

BILAGA 1. UTLÅTANDEN OCH ANMÄRKNINGAR

UTLÅTANDEN OCH ANMÄRKNINGAR OM FÖRSLAGET TILL DELGENERALPLANEN FÖR CENTRUM (10.9.-10.10.2018)

SAMMANDRAG AV UTLÅTANDENA	
NTM-centralen	Bemötande
<p>NTM-centralen konstaterar att efter det första framläggandet har delgeneralplaneförslaget reviderats i fråga om Södra Stadsfjärdens och Matmorsvikens utfyllnadsöar i enlighet med NTM-centralens utlåtanden. I övrigt hänvisar NTM-centralen till sitt utlåtande 25.8.2017 och önskar att plankartan eller beskrivningen ska kompletteras i enlighet med det tidigare utlåtandet.</p> <p>Vad gäller objekten med förorenad mark fattas i delgeneralplanen följande utredningsbehovsobjekt med nedlagda/eller fungerande bränsledistributionspunkter som måste beaktas i samband med förändrad markanvändning:</p> <ul style="list-style-type: none">• Vörågatan 42 (i planen område för centrumfunktioner)• Olympiagatan 9 (i planen område för centrumfunktioner)• Smedsbyvägen 11 (i planen område för bostadsvåringshus)• Mjölnergatan 16 (i planen område för service, handel och arbetsplatser samt markområde som ska saneras/istandsättas)• Olympiagatan 5–7 (i planen område för centrumfunktioner)• Mejerigatan 15 (i planen område där en stor detaljhandelsenhet kan placeras)• Mjölnergatan 12 (i planen område för service, handel och arbetsplatser samt markområde som bör saneras/istandsättas)• Mjölnergatan 11 eller 13 (i planen område för service, handel och arbetsplatser samt markområde som bör saneras/istandsättas)• Även vid Vasa stads centrallager på adressen Grusgatan 2–4 har det funnits bränsledistribution på två ställen. <p>De angivna objekten med förorenad mark samt byggnadsskyddsobjekten kan kompletteras i planbeskrivningen med en objektsförteckning eller temakartor. Det är också nödvändigt att komplettera planbeskrivningen med en beskrivning av områdets vattentjänster. De på plankartan anvisade områdena för dagvattenhantering finns på nuvarande vattenområden och förutsätter sannolikt tillståndsbehandling i enlighet med vattenlagen.</p> <p>Vad gäller ändrad användning av Wärtsiläs industriområde har de olika alternativen för användningen av området, den kommande positionen i stadsstrukturen och lämpligheten för boende inte utretts tillräckligt i delgeneralplanen för centrum. Till den här delen är den föreslagna planbeteckningen enligt NTM-centralen inte sakenlig med tanke på kravet som gäller utredningsbehov i enlighet med 9 § i markanvändnings- och bygglagen.</p> <p>NTM-centralen föreslår att området i det här skedet på plankartan anges som utredningsområde. Beroende på områdets kommande markanvändnings omfattning och konsekvenser kan objektets kommande användning planeras via delgeneralplanen som görs upp antingen jämsides med detaljplaneändring eller detaljplanearbete. I övrigt finns</p>	<p>Objekt med förorenad mark vid nedlagda eller fungerande bränsledistributionspunkter har lagts till i planbeskrivningen</p> <p>En beskrivning av vattentjänsterna har lagts till i planbeskrivningen.</p> <p>Skyddade och värdefulla objekt har angivits i form av en temakarta i planbeskrivningen. Ytterligare information om objekten ingår i kulturmiljöutredningen i anslutning till delgeneralplanen.</p> <p>Planbeteckningen T/A för Wärtsiläs område har strukits. Området har angivits som utredningsområde där den kommande markanvändningen avgörs som en helhet och ett detaljplanearbete som omfattar hela utredningsområdet.</p> <p>Planbeteckningen VA justeras som en del av den kommande markanvändningen på utredningsområdet.</p>

<p>inget att anmärka på planprojektet.</p>	
<p>Säkerhets- och kemikalieverket TUKES</p>	<p>Bemötande</p>
<p>Säkerhets- och kemikalieverket Tukes har inget att anmärka på planändringen för centrum i sig, i vilken ett tillägg hade gjorts i fråga om beteckningen för Wärtsiläs fabriksområde från T till T/A. Vi har inga kommentarer i fråga om det under förutsättning att bostadshus börjar byggas först när hanteringen och lagringen av farliga kemikalier har upphört på området. (inlämnad 16.10.2018)</p>	<p>Planbeteckningen T/A för Wärtsiläs område har strukits. Området har angivits som utredningsområde där den kommande markanvändningen avgörs som en helhet och ett detaljplanearbete som omfattar hela utredningsområdet.</p> <p>Planbeteckningen VA justeras som en del av den kommande markanvändningen på utredningsområdet</p>
<p>Österbottens förbund</p>	<p>Bemötande</p>
<p>Österbottens förbund yttrade sig om delgeneralplanutkastet våren 2016 och om delgeneralplanförslaget sommaren 2017. Österbottens förbunds utlåtanden har väl beaktats i planprocessen.</p> <p>T-områdesbeteckningen för Wärtsiläs industriområde har ändrats till beteckningen T/A. Beteckningen betyder att området i första hand ska anvisas som kvartersområde för industri- och lagerbyggnader. Tilläggsbeteckningen A möjliggör att området i framtiden utvecklas för mångsidigt urbant boende. Österbottens förbund ställer sig kritiskt till att områdets primära användning år 2040, vilket är delgeneralplanens målår, fortfarande skulle vara industri. Området ligger mycket centralt och borde reserveras för mer centrumrelaterad användning. Österbottens förbund anser även att behovet av ett område för service, handel och arbetsplatser samt ett område för parkering invid Träskgatan i Metviksparken bör utredas.</p> <p>Wärtsilä-området har i utkastet till Österbottens landskapsplan 2040 anvisats med en objektsbeteckning för industri- och lagerområde. Ifall Vasa stad går in för beteckningen T/A kvarstår t-beteckningen i förslaget till Österbottens landskapsplan 2040.</p> <p>Inom området för centrumfunktioner har i planförslag 2 anvisats ett område för allmän parkeringsanläggning. Orsaken till detta kunde framgå i planbeskrivningen, då sådan markanvändning inom områden för centrumfunktioner i vanliga fall inte behöver en egen beteckning.</p> <p>Utkastet till Österbottens landskapsplan 2040 var framlagt i början av år 2018 och bemötandena godkändes av landskapsstyrelsen i maj 2018. Eftersom landskapsplanprocessen framskridit sedan delgeneralplanförslag 1 var framlagt borde utkastet till Österbottens landskapsplan 2040 beskrivas i delgeneralplanbeskrivningen. I kapitel 6.8.3 beskrivs de för landskapet värdefulla kulturmiljöerna. Enligt landskapsplanutkastet är förutom Kappsäcken även Sandviken en för landskapet värdefull kulturmiljö.</p> <p>Delgeneralplanförslag 2 är i enlighet med Österbottens landskapsplan 2030. Ifall Vasa stad går in för en annan beteckning än T/A för Wärtsilä-området ändras förslaget till Österbottens landskapsplan 2040 i enlighet med det.</p>	<p>Ett behov av en allmän parkeringsanläggning har lagts till i planbeskrivningen. Det ansågs nödvändigt att ange parkeringsanläggningen, eftersom det anses att behovet av centraliserad parkering i centrumområdet kommer att vara stort i framtiden. Läget är i praktiken det enda beaktansvärda när det gäller en klar områdesreservering för en parkeringsanläggning på området för centrumfunktioner.</p> <p>En beskrivning av utkastet till landskapsplan 2040 har lagts till i planbeskrivningen.</p> <p>I enlighet med utkastet till landskapsplan 2040 har Sandviken lagts till i planbeskrivningen bland de för landskapet värdefulla kulturmiljöerna.</p> <p>Planbeteckningen T/A för Wärtsiläområdet har tagits bort. Området har angivits som utredningsområde där den kommande markanvändningen avgörs som en helhet och ett detaljplanearbete som omfattar hela utredningsområdet. Beteckningen T kan lämnas bort ur förslaget till Österbottens landskapsplan 2040.</p>

Korsholms kommun	Bemötande
<p>Kommunstyrelsen besluter att som utlåtande över förslaget till delgeneralplan för Vasa centrum 2040 upprepa de synpunkter som framförts i kommunens tidigare utlåtanden.</p> <p>Med beaktande av de förändrade trafikströmmar som Wärtsiläs etablering på Vasklot medför, utmaningen med varutransporter till och från Vasklot och behoven av att minska trafiken i centrum bör staden söka hållbara lösningar för planeringen av trafiken och för att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken.</p>	<p>Antecknas.</p> <p>Det är mycket viktigt att tung trafik dirigeras bort från gatorna i centrum och det är en central sak vid utvecklingen av centrum. De olika alternativen för Hamnvägen har beaktats i planen.</p>
Vasa Elnät	Bemötande
<p>Befolkningsprognoserna och planerna för planläggningen av Vasa centrum förutspår även en betydande ökning i toppefterfrågan på el på området ifråga. När ökningen blir tillräckligt stor, behövs en ny elstation på området. En lämplig plats har redan länge planerats och en plats för den hittades sydost om tennisplanerna i Sandviken. Den är angiven i detaljplanen för Travdalen (AK1079). Borde den också synas i delgeneralplanen?</p>	<p>En lämplig plats för en elstation kan anges i detaljplanen, den kräver ingen beteckning på delgeneralplanenivå.</p>
Österbottens räddningsverk	Bemötande
<p>1. Räddningsverket har vid överläggningarna om vederbörande plan och i sina tidigare utlåtanden fört fram tryggheten av säkerheten som ett mål för planen, säkerhetssynpunkter i anslutning till hanteringen och lagringen av farliga kemikalier på Wärtsiläs fabriksområde, saker som bör beaktas vid utvecklingen av brandgatorna samt dirigerings av risktransporterna bort från stadens centrum. Planläggaren har till största delen beaktat räddningsverkets synpunkter i planbeskrivningen.</p> <p>2. Ändringen av planbeteckningen för Wärtsiläs fabriksområde från T till T/A kommenterar räddningsverket med att konstatera att utvecklingen av området i och med den nya planområdesbeteckningen i framtiden även med tanke på bebyggelsen förutsätter att farliga kemikalier inte behandlas industriellt eller lagras i nuvarande omfattning eller mera omfattande (TUKES tillståndsanläggning).</p>	<p>Antecknas.</p> <p>Planbeteckningen T/A för Wärtsiläs område har strukits. Området har angivits som utredningsområde där den kommande markanvändningen avgörs som en helhet och ett detaljplanearbete som omfattar hela utredningsområdet.</p> <p>Planbeteckningen VA justeras som en del av den kommande markanvändningen på utredningsområdet</p>
Social- och hälsovårdsnämnden	Bemötande
<p>Social- och hälsovårdsnämnden hänvisar till sitt utlåtande 25.4.2016 och konstaterar att ändringen som berör Wärtsiläs fabriksområde inte medför några åtgärder för social- och hälsovårdsnämndens del.</p>	<p>Antecknas.</p>
Tekniska sektorn	Bemötande
<p>Fastighetssektorn konstaterar som sitt utlåtande följande: Fastighetssektorn gör tillägg till sitt utlåtande 16.8.2017 närmast beträffande ändringar i fråga om Wärtsiläs industriområde. Wärtsiläs industriområde borde utöver beteckningen T/A innehålla beteckningen "Markområde som ska saneras/iståndsättas. I samband med detaljplaneringen bör undersökas om marken i området är förorenad och den bör iståndsättas innan byggande inleds." Samma beteckning för Metvikens vattenområde och det strandområde som omger det bör övervägas.</p> <p>På grund av ändringen som berör Wärtsiläs industriområde bör P- och LP-beteckningarna på västra och norra sidan justeras. Beteckningen P väster om Träskgatan bör ändras till beteckningen A, med vilken i enlighet med stadens strategi s.k. strandbyggnadsplatser möjliggörs i närheten av</p>	<p>På plankartan har angivits markområden som bör saneras/iståndsättas och där marken bör undersökas i samband med detaljplaneringen och iståndsättas innan byggande inleds i Träskgatans och Metvikens omgivning.</p> <p>Planbeteckningen T/A för Wärtsiläområdet har strukits. Området är angivet som utredningsområde där den kommande markanvändningen avgörs som en helhet och ett detaljplanearbete som omfattar hela</p>

<p>centrum. Beteckningen LP i Metviksparken och området kan lämnas bort.</p> <p>Därtill bör beteckningen A invid Fiskaregatan och Olympiagatan preciseras så att den möjliggör den nuvarande användningen av området samt en ändring av användningsändamålet till service och/eller boende. Områdesbeteckningen för den del av kvarteret som finns mot Olympiagatan borde vara P/A eller motsvarande beteckning.</p> <p>Kommuntekniken konstaterar som sitt utlåtande följande: Jämfört med det tidigare utlåtandet 16.8.2017 har det skett sådana betydande ändringar i delgeneralplaneförslaget som i första hand påverkar stadens gatunät. Det här gäller ändringen av detaljplanebeteckningen för Wärtsiläs industriområde samt ändringen av utrymmesreserveringen för torgparkeringsanläggningen.</p> <p>I samband med beredningen av delgeneralplanen för Vasklot utreder Sito Oy planbeteckningarnas konsekvenser för stadens gatunät och de erhållna placeringbilderna visar trafiknätsmässiga ändringar i såväl centrum som Vasklotområdet. Det är fråga om en ändring på delgeneralplanenivå som innebär ökade trafikmängder på Museigatan, Skolhusgatan, Vasaesplanaden, Sandviksgatan och Blå vägen. Från fabriksområdet vid Träskgatan flyttas ca 1000 arbetsplatser till Vasklot, vilket i första hand kommer att öka trafikstockningarna på morgonen och eftermiddagen på huvudmatargatorna i centrum.</p> <p>Områdesreserveringen som gäller en utvidgning av Torgparkeringen har i det hierarkiska planläggningssystemet beaktats som en utrymmesreservering, som senare påverkar följande planläggningsskede, även om genomförandet av projektet är ett trafikprojekt på lång sikt. När parkeringsplatserna invid Vasaesplanaden minskar, kommer parkeringen att styras till underjordiska parkeringsanläggningar, varvid det även blir aktuellt med en utvidgning av Torgparkeringen.</p> <p>De skyddade parkområdena vid huvudledernas esplanader har behandlats redan i det tidigare utkastet till delgeneralplan och olika alternativ har undersökts och enligt dem har man funnit en lösning för en fjärde infartsramp till torgparkeringen som beaktar de stadsbildsmässiga behoven, trädplanteringarna, en smidig trafik samt i första hand en säker trafikmiljö. Den underjordiska utrymmesreserveringen i delgeneralplanen blir nu kort och leder i detaljplaneskedet till tolkningsproblem. Med anledning av ärendet kan man exempelvis skriva som textförklaring på delgeneralplanekartan att för en fjärde infartsramp görs en utrymmesreservering under Vasaesplanaden på avsnittet Lyceigatan–Rådhusgatan.</p>	<p>utredningsområdet.</p> <p>Områdesbeteckningarna P och LP för Träskgatan har ändrats till utredningsområden, där den kommande markanvändningen avgörs som ett detaljplanearbete och som en helhet med Wärtsiläs område.</p> <p>På område med beteckningen A kan även funktioner som stöder boende placeras, såsom affärer, arbetsplatser och service.</p> <p>Den riktgivande områdesavgränsningen för Torgparkeringen har ändrats så att den i väster tar slut vid Rådhusgatan. Detaljplaneringen av en utvidgning av Torgparkeringen håller på att starta, och i den kommer möjliga genomförandelösningar att undersökas närmare. Strävan är att inte binda parkeringsnormerna till en delgeneralplan med sikte på år 2040 utan att hellre ange dem i ett separat dokument, som vid behov kan uppdateras med några års mellanrum beroende på hur snabbt trafikomvälvningen och trenderna i fråga om färd sätt utvecklas. Parkeringspolitiken, som har utarbetats för detta ändamål, berör hela Vasa och har godkänts av Vasas stadsfullmäktige i början av år 2018.</p> <p>Reservationen möjliggör en utvidgning av torgparkeringen under Vasaesplanaden. Under planarbetets gång har på allmän nivå placeringmöjligheterna för nya infartsplatser till den underjordiska parkeringsanläggningen undersökts. Nya infartsplatser kan placeras även utanför parkeringsanläggningens områdesreservation. Stadshusets och kyrkans miljö har i planarbetet dock konstaterats vara olämplig för nya infartsramper p.g.a. sina kulturhistoriska värden. Platserna för eventuella nya infartsramper bör undersökas och planeras noggrannare i samband med detaljplanläggningen.</p>
--	--

SAMMANDRAG AV ANMÄRKNING	
<p>Invånare A</p>	<p>Bemötande</p>
<p>Med hänvisning till det framlagda, 21.8.218 daterade förslaget till delgeneralplan för centrum med bilagor föreslår jag följande preciseringar i planförslaget:</p> <p>Punkt 1: Beteckningarna för siloområdet Ångkvarnens silor är en del av en historisk helhet, som har uppkommit genom en finkänslig sammankoppling av delar som är byggda vid olika tidpunkter. Nu eliminerar planbeteckningen i delgeneralplaneförslaget den mest betydande landmärkesdelen av den där helheten, dvs. silorna. Samtidigt ges dock möjligheten att uppföra en nybyggnad på över åtta våningar på platsen. Vad skulle det vara? Den ges ingen användningsändamålsbeteckning, vilket skulle vara extra betydelsefullt när det handlar om nybyggande. Plantekniskt är det fråga om ett planjuridiskt fel. Nybyggnaden är också på gatuområdet lösgjord från helheten och den har förts nära Österbottens museums byggnader. Det här är inte motiverat med tanke på den funktionellt/stadsbildsmässigt värdefulla miljön och visar att stadskulturen underskattas.</p> <p>Punkt 2: Torgets och esplanadernas skyddsbestämmelser Torget och esplanaderna är ett annat grundläggande element i stadsbilden i Vasa och de bör skyddas i alla situationer och under alla förhållanden. Den nu givna beteckningen (snedrutning) med bestämmelser som nationellt värdefullt område är direkt citat från motiveringarna till de nationellt värdefulla områdena. Den ger inte alltid direkta anvisningar om vad som kan göras på torg och esplanader. Brandgatorna har fått ett specialomnämmande men enligt bestämmelsen blir esplanader och torg platser där det till och med är möjligt att bygga. Skyddsbestämmelsen för de offentliga områdena bör justeras och det bör klart anges att torget ska bibehållas obebyggt och att esplanadområdena inklusive träd ska bevaras.</p> <p>Punkt 3: Wärtsiläs fabriksområde Det är en fin sak att Wärtsiläs fabriksområde flyttar bort från centrum och utgångspunkt kan åtminstone delvis även den nu pågående delgeneralplaneprocessen vara. En ändring av området till ett annat användningsändamål är emellertid inte enbart fråga om att ändra beteckningen från T-kem till T/A. Saken har kommit fram mycket sent med tanke på planprocessen och trots att det är en positiv sak kan det inte göras enbart i form av en beteckningsändring. Vad gäller stadsplaneringen bör den undersökas med separata utredningar (bl.a. funktionella behov, trafiken, stadsbilden och byggsättet, exploateringen) och motiveras inklusive konsekvensbedömning innan beteckningarna fastställs. Området är med tanke på läget och funktionen så betydelsefullt att det är motiverat att ordna en allmän planeringstävling. Här har staden och andra aktörer en verklig chans att visa vad nytt, högklassigt och attraktivt centrumbyggande kunde vara. I det här skedet är det skäl att plantekniskt ange området enbart som utredningsområde.</p>	<p>Planbeteckningen för Ångkvarteret i planförslaget är PY. Möjligheterna i fråga om betongsilorna och Museistranden har undersökts närmare i detaljplanen och via den har även utgångspunkten för delgeneralplanen förändrats under planeringsprocessens gång. Kvarteret har analyserats i den av fullmäktige (13.11.2017) godkända detaljplanen, i anslutning till vilken olika alternativ har undersökts. Utgående från utredningarna har användningsändamålsbeteckningen PY i planförslaget ändrats till beteckningen AK, där högt byggande är lämpligt.</p> <p>Skyddsbestämmelsen för offentliga områden har preciserats i planbestämmelsen i fråga om esplanad- och torgområdena. Wärtsilän alueen kaavamerkintä T/A on poistettu. Alue on merkitty selvitysalueeksi, jonka tuleva maankäyttö ratkaistaan kokonaisuutena koko selvitysalueen käsittävänä asemakaavatyönä.</p> <p>Planbeteckningen T/A för Wärtsiläs område har strukits. Området har angivits som utredningsområde där den kommande markanvändningen avgörs som en helhet och ett detaljplanearbete som omfattar hela utredningsområdet.</p>

UTLÅTANDEN OCH ANMÄRKNINGAR OM FÖRSLAGET TILL DELGENERALPLANEN FÖR CENTRUM (1.6.-3.7.2017)

SAMMANDRAG AV UTLÅTANDENA	
Närings-, trafik- och miljöcentralen	Bemötande
<p>Närings-, trafik- och miljöcentralen har 16.5.2016 gett utlåtande om delgeneralplaneutkastet och i utlåtandet tar NTM ställning till följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Delgeneralplanens målar och dimensionering samt vissa beteckningar i förhållande till den gällande landskapsplanen - Planens styrning av stadsbilden samt byggnadsexploateringen i olika zoner - Noggrannare beaktande av kulturmiljön och utredningarna om den i planbeskrivningen samt i bestämmelserna som styr byggandet och planläggningen - Natur- och rekreationsområdena samt beteckningarna som berör dem i synnerhet på Matmorsvikens område, där det enligt naturutredningarna förekommer direktivarter, samt ytterligare utredningar som utfyllnadsöarna förutsätter - Beteckningarna beträffande handeln och dess beskaffenhet - Beaktandet av industrins miljökonsekvenser i bestämmelserna och beskrivningen - Trafikområdesreserveringarna och beteckningarna och områdesreserveringarna som berör pågående trafikprojekt samt beaktande av trafikarrangemangen vad gäller beteckningarna - Med tanke på miljön och hälsan beaktande av kända objekt där förorenad mark förekommer i bestämmelserna och beskrivningen, liksom även beaktande av eventuella vibrationskonsekvenser av spårtrafiken i planbestämmelserna - Komplettering av vattentjänsterna och dagvattenlösningarna <p>Efter utlåtandet har ett separat arbetsmöte hållits 29.8.2016 om projektet och Närings-, trafik- och miljöcentralen har 18.10.2016 gett en skriftlig kommentar om förverkligandet av konstgjorda öar i Matmorsviken och om utredningsbehovet.</p> <p>Närings-, trafik- och miljöcentralen konstaterar att de faktorer som framfördes i det tidigare utlåtandet har beaktats till stor del och lösningarna har kompletterats i beskrivningen och/eller bestämmelserna på begärt sätt.</p> <p>Med hänvisning till arbetsmötet om projektet och det separata ställningstagandet till utfyllnadsöarna anser NTM-centralen dock att det inte finns tillräckligt undersökt faktaunderlag för den till generalplanen bifogade kompletterande utredningen om utfyllnadsöarna utan innehållsmässigt är den närmast en allmän bedömning av eventuella konsekvenser. Med beaktande av områdets kulturvärden, de i 49 § i naturvårdslagen angivna direktivarter som förekommer på konsekvensområdet och närheten till Natura 2000-området förutsätter en eventuell områdesreservering en särskild Naturabedömning och närmare information om bottensedimentets tillstånd samt hanteringen under byggtiden. Såsom konstateras i bedömningen beträffande öarna förutsätter anläggandet av dem stora jordförflyttningar och som arbetsobjekt är projektet tidsmässigt en lång process, vilket påverkar miljöns tillstånd och trivseln en lång tid. Områdesreserveringarna beträffande öarna kan med beaktande av att utrednings- och konsekvensbedömningarna är ofullständiga lämnas i enlighet med det som är anvisat i Vasa generalplan 2030 eller i delgeneralplanen anges som riktgivande eller som ett separat utredningsområde. NTM-centralen anser att byggnadsexploateringsklasserna kvartersvis i delgeneralplanen</p>	<p>Bestämmelsen för utfyllnadsöarna har utvecklats och sättet att ange dem har ändrats till riktgivande. Utfyllnadsöarna kräver närmare planering och utredning av konsekvenserna såväl i samband med detaljplaneringen som i byggnadsskedet, varvid i vattenlagen avsett tillstånd bör ansökas.</p> <p>I de föreslagna kvartersexploateringsklasserna har bl.a. centrumets struktur, hierarki samt områdesmässiga skillnader inom centrum beaktats. Kvartersexploateringsklasserna är en utgångspunkt vid utvecklingen av centrum. De slutliga och exakta exploateringarna av tomterna undersöks och anges i samband med detaljplaneringen, så som tidigare.</p> <p>Planbeteckningen SR för garnisonsområdet har i enlighet med NTM-centralens förslag ändrats till beteckningen SRS.</p> <p>Skyddsbestämmelsen för fornminnesobjekten har ändrats utgående från NTM-centralens och Österbottens museums förslag. Eftersom objekten är så pass få, har de inte numrerats. Objekten har beskrivits i planbeskrivningen och i kulturmiljöutredningen i anslutning till planen.</p> <p>Möjligheterna i fråga om betongsilorna och Museistranden har undersökts närmare i en detaljplan och via den har även utgångspunkten för delgeneralplanen förändrats under planeringsprocessens gång.</p> <p>Den riktgivande områdesavgränsningen för Torgparkeringen har ändrats så att den i väster tar slut vid Rådhusgatan. Detaljplaneringen av en utvidgning av Torgparkeringen håller på att starta, och i den kommer möjliga</p>

