



ASEMAKAAVAN SELOSTUS

LINJA-AUTOASEMAN AUKION ALUE

ASEMAKAAVAN MUUTOS NRO 962

4. kaupunginosa
Kortteli 75
katu- ja puistoalueet

Kaavoitus 2.12.2015

Sisällysluettelo

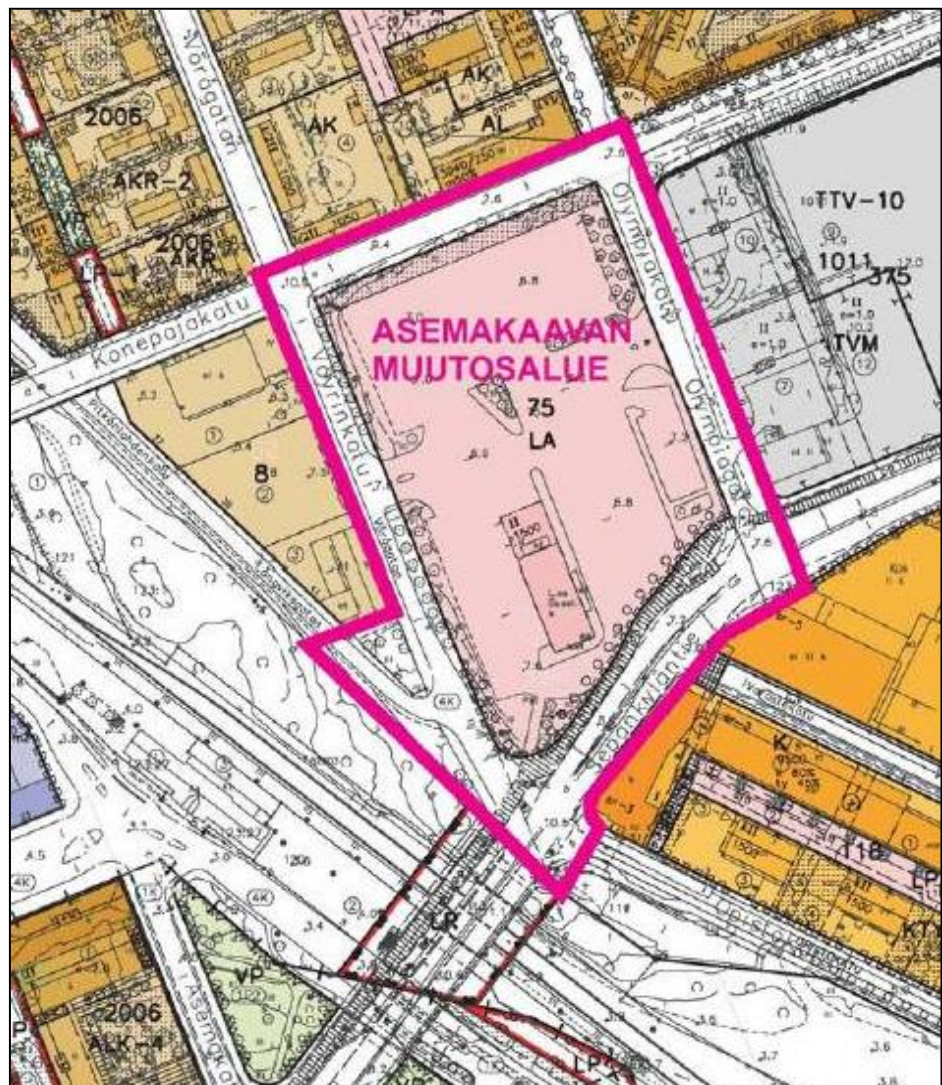
SISÄLLYSLUETTELO.....	2
1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	4
1.1 TUNNISTETIEDOT	4
1.2 KAAVA-ALUEEN SIJAINTI	5
1.3 KAAVAN NIMI JA TARKOITUS	5
1.4 LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA	5
1.5 LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA	5
2 TIIVISTELMÄ	6
2.1 KAAVAPROSESSIN VAIHEET	6
2.2 ASEMAKAAVA.....	6
2.3 ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMINEN	6
3 LÄHTÖKOHDAT	7
3.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA	7
3.1.1 Alueen yleiskuvaus	7
3.1.2 Luonnonympäristö	7
3.1.3 Rakennettu ympäristö.....	8
3.1.4 Maanomistus	15
3.2 SUUNNITTELUTILANNE	15
3.2.1 Kaava-alueita koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset.....	15
4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	19
4.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN JA SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET	19
4.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ	20
4.2.1 Osalliset	20
4.2.2 Vireilletulo	20
4.2.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	20
4.2.4 Viranomaisyhteistyö	41
4.3 ASEMAKAAVAN TAVOITTEET	44
4.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet	44
5 ASEMAKAAVAN MUUTOSLUONNOKSET	45
5.1 ASEMAKAAVAN MUUTOSLUONNOKSET VE 1 JA VE 2	45
5.2 ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS	47
5.2.1 Mitoitus.....	47
5.2.2 Asemakaavan tarkistettu muutosehdotus.....	48
5.3 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN	49
5.3.1 Palvelut	49
5.4 ALUEVARAUKSET.....	49
5.4.1 Korttelialueet	49
5.4.2 Katualueet.....	49
5.4.3 Kaavamääräykset	49
5.5 KAAVAN VAIKUTUKSET	51
5.5.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön	51
5.5.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön.....	60
5.5.3 Linja-autoaseman hankkeen kokonaisriskiarvio	62
5.5.3 Vaikutukset kunnallisteknisiin investointeihin	62
5.5.4 Muut vaikutukset	63
5.6 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT.....	63
5.7 KAAVAMERKINNÄT JA MÄÄRÄYKSET	63
6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	63

6.1 TOTEUTUSTA OHJAAVAT JA HAVAINNOLLISTAVAT SUUNNITELMAT	63
6.2 TOTEUTTAMINEN JA AJOITUS	63
6.3 TOTEUTUKSEN SEURANTA	64
LIITTEET	64

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Tunnistetiedot	Asemakaavan muutos nro 962 Linja-autoaseman aukion alue ympäristöineen 4. kaupunginosan kortteli 75, katu- ja puistoalueet
Kaavan laatija	Vaasan kaupunki / kaavoitus Päivi Korkealaakso ja Juha-Matti Linna
Vireille tulo ja hyväksymispäivämäärät	
	Vireilletulo: 26.3.2013
	Suunnittelujaosto: 26.3.2013
	Suunnittelujaosto: 7.5.2013
	Suunnittelujaosto: 18.8.2015
	Suunnittelujaosto: 8.12.2015
	Kaupunginhallitus:
	Kaupunginvaltuusto:



Kuva 1. Asemakaavan muutosalue

1.2 Kaava-alueen sijainti

Asemakaavan muutosalue sijaitsee Vaasan keskustan ruutukaava-alueella ja käsittää Vaasan entisen linja-autoaseman aukion alueen ympäristöineen. Alue rajautuu lännessä Vöyrinkatuun, pohjoisessa Konepajakatuun, idässä Olympiakatuun ja etelässä Sepänkyläntiehen.

1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

Laadittavan asemakaavan muutoksen nimi on Linja-autoaseman aukion alue ja asemakaavan numero 962. Kaavan tarkoituksena on mahdollistaa musiikki- ja kongressi- ja monitoimitilojen ja näihin liittyvien hotelli- ja ravintolapalvelujen sekä kauppakeskuksen rakentaminen. Asemakaavalla mahdollistetaan keskustan laajentaminen rautatien koillispuolelle sekä ympäröivien katu- ja puistoalueiden viihtyisyyden parantaminen.

1.4 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

Liite 1: Asemakaavakartta kaavamääräyksineen
Liite 2: Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
Liite 3: Asemakaavan seurantalomake

1.5 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

- Wasa Stationin vaikutukset talouteen, työllisyyteen ja elinkeinoelämään (Sweco Ympäristö Oy 2015)
- Vaasan keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys 2015 (Sito Oy 2015)
- Kaupallinen selvitys, Santasalo Ky 2014
- Vaasan keskustastrategia (Sito Oy 2012)
- Pohjanmaan maakuntakaava, Lisäselvitys kaupallisten palvelujen sijoittumisesta 2, Santasalo Ky 2011
- Pohjanmaan maakuntakaava, Lisäselvitys kaupallisten palvelujen sijoittumisesta, Santasalo Ky 2011
- Vaasa - kulttuuriympäristöselvitys, Kaupunkisuunnittelu 2010
- Sepänkyläntie 1, Maaperän haitta-ainetutkimukset, FCG Planeko Oy 2009
- Sepänkyläntien varren maankäytön kehittämisen liikenneselvitys, Ramboll 2009
- Linja-autoaseman korttelin kauppakeskuksen liikenteellinen toimivuustarkastelu, Vaasa, Ramboll 2008
- Kortteli 75, Rakennettavuusselvitys, Talentek 2008
- Klemettilän liikenteen yleissuunnitelma, Ramboll 2008
- Vaasan ja Mustasaaren tie- ja katuverkkoselvitys, Tiehallinto 2007
- Vaasan alueen kaupan palveluverkkoselvitys, Suunnittelukeskus Oy 2007
- Rakennusperinneselvitys I (1986) ja II (2000), Pohjanmaan museo, kaupunkisuunnittelu
- Pysäköintiselvitys 2006

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Asemakaavan muutoksen vireilletulo:

Aloite asemakaavan muuttamiseksi on tullut Vaasan kaupungilta. Suunnittelujaosto päätti linja-autoaseman aukion alueen asemakaavan laatimisesta kokouksessaan 26.3.2013.

Tavoiteasettelu / vuorovaikutteisuus MRL 62 §:

Aloituskokous järjestettiin 11.12.2007 ja läsnä olivat ne viranomaiset ja yhteistyötahot joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Kokouksessa käytiin läpi kaavoituksen lähtökohdat ja tavoitteet alueen kehittämiseksi.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma MRL 63 §:

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on ollut nähtävillä 28.3.-19.4.2013. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta annettiin 15 kirjallista kannanottoa.

Kaavaluonnos / valmisteluvaiheen kuuleminen / vuorovaikutteisuus MRL 62 §, MRA 30 §:

Kaavaluonnos on ollut julkisesti nähtävillä 15.5.-31.5.2013. Kaavaluonnoksesta on jätetty 11 ennakkolausuntoa ja 1 mielipide.

Asemakaavaehdotus / nähtävilläpito / lausunnot MRL 65 §, MRA 27-28:

Asemakaavan muutosehdotus on asetettu julkisesti nähtäville 8.9.-8.10.2015, jolloin asiasta jätettiin 15 lausuntoa ja yksi muistutus.

Viranomaisneuvottelu MRL 66 §:

Asemakaavan muutosehdotuksesta on pidetty viranomaisneuvottelut 10.6.2008 ja 27.11.2015.

Lainvoimainen asemakaava MRL 188.5 §, Kuntalaki 63 §:

Vaasan kaupunginvaltuusto vahvistaa asemakaavan muutoksen.

2.2 Asemakaava

Asemakaavan muutoksella mahdollistetaan keskustan kehittyminen kulttuurisena, toiminnallisena ja kaupallisena alueensa keskuksena. Asemakaavalla mahdollistetaan myös viihtyisän kaupunkikuvan rakentamista.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Linja-autoaseman aukion alueen asemakaavan muutoksen on tarkoitus valmistua vuoden 2015 aikana, jonka jälkeen rakennushankkeiden toteuttaminen voi alkaa.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Asemakaavan muutosalue on Vaasan entisen linja-autoaseman aukion alue ympäristöineen. Ympäristö on keskustamaisesti rakennettua kerrostalo- ja pienkerrostalovaltaista ympäristöä. Muutosalueen pinta-ala on 4,1 ha.

3.1.2 Luonnonympäristö

Alueella on aiemmin toiminut linja-autoasema. Sen liikennepihat ovat asfalttipäällysteisiä lukuun ottamatta Konepajakadun puoleisia hiekkapintaisia pysäköintikenttiä. Viherkaistat puuistutuksineen rajaavat katuja korttelin sivuilla paitsi Sepänkyläntien reunalla, jossa jalkakäytävä rajautuu suoraan asfalttipihaan.

Linja-autoaseman korttelin kohdalla maanpinta sijaitsee Vöyrinkadun puoleisella reunalla tasovälillä +7,1...+7,6 nousten korkeimmillaan Vöyrinkadun ja Sepänkyläntien sekä Vöyrinkadun ja Konepajakadun risteyksissä tason +10 yläpuolelle. Korttelin keskiosassa ja Olympiakadun puoleisella sivustalla maanpinta on noin +7,0.

Maaperä:

Alueen pintamaakerroksena on todennäköisesti täyttöä noin metrin paksuudelta. Täytön alla on yleensä moreenia kalliopintaan asti. Kalliopinnan vaihtelut ovat alueella Vaasan-seudulle tyypillisesti vaihtelevia. Kalliopinta sijaitsee alueella tasovälillä +0,0...+6,0 ja pohjavesi tasovälillä +3,5...+4,5.

Entisen linja-autoaseman kiinteistölle osoitteessa Sepänkyläntie 1 on tehty alustavat maaperän haitta-ainetutkimukset (3.4.2009, FCG Planeko Oy). Tutkimuksissa ei havaittu pilaantunutta maata otettujen näytteiden perusteella.

Viereisellä kiinteistöllä (905-403-123-25) osoitteessa Vöyrinkatu 46 on todettu pohjavesinäytteessä öljyhiilivetyjen (C10-C40) summapitoisuus 3200 mg/l. Öljyn alkuperä on jäänyt tuntemattomaksi. Pitkänlahdenkadun ja Konepajankadun kulmassa toimineen jakeluaseman säiliöt on poistettu 1991. Kiinteistöllä on lisäksi ollut huoltamotoimintaa ja se on aiemmin ollut öljylämmitteinen.

Aluetta rakennettaessa on syytä kaivun aikana tarkkailla aistinvaraisesti mahdollista öljyistä maata tai öljyistä kaivantovettä. Mikäli aistinvaraisesti havaitaan öljyjä maassa tai vedessä, on pitoisuus analysoitava laboratorionäyttein ja tehtävä jatkosuunnitelma kaivutöistä. Alueella mahdollisesti havaittavat pilaantuneet maa-ainekset on arvioitava ja suoritettava tarvittavat riskinhallintatoimenpiteet ennen alueen ottamista kaavanmukaiseen käyttöön. Asemakaavan määräyksiin on lisätty merkintä

"Ennen alueen ottamista kaavan mukaiseen käyttöön on saastunut maa-alue puhdistettava".

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Rakennuskanta:

Korttelin 75 eteläosassa sijaitsee yksikerroksinen Matkahuollon rakennus. Rakennuksen vanhimman osan, eteläpäädyn on suunnitellut kaupunginarkkitehti Serenius vuonna 1935. Rakennusta on muutettu ja laajennettu vuonna 1975.

Ympäristön rakennukset kuuluvat osana linja-autoaseman aukion kokonaisuuteen. Aukion ympärillä on säilynyt autoliikenteen kasvuun liittyviä rakennuksia. Yhdessä suurempien funktionalististen ja rationalististen SOK:n ja Saunatalon rakennusten kanssa ne muodostavat melko yhtenäisen kokonaisuuden. Museovirasto on todennut lausunnossaan vuonna 2000, että alue on kaupunkikuvallisesti tärkeä liikennehistoriallinen aukiokokonaisuus.

Vaasan kaupungin rakennusvalvontaan tuli Vaasan kaupungin kiinteistötoimen purkamislupahakemus 26.2.2015. Vaasan kaupungin rakennusvalvontatoimisto tiedotti 11.3.2015 päivätyllä kirjeellään kaupunginhallitusta osoitteessa Sepänkyläntie 1 sijaitsevan ns. vanhan linja-autoaseman purkamista koskevassa asiassa. Rakennuksen kunto oli huono mm. putkien ja sähkökaapeleiden osalta.



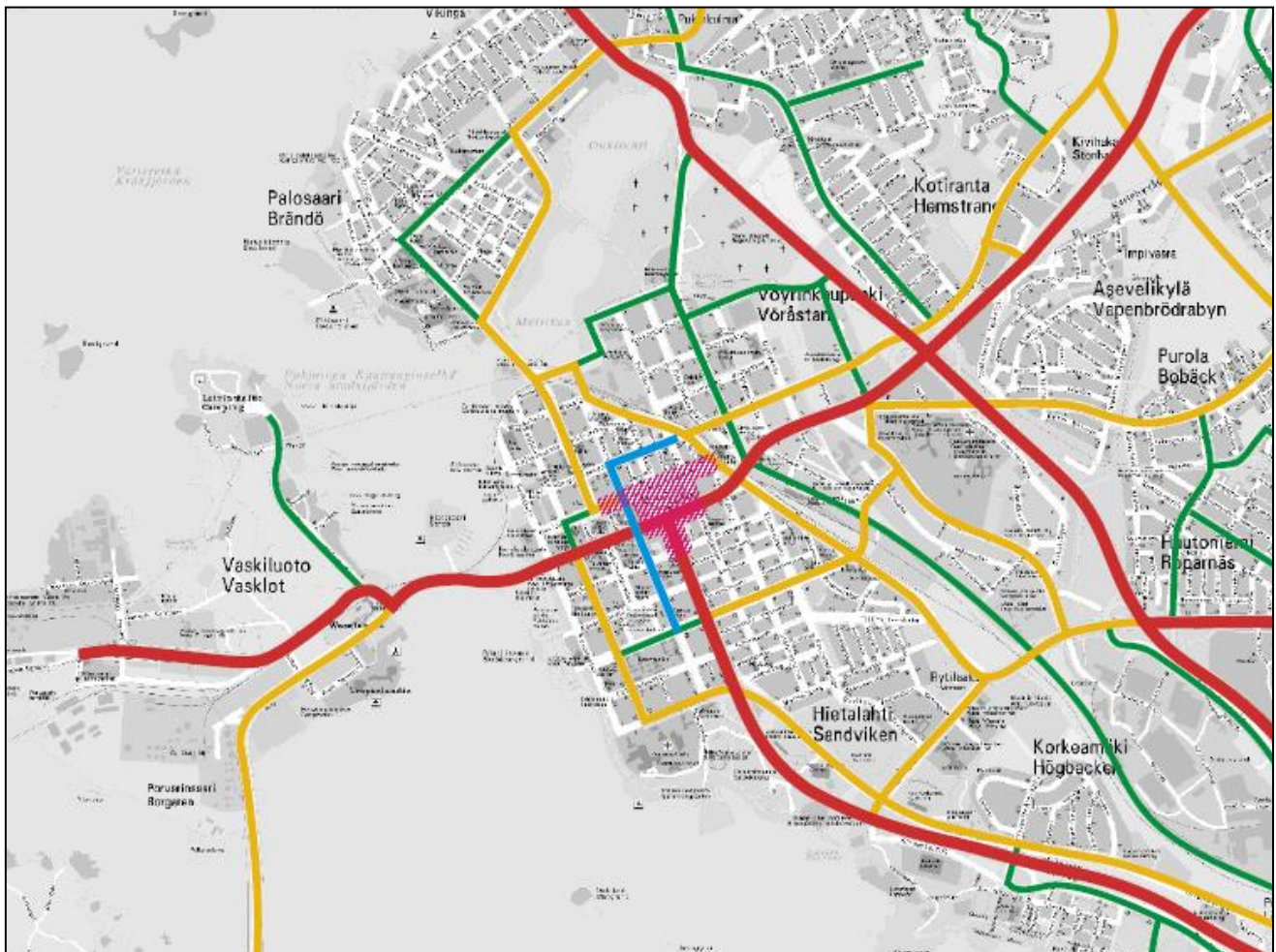
Kuva 2. Alueen rakennuskanta nykytilanteessa.

Liikenne:

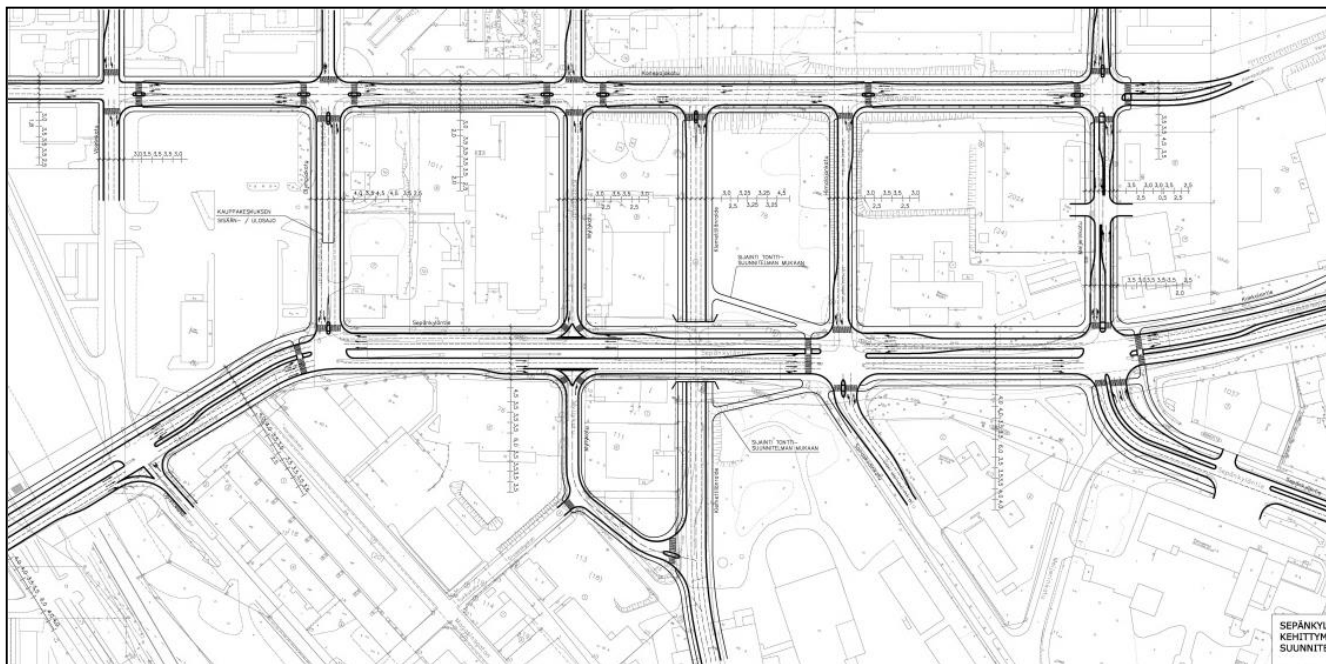
Suunnittelualueetta sivuavat Sepänkyläntie ja Konepajakatu ovat Vaasan ja Mustasaaren tie- ja katuverkkoselvityksen mukaan luokiteltu pää- ja pääkokoojaväyliksi. Sepänkyläntie on luokiteltu selvityksessä kevyen liikenteen pääraitiksi ja Konepajakatu kevyen liikenteen väylätarpeeksi.

Suomen Rehun alueen omistajanvaihdos, Klemetilä pohjoisen II - asemakaavan muutos sekä entisen linja-autoaseman aukion alueen kehittämishanke aloittivat Klemetilän alueella liikenneselvityksen päivittämisen.

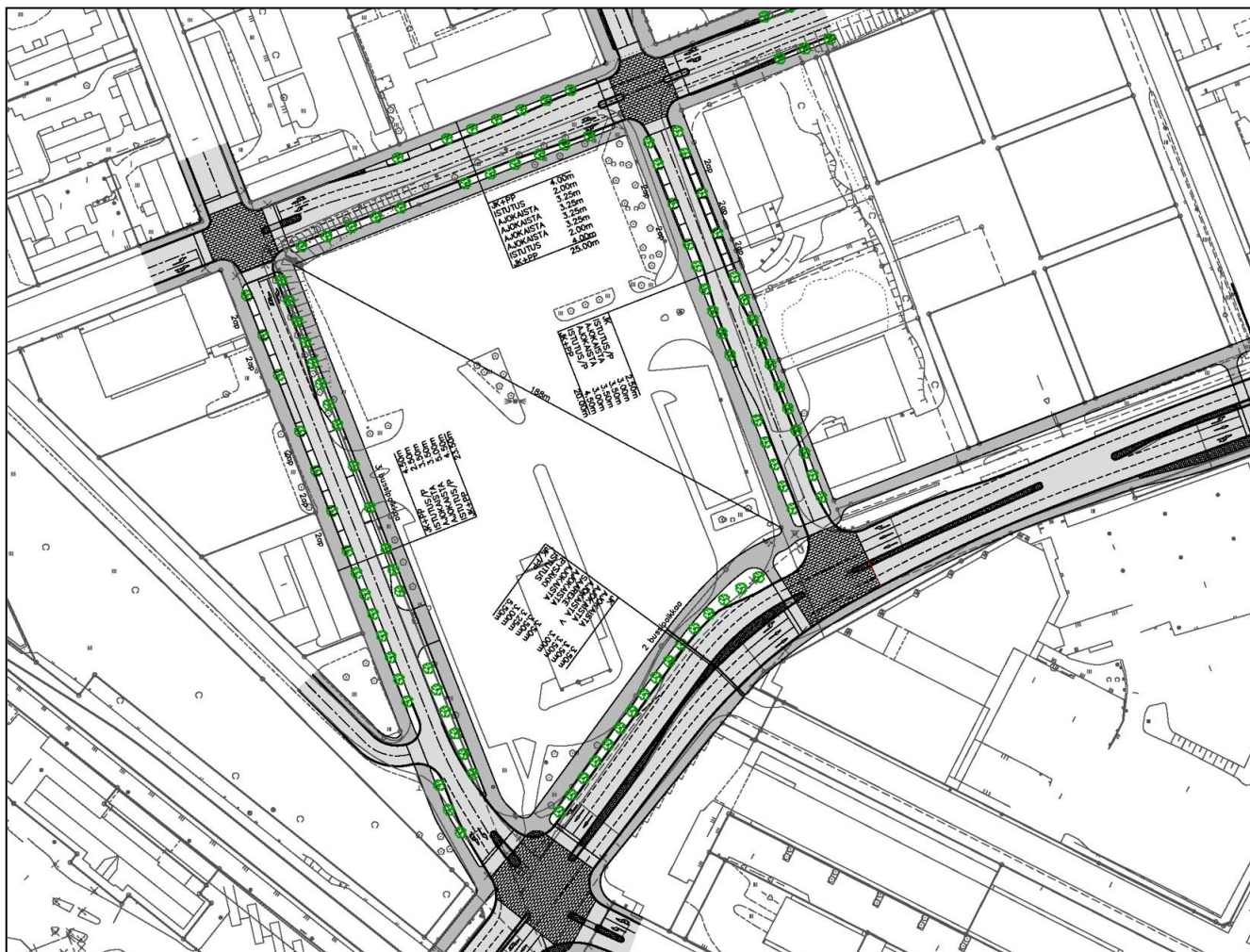
Liikenneselvityksen (*Klemetilän alueen yleissuunnitelma, Ramboll 2008*) tekemisen yhteydessä täytyi todeta, että aikaisemmassa selvityksessä (Liikenne-ennuste ja kääntyvät liikennevirrat, Strafica, 2007) vuoden 2030 liikenne-ennusteet Konepajakadulla olivat jo lähellä nykyistä liikennemäärää, joten myös Klemetilä pohjoisen alue otettiin uudelleen tarkasteluun. Lisäksi jatkotutkimista tarvitsi jo aikaisemminkin ongelmalisteykseksi todettu Meijerikadun ja Sepänkyläntien risteysalue. Edellisessä selvityksessä esitetty Sepänkyläntien eteläpuolella kulkeva rinnakkaistie keskustan osayleiskaavan mukaisena uutena katuyhteytenä ei uusimmassa selvityksessä ja tarkistettujen liikennemäärien kanssa enää tuonutkaan ratkaisua ongelmalisteyksiin. Monen erilaisen vaihtoehdon jälkeen Klemetilä pohjoisen katuverkkoon tuli Klemetilänraide takaisin Konepajakadulle asti ja Konepajakatu rakennetaan heti nelikaistaiseksi. Lisäksi rinnakkaistiestä luovuttiin. Klemetilänraide yhdessä Konepajakadun, Koulukadun ja Korsholmanpuistikon kanssa muodostavat Vaasan sisääntulon kehätien.



Kuva 3. Vaasan ja Mustasaaren tie- ja katuverkkoselvitys (2007).



Kuva 4. Sepänkyläntien varren maankäytön kehittymisen liikenneselvitys, suunnitelmakartta (lähde: Ramboll 2009).



Kuva 5. Liikennesuunnitelma entisen linja-autoaseman korttelin ympärillä (lähde: Kuntatekniikka 2015).

