



Delgeneralplan för Vasklot 2040

Planbeskrivning

Planutkast, godkänt 18.6.2019

Offentligt framlagd 1.7–30.8.2019

Innehållsförteckning

1. Bas- och identifikationsuppgifter.....	4
1.1. Planens identifikationsuppgifter.....	4
1.2. Delgeneralplanens syfte och verkningar.....	4
1.3. Planområdets läge och avgränsning.....	4
1.4. Planeringsorganisation.....	5
1.5. Förteckning över delgeneralplanens bakgrundsutredningar.....	5
2. Sammandrag.....	6
2.1. Planens mål.....	6
2.2. Planprocessens olika skeden.....	6
2.3. Planens centrala innehåll.....	6
3. Delgeneralplanens utgångspunkter.....	7
3.1. Planer och mål som styr delgeneralplanen.....	7
3.1.1. Riksomfattande mål för områdesanvändningen.....	7
3.1.2. Österbottens landskapsplan.....	7
3.1.3. Strukturmodell för Vasaregionen 2040.....	8
3.1.4. Generalplaner.....	8
3.1.5. Detaljplanläggningen och annan planering på området.....	10
3.2. Historia och kulturmiljö.....	11
3.2.1. Vasklots historia.....	11
3.2.2. Planläggningshistoria.....	12
3.2.3. Bygga kulturmiljöer av riksintresse (RKY).....	13
3.2.4. Utredningen om värdefulla byggnader.....	13
3.2.5. Kulturmiljöutredning.....	13
3.2.6. Kulturhistorisk utredning.....	13
3.3. Markägoförhållanden.....	15
3.4. Befolkning och möjligheterna till bostadsbyggande.....	15
3.5. Arbetsplatser.....	16
3.6. Hamnen.....	17
3.6.1. Nuläget i hamnen.....	17
3.6.2. Översiktsplan för Vasa hamn.....	17
3.7. Övrig verksamhet.....	18
3.8. Trafik.....	18
3.8.1. Nuvarande trafiknät.....	18
3.8.2. Nuvarande trafik.....	19
3.8.3. Bakgrundsutredning om trafiken.....	19
3.8.4. Alternativ för förverkligande av en lätttrafikförbindelse.....	22
3.8.5. Vasa hamnväg.....	22
3.8.6. Snabbspårväg i Vasa, preliminär utredning 2004.....	23
3.8.7. Utredningar i anslutning till industrispåret.....	23
3.8.8. Farlederna.....	24
3.9. Natur, landskap och rekreation.....	24
3.9.1. Landskapsstruktur.....	24

3.9.2. Naturutredning.....	25
3.9.3. Rekreativsmöjligheterna i Vasklot.....	27
3.10. Vattendrag, översvämningsrisker och dagvatten.....	28
3.11. Jordmån och förorenad mark.....	30
3.12. Samhällsteknisk försörjning.....	31
3.12.1. Vattentjänster.....	31
3.12.2. Energiförsörjning.....	31
3.13. Seveso-utredning.....	31
4. Mål för planeringen.....	34
5. Planeringens olika skeden och växelverkan.....	35
5.1. Anhängiggörande.....	35
5.1.1. Utlåtanden och åsikter.....	35
5.1.2. Nätenkäter.....	35
5.2. Beredningsskede.....	36
5.2.1. Alternativ 1.....	36
5.2.2. Alternativ 2.....	36
5.3. Förslagsskede.....	36
5.4. Godkännande.....	36
6. Redogörelse för delgeneralplanen.....	37
6.1. Helhetsbeskrivning av och allmänna motiveringar till planen.....	37
6.2. Boende.....	38
6.2.1. Finska Sockers område.....	38
6.2.2. Bostadsområdena vid Uddnäsavägen.....	39
6.2.3. F.d. Wasalandiaområdet.....	40
6.3. Arbetsplatser och service.....	41
6.3.1. Arbetsplats- och industriområden.....	41
6.3.2. Stadsdelscentrum och annan service.....	42
6.3.3. Fritidsservice.....	42
6.4. Trafik.....	42
6.4.1. Fordonstrafik och trafiknät.....	42
6.4.2. Järnvägen.....	43
6.4.3. Kollektiv trafik.....	43
6.4.4. Gång och cykling.....	43
6.4.5. Parkering.....	44
6.5. Natur och vatten.....	44
6.5.1. Parkområden.....	44
6.5.2. Vattenområden.....	45
6.5.3. Dagvatten.....	45
6.6. Kulturhistoriska värden.....	45
6.6.1. Bygga kulturmiljöer av riksintresse.....	45
6.6.2. För landskapet eller lokalt värdefulla områdesdelar.....	46
6.6.3. Värdefulla objekt.....	46
6.6.4. Kulturhistoriska områdestyper.....	46

6.7. Samhällsteknisk försörjning.....	47
6.8. Delgeneralplanens förhållande till styrning på högre nivå.....	47
6.8.1. Riksomfattande mål för områdesanvändningen	47
6.8.2. Landskapsplanen.....	47
6.8.3. Strukturmodell för Vasaregionen 2040	47
7. Delgeneralplanens konsekvenser	48
8. Delgeneralplanens genomförande.....	49

1. Bas- och identifikationsuppgifter

1.1. Planens identifikationsuppgifter

Planens namn:	Delgeneralplan för Vasklot 2040
Anhängiggörande:	Planläggningsbeslut 9.10.2018
Behandling:	<u>Program för deltagande och bedömning</u> Planeringssektionen 9.10.2018 Framlagt: 5.11.–7.12.2018 <u>Delgeneralplaneutkast</u> Planeringssektionen 18.6.2019 Framlagt: 1.7–30.8.2019 <u>Delgeneralplaneförslag</u> Planeringssektionen xx.xx.xxxx Framlagt: xx.xx.–xx.xx.xxxx
Godkännande:	Stadsstyrelsen xx.xx.xxxx Stadsfullmäktige xx.xx.xxxx

1.2. Delgeneralplanens syfte och verkningar

Delgeneralplanen är ett redskap för att strategiskt och fysiskt utveckla markanvändningen i enlighet med markanvändnings- och bygglagen. Genom den styrs stadsstrukturen och markanvändningen i allmänna drag samt samordnas olika funktioner. Delgeneralplanen ligger som grund när detaljplaner utarbetas och ändras samt när åtgärder annars vidtas för att reglera områdesanvändningen.

I delgeneralplanearbetet justeras Vasa generalplan 2030 för Vasklots del. Delgeneralplanen utarbetas som en områdesreserveringsplan med rättsverkan. Då den träder i kraft upphäver den Vasa generalplan 2030 för delgeneralplanområdets del och styr detaljplaneändringarna på området.

1.3. Planområdets läge och avgränsning

Vasklot är en ö väster om centrum, som är förenad med centrum via Vasklotbanken och med Sundom by via Myrgrundsbron. Området är till funktionerna sett en mycket mångsidig

del av Vasas centrumområde. Det är ett viktigt närrekreationsområde, ett område för passagerar-, gods- och oljehamn, ett turistområde, ett kraftverksområde, ett område för båtsportfunktioner och ett område för fritidsbostäder. Av ytan består ca en tredjedel av industri- och hamnområde där en omvandlingsprocess pågår, en tredjedel av bostads- och hotellområde och en tredjedel av områden för närrekreation.

Hamnen och Etelä-Pohjanmaan Voimas kraftverk med omgivning är centrala områdena på Vasklot. Verksamheterna ger upphov till mycket trafik som påverkar hela staden och som är riktad söderut genom centrum. Det är en utmaning att skapa en positiv och välvårdad bild av områdets hamnidentitet på grund av de störande faktorerna.

En karakteristisk trafikform för Vasklot är båttrafiken. Den har en central ställning som identitetsskapare för området genom de hamn- och varvsfunktioner som den skapar. Båtklubbar är en betydande användargrupp på Vasklot och gästhamnen är en viktig del av turistverksamheten. Naturområdena och rekreationsområdena bidrar till turismens dragningskraft, men de är på samma gång invånarnas "andningshål" och omtyckt motionsterräng.



Bild 1. Delgeneralplaneområdets läge.

1.4. Planeringsorganisation

I projektarbetsgruppen har följande personer ingått: generalplanläggare Annika Birell, generalplanläggare Jaakko Löytynoja, planläggningsingenjör Gun-Mari Back och planeringsingenjör Jonas Åberg. I planens beredning har även bland annat följande personer deltagit: planläggningsdirektör Päivi Korkealaakso, planläggningsarkitekt Karolína Kopecká, planläggningsarkitekt Kati Vuohijoki, planerare Eija Kangas, planläggningsarkitekt Anne Majaneva och miljöingenjör Jan Nyman. Som projektets ledningsgrupp har stadsmiljöledningsgruppen fungerat.

- Byggnader och miljöer av riksintresse
- Lokaliseringsutredning för Vasa hamnväg, 2010
- Vasaregionens spårlogistik, 2010
- Snabbspårväg i Vasa, förutredning, 2004
- Värdefulla byggnader i Vasa, 1986 och 2000

1.5. Förteckning över delgeneralplanens bakgrundsutredningar

Bland annat följande program, utredningar och planer styr delgeneralplanearbetet:

- De riksomfattande målen för områdesanvändningen
- Österbottens landskapsplaner
- Strukturmodell för Vasaregionen 2040
- Vasa generalplan 2030
- Vasa generalplans grönområdesstruktur 2030
- Trafiksystemplan, Österbottens förbund 2013
- "Nordens energihuvudstad – flöde för ett gott liv", Vasa stads strategi 2018–2021
- Vasa stads energi- och klimatprogram, stadsfullmäktige 1.2.2016
- Vasa stads markpolitiska program 2014, stadsfullmäktige 26.1.2015
- Vasa stads bostadspolitiska program, stadsfullmäktige 18.3.2019
- Vasa stads plan för utveckling av cyklingen, 2012
- Möjligheterna till bostadsbyggande i Vasklot, 2018
- Stadsfjärdsstråket – plan över friluftsled, 2019
- Stadsfjärdsstråket – en friluftsled runt Södra Stadsfjärden i Vasa, 2012
- Österbottens markanvändnings-, trafik- och logistikutredning, 2012
- Alternativ för genomförandet av en bro för lätt trafik, 2019
- Kulturhistorisk utredning beträffande Vasklot, 2019
- Dagvattenutredning i anslutning till delgeneralplanen för Vasklot, 2019
- Utredning om riskerna för storolyckor i området Vasklot inför markanvändningsplaneringen, 2019
- Utredning om trafiken för Vasklot, 2018
- Utredning om naturen i Vasklot i Vasa, 2016
- Finska Sockers Vasafabrik inklusive bostadsområde – Byggnadsinventering, 2019
- Vasa kulturmiljöutredning, 2010
- Byggnadshistorisk utredning om Vasklot, 2009

2. Sammandrag

2.1. Planens mål

Vasklot har stor betydelse både lokalt och regionalt. Hela Vasaregionens hamn finns i Vasklot och den är en viktig del även i de internationella transportkedjorna. I delgeneralplanearbetet är det viktigt att beakta behoven på båda nivåerna. Lokalt sett är Vasklot belägen i Vasa centrums omedelbara närhet, vilket gör att det finns betydande behov av att förtäta och komplettera byggandet på området. Ett viktigt mål i delgeneralplanearbetet är att utnyttja öns läge samt möjligheterna och potentialen som en del av Vasa och Vasaregionen.

Det huvudsakliga målet för delgeneralplanen kan anses vara utveckling av Vasklot som ett enhetligt område och som en del av Vasas stadsområde genom sammanjämkning av olika intressen och användningsändamål på området. De mångsidiga funktionerna på området, såsom boende (både nuvarande och nytt), rekreation, turism, industri, arbetsplatser, service och hamnverksamhet, bör tryggas, samtidigt som behoven av att utveckla dem bör beaktas i och med att markanvändningen utvecklas. På området bör även förutsättningar skapas för ett stadsdelscentrum, och öns egen identitet bör identifieras och förstärkas.

Ett viktigt mål är att beakta och sammanjämka behoven av att utveckla trafiken och trafiknäten som berör ön med beaktande av olika färd sätt samt säkerställa tillgängligheten till Vasklot. I planen bör behoven i fråga om både lokal och regional samt internationell trafik beaktas. Den lokala gång-, cykel- och kollektivtrafiken bör sammanjämkas med biltrafiken genom området, fjärrtrafikens godstransporter och spårtrafiken. Målet är att strukturera trafiknätet och säkerställa att trafikförbindelserna fungerar. Dessutom har såväl fartygs- som båttrafiken en stor betydelse på området och exempelvis behoven av utveckling av hamnen och logistiken bör beaktas.

Delgeneralplanen utarbetas som en områdesreserveringsplan med rättsverkan.

2.2. Planprocessens olika skeden

Planläggningsbeslut om utarbetande av en delgeneralplan för Vasklot fattades 9.10.2018. Ett myndighetssamråd om delgeneralplanen och programmet för deltagande och bedömning hölls 24.10.2018. Programmet för deltagande och bedömning var framlagt 5.11–7.12.2018. Elva utlåtanden och nio åsikter om programmet för deltagande och bedömning lämnades in.

Målet är att delgeneralplaneutkastet ska hållas framlagt sommaren 2019 och planförslaget vintern 2020. Målet är en godkänd delgeneralplan under år 2020.

2.3. Planens centrala innehåll

Delgeneralplaneutkastet är uppgjort i två alternativ och till övriga delar är de identiska förutom i fråga om Motorgatan. I alternativ ett är Motorgatan anvisad på den nuvarande platsen och i alternativ två har den flyttats intill järnvägen på f.d. Wasalandias område. På grund av flyttningen finns det små skillnader i fråga om markanvändningen invid gatan. I alternativ ett skulle f.d. Wasalandiaområdet utvecklas till ett mera urbant område då det genom den rutplaneformade kvartersstrukturen skulle gå en livligt trafikerad gata. Alternativ två möjliggör ett enhetligare och mot trafik mera skyddat bostadsområde, som skulle öppna sig mot Södra Stadsfjärden.

Lösningarna i planutkastet är baserade på de uppställda målen, planer och utredningar som styr delgeneralplanen, respons i inledningsskedet samt annat utgångsmaterial. I enlighet med delgeneralplanens mål skapar lösningarna i delgeneralplaneutkastet förutsättningar för förtätning av samhällsstrukturen i närheten av Vasas stadskärna. Lösningarna fokuserar på utökat bostadsbyggande men utkasten möjliggör även bland annat utökning och utveckling av arbetsplatserna och servicen samt hamnverksamheten. Den trafikökning som de ökande arbetsplats- och invånarmängderna medför har beaktats och i delgeneralplaneutkasten har i synnerhet förutsättningarna för utveckling av gång-, cykel- och kollektivtrafiken betonats. I och med de ökande trafikmängderna belastas i synnerhet matarkapaciteten på Vasaesplanaden och Skolhusgatan. Delgeneralplaneutkasten gör det möjligt att minska den tunga trafiken i centrum genom att dirigera trafiken söderifrån via den eventuella nya Hamnvägen direkt till hamnområdet i början av Motorgatan. Därtill har rekreationsmöjligheterna tryggats i utkasten bland annat genom att nästen hela Vasklatskogen har bibehållits som rekreatiomsområde och genom att behovet av en friluftsled vid stranden runt ön (förutom hamnområdet) har lyfts fram.

3. Delgeneralplanens utgångspunkter

3.1. Planer och mål som styr delgeneralplanen

3.1.1. Riksomfattande mål för områdesanvändningen

De riksomfattande målen för områdesanvändningen är en del av systemet för planering av områdesanvändningen enligt markanvändnings- och bygglagen. Via målen anger statsrådet riktlinjerna för områdesanvändningsfrågor som är betydelsefulla för hela landet. Med målen säkerställs att ärenden som är betydelsefulla på riksnivå beaktas i landskapens och kommunernas planläggning samt statliga myndigheters verksamhet. Avsikten med målen är även att främja verkställigheten av internationella avtal och förbindelser samt att trygga ett ändamålsenligt förverkligande av riksomfattande områdesanvändningslösningar. Nya riksomfattande områdesanvändningsändamål trädde i kraft 1.4.2018. Statsrådet beslutade om revidering av målen 14.12.2017.

Målen för områdesanvändningen rör följande helheter:

- Fungerande samhällen och hållbara färdvägar
- Ett effektivt trafiksystem
- En sund och trygg livsmiljö
- En livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar
- En energiförsörjning med förmåga att vara förnybar

3.1.2. Österbottens landskapsplan

Landskapsplanläggningen styr generalplanläggningen. Österbottens landskapsplan 2030 fastställdes av miljöministeriet 21.12.2010. Planeringsområdet är enligt landskapsplanen beläget bl.a. i en stadsutvecklingszon (kk-1), en zon för växelverkan mellan stad och landsbygd (kmk) och ett område med turistattraktioner/utvecklingsområde för turism och rekreation (mv-10).

Vasklot är i landskapsplanen anvisat närmast som område för tätortsfunktioner (A), ett regionalt betydande industri- och lagerområde (T), hamnområde (LS) och rekreationsområde (V). På hamnområdet finns även objektsbeteckningen t/kem, med vilken Seveso II-direktivets anläggningar samt industri- och hamnområdena där farliga ämnen används eller lagras anvisas. Vid markanvändningsplaneringen bör anläggningarnas konsultationszon (1–1,5 km) samt riskerna i anslutning till transporten och lagringen av farliga kemikalier beaktas. Därtill är Vaskiluodon Voima Oy:s kraftverksområde i landskapsplanen angivet som område för energiförsörjning (en).

Öns östra del är anvisad som område för tätortsfunktioner. På området bör förenhetligande av samhällsstrukturen främjas. Skogsområdet i Vasklot är anvisat för rekreationsanvändning. Rekreationsområdena och lederna bör enligt landskapsplanen tillsammans bilda fun-

gerande nät, ifall det är möjligt. Vid planeringen av området bör i synnerhet kultur-, landskaps- och miljövärdena beaktas. Genom ön har därtill anvisats såväl en friluftsled som en cykelled och omkring ön fartygs- och båtfarleder. På Vasklots östra strand har också en gästhamn anvisats.

I landskapsplanen har dessutom ett behov av vägtrafikförbindelse mellan Myrgrund söder om Vasklot till riksväg 3 i Risö anvisats.

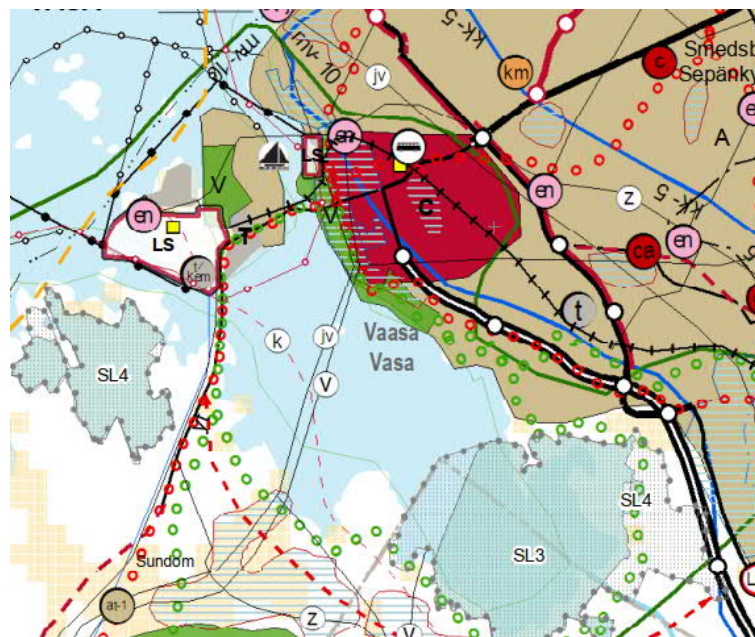


Bild 2. Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2030.

Etapplandskapsplan 2 (förnybara energiformer) fastställdes av miljöministeriet 14.12.2015. I planen har ett område för energiförsörjning anvisats på planeringsområdet.

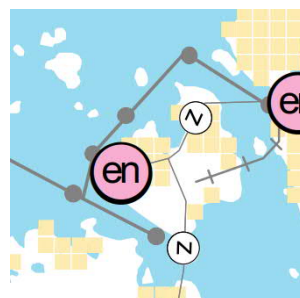


Bild 3. Utdrag ur Österbottens etapplandskapsplan 2.

Österbottens landskapsplan 2040 är under arbete. Landskapsstyrelsen godkände 27.5.2019 planförslaget för framläggande 3.6–13.9.2019. Målet är att planen godkänns våren 2020. Den nya landskapsplanen ersätter Österbottens landskapsplan 2030 och dess etapplandskapsplaner.

Förslaget till landskapsplan 2040 överensstämmer i stor utsträckning med den gällande landskapsplanen. Planeringsområdet är beläget i både Vasa stadsutvecklingszon (kk-1), och Vasa-Seinäjäki utvecklingskorridor. På området finns nationellt betydelsefulla och för landskapet värdefulla kulturmiljöer. Därtill finns planeringsområdet på det ekologiskt eller biologiskt betydelsefulla havsområdet Kvarkens skärgård.

Hamnområdet har minskats i planförslaget och delvis ändrats till industri- och lagerområde, där en betydande anläggning för produktion av farliga kemikalier (T/kem) finns/får förläggas och till ett arbetsplatsområde (TP). Grönområdet (V) har utvidgats en aning. I förslaget till landskapsplan har även Vasa hamnväg anvisats som ett behov av vägtrafikförbindelse mellan Myrgrund söder om Vasklot och riksväg 8 i Vikby.

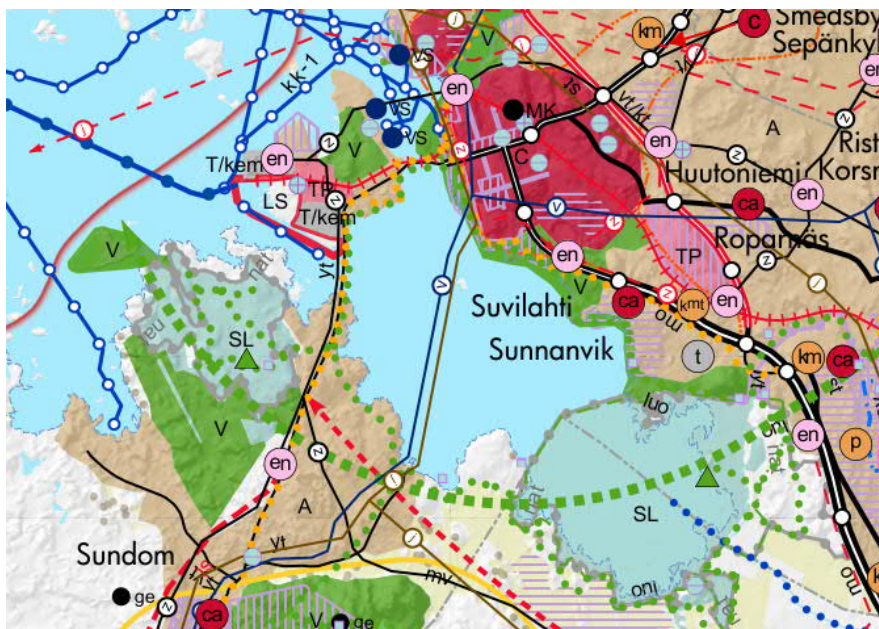


Bild 4. Utdrag ur förslaget till Österbottens landskapsplan 2040.

3.1.3. Strukturmodell för Vasaregionen 2040

Strukturmodellen för Vasaregionen är en långsiktig markanvändningsplan för Vasaregionen. I strukturmodellen Solmodellen är Vasklot beläget i en tillväxtkorridor för näringslivsutveckling. Området hör även till ett boendecentrum som ska utvecklas, ett nuvarande arbetsplatscentrum som ska utvecklas och ett servicecentrum som ska utvecklas.