<p>tillsammans med bestämmelserna och anvisningarna om kulturmiljön på ett ganska lyckat sätt förverkligar behovet av förtätning av gamla kvarter och målen om trivsel i och värnande om miljön. NTM-centralen betonar dock att de tomtspecifika exploateringarna i sista hand bör avgöras i samband med detaljplaneringen med beaktande av miljöfrågorna och en jämlik behandling av markägarna.</p> <p>Som enskilda ärenden kan följande punkter nämnas, i fråga om vilka plankartan eller bestämmelserna borde korrigeras eller kompletteras:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de s.k. betongsilorna är i utredningen om högt byggande angivna som ett sådant objekt på grund av byggnadens skyddsstatus. Ifall man avstår från byggnadsskyddet för objektet, kan området inte med tanke på bebyggbarheten, stadsbilden och kulturmiljövärdena i närmiljön anses vara föremål för högt byggande. - i skyddsbestämmelserna för fornminnesobjekten på planområdet borde den av Museiverket rekommenderade ordalydelsen följas: Med stöd av fornminneslagen (295/1963) fredad, fast fornlämning. Det är förbjudet att gräva ut, överhölja, ändra, skada, ta bort eller på annat sätt rubba objektet. Utlåtande bör begäras av Museimyndigheten om planer som berör objektet. Därtill vore det bra att numrera objekten på plankartan och att till beskrivningen foga en objektsbeskrivning som motsvarar numreringen. - det gamla garnisonsområdet utgör en enhetlig helhet som är skyddad enligt speciallag och det vore mera motiverat att använda planbeteckningen SRS (område som är skyddat enligt lagen om skyddande av byggnadsarvet) för den - områdesreserveringen för den underjordiska torgparkeringen har i utkastskedet utvidgats på Vasaesplanadens gatuområdesdel mot stadshuset. Området är kanske den känsligaste och värdefullaste kulturmiljön i staden och inte lämpligt för konstruktioner på marknivå med anknytning till en parkeringsanläggning, vilket borde beaktas i planbestämmelsedelen. Staden har inlett arbetet med en parkeringsstrategi för centrum och syftet med den är uppenbarligen att ange lösningar för parkeringen i centrum både vad gäller läge och dimensionering. Parkeringslösningarna och dimensioneringen har stor betydelse för kostnadsfördelningen i fråga om byggandet och stadens funktion, konkurrenskraft och trivseln i staden. Att förena strategin och utredningarna beträffande detta med delgeneralplanearbetet vore mycket motiverat med tanke på generalplanens innehåll och intressenternas påverkningssmöjligheter. Naturligast vore det att granska nya lösningars, såsom elektrifiering av privatbilar, bilar i gemensam användning o.d., konsekvenser för markanvändningen och färd sättshierarkin samt en eventuell justering av parkeringsnormerna som en del av generalplanearbetet. Som helhet erbjuder delgeneralplanen för Vasa centrum goda förutsättningar för en utvidgning av centrumfunktionerna samt den mera detaljerade detaljplaneringen, där de stadsbildsmässiga målen i generalplanen och anpassning av byggandet till den befintliga stadsstrukturen kan beaktas närmare. Fastän det inte till övriga delar finns något att anmärka på planprojektet bör ett myndighetssamråd ordnas om det i förslagskedet. 	<p>genomförandelösningar att undersökas närmare. Strävan är att inte binda parkeringsnormerna till en delgeneralplan med sikte på år 2040 utan att hellre ange dem i ett separat dokument, som vid behov kan uppdateras med några års mellanrum beroende på hur snabbt trafikomvälvningen och trenderna i fråga om färd sätt utvecklas. Parkeringspolitiken, som har utarbetats för detta ändamål, berör hela Vasa och har godkänts av Vasas stadsfullmäktige i början av år 2018.</p>
<p>Tukes</p>	<p>Bemötande</p>
<p>Tukes har i och för sig inget att anmärka på detaljplaneändringen. I anläggningens omedelbara omgivning får inte sådana anläggningar planläggas som är svåra eller omöjliga att tömma i undantagssituationer. I anläggningens omedelbara omgivning bör inte ytterligare bostäder planeras. Förmedlingen av alarm bör förbättras på området.</p>	<p>Planläggningen har beaktat utlåtandet.</p>

Österbottens förbund	Bemötande
<p>Österbottens förbund gav sitt utlåtande om delgeneralplaneutkastet 28.4.2016. Beträffande kommersiell service ansåg Österbottens förbund att det inte kan finnas en sådan allmän bestämmelse i delgeneralplanen enligt vilken hela delgeneralplaneområdet räknas som i 71 c § MarkByggl avsett centrumområde och att stora detaljhandelsenheter kan placeras i delgeneralplanens område för centrumfunktioner samt service, handel och arbetsplatser. Den allmänna bestämmelsen har strukits från delgeneralplaneförslaget och i stället har områden som är lämpliga för stora detaljhandelsenheter anvisats med beteckningen C eller KM. Österbottens förbund anser att denna ändring är bra. Det bör noteras att gränsen för ytan för en stor detaljhandelsenhet har höjts till 4 000 kvadratmeter våningsyta.</p> <p>Österbottens förbund önskar att planbeskrivningen kompletteras så att av den framgår på vilket sätt delgeneralplanen förverkligar Österbottens landskapsplan 2030 och utvecklingsprinciperna i den. Detsamma gäller markanvändnings- och bygglagen, de riksomfattande målen för områdesanvändningen, Vasaregionens strukturmodell 2040 och Vasa centrumstrategi. En av delgeneralplanens målsättningar är att utveckla stadsstrukturen på ett energieffektivt och resurssmart sätt. Hur denna målsättning har uppnåtts framgår inte ur plandokumentet.</p> <p>Trafikmängderna till centralsjukhusets område kommer sannolikt att öka i och med landskapsreformen och det borde beaktas i delgeneralplanen för centrum. Österbottens förbund vill också lyfta fram den tunga trafiken genom Vasa centrum. Var den går i framtiden är beroende av vilket sträckningsalternativ för Hamnvägen som väljs. Viktigt är att delgeneralplanen inte utesluter något av dessa alternativ.</p> <p>Delgeneralplaneförslaget stämmer överens med Österbottens landskapsplan 2040 och utvecklingsprinciperna i den. Österbottens förbund har inget annat att anmärka på förslaget till delgeneralplan för Vasa centrum.</p>	<p>För planens förhållande till landskapsplanen och andra strategiska planer redogörs i punkt 7.6 i beskrivningen. En energieffektiv och resurssmart stadsstruktur eftersträvas genom förtätning av stadsstrukturen. Förhållandet mellan dem och nyttoeffekterna av förtätningen beskrivs bl.a. i den del av planen som handlar om konsekvensbedömning.</p> <p>Det är mycket viktigt att tung trafik styrs bort från gatorna i centrum och detta är en central sak vid utvecklingen av centrum. De olika alternativen för Hamnvägen har beaktats i planen. Även trafiken till och trafikregleringarna i anslutning centralsjukhuset har beaktats i planen.</p>
<p>Österbottens museum</p> <p>I planförslaget har delgeneralplanens beteckningar och bestämmelser preciserats och de ärenden som lyftes fram i utkastskedets utlåtanden och åsikter beaktats. Österbottens landskapsmuseum är nöjt med delgeneralplanehelheten och huvudlinjerna i planeringslösningarna. Landskapsmuseet konstaterar att de ärenden som museet har fört fram i sitt utlåtande i utkastskedet huvudsakligen har beaktats i planförslaget och är nöjt med att Loftets kvarter och Kopparöns villaområdet har beaktats som en betydelsefull områdeshelhet. Landskapsmuseet anser emellertid att följande saker bör preciseras:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Landskapsmuseet föreslår att sk-2-området vid Magasinsgatans område ytterligare justeras så att området invid järnvägen och godsmagasinsbyggnaden ingår i områdeshelheten. Museet anser att det med hjälp av en utvidgning av områdesbeteckningen blir lättare att påverka så att senare nybyggande vid banområdet är lämpligt i den värdefulla miljön. - Museet anmärker att beteckningen och bestämmelsen för fornminnesobjekten på planområdet bör preciseras. Planbestämmelsens rubrik kan skrivas i formen Fornminne, varvid man inte tar ställning till om det är fråga om ett objekt eller ett område. Beteckningen för fornminnen bör ändras till formen SM i enlighet med allmän praxis. Om en enda planbeteckning och skyddsbestämmelse används, dvs. om man inte tar 	<p>Bemötande</p> <p>Avgränsningen av sk2-området har ändrats så att godsmagasinet, som är av tegel, har inbegripits i sk2-områdeshelheten. Beteckningen och bestämmelsen för fornminnesobjekt har preciserats utgående från Österbottens museums förslag.</p> <p>Den riktgivande områdesavgränsningen för Torgparkeringen har ändrats så att den i väster tar slut vid Rådhusgatan. Detaljplanläggningen av en utvidgning av Torgparkeringen håller på att starta, och i den kommer möjliga genomförandelösningar att undersökas närmare.</p> <p>Bestämmelsen för utfyllnadsöarna har utvecklats och sättet att ange dem har ändrats till riktgivande.</p>

<p>ställning till objektets omfattning, kan bestämmelsen lyda enligt nedanstående text. I bestämmelsen bör det dock klart anges att omfattningen på skyddet alltid bör utredas.</p> <p style="padding-left: 40px;">Med stöd av fornminneslagen (295/63) fredad, fast fornlämning. Fornlämningens fredningsområde bör alltid utredas. I fråga om åtgärder och planer som berör en fornlämning ska förfarandet vara i enlighet med fornminneslagen. I fråga om åtgärder eller planer som berör en fornlämning eller när markanvändningen i dess näromgivning förändras ska Museiverket eller landskapsmuseet höras i god tid på förhand.</p> <p>- Landskapsmuseet konstaterar att det är förstäligt att i och med förtätad centrumstruktur och förändrad karaktär på handeln behövs fler parkeringsplatser och att en lösning för utveckling av parkeringen är att utvidga den nuvarande Torgparkeringen under Vasaesplanaden. Enligt landskapsmuseets uppfattning bör parkeringsområdet dock inte i betydande utsträckning utvidgas utanför torgområdet. Den föreslagna utvidgningen av området över Rådhusgatan ända till Stadshuset möjliggör en ingång till parkeringsanläggningen i den här riktningen. Den nya ingången skulle därmed placeras på det mest centrala och värdefullaste området i Vasas centrum. Landskapsmuseet anser att infartsrampen inklusive konstruktioner påverkar förvaltningsplatsen och den värdefulla miljön där mycket negativt. Landskapsmuseet påminner om att området är Vasas viktigaste historiska miljö i skärningspunkten mellan esplanader och är en del av den byggda kulturmiljö av riksintresse som går under namnet Vasa stads esplanader och brandgator. I samband med byggandet av parkeringsanläggningen tidigare placerades ingångarna vid värdefulla esplanader och i det skedet gick man in för en kompromiss, som är negativ för kulturmiljön. Landskapsmuseet anser att kulturmiljön i centrum med esplanader inte bör äventyras mera och att den tidigare kompromissen bör vara tillräcklig. Enligt landskapsmuseet behövs inte fyra separata infarter till parkeringsanläggningen.</p> <p>- På Södra stadsfjärdens område har en zon med utfyllnadsöar föreslagits för att konsekvenserna av landhöjningen ska kunna minskas. Landskapsmuseet anser att med tanke på kulturmiljön är den presenterade utredningen inte tillräcklig för att bedöma konsekvenserna och därmed kan landskapsmuseet inte ta ställning till saken. Landskapsmuseet anser att konsekvenserna borde bedömas mera omfattande eller så borde eventuellt anläggande av utfyllnadsöar i planen anges med en på planering fokuserad beteckning, som gör det möjligt att fortsätta planera men i det här skedet inte binder projektet till någon specifik modell.</p> <p>- Landskapsmuseet påpekar att det finns en uppenbar motstridighet i planbeteckningarna för siloområdet i skärningspunkten mellan Strandgatan och Museigatan vad gäller både nuläget och det pågående detaljplaneprojektet. Eftersom detaljplaneprocessen beträffande silornas kvartersområde är på hälft, bör silobyggnaderna i delgeneralplaneförslaget anges som betydelsefulla objekt i enlighet med nuläget. Området är därtill angivet som en plats för högt byggande. Landskapsmuseet konstaterar att den utredning om högt byggande som har gjorts (2014) för planen i sig inte lyfter fram området för nybyggande som består av högt byggande utan närmast med tanke på utnyttjandet av befintliga byggnader. I utredningen konstateras till denna del att det är en utmaning och dyrt att placera en ny byggnad på detta område. Landskapsmuseet föreslår en förtydligande bestämmelse för beteckningen för siloområdets del. Österbottens</p>	<p>Utfyllnadsöarna kräver närmare planering och utredning av konsekvenserna såväl i samband med detaljplanläggningen som i byggnadsskedet, varvid i vattenlagen avsett tillstånd bör ansökas för åtgärderna. Möjligheterna med betongsilorna och Museistranden har under delgeneralplaneprocessens gång undersökts närmare i en detaljplan.</p>
--	---

landskapsmuseum har inget annat att anmärka på planförslaget.	
Korsholms kommun	Bemötande
<p>Korsholms kommun avgränsar förslaget i sitt utlåtande till de delar som anknyter till Korsholms planläggning.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det är ytterst viktigt att stickspåret i centrum kan användas för godstransporter mellan hamnen och logistikområdet. - I planen bör utredas om de konstgjorda öar som planeras i Södra stadsfjärden kan utnyttja vägförbindelsen mellan riksväg 3 och hamnen i Vasklot. - Publikarrangemangen i samband med arrangemang i ishallen blir för närvarande lidande på grund av bristfälliga vägförbindelser och otillräcklig kollektivtrafik. - Delgeneralplanen för Vasa centrum bör stöda en fungerande regional kollektivtrafik. - Det behövs en bedömning av handelns förutsättningar att fungera utanför planområdet i framtiden, eftersom en förtätning av handeln kan försvaga handelns förutsättningar på andra områden. - I planen bör trafikregleringarna vid centralsjukhuset beaktas med beaktande av de planerade ändringarna i fråga om hälsovården. 	<p>Inga ändringar föreslås i fråga om stickspåret i centrum. Öarna i Södra stadsfjärden är baserade på Vasa generalplan 2030, som innehåller en reservering för en motsvarande kedja av öar. Den planerade kedjan av öar har beaktats i miljökonsekvensbedömningen beträffande Hamnvägen, och i ett av hamnvägsalternativen i konsekvensbedömningen går vägen via kedjan av öar.</p> <p>Enligt MarkByggl ska handel i första hand placeras i centrumområden. Utanför centrumområdena måste handeln planeras och dimensioneras så att den inte försvagar förutsättningarna för centrumhandeln.</p> <p>I planen har föreslagits att motorvägen ska förkortas och att en ny anslutning ska byggas vid den nuvarande motorvägen och Krutkällarvägen, vilket även skulle förbättra tillgängligheten till ishallen. En tät och klar stadsstruktur underlättar ordnandet av kollektivtrafik. För utveckling av den regionala kollektivtrafiken behövs utöver planer även andra arbetsredskap. Trafiken och trafikregleringarna i anslutning till centralsjukhuset har beaktats i planen.</p>
Malax kommun	Bemötande
<p>Det som främst berör Malax kommun är alternativen i MKB-utredningen för Vasa hamnväg och sjukhusområdet med tillhörande trafiklösningar. Nämnda har beaktats på ett föredömligt sätt. I övrigt är det positivt för regionen som helhet, att dess centrum har en tidsaktuell delgeneralplan som ger möjlighet till utveckling och livskraft. Ett starkt regioncentrum ger ökade förutsättningar för en stark region. Malax kommun har inget att anmärka mot det uppgjorda förslaget.</p>	<p>Planläggningen har beaktat utlåtandet.</p>
Tekniska nämnden	Bemötande
<p>Fastighetssektorn konstaterar som sitt utlåtande följande: Planen utarbetas som en områdesreserveringsplan med rättsverkan. När den träder i kraft ersätter den Vasa totalgeneralplan i fråga om centrumområdet och styr utarbetandet av detaljplaneändringar för området. Med avseende på detta ändamål verkar delgeneralplaneförslaget till vissa delar för detaljerat och ingående. En för ändamålet alltför detaljerad, rättsverkande generalplan kan i onödigt hög grad binda framtida detaljplanläggning då eventuella och rentav stora förändringar sker i fråga om markanvändningsbehov och -ideologier under de följande över 20 åren. Det här leder även till att beroende på</p>	<p>Bemötande av Fastighetssektorns utlåtande: Målet i delgeneralplanarbetet har varit en sådan noggrannhetsnivå som inte är för detaljerad men inte heller för generell och abstrakt. Till generalplanens karaktär hör alltid en viss flexibilitet och precisionsmöjlighet. Områdenas och objektens exakta platser och avgränsningar bestäms i</p>

<p>beteckning är man senare tvungen att tolka beteckningens lägesnoggrannhet. På plankartan är bl.a. läget för fornminnesobjektet invid Krutkällarvägen vagt jämfört med avgränsningarna av byggnaderna och områdena. Därtill beaktar PY-området invid Krutkällarvägen och Travgatan inte nödvändigtvis behovet av en eventuell ny enhetsskola med ett elevantal som till och med kan överskrida 1000 elever. En tillräcklig områdesreservering i generalplanen för en enhetsskola borde vara minst i enlighet med den nuvarande detaljplanen eller så bör det område som eventuellt krävs säkerställas.</p> <p>Utökning av boendet i centrumområdet samt utveckling av centrum öster om järnvägen så att den befintliga samhällsstrukturen och servicen utnyttjas är förnuftigt med tanke på utvecklingen av kollektivtrafiken, energi- och klimatpolitiken och kommunekonomin. Områdena för service och boende borde blandas så att det är möjligt att uträtta ärenden utan privatbilsism. I fråga om byggnadernas våningsantal och exploatering borde byggnader med över III våningar eftersträvas även invid brandgatorna.</p> <p>Ut bostadspolitisk synvinkel motsvarar skapandet av förutsättningar för en kraftig utökning av antalet bostäder i centrumområdet invånarnas boendebehov och -preferenser nu och i framtiden. Det är ytterst motiverat även med tanke på stadens livskraft och dragningskraft. Vasas centrumområde är även vad gäller folkmängd och antalet arbetsplatser i staden det mest betydande samt med tanke på befolkningsstrukturen det mångsidigaste området. Det är attraktivt för alla invånare. Under de senaste åren har i synnerhet mängden unga vuxna ökat kraftigt i centrumområdet. Många av dem är invandrare. Närheten till arbetsplatser och service samt stadslivet är viktiga attraktionsfaktorer. I centrumområdet bor jämfört med hela staden mest seniorer och deras antal ökar kraftigt, och i och med det behövs mycket fler bostäder som är lämpliga för dem. I och med dessa befolkningstrender fortsätter den kraftiga tillväxten i mängden små hushåll, vilket i sin tur ökar behovet av nya bostäder. De små hushållen söker sig till centrumen.</p> <p>Delgeneralplaneområdet består av de statistiska storområdena centrum och Vöråstan med sammanlagt 17 989 invånare (år 2016). Den sammanlagda folkmängdsökningen i områdena var i genomsnitt 197 invånare per år under de senaste sex åren, vilket utgjorde 36 % av den årliga befolkningsökningen på 546 invånare i staden under samma tidsperiod. När byggandet i Travdalen kommer i gång ordentligt efter år 2020 kan befolkningsökningen i centrumområdet tillta till över 250 invånare per år. Den beräknade byggtiden för Travdalen är 10–15 år och ca 2 000–2 500 invånare kommer att bo på området när det står klart.</p> <p>Följande betydande bostadsområde efter Travdalen är Södra Klemetsö, som uppskattningsvis kommer att ha upp till ca 3 000 invånare. Byggandet i Södra Klemetsö torde starta antingen i slutskedet av bebyggandet av Travdalen eller efter det. I och med Södra Klemetsö torde folkmängden i centrumområdet fortsätta öka med en årlig tillväxttakt på över 250 invånare ända till år 2040 och eventuellt även efter det. Travdalen och Södra Klemetsö för alltså med sig uppskattningsvis ca 5 000–5 500 nya invånare till centrumområdet. Det kompletterande byggande som delgeneralplanen möjliggör kan medföra ca 1 000 nya invånare i området. Därtill medför det halvfärdiga bostadsbyggandet i Norra Klemetsö uppskattningsvis ytterligare över 500 invånare i området. Delgeneralplanen möjliggör alltså ett tillskott på ca 7 000 invånare i centrumområdet, varvid folkmängden i centrumområdet skulle öka från</p>	<p>detaljplanen. Det område som är reserverat för skolverksamhet i Sandviken motsvarar PY-områdena i generalplanen 2030 och i detaljplanen. I generalplanen anger områdesbeteckningarna huvud användningsändamålet. Utöver huvud användningsändamålet kan i allmänhet även andra funktioner förläggas på områdena, vilket möjliggör blandade funktioner inom kvarteren. Effektivt byggande kräver inte höga byggnader. Genom att bygga tätt får man både effektiva och trivsamma miljöer. Målet för byggandet invid brandgatorna är 1-3 våningar. Byggandet invid brandgatorna i affärscentrum kan vara något högre.</p> <p>Mål för planen är att dämpa trafiken i synnerhet i stadskärnan. Att dämpa trafiken och att utveckla gatumiljön så att körhastigheterna förblir låga kräver att den tunga trafiken styrs bort samt målmedvetet arbete på olika planeringsnivåer.</p> <p>Vision för öarna i Södra stadsfjärden är en unik helhet med rekreations- och fritidsfunktioner. Att förverkliga öarna så att det senare är möjligt att även bygga bostäder på dem skulle innebära synnerligen stora kostnader och mycket dyr byggnadsmark.</p> <p>Beteckningen LS har lagts till. Beteckningen som beskriver en utveckling av markanvändning (t.ex. P/A) har utökats med en förklaring.</p> <p>Bemötande av Kommunteknikens utlåtande: Vörågatan har på ifrågavarande avsnitt angivits som promenadvänlig gata, alltså inte som gågata. Möjligheterna med promenadvänliga gator har förklarats i planbeskrivningen.</p> <p>Vid utvecklingen av de byggda kulturmiljöerna av riksintresse är det viktigt att höra Österbottens museum, för att områdenas kulturmiljövärden ska kunna beaktas och bevaras så bra som möjligt. Kulturmiljösynvinkeln är extra viktig på dessa områden,</p>
--	--

<p>nuvarande 17 989 invånare till ca 25 000 invånare. Ifall centrumområdets samtliga planerade bostadsproduktionsobjekt förverkligas till år 2040, skulle det innebära en årlig befolkningstillväxt på ca 290 invånare, vilket skulle utgöra ca 53 % av befolkningstillväxten på ca 546 personer i staden under de senaste åren.</p> <p>Centralt mål i planförslaget är att centrum även i fortsättningen ska utvecklas som funktionellt mångsidigt och att dess livskraft och dragningskraft ska bevaras. Vid utvecklingen av centrum har cyklingen och fotgängartrafiken beaktats bra. En trygg och trivsam stadsmiljö samt med tanke på rörligheten låga körhastigheter är viktiga. Omgivningen bör vara sådan att körhastigheten inte överskrider 30 km/h.</p> <p>Beteckningen som används på utfyllnadsområdena (VL1) borde starkare beakta den föränderliga markanvändningen och eventuell utveckling efter att fyllnadsområdena har blivit färdiga markområden. Beteckningen i förslaget reserverar området i första skedet som område för rekreations- och fritidsverksamhet och gör det inte möjligt att vid behov använda områdena för boende. Utgående från planbeskrivningen bör öarna utvecklas huvudsakligen för rekreations- och fritidsfunktioner. Risken är att det planerade användningsändamålet i praktiken anger hur utfyllnadsområdena ska förverkligas och områdena kan inte tas i användning exempelvis för boende utan betydande tilläggskostnader. I fråga om utfyllnadsöarna borde man redan överväga möjligheten att ange området med beteckningen VL1/A.</p> <p>I Inre hamnen på strand- och vattenområdet mellan Kuntsi och Vasa Energi har beteckningen LS använts och den fattas i planens betecknings- och bestämmelsedel. Det vore bra att utöka planbetecknings- och bestämmelsedelen med en beteckning och förklaring som beskriver förändrad markanvändning eller två eventuella huvudanvändningsändamål (P/A, P/C, P/KM).</p> <p>Kommuntekniken konstaterar som sitt utlåtande följande: Gatuområdena: Det huvudgatunät som anges i delgeneralplanen stämmer huvudsakligen överens med det nuvarande. Den mest betydande ändringen är ändringen av motorvägen till gata på avsnittet Krutkällarvägen–Sandviksgatan. Därtill finns beredskap i planen för tunnlar under centrum och en reservering för en utvidgning av torgparkeringen. Mängden promenadvänliga gator har också utökats i centrum.</p> <p>Att ange en del av Vörågatan som promenadvänlig gata innebär oklara väjningsförhållanden, eftersom det även i fortsättningen behövs ett normalt gatutvårsnitt för tunga fordon på Vörågatan. Fordonen består av såväl kollektivtrafikbussar som specialtransportfordon.</p> <p>I centrumområdet har en omfattande skydds-beteckning angivits, som för gatu- och parkplaneringens del innebär att utlåtande ska begäras av museimyndigheten. Kommuntekniken anser att det är en tillräcklig åtgärd att lägga fram de nuvarande planerna i enlighet med markanvändnings- och bygglagen, varvid museimyndigheten vid behov kan lämna in en anmärkning.</p> <p>I delgeneralplanen har även flera förbindelsebehovsbeteckningar för lätttrafik anvisats. Beträffande dem kan konstateras att förbindelsebehovet mellan Sandö och Inre hamnen och förbindelsebehovet i fråga om bobollsplanen i Sandviken enligt Kommunteknikens uppfattning inte är</p>	<p>eftersom det har bedömts att de har en betydelse och ett värde på riksnivå. Bestämmelsen om de områden som är byggda kulturmiljöer av riksintresse har dock omformulerats en aning utgående från utlåtandet.</p> <p>En bro mellan Sandö och Inre hamnen skulle förbättra tillgängligheten till Sandö och trafiksäkerheten. Den nuvarande bron är ganska smal. En bro mellan Sandviksparken och den konstgjorda ön i anslutning till den skulle betydligt förbättra nätverket av rekreationsrutter och dragningskraften och kontinuiteten i fråga om strandrutten i Vasa.</p> <p>Den enda branta backen i cykelvägsnätet finns vid Korsholmsesplanaden. När bron vid Korsholmsesplanaden blir klar kommer cykelleden vid Korsholmsesplanaden att vara mycket viktig, och det finns inga andra, alternativa rutter för den. Cykelvägens plats invid gatan (sidan) är riktgivande och kan ändras i samband med mera detaljerad planering.</p> <p>Avgränsningen av båthamnsområdet motsvarar nuläget. Beteckningen utgör inget hinder för en inskränkning eller utveckling av båthamnsområdet.</p>
--	---