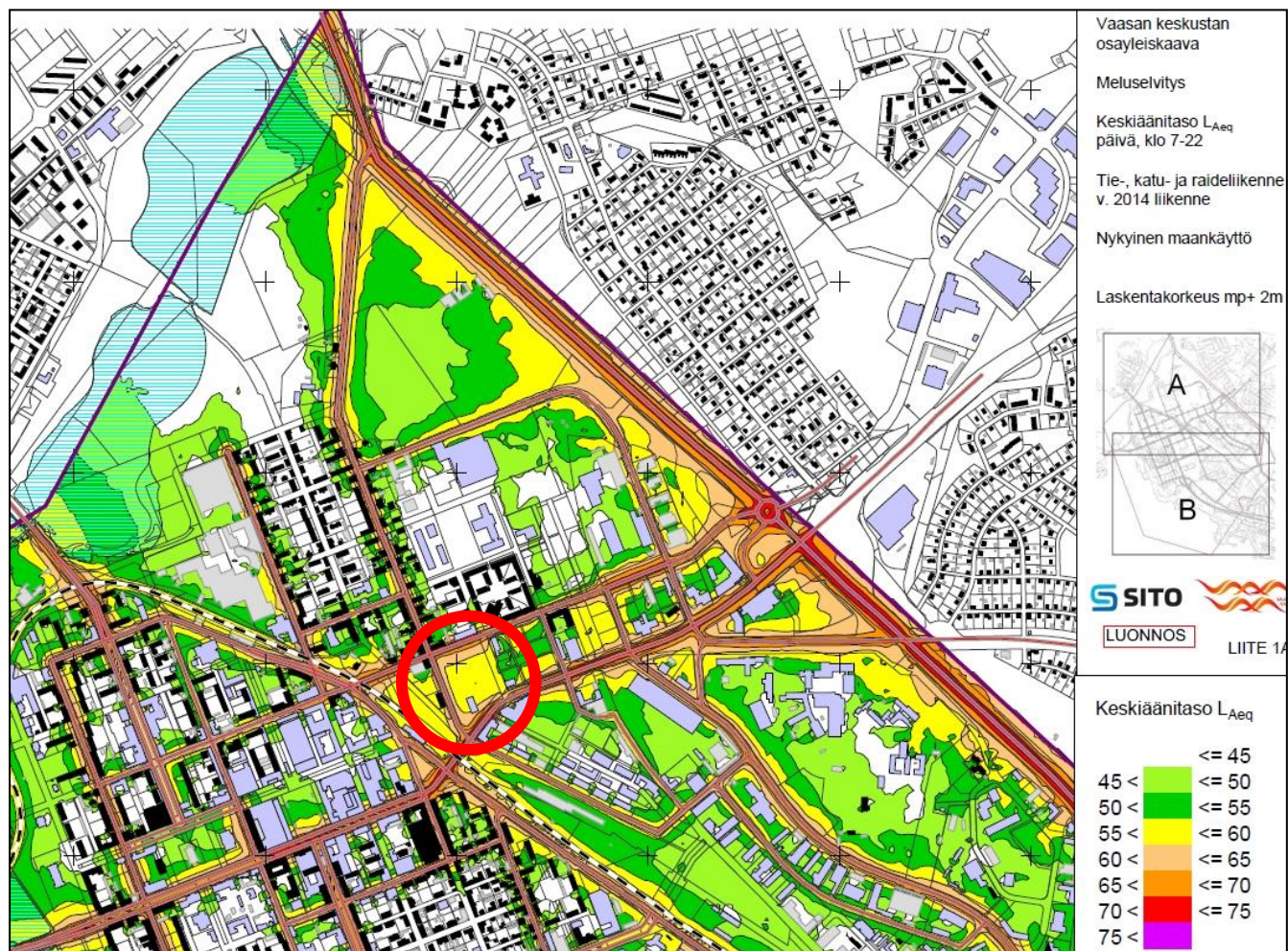


Kuva 6. Keskiarkivuorokausiliikennemäärät suunnittain nykytilanteessa vuonna 2013 (lähde: Vaasan keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys 2014).



Kuva 7. Keskiarkivuorokausiliikennemäärät suunnittain perusennusteessa 2040 kehitetyllä liikenneverkolla ilman keskustatunnelia (lähde: Vaasan keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys 2014).

Vaasan keskustan osayleiskaavan liikenneselvityksen 2014 mukaan keskiarkivuorokausiliikennemäärä (KAVL) vuonna 2013 oli Sepänkyläntiellä Sairaskodinkadun ja Meijerikadun liittymien välillä 17 400 ajoneuvoa/vuorokausi. Vuoden 2040 ennustetilanteessa liikennemäärät eivät kuitenkaan kohoa merkittävästi nykyisestä.



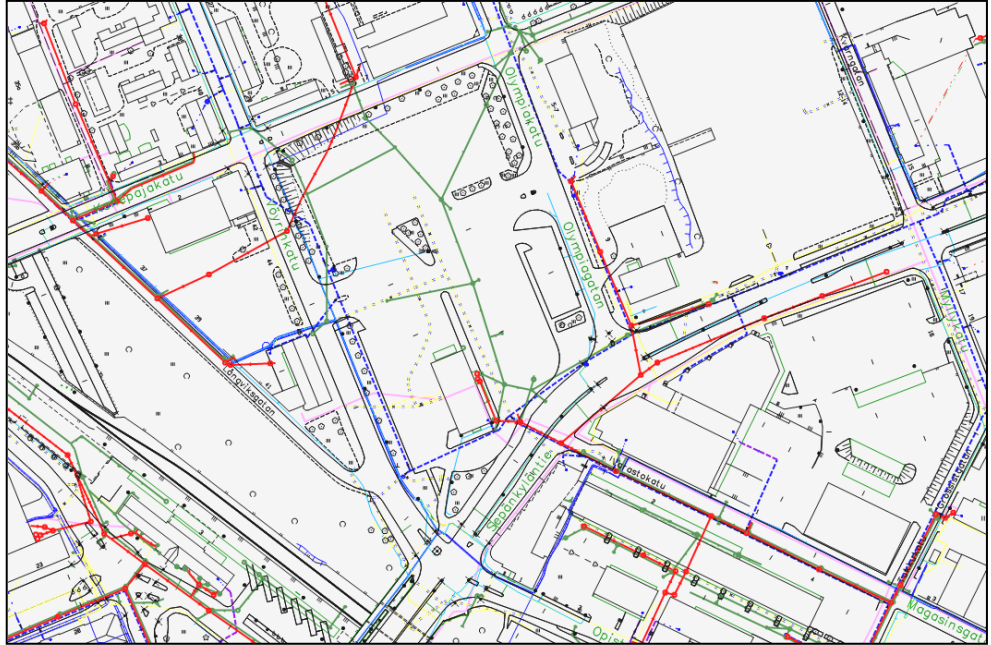
Kuva 8. Vaasan keskustan osayleiskaavaan liittyvän meluselvityksen keskiaänitasot päivällä klo 07-22 nykytilanteessa (lähde: Sito 2015).



Kuva 9. Vaasan keskustan osayleiskaavaan liittyvän meluselvityksen keskiaänitasot päivällä klo 07-22 vuonna 2040 (lähde: Sito 2015).

Tekninen huolto:

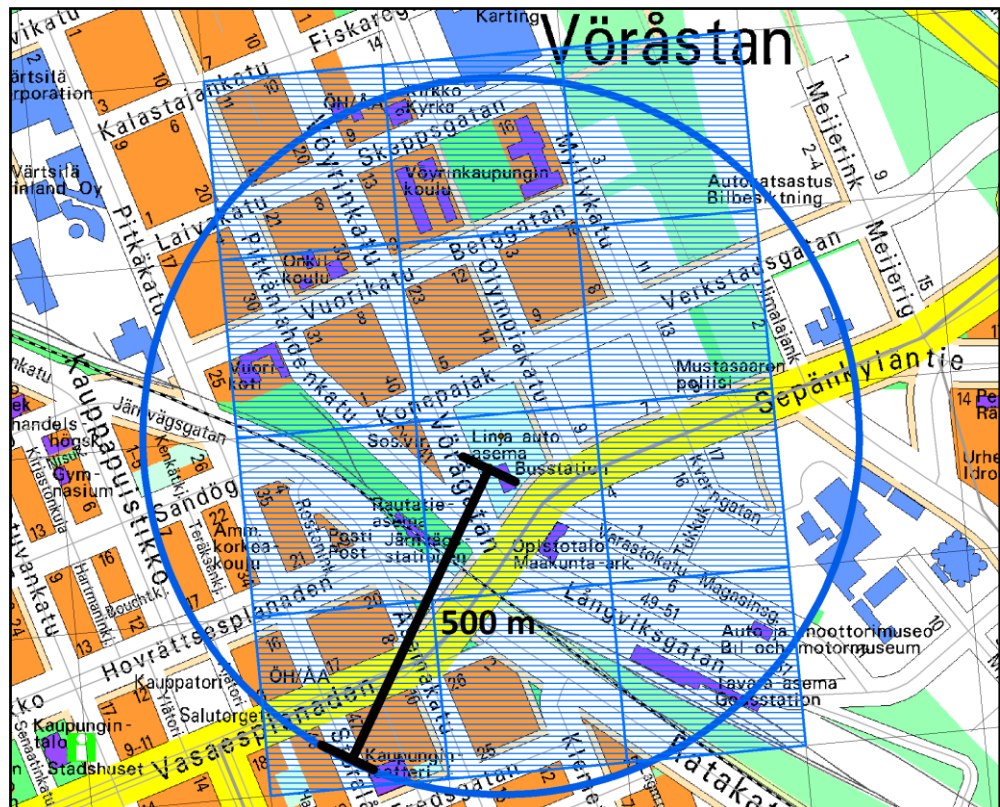
Linja-autoaseman aukion alueella kulkevat alueellinen päävesijohto, jäte- ja sadevesiviemärit sekä linja-autoaseman kaukolämpöjohto.



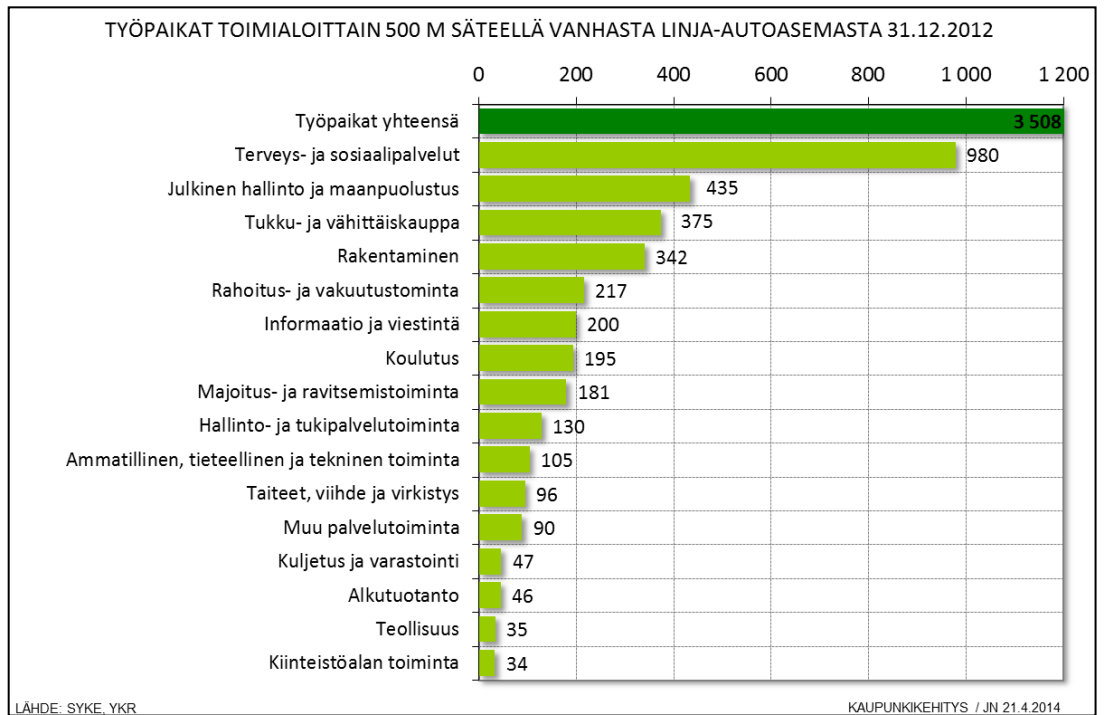
Kuva 10. Alueen kunnallistekniikka.

Työpaikat alueella:

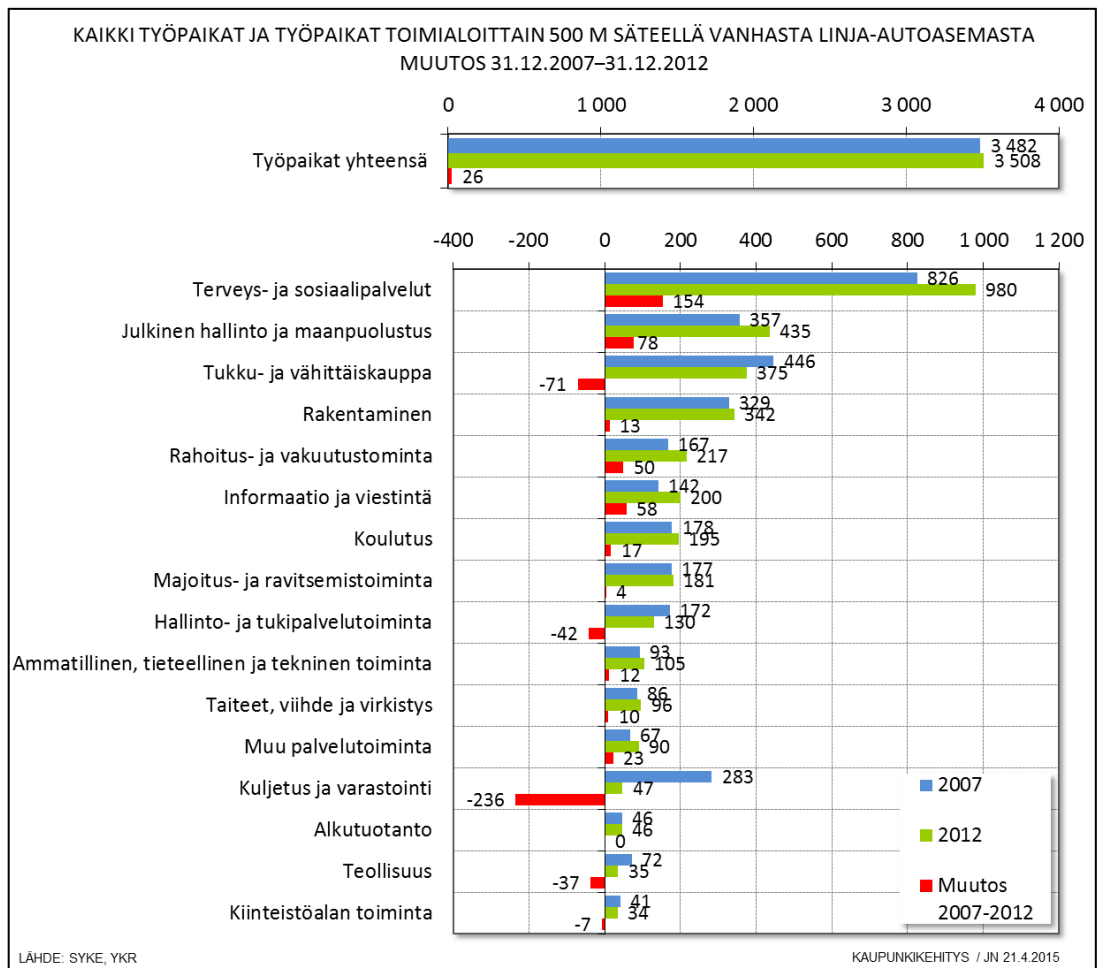
Sinisellä viivoituksella on merkitty ne työpaikkatietoa sisältävät Suomen ympäristökeskuksen 250x250 m YKR-ruudut, joiden pinta-alasta yli puolet on säteen sisällä.



Kuva 11. Työpaikat 500 m säteellä vanhasta linja-autoasemasta.



Kuva 12. Työpaikkajakauma 500 m säteellä suunnittelualueella olevista työpaikoista.



Kuva 13. Työpaikkajakauman muutokset vuodesta 2007 vuoteen 2012.

3.1.4 Maanomistus

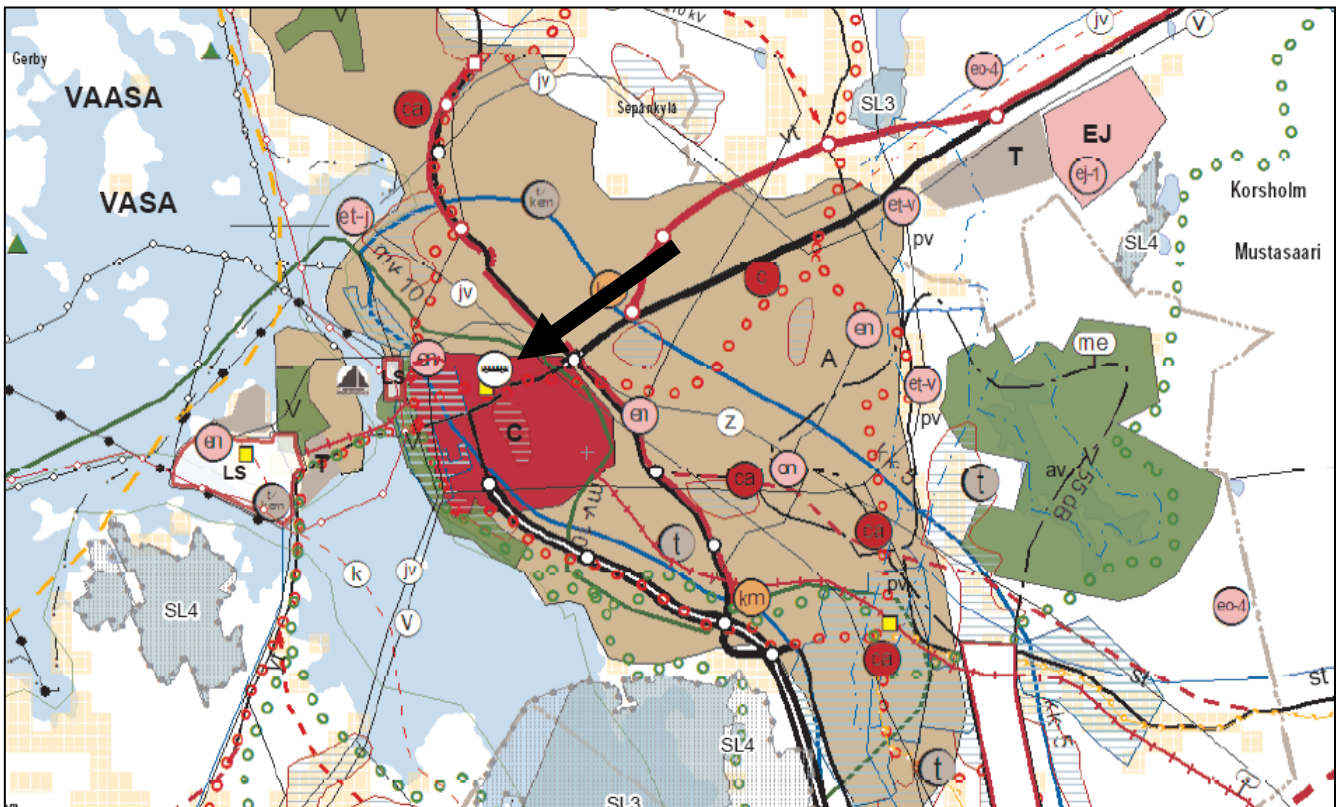
Kaavoitettava alue on kaupungin omistuksessa.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Pohjanmaan maakuntakaava:

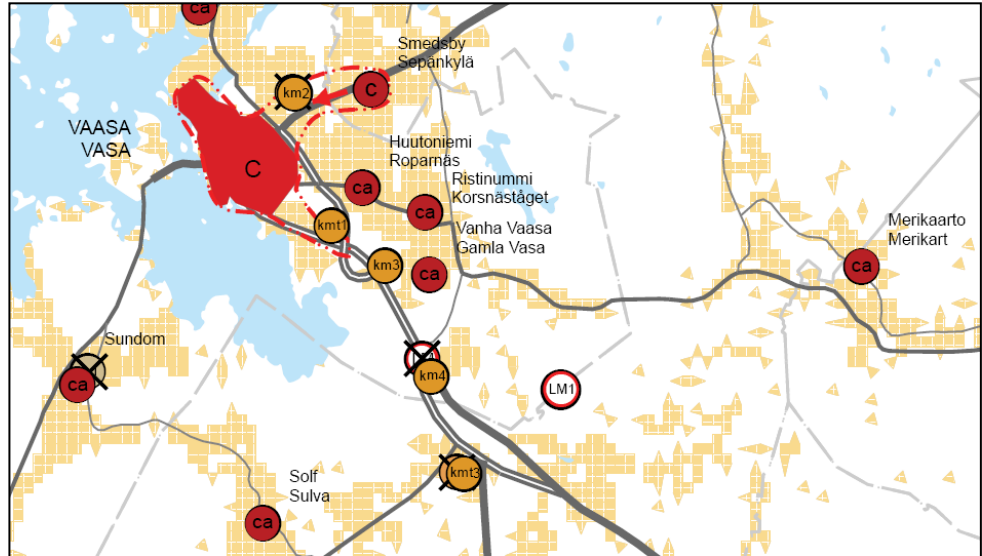
Pohjanmaan maakuntakaavassa suunnittelualue on merkitty kuuluvaksi keskustatoimintojen alueeseen (C). Ympäristöministeriö on vahvistanut 21.12.2010 Pohjanmaan maakuntakaavan. Maakuntakaavassa linja-autoaseman alue kuuluu keskustatoimintojen alueeseen (C), kaupunkikehittämisen vyöhykkeeseen (kk), matkailun vetovoima-alueeseen / matkailun ja virkistämisen kehittämisen kohdealueeseen (mv) sekä Vaasan laatukäytävään (kk-5).



Kuva 14. Ote Pohjanmaan maakuntakaavasta.

Pohjanmaan liiton vaihekaava 1, kaupallisten palvelujen sijoittuminen Pohjanmaan alueella:

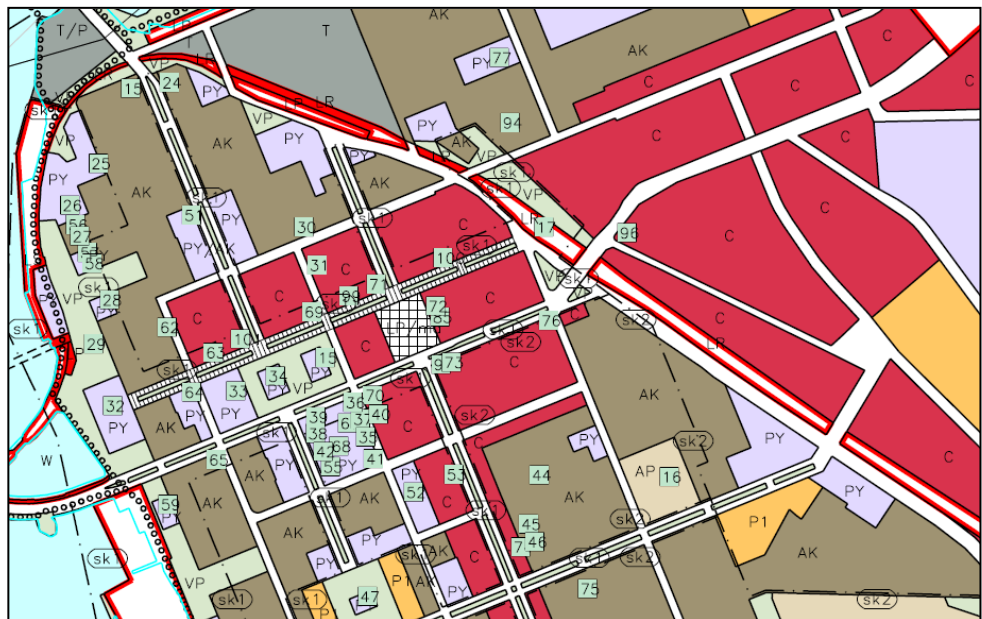
Asemakaavoituksen kohde on merkitty Vaihekaava 1:seen kaupunkikeskuksen (C) alueeksi. Maakuntavaltuusto hyväksyi vaihekaavan 14.5.2012 ja se on vahvistettu Ympäristöministeriössä 4.10.2013.



Kuva 15. Ote Pohjanmaan maakuntakaavan vaihekaava 1:sestä.

Vaasan yleiskaava 2030:

Vaasan kaupungin yleiskaava 2030 on kaupunginvaltuuston hyväksymä 13.12.2011 ja se on kuulutettu lainvoimaiseksi 18.9.2014. Entinen linja-autoaseman alue on merkitty keskustatoimintojen alueeksi (C).



Kuva 16. Ote Vaasan yleiskaavasta 2030.

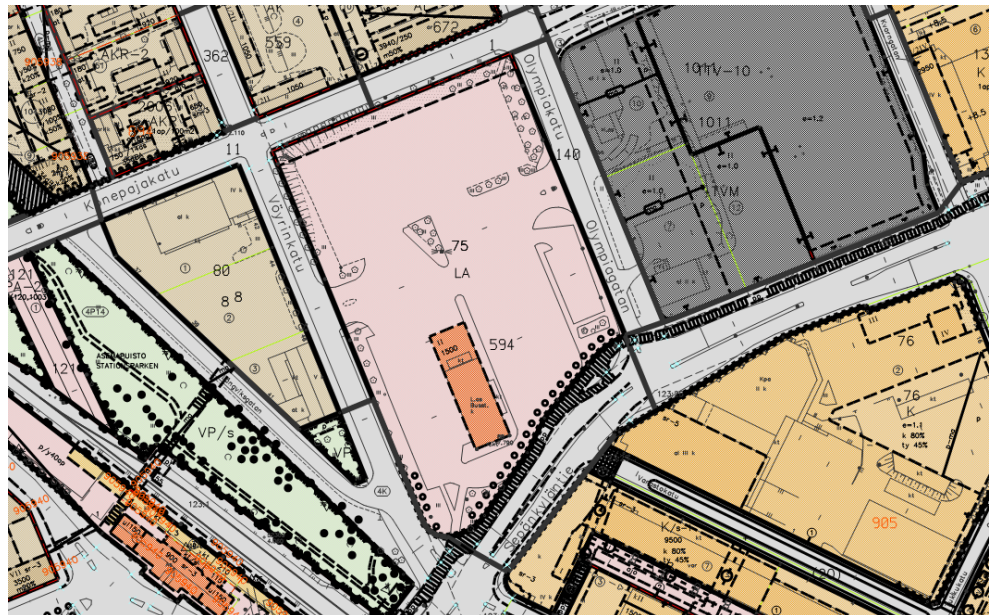
Keskustan osayleiskaava:

Keskustan osayleiskaavan päivitystyö on käynnissä.

Suunnittelualueella voimassa olevat asemakaavat:

Asemakaava nro 1, Suomen senaatin vahvistama 1.8.1855
 Asemakaava nro 11, Suomen senaatin vahvistama 7.10.1913
 Asemakaava nro 140, sisäasiainministeriön vahvistama 20.1.1950
 Asemakaava nro 594, ympäristöministeriön vahvistama 4.5.1983
 Asemakaava nro 905, kaupunginvaltuuston hyväksymä 13.12.2004
 Asemakaava nro 940, kaupunginvaltuuston hyväksymä 23.4.2007

Ajantasa-asemakaavassa suunnittelualue on merkitty linja-autoaseman korttelialueeksi (LA). Asemarakennuksen rakennusoikeudeksi on merkitty 1500 m².



Kuva 17. Ajantasa-
asemakaavaote.

Tonttijako- ja rekisteri:

Rno 123:25 on merkitty tonttirekisteriin 9.10.1997.

Pohjakartta:

Asemakaavan muutosalueen pohjakartta on tarkistettu 11.11.2008.

Rakennuskielto:

Kaupunginhallituksen suunnittelujaosto päätti kokouksessaan 29.4.2008 linja-autoaseman aukion alueen asemakaavan laatimisesta ja asetti linja-autoaseman aukion alueen rakennuskieltoon. Rakennuskieltoa on jatkettu kaupunginhallituksen suunnittelujaoston päätöksellä 20.12.2011 ja 26.3.2013.

Suojelupäätökset:

Suunnittelualueella ei ole suojeltavaksi merkittyjä rakennuksia tai rakennusryhmiä eikä suojelualueita.

Kaupalliset selvitykset:

Vuonna 2014 tehdyn *Kaupallinen selvitys Vaasassa* mukaan linja-autoasemalle asemakaavamuutoksen myötä rakennettava noin 20 000 m²:n kauppakeskus tulee kilpailemaan liiketilasta ydinkeskustan muiden

kortteleiden kanssa. Jotta entisen linja-autoaseman alue toimisi osana ydinkeskustaa, tulee korttelin ja keskustan välistä yhteyttä junaradan yli kehittää toimivammaksi erityisesti jalankulun näkökulmasta.

Keskustan elinvoimaisuuden ylläpito on tärkeää, koska kaupan alueilla kehitetään kilpailevia kauppapalveluita. Kun toimintojen määrä ja volyymi kasvavat keskustan ulkopuolella, niiden vetovoima paranee, mikä voi heikentää keskustakaupan liiketoimintaa. Tärkeintä, mitä keskustan elinvoimaisuudelle voidaan tehdä, on pitkäjänteisesti parantaa kauppapalveluiden toimintaympäristöä keskustassa. Keskustassa tulee olla riittävästi liiketiloja tarjolla, kaavoilla tulee mahdollistaa uudisrakentamista ja täydentämistä. Riittävä tarjonta pitää myös liiketilojen kustannukset kohtuullisina. Kaupunkiympäristö pitää myös laadullisesti pitää kunnossa ja ajanoloon sopivana. Viihtyisä asiointiympäristö vetää ihmisiä keskustaan asioimaan ja viihtymään.

Alueelle tulossa olevia kaupallisia hankkeita on tutkittu *Vaasan alueen palveluverkkoselvityksessä*, jonka mukaan maakuntakaavan tavoitteiden, Vaasan kaupungin väestön sijoittumisen ja Vaasaan jo nykyisinkin suuntautuvan asiointiliikenteen perusteella uusilla hankkeilla ei voida katsoa olevan nykyistä yhdyskuntarakennetta hajauttavaa vaikutusta.

Linja-autoaseman aukion alueen hanke sijoittuu matkakeskuksen viereen, jolloin asiointi joukkoliikenteellä on mahdollista. Sujuvat yhteydet myös maanalaiseen pysäköintiin joustavoittavat asiointiliikennettä. Kauppakeskus on tarkoitus jouhevasti liittää kävelykeskustaan ja muuhun kevyen liikenteen verkostoon.

