



DETALJPLANEBESKRIVNING

BUSSTATIONSSKVÄREN

DETALJPLANEÄNDRING NR 962

stadsdel 4
kvarter 75
gatu- och parkområden

Planläggningen 2.12.2015

Innehållsförteckning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	4
1.1 IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	4
1.2 PLANOMRÅDETS LÄGE	5
1.3 PLANENS NAMN OCH SYFTE	5
1.4 FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR TILL BESKRIVNINGEN.....	5
1.5 FÖRTECKNING ÖVER ÖVRIGA HANDLINGAR, BAKGRUNDSUTREDNINGAR OCH KÄLLMATERIAL SOM BERÖR PLANEN	5
2 SAMMANDRAG.....	6
2.1 PLANPROCESSENS OLIKA SKEDEN	6
2.2 DETALJPLAN.....	6
2.3 GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN	6
3 UTGÅNGSPUNKTER.....	7
3.1 UTREDNING OM FÖRHÅLLANDENA PÅ PLANERINGSOMRÅDET	7
3.1.1 Allmän beskrivning av området	7
3.1.2 Naturmiljön.....	7
3.1.3 Den byggda miljön	8
3.1.4 Markägoförhållanden	15
3.2 PLANLÄGGNINGSSITUATION	15
3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet.....	15
4 OLIKA SKEDEN I UTARBETANDET AV DETALJPLANEN	19
4.1 PLANERINGSSTART OCH BESLUT SOM GÄLLER DENNA	19
4.2 DELTAGANDE OCH SAMARBETE	20
4.2.1 Intressenter.....	20
4.2.2 Anhängiggörande	20
4.2.3 Deltagande och växelverkansförfaranden	20
4.2.4 Myndighetssamarbete	42
4.3 DETALJPLANENS MÅL	45
4.3.1 Mål enligt utgångsmaterialet	45
5 UTKAST TILL ÄNDRING AV DETALJPLANEN.....	46
5.1 DETALJPLANEÄNDRINGSUTKASTEN ALTERNATIV 1 (VE 1) OCH ALTERNATIV 2 (VE 2)	46
5.2 FÖRSLAG TILL DETALJPLANEÄNDRING.....	48
5.2.1 Dimensionering	48
5.2.2 Justerat förslag till ändring av detaljplanen	49
5.3 UPPNÅENDET AV MÅLEN FÖR MILJÖNS KVALITET	50
5.3.1 Service	50
5.4 OMRÅDESRESERVERINGAR	50
5.4.1 Kvartersområden	50
5.4.2 Gatuområden.....	50
5.4.3 Planbestämmelser	50
5.5 PLANENS KONSEKVENSER.....	52
5.5.1 Konsekvenser för den byggda miljön	52
5.5.2 Konsekvenser för naturen och naturmiljön.....	60
5.5.3 Helhetsbedömning av riskerna med busstationsprojektet	63
5.5.4 Konsekvenser för de kommunaltekniska investeringarna	63
5.5.5 Övriga konsekvenser.....	64
5.6 STÖRANDE FAKTORER I MILJÖN	64
5.7 PLANBETECKNINGAR OCH BESTÄMMELSER.....	64
6 GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN	64

6.1 PLANER SOM STYR OCH ÅSKÅDLIGGÖR GENOMFÖRANDET.....	64
6.2 GENOMFÖRANDE OCH TIDSPLANERING.....	64
6.3 Uppföljning av genomförandet.....	65
BILAGOR.....	65

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Identifikationsuppgifter

Identifikationsuppgifter	Detaljplaneändring nr 962 Busstationsskvären med omgivning stadsdel 4 kvarter 75, gatu- och parkområden
Planen utarbetad av	Vasa stad/Planläggningen Päivi Korkealaakso och Juha-Matti Linna
Anhängiggörande och datum för godkännande	Anhängiggörande: 26.3.2013 Planeringssektionen: 26.3.2013 Planeringssektionen: 7.5.2013 Planeringssektionen: 18.8.2015 Planeringssektionen: 8.12.2015 Stadsstyrelsen: Stadsfullmäktige:

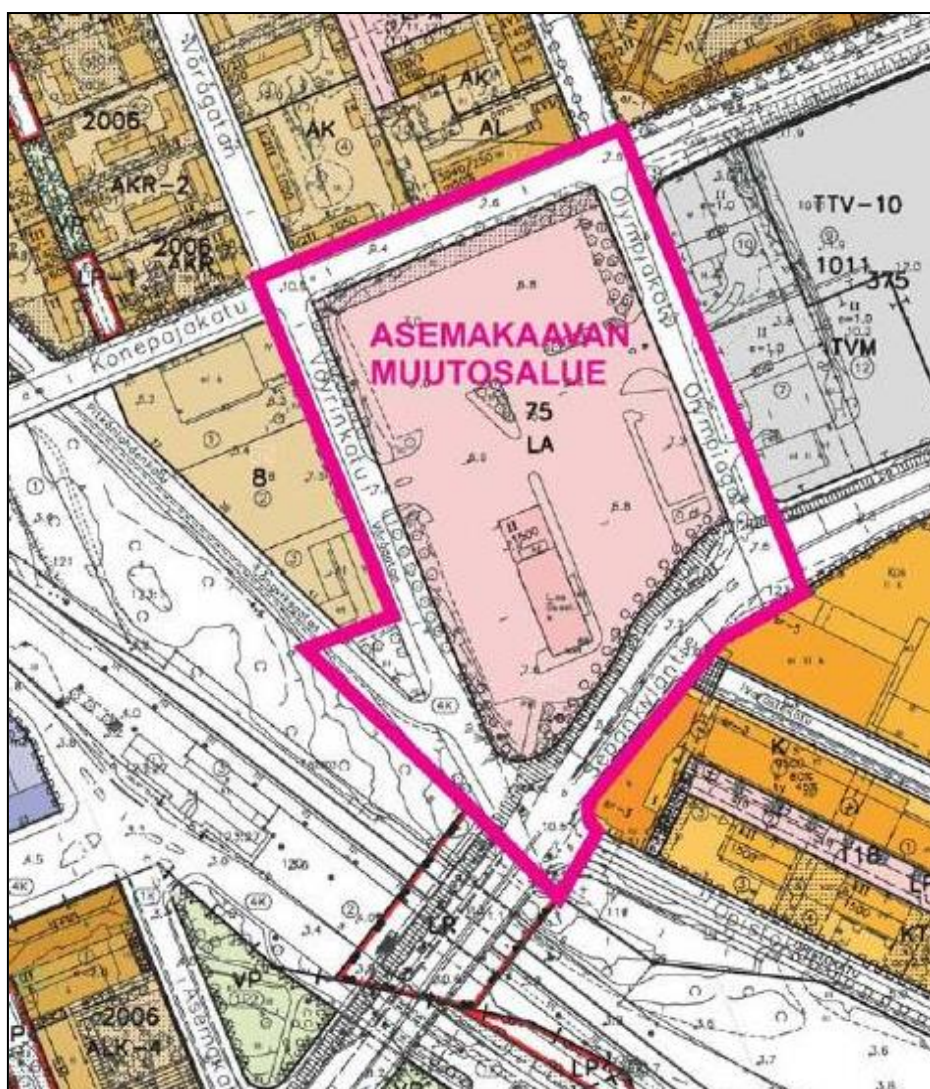


Bild 1. Detaljplaneändringsområdet.

1.2 Planområdets läge

Detaljplaneändringsområdet finns på rutplaneområdet i centrum av Vasa och omfattar f.d. busstationsområdet med omgivning i Vasa. Området gränsar i väster till Vörågatan, i norr till Verkstadsgatan, i öster till Olympiagatan och i söder till Smedsbyvägen.

1.3 Planens namn och syfte

Namnet på detaljplaneändringen som utarbetas är Busstationsskvären och detaljplanens nummer är 962. Syftet med planen är att göra det möjligt att bygga musik- och kongress- samt multifunktionslokaler och hotell- och restaurangservice i anslutning därtill samt ett köpcentrum. Med detaljplanen möjliggörs utvidgning av centrum nordost om järnvägen och förbättrande av trivsels i de omgivande gatu- och parkområdena.

1.4 Förteckning över bilagor till beskrivningen

Bilaga 1: Detaljplanekarta med planbestämmelser
 Bilaga 2: Programmet för deltagande och bedömning
 Bilaga 3: Detaljplanens uppföljningsblankett

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

- Wasa Stationin vaikutukset talouteen, työllisyyteen ja elinkeinoelämään (Sweco Ympäristö Oy 2015) – Konsekvenserna av Wasa Station för ekonomin, sysselsättningen och näringslivet
- Vaasan keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys 2015 (Sito Oy 2015) – Utredning om trafiken i anslutning till delgeneralplanen för Vasa centrum
- Kaupallinen selvitys, Santasalo Ky 2014 – Kommersiell utredning
- Vasa centrumstrategi (Sito Oy 2012)
- Österbottens landskapsplan, Tilläggsutredning om lokalisering av kommersiell service 2, Santasalo Ky 2011
- Österbottens landskapsplan, Tilläggsutredning om lokalisering av kommersiell service, Santasalo Ky 2011
- Vasa – kulturmiljöutredning, Stadsplaneringen 2010
- Sepänkyläntie 1, Maaperän haitta-ainetutkimukset, FCG Planeko Oy 2009 – Smedsbyvägen 1, Undersökningar av skadliga ämnen i marken.
- Sepänkyläntien varren maankäytön kehittämisen liikenneselvitys, Ramboll 2009 – Trafikutredning om utvecklandet av markanvändningen invid Smedsbyvägen.
- Linja-autoaseman korttelin kauppakeskuksen liikenteellinen toimivuustarkastelu, Vaasa, Ramboll 2008 – Granskning av hur trafiken till köpcentret i busstationskvarteret kommer att fungera.
- Kortteli 75, Rakennettavuusselvitys, Talentek 2008 - Utredning om byggbarheten i kvarter 75
- Klemetilän liikenteen yleissuunnitelma, Ramboll 2008 - Översiktsplan över trafiken i Klemetsö
- Utredning om väg- och gatunätet i Vasa och Korsholm, Vägförvaltningen 2007
- Utredning om handelns servicenät i Vasaområdet, Suunnittelukeskus Oy 2007

- Värdefulla byggnader i Vasa I (1986) och II (2000), Österbottens museum, Stadsplaneringen
- Parkeringsutredning 2006

2 SAMMANDRAG

2.1 Planprocessens olika skeden

Anhängiggörandet av detaljplaneändringen

Initiativet till detaljplaneändringen har tagits av Vasa stad. Planeringssektionen fattade beslut om utarbetande av en detaljplan för busstationsskvären vid sitt sammanträde 26.3.2013.

Målsättning/växelvekan 62 § MarkByggl

Inledande möte ordnades 11.12.2007 och närvarande var de myndigheter och samarbetsparter vilkas sektorer behandlas vid planeringen. Vid sammanträdet gick man igenom utgångspunkterna för planläggningen och målen för utvecklandet av området.

Programmet för deltagande och bedömning 63 § MarkByggl

Programmet för deltagande och bedömning har varit framlagt under tiden 28.3–19.4.2013. Femton skriftliga ställningstaganden till programmet för deltagande och bedömning lämnades in.

Planutkast/hörande i beredningsskedet/växelvekan 62 § MarkByggl, 30 § MarkByggF

Planutkastet har varit offentligt framlagt under tiden 15.5–31.5.2013. Elva förhandsutlåtanden och en åsikt om planutkastet har lämnats in.

Detaljplaneförslag/offentligt framläggande/utlåtanden 65 § MarkByggl, 27-28 § MarkByggF

Förslaget till detaljplaneändring har varit offentligt framlagt under tiden 8.9–8.10.2015, varvid 15 utlåtanden och en anmärkning i fråga om ärendet lämnades in.

Myndighetssamråd 66 § MarkByggl:

Myndighetssamråd har hållits 10.6.2008 och 27.11.2015 om förslaget till detaljplaneändring.

Lagakraftvunnen detaljplan 118 § 5 mom. MarkByggl, 63 § Kommunallagen

Detaljplaneändringen fastställs av stadsfullmäktige i Vasa.

2.2 Detaljplan

Med detaljplaneändringen möjliggörs utveckling av centrum som kulturellt, funktionellt och kommersiellt centrum för sitt område. Med detaljplanen möjliggörs också byggandet av en trivsam stadsbild.

2.3 Genomförandet av detaljplanen

Avsikten är att detaljplaneändringen för busstationsskvären ska bli klar under år 2015 och efter det kan genomförandet av byggprojekten starta.

3 UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Utredning om förhållandena på planeringsområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

Detaljplaneändringsområdet utgörs av f.d. busstationsområdet med omgivning i Vasa. Omgivningen består av centrumaktigt byggd flervånings- och småvåningshusdominerad miljö. Detaljplaneändringsområdets areal är 4,1 ha.

3.1.2 Naturmiljön

Tidigare har en busstation funnits på området. Dess trafikgårdar har asfaltbeläggning, förutom de grusbelagda parkeringsområdena mot Verkstadsgatan. Grönzoner med trädplanteringar gränsar till gatorna vid sidorna av kvarteret, förutom mot Smedsbyvägen, där trottoaren direkt gränsar till asfaltgården.

Vid busstationskvarteret är markytan vid kanten mot Vörågatan på nivån +7,1...+7,6 och stiger som högst över nivån +10 i Vörågatans och Smedsbyvägens samt Vörågatans och Verkstadsgatans korsningar. I kvarterets mittersta del och vid kanten mot Olympiagatan är markytan ungefär på nivå +7,0.

Markbeskaffenhet

Ytjordsskiktet på området består sannolikt av en ca en meter tjock utfyllnad. Under utfyllnaden finns i allmänhet morän ända till bergsytan. Bergsytan är växlande på området på det för Vasaregionen typiska sättet. Bergsytan på området finns på nivåerna +0,0...+6,0 och grundvattnet på nivåerna +3,5...+4,5.

På f.d. busstationens fastighet på adressen Smedsbyvägen 1 har preliminära undersökningar av skadliga ämnen i marken gjorts (3.4.2009, FCG Planeko Oy). Enligt proverna vid undersökningarna påträffades ingen förorenad mark.

På fastigheten intill (905-403-123-25) på adressen Vörågatan 46 har i grundvattenprov konstaterats en summahalt på 3200 mg/l oljekolväte (C10-C40). Det är okänt varifrån oljan härstammar. Cisternerna från bränsledistributionsstationen som verkade i hörnet av Långviksgatan och Verkstadsgatan avlägsnades år 1991. Därtill har det funnits servicestationsverksamhet på fastigheten och den var i tiden oljeuppvärmd.

Vid byggandet på området är det skäl att under grävningen sensoriskt granska eventuell oljig mark eller eventuellt oljigt schaktvatten. Om man sensoriskt upptäcker olja i marken eller vattnet, bör halten analyseras med laboratorieprover och en plan för de fortsatta grävningarna göras upp. Eventuell förorenad jord som påträffas på området bör bedömas och nödvändiga riskhanteringsåtgärder vidtas innan området tas i planerlig användning. Detaljplanebestämmelserna har utökats med beteckningen "Innan området tas i planerlig användning bör förorenat markområde saneras".

3.1.3 Den byggda miljön

Byggnadsbeståndet

I södra delen av kvarter 75 finns Matkahuoltos envåningsbyggnad. Byggnadens äldsta del, södra gaveln, är planerad av stadsarkitekt Serenius år 1935. Byggnaden har omändrats och utvidgats år 1975.

Byggnaderna i omgivningen är en del av busstationsskvärshelheten. Kring skvären har byggnader med anknytning till den ökade biltrafiken bevarats. Tillsammans med de större funktionalistiska och rationalistiska SOK- och bastuhusbyggnaderna bildar de en relativt enhetlig helhet. Museiverket har i sitt utlåtande år 2000 konstaterat att området är en stadsbildsmässigt viktig trafikhistorisk helhet med den öppna platsen.

Vasa stads byggnadstillsyn fick 26.2.2015 en ansökan om rivningstillstånd av Vasa stads fastighetssektor. Vasa stads byggnadstillsynsbyrå informerade med ett 11.3.2015 daterat brev stadsstyrelsen om ärendet som gäller rivning av den gamla busstationen på adressen Smedsbyvägen 1. Byggnaden var i dåligt skick bl.a. vad gäller rör och elkablar.



Bild 2. Områdets byggnadsbestånd i nuläget.

Trafiken

Smedsbyvägen och Verkstadsgatan, som tangerar planeringsområdet, är enligt utredningen om väg- och gatunätet i Korsholm klassificerade som huvud- och huvudmatarleder. Smedsbyvägen är i utredningen klassificerad som huvudled för lätttrafik och Verkstadsgatan som en gata där en lätttrafikled behövs.

Ägarbytet i fråga om Finska Foders område, detaljplaneändringen Norra Klemetsö II samt projektet för utveckling av f.d. busstationsområdet initierade en uppdatering av trafikutredningen i fråga om Klemetsöområdet.

I samband med uppgörandet av trafikutredningen (*Klemettilän alueen yleissuunnitelma, Ramboll 2008* - Översiktsplan för Klemetsöområdet, Ramboll 2008) måste konstateras att i den tidigare utredningen (Liikenneennuste ja kääntänyt liikennevirrat, Strafica, 2007 – Trafikprognos och vändande trafikströmmar) var prognoserna för trafiken på Verkstadsgatan år 2030 redan nära den nuvarande trafikmängden och därför togs också området Norra Klemetsö till ny granskning. Därtill behövdes ytterligare undersökningar i fråga om Mejerigatans och Smedsbyvägens korsningsområde, som redan tidigare hade konstaterats vara en problemkorsning. Den i den föregående utredningen föreslagna parallellvägen söder om Smedsbyvägen som en ny gatuförbindelse i enlighet med delgeneralplanen för centrum innebar i den senaste undersökningen och med de justerade trafikmängderna inte längre någon lösning för problemkorsningarna. Efter många olika alternativ kom Klemetsöspåret tillbaka till gatunätet i norra Klemetsö ända till Verkstadsgatan och Verkstadsgatan anläggs genast med fyra filer. Därtill slopades parallellvägen. Klemetsöspåret bildar tillsammans med Verkstadsgatan, Skolhusgatan och Korsholmsplanaden en ringväg för infart till Vasa.

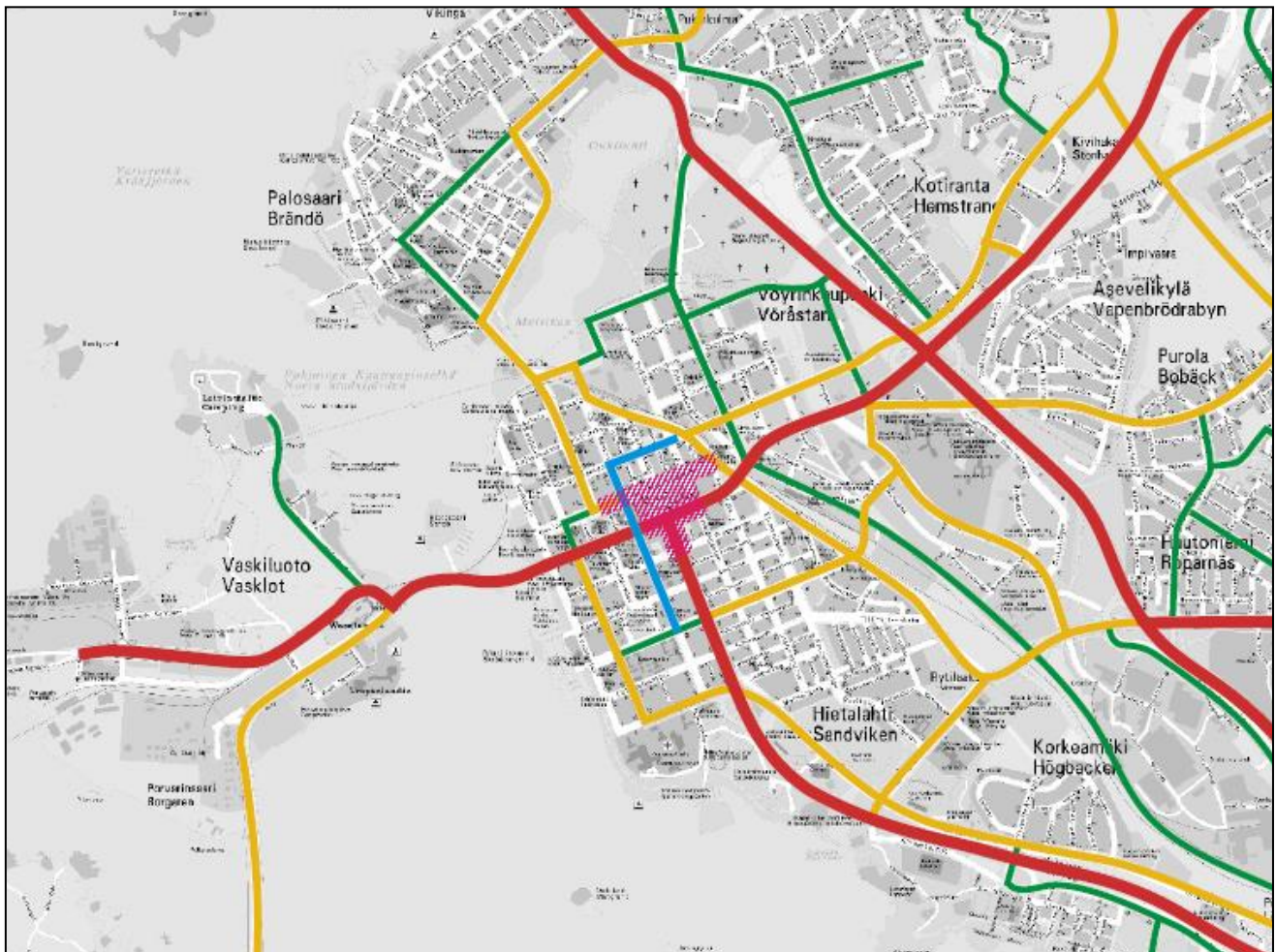


Bild 3. Utredning om väg- och gatenätet i Vasa och Korsholm 2007.

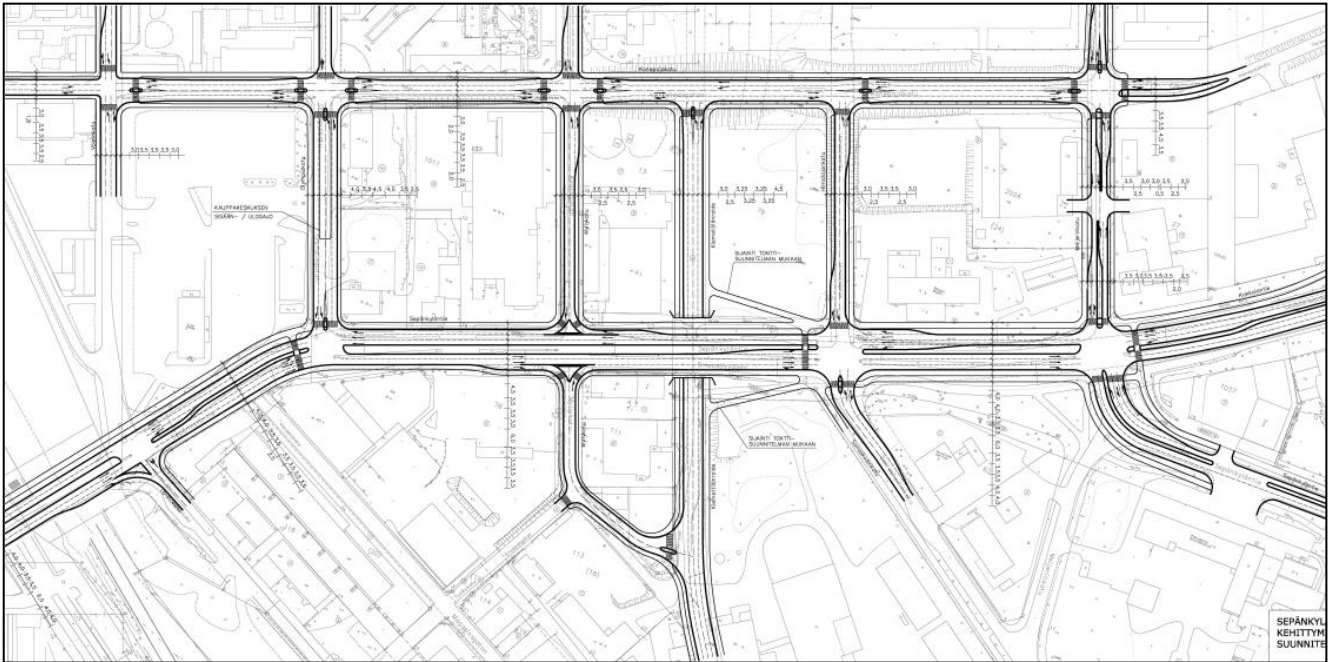


Bild 4. Utredning om trafiken i anslutning till utvecklingen av markanvändningen invid Smedsbyvägen, plankarta (källa: Ramboll 2009).

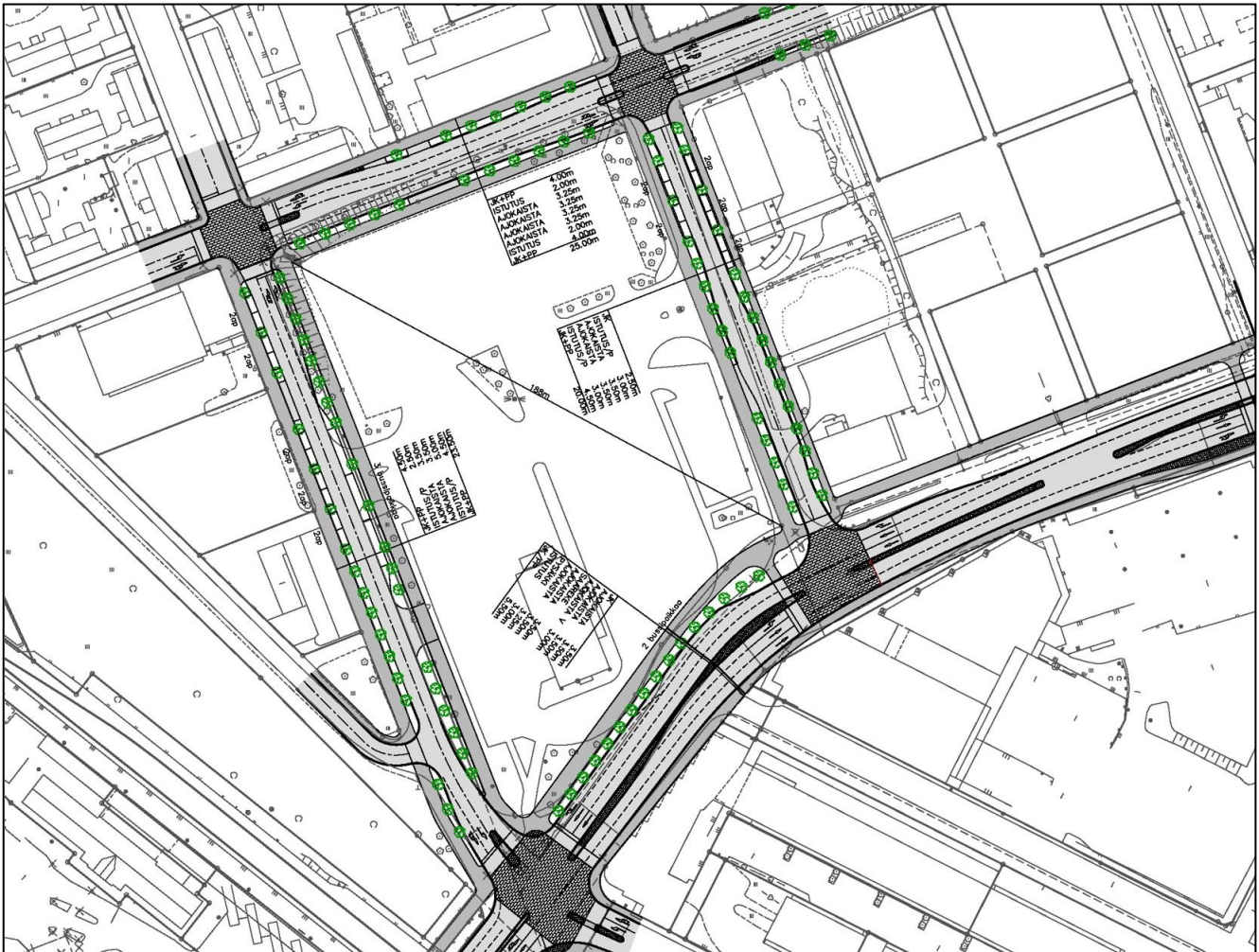


Bild 5. Plan för trafiken kring f.d. busstationskvarteret (källa: Kommuntekniken 2015).