<p>nödvändiga. Det är inte nödvändigt att placera lättrafikleder på ett gatunät med branta backavschnitt, eftersom det oftast är möjligt att ta en omväg kring dem på jämnare förbindelseavschnitt. Därtill är det i förslaget angivet på vilken sida lättrafikleden borde anläggas, men det är onödigt.</p> <p>Båthamnsområdet behöver inte nödvändigtvis bibehållas ända till Kronomagasinets.</p>	
<p>Byggnadstillsynen</p>	<p>Bemötande</p>
<p>Planförslaget har utvecklats jämfört med utkastet. Trots det vill jag fortfarande fästa uppmärksamhet vid en del saker.</p> <p>1. Delgeneralplanen för centrum bör vara mera detaljerad än totalgeneralplanen, där centrum är endast en del av en stor plan. Därmed borde skyddsbestämmelsen vara minst tudelad på så sätt att de byggnader som redan är skyddade klart skiljs åt från de byggnader i fråga om vilka behovet av skydd bör undersökas med detaljplanen. Ett exempel är det att kyrkan redan är skyddad med stöd av kyrkolagen och dess skyddsnivå kommer inte att undersökas med detaljplanen. Samtidigt finns det även många privatägda byggnader som berörs av delgeneralplanen och vars ägare inte torde förstå den angivna planbeteckningen, bl.a. på grund av den skala som planförslaget är angivet i.</p> <p>2. Siloområdet har i planförslaget förändrats till gatuområde? Planbeteckningen A, som anger användningsändamålet och anger område för mångsidigt urbant boende samt service, arbetsplatser, bör läggas till.</p> <p>3. De allmänna parkeringsanläggningarna i centrumområdet, befintliga och möjliga, bör läggas till med beteckningen LPY. Torgparkeringen, Ekgården, Teaterparkeringen, Wasa Station...</p> <p>4. I planen har angivits möjliga platser för högt byggande. Det är önskvärt att de inte alla förverkligas nu i och med att de finns i väldigt många olika delar av staden. En möjlig plats borde läggas till i "gamla" centrumområdet för att stöda och märka ut det, dvs. i hörnet av Rosténs gatan och Sandögatan på centrumets sida. Platsen uppfyller alla för högt byggande uppställda kriterier. Detta skulle stöda den befintliga centrumstrukturen och den centrumstruktur som byggs upp i och med nya Scandic, bilda ett par med Valkolinna och fungera som landmärke i "gamla" centrum, medan Wasa Stations höga byggnad skulle fungera som landmärke för "nya" centrum.</p> <p>5. Det höga byggandet i centralsjukhusområdet är inte på samma axel som kyrkorna (Kyrkoesplanaden). Är detta övervägt?</p> <p>6. En pil för ett förbindelsebehov för fotgängar- och cykeltrafik bör läggas till mellan centrum och Brändö, fastän den redan finns i detaljplanen. Byggandet av förbindelsen är tillsammans med förbindelsen vid resecentret en av de viktigaste med tanke på centrumets och funktionernas utveckling.</p> <p>7. Planen borde anges i skalan 1:5000 för att den ska kunna läsas bättre.</p> <p>Därtill förde byggnads- och miljönämnden i sitt utlåtande i utkastskedet fram önskemål beträffande bl.a. träbyggande och statusen som energihuvudstad för att beaktas i delgeneralplanen.</p>	<p>I bestämmelsen för de arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefulla objekten sägs att skyddsbehovet och –nivån för objekten anges i detaljplanen eller med stöd av lagen. Beskrivningen innehåller en karta, som visar vilka byggnader som redan är skyddade och vilka som inte är det.</p> <p>Planen har utökats med en reservering för en allmän parkeringsanläggning i hörnet av Rådhusgatan och Fredsgatan. Därtill ingår en reservering för en utvidgning av Torgparkeringen i planen.</p> <p>Beteckningarna för högt byggande möjliggör placering av högt byggande på de angivna områdena. Deras exakta placering bör undersökas och anges närmare i detaljplanen. Eventuellt högt byggande på centralsjukhusområdet behöver inte vara placerat på kyrkaxeln. Principen i planen är att byggandet på det historiska rutplaneområdet i centrum anpassas till den befintliga omgivningen och det befintliga byggnadsbeståndet. Utanför rutplaneområdet finns en del platser där det enligt planen är möjligt att uppföra höga byggnader (över 8 våningar). I hörnet av Rosténs gatan och Sandögatan finns inte rum för högt byggande. Dessutom har nyligen en lokalt hög landmärkesbyggnad, 8 våningar, uppförts vid Rosténs gatan.</p> <p>Bron mellan centrum och Brändö är mycket viktig. I planutkastet är bron angiven som förbindelsebehov men ändrades utgående från åsikterna till huvudrutt för cykelvägsnätet. Planeringen av bron torde starta i år via en planeringstävling.</p> <p>Delgeneralplanens skala valdes i planens utkastskede.</p>

Vasa Elektriska	Bemötande
Vasa Elektriska Ab:s fjärrvärmeenhet konstaterar att den nya infartsleden till Travbaneområdet som förlängning av Klemetsögatan är placerad så att den går exakt vid fjärrvärmenätets viktigaste tryckhöjningsstation vid f.d. Travgatan. Att flytta tryckhöjningsstationen är en mycket stor utmaning och dyrt. Dess teknik förnyades för några år sedan och den finns på en med tanke på värmedistributionen optimal plats. Inte heller har någon ny plats angivits för tryckhöjningsstationen i planförslaget. Vasa Elektriska Ab anser att det totalekonomiskt förnuftigaste är att bibehålla tryckhöjningsstationen på dess nuvarande plats.	Tryckhöjningsstationens placering kan anges i detaljplanen, den kräver ingen beteckning på delgeneralplanenivå.
Vasa Elnät	Bemötande
I området Sandviken behövs en reservering för en elstation. En lämplig plats för den har sökts en lång tid. Vi kom överens med planläggaren 9.3.2017 att den bästa platsen sannolikt skulle vara mellan Strandlandsvägen och motorvägen sydost om Tennis Center. Det vore skäl att ange beteckningen för elstationen även i denna delgeneralplan. 110 kV:s kraftledningarna till elstationen skulle utgöras av markförda kablar, så för dem krävs inga beteckningar.	En lämplig plats för elstationen kan anges i detaljplanen, den kräver ingen beteckning på delgeneralplanenivå.
Polisinrättningen i Österbotten	Bemötande
Polisen ber att sådana ärenden ska beaktas som kan påverka den allmänna säkerheten och trivseln, känslan av trygghet och smidigheten i trafiken samt fri passage för utryckningsfordon. Dyliga ärenden är bl.a: tillräcklig belysning, möjlighet till ordnande av kameraövervakning, undvikande av onödiga synhinder, tillräckliga räddningsvägar, tillräckligt med avfallskärl och offentliga toaletter.	Planläggningen har beaktat utlåtandet.
Österbottens räddningsverk	Bemötande
<p>1. Räddningsverket har tidigare i delgeneralplanens utkastskede gett utlåtande och då fört fram att ett mål för planen bör vara säkerheten, beaktande av den s.k. konsultationszonen i anslutning till hanteringen och lagringen av farliga kemikalier på Wärtsiläs fabriksområde (Seweso II, bekämpning av risken för storolyckor), sådant som bör beaktas vid utvecklingen av brandgatorna samt dirigering av risktransporterna bort från centrum. Planläggaren har gett sitt bemötande av de ovan nämnda kommentarerna i en bilaga till planbeskrivningen.</p> <p>1. Säkerhets- och kemikalieverket TUKES fungerar som övervakningsmyndighet i fråga om de ovan nämnda farliga kemikalierna. Räddningsverkets övervakningsuppgifter i fråga om det ovan nämnda objektet är baserade på räddnings- och kemikalielagstiftningen.</p> <p>2. Hanteringen och lagringen av farliga kemikalier, vilka nämns i punkt 1, är beaktade på plankartan genom att riskområdet är angivet och med planbestämmelsen att sådana anläggningar som det är svårt att tömma i undantagssituationer inte får placeras i området närmiljö. I förslagsskedets detaljplanebeskrivning behandlas förtätning av stadsstrukturen och kompletterande byggande och konstateras bl.a. att planen styr det kompletterande byggandet i centrum och att på plankartan anges exploateringsstal kvartersvis "för största delen av kvarteren i centrum". Det här torde i praktiken i enlighet med målen i planen innebära en ökning i invånarmängden. Vid en förhandling mellan Wärtsilä, planläggaren, miljöskyddet och räddningsverket 13.1.2017 behandlades bl.a. TUKES utlåtanden i ärendet och Wärtsiläs mål för framtiden. Enligt räddningsverkets uppfattning borde den ovan nämnda hanteringen och lagringen av farliga kemikalier beaktas i planbestämmelsen med den angivna planbestämmelsen samt därtill med en bestämmelse som</p>	Bestämmelsen för faroområdet stämmer överens med TUKES utlåtanden (4.3.2014 och 30.8.2017). I faroområdets närliggande kvarter strävar vi efter att inte öka invånarmängden. I övrigt är kompletteringsbyggande ett mål för hela centrumområdet.

<p>begränsar (en betydande) utökning av invånarmängden inom det i olyckssimuleringen konstaterade farliga verkningsområdet. Vid fastställandet av det farliga verkningsområdet skulle Wärtsiläs framtida behov beaktas.</p> <p>3. I övrigt har räddningsverket inga kommentarer.</p>	
<p>Utbildningsnämndens resultatområden</p>	<p>Bemötande</p>
<p>Den finskspråkiga och svenskspråkiga gymnasieutbildningen konstaterar som sitt utlåtande att det finns tillräckligt med områdesreserveringar på delgeneralplaneområdet för behov som gäller offentlig service med beaktande av behoven av utveckling av den finskspråkiga och den svenskspråkiga gymnasieutbildningen ifall befolkningstillväxten blir på det ovan nämnda sättet. I planen har gymnasiecampus i centrum beaktats och säkra trafiklösningar, cykelvägar och promenadvägar beaktats.</p> <p>Resultatområdet för yrkesutbildning konstaterar att yrkesutbildningen genomförs på två olika campus – Campus Hansa vid Krutkällarvägen 2–4 och Campus Sampo vid Smedsbyvägen 16. I delgeneralplanen bör tillräckliga reserveringar och arrangemang som trafiken kräver säkerställas. I Campus Hansa rör sig dagligen ca 1 650 studerande och 150 personer som hör till personalen samt 250 andra som är kunder i Silveria och Parcos. I Campus Sampo rör sig i genomsnitt dagligen ca 900 studerande och 100 anställda. Prognosen i fråga om mängden studerande visar en ökning i och med att antalet nya invånare ökar i området. I trafikreserveringarna och -regleringarna borde säkerhetsaspekterna beaktas med hänsyn till väganslutningarna till campus, tillräckliga lättrafikleder, parkeringsutrymmen för bilar, mopeder och cyklar samt pausutrymmen utomhus för de personer som rör sig på campusområdena.</p> <p>Ungdomsservicen meddelar som sitt utlåtande att planen till stor del motsvarar ungdomsservicens syn på behoven av utveckling av stadsområdet. De park-, idrotts- och rekreationsområden som ungdomarna använder på fritiden har beaktats bra i planen. Vad gäller fritidsområdena bör byggandet av en skejt-/parkourpark i centrum beaktas. En sådan ger ungdomarna möjlighet till mångsidig självständig hobbyutövning och förstärker centrumets dragningskraft bland ungdomarna och unga vuxna.</p> <p>Vasa stads institut anför som sitt utlåtande att utvecklingsriktningen är rätt: strukturen i centrum förtätas och områdena för offentlig verksamhet anknyts till varandra så att synergieffekter uppkommer. Ur institutens synvinkel är det viktigt att det gamla kasernområdet planmässigt och funktionellt kan kopplas som en sammanhängande del av det levande centrumområdet och det utbildningscampus som byggs och förtätas där. Förslaget stöder bl.a. samarbetet och utvecklingen av grundundervisningen i konst och den grundläggande utbildningen och gymnasieutbildningen samt utrymmenas och servicens användbarhet.</p> <p>Vasa stads institut oroar sig över trafiken och parkeringsproblemen i centrumområdet som förtätas. Därför bör planerna i planförslaget om utveckling av cykelvägar anses vara bra. Det räcker emellertid inte med att en s.k. kvalitetskorridor byggs vid esplanaderna utan även det tvärgående cykelvägsnätet och anslutningen till huvudlederna bör utvecklas. Redan nu är parkeringen exempelvis vid Vaasa-opisto på Rådhusgatan 31 en flaskhals. För Vaasa-opisto utarbetades år 2016 ett program för hållbar utveckling och enligt det uppmuntras användarna att utnyttja offentlig och lätt trafik. Det är inte möjligt att uppnå stadens</p>	<p>Planläggningen har beaktat utlåtandet. Utvecklandet av trafikarrangemangen och mobiliteten kräver målmedvetet arbete på olika planeringsnivåer och med olika planeringsverktyg. I delgeneralplanen har trafikens utvecklingsbehov beaktats med olika beteckningar och utrymmesreserveringar samt mål angivits för utvecklandet av trafiken i centrumområdet.</p>

<p>klimatmål utan att man i planen tar itu med trafikarrangemangen. Som stöd för detta behövs visserligen även utvecklingsåtgärder beträffande kollektivtrafiken och användarstyrning bl.a. genom parkeringsbegränsningar. Vasa stads institut ser i förslaget element till en utveckling i rätt riktning i fråga om trafikulturen i staden.</p>	
<p>Kultur- och idrottsnämndens resultatområden</p>	<p>Bemötande</p>
<p>Nämnden förordar i synnerhet en utvidgning av promenadcentrum, en mångsidigare och mera funktionell användning av brandgatorna med beaktande av skyddsbestämmelserna, utveckling av strandområdena samt förbättring av cykelvägsnätet. Lättrafiken mellan centrum och projekten i dess närhet bör tryggas och projekten bör övervägas som helheter så att de även är tillgängliga via lättrafik. Ett exempel på det här är lättrafikförbindelsen från torget till Wasa Station-området och den kommer att vara en utmaning där lösningarna bör övervägas. I fråga om det kompletterande byggandet i centrum bör stadsbildens särdrag, de kulturhistoriskt värdefulla helheterna och de ursprungliga byggnadsprinciperna i områdena beaktas. Nämnden motsätter sig den riktgivande reserveringen i planen om placering av en infartsramp till parkeringsanläggningen i kyrkans, Styrelsegårdens och stadshusets värdefulla kulturmiljö.</p> <p>Utöver kultur- och idrottsnämnden underlydande aktörers deltagande och sakkunnig- och samarbetsroll borde staden i processen för uppbyggande av nya bostadsområden och andra objekt i fortsättningen ta till en aktivare och mera konsekvent praxis då det gäller användningen av procentprincipen. Procentprincipen har använts i Vasa för ett antal år sedan men den har fallit ur användning. Principen används redan aktivt i många städer och kommuner och den skulle ytterligare förstärka stadens positiva image som kulturstad, öka konstnärernas sysselsättningsmöjligheter samt området/objektets dragningskraft och värde. För närvarande finns flera olika modeller för finansiering och anskaffning av konst och i Vasa kunde beroende på situation och objekt användas bl.a. konstprogram, ca en procent av byggkostnaderna (offentligt byggande och grundlig renovering) för konst, tomtöverlåtelsevillkoren utökas med en förpliktelse som gäller konst eller så kunde fondmallen användas, där en viss del (exempelvis i form av €/kvadratmeter våningsyta) av byggkostnaderna bärs upp av byggherrarna och placeras i en gemensam fond. Offentlig konst ökar ett områdes dragningskraft och värde, bidrar till att skapa en egen identitet, en story och en känsla för området, för med sig överraskande element i området, främjar möten och växelverkan mellan invånarna och stöder deltagande och aktiv evenemangsproduktion. Bebyggandet av Travdalen och inbegripande av konst som ett delprojekt är en bra inledning av samarbete och ett exempel på hur det i fortsättningen lönar sig att mera omfattande samarbete över förvaltningsgränserna också i fråga om andra kommande, nya bostadsområden, kompletterande byggande i centrum och planeringen och anläggandet av grönområden med beaktande av offentlig konst och stadsevenemang i området. Den samarbetsmodell som har använts i fråga om Travdalen kan via utvärdering utvecklas och som följande användas bl.a. vid planeringen och genomförandet av bebyggandet av Södra Klemetsö. Som kulturaktörer i delprojektet med konst i Travdalen deltar Kulturcentralen och Vasa stads museer. En liknande verksamhetsmodell vore det skäl att använda även i samband med planeringen av idrotts- och rekreationserviceområden samt närrekreationsområden, varvid idrottssektorn skulle vara en naturlig samarbets- och sakkunnigpart.</p>	<p>Planläggningen har beaktat utlåtandet och strävar efter att förverkliga de mål som är angivna i det. Den riktgivande områdesavgränsningen för Torgparkeringen har ändrats så att den i väster tar slut vid Rådhusgatan. Travdalen kommer att fungera som pilotobjekt för procentkonst och förhoppningsvis även som exempel för andra projekt i fortsättningen, såsom utvecklingen av Södra Klemetsö.</p>

<p>Nämnden önskar att stadsbornas möjligheter att delta i utvecklingen av och byggandet i centrum ska förbättras och att det ska bli fler mångsidiga evenemangsplatser. Vid planeringen och förverkligandet av områden, byggnader och olika miljöer kommer man ihåg målen i jämlikhets-, likvärdighets- och delaktighetsprogrammen utan att förglömma hinderfrihet och tillgänglighet.</p>	
<p>SAMMANDRAG AV ANMÄRKNINGARNA</p>	
<p>Vasa sjukvårdsdistrikt (sammandrag)</p>	<p>Bemötande</p>
<p>Vasa sjukvårdsdistrikt vill ge utlåtande över delgeneralplanen för Vasa centrum 2040. Inledningsvis vill Vasa sjukvårdsdistrikt framhålla att distriktet vill bli ansett som part när det gäller olika planer för Sandviksområdet och vill alltid i fortsättningen bli hört i planlägningsfrågor. I den pågående SOTE- och landskapsreformen kommer sjukvårdsdistriktet att uppgå i landskapet Österbotten 1.1.2019 eller senare.</p> <p>I synnerhet gäller sjukvårdsdistriktets intressen följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Enligt delgeneralplaneförslaget är Sandvikenområdet reserverat för offentlig service. Borde det stå att där även får finnas privat service? Vi bygger H-huset och renoverar andra byggnader på Sandviksområdet både för offentlig och privat service. - I delgeneralplanen finns inte reserverat plats för allmän parkering för Gustavsborgs allmänna simstrand. En sådan allmän parkeringsplats borde anvisas för besökarna till Gustavsborgs simstrand. I dagens läge använder besökare till simstranden sjukhusområdets akutmottagnings parkeringsplatser och besökarna till simstranden tar då bort parkeringsplatser från sjukvården. - I delgeneralplanen har inte anvisats sedimenteringsplats för dagvatten (regnvatten) från Y- byggnaden och DE- och JK-byggnaderna. Dessa dagvattenledningar finns redan i dag, likaså dagvatten från Sandviksgatan (U-byggnaden). Borde anvisas att möjligt att avleda dagvatten på dessa ställen. I planen anvisas plats vid slutet av Sanmarksgatan för infiltrering/sedimentering av dagvatten som kommer från området nedanför Kaserntorget. - I delgeneralplanen anvisas plats för nya öar i fortsättningen av Sanmarksgatan. Öarna är avsedda närmast för rekreation även om där finns en byggnadsplats för offentlig service och förvaltning. I samband med de nya öarna borde anvisas var parkeringen ordnas för besökare till dessa öar. Annars finns det risk för att besökarna kommer att använda sjukhusområdets parkeringsplatser. - I delgeneralplanen anvisas allmänna cykelvägar runt Sandviksområdet och ny anslutning (Sjukhusgatan) från Malmögatan - BRA för oss. I delgeneralplanen har anvisats en fortsättning från Kompassen-kvarteret in på vägen förbi Sandviksgatan 6 (=X-huset) och ner till gamla båthamnen. Den anvisningen bör tas bort. Det är fråga om en intern förbindelse som närmast betjänar matningstrafiken till sjukhusets centralkök och om anvisningen skulle finnas kvar kommer både gående och cyklister att ledas in på långtradarnas lastområde, vilket inte är bra. <p>I delgeneralplanen har parkområdet vid stranden bibehållits och anvisats som skyddsområde för flygekorrar - ok så länge det inte begränsar användningen av sjukhusområdet. I delgeneralplanen har anvisats att I- och gamla H-husen är skyddsobjekt. Beteckningen bör tas bort. Vasa sjukvårdsdistrikt har anhängit om och fått laga kraft vunna beslut om att</p>	<p>Planläggningen har beaktat utlåtandet. Sjukhusområdet har beteckningen PY, vilket innebär att området är reserverat för offentlig verksamhet samt verksamhet med offentlig karaktär. Detta omfattar alla sjukhusets funktioner, såväl offentliga som privata.</p> <p>Motorvägens nya anslutningar och de nya trafikarrangemangen på området kommer att förbättra sjukhusets tillgänglighet. Genom sjukhusområdet har ingen genomfartstrafik eller allmän cykelväg anvisats.</p> <p>I områdets detaljplan har mera allmän parkering anvisats invid sjukhusområdet. Parkeringslösningar för utfyllnadsöarna planeras i samband med noggrannare planering av öarna.</p> <p>I- och H-husen finns inte utmärkta som skyddsobjekt i planen.</p> <p>Planen strävar efter att koncentrera dagvattenutloppen till ställen där det är möjligt att rena dem, men innebär inga begränsningar för nuvarande utlopp.</p> <p>Kommentarerna angående beskrivningen har beaktats, men bakgrundsutredningar som refereras i beskrivningen har inte ändrats.</p>