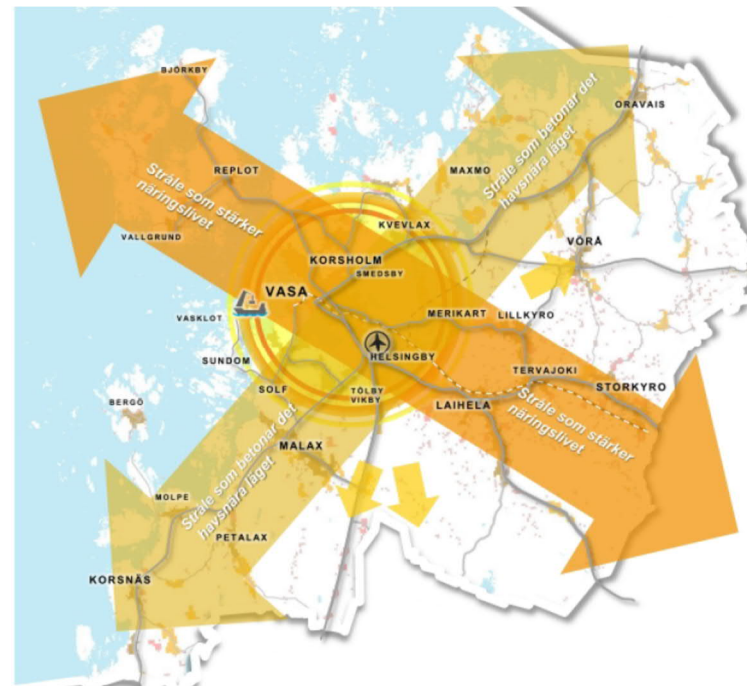


Bild 5. Strukturmodell för Vasaregionen 2040.

3.1.4. Generalplaner

Vasa generalplan 2030 och dess grönområdesstruktur godkändes av stadsfullmäktige 13.12.2011 och den vann laga kraft 18.9.2014. I helhetsgeneralplanen är planeringsområdet anvisat som arbetsplatsområde (TP), industriområde (T/kem), område för service, handel och förvaltning (P och P1), hamnområde (LS och LV), energiförsörjningsområde (EN), bostadsområden (AK och AP) samt rekreationsområde (V).

Mellan norra udden av Vasklot och Brändö är ett smalt utredningsområde angivet i generalplanen. Ett likadant utredningsområde är också angivet till Hästgrundet. Utredningsområdena anger eventuella behov av lätttrafikförbindelser. Av de här två har förbindelsen mot

Brändö mycket större betydelse med tanke på servicen i Brändö samt förbindelsens fortsättning på Brändö.

Därtill finns det flera områden på planeringsområdet som har upphävts av högsta förvaltningsdomstolen.

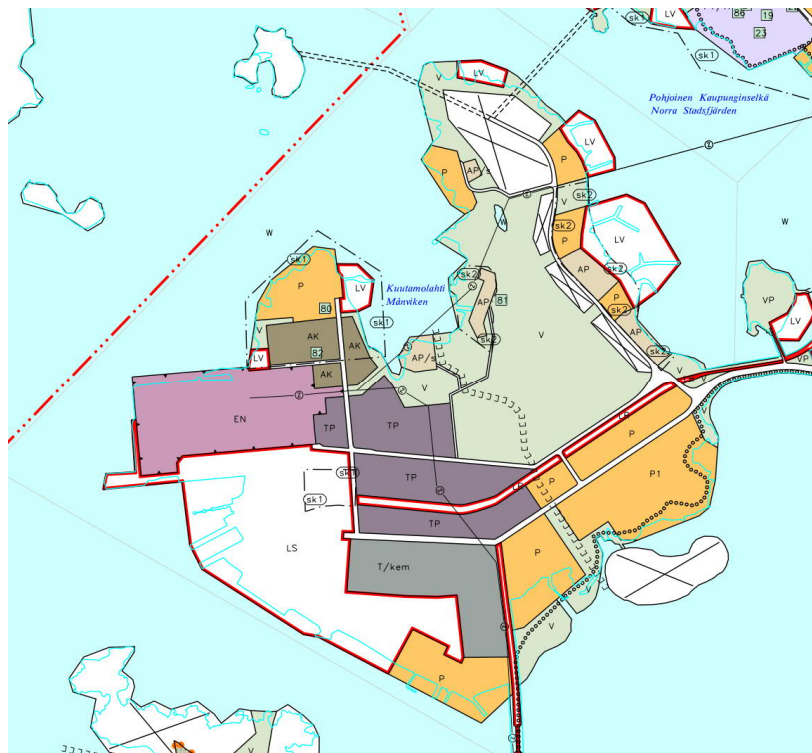


Bild 6. Utdrag ur Vasa generalplan 2030.

I anslutning till helhetsgeneralplanen utarbetades separat Vasas grönområdesstruktur 2030. I grönområdesstrukturen ingår olika grönområden, rekreationsområden, parker och friluftsleder. Delhelheterna i Vasa stads grönområdesstruktur är angivna som friluftsområden, rekreationsområden, närparker, stadsdelsparker, havsstrandparker, jord- och skogsbruksområden samt grönförbindelser.

Vasa stads grönområdesstruktur är baserad på landskapsstrukturen och den övriga naturgrunden och strävan med planeringen av grönområdesstrukturen är att bevara naturen mångfaldig, frisk och produktiv. Samtidigt ger grönområdesstrukturen staden en viss struktur och strävan är att den ska uppfylla invånarnas behov av rekreation och upplevelser. I enlighet med landskapsstrukturutredningen anses i första hand långsamt stigande sluttningar vara lämpliga områden för byggande.

Stomme för Vasa stads grönområdesstruktur bildar de områden som inte bebyggs. De utgörs av åsarnas högsta delar, dalbottnarna, branta och steniga sluttningar samt källor och våtmarker som utgår ifrån dem.

Utanför byggandet lämnas även de i naturvårds-, skogs- och vattenlagen angivna naturtyperna samt kärnområdena i de strikt skyddade djurarternas revir.

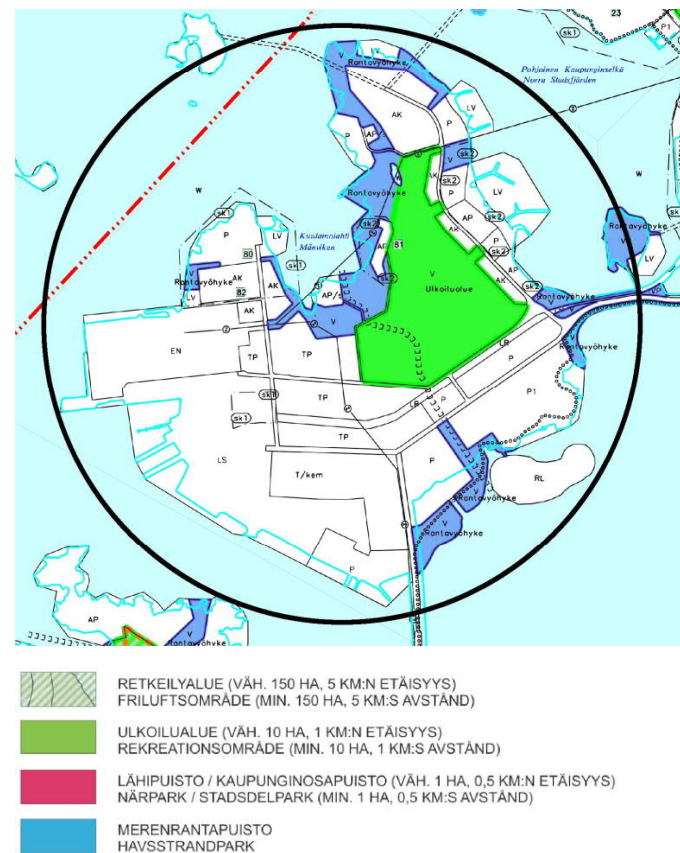


Bild 7. Utdrag ur grönområdesstrukturen i anslutning till Vasa generalplan 2030.

I Vasa generalplan 2030 finns en del vita områden markerade med svart kryss (invid Uddnäs och Södra stadsfjärden). De här områdena hävdade Högsta förvaltningsdomstolen på grund av otillräckliga utredningar. I fråga om de här områdena gäller därför fortfarande den tidigare delgeneralplanen för Vasklot, vilken godkändes av stadsfullmäktige 2.3.1987 men inte har underställts miljöministeriet. Planen saknar rättsverkan.

Områdena väster om Uddnäsavägen är i den gamla delgeneralplanen för Vasklot angivna som närrekreationsområde (VL). Området hör delvis till ett område, för vilket en separat dispositionsplan ska utarbetas med tanke på byggandet. Därtill är en friluftsled angiven på området i Niemelävägens riktning. Området i ändan av udden är i delgeneralplanen angivet som kvartersområde för affärsbyggnader i en våning (KL I), camping- och turismområde (RR), kvartersområde för vinterbonade stugor (ra), kvartersområde för allmänna servicebyggnader i två våningar (YP II) samt park (VP). Det område i sydost som i totalgeneralplanen föreslogs för en utfyllnadsö är i delgeneralplanen anvisat som vattenområde (W).



Bild 8. Delgeneralplanen för Vasklot från år 1987 är fortfarande i kraft för de områden som Högsta förvaltningsdomstolen hävde i totalgeneralplanen (områdena angivna med rött).

3.1.5. Detaljplanläggningen och annan planering på området

Hela Vasklot är detaljplanerat. För närvarande finns totalt 14 gällande detaljplaner i området. De äldsta gällande detaljplanerna godkändes i början av 1960-talet och berör bland

annat Finska Sockers område. Den senast godkända är detaljplanen för hamnen, som godkändes år 2013. En omfattande detaljplan som berör hela östra Vasklot, från Vasklotvägen (Blå vägen) norrut, godkändes år 1978 och den gäller fortfarande till stor del.

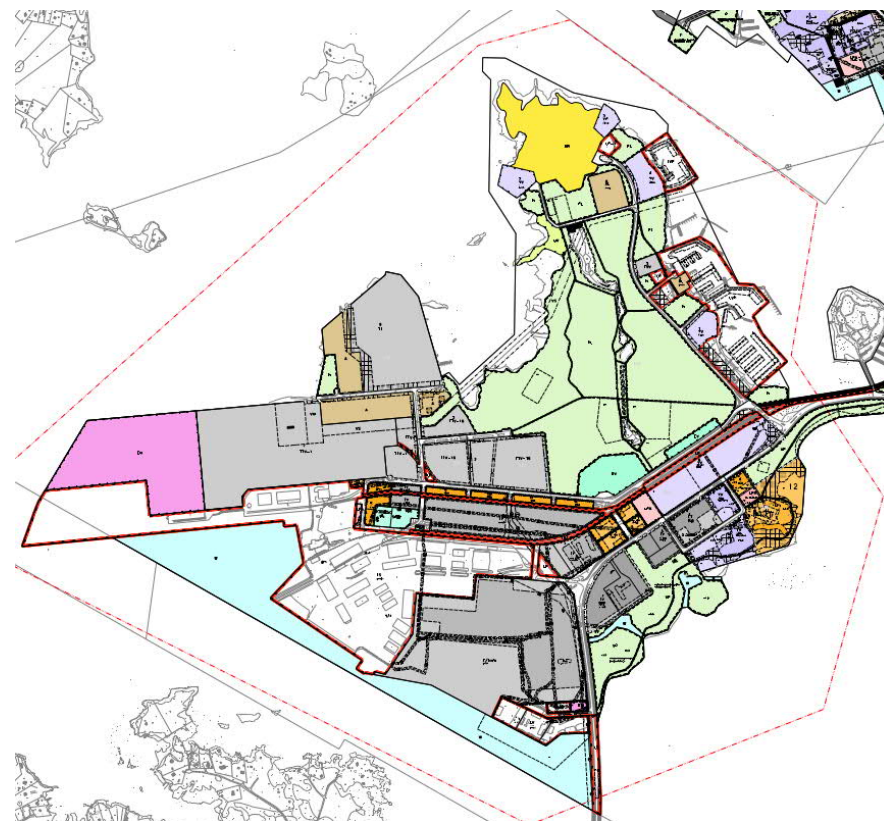


Bild 9. Utdrag ur Vasas detaljplanesammanställning (23.5.2019).

För närvarande är följande detaljplaneändringar under arbete:

- AK1091 Smart Technology Hub företagsområde I, enligt vilken ett av Reinsgatan, Industriegatan och Frilundsvägen avgränsat område på ca 12 ha ändras så att det lämpar sig för Wärtsiläs nya teknologicenters behov. Detaljplaneförslaget godkändes 6.5.2019 av stadsfullmäktige.
- AK1047 Käreksstigen 3, i vilken en hotellbyggnad med 21 våningar anvisas invid hotell Tropiclandia. Enligt detaljplaneförslaget får 30 % användas för bostadslägenheter. Förslaget var framlagt våren 2015 och som följande framskrider det till beslutsfattande.

- AK1045 Revidering av hamnen, syftet med detaljplaneändringen är att uppdatera kvartersnumren, justera tomtgränser och till nödvändiga delar justera anslutningsförbudsbeteckningar som är viktiga för fraktrafiken till hamnen. Förslaget till detaljplaneändring har varit offentligt framlagt 9.6–24.4.2014 och 4.9–18.8.2014.
- AK1089 Borgarparkens bank, där en ny granskning av utfyllnadsområdet planeras för att få till stånd småbåtshamnsverksamhet av privat karaktär.

Vid en granskning av detaljplanernas tidsenlighet år 2018 framgick det att detaljplanerna för Vasklot till stor del delvis är föråldrade. På grund av det skulle det på flera områden på ön finnas behov av detaljplaneändringar.

3.2. Historia och kulturmiljö

3.2.1. Vasklots historia

I början av 1800-talet bestod Vasklot av tre holmar: Lill Vassklot, Stor Vassklot samt Borgar Öran. Sandö mellan Vasklot och staden kallades Ko-Ören. Vasklot var en del av Klemetsö bys marker, som staden löste in för att kunna bygga den nya staden efter branden år 1852. Vasklot ingick dock inte i Setterbergs detaljplan för den nya staden.

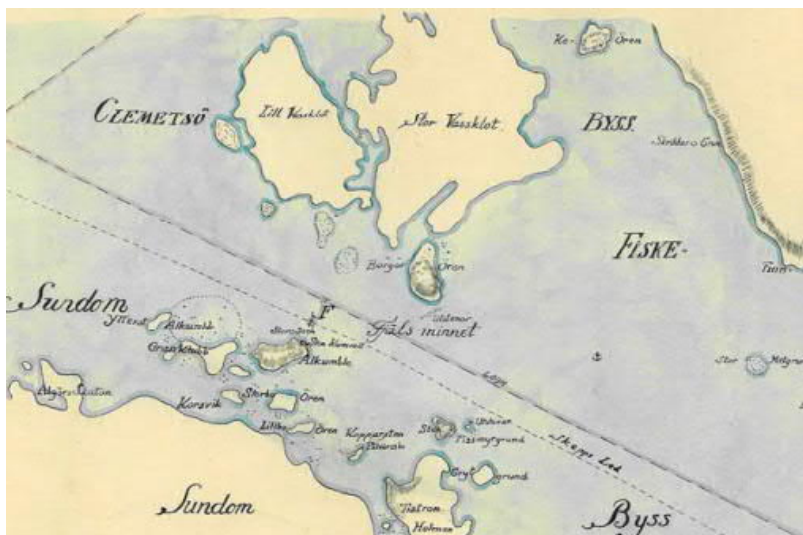


Bild 10. Karta öfver Vasa Fjärden, Med flere Byalags därå belägne fiske Wattn uti Vasa Län, Upprättad År 1813 af Carl Gust. Holm vice Landtmätare". Detalj. Österbottens museums arkiv, nr 85–834.

Länge fanns det endast ett antal sommarstugor och skog på ön men i slutet av 1800-talet skedde betydande förändringar. På grund av landhöjningen beslutade stadsfullmäktige år 1886 flytta yttre hamnen till Vasklot. Också järnvägen drogs till ön år 1893 (tio år efter det att järnvägen byggdes i Vasa), varvid man beslöt koncentrera godstrafiken dit och transporten skedde främst på järnvägen. När järnvägen hade byggts var det möjligt att fritt gå längs banvallen fram och tillbaka mellan Vasklot och staden. Banvallen till Vasklot breddades för att användas som väg år 1910. Ön hade börjat användas redan i början av 1880-talet, då stadsbor hade byggt sommarstugor där.



Bild 11. Flygbild 1.9.1920 (Flygvapnet/Krigsmuseet).

Starten för industrin på Vasklot kan anses vara grundandet av Vasa sockerfabrik år 1897. Sockerfabriken vid Frilundsvägen var en betydande arbetsgivare i Vasa. Folkmängden på Vasklot ökade betydligt efter att den hade grundats. På området byggdes bostäder som har bevarats ända till nu. Även fabriksbyggnaderna har bevarats som monument över sockerfabrikens verksamhet.

Oljehamnsverksamheten startade på Borgaren år 1903. Efter det har oljehamns- och lagerområdet utvidgats betydligt. Under årens lopp har utöver stadens hamnverksamhet även flera fabriksanläggningar, t.ex. Finska Socker Ab, haft egna bryggor i Vasa hamn.

På 1940-talet efter kriget började Vasklot utformas till ett industriområde i och med industrialiseringen i samband med betalningen av krigsskadeståndet. På 1960-talet föreslogs i överensstämmelse med den för den tiden typiska tilltron till teknologin till och med ett

kärnkraftverk på Vasklot. Gatuförbindelsen Vasklotbanken och den därtill hörande bron byggdes år 1961. Myrgrundsbron över till Sundom blev klar år 1976.

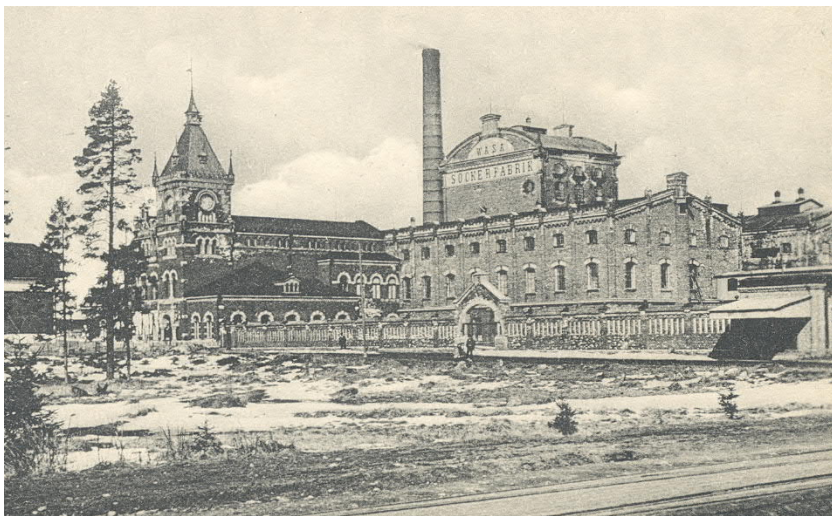


Bild 12. Wasa sockerfabrik (postkort, året okänt).

EPV Energi Ab och Pohjolan Voima Oy grundade på 1960-talet Vaskiluodon Voima Oy, vars uppgift var att bygga ett kraftverk i Vasklot i Vasa. Anläggningen, som producerar både el och värme, blev klar år 1972. Dess eleffekt var 160 MW och som bränsle användes tung brännolja.

3.2.2. Planläggningshistoria

De första planerna för Vasklot gjordes upp i slutet av 1800-talet. Av Hj. Sjömans karta från år 1895 framgår hur avsikten var att på ön bygga både kyrka, skola och torg utöver bl.a. magasinomter, industriotomter och villastad. Av stadsstyrelsens dokument från åren 1894–95 framgår bl.a. hur kyrkan skulle finnas på den högsta platsen.

Stadsstyrelsen i Vasa ordnade år 1903 en detaljplanetävling, som förutsatte järnväg, hamn och industri på ön tillsammans med många typer av boende. Till vinnare valdes Sigurd Frosterus och Gustaf Strengells förslag "Domine" och andra pris erhöll Valter Jung & Oscar Bomansson. I det vinnande bidraget föreslogs att Vasklot skulle bli en villastadsdel av samma typ som Eira i Helsingfors. Målen i förslaget förverkligades aldrig.

År 1918 godkändes A.W. Stenfors och K.A. Lassenius nya plan från år 1914 för förorten Vasklot, men inte heller den förverkligades.

Enligt detaljplanerna skulle bebyggelsen på Vasklot vara tät och fungera som utvidgningsområde för bebyggelsen i stadskärnan. Planerna var överdimensionerade i förhållande till de dåvarande resurserna och till följd av självständigheten och de ekonomiska konsekvenserna av den förverkligades de inte. På grund av hamnens läge sökte sig allt mera lager- och terminalbyggande av olika typer och bl.a. ett kraftverk till området. Från och med 1920-talet började man stegvis planlägga området och i J. Weckströms fastställda plan från år 1945 presenterades riktlinjerna för de nu gällande planerna.



Bild 13. Detaljplanetävling om Vasklot 1903, vinnare Frosterus – Strengell.

3.2.3. Byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY)

Museiverket har gjort en inventering av de byggda kulturmiljöerna, Byggda kulturmiljöer av riksintresse 2009. Inventeringen är en sådan inventering som avses i de riksomfattande målen för områdesanvändningen enligt markanvändnings- och bygglagen, och den har godkänts av statsrådet 22.12.2009. Byggda kulturmiljöer av riksintresse omfattar 1260 objekt i olika delar av Finland och de bör beaktas som utgångspunkt vid planeringen av områdesanvändningen.

I Vasklot finns två byggda kulturmiljöer av riksintresse:

- Finska Sockers Vasafabrik med bostadsområde
Fabrikssamhälle från industrialiseringens tid, uppfört utanför stadens tätbebyggelse, i närheten av hamnen och järnvägen. Sockerfabrikens byggnader och bostadshusen utgör en välbevarad helhet. De äldsta fabriksbyggnaderna, kontoret, klocktorsbyggnaden och verkstaden, är rikt ornamenterade rödtegelbyggnader.

Kontoret har ritats av länsarkitekt K.V. Reinius. Reinius ritade också fabrikschefens bostad samt tegelfodrade arbetarbostäder med stomme av restimmer. Trähusmiljön utgörs bl.a. av arbetarbostäder ritade av Runar Finnilä på 1920-talet. Byggnadsbestånd från senare årtionden finns också. Nästan alla bostadshus från fabrikssamhället är bevarade.
- Vasklot järnvägsstationsområde
Det nyrenässansmässigt beklädda stationshuset i en våning invid hamnbanan till Vasklot är ovanligt på grund av att kontor och varumagasin finns under samma tak. Även stationsinspektörens hus är av en ovanlig typ, liksom den tillhörande ekonomibyggnaden.

Det unika förstärks av det före detta tullinspektörshuset i Vasklot hamn väster om stationsområdet, och som nu räknas det som en del av stationsområdet. Stationshuset och stationsinspektörens hus inklusive ekonomibyggnad blev klara till början av 1910-talet.

3.2.4. Utredningen om värdefulla byggnader

Byggnadstraditionen i Vasklot har år 2000 utretts i en komplettering av utredningen Värdefulla byggnader. I utredningen, som gjordes av Österbottens museum, inventerades alla byggnader som var uppförda fram till och med år 1945. Även nyare objekt med ett tydligt värde fanns med.

På området Vasklot undersöktes sammanlagt 31 objekt. Av dem ansågs 22 vara arkitektoniskt eller byggnadshistoriskt värdefulla eller intressanta objekt, 26 ansågs vara betydande med tanke på miljövärdet och 19 ansågs vara historiskt betydelsefulla objekt. För dessa objekt gavs följande åtgärdsrekommendationer:

- A = objektet bör bevaras i nuvarande skick (14 objekt)
- B = återställande ändringar rekommenderas (9 objekt)
- C = sådana ändringar som är nödvändiga för att bevara objektet eller området eller som är nödvändiga för användningen är tillåtna (5 objekt)

I samband med behandlingen av utredningen tog stadsstyrelsen även ett principbeslut i fråga om de viktigaste skyddsobjekten (beteckning K). I fråga om Vasklot berörde det här totalt 14 objekt.