Bild 6. Genomsnittliga dygnstrafikmängder vardagar i olika riktningar i nuläget år 2013 (källa: Trafikutredningen i anslutning till delgeneralplanen för Vasa centrum 2014).



Bild 7. Genomsnittliga dygnstrafikmängder i olika riktningar på trafiknätet enligt grundprognosen 2040 utan centrumtunnel (källa: Trafikutredningen i anslutning till delgeneralplanen för Vasa centrum 2014).

Enligt trafikutredningen 2014 i anslutning till delgeneralplanen för Vasa centrum var den genomsnittliga trafikmängden vardagar år 2013 17 400 fordon/dygn på Smedsbyvägen på avsnittet mellan Sjukhemsgatans och Mejerigatans anslutningar. Trafikmängderna i prognossituationen år 2040 ökar dock inte märkbart jämfört med nuläget.

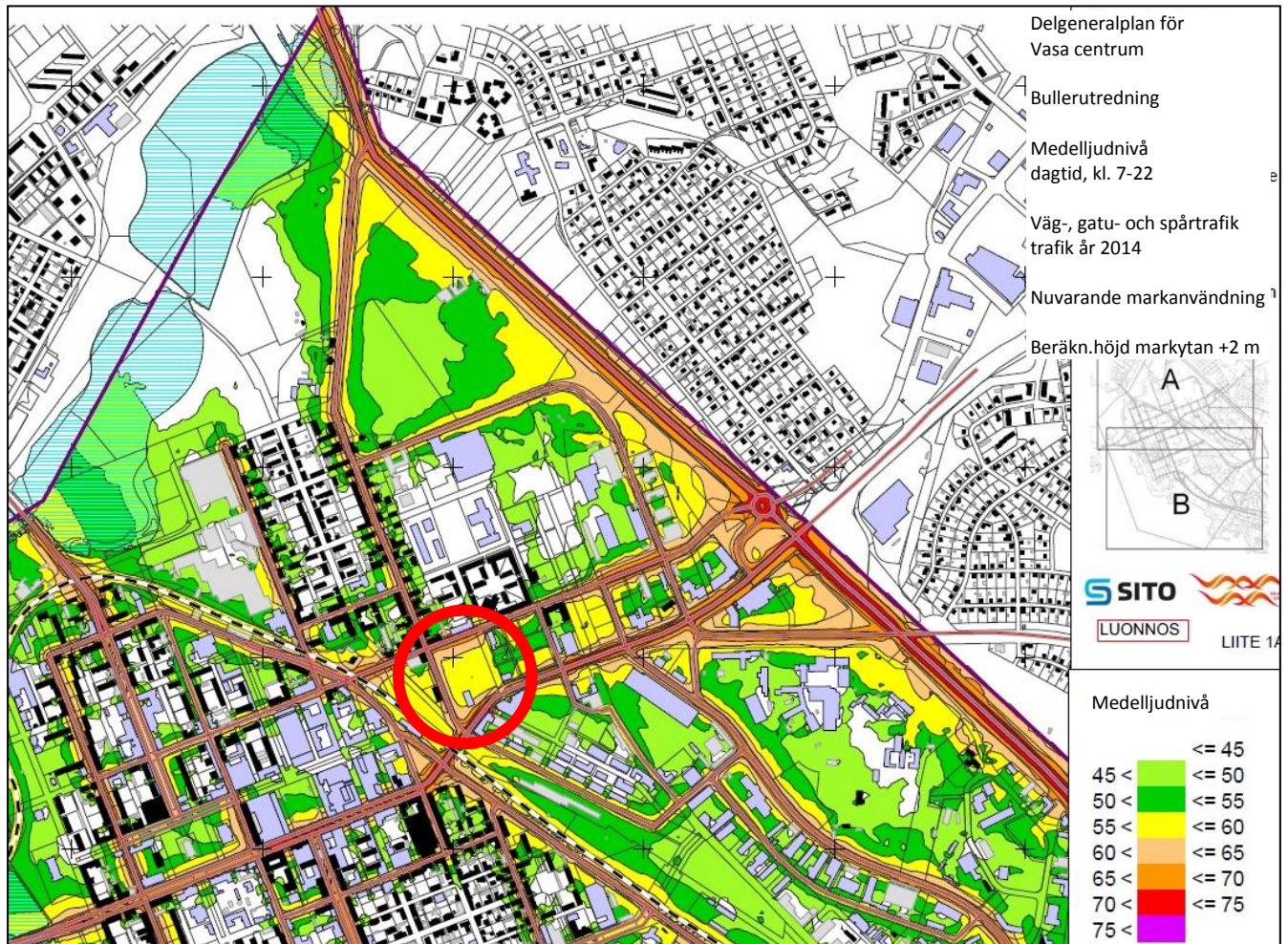


Bild 8. Medelljudnivåer enligt bullerutredningen i anslutning till delgeneralplanen för Vasa centrum dagtid kl. 07-22 i nuläget (källa: Sito 2015).



Bild 9. Medelljudnivåer dagtid kl. 07-22 år 2040 enligt bullerutredningen i anslutning till delgeneralplanen för Vasa centrum (källa: Sito 2015).

Teknisk försörjning

På busstationsskvären går områdets huvudvattenledning, avlopps- och dagvattenavlopp samt busstationens fjärrvärmeledning.

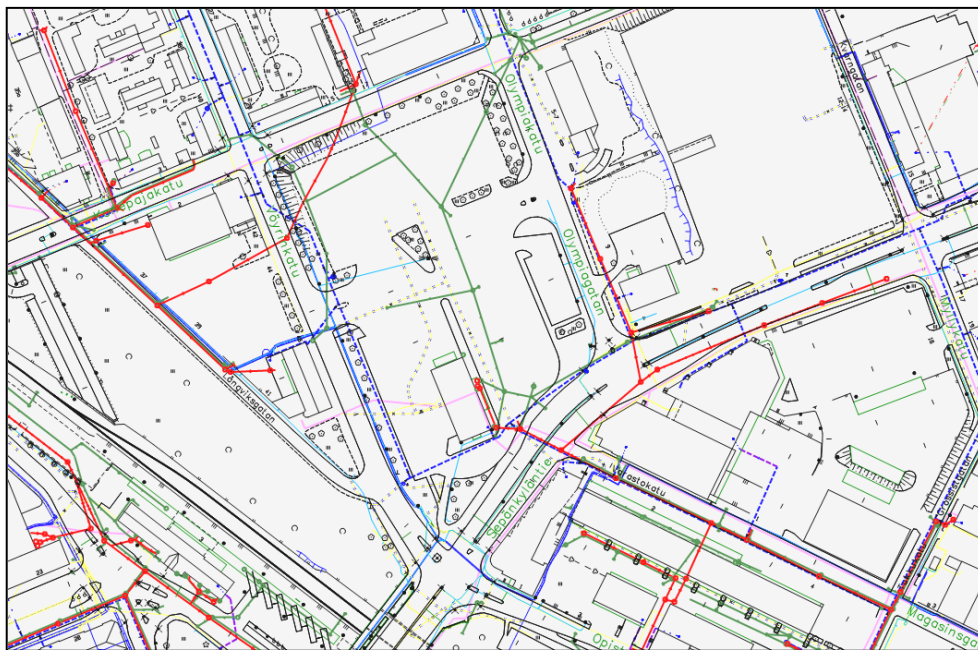


Bild 10. Kommunalteknik för området.

Arbetsplatser på området

Med blå streck är rutor på 250x250 m angivna för vilka det i Finlands miljöcentrals samhällsstrukturuppföljningssystem finns information om arbetsplatserna, s.k. YKR-rutor, och av vilkas yta över hälften finns inom radien.

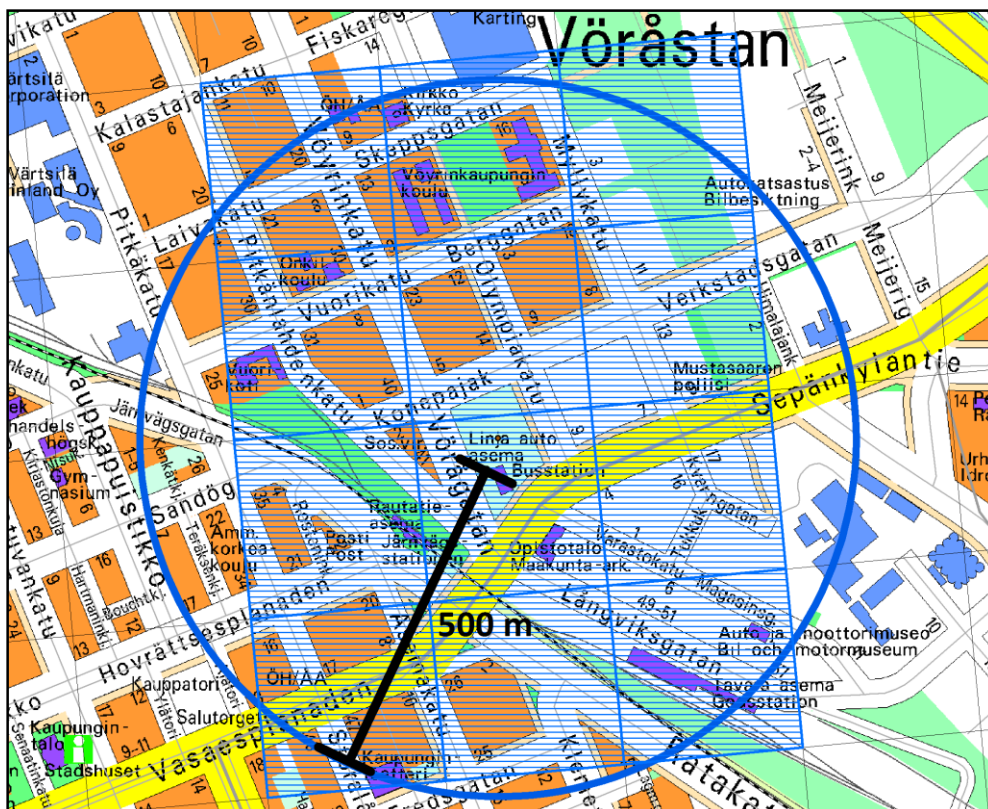


Bild 11. Arbetsplatser inom 500 m radie från f.d. busstationen.

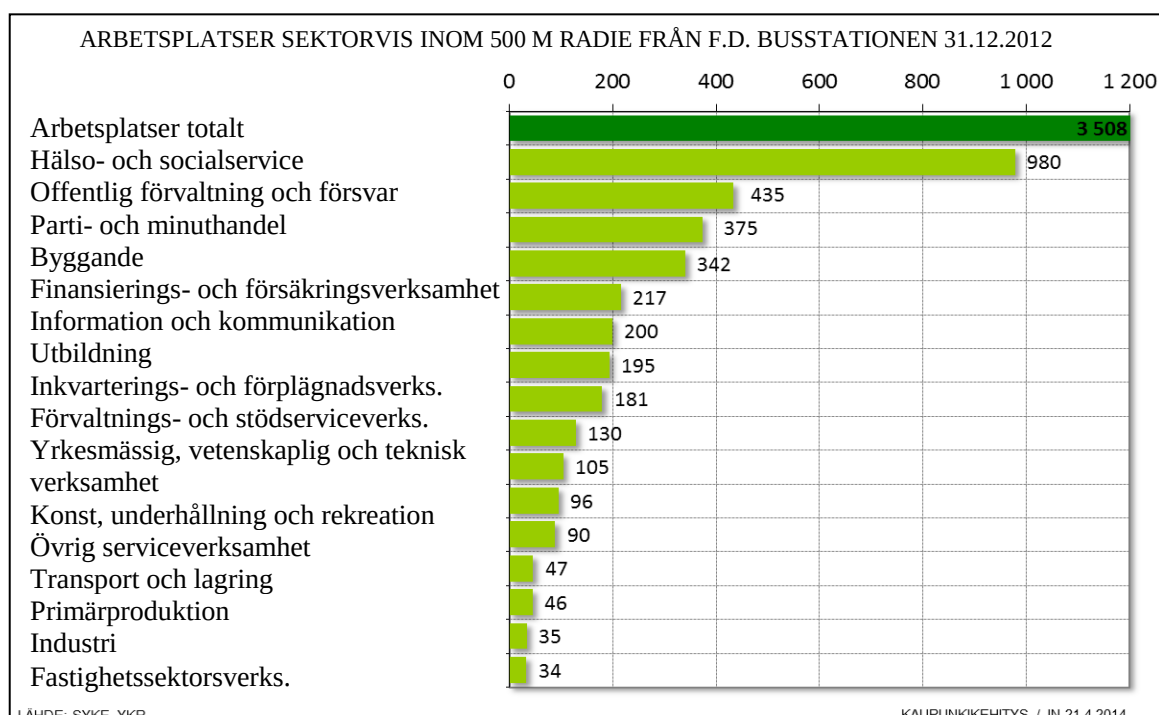


Bild 12. Arbetsplatsfördelning inom 500 m radie från arbetsplatserna på planeringsområdet.

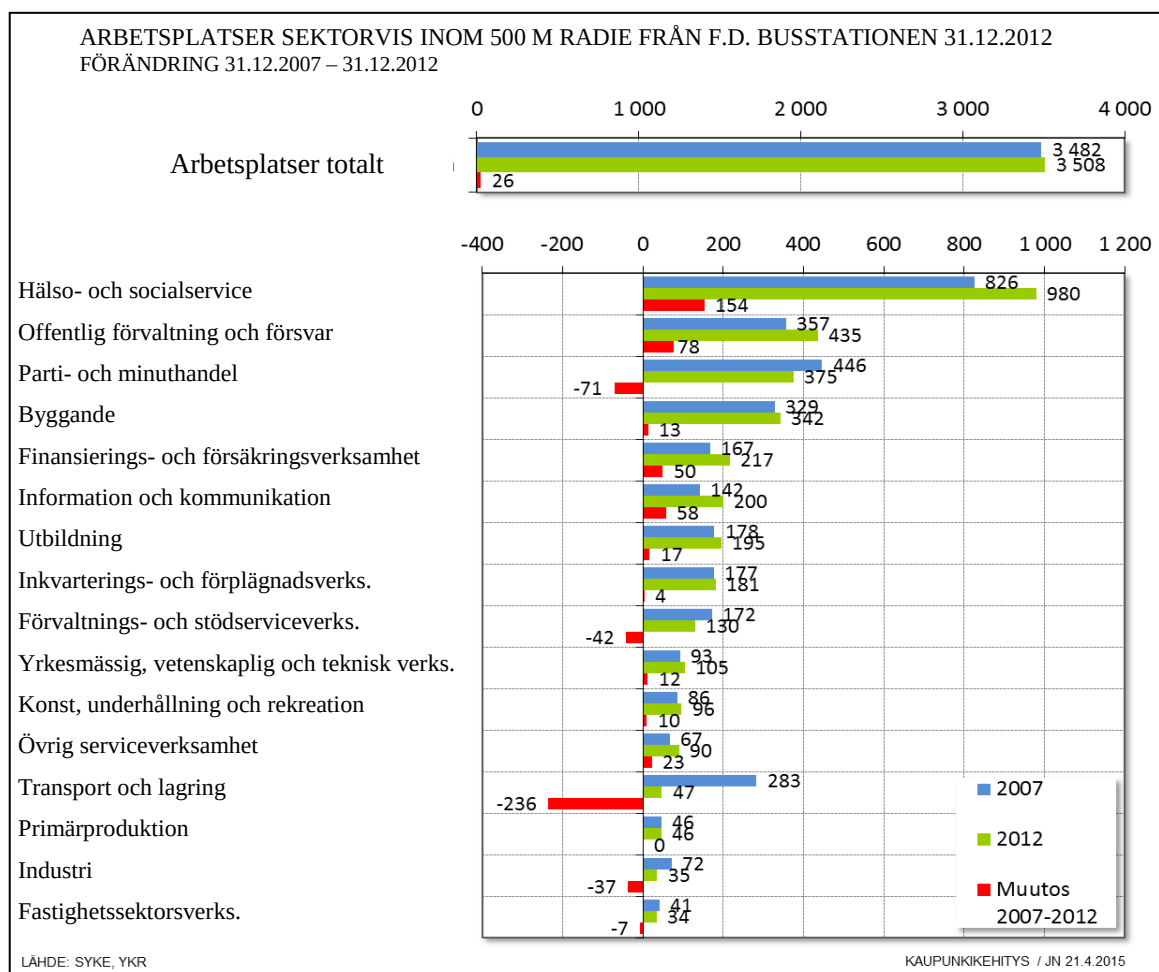


Bild 13. Ändringar i arbetsplatsfördelningen från år 2007 till år 2012.

För planeringsområdet gällande detaljplaner

Detaljplan nr 1, fastställd av Finlands senat 1.8.1855

Detaljplan nr 11, fastställd av Finlands senat 7.10.1913

Detaljplan nr 140, fastställd av inrikesministeriet 20.1.1950

Detaljplan nr 594, fastställd av miljöministeriet 4.5.1983

Detaljplan nr 905, godkänd av stadsfullmäktige 13.12.2004

Detaljplan nr 940, godkänd av stadsfullmäktige 23.4.2007

I detaljplanesammanställningen är planeringsområdet angivet som kvartersområde för busstation (LA). Byggrätten för stationsbyggnaden är angiven till 1500 m².

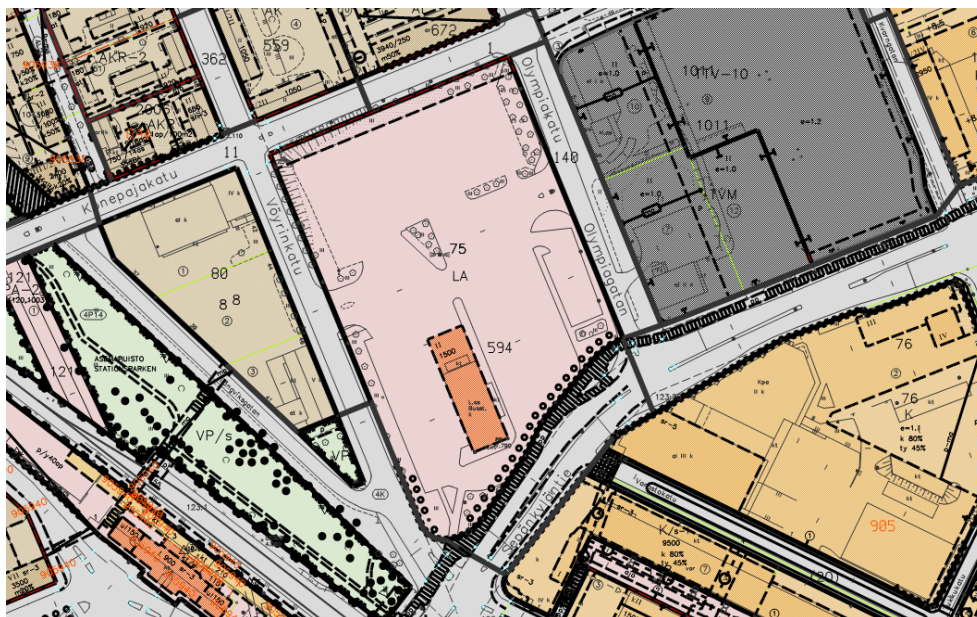


Bild 17. Utdrag ur detaljplanesammanställn.

Tomtindelning och -register

Rnr 123:25 är införd i tomtregistret 9.10.1997.

Baskarta

Baskartan för detaljplaneändringsområdet har justerats 11.11.2008.

Byggförbud

Stadsstyrelsens planeringssektion beslutade på sitt sammanträde 29.4.2008 att en detaljplan ska göras upp för busstationsskvären och belade området med byggförbud. Byggförbudet har förlängts med stadsstyrelsens planeringssektions beslut 20.12.2011 och 26.3.2013.

Skyddsbeslut

På planområdet finns inga sådana byggnader eller byggnadsgrupper som har skyddsbeteckning och inte heller några skyddsområden.

Kommersiella utredningar

Enligt den kommersiella utredningen gällande Vasa från år 2014 kommer det köpcentrum på ca 20 000 m² som ska byggas vid busstationen i och med detaljplaneändringen att konkurrera om affärsutrymme med övriga kvarter i stadskärnan. För att f.d. busstationsområdet ska fungera som en

del av stadskärnan bör förbindelsen mellan kvarteret och centrum över järnvägen utvecklas så att den fungerar bättre framför allt med tanke på fotgängartrafiken.

Det är viktigt att upprätthålla centrums livskraft, eftersom konkurrerande kommersiell service utvecklas inom affärsområdena. När mängden och volymen på verksamheterna utanför centrum ökar, förbättras deras dragningskraft, vilket kan försvaga affärsverksamheten för affärerna i centrum. Det viktigaste man kan göra för centrums livskraft är att på lång sikt förbättra verksamhetsmiljön för affärsservicen i centrum. Tillräckligt med affärslokaler bör stå till buds i centrum, nybyggande och kompletterande byggande bör möjliggöras med planerna. Ett tillräckligt utbud håller också kostnaderna för affärslokalerna på en rimlig nivå. Stadsmiljön bör också kvalitetsmässigt hållas i skick och lämplig i tiden. En trivsamt miljö lockar människor till centrum för att uträtta ärenden och trivas.

De kommersiella projekt som är på kommande till området har undersökts i utredningen om servicenätet i Vasaområdet och enligt den kan, utgående från landskapsplanens mål, Vasa stads befolknings lokalisering och den nuvarande besöks-trafiken till Vasa de nya projekten inte anses ha någon splittrande inverkan på den nuvarande samhällsstrukturen.

Projektet som gäller busstationsskvären berör ett område intill resecentret och därmed är det möjligt att ta sig dit med kollektivtrafik. Smidiga förbindelser också till den underjordiska parkeringen gör trafiken smidigare för dem som uträttar ärenden. Det är meningen att köpcentret ska få en smidig anknytning till promenadcentrum och det övriga lättrafiknätet.

Det kommersiella projektet som gäller busstationsskvären medför mångsidig och tilltalande närservice för områdets gamla och nya invånare, eftersom betydligt mera centrumboende har planlagts och för närvarande planläggs i kvarteren bredvid busstationsskvären och i närområdena.

4 OLIKA SKEDEN I UTARBETANDET AV DETALJPLANEN

4.1 Planeringsstart och beslut som gäller denna

Initiativet till detaljplaneändringen har tagits av staden. I början av år 2007 började staden söka någon som kunde förverkliga ett köpcentrumprojekt på busstationsskvären. Tre utvecklades slutliga förslag, utvecklingsvisioner och ställningstaganden till urvalskriterierna och till intentionsavtals tillställdes Vasa stad 22.8.2007. Stadsstyrelsen beslutade vid sitt sammanträde 22.10.2007 att det fortsatta utvecklandet av busstationsskvären kommer att ske med Sponda och deras bakgrundsorganisation. Till bakgrundsorganisationen hörde i urvalsskedet byggfirma SRV, Arkkitehtitoimisto Laatio Oy och Centrumutveckling. Ett intentionsavtal har gjorts upp om samarbetet och det har godkänts av stadsstyrelsen 7.4.2008.

Staden och Sponda Oyj undertecknade 5.11.2008 intentionsavtalet och avtalet om inledande av detaljplanläggning. Dessa avtal upphörde att gälla 31.12.2009. Trots att det inte fanns något gällande avtal för utvecklingsprojektet i början av år 2010, fortsatte staden och Sponda Oyj förhandla i ärendet. Under åren 2008-2012 ordnades ett tiotal möten i ärendet. Förhandlingarna har dock inte lett till några sådana avtalsutkast som bägge parterna skulle kunna godkänna.

Avtalsförhandlingarna med Sponda Oyj om köpcentrumsprojektet beträffande f.d. busstationsområdet avslutades såsom resultatlösa med stadsstyrelsens beslut 25.6.2012. Vid samma sammanträde beslutades också att en tomtöverlåtelseävtävling ordnas i fråga om objektet och att Sponda Oyj, om bolaget så önskar, kan delta i den. Fastighetssektorn ålades att bereda tävlingsprogrammet för tomtöverlåtelseävtävlingen för behandling i stadsstyrelsen i samarbete med resultatområdena Planläggning, Stadsutveckling och Kommunteknik.

Efter att det ovan nämnda kompanjonskapsprojektet hade strandat uppkom idén om eventuellt förläggande av musik- och kongressutrymmen på området i fråga. Stadsdirektören tillsatte 27.6.2012 en grupp för utredning av utrymmesbehovet för ett musik- och kongresshus och den fick i uppgift att utreda platsalternativ, att kartlägga verksamheten i andra städers musik- och kongresshus och att göra en utrymmesbehovsutredning i fråga om musik- och kongressutrymmet. Arbetsgruppens rapport blev klar 11.1.2013. Stadsstyrelsen har 11.2.2013 antecknat rapporten av arbetsgruppen för utredning av utrymmesbehov för kännedom och beslutat att möjligheten att inbegripa musik- och kongresslokaler i konkurrensutsättningen av köpcentret vid busstationen ska utredas.

Vid stadsstyrelsens sammanträde 26.8.2013 beslutades om godkännande av tävlingsprogrammet för busstationsskvären. Stadsstyrelsen beslutade 2.6.2014 godkänna juryns enhälliga val bland sex inom utsatt tid inlämnade tävlingsförslag. Enligt juryn uppnås det bästa resultatet, när det gäller tävlingsförslaget som helhet, i fråga om utvecklandet av busstationsskvären i samarbete med Lemminkäinen Hus Ab och deras samarbetsparter, utgående från förslaget "Wasa Station". Till genomförandepartner valdes Lemminkäinen Hus Ab och ett intentionsavtal gjordes upp med bolaget.

Projektet för utvecklande av f.d. busstationsområdet ingick i 2014 års planlägningsprogram och –översikt.

Stadsfullmäktige beslutade vid sitt sammanträde 7.4.2015 att musik- och kongresslokaler i enlighet med stadsfullmäktiges 125-årsjubileumsbeslut förverkligas som en del av projektet Wasa Station under förutsättning att projektet som helhet förverkligas och att man i enlighet med intentionsavtalet når samförstånd om finansieringen av musik- och kongresslokalerna och verksamhetsmodellen för dem.

4.2 Deltagande och samarbete

4.2.1 Intressenter

Enligt programmet för deltagande och bedömning är intressenterna följande:

- Planområdets och grannfastigheternas ägare, innehavare och invånare
- **Stadens sakkunnigmyndigheter:** Kommuntekniken, Fastighetssektorn, Byggnadstillsynen, Vasa Vatten, Vasa Hussektor, Österbottens räddningsverk och Österbottens museum
- **Övriga myndigheter:** Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten, Österbottens förbund, Regionförvaltningsmyndigheten för Västra och Inre Finland, Korsholms kommun, Polisnärheten i Vasa härad, Staben för Västra Finlands militärlän, Trafikverket/Järnvägsavdelningen
- **Övriga samarbetsparter:** Vasek Ab, Oy Merinova Ab, Oy Vaasa Parks Ab, Vaasan Yrittäjät ry, Österbottens handelskammare, Österbottens företagareförening rf, Vasa Elektriska Ab, Vasa Elektriska Ab/Fjärrvärmeenheden, Anvia Ab, Vasa miljöförening rf, Invånarföreningen i centrala Vasa, Vasa Affärscentrum rf, Itella

4.2.2 Anhängiggörande

Detaljplanen anhängiggjordes i och med stadsstyrelsens planeringssektions beslut 26.3.2013. Anhängiggörandet av detaljplanen och framläggandet av programmet för deltagande och bedömning har 28.3.2013 meddelats intressenterna per brev, samt med kungörelse i stadens officiella kungörelsetidningar 28.3.2013 (Pohjalainen, Vasabladet) och på den officiella anslagstavlan i stadsbiblioteket (Biblioteksgatan 13). Kungörelsematerialet som gäller planprojektet har också varit framlagt på Vasa stads webbplats på adressen www.vasa.fi.

4.2.3 Deltagande och växelverkansförfaranden

Inom ramen för planprocessen har utöver lagbaserade hörandeförfaranden hållits möten för allmänheten, vid vilka målen för planändringsprojektet har behandlats utgående från olika behov och synvinklar. Därtill har det varit möjligt att diskutera utvecklandet av busstationsområdet via webbplatsen *dinasikt.fi*. Bildkonstelever på högstadiet och gymnasiet har i form av övningsarbete ritat och skrivit ner sina tankar om utvecklingen av busstationsområdet. Intressenternas åsikter och utvecklingsförslag har i tillämpliga

delar beaktats i detaljplaneutkastet och –förslaget, som alla har haft möjlighet att bekanta sig med i detaljplaneprocessens olika skeden.

