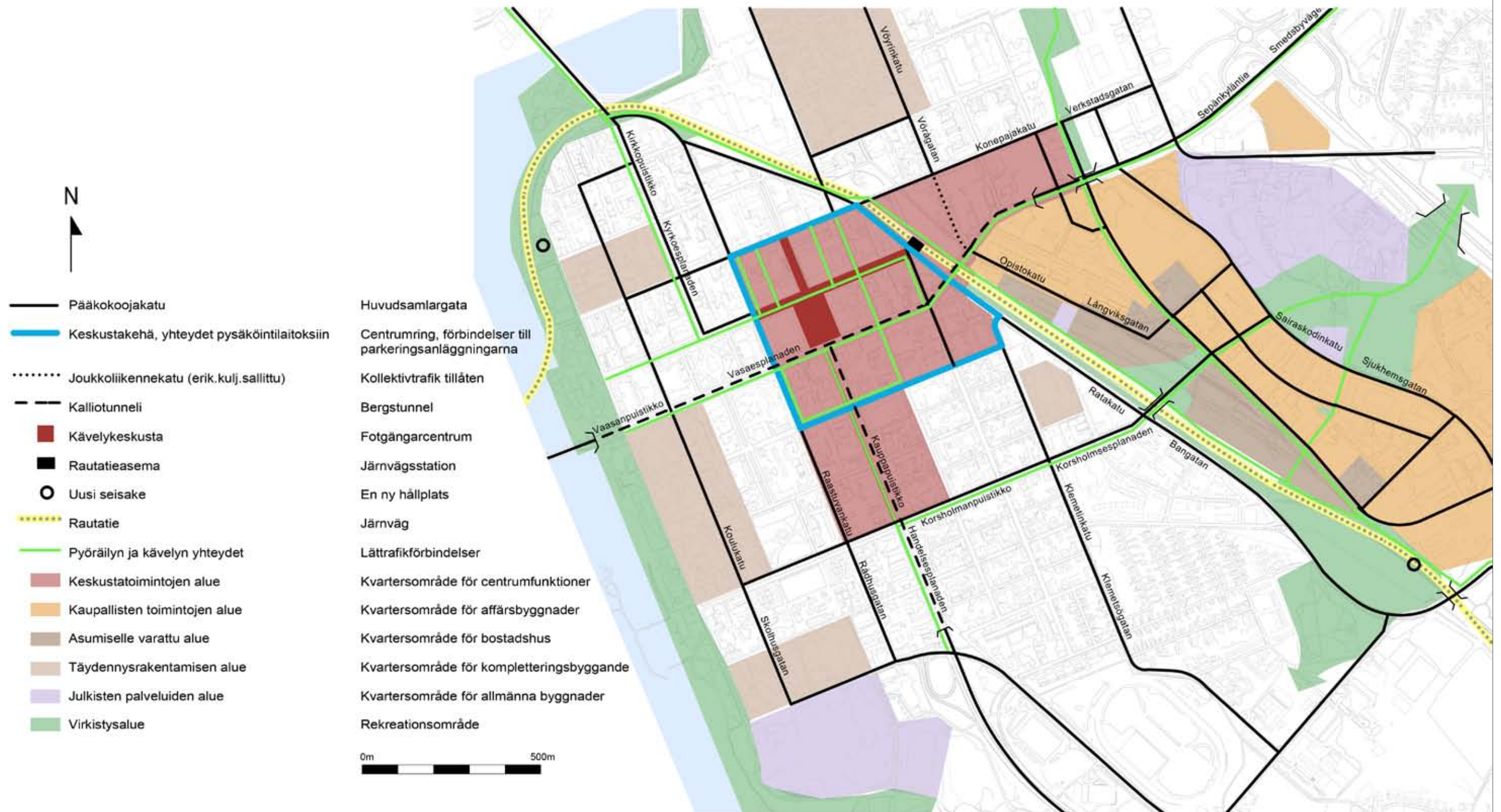
Huvuddelen av utfyllnads- och nybyggandet sker i Klemetsö öster om banan i syftet att balansera stadsstrukturen. Kvartersstrukturen är tät och lämpar sig utmärkt för området invid centrum. Kvarteren fungerar som bullerskydd mot banan. I dag är höga byggnader ”inne”, men för närvarande planeras höjden hos byggnaderna i de nya kvarteren till cirka 5 våningar vilket motsvarar höjden hos byggnaderna i gamla centrum. EKA-marketkvarteret skiljer sig från helheten som ett högt landmärke vid den västra infarten.

Väster om banan förespråkar centrumstrategin rutplanekvarter. De nya centruminvånarna främjar stadslivet och kundströmmarna. Effektiviseringen av markanvändningen förutsätter omsorgsfull, kvarters- och fastighetsspecifik granskning av randvillkoren gällande utfyllnadsbyggnad i den historiska stadsstrukturen. Komplettering av ”Kråkströms plan”, som bygger på en öppen struktur, med tillbyggnation längs brandgatorna och underjordisk parkering skulle ha både kvalitativ och ekonomisk betydelse. Vid sidan om ekonomin, skyddsvärdena, parkeringen och funktionaliteten medför även trafiknätet vissa begränsningar.



Figur 3.1: Graderingen nu och efter utfyllnadsbyggandet (bild till vänster).

Figur 3.2: Strukturmodellen i Vasa centrumstrategi (bild till höger).



Det murlika byggandet längs banan ger en distinkt stadsfasad. Kvartersgårdarna är skyddade.

Korsholmsplanadens bro är en viktig förbindelse över banan.

Den banöverlöpande byggnaden vid viadukten möjliggör smidig banövergång.

Instituthuset är ett landmärke och en port i ändan av viadukten.

Det planerade affärscentret erbjuder butikstjänster öster om banan.

Institutgatan blir centralgata i Klemetsö. Närtjänsterna finns i kvarterets markplan.

Ett välbesökt varuhus i Södra Klemetsö möjliggör en ny hållplats för närtågen.

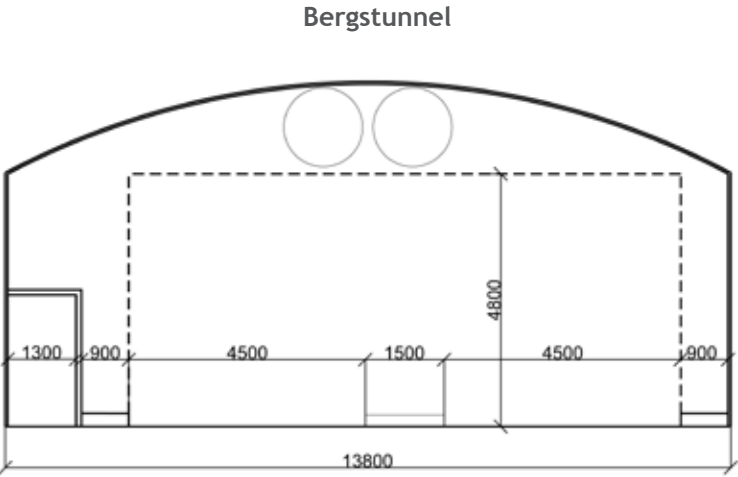


Figur 3.3: 3D-visualisering av den möjliga framtida stadsstrukturen i framförallt Klemetsö (baserad på strukturmodellen).