3.2.5. Kulturmiljöutredning

Som en del av arbetet med Vasa generalplan 2030 utarbetades under åren 2007–2010 en kulturmiljöutredning för att fästa uppmärksamhet vid hur den byggda miljön i staden varierat under olika tidsepoker, hur den har utvecklats i fråga om skala och rum samt hurudan dess särprägel är. Målet var att sammanställa tillräckligt med faktaunderlag för värdering av miljön och utfärdande av bestämmelser i generalplanen men även att stöda detaljerad planläggning samt att värna om den byggda miljön. Utredningen var närmast baserad på färdigt material från inventeringar. Utredningen visar i samlad form nationellt, regionalt och lokalt värdefulla områden samt byggnads- eller kulturhistoriskt viktiga objekt. I arbetet utreddes stadsstrukturens utveckling, särdragen i stadsbilden på olika bebyggda områden och särdragen analyserades utgående från översiktsplaneringen av stadsbilden. Med stöd av utredningen gavs åtgärdsrekommendationer och förslag till generalplanebeteckningar, med vilka processerna för bevarande och ändring av områdena styrs på olika plannivåer och i myndighetsarbetet.

I utredningen konstateras att det i Vasklot finns två lokalt värdefulla byggda kulturmiljöer: Månvikens villaområde (nr 30) och Uddnäsvägens strandzon (nr 32). Objekten bör beaktas vid utarbetandet av detaljplaner.

3.2.6. Kulturhistorisk utredning

Vasklots byggnadshistoria har undersökts av Susanne Öst (Österbottens museum) 2009. I undersökningen redogörs för byggandets historia i Vasklot och planeringen av det under olika tider. Det gamla byggnadsbeståndet på ön har beskrivits och betydelsefulla byggnader och områden har värderats. Det fanns behov av att uppdatera utredningen för delgeneralplanen och under vintern 2019 beställdes en kulturhistorisk utredning av Sitowise Oy. Underkonsult i fråga om den del som rör lämningar från historisk tid är Mikrolitti Oy. Utredningen blir klar före slutet av sommaren 2019.

Avsikten med utredningen är att uppdatera och komplettera tidigare utredningar, bland annat granskas de objekt som var föremål för byggnadshistorisk undersökning (2009). I arbetet utreds de värdefulla moderna kulturmiljöerna i Vasklot (byggda efter år 1945) och

görs en kartläggning av kulturarvsobjekt från historisk tid med stöd av arkivkällor. I utredningen görs även en preliminär värdering och ges åtgärdsrekommendationer. Utredningen är fokuserad på en bedömning av de kulturhistoriska värdena hos områdeshelheten och de särpräglade områdestyperna i Vasklot.

Utmärkande för Vasklot som helhet är enligt utredningen sedan länge etablerade funktionella områdestyper, deras öidentitet, de kulturhistoriska värdenas olika skikt samt fenomenens läsbarhet. Överallt har byggnaderna på ön en klar funktion, som har medverkat till att byggnadsbeståndet har bevarats i så ursprungligt skick som möjligt, exempelvis på området där det tidigt fanns sommarstugor och båtfunctioner. På industritomterna har gemenskapsboende haft en naturlig position, vilket har bevarat dem skiktade och typiska även i en blandad struktur. Den gamla sommarstugebebyggelsen är arkitektoniskt värdefull åtminstone för landskapet och lokalt.

Betydande fjärrlandskap öppnar sig från broarna, i riktning längs stränderna. Öns port och visitkort är huvudvägarnas knutpunkt för trafiken österifrån längs Vasklotbron. Den har en betydelsefull stadsbildsmässig ställning som medelpunkt för landskapet.

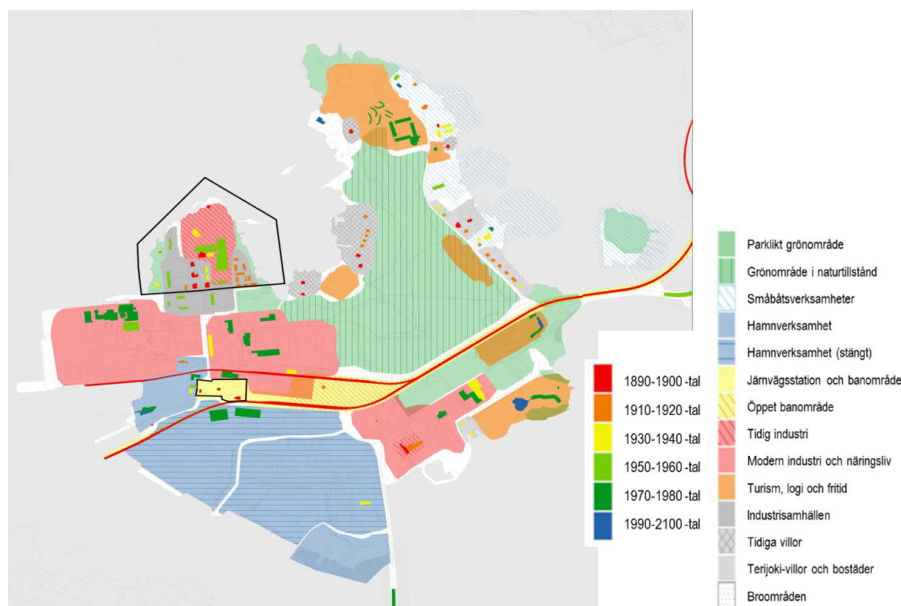


Bild 14. Den byggda miljös områdestyper och för dem typiska byggnader.

Byggnadsobjekt från modern tid finns i olika delar av ön som egna byggnadsgrupper (industrisamhällen) eller enskilda objekt. På nöjesparks- och turistserviceområdena har byggnadsbestånd från modern tid koncentrerats och det är välbevarat i närheten av infartslederna till ön på ett landskapsmässigt centralt område. Som område vittnar de på ett mycket

levande sätt fortfarande om fenomen som fritid och resande. Den helhet som nöjesparkerna och hotellen bildar är som fenomen värdefull i synnerhet lokalt och för landskapet.

Det industriella byggnadsarvets historiska och funktionella livscykel med dess fenomen är omfattande i Vasklot. Industribyggnaderna har klarast bibehållits förståeliga och skiktade i Finska Sockers fabriksbyggnader från 1900-talet. På de områden där det tidigt fanns industri, t.ex. vid Motorgatan, går också vägnamnet tillbaka till början av 1900-talet och Wickströms motor- och verkstadsverksamhet. Den moderna tidens småhusbyggande från 1940-talet representeras av den halliknande byggnaden på tomten i hörnet av Reinsgatan och Industrigatan. På en central plats i landskapet finns även papperstryckerihuset från 1940-talet mellan Motorgatan och Sommarstigen. En landskapsmässigt betydelsefull position har även Gulf Oils betongcistern från 1940-talet, i fjärrvyn vid Fraktvägen från Myrgrundsbron. De för 1960–90-talet typiska småindustri- och affärsbyggnaderna är varierande till arkitektur och byggsätt. De är koncentrerade till områdena invid Industri- och Reinsgatan samt Karlavägen.

Känsligast för förändringar (bild 15) är de byggnader och funktioner inklusive företeelser som är i tät växelverkan på områden med blandad struktur. Känsliga för förändringar är även skog-, strand- och parklika områden inklusive deras mikrolandskap i närheten av dem. Till dem hör även traditionella byggnadsgrupper, såsom båthus.

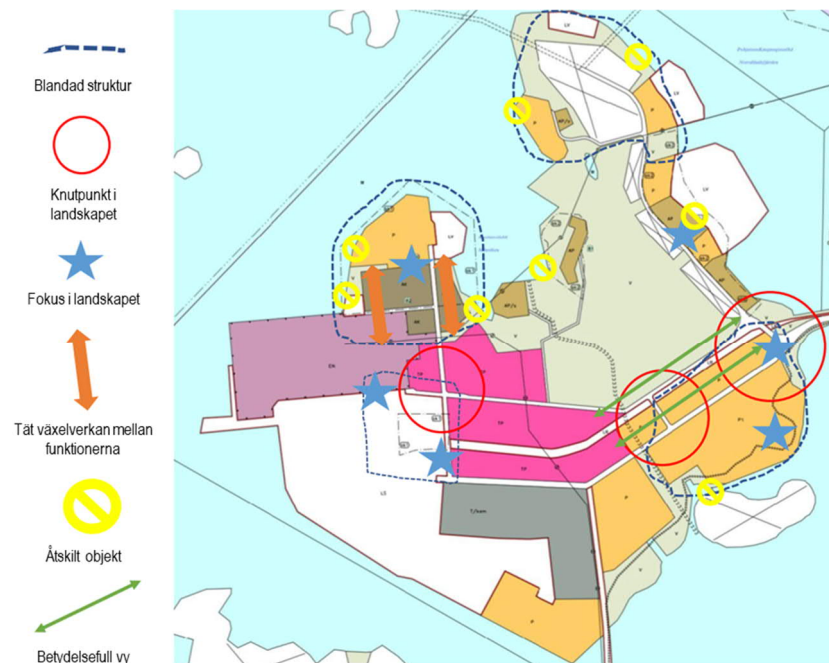


Bild 15. Vasklots förändringskänslighet enligt den kulturhistoriska utredningen.

Möjligheter till förändring finns i den glesare bebyggda öppna miljön: på tidigare logistik- och fraktområden samt för maskin- och småindustri klart avgränsade områden. Också i fråga om dem bör närheten till de välbevarade byggda kulturmiljöerna av riksintresse bedömas liksom även förståelsen för de redan tidigt i historien blandade konstruktionerna. Det öppna banavsnittet och det boulevardaktiga landskapet är en historiskt värdefull trafiksträckning, å ena sidan känslig för förändringar och å andra sidan möjlig att förändra. Den framhäver järnvägens historiska betydelse i områdeshelheten – i uppkomsten av Vasklots identitet.

Bevarandet av öhelheten och de kulturhistoriska värdena hos dess områdestyper förutsätter enligt utredningen att användningen och byggandet fortsätter så förståeliga och avläsbara som möjligt samt ställvis i enlighet med det ursprungliga. Byggnadsbeståndet vittnar kraftigt om dess kulturhistoriska värden. För att inte bygga på skogsområdet talar dess långa historia som rekreationsområde för stadsborna ända sedan sekelskiftet 1900 samt närmotionskulturen som fenomen.

Sitowise Oy presenterade i sitt rapportutkast värden för objekten, vilka har utvärderats igen av stadens, NTM-centralen i Södra Österbottens och Österbottens museums gemensamma värderingsarbetsgrupp. Arbetsgruppen har presenterat åtgärdsrekommendationer för delgeneralplanen enligt följande klassificering:

AS = områdesskyddsbezeichnung i delgeneralplanen (RKY-områdena som nationellt värdefulla, villaområdena som landskapsmässigt värdefulla)

KS = objektsskyddsbezeichnung i delgeneralplanen

Förutom den kulturhistoriska utredningen har en byggnadsinventering för Finska Sockers Vasafabrik inklusive bostadsområde gjorts 2019. I inventeringen har alla byggnader på området för den byggda kulturmiljön av riksintresse undersökts och på basen av undersökningen har objektens värde och åtgärdsrekommendationer fastställts av värderingsarbetsgruppen. För åtgärdsrekommendationerna har följande klassificering använts:

SR = rekommenderas att skyddas, objektet innehåller obestridliga skyddsvärden och bör skyddas i detaljplan.

S = rekommenderas att bevaras, värdet inte nödvändigtvis arkitektoniskt utan snarare funktionellt eller landskapsmässigt.

3.3. Markägoförhållanden

Vasa stad är den största markägaren på planeringsområdet (bild 18). I övrigt är markägandet fördelat på flera olika ägare. Stadens mark (och vattenområde) har delvis utarrenderats för olika användningsändamål och ca 120 markarrendeavtal gäller på området.

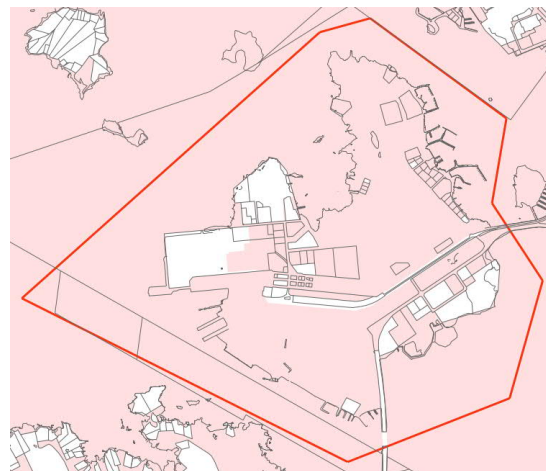


Bild 16. Vasa stads markegendom 21.5.2019 (röda områden).

3.4. Befolkning och möjligheterna till bostadsbyggande

Antalet invånare i Vasa stad är 67 552 (31.12.2018). År 2017 var antalet invånare i Vasklot 338, varav 22 bodde på hamnområdet, 268 på Finska Sockers område och 48 på området vid Uddnäsavägen.

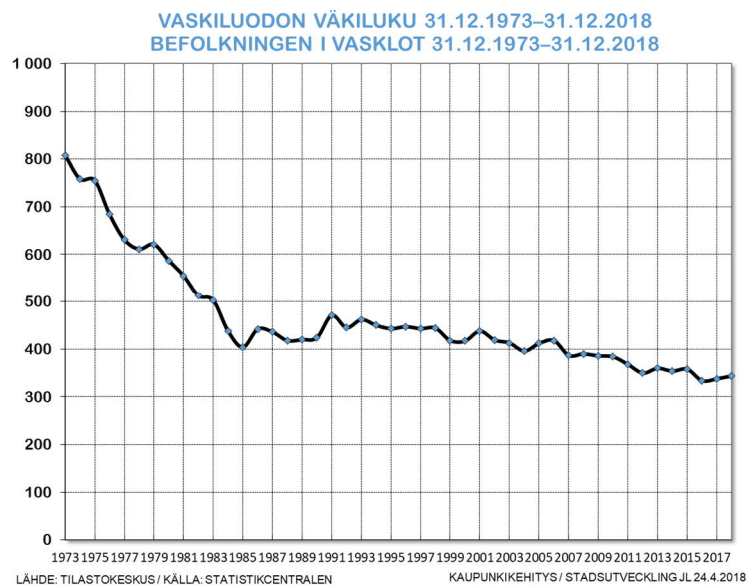
Ännu under 1970-talet bodde över 800 personer i Vasklot men mängden halverades till mitten av 1980-talet. Ändringen berodde på nedläggning av industri samt nybyggande utanför centrum. Befolkningen har fortsatt minska också efter det och har på 2000-talet minskat med 79 personer. En orsak till utvecklingen är att inga nya bostadshus har byggts på området och att det saknas service, såsom affär på området. I befolkningsutvecklingen under 2000-talet kan man se att mängden unga och unga vuxna har minskat. Mängden personer i åldern 40–64 år samt över 65 år har i stort sett förblivit på samma nivå.

Mimmi Koriseva undersökte år 2018 i sitt diplomarbete möjligheterna till bostadsbyggande i Vasklot (Tammerfors tekniska universitet). Diplomarbetet gjordes i samarbete med Vasa stads planläggning som bakgrundsutredning till delgeneralplanen för Vasklot.

I arbetet har möjligheterna att utveckla Vasklot granskats med tanke på bostadsbyggande. Det tudelade arbetet bestod av en analys av området och en plan för utveckling av det.

Centralt tema i analysen var deltagande planering, som genomfördes med internetenkäten "Vasklot och boende" samt med en workshop om Vasklot för invånarna i Vasa. Därtill analyserades både Vasklot och trivselen i boendemiljön ur många olika synvinklar.

Tabell 1. Befolkningen i Vasklot 1973-2018



Vasabornas önskemål och behov som kom fram i det skede när den delaktighetsinriktade planeringen genomfördes har beaktats i planeringen. De viktigaste utgångspunkterna för planen för utveckling av Vasklot var bevarande av skogen och naturvärdena, utnyttjande av Vasklots utvecklingspotential och etablering av service på området. Även högt byggande och säkrare trafikarrangemang efterlystes i det skede när den deltagande planeringen pågick. Syftet med planen var att skapa en enhetligare helhet av Vasklotområdet och att förbättra trivselen där som bostadsområde. I planeringsområdet ingick hela Vasklot förutom industri- och hamnområdet på ön. Som slutresultat av analysen uppkom tre till karaktären olika bostadsområden (bild 17). I fråga om varje nytt bostadsområde presenterades även ett för området typiskt exempelkvarter.

Utvecklingspotentialen i fråga om Vasklot är stor och utvecklingsåtgärder krävs absolut. Vasklots största värden, utöver dess läge, är den mäktiga havsutsikten och den varierande naturen. De här värdena bör värnas och respekteras vid kompletterande byggande på ön.



Bild 17. Möjligheterna till kompletterande byggande för boende i Vasklot enligt utredningen är angivna med gult (Koriseva 2018).

3.5. Arbetsplatser

Antalet arbetsplatser i Vasa har under åren 2000–2015 ökat med ca 4 100. Antalet arbetsplatser i staden var 31.12.2015 totalt 36 638, och av dem fanns 524 i Vasklot. Under åren 2000–2015 har antalet arbetsplatser i Vasklot minskat med 285. Arbetsplatsstrukturen i Vasklot består av hamn och industri samt sektorer som betjänar dem. De största branscherna är transport och lagring (165 arbetsplatser), industri (88 arbetsplatser), byggande (55 arbetsplatser) och inkvarterings- och kosthållsbranschen (49 arbetsplatser).

Industrin i Vasklot har långa traditioner. I slutet av 1800-talet grundades Vasklot ångsåg och Finska Sockers fabrik, och i början av 1900-talet grundades bland annat Wickströms motorfabrik på området. För närvarande idkas närmast hamn- och energiindustri i Vasklot. På

industriområdet finns olje-, kol-, färj- och ytterhamnar, Oy Shell Ab, Etelä-Pohjanmaan Voima Oy, Vaskiluodon Voima Oy samt Neste Oy. I Vasklot verkar för närvarande totalt över 100 företag.

År 2018 meddelade Wärtsilä att bolaget har för avsikt att bygga Smart Technology Hub i Vasklot, vilket kommer att föra med sig att uppskattningsvis ca 1 300 anställda flyttar från verksamhetsställena i Runsor och centrum till Vasklot från och med år 2020.

3.6. Hamnen

3.6.1. Nuläget i hamnen

Vasa hamn finns i sydvästra delen av Vasklot, dit den flyttades i slutet av 1800-talet. Via Vasa hamn importeras och exporteras huvudsakligen olja, jordbruksprodukter, styckegods och projektlast. Wasaline betjänar frakt- och passagerartrafiken och trafikerar mellan Vasa och Umeå. Passagerarmängden har ökat kontinuerligt under 2010-talet och år 2018 hade färjan över 210 000 passagerare. Även fraktmängden har ökat kontinuerligt.

Till hamnen leder en 9 meter djup farled och djupet vid kajerna varierar mellan fem och nio meter. Den längsta kajen är Reinskajen (240 m). Vid två kajer finns Ro-Ro-rampar och i hamnen finns totalt tre lyftkranar.

Hamnens läge i Vasklot är strategiskt. Avståndet till den internationella flygstationen är ca 13 km och järnvägen går ända till hamnområdet. Av stamvägsnätet går Europaväg 12 från Helsingfors till Mo i Rana i Norge via hamnarna i Vasa och Umeå. Därtill går riksväg 3 och riksväg 8 på några kilometers avstånd från Vasa hamn.

För verksamheten i hamnarna i Vasa och Umeå svarar sedan år 2015 Vasa stads och Umeå kommuns (Umeå Kommunföretag) gemensamma hamnbolag Kvarken Ports. Mellan hamnarna finns den nordligaste farleden med trafik året runt mellan två länder. Samarbetet syftar till utveckling av hamnarnas ställning i Östersjötrafiken. Kvarken Ports har också ett högklassigt och miljövänligt hamnpar som mål. Bolaget har ca 30 anställda.

För att uppfylla framtida transportkrav bygger Umeå och Vasa tillsammans ett helt nytt hamn- och transportkoncept. Hamnbolaget är en viktig del av de transportleder i öst-västlig och nord-sydlig riktning som möts i Kvarkenområdet.

Vasa hamn har genom sitt läge och farledsdjup förutsättningar för att också i framtiden vara huvudhamn för Vasas närområden.

21.1.2019 undertecknades ett avtal med vilket en ny färja beställdes av Rauma Marine Construction. Den nya färjan börjar enligt planerna trafikera mellan Vasa och Umeå våren 2021. På färjan kommer det att finnas utrymme för 800 passagerare och fraktkapaciteten kommer att vara 1500 filmeter för lastbilar.

På hamnområdet planeras för närvarande även en LNG-terminal, som kommer att betjäna både Wasalines nya färja och företagen på området.



Bild 18. Vasa och Umeå hamnars och i och med dem Vasklots betydelse för hela transportnätet i Nordeuropa. Källa: <http://midwayalignment.eu/fi/>

3.6.2. Översiktsplan för Vasa hamn

Som stöd för detaljplanen för Vasa hamn (AK 974) utarbetades 2010 en översiktsplan för att fastställa hamnens nuvarande behov och utvecklingsinriktning. Planen utarbetades av Pöyry Finland Oy. Översiktsplanen fungerade som målinriktad utvecklingsplan för Vasa hamn. Ett mål för arbetet med översiktsplanen var att identifiera Vasa hamns framgångsfaktorer, med hjälp av vilka hamnen bäst kan nå framgång i konkurrensen mellan hamnarna om varu- och passagerarströmmarna.

I översiktsplanen för hamnen har de nuvarande behoven och utvecklingsinriktningen i fråga om hamnen kartlagts. I arbetet gjordes tre alternativ till översiktsplan upp utgående från en analys av nuläget och konsultens egen bedömning (0+, 1 och 2).

Hamnen hör nära samman med smidiga spårtrafik-, gatu- och landsvägsförbindelser till logistikcentret och storindustriområdet vid gränsen mellan Vasa och Korsholm.

Som fortsättning på översiktsplanen för Vasa hamn utarbetades även en spårtrafikutredning 2010 (se 3.8.5).

3.7. Övrig verksamhet

På stränderna i Vasklot finns flera småbåtshamnar. Väster om Myrgrundsbron i öns södra ända finns Kutterhamnen, som ägs av staden, med ca 55 kajplatser och bl.a. Vasa frivilliga brandkår rf:s och Gränsbevakningens båtplatser. Invid Uddnäs vägen på Vasklots östra strand finns Vaasan Merenkyntäjät ry:s, Vasa Motorbåtsklubb rf:s och Wasa Segelförening rf:s hemhamnar. Wasa Segelförenings hamn är också Vasas officiella gästbåthamn.

År 1878 grundade Wasa Segelförenings hemhamn har funnits i Vasklot sedan år 1907 och är den sydligaste av hamnarna på den östra stranden. I anslutning till Segelförenings hamn finns sommarrestaurangen Seglis. Det finns 180 kajplatser i hamnen och därtill gästbåtplatser. Föreningen har även båtskjul och klubbhus på området.

Bredvid Segelföreningen finns Vasa motorbåtsklubb, som grundades år 1947. I klubbens hamn finns ca 220 kajplatser, 4 gästplatser och vinterförvaringsplatser för över 100 båtar samt ett klubbhus. Söder om klubbens hamn finns en sjöstation.

Den nordligaste av föreningarna på den östra stranden är Vaasan Merenkyntäjät ry, en segelförening som grundades år 1926. I deras hamn finns utrymme för ca 175 båtar. I anslutning till hamnen har föreningen en stuga, där restaurangutrymme samt mötes- och grupparbetsrum hyrs ut. Därtill finns en strandbastu och en tennisplan.

I ändan av Uddnäs vägen i norra delen av Vasklot finns campingområdet Top Camping Vasa. Bredvid campingområdet invid Gäddträskvägen fanns hotell Fenno, som byggdes på 1970-talet. På 1990-talet fungerade hotellet en tid som mottagningscenter, och efter det togs det i början av 2000-talet igen i bruk som hotell. Verksamheten upphörde i början av 2010-talet och våren 2019 revs byggnaderna. På öns sydöstra strand finns hotell Waskia, som byggdes år 1972 och som numera hör till hotellkedjan Scandic. År 1992 öppnades badanläggningen Tropiclandia invid hotellet.