Linja-autoaseman aukion alueen kaupallinen hanke tuo monipuoliset ja miellyttävät lähipalvelut alueen vanhoille ja uusille asukkaille, sillä aukion alueen viereisille kortteleille ja lähialueille on kaavoitettu ja parhaillaan kaavoitetaan merkittävästi keskusta-asumista lisää.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Aloite asemakaavan muuttamiseksi on tullut kaupungilta. Kaupunki lähti etsimään linja-autoaseman aukion alueelle kauppakeskushankkeelle toteuttajaa alkuvuodesta 2007. Kolmen kehittäjän lopulliset ehdotukset, kehittämisvisiot ja kannanotot valintakriteereihin sekä aiesopimukseen toimitettiin Vaasan kaupungille 22.8.2007. Kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 22.10.2007, että linja-autoaseman aukion alueen jatkokehittämiseen ryhdytään Spondan ja heidän taustaorganisaationsa kanssa. Taustaorganisaatioon kuuluivat valintavaiheessa rakennusliike SRV, Arkkitehtitoimisto Laatio Oy sekä Centrumutveckling. Yhteistyöstä on laadittu aiesopimus, joka on hyväksytty kaupunginhallituksessa 7.4.2008.

Kaupunki ja Sponda Oyj allekirjoittivat 5.11.2008 aiesopimuksen sekä asemakaavoituksen käynnistämissopimuksen. Näiden sopimusten voimassaolo on päättynyt 31.12.2009. Vaikka kehityshanke oli sopimuksettomassa tilassa vuoden 2010 alusta lukien, kaupunki ja Sponda Oyj jatkoivat asiassa neuvotteluita. Asiassa järjestettiin kymmeniä palavereita vuosina 2008-2012. Neuvottelut eivät ole kuitenkaan johtaneet sopimusluonnoksiin, jotka molemmat osapuolet voisivat hyväksyä.

Sopimusneuvottelut linja-autoaseman kauppakeskushankkeesta Sponda Oyj:n kanssa lopettiin tuloksettomina kaupunginhallituksen päätöksellä 25.6.2012. Samassa kokouksessa päätettiin myös, että kohteessa järjestetään tontinluovutuskilpailu, jolloin myös Sponda Oyj voi siihen halutessaan osallistua. Kiinteistötoimi veloitettiin valmistelemaan tontinluovutuskilpailun kilpailuohjelma kaupunginhallituksen käsittelyyn yhteistyössä kaavoituksen, kaupunkikehityksen ja kuntatekniikan tulosalueiden kanssa.

Em. kumppanuushankkeen kariuduttua nousi esiin ajatus musiikki- ja kongressitilojen mahdollisesta sijoittamisesta ko. alueelle. Kaupunginjohtaja asetti 27.6.2012 musiikki- ja kongressitalon tilatarveselvitysryhmän, joka sai tehtäväkseen selvittää paikkavaihtoehtot, kartoittaa muiden kaupunkien musiikki- ja kongressitalojen toimintaa ja tehdä musiikki- ja kongressitalan tilatarveselvitys. Työryhmän raportti valmistui 11.1.2013. Kaupunginhallitus on 11.2.2013 merkinnyt tilatarveselvitystyöryhmän raportin tiedoksi ja päättänyt, että tutkitaan mahdollisuutta sisällyttää musiikki- ja kongressitilat linja-autoaseman kauppakeskuksen kilpailutukseen.

Kaupunginhallituksen kokouksessa 26.8.2013 päätettiin linja-autoaseman aukion kilpailuohjelman hyväksymisestä. Kaupunginhallitus päätti 2.6.2014 hyväksyä kilpailutoimikunnan yksimielisen valinnan kuudesta määräajassa jätetystä kilpailuehdotuksesta. Kilpailutoimikunnan mukaan kilpailuehdotuksen kokonaisuutena paras lopputulos linja-autoaseman aukion kehittämiseksi saavutetaan yhteistyössä Lemminkäinen Talo Oy:n ja heidän yhteistyökumppaneidensa kanssa, ”Wasa Station” -ehdotuksen pohjalta. Toteuttajakumppaniksi valittiin Lemminkäinen Talo Oy, jonka kanssa laadittiin aiesopimus.

Linja-autoaseman aukion alueen kehityshanke sisältyi vuoden 2014 kaavoitusohjelmaan ja -katsaukseen.

Kaupunginvaltuusto päätti kokouksessaan 7.4.2015, että Kaupunginvaltuuston 125-vuotisjuhlapäätöksen mukaiset musiikki- ja kongressitilat toteutetaan osana Wasa Station -hanketta, edellyttäen, että hanke kokonaisuutena toteutuu ja että aiesopimuksen mukaisesti päästään yhteisymmärrykseen musiikki- ja kongressitilojen rahoituksesta ja toimintamallista.

4.2 Osallistuminen ja yhteistyö

4.2.1 Osalliset

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan osallisia ovat:

- Kaava-alueen ja naapureiden kiinteistöjen omistajat, haltijat ja asukkaat
- **Kaupungin asiantuntijaviranomaiset:** kuntatekniikka, kiinteistötoimi, rakennusvalvonta, Vaasan Vesi, Vaasan Talotoimi, Pohjanmaan pelastuslaitos ja Pohjanmaan museo
- **Muut viranomaiset:** Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Pohjanmaan liitto, Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto, Mustasaaren kunta, Vaasan kihlakunnan poliisilaitos, Länsi-Suomen Sotilasläänin esikunta, Liikennevirasto/Rautatieosasto
- **Muut yhteistyötahot:** Vasek Oy, Oy Merinova Ab, Oy Vaasa Parks Ab, Vaasan Yrittäjät ry, Pohjanmaan kauppakamari, Österbottens företagarförening rf, Vaasan Sähkö Oy, Vaasan Sähkö Oy / kaukolämpöyksikkö, Anvia Oy, Vaasan ympäristöseura ry, Kantakaupungin asukasyhdistys, Vaasan Liikekeskusta ry, Itella

4.2.2 Vireilletulo

Asemakaava on tullut vireille kaupunginhallituksen suunnittelujaoston päätöksellä 26.3.2013. Asemakaavan vireilletulosta sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolosta on ilmoitettu 28.3.2013 osallisille kirjeitse, sekä kuulutuksella kaupungin virallisissa kuulutuslehdissä 28.3.2013 (Pohjalainen, Vasabladet) ja virallisella ilmoitustaululla kaupunginkirjastossa (Kirjastokatu 13). Kaavahankkeen kuulutusmateriaali on ollut esillä myös Vaasan kaupungin kotisivuilla osoitteessa www.vaasa.fi.

4.2.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Kaavaprosessissa on pidetty lakiperusteisten kuulemismenettelyjen lisäksi yleisötilaisuuksia, joissa on käsitelty kaavamuutoshankkeen tavoitteita eri tarpeista ja näkökulmista käsin. Lisäksi keskustelua linja-autoaseman alueen kehittämisestä on voinut käydä otakantaa.fi -sivustolla. Yläasteen ja lukion kuvaamataidon oppilaat ovat harjoitustyönään piirtäneet ja kirjoittaneet ajatuksiaan linja-autoaseman korttelin kehityksestä. Osallisten mielipiteet ja kehitysehdotukset on otettu soveltuvin osin huomioon asemakaavaluonnoksissa ja -ehdotuksessa, joihin kaikilla on ollut mahdollisuus tutustua asemakaavaprosessin eri vaiheissa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma:

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on ollut nähtävillä 28.3.-19.4.2013. Nähtävilläolon aikana siitä jätettiin 13 kirjallista kannanottoa, joista alla on tiivistelmä:

Vaasan Vesi 10.4.2013 (saapunut 10.4.2013)

Vaasan Vesi on selvittänyt vuonna 2011 edellisen kaavahankkeen yhteydessä tarvittavat muutos- ja lisätyöt vesihuollon järjestämisestä linja-autoaseman aukion alueella. Vesihuollon osalta ei ole merkitystä, mitä alueelle rakennetaan, vaadittavat toimenpiteet ovat joka tapauksessa samat. Kustannusten kohdistamisesta sovittaneen kaupungin ja rakennuttajan välisessä maankäyttösopimuksessa.

Erik Sjöberg 10.4.2013 (saapunut 10.4.2013)

ABB:n ja monitoimiviherion rautatien tasoristeys pitää poistaa rakentamalla kunnon ylikulkusilta autoliikenteelle. Huutoniementien korkeus on Yhdystien kohdalla noin +10 metriä ja tulevaisuudessa pitäisi varautua rakentamaan "Flying Bridge" Sairaskodinkadun ja rautatien ylitse. Korkeuserot mahdollistavat helposti Sairaskodinkadun kohdalla jopa 9 metrin silta-aukon, joka riittänee erikoiskuljetuksille.

Linja-autoaseman aukion ympärille pitäisi rakentaa rakennuksia, jolloin muodostuisi sisäpiha-alue. Koko sisäpiha tulisi kattaa tapahtumatoriksi, johon mahtuu noin 1500 henkilöä. Pitää kiinnittää huomiota "back stage" – tiloihin ja tavaroiden siirtämisen jouhevuuteen. Tavoitteena pitää olla, että samanaikaisesti voidaan purkaa toista tapahtumaa ja rakentaa toista uutta. Alueelle pitäisi ehdottomasti saada urbaanin asukkaan pieniä asuntoja. Pysäköintipaikkoja tulee olla riittävästi, mieluiten kolme kerrosta.

Sirpa Sainio 10.4.2013 (saapunut 10.4.2013)

Tarvitaan näyttävä sisääntulo kaupunkiin. Musiikki- ja kongressisali voisi hyvinkin olla mukana kilpailuohjelmassa. Iso salia tarvitaan teattereiden musikaaleja ja oopperaa varten.

Sosiaali- ja terveysvirasto 10.4.2013 (saapunut 11.4.2013)

Sosiaali- ja terveysvirastolla ei ole huomautettavaa asemakaava-asian vireilletuloon, mutta pyytää kuitenkin huomioimaan 9.8.2012 antamansa kannanoton asemakaavan suunnittelussa ja toteutuksessa.

Vaasan Talotoimi 16.4.2013 (saapunut 16.4.2013)

Sepänkyläntien vastakkaisella puolella sijaitseva Opistotalo on otettava huomioon olennaisena osana alueen rakentumisessa. Erityisen tärkeää on uuden urbaanin keskustakorttelin luominen tärkeään julkisen ympäristön solmukohtaan. Entisen linja-autoaseman poistuessa on väestönsuojajärjestely Vöyrinkadun vastakkaisella puolella olevan Saunatalon osalta saatava ajantasalle.

Pohjanmaan liitto 17.4.2013 (saapunut 17.4.2013)

Kaupallisten selvitysten mukaan tulee erityisesti keskustan, Gerbyn ja Vaasan kaakkoisten osien kaupan palveluja kehittää. Entinen linja-autoaseman alue sijaitsee kaupunkirakenteellisesti strategisessa ja liikenteellisesti helposti saavutettavassa kohdassa, jota tukee matkakeskuksen sijainti. Pohjanmaan liiton mielestä on tärkeää etsiä

kestävää ratkaisua, jossa alueen maankäyttö on tarkkaan harkittu. Osallisten joukkoon tulisi kirjata myös Pohjanmaan ELY-keskus. Pohjanmaan liitolla ei ole muuta huomauttamista osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Kasvatus- ja opetusvirasto 15.4.2013 (saapunut 18.4.2013)

Ei ole huomautettavaa asemakaavan ja tonttijaon muutoksen suhteen. Klemetilä pohjoisen alueelle on tulossa 3000 uutta asukasta keskustastrategian mukaisen täydennysrakentamisen kautta. Näistä tilastotiedoista kasvatus- ja opetusvirastoa ei ole aiemmin informoitu. Niillä on huomattava vaikutus sekä varhaiskasvatukseen että perusopetuksen palveluitten tarpeisiin ja järjestämiseen. Tältä osin kasvatus- ja opetusvirasto edellyttää, että siltä pyydetään erikseen uutta lausuntoa.

Vaasan kantakaupungin asukasyhdistys VKA ry 18.4.2013 (saapunut 18.4.2013)

Aiempi Spondan kanssa aloitettu ja lopulta lopetettu hanke oli kuntalain edellyttämän vuorovaikutus- ja asukkaiden kuulemismenettelyjen mukaisesti puutteellisesti hoidettu tai ainakin siinä oli selviä puutteita. Nyt meneillään oleva kaavaprosessi on tuotu kaikkien tietoon ja julkisuuteen mm. keskustelutilaisuuden, otakantaa.fi -sivuston keskustelumahdollisuuksien kautta, jossa on otettu huomioon erilaisia näkökulmia ja mielipiteitä. Aikataulutus ja prosessin kulku on ollut selkeä ja eteneminen on tapahtunut arkkitehtikilpailun kautta. Hankkeessa on luovuttu tavoittelemasta vain pelkkää kauppakeskusta. Oletettavaa on, ettei poliittinen päätöksentekoprosessi jää kabinettipäätöksiksi, vaan avoimuus ja demokraattinen päätöksenteko voimistuu. Kauppakeskuksen lisäksi myös muiden toimintojen sijoittaminen on parempi lähtökohta kuin pelkkä kauppakeskus. Musiikki- ja kongressitilat voivat hyvin sopia. Viihtyisiä katettuja aukioita ja muuta vapaata tilaa on moni ehdottanut. Liikennejärjestelyissä ja maanalaisissa parkkihalleissa on huomioitava myös mahdollisesti tulevat tunneliratkaisut ja esim. paikallisbussiliikenteen tarpeet. Alueelle tulisi saada myös asuntoja ja palveluja.

Kiinteistötoimi 19.4.2013 (saapunut 19.4.2013)

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa mainitut tavoitteet kaupunkikuvan eheyttämisestä ja keskustan elivoimaisuuden lisäämisestä ovat kaupungin kehittymisen ja vetovoimaisuuden kannalta erittäin hyviä ja kannatettavia. Hanke on taloudellisesti sekä monesta muustakin näkökulmasta strategisesti merkittävä. Valmistelussa tulisi selvittää alueen tulevaa käyttöä mahdollisimman laajasti ja avoimesti. Aluetta rakennettaessa on kaivun aikana tarkkailtava aistinvaraisesti mahdollista öljyistä maata ja öljyistä kaivantovettä. Mikäli aistinvaraisesti havaitaan öljyjä maassatai vedessä, on pitoisuus analysoitava laboratorionäyttein ja tehtävä jatkosuunnitelma kaivutöistä.

Marjatta Ripsaluoma 19.4.2013 (saapunut 19.4.2013)

Kaupunki tarvitsee keuhkot. Uutta ostoskeskusta ei tarvita. Konserttitali kahden läpikulkukadun välissä ei tule toimimaan sen paremmin kuin liikenteellisesti kuin kaupunkikuvallisesti. Osa Vöyrinkatua tulee poistaa turhana, mutta sen olemassa oleva puusto säilyttää. Alueelle voisi rakentaa linja-autoasemaa muistuttavan toisen rakennuksen. Tämän ja olemassa olevan rakennuksen väliin tulisi kävelytie ja keskelle vaikka

veistos. Suuria betonisia ja luotaantyyntäviä kerrostalomassoja tulisi välttää. Rautatieaseman puisto tulisi olla asukkaiden käytettävissä. Vanhalle linja-autoasemalle ja uudisrakennukselle kaupunki ja erilaiset yhdistykset varmasti löytäisivät käyttöä.

Matkailu- ja kongressi saapunut 19.4.2013 (saapunut 22.4.2013)

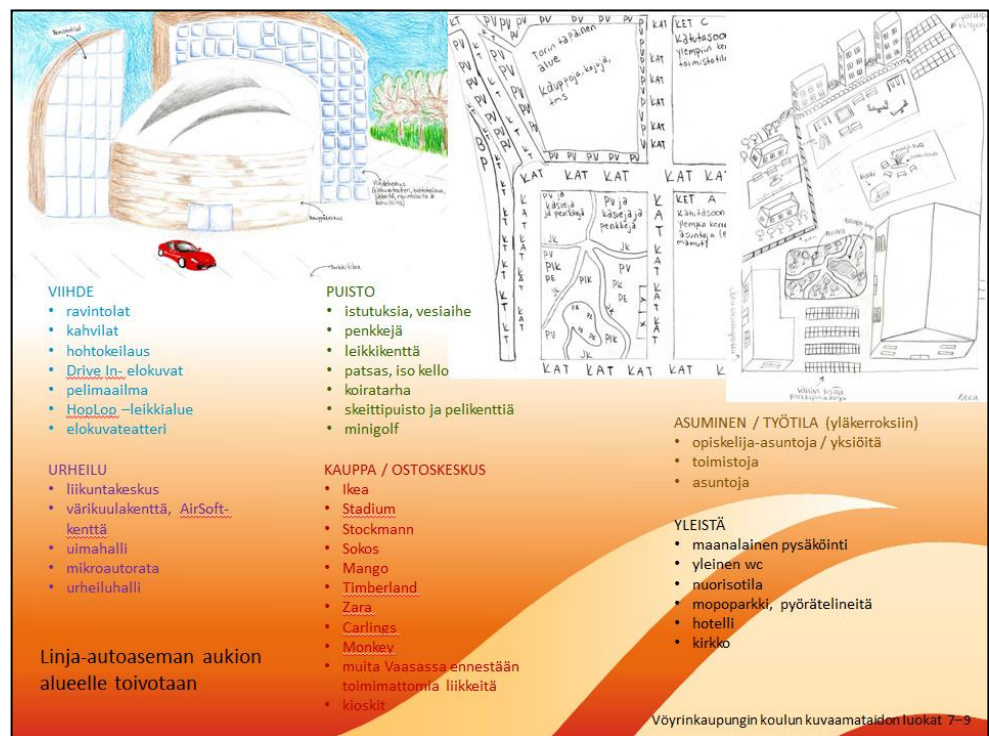
Yli 500 henkilön ja 300-500 henkilön kongressitiloja on vaikea löytää Vaasasta. Kongressi Vaasan työryhmä on painottanut erityisesti, että on suuri tarve kongressitalolle, jossa mahdollistaisi 500-1000 kongressivieraan vastaanottamisen. Vaikka kongressityöryhmän näkemyksen mukaan ensisijainen sijaintitavoite kongressitalolle olisi Palosaari, suhtautuu enemmistö Kongressi Vaasasta positiivisesti musiikki- ja kongressitalon sijoitukseen entiseen linja-autoaseman kortteliin. Edellytyksenä on, että kongressialan asiantuntemusta käytetään hyväksi suunnittelussa.

Pohjanmaan museo 30.3.2013 (saapunut 24.4.2013)

Maakuntamuseon näkemyksen mukaan OAS:ssa huomioidaan alueen aukiomainen historia ja toiminta julkisena tilana. Museo pitää hyvänä seikkana sitä, että kaavamuutuskortteli suunnitellaan lähipalvelujen paikkana ja kaupunginosan keskuksena eikä asuinkäyttöön, koska naapurialueille ollaan jo kaavoittamassa merkittävästi asutusta lisää. Kaavamuutoksen kaupunkikuvallisia vaikutuksia mittakaavan, tilamuodostuksen, rakennustavan ja toimintojen soveltuvuutta ympäristöönsä tullaan arvioimaan. Museolla ei ole muuta huomautettavaa.

Mustasaaren kunta 18.4.2013 (saapunut 29.4.2013)

Mustasaaren kunnalla ei ole huomautettavaa korttelin 75 asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.



Kuva 18. Kooste Vöyrinkaupungin kuvaamataidon luokkien 7-9 piirroksista ja toiveista entiselle linja-autoasemalle sijoitettavista toiminnoista.

Yleisötilaisuus 4.4.2013

Kaupungin pääkirjastossa järjestettiin yleisötilaisuus 4.4.2013. Tilaisuuteen osallistui 60 henkeä. Alla on kooste tilaisuudessa nousseista mielipiteistä ja ajatuksista:

- Kortteliin voisi rakentaa asuntoja ja hotellin.
- Linja-autoaseman kortteliin tarvitaan suuria tiloja. Tämä tukee ydinkeskustan pieniä tiloja.
- Musiikkitalo ei ole sovelias linja-autoaseman kortteliin, vaan se pitäisi sijoittaa lähemmäs Palosaarta, jotta yliopisto voi hyödyntää sitä.
- Keskustan kaksinapaisuuteen kannattaa panostaa. Pilvenpiirtäjä sopisi linja-autoaseman kortteliin.
- Viheraluejärjestelmä on kaupungin sielu, akseli satamasta linja-autoasemalle keskeinen puistovyöhyke.
- Aukkaita kaupungissa nyt 65000 seudulla hieman yli 100 000, huoli kaupallisen keskustan elinvoiman riittävyydestä ja myös vuokralaisten riittävyydestä.
- Henkilöautoliikenne on kasvanut aivan valtavasti, paikallisliikenneterminaali puuttuu, kannattaisi siirtää paikallisliikenne uuteen paikkaan.
- Musiikki- ja kongressikeskus sopii hyvin. On varottava liian suurta kaupallista kehittämistä.
- Asuminen jossain muodossa sopisi linja-autoaseman tontille, keskustan maamerkki, jotain komeampaa ja korkeahkoa, uudennäköistä. Energiaystävällisyys on muistettava huomioida.
- Linja-autoaseman tontille ja ympäristöön on rakennettava lisää, musiikki- ja kongressitila sekä lisää puistomaisuutta.
- Aukean tulisi olla muunneltava ja katettu tila. Keskeistä on tilan luominen yleiselle viihtymiselle keskustassa.
- Musiikki- ja kongressitila sopii linja-autoaseman tontille, ehkäpä myös senioriasumista.
- Keskusta-alue on ainoa oikea sijainti musiikki- ja kongressitilalle ihmisten liikkumisen ja majoittumisen näkökulmasta. Mahdollisimman väljällä kilpailuohjelmalla annettava liikkumavaraa kilpailuun osallistuville, jotta jää oikeasti mahdollisuus saada toimiva konsepti. Hotellikapasiteettia on liikaa jo nyt ja nykyiset voivat tarvittaessa laajentaa, pelkona olemassa olevien toiminnan näivettäminen hotellikapasiteetin lisäämisellä.
- Strategia ulottuu 30-vuoden päähän, olisiko uusi kauppakeskus ajankohtainen myöhemmin. Kulttuuri- ja musiikkitalo olisi ehdottomasti oltava keskustassa logistisesta näkökulmasta.
- Musiikki- ja kongressikeskus on saatava linja-autoaseman kortteliin. Kustannukset esim. Lahden osalta olivat 30 Milj.€, nykyarvossa Vaasassa 50Milj.€.
- Logistiikka on tärkeää, kongressikeskusta linja-autoaseman tontille puoltavat monet yhteystekijät.
- Paikallisliikennettä tulee kehittää, uusia pysäkkejä lähemmäs keskustaa.

Otakantaa.fi –sivuston mielipiteet

Mielipiteitä on voinut esittää asemakaavaluonnosten nähtävilläoloaikana www.otakantaa.fi –sivustolla. Alla on kooste sivustolla esitetyistä mielipiteistä ja ajatuksista:

- Korkea rakentaminen, asuntoja, hotelli ja ravintoloita. Pysäköintiä maan alle, kaupallisia kerroksia 1-2.
- Kansalaistori, kongressi- ja musiikkitilat, myös pieniä urbaaneja asuntoja. Tornitaloja korttelin kulmiin ja katettu kansalaistori keskelle. Energiaosaaminen esille aurinkopaneeleilla ja jopa tuulimyllyillä. Talvipuutarha. Radan ylityksen tekeminen kevyelle liikenteelle houkuttelevaksi on suuri haaste.
- Kunnan bussipysäkit suojakatoksineen pitää olla Sepänkyläntien varressa. Rakennukseen pitää päästä eri suunnista.
- Paikallisliikenne on hyödyksi niillekin, jotka sitä eivät käytä. Vaasa on ruuhkautumassa ja se vähentää keskustan vetovoimaa. Uusi ostoskeskus saattaa koitua nykyisen keskustan eli Vaasan torin ja sen ympäristön kohtaloksi. Vaasaan voisi rakentaa raitiovaunureitin, joka yhdistäisi paitsi kaksi keskustaa, myös Palosaaren ympyräreittinä keskustaan. Ratikkalinjalla mahdollistettaisiin musiikkitalon rakentaminen arvonsa mukaiseen paikkaan Palosaaren sillan pieleen ja saataisiin estettyä keskustan näivettyminen.
- Ydinkeskustasta tulisi laajentaa rakentamalla kompakteja asuntoja, toimisto- ja liiketiloja, ravintoloita ja tiloja yhdistyksille. Tilan jakaminen pelkkään kauppaa ja asuntoihin johtaa tylsään ja kuolleeseen kaupunkikuvaan.
- Ostoskeskus on ainoa järkevä ratkaisu, jos ravintoloita tai kauppoja halutaan suunnitella. Mikäli ostoskeskusta ei tule, niin alue tulisi pitää avoimena, puisto olisi mainio ratkaisu.
- Kauppoja tai ostoskeskus alakerroksiin ja mahdollisimman paljon asuntoja ylöspäin.
- Monipuolinen elämyskeskus. Shoppailu, musiikki, ravintolamaailma, kokoustilat ja suuret seminaarit kokoavat ihmisiä ja tuovat samalla ostovoimaa kaupallisiin palveluihin. Pysäköintitilat pitää olla riittävän suuret, jotta massat pääsevät liikkeelle ja pysäköinti on vaivatonta. Musiikki- ja kongressikeskuksen paikkana la-aseman tontti on ainoa oikea. Sitä puoltaa sijainti lähellä ydinkeskustaa, joukkoliikenneyhteydet (bussi ja juna), kävelyetäisyys hotelleihin. Vaatikaa kilpailussa arkkitehtonisia innovaatioita. Näyttävä rakennus tarvitaan näin hienolle paikalle.

Valmisteluvaiheen kuuleminen:

Asemakaavan muutosluonnos on ollut julkisesti nähtävillä 15.5.-31.5.2013. Kaavaluonnoksesta on jätetty 11 ennakkolausuntoa ja 1 mielipide. Alla on tiivistelmä mielipiteistä ja viranomaisten lausunnoista:

1. Kasvatus- ja opetusvirasto 16.5.2013 (saapunut 20.5.2013)

Kasvatus- ja opetusvirasto toteaa pyydettyinä lausuntona, ettei sillä ole huomautettavaa asemakaavan ja tonttijaon muutosluonnosten suhteen eikä toistaiseksi lisättävää 15.4.2013 annettuun lausuntoon.

2. Vaasan Sähköverkko Oy 21.5.2013 (saapunut 21.5.2013)

Kortteliin tarvitaan vähintään yksi muuntamo ja mahdollisesti kaksikin. Mikäli kiinteistöyhtiöitä tulee olemaan vain yksi, liittymisjännite tulee todennäköisesti olemaan 20 kV. Muuntamotilat olisivat silloin siis kiinteistöyhtiön omistamia.

3. Sosiaali- ja terveystieteiden virasto 20.5.2013 (saapunut 22.5.2013)

Sosiaali- ja terveystieteiden virasto viittaa edelleen lausuntoonsa 9.8.2012. Nyt 4. kaupunginosan kortteliin 75 pidetään mahdollisena suunnitella asuinrakentamista, virasto esittää harkittavaksi senioriasuntojen rakentamista ko. kortteliin. Esteetön +55-vuotiaille suunnattu asuminen palvelujen välittömässä läheisyydessä tuo myymälöihin ostovoimaisia kuluttajia. Senioriasumisen keskeinen sijainti mahdollistaa asukkaiden asumisen kodissaan pidempään. Tämä osaltaan voi tuoda säästöä kaupungin vanhuspalvelujen kustannuksiinkin.

4. Anvia 23.5.2013 (saapunut 27.5.2013)

Anvialla on kaupungin alueella kaapelireittejä maahan kaivettuna. Mahdollisissa kaivamistöissä täytyy ottaa huomioon kaapelireitit. Anvialla ei ole muilta osin huomautuksia asemakaavan muutokseen.

5. Liikennevirasto 27.5.2013 (saapunut 28.5.2013)

Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut: *Ohjeita liikennetärinän arviointiin* (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011), *Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi* (VTT tiedotteita 2468, Espoo 2009), *Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi* (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008), *Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa* (VTT working papers 50, Espoo 2006) ja *Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta* (VTT tiedotteita 2248, Espoo 2004). Julkaisuissa on annettu tärinään liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä internetissä osoitteesta: <http://www.vtt.fi/publications/index.jsp>

6. Fastighet Ab Vasa Olympiastad (Olympiastad 16) 24.5.2013 (saapunut 29.5.2013)

Toivomme, että seuraavat asiat huomioitaisiin asemakaavassa:

- Pysäköinti maan alle; pysäköintitason ylemmän tason tulisi olla vähintään 2,5 metriä ympäröivien katujen tasoa alempana. Läheisten kiinteistöjen pysäköintipaikkojen tarve tulisi huomioida, Olympiakorttelin pysäköintipaikat kadulla tulisi siirtää tähän kortteliin.
- Tontinrajaa Konepajakadun suuntaan tulisi vetää sisäänpäin siten, että jalkakäytävää Olympiakadun varrella voisi levenyttää myös pyöräliikenteelle. Eli Konepajakadun katualuetta tulisi levenyttää.
- Suunnittelussa tulisi pyrkiä siihen, että kaupalliset tilat sijaitsisivat yhdessä kerroksessa ja toimistot ja asunnot vähintään kuudessa

kerroksessa. 10 % korttelin pinta-alasta tulisi olla puistomaisessa käytössä.

7. Pohjanmaan liitto 31.5.2013 (saapunut 31.5.2013)

Molemmat asemakaavan muutosluonnosvaihtoehdot ovat maakuntakaavan tavoitteiden ja kehittämisperiaatteiden mukaisia. Viittaamme lausuntoomme osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja olemme mielellämme mukana suunnittelun jatkovaiheissa.