CENTRUMTUNNEL

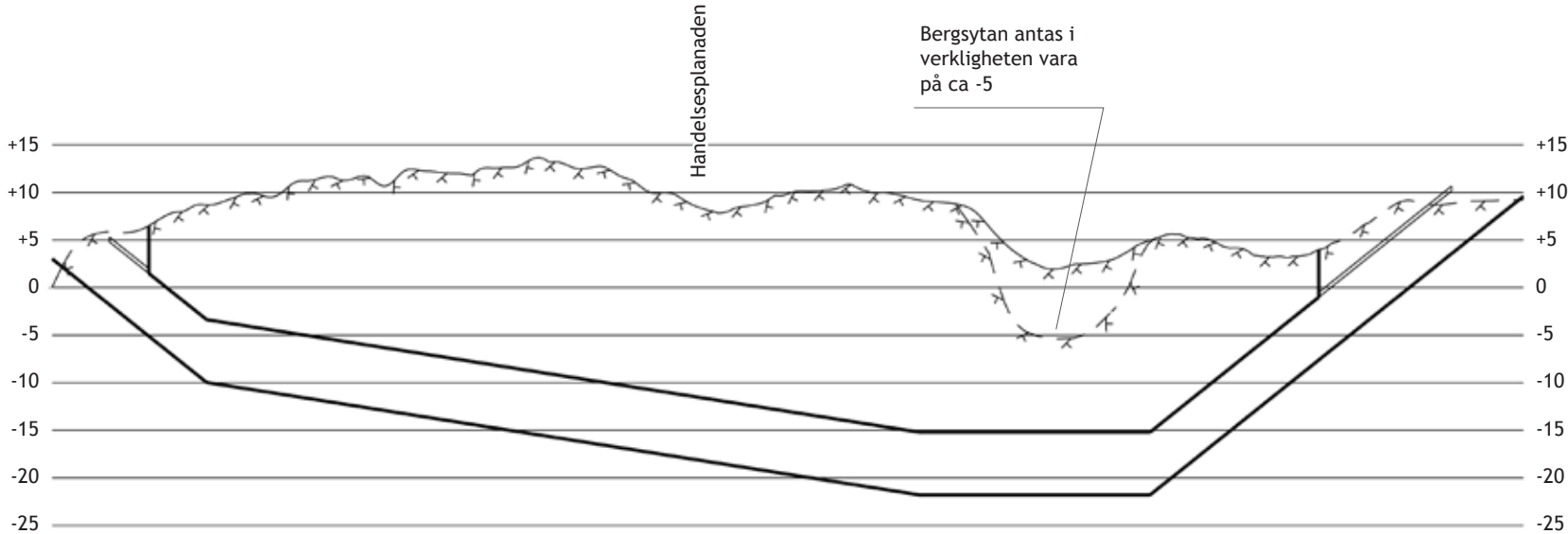
Centrumtunneln under Vasaesplanaden är det viktigaste enskilda trafikprojektet i den strategiska utvecklingsplanen. Den tunga trafiken till och från hamnen och industriområdet, som i dag belastar Vasaesplanaden, kan i framtiden ledas via en tunnel. Detta skulle frigöra en stor del av gatuområdet för cyklister och fotgängare. Centrumtunneln skulle främja områdets säkerhet, trivsel och attraktionskraft. Den planerade centrumtunneln löper från östra sidan av järnvägen till Vasklot bro. Utformningen av tunnelmynningarna är en viktig faktor med tanke på funktionaliteten och stadsbilden. Om besöken och trafiken i centrumområdet fortsätter att öka kan Vasaesplanadens tunnel försees med en underjordisk förgrening mot Handelsplanaden. Centrumtunneln planeras som bergtunnel, vilket är ett betydligt förmånligare alternativ än en betongtunnel som anläggs genom öppen schaktning. Den byggrelaterade inverkan på gatuområdet och stadens träd är också betydligt lindrigare. Enligt de preliminära berggrundsuppgifterna löper tunnelns djupaste avsnitt mer än 20 meter under havet (m.u.h). Tunneltaket bör vara cirka 10 meter tjockt och vid banan är bergytans höjd ungefär -5.

Figur 3.4: Preliminär tvärsnittsbild av bergtunneln.



Figur 3.5: Bergbyggarbetsplats.

Figur 3.6: Preliminär längdsnittsbild av bergtunneln.



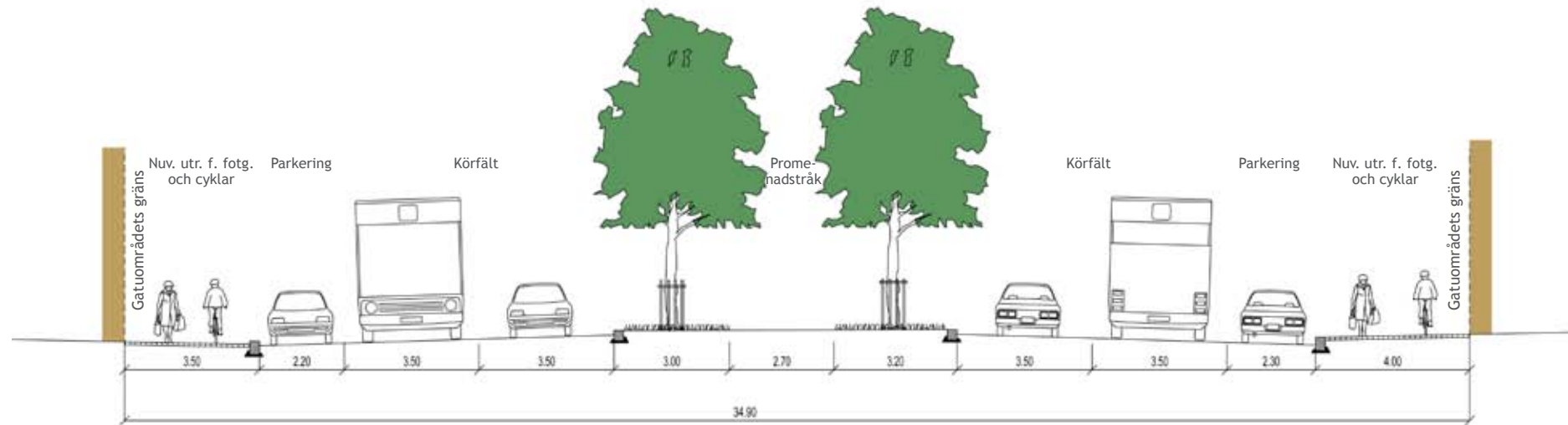
PARKERING

Den utvidgade Torgparkeringen gör tjänsterna i centrum tillgängliga för bilister även framöver. Anläggningsparkering behövs även på andra håll i kärncentrum. Gatuparkeringen betjänar vid korta besök liksom i nuläget. De nya kvarteren i Klemetsö förutsätter åtminstone en partiell anläggningsparkering.

CYKLING

Vasa har korta avstånd, flack terräng och ett stort antal studerade, vilket innebär att Vasa har goda förutsättningar att utvecklas till en exempelstad ifråga om gång och cykling. I syfte att främja cyklingen bör cykelvägar dras till centrum från olika delar av staden och cykelparkeringarna vid bland annat resecentrum, torget och på gågatan göras tillräckligt rymliga. Den cykelstrategi som för närvarande utarbetas bör integreras i utvecklingen av Vasa centrum.

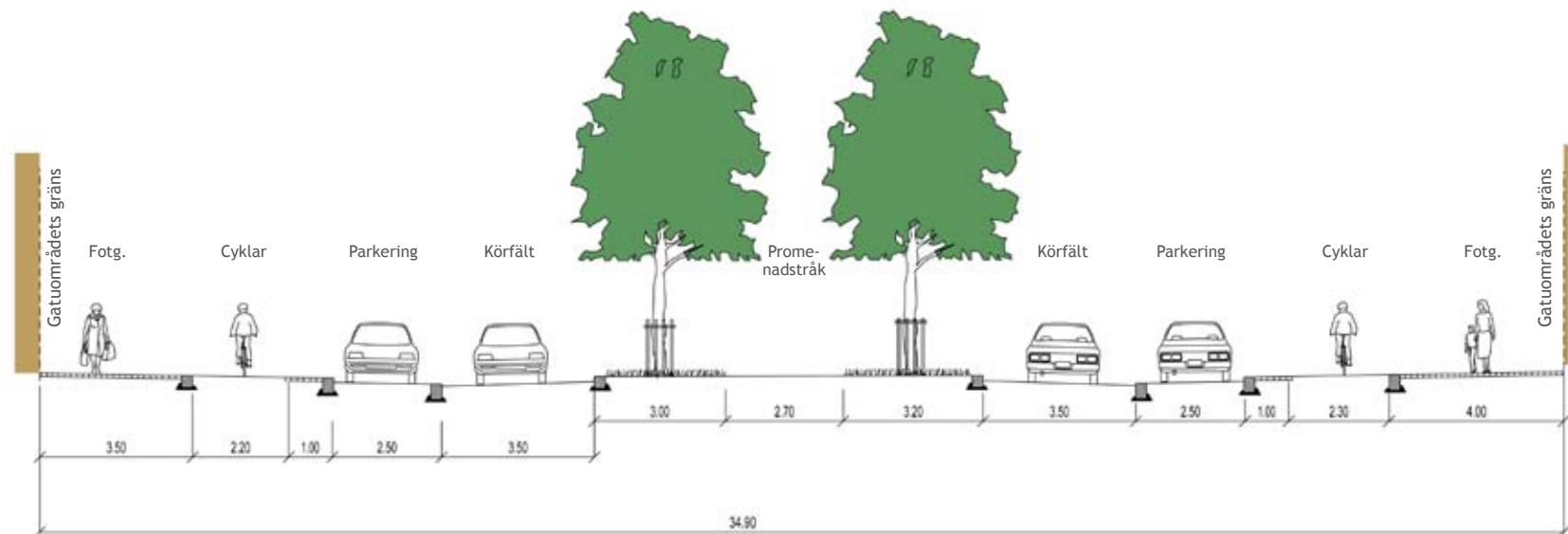
Typtvårskärning A-A, nuläge



Figur 3.7: Tvärsnittsbild av Vasaesplanaden i nuläget. Utrymmet för fotgängare och cyklar är mycket smalt. Promenadstråket mellan träden är osammanhängande och i ringa användning.