Väster om Uddnäs vägen mittemot Segelföreningen finns äventyrsparken Zip Adventure Park, som öppnades år 2016. Invid Uddnäs vägen finns också Botnia Minigolf.

Sommaren 1988 öppnades nöjesparken Wasalandia på området mellan Blå vägen och Motorgatan. Med tiden minskade antalet besökare och efter sommarsäsongen 2015 lades verksamheten i nöjesparken ner. Efter stängningen har bland annat Vaasa Airsoft Association verkat tillfälligt på området.



Bild 19. Nöjesfältet Wasalandia på 1990-talet.

Finska Socker lade ner sin fabriksverksamhet i början av 1980-talet. De gamla fabrikslokalerna fungerar nu för tiden som både arbetsrum och kontor för flera företagare men även som hobbyutrymmen för bland annat bågskytte och RC-bilar. En del utrymmen används också som lager. Vasa Kanotklubbs paddlingsbas finns i västra ändan av Frilundsvägen, väster om Finska Sockers område. Vasa frivilliga brandkår rf:s utrymmen finns i Kutterhamnen.

3.8. Trafik

3.8.1. Nuvarande trafiknät

Huvudförbindelse i Vasklots väg- och gatunät är Motorgatan (landsväg 6741 Solf–Vasa), som fungerar som Vasas in- och utfartsled i riktning mot Vasklot och mot Sundom. Förvaltningsmässigt är Motorgatan en gata från Oljehamnen mot centrum av Vasa. Som Vasklots matargata fungerar för närvarande Blå vägen–Reinsgatan, som är förbindelse till Vasa hamn, och därmed även en del av riksvägsförbindelsen E12 och TEN-T-kärnnätet. Förbindelsegator är Fraktvägen till oljehamnen, Industrigatan till Finska Sockers område, Uddnäs vägen till öns norra delar till campingområdet samt Såggatan–Sommarstigen till badinrättningsområdet i öns södra del.

Gång- och cykelförbindelser från Vasklot till centrum är cykelvägen längs Motorgatan och cykelvägarna invid järnvägen, samt cykelvägen längs landsväg 6741 i riktning mot Sundom. Interna lätttrafikleder på ön är cykelvägen längs Blå vägen–Reinsgatan, cykelvägen längs In-

Järnvägen på Vasklot finns i öns södra del, på området mellan Reinsgatan och oljehamnen. Den enspåriga järnvägen från Vasa resecentrum till hamnen har nyligen iståndsatts men inte elektrifierats. Järnvägen förvaltas av Trafikverket. Väster om Saggatan förgrenas järnvägen i ett icke-iståndsatt gods- och avverkningsträdsspår. Den här s.k. norra banan äger Vasa stad.

Utgångspunkter för utredningen var att utveckla Vasklot som ett område för industriproduktion, hamnfunktioner, energiförsörjning och boende. Som utgångspunkt användes en ökning i arbetsplatsmängden från nuvarande 650 platser till 3700 arbetsplatser till år 2040 samt en ökning i invånarmängden från nuvarande 350 invånare till 3100 invånare till år 2040. Som utgångspunkter användes i enlighet med utredningen om möjligheterna till bostadsbyggande i Vasa det att Finska Sockers bostadsområde i öns nordvästra del utvidgas, att området på udden utvecklas till bostadsområde när campingverksamheten läggs ner/flyttas och att området på båda sidorna om Motorgatan vid f.d. Wasalandia utvecklas till bostads- och arbetsplatsområde.

Hamnarna i Vasklot utvecklas och målet för dem är att öka passagerartrafiken med färja samt godstrafiken till havs. Tågtrafiken har varit liten men strävan är att även i fortsättningen säkerställa möjligheterna att utnyttja den, d.v.s. att bibehålla järnvägsförhållandena oförändrade eller förbättra dem. Den största förändringen i fråga om industrin är att Wärtsilä flyttar från centrum till Vasklot. Till en början medför 1300 nya arbetsplatser på Vasklot en utmaning för trafikregleringarna och trafikens funktion. Senare finns beredskap även för utvidgning av annan underleverantörs- och industriverksamhet i Vasklot. Även för annan industri och affärsverksamhet reserveras fler platser i Vasklot.

Till följd av ändringarna i markanvändningen är det skäl att utveckla trafiksystemet på ön så att inte bara biltrafiken löper smidigt utan så att även fotgängar- och cykeltrafiken gynnas genom att lätttrafiklederna i riktning mot centrum görs raka, högklassiga och säkra. Vasklot finns på 2-3 kilometers avstånd från centrum och därför vill man att en stor del av arbetsplatstrafiken ska ske till fots eller med cykel. Busstrafikrutterna ändras så att de går via bostads- och arbetsplatsområdena och i mån av möjlighet tas den nuvarande järnvägen i användning för persontrafik utöver för godstrafik. Många invånare i Brändö jobbar på Wärtsilä och på andra arbetsplatser i Vasklot. Strävan är att för dem bygga en lätttrafikförbindelse från Brändö till Vasklots norra udde, vilket ökar cykeltrafiken i stället för biltrafik och även betjänar mobiliteten under fritiden.

För att förbättra biltrafikens smidighet görs en ny förbindelse från Reinsgatan till Motorgatan, Rodergatan. Vid nya Rodergatan, som ersätter Såggatan, görs en säker plankorsning med halvbom och trafikljus. Rodergatan ansluts till Motorgatan med en rondell. Uddnäsvägens och Rodergatans anslutningar delar trafiken på ön i två anslutningar vid Motorgatan, varvid det är möjligt att säkerställa att anslutningarna fungerar. På det västra industri- och logistikområdet, öster om den nuvarande energianläggningen, anvisas en ny gatuförbindelse (Frilundsvägens förlängning), eftersom Industrigatan enligt planerna ska skäras av på avsnittet Reinsgatan–Karlavägen på grund av det nya industriområdet. När bostads- och arbetsplatsområdet vid badinrättningsområdet (Landia) växer flyttas Motorgatan invid järnvägen, varvid det blir ett enhetligt, strukturellt mot buller skyddat bostadsområde inklusive närservice nära centrum. När campingområdet är borta förnyas gatunätet på udden utgående från de nya markanvändningsformerna. För de nya bostäderna på Finska Sockers område görs körförbindelser till tomlarna, utan större ändringar i nätet.

För att säkerställa att anslutningarna fungerar i gatunätet i Vasklot rekommenderas att väganslutningen Motorgatan/Blå vägen och Rodergatan/Reinsgatan utvecklas som ljusstyrda

anslutningar och anslutningen Motorgatan/Rodergatan med rondell. Med beaktande av ändringarna av anslutningstyperna och de presenterade nya filarrangemangen är trafiken på gatunätet i Vasklot smidig även i prognossituationen år 2040.

När trafikmängderna ökar förbättras med små åtgärder matarkapaciteten i Vasaesplanadens och Skolhusgatans korsning i riktning från Vasklot mot centrum. För närvarande är anslutningen vid den yttersta gränsen av sin kapacitet. Belastningen i korsningen kommer att öka betydligt i framtiden, eftersom nästan all trafik från Vasklot och Sundom till Vasa centrum och förbi det går genom den. Genom att parkeringsfiler på Skolhusgatan ändras till körfiler och ljusstyrningen i korsningen ändras kan korsningen fås att fungera även i prognossituationen år 2025. I prognossituationen år 2040 är korsningen överbelastad även med de här åtgärderna, ifall en centrums-tunnel inte är genomförd.

Tillgängligheten till Vasklot i 2040 års målnät är huvudsakligen god vad gäller fordonstrafiken. Under rusningstider försämras tillgängligheten till Vasa centrum en aning om en centrums-tunnel inte byggs. Förlängningen av Frilundsvägen till Reinsgatan och Rodergatan, som ersätter Såggatan, förbättrar tillgängligheten till Vasklot. För gång- och cykeltrafikens del förbättras tillgängligheten till Vasklot betydligt i och med att huvudnätet för cykling utvecklas. De ruttändringar som föreslagits för kollektivtrafiken förbättrar dess servicenivå och även tillgängligheten till Vasklot.

Vad beträffar trafiksäkerheten minskar säkerhetsriskerna p.g.a. att trafiknätet struktureras, hastighetsbegränsningar sänks till 30–40 km/h på gatunätet och klarare cykelrutter, trots att trafikmängderna ökar.

Buller- och vibrationsolägenheterna på grund av den ökande trafiken är måttliga eller kan minimeras med strukturella medel. En sänkning av hastighetsbegränsningen på Motorgatan från 50 km/h till 40 km/h kompenserar nästan helt bullerökningen till följd av de ökande trafikmängderna. På övriga gator är bullerolägenheterna små på grund av låga hastigheter och små trafikmängder.

Bredden på det vibrationsriskområde som anknyter till trafiken, på berg-, morän- och lerbordsunderlaget i Vasklot, är 15–60 meter på järnvägens inverkningsområde. Biltrafiken har inga betydande vibrationskonsekvenser i Vasklot.

Specialtransporterna går för närvarande från Vasklot till landsvägsnätet via Reinsgatan och Såggatan till landsväg 6741 (Motorgatan) eller via Oljehamnen och Fraktvägen till landsvägen. På målnätet förblir rutterna i övrigt de samma förutom att Såggatan ersätts med Rodergatan. Strävan är att flytta de specialtransporter som går genom centrum samt bl.a. transporterna med farliga ämnen till den eventuella Hamnvägen och den nya landsvägsförbindelsen Kuni-Martois.

Den ändring i markanvändningen som har förslagits för Vasklot medför ökad trafik men de föreslagna åtgärderna möjliggör med god fortsatt planering utökade funktioner i Vasklot utan större olägenheter för mobiliteten, människorna och miljön.

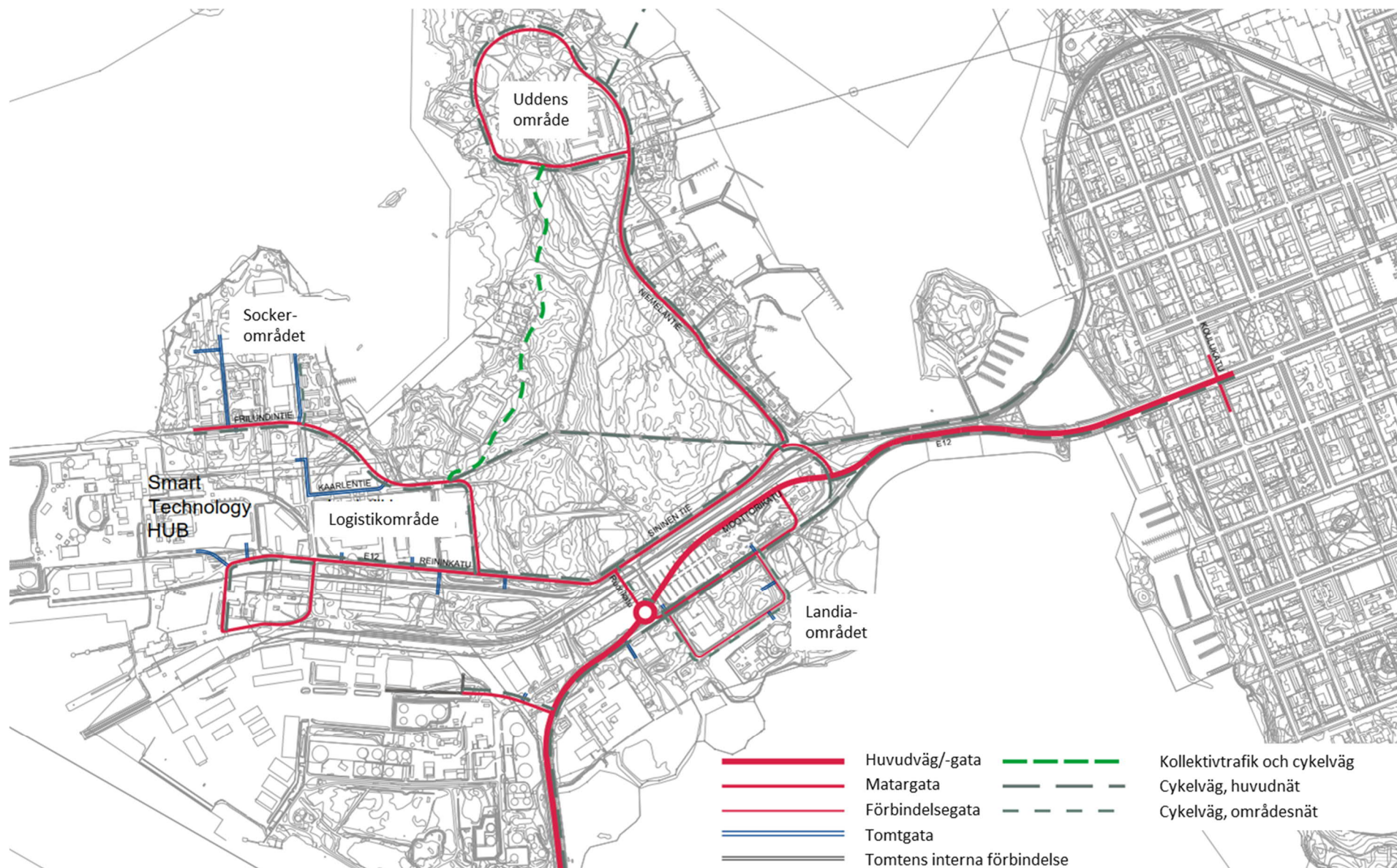


Bild 21. Målvägnät enligt trafikutredningen.

3.8.4. Alternativ för förverkligande av en lätttrafikförbindelse

I utredningen om alternativen för genomförande av en lätttrafikförbindelse i Vasklot utredades år 2019 som bakgrund till delgeneralplanen alternativ för en lätttrafikförbindelse över Norra Stadsfjärdens och möjligheterna att förverkliga dem, samt förbindelsernas anknäring till gatunätet, genomförandesätt, risker, preliminära kostnadskalkyler och nödvändiga fortsatta åtgärder för att få till stånd trafikförbindelser. Utredningen gjordes av Sitowise Oy.

I utredningen undersöktes följande alternativ:

- Fast bro
- Öppningsbar klaffbro
- Lyftbro
- Vändbro
- Linbana
- Färja
- Stadsbåt
- Vattenbuss + pontonbro

I fråga om brolösningen visade utredningen att det inte är möjligt att bygga någon fast bro på stället. Brons längd lutning skulle bli för brant och en hög bro skulle landskapsmässigt inte vara en acceptabel lösning. I utredningsarbetet kom man utgående från preliminära granskningar av alternativen fram till tre alternativ: en lyftbar bro försedd med hiss, en linbana och en färja.

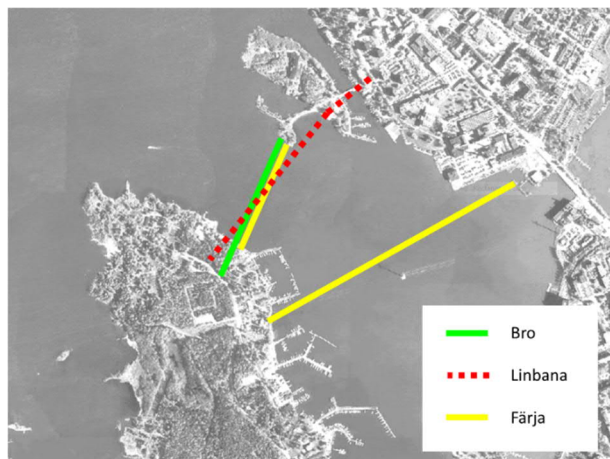


Bild 22. Eventuella placeringar för de olika genomförandealternativen.

Alternativen avviker från varandra i fråga om användningstiden. En lyftbro stör båttrafiken under sommarsäsongen men lösningarna stör inte nämnvärt. Av ekonomiska skäl kan man bli tvungen att begränsa användningen av linbanan och färjan nattetid och under vintern. Med tanke på turismen kan en linbana bli ett nytt turismobjekt i Vasa. Även andra alternativ

kan användas som turismobjekt som en god utsiktsplats (lyftbro, linbana) eller som upplevelse (färja). En bro har mycket stor inverkan på Norra Stadsfjärdens landskap och även en linbana skiljer ur i det öppna havslandskapet.

Vad gäller kostnaderna är en bro en dyrare investering än de andra alternativen men driftskostnaderna är mindre för en bro. Den billigaste investeringen är en färja men driftskostnaderna är stora för den och linbanan. Med tanke på lätttrafikledens användare är broalternativet det bästa eftersom tidsfördröjningen är minst och den inte medför direkta kostnader för användaren.

Med tanke på investeringskostnaderna är en färja billigast, med tanke på driftskostnaderna är en bro billigast, med tanke på båttrafiken är en linbana och en färja de bästa, med tanke på landskapet är en färja bäst. Med tanke på den dagliga lätttrafiken är en bro det bästa.

3.8.5. Vasa hamnväg

För att förbättra hamnens tillgänglighet har en vägförbindelse planerats som skulle förena hamnen i Vasklot med logistikcentret vid flygfältet och samtidigt med det nationella huvudvägnätet, riksvägarna 3 och 8. Målet för Vasa hamnvägsprojekt är att hitta en förbindelse som fungerar bättre än den nuvarande genom centrum och därmed utveckla Vasaregionens logistiksystem. Avsikten är samtidigt att minska olägenheterna och svårigheterna i anslutning till den tunga trafiken i Vasa centrum. Alternativa placeringar av vägen utreddes preliminärt redan år 2010 i en lokaliseringstudie. NTM-centralen i Södra Österbotten har genomfört ett MKB-förfarande i fråga om alternativen för Vasa hamnväg.

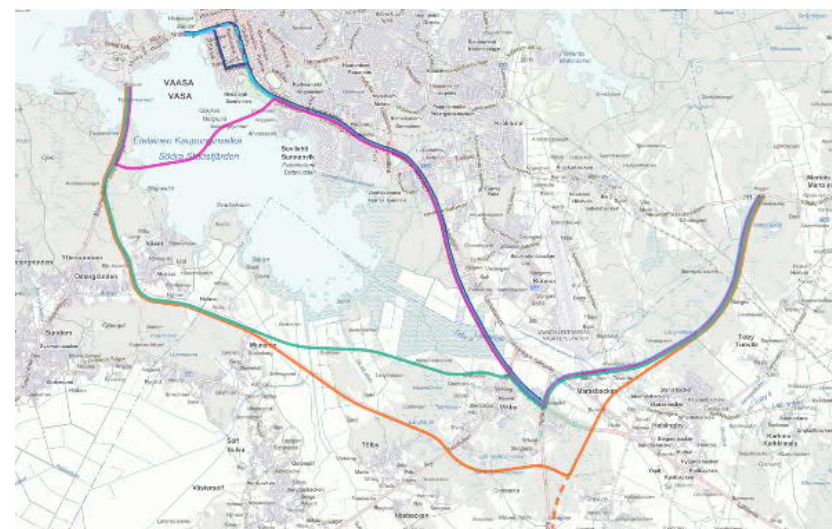


Bild 23. Planerade alternativ för Vasa hamnväg.

3.8.6. Snabbspårväg i Vasa, preliminär utredning 2004

I samband med utarbetandet av Vasa generalplan 2030 skisserades år 2004 en sträckning för en snabbspårväg upp som skulle förbinda passagerarhamnen i Vasklot, Vasa centrum, järnvägsstationen, flygstationen samt bostadsområdena och industriområdena invid järnvägen med varandra. Den preliminära utredningen innehåller en uppskattning av Vasa stads interna spårtrafiksystem som i huvudsak stöder sig på det nuvarande järnvägsnätet. För bedömningen av möjligheterna att förverkliga ett snabbspårvägsnät gjordes en preliminär konsekvensbedömning och specialvillkor, inom ramen för vilka en snabbspårväg kunde komma i fråga, definierades.

I utredningen föreslogs en lösning, där nästan 75 % av sträckningen skulle vara på det nuvarande järnvägsnätet. I riktning mot flygstationen skulle det finnas behov av att bygga 4,1 km ny järnväg. Järnvägskorridorens totala längd skulle vara 15,3 km. Det befintliga järnvägsnätets kapacitet och skick medger enligt utredningen trafikering på snabbspårvägen med 15 minuters turintervaller och stannande på den nuvarande järnvägens linjeavsnitt.

Som antalet hållplatser föreslogs 13 st. Som hållplatsernas inverkningsområde har vid granskningen använts 600 meters avstånd fågelvägen. Granskningsår är 2020. Med ett system med tretton hållplatser är linjens körtid uppskattningsvis 21,5 minuter per väg och hela linjens tidtabellshastighet 42,5 km/h. I utredningen har 15–30 minuters turtäthet föreslagits mellan kl. 6 och 23 (lördagar 7–23 och söndagar 11–22).



Bild 24. I den preliminära utredningen om en snabbspårväg i Vasa granskades ett system med 13 hållplatser: cirkelna beskriver 600 meters avstånd fågelvägen från hållplatserna.

I utredningen konstateras att det finns behov av att förverkliga lätttrafikförbindelser och järnvägsöver-/underfarter för lätt trafik till hållplatserna. På de hållplatser där det finns passagerarpotential på inverkningsområdet längre bort än på promenadavstånd, ordnas möjligheter att parkera cyklar. Det är bra med ett antal parkeringsplatser för hämttrafik med personbil och taxi vid hållplatserna. Infartsparkering för personbilar är inte nödvändigt på de interna förbindelserna i Vasa.

I delgeneralplanen bör en snabbspårväg beaktas och planlösningen bör göra det möjligt att förverkliga den.

3.8.7. Utredningar i anslutning till industrispåret

Flera utredningar har gjorts under årens lopp beträffande industrispåret. Här presenteras de kort och sådana slutsatser eller förslag som berör Vasklot har lyfts fram.

I form av fortsatt arbete och tillägsarbete i anslutning till översiktsplanen för Vasa hamn (se 3.6.2) gjordes en spårtrafikutredning (Pöyry Finland Oy) 2010. I översiktsplanearbetet för Vasa hamn 2009–2010 konstaterades att spårtrafiken i Vasklot är ett centralt delområde i fråga om utgångspunkterna för planeringen, trafiksystemet samt förverkligandet av alternativen för utveckling av hamnen. Spårtrafiken och dess framtid behandlades i samband med översiktsplanen främst ur Vasklotområdets synvinkel.

Spårtrafikutredningen täcker utnyttjandet av spårförbindelserna med tanke på hela stadens logistikförbindelser och interna persontrafik samt utredning av möjligheterna till eventuella nya spårförbindelser. I utredningen har resultaten räknats upp i form av åtgärdsförslag. Förslagen som rör Vasklot är följande:

- Persontåg i Vasaområdet skulle sättas i trafik på avsnittet Vasklot-centrum-flygstationen-CARGO CITY.
- Det är skäl att vid planläggningen reservera ett spår längs med södra hamnvägen i Vasa. Det skulle förverkligas under den andra perioden till år 2035.
- Lastningsterminalen för virke borde placeras norr om CARGO CITY och huvudbanan.

I samband med logistikcenterprojektet och elektrifieringen av järnvägen till Vasa lät Vasa-regionens Utveckling VASEK Oy tillsammans med Trafikverket och VR Cargo Oy utarbeta en utredning om Vasaregionens spårlogistik. Utredningen gjordes av Liidea Oy år 2010. Målet var bland annat att utreda möjligheterna och behoven av att utveckla spårtransporterna samt att utreda förutsättningarna för flyttning av råvirkeslastningsområdet från Vasklot öster om Vasa centrum.

I utredningen konstaterades att största delen av volymen på godstransporterna på järnvägen till Vasa består av virkestransporter. Med tanke på transporternas funktion och markanvändningen är virkesterminalens läge i Vasklot dåligt. En flyttning av terminalen öster om centrum skulle förbättra dess tillgänglighet och minska olägenheterna av tung trafik i centrum av Vasa.

I utredningen föreslogs följande åtgärder beträffande Vasklot:

- Diskussioner om en flyttning av virkesterminalen (kostnader, genomförandeansvar och tidtabell) och dess exaktare placering inleds.
- Järnvägsförbindelserna är i nyckelposition när det gäller att utveckla hamnen i Vasa: Järnvägsförbindelserna till Vasklot och möjligheterna till trafikerings på banan tryggas även i framtiden. Containertransportförbindelserna till havs från Vasa utvecklas.