Program för deltagande och bedömning

Programmet för deltagande och bedömning har varit framlagt under tiden 28.3–19.4.2013. Under utställningstiden inlämnades 13 skriftliga ställningstaganden till det, nedan följer ett sammandrag av dem:

Vasa Vatten 10.4.2013 (anlände 10.4.2013)

Vasa Vatten har i anslutning till det föregående planprojektet år 2011 utrett vilka ändrings- och tilläggsarbeten som behövs i fråga om organiseringen av vattentjänsterna på busstationsskvären. För vattentjänsternas del har det ingen betydelse vad som byggs på området, i varje fall krävs samma åtgärder. Kostnadsfördelningen torde överenskommas i markanvändningsavtalet mellan staden och byggherren.

Erik Sjöberg 10.4.2013 (anlände 10.4.2013)

Järnvägsplankorsningen vid ABB och allaktivitetsplanen bör avlägsnas genom att en ordentlig bro över järnvägen byggs för biltrafiken. Roparnäsvägen är vid Förbindelsevägen ungefär på nivån +10 meter och i framtiden borde man bereda sig på att bygga en "Flying Bridge" över Sjukhemsgatan och järnvägen. Höjdskillnaderna möjliggör enkelt en broöppning på upp till nio meter vid Sjukhemsgatan, vilket torde räcka till för specialtransporter.

Byggnader borde uppföras kring busstationsskvären så att en innergård bildas. Hela innergården borde få tak och bli evenemangstorg för ca 1500 personer. Uppmärksamhet bör fästas på "back stage"-utrymmena och smidig förflyttning av sakerna. Målet bör vara att det ska vara möjligt att samtidigt nedmontera ett evenemang som ett nytt evenemang byggs upp. Det borde absolut byggas små bostäder för urbana invånare på området. Det bör finnas tillräckligt med parkeringsplatser, helst i tre våningar.

Sirpa Sainio 10.4.2013 (anlände 10.4.2013)

En representativ infart till staden behövs. En musik- och kongressal kunde mycket väl ingå i tävlingsprogrammet. En stor sal behövs för teatrarnas musikaler och opera.

Social- och hälsovårdsverket 10.4.2013 (anlände 11.4.2013)

Social- och hälsovårdsverket har inget att anmärka på anhängiggörandet av detaljplaneärendet men ber att det ställningstagande som verket gav 9.8.2012 ska beaktas vid planeringen och genomförandet.

Vasa Hussektor 16.4.2013 (anlände 16.4.2013)

Instituthuset på andra sidan om Smedsbyvägen bör beaktas som en väsentlig del av byggandet i området. Extra viktigt är det att skapa ett nytt urbant centrumkvarter i en viktig offentlig miljösknutenpunkt. När f.d. busstationen faller bort bör skyddsrumssammansättningen på andra sidan av Vörågatan för bastuhusets del uppdateras.

Österbottens förbund 17.4.2013 (anlände 17.4.2013)

Enligt utredningarna om den kommersiella servicen ska utbudet av affärs-service utvecklas i synnerhet i Vasa centrum, Gerby och de sydöstra delarna av Vasa centrum. F.d. busstationsområdet är beläget på en i stads-

strukturen strategisk plats som är trafikmässigt lättillgänglig och stöds av resecentrumets läge. Österbottens förbund anser att det är viktigt att man söker en hållbar lösning genom att noggrant överväga markanvändningen på området. Intressenterna bör också kompletteras med Närings-, trafik- och miljöcentralen i Österbotten. Österbottens förbund har inget annat att påpeka gällande programmet för deltagande och bedömning.

Verket för fostran och utbildning 15.4.2013 (anlände 18.4.2013)

Inget att anmärka i fråga om ändringen av detaljplanen och tomtindelningen. Klemetsö norra område kommer att få 3000 nya invånare i och med kompletterande byggande i enlighet med centrumstrategin. Verket för fostran och utbildning har inte tidigare informerats om de här statistiska uppgifterna. De har en betydande inverkan på behovet och organiseringen av service inom både småbarnsfostran och grundläggande utbildning. Till denna del förutsätter verket för fostran och utbildning att ett nytt utlåtande begärs av det separat.

Invånarföreningen i centrala Vasa ICV rf 18.4.2013 (anlände 18.4.2013)

Det tidigare projektet, som inleddes med Sponda och slutligen avslutades sköttes bristfälligt eller åtminstone innehöll det klara brister med tanke på de växelverkansförfaranden och förfaranden med hörande av invånarna som kommunallagen förutsätter. Information om den pågående planprocessen har gått ut till alla och i offentligheten bl.a. i form av diskussionsmöte, möjligheter till diskussion via webbplatsen dinasikt.fi, och olika synpunkter och åsikter har beaktats. Tidtabellen och processens gång har varit klar och framskridandet har skett via en arkitektävling. Man har avstått från att enbart satsa på ett köpcentrum i projektet. Det kan antas att den politiska beslutsprocessen inte blir enbart ett kabinettbeslut utan att öppenheten och det demokratiska beslutsfattandet förstärks. Det är en bättre utgångspunkt med också andra funktioner än enbart ett köpcentrum. Musik- och kongressutrymmen kan vara lämpliga. Trivsamma öppna platser med tak och annat fritt utrymme har föreslagits av många. I fråga om trafikregleringarna och de underjordiska parkeringshallarna bör också eventuella kommande tunnelloösningar och exempelvis lokalbusstrafikens behov beaktas. Också bostäder och service borde byggas i området.

Fastighetssektorn 19.4.2013 (anlände 19.4.2013)

De i programmet för deltagande och bedömning angivna målen om förenhetligande av stadsbilden och utökning av centrums livskraft är med tanke på stadens utveckling och dragningskraft mycket bra och värda att understöda. Projektet är ekonomiskt och också ur många andra synvinklar strategiskt betydelsefullt. Vid beredningen borde den kommande användningen av området utredas så omfattande och öppet som möjligt. Vid byggandet på området bör man medan grävningarna pågår sensoriskt ge akt på eventuell oljig mark och oljigt schaktvatten. Om man sensoriskt observerar olja i marken eller vattnet, bör halten analyseras med laboratorieprover och en plan för de fortsatta grävarbetena göras upp.

Marjatta Ripsaluoma 19.4.2013 (anlände 19.4.2013)

Staden behöver lungor. Något nytt köpcentrum behövs inte. En konserthall mellan två genomfartsgator kommer inte att fungera, varken trafikmässigt eller stadsbildsmässigt. En del av Vörågatan bör avlägsnas såsom onödig men trädbeståndet vid den måste bevaras. På området kunde en till

byggnad uppföras som påminner om busstationen. Mellan den och den befintliga byggnaden skulle det bli en promenadväg och i mitten exempelvis en skulptur. Stora fränstötande flervåningshusmassor av betong borde undvikas. Parken vid järnvägsstationen borde stå till invånarnas förfogande. Staden och olika föreningar skulle säkert ha användning för den gamla busstationen och nybyggnaden.

Turism- och kongressverksamhet, 19.4.2013 (anlände 22.4.2013)

Kongresslokaler för över 500 personer och 300-500 personer är svåra att hitta i Vasa. Arbetsgruppen Kongress Vasa har starkt betonat behovet av ett kongresshus, som skulle göra det möjligt att ta emot 500-1000 kongressgäster. Även om kongressarbetsgruppen förespråkar en placering av ett kongresshus i Brändö, ställer sig majoriteten av Kongress Vasa ändå positiva till att musik- och kongresshuset placeras i f.d. busstationskvarteret. Förutsättningen är att sakkunnig gällande kongressärenden ges möjlighet att delta i planeringen.

Österbottens museum 30.3.2013 (anlände 24.4.2013)

Enligt landskapsmuseets åsikt beaktas områdets historia med en öppen plats och dess funktion som offentligt rum i programmet för deltagande och bedömning. Museet anser det vara bra att planändringskvarteret planeras för närservice och som centrum för stadsdelen och inte för boende, eftersom man redan planlägger omfattande ytterligare boende i grannområdena. Planändringens stadsbildsmässiga konsekvenser, skalans, rumsbildningens, byggsättets och funktionernas lämplighet i omgivningen kommer att bedömas. Museet har inget annat att anmärka.

Korsholms kommun 18.4.2013 (anlände 29.4.2013)

Korsholms kommun har inte något att anmärka på programmet för deltagande och bedömning som gäller detaljplanen för kvarter 75.



Bild 18. Sammanfattning av de teckningar och önskemål som bildkonstklasserna 7-9 vid Vöyrinkaupungin koulu har fört fram beträffande verksamhet på f.d. busstationen.

Möte för allmänheten 4.4.2013

Ett möte för allmänheten ordnades i stadens huvudbibliotek 4.4.2013. I mötet deltog 60 personer. Nedan följer ett sammandrag av de åsikter och tankar som fördes fram vid mötet:

- Bostäder och hotell kunde byggas i kvarteret.
- Stora utrymmen behövs i busstationskvarteret. Det här stöder de små lokalerna i stadskärnan.
- Ett musikhus är inte lämpligt i busstationskvarteret utan det borde placeras närmare Brändö, så att universitet kan utnyttja det.
- Det lönar sig att satsa på två knutpunkter i centrum. En skyskrapa skulle passa i busstationskvarteret.
- Grönområdesstrukturen är stadens själ, axeln från hamnen till busstationen en central parkzon.
- Antalet invånare i staden är för närvarande 65 000 och i regionen något över 100 000, oro för om kommersiella centrums livskraft kommer att räcka till och också för om hyresgästerna kommer att räcka till.
- Personbilstrafiken har ökat enormt, en lokaltrafikterminal fattas, det skulle löna sig att flytta lokaltrafiken till den nya platsen.
- Ett musik- och kongresscentrum passar bra. Man bör akta sig för överstor kommersiell utveckling.
- Boende i någon form skulle passa på busstationstomten, ett landmärke för centrum, något ståtligare och högre som ser nytt ut. Det är viktigt att komma ihåg att beakta energivänligheten.
- Det bör byggas mera på busstationstomten och i dess omgivning, musik- och kongressutrymme samt mera parkliknande.
- Den öppna platsen borde kunna varieras och få tak. Det är viktigt att skapa ett rum där alla kan trivas i centrum.
- Ett musik- och kongressutrymme passar på busstationstomten, kanske också seniorboende.
- Centrumområdet är det enda riktiga läget för en musik- och kongresslokal med tanke på hur folk rör sig och inkvarteringen. Med ett så flexibelt tävlingsprogram som möjligt bör de som deltar i tävlingen ges spelrum för att det ska finnas en verklig möjlighet till ett fungerande koncept. Redan nu finns det för mycket hotellkapacitet och de nuvarande kan vid behov utvidga, rädsla för att de nuvarandes verksamhet ska tyna bort om hotellkapaciteten utökas.
- Strategin sträcker sig 30 år fram i tiden, vore ett nytt köpcentrum aktuellt senare? Med tanke på logistiken borde kultur- och musikhuset absolut vara i centrum.
- Ett musik- och kongresscentrum bör byggas i busstationskvarteret. Kostnaderna exempelvis i Lahtis uppgick till 30 M€, enligt nuvärdet i Vasa 50 M€.
- Logistiken är viktig, många förbindelsefaktorer talar för ett kongresscentrum på busstationstomten.
- Lokaltrafiken bör utvecklas, nya hållplatser närmare centrum.

Åsikter som kom in via webbplatsen Dinasikt.fi

Åsikterna kunde framföras under den tid detaljplaneutkastet var offentligt framlagda på webbplatsen *www.dinasikt.fi*. Nedan följer ett sammandrag av de åsikter och tankar som fördes fram via webbplatsen:

- Högt byggande, bostäder, hotell och restauranger. Parkering under markplanet, kommersiella våningar 1-2.
- Medborgartorg, kongress- och musikutrymmen, också små urbana bostäder. Tornhus i kvartershörnen och övertäckt medborgartorg i mitten. Energikunnande fram med solpaneler och till och med väderkvarnar. Vinterträdgård. Det är en stor utmaning att göra överfarten över järnvägen lockande för lätttrafiken.
- Ordentliga busshållplatser med skyddstak bör finnas invid Smedsbyvägen. Det bör finnas ingångar till byggnaden från olika håll.
- Lokaltrafiken är till nytta också för dem som inte utnyttjar den. Vasa håller på att stockas och det minskar centrumets dragningskraft. Ett nytt köpcentrum kan vara ödesdigert för nuvarande centrum, dvs. Vasa torg och dess omgivning. Man kunde bygga en spårvägsrutt i Vasa som förutom att förbinda två centrum också kunde utgöra Brändö ringrutt till centrum. Med en spårvägslinje skulle det bli möjligt att bygga musikhuset på en plats som överensstämmer med dess värde intill Brändö bro och förhindra att centrum tynar bort.
- Stadskärnan borde utvidgas genom att kompakta bostäder, kontors- och affärslokaler, restauranger och lokaler för föreningar byggs. Att fördela utrymmet enbart på handel och bostäder leder till en tråkig och död stadsbild.
- Ett köpcentrum är den enda förnuftiga lösningen om man vill planera restauranger eller affärer. Ifall det inte blir något köpcentrum borde området förbli öppet, en park skulle vara en utmärkt lösning.
- Affärer eller ett köpcentrum i de nedre våningarna och så mycket bostäder som möjligt högre upp.
- Ett mångsidigt upplevelsecentrum. Shoppande, musik, restaurangvärld, möteslokaler och stora seminarier samlar folk och medför samtidigt köpkraft i fråga om kommersiell service. Parkeringsutrymmena bör vara tillräckligt stora så att massorna kan röra på sig och parkeringen är obehindrad. Den enda rätta tomten för ett musik- och kongresscenter är busstationstomten. För det talar dess läge i närheten av stadskärnan, kollektivtrafikförbindelserna (buss och tåg), gångavstånd till hotell. Kräv arkitektoniska innovationer i tävlingen. En ståtlig byggnad behövs på en så här fin plats.

Hörande i beredningsskedet

Utkastet till detaljplaneändring har varit offentligt framlagt under tiden 15.5–31.5.2013. Elva förhandsutlåtanden och en åsikt om planutkastet har lämnats in. Nedan följer ett sammandrag av åsikterna och myndigheternas utlåtanden:

1. Verket för fostran och utbildning 16.5.2013 (anlände 20.5.2013)

Verket för fostran och utbildning konstaterar som begärt utlåtande att det inte har något att anmärka på utkastet till detaljplane- och tomtindelningsändring och tillsvidare inget att tillägga till utlåtandet från 15.4.2013.

2. *Vasa Elnät Ab 21.5.2013 (anlände 21.5.2013)*

I kvarteret behövs minst en transformator, eventuellt två. Om det blir endast ett fastighetsbolag kommer anslutningsspänningen sannolikt att vara 20 kV. Transformatorutrymmena skulle då alltså ägas av fastighetsbolaget.

3. *Social- och hälsovårdsverket 20.5.2013 (anlände 22.5.2013)*

Social- och hälsovårdsverket hänvisar åter till sitt utlåtande 9.8.2012. Nu anses det vara möjligt att planera bostadsbyggande i kvarter 75 i stadsdel 4, verket föreslår att man överväger att bygga seniorbostäder i kvarteret. Tillgängligt boende för 55-plussare i omedelbar närhet till service ger butikerna köpkraftiga konsumenter. Ett centralt läge för seniorboende gör det möjligt för invånarna att bo längre i sitt hem. Det här kan också medföra inbesparingar i kostnaderna för stadens service för äldre.

4. *Anvia 23.5.2013 (anlände 27.5.2013)*

Anvia har kabelledningar nedgrävda på stadens område. Vid eventuella grävningar bör kabelledningarna beaktas. Anvia har i övrigt inga anmärkningar på detaljplaneändringen.

5. *Trafikverket 27.5.2013 (anlände 28.5.2013)*

I mark som är känslig för vibrationer, såsom lerjord, kan vibrationerna sträcka sig på över 200 meters avstånd från järnvägen. Statens tekniska forskningscentral har gett ut bl.a. följande publikationer, som gäller vibrationer och stombuller: Anvisningar om bedömning av trafikvibration: *Ohjeita liikennetäritinän arviointiin* (VTT tiedotteita 2569, Esbo 2011); Bedömning av stombuller med anledning av landsvägstrafik: *Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi* (VTT tiedotteita 2468, Esbo 2009); Bedömning av trafikbuller som överförs till byggnader: *Rakennukseen siirtyvän liikennetäritinän arviointi* (VTT tiedotteita 2425, Esbo 2008); Rekommendation om bedömningen av trafikvibrationer vid markanvändningsplanering: *Suositus liikennetäritinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa* (VTT working papers 50, Esbo 2006) och rekommendation om mätning och klassificering av trafikvibrationer: *Suositus liikennetäritinän mittaamisesta ja luokituksesta* (VTT tiedotteita 2248, Esbo 2004). Publikationerna innehåller rekommendationer i anslutning till vibrationer. Publikationerna finns tillgängliga i elektronisk form på adressen <http://www.vtt.fi/publications/index.jsp>.

6. *Fastighets Ab Vasa Olympiastad (Olympiagatan 16) 24.5.2013 (anlände 29.5.2013)*

Vi önskar att följande ärenden beaktas i detaljplanen:

- Parkering under markplanet; parkeringsplanets övre nivå borde vara minst 2,5 meter lägre än de omgivande gatornas nivå. Närliggande fastigheters behov av parkeringsplatser borde beaktas, Olympiakvarterets parkeringsplatser vid gatan borde flyttas till det här kvarteret.

- Tomtgränsen mot Verkstadsgatan borde dras in så att trottoaren vid Olympiagatan kunde breddas också för cykeltrafik. Verkstadsgatans gatuområde borde alltså breddas.
- Vid planeringen borde man sträva efter att de kommersiella utrymmena ska finnas i en våning och kontor och bostäder i minst sex våningar. 10 % av kvarterets yta borde vara i parkliknande användning.

7. Österbottens förbund 31.5.2013 (anlände 31.5.2013)

Båda utkastalternativen till detaljplaneändring är i enlighet med landskapsplanens målsättningar och utvecklingsprinciper. Vi hänvisar till vårt utlåtande om programmet för deltagande och bedömning och tar gärna del av den fortsatta planeringen.

8. Vasa Hussektor 29.5.2013 (anlände 29.5.2013)

Enligt planändringen är målet att på området skapa ett nytt urbant centrumkvarter i en viktig knutpunkt för den offentliga miljön. Vasa Hussektor har tidigare fört fram att instituthuset på andra sidan om Smedsbyvägen bör beaktas som en väsentlig del av byggandet i området. I alternativ 1 har instituthusets förhållande till det område som planläggs blivit anspråkslöst, uppenbarligen beroende på att busstationsbyggnaden och utvidgningarna av den har fått så liten betoning. Målet förverkligas i portliknande alternativ 2, som i övrigt på grund av det kraftiga greppet har förblivit en råversion. Det behövs omsorgsfull planering för att anpassa formspråket till trafiknäten. Den skissartade utformningen av byggnaderna fordrar realism bl.a. vad gäller de kilformade stomdjupen. Trafikregleringarna kring socialverkets hus på Vörågatan 46 (känt som Saunatalo/bastuhuset) har i bägge alternativen ändrats så att kundtrafiken till huset försvåras. Om torgområdet går ända till bastuhusets gavel, förhindras cirkulerande trafik, vilket gör Långviksgatan och Vörågatan till stickgator. De skyddsrumssarrangemang som är anvisade för bastuhuset i busstationen bör om busstationen eventuellt faller bort uppdateras.

9. Fastighetssektorn 31.5.2013 (anlände 3.6.2013)

Planläggningen har begärt utlåtande om det i ärendemomentet nämnda detaljplaneprojektet. Fastighetssektorn vill fästa uppmärksamhet på följande frågor: Den tydliga specifikationen av verksamheterna i alternativ 1 är fastighetstekniskt mera genomförbar. Specifikationen gör det möjligt att bilda egna tomter för olika funktioner, vilket gör besittnings- och ansvarsfördelningen klarare. Alternativ 2 förutsätter omfattande/invecklade avtalsarrangemang och fastighetstekniska arrangemang, om man vill ha både offentlig och privat verksamhet på området. Om man vill att torgområdet klart och tydligt ska bli ett evenemangstorg av offentlig typ, borde man överväga att direkt bilda det som ett allmänt område åtminstone delvis.

10. Österbottens museum 30.5.2013 (anlände 31.5.2013)

Byggnadsbeståndet i området

För närvarande präglas busstationsskvärens allmänna karaktär av huvudsakligen funktionalistiskt inspirerade byggnader av olika ålder, vilka stadsbildsmässigt bildar en till storleken varierande men till stilen relativt enhetlig

helhet. Utöver Kardan, TB och busstationen (1935, Serenius) hör till denna byggnadsgrupp Erkki Huttunens SOK-hus (1939, skyddsbeteckning sr-3), Viljo Revells K-järn-hus (1937, sr-5) samt fastigheterna på adressen Vörågatan 42 (A. Lepistö 1942) och Vörågatan 46 (Vaasan Sauna, Serenius 1952). I nordväst gränsar kvarteret till en liten jugendinspirerad stenbyggnad (A.W. Stenfors 1904, sr-3). Byggnaderna kring busstationstorget har som en sällsynt helhet i Vasas förhållanden en viktig arkitektonisk och stadsbildsmässig betydelse. Museiverket konstaterade i sitt utlåtande år 2000 att området är en med tanke på stadsbilden viktig trafikhistorisk helhet med den öppna platsen.

Museets anmärkningar

Både Österbottens museums och Museiverkets ståndpunkt är att busstationsskvären inklusive byggnader kring den är en för hela landskapet betydelsefull helhet, vars värde är baserat på den historiska dokumenteringen av bilismens intåg i Finland och trafikeringens utveckling. Enligt museets åsikt beaktas områdets historia som öppen plats och funktion som offentligt rum i detaljplaneutkastet. Busstationsskvären är centralt belägen och förbindelserna dit är bra, därför passar den bra för offentligt byggande i stället för bostadsbyggande. Museets anmärkningar har beaktats och planlösningen har utvecklats i bättre riktning.

I det här skedet är det svårt att ställa upp förslagen i någon absolut prioriteringsordning; bägge förslagen har sina styrkor men också sina svagheter.

Med tanke på byggnadsskydd och kulturhistoria skulle det löna sig att fortsätta planeringen av området utgående från alternativ 1. Bastuhuset vid den öppna platsens västra kant och den gamla busstationsbyggnaden bildar en historisk kontinuitet tillsammans med nybyggnaderna på området. Den brandgatuliknande leden genom kvarteret, framhävda kvartershörn och parkliknande strukturering av grönområdena skapar synergi tillsammans med Setterbergs rutplanecentrum. De köpcentrumsbyggnader som ingår i förslaget är dock till formen lådliknande med en fasad som omfattar en stor byggnadsmassa och det förblir oklart hur tornen kan användas. Museet anser det vara bra att det i planutkastet anvisas områden för olika funktioner, liksom även kulturell verksamhet (YY), så att en mångsidig och attraktiv stadsmiljö uppnås. Det att området i Vasas centrumstrategi från år 2013 har planerats med kulturverksamhet som dragplåster talar också för att området ska få YY-beteckning i planen.

Tornet i alternativ 2 och byggnadsmassan kring området avviker till formen från det omgivande byggnadsbeståndet och framträder i stadsbilden som innovativt landmärke. Byggandet av en fritt utformad byggmassa är dock inte nödvändigtvis det bästa alternativet med tanke på den kulturhistoriska miljön. Kontakten till områdets historia som öppen plats har bevarats genom den öppna platsen i mitten men det är svårt att på ett naturligt sätt kombinera massivt nybyggande med den kulturhistoriskt värdefulla miljön utan att förstöra dess värden; i det här förslaget har det inte helt lyckats. Fastän de planerade byggnadsmassorna är kreativt utformade, öppnas de just inte mot planområdets norra område och beaktar inte det omgivande byggnadsbeståndet lika bra som i alternativ 1. Byggnadsmassan följer inte heller Smedsbyvägens sträckning och den parkliknande öppna platsen blir en oas inne i byggnadsmassan. Dessutom misstänker museet att det höga

tornhuset alltför mycket skulle skugga både det öppna området i mitten och SOK-huset.

Enligt museets uppfattning utgör alternativ 1 en fortsättning på och ett stöd för Setterbergs detaljplans och den omgivande stadsmiljöns struktur och därmed är alternativet ett tryggare val med tanke på den kulturhistoriska miljön. I form av en bearbetad och utvecklad version är det möjligt att alternativ 2 kan bilda en egen tydlig och högklassig helhet, som också förstärker områdets identitet samt framhäver centrumets historiska miljö från olika tidsperioder.

11. Trafikverket 25.6.2013 (anlände 26.6.2013)

Enligt Trafikverkets utlåtande kan vibrationerna sträcka sig på upp till 200 meters avstånd från järnvägen i mark som är känslig för vibrationer, såsom lerjord. Statens tekniska forskningscentral har gett ut publikationer med rekommendationer i anslutning till trafikvibrationer och stombuller.

12. Korsholms kommun 19.6.2013 (anlände 27.6.2013)

Enligt samhällsbyggnadsnämnden i Korsholms kommun har Korsholms kommun inte något att anmärka på utkastet till detaljplan för kvarter 75.

Sammandrag av bemötandena:

- Transformatorutrymmena bör förläggas inne i kvarteret.
- Det är möjligt att förlägga maximalt 6000 m² vy boende i kvarteret, vilket också kan vara lämpligt för seniorer.
- Vid grävningarna i området flyttas telefon- och datakommunikationskablar vid behov.
- Principen för nybyggandet på busstationsskvären bör vara att eventuella vibrationer från järnvägsområdet beaktas i konstruktionslösningarna.
- Utgångspunkten är att parkeringen förläggs under markplanet på minst en nivå. I busstationskvarteret reserveras inte några parkeringsplatser för andra kvarter. Bredden på Verkstadsgatans gaturum möjliggör en lätttrafikled. De kommersiella utrymmena placeras i tre våningar. Bostäderna och hotellrummen förläggs i en hög byggnadsmassa. På takterrasserna kan en gröngård i anslutning till bostäderna förläggas.
- I detaljplanebestämmelserna fästs uppmärksamhet på en sådan skala och sådant material på fasaderna som är lämpliga i det trivsamma gaturummet. I princip byggs alla andra fasader förutom den öppna platsen mot Vörågatan så att de tangerar eller nästan tangerar kvartersområdets kant. I dimensioneringen av skyddsrummet bör skyddsrumsförpliktelsen för bastuhuset, till följd av att gamla busstationen rivs, beaktas.
- Strävan är att bilda en tomt av f.d. busstationsskvärskvarteret.

Möte för allmänheten 20.5.2013

Ytterligare ett möte för allmänheten ordnades i huvudbiblioteket 20.5.2013. I mötet deltog 6 personer. Nedan följer ett sammandrag av de åsikter och tankar som fördes fram vid mötet:

- En central-/evenemangspark av typen Kungsgården i Stockholm borde skapas på den öppna platsen.
- Äldre människor vill också njuta av stadens puls.
- Verksamhet borde finnas också kvällstid. Konditionssal, idrott och liv.
- Bildande av en helhet tillsammans med övriga centrum. Anknyttningen till det nuvarande torget är viktig.
- En enhetlig miljö.
- Det är också viktigt med förbindelse till stationsparken.
- Hur kombineras kommersiell och offentlig verksamhet? Ägoförhållandet i fråga om torget, offentligt/privat?
- Det är viktigt att busstationen är lättillgänglig. Är det möjligt att få en förbindelse under viadukten?
- Kan man ta ställning till byggnadsmaterialet? Byggnadsmaterialet borde ha lokal anknytning. Österbotten, Kvarken.
- Är det möjligt att i randvillkoren kräva energieffektivitet?
- Kommer gamla busstationen att finnas kvar?
- Vindtunneeffekten bör förhindras på den öppna platsen i mitten.
- Om den öppna platsen används vid musikevenemang och ljudet blir ett problem, är det möjligt att genom avtrappning av den öppna platsen förhindra ljudproblem?
- Det bör finnas tillräckligt med utrymme för handel.
- Vid Smedsbyvägen finns en livligt trafikerad cykelväg. Risker för kollisioner mellan cyklister och dem som använder busshållplatserna borde beaktas i planeringen.
- Kunde musikhuset placeras mellan Vörågatan och Stationsparken bredvid bastuhuset?
- "Mot körsbärsträd".