Figur 3.8: Tvärsnittsbild av Vasaesplanaden med mer utrymme för fotgängare och cyklar.

Typtvårskärning A-A, planerad



OFFENTLIG MILJÖ FÖR VISTELSE OCH FOTGÄNGARE

Det ökade antalet fotgängare som centrumtunneln ger upphov till främjar stadslivet och kundströmmarna. Vasas unika esplanader, vackra parker, gatuområden och öppna utrymmen kan framöver locka allt fler att besöka centrum till fots. Den nuvarande gågatan förlängs till resecentrum. Det är viktigt att skapa en naturlig förbindelse till den nya bebyggelsen vid busstationen via viadukten. Brandgatorna i anslutning till gågatan kan erbjuda en unik miljö för fotgängarna i Vasa centrum. En hindersfri och trygg gång- och cykelförbindelse bör anläggas från gågatan och Vasaesplanaden till östra sidan av banan via viadukten. Korsholmsesplanadens bro utgör en imponerande förbindelse över banan. Vasas urbana identitet förstärks av de många utomhusutrymmena i centrum. Salutorget, Kuntsstranden med omgivning och Kaserntorget är de viktigaste öppna utrymmena i västra delen av centrum. I Klemetsö är de viktigaste öppna utrymmena Korsholmsskvären och skvären vid busstationen. Utvecklingen av dessa till träffpunkter är uttalat viktig med tanke på stadsdelens atmosfär.

HANDEL

Städernas kärncentra kommer att spela en allt större roll som handelsfora för mode och upplevelsetjänster. Handelscentra utanför städerna erbjuder bruksvaror och sådana varor för masskonsumtion som inte lämpar sig för centrumaffärerna. Affärerna och servicen i centrum bör erbjuda konsumenterna ett upplevelseelement. Utbudet av kvalitetsvaror och -tjänster ger konsumenterna en stadsupplevelse. Centrums styrka som affärscentrum bygger i hög grad på hög kvalitet i kombination med unik miljö. Kvalitetsmässig förstärkning av centrummiljön är en central åtgärd för att öka områdets attraktionskraft, vilket ligger till grund för de kommersiella lösningarna i Vasa centrumvision.

Verksamhetsmiljön för den kommersiella servicen i centrum utvecklas så, att utbudet av tjänster i rutplanecentrum ökar och centrumfunktionen stärks. I synnerhet på de mindre affärsgatorna och brandgatorna i centrum är aktiviteten ringa, men gatorna möjliggör förstärkning av områdets funktionalitet. I dag hyser gatorna mer biltrafik än små affärer. Gatorna kan anpassas till de små affärernas behov genom att göra körbanan smalare, förbättra gatuparkeringen och bredda utrymmet för fotgängare. Ifråga om brandgatorna bör man överväga om de alls behöver körbanor, eller om de kan integreras i nätverket av gågator. Flera av de smala affärsgatorna, i synnerhet brandgatorna, har långa fasader utan lokaler för affärer. Här bör man undersöka möjligheten att etablera affärer med dörrar mot gatan.



Santasalo Ky, Sito | 2012

- Möjliga lägen för Klemetsös små affärer
- Gamla kärncentrum
- Centrums nya del
- Viadukten som kommersiell förbindelse mellan kärncentrum och Klemetsö
- Topis ring - förbindelse som bör lyftas fram
- Topis ring - förbindelse som saknas
- Kort avstånd mellan Klemetsö och kärncentrum
 - Närtjänsterna finns i små affärer i markplanet
 - Busstationens nya servicecentrum
- Utveckling av de kommersiella tjänsterna i kärncentrum:
 - De kommersiella tjänsterna i gamla kärncentrum stöds genom utveckling av promenad- och cykelmiljön och genom smidigare parkering
 - Trottoarerna och gångområdet på gamla centrums övriga affärgator breddas
 - Parkeringsmöjligheterna och centrums närhet tryggas
 - Cyklingen underlättas
 - Brandgatornas kommersiella framtoning främjas genom stimulering
 - Närtjänsterna utvecklas genom utfyllnadsbyggande och planändringar

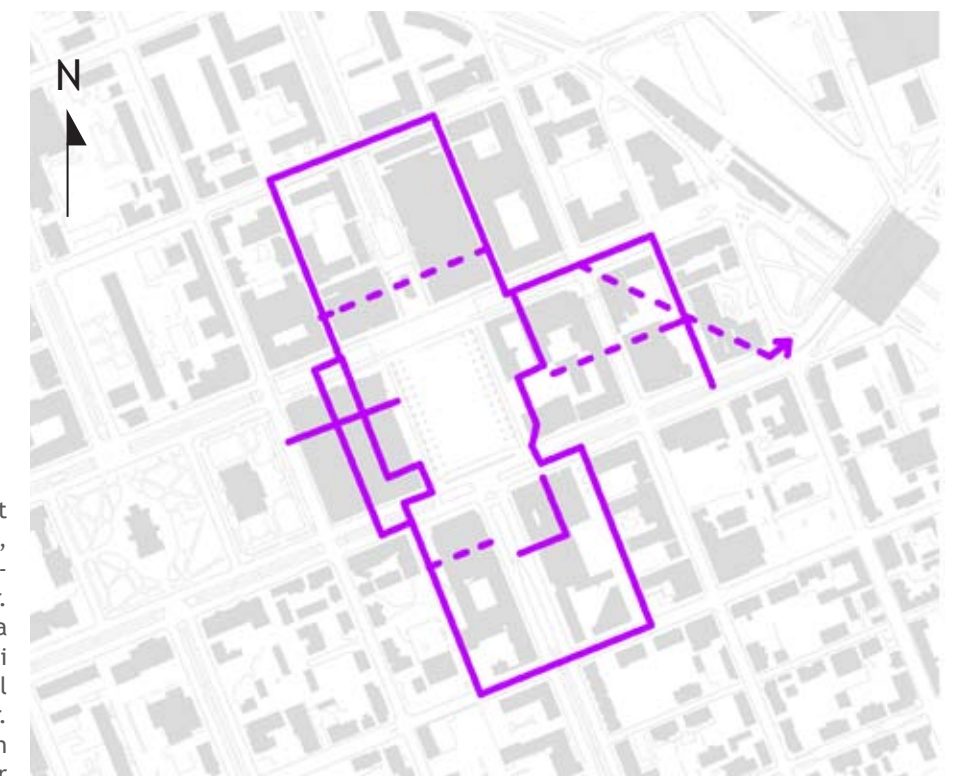
Figur 3.9: Handelskoncept.

En del av kvarteren i kärncentrum har karaktären av köpcentrum. De inre delarna av dessa kvarter är integrerade i servicenätverket. I syfte att göra det kommersiella centrumområdet tätt, bör även andra kvarter utvecklas i den riktningen. Målsättningen bör vara en tät kommersiell helhet i kärncentrum. Stadens kommersiella kärncentrum bör utvidgas först när nuvarande kärncentrum inte längre kan erbjuda verksamhetsutrymmen.

En naturlig utvidgningsriktning för kärncentrum är mot Klemetsö på andra sidan banan. Utvidgningen till östra sidan av banan förutsätter god kommunikation mellan den nya kommersiella verksamheten och gamla centrum. Utvidgningen underlättas om tyngdpunkten i Klemetsö ligger på både handel och kultur, vilket ger området en annan prägel än den i gamla centrum.

I Södra Klemetsö finns utrymme för ett stort handelscentrum eller en stor affärskoncentration. Området kunde fungera som ett utvidgningsområde för verksamheten i Risö. Utvecklingen beror i hög grad på hur området ansluts till huvudlederna.

Med tanke på helhetskonceptet i Vasa centrum är det viktigt att stärka kärncentrums ställning som marknadsledande forum för mode och kvalitet. Centrum kan utvidgas till Klemetsö förutsatt att förbindelserna till kärncentrum och dess kommersiella verksamhet fungerar väl.