Vasaregionens Utveckling VASEK Ab lät år 2012 göra en utredning om ett industrispår i Vasa, och målet för den var att fastslå ett genomförbart verksamhetskoncept för utnyttjande av Vasas industrispår i transporterna till och från Vasa hamn. Därtill var målet att få grepp om hindren och de grundläggande förutsättningarna för utnyttjande av järnvägen/järnvägskorridoren samt på grov nivå de investeringskostnader som verksamhetskonceptet kräver. Enligt utredningen, som gjordes av Sito Oy, var bästa sättet att utveckla järnvägskorridoren att ändra den så att den är lämplig även för trafik på gummihjul.

Det här undersöktes närmare i utredningen om Vasa industrispår 2 år 2015. Utredningen gjordes som en del av projektet Midway Alignment of the Bothnian Corridor, vars syfte är att förbättra transportrutten i Kvarnen; målet för förbättrande av transportrutten är att den ska uppfylla de nationella och internationella krav som har ställts upp för transportsystemet som ska vara hållbart för både miljön och ekonomin. Utredningen gjordes av Sitowise Oy.

Ett mål var att reda ut utnyttjandet av banavsnittet Vasklot (Vasa hamn) – Vasa resecentrum för industritransporter. Ett mål var därtill att som underlag för utredningsarbetet skapa en industrispårförbindelse, som möjliggör kostnadseffektiva, högklassiga och miljövänliga transporter. Utgångspunkt för arbetet var att utnyttja industrispåret för både specialtransporter på gummihjul och alla tågtransporter, vilket förutsätter ändring av det nuvarande industrispåret till en spårskenskonstruktion.

I utredningens slutsatser konstateras att industrispåret borde ändras till en spårskenskonstruktion från Träskgatan från Wärtsiläs industriområde. Som ett alternativ sågs även det att specialtransporterna flyttas till gatunätet efter järnvägsbron på Vasklot.

3.8.8. Farlederna

Fartygsfarleden in till hamnen har ett djupgående på 9 meter. Våndbassängen har en diameter på 200 m och draggningsdjupet är -10 m. Farleden förgrenar sig i den yttre delen i två infartsleder, Norrskärs norra och södra förgrening. Förgreningarna förenas sydost om Vasa fyr. Farleden är upplyst och dess totala längd är ca 60 km, dvs. 32 sjömil. Längden på det farledsavsnitt där lotsning krävs är 45 km (24 sjömil).

Farleden in till Inre hamnen i Vasa är 3,8 meter djup. Farleden används närmast till segelbåts- och småbåtshamnarna vid Vasklots östra strand samt av andra småbåtar.

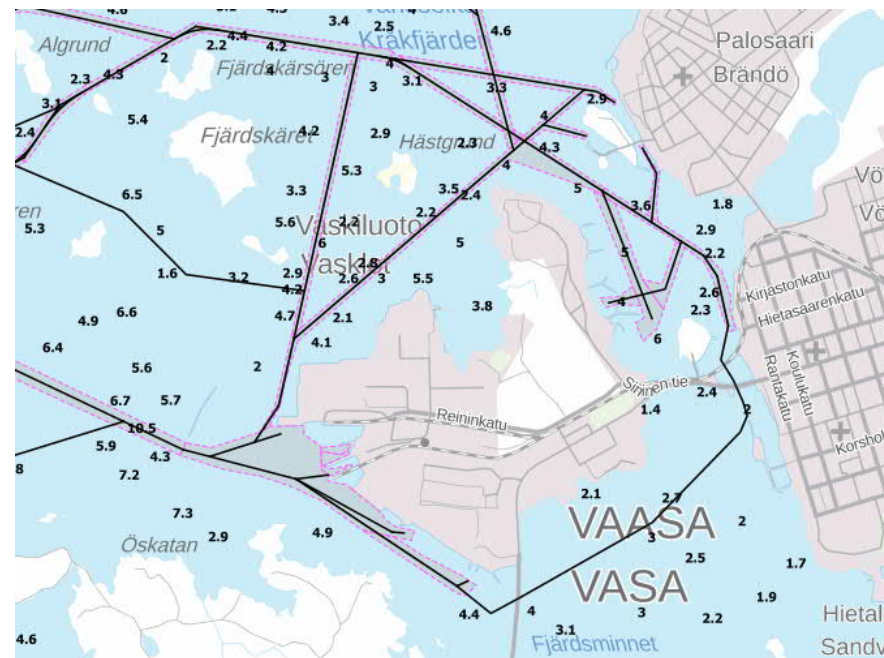
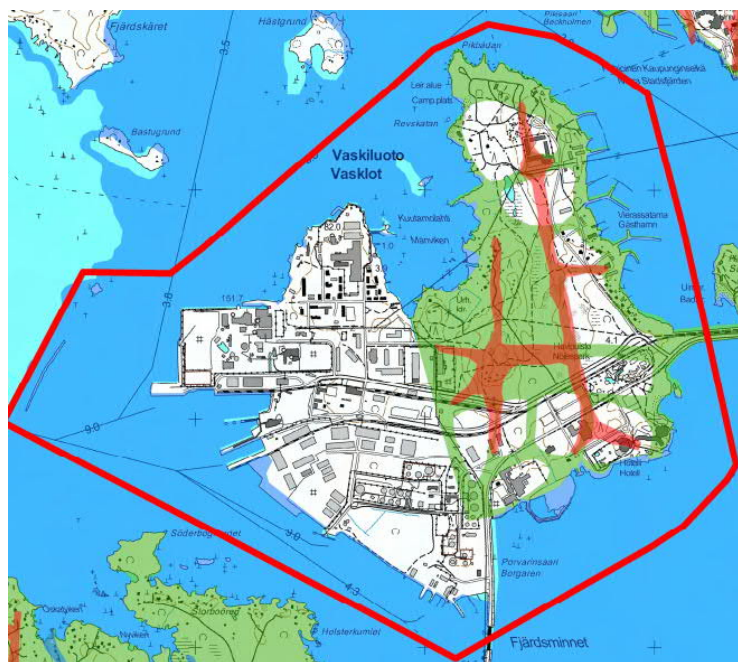


Bild 25. Uppgifter om djup och farleder på havsområdet omkring Vasklot (<https://julkinen.vayla.fi/oskari/>).

3.9. Natur, landskap och rekreation

3.9.1. Landskapsstruktur

I storlandskapet finns Vasklot på strandområdet sydväst om Klemetsö–Böle-åsen. Från Vasklot söderut fortsätter fastlandet på Myrgrund som Öjberget–Kanten–Öjen-åsen. Vasklot är till landskapsstrukturen huvudsakligen mycket låglänt, endast i öns mellersta och östra delar finns vattendelaråsar i nord-sydlig riktning som är något ovanför havsvattenytan.



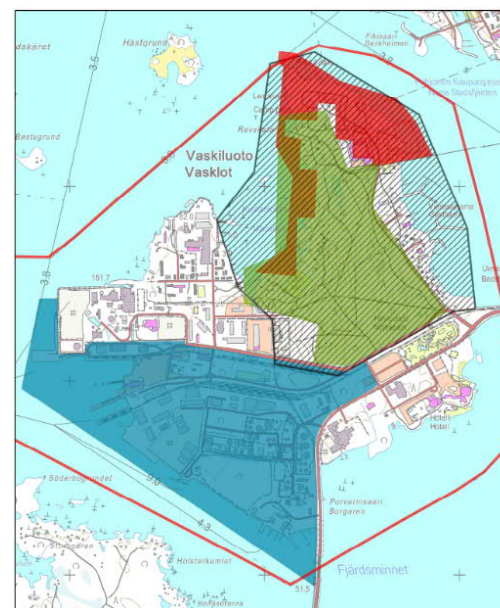
- Utredningsområdets avgränsning
- Vattendelare
- Dalar
- Uppsamlingsområde för vatten

Bild 26. Grundläggande landskapsstruktur.

3.9.2. Naturutredning

Under åren 2004–2016 har fem utredningar gjorts beträffande naturen och avgränsningarna i dem syns på bild 31. Därtill har två mera detaljerade naturutredningar gjorts inför detaljplaneringen av företagsområdet Smart Technology Hub år 2018.

Som underlag för delgeneralplanen för Vasklot utarbetades år 2016 en naturutredning, i vilken på allmän nivå konstaterades att Vasklot har varierande naturförhållanden och är artrik. Växtligheten i området består till största delen av tall- och grandominerad moskog. Utöver frisk och torr moskog påträffas på små områden lundaktig mo och även lund. I moskogen finns ställvis skogskärr- och tallmyrssänkor, till vilka klibbalkärret som går till stränderna av dammen i utredningsområdets norra del hör. De med tanke på naturens mångfald viktigaste områdena finns i skogen i mitten av Vasklot och på obebyggda stränder vid Månviken.



- Naturutredningsområdets avgränsning 2016
- Naturutredningsområde för Vasa hamn 2009
- Växtinventeringsområde för norra Vasklot 2009
- Växtinventeringsområde för Vasklot 2004
- Vasklot fågelutredningsområde 2004

Bild 27. Avgränsningarna av naturutredningsområdena som gjorts fram till år 2016.

Områdets värde ökas av ett relativt omfattande enhetligt skogsområde i öns mellersta del, där de varierande naturtyperna växlar från torra moar till lundar. Uppgiften bör preciseras ifall planer som ändrar markanvändningen görs upp för de områden i Vasklot som i Vasa generalplan 2030 är anvisade som grönområden. Preciserande naturutredningar bör göras i samband med detaljplaneringen.

Naturtyperna i Vasklot varierar från strandlundar till friska och torra moskogar. Det enhetliga skogsområdet i öns mellersta del samt den därtill anknutna strandzonen vid Månviken är de värdefullaste områdena med tanke på naturens mångfald. Växtarterna på området är delvis omfattande och till dem hör de sällsynta arterna bergkörvel, parkgröe och gökärt.

Områdets kärr och sjö är värdefulla livsmiljöer enligt skogslagen och deras biodiversitet och roll i vattnets kretslopp måste beaktas vid planläggningen. Åkergrödans förekomst måste kontrolleras vid detaljplanläggning. Av Vasklots speciella växtarter bör speciellt beståndet av bergkörvel följas upp, på grund av den något förändrade markanvändningen i närheten. Ingen av de tre speciella arterna som hittats på Vasklot är dock rödlistade eller fridlysta.



Bild 28. Naturtyper enligt naturutredningen.

Vid terrängbesök i anslutning till naturutredningen år 2016 påträffades totalt 74 fågelarter, varav 59 arter uppskattades häcka på planeringsområdet. Den totala mängden arter omfattar en på området häckande nära hotad (NT) rovfågelart.

På utredningsområdet påträffades av de enligt bilaga I i EU:s fågeldirektiv (2009/147/EG) skyddade arterna svarthakedoppingen (*Podiceps auritus*), fisktärnan (*Sterna hirundo*) och rödnäbbad tärna (*Sterna paradisaea*). Av de arter som ingår i den finländska klassificeringen av hotade arter påträffades totalt 22 arter på området, varav fem är starkt hotade (EN), tio är sårbara (VU) och sju är nära hotade (NT) arter.

Några observationer av flygekorrar gjordes inte vid terrängbesöken. Däremot observerades totalt 111 fladdermöss, varav 102 individer kunde fastställas som nordisk fladdermus, 2 individer som vattenfladdermus och 1 individ som mustaschfladdermus. Observationerna koncentrerades till bebyggda områden i närheten av vägar framför allt invid Motorgatan och Gäddträskvägen samt i norra ändan av Uddnäs vägen. Vid fladdermuskartläggningen påträffades på allmänna områden emellertid inga sådana i den finländska naturvårdslagens 49 § avsedda platser där fladdermöss skulle föröka sig eller rasta.

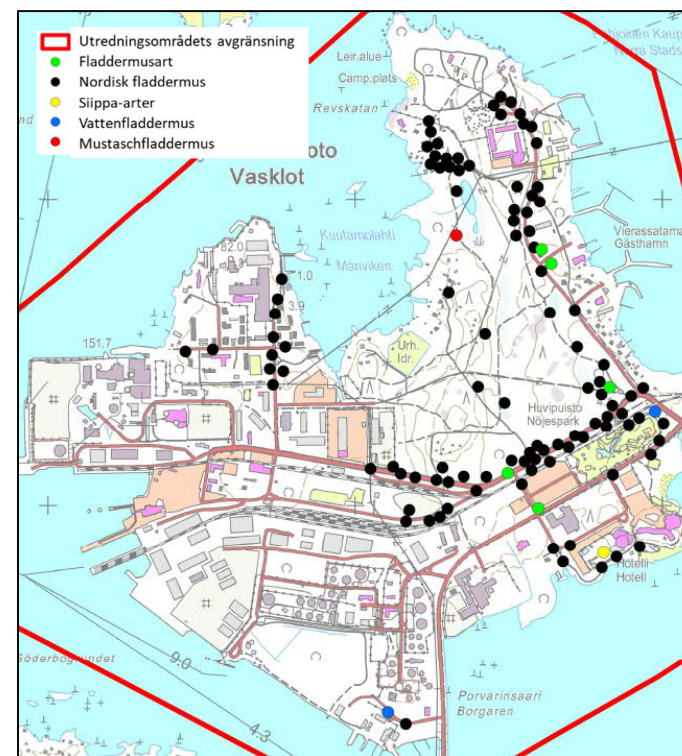


Bild 29. Platser där fladdermöss har observerats vid naturutredningen.

3.9.3. Rekreationsmöjligheterna i Vasklot

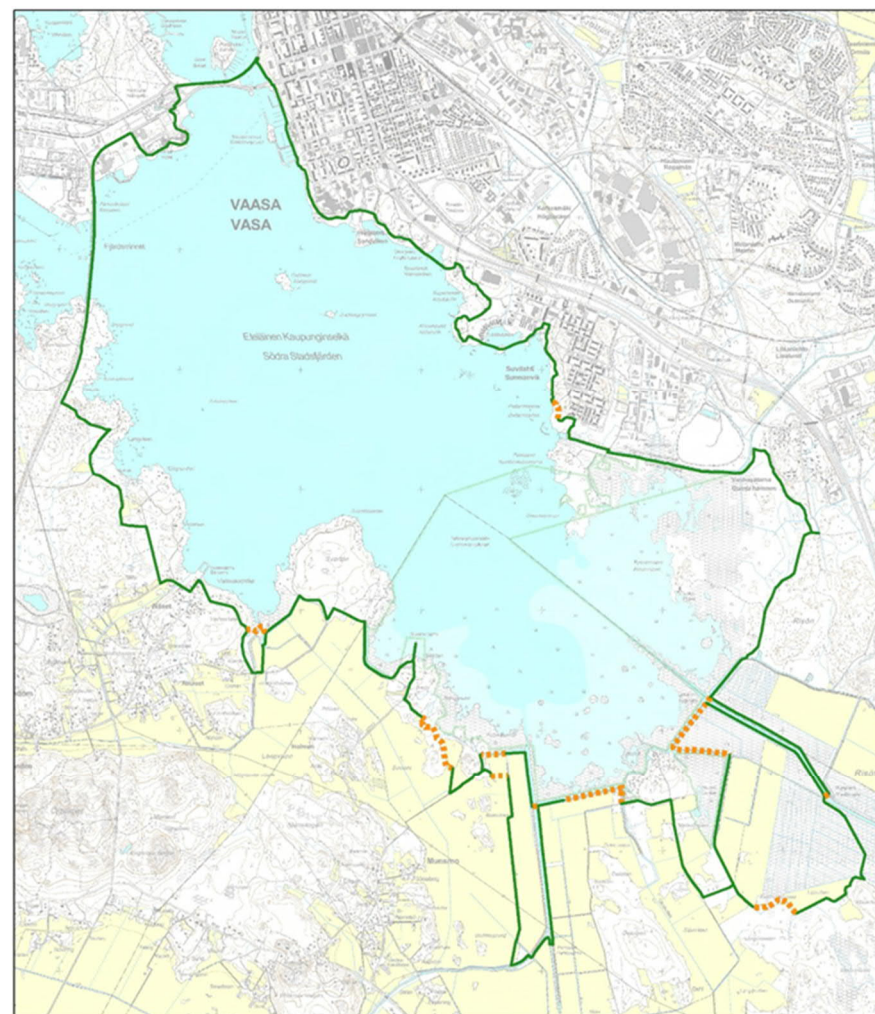
I mellersta delen av Vasklot finns ett enhetligt skogsområde. Området har bevarats i natur-enligt tillstånd och mitt i det finns en glosjö och ett dalområde. Området korsas av stigar och friluftsleder, bland annat en 2650 meter lång, belyst motionsbana/skidspår. Skogsområdet fungerar bland annat som närrekreatiomsområde för dem som bor i centrum av Vasa och enligt invånarna är det ett viktigt rekreatiomsområde för dem som bor i stadskärnan.

På ön finns även flera badstränder, en hundpark, en äventyrspark (repklättring) och en minigolfbana samt flera spelmöjligheter: beach volley, fotbolls-, tennis- och korgbollsplaner.

En friluftsled runt Södra Stadsfjärden planeras för närvarande. Miina Ant-Wuorinen gjorde år 2012 ett diplomarbete i landskapsarkitektur om rutten, Stadsfjärdsstråket – en friluftsled runt Södra Stadsfjärden och utgående från den har nu en mera detaljerad friluftsledsplan utarbetats, Stadsfjärdsstråket. Den ca 30 km långa friluftsleden går på Vasas och Korsholms område och den har planerats i samarbete mellan Vasa stad och Korsholms kommun. Planeringen har också genomförts i växelverkan med lokala idrottsföreningar. När leden förverkligas förenar den flera olika objekt så att de blir en mer omfattande och intressantare helhet än de enskilda delarna och kan utnyttjas av och betjäna invånarna i båda kommunerna. Planen (bild 30) har varit offentligt framlagd våren 2019 och en friluftsledsförordning kommer att ansökas för rutten.

Rutten bör beaktas vid markanvändningsplaneringen, i synnerhet vid planeringen av nya byggnadsområden och ny fyllnadsmark, så att rutten som helhet kan gå i närheten av Södra Stadsfjärdens strand. På Vasklot går rutten längs med öns sydöstra strand, från Vasklotbron till Myrgrundsbron. Enligt Ant-Wuorinen kunde rutten gå via de utfyllnadsområden som håller på att anläggas vid Myrgrundsbron. I det alternativ som nu är under planering har dock föreslagits att rutten efter Tropiclandia går via Motorgatan till Myrgrundsbron.

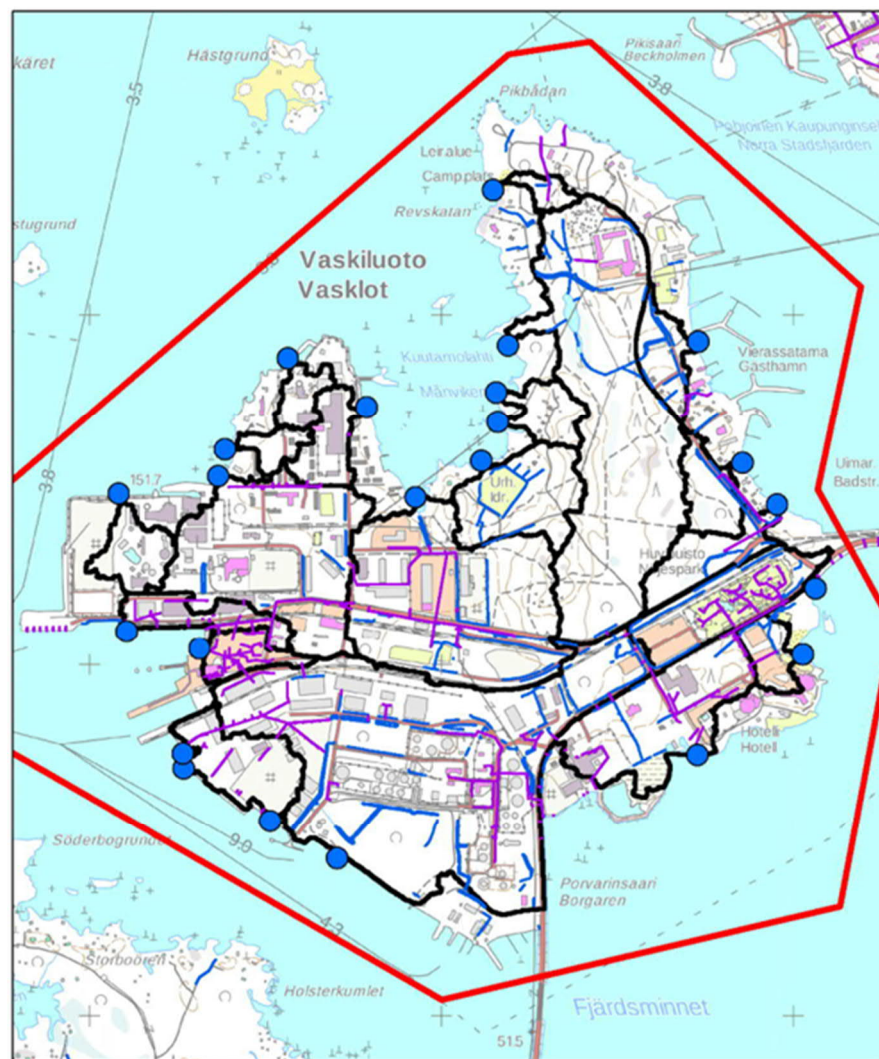
Rutten har även märkts ut i landskapsplanen samt i de gällande generalplanerna för Vasa och Korsholm.



**Kaupunginselän kierros
Stadsfjärdsstråket**

— Befintlig
••• Saknas

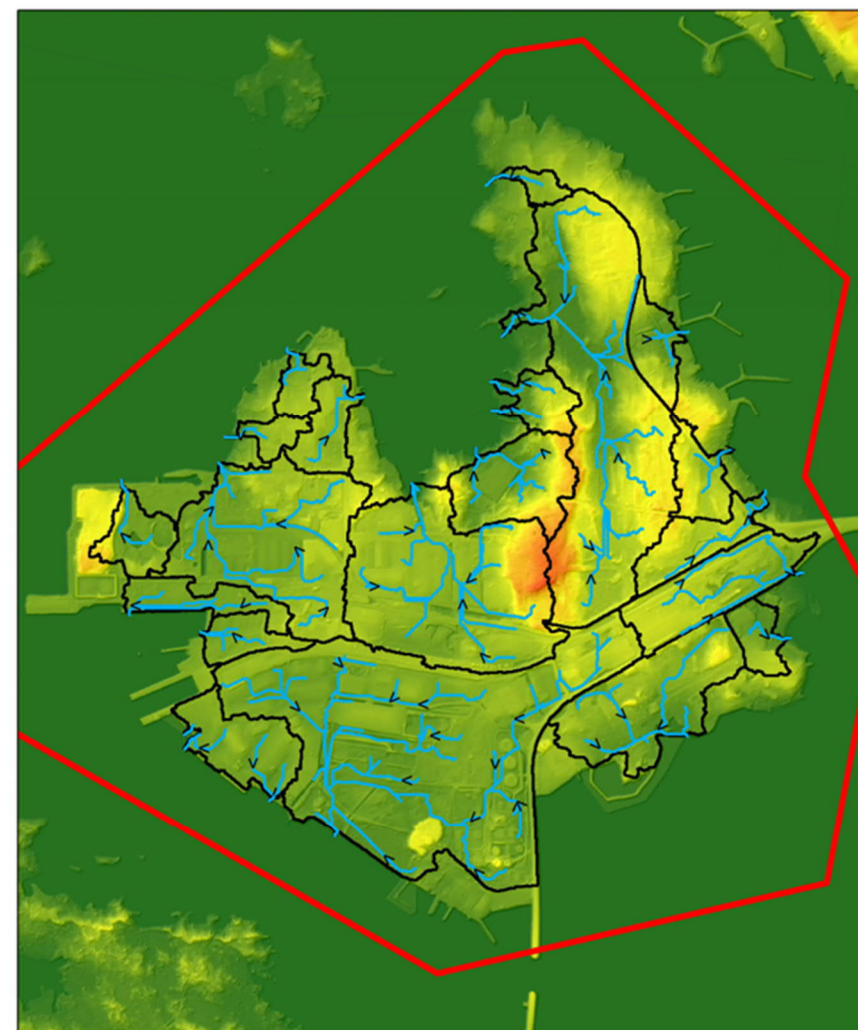
Bild 30. Stadsfjärdsstråket är en ca 30 km lång planerad friluftsled, som också går via Vasklots södra strand.