Offentligt framläggande

Förslaget till detaljplaneändring har varit offentligt framlagt under tiden 8.9-8.10.2015, varvid 15 utlåtanden och en anmärkning i fråga om ärendet lämnades in. Nedan följer ett sammandrag av utlåtandena och anmärkningarna samt bemötandena av dem.

1. Museiverket 3.9.2015 (anlände 4.9.2015)

Enligt samarbetsavtalet mellan Museiverket och Österbottens museum sköts ärendet av Österbottens museum.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Ingen inverkan på planförslaget.

2. Vasa Elnät Ab 8.9.2015 (anlände 8.9.2015)

Utgående från den på planområdet anvisade byggnadsytan är behovet av eleffekt så pass stort att det behövs en betydande mängd utrymme för eldistributionen. Sannolikt kommer de här utrymmena att vara kundens egendom och Vasa Elnät bidrar enbart med 20 kilovolts anslutningskablar till kundens apparater. Ifall anslutningen skulle genomföras med lågspänning (0,4 kilovolt) skulle Vasa Elnät i detta fall äga transformatorutrymmena och minst två transformatorutrymmen skulle behövas. Utrymmesbehovet skulle vara ca 40-80 m² i fråga om transformatorer som vi äger. Byggandet av transformatorer i fastigheten bör möjliggöras i detaljplanebestämmelserna.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Planbestämmelserna utökas med en beteckning om förläggande av transformatorer i kvarteret.

3. Vasa Vatten 8.9.2015 (anlände 9.9.2015)

Vasa Vatten har år 2001 i anslutning till det tidigare planprojektet grundligt utrett vilka ändrings- och tilläggsarbeten som behövs i fråga om organiseringen av vattentjänsterna på busstationsskvären. För vattentjänsternas del har det ingen betydelse vad som byggs på området, samma åtgärder krävs i varje fall. Dagvattenärendena överfördes på Kommunteknikens ansvar i början av år 2015. Vasa Vattens kostnader med anledning av planändringen bör skötas med avgifter från markanvändningsavtal mellan staden och byggherren. Som bilaga finns en preliminär karta över de ändrings- och tilläggsarbeten som säkerställer att vattentjänsterna i området fungerar. I övrigt understöder Vasa Vatten planändringsförslaget.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Ingen inverkan på planförslaget.

4. Fastighets Ab Vasa Olympiafastighet 14.9.2015 (anlände 15.9.2015)

De trädrader som bör planteras vid Verkstadsgatan bör lämnas bort på båda sidorna om gatan för att det ska finnas kvar tillräckligt med parkeringsmöjligheter. Parkeringsplatserna vid Verkstadsgatan borde utökas.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Trädraderna vid Verkstadsgatan är en väsentlig del av bildandet av ett trivsamt gaturum. Verkstadsgatan är den ena av stadens huvudinfartsleder från nordost och ifall avsikten är att Verkstadsgatan ska ha en körbana med 2+2 filer kommer ingen parkering att rymmas på gatuområdet. Därtill tillåter detaljplanen att en parkeringsanläggning i två våningar byggs mitt i kvarter 9 och med den kan behovet av parkeringsplatser i kvarteret tillgodoses. Ingen inverkan på planförslaget.

5. Österbottens räddningsverk 16.9.2015 (anlände 16.9.2015)

Räddningsverket har inget att anmärka på detaljplaneförslaget.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Ingen inverkan på planförslaget.

6. Österbottens polisinrättning 16.9.2015 (anlände 18.9.2015)

Polisinrättningen har inget att anmärka på detaljplaneförslaget.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Ingen inverkan på planförslaget.

7. Korsholms kommun 17.9.2015 (anlände 18.9.2015)

Detaljplaneändringen möjliggör högklassigt byggande i Vasa och området bildar en helhet med Vasas övriga centrum. Bebyggandet av f.d. busstationsområdet kommer att ha inverkan på Smedsby med anledning av trafik, boende, handel och service. Korsholms kommun hoppas att områdena kan komplettera varandra och att de tillsammans kommer att ge nya arbetsplatser och ökad inflyttning till regionen.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Ingen inverkan på planförslaget.

8. Suomen Turvallisuusverkko Oy 18.9.2015 (anlände 18.9.2015)

Inget att kommentera om ändringen av detaljplanen och tomtindelningen.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Ingen inverkan på planförslaget.

9. Tekniska nämnden, fastighetssektorn 23.9.2015 (anlände 28.9.2015)

Fastighetssektorn har inget att anmärka på detaljplaneförslaget.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Ingen inverkan på planförslaget.

10. Tekniska nämnden/Kommuntekniken 23.9.2015 (anlände 28.9.2015)

Under byggtiden bör beaktas att specialtransportrutten på Vörågatan ska fungera. Antalet parkeringsplatser för hotell- och kongressgästerna har uppskattats till 300 bilplatser. Större mängder gäster än den nämnda personmängden bör vad gäller bilplatserna dirigeras till andra parkeringsplatser eller så bör buss- eller järnvägstransporter föreslås vederbörande persongrupper, om den planerade byggnadens olika användningsformer är i användning samtidigt. De beräknade kostnaderna för Kommuntekniken för genomförandet av detaljplanen uppgår till 2,6 milj. €.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Ingen inverkan på planförslaget.

11. Finavia 7.10.2015 (anlände 7.10.2015)

Finavia föreslår att de allmänna planbestämmelserna utökas med följande: "För de byggnader och byggen som ska uppföras och de som under byggtiden når en höjd som överskrider 30 meter ovanför markytan bör flyghindertillstånd enligt luftfartslagen erhållas."

Bemötande/inverkan på planförslaget: De allmänna planbestämmelserna utökas med den av Finavia föreslagna bestämmelsen om flyghindertillstånd.

12. Österbottens förbund 8.10.2015 (anlände 8.10.2015)

Förslaget till ändring av detaljplanen stämmer överens med landskapsplanens mål. Österbottens förbund för fram att fotgängarnas upplevelse av stadsrummet och den mänskliga skalan ska beaktas i den vidare planeringen. Den höga torndelen kan placeras på strategiskt rätt plats i stadsstrukturen i anslutning till infarten till staden men också ett mindre antal våningar än 25 skulle räcka som landmärke. Österbottens förbund har inget övrigt att anmärka på detaljplaneförslaget.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Gaturummets skala har beaktats med bestämmelser om maximihöjden på byggmassorna som gränsar till gatan, vilka inte överskrider maximihöjderna i kvarteren på andra sidan gatan. Maximihöjden på hotell- och bostadstorndelen är 25 våningar, eftersom bottenytan för en våning från ekonomisk synpunkt måste göras tillräckligt stor, varvid tornets höjd måste utökas i motsvarande mån, för att intrycket av landmärke ska vara möjligt utgående från bra proportioner. Därtill är tornets plats i stadsstrukturen idealisk, varvid den högre höjden i förhållande till de nuvarande högsta byggnaderna inte är något problem, eftersom det nya tornet också i övrigt kommer nära den byggda miljö i centrum som är högst. Ingen inverkan på planförslaget.

13. Byggnadstillsynen 8.10.2015 (anlände 8.10.2015)

Planbeteckningen C-1 möjliggör en mångsidig användning av området. Mängden boende är begränsad och det finns krav på minimimängden utrymme som räknas som kommersiell service, vilket stöder bebyggandet av området huvudsakligen för offentlig service i centrumområdet. En öppen plats eller ett torg är anvisat i kvarteret som en påminnelse om områdets historia och funktion som offentlig knutpunkt.

Det 25 våningar höga tornet är landmärke i området och en ypperlig ändpunkt för Smedsbyvägen.

Byggnadsområdets gräns tillåter att en ca 15 meter hög byggnad uppförs ända till hörnet av Vörågatan och Smedsbyvägen i dess helhet. Detta har enligt illustrationerna dock inte varit avsikten, vilket vore bra att beakta också i planen genom begränsning av byggnadsytan eller genom att säkerställa lätttrafikförbindelser från centrum till kvarterets torgområde.

När det är tillåtet att bygga allmänna fotgångarutrymmen utöver våningsytan, vore det bra att ange dem eller åtminstone en huvudled för fotgängare grovt med en riktgivande yta så att de placeras där de bäst betjänar den allmänna fotgängartrafiken. Eftersom det är fråga om inomhusutrymmen, vore det också bra att komma överens om en tillräckligt lång tid när utrymmena är öppna för allmän fotgängartrafik, exempelvis 7-21.

Utvecklingen av området har en väsentlig anknytning till centrumstrategin och strukturmodellen "ett hopp över banan", där tanken är att gamla centrum ska förenas med det nya. Det här förutsätter att lättrafiken smidigt sammankopplas mellan områdena. Lättrafiken över viadukten är för närvarande inte någon attraktiv förbindelse. Det vore bra att överväga en direkt förbindelse via Hovrättsplanaden, promenadområdet över banområdet och vidare via parken. På det här sättet skulle också förbindelserna i Vöråstans riktning förbättras. Spårtrafiken stannar på stationen i Vasa, vilket möjliggör nya förbindelser också över banområdet.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Den öppna plats som har angivits riktgivande i detaljplaneförslaget och som öppnar sig mot väster är lättillgänglig när man kommer gående eller cyklande längs med Vörågatan. Plankartan utökas med den maximala höjden för byggmassan som gränsar till Vörågatan, varvid tillräckligt med ljus säkerställs också söderifrån. Plankartan utökas också med en beteckning för en områdesdel reserverad för allmän fotgängartrafik. En förbindelse från centrum längs med Hovrättsplanaden till busstationskvarteret har tidigare övervägts men den har fallit på motstånd från trafikverket. En förbättring av viaduktens visuella framtoning ur fotgängarnas och cyklisternas synvinkel torde vara den bästa lösningen när tillgänglighet till området från centrum eftersträvas.

14. Hussektorn 8.10.2015 (anlände 8.10.2015)

Hussektorn anser att trafikregleringarna sådana de är i planförslaget tryggar tillgängligheten till socialverkets verksamhetslokalsbyggnad "bastuhuset". Skyddsrum för bastuhuset har i samband med den grundliga renoveringen anvisats i busstationens befolkningsskyddsutrymmen. Hussektorn förutsätter att bastuhusets skyddsrumssammanslagning löses i kvarter 75.

Bemötande/inverkan på planförslaget: I samband med ansökan om tillstånd till rivning av den gamla busstationen har bastuhusets skyddsrumsservitut beaktats.

15. Österbottens museum 8.10.2015 (anlände 8.10.2015)

Österbottens museum har i sitt tidigare utlåtande fört fram att busstationsskvären inklusive byggnader kring den är en för hela landskapet betydelsefull helhet, vars värde är baserat på den historiska dokumenteringen av bilismens intåg i Finland och trafikeringens utveckling. Österbottens museum konstaterar att planerna enligt utkastskedets alternativ 2 som har använts som utgångspunkt för planeringen av området delvis har utvecklats i bättre riktning i och med att byggmassornas form och placering har bearbetats. Byggmassorna har utökats och kombinerats och de områden som är avsedda för byggande har placerats i enlighet med den befintliga stadsstrukturens linjer. Museet beklagar dock att den föreslagna återanvändningen av den gamla busstationen enligt lösningen i utkastskedets alternativ 1 som en del av nybyggandet har lämnats bort i denna planlösning.

I de tidigare utkasten hade området historia som öppen plats och funktion som offentligt rum beaktats och också i planförslaget är utrymmenas användningsändamål delvis offentligt. I planen har emellertid inte något särskilt område eller någon yta reserverats för offentligt användningsändamål. Museet anser att områdets karaktär av öppen plats och bevarandet av dess drag, vilket hade beaktats i utkastskedet, har fått mindre uppmärksamhet i planförslaget. Lösningen med ett mindre torgområde vid områdets västra kant stöder inte bevarandet av områdets karaktär som öppen plats. Bebyggande av området i enlighet med planen gör att byggmassorna tillsluter området nästan helt på alla sidor av tomten. De alternativ som illustrationerna visar med en öppen karaktär för fastighetens västra kant är en möjlighet som helt är beroende av byggplanerna för fastigheten, detaljplaneförslaget stöder i denna form inte ett slutresultat med en öppen plats. Vasa Hussektor har i sina utlåtanden i planens tidigare skeden föreslagit att nuvarande instituthuset ska beaktas som en väsentlig del i genomförandet av planen. Österbottens museum förenar sig om Hussektorns åsikt och föreslår att kvartersområdets hörn ska öppnas mot Smedsbyvägen och instituthuset och att torgområdet ska förlängas i denna riktning.

I detaljplanen har maximihöjdnivåerna för byggnadsdelarna angivits i form av högsta höjdnivåer för vindsbjälklagskonstruktionen, vilket som lösning enligt museet är principiellt bra, eftersom byggnadernas våningshöjder varierar och därmed blir byggnadens maximihöjd inte exakt angiven med våningsantalet. Vid bedömningen av förhållandet mellan kvarterets byggmassor och det omgivande byggnadsbeståndet borde man dock också ha kännedom om höjderna på de byggnader som finns i områdets omgivning. De föreslagna maximihöjderna på byggnaderna möjliggör också i fråga om delar av lägre byggnader i förhållande till omgivande byggnader ganska högt byggande, som med den planerade tornlösningen skapar en för dominerande helhet. Museet vill lyfta fram att det med den föreslagna planlösningen är möjligt att kvarteret byggs så att det blir en hög, sluten helhet, som är nästan stängd i förhållande till de omgivande kvarteren.

Museet påpekar också att höjden på den planerade torndelen har ökat betydligt jämfört med utkastskedets planer men några motiveringar till höjningen står inte att finna i plandokumentet.

I utredningen om högt byggande i centrum av Vasa från år 2014 har busstationsområdet konstaterats vara lämpligt för högt byggande men under vissa förutsättningar. I utredningen konstateras att södra delen av busstationstomten är rätt plats för ett landmärke på grund av dess läge och vyerna från området. De skuggande inverkningarna på området är dock en utmaning. Därtill ges i utredningen rekommendationer om högt byggande och i rekommendationerna konstateras att det höga byggandet i Vasas skala i första hand innebär 8-16 våningar och över 16 våningar är redan mycket högt byggande. Enligt utredningen bör det finnas klara grunder för högt byggande och lösningarna bör vara motiverade såväl stadsbildsmässigt som funktionellt.

Österbottens museum anser att också bedömningen av konsekvenserna för den byggda miljön är sparsam i förslaget till detaljplan för busstationsskvären. Museet har i sina tidigare utlåtanden konstaterat att

busstationsskvären gränsar till flera viktiga och delvis redan tidigare skyddade byggnader och anser att bebyggandet av kvartersområdet bör vara planerat så att värdet på de här byggnaderna inte minskar. Planområdets södra kant gränsar till *järnvägsstationen i Vasa* och den är en byggd kulturmiljö av riksintresse. Konsekvenserna har dock inte bedömts för den byggda miljön i planområdets närområde, för det nationellt betydelsefulla stationsområdet och inte heller för stadsbilden ur ett vidare perspektiv. Konsekvenserna av lösningen med högt byggande varken bedöms eller förs fram tillräckligt de heller i planförslaget.

Österbottens museum anser att planförslaget bör justeras. Planens konsekvenser för den byggda närmiljön, för området som är byggd miljö av riksintresse samt stadsbilden bör bedömas och lösningarna i planförslaget till nödvändiga delar justeras så att planlösningen på bästa möjliga sätt passar in i den värdefulla miljön. Planförslaget bör också justeras så att den helhet som byggs bättre beaktar bevarandet av områdets karaktär som öppen plats. Museet motsätter sig inte en rivning av gamla busstationen.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Enligt detaljplaneförslaget öppnar sig torget/den öppna platsen mot sydväst och söder. Smedsbyvägens och Vörågatans korsningsområde finns på en högre nivå än f.d. busstationskvarteret och också därför är det motiverat med det i planförslaget angivna läget i skydd för direkt trafikbuller. För att projekthelheten Wasa Station som planeras på f.d. busstationen funktionellt ska vara möjlig har läget för och storleken på den öppna platsen optimerats. Ett sådant öppet, fältliknande område som det nuvarande är inte något tilltalande eller funktionellt stadsrum. Tilltalande öppna rum uppkommer genom en förminskning av skalan. Målet är att skapa förutsättningar för en öppen plats där det är möjligt att ordna olika typer av evenemang utan för mycket trafikbuller och utan ett alltför stort öppet rum.

Torndelen fungerar som huvudsakligt landmärke sett från nordost mot centrum. Dess läge är optimalt med tanke på synligheten och stadsstrukturen. För att tornbyggandet ska vara ekonomiskt möjligt bör det vara tillräckligt med våningsyta i en våning. Ifall tornet skulle vara endast 16 våningar högt, skulle tornets proportioner bli ofördelaktiga och inget intryck av torn skulle uppnås. Den i planförslaget angivna höjden är motiverad också för att utvidgningen av centrum nordost om järnvägen bör visas på ett stadsbildsmässigt betydelsefullt sätt. Byggnadshöjderna i kvarteret följer i stor utsträckning maximihöjderna i de angränsande kvarteren. Eftersom byggkonceptet för busstationsskvären kräver mycket våningsyta för att fungera, måste byggandet vara effektivt, och därför kan inte alla kanter av kvarteret vara öppna.

Detaljplaneförslaget för busstationsskvären gör det möjligt att genomföra projektet Wasa Station, som funktionellt, stadsbildsmässigt och estetiskt kommer att ha en positiv inverkan på sin omgivning. Det nuvarande öppna f.d. busstationsområdet upplevs inte alls som tilltalande i form av en stor, öppen, stadsrumsmässigt diffus, blåsig genomgångsplats. Stadsaktigt effektivt byggande, med vilket klart angivna, impulsgivande utrymmen skapas, utvidgar centrum på ett intressant sätt nordost om järnvägen. Detaljplanen möjliggör uppkomsten av ett nytt, livligt centrum i Klemetsö och därför är det motiverat att förnya stadsrummet genom en ändring av

det tidigare användningsändamålet och som en del av den normala processen för utvidgning av stadens centrum. Också betydelsen av de befintliga byggnader som har ansetts som värdefulla, såsom instituthuset och bastuhuset, som en del av helheten förbättras, eftersom de får motpar i det nya byggandet. Bastuhuset bildar gavel i sydväst för det nya torgområdet. Instituthusets runda hörn är motiv också i hörnet av byggmassan på andra sidan av Smedsbyvägen.

*16. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten 16.10.2015
(anlände 16.10.2015)*

Eftersom projektet och investeringarna är stora och tidtabellen för genomförandet lång, borde detaljplanlösningen vara sådan som inte alltför mycket binder arkitektplaneringen. Detaljplanen borde dock innehålla de randvillkor som leder till en bra stadsmiljö och –bild.

Av planhandlingarna framgår inte hur det är tänkt att kvarteret anknyter till stadskärnan och hur överfarten över järnvägen ska vara ordnad. I början av planläggningen rekommenderade Västra Finlands miljöcentral att också det intilliggande bastuskvarteret inbegrips i planområdet, varvid det skulle ha varit möjligt att bättre undersöka det nya centrumkvarterets anknytning till stadskärnan och stationsparken.

Närings-, trafik- och miljöcentralens ståndpunkt är att man vid planläggningen också mera omfattande borde undersöka lätttrafiklederna. I landskapsplanen är en huvudled för lätttrafiken anvisad genom centrum till Smedsbyvägen. I planförslaget fattas dock bestämmelser om cykel- och mopedparkering. Också kollektivtrafiken borde beaktas så att busshållplatsen vid Smedsbyvägen skulle vara trygg i förhållande till cyklisterna.

Det i planförslaget riktgivande angivna torget är relativt litet och i underordnad position jämfört med måluppställningen. Enligt illustrationerna är det tänkt att den öppna platsen ska fortsätta ända till Smedsbyvägen, en lösning som inte stämmer överens med plankartan. På Planläggningen borde man fortsätta planera offentliga uterum genom att undersöka en förlängning av den öppna platsen så rakt som möjligt till järnvägsplanen till vägen där den öppna platsen skulle knyta an till instituthuset. I och med att målen betonar det offentliga rummets betydelse borde också beteckningen öppen plats/torg övervägas på plankartan.

Av planhandlingarna framgår det inte hur det nya centrumkvarteret har anpassats till de arkitektoniskt värdefulla byggnaderna kring busstationsskvären (instituthuset och Viljo Rewells byggnad från år 1937). En tolkning av plankartan ger dock anledning att misstänka att det kommande byggprojektet genomgående är massivt, högt och slutet, i synnerhet sett från Olympiagatan och Verkstadsgatan. Enligt Vasas centrumstrategi är instituthuset ett landmärke och en portbyggnad som ändpunkt vid viadukten. Det planerade nya tornhuset i 25 våningar kommer sannolikt att åsidosätta instituthusets betydelse som landmärke, fastän det är berättigat som ändpunkt vid Smedsbyvägen och troligen också som Hovrättsplanadens ändpunkt.

Det kommande centrumkvarteret planeras som urban miljö med höga byggmassor och Vasas högsta tornbyggnad. Samtidigt har de offentliga uterummen i planförslaget fått mindre uppmärksamhet. Risken är att en mycket effektiv urban struktur skapar ett socialt otrivsamt område. Ett dimensionellt mångsidigare byggprojekt som öppnar sig i alla väderstreck och som bättre skulle beakta en human skala, kunde passa bättre i miljön.

Bestämmelserna beträffande fasaderna på plankartan är mycket allmänna, det går inte att dra några konkreta slutsatser av dem om hur fasaderna borde planeras. I praktiken delegeras då planeringen av stadsbilden till byggnadstillsynen.

Närings-, trafik- och miljöcentralen rekommenderar att i planen inbegrips också bestämmelser om exempelvis gröntak och andra bestämmelser i anslutning till dagvattenhanteringen samt solpaneler. Det vore bra att också ta upp tillgängligheten i planen.

I funktionsgranskningen i trafikutredningen beträffande Smedsbyvägen konstateras att på avsnittet mellan parkeringsanläggningen och Smedsbyvägen stockas trafiken lätt. I planförslaget anvisas endast två körfiler på Olympiagatan och infarten till parkeringsanläggningen närmare Smedsbyvägen, vilket sannolikt kommer att medföra problem. Olympiagatan och Vörågatan är specialtransportrutter, där en 7 x 7 x 30 meters rutt borde garanteras.

Musik- och kongresslokaler kan inte räknas som offentlig närservice utan som byggande som betjänar kulturverksamhet. Det vore bra att i planen ange maximal våningsyta för musik- och kongresslokalerna. Det är inte ändamålsenligt att ange våningsytor för kommersiell service om maximimängden våningsyta fattas i bestämmelsen. I princip tillåter planen då kommersiell service motsvarande hela byggrätten minus våningsytan för boende. Det vore bra att använda termen affärsbyggande i stället för kommersiell service, varvid också våningsyta för hotell ingår i den.

Av beskrivningen och plankartan framgår inte hur eller var det är tänkt att minst 10 m²/bostad gårdsutrymme för vistelse ska placeras.

Det är inte möjligt att vid planläggningen ange en allmän bestämmelse om att tillfällig försäljning och tillfälligt uppträdande är tillåtna på den öppna platsen/torget, eftersom det har att göra med funktionen.

Enligt planförslaget ska bostadsbyggande och hotellutrymmen placeras i det höga tornhuset invid Smedsbyvägen, dit trafikbuller säkert når. Planen borde utökas med bestämmelser om buller.

Centrumkvarteret är relativt nära järnvägen. I stadens bemötande av Trafikverkets utlåtande konstateras att nybyggandet bör vara sådant att eventuella vibrationer beaktas i konstruktionslösningarna. Vid planläggningen borde utredas om spårtrafiken medför vibrationer och hur det beaktas i planen.

I fråga om dagvattnet borde utredas om dagvattnet från centrumkvarteret kan hanteras med hjälp av planteringar, gröntak, genomsläppliga ytor o.d. som en del av dagvattensystemet.

Bedömningen av konsekvenserna för stadsbilden har behandlats bristfälligt i planen. Det finns endast två illustrationer och de motsvarar inte till alla delar plankartan. Kvarterets förhållande till det omgivande byggnadsbeståndet framgår inte av planmaterialet. På plankartan är höjdnivån för yttertakets högsta punkt angiven och det är besvärligt att relatera den till antalet våningar i de intilliggande kvarteren. På kvarterets sidor mot Olympiagatan och Vörågatan anvisas utsprång som är svåra att tolka. På kvarterets sidor mot Smedsbyvägen och Vörågatan anvisas utsprång som är svåra att tolka. I hörnet av Smedsbyvägen och Vörågatan finns ett kvartersområde där ingen byggnadsyta anvisas men inte heller någon öppen plats eller något torg.

Enligt Närings-, trafik- och miljöcentralen borde de sociala konsekvenserna också undersökas och beaktas. Närings-, trafik- och miljöcentralen föreslår att ett myndighetssamråd hålls om den justerade planen för f.d. busstationen.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Planbeskrivningen har utökats med illustrationer av projektet Wasa Station och de visar den arkitektoniska kvaliteten på byggandet.

Förbindelserna från f.d. busstationskvarteret till nuvarande centrum är viktiga med tanke på fotgångar- och lätttrafiken. I planavgränsningen har dock inte viadukten och inte heller bastuhuskvarteret inbegripits, eftersom det redan finns direkta och fungerande förbindelser över järnvägen. VR och Trafikverket godkänner inte en planövergång över järnvägen. Tunnelalternativet skulle vara svårt att bygga och i förhållande till nyttan otvivelaktigt för dyrt och inte så tilltalande. Viadukten torde vara i användning ännu i årtionden, så i det här skedet kan man endast konstatera att förbindelserna till centrum går via viadukten och Verkstadsgatan. Förbindelserna är nu för tiden också bra och snabba, endast den livliga biltrafiken är störande men också den är det i framtiden möjligt att försöka påverka genom prioritering av offentlig trafik och cykling i stället för personbilstrafik. En väsentlig betydelse har hanteringen av Smedsbyvägens gaturum sydost om busstationen och sänkningen av körhastigheterna. I detaljplanebestämmelserna har krävts att korsningsområdena kring kvarteret ska få sten- och/eller plattbeläggning på ett sätt som passar i den trivsamma miljön. Därtill ska gatuområdena kantas av trädrader som ska planteras.

Vid gatorna kring kvarteret har på plankartan angivits riktgivande trädrader, invid vilka utrymme har reserverats för fotgångar- och lätttrafik. Planbestämmelserna har utökats med ett krav på minimimängden cykelplatser. I projektet Wasa Station som ska byggas på f.d. busstationen ansöks om miljöcertifikatet BREEAM, som har mycket stränga krav på cykelplatser och hinderfri framkomlighet.

Plankartan utökas med en maximihöjd för byggmassan som gränsar till Vörågatan, varvid den öppna platsens visuella kontinuitet i instituthusets

riktning säkerställs. Eftersom kvarteret i dess helhet är en enda stor helhet som ska byggas, har beteckningen offentlig öppen plats/torg ändrats till en öppen plats av offentlig karaktär inom kvarteret.

Projektet Wasa Station är stort och det kommer att fylla ut kvarteret effektivt. För att säkerställa en funktionell helhet har det öppna rummet placerats kompakt mitt på kvarterets soligaste sida. Höjderna på bygghusmassorna invid Verkstadsgatan, Olympiagatan och Vörågatan följer de motsatta byggnadernas höjder, vilket är en urban lösning. Det är också meningen att den höga torndelen ska vara ett nytt landmärke. Den runda formen på instituthusets hörn har dock tagits som motiv också i Wasa Stations bygghusmassa på andra sidan om Smedsbyvägen. På det här sättet bildar den gamla och nya strukturen ett stadsbildsmässigt par som i synnerhet öppnar sig för dem som rör sig på gatunivån.

Den funktionella helhet som uppkommer i kvarteret i och med byggandet av projektet Wasa Station är med tanke på skapandet av sociala mötesplatser för stadsborna den bästa utgångspunkten för att förbättra förutsättningarna för området nordost om järnvägen att växa till ett centrumaktigt område. När projektet förverkligas förbättrar det absolut också de omgivande kvarterens status och ökar trivselen i och värdesättningen av miljön. Dagligen kommer tiotusentals människor att röra sig i och omkring kvarteret, så platsen kan anses vara mycket populär.

Fasadbestämmelserna har preciserats bl.a. i fråga om genomskinlighet med en bestämmelse enligt vilken minst 60 % av gatufasaderna bör vara av glas och minst 50 % av fasaderna på gatuplanet bör vara av material som släpper igenom ljus. På det här sättet säkerställs ett trivsamt och stadsaktigt gaturum.