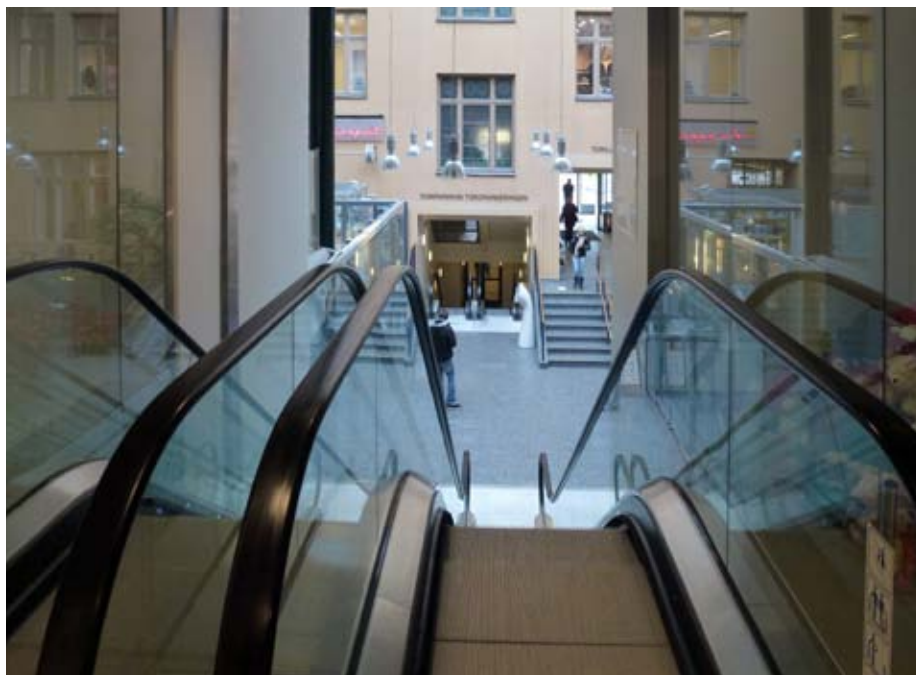


Figur 3.10: Topis ring, som är ett intressant stråk av hög kvalitet, löper runt kärncentrum längs brandgatorna och genom olika kvarter. Syftet med ringen är att erbjuda besökarna ett promenadstråk i centrum och behändig tillgång till områdets utrymmen och tjänster. Ringen är delvis realiserad, men gatuområdenas kvalitet motsvarar ännu inte den önskade. Figuren omfattar även utvecklingsobjekt och nya förbindelser.

- Förbindelse som bör lyftas fram
- Förbindelse som saknas

Santasalo Ky, Sito | 2012





LANDSKAP OCH GRÖNOMRÅDEN

Utvecklingsplanen stöder bevarandet av de befintliga grönområdena och anläggandet av nya grönkorridorer. Målsättningen är att skapa en obruten grön ring runt centrum. Grönområdenas identitet bör bevaras och förstärkas. Planeringen bör utgå från områdenas särdrag, läge och hierarkiska ställning samt helhetsbilden. Grönkorridorerna förbättras och stråken mellan grönområdena görs sammanhängande och trivsamma.

Strandzonens parker görs till en parksvit med olika funktioner (områden av hög kvalitet för bland annat service, lek, vistelse och motion).

Förnyelsen av Klemetsö möjliggör anläggande av attraktiva parker och grönkorridorer ända till Dammbrunnen. Parkområdena i Klemetsö realiseras så att de tillför stadsbilden modern skiktning. Utfyllnadsbyggandet ger automatiskt upphov till mindre parkområden. Dammbrunnsparken är Klemetsös viktigaste grönområde. Mjöltnaregatan och fortsättningen på Korsholmsesplanaden fram till Sjukhemsgatan ger de för Vasa typiska esplanaderna en ny, modern framtoning.

HÅLLBART SAMHÄLLE

Centrumstrategins utvecklingsplan stöder energistadstemat och möjliggör utveckling av en uttalat ekologisk stadsdel öster om banan. Vid planeringen av Klemetsö bör följande principer för ett hållbart samhälle beaktas:

- minimering av trafiken
- närtjänster och rekreativsmöjligheter
- fotgängar- och cykelleder av hög kvalitet
- offentliga utomhusutrymmen som stöder samhörighet och funktionalitet
- naturenlig hantering av dagvatten
- effektiv återanvändning och avfallshantering
- parkeringsfördelar för elbilar och bilar i gemensam användning
- lokal energiproduktion
- effektiv bygglogistik
- verksamhetsmodeller som främjar näringslivet.

Ifråga om byggprojekten bör principerna för ett hållbart samhälle beaktas inom hela centrumområdet enligt bland annat följande:

- energieffektivitet
- materialeffektivitet
- gröna takt
- utnyttjande av väderstreck och naturligt ljus.

Figur 3.11: Markanvändningsplan. Figuren visar områdena för utfyllnadsbyggande, centrumfortsättningen över banan och de sammanhängande grönområdena (bild till vänster).



3.3 Utvecklingsåtgärder gällande centrum

I samband med strategiarbetet utarbetades en åtgärdsförteckning gällande de projekt och objekt som är särskilt viktiga med tanke på Vasanejdens framtida utveckling. En del av projekten är redan initierade, medan andra formulerades under processen. Projekten och objekten anges i figur 3.12 och i listan som följer.

	Markanvändning
	Trafik
	Handel
	Offentlig miljö

1. Strandzonen

"Maritima Vasas visitkort"

- Viktig rekreationszon
- Viktigt stråk
- Värdebyggnader som en del av den värdefulla helheten
- Beredskap för landhöjningen
- Öppnande av Museigatan mot havet (förutsätter rivning av de skyddade silorna)

2. Kärncentrum

"Vasas hjärta slår"

Vasaesplanaden (ovan jord)

- Esplanadens historiska framtoning bevaras, men funktionaliteten utvecklas
- De befintliga trädraderna bevaras
- Hindersfriheten beaktas
- Lösningar enligt fotgängarnas och cyklisternas villkor

"Topis ring" och komplettering av gångförbindelserna i kärncentrum

- Utveckling av gångförbindelserna och anläggande av promenadmiljöer
- Profilerings- och skyltning av "Topis ring"
- Nya förbindelser genom kvarteren
- Kvalitetsmässig utveckling av promenadmiljön
- Stimulering av brandgatorna i kärncentrum

Utveckling av affärsgatorna i centrum

- Handeln ges livskraft genom förbättring av gatumiljön
- De befintliga små affärerna i markplanet är en värdefull resurs som

bör bevaras och stödas

- Mer fotgängarutrymme
- Närmiljö av hög kvalitet
- Strukturerat gatuutrymme inklusive gatuparkering

Utvidgning av promenadcentrum till resecentret

- Utvidgningen av promenadcentrum stärker centrums funktionalitet och attraktionskraft
- Promenadcentrum höjer stadslivets kvalitet
- Fler och längre besök i centrum

Parkeringsanläggning i hörnet av Fredsgatan och Rådhusgatan (300 platser)

- Underjordisk parkering på tomten Rådhusgatan 23-25

3. Utvidgad Torgparkering

"Underjordisk förbindelse mellan kvarteren i kärncentrum"

- Tillför kärncentrum 800 nya parkeringsplatser
- Främjar närheten och handelns livskraft

4. Viadukten, nybyggnation över banan

"Hopp över banan"

- Potentiellt läge för offentlig/kommersiell verksamhet?
- Förenare av stadsstrukturerna
- Betydande nyinvestering

5. Utveckling av området vid Institutgatan

"Boende och affärsverksamhet vid banan"

- Klemetsös små affärer i markplanet är koncentrerade till Institutgatan
- Den gamla kontorsbyggnaden vid områdets centralplats bevaras som historisk skiktning
- 54 000 v-m²
- 1 000 invånare
- Anläggnings- och gatuparkering
- Genomsnittlig byggnadshöjd 5 våningar

6. Korsholmsskvären och området vid Sjukhemsgatan

"Nytt boendedominerat område"

- Ny stadsbildsmässig knutpunkt
- Del av större grönområde och offentligt rum
- Korsholmsesplanadens bro som stadsdelsförenare
- Höjdförhållandet mellan terrängen och byggnaderna mycket viktigt
- 57 000 v-m²
- 1 140 invånare
- Anläggningsparkering
- Genomsnittlig byggnadshöjd 5 våningar

7. Utveckling av området vid Mjölnergatan (bland annat bostadskvarter)

"Förenar gammal och ny byggnation"

- Revidering av detaljplanen för affärskvarteren
- Utvecklas utgående från den befintliga strukturen
- 85 000 v-m²
- 1 700 invånare
- Anläggnings- och gatuparkering
- Genomsnittlig byggnadshöjd 5 våningar

8. Grusgatans handelsområde (VE 1)

"Centrumområdets östra viewpoint"

- Stadens östra infart
- Potentiell plats för affärer som kräver attraktivt utrymme
- Möjlig hållplats för närtåg

9. Grusgatans bostadsområde (VE 2)

"Mångsidigt boende nära centrumtjänsterna"

- Boende av olika dimension och slag
- Stadsbildsmässig accentuering mot banan och Roparnäsvägen
- Nybyggnation 34 000 v-m²
- 680 invånare
- Fastighetsrelaterad anläggningsparkering och gatuparkering
- Byggnadshöjd 2-4 våningar

10. Utveckling av EKA-markedområdet

"Infart till staden"