- Utredningsområdets avgränsning
- Avrinningsområden
- Regnvattensrör
- Diken
- Utlopp



Bild 32. Vattenförhållandena på utredningsområdet.



- Utredningsområdets avgränsning
- Avrinningsområden
- Vattnets huvudsakliga avrinningsriktning

Markytans höjd

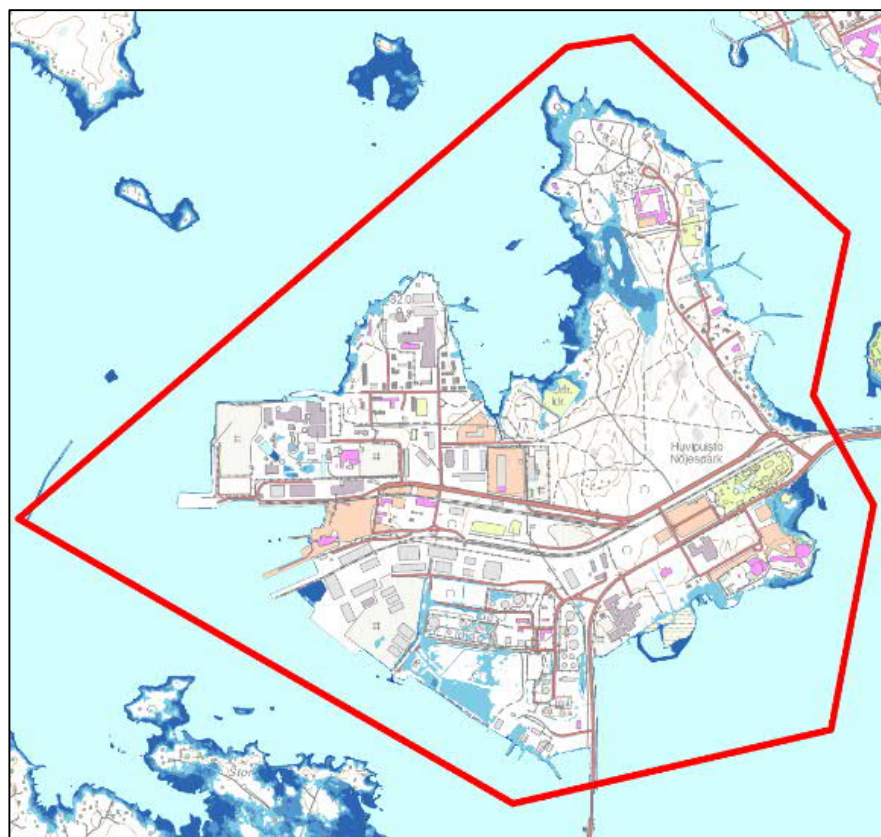
17 m
-0,6 m

0 250 500 Meter

Vaasan kaupunki, kaavoitus 2019



Bild 33. Utredningsområdets avrinningsområden, vattnets huvudsakliga avrinningsriktningar samt markytans nivå.



Sällsynt havsöversvämning, 1/100a (1%)

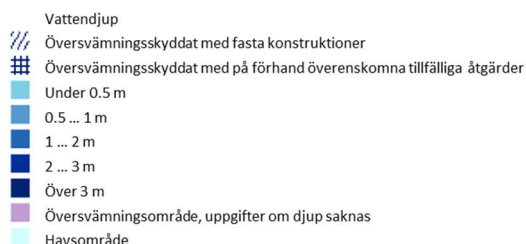


Bild 34. En sällsynt havsöversvämning som återkommer en gång på hundra år.

3.11. Jordmån och förorenad mark

Vasklot är huvudsakligen låglänt område, ca 5 meter över havet, som fortsätter stiga ur havet. De högsta markområdena når ca 15 meter över havet och de finns i öns inre delar.

Berggrunden i Vasa är huvudsakligen grå porfyrgranit som kallas Vasagranit och typiskt för den är till formen varierande centimeterlånga ljusgrå fältspatskorn. Marken i Vasklots norra och östra delar består huvudsakligen av morän. På de högsta ställena i området finns berg och på de låglänta områdena olika typer av lera. De kraftigast bebyggda områdena finns i Vasklots södra och västra delar, där marken består av fyllnadsjord. Jordmånsarterna är angivna på nedanstående karta.

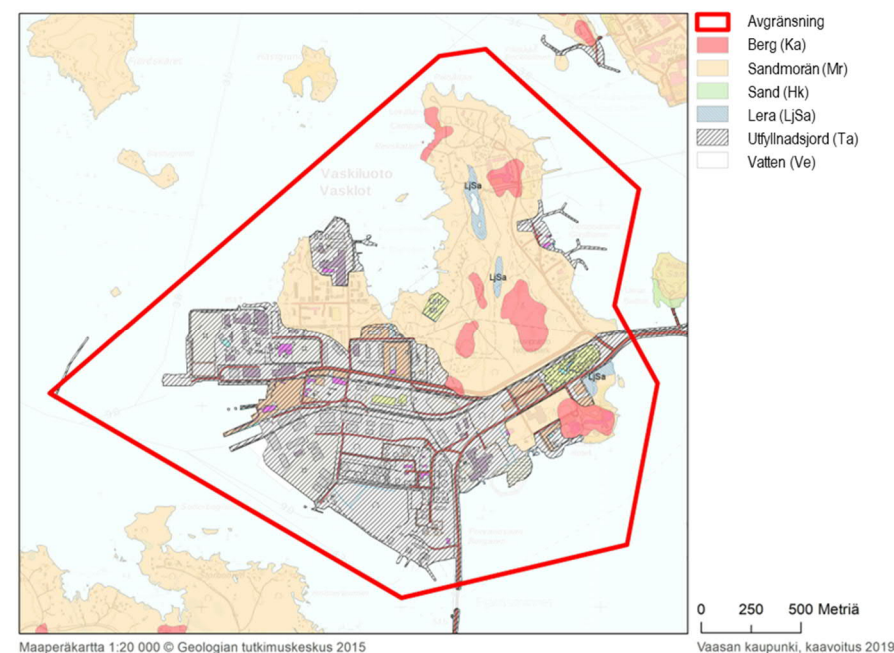


Bild 35. Karta över jordmånen på området.

I Vasklot har det under historiens gång funnits många olika typer av industriell verksamhet och stödfunktioner i anslutning till den, vilka har förorsakat förorening av marken eller ökat risken för förorenad mark. Därtill ökar även omfattande användning av fyllnadsjord risken för föroreningar i marken, eftersom bland annat byggnadsavfall eller annat som numera klassificeras som avfall eller förorenad mark allmänt har använts som fyllnadsjord under gångna årtionden.

I Vasa stads eget register över förorenad mark har 16 objekt på Vasklot antecknats. En del av punktbeteckningarna gäller en hel fastighet och vissa endast en bestämd del av fastigheten. Förorenad mark har påträffats på flera ställen i Vasklot men endast på ett avgränsat objekt har kraftigt förorenad mark som klart överskrider gränsvärdena för farligt avfall påträffats. Marken har också iståndsatts på flera ställen, exempelvis på oljehamnsområdet i Vasklots sydvästra del.

I synnerhet när den nuvarande markanvändningen ändras för boende och annan motsvarande verksamhet är det skäl att reda ut föroreningarna redan i detaljplaneringsskedet. Extra viktigt är det här på områden där marken delvis eller helt består av fyllnadsjord.



Bild 36. Objekt som är införda i Vasa stads register över förorenade mark på Vasklotområdet (24.5.2019).

3.12. Samhällsteknisk försörjning

3.12.1. Vattentjänster

För distributionsnätet för områdets hushållsvatten ansvarar Vasa Vatten. Uppdateringen av verksamhetsområdena för Vasa Vattens vatten- och avloppsnät är på hälft. Stadsstyrelsens planeringssektion godkände verksamhetsområdena på sitt möte 10.10.2017. Vasklot ligger sedan tidigare helt och hållet på verksamhetsområdena och inga förändringar har anvisats. Beslutet har överklagats men besvaren gäller inte Vasklot.

3.12.2. Energiförsörjning

I Vasklot finns Vaskiluodon Voima Oy:s kraftverk, som producerar el och fjärrvärme genom gemensam produktion (CHP). Anläggningen producerar årligen 900–1700 GWh el, och den producerade fjärrvärmens täcker över 60 % av Vasas behov. Från kraftverket går fyra 110 kV:s kraftledningar, med vilka 230 MW elenergi leds från kraftverket i Vasklot till det riksomfattande nätet. Samma överföringsförbindelse använder också stamnätsbolaget Fingrid Oyj:s gasturbinanläggning, som används som effektreserv när riksomfattande nätstörningar inträffar.

Av kraftledningarna fortsätter två genom Vasklot över Norra stadsfjärden och runt centrum av Vasa ända till Toby. Två ledningar vänder öster om Industrigatan söderut och går längs Myrgrundsbron, varefter den ena vänder via Munsmo och Tölby också till Toby station och den andra fortsätter via Malax söderut. Samtliga fyra ledningar ägs av EPV Regionalnät Ab.

Början av kraftledningarna flyttas för närvarande under jorden på en 360 meters sträcka. Invid Industrigatan byggs en ny elstation, där ledningarna går i luften.

Ledningsområdet för en 110 kV:s kraftledning består av en 26 meter bred ledningsgata och på vardera sidan om det tio meter breda kantzoner. Ledningsgatan är belagd med byggförbud och där får inga sådana åtgärder vidtas som riskerar elöverföringen. I randzonerna är trädens växthöjd begränsad.

3.13. Seveso-utredning

Riskerna för storolyckor utreddes för markanvändningsplaneringen under våren 2019. Mål för arbetet var att få en helhetsbild av konsekvenserna av riskerna för en storolycka i Vasklot samt att ange riskernas inverkan på delgeneralplanen. Utredningen gjordes av Gaia Consulting Oy.

I Vasklot finns för närvarande fyra företag, vilkas industriella hantering och/eller lagring av farliga kemikalier är så omfattande att objektens övervakningsmyndighet Säkerhets- och

kemikalieverket TUKES har fastställt konsuleringszoner omkring objekten och de ska beaktas vid planläggningen av området. De här företagen är:

- Kvarken Ports Ltd, oljehamnen i Vasa. Konsuleringszon 0,2 km (tillståndsanläggning)
- Wärtsilä Finland Oy, Waskiluoto Validation Center Konsuleringszon 0,5 km (tillståndsanläggning)
- North European Oil Trade Oy NEOT, Vasaterminalen. Konsuleringszon 1 km (säkerhetsutredningsanläggning)
- Teboil Oy, Vasalagret. Konsuleringszon 1 km (säkerhetsutredningsanläggning)

Under planering är därtill ett objekt, omkring vilket en s.k. konsuleringszon torde bildas.

Risken för olyckor i anslutning till Seveso-anläggningar (samt enligt rättspraxis även objekt som övervakas av räddningssektorn och funktioner som gäller transporter av farliga ämnen) bör beaktas i enlighet med markanvändnings- och bygglagen samt miljöministeriets anvisning YM4/501/2015 vid planering av områdesanvändning och byggande i anläggningarnas närmiljö. Bedömningen av riskerna i anslutning till fasta anläggningar styrs i praktiken av Säkerhets- och kemikalieverkets myndighetsanvisning om placering av produktionsanläggningar.

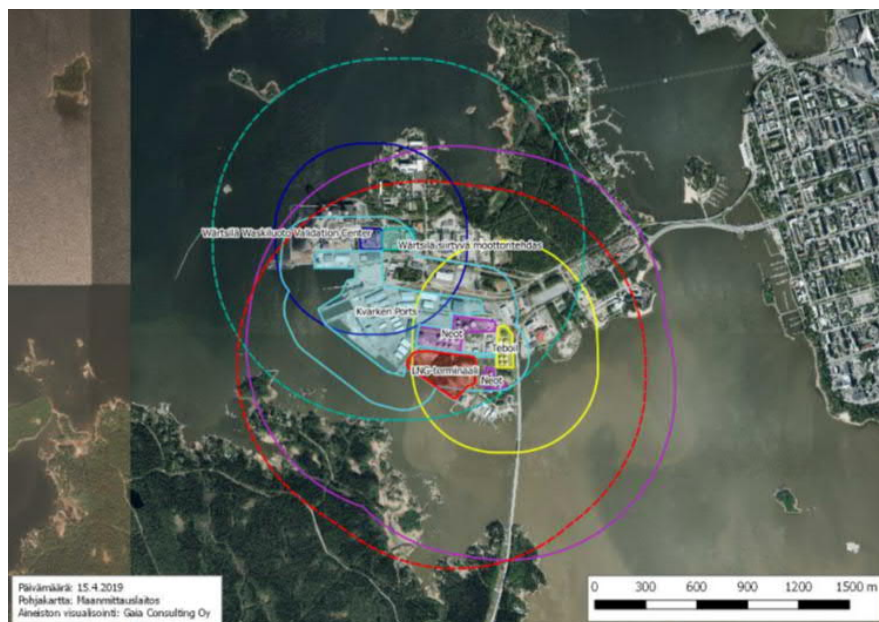


Bild 37. Konsultationszoner på Vasklot.

Utöver de av Säkerhets- och kemikalieverket Tukes övervakade anläggningarna finns i områdets närmiljö nio s.k. anmälningsanläggningar som övervakas av räddningsväsendet och där användningen och lagringen av kemikalier är liten.

Det väsentliga vid sammanjämkningen av riskerna med farliga transporter och markanvändningen är markanvändnings- och bygglagens krav på en säker och hälsosam boendemiljö samt ett aktivt räddningsväsende på området. Transporterna av farliga ämnen kan dock i teorin lika väl som fast lagring av farliga ämnen medföra olyckor. Beaktansvärt är att de farliga ämnen som transporteras i fordonen sällan i sig har medfört olyckor i trafiken, orsaken till olyckorna har i stället ofta varit med tanke på förhållandena fel situationshastighet eller någon annan överraskande situation i trafiken. Farliga ämnen kan förvärpa följderna av olyckor betydligt.

Transporterna med farliga ämnen på området avviker betydligt från trafiken med farliga transporter i det normala vägnätet. De här riskerna har i utredningen endast beskrivits i form av exempel, eftersom det är en annan lagstiftning som styr beaktandet av riskerna med farliga transporter. Noggrannare utredning förutsätter en separat granskning men redan utgående från de här granskningarna kan rekommenderas att man undviker att placera sårbar verksamhet på identifierade riskområden i trafiken.

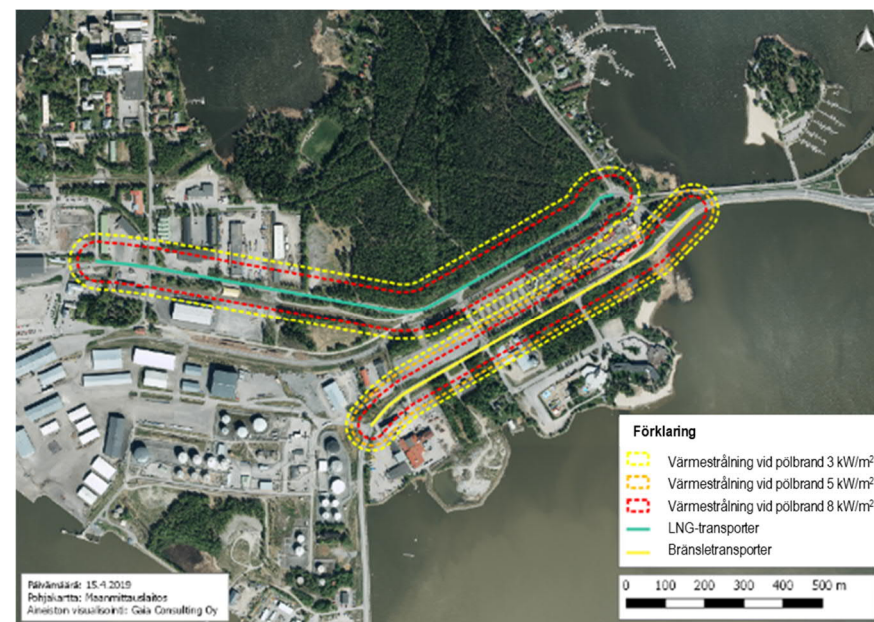


Bild 38. Olycksscenarier i fråga om transporter av LNG och flytande bränsle.

Utgående från utredningsarbetet har tre zoner identifierats närmast omkring oljehamnen, med vilka det är skäl att begränsa markanvändningen enligt markanvändnings- och bygglagen samt kemikaliesäkerhetslagen, eftersom zonerna kan beröras av konsekvenser av störolyckor. Resultaten av utredningen presenteras på bild 39, där samtliga konsekvensområden för olycksscenarioer har kombinerats så att större konsekvenser täcker mindre konsekvenser och skyddszoner har bildats för konsekvenserna i enlighet med riktlinjerna för markanvändningen. För varje zon har tillåtna och icke-tillåtna funktioner identifierats samt eventuella andra villkor.

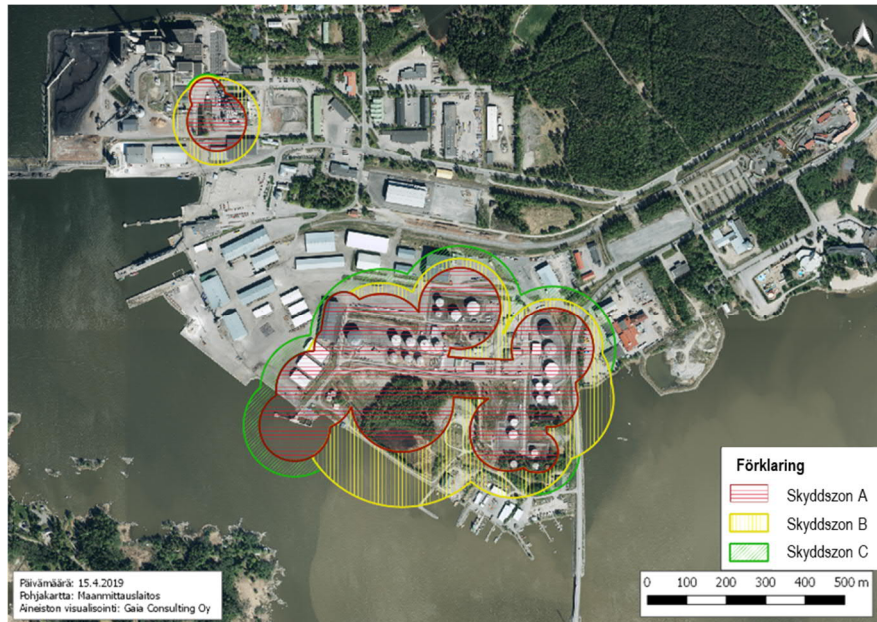


Bild 39. Olycksscenariernas konsekvensområden.

4. Mål för planeringen

Vasklot har stor betydelse både lokalt och regionalt. Hela Vasaregionens hamn finns i Vasklot och den är en viktig del även i de internationella transportkedjorna. I delgeneralplanearbetet är det viktigt att beakta behoven på båda nivåerna. Lokalt sett är Vasklot belägen i Vasa centrum omedelbara närhet, vilket gör att det finns betydande behov av att förtäta och komplettera byggandet på området. Ett viktigt mål i delgeneralplanearbetet är att utnyttja öns läge samt möjligheterna och potentialen som en del av Vasa och Vasaregionen.

Det huvudsakliga målet för delgeneralplanen kan anses vara utveckling av Vasklot som ett enhetligt område och som en del av Vasas stadsområde genom sammanjämkning av olika intressen och användningsändamål på området. De mångsidiga funktionerna på området, såsom boende (både nuvarande och nytt), rekreation, turism, industri, arbetsplatser, service och hamnverksamhet, bör tryggas, samtidigt som behoven av att utveckla dem bör beaktas i och med att markanvändningen utvecklas. På området bör även förutsättningar skapas för ett stadsdelscentrum, och öns egen identitet bör identifieras och förstärkas.

Ett viktigt mål är att beakta och sammanjämka behoven av att utveckla trafiken och trafiknäten som berör ön med beaktande av olika färdstätt samt säkerställa tillgängligheten till Vasklot. I planen bör behoven i fråga om både lokal och regional samt internationell trafik beaktas. Den lokala gång-, cykel- och kollektivtrafiken bör sammanjämkas med biltrafiken genom området, fjärrtrafikens godstransporter och spårtrafiken. Målet är att strukturera trafiknätet och säkerställa att trafikförbindelserna fungerar. Dessutom har såväl fartygs- som båttrafiken en stor betydelse på området och exempelvis behoven av utveckling av hamnen och logistiken bör beaktas.

Viktiga mål är även att trygga rekreationsområdet och grönområdesstrukturen samt att värna om naturens och den byggda miljöns värden. Vasklotskogen på ön är ett viktigt rekreationsområde utöver för Vasklotborna även för invånarna i centrum.

Mål i delgeneralplanen är att främja de mål som ingår i Vasa stads strategi, såsom ett konkurrenskraftigt samhälle samt att öka befolkningstillväxten och välfärden. Som åtgärder för ett konkurrenskraftigt samhälle har i stadsstrategin bland annat angivits förstärkande av spår- och fartygstrafiken samt utveckling av kollektivtrafiken och cykelvägsnätet. Något årligt tillväxtnål har inte angivits i strategin som mål för befolkningstillväxten men en god befolkningstillväxt som är under kontroll i staden kan anses vara +0,5–1 %, dvs. en tillväxt på ca 500–600 invånare per år i Vasa. Till delgeneralplanens målfår skulle det här innebära ca 10 000 nya Vasabor.

Planens mål är dessutom att främja målen i Vasa stads energi- och klimatprogram, bl.a. förbättrad energieffektivitet, minskade växthusgasutsläpp och en kolneutral stad år 2035. Målen i programmet innebär exempelvis att det behövs åtgärder som sparar energi och effektiviserar användningen och att staden borde producera kolutsläpp endast i sådan utsträckning som de binds i atmosfären.

I delgeneralplanearbetet justeras Vasa generalplan 2030 för Vasklots del. Delgeneralplanen utarbetas som en områdesreserveringsplan med rättsverkan.

5. Planeringens olika skeden och växelverkan

5.1. Anhängiggörande

Planläggningsbeslut om utarbetande av en delgeneralplan för Vasklot fattades 9.10.2018 (stadsstyrelsens planeringssektion). Planens mål och programmet för deltagande och bedömning behandlades vid beredningsskedets myndighetsmöte 24.10.2018.

Programmet för deltagande och bedömning var framlagt 5.11.–7.12.2018 i Vasa stads Tekniska verket och på Vasa stads webbplats. Om framläggandet informerades offentligt i tidningarna Pohjalainen och Vasabladet, på stadens webbplats och på stadens officiella anslagstavla. Ett möte för allmänheten i inledningsskedet ordnades 14.11.2018 i Dramasalen i huvudbiblioteket i Vasa. I mötet deltog ca 70 personer.

5.1.1. Utlåtanden och åsikter

Elva utlåtanden och nio åsikter om programmet för deltagande och bedömning lämnades in. I utlåtandena framfördes i viss utsträckning behov av komplettering av utredningarna i anslutning till planen. Bland annat konstaterades att dagvattnet, de moderna kulturmiljöerna, arkeologin och riskerna för storolyckor borde utredas, och konstaterades att man borde bedöma om de existerande utredningarna duger och om de är à jour. Därtill framfördes i viss utsträckning viktiga tilläggsuppgifter och –observationer i fråga om trafikutredningen som är under arbete. Bland annat konstaterades att i trafikutredningen bör utöver den trafik och det parkeringsplatsbehov som den egna verksamheten i Vasklot medför konsekvenserna för trafikmängderna och -strömmarna till följd av det nybyggande som Vasa generalplan 2030 möjliggör mera omfattande och av Långskogens storindustriområde och Hamnvägen beaktas. Därtill påminde man om att Vasklots ställning i hela trafiksystemet bör beaktas i utredningen.