<p>husen får rivas eftersom tomtmarken behövs för byggandet av nya H-huset.</p> <p>SAMMANFATTNING</p> <p>I stora drag har Vasa sjukvårdsdistrikts behov beaktats med de kompletteringsönskemål som nämnts i texten ovan. Det viktigaste är att den kommande SOTE- och landskapsreformen beaktas i planbeteckningarna, att tung trafik inte leds förbi sjukhusområdet, att inga uppsamlingsgator för trafik till andra områden går via sjukhusområdet utan att till området endast leds trafik som har ärenden till området, att cykel- och gångtrafiken beaktas så att det är möjligt att ta sig med cykel eller gående till sjukhusområdet men att själva sjukhusområdet ej blir genomgång för cykel- eller gångtrafiken, att för all verksamhet som anvisas på området även anvisas parkeringsplatser så att ej sjukhusets parkeringar används för annat än de avsetts till, att avledandet av dagvatten är möjligt vid alla nuvarande utlopp för dagvatten, att skyddsbestämmelserna ej förhindrar utvecklingen av sjukhusområdet så att sjuk-, hälso- och socialvården i framtiden kan ges inom landskapet på ett bra och effektivt sätt, att byggandet av de konstgjorda öarna görs med beaktande av sjukhusets behov.</p> <p>Det är viktigt att sjukvårdsdistriktet (eller dess efterföljare) hörs i alla planeringsskeden.</p>	
<p>Vasa miljöförening</p>	<p>Bemötande</p>
<p>Markutfyllnad vid Juckasgrynnan och Metgrundet och de konstgjorda öarna</p> <p>För planförslaget har en bedömning gjorts av konsekvenserna av de konstgjorda öarna i Södra stadsfjärden. Enligt bedömningen har den i generalplanen angivna omfattande kedjan av öar (alternativ VE1), som även innehåller markutfyllnad vid de naturliga öarna Juckasgrynnan och Metgrundet i Stadsfjärden, mera negativa konsekvenser för de häckande fåglarna på de naturliga öarna, vattnets huvudströmningar och landskapsbilden från havet än den mindre kedja av öar som anges i alternativ VE2. Slutsatsen av bedömningen är att det bästa alternativet är [...]VE2, som har flest positiva konsekvenser och mindre negativa konsekvenser än VE1. Trots det har alternativet Ve1 använts som underlag i planförslaget för kedjan av öar, fastän det i planbeskrivningen (s. 60) påstås att lösningen är en kombination av utredningens alternativ VE1 och VE2. Den avgörande skillnaden mellan dessa alternativ är markutfyllnaden vid Juckasgrynnan och Metgrundet och byggandet av en bro till Juckasgrynnan, de ingår i alternativ VE1 och saknas i alternativ VE2. Planlösningen kan inte ses som en kombination, eftersom den innehåller dessa avgörande element. I delgeneralplaneförslaget avviker de konstgjorda öarnas lägen en aning från kedjan av konstgjorda öar i generalplanen. Orsaken till det här är emellertid inte minimering av de negativa konsekvenserna utan en utformning av kedjan av öar så att den passar ihop med alternativet för Hamnvägen över Södra stadsfjärden. Det här framgår av planbeskrivningen (s. 46). Genom öarna är en riktgivande vägförbindelse angiven och det är denna sträckning för Hamnvägen. Enligt vår uppfattning bör lösningen med konstgjorda öar baseras på slutsatsen i konsekvensbedömningen. Enligt den bör som underlag för planlösningen alternativ VE2 användas. Därtill är det helt klart att Hamnvägen och rekreationsanvändning är alternativa användningsformer för kedjan av öar, eftersom man inte kommer för att rekreatera sig invid en stor väg. Det är en inre konflikt i planförslaget att även en vägförbindelse för tung trafik till Vasa hamn är angiven till öarna som i planen är anvisade som</p>	<p>Bestämmelsen för utfyllnadsöarna har utvecklats och sättet att ange dem har ändrats till riktgivande. Utfyllnadsöarna kräver närmare planering och utredning av konsekvenserna såväl i samband med detaljplanering som i byggnadsskedet, varvid i vattenlagen avsett tillstånd bör ansökas (hos Regionförvaltningsverket) för åtgärderna. För närvarande är det inte aktuellt att förverkliga öarna men beteckningen i delgeneralplanen beskriver en långsiktvision för det grunda vattenområdet utanför Sandviken och den skapades redan i samband med utarbetandet av Vasa generalplan 2030.</p> <p>Vattenområdet utanför Sandviken är så grunt att redan en liten landhöjning kan medföra vassbildning och igenväxning. Det har redan börjat bildas nya "öar" på området på grund av uppgrundningen. Via grundundersökningar har också konstaterats att sediment ansamlas på området och därför är landhöjningen och vassbildningen snabbare i Sandvikens område än exempelvis på andra stranden av Södra stadsfjärden, på Sundomsidan.</p>

<p>rekreationsområden. Denna motstridighet behandlas inte ordentligt i planbeskrivningen. Det nämns inte att Hamnvägen kan köra över större delen av den planerade rekreativansvändningen av öarna. Den eventuella Hamnvägens konsekvenser för vattenkvaliteten i Södra stadsfjärden och landskapet har inte heller bedömts vid konsekvensbedömningen i fråga om de konstgjorda öarna.</p> <p>I planbeskrivningen konstateras att behovet av utvidgning och genomförbarheten av en utvidgning av Juckasgrynnan i stor utsträckning är beroende av byggandet av Hamnvägen och skarvsituationen på Juckasgrynnan i framtiden. Det är bra att konsekvensen av skarvarnas närvaro för genomförandet av utvidgningen av Juckasgrynnan erkänns. En broförbindelse till ön skulle troligen avsluta skarvarnas häckning där permanent. Eftersom skarven hör till arterna i bilaga I i EU:s fågeldirektiv, skulle en sådan åtgärd åtminstone strida mot andan i artikel 4 i fågeldirektivet. Enligt det ska de i bilaga I nämnda arternas livsmiljöer skyddas med specialåtgärder för att säkerställa arternas överlevnad och fortplantning inom det område där de förekommer. Planförslaget möjliggör dock en sådana tvivelaktig åtgärd (dvs. att den ö där skarven häckar förstörs). Därför bör utvidgningen av Juckasgrynnan strykas i planförslaget. En utvidgning av Metgrundet har i sin tur betydande negativa konsekvenser för landskapsbilden. Vi föreslår att även den stryks i planförslaget.</p> <p>De konstgjorda öarnas konsekvenser för vattenströmningen och i och med det för Södra stadsfjärdens Naturaområde (bl.a. snabbare igenväxning) borde redas ut bättre än vad som har gjorts vid bedömningen av de konstgjorda öarnas konsekvenser. I bedömningen konstateras enbart att byggandet av en kedja med öar framför Sandviken inte skulle påverka Naturaområdet eller dess värden, eftersom konsekvenserna av kedjan med öar inte sträcker sig så långt. Samtidigt konstateras emellertid i bedömningen att alternativ VE1 i viss mån kommer att påverka strömningen mellan Toby-Laihela ås mynning och Vasklot broöppning. Om inverkan är sådan att vattenströmningen blir långsammare, kan i teorin sedimenteringen öka och vattenkvaliteten försvagas i Södra stadsfjärdens södra del på Naturaområdet. Om detta påskyndar eutrofieringen och igenväxningen i Naturaområdet kan det ha negativa konsekvenser för fågelbeståndet, som också behöver öppna vattenytor. Det är svårt att bedöma de här konsekvenserna och det borde göras noggrannare och mera transparent än så som det nu har gjorts. På grund av de konstgjorda öarna bör en behovsprövning göras i fråga om en Naturabedömning.</p> <p>Övriga planlösningar</p> <p>Vi anser att det är en bra lösning att en centrumtunnelreservering har inbegripits i planförslaget. En tunnel är ett betydligt bättre alternativ för miljön än de övriga alternativa sträckningarna för Hamnvägen. Goda lösningar är även det utvidgade cykelvägsnätet, utvidgning av centrum i riktning mot Klemetsö och den grönförbindelse som bibehålls norr om järnvägen i Klemetsö. Denna förbindelse avbryts dock tråkigt nog redan före Roparnäsvägen och vi föreslår att den ska förlängas ända dit. Annars fungerar förbindelsen inte som en ekologisk förbindelse från väster till öster. Likaså anser vi det vara bra att ett grönförbindelsebehov är angivet genom Klemetsö. Förbindelsen bör fortsätta ända till arboretum (VP) i Sandviken, för att grönförbindelsen i Klemetsö inte ska bli en återvändsgränd för de flygekorror och andra djur som kommer dit norrifrån.</p>	<p>Den fördjupade konsekvensbedömningsrapporten i fråga om öarna är temafokuserad och i den ingår ingen bedömning av de trafikmässiga konsekvenserna. Rekreativansfunktionerna och utnyttjandet av öarna i allmänhet kräver dock en gatuförbindelse till ön. En gatuförbindelse till Abborrön kunde medföra olägenheter för Abborröns natur- och rekreativansvärden och därför går gatuförbindelsen i delgeneralplanen i enlighet med Vasa generalplan 2030 från Sanmarksgatan till Krutkällarvägen. Konsekvenserna av Hamnvägen har undersökts i miljökonsekvensbedömningen beträffande Hamnvägen. Slutsatsen i miljökonsekvensbedömningen var att samtliga i den undersökta alternativ är genomförbara, även om alla också har negativa konsekvenser. Att bygga Hamnvägen via öarna är dock inte det första alternativet för Vasa stad, och därför har pilen som anger ett förbindelsebehov (över Södra stadsfjärden) strukits i delgeneralplanen vid öarna.</p> <p>Sättet att märka ut öarna i delgeneralplanen möjliggör olika genomföranden. Delgeneralplanen gör det inte möjligt att förstöra skarvarnas levnadsmiljö, eftersom det inte är möjligt att bygga direkt på basis av delgeneralplanen. Vid närmare planering och förverkligande av öarna måste motsvarande naturvärden absolut beaktas. Ökedjan kan vid behov förverkligas utan en utvidgning av Juckasgrynnan. Det är inte meningen att Metgrundet ska utvidgas och några utfyllnader av det har inte föreslagits i planen.</p> <p>Att bilda och bevara grönförbindelser är en utmaning i tät stadsmiljö. I Vasa är grönförbindelsenätet i första hand baserat på Vasas grönområdesstruktur. Den nya grönzonen som har föreslagits norr om järnvägen har förlängts så långt som det utrymmesmässigt har varit möjligt att förlänga den. Vid närmare planering kan grönförbindelsernas kontinuitet främjas via gatuplanteringar och områden som ska planteras.</p>
--	---

<p>Utredningarnas tillräcklighet</p> <p>Enligt planbeskrivningen bidrar de konstgjorda öarna till att hantera de utmaningar som landhöjningen och eutrofieringen i Södra stadsfjärden medför. I fråga om landhöjningen har den höjning i havsytan som klimätförändringen medför dock inte beaktats och den har redan börjar jämna ut konsekvenserna av landhöjningen även i Finland. Vid konsekvensbedömningen beträffande de konstgjorda öarna uppges landhöjningen framskrida med en årlig takt på ca 0,8 cm. Enligt Meteorologiska institutet (http://ilmatieteenlaitos.fi/merenpinnan-nousu-suomen-rannikolla) har emellertid vattenytan på 2000-talet sänkts med endast ca 0,5 cm årligen på Vasas nivå, uttryckligen beroende på den höjning i havsytan som klimätförändringen medför. Enligt Meteorologiska institutets prognos kommer denna takt (0,5 cm/år) att hållas ungefär på samma nivå under åren 2020-2040. Under åren 2040-2060 kommer den att ha sjunkit till ca 0,2 cm/år och efter år 2060 kommer ytan inte att sjunka längre. Totalt skulle vattenytan i Vasaregionen sjunka med endast 18 cm och därefter kan vi till och med stå inför en höjning i vattenytan. Prognosen innehåller naturligtvis många osäkerhetsfaktorer men det är ändå skäl att beakta den. Det är onödigt att förutspå någon sådan utveckling för de konstgjorda öarna som inte kommer att förverkligas helt.</p> <p>I planens naturutredning påstås det att man på planområdet utöver de lagstadgade objekten, även har utrett bl.a. i naturdirektivet angivna naturtyper. Såvitt vi kan se har detta inte skett i verkligheten eller åtminstone på Abborröns områden förekommer värdefulla lundar och moskogar, som uppfyller kriterierna för primärsuccessionsskog på landhöjningskust och i fråga om lundarna även kriterierna för boreala lundar. Samma skogar har värden även utgående från i METSO-kriterierna avsedda skogslivsmiljöer som kräver skydd samt hotade naturtyper. Det är uppenbart att det på planområdet även finns andra METSO-livsmiljöer eller med tanke på hotade naturtyper (bl.a. lundar) värdefulla skogar (bl.a. Klemetsöområdet).</p> <p>Ytterligare utredningar är nödvändiga till den här delen. Det är möjligt att inte heller förekomsten av åkergröda på planområdet har utretts tillräckligt. Ett sådant intryck uppkommer av det att arten har observerats på endast en plats. Enligt vår uppfattning finns potentiella lekområden för åkergrödan även på andra uppgrundade stränder vid Södra stadsfjärden.</p> <p>Planbestämmelserna</p> <p>Planbestämmelsen för luo-området är för generell och förutsätter i praktiken inte någonting sådant som enligt naturdirektivet och naturvårdslagen inte gäller i hela Finland även i övrigt. I planbestämmelserna bör man tydligare skriva ut vad som är tillåtet och vad som är förbjudet bl.a. i fråga om skogsvärden i områdena på flygekorrens kärnområden och andra områden som hör till artens revir. I fråga om Abborrön är det skäl att ta i bruk en egen planbeteckning och planbestämmelser som tryggar bevarandet av värden som är centrala för områdets lund- och moskogar som är i ett med naturtillstånd jämförbart tillstånd eller i övrigt är värdefulla.</p>	<p>För delgeneralplanen har en naturutredning på generalplanenivå gjorts. I bestämmelserna har planens generella och strategiska karaktär beaktats. Mera detaljerade bestämmelser ges i detaljplanen. Bestämmelsen för luo-områdena har dock utvecklats så att den även beaktar bl.a. de värdefulla naturtyperna på Abborrön.</p>
<p>Invånare vid Kopparövägen</p> <p>För det första vill jag tacka för att villorna på Kopparön har fått uppmärksamhet som separata kulturhistoriskt betydelsefulla objekt i den nya delgeneralplanen. Detta är en fin och viktig sak förutom för områdets invånare även med tanke på helhetsbilden av Vasa stad, ett tecken på att staden uppskattar sin miljö. Cykelrutterna och utvecklingen av dem är också en viktig sak med tanke på en positiv stadsbild. I det nya</p>	<p>Bemötande</p> <p>Den riktgivande cykelvägsbeteckningen har flyttats en aning i delgeneralplanen. Innan en eventuell ny cykelväg börjar förverkligas, kommer den exakta rutten för cykelvägen att anges i en detaljplan</p>

<p>delgeneralplaneförslaget är dock cykelvägen angiven så att den vid mitt uthus går mellan min grannes och mitt arrendeområde mot stranden. Mitt uthus är alltså helt utsuddat i detta planutkast. Även denna byggnad är kulturhistoriskt värdefull, eftersom den innehåller bl.a. de sista utetoaletterna i staden. Byggnaden används även aktivt som uteförråd och hör nära samman med det ursprungliga byggnadsbeståndet i området. Även en renovering av taket på byggnaden planeras och en upprätning av byggnaden. Byggnadsbeståndet på tomten har delvis inventerats år 1995 och då inventerades uthuset genom att en ritning över det gjordes upp (bilaga 1). Den nya i delgeneralplanen angivna cykelvägen går nu där mitt uthus finns och samtidigt skulle den skära av hörn på min jordkällare. Jordkällaren, som hör till ett byggnadsbestånd från 1800-talet, hamnar utanför tomten på den nya tomtkartan (i kraft fr.o.m. 17.1.2017). Jordkällaren är byggd av natursten och i relativt gott skick på insidan men den behöver ett nytt tak. Fastän det område som jag besitter nu har skiljts åt till en mindre tomt, kvarstår min äganderätt till dessa byggnader som finns utanför tomten och nyttjande- och besittningsrätten till hela det tidigare markområde (4390 m²) som jag har haft enligt ett tidigare avtal. Inte heller har jag för avsikt att bygga något nytt uthus på något annat ställe på tomten, även om det på denna nya tomtkarta har angivits ordentligt med byggrätt. Kopparöns villaområde är angivet som värdefullt område, hur passar det ihop med att cykelvägen nu är angiven mellan Nieminens och min tomt, varvid cykelvägen splittrar ett enhetligt villaområde och Nieminens tomt blir en skild ö? Detta står enligt min uppfattning i strid med att villaområdet är angivet som värdefullt och enhetligt område. Enligt dem som bor på området och även andra som använder vägen kan vägen förbli där den är nu, en något slingrande och naturlig skogsväg, som fortsätter därifrån till stranden där den även nu förbinds med eventuella konstgjorda öar. Enligt min uppfattning bara ökar det här naturligheten och intresset för områdets natur samt bevarar dess nuvarande enhetlighet tillsammans med områdets ursprunglighet. Jag hoppas att detta beaktas i det skedet när cykelvägen någon gång i framtiden anläggs.</p>	<p>eller en separat gatuplan eller motsvarande, där byggnadsbeståndet, terrängformerna, växtligheten i området osv. beaktas. Ifall det inte är möjligt att placera rutten på ett naturligt sätt i området, kan den även gå runt området så som nu.</p> <p>Ifrågavarande uthusbyggnad har beaktats i detaljplanen för området (ingår i SR-område) men den har inte fått någon egen skyddsbezeichnung. Detaljplanen är mera detaljerad än delgeneralplanen och den anger hur området kan utvecklas. Fastän objektet inte har en egen objektsbezeichnung, innebär det inte att det saknar värde.</p>
---	---

UTLÅTANDEN OCH ÅSIKTER OM UTKASTET TILL DELGENERALPLANEN FÖR CENTRUM (17.3–19.4.2016)

SAMMANDRAG AV UTLÅTANDENA	
Närings-, trafik- och miljöcentralen	Bemötande
<p>Mål och dimensionering</p> <p>-Som målår för delgeneralplanen har angivits 2040 och dimensioneringen i planen utgår ifrån det. Närings-, trafik- och miljöcentralens ståndpunkt är att eftersom den styrande och gällande landskapsplanens mål- och dimensioneringsår är 2030, borde målåret för delgeneralplanen för centrum vara detsamma. Landskapsplanen innehåller bl.a. dimensioneringssiffror för handeln med anknytning till folkmängden. Närings-, trafik- och miljöcentralens ståndpunkt till Vasaregionens samtliga delgeneralplaner har därför varit att dimensioneringen och målåret borde överensstämja med landskapsplanens målår. Målår för Vasa generalplan är också 2030 och delgeneralplanen för centrum borde anpassas till denna helhet.</p> <p>- Normal tidsperiod för generalplanläggning är ca 10 år. På delgeneralplanens område har befolkningsökningen varit ca</p>	<p>Mål och dimensionering</p> <p>Vasa centrumets roll kommer inte att förändras i den nya landskapsplanen. Planläggningen och Österbottens förbund anser därför att år 2040 är ett eventuellt målår i detta fall. Beskrivningen har utökats med information om befolkningsprognosen för år 2040. Målet är att förtäta stadsstrukturen och utöka bostadsbyggandet i synnerhet i Vasas centrumområde. Därmed kommer befolkningsökningen i delgeneralplaneområdet i framtiden att vara större än under tidigare år. Landskapsplanen och Vasa generalplan är utgångspunkter för delgeneralplanen, och</p>

150 invånare/år. Enligt stadens befolkningsprognos kommer ökningen att vara ca 190 invånare/år under tidsperioden 2015-2025, vilket skulle innebära ca 2900 nya invånare till år 2030. Delgeneralplanen är dimensionerad för ca 9000 nya invånare men siffran borde justeras enligt målet för år 2030. En realistisk och motiverad befolkningsutvecklingsprognos skapar ekonomiska ramar för dimensioneringen av gatorna, vattentjänsterna och den övriga infrastrukturen och är även ett särskilt mål bland de nationella områdesanvändningsmålen.

-I beskrivningen borde planlösningarna presenteras i förhållande till landskapsplanen och den gällande delgeneralplanen för Vasa (markanvändnings- och byggförordningen § 17). Med tanke på tolkningen och illustrationen av delgeneralplanen vore det även önskvärt att ett 0-alternativ görs upp i fråga om planen.

-Delområdet Klemetsö är planerat som ett i 111 § i markanvändnings- och bygglagen avsett utvecklingsområde. Av planbestämmelsen för området borde det framgå att utvecklingsområdet är i kraft i 10 år. Bestämmelsen borde också innehålla en redogörelse för vilka specialbestämmelser man har beslutat tillämpa på området och i beskrivningen borde därtill grunderna för tillämpningen av specialarrangemang presenteras.

Stadsbilden och byggnadseffektiviteten

- Bakgrund till planen är förutom goda utredningar även centrumstrategin, de skapar en god grund för planutkastet. En del av resultatet av utredningarna, exempelvis utredningarna om vinds- och takbyggande, brandgator och högt byggande, har dock inte angivits på plankartan som bestämmelser. Med tanke på stadsbilden vore det bra att beakta även dessa utredningar och att sätta in resultaten på plankartan, som är det viktigaste juridiska plandokumentet.

-Kvartersexploateringen och byggnadernas höjder påverkar stadsbilden mest och även invånarnas trivsel. I delgeneralplaneutkastet är kvartersexploateringen i de viktigaste områdena i centrum, dvs. området för centrumfunktioner C, området för flervåningshus AK och området för småvåningshus A, angiven enbart i form av rekommendationer genom att ordalydelsen eftersträvad kvartersexploatering används. Den allmänna bestämmelsen förpliktar i fråga om byggrätten och våningsantalet till beaktande av kulturhistoriska värden och en balanserad stadsbild. Bestämmelsen är så pass allmän att det är möjligt att på basis av den motivera en byggrätt och ett våningsantal inom ett mycket brett spektrum. Det kompletterande byggandet i centrum hänförs också till områden invid brandgator, varvid en lämplig höjdskala borde beaktas. Brandgatorna hör till en byggd kulturmiljö av riksintresse och det vore viktigt att på plankartan ange sådana bestämmelser som beaktar detta. Med beaktande av delgeneralplanens betydelse som centrum för hela landskapet borde kvartersexploateringen och våningsantalet uttryckligen planeras på de villkor som stadsbilden och invånarnas trivsel ställer. Genom att de här viktiga faktorerna inte fastställs och eventuellt blir föremål för påtryckningar från olika håll är det möjligt att det i centrumområdet planeras mycket massiva och höga

planen är i linje med dem. Info om det har laggs till i beskrivningen.

Planbestämmelserna för utvecklingsområdet har utökats med informationen att det är i kraft i 10 år och vilka specialarrangemang som kan tillämpas på området. Beskrivningen har utökats med information om specialarrangemangen.

Stadsbilden och byggnadsexploateringen
Resultaten av utredningarna om högt byggande har överförts till plankartan genom att eventuella platser för högt byggande har angivits på plankartan. Resultaten av utredningarna om kompletterande byggande har beaktats i planens exploateringstal, som har utvecklats och preciserats i planförslaget. Brandgatorna har i stadskärnan beaktats som en del av Vasas promenadcentrum och i hela området som en del av RKY-helheten. Bestämmelserna för RKY-områdena har utökats med en bestämmelse som förpliktar till samarbete med museimyndigheterna vid utvecklingen av områdena. De allmänna bestämmelserna har utökats med en bestämmelse om byggnadshöjden invid brandgatorna. Beteckningen för områden som förändras har utvecklats och ändrats.

Kulturmiljön

Planbeskrivningen har utökats med information om sk-områdena. Beteckningen för kulturhistoriskt värdefulla objekt har preciserats så att generalplanen värnar om bevarandet av värdefulla objekt och underlättar beaktandet av dem på detaljplanenivå. Eftersom en detaljplan gäller för hela planeringsområdet, anges detaljerat skydd och nivån på skyddet i detaljplanen.

Natur och rekreation

Bestämmelsen för luo-områdena har ändrats. Avgränsningarna av luo-områdena har preciserats och de arter som ska skyddas har skilts åt från varandra med siffror. Med tanke på naturens mångfald är strandzonen i centrum ett väldigt viktigt och värdefullt naturområde. De arter som ska skyddas söker sig också till byggd miljö och därför finns en del av luo-områdena på PY-områden. Vid utvecklingen av de här områdena förpliktar beteckningen luo till beaktande

byggnadskvarter.

- I delgeneralplanen borde med tanke på hela centrum de ställen anges där det är möjligt att placera effektivt eller högt byggande. I samband med detaljplanläggningen är det inte möjligt att när det gäller enskilda kvarter bedöma konsekvenserna av exploateringen och höjden för hela centrumets stadsbild.

- I Klemetsö har flera omfattande AS-områden anvisats, områden som förändras/områden med blandade funktioner med boende som tyngdpunkt. På områdena är också affärer, service och arbetsplatser som inte medför miljöstörningar tillåtna. Beteckningen AS är inte förordningsenlig och Närings-, trafik- och miljöcentralen rekommenderar i stället beteckningen nr 118, med vilken det är möjligt att anvisa nya områden och områden som förändras väsentligt. Användningsändamålet bör dock anges och ifall tyngpunkten finns på boende, borde områdena få en beteckning i huvudklassen A.

Kulturmiljön

- Bestämmelserna beträffande den nationellt värdefulla byggda kulturmiljön och den landskapsmässigt eller lokalt värdefulla områdeshelheten är träffande och ändamålsenliga. De landskapsmässigt eller lokalt värdefulla områdeshelheterna är angivna med sk och de olika delområdena med nummer. Beskrivningen eller en separat utredning borde innehålla inventeringsuppgifter på generalplanenivå om de här delområdena.

- De arkitektoniskt eller kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna som ska skyddas är angivna i planen.

I bestämmelsen står det att objektets skyddsnivå fastställs i detaljplanen eller med stöd av lagen samt att det utöver de i planen angivna objekten även kan finnas andra värdefulla objekt på området. Beteckningen och bestämmelsen kan tolkas på olika sätt; är det meningen att byggnaderna ska skyddas enligt generalplanen men skyddsnivån fastställs i detaljplanen eller är de värdefulla byggnader som ska skyddas angivna i planen enbart i informativt syfte. Beteckningen och bestämmelsen borde ännu preciseras.

Natur och rekreation

- På plankartan har de naturområden som ska skyddas i enlighet med 49 § i naturvårdslagen avgränsats med beteckningen lu0. Av naturutredningen framgår det att det är fråga om flygekorrens, småfladder-mössens och åkergrödans livsmiljöer samt föröknings- och rastplatser. Det vore skäl att specificera lu0-områdena med nummer och förklaring på plankartan.

-Luo-beteckningarna ingår i rekreationsområdena med ett par undantag. Matmorsvikens åkergrödsförekomst finns på ett område för offentlig service och förvaltning PY och flygekorrens kärnområde finns på Krutkällarvägens PY-område. De här lu0-områdena borde beaktas redan i delgeneralplaneskedet, inte först i samband med detaljplanläggningen.

- I planutkastet har flera större utfyllnadsöar anvisats i det grunda vattenområdet i Sandviken.

av områdenas naturvärden. De konstgjorda öarnas konsekvenser har utretts i en separat utredning och beteckningen och bestämmelserna för områdena har utvecklats.