Planbestämmelserna har utökats med en allmänt hållen bestämmelse om infiltrering av dagvatten men det är inte förnuftigt att ange några bestämmelser om solpaneler eller gröntak, eftersom den som genomför byggprojektet i kvarteret bör ha möjlighet att ansöka om ett optimalt alternativ för dagvattenhanteringen och kvarterets interna energiproduktion.

Både Vörågatan och Olympiagatan är vad beträffar gatutvärsektionen tillräckliga för specialtransporter. Under rusningstid kan en del köer uppkomma vid körning från Olympiagatan till och från den underjordiska parkeringen men det är normalt i centrumområden. Också från Vörågatan finns körförbindelse för personbilar till den underjordiska parkeringshallen.

Planbestämmelsen kvartersområde för centrumfunktioner (C-1) har preciserats så att offentlig närservice har ändrats till byggande som betjänar kultur- och idrottsverksamhet, med minimimängden 8000 m² vy. Därtill har planbestämmelsen kommersiell service ändrats till termen affärsbyggande.

Placeringen av gårdsutrymmet för vistelse har man inte velat ange närmare med planbestämmelse, eftersom den kan anges senare i planerna för genomförande av projektet. Gårdsutrymme måste byggas på takterrassen, där det finns gott om utrymme och lämpliga platser.

Detaljplanekartan utökas med en bestämmelse om krav på ljudisolering i ytterväggskonstruktionerna mot Smedsbyvägen och Verkstadsgatan.

Enligt utredningen om vibrationer i anslutning till delgeneralplanen för Vasa centrum (Sito 28.5.2015) finns f.d. busstationskvarteret inte på vibrationsriskområde.

Planbeskrivningen utökas med illustrationer över projektet Wasa Station i enlighet med planförslaget för att bättre illustrera planens syfte.

Kapitlet om planens konsekvenser utökas med en bedömning av de sociala konsekvenserna.

Ändringar i detaljplaneförslaget efter det offentliga framläggandet:

Detaljplanekartan och –bestämmelserna har justerats enligt följande:

- Byggnadshöjderna vid kanten mot Vörågatan har sänkts med höjdbeteckning vad beträffar de byggnadsdelar som ska uppföras direkt intill hörnet av Smedsbyvägen och Vörågatan. Med det säkerställs att torgområdet blir ljus.
- Detaljplanebeteckningen öppen plats/torg har ändrats till öppen plats/torg inom kvarteret, vars storlek ska vara minst 3400 m².
- Fasadbestämmelserna har preciserats enligt följande: "Av fasaderna på gatuplanet ska minst 60 % utgöras av glas. Av fasaderna i övriga våningar förutom gatuplanet ska minst 50 % bestå av material som släpper igenom ljus."
- Fordonsanslutningsställena har preciserats med de gator som kantar kvarteret.
- Planbestämmelsen kvartersområde för centrumfunktioner (C-1) har preciserats enligt följande: På området får förläggas affärs- och kontorsbyggande samt byggande som betjänar kultur- och idrottsverksamhet. Högst 6000 m² vy boende får förläggas i kvarteret. Minst 8000 m² vy utrymme som betjänar kultur- och idrottsverksamhet bör förläggas i kvarteret. Utrymmet som räknas som kommersiell service bör omfatta minst 20 000 m² vy.
- Allmänna fotgängarområden inne i kvarteret är angivna som riktgivande på detaljplanekartan.
- De allmänna bestämmelserna har utökats med en text om att det är möjligt att bygga eldistributionstransformatörer i kvarteret.
- De allmänna bestämmelserna har utökats med ett krav på cykelparkering för 600 cyklar.
- De allmänna bestämmelserna har utökats med följande text: För de byggnader och byggen som ska uppföras och de som under byggtiden når en höjd som överskrider 30 meter ovanför markytan bör flyghindertillstånd enligt luftfartslagen erhållas.
- Detaljplanens allmänna bestämmelser har utökats med en bestämmelse om ljudisolering (35 dB) som krävs i ytterväggskonstruktionerna i bostäder och inkvarteringsutrymmen.
- Våningsantalet för den höga torndelen har ändrats XX-XXV, varvid en torndel med minst 20 våningar krävs.
- Planbestämmelserna har utökats med följande bestämmelse om infiltrering av dagvatten: Yt- och dagvattnet från tomten bör tas omhand genom en infiltrerande och fördröjande dräneringsteknik på tomtområdet.

- Följande bestämmelse har strukits i planbestämmelserna: "Tillfällig försäljning och tillfälligt uppträdande är tillåtna på den öppna platsen/torget."
- Beteckningen för underjordisk förbindelse vid Smedsbyvägen har strukits.
- De allmänna bestämmelserna har utökats med följande text: På den översta däckskonstruktionen bör minst 70 cm reserveras som utrymme för trädens rötter att växa i.

Planbeskrivningen har kompletterats enligt följande:

- Kapitlet om genomförandet av detaljplanen har utökats med illustrationer om detaljplaneenligt förverkligande i förhållande till stadsbilden.
- Kapitlet om planens konsekvenser har utökats med en bedömning av de sociala konsekvenserna

4.2.4 Myndighetssamarbete

Det första myndighetssamrådet (MarkByggl § 66) hölls på Stadsplaneringen 10.6.2008. Vid samrådet framfördes kommentarer om köpcentrumprojektet på f.d. busstationsområdet enligt följande:

Vägförvaltningen

Köpcentrumprojektet är ett projekt som stöder sig på gatunätet. En del av kunderna kommer via Förbindelsevägen, en del via Smedsby omfartsväg och projektets dimensioneringsuppgifter fungerar som utgångsuppgifter vid uppgörandet av områdesreserveringsplan för Förbindelsevägen. Projektet är bra, förtätar centrum och busshållplatsmöjlighet finns i närheten.

Västra Finlands miljöcentral

Mötet är ett myndighetssamråd i begynnelseskedet, programmet för deltagande och bedömning är föremål för kommentarer. Efter förslagsskedet hålls ett andra myndighetssamråd. Uppmärksamhet ska fästas på bl.a:

- Utökning av köpkraften och utvecklingsmålet
- Genomförandet av trafikregleringarna tidsmässigt
- Parkeringen och planeringen och genomförandet av lätttrafikleder
- Delgeneralplanen för centrum är föråldrad, inget resecentrum och inte någon beteckning för stor detaljhandelsenhet.
- Det vore bra för staden att utvärdera en justering av delgeneralplanen för området Klemetsö.
- Bastuhuskvarteret borde ingå i detaljplaneändringen.
- Parkeringsutredningen med i förteckningen över utredningar.
- Konsekvensbedömningen borde utökas med bullerkonsekvenser och man borde fundera över i vilken omfattning naturmiljön ska bedömas i och med att det inte finns någon naturmiljö i området. Eurobeloppen med för de samhällsekonomiska konsekvenserna.
- När det gäller intressenterna borde myndigheterna (de som deltar i myndighetssamråden) och övriga samarbetsparter skiljas åt.
- Hur mycket sänker projektet grundvattennivån?
- Tillgängligheten från gågatan bör beaktas.

Österbottens förbund

Ett utdrag ur landskapsplanen med i programmet för deltagande och bedömning. Området hör till ett område för centrumfunktioner och det bör byggas högklassigt, detaljplaneändringen stöder utvecklandet av centrum.

Fastighets- och grönssektorn

Förhandlingsbara frågor är bl.a. "ägandet" av torgområdet och stationsparkens torglika del samt totalpriset.

Österbottens handelskammare

Ett utmärkt projekt, som omges av en färdig stadsstruktur. Underlättar trafiken och beaktar den åldrande befolkningen. Ett tätt område nära centrum. Eftersläpningen i Vasas kommersiella tillväxt tas nu ifatt. Hoppas på positiva konjunkturer och förhållningssätt.

Österbottens museum

En trafikhistoriskt sett betydelsefull öppen plats, vyerna är viktiga. Vid genomförandet av leden genom den nationellt värdefulla stationsparken önskas pietet. Inventeringarna I och II är föråldrade, inventeringarna borde granskas vart tionde år. Det nya tornets höjd borde inte överskrida instituthusets torn.

Sammandrag av bemötandena

Projektet stöder stadskärnas kommersiella dragningskraft och hållbar utveckling. Projektet kräver vid förverkligandet vissa trafiklösningar, bl.a. en bro för förlängning av Korsholmesplanaden inklusive Klemetsöspåret, bättre och klarare förbindelser från gågatan till köpcentret samt förnyande av gaturummet kring köpcentret. Beskrivningen har utökats med uppskattningar av de samhällsekonomiska konsekvenserna.

Ett andra myndighetssamråd hölls 27.11.2015. Vid det framfördes utlåtanden enligt följande:

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Österbotten:

- Projektet Wasa Station i f.d. busstationskvarteret är exakt vad Wasa behöver.
- Affärslokalerna borde kunna varieras så mycket som möjligt.
- Finns det möjligheter att förlägga exempelvis "aktivitetsparker" i de kommersiella utrymmena (jfr Swingeling/HopLop)?
- Skulle exempelvis ett bibliotek av samma typ som kulturhuset i Umeå passa i kvarteret som vardagsrum för stadsborna?
- Kunde man förlägga en s.k. "green garden" på takterrassen?

Österbottens förbund:

- Förslaget till ändring av detaljplanen stämmer överens med landskapsplanen.
- Kvarteret är lättillgängligt från centrum och det är en knutpunkt för trafiken.
- Skyltfönstren är av humana mått.
- Tornet är inte för högt i stadens silhuett.
- Planbeskrivningen kunde kompletteras med innehåll från landskapsplanen:
 - I stadsutvecklingszonen
 - Hör till område för centrumfunktioner
 - Område med turistattraktioner / utvecklingsområde för turism och rekreation
 - Hör till Wasa kvalitetskorrridor

Österbottens museum:

- Den viktigaste frågan är torgets/den öppna platsens förhållande till det omgivande byggandet.
 - Bastuhuset har beaktats relativt bra i helheten.
 - Instituthuset som en del av portmotivet → kunde det vara lite mera öppet på busstationskvarterets sida?
 - Det vore bra att föra fram höjderna på byggnaderna invid gatorna i de omgivande kvarteren.
 - En byggmassa som verkar sluten men som ändå är öppen bl.a. tack vare fönstertyorna.
- Torget verkar vara ganska litet.
- Stadens silhuett med det höga torget ser mycket bra ut på långt håll.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten/trafik:

- En fil har tagits bort på Olympiagatan, vilket medför trafikstockningar när bilmängden ökar.
- Trafikljuskorsningen bibehålls. Gröna vägen på Smedsbyvägen måste eventuellt begränsas för att trafiken kring kvarteret ska löpa. Å andra sidan skulle det vara bra att kunna ha kvar den gröna vägen, även om hastigheten skulle behöva sänkas.
- Vore det möjligt att göra Olympiagatan fyrfilig?

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten/miljö:

- Det vore bra att illustrera dimensionsgranskningarna i anslutning till instituthuset och den av Rewell planerade byggnaden i förhållande till

Wasa Station-tornet exempelvis med gatufasader, eftersom torndelen är mycket massiv.

- En direkt fotgängarförbindelse från gågatan ses som viktig.
- Kunde en fotgängarförbindelse byggas under Vörågatan?
- Cykelvägarnas läge borde illustreras.
- Kunde man få grönska under glasen, alltså exempelvis en takträdgård e.d.?
- Proportionen kvadratmeter våningsyta för handel, boende resp. kulturfunktioner?
- Det lönar sig att lämna bort planbestämmelsen om tillfällig försäljning.
- Förhållandet mellan offentligt och privat i planen, i detaljplanerna är det ofta fråga om ett allmänt intresse. I genomförandeavtalen däremot handlar det just inte om offentlig maktutövning och därför vore det skäl att i detaljplanen ta ställning bl.a. till grönområdes- och dagvattenärendena ur offentlig synvinkel.
- Det vore bra att beakta grannfastighetens anmärkning.

4.3 Detaljplanens mål

4.3.1 Mål enligt utgångsmaterialet

Busstationsskvären har en central position i den kommande stadsstrukturen och är utvidgningsområde för centrum. Området har anknytning till stadskärnan och Vöråstan och det bör byggas enligt samma principer som stadskärnan. Målet för detaljplaneändringen är att skapa en mötesplats för alla stadsbor, där olika typer av kultur- och idrottsverksamhet samt kommersiell service skapar en attraktiv och funktionell stadsmiljö. Helhetskonceptet gör det möjligt att göra nya typer av affärsverksamhet tillgängliga för stadsborna. Det huvudsakliga målet är att utvidga Vasa centrum nordost om järnvägen och att förenhetliga stadsbilden.

I och med förverkligandet av projektet Wasa Station förenhetligas stadsbilden för området, som kommer att ändras, och det ger kraftiga signaler om närheten till stadskärnan. Målet är att bibehålla en antydning om busstationsskvärens torgliknande karaktär med hjälp av en ny öppen plats, som öppnar sig (mot väster) mot Vörågatan. Busstationsskvären kommer att bli en koncentration av service för invånarna nordost om järnvägen. Förverkligandet av projektet Wasa Station ökar centrumboendets dragningskraft i och med att serviceutbudet utvidgas och förbättras och det främjar våningshusboendet i området Norra Klemetsö och tillgodoser därmed utmaningen som gäller förverkligandet av en mera koncentrerad stadsstruktur.

Stadsstyrelsen har 14.1.2013 godkänt Vasa centrumstrategi (Sito Oy 2012) som grund för utvecklandet av centrum. I utvecklingsplanen centrumstrategin betonas det inbördes beroendet mellan markanvändningen, trafiken, servicen och näringarna. Centrumstrategin har åskådliggjorts med en strukturmodell med den röda tråden "ett hopp över banan". En viktig utgångspunkt har varit att föra fram en lösning om hur den centrumaktiga stadsstrukturen ska utvidgas öster om järnvägen och att samtidigt utveckla området Klemetsö, som för närvarande inte utnyttjas till fullo. En centrumtunnel, en förnyad viadukt och den kommande Korsholmsplanadsbron är fysiska förbindelser mellan de två delarna av framtidens centrum. Största delen av det kompletterings- och nybyggande

som har förts fram inom strategiarbetet sker öster om järnvägen i Klemetsö, eftersom man vill balansera stadsstrukturen. Busstationsskvären ses i centrumstrategin som ett nytt, urbant centrumkvarter med nya affärsplatser, kulturverksamhet som fungerar som dragplåster, offentlig service och mötesplatser, en annorlunda miljö i synergi med den gamla busstationsmiljön samt platser för nya aktörer och koncept.



Bild 19. En mall som åskådliggör centrumstrategin med nuläget till vänster och situationen efter kompletterande byggande till höger (Sito Oy 2012).

5 UTKAST TILL ÄNDRING AV DETALJPLANEN

5.1 Detaljplaneändringsutkastet Alternativ 1 (VE 1) och Alternativ 2 (VE 2)

Detaljplaneändringsutkastalternativ 1 och 2 var offentligt framlagda under tiden 15.5–31.5.2013. Nedan följer ett sammandrag av innehållet i ändringsutkastalternativen.

Alternativ 1 (VE 1)

I alternativ 1 har busstationsskvären delats in i två områden för centrumfunktioner (C) och ett kvartersområde för byggnader för kulturell verksamhet (YY). Det är möjligt att förlägga affärslokaler på 15 000 m² vy, boende på 7000 m² vy och musik- och kongresslokaler på 10 000 m² vy i de olika kvarteren. Den grundläggande idén har varit att göra det möjligt med byggnadshelheter som förverkligas vid olika tidpunkter, såsom musik- och kongresslokaler, köpcentrum och bostäder genom att dela in området i olika kvartershelheter med tanke på användningsändamål. Mellan kvarteren blir det gågatuområde och i kvarterens mitt en öppen plats som öppnar sig mot väster och som omges av alla de olika delarna. Byggnadsmassorna är olika höga i olika kvarter. Musik- och kongresslokalen har tre våningar, köpcentret två våningar och ovanpå det kunde ytterligare två våningar med bostäder byggas. Alternativet gör det möjligt att bevara den gamla busstationsbyggnaden och att koppla den som en del av det nya byggnadsbeståndet genom att en centrumplats bildas vid den södra kanten. Parke-

ringen kan förläggas i två underjordiska våningar. I en våning är det möjligt att förlägga ca 400 bilplatser.

ALTERNATIV 2 (VE 2)

I alternativ 2 har busstationsskvären bildats till ett kvartersområde för centrumfunktioner (C), där 12 000 m² vy har reserverats för affärslokaler, 7000 m² vy för kontorslokaler, 6000 m² vy för musik- och kongresslokaler och 6000 m² vy för boende. I alternativet är det tänkt att kvarteret ska förverkligas som en enda helhet och att de olika funktionerna smälter samman till en enda stor byggnadsmassa. Som landmärke vid ändan mot Smedsbyvägen har i alternativet möjliggjorts en tornbyggnad exempelvis som kontors-, bostads- eller hotelltorn. Det är möjligt att förlägga parkeringen på två underjordiska nivåer. I en våning är det möjligt att förlägga ca 400 bilplatser.

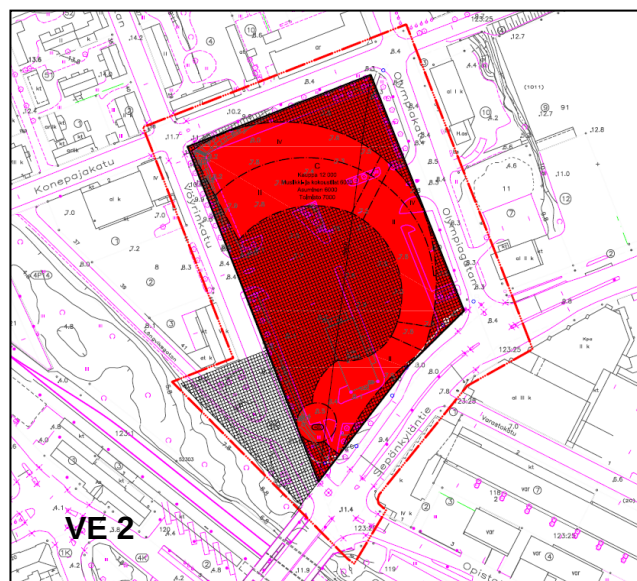
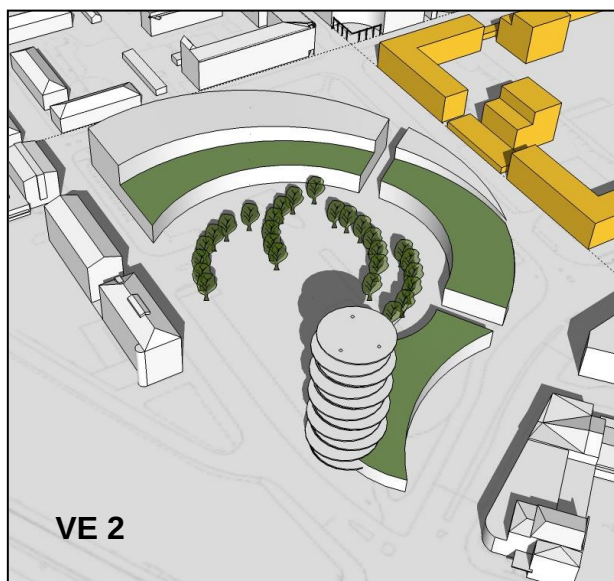
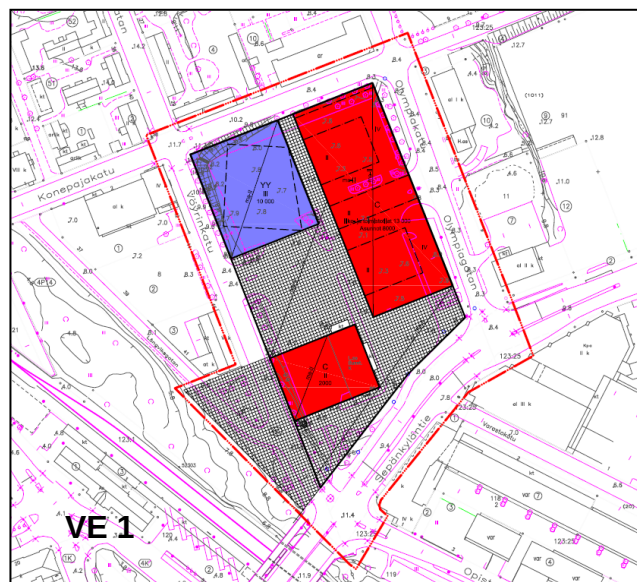
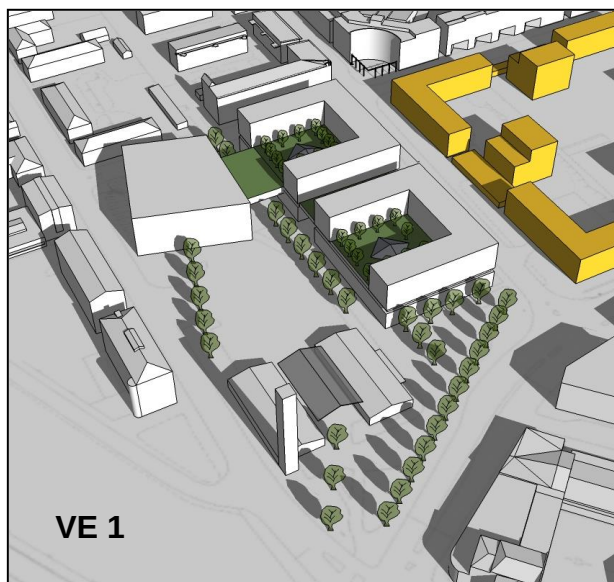


Bild 21. Utkastalternativ för detaljplaneändringen VE 1 och VE 2.

5.2 Förslag till detaljplaneändring

5.2.1 Dimensionering

Detaljplaneändringsområdets areal är 40 635 m². Det är fråga om en detaljplaneändring så någon ny detaljplan bildas inte. Kvarterets huvudanvändningsändamål är kvartersområde för centrumfunktioner (C-1), vilket möjliggör byggande av totalt 48 000 m² vy. I kvarteret får förläggas högst 6000 m² vy boende. Utrymmet som räknas som kommersiell service ska omfatta minst 20 000 m² vy. Utöver den på plankartan angivna byggrätten får byggas servicegårdar och –utrymmen inom kvarteret, allmänna fotgängarområden, tekniska utrymmen i källaren eller i vindsutrymmena, inglasade balkonger och delar som överskrider trapphusens 15 m².

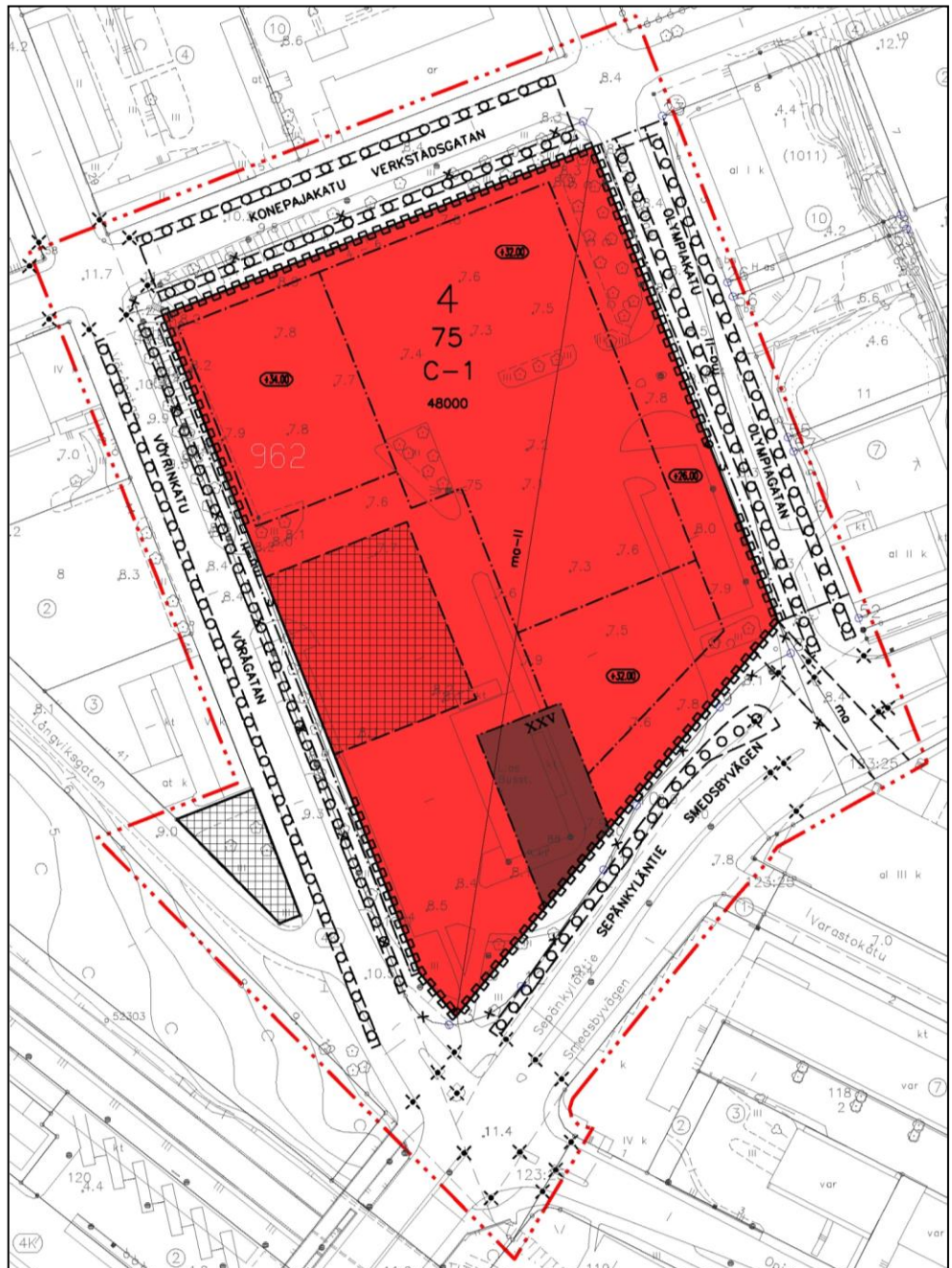


Bild 21. Förslag till detaljplaneändring.

Parkeringsplatskrav för musik- och kongressutrymmen samt multifunktionsutrymmen är 1 bp/100 m² vy och för affärs- och kontorslokalernas del 1 bp/70 m² vy. För bostädernas del är kravet 1 bp/85 m² vy. Bilplatsnormen gäller inte allmänna fotgängarområden, underjordiska utrymmen, lagerutrymmen och inte heller tekniska utrymmen.

Enligt detaljplanen är det tillåtet att bygga underjordiska utrymmen i två våningar i kvartersområdet för centrumfunktioner. Under Olympiagatan kan också underjordiska utrymmen byggas. Byggnadsmassornas maximihöjd varierar mellan +25 och +34 meter. På den byggnadsyta som gränsar till Smedsbyvägen är det möjligt att bygga ett hotell- och bostadsvåningshus i 25 våningar.