I utlåtandena framfördes också bland annat att till de viktigaste utmaningarna i planen hör att ställa upp och beakta mål i anslutning till boendet beträffande trivsel och service i generalplanen så att användningen av rekreatiomsområdet, som betjänar hela centrala Vasa, inte äventyras i väsentlig utsträckning. Konstaterades att grönområdet, motionsbanan och skidspåret i Vasklot fungerar som motions- och rekreatiomsplats också för centrum och andra närområdets invånare och läroinrättningar och som "centrums lungor". Vidare konstaterades att det är möjligt att bygga tätt på Wasalandiaområdet och att mångsidiga boendelösningar behövs på ön. Som ett viktigt mål framfördes också en miljö som stöder mobilitet, är tillgänglig, upplyst, skapar gemenskap och trivsel samt säkerhet och som stöder oss alla i olika skeden av livscykel.

För Wärtsilås del ansågs det också vara bra att flyttningen av fabriken från centrum till Vasklot eliminerar risken för storolyckor i centrum.

Delvis fördes samma teman fram i åsikterna. I synnerhet rekreatiomsområdets betydelse, även som närrekreatiomsområde för invånarna i stadskärnan, tog många upp. Till viss del ansåg man att det finns behov av att komplettera naturutredningarna och därtill föreslogs skydd för våtmarksområdet på rekreatiomsområdet.

Den största oron i åsikterna gällde trafiken. Trafikökningen och i synnerhet den ökande tunga trafiken genom centrum oroade många. Konstaterades att den ökande trafikmängden medför problem i synnerhet i korsningen av Vasaesplanaden och Skolhusgatan. Allmänt konstaterades att den tunga trafiken måste fås bort från centrum och att nuläget är ohållbart, när till och med transporter av farliga ämnen går genom centrum. Konstaterades att en lösning måste hittas för Vasa hamnväg.

I åsikterna framfördes både kollektivtrafikens och gång- och cykeltrafikens behov. Med attraktiva alternativ kan behovet av privatbilism minskas och man önskade att kollektivtrafiken lyfts till ett spetsprojekt för planeringen. Cykelrutten genom skogen lyftes fram som en exempelrutt, där förbättringar behövs för att öka attraktiviteten bland såväl områdets invånare som de nya arbetstagarna.

Utvecklingen av hamnen ansågs vara positiv men samtidigt konstaterades att man borde sträva efter att skilja åt passagerartrafiken och industrins tunga trafik i så god tid som möjligt före hamnen. Konstaterades också att säkra trafikregleringar överlag behövs i Vasklot bland annat på grund av den ökande trafiken till hamnen och industrin som utvidgas.

Det ansågs vara viktigt att gamla miljöer i Vasklot bevaras och också enskilda objekt som bör bevaras lyftes fram. Även campingområdet ville man bevara.

5.1.2. Nätenkäter

Under framläggningstiden ordnades även två nätenkäter, via vilka det var möjligt att föra fram åsikter. Den ena av enkäterna var riktad till privatpersoner och den andra till företag. I synnerhet den enkät som var riktad till privatpersoner var mycket populär. Totalt 299 som svarade lämnade in sammanlagt 2975 svar, varav 1869 var svar på kartan.

De flesta kommentarerna gällde trafiken, skogen, Finska Sockers område och Wasalandiaområdet. Man ansåg att trafiken borde ses över som helhet så att det inte bildas flaskhalsar och det kom många idéer om hur trafiken borde styras för att få den att löpa så smärtfritt som möjligt, både för industrin och för invånarna. Gång- och cykeltrafiklederna och underhållet av dem borde förbättras så att man kan röra sig tryggt även vintertid. Här nämndes speciellt vägen från Uddnäs vägen genom skogen till Finska Sockers område. Man saknade rutter för gång- och cykeltrafik längs stränderna samt en fortsättning runt Södra Stadsfjär-

den. Till bostadsområdena saknades även regelbundna bussrutter och man önskade att tågbanan skulle tas i bruk för kollektivtrafik. Man påpekade också att kollektivtrafiken borde fås i skick innan områdena byggs ut.

Skogen delade åsikterna. Många ansåg att den borde bevaras som den är idag men lika många ansåg också att den kunde naggas i kanterna eller till och med bebyggas effektivt med höga hus och esplanader. På frågan var nya bostäder kunde placeras hade ungefär en fjärdedel av förslagen placerats i skogen. Skogen fick dock även flest kommentarer när det gällde favorit gång- och cykelrutter. Dessutom hade många kommenterat att skogen är ett viktigt friluftsområde för hela staden och att området kunde utvecklas ännu mer för det ändamålet.

Butiker, företag eller kontor saknades överallt på Vasklot men flest kartpunkter hade lagts ut på Wasalandiaområdet samt på industriområdena mellan snöavstjälningsplatsen och kraftverksområdet. Även gällande var offentlig service saknas hade flest punkter lagts ut på dessa två områden.

Skogen och Finska Sockers område fick flest svar vad gäller områden som särskilt bör uppmärksammas och vilka miljöer som är välfungerande. Som problematiska områden märktes särskilt området runt hotell Fenno och Wasalandiaområdet ut. Man ansåg enhälligt att dessa områden borde rivas, städas upp och utvecklas.

Utmaningarna med trafiken kom även tydligt fram i svaren. Man poängterade att fungerande trafikförbindelser för framtidens behov behövs, såväl för den tunga trafiken som för privatbilismen och gång- och cykeltrafiken. Man föreslog rondeller vid de större korsningarna, nya infarter till hamnområdet, att gator kunde slås ihop och att vägar kunde göras fyrfiliga. T.ex. förslags en direkt anslutning till hamnen från korsningen Motorgatan-Fraktvägen och även Hamnvägen lyftes fram som ett alternativ. Man påpekade att hela hamnen, Reinsgatan och Wasalandiaområdet är Vasas visitkort.

Man föreslog att Finska Sockers område borde rustas upp och tas i bruk för nya ändamål. En del ansåg att Vasklot borde bebyggas högt medan andra ansåg att lägre bebyggelse i mindre skala med rad- och parhus är lämpligare. Man föreslog även att man i planeringen av området kunde ta idéer från Vasklots gamla detaljplaner från 1900-talets början. Dessutom föreslog man att fula områden och byggnader skulle täckas med växtlighet. Man ansåg att förfallna områden borde snyggas upp och att Wasalandia området kunde göras till ett center för service och affärer. Dessutom förslags man att den högre bebyggelsen borde placeras längre in på ön medan bebyggelsen mot stränderna borde hållas lägre.

På enkäten som riktade sig till företagen svarade totalt tio personer. Den viktigaste saken för företaget i Vasklot var närheten till centrum men även hamnen, trafikförbindelserna till Vasa, Korsholm och andra ställen samt personalen. Bland de svarande fanns både de som representerade sig själv som privat person, företag som finns på Vasklot, företag intresserade att flytta till Vasklot, fastighetsägare och föreningar på Vasklot. Både små, medelstora och stora företag var representerade.

Bra ställen enligt företagen är längs Motorgatan, Vasklots hela östra del med hamnområdet och Finska Sockers område. Delar av hamnområdet, området kring snöavstjälningsplatsen, Wasalandia-området och området mellan Motorgatan och Sommarstigen behöver förändras. Både kollektivtrafiken och möjligheter för specialtransporter från hamnen både mot centrum och söderut bör utvecklas. Den viktiga hamnverksamheten bör beaktas i alla beslut. Företagen ville inte ha områden där boende och industri blandas ihop.

Företagen ansåg att hela sydvästra delen av Vasklot är lämpligt för industri och lagerområde i framtiden. Kontorsbyggnader och affärsverksamhet kunde i framtiden vara på Wasalandia området och på området kring Sing sing. Trafiken bör göras smidig både för tung trafik och kollektivtrafiken, båda behöver fungera. Dessutom önskade man att norra delen av Finska Sockers område skulle tas i användning.

5.2. Beredningsskede

5.2.1. Alternativ 1

5.2.2. Alternativ 2

5.3. Förslagsskede

5.4. Godkännande

6. Redogörelse för delgeneralplanen

6.1. Helhetsbeskrivning av och allmänna motiveringar till planen

Delgeneralplaneutkastet är uppgjort i två alternativ och till övriga delar är de identiska förutom i fråga om Motorgatan. I alternativ ett är Motorgatan anvisad på den nuvarande platsen och i alternativ två har den flyttats intill järnvägen på f.d. Wasalandias område. På grund av flyttningen finns det små skillnader i fråga om markanvändningen invid gatan. I alternativ ett skulle f.d. Wasalandiaområdet utvecklas till ett mera urbant område då det genom den rutplaneformade kvartersstrukturen skulle gå en livligt trafikerad gata. Hastighetsbegränsningarna på Motorgatan borde sänkas och korsningarna eventuellt bli ljusstyrda. Alternativ två möjliggör ett enhetligare och mot trafik mera skyddat bostadsområde, som skulle öppna sig mot Södra Stadsfjärden. Det här har angivits på plankartorna så att området för centrumfunktioner (C) är större i alternativ ett och mindre i alternativ två.

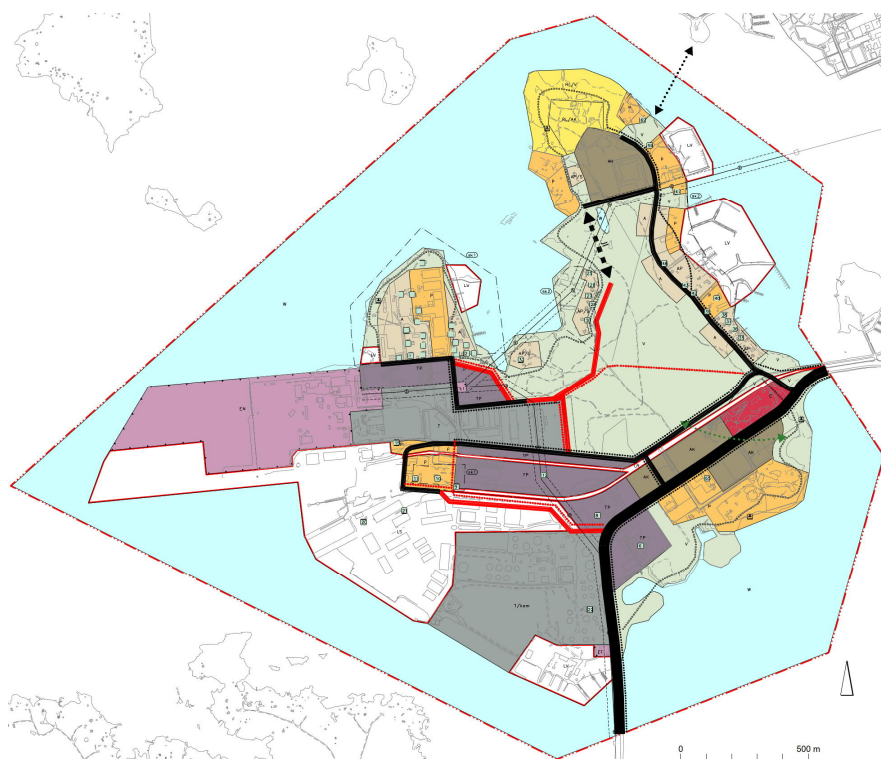


Bild 40. Utkast till delgeneralplan för Vasklot.

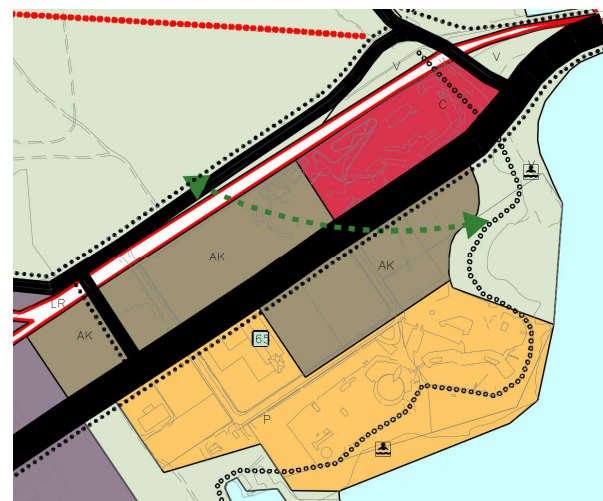


Bild 41. Utkast till delgeneralplan för Vasklot, alternativ 1.

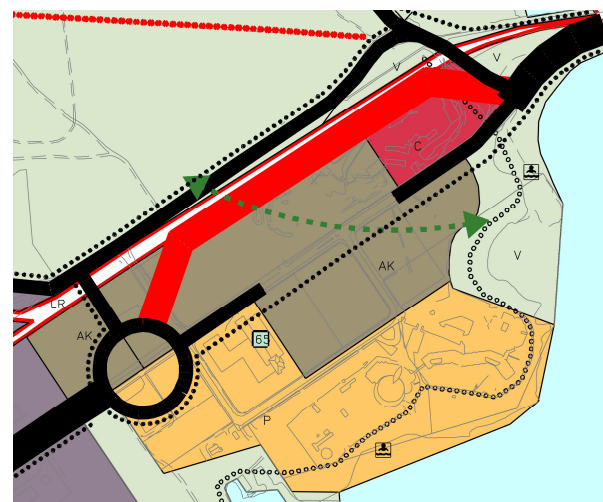


Bild 42. Utkast till delgeneralplan för Vasklot, alternativ 2.

I utkasten till delgeneralplan har bland annat följande funktioner anvisats:

- Område för centrumfunktioner (C), ca 3 ha (i alternativ 2 ca 2 ha)
- Område för bostadsvåringshus (AK, ca ha (i alternativ 2 ca 17 ha)
- Område för mångsidigt urbant boende (A), ca 9 ha
- Bostadsområde dominerat av småhus (AP), ca 7 ha
- Område för service, handel och arbetsplatser (P), ca 25 ha

- Industri- och lagerområde (T och T/kem), ca 45 ha (varav 16 ha T och 29 T/kem)
- Område för arbetsplatser (TP), ca 24 ha
- Campingområde (RL), ca 10 ha
- Område för rekreation (V), ca 74 ha
- Område för energiförsörjning (EN), ca 27 ha
- Hamnområde (LS), ca 48 ha
- Småbåtshamn (LV), ca 21 ha
- Vattenområde (W), ca 260 ha

Lösningarna i planutkastet är baserade på de uppställda målen, planer och utredningar som styr delgeneralplanen, respons i inledningsskedet samt annat utgångsmaterial. I enlighet med delgeneralplanens mål skapar lösningarna i delgeneralplaneutkastet förutsättningar för förtätning av samhällsstrukturen i närheten av Vasas stadskärna. Lösningarna fokuserar på utökat bostadsbyggande men utkasten möjliggör även bland annat utökning och utveckling av arbetsplatserna och servicen samt hamnverksamheten. Den trafikökning som de ökande arbetsplats- och invånarmängderna medför har beaktats och i delgeneralplaneutkasten har i synnerhet förutsättningarna för utveckling av gång-, cykel- och kollektivtrafiken betonats. Delgeneralplaneutkasten gör det möjligt att minska den tunga trafiken i centrum genom att dirigera trafiken söderifrån via den eventuella nya Hamnvägen direkt till hamnområdet i början av Motorgatan. Därtill har rekreationsmöjligheterna tryggats i utkasten bland annat genom att nästen hela Vasklatskogen har bibehållits som rekreationsområde och genom att behovet av en friluftsled vid stranden runt ön (förutom hamnområdet) har lyfts fram.

6.2. Boende

I delgeneralplaneutkasten har ny bosättning på ca 22 ha anvisats, vilket möjliggör byggande på ca 220 000 m² vy. Det här möjliggör ca 4 000 nya invånare på området, vilket innebär att år 2040 kunde totalt ca 4 500 invånare bo i Vasklot. Som komplettering till den nuvarande bosättningen har på Finska Sockers område och invid Uddnäsavägen anvisats ny bosättning i viss utsträckning. Nya bostadsområden har anvisats i ändan av Uddnäsavägen på f.d. Fennos område och delvis på campingområdet, på f.d. Wasalandiaområdet samt invid Uddnäsavägen.

Som utgångspunkter för planeringen av de nya bostadsområdena rekommenderas i detaljplaneringen och annan mera detaljerad planering exempelvis:

- Byggnadsmassor som är indelade i flera tillräckligt små delar och som avviker från varandra till både färg och höjd.
- Sadeltak som är lämpliga för solpaneler.
- En del av taken kan fungera som takträdgårdar, som också ger kvarteren liv, skapar tilltalande utomhusrum samt ökar gemenskapen i kvarteren.
- Trä som byggnadsmaterial i de mindre byggnaderna.

- Mitt i kvartersområdena för de högsta byggnaderna parkeringsutrymme i markplansvåningen.
- Gårdsområde för vistelse på däckskonstruktionen som täcker parkeringsutrymmet.

Vid detaljplaneringen av områdena och annan mera detaljerad planering bör bullernivåerna och de allmänna riktvärdena för bullret beaktas samt invid järnvägen även riktvärdena för vibrationer.

I delgeneralplanen har också angivits att campingområdet utvecklas till bostadsområde (AK) förutom stränderna, när verksamheten på campingområdet i området upphör eller flyttar någon annanstans. Området omfattar ca 3 ha och byggandet där kan ske efter år 2040, när de övriga bostadsområdena på delgeneralplaneområdet är bebyggda. Det är också möjligt att området bebyggs tidigare, ifall det föreligger hinder för förverkligandet av Wasalandiaområdet.

6.2.1. Finska Sockers område

På Finska Sockers f.d. fabriksområde finns sedan tidigare största delen av de nuvarande Vasklotbornas bostäder. Området är relativt tätt bebyggt och de egentliga industribyggnaderna är även i fortsättningen anvisade för annan verksamhet än för boende. Områdena på bågse sidorna om industribyggnaderna norr om Frilundsvägen är angivna som område för mångsidigt urbant boende (A). Det kompletterande byggandet på området bör vara måttligt och det bör anpassas till det befintliga byggnadsbeståndet och bestå av småhus i 1–2 våningar och radhus av typen town house.

Det nya bostadsbyggandet bör bilda kvarter med gemensamma parkeringsplatser och gemensamma gårdar, där det bör vara möjligt att exempelvis bygga gemensam bastu, lekstuga, ett litet kvartershönshus eller växthus. Utöver gemensamma gårdar rekommenderas en egen liten privat gård för alla bostäder.

Vid mera detaljerad planering av området bör beaktas att området är en byggd kulturmiljö av riksintresse (sk1). Områdets skala, karaktär, värdefulla stadsrum och det arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefulla byggnadsbeståndet på området bör bevaras. Vid mera detaljerad planering och när området bebyggs eller ändras på annat sätt ska man se till att dess särskilda värden bevaras. Områdenas kulturhistoriska värde bör framhåvas med högklassig och funktionell utveckling av miljöerna. Museimyndigheterna bör höras om planerna för området.

Kvartersexploateringen på Finska Sockers område bör hållas under $e=0,7$. Området bör utvecklas enligt principen om lågt och tätt byggande med betoning på social gemenskap. På området rymmer nya bostäder för ca 150 invånare.



Bild 43. Exempelkvarter på Finska Sockers område (Koriseva 2018).



Bild 44. Illustration av Finska Sockers område (Koriseva 2018).

6.2.2. Bostadsområdena vid Uddnäsavägen

På f.d. hotell Fennos område i korsningen av Uddnäsavägen och Gäddträskvägen har nytt flervåningshusbyggande (AK) anvisats. Området sträcker sig delvis även till södra delen av

det nuvarande campingområdet. Området omfattar ca 6 ha och där ryms bostäder för ca 1 200 invånare.

Vid utvecklingen av området bör de högre byggnadsmassorna placeras i mitten av området och vid kanten av Vasklotskogen. Høyden på byggnaderna bör trappas ner mot stranden så att så många bostäder som möjligt får havsutsikt. På det här sättet smälter bostadsområdet också in i öns former landskapsmässigt. Området bör avgränsas tätt som ett eget område och med ett parkliknande område omkring, vid vars kanter det bör finnas radhus av typen town house i 1–2 våningar.

Exploateringen av tomterna på området bör vara högst $e=2,0$. Med en genomsnittlig tomt-exploatering på $e=1,0$ är det möjligt att bygga totalt ca 60 000 m² vy.



Bild 45. Rekommenderad maximal exploatering i ändan av Uddnäsavägen.

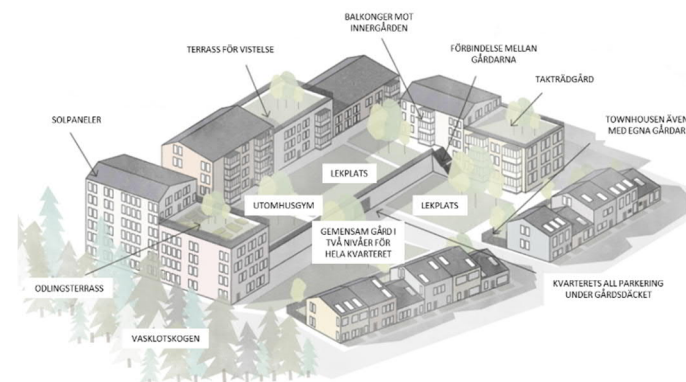


Bild 46. Exempelkvarter på Uddnäsavägens område (Koriseva 2018).



Bild 47. Illustration av Uddnäs vägens område (Koriseva 2018).

Områden för bostadsbyggande (A) är angivna även invid Uddnäs vägen vid kanten av Vasklotts kogen. På områdena bör utvecklas radhusområden som består av byggnader av typen town house i 1–2 våningar och som anpassas till det omgivande småhuslandskapets karaktär. Bostädernas ingångar bör vara riktade mot Uddnäs vägen och all trafik och parkering bör ordnas på gatsidan. Bakgårdarna mot det värdefulla skogsområdet bör vara gröna och trädgårdsaktiga. Områdena omfattar en yta på totalt ca 2,4 ha, som möjliggör byggande på ca 12 000 m² vy och bostäder för ca 150 invånare.



Bild 48. Exempel på en town house-byggnadsmassa invid Uddnäs vägen.

6.2.3. F.d. Wasalandiaområdet

Invid Motorgatan i närheten av Tropiclandia och på f.d. Wasalandiaområdet har flervåningshusbyggande (AK) anvisats. Området bör utvecklas i en mera urban riktning. De högsta byggnaderna bör placeras i områdets östra del. Området bör utvecklas som slutna kvarter som ett tätt och urbant område med stora parkliknande innergårdar. Genom det täta och

urbana slutna kvartersområdet bör en grönområdeskorridor som förenar Vasklotts kogen och stråket vid stranden placeras och där ska endast gång- och cykeltrafik vara tillåten.

Delgeneralplanens högsta byggnader bör placeras i det här området, som naturlig avslutning på viktiga vyer. De här tornen kan bilda en karakteriserande och lekfull mini-Manhattan-silhuett för framtidens Vasklot. Området är åtskilt från andra områden och därmed skuggar eller stör inte det höga byggandet befintliga bostadsområden. Tornen bör bestå av tydliga massor. Eftersom de eventuella tornen dominerar landskapet och syns på långt håll i Vasa bör det satsas på planeringen av dem. För att den bästa möjliga stadsbildsmässiga kvaliteten ska uppnås, rekommenderas att de produceras som resultat av en öppen arkitekturtävling.



Bild 49. Plats för högt byggande.

Före detta Wasalandiaområdet omfattar totalt ca 8 ha och möjliggör byggande på ca 150 000 m² vy och bostäder för ca 2 500 invånare. Tomtexploateringen på området bör vara högst $e=3,5$ och den bör variera så att de mest exploaterade kvarteren placeras i områdets östra utkant närmast centrum och glesare bebyggda kvarter i områdets västra utkant.



Bild 50. Rekommenderad maximal exploatering av tomterna invid Motorgatan.