Handel

Enligt markanvändnings- och bygglagen ska stora detaljhandelsenheter i första hand förläggas i centrumområden. Landskapsplanen innehåller ingen maximidimensionering eller storleksgränser för den kommersiella servicen i Vasas centrumområde. Planläggningen önskar att den kommersiella servicen i första hand dirigeras till centrumområdet och att landskapsplanens avgränsning av och dimensioneringsfrihet i fråga om centrumfunktionerna beaktas även vid mera detaljerad planering. I planförslaget har lämpliga platser för handelns storerheter enligt NTM-centralens förslag märkts ut som C- eller KM-områden. Den tidigare allmänna bestämmelsen om styrning av handeln har tagits bort.

Industrin

Planen har inga konsekvenser för risken för en storolycka på Wärtsilås fabriksområde. På plankartan har dock i enlighet med utlåtandet av TUKES angivits ett riskområde, där resultaten av modellen för naturgas- och flytgasspridning beaktas. Beskrivningen har utökats med information om riskerna i området.

Trafiken

Beskrivningen har utökats med information om konsekvenserna av och kostnaderna för en centrumtunnel. Vägsträckningen över Stadsfjärden har inte angivits som hamnväg i planen. Den i planen angivna riktgivande gatu- eller vägförbindelsen beaktar behovet av hamnväg men utesluter inte andra hamnvägssträckningar. Avgränsningarna av trafikområdena för motorvägens och Verkstadsgatans cirkulationsplats har justerats. Plankartan har utökats med beteckningen resecentrum. Det upplevs inte som nödvändigt att i planen understryka cykelvägsnätshierarkin. Vid utvecklingen av cykelvägsnätet har utöver trafikutredningen ett separat utvecklingsprogram gjorts upp år 2013. I planen är de viktigaste cykelvägsrutterna i

Av beskrivningen framgår att förverkligandet av fyllnadsområdena kräver närmare planering och konsekvensbedömning i detaljplanläggnings- och genomförandeskedet. Det är inte möjligt att ange fyllnadsöar i delgeneralplanen utan konsekvensbedömning. Det krävs stora mängder stabila byggmassor för att anlägga konstgjorda öar. Muddringsmassorna bidrar till försurningen av marken och tungmetallläckage, som påverkar vattenkvaliteten en lång tid. Södra stadsfjärden är ett viktigt område med tanke på fiskarnas förökning och massiv muddring kan utgöra ett hot för fiskbeståndet.

- Fyllnadsöarna är angivna med EM, landskapsutformningsområde, som i första hand utvecklas som område för rekreation och boende. Beteckningen EM stämmer inte överens med förordningen och Närings-, trafik- och miljöcentralen rekommenderar beteckningen för det huvudsakliga användningsändamålet, dvs. V, rekreativområde. Öarna finns delvis på ett område som enligt landskapsplanen är rekreativområde. Ifall byggande anvisas på öarna, borde bestämmelsen innehålla krav på lägsta bygghöjd.

Handel

- På området för centrumfunktioner C är det möjligt att förlägga stora detaljhandelsenheter. De stora handelsenheterna utanför C-området borde få beteckningen KM.
- Det är inte möjligt att ange en sådan bestämmelse i planutkastet enligt vilken hela generalplaneområdet skulle räknas som ett i MarkByggl 71 c § avsett centrumområde. Inte heller är det på basis av detta möjligt att placera stora detaljhandelsenheter på område för service, handel och arbetsplatser P.

Industri

- Wärtsiläs fabriksområde är klassificerat som en i Sevesodirektivet angiven anläggning i och med att där upplagras flytande naturgas (LNG), som används vid testningen av gasmotorer. Fabriksområdets s.k. konsultationszon är 1 km. Miljöministeriet sände år 2001 direktiv till kommunerna om hur markanvändningen i fråga om de i Sevesodirektivet angivna anläggningarna borde planeras. Om en plan görs upp för ett område innanför konsultationszonen kring en produktionsanläggning och förverkligandet av planen skulle kunna innebära att antalet personer som utsätts för risken för en storolycka ökar mer än obetydligt, är det nödvändigt att i anslutning till utarbetandet av planen utreda riskerna för olyckor i anslutning till produktionsanläggningens verksamhet. De här konsekvenserna bör beaktas vid utarbetandet av programmet för deltagande och bedömning i anslutning till planen. Resultaten rapporteras i planbeskrivningen och vid behov ges planbestämmelser för att minska de skadliga konsekvenserna.

- Säkerhets- och kemikalieverket Tukes utlåtande 4.3.2014 om delgeneralplanen för centrum. Av utlåtandet framgår att Wärtsilä Finland Oy har gjort upp spridningsmallar i fråga om naturgas och flytande gas och angivit uppgifterna på kartunderlag. Tukes uppmanar staden att beakta

centrumområdet angivna. Målet är att utveckla de rutter som är angivna i planen så att de blir snabba.

Buller och vibrationer, förorenad mark
Planen har utökats med bestämmelser om beaktande av buller och vibrationer. Beskrivningen har utökats med information om förorenad mark på planområdet och de mera betydande områdena har märkts ut på plankartan med beteckning nr 22.

Vattentjänsterna

Vasa Vatten utreder som ett separat projekt nät- och anläggningskapaciteten och eventuella ändringsbehov. Kommuntekniken gjorde år 2011 en utredning av översvämningrutterna och detaljerade problemställen. I delgeneralplanen har vattentjänsterna granskats på allmän nivå. I fråga om dagvattenarrangemangen och övriga vattenmotiv uppgörs även en separat vattenområdesstruktur, som torde bli klar år 2017.

spridningsmallens resultat vid planläggningen; det omedelbara området går in på järnvägen.

I områdets omgivning får inte sådana anläggningar planläggas som är svåra att tömma i undantagssituationer. I planbeskrivningen finns ingen information om hur Wärtsiläs fabriksområde har beaktats som Sevesodirektivanläggning i planarbetet. Närings-, trafik- och miljöcentralens ståndpunkt är att riskerna för olyckor i anslutning till verksamheten bör utredas i planen. Fabriksområdet borde anges med T/kem på plankartan.

Trafiken

- I delgeneralplaneutkastet har en riktgivande reservering anvisats för en tunnel genom centrum. Av beskrivningen framgår det att behovet av en centrumtunnel och dess slutliga omfattning är beroende av förverkligandet av hamnvägen. För närvarande görs utgående från lagstiftningen om miljökonsekvensbedömning en miljökonsekvensbedömning i fråga om hamnvägen, varav beskrivningen och kontaktkommissionens utlåtande blir klara i höst. När en tunnel genom centrum anvisas i delgeneralplanen, bör tunnelns samtliga konsekvenser beaktas, inklusive investeringskostnaderna och kostnaderna för upprätthållandet (9 § MarkByggl).

- De konstgjorda öarna är förenade med riktgivande vägsträckningar som fortsätter till vattenområdet sannolikt i syfte att gå över Södra stadsfjärden som ett alternativ för hamnvägen. Att anvisa vägsträckningen som hamnväg över stadsfjärden strider mot den gällande landskapsplanen.

- Motorvägen är förkortad i planutkastet men längden på trafikområdet borde ännu justeras så att det inte går ända till cirkulationsplatsen. Områdesavgränsningarna för cirkulationsplatsen vid Verkstadsgatan borde för trafikområdets del också justeras så att de stämmer överens med vägplanen för riksväg 8 och landsväg T24.

- Resecentret är inte separat angivet på plankartan; enligt förordningen om resecenter är beteckningen nr 88.

- En stor prioritet i delgeneralplanen har varit att utveckla cykelvägsnätet i centrum. Trafikutredningen rekommenderar att cykelvägsnätet delas in hierarkiskt i huvud-, områdes- och närnät. På plankartan presenteras lederna enbart som huvud- eller områdesrutter. Eftersom biltrafiken till centrum också kan minskas i och med cykling, vore det önskvärt att huvudrutterna anges skilt, varvid det skulle vara möjligt att planera de rutterna så att de är snabba.

Buller och vibrationer, förorenad mark

- Till planens bakgrundsutredningar hör en buller- och vibrationsutredning. De viktigaste buller- och vibrationsområdena borde anges på plankartan och deras konsekvenser borde beaktas samt bestämmelser anges som eliminerar de skadliga konsekvenserna.

- På planområdet finns flera områden där det kan finnas förorenad mark. I datasystemet om markens tillstånd har objekt angetts där föroreningar bör beaktas. Innan undersökningar startar, borde Närings-, trafik- och miljöcentralens sakkunniga kontaktas för närmare anvisningar.

<p>- I Mejerigatan 6 finns Vägverkets centrallagers gamla bränsledistributionspunkt, och i fråga om den finns en markanvändningsbegränsning. Också i fråga om Institutgatan 17 finns en markanvändningsbegränsning på grund av förorenad mark. På Institutgatan 15 har förorenad mark iståndsatts men där finns en markanvändningsbegränsning på grund av resthalter under byggnaden. På före detta djuravstjälplingsplatsen, s.k. Ratbacken, (Himalajagatan/Mejerigatan) finns en markanvändningsbegränsning på grund av förorenad mark under vägområdet. Invid järnvägen på Stena Recycling Oy:s och Kuusakoski Oy:s område har återvinnings- och skrotuppsamling bedrivits och eventuella föroreningar bör utredas. Det finns flera både avslutade och fungerande bränsledistributionspunkter där föroreningen borde utredas.</p> <p>- Det är möjligt att anvisa förorenad mark på plankartan med beteckningen nr 22, markområde som ska saneras/iståndsättas.</p> <p>Vattentjänsterna</p> <p>- I delgeneralplanebeskrivningen nämns inga vattentjänstlösningar. Vasa stad har ett centraliserat vatten- och avloppsnät, det vore dock på sin plats att utreda behoven till följd av den ökade folkmängden och bl.a. nätkapaciteten.</p> <p>- En dagvattenplan har gjorts upp för delgeneralplanen. På basis av planen har på plankartan anvisats fem riktgivande områden för dagvattenhantering och de finns alla på vattenområde. Sannolikt behövs miljötillstånd i enlighet med vattenlagen för anläggande av våtmark. Det framgår inte av dagvattenplanen var översvämningrutterna är planerade. Av planen framgår det dock att dagvattennätet är för litet och det kan vara nödvändigt att utreda om det är möjligt att förstora nätkapaciteten.</p>	
<p>Pohjanmaan liitto</p> <p>-Österbottens förbund anser det vara positivt att Vasa stad uppgör en delgeneralplan för Vasa centrumområde. Planlösningen verkar grunda sig på sakenliga utredningar. Planbeskrivningen är logiskt uppbyggd, väl skriven och innehåller det väsentliga. Den ger en bra bild av delgeneralplanens utgångspunkter och bakgrundsutredningarna finns väl refererade i planbeskrivningen.</p> <p>-Ur planhandlingarna framgår inte den uppskattade befolkningens mängden för år 2040, som är planens målår. Stadens befolkningsprognos sträcker sig bara fram till år 2025 och då väntas befolkningsökningen vara +2000 invånare. Planlösningen däremot möjliggör en befolkningsökning på totalt 9000 invånare fram till år 2040.</p> <p>-Österbottens landskapsplan 2030 finns refererad i planbeskrivningen. Största delen av delgeneralplanområdet är i landskapsplanen anvisat som ett område för centrumfunktioner. Detta område utvidgades i och med att etapplandskapsplan 1 fastställdes av miljöministeriet i slutet av år 2013. Utdraget ur landskapsplanen på sidan 16 kunde med fördel bytas ut mot ett utdrag, där centrumområdets nya avgränsning framgår.</p>	<p>Bemötande</p> <p>Beskrivningen har utökats med ett utdrag ur landskapsplanens etappplan 1. Enligt MBL kan stora detaljhandelsenheter av regional betydelse inte placeras utanför landskapsplanens område för centrumfunktioner. Eftersom nästan hela planområdet ligger inom landskapsplanens C-område anser Planläggningen att områdets kommersiella tjänster inte ska begränsas av maximidimensioneringar eller storleksbegränsningar.</p> <p>Den allmänna bestämmelsen gällande kommersiell service har strukits. Områden som är möjliga för detaljhandels störeheter har märkts ut som C- eller KM-områden. Planläggningen anser inte att det är ändamålsenligt att märka ut ett lika stort C-område som i landskapsplanen, eftersom generalplanens uppgift är att precisera landskapsplanen, liksom detaljplanen preciserar generalplanen. I detaljplanen är</p>

-Delgeneralplanens målår är 2040 medan målåret för Österbottens landskapsplan är 2030. Eftersom delgeneralplanen förverkligar landskapsplanen borde delgeneralplanens målår sammanfalla med landskapsplanens eller ha ett tidigare målår. Men eftersom delgeneralplanområdet nästan till sin helhet i landskapsplanen är anvisat som område för centrumfunktioner och även kommer att förbli det i Österbottens landskapsplan 2040 anser Österbottens förbund att de olika målåren inte utgör något problem.

-Planbeskrivningen borde kompletteras så att det framgår på vilket sätt delgeneralplanen förverkligar Österbottens landskapsplan 2030 och dess utvecklingsprinciper. Det samma gäller Markanvändnings- och bygglagen, de riksomfattande målen för områdesanvändningen, Vasaregionens strukturmodell 2040 och Vasa centrumstrategi.

-En av delgeneralplanens målsättningar är att utveckla stadsstrukturen på ett energieffektivt och resurssmart sätt. Hur denna målsättning har uppnåtts framgår inte ur plandokumentet.

-Avgränsningen för landskapsplanens område för centrumfunktioner har i delgeneralplanen preciserats och förminskats radikalt. Noteras bör dock att stora detaljhandelsenheter av regional betydelse inte får placeras utanför området för centrumfunktioner (C). Hela planområdet ligger dock inom Vasa-Korsholms centrumutvecklingszon där den undre gränsen för en stor detaljhandelsenhet eller -koncentration av regional betydelse är 8000 v-m². Inom centrumutvecklingszonen får placeras högst två stora detaljhandelsenheter eller -koncentrationer av regional betydelse (Stenhaga, Strandvägen). Zonens maximidimensionering för kommersiell service, till de delar som ligger utanför Vasas område för centrumfunktioner, är 220 000 v-m². Utanför område för centrumfunktioner (c) får placeras detaljhandelsenheter av lokal betydelse, som i detta fall betyder max. 8000 v-m².

-Österbottens förbund anser att detta inte kan kringgås med en allmän bestämmelse som säger att "Hela delgeneralplanområdet räknas som centrumområde enligt MBL § 71c och att storenheter för detaljhandel kan placeras på delgeneralplanens områden för centrumfunktioner (C) samt på områden för service, handel och arbetsplatser (P)". Ifall Vasa stad önskar få olika karaktär på de olika områdena i centrum föreslår Österbottens förbund en användning av två C-beteckningar med olika planeringsbestämmelser.

-Österbottens förbund anser att dagvattenhanteringen utretts på ett förtjänstfullt sätt. I planeringsbestämmelserna kunde dock tilläggas att dagvattenhanteringslösningarna bör preciseras i den mer detaljerade planläggningen. Den allmänna bestämmelsen för dagvatten är svår att förstå och kunde ändras till "På hela centrumområdet bör användningen av genomsläppliga ytmaterial främjas. Vid planering av gator och andra allmänna områden bör ekologiska dagvattenhanteringslösningar användas".

-Beteckningen "Regionalt eller lokalt värdefull områdeshelhet" borde ersättas med "På landskapsnivå eller lokalt värdefull kulturmiljö". I planeringsbestämmelsen för "Arkitektoniskt eller

endast ett par kvarter i Vasa centrum utmärkta som C-områden.

Uppgifter om den uppskattade befolkningmängden år 2040 har lagts till i beskrivningen.

Info om planens förhållande till Österbottens landskapsplan och andra strategiska planer har lagts till i beskrivningen.

Beteckningen gällande värdefulla områdeshelheter har ändrats enligt förbundets förslag. Meningen om eventuella andra värdefulla objekt är viktig eftersom det på området finns en väldigt stor mängd arkitektonisk och kulturhistoriskt värdefulla objekt och det är möjligt att alla inte finns beaktade i de kulturmiljöutredningar som finns att tillgå. Eftersom hela delgeneralplanområdet är detaljplanlagt gäller MRL § 127 och § 128 på hela området, inte endast på de kulturhistoriskt värdefulla områdena.

Järnvägsområdet invid Kuntsi har lagts till och sättet att märka ut planskilda korsningar har gjorts tydligare. I planen har de viktigaste cykelvägarna märkts ut enligt principen att så stor del som möjligt av centrum ska bli tillgängligt med cykel. Förutom de utmärkta cykelvägarna kan andra cykelvägar byggas vid behov.

Dagvattenbestämmelserna har precisats enligt förbundets förslag.

<p>kulturhistoriskt värdefull byggnad eller annat objekt som bör skyddas” står det att ”Förutom de objekt som anvisats i planen kan det på området även finnas andra arkitektoniskt eller kulturhistoriskt värdefulla objekt”. Österbottens förbund föreslår att denna mening stryks. Till planbestämmelserna gällande kulturmiljöer kunde tilläggas att tillstånd om miljöåtgärder och rivningslov för byggnad bör ansökas enligt 128 och 127 § i markanvändnings- och bygglagen samt att Museiverket bör höras när området bebyggs eller på annat sätt ändras.</p> <p>-Gällande trafik vill Österbottens förbund lyfta fram följande. I Österbottens landskapsplan går motorvägen ända fram till Sandviksgatan. En eventuell förkortning av motorvägen kommer att beaktas i Österbottens landskapsplan 2040. Längs med den del av motorvägen som omvandlas till gata kunde en cykelväg gå. Detsamma gäller Förbindelsevägen. I planen finns en riktgivande reservation för en tunnel genom centrum. I planbeskrivningen står det att behovet av en tunnel i centrum samt dess slutliga omfattning beror på hamnvägens förverkligande. Viktigt är att delgeneralplanen inte i det här skedet utesluter något av de olika alternativa dragningarna av Hamnvägen utan visar dem på plankartan.</p> <p>-Invid Kuntsis museum saknas ett område för järnvägstrafik. Överlag är det svårt att tyda trafikarrangemangen från plankartan, detta gäller i synnerhet planskilda korsningar.</p> <p>-Delgeneralplanutkastet motsvarar i stort sett helhetslandskapsplanen och är i linje med Österbottens landskapsplan 2040 och dess utvecklingsprinciper.</p>	
<p>Trafikverket</p>	<p>Bemötande</p>
<p>- I delgeneralplaneutkastet har järnvägen fått beteckningen LR, som bryts vid gatorna. Tydligare skulle det vara med en enhetlig LR-beteckning också vid gatorna. Därtill saknas beteckningen för järnvägsområde helt vid PY-området vid Kuntsis museum.</p> <p>- Trafikverket förutsätter att vid planläggningen av områden i närheten av järnvägen beaktas från fall till fall eventuella buller-, stombuller- och vibrationsolägenheter av tågtrafiken. Utgående från utredningarna bör i delgeneralplanen anvisas de planbestämmelser som behövs för att bekämpa olägenheterna och styra detaljplanläggningen av områdena.</p> <p>-Trafikverket påminner om att verket inte deltar i eventuella kostnader för buller- och vibrationsbekämpning med anledning av ny markanvändning.</p>	<p>Beteckningen LR har ändrats så att den fortsätter som ett enhetligt område, förutom på de ställen där det går eller planeras en bro över järnvägen. Vid Kuntsi har beteckningen LR lagts till.</p> <p>Planen har utökats med bestämmelser om beaktande av buller och vibrationer.</p>
<p>VR-Group Ab</p>	<p>Bemötande</p>
<p>- Målen i planen är bra och de stöder både verksamhetsförutsättningarna för tågtrafiken och utvecklingen av VR-Group Ab:s fastighetsegendom i framtiden.</p> <p>- Spårtrafiken och den övriga offentliga trafiken har inte uppmärksamats i trafikgranskningarna. Spårtrafikens inverkan både på lättrafikens och fordonstrafikens rutter och parkeringslösningarna borde beaktas som en del av den övriga trafikplaneringen. I synnerhet att ordna anslutningsparkeringslösningar (fordon och lättrafik) i närheten av stationen är en av verksamhetsförutsättningarna för spårtrafiken.</p>	<p>Planläggningen har beaktat utlåtandet. Planbeskrivningen har utökats med uppgifter om kollektivtrafiken. I närheten av stationen har på delgeneralplanenivå inga möjliga platser för nya parkeringslösningar hittats. Avsikten med parkerings- och gårdskraven är att de ska fungera som utgångspunkt för närmare planering. Planbeskrivningen har utökats med information om saken.</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Det i Södra Klemetsö eftersträvade stadsaktiga, effektiva och mångsidiga bostadsbyggandet anser VR-Group vara en bra sak. Med tanke på områdets funktion kommer Korsholmsesplanadens bro att spela en viktig roll och det är nödvändigt att förverkliga den i samband med detaljplanläggningen av området. - VR-Group föreslår att förhandlingar förs om eventuellt ibruktage och tillämpning av utvecklingsförfarande i fråga om Södra Klemetsö i samarbete med markägarna. - Därtill påpekar VR-Group att de gårdsområden i anslutning till bostadsbyggande som är angivna i planbestämmelserna och de allmänna bestämmelserna om parkeringen är onödigt detaljerade på generalplanenivå. Sakerna borde undersökas och presenteras närmare först i samband med detaljplanläggning. 	
<p>Museiverket</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - I enlighet med samarbetsavtalet mellan Museiverket och Österbottens museum är det Österbottens museum som sköter ärendet både vad gäller det arkeologiska kulturarvet och den byggda kulturmiljön och landskapet. 	
<p>Österbottens museum</p>	<p>Bemötande</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Österbottens landskapsmuseum anser att i delgeneralplaneutkastet har i planlägningsarbetets bakgrundsmaterial mångsidigt beaktats stadsstrukturens historia och utveckling samt kulturmiljöns olika delområden och särdrag. De utredningar som har gjorts för planen om kulturmiljöerna, möjligheterna till kompletterande byggande och placeringen av högt byggande är betydelsefulla även i framtiden inom markanvändningsplaneringen och vid genomförandet av planen. - Landskapsmuseet oroar sig för tillämpningen av de tomtexploateringsstal som anknyter till områdesbeteckningarna vid detaljplanläggningen. I fråga om exploateringsstalet för C-, AK-, A- och AP-områdena är variationen stor C-, AK- och A-områdena och trots styrningen med hjälp av de allmänna bestämmelserna i planen kan det i fortsättningen uppstå meningsskiljaktigheter i fråga om tolkningen av exploateringen i enskilda kvarter. Landskapsmuseets oro är extra stor i fråga om det smala C-området öster om Handelsplanaden. De gamla byggnaderna på detta område och bevarandet av dem strider mot effektivitetsmålen för C-området. - Ur landskapsmuseets synvinkel är det delvis förstäligt att kompletterande byggande hänförs till brandgatuområde och på sätt och vis är det en naturlig riktning med tanke på förtätning av stadsstrukturen men vid utvecklingen av områdena efterlyser landskapsmuseet en helhetsbetonad utveckling av brandgatuområdena och beaktande av deras särskilda värde. Brandgatuområdena hör till en byggd kulturmiljö av riksintresse och deras särskilda karaktär bör stödas och utvecklas. Via enskilda kvarterslösningar kan brandgatornas värde äventyras lite åt gången. Den nuvarande användningen som parkerings- och fastighetsserviceplats försvagar också områdenas värde. - Ur landskapsmuseets synvinkel är de planerade utvidgningsområdena för boende och service/arbetsplatser i 	<p>Delgeneralplanen har preciserats utgående från utlåtandena och åsikterna. Sättet att ange exploateringsstalen har ändrats och preciserats. Bestämmelserna för RKY-områdena har utökats med ett tillägg om brandgatornas utvecklande samt med en bestämmelse, som förpliktar till samarbete med museimyndigheten i fråga om planeringen och utvecklingen av områdena. På det här sättet kan brandgatornas särskilda värden beaktas bättre i fortsättningen. Planens allmänna bestämmelser har utökats med en bestämmelse om byggnadshöjden invid brandgatorna.</p> <p>Plankartan har utökats med Dambrunnsgårdens fornlämning. Sk-områdena har preciserats utgående från museets förslag och villorna på Kopparön har lagts till på sk-områdena. Därtill har Loftets kvarter tagits upp bland de värdefulla områdeshelheterna, dvs. i planen beaktats som sk-område.</p>

Klemetsö och på f.d. travbaneområdet goda lösningar, som stöder en jämlik utveckling av stadsstrukturen. Den planerade nya förbindelsen över järnvägen som en förlängning av Korsholmsesplanaden är naturlig i gatunätet och byggandet av nya parkaktiga gator kompletterar esplanaderna i centrumområdet samt knyter an nya områden till centrumområdet. Extra bra anser landskapsmuseet målet att ändra motorvägens ända mot staden till en parkgata. Denna ändring ger nya möjligheter att utveckla Sandviksområdet när bullerolägenheterna minskar och via andra möjligheter som gäller gatubyggande. För närvarande begränsas rekreativ användning av Sandviksparken av kraftigt vägbuller.

- I delgeneralplaneutkastet har med rasterbeteckning angivits de byggda kulturmiljöerna av riksintresse och med områdesbeteckning de landskapsmässigt eller lokalt värdefulla kulturmiljöerna. Ur landskapsmuseets synvinkel är sättet att beteckna områdena och planbestämmelserna mycket lämpliga för att trygga områdenas värden. Med beteckningen sk har tio separata delområden beaktats som ganska bra täcker de betydande områdeshelheterna i centrumområdet.