- Byggnadsplats av landmärkeskaraktär i anslutning till viktiga trafikförbindelser
- Blandad byggnation
- Upp till 32 000 v-m²
- Byggnadshöjd 4-8 våningar

11. Dammbrunnen

"Favoritställe bland invånarna i Klemetsö"

- Del av centralparkssystemet via förlängningen av Korsholmsesplanaden
- Genomfart för den lätta trafiken mellan stadsdelarna
- Den värdefulla miljön redan utnyttjad
- Betjänar de nya invånarna i Klemetsö

12. Busstationsområdet

"Nytt, urbant centrumkvarter"

- Nya affärslägen
- Kulturverksamhet som dragplåster
- Träffpunkter och offentliga tjänster
- Annorlunda miljö - synergier med den gamla busstationsmiljön
- Utrymmen för nya aktörer och koncept

13. Busstationsskvären

"Viktig offentlig knutpunkt"

- Den identitetsskapande skvären bör utvecklas
- Skvären bör vara attraktiv och ha mångsidiga funktioner

14. Kulturkasernen och Kaserntorget

"Folkskvär - utvecklas som en av Vasas viktiga skväer"

- Värdefull, identitetsförstärkande historisk miljö
- Kulturell träffpunkt
- Helhet bestående av offentliga inomhus- och utomhusutrymmen

15. Kuntsstranden

"En plats i solen"

- Urban mötespunkt mellan staden och havet
- Offentlig träffpunkt av hög kvalitet för stadsborna
- Kreativ miljö: kultur, utbildning, undervisning
- Framtiden för ångkvarnens silor bör utredas

16. Korsholmsesplanadens bro

"Bron förenar och skapar nya rutter"

- Betydande nya möjligheter för staden
- Visuellt och funktionellt fortsättning på Korsholmsesplanaden
- Identitetsskapande nytt "ställe"
- Betydande investering

17. Kondis-projektet

"Projekt gällande kvartersförtätning"

- Utvecklingsbehov gällande stadsbilden och funktionerna
- Utmärkta förbindelser till tjänsterna
- Kvarterets närhet med personbil och underhållsfordon utmanande
- Bör ha hindersfri förbindelse med parkeringen och underhålls-utrymmet under jord
- Brandgatans halvoffentliga passage möjliggör fotgängartrafik och anslutning till promenadcentrum
- Inverkan på centrumområdets funktionella helhet bör undersökas

18. 1. Utfyllnadsbyggande i teaterkvarteret och P-anläggning

"Invånarantalet i centrum ökar"

- Utmärkta förbindelser till tjänsterna
- Funktionaliteten och närheten med bil bör uppmärksammas
- Teaterns och brandgatans betydelse som offentliga utrymmen i centrum

19. Centrumtunneln

"Vasaesplanadens nya framtoning. Från tung trafik till fotgängarvänlighet."

- Betydande höjning av stadsmiljöns kvalitet
- Underlättar trafikarrangemangen gällande fotgängare och cyklister
- Styr genomfartstrafiken, framförallt den tunga trafiken under jord
- Realiseras som bergtunnel
- Inga betydande olägenheter under byggtiden
- Den betydande investeringen kräver samarbetspartners

20. Grundförbättring av Vöråstan

"Alternativt centrumboende genom tillbyggnad"

- Vindsbyggande i höghusen
- Bygglov för installation av hissar
- Förbättring av brandgatornas omgivning

21. Nya hållplatser för närtågen

"Södra Klemetsö och stranden"

- Betjänar den ökande befolkningen

22. Utveckling av Norra Klemetsö

"Detaljplaneringsarbetet på slutrakan"

- Affärs- och bostadsbyggande
- Realisering på basis av markanvändningsavtalen
- AK/AL-byggande 100 000 v-m²

Figur 3.12: Kartbild av utvecklingsåtgärderna i centrumstrategin (bild på sida 40).



4 FRÅN MÅLSÄTTNING TILL FÖRVERKLIGANDE



4.1 Dimensionering

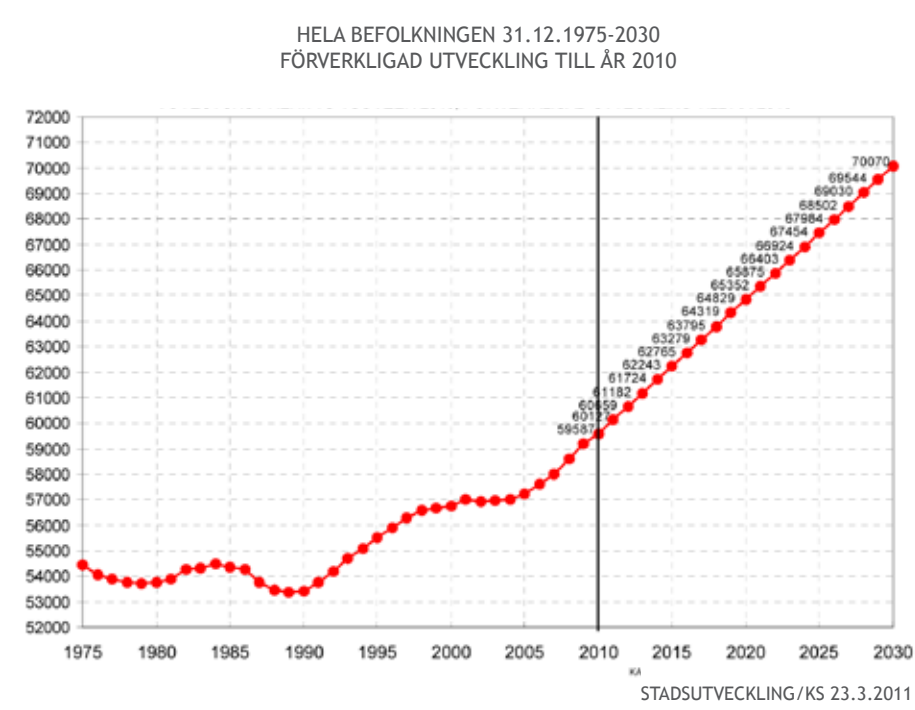
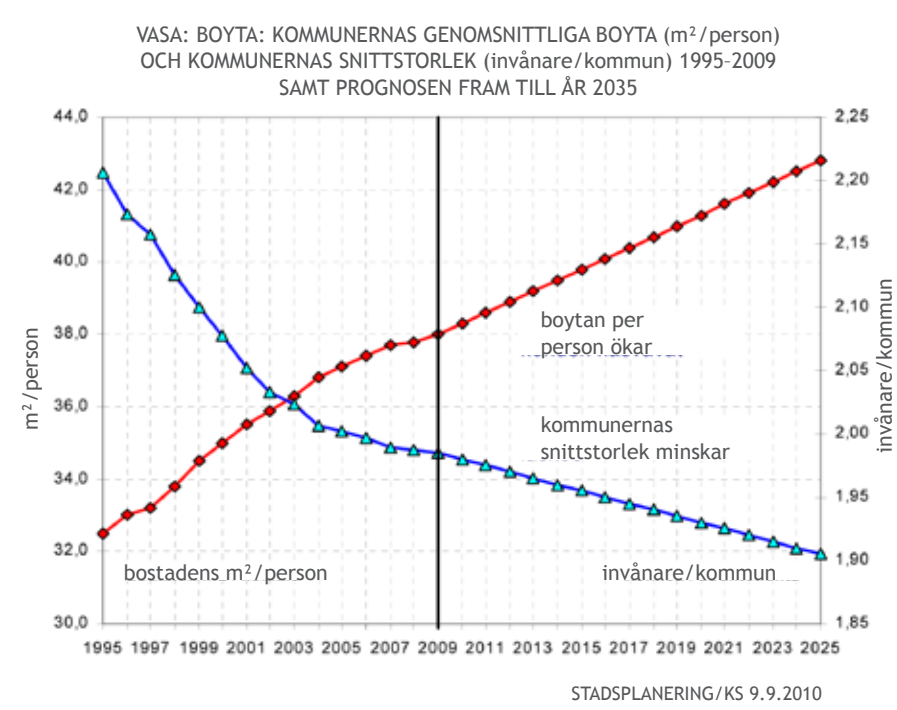
Stadens invånarantal beräknas öka med cirka 500 personer per år, vilket innebär 11 500 nya invånare fram till år 2035. Om centrums andel av tillväxten är 20 %, ökar antalet centruminvånare med ca 2 300 under samma tid. I dag bor 17 000 personer i centrum, vilket innebär att antalet centruminvånare är 19 300 år 2035.

Den nuvarande boytan per invånare är 38 m². Ökningen i boyta beräknas till 10 m² / 20 år / invånare. Detta ger en boyta per invånare om cirka 50 m² år 2035. Det kalkylerade planläggningsbehovet i centrum är således 285 000 v-m² fram till år 2035.