8. Vaasan Talotoimi 29.5.2013 (saapunut 29.5.2013)

Kaavamuutoksen ”Tavoitteena on luoda alueelle uusi urbaani keskuskortteli tärkeään julkisen ympäristön solmukohtaan”. Vaasan Talotoimi on aikaisemmin esittänyt, että Sepänkyläntien vastakkaisella puolella sijaitseva Opistotalo on otettava huomioon olennaisena osana alueen rakentumisessa. Vaihtoehdossa 1 Opistotalon suhde kaavoitettavaan alueeseen on jäänyt vaatimattomaksi johtuen ilmeisesti linja-autoasemarakennuksen ja sen laajennusten vähäisestä painoarvosta. Tavoite toteutuu porttimaisessa vaihtoehdossa 2, joka muuten voimakkaan otteensa vuoksi on jäänyt raakileeksi. Muotokielen sovittamiseksi liikenneverkkoihin tarvitaan huolellista suunnittelua. Rakennusten luonnosmainen ote kaipaa realismia mm. kiilautuviin runkosyvyyskiin. Liikennejärjestelyt Vöyrinkatu 46, sijaitsevan Sosiaaliviraston talon (tunnettu ”Saunatalona”) ympärillä on esitetty molemmissa vaihtoehdoissa muutettavaksi siten, että asiakasliikenne taloon hankaloituu. Torialueen ulottaminen ”Saunatalon” päätyyn estää kierto liikenteen ja tekee Pitkälahdenkadusta ja Vöyrinkadusta pistokatuja. Linja-autoasemalta osoitetun ”Saunatalon” väestönsuojan järjestelyt on linja-autoaseman mahdollisesti poistuessaa saatettava ajan tasalle.

9. Kiinteistötoimi 31.5.2013 (saapunut 3.6.2013)

Kaavoitus on pyytänyt lausuntoa asiakohdassa mainitusta asemakaavahankkeesta. Kiinteistötoimi haluaa kiinnittää huomiota seuraaviin asioihin: Vaihtoehdossa 1 esitetty toimintojen selkeä erittely on kiinteistötekniisesti toteutuskelpoisempi. Erittely mahdollistaa sen, että eri toiminnoille voidaan muodostaa oma tontti, mikä selkeyttää hallinta- ja vastuujakoa. Vaihtoehto 2 edellyttää laajoja / monimutkaisia sopimus- ja kiinteistötekniisiä järjestelyjä, mikäli alueelle halutaan toteuttaa sekä julkista että yksityistä toimintaa. Mikäli torialueen toivotaan muodostuvan selkeästi julkis-tyyppiseksi ”tapahtumatoriksi”, tulisi harkita sen muodostamista suoraan yleiseksi alueeksi ainakin osin.

10. Pohjanmaan museo 30.5.2013 (saapunut 31.5.2013)

Alueen rakennuskanta

Tämänhetkisen linja-autoaseman aukion yleisilmettä leimaa eri ikäiset pääasiassa funktionalistis-henkiset rakennukset, jotka kaupunkikuvallisesti muodostavat kooltaan vaihtelevan mutta tyyllillisesti melko yhtenäisen kokonaisuuden. Kardanin, TB:n ja linja-autoaseman (1935, Serenius) rakennusten lisäksi tähän ryhmään kuuluvat Erkki Huttusen SOK:n talo

(1939, suojelumerkintä sr-3), Viljo Revellin K-raudan talo (1937, sr-5), sekä kiinteistöt osoitteessa Vöyrinkatu 42 (A. Lepistö 1942) ja Vöyrinkatu 46 (Vaasan Sauna, Serenius 1952). Luoteessa kortteli rajautuu pieneen jugendhenkiseen kivirakennukseen (A.W. Stenfors 1904, sr-3). Linja-autotoria ympäröivillä rakennuksilla on Vaasan olosuhteissa harvinaisena kokonaisuutena tärkeä rakennustaiteellinen ja kaupunkikuvallinen merkitys. Museovirasto on todennut lausunnossaan vuonna 2000, että alue on kaupunkikuvallisesti tärkeä liikennehistoriallinen aukiokokonaisuus.

Museon huomautukset

Sekä Pohjanmaan museon että Museoviraston kanta on, että linja-autoaseman aukio sitä reunustavine rakennuksineen on koko maakunnan mittakaavassa merkittävä kokonaisuus, jonka arvo perustuu sen historialliseen dokumentointiin Suomen autoistumisesta ja liikennöinnin kehittämisestä. Museon näkemyksen mukaan asemakaavan luonnoksessa huomioidaan alueen aukiomainen historia ja toiminta julkisena tilana. Linja-autoaseman aukio sijaitsee keskeisellä paikalla ja sieltä on hyvät kulkuyhteydet, joten paikka sopii hyvin julkiseen rakentamiseen asuntorakentamisen sijaan. Museon huomautukset on otettu huomioon ja kaavaratkaisu on kehittynyt parempaan suuntaan.

Ehdotuksia on tässä vaiheessa vaikea asettaa ehdottomaan paremmuusjärjestykseen; molemmissa ehdotuksissa on omat vahvuutensa, mutta myös heikkoutensa.

Rakennussuojelullisesta ja kulttuurihistoriallisesta näkökulmasta VE1 on se jonka pohjalta alueen suunnittelu kannattaisi jatkaa. Aukion länsireunaan sijoittuva Saunatalo ja vanha linja-autoaseman rakennus muodostavat historiallisen jatkumon yhdessä alueen uudisrakennusten kanssa. Korttelia halkova palokadunkaltainen väylä, korostetut korttelikulmat ja viheralueiden puistikkomainen jäsentely luovat synergiaa Setterbergin ruutukaavakeskustan kanssa. Toisaalta ehdotuksessa esitetyt kauppakeskuksen rakennukset ovat muodoltaan laatikkomaisia rakennuksia, jossa on voimakkaasti massoiteltu julkisivu, ja tornin käyttömahdollisuudet jää epäselväksi. Museo pitää hyvänä seikkana se, että kaavaluonnoksessa osoitetaan alueita eri toimintoja varten, kuten myös kulttuuritointa (YY), jotta saavutetaan monipuolinen ja houkutteleva kaupunkimiljö. YY-alueen merkitsemistä kaavaan puoltaa myös se, että Vaasan keskusstrategiassa vuodelta 2013 alue on suunniteltu vetonaulana kulttuuritoimintoja.

VE2:n luonnoksessa esitetty torni ja alueen ympäri kiertävä rakennusmassa eroavat muodoltaan ympäröivästä rakennuskannalta ja nousevat esiin kaupunkikuvassa innovatiiviseksi maamerkiksi. Vapaamuotoisen rakennusmassan rakentaminen ei kuitenkaan välttämättä ole kulttuurihistoriallisen ympäristön kannalta paras vaihtoehto. Yhteys alueen aukiomaiseen historiaan on säilytetty keskusaukiossa, mutta massiivista uudisrakentamista on vaikea luontevasti yhdistää kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön pilaamatta sen arvoja; tässä ehdotuksessa ei ole täysin onnistuttu. Vaikka suunnitellut rakennusmassat ovat luovasti muotoiltu ne eivät avaudu juurikaan kaava-alueen pohjoisalueelle päin eivätkä ota huomioon ympäröivää rakennuskantaa yhtä hyvin kuin VE1:ssä. Rakennusmassa ei myöskään

seuraa Sepänkyläntien linjaa ja puistomainen aukio jää rakennusmassan sisällä keitaaksi. Lisäksi museo epäilee, että korkea tornirakennus varjostaisi liikaa sekä keskusaukiota että SOK:n taloa.

Museon näkemyksen mukaan VE1 jatkaa ja tukee Setterbergin asemakaavan ja ympäröivän kaupunkiympäristön rakenne ja siten vaihtoehto on turvallisempi valinta kulttuurihistoriallisen ympäristön kannalta. VE2:n ehdotuksella on muokattuna ja kehittyneenä versiona mahdollisuus erottua omaksi selkeäksi ja korkealaatuiseksi kokonaisuudeksi, joka myös vahvistaa alueellista identiteettiä sekä korostaa keskustan historiallista ja kerroksellista ympäristöä.

11. Liikennevirasto 25.6.2013 (saapunut 26.6.2013)

Liikenneviraston lausunnon mukaan tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla, tärinä voi ulottua jopa 200 metrin päähän radasta. Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on olemassa VTT:n julkaisuja, joissa on annettu tärinään liittyviä suosituksia.

12. Mustasaaren kunta 19.6.2013 (saapunut 27.6.2013)

Mustasaaren kunnan yhdyskuntarakentamisen lautakunnan mukaan Mustasaaren kunnalla ei ole huomautettavaa korttelin 75 asemakaavaluonnoksesta.

Vastineiden yhteenveto:

- Muuntamotilat tulee sijoittaa korttelin sisälle.
- Kortteliin on mahdollista sijoittaa maksimissaan 6000 k-m² asumista, joka voi sopia myös senioriasujille.
- Alueen kaivutöissä puhelin- ja tietoliikennekaapelireitit siirretään tarvittaessa.
- Linja-autoaseman aukion alueelle sijoittuva uudisrakentaminen tulee rakentaa jo lähtökohtaisesti niin, että rautatiealueelta tuleva mahdollinen tärinä huomioidaan rakenneratkaisuissa.
- Pysäköinti sijoitetaan lähtökohtaisesti maan alle vähintään yhteen tasoon. Linja-autoaseman kortteliin ei varata muiden kortteleiden pysäköintipaikkoja. Konepajakadun katutilan leveys mahdollistaa kevyenliikenteen väylän sijoittamisen. Kaupalliset tilat sijoitetaan kolmeen kerrokseen. Asunnot ja hotellihuoneet sijoitetaan yhteen korkeaan rakennusmassaan. Kattoterasseille voidaan sijoittaa asuntoihin liittyvä viherpiha.
- Asemakaavamääräyksissä kiinnitetään huomiota julkisivujen viihtyisään katutilaan sopivaan mittakaavaan ja materiaaleihin. Lähtökohtaisesti kaikki muut julkisivut Vöyrinkadulle avautuvaa aukiota lukuun ottamatta rakennetaan kiinni tai lähes kiinni korttelialueen reunaan. Väestötilamitoituksessa tulee huomioida vanhan linja-autoaseman purkamisesta aiheutuva Saunatalon väestösuojavelvoite.
- Linja-autoaseman aukion korttelista pyritään muodostamaan yksi tontti.

Yleisötilaisuus 20.5.2013

Toinen yleisötilaisuus järjestettiin pääkirjastossa 20.5.2013. Tilaisuuteen osallistui 6 henkeä. Alla on kooste tilaisuudessa nousseista mielipiteistä ja ajatuksista:

- Aukiolle pitäisi luoda Tukholman Kungsgården-tyyppinen keskus-/tapahtumapuisto.
- Ikäihmiset haluavat myös nauttia kaupungin sykkeestä.
- Toimintoja pitäisi olla myös illalla. Kuntosali, urheilua ja elämää.
- Kokonaisuuden muodostaminen muun keskustan kanssa. Kytkeä nykyiseen toriin tärkeä.
- Ympäristö eheä.
- Yhteys asemapuistoon on myös tärkeä.
- Miten yhdistetään kaupallinen ja julkinen toiminta? Torin omistus, julkinen/yksityinen?
- Linja-autoaseman helppo saavutettavuus on tärkeää. Olisiko maasillan alta mahdollista saada yhteyttä?
- Voiko rakennusmateriaaliin ottaa kantaa? Rakennusmateriaalin tulisi viitata paikallisuuteen. Pohjanmaa, Merenkurkku.
- Voisiko energiatehokkuutta vaatia reunaehdoissa?
- Säilyykö vanha linja-autoasema?
- Tuulitunnelivaikutus tulee estää keskusaukiolla.
- Mikäli aukiota käytetään musiikkitapahtumissa ja ääni muodostuu ongelmaksi, voisiko aukiota porrastamalla ehkäistä ääniongelmia?
- Kaupalle tulee olla riittävästi tilaa.
- Sepänkyläntiellä on vilkas pyörävyä. Törmäysvaara pyöräilijöiden ja bussiliikenteen pysäkkejä käyttävien keskuudessa pitäisi huomioida suunnittelussa.
- Voisiko musiikkitalon sijoittaa Vöyrinkadun ja Asemapuiston väliin saunatalon viereen?
- ”Kohti kirsikkapuita”.

Julkinen nähtävilläolo:

Asemakaavan muutosehdotus on asetettu julkisesti nähtäville 8.9.-8.10.2015, jolloin asiasta jätettiin 15 lausuntoa ja yksi muistutus. Alla tiivistelmä lausunnoista ja muistutuksista sekä niiden vastineista.

1. Museovirasto 3.9.2015 (saapunut 4.9.2015)

Museoviraston ja Pohjanmaan museon välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti asiaa hoitaa Pohjanmaan museo.

Vastine / vaikutus kaavaehdotukseen: Ei vaikutusta kaavaehdotukseen.

2. Vaasan Sähköverkko Oy 8.9.2015 (saapunut 8.9.2015)

Kaava-alueelle osoitetun rakennusalan perusteella sähkötehon tarve on niin suuri, että kiinteistöön tarvitaan merkittävä määrä tilaa sähkönjakelua varten. Todennäköisesti nämä tilat tulevat olemaan asiakkaan omaisuutta ja Vaasan Sähköverkko tuo ainoastaan 20 kilovoltin liittymiskaapelit asiakkaan kojeistoihin. Mikäli liittyminen tapahtuisi pienjännitteellä (0,4 kilovoltia), omistaisi Vaasan Sähköverkko tässä tapauksessa

muuntamotilat ja niitä tarvittaisiin vähintään 2 kappaletta. Tilantarve olisi n. 40 - 80 m², meidän omistamien muuntamoiden osalta. Muuntamoiden rakentaminen kiinteistöön tulee mahdollistaa asemakaavamääräyksissä.

Vastine / vaikutus kaavaehdotukseen: Kaavamääräyksiin lisätään merkintä muuntamoiden sijoittamisesta kortteliin.

3. Vaasan Vesi 8.9.2015 (saapunut 9.9.2015)

Vaasan Vesi on selvittänyt v.2001 edellisen kaavahankkeen yhteydessä seikkaperäisesti tarvittavat muutos- ja lisätyöt vesihuollon järjestämisestä linja-autoaseman aukion alueella. Vesihuollon osalta ei ole merkitystä, mitä alueelle rakennetaan, vaadittavat toimenpiteet ovat joka tapauksessa samat. Vuoden 2015 alusta alkaen hulevesiasiat ovat siirtyneet kuntatekniikan vastuulle. Kaavamuutoksesta aiheutuvat kustannukset Vaasan Vedelle tulee hoitaa kaupungin ja rakennuttajan välisessä maankäytösopimuksesta saaduilla maksuilla. Liitteenä on alustava kartta muutos- ja lisätöistä, joilla varmistetaan alueen vesihuollon toimivuus. Muutoin Vaasan Vesi tukee kaavamuutosehdotusta.

Vastine / vaikutus kaavaehdotukseen: Ei vaikutusta kaavaehdotukseen.

4. Kiinteistö Vaasan Olympiakiinteistö 14.9.2015 (saapunut 15.9.2015)

Konepajakadun kohdalla tulee poistaa istutettavat puurivit kadun molemmista reunoista, jotta riittävä pysäköintimahdollisuus säilyisi. Pysäköintipaikkoja tulisi lisätä Konepajakadulla.

Vastine / vaikutus kaavaehdotukseen: Konepajakadun puurivit kuuluvat olennaisena osana viihtyisään katutilan muodostumiseen. Konepajakatu on toinen kaupungin pääsisääntuloväylistä koillisen suunnasta ja mikäli Konepajakadusta on tarkoituksena tehdä 2+2 –kaistainen ajoväylä, ei katualueelle mahdu pysäköintiä. Lisäksi korttelin 9 keskellä asemakaava sallii kaksikerroksisen pysäköintilaitoksen rakentamisen, jolla voidaan helpottaa kyseisen korttelin pysäköintitarvetta. Ei vaikutusta kaavaehdotukseen.

5. Pohjanmaan pelastuslaitos 16.9.2015 (saapunut 16.9.2015)

Pelastuslaitoksella ei ole huomautettavaa asemakaavaehdotuksesta.

Vastine / vaikutus kaavaehdotukseen: Ei vaikutusta kaavaehdotukseen.

6. Pohjanmaan poliisilaitos 16.9.2015 (saapunut 18.9.2015)

Poliisilaitoksella ei ole huomautettavaa asemakaavaehdotuksesta.

Vastine / vaikutus kaavaehdotukseen: Ei vaikutusta kaavaehdotukseen.

7. Mustasaaren kunta 17.9.2015 (saapunut 18.9.2015)

Asemakaavan muutos mahdollistaa laadukkaan rakentamisen Vaasassa ja alue muodostaa kokonaisuuden Vaasan muun keskustan kanssa. Linja-

autoaseman alueen rakentaminen vaikutta liikenteen, asumisen, kaupan ja palveluiden johdosta Sepänkylään. Mustasaaren kunta toivoo, että alueet voivat täydentää toisiaan ja lisätä yhdessä seudun työpaikkoja ja tulomuuttoa.

Vastine / vaikutus kaavaehdotukseen: Ei vaikutusta kaavaehdotukseen.

8. Suomen Turvallisuusverkko Oy 18.9.2015 (saapunut 18.9.2015)

Ei lausuttavaa asemakaavan ja tonttijaon muutoksesta.

Vastine / vaikutus kaavaehdotukseen: Ei vaikutusta kaavaehdotukseen.

9. Tekninen lautakunta / kiinteistötoimi 23.9.2015 (saapunut 28.9.2015)

Kiinteistötoimella ei ole huomautettavaa asemakaavaehdotuksesta.

Vastine / vaikutus kaavaehdotukseen: Ei vaikutusta kaavaehdotukseen.

10. Tekninen lautakunta / kuntatekniikka 23.9.2015 (saapunut 28.9.2015)

Rakentamisaikana tulee huomioida Vöyrinkadun erikoiskuljetusreitin toimivuus. Pysäköintipaikkojen määräksi hotelli- ja kongressivieraiden osalle on arvioitu olevan 300 ap. Em. henkilömäärää suuremmat vierasmäärät tulee autopaikkojen osalta ohjata muille pysäköintipaikoille tai esittää bussi- tai rautatiekuljetuksia kyseisille henkilöryhmille, jos suunnitellun rakennuksen erilaiset käyttömuodot ovat yhtä aikaa käytössä. Kuntatekniikan kustannukset arvioidut kustannukset asemakaavan toteuttamisen osalta ovat 2,6 milj. €.

Vastine / vaikutus kaavaehdotukseen: Ei vaikutusta kaavaehdotukseen.

11. Finavia 7.10.2015 (saapunut 7.10.2015)

Finavia esittää, että yleisiin kaavamääräyksiin lisätään: ”Rakennettavien ja rakennusaikaisten yli 30 metriä korkeuteen maanpinnasta ulottuvien rakennusten ja rakenteiden pystyttämiseen tulee saada ilmailulain mukainen lentoestelupa.”

Vastine / vaikutus kaavaehdotukseen: Lisätään yleisiin kaavamääräyksiin Finavian esittämä määräys koskien lentoestelupaa.

12. Pohjanmaan liitto 8.10.2015 (saapunut 8.10.2015)

Asemakaavan muutosehdotus on maakuntakaavan tavoitteiden mukainen. Pohjanmaan liitto esittää, että jatkosuunnittelussa huomioidaan jalankulkijan kokemusmaailma ja kaupunkitilan ihmisen mittakaava. Korkea torniosa voidaan sijoittaa strategisesti oikeaan paikkaan kaupunkirakenteessa kaupungin sisääntulon yhteyteen, mutta vähäisempikin kerros määrä kuin 25 riittäisi maameriksi. Pohjanmaan liitolla ei ole muuta huomautettavaa asemakaavaehdotuksesta.

Vastine / vaikutus kaavaehdotukseen: Katutilan mittakaava on huomioitu katuun rajautuvien rakennusmassojen enimmäiskorkeusmääräyksillä, jotka eivät ylitä katujen vastakkaisilla puolilla olevien kortteleiden enimmäiskorkeuksia. Hotelli- ja asuintorniosan enimmäiskorkeus on 25 kerrosta siksi, että yhden kerroksen pohjapinta-ala joudutaan taloudellisesta näkökulmasta tekemään riittävän isona, jolloin tornin korkeutta joudutaan vastaavasti korottamaan, jotta vaikutelma maamerkistä olisi mahdollista hyvien mittasuhteiden näkökulmasta. Lisäksi tornin paikka kaupunkirakenteessa on ideaalinen, jolloin korkeuden ylitys suhteessa nykyisiin korkeimpiin rakennuksineen ei ole ongelma, koska uusi torni tulee lähelle muutenkin keskustan korkeinta rakennettua ympäristöä. Ei vaikutusta kaavaehdotukseen.

13. Rakennusvalvonta 8.10.2015 (saapunut 8.10.2015)

Kaavamerkintä C-1 mahdollistaa alueen monipuolisen käytön. Asumisen määrää on rajoitettu ja kaupallisiin palveluihin luettavan tilan vähimmäismäärä vaadittu, mikä tukee alueen rakentumista pääosin julkisiin keskustaluueen palveluihin. Kortteliin on osoitettu aukio tai tori, mikä on muistuma alueen historiasta ja julkisena solmupisteenä toimimisesta.

25-kerroksinen torni on alueen maamerkki ja oivallisesti Sepänkyläntien päätteenä.

Rakennusalueen raja sallii noin 15 m korkean rakennuksen rakentamisen aina Vöyrinkadun ja Sepänkyläntien kulmaan kokonaisuudessaan. Tämä ei kuitenkaan ole ollut havainnekuvien mukaan tarkoitus, mikä olisi hyvä huomioida myös kaavassa rajoittaen rakennusala tai varmistamalla kevyen liikenteen yhteydet keskustasta korttelin torialueelle.

Kun yleisiä jalankulkutiloja saadaan rakentaa kerrosalan lisäksi, olisi hyvä merkitä ne tai ainakin jalankulun pääväylä karkeasti ohjeellisella alalla, jotta ne sijoittuvat sinne, missä ne palvelevat yleistä jalankulkua parhaiten. Kun kyse on sisätiloista, olisi myös hyvä sopia riittävä aika, jolloin tilat ovat yleiselle jalankululle avoinna, esimerkiksi 7-21.

Alueen kehittäminen liittyy oleellisesti keskusta strategiaan ns. 'hyppy radan yli' rakennemalliin, missä ajatuksena on, että vanha keskusta yhdistyy uuteen. Tämä edellyttää kevyen liikenteen jouhevaa yhdistämistä alueiden välillä. Maasillan kautta kulkeva kevyt liikenne ei nykyisellään toimi houkuttelevana yhteytenä. Olisi hyvä miettiä suoraa yhteyttä Hovioikeuden puistikon, kävelyalueen, kautta rata-alueen yli ja edelleen puiston kautta. Tällä kohennettaisiin myös yhteyksiä Vöyrinkaupungin suuntaan. Rataliikenne pysähtyy Vaasan asemalla, jolloin se mahdollistaa uusia yhteyksiä myös yli rata-alueen.

Vastine / vaikutus kaavaehdotukseen: Asemakaavaehdotukseen ohjeellisena merkitty länteen avautuva aukio on hyvin saavutettavissa Vöyrinkatua pitkin kävellen ja pyöräillen. Vöyrinkatuun rajautuvan rakennusmassan enimmäiskorkeus lisätään kaavakarttaan, jolloin varmistetaan riittävä valoisuus myös etelän suunnasta. Kaavakarttaan lisätään myös merkintä yleiselle jalankululle varatusta alueen osasta. Yhteyttä keskustasta Hovioikeudenpuistikkoa pitkin linja-autoaseman

kortteliin on aiemmin pohdittu, mutta se on kaatunut liikenneviraston vastustukseen. Maasillan visuaalisen ilmeen parantaminen kävelijän ja pyöräilijän näkökulmasta lienee paras ratkaisu tavoiteltaessa alueen saavutettavuutta keskustan suunnasta.

14. Talotoimi 8.10.2015 (saapunut 8.10.2015)

Talotoimi katsoo, että liikennejärjestelyt kaavaehdotuksen mukaisena turvaavat sosiaaliviraston toimitilarakennuksen ”Saunatalon” saavutettavuuden. Saunatalon väestönsuoja on peruskorjauksen yhteydessä osoitettu linja-autoaseman väestönsuojatiloihin. Talotoimi edellyttää, että Saunatalon väestösuojajärjestely ratkaistaan korttelissa 75.

Vastine / vaikutus kaavaehdotukseen: Vanhan linja-autoaseman purkuluvan hakemisen yhteydessä on Saunatalon väestönsuojarasite huomioitu.

15. Pohjanmaan museo 8.10.2015 (saapunut 8.10.2015)

Pohjanmaan museo on aiemmassa lausunnossaan tuonut esiin, että linja-autoaseman aukio sitä reunustavine rakennuksineen, on koko maakunnan mittakaavassa merkittävä kokonaisuus, jonka arvo perustuu sen historialliseen dokumentointiin Suomen autoistumisesta ja liikennöinnin kehittymisestä. Pohjanmaan museo toteaa alueen suunnittelun pohjana käytetyn luonnosvaiheen vaihtoehdon 2 suunnitelmien kehittyneen osittain parempaan suuntaan, kun rakennusmassojen muotoa ja sijoittelua on muokattu. Rakennusmassoja on kasvatettu sekä yhdistetty ja rakentamiselle suunnatut alueet on sijoitettu olemassa olevan kaupunkirakenteen linjojen mukaisesti. Museo on kuitenkin pahoillaan, että luonnosvaiheen vaihtoehdon 1 ratkaisussa esitetty vanhan linja-autoaseman hyödyntäminen osana toteutettavaa uudisrakentamista, on jäänyt tästä kaavaratkaisusta pois.

Aiemmissa luonnoksissa oli huomioitu alueen aukiomainen historia ja toiminta julkisena tilana ja myös esitetyssä kaavaehdotuksessa tilojen käyttötarkoitus on osittain julkinen. Kaavassa ei kuitenkaan ole varattu erityistä aluetta tai pinta-alavarausta julkiselle käyttötarkoitukselle. Museo katsoo, että alueen aukiomainen luonne ja sen piirteiden säilyttäminen, joka oli huomioitu luonnosvaiheessa, on kaavaehdotuksessa jäänyt vähäiselle huomiolle. Ratkaisu, jossa alueen länsireunalla on pienehkö torialue, ei tue alueen aukiomaisen luonteen säilyttämistä. Alueen rakentuessa kaavan mukaisesti, rakennusmassat sulkevat jokaisella tontin sivulla alueen lähes kokonaan. Havainnekuvien esittämät vaihtoehdot kiinteistön länsireunan avarasta luonteesta, ovat täysin kiinteistön rakennussuunnitelmista riippuva mahdollisuus, asemakaavaehdotus ei tässä muodossaan tue aukiomaista lopputulosta. Vaasan talotoimi on lausunnoissaan kaavan aiemmissa vaiheissa esittänyt nykyisen opistotalon huomioimista olennaisena osana kaavan toteutusta. Pohjanmaan museo yhtyy Talotoimen mielipiteeseen ja esittää korttelialueen kulman avaamista Sepänkyläntielle ja Opistotalolle päin ja torialueen jatkamista tähän suuntaan.

Asemakaavassa on rakennusosien maksimikorkeudet esitetty yläpohjarakenteen ylimpinä korkeustasoina, mikä ratkaisuna on museon

mielestä periaatteellisesti hyvä, sillä rakennuksien kerrokorkeudet ovat vaihtelevia ja siten rakennuksen maksimikorkeus ei kerroslukujen kautta tule rajattua tarkasti. Korttelin rakennuksien massojen suhdetta arvioidessa ympäröivään rakennuskantaan, tulisi kuitenkin tiedossa olla myös aluetta ympäröivien rakennuksien korkeudet. Esitetyt rakennuksien maksimikorkeudet mahdollistavat matalimpienkin rakennusten osien kohdalla ympäröivän rakennuksien suhteessa melko korkeaa rakentamista, joka suunnitellun torniratkaisun kanssa luo kokonaisuudesta liian hallitsevan. Museo haluaa nostaa esille, että esitetyllä kaavaratkaisulla on mahdollista, että kortteli rakentuu korkeaksi, umpinaiseksi kokonaisuudeksi, joka on lähes sulkeutunut ympäröiviin kortteleihin nähden.

Museo huomauttaa myös, että suunnitellun torniosan korkeus on noussut merkittävästi luonnosvaiheen suunnitelmista, mutta korotuksen perusteita ei ole löydettävissä kaava-asiakirjoista.

Vaasan keskusta-alueen korkean rakentamisen selvityksessä (2014) on linja-autoaseman alue todettu sopivaksi korkeaan rakentamiseen, mutta tietyin edellytyksin. Selvityksessä todetaan, että linja-autoaseman tontin eteläosa on maamerkin paikka sijaintinsa sekä alueelta avautuvien näkymien vuoksi. Varjovaikutukset ovat kuitenkin alueella haasteelliset. Lisäksi selvityksessä annetaan suosituksia korkealle rakentamiselle ja suosituksissa todetaan, että korkea rakentaminen Vaasan mittakaavassa tarkoittaa ensisijaisesti 8-16 kerrosta ja yli 16 kerrosta on jo hyvin korkeaa rakentamista. Selvityksen mukaan korkealle rakentamiselle tulee olla selvät perusteet ja ratkaisujen tulee olla perusteltuja sekä kaupunkikuvallisesti että toiminnallisesti.