Landskapsmuseet föreslår en del preciseringar beträffande områdena:

- sk1 Norra kanten av Dammbrunnsområdet föreslås gå ända till Dammbrunnsvägen. Då skulle också den fasta fornlämningen från historisk tid vid kanten av parkområdet ingå i området. Fornlämningen bör anges på plankartan i enlighet med andra fornminnesobjekt.
- sk2 Vid avgränsningen av Magasinsgatans område bör också området invid järnvägen beaktas och godsstationsbyggnaden i tegel på det.
- sk3 Museet föreslår att till Vöråstans område fogas kvarteret mellan Einari Uusikylä-stigen och Fiskaregatan, vilket utgör en fortsättning på Vöråstans byggnadstradition och därmed är en naturlig del av den.
- Museet föreslår att som sk-område ska beaktas även Kopparöns villor som bildar den sista enhetliga helheten av villabebyggelse i stadsområdet.

- Landskapsmuseet är nöjt med beteckningen för de enskilda objekt i delgeneralplanen där de värdefulla objekt som för närvarande är kända lyfts fram. Den del av planbestämmelsen, i vilken det konstateras att utöver de angivna objekten kan det finnas andra värdefulla objekt, är enligt landskapsmuseets uppfattning mycket bra, eftersom byggnadsbeståndet på planeringsområdet inte i dess helhet och heltäckande är undersökt på objektnivå.

- Landskapsmuseet uttrycker speciell oro i fråga om bevarandet och utvecklingen av användningen av det trähusområde som börjar vid Loftets hörn. När stadsfunktionerna förändras, hotas området av förnyelse. Det småskaliga trähusområdet med vattentorn kunde vara en attraktionsfaktor för turismen i stadens centrum, om den byggda miljöns värde och egenskaper beaktas vid utvecklingen av det.

- Två fornminnesobjekt har angivits på plankartan på området.

Landskapsmuseet påpekar att bland objekten fattas stridsgravskonstruktionerna i området Klemetsö som bör läggas till på plankartan.	
Räddningsverket	Bemötande
<ul style="list-style-type: none"> - I målen för planen borde också målet om ökad trygghet nämnas. - Enligt planbeskrivningen är Wårtsilås fabriksområde klassificerat som Sevesoområde. Av TUKES registeruppgifter framgår att fabriksområdet omges av en en kilometers s.k. konsultationszon, vilket i praktiken innebär att i det här planärendet borde utlåtande begäras av tillståndsmyndigheten (och räddningsverket). Utlåtandet av den nämnda tillståndsmyndigheten kan innehålla begränsningar i fråga om användningen av områdena. De ovan nämnda, så som eventuella begränsningar, bör framgå av planen och bestämmelserna. - Vid utvecklingen av brandgatorna bör beaktas att räddningsvägen för flera byggnader går via brandgatan. - Åtgärderna för att dirigera bort s.k. risktransporter från centrum kunde nämnas i planbeskrivningen. 	Planläggningen har beaktat utlåtandet. Förbättrande av tryggheten har lagts till bland målen. Wårtsilås fabriksområde har utökats med ett faroområde och en bestämmelse om begränsningarna i dess närmiljö.
Polisen i Österbotten	
- Inga kommentarer.	
Fritidsnämnden	Bemötande
<ul style="list-style-type: none"> - Planen motsvarar till stor del fritidsnämndens syn på behoven av utveckling av stadsområdet. Park-, idrotts- och rekreationsområdena har huvudsakligen beaktats bra i planen. - Det att strandrutten fortsätter från Sandviksparken till Sunnanvik förbättrar möjligheterna att använda den populära motionsrutten. Ett undantag utgör Sandvikens idrottsparksområde. I planförslaget föreslås att området för offentlig service och förvaltning utvidgas så att bevarandet av bobollsplanen på den nuvarande platsen äventyras och den gamla skogen i motionsbanans omgivning bevaras inte automatiskt. Enligt fritidsnämndens uppfattning bör på området mellan simhallen och Södra stadsfjärden ett tillräckligt stort VU-område (område för idrotts- och rekreationservice bevaras vid den nuvarande bobollsplanen och i dess omgivning så att det är möjligt att bevara och utveckla området för motionsanvändning. Även skogen i Sandviksparken med motionsbana bör bevaras, bägge områdena används på grund av läget flitigt av såväl de över 1000 skoleleverna i centrum och stadsborna. 	Planläggningen har beaktat utlåtandet. Idrottsfunktioner av samma typ som bobollsplanen kan förläggas på de i planen angivna VU-, PY eller VL1-områdena. Skogen i motionsbanans omgivning finns i planen på VP-område.
Resultatområdet svenskspråkig grundläggande utbildning	
- Inget att anmärka.	
Utbildningsnämnden på andra stadiet	Bemötande
<ul style="list-style-type: none"> - Utbildningsnämnden på andra stadiet anser att det nu presenterade utkastet till delgeneralplan för centrum i princip är bra och värt att understöda. I synnerhet det starka beaktandet av lätttrafik förtjänar beröm ur andra stadiets utbildnings synvinkel, i och med att en stor del av studerandena inom andra stadiets utbildning på ett eller annat 	Utbildningsverksamheten har beaktats i planen, även om dimensioneringen av den inte separat har nämnts i beskrivningen. Mera detaljerade planeringsärenden, såsom trafikregleringar inom kvarteret, beaktas i detaljplanen.

<p>sätt använder lättrafikleder. Utöver det här är det skäl att berömma de låga hastighetsbegränsningarna i centrum, eftersom det ökar säkerheten för studerandena som dagligen tar sig till läroinrättningarna.</p> <p>- En central del av nybyggandet i centrum är planerna i planutkastet för det nuvarande travbaneområdet. Detta kommer att medföra en betydande ökning i invånarmängden i närheten av yrkesutbildningens campus vid Krutkällarvägen. Det här förväntas dock inte bli något problem, eftersom det har beaktats bra i trafikregleringarna i området.</p> <p>-I planbeskrivningen nämns inte yrkesutbildningen skilt som en ganska central verksamhet på området. Det här har förhoppningsvis dock inte lett till att man har skulle ha glömt bort att utöver personalen arbetar i princip 3000 eller upp till 4000 yrkesskolestuderande dagligen på området.</p> <p>-I delgeneralplaneutkastet för centrum har andra stadiets yrkesutbildnings nuvarande campusområden angivits som områden för offentlig service och förvaltning. Det här gör det möjligt att områdena även i framtiden används i utbildningsändamål. I det här sammanhanget vill utbildningsnämnden på andra stadiet dock framföra sin oro i fråga om slutförandet av den halvfärdiga detaljplanläggningen av Klemetsö anläggningsområde och betona att detta utlåtande inte till någon del upphäver det som förts fram om den nämnda detaljplanen. Detaljplaneändringen för Klemetsö anger tydligare än nu läroanstaltens område. Den uppfyller också läroanstaltens önskemål om att dirigera trafiken till campusområdet huvudsakligen från Sjukhemsgatan och att stänga genomfartstrafiken, förutom servicekörning, från Smedsbyvägen till Sjukhemsgatan.</p>	
<p>Social- och hälsovårdsnämnden</p>	<p>Bemötande</p>
<p>- Social- och hälsovårdsnämnden anser att delgeneralplanen för centrum är ett viktigt utvecklingsprojekt.</p> <p>- På planområdet verkar redan nu flera och i fortsättningen ännu fler serviceboendeenheter som en del av mångsidigt boende.</p> <p>- Vid utvecklingen av centrum bör man vid sidan om utvecklingen av servicen och affärsfunktionerna beakta utvecklingen av mångsidiga boende-, affärs- och stödservicelösningar, som möjliggör en tillgänglig och trivsamt miljö och ökar områdets dragningskraft också för boende.</p> <p>- Bilparkeringsplatserna får inte dominera stadsbilden.</p> <p>- Vid förnyelse bör de kulturella värdena bevaras och man bör se till att rummet förblir estetiskt och att tillräckligt med parkområde bevaras. Gågatorna och brandgatorna borde utnyttjas mer för att öka bilfriheten och den allmänna trivselen när centrum utvecklas och förtätas. En miljö som stöder motion, är tillgänglig, upplyst och skapar trivsel och trygghet är bra för oss alla i olika skeden av livscykel.</p> <p>- Planen möjliggör och stöder växelverkan mellan olika åldersgrupper och befolkningsgrupper.</p> <p>- Av sektorns offentliga service förläggs i anslutning till centralsjukhusverksamheten på planområdet även den i Vasa planerade centraliserade hälsostationen. Därtill omfattar planen Klemetsöområdet, där för närvarande huvudhälsostationen, stadssjukhuset och Seniorcentret finns</p>	<p>Utlåtandet motsvarar planens och Planläggningens mål och Planläggningen strävar efter att beakta de saker som har förts fram i det.</p>

<p>och under de närmaste åren kommer eventuellt även stadens tandvård att koncentreras till området.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utmaningarna i anslutning till hälso- och socialservicens tillgänglighet, den offentliga trafiken och parkeringen bör beaktas i planerna. 	
<p>Vasa stads handikappråd</p>	<p>Bemötande</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Handikapprådet anser det viktigt att bostadsfördelningen på området är blandad och att bostadsproduktionen även för specialgrupper beaktas vid genomförandet av områdena. En blandning av olika befolkningsgrupper är en del av en mångsidig stadsstruktur. - Tillgängligheten är viktig när det gäller boende och service för alla invånare under hela livscykeln. Strävan till utökad offentlig trafik och cykling skapar också olika behov i fråga om utrymmen för förvaring av hjälpmedel och de bör beaktas vid planeringen av bostäderna. - Olikheter borde beaktas redan i boendemiljöns planerings- och byggnadsskede och lösningarna borde inte anknyta enbart till säkerställandet av hinderfrihet utan även till frågor som har med syn och hörsel att göra. - Utveckling av brandgatorna så att de betjänar närområdets invånare i form av närgrönområde, de kan möjliggöra gemenskap samt eliminera ensamhet och främja den mentala hälsan. Närheten skapar också trygghet och ger möjlighet till utevistelse utan användning av olika former av transportservice. - Stranden och användningen av öarna som rekreatiomsområden under fritiden kräver också att tillgängligheten beaktas, t.ex. på lämpligt avstånd från varandra viloplats som lockar även den svagaste motionären till utevistelse. I framtiden kommer det även att behövas laddningsplatser för elektriska transportmedel. - Vid förbättringen av cykelnätet bör även de varierande behoven hos cyklisterna, de som rör sig med rullstol eller rollator jämfört med de synskadade beaktas. Helsingfors för alla har utvecklat en kompromiss i fråga om kantstenarna. Med ljus- och ljudstyrda övergångsställen skapas trygghet för synskadade. Transportmedlen för handikappade utvecklas också i snabb takt. - Det är viktigt att de offentliga trafiklinjerna är planerade så att man via dem från bostadsområdena kommer även till olika typer av offentlig och privat service. Det bör finnas tillräckligt med LE-platser i närheten av bostäderna och servicen. Vid placeringen av LE-platserna bör olika behov beaktas. Även färdtjänstrutterna (Inva-taxi eller andra taxibilar) bör beaktas så att de finns nära bostäder och service. - Ett klart beslutsfattande och tydlig information är viktiga när det gäller tillgänglighet. Vid framställningen av guidekartor över områdena bör också olika behov beaktas. Illustrationerna eller miniatyrmodellerna kan till exempel jämföras med konstverk. 	<p>Planläggningen har beaktat utlåtandet.</p>
<p>Vasa Vatten</p>	<p>Bemötande</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Vasa Vatten föreslår inte några områdesreserveringar för det nya vattentorn som eventuellt behövs och inte heller för någon lågvattenbassäng på ifrågavarande delgeneralplanområde i centrum. I fråga om vattentrycket kan området skötas med det nuvarande 	<p>Planläggningen har beaktat utlåtandet.</p>

<p>vattentornets och den nuvarande lågvattenbassängens system. En utredning av det nya vattentornets eller lågvattenbassängens närmare läge blir aktuell när staden utvidgas ytterligare.</p> <p>- Områdesreserveringarna för det befintliga vattentjänstnätets stamledningar och pumpstationerna bör säkerställas i delgeneralplanen för centrum.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Om en förtätning av kvartersstrukturen eller någon annan ändring kräver att befintliga VA-konstruktioner flyttas, saneras eller att kapaciteten ändras, bör täckandet av kostnaderna för dessa beaktas i beräkningen som gäller ekonomin i fråga om planen och fördelningen av markanvändningsavgifterna. Samma sak gäller de nya VA-konstruktioner som genomförandet av planen förutsätter till den del de inte täcks med anslutningsavgifter som påförs vattentjänstverkets kunder. - Vid en eventuell utvidgning av Torgparkeringen bör Vasa Vattens VA-konstruktioner beaktas. - Vasa Vatten ger gärna stöd vid bedömningen av de tekniska lösningsalternativen i fråga om vattentjänsterna och kostnaderna för dem. 	
<p>Tekniska nämnden</p>	<p>Bemötande</p>
<p>Fastighetssektorns utlåtande</p> <p>- Med hänsyn till ändamålet verkar generalplaneförslaget till vissa delar för detaljerat och ingående. Områdesreserveringar i mera allmänna drag skulle göra generalplanen till ett underlag som lättare och smidigare kan tillämpas på utarbetandet av detaljplaner och samtidigt skulle planens strategiska karaktär framträda bättre. En för ändamålet alltför detaljerad, rättsverkande generalplan kan i onödigt hög grad binda framtida detaljplanläggning då eventuella och rentav stora förändringar sker i fråga om markanvändningsbehov och – ideologier under de kommande över 20 åren.</p> <p>- Vasas ställning som regionalt tillväxtcentrum, med en årlig befolkningsökning som länge har varit ca 600 personer, kommer sannolikt att fortsätta. Den äldre befolkningen och de unga söker sig mera sannolikt till centrum och dess randområden. Utökning av boendet i centrumområdet samt utveckling av centrum öster om järnvägen så att den befintliga samhällsstrukturen och servicen utnyttjas är förnuftig med tanke på utvecklingen av kollektivtrafiken, energi- och klimatpolitiken och kommunekonomin.</p> <p>- Områdena för service och boende borde blandas så att det är möjligt att utträta ärenden utan privatbilism. I fråga om byggnadernas våningsantal och exploatering borde byggnader med över III våningar eftersträvas också invid brandgatorna. På "topplatser" i centrumområden efterlyses också allmänt högre och effektivare byggande. I området Södra Klemetsö och travbanen bör också högre byggande kunna genomföras.</p> <p>- Rekreatiomsområdena är en betydelsefull sak med tanke på stadsbornas välmående och trivsel i en stad med växande invånarantal. Också centrumområdet, som av stadens delområden har det största invånarantalet och är tätast bebyggt och där invånarantalet beräknas öka ytterligare, kräver grön- och rekreatiomsområden av tillräckligt hög kvalitet</p>	<p>Bemötande av Fastighetssektorns utlåtande: Delgeneralplanen har utvecklats utgående från utlåtandena och åsikterna. Bestämmelserna har delvis utvidgats och delvis preciserats.</p> <p>Plankartan har utökats med resultaten av utredningen om högt byggande. Större effektivitet uppnås dock inte alltid med höga byggnader jämfört med medelhögt byggsätt.</p> <p>Beskrivningen har kompletterats i fråga om genomförandet av delgeneralplanen och konsekvensbedömningen har utökats med en bedömning av framför allt de samhällsekonomiska konsekvenserna.</p> <p>Sättet att ange de kulturhistoriskt värdefulla objekten har ändrats och förtydligats. Planbeteckningen för de konstgjorda öarna har ändrats och beskrivningen har utökats med uppgifter om förverkligandet av dem. LR-området vid järnvägen har ändrats så att det fortsätter som ett enhetligt område. Även parkeringsbestämmelserna har utvecklats.</p> <p>Bemötande av Kommunteknikens utlåtande: Gjuterivägen och Mjölnearegatans Y-korsning har ändrats så att den mera har formen av en T-korsning. Planerna för Krutkällarvägen har beaktats i delgeneralplanen. Gatuområdet invid motorvägen har utvidgats en aning. Avgränsningarna av gatuområdena</p>

och högklassiga lätttrafikleder till grönområdena utanför centrum, bl. a. till området Sandviken-Sunnanvik.

- Ungefär 50 % av arbetsplatserna i Vasa finns i centrum av Vasa. Centrum bör i fortsättningen utvecklas som funktionellt mångsidigt och dess livskraft och dragningskraft bör bevaras.
- Vid utvecklingen av centrum bör konsekvenserna av trafiken beaktas och det hur en välfungerande kollektivtrafik samt cykling och fotgängartrafik ska möjliggöras. I fråga om trafiken bör man i planen sträva efter lösningar som minskar privatbilismen och styr till användning av kollektivtrafik samt gynnar cykling och fotgängartrafik. Som åtgärd är enbart sänkt hastighetsbegränsning otillräcklig. Omgivningen bör vara sådan att hastigheten inte överskrider 30 km/h.

- På de områden där terrängen omformas bör beteckningen beakta den övriga markanvändningen och eventuell utveckling efter det att fyllnadsområdena har blivit färdiga markområden.

- Generalplanens allmänna konsekvenser samt miljökonsekvenserna, de sociala och trafikmässiga konsekvenserna har i huvudsak bedömts mycket grundligt och tillförlitligt. I konsekvenserna tas dock inte alla de samhällsekonomiska konsekvenserna upp, fastän nya områden för ca 6000 invånare anvisas i planen samt ca 1000 invånare i och med kompletterande byggande. Av avgörande betydelse med tanke på den kommunala ekonomin och skattebördan är därför det att det markpolitiska tänkandet och tänkandet som gäller ekonomin i fråga om planerna inkluderas i planeringen av markanvändningen.

Bakom generalpanelösningarna borde det också finnas en uppfattning om i vilken ordning, på vilket sätt och till vilka kostnader lösningarna ska förverkligas. Därtill har i planen anvisats betydande ändringar i trafiknätet med stora ekonomiska konsekvenser samt konsekvenser i synnerhet för klimatförändringen och kolutsläppen. Enligt stadens energi- och klimatprogram och målen i det borde i planen bedömas konsekvenserna av markanvändningen, byggandet, de alternativa energikällorna och trafiken på förebyggandet av klimatförändring och kolutsläpp.

- I generalplanen borde också tas ställning till dess konsekvenser för programmet för genomförande av markanvändningen för att de ska kunna beaktas redan vid beredningen av planen.

- I planbestämmelsen om organiseringen av parkeringen har angivits att en 15 % nedsättning av de allmänna parkeringsnormerna är tillåten i centraliserade parkeringslösningar. Vid den fortsatta beredningen bör det preciseras vad som avses med "centraliserade parkeringslösningar". Därtill bör omfattningen på den ovan nämnda dimensioneringsnedsättningen granskas liksom även andra parkeringsnormer utgående från resultaten av den pågående parkeringspolitiska utredningen.

- I generalplanen har en betydande mängd byggnader fått beteckningen "Arkitektoniskt eller kulturhistoriskt värdefull byggnad eller byggnad eller annat objekt som bör skyddas". Vid den fortsatta beredningen bör man reda ut den juridiska och praktiska betydelsen av de planbestämmelser som fogats till beteckningen i de på generalplanen baserade detaljplaneprocesserna. Den statsägda järnvägen till Vasklot

preciseras i detaljplanen.

Hovrättsesplanaden är på det där avsnittet angiven som promenadbetonad gata, dvs. inte gågata. Samma sak gäller Vörögatan vid Wasa Station och Storalånggatan vid viadukten. För möjligheterna med promenadvänliga gator redogörs i planbeskrivningen. Exempelvis Hovrättsesplanaden kunde på det avsnittet utvecklas genom att den ändras till en gata med 1+1 fil.

finns delvis på generalplaneenligt park-, båthamns- och tomtområden. Korrekt planbeteckning är LR.

Kommunteknikens utlåtande

- Centralsjukhusets nya förbindelse till motorvägen har planerats som cirkulationsplats. I delgeneralplanen bör gatuområdet utvidgas så att den ovan nämnda regleringen har beaktats genom att hörnombåden av P- och PY-områdena, som avgränsar det nämnda anslutningsområdet, har skurits av snett till gatuområden. I annat fall ryms inte något annat än en trafikljusstyrd anslutning i regleringarna. I anslutningspunkten mellan motorvägen och det nya gatuområdet har en annan cirkulationsplats planerats och anslutningsarrangemangen förutsätter ytterligare utrymme som anger gatuområde på PY-områdena mot centrum i den ovan nämnda anslutningen.

- Krutkällarvägens och Bangatans anslutningsområde ska enligt Kommunteknikens planer ändras så att det på Krutkällarvägen finns direkt förbindelse till Roparnäsvägen och Bangatan anknyter i form av en T-korsning till Krutkällarvägens nya sträckning. Då utvidgas också PY-tomten mellan Vasabanan och Bangatan och kunde med planbeteckning ändras exempelvis till en P-tomt, eftersom goda trafikförbindelser mera talar för kommersiell verksamhet än för offentlig service.

- I anslutning till centralsjukhusplanen kommer PY-beteckningen för området i söder vid Sanmarksgatan och den gata som ansluter till den nya motorvägsanslutningen och beteckningen VP att motsvara den planerade detaljplanen. Korrekt beteckning är LP. Då bör beteckningen PY invid motorvägen lämnas bort.

- Gjuterivägens och Mjölnearegatans Y-korsning bör lämnas bort och ersättas med en T-korsning till Mjölnearegatan mitt i AS-kvarteret.

- Bägge körbanorna av Hovrättsplanaden på sträckan Kyrkoesplanaden-Rådhusgatan har angivits som promenadvänlig gata. Leden är dock den mest centrala huvudrutten för kollektivtrafiken och tung trafik är inte lämplig på ett promenadvänligt gatuavsnitt där väjningsreglerna är problematiska.

Vörögatan på avsnittet Verkstadsgatan-Smedsbyvägen kan inte heller vara en promenadvänlig gata, eftersom projektet Wasa Station kommer att öka trafiken på gatan betydligt, och det bör finnas förbindelse till normalt gatuområde från det underjordiska parkeringsutrymmet. Även kollektivtrafiken och Wärtsiläs specialtransporter förutsätter en normal gatumiljö. Storalånggatan på avsnittet Järnvägsgatan-Vasaesplanaden är angiven som promenadvänlig gata. Gatans betydelse är stor närmast som gatuförbindelse i nätet mellan centrum och de norra områdena. Även kollektivtrafiken är livlig på avsnittet Järnvägsgatan-Sandögatan, varvid normal gatuområdesbeteckning utan sneda streck är en tillräcklig beteckning.

Vasa Hussektor	Bemötande
- I fråga om trafikregleringarna bör uppmärksamhet fästas vid ändringen av Hovrättsplanadens roll och de ändringar det medför närmast för trafiken från Brändöhället samt	Det att Hovrättsplanadens roll förändras är inget problem för trafiken från Brändöriktningen. Utvecklingsmöjligheterna

<p>utrymmesreserveringarna för överfarter över respektive underfarter under järnvägen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Byggnaderna på Fiskstranden finns på ett område men en nationellt värdefull kulturmiljö. Man bör säkerställa att byggnadsbeståndet i området inte berörs av skyddskrav. - I stället för ett område för offentlig service och förvaltning (planbeteckningen PY) borde alternativt ett område för service, handel och arbetsplatser (planbeteckningen P) övervägas åtminstone i fråga om Sandviksvillan och Kronomagasinets. - För daghemmen är det skäl att föreslå Y-områden både invid Kvarngatan i Vöråstan och på travbaneområdet, i enlighet med planutkastet. - För att säkerställa Vasa yrkesinstitutets (VYI) utbyggnadsmöjligheter på Klemetsö anläggningsområde föreslås att lättrafikrutten ska finnas sydost om det tidigare, som skyddat föreslagna svinhuset så att byggnaden blir kvar på läroanstaltens tomt. 	<p>är många när det gäller den breda gatan. För möjligheterna med promenadvänliga gator har redogjorts i planbeskrivningen. De nationellt värdefulla kulturmiljöerna är fastställda av Museiverket. Målet enligt planen är att beakta dem på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt. På strandzonen beaktar beteckningen PY bättre områdets särskilda värden än beteckningen P. PY-områdenas bestämmelse är i planen ändå ganska flexibel. Daghemspplatserna har ändrats till PY-områden. Cykelvägens placering preciseras i detaljplanen.</p>
<p>Byggnadstillsynen</p>	<p>Bemötande</p>
<ul style="list-style-type: none"> - I Vasa bör det goda som finns utvecklas och förnyas utgående från en hållbar utveckling. Centrum bör utvecklas till ett aktivt och levande regionalt centrum, som lockar folk. Ett funktionellt mångsidigt centrum är levande såväl under arbetstid som utanför arbetstid. Vid utvecklingen bör såväl havsstrandsstadens som vinterstadens utmaningar och möjligheter beaktas samt det hårdant utrymme och hurdan miljö som bildas mellan byggnaderna. Med tanke på en hållbar utveckling och även kulturellt bör träbyggande understöd. Grundläggande förutsättningar för ett levande och trivsamt centrum är goda och fungerande lättrafikleder. - Delgeneralplanen borde inte enbart kraftigt fokusera på nuläget och gå in på detaljer, lösa allting nu, utan ange riktningen och möjligheterna för kommande detaljplanläggning. Delgeneralplanen bör föra fram visioner om stadens strategi och utvecklingsinriktning. - Målen för delgeneralplanen är bra och stämmer överens med stadens strategi, ett trivsamt och livskraftigt centrum. Med vilka konkreta åtgärder uppnås ett trivsamt och livskraftigt centrum? Har stadens profilering som energihuvudstad beaktats tillräckligt i planen? Dämpning av trafiken, kompletterande byggande och dagvattenhanteringen anknyter väsentligt till energiprogrammets tema och de kunde samlas under en och samma rubrik med en allmän bestämmelse. - Delgeneralplanen borde gå djupare än totalgeneralplanen. - Delgeneralplaneutkastet ger en exploateringsflexibilitet som ger rum för närmare granskning på detaljplanenivå, vilket är bra. - Området för centrumfunktioner C har inskränkts i delgeneralplaneutkastet. Området på bägge sidorna om Fredsgatan från Handelsplanen till Stationsgatan är dock redan nu klart mera ett område för centrumfunktioner än ett område för bostadsväningshus. - Kasernområdets användningsändamål har förändrats från ett område för service, handel och förvaltning P1 till en område som skyddas enligt byggnadslagen SR, vilket mycket väl kan vara motiverat i och med att användningsändamålet därmed är 	<p>Delgeneralplanen har precisats utgående från utlåtandena och åsikterna. Sättet att ange exploateringen har ändrats och precisats. Området invid Rådhusgatan har ändrats till C-område, liksom även förvaltningskvarterets del mot Rådhusgatan. På strandzonen beaktar beteckningen PY bättre områdets specialvärden än beteckningen P. PY-områdenas bestämmelse är i planen ändå ganska flexibel.</p> <p>I delgeneralplanen har brandgatorna hanterats som en helhet. De har i anslutning till planen delats in i tre utvecklingsgrupper: brandgatorna i stadskärnan, brandgatorna i Vöråstan och brandgatorna i bostadskvarteren. På detaljplanenivå eller genom separata gatuplaner är det möjligt att planera och göra med mera noggranna visioner för utvecklingen av enskilda brandgator.</p> <p>I anslutning till planarbetet har inte några nya platser hittats för allmänna parkeringsanläggningar. LP-området invid järnvägen är tänkt att behållas som parkeringsområde. Utvecklingen av parkeringen planeras närmare i en separat parkeringsstrategi.</p> <p>Bestämmelsen för skyddsobjekten har ändrats så att delgeneralplanen framhäver objektets värde och behovet av skydd för dem. Nivån på skyddet fastställs i detaljplanen. På grund av den stora mängden värdefulla objekt i centrum är objekten numrerade och specificerade i ett separat</p>

underställt skyddsärendet.