Den strategiska utvecklingsplanen visar att det fortfarande finns gott om byggplatser i Vasa centrum. Den nuvarande stadsstrukturen medger utfyllnadsbyggande med beaktande av randvillkoren. Allt fler kan framöver bo i centrum nära sina arbetsplatser, trafikförbindelserna och servicen. Ett ökande invånarunderlag är den bästa garantin för handelns och servicens fortsatta livskraft. Institutgatans affärslokaler, handels- och kulturkvarteret vid bussstationen och EKA-markets affärsutrymmen kan erbjuda flera hundra arbetstillfällen. Den växande stadsdelen gagnas av diversifierad markanvändning.

Invånarunderlaget torde växa mest i Norra och Södra Klemetsö, där nybyggnadspotentialen är upp till 330 000 v-m². Kapaciteten motsvarar cirka 6 600 invånare. Nybyggnadspotentialen i rutplanecentrum uppskattas till 50 000 v-m² och vid travbanan till ca 100 000 v-m², vilket innebär att nya potentialen uppgår till och med ca 500 000 v-m². Detta motsvarar nästan 10 000 invånare. Realiseringen av den mycket stora potentialen tar flera decennier i anspråk och därför är det viktigt att prioritera vid exploateringen av de olika områdena. I fall byggandet av höghus helt koncentrerades till centrumområdet skulle det, med dagens byggtakt, räcka över 30 år att realisera den ovan nämnda våningsytan ca 500 000 v-m².

I Vöråstan rekommenderas det vindsbyggande som möjliggörs av detaljplanen och i området väster om banan rekommenderas utfyllnadsbyggande. I syfte att stimulera utfyllnadsbyggandet i rutplaneområdet kan en utredning om utmaningarna och finansieringsmodellerna göras till hjälp för dem som är intresserade av projekten. Byggnadstillsynen har en viktig roll i processen. Varje objekt kräver en separat, omsorgsfull planeringsprocess i vilken de centrumrelaterade funktionella och stadsbildsmässiga randvillkoren beaktas.



Figur 4.1: Vasa har en positiv befolkningsutveckling och boytan per invånare ökar, vilket medför behov av ny- och tilläggsbyggande.

Tabell 4.1: Tabellen innehåller räkneliga nyckeltalen för utvecklingsområdena. De angivna våningsytorna och -antal anses som antydliga. Ekoeffektivitetskriterierna och de ställvis besvärliga byggförhållandena styr byggandet.

Namn	V-m² potential	Invånare, potential (50 v-m² / invånare)	Våningsantal, genomsnitt	Parkering	Funktion
Institutgatan	54 000	1 000	5	Anläggnings- och gatuparkering	Boende och små affärer
Korsholmsskvären och Sjukhemsgatan	57 000	1 140	5	Anläggnings- och gatuparkering	Boende och utveckling av de befintliga funktionerna
Kvarteren vid Mjölnergatan	85 000	1 700	5	Anläggningsparkering	Boende
Grusgatans handelsområde (VE1)				I markplan	Utrymmeskrävande handel
Grusgatans bostadsområde (VE2)	34 000	680	2-4	Tomtenlig i markplan för småhusen, anläggningsparkering för höghusen	Boende i tätt byggda och låga hus
EKA-marketområdet	upp till 32 000		4-8	Anläggningsparkering	Kontorslokaler
Norra Klemetsö	100 000	2 000	4-6	Anläggningsparkering	AL, AK
Vöråstan	6 000	120	2-3	I markplan	Boende
Objekten i centrum	50 000	1 000	3-6	Anläggningsparkering	Boende och små affärer
Sammanlagt	418 000	7 640			

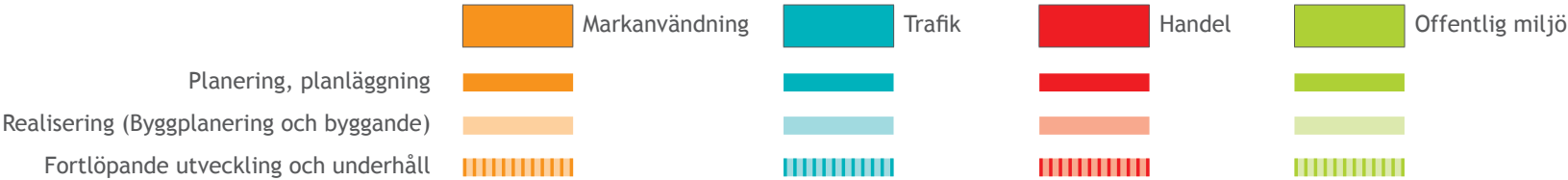
4.2 Schemaläggning

Realiseringen av centrumstrategin förutsätter god förståelse av helheten, behovsbilden och förhållandet mellan de olika projekten. Vissa åtgärder, till exempel den fortlöpande utvecklingen av strandzonen, återspeglar en långsiktig målsättning. Andra åtgärder, så som byggandet av Korsholmsesplanadens bro, är av engångskaraktär. Realiseringen kan fördröjas av markägförhållanden. Målsättningen i Vasa stads markpolitiska program, som godkändes år 2011, är att behålla de områden som skall planläggas i stadens ägo. Syftet är att säkerställa strukturerad realisering och tidsättning. Ifråga om de privat ägda tomterna sker utvecklingen enligt markanvändningsavtal.

Vid schemaläggningen bör projektplaneringen och planläggningen beaktas. Planläggningsprocessen är särskilt krävande och flerfasig när det gäller bebyggda områden. Byggandet av centrums-tunneln kan fördröjas av finansieringsfrågor. Vidstående tabell innehåller ett utkast till tidsschema för realisering av centrumstrategin. Realiseringsfasen omfattar byggplanering och byggande.

Tabell 4.2: Ett möjligt tidsschema för realisering av centrumstrategin.

Nr	Utvecklingsåtgärder gällande centrum	Slag	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021-2035
1	Strandzonen										
2	Utvecklingsåtgärder i kärncentrum										
3	Utvidgad Torgparkering										
4	Viadukten, nybyggnation över banan										
5	Utv. av området vid Institutgatan										
6	Utv. av området vid Korsholmsskvären och Sjukhemsgatan										
7	Utv. av området vid Mjölnergatan										
8	Grusgatans handelsområde (VE 1)										
9	Grusgatans bostadsområde (VE 2)										
10	Utv. av EKA-marketområdet										
11	Dammbrunnen										
12	Busstationsområdet										
13	Busstationsskvären										
14	Kulturkasernen och Kaserntorget										
15	Kuntsstranden										
16	Korsholmsesplanadens bro										
17	Kondis-projektet (under utredning)										
18	Utfyllnadsbyggande i teaterkvarteret och P-anläggning										
19	Centrums-tunneln										
20	Grundförbättring av Vöråstan										
21	Nya hållplatser för närtågen										
22	Utveckling av Norra Klemetsö										



Seminarium om förverkligandet

I september 2012 ordnades ett seminarium för experter och aktörer i Instituthuset. Vid seminariet inordnade deltagarna, som arbetade i grupper, åtgärder i centrumstrategin på tidsaxlar. Grupperna valde även olika spetsprojekt. Tidsaxlarna återspeglade optimism, eftersom deltagarna ville vidta majoriteten av utvecklingsåtgärder redan under de närmaste åren. Vasaborna är beredda att inleda fortsättningsutredningarna och projektplaneringen omgående. Trots att projekten upplevs som viktiga bör de fördelas över flera år. Tidsaxlarna är en bra utgångspunkt för schemaläggningen, men ifråga om realiseringen finns det skäl att förbereda sig på ett längre och långsammare tidsschema. Bland annat planläggningen, markanskaffningen, utredningsarbetet, ordnandet av finansiering och reningen av kontaminerad mark är tidskrävande processer.



4.3 Spetsprojekt

Vid definitionen och prioriteringen av spetsprojekt, som är en viktig och utmanande uppgift, bedöms projekten samt deras inbördes förhållanden och inverkan på helheten. Den föreliggande bedömningen har gjorts som expertbedömning. Spetsprojekten kan delas in i fyra kategorier:

1. Projekt som främjar balanserad utveckling av centrumstrukturen, ”hopp över banan”, och som bör prioriteras.

- Busstationens kvarter för handel och kultur
Kvaliteten och framtoningen hos det offentliga utomhusutrymmet i Klemetsös nya knutpunkt samt arkitekturen och funktionaliteten hos det därmed förbundna kvarteret för handel och kultur bör beaktas genom utarbetande av en konceptplan för helheten. Målsättningen bör vara en attraktiv och unik stadsmiljö som inte konkurrerar med gamla centrum, men som utgör motvikt till handelscentra utanför centrum och främjar centrumområdets livs- och attraktionskraft.
 - Korsholmsesplanadens bro
Projektets betydelse har betonats i trafikprognoser, invånarenkäter och intressentfora.
 - Förnyelse av viadukten
Förutsättning för naturlig spridning av centrumfunktionerna till Klemetsö.
2. Kostnadsmässigt rimliga projekt med betydande inverkan.