Pohjanmaan museo katsoo, että Linja-autoaseman aukion asemakaavaehdotuksessa myös vaikutusten arviointi rakennettuun ympäristöön on jäänyt vähäiseksi. Museo on aiemmissa lausunnoissaan todennut linja-autoaseman aukion rajautuvan useisiin tärkeisiin ja osin aiemmin jo suojeltuihin rakennuksiin ja katsoo, että korttelialueen rakentaminen tulee olla suunniteltu siten, että näiden rakennusten arvo ei vähene. Kaava-alueen eteläreuna rajautuu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun ympäristöön *RKY Vaasan rautatieasema*. Vaikutuksia ei kuitenkaan ole arvioitu kaava-alueen lähialueen rakennettuun ympäristöön, valtakunnallisesti merkittävään asema-alueeseen eikä kaupunkikuvaan laajemmalla tarkastelukulmalla. Myöskään korkean rakentamisen ratkaisun vaikutuksia ei kaavaehdotuksessa riittävästi arvioida eikä tuoda esiin.

Pohjanmaan museo katsoo, että kaavaehdotusta tulee tarkistaa. Kaavan vaikutukset tulee arvioida rakennettuun lähiympäristöön, *RKY-alueeseen* sekä kaupunkikuvaan ja tarkistaa kaavaehdotuksen ratkaisuja tarvittavilta osilta, jotta kaavaratkaisu soveltuu parhaalla mahdollisella tavalla arvokkaaseen ympäristöönsä. Kaavaehdotusta tulee tarkistaa myös siten, että rakennettava kokonaisuus huomioi paremmin alueen avoimen luonteen piirteiden säilyttämisen. Museo ei vastusta vanhan linja-autoaseman purkamista.

Vastine / vaikutus kaavaehdotukseen: Asemakaavaehdotuksessa torin/aukion paikka on määritelty lounaaseen ja etelään avautuvaksi. Sepänkyläntien ja Vöyrinkadun risteysalue on korkeammalla kuin entisen

linja-autoaseman kortteli ja myös siksi kaavaehdotuksen mukainen sijainti suojassa suoralta liikennemelulta on perusteltu. Jotta linja-autoasemalle suunniteltava Wasa Station –hankekokonaisuus olisi toiminnallisesti mahdollinen, aukion sijainti ja koko on optimoitu. Nykyisen kaltainen avoin ja kenttämäinen aukio ei muodosta miellyttävää eikä toiminnallista kaupunkitilaa. Miellyttävät aukiotilat syntyvät mittakaavaa pienentämällä. Tavoitteena on luoda edellytykset aukiolle, jossa erilaisten tapahtumien järjestäminen on mahdollista ilman liiallista liikennemelua ja ylisuurta avointa tilaa.

Torniosa toimii päämaamerkkinä lähestydessä keskustaa koillisen suunnasta. Sen sijainti on optimaalinen näkyvyyden ja kaupunkirakenteen kannalta. Jotta tornirakentaminen olisi taloudellisesti mahdollista, pitää yhteen kerrokseen saada riittävän paljon kerrosalaa. Mikäli tornin korkeus pidettäisiin vain 16-kerroksisena, muuttuisivat tornin mittasuhteet epäedullisiksi eikä tornivaikutelmaa ei saavutettaisi. Kaavaehdotuksen mukainen korkeus on perusteltua myös siksi, että keskustan laajentuminen radan koillispuolelle pitää osoittaa kaupunkikuvallisesti merkittäväällä tavalla. Korttelin rakennuskorkeudet noudattavat varsin pitkälle reunoiltaan ympäröivien korttelien enimmäiskorkeuksia. Koska linja-autoaseman rakennuskonsepti vaatii toimiakseen paljon kerrosalaa, joudutaan rakentamaan tehokkaasti, jolloin kortteli ei voi olla avoin kaikilta reunoiltaan.

Linja-autoaseman asemakaavaehdotus mahdollistaa Wasa Station –hankkeen toteuttamisen, jolla on positiivinen vaikutus ympäristöönsä toiminnallisesti, kaupunkikuvallisesti ja esteettisesti. Nykyinen linja-autoaseman aukion alue koetaan varsin epämiellyttävänä isona avoimena ja kaupunkitilallisesti määrittelemättömänä tuulisena läpikulkupaikkana. Kaupunkimainen tehokas rakentaminen, jolla luodaan selkeitä virikkeellisiä määriteltyjä tiloja, laajentaa keskustaa kiinnostavalla tavalla rautatien koillispuolelle. Asemakaava mahdollistaa uuden vilkkaan keskuksen syntymisen Klemettilään ja tästä syystä kaupunkitilan uusiminen aikaisempaa käyttötarkoitusta muuttamalla on perusteltua ja osa normaalia kaupunkikeskustan laajentamisprosessia. Myös olemassa olevien arvokkaiksi katsottujen rakennusten, kuten Opistotalon ja Saunatalon merkitys osana kokonaisuutta paranee, koska ne saavat vastapareja uudesta rakentamisesta. Saunatalo muodostaa uuden toriaukion lounaisen päädyn. Opistotalon pyöreä kulmaus on aiheena myös Sepänkyläntien toisella puolella olevan rakennusmassan kulmauksessa.

16. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 16.10.2015 (saapunut 16.10.2015)

Koska hanke ja investoinnit ovat suuria ja toteutumisen aikataulu pitkä, tulisi asemakaavan ratkaisu olla sellainen, joka ei liiaksi sido arkkitehtisuunnittelua. Asemakaavan tulisi kuitenkin sisältää ne reunaehdot, jotka johtavat hyvään kaupunkiympäristöön ja –kuvaan.

Kaava-asiakirjoista ei käy ilmi, miten kortteli on ajateltu liittyvän ydinkeskustaan ja miten radan ylitys tapahtuu. Kaavoituksen alkuvaiheessa Länsi-Suomen ympäristökeskus suositteli kaava-alueeseen mukaan otettavaksi myös viereisen ”Saunatalon” korttelin, jolloin olisi ollut mahdollista paremmin tutkia uuden keskustakorttelin liittymistä ydinkeskustaan ja asemapuistoon.

ELY-keskuksen kanta on, että kaavoituksessa tulisi myös laajemmin tutkia kevyen liikenteen reitit. Maakuntakaavassa on osoitettu kevyen liikenteen pääreitti keskustan läpi Sepänkyläntielle. Kaavaehdotuksesta kuitenkin puuttuu määräyksiä pyörä- ja mopopysäköinnistä. Myös joukkoliikenne tulisi huomioida, niin että Sepänkyläntien linja-autopysäkki olisi turvallinen suhteessa pyöräilijöihin.

Kaavaehdotuksen ohjeellisesti merkitty tori on pienehkö ja alistetussa asemassa verrattuna tavoiteasetteluun. Havainnekuissa aukion on ajateltu jatkuvan Sepänkyläntielle saakka, joka ei ole kaavakartan mukainen ratkaisu. Kaavoituksessa tulisi jatkaa julkisten ulkotilojen suunnittelua tutkimalla aukion jatkumista mahdollisimman suoraan rautatiepuistoon tielle, jossa aukio liittyisi Opistotaloon. Tavoitteiden painottaessa julkisen tilan tärkeyttä, tulisi myös kaavakartalla harkita katuaukion/torin merkintää.

Kaava-asiakirjoista ei käy ilmi, miten uusi keskustakortteli on sopeutettu linja-autoaseman aukiota reunustavien kortteleiden rakennustaiteellisesti arvokkaisiin rakennuksiin (Opistotalo ja Vijo Rewellin rakennus vuodelta 1937). Kaavakartan tulkinta antaa kuitenkin aihetta epäillä, että tuleva rakennushanke on kauttaaltaan massiivinen, korkea ja sulkeutunut, varsinkin Olympiakadun ja Konepajakadun suunnista katsoen. Vaasan keskustastrategian mukaan Opistotalo on maamerkki ja porttirakennus maasillan päätteenä. Uusi 25-kerroksinen suunniteltu tornirakennus todennäköisesti sivuuttaa Opistotalon merkitystä maamerkinä, vaikka se lunastaa paikkansa Sepänkyläntien päätteenä ja luultavasti myös Hovioikeudenpuiston päätteenä.

Tulevaa keskustakorttelia suunnitellaan urbaaniksi ympäristöksi korkeilla rakennusmassoilla sekä Vaasan korkeimmalla tornirakennuksella. Samanaikaisesti kaavaehdotuksen julkiset ulkotilat ovat jääneet vähäiselle huomiolle. Vaarana on, että hyvin tehokas urbaaninen rakenne synnyttää sosiaalisesti epäviihtyisän alueen. Mittakaavaltaan monimuotoisempi rakennushanke, joka avautuu kaikkiin ilmansuuntiin ja joka ottaisi huomioon inhimillisen mittakaavan, voisi paremmin sopeutua ympäristöön.

Kaavakarttaan julkisivuja koskevat määräykset ovat hyvin yleisiä, joista ei voida vetää mitään konkreettisia johtopäätöksiä, miten julkisivut tulisi suunnitella. Käytännössä delegoidaan silloin kaupunkikuvan suunnittelu rakennusvalvonnalle.

ELY-keskus suosittelee, että kaavaan otetaan mukaan myös määräyksiä koskien esim. viherkattoja ja muita huleveden käsittelyyn liittyviä määräyksiä sekä aurinkopaneeleita. Kaavassa olisi hyvä käsitellä myös esteettömyyttä.

Sepänkyläntien liikenneselvityksen toimivuustarkastelussa todetaan, että pysäköintilaitoksen ja Sepänkyläntien välinen liittymäväli helposti tukkeutuu. Kaavaehdotuksessa Olympiakatu osoitetaan vain kaksiajokaistaisena ja ajo pysäköintilaitokseen lähemmäksi Sepänkyläntietä, mikä todennäköisesti tulee aiheuttamaan ongelmia. Olympiakatu ja Vöyrinkatu ovat erikoiskuljetusreittejä, joille tulisi taata 7 x 7 x 30 metrin kokoinen reitti.

Musiikki- ja kongressitiloja ei voida luetella julkisiksi lähipalveluiksi, vaan kulttuuritoimintaa palvelevaksi rakentamiseksi. Musiikki- ja kongressitilojen kerrosalan enimmäismäärä olisi hyvä määrätä kaavassa. Kaupallisten palvelujen kerrosalojen määrittely ei ole tarkoituksenmukainen, jos määräyksestä puuttuu kerrosalan enimmäismäärä. Periaatteessa kaava sallii silloin kaupallisia palveluja koko rakennusoikeuden verran vähennettynä asumisen kerrosala. Kaupallisten palvelujen sijasta olisi hyvä käyttää termiä liikerakentamista, jolloin siihen sisältyy myös hotellin kerrosala.

Selostuksesta tai kaavakartalta ei käy ilmi, miten tai minne vähintään 10 m²/asunto oleskeluun varattavaa pihatilaa on ajateltu sijoitettavan.

Yleinen määräys siitä, että tilapäinen myynti ja esiintyminen on sallittu katuaukiolla/torilla, ei ole mahdollista määrätä klaavoituksessa, koska se liittyy toiminnallisuuteen.

Asuntorakentamista ja hotellitiloja on kaavaehdotuksessa ajateltu sijoitettavan korkeaan tornirakennukseen Sepänkyläntien varrelle, jonne liikenteen melu varmasti kantautuu. Kaavaan tulisi lisätä määräyksiä melusta.

Keskustakortteli sijaitsee suhteellisen lähellä junarataa. Kaupungin vastineessa Liikenneviraston lausuntoon todetaan, että uudisrakentaminen tulee rakentaa niin, että mahdollinen tärinä huomioidaan rakenneratkaisuissa. Kaavoituksessa tulisi selvittää, aiheutuuko raideliikenteestä tärinää ja miten se huomioidaan kaavassa.

Hulevesien osalta tulisi selvittää, voiko keskustakorttelin hulevedet käsitellä istutuksien, viherkattojen, läpäisevien pintojen tms. avulla osana hulevesijärjestelmää.

Vaikutusten arviointi kaupunkikuvaan on puutteellisesti käsitelty kaavassa. Havainnekuvia on ainoastaan 2 kpl eivätkä kaikilta osin vastaa kaavakarttaa. Korttelin suhde ympäröivään rakennuskantaan ei selviä kaavamateriaalista. Kaavakartalla on määrätty vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema, jota on hankala suhteuttaa viereisten kortteleiden kerroslukuihin. Olympiakadun ja Vöyrinkadun korttelisivuille osoitetaan ulokkeita, joita on vaikea tulkita. Sepänkyläntien ja Vöyrinkadun korttelisivuille osoitetaan ulokkeita, joita on vaikea tulkita. Sepänkyläntien ja Vöyrinkadun kulmassa on korttelialuetta, jonne ei osoiteta rakennusala, mutta ei myöskään aukiota tai toria.

ELY-keskuksen mukaan sosiaaliset vaikutukset tulisi myös tutkia ja huomioida. ELY-keskus esittää, että linja-autoaseman tarkistetusta kaavasta pidetään viranomaisneuvottelu.

Vastine / vaikutus kaavaehdotukseen: Kaavaselostukseen on lisätty Wasa Station –hankkeen havainnekuvia, jotka kertovat rakentamisen arkkitehtonisesta laadusta.

Entisen linja-autoaseman korttelin yhteydet nykyiseen keskustaan jalankulun ja kevyen liikenteen kannalta ovat tärkeitä. Kaavarajaukseen ei kuitenkaan ole otettu mukaan maasiltaa eikä Saunatalon korttelia, koska varsin suorat ja toimivat yhteydet radan yli ovat jo olemassa. Rautatien ylittäminen tasossa ei ole hyväksyttävissä VR:n tai Liikenneviraston taholta. Tunnelivaihtoehto olisi vaikeasti rakennettavissa ja epäilemättä hyötyihinsä nähden liian kallis sekä epämiellyttävä. Maasilta lienee käytössä vielä vuosikymmeniä, joten tässä vaiheessa voidaan ainoastaan todeta, että yhteydet keskustaan ovat maasillan ja Konepajakadun kautta. Yhteydet ovat nykyään myös hyvät ja nopeat, ainoastaan autoliikenteen vilkkaus on häiriöksi ja siihenkin voidaan tulevaisuudessa pyrkiä vaikuttamaan julkisen liikenteen ja pyöräilyn priorisoinnilla henkilöautoliikenteen sijaan. Olennainen merkitys on linja-autoaseman kaakkoispuolella kulkevan Sepänkyläntien katutilan käsittelyllä ja ajonopeuksien laskulla. Asemakaavamääräyksissä on vaadittu korttelia ympäröivien risteysalueiden kiveämistä ja/tai laatoittamista viihtyisään ympäristöön sopivalla tavalla. Lisäksi katualueet on reunustettava istutettavin puurivein.

Kaavakartassa korttelia ympäröivillä kaduilla on esitetty ohjeellisena puurivit, joiden vieressä on varattu tila jalankululle ja kevyelle liikenteelle. Kaavamääräyksiin on lisätty vaatimus polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärästä. Linja-autoasemalle rakennettavassa Wasa Station –hankkeessa haetaan BREEAM-ympäristösertifikaattia, jossa on varsin tiukkoja vaatimuksia polkupyöräpaikkojen säilytyksen ja esteettömän liikkumisen suhteen.

Kaavakartaan lisätään Vöyrinkatuun rajautuvan rakennusmassan enimmäiskorkeus, jolloin varmistetaan aukion visuaalinen jatkuvuus Opistotalon suuntaan. Koska kortteli on kokonaisuudessaan yhtä suurta rakennettavaa kokonaisuutta, on julkinen katuaukio/tori -merkintä muutettu korttelin sisäiseksi julkisluontoiseksi aukioksi.

Wasa Station –hanke on iso ja tulee täyttämään korttelin tehokkaasti. Toiminnallisen kokonaisuuden varmistamiseksi on aukiotila sijoitettu kompaktina keskelle korttelin aurinkoisinta sivua. Konepajakadun, Olympiakadun ja Vöyrinkadun puoleisten rakennusmassojen korkeudet noudattelevat vastapäisten rakennusten korkeuksia, joka on urbaani ratkaisu. Korkean torniosan on tarkoituskin muodostaa uusi maamerkki. Opistotalon nurkan pyöreä muoto on kuitenkin tuotu aiheena myös vastapäätä Sepänkyläntietä Wasa Stationin rakennusmassaan. Näin vanha ja uusi rakenne muodostavat kaupunkivallisen parin, joka avautuu varsinkin katutasossa liikkuvalla.

Kortteliin Wasa Station –hankkeen rakentamisen myötä syntyvä toiminnallinen kokonaisuus on kaupunkilaisten sosiaalisten kohtauspaikkojen luomista ajatellen mitä parhain lähtökohta parantaa rautatien koillispuolen edellytyksiä kasvaa keskustamaiseksi alueeksi. Toteutuessaan hanke ehdottomasti parantaa myös ympäröivien kortteleiden statusta ja nostaa ympäristön viihtyvyyttä ja arvostusta. Päivittäin korttelissa ja sen ympärillä tulee liikkumaan kymmeniä tuhansia ihmisiä, jolloin paikkaa voidaan pitää erittäin suosittuna.

Julkisivumääräyksiä on tarkennettu mm. läpinäkyvyyden suhteen määräyksellä, jonka mukaan vähintään 60 % katujulkisivuilta tulee olla lasia ja katutaso julkisivuista vähintään 50 % tulee olla valoa läpäisevää materiaalia. Näin varmistetaan viihtyisyä ja kaupunkimainen katutila.

Hulevesien imeyttämistä koskeva yleispiirteinen määräys on lisätty kaavamääräyksiin, mutta aurinkopaneeleja tai viherkattoja koskevia määräyksiä ei ole mielekästä asettaa, koska korttelin rakennushankkeen toteuttajalla tulee olla mahdollisuus hakea optimaalista vaihtoehtoa hulevesien käsittelyssä ja korttelin sisäisessä energiantuotannossa.

Sekä Vöyrinkatu että Olympiakatu ovat katuleikkaukseltaan riittäviä erikoiskuljetuksille. Ruuhka-aikoina voi jonkin verran jonoja syntyä ajettaessa Olympiakadulta maanalaiseen pysäköintiin ja sieltä pois, mutta se on normaalia keskusta-alueilla. Myös Vöyrinkadulta on henkilöajoneuvojen ajoyhteys maanalaiseen pysäköintihallin.

Keskustatoimintojen korttelialue –kaavamääräystä (C-1) on tarkennettu siten, että julkinen lähipalvelu on muutettu kulttuuri- ja urheilutoimintaa palvelevaksi rakentamiseksi, jonka vähimmäismäärä on 8000 k-m². Lisäksi kaupalliset palvelut –kaavamääräys on muutettu termiksi liikerakentaminen.

Oleskeluun varattavan pihatilan sijoitusta ei ole haluttu tarkemmin määrittellä kaavamääräyksiin, koska se voidaan hankkeen toteutussuunnitelmissa esittää myöhemmin. Pihatila joudutaan rakentamaan kattotasanteelle, jossa tilaa ja sijoituspaikkoja riittää.

Asemakaavakarttaan lisätään määräys Sepänkyläntietä ja Konepajakatua vastaan olevien ulkoseinärakenteiden vaadittavasta ääneneristävyydestä.

Vaasan keskustan osayleiskaavan tärinäselvityksen (Sito 28.5.2015) mukaan entinen linja-autoaseman kortteli ei sijaitse tärinän riskialueella.

Havainnekuvia kaavaehdotuksen mukaisesta Wasa Station –hankkeesta lisätään kaavaselostukseen havainnollistamaan paremmin kaavan tarkoitusta.

Sosiaalisten vaikutusten arviointi lisätään kaavan vaikutuksia käsittelevään lukuun.

Julkisen nähtävillöön jälkeen tehdyt muutokset asemakaavaehdotukseen:

Asemakaavakarttaa ja –määräyksiä on tarkistettu seuraavasti:

- Rakennuskorkeuksia Vöyrinkadun puoleisella reunalla on madallettu korkeusmerkinnällä välittömästi Sepänkyläntien ja Vöyrinkadun kulmauksesta rakennettavien rakennusosien suhteen. Näin toriaukion valoisuus varmistetaan.
- Katuaukio/tori –asemakaavamerkintä on muutettu korttelin sisäiseksi aukioksi/toriksi, jonka koko tulee olla vähintään 3400 m².
- Julkisivumääräyksiä on tarkennettu seuraavasti: ”Katutaso julkisivuista vähintään 60 % tulee olla lasia. Muiden kuin katutaso kerrosten julkisivuista vähintään 50 % tulee olla valoa läpäisevää materiaalia.”
- Ajoneuvoliittymäkohtia on tarkennettu korttelia reunustavilla kaduilla.

- Keskustatoimintojen korttelialue –kaavamääräystä (C-1) on takennettu seuraavasti: ”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.
- Korttelin sisäisiä yleisiä jalankulkualueita on määritelty ohjeellisina asemakaavakarttaan.
- Yleismääräyksiin on lisätty teksti sähköjakelumuuntamoiden rakentamisen mahdollistamisesta kortteliin.
- Yleismääräyksiin on lisätty pyöräpaikotusvaatimus 600 pyörälle.
- Yleismääräyksiin on lisätty teksti: ”Rakennettavien ja rakennusaikaisten yli 30 metriä korkeuteen maanpinnasta ulottuvien rakennusten ja rakenteiden pystyttämiseen tulee saada ilmailulain mukainen lentoestelupa.”
- Asemakaavan yleismääräyksiin on lisätty määräys asuntojen ja majoitustilojen ulkoseinärakenteiden vaadittavasta ääneneristävyydestä (35 dB).
- Korkean torniosan kerrosluku on muutettu XX-XXV, jolloin vähintään 20.kerroksinen torniosa vaaditaan rakennettavaksi.
- Hulevesien imeyttämistä koskeva seuraava määräys on lisätty kaavamääräyksiin: ”Tontin piha- ja hulevesistä tulee huolehtia imeyttävällä ja viivyttävällä kuivatustekniikalla tontin alueella.”
- Kaavamääräyksistä on poistettu määräys: ”Tilapäinen myynti ja esiintyminen on sallitu katuaukiolla/torilla.”
- Maanalainen yhteys –merkintä on poistettu Sepänkyläntieltä.
- Yleismääräyksiin on lisätty teksti: ”Ylimmän kansirakenteen päälle tulee puiden juuristolle varata kasvutilaa vähintään 70 cm.”

Kaavaselostusta on täydennetty seuraavasti:

- Havainnekuvia asemakaavan mukaisesta toteuttamisesta suhteessa kaupunkikuvaan on lisätty asemakaavan toteutusta käsittelevään lukuun.
- Sosiaalisten vaikutusten arviointi on lisätty kaavan vaikutuksia käsittelevään lukuun.

4.2.4 Viranomaisyhteistyö

Ensimmäinen viranomaisneuvottelu (MRL 66 §) pidettiin kaupunkisuunnittelussa 10.6.2008. Neuvottelussa esitettiin kommentteja entisen linja-autoaseman aukion alueen kauppakeskushankkeesta seuraavasti:

Tiehallinto:

Kauppakeskushanke on katuverkon varaan rakentuva hanke. Osa asiakkaita tulee Yhdystien, osa Sepänkylän ohitustien kautta ja hankkeen mitoitustiedot toimivat lähtötietona Yhdystien aluevaraussuunnitelmaa tehtäessä. Hanke on hyvä, tiivistää keskustaa ja bussipysäkkimahdollisuus lähellä.

Länsi-Suomen Ympäristökeskus:

Kokous on aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu, OAS on kommenttien kohteena. Ehdotusvaiheen jälkeen pidetään toinen viranomaisneuvottelu. Kiinnitettävä huomiota mm.:

- Ostovoiman kasvuun ja kehityksen tavoitteeseen
- Liikennejärjestelyjen toteutuksen ajoitukseen
- Paikoitukseen ja kevyen liikenteen väylien suunnitteluun ja toteutukseen
- Keskustan osayleiskaava on vanhentunut, ei matkakeskusta tai vähittäiskaupan suuryksikkömerkintää
- Kaupungin olisi ollut hyvä arvioida Klemetilän alueen osayleiskaavan tarkistaminen
- Saunatalon kortteli pitäisi olla mukana asemakaavan muutoksessa
- Pysäköintiselvitys selvitysluetteloon mukaan
- Vaikutuksien arviointiin pitäisi lisätä meluvaikutus ja miettiä missä mittakaavassa luonnonympäristöä arvioidaan, kun alueella ei sitä ole. Yhdyskuntataloudellisiin vaikutuksiin euromäärät mukaan
- Osallisiin pitäisi erottaa viranomaiset (ketkä osallistuvat viranomaisneuvotteluihin) ja muut yhteistyötahot
- Paljonko hanke laskee pohjaveden tasoa?
- Esteetön kulkeminen huomioitava kävelykadulta

Pohjanmaan liitto:

Ote maakuntakaavasta mukaan OAS:aan. Alue on keskustan toimintojen aluetta ja se on rakennettava korkeatasoisesti, asemakaavan muutos tukee keskustan kehittämistä.

Kiinteistö- ja vihertoimi:

Neuvoteltavia asioita ovat mm. torialueen ja asemapuiston torimaisen osan ”omistus” sekä kokonaishinta.

Pohjanmaan kauppakamari:

Erinomainen hanke, jonka ympärillä on valmis kaupunkirakenne. Helpottaa liikennettä ja huomio vanhenevan väen. Tiivis alue lähellä keskustaa. Vaasan kaupallinen kasvun jälkeensäjäneisyys otetaan nyt kiinni. Toivotaan myönteisiä suhdanteita ja myönteistä suhtautumista.

Pohjanmaan museo:

Liikennehistoriallisesti merkittävä aukio, näkymät ovat tärkeitä. Valtakunnallisesti arvokkaan asemapuiston läpi menevän väylän toteutukseen toivotaan pieteettiä. Inventoinnit I ja II vanhentuneet, inventoinnit pitäisi tarkistaa kymmenen vuoden välein. Uuden tornin korkeuden ei saisi ylittää Opistotalon tornia.

Vastineiden yhteenveto:

Hanke tukee ydinkeskustan kaupallista houkutteluvuutta ja kestäväää kehitystä. Hanke vaatii toteutuessaan tietyt liikenteelliset ratkaisut, mm. Korsholmanpuistikon jatkeen sillan Klemetiläraiteineen, kävelykadun yhteyksien parantamisen ja selkeyttämisen kauppakeskukseen sekä sitä ympäröivän katutilan uusimisen. Arviot yhdyskuntataloudellisista vaikutuksista on lisätty selostuksen.

Toinen viranomaisneuvottelu pidettiin 27.11.2015. Siinä esitettiin eri lausuntoja seuraavasti:

Pohjanmaan ELY-keskus:

- Wasa Station –hanke entiseen linja-autoaseman kortteliin on juuri se, mitä Vaasa tarvitsee.
- Kaupan tilat pitäisi olla mahdollisimman muunneltavat.
- Onko kaupallisissa tiloissa mahdollisuuksia sijoittaa esim. ”toimintapuistoja” (vrt. Swingeling / HopLop)?
- Sopisiko kortteliin esim. kirjasto Uumajan kulttuuritalon tapaan kaupunkilaisten olohuoneeksi?
- Voisiko kattoterassille sijoittaa ns. ”green gardenin”?

Pohjanmaan liitto:

- Asemakaavan muutosehdotus on maakuntakaavan mukainen.
- Kortteli on hyvin saavutettavissa keskustasta ja se on liikenteellinen solmukohta.
- Näyteikkunamaailma on ihmisen mittakaavassa.
- Tornin korkeus ei ole ylisuuri kaupungin silhuetissa.
- Maakuntakaavan sisältöä voisi täydentää kaavaselostukseen:
 - Kaupunkikehittämisen vyöhykkeellä
 - Keskustatoimintojen aluetta
 - Matkailun vetovoima-alue / matkailun ja virkistykseen kehittämisen kohdealue
 - Kuuluu Vaasan laatukäytävään

Pohjanmaan museo:

- Oleellisin kysymys on torin/aukion suhde ympäröivään rakentamiseen.
 - Saunatalo on otettu kokonaisuudessa aika hyvin huomioon.
 - Opistotalo osana porttiaihetta → voisiko olla hieman aukiomaisempi linja-autoaseman korttelin puolella?
 - Ympäröivien kortteleiden katuja reunustavien rakennusten korkeudet olisi hyvä tuoda esiin.
 - Umpinaiselta vaikuttava rakennusmassa, joka kuitenkin on avoin mm. ikkunapintojen kautta.
- Tori vaikuttaa melko pieneltä.
- Kaukonäkymät kaupungin silhuettiin suhteessa korkeaan torniin varsin hyvät.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / liikenne:

- Olympiakadulta on otettu yksi kaista pois, jolloin automäärän kasvaessa tulee ruuhkaa.
- Valoristeys säilyy. Vihreää aaltoa Sepänkyläntiellä joudutaan mahdollisesti rajoittamaan, jotta liikenne korttelin ympärillä sujuisi. Hyvä toisaalta olisi, että vihreä aalto pystyttäisiin säilyttämään, vaikka vauhtia jouduttaisiin pudottamaan.
- Olisiko Olympiakatu mahdollista tehdä nelikaistaiseksi?

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / ympäristö:

- Opistotalon ja Rewellin suunnitteleman rakennuksen liittyviä mittakaavataarkasteluja suhteessa Wasa Stationin torniin olisi hyvä havainnollistaa esim. katujulkisivujen jatkumolla, koska torniosa on varsin massiivinen.
- Suora jalankulkuyhteys kävelykadulta nähdään tärkeänä.
- Voisiko Vöyrinkadun ali rakentaa jalankulkuyhteyden?

- Pyöräteiden sijaintia tulisi havainnollistaa.
- Voisiko lasien alle saada vihreyttä eli esim. kattopuutarha tms?
- Kaupan, asumisen ja kulttuuritoimintojen kerrosalaneliöiden suhde?
- Tilapäinen myynti –kaavamääräys kannattaa poistaa.
- Julkisen/yksityisen suhde kaavassa, asemakaavoissa on usein kyseessä yleinen intressi. Toteuttamissopimuksissa ei niinkään julkinen vallankäyttö, jolloin asemakaavassa olisi syytä ottaa kantaa julkisesta näkökulmasta mm. viheralue- ja hulevesiasioihin.
- Naapurikiinteistön muistutus olisi hyvä huomioida.