- Användningsändamålen innehåller en logisk mall i enlighet med totalgeneralplanen 2030. Med tanke på att visioner och möjligheter efterlyses i delgeneralplanen kunde en användningsändamålsbeteckning övervägas i fråga om exempelvis följande kvarter: Den halva av förvaltningskvarteret som är belägen mot Rådhusgatan kunde ha beteckningen C, område för centrumfunktioner. Den delen torde inte nödvändigtvis behövas i framtiden för offentlig service eller förvaltning. Likaså är det en aning främmande med PY-beteckningen, områden för offentlig service och förvaltning för privatägda Rantalinna eller Kronomagasin, som behöver utvecklas. Är området för skyddade byggnader invid järnvägen logiskt som LP här?

- Inget förändras av att området enbart konstateras vara kulturhistoriskt värdefullt. Delgeneralplanen borde samtidigt också ange områdena för utveckling av centrumområdet såväl stadsbildsmässigt som funktionellt. På allmän nivå exempelvis beträffande brandgatorna eller specificerat (exempelvis Teräsgränden, den försvunna brandgatan vid Kinamuren) eller genom avgränsning och specificering av mera omfattande helheter som utvecklas, såsom området vid saluhallen, Halpahallis och Jackpots kvarter, det öppna parkeringsområdet vid Rådhusgatan (Y-tomt), siloområdet, Citymarkets, Ekgårdens och postkvarterets områden samt Fiskstrandsområdet.

- Mera bindande än möjliggörande är skyddsbestämmelsen för enskilda byggnader. Byggnadsskyddet borde vara angivet antingen enligt byggnadslagen eller detaljplanen, eller skydd angivet i generalplanen eller så borde skyddsnivån undersökas med detaljplan. Nu har de skyddsbestämmelser som redan ingår i detaljplan och inventeringarna samlats i delgeneralplaneutkastet med samma värde utan att bedöma vad som är extra värdefullt och direkt skydd har anvisats för allting. Det här står i strid med en del detaljplaneändringar som redan pågår eller nyligen har fastställts och där även möjligheten att riva byggnad undersöks eller redan möjliggörs. - Skydds-beteckningen för byggnaderna kan förlora sin "status" om "allting skyddas". Av de byggnader som nu har betecknats som skyddade borde de extra värdefulla byggnaderna kunna lyftas fram liksom även de värdefulla byggnader som riskerar att bli förstörda. För de byggnader som är i användning bör det finnas möjlighet att ha kvar dem i användning, att göra dem tillgängliga, att bygga hiss och göra dylika ändringsarbeten, som en skyddsbestämmelse till och med kan förhindra. I detaljplanerna i Vasa har beteckningarna s-3, s-4 och s-5 använts.

- De tidsmässiga skikten i centrum hör till den rikedom som bör värnas och ur vilken staden uppstår och samtidigt lämnas utrymme även för nya tidsmässiga skikt.

- Vi föreslår att planbestämmelsen ändras så att den enbart berör sådana värdebyggnader som har en stark skyddsstatus eller för vilka det redan finns starka grunder. Utöver det här kan en annan egen planbestämmelse läggas till, enligt vilken eventuellt skydd av byggnaden bör utredas med detaljplan. Det här gäller exempelvis silorna eller bland annat en del byggnader på sjukhusområdet. Samtidigt är det bra att vara medveten om att beteckningen kräver utredningar i

dokument, dvs. i kulturmiljöutredningen i anslutning till planen.

Planutkastet innehöll ingen riktlinje om högst åtta våningar höga byggnader. Resultaten av utredningen om högt byggande har lagts till i planförslaget.

Avsikten med gårdskraven är här att fungera som utgångspunkt för närmare planering. Planbeskrivningen har utökats med information om ärendet.

detaljplaneskedet, dvs. för säkerhets skulle bör inte heller den användas. Det bästa skyddet för byggnaderna är alltid att de är i användning och att användning möjliggörs.

- Det är också viktigt att specificera skyddade byggnader eller byggnader vars skyddsbehov bör undersökas med detaljplan. Exempelvis med färg och kod. Den nu föreslagna beteckningen drunknar i form av ett grått streck bland övriga beteckningar och därmed inte tillräckligt tydlig för byggnadens ägare. Jfr totalgeneralplanen 2030, där alla angivna skyddade byggnader är klart specificerade.

- Som motsats till de skyddade byggnaderna kunde exempelvis behovet av förnyelse av betonghusen med platt tak i Vöråstan på grund av omgivningen föras fram. Även detta kunde anges i planen. Med vilken påverkas förbättrandet av miljön sannolikare mera?

- Trafikmässigt är det bra att centrum lugnas ner ytterligare genom att promenadområden och promenadvänliga områden anvisas. Beaktas bör också den planerade centrumringen, som dirigerar trafiken till centrum via ringförbindelsen till parkering. Ifall den möjliggörande tunneln under Vasaesplanaden inte förverkligas, bör en förbindelse från viadukten till ringförbindelsen säkerställas.

- Den allmänna parkeringen i centrumområdet är en stor nyckelfråga i framtiden. Nu har enbart placeringen av parkeringen under torget anvisats. Finns det också andra allmänna parkeringsplatser, LPY, som behöver utvecklas som är tillgängliga via centrumringen, såsom har presenterats i den tidigare delgeneralplanen för centrum från år 1997?

- Det är utmärkt att ett så här omfattande lättrafiknät presenteras i planutkastet. Det borde kompletteras också med tvärgående förbindelser på det nya centrumområdet, om man vill försäkra sig om att området byggs upp så att det stöder lättrafiken.

- De förbindelsebehov som har anvisats för lättrafiken i riktning mot Brändö och Wasa Station är viktiga möjliggörande beteckningar. Stråket längs med stranden binder samman de finsk- och svenskspråkiga universiteten och får folk att röra på sig mera. Gamla och nya centrum bör kunna kopplas starkare samman än enbart med viadukten.

- Fastställande/avgränsning av rutplaneområdet skulle eliminera behovet av tolkning av på vilket område det inte är tillåtet att uppföra byggnader med över åtta våningar. I rutplaneområdet i centrum finns redan nu även tiovåningshus. Riktlinjen står i strid bl.a. med en plan som nyligen har fastställts för Österbottenfastigheten på en hörntomt (nio våningar). Samtidigt skapar tolkningsutrymmet möjligheter, om det med bra planering går att anvisa högt byggande även på rutplaneområdet. En bra plats för högt byggande är området vid hörnet av Bangatan och Sandögatan. Med tanke på massan skulle det stöda befintligt högt byggande, bilda par med s.k. Valkolinna invid huvudgatan Sandögatan och finnas invid ett i detaljplanen planerat öppet område vid ändan av goda trafikförbindelser.

Genom att undersöka kartan över byggnadsskalan märker man att de största stadsbildsmässiga problemen ofta uppkommer i fråga om "bottenytan" när för stora massor byggs. Med bra planering, beroende på platsen, kan gränsen åtta våningar

<p>överskridas medan förändrade/varierande våningshöjder kan medföra att ett åttavåningshus jämfört med en äldre byggnad motsvarar nio våningar eller till och med mera. Vore det alltså bättre att binda takfotslinjerna eller att använda +höjder?</p> <p>-Bestämmelsen att man vid bostadsbyggande i princip ska reservera 10 m² gårdsområde per bostad hör till detaljplanen, inte till en generalplan, och mängden är inte någon absolut sanning om en bra och fungerande miljö. Samma sak kan eftersträvas exempelvis med meningen: I samband med kompletterande byggande i fråga om bostadsvåningshus bör grönskan på utomhusområdena utökas exempelvis genom att träd planteras och bilparkeringen förses med gräsarmering.</p> <p>- Allmänt kan konstateras att beteckningarna i planutkastet kunde vara striktare och tydligare.</p>	
Laihela kommun	
- Inget att anmärka.	
Korsholms kommun	Bemötande
<p>- Inget utlåtande om delgeneralplaneutkastet, eftersom planeringsområdet inte angränsar till Korsholms kommun.</p> <p>- Lokaliseringsutredningen för Vasa hamnväg 2010 borde finnas med som bakgrundsutredning eftersom man i beskrivningen över trafik och rörlighet hänvisar till olika alternativ för hamnvägen.</p>	Planens bakgrundsutredningar och beskrivningen har utökats med utredningen om hamnvägen.
SAMMANDRAG AV ÅSIKTERNA	
Vasa Torgparkering Ab	Bemötande
<p>- Vi vill påminna om avgränsningen av den eventuella kommande utvidgningen av Torgparkeringen i delgeneralplanen för centrum. Avgränsningen av utvidgningen stämmer för närvarande inte överens med det av stadsstyrelsen 27.3.2016 godkända intentionsavtalet. Planläggningen har känt till att avgränsningen har varit annorlunda (bilaga 1) och saken har påpekats muntligen redan innan planen lades fram. Vi önskar att saken korrigeras i delgeneralplanen så att utformningen överensstämmer med bilagan till intentionsavtalet.</p>	Torgparkeringens utvidgningsmöjligheter har undersökts i Centrumstrategin (godkänd av stadsstyrelsen 14.1.2013), som är delgeneralplanens utgångspunkt. Torgparkeringens avgränsning har i delgeneralplanen ändå utvidgats så att den motsvarar intentionsavtalets avgränsning. Avgränsningen är riktgivande och preciseras i detaljplanen.
Invånarföreningen i centrala Vasa ICV rf	Bemötande
<p>- Planen innehåller enligt vår åsikt många goda förslag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nybyggandet på travbaneområdet och i Klemetsö - den nya viadukten från Korsholmsplanen över järnvägen - förslagen att minska/eliminera den tunga trafiken på gatorna i centrum och selektivt sänka hastighetsbegränsningarna - beaktandet av riskerna med Seveso-området (Wärtsilä) - förslagen att utvidga cykellederna i centrum - förslagen att utvidga gågatanätet i centrum <p>- Svagheter på planens allmänna nivå är enligt vår åsikt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - för fria plankarts-/planbestämmelser (exempelvis exploateringstal för kvarteren fattas). I och med att dessa är de enda planeringsinstrument som kommer 	<p>Sättet att ange exploateringstalen har utvecklats utgående från utlåtandena och åsikterna och resultaten av utredningen om högt byggande har tydligare angetts på plankartan. Planen för Wasa Station presenteras mera noggrant i detaljplanen för området.</p> <p>Strävan i delgeneralplanen är att beakta Vasas kulturarv och att bevara gamla värdefulla byggnader. I planen är de värdefulla byggnaderna angivna med objektsbeteckningar. Brandgatorna är för närvarande ofta parkeringsområden (LP) i detaljplanen. I fortsättningen kunde även</p>

<p>att vinna laga kraft är det skäl att utöka dem med exploateringsstal som tydligare säkerställer stadsbilden framför allt i fråga om de kulturhistoriskt värdefulla områdena för undvikande av förverkliganden som ensidigt följer byggherrarnas/kommersiella intressen. Detaljplanläggningen behöver klara mål och även gränser</p> <ul style="list-style-type: none"> - otillräckliga förslag när det gäller att minska biltrafiken i centrum - otydligt ställningstagande till högt byggande <p>- Vi vill bo i stadskärnan, där man i regel rör sig till fots, med cykel och offentliga färdmedel, där man för det mesta gör mindre uppköp, utövar kultur och njuter av grönområdena samt det som caféerna/restaurangerna har att erbjuda. Ett sådant centrum förtjänar det Clean-Tech Vasa som staden gör reklam för.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rutplaneområdets luftiga intryck bör bevaras vad gäller parkerna, esplanaderna och brandgatorna. - Helhetsituationen i fråga om varje enskilt område/kvarter bör bedömas utgående från trafikbehoven, invånarnas rörelsemönster och grönområdena före kompletterande byggande - De återstående värdefulla småhusen/trähusen bör bevaras, även med risk för obligatorisk återuppbyggnad ifall olovlig rivning eller skadegörelse förekommer. - Brandgatorna är en central del av Vasas traditionella stadsbild och de bör bevaras som sådana med planbeteckningar eller mycket varsamma ändringar tillåtas, exempelvis utökad cykeltrafik. - Hus med högst 8-12 våningar byggs/kompletteringsbyggs. Högre hus skulle söndra Vasas vackra silhuett, minska värdet på redan byggda måttliga flervåningshus, medföra att det blir blåsigt och bildas skuggor samt öka kraven på räddningsverkets beredskap. - Musik-/kongress-/hotell-/affärscentrumsplanen för Wasa Station bör preciseras i delgeneralplanen. - Den tunga/farliga trafiken från hamnen bör så snabbt som möjligt fås bort från Vasaesplanadens gatunivå. - Stora, förmånliga parkeringsutrymmen i närheten av den gamla busstationen i Klemetsö och i närheten av ändan av motorvägen i Sandviken. Tät och förmånlig busservice från dessa parkeringsområden till torget. Förmånlig cykeluthyrning på samma parkeringsområden. Det är viktigt att beakta att det ska vara smidigt att ta sig till centralsjukhuset och den planerade hälsocentralen - Först efter de ovan nämnda arrangemangen bedöms behovet av utvidgning av torgparkeringen. - Rampen till den eventuella torgparkeringen får inte placeras i närheten av parker eller kulturhistoriskt värdefulla byggnader. - Det är skäl att förlänga Hovrättsesplanadens gågata/cykelled över järnvägen till det f.d. busstationsområdet - Nuvarande grönområden/parker får inte inskränkas, inte heller exempelvis för Vasa centralsjukhus/den kommande hälsocentralens byggbehov. 	<p>t.ex. gårds- eller cykelgatubeteckning övervägas på detaljplanenivå. I delgeneralplanen är brandgatorna angivna som gatuområden.</p> <p>Möjliga lösningar på problemet med tung trafik på Vasaesplanaden är centrumtunneln samt hamnvägen. I planen har bägge beaktats. Det är möjligt att påverka trafikmängderna i centrum med parkeringslösningar, förbättring av lätttrafikrutterna och den offentliga trafiken samt på lång sikt även genom förtätning av stadsstrukturen. Vi strävar efter att öka parkeringsmöjligheterna i närheten av infartsrutterna till centrum.</p>
<p>Vasanejdens Gröna</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det bör satsas på utvecklande av kollektivtrafiken, varvid 	<p>Bemötande</p> <p>Planläggningen har beaktat</p>

<p>stadskärnan småningom kan göras bilfriare, såsom framgår av utkastet.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Samtidigt som kollektivtrafiken blir smidigare, exempelvis genom att fler små bussar används i stället för stora bussar (förutom under rusningstid), bör möjligheterna till nyttocyklning förstärkas. – Utökad nyttocyklning innebär ett ökat behov av parkeringsplatser, även för större cyklar (såsom lådcyklar), och ökat behov av egna filer, separat från fotgängarna (och bilarna). – Man bör kunna cykla smidigt överallt i Vasa centrum. – Det är positivt att gågatorna utökas, då kan centrums livskraft lättare förstärkas. Risken är att centrum tynar bort, om det inte är lätt att ta sig dit, eller om det inte ser lockande ut. – Vid planeringen av nya områden är det bra att nya typer av miljövänliga energilösningar beaktas och prövas. – I planen får inte tillräckligt med grönområden glömmas bort. – Höjden på husen i centrum kan utökas med olika byggnadslösningar. 	<p>ställningstagandet. Beskrivningen har kompletterats i fråga om kollektivtrafiken och nyttocyklningen. Planens mål är att utveckla centrum av Vasa och trafiken i centrumområdet i en mera miljövänlig och hållbar riktning. Utöver general-, delgeneral- och detaljplaner behövs även andra mera detaljerade planer och program. Generalplanen fungerar dock som utgångspunkt vid den övriga planeringen av markanvändningen.</p>
<p>Pohjanmaan poliisien yhdistys ry</p>	<p>Bemötande</p>
<ul style="list-style-type: none"> – Pohjanmaan Poliisien Yhdistys (PPY) äger ett fritidshus/bastu på Abborrhön i Vasa. – Vi vill och önskar att cykelvägsbeteckningen, som i den nya delgeneralplanen är angiven på det område som ligger på havssidan om villorna på Kopparön och Abborrhön, ska strykas och anges längs med Kopparövägen såsom hittills. Vägen fungerar enbart som förbindelse till Abborrhön och villatomterna i området och är en bra cykelväg redan nu. – Gamla och kulturhistoriskt värdefulla byggnader inklusive gårdsplaner finns på villaområdet och på grund av planbeteckningen kan de lätt bli föremål för bl.a. skadegörelse, om planbeteckningen genomförs på planerat sätt. De övriga villaägarna har fört fram sin åsikt om ärendet tillsammans med Österbottens museum första gången redan år 2006. – PPY:s verksamhet på Abborrhön har mycket långa traditioner i föreningens verksamhet och hyrs mycket aktivt. En eventuell cykelväg skulle dock kraftigt minska hyrningen av stugan/bastun, vilket också skulle avspegla sig på föreningens ekonomi. Cykelvägen skulle också väsentligt påverka stugans/bastuns försäljningsvärde. 	<p>Strandrutten i Vasa är en mycket populär friluft- och rekreationsrutt och en förlängning av den till Kopparön skulle betydligt förbättra friluftsmöjligheterna för stadsborna, i synnerhet för dem som bor i Sandviken, och på det nya travbaneområdet. Cykelvägssträckningen har dock för Kopparöns del ändrats så att den går i skogen längs med Kopparövägen och vänder mot stranden först vid Abborrhön. Kopparöns villaområde har i enlighet med Österbottens museums förslag angivits som värdefull områdeshelhet.</p>
<p>Villaägarna på Kopparön</p>	<p>Bemötande</p>
<ul style="list-style-type: none"> – Vi vill och hoppas att cykelvägsbeteckningen som nu enligt den nya delgeneralplanen finns på området på havssidan om Nikkanens, Koskis, Håkäris och Nieminens villor stryks och anges längs med Kopparövägen såsom hittills. Den här vägen används inte längre allmänt som bilväg utan den fungerar som förbindelse till Abborrhön och villatomterna i området. Det här är redan nu en utmärkt cykelväg. – På grund av planbeteckningen riskerar de kulturhistoriskt värdefulla byggnadernas gårdsplan, som delvis blir kvar mellan havsstranden och villaorådets huvudbyggnader att södras/bli störd i framtiden ifall cykelvägsbeteckningen tas med i delgeneralplanen. Vid havsstranden i området finns för 	<p>Strandrutten i Vasa är en mycket populär friluft- och rekreationsled och en förlängning av den till Kopparön skulle betydligt förbättra friluftsmöjligheterna för stadsborna, i synnerhet för invånarna i Sandviken och i Travdalen på f.d. travbaneområdet. Cykelvägens sträckning vid Kopparön har dock ändrats så att den går i skogen längs med Kopparövägen och vänder mot stranden först vid Abborrhön. Kopparöns villaområde har i enlighet med Österbottens museums förslag angivits som en värdefull</p>

<p>närvarande två bastubyggnader från slutet av 1800-talet och en del andra ekonomibygnader, som lätt kan bli utsatta för skadegörelse, om planbeteckningen genomförs på det föreslagna sättet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vi har redan tidigare, i mars 2006, framfört avvikande mening om ärednet tillsammans med Österbottens museums utlåtande om ärendet. I utlåtandet konstaterar landskapsmuseiforskare Kaj Höglund att det inte är nödvändigt med någon promenadväg till stranden, eftersom en sådan skulle försvaga säkerheten och möjligheterna att bevara de nuvarande byggnads- och kulturhistoriskt värdefulla gamla basturna. - I punkt 7.6 Sammandrag av delgeneralplanens mest betydelsefulla konsekvenser i delgeneralplanen för Vasa centrum 2040 på sidan 65 sägs: "I delgeneralplanen beaktas kulturarvet och Vasas flerskiktade stadsbild." Vi hoppas att Vasa stads planläggning för vår del ska beakta ovanstående mening och samt vår begäran vid utarbetandet av delgeneralplanen för Vasa centrum 2040. 	<p>områdeshelhet.</p>
<p>Asunto Oy Hallinpuisto</p>	<p>Bemötande</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Vi understöder att kvartersexploateringen fastställs mellan 0,8 och 2,0, vilket också för vår del gör det möjligt att höja exploateringen från nuvarande 1,2 uppåt. - De i det första utkastet angivna S2-områdesavgränsningarna genom tomterna verkar har strukits, bra så. - I utkastet bör det anges att det är möjligt att riva silorna. Vi har i alla tidigare sammanhang redan föreslagit att silorna ska rivas i och med att de förfular omgivningen och förstör stadens silhuett. Om detta av någon orsak inte är möjligt, bör det bli åtminstone en lätttrafikled mellan betongsilorna och tegelbyggnaderna direkt till stranden vid Museigatan. - Den förbindelse som redan finns i detaljplanen med en lätt bro från hörnet av Vasa Elektriskas tomt till universitetsstranden borde anges som huvudrutt, varvid den skulle utgöra en del av rutterna längs med stadens strandlinje och inte enbart ange ett förbindelsebehov. 	<p>Sättet att ange exploateringstalen har utvecklats utgående från utlåtandena och åsikterna.</p> <p>Silornas öde avgörs i ett pågående detaljplaneprojekt om silorna.</p> <p>Förbindelsebehovsbeteckningen för lätttrafikbron har ändrats till huvudrutt.</p>
<p>Invånare A</p>	<p>Bemötande</p>
<ul style="list-style-type: none"> -Vasa borde utvecklas till att vara attraktivt för både dagens Vasabor och blivande Vasabor, såväl äldre som yngre människor. För att bli mera attraktiv borde Vasa utvecklas i moderna banor utan att tumma på bevarande av befintliga strukturer. Den moderna människan tänker på hållbarhet och ekologi. Man borde alltså tänka modernt så att utvecklingen sker ur ett hållbart och ekologiskt perspektiv. -Vasa borde utvecklas så att stadskärnan är aktiv och levande, en huvudpunkt för regionen dit alla känner sig välkomna. Den moderna människan uppskattar en aktiv och levande miljö. För att göra stadskärnan mera aktiv och mera levande borde vi skapa ett verktyg som uppmuntrar till detta. En dylik miljö skapas av ett tätare samhälle med olika grupper av människor och aktiviteter. Vi borde alltså uppmuntra till en förtätning av stadskärnan med byggnader och kvarter där olika verksamheter blandas, så att staden är aktiv inte enbart arbetstid och inte enbart kvällstid utan både och. En stad som ständigt är aktiv och levande är en trygg plats och på en trygg 	<p>Planens målsättning är att utveckla staden och stadsstrukturen på ett hållbart och ekologiskt sätt, samt att göra stadskärnan levande och attraktiv för alla. I planen har ett heltäckande nätverk för cykelleder märkts ut. Målsättningen är att göra så stor del som möjligt av centrumområdet tillgängligt även med cykel. Vasas långa raka gator bildar lätt blåsiga vindtunnlar men stadsstrandens växtlighet hjälper delvis till att bromsa upp vindarna från havet. Det är därför viktigt att bevara strandparken som skydd. Planen utesluter inte byggande vid stranden men stadsstrandens status som en nationellt värdefull miljö sätter krav på att eventuellt byggande måste passa in i områdets ursprungliga karaktär. Byggande i trä kan underlättas eller krävas genom</p>