- Cykelstrategi
Cyklingen, som är en megatrend i hela västvärlden, ökar också i Vasa. Det ökande antalet cyklister kräver bättre cykelvägar.
 - Utveckling av strandzonen
Betoningen av stadens maritima karaktär gagnar centrumområdets image och funktionalitet.
 - Utveckling av promenadmiljön i samband med renoveringen av gatuområdena i centrum
Förutsättning för handelns utveckling, trivseln i centrum och smidiga besök.

3. Projekt som baserar sig på initiativ från den privata sektorn och som har realistiska finansieringsmöjligheter. De privata projekten förutsätter grundlig utredning, uppgjorda planer samt samförstånd mellan staden och aktörerna gällande kostnaderna, intäkterna och skyldigheterna.

- Utvidgning av Torgparkeringen
Projektet främjar nåbarheten och bilisternas besök i kärncentrum.
4. Projekt som är viktiga för stadens näringsliv och dess konkurrenskraft.

- Centrumtunneln
Skiljer sig från de övriga utvecklingsprojekten ifråga om kostnader och trafikmässig inverkan. Enligt centrumstrategin bör utredningarna gällande tunneln fortsätta, trots att tunnelbehovet väcker diskussion även framöver. I bästa fall kan centrumtunneln, som minimerar den tunga trafikens olägenheter i kärncentrum, tas i bruk redan i decennieskiftet.

4.4 Centrala projekt för vidareutredning

DELGENERALPLANEN FÖR CENTRUM

Den nuvarande delgeneralplanen från år 1995 bör ersättas. Generalplanen 2030, som är under beredning, ersätter den nuvarande delgeneralplanen, men den är för allmänt hållen för att ge tillräcklig styrning av detaljplanerna. Centrumstrategin kan fungera som utgångspunkt för en ny delgeneralplan.

UTREDNINGAR SOM ÄR STRATEGISKT VIKTIGA MED TANKE PÅ PLANLÄGGNINGEN

- Utfyllnadsbyggande i centrumområdets bostadskvarter är ett ekoeffektivt sätt att öka centrumboendet utan betydande infrastrukturkostnader. Fastigheternas energieffektivitet kan samtidigt höjas. Utbyggnadsprojektens lönsamhet för husbolagen kan utgöra ett hinder för utfyllnadsbyggandet och därför behövs en utredning om hur projekten kan göras kostnadseffektiva med tanke på verksamhetsomgivningen och marknadsläget i Vasa. I anslutning till utredningen kan man inhämta information om bästa praxis från motsvarande städer i Finland och till exempel Sverige.
- Brandgatorna, som utgör en del av skiktningen i Vasa, är ett värdefullt och historiskt viktigt element. Brandgatornas nuläge, skick och funktionalitet bör utredas och deras ”brand” bör definieras. Vilken är deras roll i Vasa centrum? Brandgatorna bör lyftas fram som enskilda gator och som en helhet med hjälp av guidning och miljöplanering.
- Valfungerande promenadstråk är en viktig attraktionsfaktor. Vasa behöver en utredning om de viktigaste promenadmiljöernas och -stråkens säkerhet, hindersfrihet, belysning och trivsel samt en utvecklingsplan gällande de viktigaste avsnitten.
- En satsning på cykelstrategin är en satsning på framtiden. Energistaden Vasa kan profilera sig som cyklingens ”flaggskepp”. Utvecklingsplanen gällande cykling bör beakta behovet av snabba förbindelser mellan olika delar av staden och av långsammare cykelvägar i centrum. Smidig cykling förutsätter en hindersfri miljö samt tillräckliga cykelparkeringar och andra välplacerade tjänster för cyklister.
- Minskad biltrafik förutsätter valfungerande kollektivtrafik. Kollektivtrafikutredningen bör gälla möjligheterna i dag och i framtiden och omfatta ruttnätet, biljettpriserna, anslutningsparkeringarna för bilar och cyklar samt kollektivtrafikens image.

5 SLUTSATSER





SLUTSATSER

Centrumstrategiarbetet har varit befogat och viktigt eftersom utgångspunkterna medför många utmaningar. Arbetet har exponerat viktiga teman för bedömningen och beslutsfattandet gällande markanvändningen och stadsbilden. Det regionala centrets attraktions- och konkurrenskraft bör bevaras även framöver trots utmaningarna. I dag äventyras trivseln i centrum av den ökande trafiken och framförallt den tunga trafiken till och från Vasklot.

Centrumhandelns attraktionskraft är också hotad. Ett starkt invånarunderlag stöder centrums livskraft. Om inget görs kommer centrum att tystna i takt med att boytan per person ökar och de nuvarande bostäderna byggs om till kontorslokaler. Det är önskvärt att styra en betydande del av befolkningsökningen till centrumområdet. Centrumboendet, som är en ekologisk boendeform i närheten av servicen och arbetsplatserna, främjar handeln. Dessutom är kommunaltekniken ofta färdig. I Vasa kan centrumfunktionerna och -boendet främjas genom effektivisering av den befintliga strukturen och utveckling av Klemetsö som centrumförlängning öster om banan.

IMAGE OCH FRAMTONING

Kärncentrum, som är Vasas hjärta, bör bevaras och utvecklas. Den historiska stadsplanen och byggnadsstocken med dess landmärken är en oomtvistlig rikedom. Byggnaderna från de senaste decennierna ger en viktig skiktning. Kärncentrum bör utvecklas med stor kvalitetsmedvetenhet. Modern arkitektur gagnar helhetsbilden, förutsatt att stadsbilden och funktionaliteten respekteras.

Betoning av stadens maritima karaktär med hjälp av tvärgående strandförbindelser ger kärncentrum nytt liv. Brandgatorna, som i dag är en outnyttjad resurs, kan göras till en kommersiellt och stadsbildsmässigt förenande utvidgning av promenadcentrum och kärncentrum. De gröna brandgatorna lämpar sig för rekreation och som en del av Vasas unika nätverk av parker och grönområden.

Klemetsö bör profileras som ett personligt, energieffektivt och människovänligt framtidsområde. Denna strävan bör återspeglas av de nya kvarterens framtoning och funktionskoncept. Vi rekommenderar en planeringstävling gällande utvecklingen av Klemetsö.



UTFYLLNADSBYGGANDE

Nya kvarter kan främst anvisas i Klemetsö. På grund av den ringa områdesanvändningen är nybyggnadspotentialen omkring 330 000 v-m², vilket teoretiskt sett motsvarar behovet under de närmaste 20 åren. Vid den fortsatta utredningen, i synnerhet gällande hela stadens struktur, bör befolkningsmålen för centrumområdet definieras. Staden bör ta ställning till hur stor del av tillväxten som skall styras till Klemetsö. Vill man koncentrera befolkningstillväxten till Klemetsö, vilket förutsätter exploatering av hela nybyggnadspotentialen, eller vill man styra en del av tillväxten till subcentra?

Utfyllnadsbyggandet i gamla centrum bör vara av högsta kvalitet och svara mot de centrumrelaterade utmaningarna på ett innovativt sätt. Detaljerad planering bör krävas av alla centrumprojekt. Planeringen bör omfatta bland annat byggnadseffektiviteten, stadsbilden, bil- och cykelparkeringen, projektets inverkan på trafiken och energieffektiviteten. Ifråga om de privata tomterna handlar det även om intresse, förbättringsbehov och hindersfrihet för äldre personer.



BOENDE

Ökat boende i centrum inverkar positivt på antalet besökare och områdets livskraft. Tätt centrumboende reducerar transportbehovet, vilket har positiv inverkan på stadsstrukturens hållbarhet. De nya bostadskvarteren i Klemetsö och vid travbanan möjliggör ökat centrumboende. För Klemetsö bör ett heltäckande koncept för hållbart centrumboende utarbetas. Med tanke på hållbarheten är det viktigt att utveckla närtjänsterna i Klemetsö och att dra välfungerande cykel- och promenadstråk över banan till nuvarande centrum. Ett nytt attraktivt bostadsområde i Klemetsö, som motsvarar kraven på hållbar stadsstruktur, gagnar hela Vasanejden.