4.3 Asemakaavan tavoitteet

4.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Linja-autoaseman aukion alueella on keskeinen asema tulevassa kaupunkirakenteessa ja se on keskustan laajentumisaluetta. Alue liittyy ydinkeskustaan sekä Vöyrinkaupunkiin ja se tulee rakentaa samoin periaattein kuin ydinkeskusta. Asemakaavan muutoksen tavoitteena on luoda kaikkien kaupunkilaisten kohtaamispaikka, jossa eri kulttuuri- ja urheilutoiminnot sekä kaupalliset palvelut luovat houkuttelevaa toiminnallista kaupunkiympäristöä. Kokonaiskonsepti mahdollistaa uudenlaisten liiketoimintojen luomisen kaupunkilaisten ulottuville. Päättävänä on Vaasan keskustan laajentaminen rautatien koillispuolelle ja kaupunkikuvan eheyttäminen.

Toteutuessaan Wasa Station -hanke eheyttää toiminnoiltaan muuttuvan alueen kaupunkikuvaa ja viestii voimakkaasti ydinkeskustan läheisyydestä. Tavoitteena on säilyttää viitteitä linja-autoaseman aukion alueen torimaisesta luonteesta Vöyrinkadun (lännen) suuntaan avautuvan uuden aukion avulla. Linja-autoaseman aukion alueesta tulee rautatien koillispuolen asukkaiden palvelukeskittymä. Wasa Station –hankkeen toteutuminen lisää keskusta-asumisen houkuttelevuutta palvelutarjonnan laajentuessa ja parantuessa ja se edesauttaa Klemetilä pohjoisen alueen kerrostaloasumista ja vastaa näin haasteeseen tiivistyvän kaupunkirakenteen toteuttamisesta.

Kaupunginhallitus on 14.1.2013 hyväksynyt Vaasan keskustastrategian (Sito Oy 2012) keskustakehittämisen pohjaksi. Keskustastrategian kehittämissuunnitelmassa korostetaan maankäytön, liikenteen, palveluiden ja elinkeinojen keskinäistä riippuvuutta. Keskustastrategiaa on havainnollistettu rakennemallilla, jossa punaisena lankana on ”hyppy radan yli”. Tärkeänä lähtökohtana on ollut esittää ratkaisu, miten laajentaa keskustamaista kaupunkirakennetta radan itäpuolelle ja kehittää samalla nykyisin vajaakäytöllä olevaa Klemetilän aluetta. Keskustatunneli, uudistettu Maasilta ja tuleva Korsholmanpuistikonsilta ovat fyysisiä yhteyksiä tulevaisuuden keskustan kahden puolen välillä. Pääosa strategiatyössä esitetystä täydennys- ja uudisrakentamisesta sijoittuu radan itäpuolelle Klemetilään, sillä kaupunkirakennetta halutaan tasapainottaa. Linja-autoaseman aukion alue nähdään keskustastrategiassa uutena, urbaanina keskustakorttelina, jossa on uusia kauppapaikkoja, vetonaulana toimivia kulttuuritoimintoja, julkisia palveluja ja kohtaamispaikkoja, erilaista miljöötä synergiassa vanhan linja-autoaseman miljööön kanssa sekä paikkoja uusille toimijoille ja konsepteille.



Kuva 19. Keskustastrategiaa havainnollistava rakeisuusmalli, jossa vasemmalla nykytilanne ja oikealla täydennysrakentamisen jälkeinen tilanne (Sito Oy 2012).

5 ASEMAKAAVAN MUUTOSLUONNOKSET

5.1 Asemakaavan muutosluonnokset VE 1 ja VE 2

Asemakaavan muutosluonnokset VE 1 ja VE 2 olivat julkisesti nähtävillä 15.5.-31.5.2013. Alla on tiivistelmä muutosluonnosvaihtoehtojen sisällöstä.

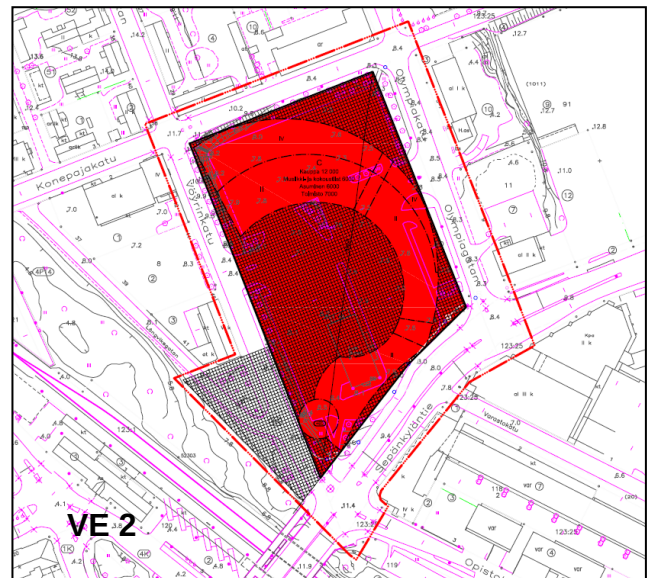
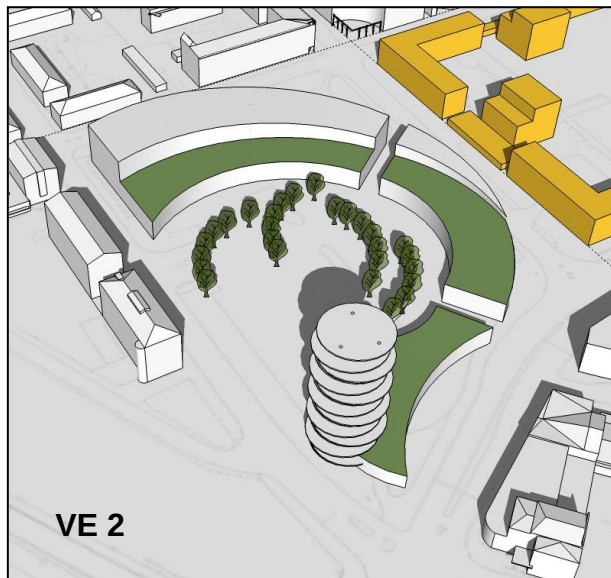
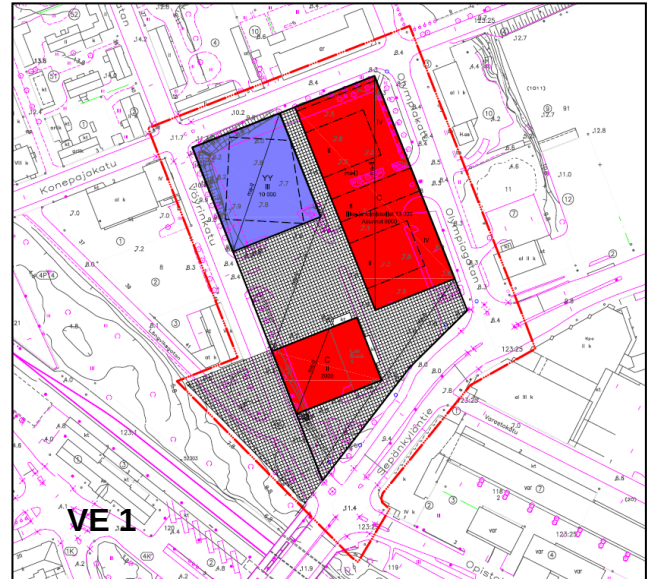
VE 1

Vaihtoehto 1:ssä on linja-autoaseman aukion alue jaettu kahteen keskustatoimintojen alueeseen (C) ja yhteen kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueeseen (YY). Eri kortteleihin on mahdollisuus sijoittaa kaupan tiloja 15 000 k-m², asumista 7000 k-m² ja musiikki- ja kongressitiloja 10 000 k-m². Perusajatuksena on ollut mahdollistaa eri aikana toteutettavat rakennuskokonaisuudet, kuten musiikki- ja kongressitilat, kauppakeskus ja asunnot jakamalla alue käyttötarkoitusten puolesta eri korttelikokonaisuuksiin. Kortteleiden väliin jää kävelykatualuetta ja kortteleiden keskelle länteen avautuva aukio, jonka ympärille kaikki osakokonaisuudet kietoutuvat. Rakennusmassat ovat eri kortteleissa eri korkuisia. Musiikki- ja kongressitila on kolmikerroksinen, kauppakeskus on kaksikerroksinen ja sen päälle voisi asuntoja rakentaa vielä kahteen kerrokseen. Vaihtoehto mahdollistaa vanhan linja-autorakennuksen säilyttämisen ja kytkemisen osaksi uutta rakennuskantaa muodostamalla keskusaukion eteläreunaan. Pysäköinti on mahdollisuus sijoittaa kahteen maanalaiseen kerrokseen. Yhteen kerrokseen on mahdollista sijoittaa noin 400 autopaikkaa.

VE 2

Vaihtoehto 2:ssä on linja-autoaseman aukion alueesta mudostettu yksi keskustatoimintojen korttelialue (C), jossa kaupan tiloille on varattu 12 000 k-m², toimistotiloille 7000 k-m², musiikki- ja kongressitiloille 6000 asumiselle

k-m² ja asumiselle 6000 k-m². Vaihtoehdossa on ajateltu, että kortteli toteutetaan yhtenä kokonaisuutena ja eri toiminnot sulautuvat yhteen isoon rakennusmassaan. Sepänkyläntien päätteen maamerkiksi on vaihtoehdossa mahdollistettu tornirakennuksen toteuttaminen esim. toimisto-, asuin- tai hotellitornina. Pysäköinti on mahdollisuus sijoittaa kahteen maanalaiseen tasoon. Yhteen kerrokseen on mahdollista sijoittaa noin 400 autopaikkaa.

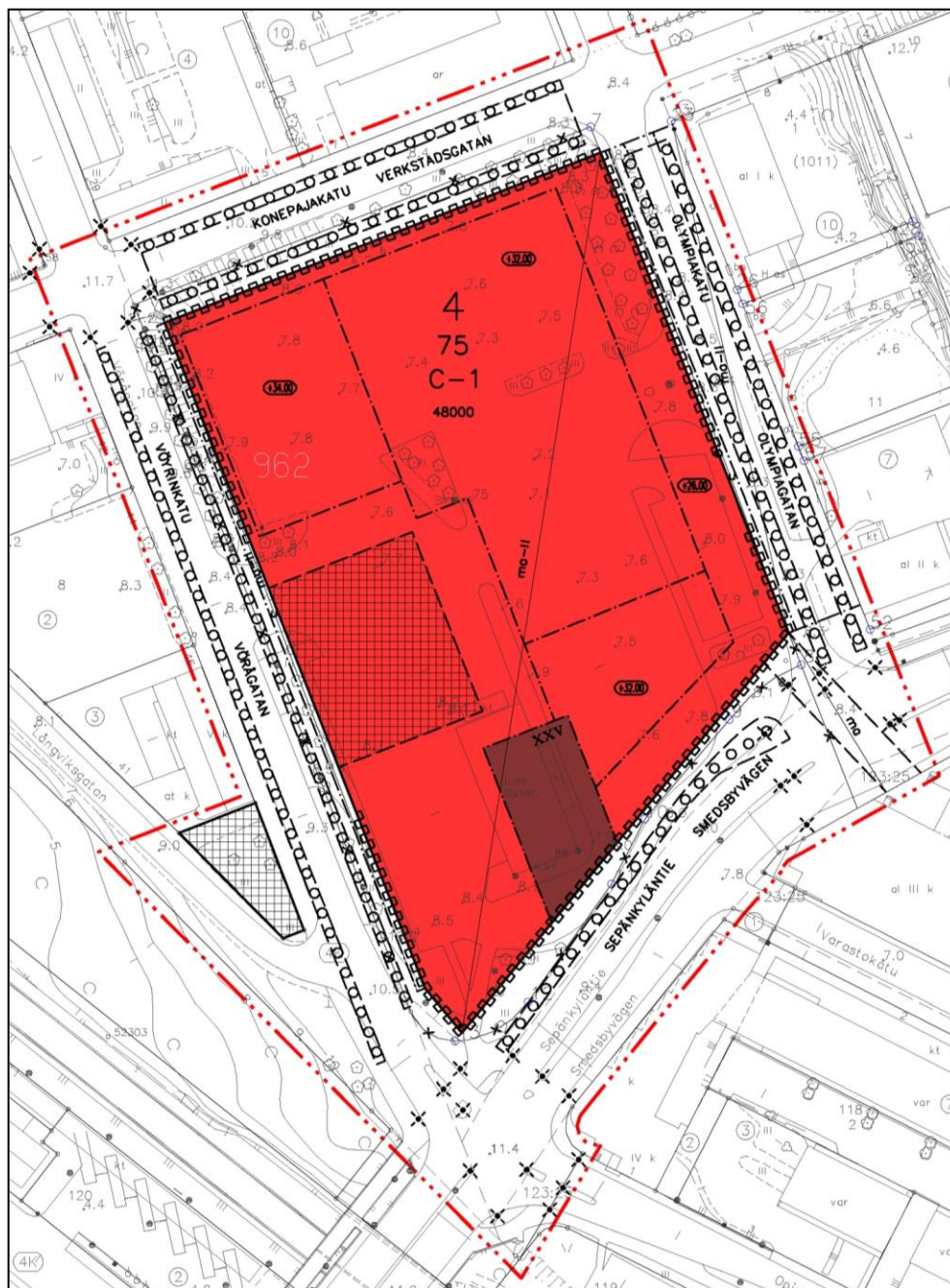


Kuva 20. Asemakaavamuutoksen luonnosvaihtoehdot VE 1 ja VE 2.

5.2 Asemakaavan muutosehdotus

5.2.1 Mitoitus

Asemakaavan muutosalueen pinta-ala on 40 635 m². Kyseessä on asemakaavamuutos, jolloin uutta asemakaavaa ei muodostu. Korttelin pääkäyttötarkoitus on keskustatoimintojen korttelialue (C-1), joka mahdollistaa yhteensä 48 000 k-m²:n rakentamisen. Asumista saa kortteliin sijoittaa enintään 6000 k-m². Kaupallisiin palveluihin luettavaa tilaa tulee olla vähintään 20 000 k-m². Kaavakarttaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi saadaan rakentaa korttelin sisäiset huoltopihat- ja tilat, yleiset jalankulkualueet, kellarissa tai tekniset tilat, lasitetut parvekkeet ja porrashuoneiden 15 m² ylittävät osat.

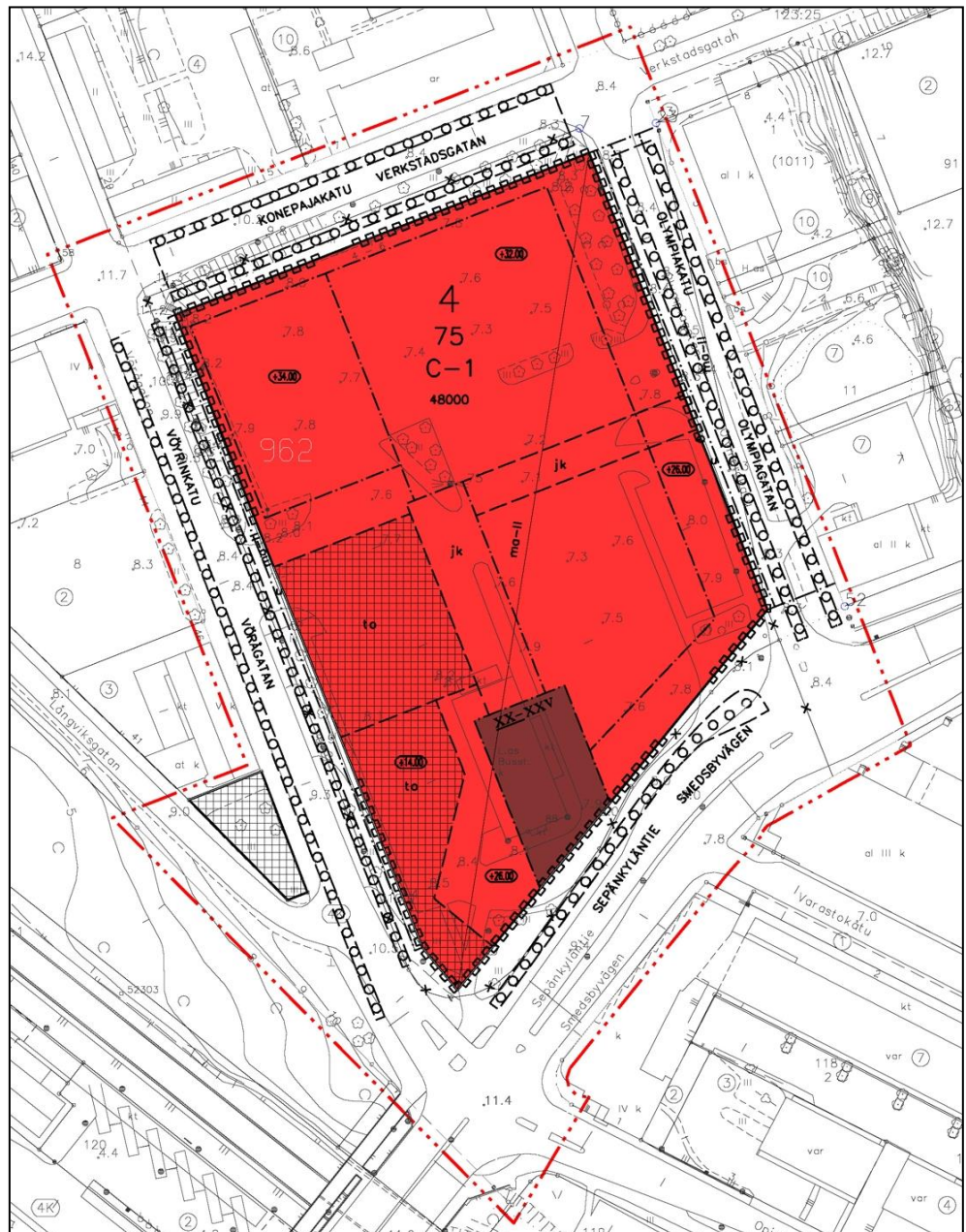


Kuva 21. Asemakaavan muutosehdotus.

Pysäköintipaikkavaatimus on musiikki- ja kongressitilojen sekä monitoimitilojen osalta 1 ap/100 k-m² ja liike- ja toimitilojen osalta 1 ap/70 k-m². Asuntojen osalta vaatimus on 1 ap/85 k-m². Autopaikkanormi ei koske yleisiä jalankulkualueita, maanalaisia tiloja, varastotiloja eikä teknisiä tiloja.

Asemakaavassa keskustatoimintojen korttelialueella on sallittu maanalaisten tilojen rakentaminen kahteen kerrokseen. Olympiakadun alle voidaan myös rakentaa maanalaisia tiloja. Rakennusmassojen enimmäiskorkeudet vaihtelevat välillä +26...+34 metriä. Sepänkyläntien varteen rajautuvaan rakennusalaan on mahdollista rakentaa 25. kerroksinen hotelli- ja asuinkerrostalo.

5.2.2 Asemakaavan tarkistettu muutosehdotus



Kuva 22. Asemakaavan tarkistettu muutosehdotus.

5.3 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Suunniteltu kauppakeskus lisää kaupallista toimintaa Vaasan keskustassa ja tukee keskustan elinvoimaisuutta. Kauppakeskuksen riittävän laajuuden myötä sen toiminnallinen konsepti luo uudenlaisia liiketoimintoja kaupunkilaisten ulottuville.

Rakennuksena kauppakeskus eheyttää muuttuvan alueen kaupunkikuvaa ja viestii voimakkaasti ydinkeskustan läheisyydestä. Linja-autoaseman aukion alueen rakentuminen laajentaa keskustaa Vöyrinkaupungin suuntaan. Katuaukiolle varattu lännen suuntaan avautuva alue korttelin keskellä on viite aiemmasta linja-autoaseman aukiomaisesta kaupunkitilasta.

Katutiloja koskevilla määräyksillä luodaan edellytykset viihtyisän ja kaikille tarkoitetun ympäristön rakentamiselle. Kaavassa on esitetty istutettavaksi puurivit korttelia rajaavien katujen varsille. Sepänkyläntien varteen on osoitettu linja-autoliikenteen jättöpaikka kauppakeskuksen ja musiikki- ja kongressi- sekä monitoimitilojen asiakkaille.

5.3.1 Palvelut

Asemakaavan muutoksella mahdollistetaan tarjonnaltaan monipuolisen ja viihtyisän kohtaamispaikan muodostuminen. Kauppakeskus-, musiikki- ja kongressi- sekä monitoimitilat lisäävät uusien palvelujen tuottamista ja sitä kautta asiakasmäärä korttelin alueella ja lähialueilla kasvaa merkittävästi.

5.4 Aluevaraukset

5.4.1 Korttelialueet

Keskustatoimintojen korttelialue (C-1):

Keskustatoimintojen korttelialueen pinta-ala on 20 384 m² ja sille on osoitettu asemakaavassa rakennusoikeutta 48 000 k-m². 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-m ² .
----	-----	--------------------

5.4.2 Katualueet

Kaava-aluetta rajaavien Vöyrinkadun, Konepajakadun ja Olympiakadun katualueita levennetään siten, että puurivien ja kevyenliikenteen väylien sijoittaminen on mahdollista.

5.4.3 Kaavamääräykset

Asemakaavan yleismääräyksissä on seuraavia 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 värityksen 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 sähkönjakelun 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.

5.5 Kaavan vaikutukset

5.5.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Kaupunkikuva:

Asemakaavalla mahdollistettavan musiikki- ja kongressitila-, kauppakeskus- ja monitoimitila –kokonaisuuden rakentamisella on merkittävä kaupunkikuvaa elävöittävä ja eheyttävä vaikutus. Asemakaava mahdollistaa keskustan laajentumisen välittömästi rautatien koillispuolelle luoden uutta kulttuurista- ja kaupallista palvelutarjontaa kaupungin asukkaille. Katutilojen mitoituksella ja materiaaleilla luodaan viihtyisää keskustamaista ympäristöä, jolla lähistön asukkaiden ja kaikkien kaupunkilaisten viihtyisyys paranee.



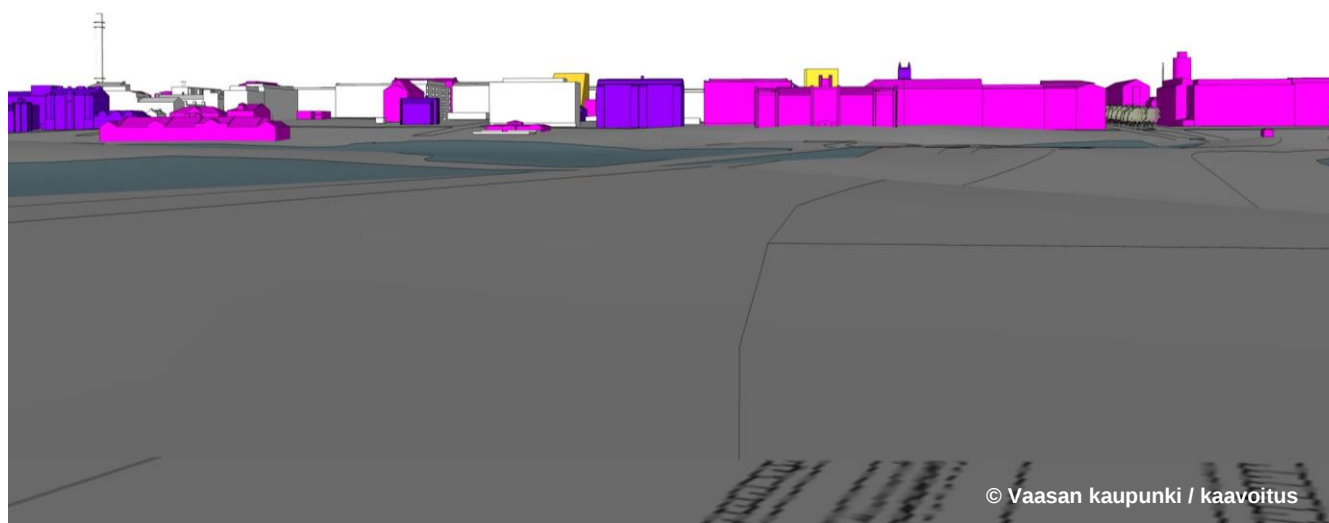
Kuva 23. Havainnekuva Wasa Station –hankkeesta. Vöyrinkadulle avautuva aukio.



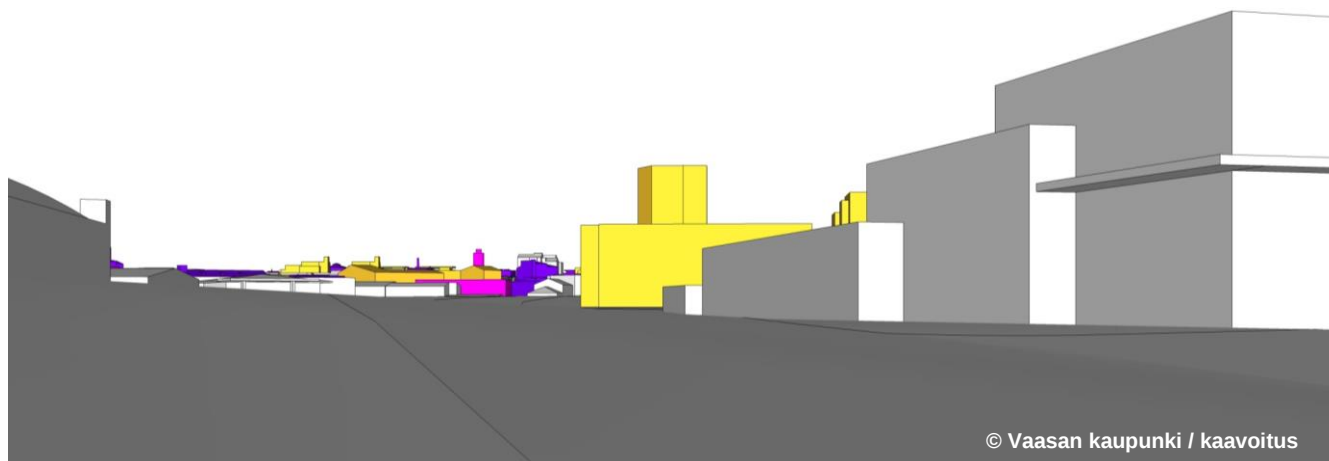
Kuva 24. Havainnekuva Wasa Station –hankkeesta. Näkymä Vöyrinkadulta.



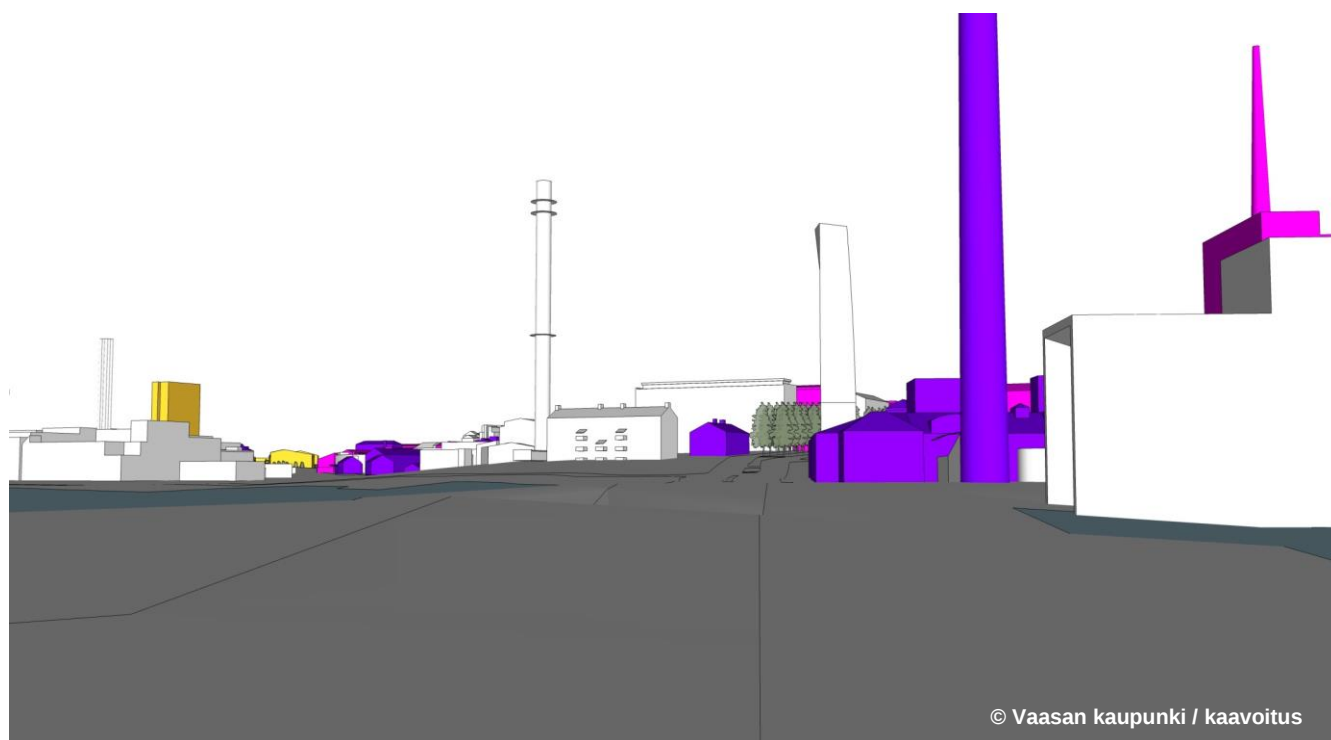
Kuva 25. Havainnekuva Wasa Station –hankkeesta.Tapahtumatori.