<p>plats vill människor gärna vistas och mötas. Fler möten skapar ett gemytligare samhälle, ett samhälle där människorna trivs.</p> <p>-Vasa borde utveckla lätta trafikleder. I ett tätt samhälle rör man sig behändigast längs lätta trafikleder, som i sin tur leder till en rörligare befolkning, som i sin tur leder till en friskare befolkning, som i sin tur leder till mindre sjukfrånvaro och sjukvårdkostnader.</p> <p>-Vasa borde uppmuntra till byggande i trä. Att bygga i trä hör till vår hantverkskultur. Trä som material är ekologiskt. Det behövs endast samverkan av fyra universella element; sol, vind och vatten samt en plätt jord, så produceras råvaran och samtidigt binder koldioxid. Nu har lagstiftningen gjort sitt och gett oss möjlighet att bygga i trä. Ingenjörerna har utvecklat metoder och produkter som gör det möjligt. Låt också vi genom vår delgeneralplan göra det möjligt, att bygga i trä. Hela byggnader, men även på byggnader och tillbyggnader.</p> <p>-Vasa är en havsnära stad. På vilket sätt kan vi visa att Vasa är en havsnära stad. Vi kan göra stränderna mera tillgängliga för alla. För alla former av verksamhet som hör ihop med havskulturen; Båtar fiske och fritid. Det borde vara möjligt att uppföra byggnader, som påminner om sjöbodas, längs stränderna. På ett sätt som fortfarande håller strandlinjen tillgänglig för alla. Om vi lyckas utveckla stadens havsnära status på ett vettigt sätt kan vi attrahera nya invånare och bevara befintliga invånare.</p> <p>-Vasa är en vinterstad. Då man utvecklar en vinterstad borde man se till att det byggs så att möjliga vindar i staden bromsas inte ökar, då vinden märkbart ökar köldeffekten. Detta borde understrykas i delgeneralplanen och ge planerare i uppgift att bevis hur deras konstruktioner bidrar till en bättre miljö för stadens invånare inte enbart genom att bygga ett vackert, funktionell och hållbart hus utan också att man skaparen gynnsam och trivsamt miljö mellan husen.</p>	<p>detaljplanebestämmelser.</p>
<p>Invånare B</p>	<p>Bemötande</p>
<p>- Alla trafikformer behövs för att staden eller samhället i allmänhet ska kunna fungera ordentligt. Om en trafikform gynnas medan en annan trycks ner kommer det helt säkert att slå tillbaka i något skede. Ordentliga och trygga ruttor behövs för promenader och cykling. Tillräckliga och trygga ruttor och parkeringsmöjligheter behövs för dem som använder personbil. Lokalbussar behövs för att tillgodose efterfrågan. Verksamhetsförutsättningarna för lokaltrafiken bör främjas. Man bör också inse när det är dags för staden att börja förbereda sig för exempelvis skapande av förutsättningar för lokal spårtrafik, även om det ännu inte finns resurser för förverkligande av sådan trafik.</p> <p>- För närvarande är enligt min uppfattning Vasa i en sådan situation att man i detalj borde fundera över hurdan spårtrafiklösning man i framtiden kunde bygga här och vad det skulle kräva av planläggningen just nu. I synnerhet borde man se till att inte någon sådan plats som är ytterst viktig för en sådan lösning upptas med ny planläggning.</p> <p>- Det är möjligt att vi någon gång får spårtrafik hit men det tar troligen längre än enligt vad som är angivet i delgeneralplanen 2040. Förmånligare och kostnadseffektivare vore att utnyttja det spår som går genom staden för närvarande, i synnerhet eftersom staden</p>	<p>År 2005 gjordes i Vasa en utredning om byggande av en snabbspårväg. Utredningen nämns i programmet för deltagande och bedömning i anslutning till planen och planbeskrivningen har utökats med information om den. I utredningen är snabbspårvägens/närtågets sträckning och hållplatser till stor del de samma som i ditt förslag. Den hållplats som föreslås i Klemetsö finns sydost om den nya bron vid Korsholmsplanen och gör det därmed möjligt både att området invid järnvägen i området Klemetsö utvecklas till bostadsområde och att området anknys till ett eventuellt närtågsnät. I fråga om centrumområdet är målet att det ska byggas så lite planskilda korsningar som möjligt, eftersom de ofta leder till otrivsamt och otrygga miljöer. Exempelvis lättrafikunnelar kan för en del människogrupper upplevas som skrämmande kvälls- och natttid. Om en tunnel/överfart ändå byggs mellan</p>

nyligen har kommit överens med Trafikverket om att järnvägen till Vasklot bibehålls och att den utvecklas tillsammans. En elektrifiering av järnvägen är inte någon absolut nödvändig förutsättning för inledande av lokal tågtrafik.

- Jag avser alltså inledande av tågtrafik som en komplettering av lokaltrafiken i Vasa på banavsnittet Vasklot passagerarterminal - Vasa flygstation. Ett nytt spår skulle behövas på avsnittet: f.d. Korsholms station (Gamla Vasa) – flygterminalen.

- Vasas nya "kronjuvel", Klemetsö, kommer dock att bebyggas under de närmaste åren. Nu vore det möjligt att i anslutning till det beakta de möjligheter som närtågtrafik ger. Tyvärr är det inte möjligt att där göra så som man gör i normala fall, dvs. vid behov byggs stationsplattformar och andra konstruktioner som behövs inklusive transportförbindelser invid banan. I Klemetsö finns ett servicespår för persontåg och därför är serviceområdet stängt. Det är inte längre möjligt att få dit en närtågsstation eftersom spåren och området invid dem är reserverade för annan viktig användning!

- Till alla lycka finns där också två gamla godstrafikspår. Visserligen har järnvägsskenorna rivits men en av platserna är fortfarande ledig och dess sträckning skulle enligt min åsikt passa utmärkt för lokaltrafik användning. Ifall den nu planläggs för annat, går en viktig del av ett framtida område för lokaltågtrafik i Vasa förlorat, dvs. Klemetsö.

- Spårområdesreserveringen bör från första början utnyttjas som någon form av vägförbindelse, cykelväg eller vara tillåten för bilar. Ett tvåspårigt schakt torde medge både ett spår och en väg sida vid sida.

- Det lönar sig att på plats bekanta sig åtminstone med den enorma stenbro som är i bra skick och som kanske har fått mindre uppmärksamhet.

- Långviksgatans avsnitt mellan Verkstadsgatan och Vörågatan vid järnvägsstationen: Gatuavsnittet har till alla lycka besparats från byggande fastän platsen är mycket central. Ifall det någon gång blir en gångtunnel vid järnvägsstationen blir det möjligt att bygga fler busshållplatser invid Långviksgatan. Parken kan förbli orörd. Onnibus utvidgar och kanske det någon gång skulle finnas behov av en egen "terminal" också för Vasa lokaltrafik, alltså avgångshållplatser även bakom järnvägen på Wasa Stations sida. Det skulle åtminstone vara lite lättare att köra därifrån, framför allt om den sista öppningen under viadukten skulle öppnas för busstrafik till Institutgatan (som enkelriktad).

- Vasaesplanaden vid torget: På mötet för allmänheten var det många som konstaterade att Vasaesplanaden är ett mycket betydande trafikhinder mitt i Vasa. Jag är av samma åsikt och jag har undrat varför det inte finns någon enda gångtunnel under Vasaesplanaden. Dessutom utgör trafikljusen vid torget ett kontinuerligt hinder både för bilarna, fotgängarna och bussarna. Ett problem är Torgparkeringen och planerna på utvidgning av den. Det är inte möjligt att gräva en tunnel under gatan om parkeringsanläggningens tak kommer emot direkt. En gångbro åter torde vara visuellt omöjlig. I stället för de nuvarande övergångsställena vid Vasaesplanaden vid torget borde man få planskilda lösningar så nära de nuvarande platserna som möjligt. Genom att avlägsna övergångsställena skulle även busstrafiken bli smidigare, men nog skulle det förbättra möjligheterna att ta sig fram i staden verkligt mycket.

järnvägsstationen och stationsparken, främjar det också utnyttjandet av omgivningen kring Wasa Station för eventuella behov av utvidgning av resecentret.

UTLÅTANDEN OCH ÅSIKTER OM PROGRAMMET FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING I ANSLUTNING TILL DELGENERALPLANEN FÖR CENTRUM (26.11–20.12.2013)

SAMMANDRAG AV UTLÅTANDENA
Österbottens förbund
<p>-Österbottens förbund anser det vara mycket positivt att Vasa stads planläggning påbörjat uppdateringen av delgeneralplanen för Vasa centrum. Huvudmålen för delgeneralplanen är också de rätta.</p> <p>-Till bakgrundsmaterialet kunde tilläggas etappplansplan 1, gällande kommersiell service, som fastställdes av miljöministeriet 4.10.2013. Programmet för deltagande och bedömning är rätt kortfattad och därför utgår Österbottens förbund ifrån att bl.a. den nuvarande planläggningssituationen beskrivs mer ingående i utkastet till planbeskrivningen. I planbeskrivningen bör dels innehållet och målsättningarna i landskapsplanen beskrivas samt hur delgeneralplanen uppfyller dem.</p> <p>-Österbottens förbund har i detta skede ingenting övrigt att anmärka mot programmet för deltagande och bedömning men deltar gärna i planlägningsprocessen.</p>
Österbottens museum
<p>- Vasa stads planläggning begär utlåtande av museimyndigheten om programmet för deltagande och bedömning i anslutning till delgeneralplanen för centrum. Planeringsarbetet i anslutning till planen bör i första hand vara baserat på Vasas centrumstrategi (2012), Vasa generalplan 2030 och grönområdesstrukturen 2030 samt utredningsmaterialet i anslutning till dem. De här utredningarna är dock inte uppräknade i programmet för deltagande och bedömning. Därtill kommer delgeneralplanen för år 1995 att fungera som viktigt utgångsmaterial. Andra utredningar som har använts som bakgrundsmaterial är "Vasa kulturmiljöutredning" (2010) och "Utredningen om brandgatustrukturen" (2013). Museet anser att utöver de angivna utredningarna bör även Värdefulla byggnader i Vasa (1999), Inventeringarna av området Klemetsö (Norra Klemetsö, Södra Klemetsö och Klemetsö anläggningsområde), inventeringarna av området Sandviken samt inventeringen av den moderna arkitekturen i Vasa (Österbottens museum 2010) användas som underlag för planarbetet.</p> <p>- Planen bör vara baserad på tillräckliga undersökningar och museet anser att de alla också bör räknas upp i planbeskrivningen. Skyddsobjekt och -områden i delgeneralplanen för år 1995 samt värdefulla objekt och områden enligt de ovan nämnda utredningarna bör beaktas i den nya delgeneralplanen. Även bevarandet av värdefullt modernt byggnadsbestånd bör tryggas i planen och särskild uppmärksamhet bör fästas i planen på planens konsekvenser för stadsbilden, brandgatumiljön, de byggda miljöerna av riksintresse (2009) och enhetliga områdeshelheter. Österbottens museum och övriga aktuella parter är delaktiga i planlägningsarbetet. Museet har inget annat att anmärka.</p>
Trafikverket
<p>- Buller-, stombuller- och vibrationsolägenheterna av järnvägstrafiken genom planlägningsområdet bör beaktas i planläggningen.</p> <p>- På planområdet finns Krutkällarvägens (km 490+730) plankorsning med halvbom och lättrafikförbindelse med bom. På grund av trafiksäkerheten borde för leder som korsar järnvägar över- eller underfarer anvisas i planen, framför allt om den planerade markanvändningen ökar trafiken på spårnivån.</p> <p>- Vid planläggningen bör följande faktorer beaktas i fråga om spårtrafiken: På bullerområde bör inte sådan markanvändning som är känslig för buller planläggas. Vid planläggningen bör statsrådets beslut om riktvärden för bullernivå iakttas (993/1992). I vibrationskänslig mark, såsom lermark kan vibrationerna sträcka sig på över 200 meters avstånd från järnvägen. På dylika områden bör inte sådan markanvändning som är känslig för vibrationer planläggas. Teknologiska forskningscentralen VTT har gett ut bl.a. följande utredningar om trafikvibrationer: Suositus liikennetäriinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT infon 2248, Esbo 2004) (Rekommendation om mätning och klassificering av trafikvibrationer), Suositus liikennetäriinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (working papers 50, Esbo 2006) (Rekommendation om bedömning av trafikvibrationer vid markanvändningsplanering, Rakennukseen siirtyvän liikennetäriinän arviointi (VTT infon 2425, Esbo 2008) (Bedömning av trafikvibrationer som överförs till byggnader) och Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT infon 2468, Esbo 2009) (Bedömning av stombuller med anledning av landsvägstrafik). I utredningarna har rekommendationer getts i anslutning till vibrationer.</p> <p>- Planlösningarna får inte locka till olagliga överskridningar över järnvägen.</p>
Tukes
<p>- Wärtsilä Finland Ab:s produktionsanläggningar finns på adressen Träskgatan 2-4, i områdets nordvästra del på det</p>

<p>område som avgränsas av Träskgatan, Storalånggatan och järnvägen. Företaget hanterar och lagrar farliga kemikalier såsom brännbara gaser och brännbara gaser. Kemikalierna används vid testningen av dieselmotorer. Mot samma håll finns även Vasa Elektriska Ab:s anläggningar. Wärtsilä Finland Ab har gjort spridningmodeller i fråga om naturgas och flytande gas (12.7.2011) samt överfört uppgifterna på en karta över området (ritning 102 - 001 8, 8.2.2013). Vasa stad kommer att beakta resultaten av spridningmodellen vid planläggningen. Det direkta området går på järnvägen. I områdets omgivning får dock inte sådana anläggningar planläggas som det är svårt att tömma i undantagssituationer.</p>
<p>Korsholms kommun</p>
<p>- Korsholms kommun har inget att anmärka på programmet för deltagande och bedömning beträffande delgeneralplanen för Vasa centrum.</p>
<p>Verket för fostran och utbildning</p>
<p>- Verket för fostran och utbildning har inget att anmärka på ärendet, eftersom verket för fostran och utbildning är beaktat i förteckningen över intressentmyndigheter.</p>
<p>Social- och hälsovårdsverket</p>
<p>- Social- och hälsovårdsverket uttrycker som sitt ställningstagande i enlighet med med huvudmålen för delgeneralplanen att en central synvinkel är att förstärka centrumets livskraft och dragningskraft. Detta bör beaktas bl.a. genom placeringen av service, tillgängligheten och trafikregleringarna. Den nya hälsocentralen i centrum och undervisningshälsocentralen finns på delgeneralplaneområdet centrum och det bör beaktas vid planeringen. Till strukturändringen inom social- och hälsovården anknyter även en nedmontering av anstaltsvården och en förstärkning av hem-/öppenvården. En livskraftig, lockande boende- och verksamhetsmiljö som stärker hälsan och välmåendet är tillgänglig, trygg och fungerande.</p>
<p>SAMMANDRAG AV ÅSIKTERNA</p>
<p>Invånarföreningen i centrum</p>
<p>- Generalplanen 2030 har inte ännu vunnit laga kraft. När den i något skede fastställs, behövs som en fortsättning på den nuvarande delgeneralplanen för centrum från år 1995 med till många delar mera detaljerade bestämmelser och anvisningar, även en nya delgeneralplan för centrum av samma typ som den tidigare. För utvecklingen av området, framför allt för att styra byggandet, behövs klara och tillräckligt detaljerade bestämmelser.</p> <p>- De föreslagna huvudmålen för planeringen är korrekta riktlinjer som bör understödjas. Det handlar om saker, för vilka även alla invånare, såväl beslutsfattare och planerare som invånare och affärlivsaktörers åsikter behövs som grund. Bestämmelser som man klart har kommit överens om skapar en verksamhetsmiljö för kommande årtionden. Av dessa mål har i vår invånarförening oro uppkommit i fråga om de enligt vår åsikt för stora kraven på att höja byggandets exploateringsgrad "till skyarna" samt att underskatta problemen i anslutning till parkeringen och framför allt invånarparkeringen. Vi anser det viktigt att kollektivtrafiken och lättrafiken sköts på ett lyckat sätt. Det är en absolut förutsättning för att målen ska nås. Målet är att även möjligheterna till och förutsättningarna för kompletterande byggande och högt byggande i centrumområdet ska utredas, det kommer att vara en utmaning. Att beakta stadsbildens tidsmässiga skikt är en känslig sak som kräver skicklighet och där de bästa resultaten uppnås med hjälp av tålamod och ett tillräckligt omfattande samarbete. Att höra områdets invånare är en väsentlig del av denna utveckling.</p> <p>- Att städernas centrum, även Vasas, med tiden förtätas är ett faktum. Av bl.a. ekologiska skäl och med tanke på invånarnas åldersstruktur är det inte heller skäl att motsätta sig denna utveckling. Förutsättningen är att ändringen är kontrollerad och att den inte sker ensidigt i enlighet exempelvis byggföretags önskemål. Den här utvecklingen kan genomföras utan orimliga övertramp och på ett sätt där man minns att värdesätta och respektera traditionerna och absolut alltid iakttar lagakraftvunna planer.</p> <p>- Tidtabellen när det gäller att föra delgeneralplanen för centrum framåt är den rätta. Under år 2014 torde även det slutliga innehållet i Vasa generalplan 2030 bli klart vad gäller besvären. Det är förhoppningsvis möjligt för stadsplaneringen och beslutsfattarna att framskrida med måttliga men beslutsamma åtgärder, via nödvändiga konsekvensbedömningar mot ett högklassigt och vackert Vasa City.</p> <p>- Bilismen i centrum av Vasa kräver åtgärder. Ett känt problem i centrum av Vasa, dvs. ökningen i mängden bilar, har inte minskat under den senaste tiden – tvärtom. Vasaborna köper varje år ytterligare tusen bilar. (Markku Litmanen, Pohjalainen, 16.12.2013). För stadsplaneringen är statistiken o.d. mätta fakta grundläggande sanningar.</p>

Utöver det här är en äkta granskning av situationen och ärligt hörande av olika parter det bästa beviset på yrkesskicklighet. Det hoppas vi att nu ska finnas i Vasa. Bilarna får inte ta över utan man måste finna en sådan balans mellan människor och biltrafik där centrumområdena förblir trivsamma, vackra, fungerande och trygga, och naturligtvis trafimässigt smidiga.

- I den laga kraft vunna delgeneralplanen för centrum från år 1995 som fortfarande är i kraft ingår sex kvartersområden för allmänna parkeringsanläggningar (LPY). Av dessa förverkligas för närvarande två, dvs. Teaterkvarteret och Folkhälsans projekt i hörnet av Rådhusgatan och Fredsgatan. I dessa kvarter torde parkeringsutrymmena uppfylla kraven i lagen men de underskrider 2000 års planer och är därmed otillräckliga med tanke på kommande behov. Och de fyra andra objekten? De är huvudsakligen byggda som bostads- och affärslokaler, fastän endast en fjärdedel av byggrätten i kvarteren enligt delgeneralplanen kan användas för affärsbyggnad vid sidan om parkering. Förverkligandet av LPY-kvarter hittills har alltså skett i strid med den gällande delgeneralplanen. Det finns alltså skäl att ställa frågan: varför har man gått tillväga på det här sättet?

- Som underlag för detaljplaneändringarna har en parkeringsutredning gjorts på stadsplaneringen (st 27.11.2000). Den lades fram för stadsfullmäktige, som slutligen återremitterade utredningen år 2001 för ny beredning. En ny arbetsgrupp utarbetade en ny utredning, som blev klar år 2006. Stadsstyrelsen godkände den 10.4.2007 men den har aldrig lagts fram för stadsfullmäktige för behandling. Vid den här tiden hade personbyten skett på stadsplaneringen i Vasa och en vändning, som också syntes vid planeringen av områden reserverade för parkeringskvarter. Bostads- och affärsbyggnadsobjekt som på olika håll upplevs som viktigast och som mest produktiva för byggföretag strävar efter att åsidosätta kvartersområden för allmänna parkeringsanläggningar. Avsikten med LPY-kvarteren vid detaljplanesaneringar av Vasa centrum redan under Erik Kråkströms tid var att säkerställa tillräckligt med parkeringsutrymme och att säkerställa trivseln för invånarna i centrum och en högklassig boendemiljö. Ännu i parkeringsutredningen år 2000 fanns följande antal platser i parkeringsanläggningar: Torgparkeringen 900, Ekgården 330, Rådhusgatan 3 - 5, 300 – 400, Rådhusgatan 23 -27, 300 – 400, Teatern 300 – 400. Från tomterna, brandgatorna och gatorna hade enligt bilplatsberäkningen i utredningen flyttats sammanlagt 350 bilplatser till parkeringsanläggningar. Avsikten var att de områden som frigörs närmast skulle användas för planteringar och därmed mjuka upp centrum till det yttre. År 2000 antogs antalet bilar inte öka, åtminstone inte i den nuvarande takten. I parkeringsutredningen år 2006 hänfördes inte bilplatserna och parkeringsanläggningarnas kapacitet längre till vissa objekt. Samtidigt reserverades största delen av byggrätten för parkeringsanläggningar med detaljplaneändringar för bostads- och affärslokaler.

- I dag är det därför motiverat att fråga om utvecklingen har skett på bekostnad av centrums stadsbild, trivseln i centrum och levnadsförhållandena för invånarna i centrum? Har behoven hos och värdesättandet av dem som bor i stadskärnan beaktats? Hurdana utredningar har under de senaste åren gjorts/eller görs för närvarande om den ökade bilismens /behovet av allmänna parkeringsområden/för att lösa problemen med invånarparkeringen i stadskärnan? Alla de här är synpunkter som tas upp i de allmänna målen i markanvändnings- och bygglagen (1 §), i målen för planeringen av områdesanvändningen (5 §), i generalplanens innehållskrav (39 §) och i det allmänna syftet med detaljplanen (50 §). Lagen binder såväl planerare som beslutsfattare.

- Enligt vår uppfattning är det skäl för Vasa stads beslutsfattare, stadsfullmäktige, stadsstyrelsen och dess sektioner att stanna upp och granska de långsiktiga konsekvenserna av den nuvarande utvecklingen. Det är inte fråga enbart om ekonomiska eller tekniska lösningar i nuläget. Det är fråga om kommande Vasabors boendemiljö, det är fråga om moraliskt ansvar. Målet för den planering som har startat bör vara att finna och förverkliga de bästa möjliga lösningarna.

Fastighets Ab Handelsplanen 14

-Fastighets Ab Handelsplanen 14 har under många år planerat och önskat utvidga fastigheten. Problemet är att all byggnadsrätt är utnyttjad. Vi önskar att Vasa stad beaktar följande vid uppgörandet av delgeneralplanen:

- Vi vill ha lika hög byggnadsrätt som andra fastigheter har runt Vasa torg, t.ex. Wasaborg har $e=3,7$ och vår tomt $e=2,0$.
- Vi planerar en tillbyggnad som omfattar en fördubbling av bredden på kontorshusets samt tillbyggnad i 1-plan längs med brandgatan. Dessutom önskar vi få inglasa indragna partier i fasaden. Byggstart sker år 2015 förutsatt att stadsplanen blir ändrad.

Asunto Oy Hallinpuisto, Skolhusgatan 1

- Redan här i början vill vi föra fram följande åsikter om justeringen av delgeneralplanen för centrum:

- As Oy Hallinpuisto:s tomten på adressen Skolhusgatan 1, fortsättning av användningsändamålet (AK) och bibehållande av byggrätten $e=1,2$ (2001 års generalplan) minst på tidigare nivå.
- Gränsen för området S2 mot land kunde dras längs med gator eller brandgator och inte över tomt.
- Möjliggörande av en rivning av silorna och förlängning av Museigatan rakt till stranden.

- Bibehållande av lättrafiklederna mellan järnvägen och Vasa Elektriskas tomter och förlängning från havssidan mot Brändö.
- Bevarande av områdets parkliknande karaktär.
- Bevarande av Metviken med beaktande av 2009 års detaljplan.

Invånare A

- Delgeneralplanen för centrum år 1995, detaljplanesaneringen i fråga om centrum under 1960- och 1970-talen och där bl.a. detaljerade markanvändningsklasser och byggrätter för kvarter/kvartersområden. För att bedöma behovet av och orsakerna till ändring av delgeneralplanen borde en utredning göras om i vilken omfattning och av vilken orsak man vid detaljplanläggningen och byggandet har avvikit från den gällande generalplanen. Finns det generalplanemässiga grunder för avvikelserna? Har de granskats med tanke på invånartrivseln och har invånarnas åsikt över huvud taget beaktats? Denna utredning skulle hjälpa i det delgeneralplanearbete som nu startar och vid avvägningen av utgångspunkterna och målen för den. Den skulle också bidra till förståelse för generalplanens betydelse för ett konsekvent stadsbyggande och ge detaljplaneändringarna stringens.

Invånare B

- Fastigheterna omkring Vasa torg önskar att Vasa stad vid uppgörandet av generalplanen ska beakta våra behov att bygga ut de nuvarande fastigheterna. Vi vill stärka centrumets framtid som handelsplats, i synnerhet eftersom stora marknader planeras utanför stadens centrum. Långa tider har det rått brist på stora affärsplatser omkring torget. Vi vill ha tillbyggnadsrätt och därmed en reviderad detaljplan, som på ett smidigt sätt tillåter utvigning av de nuvarande utrymmena. Vi talar bl.a. för följande fastigheter: Aktia-huset (Handelsplanaden 14), K Oy Ylätori (Övre torget 4), K Oy Vaasan Säästöta (Övre torget 2).