SAMFÄRDESEL OCH TRAFIK

Ifråga om trafiken är centrumtunneln det största enskilda projektet. Det dyra och tidskrävande projektet är befogat eftersom trafikbelastningen, framförallt ifråga om den tunga trafiken, överstiger centrumområdets bärkraft. Tunneln kommer knappast att byggas inom den närmaste framtiden, vilket innebär att det finns skäl att förbättra trafikarrangemangen i kärncentrum redan nu genom realisering av bland annat den så kallade centrumringen. Om trafikmängden inte ökar som förväntat, kan ringlösningen vara tillräcklig. Centrumringen som tillfällig lösning underlättar den fortsatta bedömningen av tunnelbehovet.

Befolkningsökningen i Vasanejden förväntas leda till ökad personbilstrafik. Den ökade attraktionskraften hos centrumområdet och det ökande antalet besökare ökar sannolikt behovet av parkeringsplatser. Det är viktigt att främja utvecklingen av kollektivtrafiken, trots att den nya teknologin reducerar bilarnas utsläpps- och bullerolägenheter. Minskat bilberoende och främjande av kollektivtrafiken, cyklingen och gåendet minskar behovet av parkeringsplatser och gagnar folkhälsan. Vasa gamla centrum rymmer inte fler parkeringsplatser i markplanet, vilket innebär att det ökande behovet måste tillgodoses med hjälp av parkeringsanläggningar.

Cyklingen är en västlig megatrend som ställer allt högre krav på förhållandena. Cyklisterna behöver snabba förbindelser mellan olika delar av staden och långsammare cykelvägar i centrum. Med tanke på livskraften i centrum och affärernas verksamhetsförutsättningar är det också viktigt att utveckla promenadmiljön i centrum.



GRÖNOMRÅDEN OCH OFFENTLIGA UTOMHUSUTRYMMEN

Dagens grönkorridorer är delvis osammanhängande. Korridorerna bör integreras i ett obrutet nätverk av grönområden och i en grön ring. Tydliga grönkorridorer förstärker känslan av attraktivt centrum och främjar rekreationsanvändningen av det tätt bebyggda centrumområdet.

Torgmiljön och den maritima strandzonen fungerar som centrumområdets visitkort. Centrumförsättningen över banan österut kan göras naturlig genom utveckling av en särpräglad offentlig utomhusmiljö med landmärken i det nya centrumområdet i Klemetsö.



HANDEL

Ett av syftena med centrumstrategin är att främja och diversifiera handeln i centrum och att förbättra handelns verksamhetsförutsättningar i dagens föränderliga miljö. Handeln och kulturverksamheten i Klemetsö bör profileras så att de är attraktiva men tillräckligt annorlunda än tjänsterna i gamla centrum. De nya tjänsterna får inte leda till kundbortfall i gamla centrum. Ett hållbart samhälle karakteriseras av lättillgängliga närtjänster, vilket kan utnyttjas i utvecklingen av centrumhandeln. Närtjänsterna kan utvecklas genom att utnyttja markplanet i centrumområdets fastigheter och genom att göra en del av brandgatorna till affärsgator.



SPETSPROJEKT OCH REALISERING

Aktörerna i Vasa har både vilja och iver att utveckla centrumområdet. Projekten bör stöda helhetsstrategin för centrum. De projekt som främjar balanserad utveckling av stadsstrukturen, ”hoppet över banan”, bör prioriteras. Till dessa projekt hör handels- och kulturkvarteret i Klemetsö och Korsholmsesplanadens bro. De projekt som är kostnadsmässigt rimliga men som har betydande inverkan bör också prioriteras. Bland dessa projekt kan nämnas cykelstrategin, utvecklingen av strandzonen och utvecklingen av en sammanhängande promenadmiljö i samband med upprustningen av gatuområdena. Projekt som baserar sig på initiativ från den privata sektorn och som har realistiska finansieringsmöjligheter, till exempel utvidgningen av Torgparkeringen, utgör den tredje projektkategorin. Projektrealiseringen förutsätter stadsbildsmässigt och funktionellt goda projektplaner och detaljplaneändringar. Realiseringen förutsätter även samförstånd mellan staden och aktörerna gällande kostnaderna, intäkterna och skyldigheterna. De kostnads- och inverkningsmässigt mest betydande projektet är Centrumringen. Staden bör avgöra om en centrumtunnel är nödvändig för Vasas industri och näringsliv. Om så är fallet utgör tunneln en central faktor i utvecklingen av stadens livskraft och funktioner.



FÖRTECKNING ÖVER UTGÅNGSMATERIAL

KART- OCH BILDMATERIAL

Flygfoton av planeringsområdet, Vasa stad
Vasa Vital - terrängmodell- och källarplansmaterial, Vasa gatusektor 2001
Baskarta, Vasa stad
Markägokarta, Vasa stad
Fotografier, Sito om inte annat anges
Setterbergs detaljplan från år 1855

PLANERINGSMATERIAL

Österbottens landskapsplan, fastst. av YM 2010
Etapplan 1: Placeringen av kommersiell service i Österbotten, YM
Etapplan 2: Placeringen av förnybara energiformer i Österbotten, under arbete
Trafiksystemplanen 2040; under arbete
Generalplan 2030, godk. av fg 2011 (ej lagakraftvunnen)
Delgeneralplan för centrum, fastst. av YM 1995

Vaasanseudun aluerakennesuunnitelma 2030, Maakuntaliitto 2001
Yhdyskuntarakenneselvitys 2009, Vaasanseutu
Grönområdessystem
Detaljplanesammanställning

Vaasan sisäsataman ja kaupunginrannan kulttuuriympäristöselvitys, LPR-arkkitehdit 2008
Kaupunginrannan yleissuunnitelma, A-konsultit 2010
Vaskiluodon penkereen yleissuunnitelma, MA-arkkitehdit 2010
Vaasan Klemetilän rata-alueen kaupunkikuvallinen tutkielma, A-konsultit 2010
Hietalahden kehittämissuunnitelma, FCG Oy 2009
Vaasan kävelykeskustan yleissuunnitelma, Arkkitehtitoimisto Aitoaho ja Viljanen
Hulevesien alustava arviointi Vaasassa, Olli Litmanen, Vaasan ammattikorkeakoulu
Vaasan seudullinen joukkoliikennesuunnitelma, Trafix Oy
Yhdyskuntarakenneselvitys 2009 / Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen vyöhykkeet, Strafica 2009
Vaasan keskustan pysäköintiselvitys 2006, Suunnittelukeskus Oy
Vaasan laatukäytävä - suunnitelma, Pöry Oy 2007
Vaasan sataman kehittämissuunnitelma, loppuraportti, Pöry Oy 2010
Vaasan ja Mustasaaren katu- ja tieverkkosuunnitelma, Tiehallinto ym. 2007
Vaasan satamatie - pääsuuntaselvitys, Ely-keskus 2010
Vaasan raidelogiikka, VASEK 2010

Vaasan satamaan liittyvä raideliikenne, Pöry Oy 2010
Vaasan kulttuuriympäristöselvitys, Kaupunkisuunnittelu 2010
Varför har Vasa förändrats? Stadsplanering, utställningsmaterial 2004
Vaasan sisäsataman ja kaupunginrannan kulttuuriympäristöselvitys, LPR-arkkitehdit 2008
Kulttuuriympäristöselvitys, Klemetilä, Maasillan ja rautatien ylikäytävän välinen alue, Pohjanmaan museo 2009
Vaasan Klemetilän junarata-alueen luontoselvitys, Kaupunkisuunnittelu 2009
Hietalahden itäosien inventointiraportti, Pohjanmaan museo 2010
Inventeringen av modern arkitektur i Vasa, Pohjanmaan museo 2010
Befolknings- och byggnadsregistrets data, Vasas lägesdataenhet
Centrums parkeringsseminarium 2010
Toriparkki Oy:n suunnitelmat Vaasan keskustatunnelista 2011
Kondis-projektets planer

KOMPLETTERANDE MATERIAL

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

Vasa stads visioner och strategier 2025, fg 2011
Markpolitiska programmet, fg 2011
Planläggningsprogram 2011-2012, st 2011
Bostadspolitiskt program 2012-2014, st 2012
Vasa stads servicestrategi, fg 2011
Äldrepolitiskt program för åren 2010-2015
Vasa stads handikappolitiska program för åren 2010-2013
Vasa stads tillgänglighetsplan för åren 2011-2015
Vasa stads idrottspolitiska program 2011-2020, fg
Vasa näringspolitiska program 2020, fg 2007
Det välfärdspolitiska programmet, fg 2004

KOMPLETTERANDE MATERIAL SOM FRAMSTÄLLTS I PROJEKTET

Delrapport 1 - Lähtötiedot
Delrapport 2 - Keskustan visio
Delrapport 3 - Maankäytön vaihtoehdot
Delrapport 4 - Kaupunkikuva-analyysi
Delrapport 5 - Liikenne





VASA CENTRUMSTRATEGI

Vasa stad
PB 3 65101 Vasa
www.vaasa.fi