5.2.2 Justerat förslag till ändring av detaljplanen

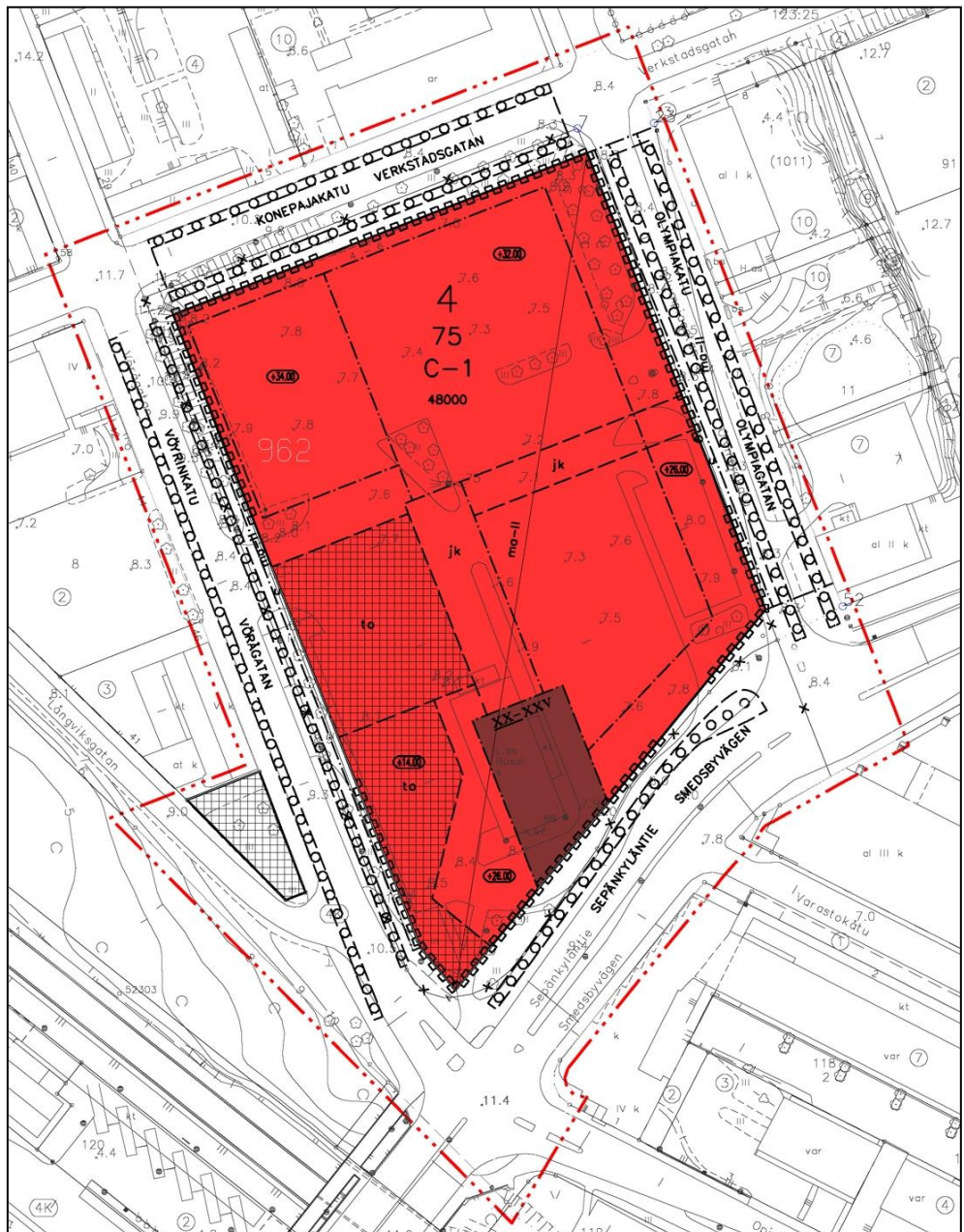


Bild 22. Justerat förslag till ändring av detaljplanen.

5.3 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

Det planerade köpcentret ökar den kommersiella verksamheten i centrum av Vasa och stöder centrums livskraft. I och med att köpcentret är tillräckligt omfattande skapar dess verksamhetskoncept nya typer av affärsverksamhet inom räckhåll för stadsborna.

Som byggnad förenhetligar köpcentret stadsbilden för området, som kommer att förändras, och ger en kraftig signal om närheten till stadskärnan. Bebyggandet av busstationsskvären utvidgar centrum i riktning mot Vöråstan. Det område som har reserverats för en öppen plats mitt i kvarteret och som öppnar sig mot väster ger en antydning om f.d. busstationens öppna stadsrum.

Med bestämmelser om gaturummen skapas förutsättningar för byggandet av en trivsamt miljö, som är avsedd för alla. I planen ingår trädtrader som ska planteras invid gatorna som avgränsar kvarteret. Invid Smedsbyvägen har en busshållplats anvisats för köpcentrets och musik- och kongress- samt multifunktionslokalernas kunder.

5.3.1 Service

Med detaljplaneändringen möjliggörs bildandet av en trivsamt mötesplats med ett mångsidigt utbud. Köpcentrums-, musik- och kongress- samt multifunktionslokaler ökar produktionen av ny service och därigenom ökar kundmängden i kvartersområdet och närområdena betydligt.

5.4 Områdesreserveringar

5.4.1 Kvartersområden

Kvartersområde för centrumfunktioner (C-1):

Kvartersområdet för centrumfunktioner omfattar 20 384 m² och i det har i detaljplanen anvisats en byggrätt på 48 000 m² vy. På området får förläggas affärs- och kontorsbyggande samt byggande som betjänar kultur- och idrottsverksamhet. Högst 6000 m² vy boende får förläggas i kvarteret. Minst 8000 m² vy utrymme som betjänar kultur- och idrottsverksamhet bör förläggas i kvarteret. Det utrymme som räknas höra till kommersiell service bör omfatta minst 20 000 m² vy.

5.4.2 Gatuområden

Gatuområdena för de gator som avgränsar planområdet, Vörågatan, Verkstadsgatan, Olympiagatan, breddas så att det blir möjligt med trädtrader och lättrafikleder.

5.4.3 Planbestämmelser

Detaljplanens allmänna bestämmelser innehåller följande allmänna bestämmelser:

- Den som börjar med byggprojektet ska utreda grävningsarbetenas och byggandets byggtida och bestående konsekvenser för grunderna för byggnaderna i omgivningen. Byggandet får inte leda till sådan bestående sänkning av grundvattennivån som skadar de omgivande byggnadernas grunder.
- Innan området tas i planenlig användning bör förorenat markområde saneras.
- I kvarter 75 ska byggnadernas fasader vad beträffar struktur, ytbehandling av material och färgsättning vara sådana att miljöhelheten beaktas stadsbildsmässigt. Av fasaderna på gatuplanet ska minst 60 % utgöras av glas. Av fasaderna i övriga våningar förutom gatuplanet ska minst 50 % bestå av material som släpper igenom ljus.
- Anslutningsförbudet gäller inte servicekörning på Vörågatan, Verkstadsgatan eller Olympiagatan och inte heller Smedsbyvägens taxianslutning.
- I kvartersområdet C-1 får utöver den på plankartan angivna våningsytan byggas utrymmen på högst 14 000 m² vy, till vilka räknas kvarterets interna servicegårdar och –utrymmen, allmänna fotgångsområden och tekniska utrymmen på vinden. Vad beträffar det höga byggandet får en del som överskrider trapphusens 15 m² byggas i varje våning utöver den angivna våningsytan, dock högst 45 m². Tekniska utrymmen som betjänar byggnaden och som finns i källarvåningen inberäknas inte i våningsytan.
- Viktbegränsningen för specialtransporter på Olympiagatan är 76 ton. Detta bör beaktas vid planeringen av de underjordiska utrymmenas konstruktioner.
- Korsningsområdena för de gator som omger kvarter 75 bör få sten-/plattbeläggning eller i övrigt ytbeläggas på ett sätt som är lämpligt i den trivsamma miljön.
- I fråga om kvarter 75 bör en översiktsplan presenteras över placeringen av reklam och belysning samt framförandet av energitemat.
- Minst 10 m² gårdsutrymme per bostad bör reserveras för vistelse.
- I kvarteret får förläggas transformatorutrymmen som är nödvändiga för eldistributionen.
- För de byggnader och byggen som ska uppföras och de som under byggtiden når en höjd som överskrider 30 meter ovanför markytan bör flyghindertillstånd enligt luftfartslagen erhållas.
- Yt- och dagvattnet från tomten bör tas omhand genom en infiltrerande och fördröjande dräneringsteknik på tomtområdet.
- Ljudisoleringen i bostädernas och inkvarteringsutrymmenas ytterväggskonstruktioner bör vara minst 35 dB.
- På den översta däckskonstruktionen bör minst 70 cm reserveras som utrymme för trädens rötter att växa i.

5.5 Planens konsekvenser

5.5.1 Konsekvenser för den byggda miljön

Stadsbilden

Det byggande av en helhet med musik- och kongresslokaler, köpcentrum och multifunktionsutrymmen som detaljplanen möjliggör har en betydande vitaliserande och förenhetligande inverkan på stadsbilden. Detaljplanen möjliggör utvidgning av centrum direkt nordost om järnvägen och skapar nytt kulturutbud och kommersiellt serviceutbud för stadens invånare. Via dimensioneringen av gaturummen och materialen skapas en trivsam, centrumaktig miljö, som förbättrar trivseln för närmiljöns invånare och alla stadsbor.



Bild 23. Illustration av projektet Wasa Station.



Bild 24. Illustration av projektet Wasa Station. Vy från Vörågatan.



Bild 25. Illustration av projektet Wasa Station. Evenemangstorget.

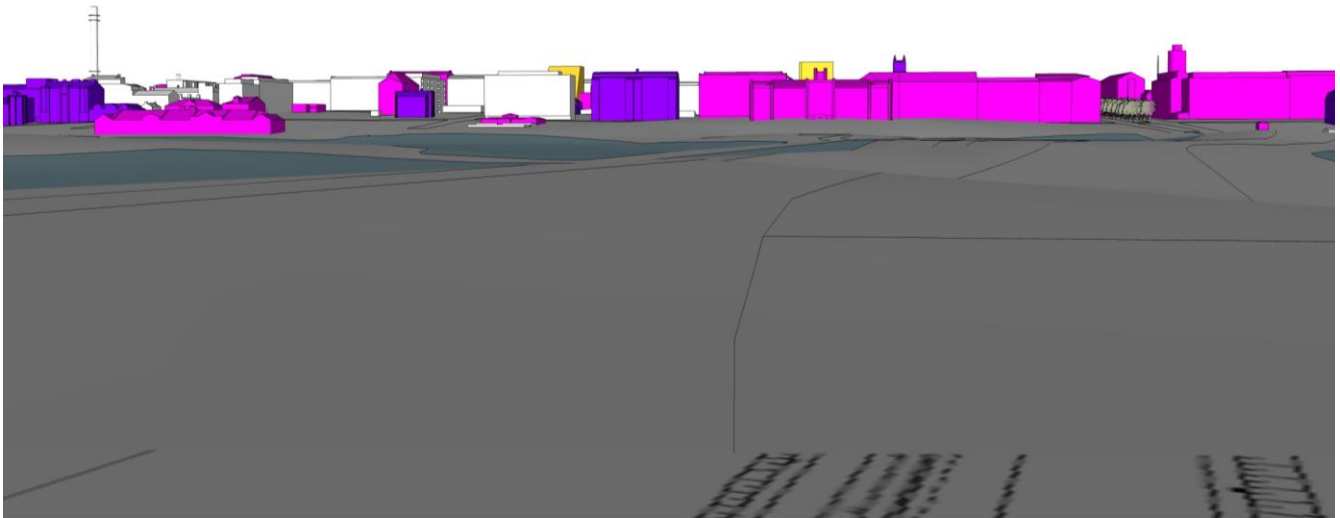


Bild 26. Illustration av hur torndelen vid f.d. busstationen ser ut från Vasklot.

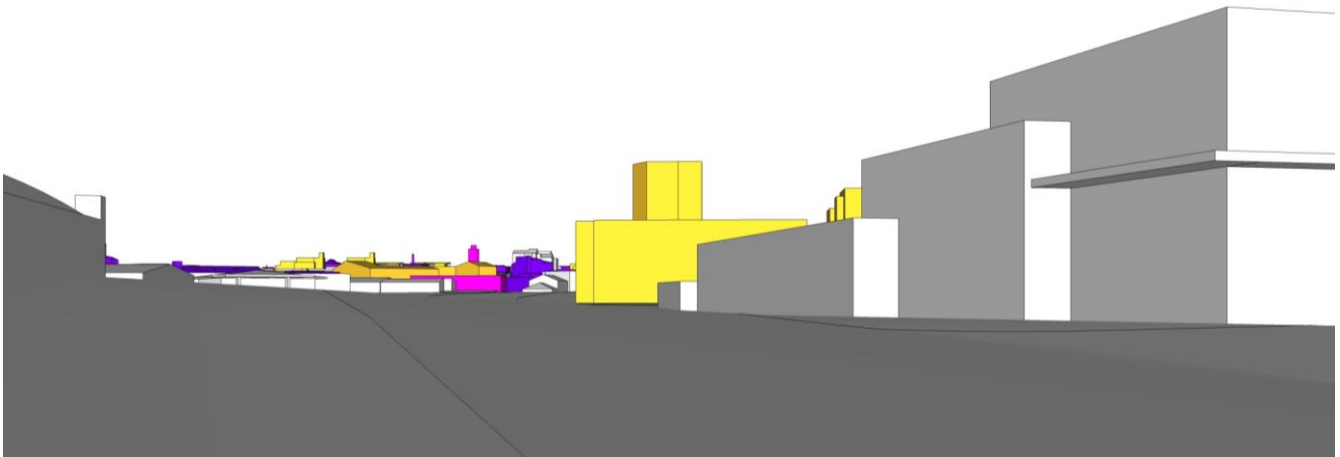


Bild 27. Illustration av hur torndelen vid f.d. busstationen ser ut när man kommer in till stan via Karlebyvägen.

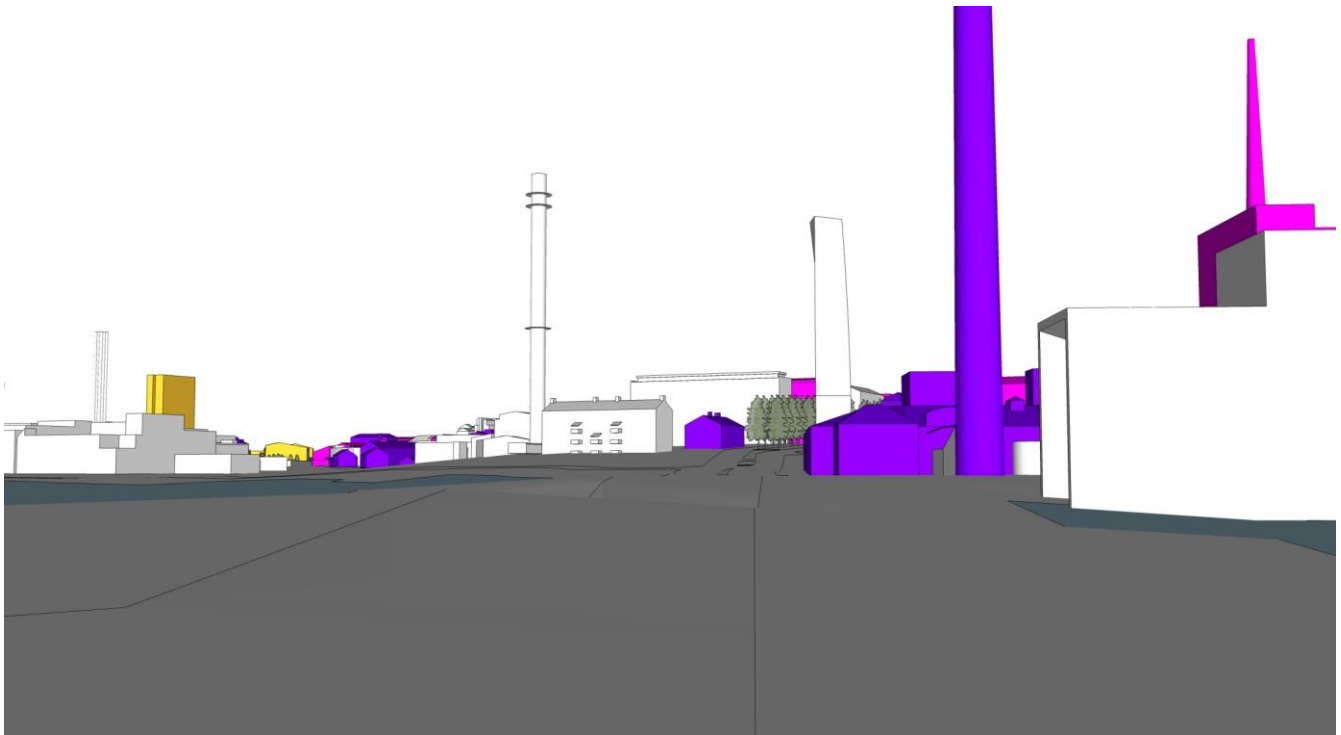


Bild 28. Illustration av hur torndelen på f.d. busstationen ser ut från Brändö bro.

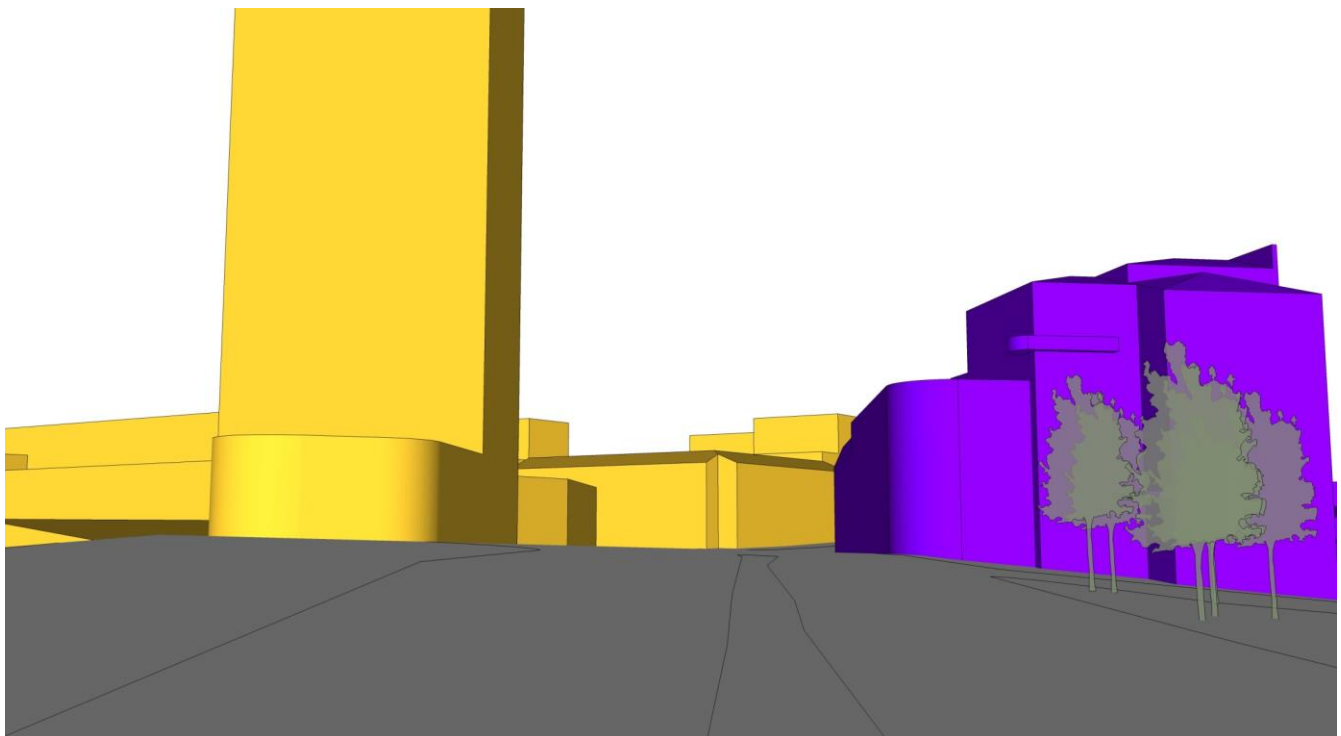


Bild 29. Wasa Station och instituthuset bildar ett par som portmotiv vid Smedsbyvägen sett från viadukten.



Bild 30. Vörågatan.



Bild 31. Verkstadsgatan.

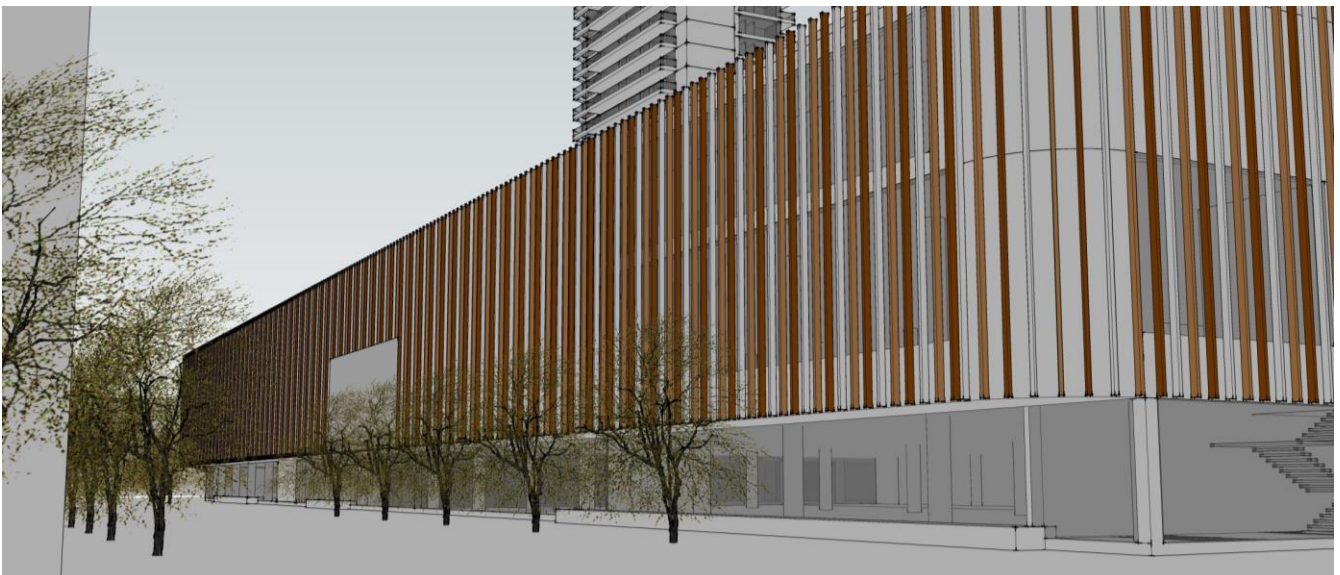


Bild 32. Olympiagatan.



Bild 33. Genomsnitt av kvarteret Wasa Station mot Vörågatan.



Bild 34. Genomsnitt av Wasa Station-kvarteret mot Smedsbyvägen.

Sociala konsekvenser:

F.d. busstationsområdet är lättillgängligt på grund av dess centrala läge. Det är lätt att ta sig till området till fots, med cykel och med lokaltrafikbussar. Därtill finns resecentret på 200 meters avstånd, så området är lättillgängligt också för den som kommer från andra ställen än Vasa. När detaljplanen genomförs möjliggör den uppkomsten av en positiv image i fråga om platsen och hela centrum i och med att olika kultur- och idrottsfunktioner samt det kommersiella utbudet skapar en ny upplevelseplats, där tiotusentals personer kommer att utträtta ärenden varje dag. Det här är ägnat att vitalisera och utveckla området nordost om järnvägen som en särpräglad social evenemangs- och mötesplats. Den tidigare busstationens egenskap som en plats via vilken man åker någonstans och till vilken man kommer förädlas till en plats dit man kommer och där något händer.

Konsekvenserna av en rivning av gamla busstationen

För att man till fullo ska kunna utnyttja kvarteret effektivt, måste den gamla busstationsbyggnaden rivas. Fastighetssektorn lämnade in en ansökan om rivningstillstånd till Vasa stads byggnadstillsyn 26.2.2015. Byggnaden är inte skyddad. Den f.d. busstationen är huvudsakligen byggd av betong och tegel, uppskattningsvis ca 1 500 m³. Byggnadsavfallet kommer att föras till Stormossen för sakenlig behandling. En separat kartläggning av problemavfall görs, såsom asbest och stenkolsstära, innan rivningsarbetena startar.

Rivningsarbetet överläts till ett professionellt rivningsföretag. Återvinnbart material tillvaratas och resten av byggavfallet förs bort för sakenlig behandling. Vasa Hussektor samlar in belysningsanordningar o.d. före det egentliga rivningsarbetet. Fönstren och dörrarna återanvänds i mån av möjlighet, likaså betong.

Bedömning av de ekonomiska konsekvenserna

De ekonomiska konsekvenserna av projektet Wasa Station bedömdes i en rapport om Wasa Stations konsekvenser för ekonomin, sysselsättningen och näringslivet som blev klar 27.2.2015, *Wasa Stationin vaikutukset talouteen, työllisyyteen ja elinkeinoelämään* (Sweco Ympäristö Oy). I rapporten konstateras att den förbättrade funktion, ökade trivsel och dragningskraft som Wasa Station för med sig i Vasa är till nytta för såväl staden, invånarna, turisterna som företagen. Det här inverkar betydligt på Vasas dragningskraft vad beträffar handel och turism samt livskraften. Wasa Station kommer att öka kundströmmarna samt aktivera invånarna och företagarna, vilket gör det möjligt för näringslivet att utvecklas. Ur olika aktörers synvinkel innebär förverkligandet av Wasa Station bl.a:

- nya arbetsplatser för hela regionen
- ökad inflyttning till regionen och minskad utflyttning från regionen
- ökade kommunal-, fastighets- och samfundsskatteinkomster
- mera liv i centrum
- positiv utveckling av stadsbilden
- ökad positiv överföring av köpkraft
- mera och mångsidigare service
- ökad efterfrågan och ökade inkomster inom turismen
- skärpt konkurrens, som emellertid jämnas ut i och med turismens och handelns ökade dragningskraft
- förstärkt energikluster
- ökad livskraft och positivare image för staden och regionen
- stöd för stadens strategiska mål

Wasa Station sysselsätter under byggnadsskedet direkt och indirekt totalt ca 2 400 personer. Under verksamhetsskedet sysselsätts årligen ca 400 personer. En del av de personer som sysselsätts är heltidsanställda och en del deltidsanställda, därför är konsekvensen i form av årsverken mindre. Av de direkta sysselsättningskonsekvenserna hänför sig i genomsnitt 70-80 % och av de indirekta sysselsättningskonsekvenserna i genomsnitt 40-50 % till Vasaregionen. Den totala sysselsättande effekten under byggnadsskedet i Vasaregionen är av storleksklassen 1 300–1 550 personer och verksamhetsskedets effekt 250–300 personer årligen. Förändringen i sysselsättningen påverkar flyttningsrörelsen och flyttningsrörelsen i sin tur folk-

mängden med ett flyttningsöverskott och minskat flyttningsunderskott som följd. Av dem som sysselsätts under Wasa Stations byggnadsskede, som räcker 3-4 år, flyttar ca 250 personer till Vasaregionen och i verksamhets-skedet ca 50 personer.

Wasa Station ökar via ökad sysselsättning och ökad företagsverksamhet kommunalskatteinkomsterna med högst ca 39–46 miljoner euro under en granskningsperiod på trettio år. Skatteinkomstökningen beror både på inflyttare och på att arbetslösa sysselsätts. Jämt fördelad på trettio år skulle den årliga kommunalskatteinkomstökningen uppgå till ca 1,5 miljoner euro. Vasas andel av hela regionens kommunalskatteinkomster år 2013 var ca 220 miljoner euro, dvs. ca 61 %. Beräknat enligt denna andel skulle årliga kommunalskatteinkomster på ca 900 000 euro hänföras till Vasa, vilket motsvarar knappt en halv procent av Vasas kommunalskatteinkomster år 2013. Kommunalskatteinkomstökningen är ett maximivärde, där man inte har beaktat de olika typerna av arbetsförhållanden som de anställda personerna har. År 2014 utgjorde de deltidsanställdas andel av samtliga anställda i Finland 15 %. Wasa Station ökar också fastighets- och samfunds-skatteinkomsterna. Ökningen i fastighetsskatteinkomsterna är i genomsnitt av storlekssklassen 220 000 euro per år (ca 2 % av stadens nuvarande fastighetsskatteinkomster) och under hela granskningsperioden totalt ca tre miljoner euro.

Den ökade inkvarteringskapaciteten tack vare hotellet i Wasa Station medför beroende på hotellets dragningskraft årligen upp till ca sju miljoner euro i inkomst från turismen och stöder tillsammans med musik- och kongresscentret kongress- och evenemangsturismens och året runt-turismens utveckling. Det här jämnar ut den ökade konkurrens som Wasa Station-hotellet medför inom inkvarterings- och förplägnadsbranschen. Köpcentret förstärker Vasas kommersiella dragningskraft och affärsverksamheten med sin årliga omsättning på ca 70 miljoner euro och ökar den positiva överföringen av köpkraft till Vasa, vilken redan nu omfattar ca 180 miljoner euro. Det här jämnar ut den skärpta konkurrens som Wasa Stations köpcentrum medför inom minuthandeln. Köpcentret har också en egen roll inom branschstrukturen som gäller handeln i Vasa och fungerar som motvikt till affärerna utanför centrum genom att balansera handelns områdesmässiga struktur och förstärka handeln i centrum.