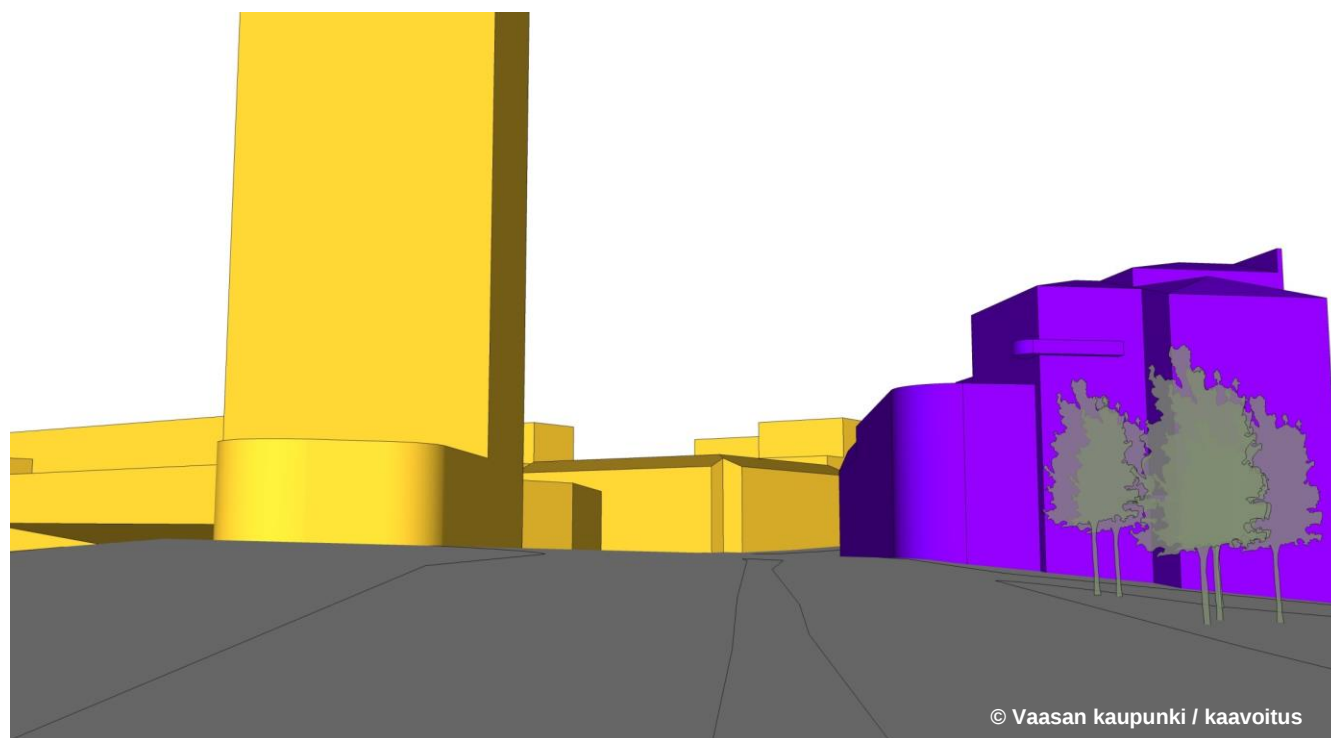
Kuva 26. Havainnekuva linja-autoaseman torniosan näkymisestä Vaskiluodosta katsottuna.



Kuva 27. Havainnekuva linja-autoaseman torniosan näkymisestä Kokkolantieltä kaupunkiin tultaessa.



Kuva 28. Havainnekuva linja-autoaseman torniosan näkymisestä Palosaaren sillalta nähtynä.



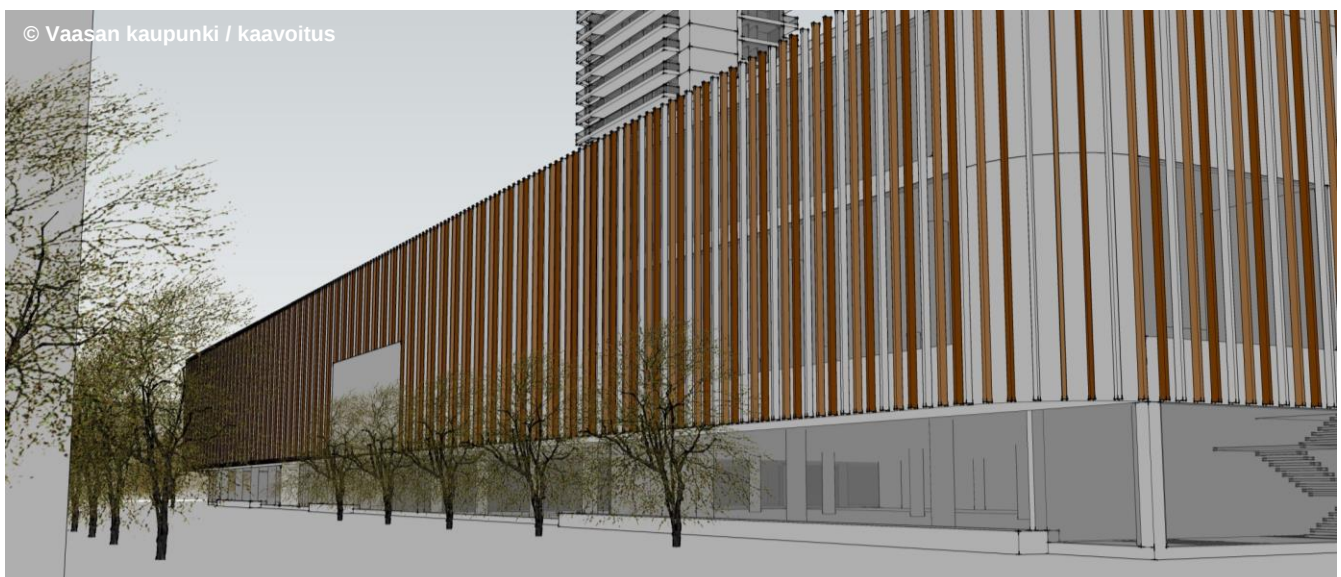
Kuva 29. Wasa Station ja Opistotalo muodostavat parin Sepänkyläntien porttiaiheena maasillalta tultaessa.



Kuva 30. Vöyrinkatu.



Kuva 31. Konepajakatu.



Kuva 32. Olympiakatu.



Kuva 33. Vöyrinkadun suuntainen leikkaus Wasa Stationin korttelista.



Kuva 34. Sepänkyläntien suunnasta leikkaus Wasa Stationin korttelista.

Sosiaaliset vaikutukset:

Entinen linja-autoaseman aukion alue on helposti saavutettava paikka sen keskeisen sijaintinsa takia. Alue on saavutettavissa helposti jalan, polkupyörällä ja paikallisliikenteen linja-autoilla. Lisäksi matkakeskus on 200 metrin etäisyydellä, jolloin alue on helposti saavutettava myös kaupungin ulkopuolelta tullessa. Toteutuessaan asemakaava mahdollistaa positiivisen imagon syntymisen paikassa ja koko keskustaa ajatellen, koska eri kulttuuri- ja urheilutoiminnot sekä kaupallinen tarjonta luovat uutta elämyksellisyyttä paikkaan, jossa päivittäin tulee asioimaan kymmeniä tuhansia ihmisiä. Tämä on omiaan elvyttämään ja kehittämään radan koillispuolta omaleimaisena sosiaalisena tapahtuma- ja kohtaamispaikkana. Entinen linja-autoaseman olemus paikkana, jonka kautta kuljetaan jonnekin ja saavutaan jonnekin jalostuu paikaksi johon tullaan ja jossa tapahtuu.

Vanhan linja-autoaseman purkamisen vaikutukset:

Jotta kortteliä pystyttäisiin tehokkaasti hyödyntämään täysimääräisesti, joudutaan vanha linja-autorakennus purkamaan. Kiinteistötoimi jätti purkuhakemuksen Vaasan kaupungin rakennusvalvontaan 26.2.2015. Rakennus ei ole suojeltu. Vanhan linja-autoaseman rakennusmateriaali on pääosin betonia ja tiiltä, arvioltaan noin 1 500 m³. Rakennusjätteet viedään asianmukaiseen käsittelyyn Stormossenille. Ongelmajätteistä, kuten asbesti ja kivihiilipiki, tehdään erillinen kartoitus ennen purkutöiden aloittamista.

Purkutyö teetetään ammattitaitoisella purkufirmalla. Kierrätettävä materiaali käytetään hyväksi ja loput rakennusjätteet viedään asianmukaiseen käsittelyyn. Vaasan Talotoimi kerää ennen varsinaisen purkutyön aloittamista valaisimet ym. talteen. Ikkunat ja ovet kierrätetään mahdollisuuksien mukaan, samoin betoni.

Taluodellisten vaikutusten arviointi:

Wasa Station –hankkeen taloudellisia vaikutuksia arvioitiin 27.2.2015 valmistuneessa *Wasa Stationin vaikutukset talouteen, työllisyyteen ja elinkeinoelämään* –raportissa (Sweco Ympäristö Oy). Raportissa todetaan, että Wasa Stationin myötä toteutuvasta Vaasan toiminnallisuuden, viihtyvyyden ja houkuttelevuuden parantumisesta on hyötyä niin kaupungille, asukkaille, matkailijoille kuin yrityksillekin. Tämä vaikuttaa merkittävästi Vaasan kaupalliseen ja matkailulliseen vetovoimaan ja elävyyteen. Wasa Station lisää asiakasvirtoja sekä aktivoi asukkaita ja yrittäjiä, mikä mahdollistaa elinkeinoelämän kehittymisen. Eri toimijoiden näkö-kulmasta Wasa Stationin toteuttaminen merkitsee mm.:

- uusia työpaikkoja koko seudulle
- seudun tulomuuton lisääntymistä ja ulosmuuton vähentymistä
- kunnallis-, kiinteistö- ja yhteisöverotulojen kasvua
- lisääntyvää elämää keskustassa
- kaupunkikuvan myönteistä kehittymistä
- positiivisen ostovoiman siirtymän kasvua
- palvelujen lisääntymistä ja monipuolistumista
- matkailukysynnän ja -tulojen kasvua
- kilpailutilanteen kiristymistä, jota matkailun ja kaupan vetovoiman kasvu kuitenkin tasaavat
- energiaklusterin vahvistumista
- kaupungin ja seudun elinvoiman ja positiivisen imagon kasvua
- kaupungin strategisten tavoitteiden tukemista

Wasa Station työllistää rakentamisvaiheen aikana välittömästi ja välillisesti yhteensä noin 2 400 henkilöä. Toimintavaiheen aikana työllistyy vuosittain noin 400 henkilöä. Osa työllistyvistä henkilöistä on kokoaikaisia ja osa osa-aikaisia, minkä vuoksi vaikutus henkilötyövuosina on pienempi. Välittömistä työllisyysvaikutuksista keskimäärin 70 - 80 % ja välillisistä työllisyysvaikutuksista keskimäärin 40 - 50 % kohdistuu Vaasan seudulle. Rakentamisvaiheen kokonaistyöllisyysvaikutus Vaasan seudulla on suuruusluokkaa 1 300 - 1 550 henkilöä ja toimintavaiheen vaikutus 250 - 300 henkilöä vuosittain. Työllisyyden muutos vaikuttaa muuttoliikkeeseen ja muuttoliike puolestaan väestön määrään aiheuttaen muuttovoittoa ja vähentämällä muuttotappiota. Wasa Stationin 3 - 4 vuoden

rakentamisvaiheen aikana työllistyvistä noin 250 henkilöä muuttaa Vaasan seudulle ja toimintavaiheessa noin 50 henkilöä.

Wasa Station lisää työllisyyden kasvun ja yritystoiminnan lisääntymisen kautta kunnallisverotuloja suuruusluokkatasolla enimmillään noin 39 - 46 miljoonaa euroa kolmenkymmenen vuoden tarkasteluajanjaksolle laskettuna. Verotulojen kasvu aiheutuu sekä tulomuuttajien että työttömien työllistymisen vaikutuksesta. Tasaisesti kolmellekymmenelle vuodelle jaettuna vuosittainen kunnallisverotulojen lisäys on noin 1,5 miljoonaa euroa. Vaasan osuus koko seudun vuoden 2013 kunnallisverotuloista oli noin 220 miljoonaa euroa eli noin 61 %. Tällä osuudella laskettuna Vaasan kohdistuisi noin 900 000 euron vuosittaiset kunnallisverotulot, jotka vastaisivat vajaan puolen prosentin osuutta Vaasan vuoden 2013 kunnallisverotuloista. Kunnallisverotulojen kasvu on maksimiarvio, jossa ei ole huomioitu työllistyvien henkilöiden työsuhteiden muotoja. Vuonna 2014 osa-aikatyöllisten osuus kaikista Suomen työllisistä oli 15 %. Wasa Station kasvattaa myös kiinteistö- ja yhteisöverotuloja. Kiinteistöverotulon kasvu on suuruusluokkatasolla keskimäärin 220 000 euroa vuodessa (noin 2 %:a kaupungin nykyisistä kiinteistöverotuloista) ja koko tarkasteluajanjaksolla yhteensä noin kolme miljoonaa euroa.

Wasa Stationin hotellin myötä toteutuva majoituskapasiteetin lisääntyminen tuo kaupunkiin hotellin vetovoimaisuudesta riippuen vuosittain jopa noin seitsemän miljoonaa euroa matkailutuloa ja tukee yhdessä musiikki- ja kongressikeskuksen kanssa kongressi- ja tapahtumamatkailun ja ympärivuotisen matkailun kehittymistä. Tämä tasoittaa Wasa Stationin hotellin aikaansaamaa kilpailun kiristymistä majoitus- ja ravitsemustoiminnassa. Kauppakeskus vahvistaa Vaasan kaupallista vetovoimaa ja kaupan toimintaa noin 70 miljoonan euron vuosittaisella liikevaihdollaan ja lisää Vaasaan jo nykyisin suuntautuvaa noin 180 miljoonan euron positiivista ostovoiman siirtymää. Tämä tasoittaa Wasa Stationin kauppakeskuksen aiheuttaa vähittäiskaupan kilpailutilanteen kiristymistä. Kauppakeskuksella on myös oma roolinsa Vaasan kaupan toimialarakenteessa ja se toimii osaltaan vastapainona keskustan ulkopuolisille kaupoille tasapainottaen kaupan alueellista rakennetta ja vahvistaen keskustakauppaa.

Wasa Station tukee myös monin tavoin Vaasan kaupungin keskeisten strategisten tavoitteiden toteutumista. Näitä ovat mm. keskustamaisen kaupunkirakenteen laajentaminen radan itäpuolelle eli ”hyppy radan yli” ja Vaasan kehittyminen Pohjolan energiapääkaupungiksi. Musiikki- ja kongressikeskuksen toteuttaminen ja kaupunginorkesterin toiminta siellä noudattaisi kaupungin strategiaa elinkeinopoliittisesti tärkeiden investointien toteuttamisesta yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.

Kokonaisuutena katsoen Wasa Stationin toteuttaminen osoittaisi merkittävää ”tekemisen meininkiä”, jolla on myönteistä vaikutusta kaupungintalouteen, työllisyyteen, Vaasan tunnettavuuteen ja elinkeinotoimintaan sekä palvelujen ja kaupunkikuvan kehittymiseen. Jo itsessään Wasa Stationin rakentaminen on merkittävä imago- ja taloustekijä, joka osoittaa, että Vaasassa tapahtuu. Hankkeena Wasa Station on ainutlaatuinen Suomessa ja eri toimintojen yhdistelmänä koko Euroopassa. Wasa Stationin rakentamisinvestointi, noin 200 miljoonaa

euroa, vastaa suuruusluokaltaan Vaasan kaupungin vuoden 2013 kunnallisverotuloja.

Kaupalliset palvelut:

Rakentaminen lisää ja monipuolistaa merkittävästi kaupallisten palvelujen tarjontaa Vaasan ydinkeskustan tuntumassa. Vaasan vaikutusalue laajenee, kun ostovoimaa suuntautuu Vaasaan nykyistä laajemmalta alueelta. Tämä vaikuttaa myönteisesti Vaasan imagoon kauppapaikkana.

Liikenteen toimivuus:

Linja-autoaseman aukio suunnittelualuetta rajaavat kaupungin pääkokoojakadut Sepänkyläntie etelässä ja pohjoisessa Konepajankatu. Sepänkyläntien liikennemäärä on nykyisin 18 000 ajon /vrk ja Konepajankadun liikennemäärä 7 500 ajon/vrk. Viime vuosien kehitys em. väylien osalta on merkinnyt vuodesta 2007 lähtien (Konepajankatu liitettiin Hietasaarenkatuun) sitä, että Sepänkyläntien liikennettä on siirtynyt yhä enemmän Konepajankadulle. Tätä vaikutusta tulee lisäämään merkittävästi vielä Yhdystien parantamiseen liittyvä Konepajankadun ja Kivihaantien yhdistäminen sillalla yli Yhdystien, jolloin Kivihaan, Metsäkallion ja Bölen asuntoalueiden liikenne kohdistuu suoraan Konepajankatuun. Tämä näkyy erityisesti liikennemalleissa, joissa liikennemäärä minimiennusteiden mukaan arvioidaan olevan Konepajankadulla 12 000 ajon./vrk ja maksimiennusteiden osalta 14 000 ajon./vrk vuonna 2040 eli liikennemäärät melkein kaksinkertaistuvat. Vastaavasti Sepänkyläntien liikennemäärä minimiennustemalleilla on 21 000 ajon./vrk ja maksimiennustemalleilla 25 000 ajon./vrk vuonna 2040, mutta ko. liikenne on enemmän pidempimatkaista liikennettä kuin lähialueita koskevaa sisäistä liikennettä, mikä näkyy erityisesti raskaan liikenteen suurempana osuutena.

Linja-autoaseman aukio liittyy nykyisin kolmeen valo-ohjattuun liikennevaloristeykseen. Niiden liikenteellinen välityskyky on nykyisin iltahuippuruuhkassa tyydyttävällä tasolla. Vöyrinkadun liikennemäärä on nykyisin noin 4000 ajon./vrk, ja Olympiakadun nykyisin noin 2000 ajon./vrk. Wasa Stationin hankkeeseen liittyen tutkittiin Vöyrinkadun liikennevaloristeyksen toimintaa siten, että keskustasta saapuvalla liikenteelle suunniteltiin ajosuunnassaan vasemmalle kääntymiskaista. Sen todettiin olevan mahdollista siten, että Sepänkyläntien molemmat ajosuunnat saavat yhtä aikaa vihreätä, jolloin vasemmalle kääntyvät ajoneuvot joutuvat väistämään suoraa ajavaa liikennettä. Vöyrinkadulta ajosuunnassaan vasemmalle Sepänkyläntielle kääntyvän liikenteen salliminen merkitsee lisävihreätä em. suunnalle ja em. kääntyminen tapahtuu samassa vaiheessa vastakkaisen liikenteen kanssa. Toimenpiteiden vaikutukset vähentävät liikenteen sujuvuutta nykytilanteeseen nähden, ja lisäävät onnettomuusriskiä pääsuunnan ja kääntyvän liikenteen kesken. Vastaavia järjestelyjä on kuitenkin keskustassa esim. Pitkänkadun ja Vaasanpuistikon liikennevaloliittymässä. Sepänkyläntieltä Olympiakadulle kääntyvää ryhmityskaistaa on suunniteltu pidennettäväksi nykyiseen tilanteeseen nähden. Olympiakadun suunnasta Sepänkyläntielle saapuvalla liikenteelle tulee olla oikealle ja vasemmalle suuntautuvat ryhmityskaistat, jolloin ruuhkautumista voidaan vähentää. Vastaavasti myös keskustasta Vöyrinkadulle suuntautuva ryhmityskaista ruuhkautuu ajoittain, sillä vasemman kaistan toteuttaminen heikentää välityskykyä Sepänkyläntien suunnassa noin 10 -20 %. Olympiakadun ja

Konepajankadun risteykseen on suunnitteilla myös valo-ohjaus, mikä mahdollistaa liittymisen ruuhkassa Konepajankadun liikenteeseen. Tällöin linja-autoaseman aukiolle toteutettavalla rakennuksella on neljä liikennevaloristeystä, joissa on mahdollista joko liittymässä joko saapua tai poistua kaavoitettavalta suunnittelualueelta.

Hankkeen laajuus on kuitenkin sen verran suuri, että liikenteen sujumiseen liittyviä katuverkollisia toimenpiteitä tulisi aientaa. Linja-autoaseman aukion rakentaminen vuoden 2040 ennustemalleilla johtaa joka tapauksessa tilanteeseen, että liikenne ei valo-ohjaustuissa liittymissä enää toimi, ja tässä yhteydessä tulee harkita viimeistään Klementinraiteen ja Korsholmanpuiston jatkeen sillan tai keskustatunnelin toteuttamista. Keskustatunnelin vaikutus olisi suurin, sillä Sepänkyläntieltä Vaasanpuistikolle suuntautuvasta liikenteestä noin 9000 ajon. /vrk poistuisi liikennevalo-ohjautuista Vöyrinkadun ja Olympiakadun liittymistä, mikä oleellisesti parantaisi meluun ja liikenteen sujumiseen liittyviä ongelmia.

Kevyen liikenteen osalta ongelmia tuottaa lähinnä Maasillan ylittävä kevyen liikenteen sillan leveys. Nykyisin jalankulku- ja pyöräilyliikenne on kevyen liikenteen pääväylillä mitoitettu noin 5 m levyisiksi korkealuokkaisiksi pyöräilyreiteiksi, joissa jalankulku ja pyöräily on erotettu omiksi väyliksi. Tämä toteutuu pääosin Sepänkyläntien suunnassa, mutta radan ylittävä silta jää kapeaksi. Linja autoaseman aukion kevyen liikenteen väylien suunnittelussa tilavaraus on kuitenkin suunnitteluohjelmien mukainen, mutta korttelikohtaista eroteltua kevyenliikenteen väylää ei yhden korttelin verran ole tarkoituksenmukaista toteuttaa.

Joukkoliikenteen osalta Vöyrinkadun kautta liikennöi keskusta linjat 1 ja 11 sekä erikoisvuoro E3. Vastaavasti Maasillalta ajosuunnassa vasemmalle Vöyrinkadun suuntaan kääntyy jatkossa kampuslinja 14, jonka pysäkki tulee keskelle suunniteltua korttelia. Sepänkyläntietä pitkin keskusta liikennöi linjat 7, 10, 6, ja 15. Vastaavasti vastakkaiseen suuntaan linjat 6, 8, 9 ja 10. Seutuliikenne ja pikavuoroliikenne on keskittynyt pohjoisen suunnasta myös Sepänkyläntielle. Konepajankadun kautta liikennöi keskusta linja 8.

Vaasan kaupungin erikoiskuljetukset Vaasan sataman ja Vt 8 sekä vt 3 :n suuntaan on keskitetty Konepajankadulle. Tällöin ensisijainen kuljetustarve on ABB:n suurmuuntajat, joiden ainoa reitti on toteutettu nykyisin Konepajankadun kautta (vanha reitti poistui käytöstä Hietalahden urheiluhallien toteutuksen yhteydessä). Vastaavasti Wärtsilän erikoiskuljetukset toteutuvat vain Vöyrinkadun ja Opistokadun kautta molempiin suuntiin. Kuljetusreitit on kaavoituksessa huomioitu mm. Vöyrinkadun liikennöinnin sallimisena.

5.5.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

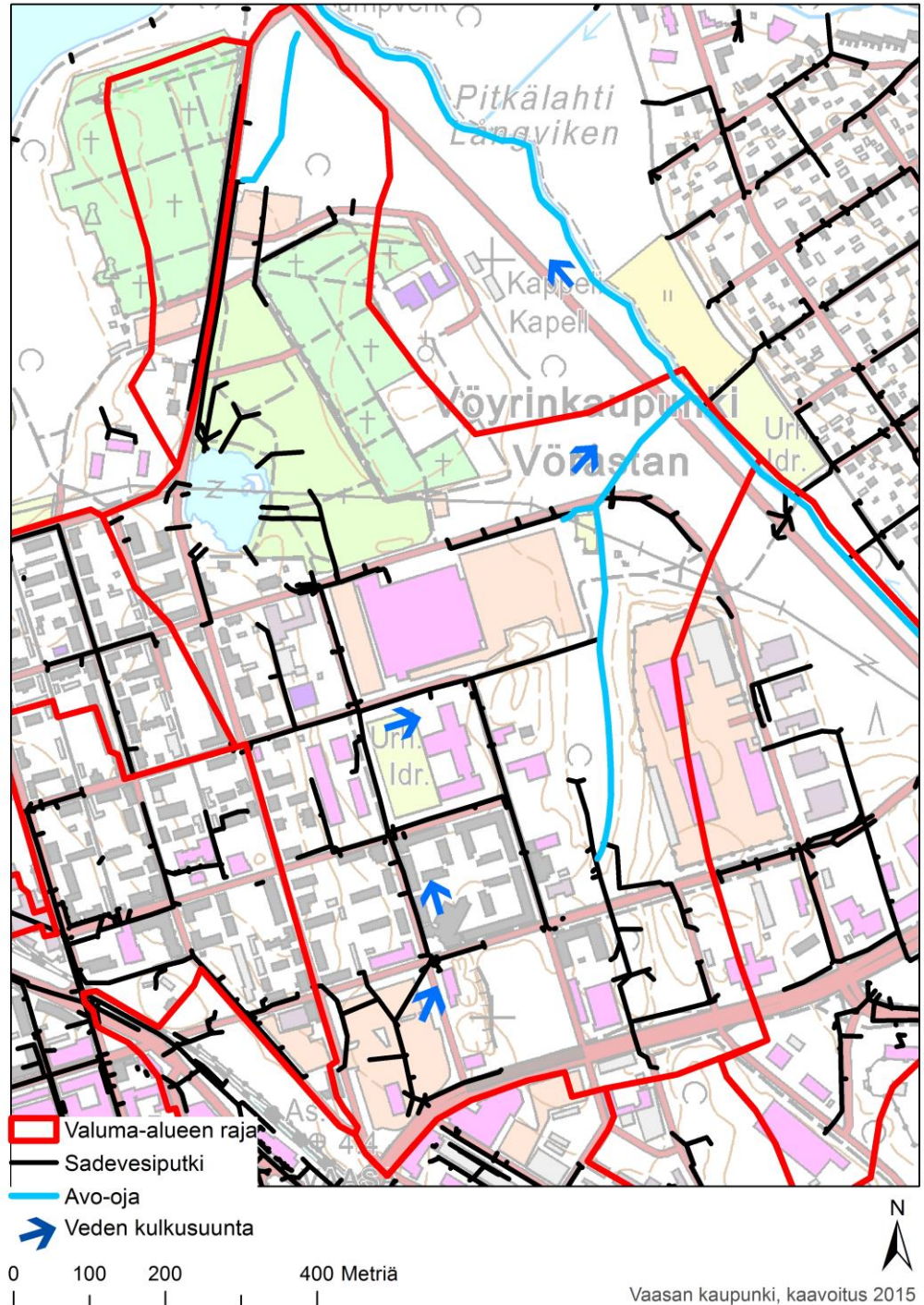
Kaavan toteuttamisessa ympäristörakentamisen laatu ja viimeistely entisen linja-autoaseman aukion alueella nousee keskeisen kaupunkialueen vaatimalle tasolle. Tällä hetkellä alueella ei ole erityisiä luonto- tai virkistysarvoja. Sekä luonto- ja virkistysarvot alueella paranevat kaavan myötä. Asemakaavan toteuttamisen myötä poistuu entisen linja-autoaseman korttelista pieni määrä istutettua ja imeyttävää aluetta, mutta esim. poistuvat puurivit korvataan ja täydennetään uusilla puilla korttelin kaikilla sivuilla, mikä parantaa alueen viihtyisyyttä ja myös mikroilmastoa ja vähentää liikennepölyä. Imeyttävät alueet korvataan rakennusten kattopinnoille rakennettavilla vettäpidättävillä viherkatoilla.



Kuva 35. Linja-autoaseman rakentamisen myötä häviää viheraluetta (vasen kuva) yhteensä noin 4855 m² ja rakentamisen kautta korvaavia viherpintoja (oikea kuva) syntyy noin 5000 m². Uudet viheralueet syntyvät katujen varsille puuistutuksille varattujen alueiden myötä ja korttelin rakennusten katoille rakennettavilla imeyttävillä viherpinnoilla. Puita poistetaan rakentamisen tieltä 60 kpl ja katualueita uusittaessa uusia puita istutetaan 60 kpl korttelin reunoille ja 39 kpl vastakkaisten korttelien katualueiden reunaan.

Tulvariskin huomiointi:

Asemakaava-alue sijaitsee valuma-alueen korkeimmassa osassa, joten valuma-alueen muiden osa-alueiden vedet eivät kuormita asemakaava-alueita. Alueen matalimmat kohdat sijaitsevat tasolla +7,0 metriä. Korttelia ympäröivät risteykset ovat jonkin verran korkeammalla. Alueella ei ole varsinaista tulvariskiä, koska alavimmat alueet sijoittuvat Vaasan keskustan reuna-alueille. Vedet johdetaan koilliseen putkien ja ojien kautta Pitkälahden ojaan.



Kuva 36. Linja-autoaseman hulevesien virtausuunnat.