Wasa Station bidrar också på många sätt till att Vasa stads centrala strategiska mål nås. Målen utgörs bl.a. av en utvidgning av den centrumaktiga stadsstrukturen öster om järnvägen, dvs. ett "ett hopp över banan" och Vasas utveckling till energihuvudstad för Norden. Förverkligandet av ett musik- och kongresscentrum och stadsorkesterns verksamhet där skulle följa stadens strategi om genomförande av näringspolitiskt viktiga investeringar i samarbete med olika aktörer.

Som helhet skulle förverkligandet av Wasa Station ge uttryck för en betydande initiativrikedom och aktivitet som har positiva konsekvenser för stadens ekonomi, sysselsättningen, Vasas synlighet och näringsverksamheten samt servicens och stadsbildens utveckling. I sig är byggandet av Wasa Station en betydande image- och ekonomifaktor, som visar att saker händer i Vasa. Som projekt är Wasa Station unikt i Finland och som kombination av olika funktioner unikt i hela Europa.

Byggnadsinvesteringen i Wasa Station, ca 200 miljoner euro, motsvarar till storleksklassen Vasa stads kommunalskatteinkomster år 2013.

Kommersiell service

Byggandet medför ett betydligt större och mångsidigare kommersiellt serviceutbud intill stadskärnan i Vasa. Vasas influensområde utvidgas när köpkraften riktas in på ett mera omfattande område i Vasa. Det här inverkar positivt på Vasas image som handelsplats.

Trafikens funktion

Planeringsområdet busstationsskvären avgränsas av stadens huvudmatargator Smedsbyvägen i söder och Verkstadsgatan i norr. Trafikmängden på Smedsbyvägen är för närvarande 18 000 fordon/dygn och trafikmängden på Verkstadsgatan 7 500 fordon/dygn. De senaste årens utveckling i fråga om de ovan nämnda lederna har sedan år 2007 (när Verkstadsgatan bands samman med Sandögatan) inneburit att allt mer trafik från Smedsbyvägen har flyttats till Verkstadsgatan. Denna inverkan kommer att öka betydligt i och med sammankopplingen av Verkstadsgatan och Stenhagavägen med en bro över Förbindelsevägen i anslutning till förbättrandet av Förbindelsevägen, varvid trafiken till och från bostadsområdena Stenhaga, Skogsberget och Böle går direkt till Verkstadsgatan. Det här syns i synnerhet i trafikmodellerna, enligt vilka minimiprognoserna för trafikmängden uppskattas vara 12 000 fordon/dygn på Verkstadsgatan och maximiprognoserna 14 000 fordon/dygn år 2040, vilket innebär att trafikmängderna nästan fördubblas. Trafikmängden på Smedsbyvägen är enligt minimiprognosmodellerna 21 000 fordon/dygn och enligt maximiprognosmodellerna 25 000 fordon/dygn men denna trafik består i större utsträckning av långväga trafik än av intern trafik från närområdena, vilket syns i synnerhet i form av en större andel tung trafik.

Busstationsskvären har för närvarande anknytning till tre ljusstyrda trafikljuskorsningar. Deras trafikmatningskapacitet är för närvarande på nöjaktig nivå vid kvällstrafiktopparna. Trafikmängden på Vörågatan är för närvarande ca 4000 fordon/dygn och på Olympiagatan för närvarande ca 2000 fordon/dygn. I anslutning till projektet Wasa Station undersöktes funktionen i Vörågatans trafikljuskorsning så att för trafiken från centrum planerades en avvikningsfil till vänster i körriktningen. Den konstaterades vara möjlig på så sätt att båda körriktningarna på Smedsbyvägen får grönt ljus samtidigt, varvid de fordon som svänger till vänster måste väja för trafik som kör rakt. Att tillåta trafik som svänger från Vörågatan till vänster in på Smedsbyvägen innebär mera grönt för den nämnda riktningen och svängningen sker i samma skede som den motsatta trafiken. Åtgärdernas inverkan minskar smidigheten i trafiken jämfört med nuläget och ökar risken för olyckor mellan trafiken i huvudriktningen och den vändande trafiken. Motsvarande arrangemang finns dock i centrum exempelvis i trafikljuskorsningen mellan Storalånggatan och Vasaesplanaden. Grupperingsfilen från Smedsbyvägen till Olympiagatan ska enligt planerna förlängas jämfört med nuläget. För trafiken från Olympiagatan till Smedsbyvägen bör det finnas grupperingsfiler till höger och vänster, varvid trafikstockningarna kan minskas. Också grupperingsfilen från centrum till Vörågatan kommer att stockas tidvis, eftersom anläggandet av den vänstra filen försvagar förmedlingsförmågan i Smedsbyvägens riktning med ca 10-

20 %. I korsningen av Olympiagatan och Verkstadsgatan planeras också trafikljusstyrning, vilket gör det möjligt att i rusningstid ansluta sig till trafiken på Verkstadsgatan. Då finns det för byggnaden som ska uppföras på busstationsskvären fyra trafikljuskorsningar där det är möjligt att i varje korsning antingen ta sig till eller från planläggningsområdet.

Projektet är dock så omfattande att de åtgärder i fråga om gatunätet som syftar till en smidigare trafik borde tidigareläggas. Bebyggandet av busstationsskvären enligt prognosmodellerna för år 2040 leder hur som helst till en situation där trafiken i de ljusstyrda anslutningarna inte längre fungerar och senast i det här sammanhanget bör man överväga förverkligandet av en bro vid Klemetsöspåret och förlängningen av Korsholmsplanaden eller en centrums tunnel. En centrums tunnel skulle ha störst inverkan, eftersom ca 9000 fordon/dygn av trafiken från Smedsbyvägen till Vasaesplanaden skulle falla bort från Vörågatans och Olympiagatans trafikljusstyrda korsningar, vilket väsentligt skulle minska problemen i anslutning till buller och trafiksmidighet.

För lätttrafikens del medför närmast bredden på lätttrafikbron vid viadukten problem. För närvarande är fotgängar- och cykeltrafiken på huvudlederna för lätttrafik dimensionerad som ca 5 meter breda högklassiga cykelrutter, där fotgängar- och cykeltrafiken är åtskilda på egna leder. Det här förverkligas huvudsakligen i Smedsbyvägens riktning men bron över järnvägen förblir smal. Utrymmesreserveringen vid planeringen av busstationsskvärens lätttrafikleder stämmer dock överens med planeringsprogrammen men det är inte ändamålsenligt att förverkliga en kvartersvis åtskild lätttrafikled för ett enda kvarter.

Kollektivtrafiken via Vörågatan utgörs av centrumlinjerna 1 och 11 samt specialturen E3. Från viadukten till vänster i Vörågatans riktning svänger i fortsättningen campuslinje 14, som kommer att ha en hållplats mitt i det planerade kvarteret. Längs med Smedsbyvägen till centrum trafikerar linjerna 7, 10, 6 och 15. I motsatt riktning trafikerar linjerna 6, 8, 9 och 10. Regiontrafiken och expresstrafiken norrifrån är också koncentrerad till Smedsbyvägen. Via Verkstadsgatan trafikerar linje 8 till centrum.

Vasa stads specialtransportrutter till Vasa hamn och riksväg 8 samt riksväg 3 är koncentrerade till Verkstadsgatan. Det primära transportbehovet gäller ABB:s stortransformatorer, för vilka den enda rutten för närvarande är via Verkstadsgatan (den gamla rutten föll bort i samband med förverkligandet av idrottshallarna i Sandviken). Wårtsilås specialtransportrutter går enbart via Vörågatan och Institutgatan i bägge riktningarna. Transportrutterna är beaktade vid planläggningen bl.a. genom att trafikering är tillåten på Vörågatan.

5.5.2 Konsekvenser för naturen och naturmiljön

När planen genomförs höjs miljöbyggandets kvalitet och finslipningen av busstationsskvären till den standard som det centrala stadsområdet kräver. För närvarande finns inga särskilda natur- eller rekreationsvärden på området. Både natur- och rekreationsvärdena på området förbättras i och med planen. I och med genomförandet av detaljplanen faller en liten mängd

planterat och absorberande område bort i det kvarter där busstationen fanns tidigare men exempelvis de trådrader som faller bort ersätts och kompletteras med nya träd vid alla sidor av kvarteret, vilket ökar trivseln i området och även mikroklimatet samt minskar trafikdammet. De absorberande områdena ersätts med vattenbeständiga gröntak på byggnadernas takytor.



Bild 35. I och med byggandet på f.d. busstationen försvinner totalt ca 4855 m² grönområde (till vänster) och ersättande grönytor (till höger) på ca 5000 m² uppkommer via byggandet. Nya grönområden uppkommer invid gatorna i och med de områden som är reserverade för trädplanteringar och absorberande grönytor som anläggs på taken på byggnaderna i kvarteret. Sextio stycken träd får ge rum för byggandet och när gatuområdena förnyas planteras 60 nya träd vid kvarterets kanter och 39 vid kanten av gatuområdena i kvarteren mittemot.

Beaktande av översvämningensrisken

Detaljplaneområdet är beläget i avrinningsområdets högsta del, därmed belastas detaljplaneområdet inte av vatten från avrinningsområdets övriga delområden. De lägsta ställena i området finns på nivån +7,0 meter. Korsningarna omkring kvarteret finns på en något högre nivå. På området finns ingen egentlig översvämningensrisk, eftersom de lägst belägna områdena finns i utkanterna av Vasa centrum. Vattnet leds mot nordost via rör och diken till Långviksdiket.

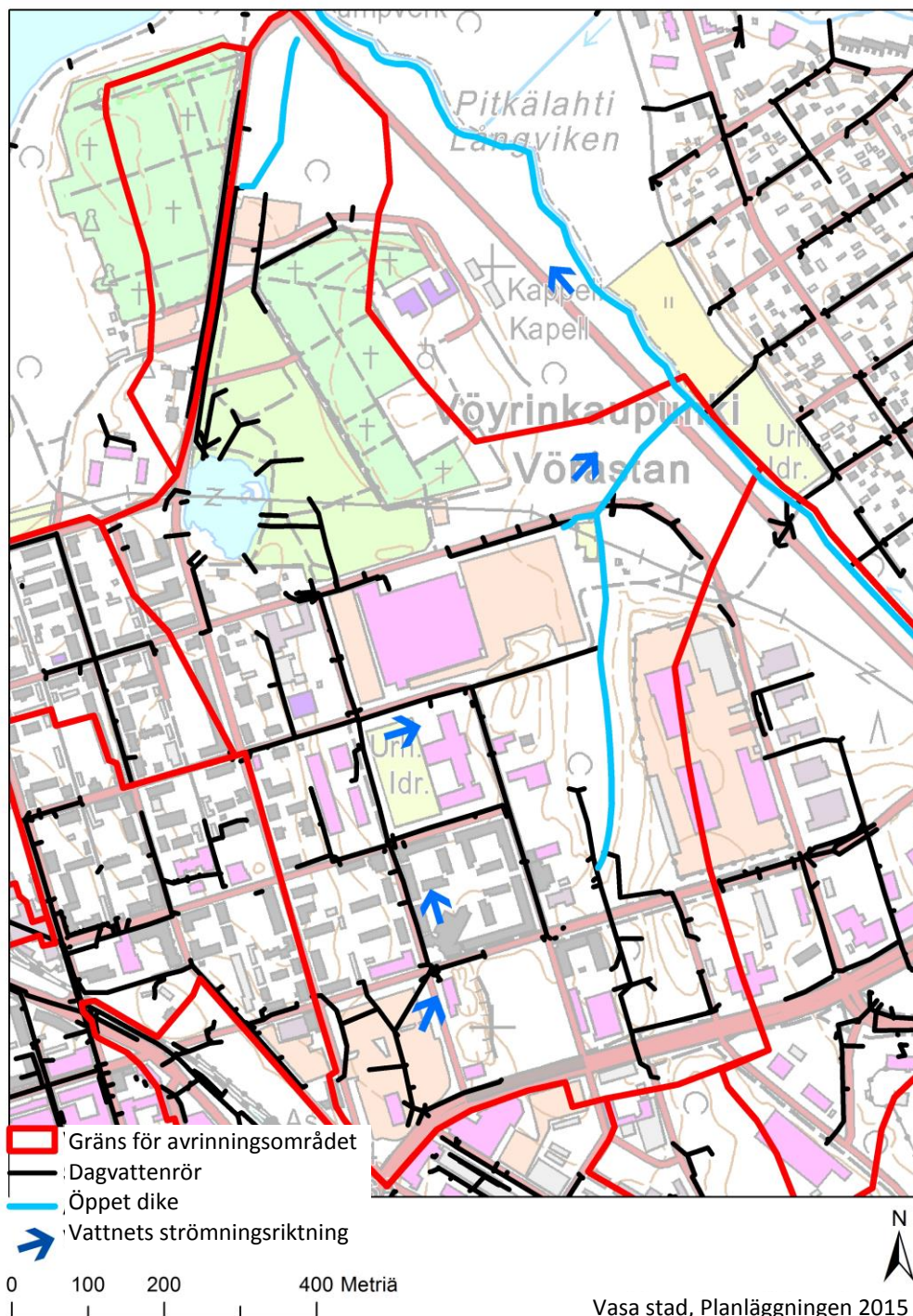


Bild 36. Dagvattnets strömningsriktningar vid busstationen.

Vasa stad, Planläggningen 2015

5.5.3 Helhetsbedömning av riskerna med busstationsprojektet

Riskerna när det gäller utvecklingen av f.d. busstationsområdet kan först delas in i risker som hänger samman med förverkligande och risker ifall projektet inte förverkligas. Om ett detaljplaneenligt köpcentrum inklusive musik- och kongressal inte förverkligas, förblir utvecklandet av Vasa centrum mot nordost en dröm och de fastighets- och skatteinkomster som har uppskattats i momentet *Bedömning av de ekonomiska konsekvenserna* faller bort. Trycket på byggande i området är stort, eftersom det är fråga om det enda helt obebyggda kvarteret i det nuvarande centrumområdet. Bebyggande av området exempelvis som bostadskvarter skulle urvattna utvidgningen av centrum som ett livligt och med tanke på servicen attraktivt nytt urbant och högklassigt centrumområde och fördröja dragningskraften vad gäller centrumplanläggning nordost om järnvägen. Intresset för bostadsbyggande nordost om järnvägen är beroende av tidtabellerna för genomförandet av busstationsprojektet. Den service som förverkligas i och med det nya centrumkvarteret ökar intresset för våningshusbyggande i centrum ur byggbolagens synvinkel.

Stora ekonomiska risker är förknippade med bebyggandet av busstationskvarteret. Byggtidpunkten, tidtabellsskedena och projektets omfattning utgör en stor risk med tanke på finansieringen. Det lönar sig att förlägga byggandet till en tidpunkt när det är lågkonjunktur och tillgången på yrkesskicklig arbetskraft är god. Också ur ekonomisk synvinkel är det viktigt när projektet färdigställs beroende på det ekonomiska läget i samhället. Kommerciella projekt som eventuellt genomförs samtidigt i staden kan tillfälligt medföra ett överutbud av kommersiell service.

Vasa stads strävanden och engagemang i projektet för egen del hör till de viktigaste faktorerna när det gäller att genomföra planen. Genomförandet av projektet Wasa Station, som blir möjligt i och med planen, spelar en viktig roll när det gäller image och centrums framtida tillväxt. Den största risken är att man inom Vasa stads politiska beslutsfattande inte inser betydelsen av utveckling av centrum i konkurrensen mellan stadsregionerna i Finland. Ett målmedvetet stöd för centrums tillväxt- och utvecklingsmöjligheter är nyckeln till framgång för hela regionen.

5.5.4 Konsekvenser för de kommunaltekniska investeringarna

För att köpcentrumprojektet ska kunna genomföras behövs investeringar på sammanlagt 2,4 miljoner euro (moms 0 %) i kommuninfra. Kostnaderna har beräknats med hjälp av Fores projektdelsberäkning och kostnadskalkylen innehåller all infra som behöver förnyas, också gatubelysning, nya trafikljuskorsningar eller trafikljuskorsningar som behöver förnyas, stenläggning vid anslutningarna. På grund av dagvattenhanteringen i området måste ett nytt dagvattenrör byggas i Tamroparken. Kostnadskalkylen för arbetet är ca 0,2 miljoner euro (moms 0 %).

Sammanbindningen av området öster om järnvägen med nuvarande centrum kräver därtill att en bro byggs som förlängning av Korsholmsesplanen och en underfart vid Klemetsöspåret under Smedsbyvägen till Verkstadsgatan. De här ändringarna betjänar trafikarrangemangen i hela cent-

rum och därför kan man inte inbegripa byggkostnaderna för dem enbart i utvecklandet av busstationskvarteret.

5.5.5 Övriga konsekvenser

Skyldigheterna som gäller skyddsrummet i f.d. busstationsbyggnaden övergår till den nya byggnaden utöver dess egna skyddsrumsförpliktelser.

Den transformator som köpcentret förutsätter placeras i byggnaden i enlighet med Vasa Elnät Ab:s anvisningar.

Den som åtar sig byggprojektet bör utreda vilka byggtida och bestående konsekvenser grävarbetena och byggandet har för de omgivande byggnadernas grunder. Under byggtiden måste en liten del av gatuområdena omkring kvarteret tillfälligt användas som arbetsplats- och logistikområde för byggandet och det här kräver tillfälliga trafikregleringar.

5.6 Störande faktorer i miljön

Omkring planeringsområdet finns för närvarande bullriga trafikområden eftersom infarterna till centrum från nordost, dvs. Smedsbyvägen och Verkstadsgatan går intill f.d. busstationskvarteret. I och med förverkligandet av planen och projektet Wasa Station kan bullret i viss mån begränsas till gatuområdena och bullret stör inte den verksamhet som har angivits för kvarteret i detaljplanen.

5.7 Planbeteckningar och bestämmelser

De detaljplanebeteckningar och bestämmelser som har använts i planen är angivna i detaljplaneförslaget.

6 GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN

6.1 Planer som styr och åskådliggör genomförandet

De bifogade, av Arkkitehtitoimisto Arosuo Arkkitehdit Oy utarbetade illustrationerna av projektet Wasa Station presenterar förverkligandet av busstationsskvären i enlighet med planförslaget. Illustrationerna bildar tillsammans med detaljplanekartan en referensplan som styr förverkligandet.

6.2 Genomförande och tidsplanering

Avsikten är att detaljplaneändringen för busstationsskvären ska vara klar före utgången av år 2015. När detaljplaneändringen har vunnit laga kraft är det möjligt att ansöka om bygglov för projektet Wasa Station och registrering av den tomt som har fastställts i och med den nya planen samt avtala om tomtköp med Vasa stad.

6.3 Uppföljning av genomförandet

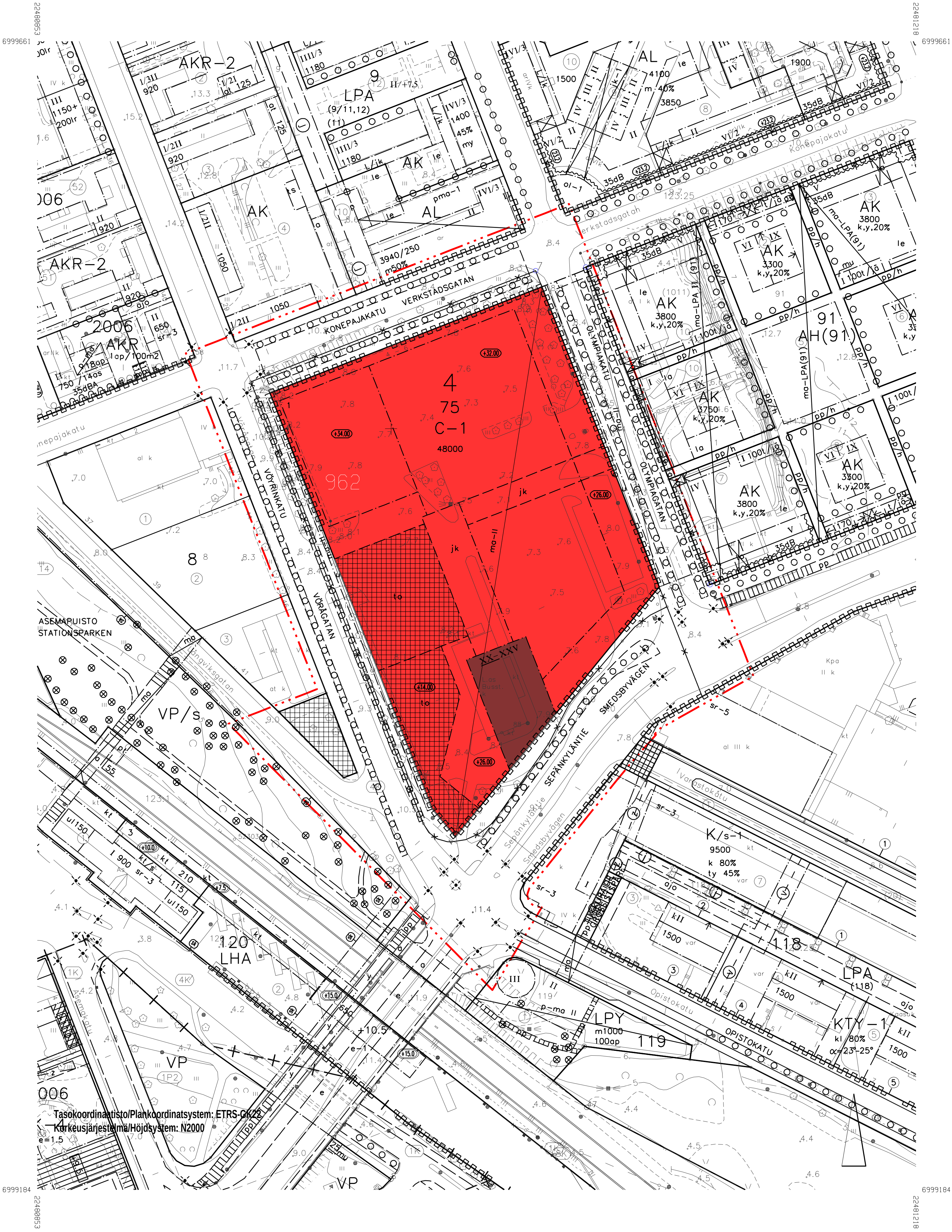
Vid beviljandet av bygglov bör det säkerställas att planerna följer detaljplaneändringens mål beträffande förverkligandet av en stadsbildsmässigt högklassig miljö.

2.12.2015 Vasa

Planläggningsarkitekt Juha-Matti Linna

BILAGOR

Detaljplanekarta med planbestämmelser
Program för deltagande och bedömning
Detaljplanens uppföljningsblankett



ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET
DETALJPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER

C-1

Keskustatoimintojen korttelialue.
Alueella saa sijoittaa liike- ja toimistorakentamista sekä kulttuuri- ja urheilutoimintaa palvelevaa rakentamista. Asumista saa kortteliin sijoittaa enintään 6000 k-m². Kulttuuri- ja urheilutoimintaa palvelevaa tilaa tulee kortteliin sijoittaa vähintään 8000 k-m². Kaupallisiin palveluihin luettavaa tilaa tulee olla vähintään 20 000 k-m².

Kvartersområde för centralfunktioner.
På området får förläggas affärs- och kontorsbyggande samt byggande som betjänar kultur- och idrottsverksamhet. Högst 6000 m² vy boende får förläggas i kvarteret. Minst 8000 m² vy utrymme som betjänar kultur- och idrottsverksamhet bör förläggas i kvarteret. Utrymmet som räknas som kommersiell service bör omfatta minst 20 000 m² vy.

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

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

Osa-alueen raja.
Gräns för delområde.

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

Ohjeellinen tontin/rakennuspaikan raja.
Riktgivande tomt-/byggnadsplatsgräns.

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

Kaupunginosan numero.
Stadsdelsnummer.

Korttelin numero.
Kvartersnummer.

Ohjeellisen tontin/rakennuspaikan numero.
Nummer på riktgivande tomt-/byggnadsplats.

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

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.
Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.

Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.
Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del däraf.

Alleiviivattu luku osoittaa ehdottomasti käytettävään rakennusoikeuden.
rakennuksen korkeuden, kattokaltevuuden tai muun määräyksen.
Det understreckade talet anger den byggnadsrätt, byggnadshöjd, taklutning eller annan bestämmelse som ovillkorligen bör iakttas.

Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema.
Högsta höjd för byggnadens vattentak.

Rakennusala.
Byggnadsyta.

Ohjeellinen rakennusala.
Riktgivande byggnadsyta.

Yleiselle jalankululle varattu ohjeellinen alueen osa.
För allmän gångtrafik reserverad riktgivande del av område.

Korttelin sisäinen aukio/tori, jonka koko tulee olla vähintään 3400 m².
Öppen plats/torg inom kvarteret, vars storlek ska vara minst 3400 m².

Uloke.
Utsprång.

Kataukio/tori.
Öppen plats/torg.

Maan tai pihakannan alaisen pysäköintitilan rakennusala.
Roomalainen numero kirjainten ja perässä ilmaisee nykyisen maanpinnan tason alle sijoittuvien pysäköintikerrosten lukumäärän.
Maan alle voidaan sijoittaa myös väestönsuojatiloja tai teknisiä tiloja.
Byggnadsyta för parkeringsutrymme under marken eller gårdsdäcket.
En romersk siffra efter bokstäverna ma anger antalet parkeringsvåningar som placeras under den befintliga markytans nivå.
Maan alle voidaan sijoittaa myös väestönsuojatiloja tai teknisiä tiloja.

Istutettava puurivi.
Trädrad som bör planteras.

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

YLEISMÄÄRÄYKSIÄ

Rakennushankkeeseen ryhtyvän tulee selvittää kaivutöiden ja rakentamisen rakennuskaistat ja pysyvät vaikutukset ympäristön rakennusten perustuksille. Rakentaminen ei saa aiheuttaa sellaista pysyvää pohjaveden pinnan alenemista, mikä vaurioittaisi rakennusten perustuksia ympäristössä.

Ennen alueen ottamista kaavaan mukaisen käyttöön on saastunut maa-alue puhdistettava.

Korttelissa 75 rakennuksen julkisivujen tulee jäsentelyn, materiaalien pintäkäsitelyn ja värityksen suhteen olla kaupunkikuvallisesti ympäristökokonaisuuden huomioiva. Katutasen julkisivuista vähintään 60 % tulee olla lasia. Muiden kuin katutasen kerrosten julkisivuista vähintään 50 % tulee olla valoa läpäisevää materiaalia.

Liittymäkielto ei koske Vöyrinkadun, Konepajakadun eikä Olympiakadun huoltoajoa eikä Sepänkyläntien taksiliittymää.

C-1 korttelialueella saadaan kaavakarttaan merkityn kerrosalan lisäksi rakentaa enintään 14 000 k-m² tiloja, joihin luetaan korttelin sisäiset huoltopihat- ja tilat, yleiset jalankulualueet ja tekniset tilat. Korkean rakentamisen osalta porrashuoneiden 15 m² ylittävän osan saa kussakin kerroksessa rakentaa merkityn kerrosalan lisäksi, kuitenkin enintään 45 m². Kellarikerroksissa olevia rakennusta palvelevia teknisiä tiloja ei lasketa kerrosalaan.

Olympiakadun erikoiskuljetusten painorajoitus on 76 tonnia. Tämä tulee huomioida maanalaisten tilojen rakenteiden suunnittelussa.

Korttelia 75 ympäröivien katujen risteysalueet tule kivetä/laatoittaa tai pinnoittaa viihtyisään ympäristöön sopivalla tavalla.

Korttelista 75 on esitettävä yleissuunnitelma mainosten ja valaistuksen sijoittelusta sekä energiateeman esittelystä rakennuslupaa haettaessa.

Oleskeluan varattua pihatila tulee varata vähintään 10 m²/asunto.

Korttelin saa sijoittaa sähkönjakelun kannalta tarpeellisia muuntamoitiloja.

Rakennettavien ja rakennuskaistien yli 30 metrin korkeuteen maanpinnasta ulottuvien rakennusten ja rakenteiden pystyttämiseen tulee saada ilmailulain mukainen lentoestelupa.

Tontin pinta- ja hulevesistä tulee huolehtia imeyttävällä ja viivyttävällä kuivaustekniikalla tontin alueella.

Asuntojen ja majoitusilojen ulkoseinärakenteiden ääneneristävyyden tulee olla vähintään 35 dB.

Ylimmän kansirakenteen päälle tulee puiden juuristolle varata kasvutilaa vähintään 70 cm.

ALLMÄNNÄ BESTÄMMELSER

Den som startar ett byggprojekt bör reda ut grävningsarbetenas och byggandets konsekvenser för grunden för byggnaderna i omgivningen. Bygandet får inte medföra någon sådan bestående sänkning av grundvattensytan som skulle skada grunden för byggnaderna i omgivningen.

Innan området tas i planerlig användning ska förorenat markområde saneras.

I kvarter 75 ska fasaderna på byggnaderna vad beträffar struktur, ytbehandling av material och färgsättning vara sådana att miljöhelheten beaktas i fråga om stadsbilden. Av fasaderna på gatuplanet ska minst 60 % utgöras av glas. Av fasaderna i övriga våningar förutom gatuplanet ska minst 50 % bestå av material som släpper igenom ljus.

In- och utfartsförbudet berör inte Vörågatans, Verkstadsгатans och Olympiagatans servicekörning, inte heller Smedsbyvägens anslutning för taxibilar.

I kvartersområdet C-1 får, utöver den på plankarten angivna våningsytan, byggas utrymme på högst 14 000 m² vy, till vilka räknas kvarterets interna servicegårdar och -utrymme, allmänna fotgängarområden och tekniska utrymme. I det höga bygandet får, utöver den angivna våningsytan, i varje våning byggas en del som överskrider trapphusens 15 m dock högst 45 m. De tekniska utrymmena för byggnaden i källarvåningarna räknas inte med i våningsytan.

Viktbegränsningen för specialtransporterna på Olympiagatan är 76 ton. Detta bör beaktas vid planeringen av konstruktionerna i de underjordiska utrymmena.

Korsningsområdena för de gator om omger kvarter 75 bör få sten-plattbeläggning eller ytbeläggas på ett sätt som är lämpligt i den trivsammare miljön.

Beträffande kvarter 75 ska en översiktsplan över placeringen av reklam och belysning samt över framförändrat av energitemat presenteras vid ansökan om bygglov.

För vistelse bör minst 10 m² gårdsutrymme per bostad reserveras.

I kvarteret får förläggas transformatorutrymme som är nödvändiga för eldistributionen.

För de byggnader och byggen som ska uppföras och de som under under byggtiden finns på en höjd som överskrider 30 meter ovanför markytan bör flyghinderfällstånd enligt luftfartslagen erhållas.

Yt- och dagvattnet från tomten bör tas omhand genom en infiltrerande och fördröjande dräneringsteknik på tomtområdet.

Ljudisoleringen i bostädernas och inkvarterens utrymmenas ytterväggskonstruktioner bör vara minst 35 dB.

På den översta däckskonstruktionen bör minst 70 cm reserveras som utrymme för trädens rötter att växa i.

AUTOPAIKKOJEN VÄHIMMÄISMÄÄRÄT

Liike- ja toimistotilat 1 ap/70 kem2
Musikk-, kongress- ja monitoimitilat 1 ap/100 kem2
Hotelli 1 ap/70 kem2
Asuminen 1ap/85 kem2
Autopaikkamäärä ei koske yleisiä jalankulualueita, maanalaisia tiloja, varastotiloja eikä teknisiä tiloja.
Kortteliin tulee sijoittaa 600 polkupyöräpaikkaa.

MINIMIKRAV FÖR ANTALET BILPLATSER

Affärs- och kontorsutrymme 1bp/70 vånings-m2
Musik-, kongress- och multifunktionella utrymman 1bp/100 vånings-m2
Hotelli 1bp/70 vånings-m2
Boende 1bp/85 vånings-m2
Bilplatsområdena gäller inte de allmänna fotgängarområdena, de underjordiska utrymmena, lagerutrymman och inte heller de tekniska utrymmena.
I kvarteret ska placeras 600 cykelplatser.

Tämän asemakaavan alueella oleville tontille on laadittava erillinen sitova tonttijako.
För tomter på detta detaljplaneområde ska en separat bindande tomtindelning göras.



VAASA
VASA

ASEMAKAAVAN MUUTOS
4. kaupunginosa
kortteli 75
puisto- ja katualueet

DETALJPLANEÄNDRING
Stadsdel 4
kvarter 75
park- och gatuområden

KÄSITTELYT
BEHANDLINGAR

Vireilleulo / Aktuell 23.04.2005
OAS nähtävillä MRL §63 / PDB till påseende 16.06.2005
Valmistuvaiheen kuulen. MRA §30 / Hörande i beredningskedjet 11.11.2005
Suunnittelujaosto / Planeringssektion 23.05.2012
Julkisesti nähtävillä MRA §27 / Till allmänt påseende 07.06.2012
Suunnittelujaosto / Planeringssektion 07.05.2013
Valmistuvaiheen kuulen. MRA §30 / Hörande i beredningskedjet 15.05.2013
Suunnittelujaosto / Planeringssektion 18.03.2015
Julkisesti nähtävillä MRA §27 / Till allmänt påseende 03.03.2015

KAAVOITUS
PLANLÄGGNING

Kaava
Stadplan nr **962**
Mittakaava
Pvm 1/1000
Laitettu
Uppgjord av kons/PKo
Päätetty
Beslut av MWI
Pvm
Datum 12.8.2015

Korjattu
Ändring 11.12.2015

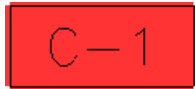
Päivi Korkealaaks
kaavatuottaja
planläggningsdirektör

ASEMAKAAVAMÄÄRÄYKSET

DETALJPLANEBESTÄMMELSER

Merkintä
Beteckning

Selitys
Förklaring



Keskustatoimintojen korttelialue.

Alueelle saa sijoittaa liike- ja toimistorakentamista sekä kulttuuri- ja urheilutoimintaa palvelevaa rakentamista. Asumista saa kortteliin sijoittaa enintään 6000 k-m². Kulttuuri- ja urheilutoimintaa palvelevaa tilaa tulee kortteliin sijoittaa vähintään 8000 k-m². Kaupallisiin palveluihin luettavaa tilaa tulee olla vähintään 20 000 k-m².

Kvartersområde för centrumfunktioner.

På området får förläggas affärs- och kontorsbyggande samt byggande som betjänar kultur- och idrottsverksamhet. Högst 6000 m² vy boende får förläggas i kvarteret. Minst 8000 m² vy utrymme som betjänar kultur- och idrottsverksamhet bör förläggas i kvarteret. Utrymmet som räknas som kommersiell service bör omfatta minst 20 000 m² vy.



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



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



Osa-alueen raja.
Gräns för delområde.



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



Ohjeellinen tontin/rakennuspaikan raja.
Riktgivande tomt-/byggnadsplatsgräns.



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

4

Kaupunginosan numero.
Stadsdelsnummer.

75

Korttelin numero.
Kvartersnummer.

1

Ohjeellisen tontin/rakennuspaikan numero.
Nummer på riktgivande tomt-/byggnadsplats.

SEPÄNKYLÄNTIE

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

48000

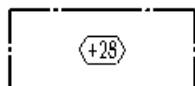
Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.
Byggrätt i kvadratmeter våningsyta.

XXV

Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.
Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.

XX

Alleviivattu luku osoittaa ehdottomasti käytettävän rakennusoikeuden, rakennuksen korkeuden, kattokaltevuuden tai muun määräyksen.
Det understreckade talet anger den byggrätt, byggnadshöjd, taklutning eller annan bestämmelse som ovillkorligen bör iakttas.



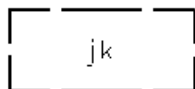
Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema.
Högsta höjd för byggnadens vattentak.



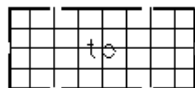
Rakennusala.
Byggnadsyta.



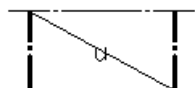
Ohjeellinen rakennusala.
Riktgivande byggnadsyta.



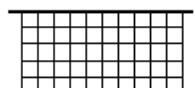
Yleiselle jalankululle varattu ohjeellinen alueen osa.
För allmän gångtrafik reserverad riktgivande del av område.



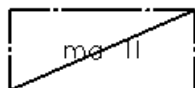
Korttelin sisäinen aukio/tori, jonka koko tulee olla vähintään 3400 m².
Öppen plats/torg inom kvarteret, vars storlek ska vara minst 3400 m².



Uloke.
Utsprång.



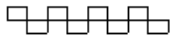
Katuaukio/tori.
Öppen plats/torg.



Maan tai pihakannen alaisen pysäköintitilan rakennusala.
Roomalainen numero kirjainten ma -perässä ilmaisee nykyisen maanpinnan tason alle sijoittuvien pysäköintikerrosten lukumäärän. Maan alle voidaan sijoittaa myös väestönsuojatiloja tai teknisiä tiloja.
Byggnadsyta för parkeringsutrymme under marken eller gårdsdäcket.
En romersk siffra efter bokstäverna ma anger antalet parkeringsvåningar som placeras under den befintliga markytans nivå. Under markplanet kan också skyddsrum eller tekniska utrymmen förläggas.



Istutettava puurivi.
Trädrad som bör planteras.



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

YLEISMÄÄRÄYKSIÄ

Rakennushankkeeseen ryhtyvän tulee selvittää kaivutöiden ja rakentamisen rakennusaikaiset ja pysyvät vaikutukset ympäristön rakennusten perustuksille. Rakentaminen ei saa aiheuttaa sellaista pysyvää pohjaveden pinnan alenemista, mikä vaurioittaisi rakennusten perustuksia ympäristössä.

Ennen alueen ottamista kaavaan mukaisen käyttöön on saastunut maa-alue puhdistettava.

Korttelissa 75 rakennuksen julkisivujen tulee jäsentelyn, materiaalien pintakäsittelyn ja väriyksen suhteen olla kaupunkikuvallisesti ympäristökokonaisuuden huomioivaa. Katutason julkisivuista vähintään 60 % tulee olla lasia. Muiden kuin katutason kerrosten julkisivuista vähintään 50 % tulee olla valoa läpäisevää materiaalia.

Liittymäkielto ei koske Vöyrinkadun, Konepajakadun eikä Olympiakadun huoltoajoa eikä Sepänkyläntien taksiliittymää.

C-1 –korttelialueella saadaan kaavakarttaan merkityn kerrosalan lisäksi rakentaa enintään 14 000 k-m² tiloja, joihin luetaan korttelin sisäiset huoltopihat- ja tilat, yleiset jalankulkualueet ja tekniset tilat. Korkean rakentamisen osalta porrashuoneiden 15 m² ylittävän osan saa kussakin kerroksessa rakentaa merkityn kerrosalan lisäksi, kuitenkin enintään 45 m². Kellarikerroksissa olevia rakennusta palvelevia teknisiä tiloja ei lasketa kerrosalaan.

Olympiakadun erikoiskuljetusten painorajoitus on 76 tonnia. Tämä tulee huomioida maanalaisten tilojen rakenteiden suunnittelussa.

Korttelia 75 ympäröivien katujen risteysalueet tule kivetä/laatoittaa tai pinnoittaa viihtyisään ympäristöön sopivalla tavalla.

Korttelista 75 on esitettävä yleissuunnitelma mainosten ja valaistuksen sijoittelusta sekä energiateeman esittelystä rakennuslupaa haettaessa.

Oleskeluun varattua pihatilaa tulee varata vähintään 10 m²/asunto.

Kortteliin saa sijoittaa sähköjakelun kannalta tarpeellisia muuntamotiloja.

Rakennettavien ja rakennusaikaisten yli 30 metriä korkeuteen maanpinnasta ulottuvien rakennusten ja rakenteiden pystyttämiseen tulee saada ilmailulain mukainen lentoestelupa.

Tontin pinta- ja hulevesistä tulee huolehtia imeyttävällä ja viivyttävällä kuivaustekniikalla tontin alueella.

Asuntojen ja majoitustilojen ulkoseinärakenteiden ääneneristävyyden tulee olla vähintään 35 dB.

Ylimmän kansirakenteen päälle tulee puiden juuristolle varata kasvutilaa vähintään 70 cm.

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Den som startar ett byggprojekt bör reda ut grävningsarbetenas och byggandets byggtida och bestående konsekvenser för grunden för byggnaderna i omgivningen. Byggandet får inte medföra någon sådan bestående sänkning av grundvattenytan som skulle skada grunden för byggnaderna i omgivningen.

Innan området tas i planerig användning ska förorenat markområde saneras.

I kvarter 75 ska fasaderna på byggnaderna vad beträffar struktur, ytbehandling av material och färgsättning vara sådana att miljöhelheten beaktas i fråga om stadsbilden. Av fasaderna på gatuplanet ska minst 60 % utgöras av glas. Av fasaderna i övriga våningar förutom gatuplanet ska minst 50 % bestå av material som släpper igenom ljus.

In- och utfartsförbudet berör inte Vörågatans, Verkstadsgatans och Olympiagatans servicekörning, inte heller Smedsbyvägens anslutning för taxibilar.

I kvartersområdet C-1 får, utöver den på plankartan angivna våningsytan, byggas utrymmen på högst 14 000 m² vy, till vilka räknas kvarterets interna servicegårdar och -utrymmen, allmänna fotgångsområden och tekniska utrymmen. I det höga byggandet får, utöver den angivna våningsytan, i varje våning byggas en del som överskrider trapphusens 15 m², dock högst 45 m². De tekniska utrymmena för byggnaden i källarvåningarna räknas inte med i våningsytan.

Viktbegränsningen för specialtransporterna på Olympiagatan är 76 ton. Detta bör beaktas vid planeringen av konstruktionerna i de underjordiska utrymmena.

Korsningsområdena för de gator om omger kvarter 75 bör få sten-/plattbeläggning eller ytbeläggas på ett sätt som är lämpligt i den trivsamma miljön.

Beträffande kvarter 75 ska en översiktsplan över placeringen av reklam och belysning samt över framförandet av energitemat presenteras vid ansökan om bygglov.

För vistelse bör minst 10 m² gårdsutrymme per bostad reserveras.

I kvarteret får förläggas transformatorutrymmen som är nödvändiga för eldistributionen.

För de byggnader och byggen som ska uppföras och de som under byggtiden finns på en höjd som överskrider 30 meter ovanför markytan bör flyghindertillstånd enligt luftfartslagen erhållas.

Yt- och dagvattnet från tomten bör tas omhand genom en infiltrerande och fördröjande dräneringsteknik på tomtområdet.

Ljudisoleringen i bostädernas och inkvarterutrymmenas ytterväggskonstruktioner bör vara minst 35 dB.

På den översta däckskonstruktionen bör minst 70 cm reserveras som utrymme för trädens rötter att växa i.

AUTOPAikkojen Vähimmäismäärät

Liike- ja toimistotilat	1 ap/70 kem ²
Musiikki-, kongressi- ja monitoimitilat	1 ap/100 kem ²
Hotelli	1 ap/70 kem ²
Asuminen	1ap/85 kem ²

Autopaikkanormi ei koske yleisiä jalankulkualueita, maanalaisia tiloja, varastotiloja eikä teknisiä tiloja.

Kortteliin tulee sijoittaa 600 polkupyöräpaikkaa.

MINIMIKRAV FÖR ANTALET BILPLATSER

Affärs- och kontorsutrymme	1bp/70 vånings-m2
----------------------------	-------------------

Musik-, kongress- och multifunktionella utrymmen	1bp/100 vånings-m2
--	--------------------

Hotell	1bp/70 vånings-m2
--------	-------------------

Boende	1bp/85 vånings-m2
--------	-------------------

Bilplatsnormerna gäller inte de allmänna fotgängarområdena, de underjordiska utrymmena, lagerutrymmena och inte heller de tekniska utrymmena.

I kvarteret ska placeras 600 cykelplatser.

Tämän asemakaavan alueella oleville tonteille on laadittava erillinen sitova tonttijako.

För tomter på detta detaljplaneområde ska en separat bindande tomtindelning göras.



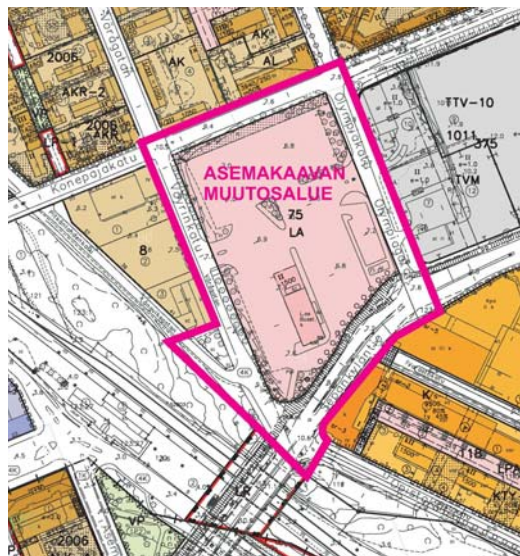
Detaljplan nr 962
BUSSTATIONSOMRÅDET
ÄNDRING AV DETALJPLANEN OCH TOMTINDELNINGEN

PROGRAM FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING

Vasas stads planläggning 26.3.2013

Planeringsområde

Planeringsområdet gränsar i väster till Vörågatan, i norr till Verkstadsgatan, i öster till Olympiagatan och i söder till Smedsbyvägen.
Detaljplaneändringen berör kvarter 75, gatu- och parkområde i stadsdel 4



Mål för planeringen

Initiativet till planändringen har kommit från staden. Målet är att på området skapa ett nytt urbant centrumkvarter i en viktig knutpunkt i den offentliga miljön. Målet är att skapa mera rum för den kommersiella verksamheten i centrum, förenhetliga stadsbilden, öka livskraften i centrum och utöka det kommersiella intresset för stadskärnan mellan det öppna området vid busstationen och salutorget. I områdena i närheten av kvarteretsområdet planeras omfattande bebyggelse, varvid kvarteret fungerar som en plats för närservice för de nya invånarna men också som stadsdelens centrum. 3000 nya invånare kommer enbart till norra Klemetsö, men genom kompletterande byggande i enlighet med centrumstrategin kommer antalet invånare i Klemetsö i området på östra sidan av banan att öka med ungefär 7 000. Om planen genomförs möjliggör den det första betydande byggprojektet genom vilket centrum utvidgas över järnvägen. I kvarteret kunde musik- och kongresslokaler, lokaler för handeln, offentlig service och mötesplatser placeras. Då kvarteret planeras bör man beakta områdets historia som öppet område och funktion som offentligt rum bl.a. genom den identitetsskapande öppenheten och den inbjudande kvaliteten i miljön.

Anhängiggörande

En ändring av detaljplanen har varit aktuell sedan 2008, och planförslaget har varit offentligt framlagt på sommaren 2012. Efter framläggningstiden och efter att utlåtanden hade erhållits lyftes området vid busstationen fram som en möjlig plats för musik- och kongresslokaler, och därmed upplöstes stadens utvecklingskompanjerskap. De erhållna utlåtandena, anmärkningarna och stadsstyrelsens beslut 25.6.2012 och 11.2.2013 ledde till en ny bedömning av detaljplaneändringen. Beteckningen C-1 (område för centrumfunktioner, där affärs- och kontorsbyggnader samt offentlig närservice får placeras) i detaljplaneförslaget som har varit offentligt framlagt möjliggör nog såväl kommersiell service som kulturfunktioner, men då projektet ändrar inriktning skulle de övriga bestämmelserna i det framlagda planförslaget utgöra ett hinder för områdets mest naturliga, estetiska och funktionella lösning. Dessa skäl gör att detaljplaneprocessen börjar på nytt i enlighet med det här programmet fördeltagande och bedömning.

Utgångspunkter

I **landskapsplanen** är planeringsområdet ett område för centrumfunktioner.

Detaljplaneändringsområdet är i **Vasa generalplan 2030** angivet som område för centrumfunktioner (C). Generalplanen har ännu inte vunnit laga kraft.

För busstationsområdet gäller **delgeneralplanen för centrum**, fastställd av miljöministeriet 8.11.1995. I delgeneralplanen har södra delen av busstationsområdet angivits som kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader (K)/ kvartersområde för busstation (LA), och områdets norra del har angivits som område för underjordisk parkering (LP/m) samt fotgängarområde. Därtill utgör busstationsområdet en områdeshelhet som bör utvecklas, den anknyter till stadskärnan och Vöråstan och byggs enligt samma princip som stadskärnan. Stadskärnan är ett centralt stadsområde, där miljöns kvalitet (utrustning, beläggning, planteringar, belysning m.m.) i de offentliga inre och yttre rummen bör vara så högklassig att ett mångsidigt serviceutbud och stadsliv är möjligt.

För busstationsområdet gäller **detaljplan nr 594**, som har fastställts 4.5.1983. I detaljplanen har busstationsområdet angivits som kvartersområde för busstation (LA). Som byggrätt för stationsbyggnaden har angivits 1500 m².

Som grundkarta för **detaljplanen** används den av Vasa stad upprätthållna numeriska grundkartan.

Vid planarbetet sammanställs grundläggande uppgifter om området beträffande dess miljö, fastigheter, samhällsteknik, verksamhet och stadsbild. För dem redogörs i detaljplanebeskrivningen.

Vid utarbetandet av den här planen utnyttjas följande **utredningar**:

- Centrumstrategin, Planläggningen och Sito Oy 2013
- Rumsbehovsutredning för ett musik- och kongresshus, musik- och kongresshusarbetsgruppen 2013
- Tilläggsutredning om lokalisering av kommersiella tjänster, Santasalo Ky 2011
- Tilläggsutredning om lokalisering av kommersiella tjänster 2, Santasalo Ky 2011
- Vasa – kulturmiljöutredning, Stadsplaneringen 2010
- Utredning om dagligvaruhandeln i Vasa, Santasalo Ky 2010
- Österbotten, lokalisering av kommersiella tjänster i landskapet, Santasalo Ky 2010
- Smedsbyvägen 1, undersökningar av skadliga ämnen i jordmånen, FCG Planeko Ab
- Trafikutredning om utvecklandet av markanvändningen invid Smedsbyvägen, Ramboll 2009
- Översiktsplan för trafiken i Klemetsö, Ramboll 2008
- Grönområden i Vasa 2030 – behovsutredning
- Utredning över landskapsstrukturen i Vasa, Stadsplaneringen 2007
- Utredning om handelns servicenät i Vasaområdet, Suunnittelukeskus Oy 2007
- Utredning om väg- och gatunätet i Vasa och Korsholm, Vägförvaltningen 2007
- Värdefulla byggnader i Vasa I (1986) och II (2000), Österbottens museum, stadsplaneringen
- Parkeringsutredning 2006

Om nya tomter bildas i och med planändringen, eller om existerande gränser ändras, utarbetas med detaljplanen även **tomtindelningsändringar**, enligt vilka de nya fastigheterna kommer att bildas. Eventuella tomtindelningskartor är offentligt framlagda med detaljplaneförslaget och godkänns i samband med planbehandlingen.

Markägare

Vasa Stad

Intressenter

Planeringen av området sker i växelverkan med de intressenter som finns med.

Intressenter i den här detaljplaneändringen är:

- planområdets och grannfastigheternas ägare, innehavare och invånare

- stadens sakkunnigmyndigheter: kommunteknik, fastighetssektorn, VasaVatten, Vasa Hussektor, Österbottens räddningsverk, Österbottens museum, byggnadstillsynen, miljösektorn, sektorn för fostran och utbildning, social- och hälsovårdsväsendet, kultur- och biblioteksväsendet, turistbyrå, fritidsväsendet.

- övriga myndigheter: NTM-centralen i Södra Österbotten, Österbottens förbund, Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland, Korsholms kommun, polisinrättningen i Vasa härad,

*staben för Västra Finlands militärlän,
Trafikverket/järnvägsavdelningen,
- övriga samarbetsparter:; Vasek Ab, Oy Merinova Ab, Oy Vaasa
Parks Ab, Vaasan Yrittäjät ry, Österbottens handelskammare,
Österbottens företagare rf, Vasa Elektriska Ab, Vasa
Elektriska Ab/fjärrvärmeenheter, Anvia Ab, Vasa miljöförening rf,
invånarföreningen i centrala Vasa, Vasa affärscentrum rf., Itella*

Deltagande

1. Programmet för deltagande och bedömning

Att frågan om planläggning har väckts meddelas genom att programmet för deltagande och bedömning läggs fram offentligt i april 2013. Då har intressenterna och övriga Vasabor möjlighet att antingen muntligt eller skriftligt framföra sina åsikter om de planerade förfarandena. Dessutom ordnas i april ett möte för allmänheten om målen för detaljplaneändringen för området och därtill utnyttjas eventuellt andra möjligheter till elektroniskt deltagande. Att programmet för deltagande och bedömning är offentligt framlagt meddelas intressenterna per brev och med kungörelse i enlighet med stadens kungörelsepraxis.

Programmet för deltagande och bedömning justeras och kompletteras vid behov.

2. Hörande i beredningsskedet

I detaljplanens utkastskede ordnas hörande i beredningsskedet. I enlighet med 30 § i markanvändnings- och byggförordningen hålls detaljplaneutkastet och dess eventuella alternativ offentligt framlagda på stadsplaneringen, varvid det är möjligt att framföra skriftliga och/eller muntliga åsikter om det. Målet är att hörandet i beredningsskedet genomförs i maj 2013. Beredningsskedet meddelas intressenterna per brev och med kungörelse i enlighet med stadens kungörelsepraxis.

I det här detaljplaneändringsprojektet, efter hörandet i utkastskedet, genomför staden en kvalitetstävling om planeringen av byggprojektet, och med vinnaren finslipas detaljplaneförslaget till sin slutliga form med iakttagande av riktlinjerna som stakades ut i utkastskedet.

3. Offentligt framläggande

Efter att förslaget till ändring av detaljplanen och ett eventuellt tomtindelningsförslag är klara, läggs de fram offentligt i enlighet med 27 § i markanvändnings- och byggförordningen i 30 dagars tid. Då har planändringens intressenter och övriga Vasabor möjlighet att inom den utsatta tiden framföra skriftliga anmärkningar på planen. Om framläggandet meddelas intressenterna per brev samt med kungörelse i enlighet med stadens kungörelsepraxis. Målet är att förslaget till detaljplaneändring läggs fram offentligt på hösten 2013.

4. Godkännande av detaljplanen

Detaljplaneändringen godkänns av stadsfullmäktige på framställning av planeringssektionen och stadsstyrelsen.

Blankett för uppföljning av detaljplanen

Basuppgifter och sammandrag

Kommun	905 Vasa	Datum för ifyllning	29.11.2016
Planens namn	Busstationsskären med omgivning		
Datum för godkännande	01.02.2016	Förslagsdatum	08.09.2015
Godkännare	V-kommunfullmäktige	Dat. för meddel. om anh.gör.	29.04.2008
Godkänd enligt paragraf	9	Kommunens plankod	962
Genererad plankod	905V010216A9		
Planområdets areal [ha]	4,0635	Ny detaljplaneareal [ha]	0,0000
Areal för underjordiska utrymmen [ha]	2,3942	Detaljplaneändringens areal [ha]	4,0635

Stranddetaljplan Strandlinjens längd [km]

Byggplatser [antal] Med egen strand Utan egen strand
Fritidsbost.byggpl. [antal] Med egen strand Utan egen strand

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m ² vy]	Exploateringsstäl [e]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt	4,0635	100,0	48000	1,18	0,0000	46500
A sammanlagt						
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt	2,0384	50,2	48000	2,35	2,0384	48000
K sammanlagt						
T sammanlagt						
V sammanlagt					-0,0479	
R sammanlagt						
L sammanlagt	2,0251	49,8			-1,9905	-1500
E sammanlagt						
S sammanlagt						
M sammanlagt						
W sammanlagt						

Underjordiska utrymmen	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m ² vy]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt	2,3942	58,9	47403	2,3942	47403

Byggnadsskydd	Skyddade byggnader		Ändring i skyddade byggnader	
	[antal]	[m ² vy]	[antal +/-]	[m ² vy +/-]
Sammanlagt				

Underbeteckningar

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m ² vy]	Exploateringsstal [e]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt	4,0635	100,0	48000	1,18	0,0000	46500
A sammanlagt						
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt	2,0384	50,2	48000	2,35	2,0384	48000
C-1	2,0384	100,0	48000	2,35	2,0384	48000
K sammanlagt						
T sammanlagt						
V sammanlagt					-0,0479	
VP					-0,0479	
R sammanlagt						
L sammanlagt	2,0251	49,8			-1,9905	-1500
Gator	1,9772	97,6			0,2690	
Öppen pl./torg	0,0479	2,4			0,0479	
LHA					-2,3074	-1500
E sammanlagt						
S sammanlagt						
M sammanlagt						
W sammanlagt						

Underjordiska utrymmen	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m ² vy]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt	2,3942	58,9	47403	2,3942	47403
ma	0,0481	2,0	481	0,0481	481
ma-II	2,3461	98,0	46922	2,3461	46922