5.5.3 Linja-autoaseman hankkeen kokonaisriskiarvio

Entisen linja-autoaseman aukion kehittämisen riskit voidaan jakaa ensin toteuttamisen ja toteuttamattomuuden riskeihin. Mikäli asemakaavan mukainen kauppakeskus musiikki- ja kongressisaleineen ei toteudu, jää Vaasan keskustan laajentaminen rautatien koillispuolelle haaveeksi ja *Taloudellisten vaikutusten arviointi* –kohdassa arvioidut kiinteistö- ja verotulot saamatta. Paineet alueen rakentamiseksi ovat suuret, koska kyseessä on ainoa kokonainen rakentamaton kortteli nykyisellä keskusta-alueella. Alueen toteuminen esimerkiksi asuntokorttelina vesittäisi keskustan laajentumisen vilkkaana ja palveluiltaan houkuttelevana uutena urbaanina ja korkealaatuisena keskusta-alueena ja hidastaisi radan koillispuolen houkuttelevuutta keskustakaavoitukselle. Radan koillispuolen asuntorakentamisen kiinnostavuus on kiinni linja-autoaseman hankkeen toteutumisen aikatauluista. Uuden keskustakorttelin myötä toteutuvat palvelut lisäävät keskustamaisen kerrostalorakentamisen kiinnostavuutta rakennusliikkeitten näkökulmasta.

Linja-autoaseman korttelin rakentamiseen liittyy suuria taloudellisia riskejä. Rakentamisen ajankohta, vaiheistus ja hankkeen suuri koko muodostavat rahoitusnäkökulmasta suuren riskin. Rakentaminen kannattaa sijoittaa ajankohtaan, jolloin suhdanteet ovat alhaiset ja ammattitaitoisen työvoiman saatavuus on hyvä. Hankkeen valmistumisajankohta on myös taloudellisesti tärkeää yhteiskunnan taloudellisesta tilanteesta riippuen. Samoihin aikoihin mahdollisesti toteutettavat kaupalliset hankkeet kaupungissa voivat aiheuttaa hetkellistä kaupallisten palvelujen ylitarjontaa.

Vaasan kaupungin tahtotila ja sitoutuminen omalta osaltaan hankkeeseen ovat tärkeimpiä tekijöitä kaavan toteuttamiselle. Kaavan mahdollistaman Wasa Station –hankkeen toteuttamisella on imagollinen ja keskustan tulevaisuuden kasvun kannalta oleellinen rooli. Suurin riski on se, ettei Vaasan kaupungin poliittisessa päätöksenteossa ymmärretä keskustan kehittämisen merkitystä Suomen kaupunkiseutujen välisessä kilpailussa. Keskustan kasvu- ja kehittämismahdollisuuksien määrätietoinen tukeminen on avain koko seudun menestykselle.

5.5.3 Vaikutukset kunnallisteknisiin investointeihin

Kauppakeskushanke tarvitsee toteutuakseen yhteensä 2,4 miljoonan euron (alv 0 %) investoinnit kuntainfraan. Kustannukset on tehty Foren hankeosalaskentaa käyttäen ja kustannusarvio sisältää kaiken uusittavan infran, myös katuvalaistuksen, uudet tai uusittavat liikennevaloristeykset, liittymien kiveykset. Alueen hulevesien hallinnan takia, joudutaan uusi hulevesiputki rakentamaan Tamronpuistoon. Kustannusarvio työlle on noin 0,2 miljoona euroa (alv 0 %).

Rautatien itäpuolen yhdistäminen nykyiseen keskustaan vaatii lisäksi Korsholmapuistikon jatkeen sillan rakentamista ja Klemettilänraiteen alikulkuyhteyttä Sepänkyläntien ali Konepajakadulle. Nämä muutokset palvelevat koko keskustan liikenteen järjestämistä, joten niiden rakentamiskustannuksia ei voida sisällyttää pelkästään linja-autoaseman korttelin kehittämisen osalle.

5.5.4 Muut vaikutukset

Linja-autoasemarakennuksessa sijaitsevan väestönsuojan velvoitteita siirtyy uuden rakennuksen osalle sen omien väestönsuojavelvoitteiden lisäksi.

Kauppakeskuksen edellyttämä muuntamo sijoitetaan rakennukseen Vaasan Sähköverkko Oy:n ohjeiden mukaisesti.

Rakennushankkeeseen ryhtyvän tulee selvittää kaivutöiden ja rakentamisen rakennusaikaiset ja pysyvät vaikutukset ympäristön rakennusten perustuksille. Rakentamisen aikana joudutaan korttelia ympäröivistä katualueista ottamaan pieni osa väliaikaisesti rakentamisen työmaa- ja logistiikka-alueeksi ja tämä vaatii liikenteen väliaikaisjärjestelyjä.

5.6 Ympäristön häiriötekijät

Suunnittelualueen ympärillä on nykyisellään meluisia liikennealueita, koska keskustan koillisen suunnan sisäänajoväylät eli Sepänkyläntie ja Konepajakatu kulkevat entisen linja-autoaseman korttelin vierestä. Kaavan ja Wasa Station –hankkeen toteuttamisella saadaan melua jonkin verran rajattua katualueille eikä melu haittaa asemakaavassa osoitettua toimintaa korttelissa.

5.7 Kaavamerkinnot ja määräykset

Kaavassa käytetyt asemakaavamerkinnot ja määräykset on esitetty asemakaavaehdotuksessa.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Liitteenä olevat Arkkitehtitoimisto Arosuo Arkkitehdit Oy:n tekemät havainnekuvat Wasa Station –hankkeesta esittävät kaavaehdotuksen mukaista linja-autoaseman aukion alueen toteutusta. Havainnekuvat muodostavat yhdessä asemakaavakartan kanssa toteutusta ohjaavan viitesuunnitelman.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Linja-autoaseman aukion alueen asemakaavan muutoksen on tarkoitus valmistua vuoden 2015 loppuun mennessä. Asemakaavan muutoksen saatua lainvoiman voidaan Wasa Station -hankkeelle hakea rakennuslupaa ja uuden kaavan yhteydessä vahvistuneen tontin rekisteröintiä sekä sopia tonttikaupasta Vaasan kaupungin kanssa.

6.3 Toteutuksen seuranta

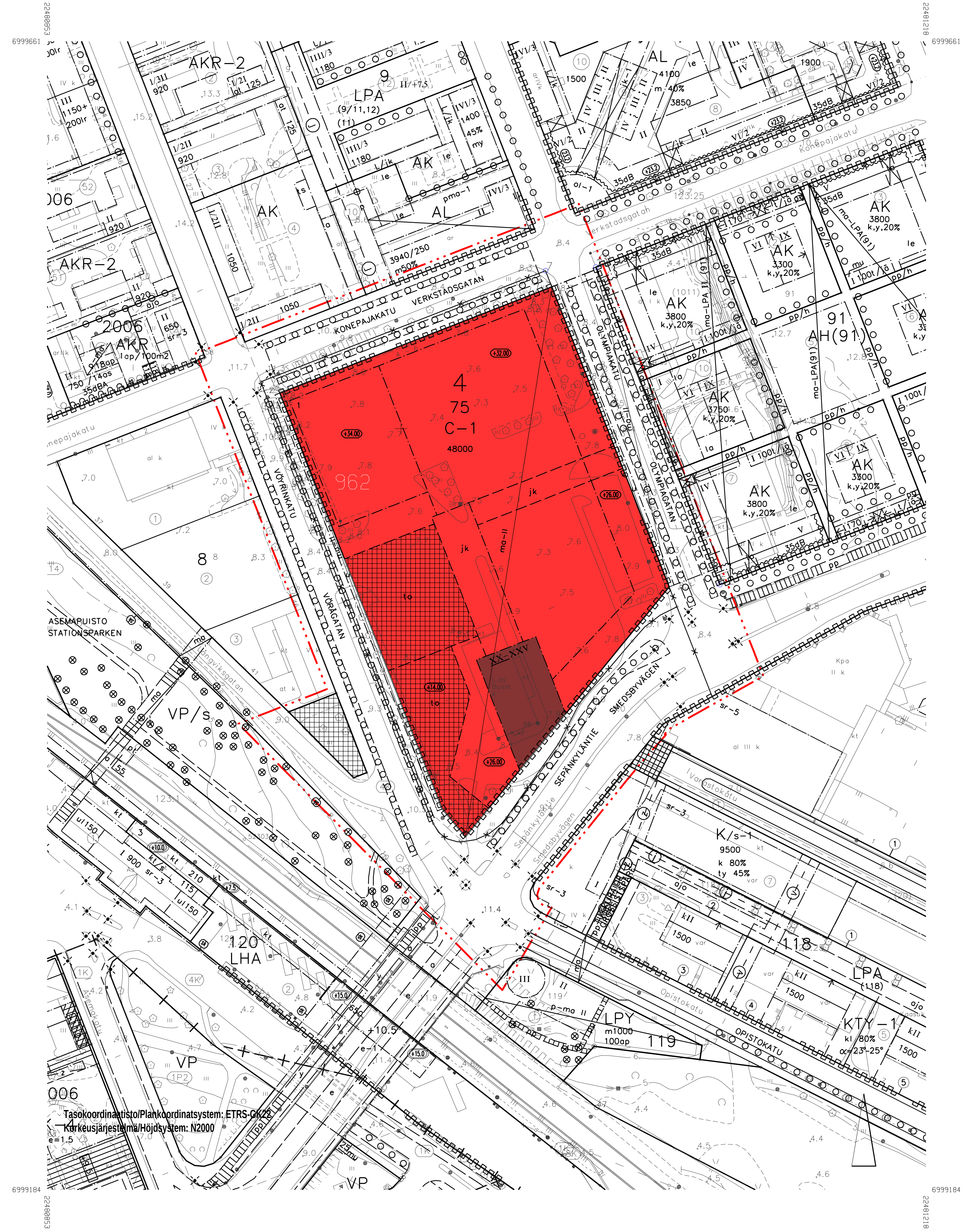
Rakennuslupien myöntämisen yhteydessä tulee varmistua siitä, että suunnitelmat noudattavat asemakaavan muutoksen tavoitteita kaupunkikuvallisesti korkeatasoisen ympäristön toteutuksesta.

2.12.2015 Vaasa

Kaavoitusarkkitehti Juha-Matti Linna

LIITTEET

Asemakaavakartta kaavamääräyksineen
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
Asemakaavan seurantalomake



ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET
DETALJPLANE BETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER

C-1

Keskustointintojen 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, katuaukion, 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 käytettävän 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.

Katuaukio/tori.
Öppen plats/torg.

Maan tai pihakannan alaisen pysäköintitilan rakennusala.
Roomalainen numero kirjainten ja perässä ilmaisee nykyisen maanpinnan tason alle sijoitettujen 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 ajoneuvoliikennää.
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 huomioivaa. Katutason julkisivuista vähintään 60 % tulee olla lasia. Muiden kuin kattatason kerrosten julkisivuista vähintään 50 % tulee olla valoa läpäisevää materiaalia.

Liittymäkielto ei koske Vöyrinkadun, Konepajakadun eikä Olympiakadun huoltoajaa eikä Sepänkyläntien taksi liittymää.

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.

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

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

Oleskeluan varattua pihatila tulee varata vähintään 10 m² asunto.

Kortteliin saa sijoittaa sähkönjakelun kannalta tarpeellisia muuntamoitiloja.

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

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 grävingsarbetenas och byggandets byggförläggning och bestämda konsekvenser för grunden för byggnaderna i omgivningen. Byggnaderna får inte medföra någon sådan bestående sänkning av grundvattnetsyta 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, yttbehandling av material och färgsättning vara sådana att miljöhälsan beaktas i fråga om stadsbild. 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 Vöråtgatans, Verkstadsgatans och Olympiagatans serviceköring, 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 -utrymmen, allmänna fotgängarområden och tekniska utrymmen. I det höga byggandet 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.

Viktbeogräsningen 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 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 byggandet finns på en höjd som överskrider 30 meter ovanför markytan bör flyghinderfästet allmänt luftfartslagen erhållas.

Yt- och dagvattnet från tomtens bör tas omhand genom en infiltrerande och fjärdjäre dräneringsteknik på tomtområdet.

Ljudisoleringen i bostädernas och inkvartersutrymmenas 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
Autopaikanomina ei koske yleisiä jalankulkualueita, maanalaista 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
Hotelli 1bp/70 vånings-m2
Boende 1bp/85 vånings-m2
Bilplatsomina 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 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 kuulem. MRA §30 / Hörande i beredningsrådet 11.11.2005
Suunnittelujaosto / Planeringssektion 23.05.2012
Julkisesti nähtävillä MRA §27 / Till allmänt påseende 07.06.2012
Suunnittelujaosto / Planeringssektion 07.05.2013
Valmistuvaiheen kuulem. MRA §30 / Hörande i beredningsrådet 15.05.2013
Suunnittelujaosto / Planeringssektion 18.03.2015
Julkisesti nähtävillä MRA §27 / Till allmänt påseende 03.03.2015

KAIVOITUS
PLANLÄGGNING

Kaava
Stadplan nr 962
Mittakaava
Pvm 1/1000
Laitunut
Uppgjord av kons/PKo
Päätetty
Beslut av MWI
Pvm
Datum 12.8.2015
Korjattu
Ändring 11.12.2015

Päivi Korkealaakso
kaavoitusjohtaja
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

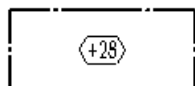
Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.
Byggrätt i kvadratmeter våningsyta.

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.



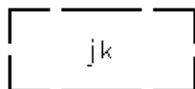
Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema.
Högsta höjd för byggnadens vattentak.



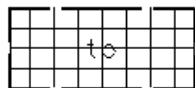
Rakennusala.
Byggnadsyta.



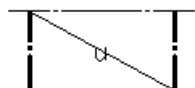
Ohjeellinen rakennusala.
Riktgivande byggnadsyta.



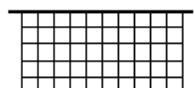
Yleiselle jalankululle varattu ohjeellinen alueen osa.
För allmän gångtrafik reserverad riktgivande del av område.



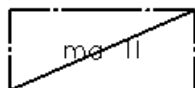
Korttelin sisäinen aukio/tori, jonka koko tulee olla vähintään 3400 m².
Öppen plats/torg inom kvarteret, vars storlek ska vara minst 3400 m².



Uloke.
Utsprång.



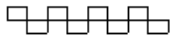
Katuaukio/tori.
Öppen plats/torg.



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 haattaessa.

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 kem2
Musiikki-, kongressi- ja monitoimitilat	1 ap/100 kem2
Hotelli	1 ap/70 kem2
Asuminen	1ap/85 kem2

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.



Kaava nro 962
LINJA-AUTOASEMAN AUKION ALUE
ASEMAKAAVAN JA TONTTIIJAON MUUTOS

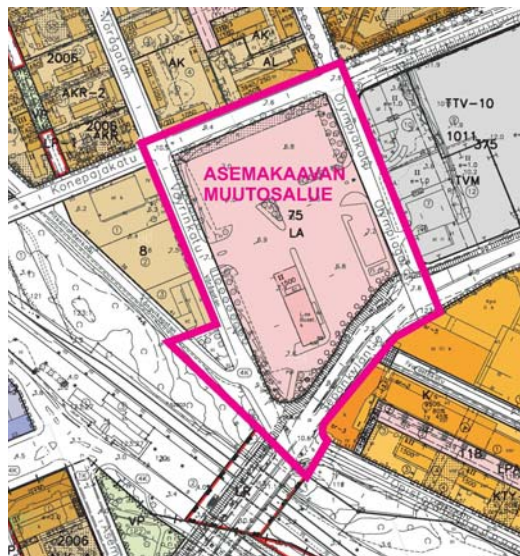
OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Vaasan Kaupungin kaavoitus 26.3.2013

Suunnittelun kohde

Suunnittelualue rajautuu lännessä Vöyrinkatuun, pohjoisessa Konepajakatuun, idässä Olympiakatuun ja etelässä Sepänkyläntiehen.

Asemakaavan muutos koskee 4 kaupunginosan korttelia 75, katu- ja puistoaluetta



Suunnittelun tavoite

Aloite kaavamuutokseen on tullut kaupungilta. Tavoitteena on luoda alueelle uusi urbaani keskustakortteli tärkeään julkisen ympäristön solmukohtaan. Tavoitteena on mahdollistaa keskustan kaupalliselle toiminnalle lisätilaa, eheyttää kaupunkikuvaa, lisätä keskustan elinvoimaisuutta sekä laajentaa ydinkeskustan kaupallista kiinnostavuutta linja-autoaseman aukion alueen ja kauppatorin välille. Muutuskorttelin naapurialueille ollaan kaavoittamassa merkittävästi asutusta lisää, joten kaavamuutuskortteli toimii uusien asukkaiden lähipalvelujen paikkana mutta myös kaupunginosan keskuksena. Pelkästään Klemetilä pohjoisen alueelle on tulossa 3000 uutta asukasta mutta keskustastrategian mukaisen täydennysrakentamisen kautta Klemetilässä radan itäpuolisen alueen asukkaiden määrä kasvaa noin 7000 asukkaalla. Kaava toteutuessaan mahdollistaa ensimmäisen merkittävän rakennushankkeen, jolla keskusta laajenee radan yli. Kortteliin voisi sijoittaa musiikki- ja kongressitiloja, kaupan tiloja, julkisia palveluita ja kohtaamispaikkoja. Korttelin suunnittelussa tulee huomioida alueen aukiomainen historia ja toiminta julkisena tilana mm. identiteettiä luovan aukion ja ympäristön houkuttelevan laadun kautta.

Vireilletulo

Asemakaavan muutos on ollut vireillä vuodesta 2008 asti ja kaavaehdotus oli julkisesti nähtävillä kesällä 2012. Nähtävilläolon ja lausuntojen saapumisen jälkeen linja-autoaseman aukion alue nousi esiin musiikki- ja kongressitilan sijoituspaikaksi ja kaupungin kehittäjäkumppanuus purkautui. Saapuneet lausunnot, muistutukset ja Kaupunginhallituksen päätökset 25.6.2012 sekä 11.2.2013 johtivat asemakaavanmuutoksen uudelleen harkintaan. Julkisesti nähtävillä olleen kaavaehdotuksen merkintä C-1 (keskustatoimintojen alue, jolle saa sijoittaa liike- ja toimistorakentamista sekä julkisia lähipalveluja) mahdollistaa kyllä niin kaupan palvelut että kulttuuritoiminnot mutta hankkeen muuttaessa suuntaa voisi nähtävillä olevan kaavaehdotuksen muut määräykset estää luontevimman, esteettisimmän ja toimivimman ratkaisun aikaansaamisen alueelle. Näistä syistä asemakaavaprosessi alkaa alusta tämän uuden osallistumis- ja arviointisuunnitelman kautta.

Lähtötiedot

Maakuntakaavassa suunnittelualue on keskustatoimintojen aluetta.

Asemakaavan muutosalue on **Vaasan yleiskaava 2030:ssä** merkitty keskustatoimintojen alueeksi (C). Yleiskaava ei ole vielä lainvoimainen.

Linja-autoaseman alueella on voimassa **Keskustan osayleiskaava**, jonka on vahvistanut ympäristöministeriö 8.11.1995. Osayleiskaavassa Linja-autoaseman alueen eteläosa on merkitty liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (K)/ linja-autoaseman korttelialueeksi (LA) ja alueen pohjois-osa on merkitty maanalaiseksi pysäköintialueeksi (LP/m) sekä jalankulkualueeksi. Lisäksi Linja-autoaseman alue on kehitettävä aluekokonaisuus, joka liittyy ydinkeskustaan ja Vöyrinkaupunkiin ja joka rakennetaan samoin periaattein kuin ydinkeskusta. Ydinkeskusta on keskeinen kaupunkialue, jolla ympäristön laadun (kalusteet, päällysteet, istutukset, valaistus ym.) tulee julkisissa sisä- ja ulkotiloissa olla niin korkeatasoinen, että se mahdollistaa monipuolisen palvelutarjonnan ja kaupunkielämän.

Linja-autoaseman alueella on voimassa **asemakaava nro. 594**, joka on vahvistettu 4.5.1983. Asemakaavassa linja-autoaseman alue on merkitty linja-autoaseman korttelialueeksi (LA). Asemarakennuksen rakennusoikeudeksi on merkitty 1500 m².

Asemakaavan **pohjakarttana** käytetään Vaasan kaupungin ylläpitämää numeerista pohjakarttaa.

Kaavatyössä kootaan aluetta koskevat perustiedot koskien sen ympäristöä, kiinteistöjä, yhdyskuntatekniikkaa, toimintoja ja kaupunkikuvaa. Niistä kerrotaan asemakaavaan liittyvässä selostuksessa.

Selvityksiä joita tämän kaavan laadinnassa hyödynnetään ovat
- Keskustastrategia, Kaavoitus ja Sito Oy 2013

- Musiikki- ja kongressitalon tilatarveselvitys, musiikki- ja kongressitalotyöryhmä 2013
- Lisäselvitys kaupallisten palvelujen sijoittumisesta, Santasalo Ky 2011
- Lisäselvitys kaupallisten palveluiden sijoittumisesta 2, Santasalo Ky 2011
- Vaasa - kulttuuriympäristöselvitys, Kaupunkisuunnittelu 2010
- Vaasan päivittäistavarakaupan selvitys, Santasalo Ky 2010
- Pohjanmaa, kaupallisten palvelujen sijoittaminen maakunnassa, Santasalo Ky 2010
- Sepänkyläntie 1, Maaperän haitta-ainetutkimukset, FCG Planeko Oy 2009
- Sepänkyläntien varren maankäytön kehittämisen liikenneselvitys, Ramboll 2009
- Klemetilän liikenteen yleissuunnitelma, Ramboll 2008
- Vaasan viheralueet 2030 –tarveselvitys
- Vaasan maisemarakenneselvitys, Kaupunkisuunnittelu 2007
- Vaasan alueen kaupan palveluverkkoselvitys, Suunnittelukeskus Oy 2007
- Vaasan ja Mustasaaren tie- ja katuverkkoselvitys, Tiehallinto 2007
- Rakennusperinneselvitys I (1986) ja II (2000), Pohjanmaan museo, kaupunkisuunnittelu
- Pysäköintiselvitys 2006

Mikäli kaavamuutoksella muodostetaan uusia tontteja, tai muutetaan olemassa olevien rajoja, laaditaan asemakaavan mukana myös **tonttijaon muutokset**, joiden mukaisesti uudet kiinteistöt tullaan muodostamaan. Mahdolliset tonttijakokartat ovat julkisesti nähtävillä yhdessä asemakaavaehdotuksen kanssa ja tulevat hyväksytyiksi kaavakäsittelyn yhteydessä.

Maanomistus

Kaupunki

Osalliset

Alueen suunnittelu tapahtuu vuorovaikutuksessa mukana olevien osallisten kanssa.

Osallisia tämän asemakaavan muutoksessa ovat:

- kaava-alueen ja naapureiden kiinteistöjen omistajat, haltijat ja asukkaat
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: kuntatekniikka, kiinteistötoimi, Vaasan Vesi, Vaasan Talotoimi, Pohjanmaan pelastuslaitos, Pohjanmaan museo, rakennusvalvonta, ympäristötoimi, kasvatus- ja opetustoimi, sosiaali- ja terveystoimi, kulttuuri- ja kirjastotoimi, matkailutoimisto, vapaa-aikatoimi
- muut viranomaiset: Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Pohjanmaan liitto, Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto, Mustasaaren kunta, Vaasan kihlakunnan poliisilaitos, Länsi-Suomen Sotilasläänin esikunta, Liikennevirasto/Rautatieosasto
- muut yhteistyötahot: Vasek Oy, Oy Merinova Ab, Oy Vaasa Parks Ab, Vaasan Yrittäjät ry, Pohjanmaan kauppakamari, Österbottens företagarförening rf, Vaasan Sähkö Oy, Vaasan Sähkö Oy / kaukolämpöyksikkö, Anvia Oy, Vaasan

Osallistuminen

1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Kaavoituksen vireilletulosta ilmoitetaan asettamalla osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtäville huhtikuussa 2013. Tällöin osallisilla ja muilla vaasalaisilla on mahdollisuus esittää joko suullisesti tai kirjallisesti mielipiteensä suunnitelluista menettelyistä. Lisäksi huhtikuussa järjestetään yleisötilaisuus alueen asemakaavamuutoksen tavoitteista sekä hyödynnetään ota kantaa-sivua sähköisen osallistamisen mahdollisuuksia. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolosta ilmoitetaan osallisille kirjeitse sekä kuulutuksella kaupungin kuulutuskäytännön mukaisesti.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa tarkistetaan ja täydennetään tarvittaessa.

2. Valmisteluvaiheen kuuleminen

Asemakaavan luonnosvaiheessa järjestetään valmisteluvaiheen kuuleminen. Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 30 §:n mukaisesti asemakaavaluonnos ja sen mahdolliset vaihtoehdot pidetään nähtävillä kaavoituksessa, jolloin siitä on mahdollista esittää kirjallisia ja/tai suullisia mielipiteitä. Tavoitteena on, että valmisteluvaiheen kuuleminen suoritetaan toukokuussa 2013. Valmisteluvaiheesta ilmoitetaan osallisille kirjeitse sekä kuulutuksella kaupungin kuulutuskäytännön mukaisesti.

Tässä asemakaavan muutoshankkeessa luonnosvaiheen kuulemisen jälkeen kaupunki pitää rakennushankkeen suunnittelusta laatukilpailun, jonka voittajan kanssa hiotaan asemakaavaehdotus lopulliseksi luonnosvaiheessa linjattuja suuntaviivoja kunnioittaen.

3. Julkinen nähtävilläolo

Asemakaavan muutosehdotuksen ja mahdollisen tonttijakoehdotuksen valmistuttua ne asetetaan julkisesti nähtäville maankäyttö- ja rakennusasetuksen 27 §:n nojalla 30 päivän ajaksi. Tällöin kaavamuutoksen osallisilla ja muilla vaasalaisilla on mahdollisuus esittää kirjallisia muistutuksia suunnitelmasta määräaikaan mennessä. Nähtävilläolosta ilmoitetaan osallisille kirjeitse, sekä kuulutuksella kaupungin kuulutuskäytännön mukaisesti. Tavoitteena on, että asemakaavan muutosehdotus on julkisesti nähtävillä syksyllä 2013.

4. Asemakaavan hyväksyminen

Asemakaavamuutoksen hyväksyy kaupunginvaltuusto suunnittelujaoston ja kaupunginhallituksen esityksestä.

Kaupunginvaltuuston tekemästä kaavan hyväksymispäätöksestä voi valittaa Vaasan hallinto-oikeuteen.

Valitusoikeudesta säädetään maankäyttö- ja rakennuslain 191 §:ssä.

Viranomaisyhteistyö

Ne viranomaiset, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään, osallistuvat asemakaavan valmisteluun.

Vaikutusten arviointi Kaavamuutoksen vaikutuksista ympäristöönsä tullaan kertomaan asemakaavoitukseen liittyvässä selostuksessa. Asemakaavan vaikutuksia tullaan arvioimaan mm. seuraavilta osin:

1. kaupunkikuvalliset vaikutukset
 - mittakaava, tilanmuodostus, rakennustapa
 - toimintojen luonne ja soveltuminen ympäristöön
2. yhdyskuntarakenteelliset ja taloudelliset vaikutukset
 - toiminnalliset vaikutukset
 - liikenteen sujuvuus, turvallisuus ja yhdyskuntatekniikka
3. ihmisiin kohdistuvat vaikutukset
 - viihtyvyys
 - liikkuminen, palveluiden saavutettavuus
4. luonnonympäristöön kohdistuvat vaikutukset.

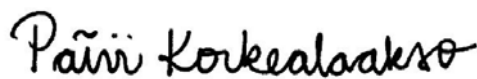
Yhteystiedot

Valmistelusta vastaa kaavoitusarkkitehti Juha-Matti Linna, puh. 040-575 9377, sähköposti juha-matti.linna@vaasa.fi ja vs. kaavoitusjohtaja Päivi Korkealaakso, puh. 040-550 0757, sähköposti paivi.korkealaakso@vaasa.fi. Lisätietoja antaa myös kaavoituksen kanslia, puh. 325 1160.

Vierailuosoite: Kirkkopuistikko 22 B, 65100 Vaasa.

Kaavaproessin etenemistä voi myös seurata kaavoituksen internetsivuilta: www.vaasa.fi/kaavoitus

Allekirjoitus



vs. kaavoitusjohtaja Päivi Korkealaakso

Lakiviitteet

Maankäyttö- ja rakennuslaki: 52 §, 62-67 §, 188 §
Maankäyttö- ja rakennusasetus: 27§ ja 30-32 §.

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	905 Vaasa	Täyttämispvm	29.11.2016
Kaavan nimi	Linja-autoaseman aukion alue		
Hyväksymispvm	01.02.2016	Ehdotuspvm	08.09.2015
Hyväksyjä	V-kunnanvaltuusto	Vireilletulosta ilm. pvm	29.04.2008
Hyväksymispykälä	9	Kunnan kaavatunnus	962
Generoitu kaavatunnus	905V010216A9		
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	4,0635	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	0,0000
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	2,3942	Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	4,0635

Ranta-asemakaava Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	4,0635	100,0	48000	1,18	0,0000	46500
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä	2,0384	50,2	48000	2,35	2,0384	48000
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä					-0,0479	
R yhteensä						
L yhteensä	2,0251	49,8			-1,9905	-1500
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	2,3942	58,9	47403	2,3942	47403

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnyt

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	4,0635	100,0	48000	1,18	0,0000	46500
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä	2,0384	50,2	48000	2,35	2,0384	48000
C-1	2,0384	100,0	48000	2,35	2,0384	48000
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä					-0,0479	
VP					-0,0479	
R yhteensä						
L yhteensä	2,0251	49,8			-1,9905	-1500
Kadut	1,9772	97,6			0,2690	
Katuauk./torit	0,0479	2,4			0,0479	
LHA					-2,3074	-1500
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	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