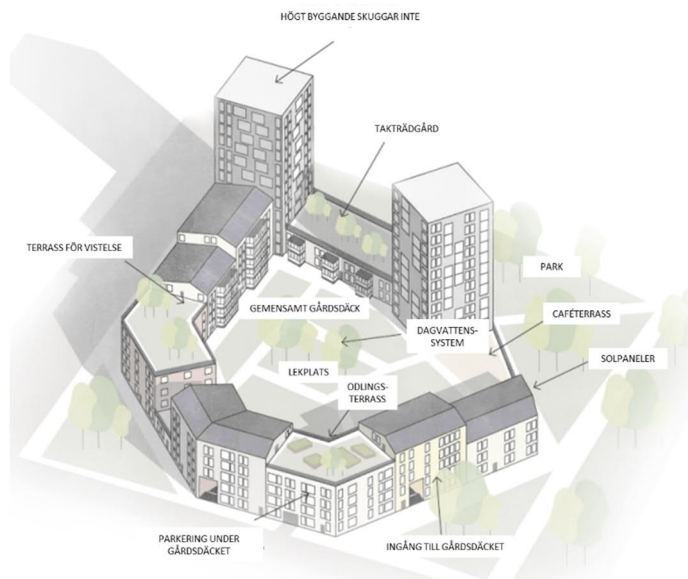


Bild 51. Exempelkvarter på f.d. Wasalandiaområdet (Koriseva 2018).



Bild 52. Illustration av f.d. Wasalandiaområdet (Koriseva 2018).

6.3. Arbetsplatser och service

6.3.1. Arbetsplats- och industriområden

Delgeneralplaneutkastet möjliggör en ökning i antalet arbetsplatser till uppskattningsvis ca 3700 arbetsplatser till år 2040. Vasklots betydelse för Vasa och hela Vasaregionen framhävs i synnerhet vad gäller utvecklingen i fråga om Wärtsiläs Smart Technology Hub samt hamn- och logistikfunktionerna.

I Vasklot finns arbetsplatsområden (TP) söder om Reinsgatan och i närheten av Industrigatans norra ända. Därtill har arbetsplatsområden anvisats på bägge sidorna om Motorgatan vid Fraktvägen. Arbetsplatsområden har reserverats för mångsidiga arbetsplatsfunktioner, såsom kontor, förvaltning och service samt även för sådan industriverksamhet som inte förorsakar betydande miljöölagenheter. Sammanlagt ca 24 ha arbetsplatsområden har anvisats i utkastet.

De för industri- och lagerverksamhet (T) reserverade områdena omfattar i praktiken området mellan Reinsgatan och Karlavägen, vilket exempelvis möjliggör byggandet av STH, som Wärtsilä planerar. På industri- och lagerområdet kan även utrymmen som betjänar annat än huvudanvändningsändamålet placeras, såsom kontors- och terminalutrymmen. I utkastet har industriområden på ca 16 ha anvisats.

T-kem-området är område för industri- och lagerbyggnader, där en betydande anläggning för tillverkning eller lagring av farliga kemikalier (T/kem) finns/får förläggas. Området gränsar i praktiken i enlighet med den nuvarande oljehamnen till Vasklots södra del väster om Motorgatan. Beteckningen T/kem gör det också möjligt att förlägga en LNG-terminal på området. Områdets areal är totalt ca 29 ha.

På planområdet verkar fyra s.k. Sevesoanläggningar, som övervakas av Säkerhets- och kemikalieverket Tukes, och av dem finns tre på den nuvarande oljehamnens (T/kem) område och en på Wärtsiläs fabriksområde. Sevesoområdena bör av säkerhetsskäl placeras skilt från bebyggelse och andra urbana funktioner. Så länge som Sevesoverksamhet finns på området, bör riskerna med Sevesoverksamheten beaktas vid detaljplanering och annan mera detaljerad planering. Vid mera detaljerad planering bör även Sevesoanläggningarnas konsultationszoner beaktas.

Till Wärtsiläs nuvarande fabriksfunktioner hör hantering av ämnen som medför risk för storoelyckor, s.k. Sevesofunktioner. Riskerna med Sevesoverksamheten bör beaktas vid detaljplanering och annan mera detaljerad planering. Hanteringen av farliga ämnen/Sevesoverksamheten får inte förorsaka fara för invånarna på Finska Sockers område.

Hamnområdet är anvisat som område för hamnverksamhet (LS). På området kan placeras funktioner som behövs för hamnverksamheten. Det i delgeneralplanen reserverade området gör det också möjligt att utvidga hamnverksamheten och utvidgningen kan ske i form av utfyllnadsområden i havet öster om det nuvarande kraftverket och Reinskajen. Hamn-

området omfattar en yta på ca 48 ha, varav 9 ha utgör utvidgningsmån mot havet. Utvidgningen stämmer överens med den gällande detaljplanen och går ända till den befintliga vågbrytaren.

6.3.2. Stadsdelscentrum och annan service

Wasalandiaområdet är en naturlig plats för stadsdelscentrumet, som bland annat kommer att bestå av service, torg, och cykelparkering. Stadsdelscentrumet ska fungera som en mötesplats för Vasklotborna. Servicen bör förverkligas som en del av den nya kvartersstrukturen, i vilken även kontor och bostäder ingår. Enligt planen är området anvisat för centrumfunktioner (C). På området kan placeras affärer, offentlig och privat service och förvaltning, centrumboende samt arbetsplatser som inte medför miljöolägenheter. De utrymmen som finns i byggnadernas markplansvåning och öppnar sig mot gatan bör i regel anvisas som affärs- eller kontorslokaler. Området för centrumfunktioner gör det möjligt att utveckla ett kommersiellt centrum i Vasklot och därmed ett stadsdelscentrum. På området får inte i 71c § MarkByggl avsedda stora detaljhandelsenheter förläggas.

Vid planeringen av byggandet bör ändringsflexibilitet beaktas så att eventuella framtida ändringar blir möjliga.

För daghem och serviceboende har inte någon exakt plats anvisats i planen. Funktionerna kan dock vid behov förläggas i stadsdelscentret eller i dess närhet på området för centrumfunktioner eller på det angränsande bostadsvåningshusområdet.

I alternativ ett har ca 3 ha anvisats som område för centrumfunktioner och i alternativ två ca 2 ha.

Utöver stadsdelscentrum har i delgeneralplanen anvisats områden för service, handel och arbetsplatser (P) på flera ställen, totalt ca 25 ha. Söder om Motorgatan har området där hotellet och badanläggningen finns angivits och invid gatan området där nuvarande företag finns. Öster om Uddnäs vägen har båtklubbarnas landområden angivits, på Finska Sockers område de f.d. industribyggnaderna och bredvid hamnområdet funktionerna invid Skeppsredaregatan. Därtill har f.d. flyghamnsområdet i Vasklots norra del och de privata basturna vid Månvikens östra strand angivits som områden för service, handel och arbetsplatser (P). På områdena får i först hand placeras offentlig och privat service, affärer, kontor och arbetsplatser. Därtill kan på områdena högst 30 % av områdets våningsyta utgöra boende. På området får inte i 71c § MarkByggl avsedda stora detaljhandelsenheter förläggas.

Vid detaljplaneringen av områdena och annan mera detaljerad planering bör bullernivåerna och de allmänna riktvärdena för bullret beaktas samt invid järnvägen även riktvärdena för vibrationer.

6.3.3. Fritidsservice

Campingområdet på Vasklots norra udde är i planutkastens angivet som campingområde (RL), vars användningsändamål kommer att utvecklas för boende (/AK) och rekreativ användning (/V). Områdets södra del är något mindre än campingområdets nuvarande område. I planutkastens har en friluftsled anvisats längs stränderna, eftersom det är viktigt med allmän tillgång till stränderna för alla. När verksamheten på campingområdet flyttas eller upphör, bör området utvecklas som rekreativ område och strandpark samt i framtiden delvis även för boende.

I planen har anvisats fem båthamnar (LV) som områden för båt hobbyverksamhet och båt- och kajplatser.

6.4. Trafik

6.4.1. Fordonstrafik och trafiknät

En av de största utmaningarna i och med de ökande trafikmängderna i Vasklot är att mobiliteten på området inte enbart är baserad på biltrafik. Strävan är att minska fordonstrafiken genom att påverka rörelsevanorna så att gång-, cykel- och kollektivtrafik främjas.

De mest betydande ändringarna i trafiknätet är förbindelserna till Wärtsiläs Smart Technology Hub och hamnen samt kollektivtrafikgator för att förbättra smidigheten i trafiken och tillgängligheten. Den nya gatuförbindelsen från Reinsgatan till Karlavägen förbättrar tillgängligheten till Finska Sockers område och Wärtsiläs STH-områden. Gatuförbindelsen gör det också möjligt att utveckla industriområdet norr om Reinsgatan som en större helhet, ifall Industrigatan bryts av på avsnittet mellan Reinsgatan och Karlavägen. Även den nya kollektivtrafik- och cykelgatan från Karlavägen till Industrigatan/Frilundsvägen samt från Gäddträskvägen till Karlavägen förbättrar tillgängligheten till STH-området och Finska Sockers bostadsområde och främjar användningen av hållbara färdssätt.

I delgeneralplaneutkastets alternativ 1 har Motorgatan anvisats på dess nuvarande plats. Byggandet av ett nytt bostadsområde och stadsdelscentrum invid gatan kommer emellertid att kräva ändringar i fråga om gatan åtminstone för att sänka körhastigheten. Gatan borde i det här alternativet utvecklas som en säker och grön stadsboulevard "Vasklotesplanaden", och korsningarna borde vid behov vara ljusstyrda.

I delgeneralplaneutkastets alternativ 2 har Motorgatan flyttats invid järnvägen vid f.d. Wasalandiaområdet. Det här gör det möjligt att styra omfartstrafiken förbi det nya bostadsområdet, varvid det är möjligt att utveckla bostads- och stadsdelscentrumområdet som en mera enhetlig helhet samt ett mera gång- och cykeldominerat område.

Strävan bör vara att i mån av möjlighet flytta specialtransporterna som går genom centrum samt bl.a. transporterna av farliga ämnen till den eventuella Hamnvägen och den nya landsvägsförbindelsen Kuni-Martois.

6.4.2. Järnvägen

I planen har järnvägsområden (LR) anvisats ända till hamnområdet. Områdena är avsedda för järnvägsfunktioner, vilket bl.a. möjliggör virkeslastningsfunktioner samt persontrafik-hållplatser vid järnvägen på området. I gatuplaneringen som berör plankorsningsområdena bör trafiksäkerheten beaktas.

6.4.3. Kollektiv trafik

För utveckling av kollektivtrafiken har två nya förbindelsebehov för kollektivtrafik angivits i planutkastet (jl). Gatorna bör också vara lämpliga som gång- och cykelleder. Kollektivtrafik-gatorna främjar tillgängligheten till bostads- och arbetsplatsområdena samt förbättrar busstrafikens funktion genom att förbinda de olika områdena i Vasklot med varandra. Gatuförbindelserna gör att bussarna kan cirkulera och promenadavstånden till hållplatserna förkortas och exempelvis tillgängligheten till centrum förbättras. När trafikförhållandena förbättras kommer kollektivtrafiken att vara mera lockande och användningen att öka. Kollektivtrafiken bör därtill utvecklas via separata program och planer.

Järnvägen till Vasklot kan utvecklas för persontrafik och på banområdena bör vid detaljplanering och annan mera detaljerad planering reserveras utrymme för tåghållplatser. Vid planeringen bör även möjligheten att bygga ett snabbspårvägssystem i framtiden beaktas. Ett snabbspårvägssystem skulle höja standarden på kollektivtrafiken i Vasa mellan hamnen, centrum och arbetsplatsområdena i Södra Vasa.

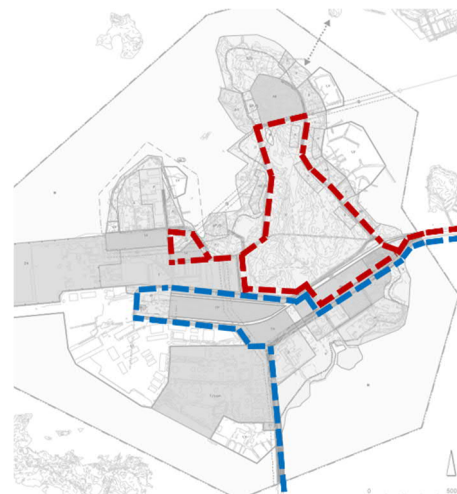


Bild 53. I delgeneralplanen föreslaget kollektivtrafiknät.

6.4.4. Gång och cykling

Med tanke på dess läge nära centrum är Vasklot en potentiell cyklingsstadsdel. Målet är smidiga, säkra och högklassiga rutter samt bra underhåll av fotgångar- och cykellederna. I utkastet utvecklas och utvidgas cykelvägsnätet så att Vasklot så enkelt och tryggt som möjligt nås även till fots och med cykel. Stomme för målnätet bildar följande huvudcykelvägar med förbindelser:

- Förbindelse från centrum till hamnen: rutt längs järnvägen – Blå vägen – Reinsgatan
- Förbindelse från centrum via f.d. Wasalandiaområdet till Sundom: rutt Vasaesplanaden – Motorgatan – landsväg 6741
- Förbindelse från Brändö till Vasklot: rutt (Beckholmen –) Uddnäs vägen – Motorgatan/längs järnvägen

Som nya gång- och cykeltrafikrutter har i delgeneralplanen anvisats följande förbindelser:

- En ny förbindelse mellan campingområdet och Brändö: en ny förbindelse över vattnet
- En ny förbindelse till Vasklot industriområde och Finska Sockers område: längs "Vasklotbanan" som anläggs från nya Frilundsvägen till Karlavägen samt från Karlavägen genom rekreationsområdet till Motorgatan
- En ny förbindelse: från f.d. Wasalandiaområdet till Vasklot rekreationsområde: rutt Rodergatan–Blå vägen/Reinsgatan
- En ny förbindelse till hamnen: rutt hamnen–Fraktvägen–Motorgatan

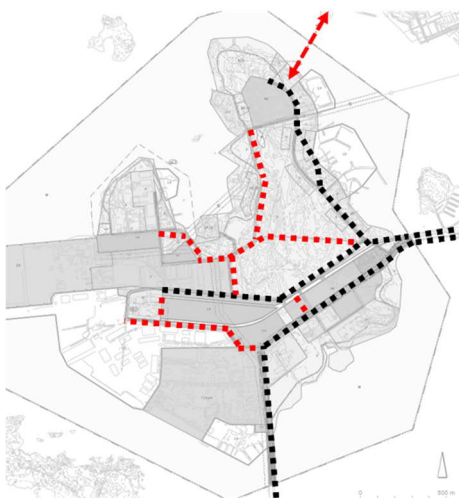


Bild 54. I delgeneralplanen anvisat huvudnät för gång- och cykeltrafik.

Målet för gång- och cykelvägarnas huvudnät är kvalitetskorridorstandard, där fotgängartrafiken skiljs åt från cyklingen. Störst är behovet av en ny cykelväg för närvarande på avsnittet genom rekreationsområdet, eftersom fordonstrafikmängderna på Blå vägen och Reinsgatan kommer att öka betydligt när Wärtsilä flyttar verksamhet till Vasklot.

I planen har separat en friluftsled som ska utvecklas angivits längs med stränderna i Vasklot runt Finska Sockers område och campingområdet. Friluftsleden från Sundomhålet, Stadsfjärdsstråket, går via Vasklots sydöstra del. En ny förbindelse över vattnet vid ändan av Uddnäs vägen skulle också göra det möjligt att stråket kring Norra stadsfjärden går längs med stränderna. Förbindelsebehovet som gäller en bro för lätttrafik kan förverkligas exempelvis i form av en lyftbro med hiss, en linbana eller en färjeförbindelse.

6.4.5. Parkering

Parkeringen styrs av stadens parkeringspolitik. Allmän princip för parkeringen är att den parkering som markanvändningen medför sker på den egna tomten. Invid matargatorna anvisas ingen parkering. Helheten som gäller fordonsparkering i Vasklot förändras inte väsentligt i och med delgeneralplanlösningarna.

På Wärtsiläs nuvarande fabriksområde i centrum parkerar ca 800 bilar. Målet är att användningen av kollektivtrafik och cykling till arbetsplatsen ska öka i och med Wärtsiläs flytt till Vasklot. Placeringen av parkeringsplatserna och dimensioneringen av mängden parkeringsplatser preciseras i detaljplanen.

I hamnen behövs fler parkeringsplatser på passagerarhamnsområdet utöver de nuvarande ca 200 platserna. Den övriga industrins nuvarande och de nya bilplatserna i anslutning till industrin finns på tomterna.

Dimensioneringen av parkeringsplatserna bör genomföras i enlighet med Vasas parkeringspolitik.

6.5. Natur och vatten

6.5.1. Parkområden

Vasklotskogen i mitten av ön är i delgeneralplanen anvisad som grönområde (V). Området bör bevaras i naturenligt tillstånd och stigarna, friluftslederna och motionsbanan/skidspåret bör bibehållas på området. Redan nu fungerar skogsområdet som rekreationsområde för bland annat Vasklotborna och dem som bor i centrum av Vasa. Områdets betydelse kommer att öka i framtiden när folkmängden i Vasklot ökar.

I planen har utöver skogsområdet anvisats så mycket grönområden (V) som möjligt längs stränderna, där även en friluftsled kring ön har anvisats (bild 55). Mellan Myrgrundsbron och Vasklotbron är rutten en del av Stadsfjärdsstråket runt Södra stadsfjärden. Efter stadsdelscentrumet fortsätter rutten längs Uddnäs vägen i form av en gång- och cykelväg ända till campingområdet, där den fortsätter som friluftsled längs med stränderna delvis via Månviksvägen omkring udden med Finska Sockers område ända till Frilundsvägens västra ända. I så stor utsträckning som möjligt går rutten på grönområden och i parker.

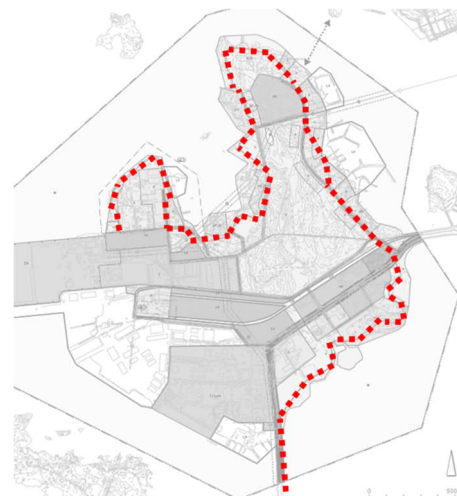


Bild 55. I delgeneralplanen har en friluftsled föreslagits längs stränderna förutom på hamn- och industriområdet.

Badstränderna på ön är i delgeneralplanen angivna med objektsbeteckning. Den befintliga hundparken, äventyrsparken (repliklättring) och minigolfbanan samt beach volley-, fotbolls-, tennis- och korgbollsplanerna finns alla på grönområden.

När campingområdesverksamheten flyttar eller upphör, bör strandområdena där utvecklas som rekreatiomsområde/strandpark. I strandparken kan det exempelvis finnas terrasscafé/-restaurang och offentlig bastu, med simmöjligheter. Från strandparken öppnas vackra vyer mot havet och Vasas fastland. Tillgängligheten till stränderna för fotgängare bör också förbättras under den tid verksamheten på campingområdet pågår.

Utöver rekreatiomsområden har i planen anvisats ett grönförbindelsebehov mellan Vasklot-skogen och simstranden på Paradisön. Förbindelsebehovet bör beaktas vid detaljplaneringen av f.d. Wasalandiaområdet och övrig mera detaljerad planering. Förbindelsen bör förverkligas med en bandliknande kedja av små parker, där förbindelsen på korta sträckor också kan förverkligas till och med som en grön offentlig stig. Vid planeringen av parkkedjan och förbindelsen bör trivsels- och grönskan vid förbindelsen beaktas.



Bild 56. Illustration: det är möjligt att i campingområdets park placera exempelvis ett terrasscafé och en offentlig bastu (Koriseva 2018).

6.5.2. Vattenområden

Havsområdet omkring Vasklot är i planen angivet som vattenområde (W). Åtgärder som förändrar havsstränderna får inte vidtas utan nödvändiga tillstånd. I Månviken bör därtill stor natebock som lever i viken beaktas och förhållandena för den får inte försvagas utan tillstånd av vederbörande myndighet.

6.5.3. Dagvatten

Absorberande ytor bör föredras på delgeneralplaneområdet och dagvatten som uppstår på området bör hanteras och behandlas på området. Dagvatten ska i huvudsak hanteras och behandlas tomt- och kvartersvis, både kvantitativt och kvalitativt. På allmänna områden ska utrymme reserveras för områdesvis hantering samt för eventuell översvämningshantering. Gatuområden bör i detaljplan planeras så att man kan säkerställa att dagvattnet leds områdesvis.

I första hand bör dagvattnet fördröjas på fastigheterna men det är också möjligt att utöka och dela upp den fördröjande kapaciteten exempelvis på grönområden. Om fördröjning är omöjlig på bebyggda områden, kan dagvattnet som en sista lösning ledas i dagvattennät. Dagvattnet bör behandlas innan det rinner ut i vattendrag.

På hela delgeneralplaneområdet bör genomsläpplig ytbeläggning föredras. Vid planeringen av gator och andra allmänna områden bör ekologiska dagvattenlösningar användas.

Dagvattenavloppet bör lösas närmare i detaljplanen och i samband med planeringen av byggandet på tomterna. Vid detaljplaneringen och annan mera detaljerad planering bör även grönområdeskoefficienterna beaktas.

6.6. Kulturhistoriska värden

6.6.1. Byggda kulturmiljöer av riksintresse

I Vasklot finns två byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY): Finska Sockers område och Vasklot järnvägsstations område. De byggda kulturmiljöerna av riksintresse har i delgeneralplanen beteckningen sk-1. Byggnadsarvet på områdena ska värnas genom att områdena hålls i ändamålsenlig användning. Områdets skala, karaktär, värdefulla stadsrum och det arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefulla byggnadsbeståndet på området bör bevaras. När området bebyggs eller ändras på annat sätt ska man se till att områdets särskilda värden bevaras. Områdenas kulturhistoriska värde bör framhåvas med högklassig och funktionell utveckling av miljöerna. Museimyndigheterna bör höras om planerna för området.

1. Finska Sockers Vasafabrik med bostadsområde
2. Vasklot järnvägsstationsområde

6.6.2. För landskapet eller lokalt värdefulla områdeshelheter

I delgeneralplanen har för landskapet eller lokalt värdefulla områdeshelheter beteckningen sk-2. Byggnadsarvet värnas genom att området hålls i ändamålsenlig användning. Områdets skala, karaktär, värdefulla stadsrum och det arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefulla byggnadsbeståndet på området bör bevaras. När området bebyggs eller ändras på annat sätt ska man se till att områdets särskilda värden bevaras.

1. Månvikens villaområde
2. Uddnäs vägen och strandområdet

6.6.3. Värdefulla objekt

I delgeneralplanen är Vasklots arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefulla objekt angivna med objektsbeteckningar. I planen har objekt angivits för vilka Vasa stads, Närings-, trafik- och miljöcentralens i Södra Österbottens och Österbottens museums gemensamma utvärderingsgrupp i sin åtgärdsrekommendation har föreslagit skyddsbezeichnung. Objektsnumreringen är baserad på numreringen i den kulturhistoriska utredningen.

Objektsbeteckningarna på Finska Sockers område är baserade på värderings- och åtgärdsrekommendationerna i byggnadsinventeringen av Finska Sockers område. Delgeneralplanen gör det lättare att beakta objekt i samband med mera detaljerad planering.

- 1 Finska Sockers bostadsområde, tegelbyggnaderna
- 2 Finska Sockers bostadsområde, träbyggnaderna
- 6 F.d. Wickströms fabriksområde, Motorgatan 13
- 8 Nobel Standards vaktstuga
- 9 Järnvägsstationen
- 10 Stationsmästarens hus inklusive gårdsplan
- 11 Tulltjänstemannahuset
- 12 F.d. brandstationen
- 15 Sing-sing
- 20 Gamla hamnkontoret
- 21 Pumphuset
- 22 Gulf Oils betongcistern
- 24 Villa Narciss, Gäddträskvägen
- 25 Månviksgatan 2, Villa Haglund
- 26 Månviksgatan 4
- 27 Månviksgatan 6
- 28 Månviksgatan 8
- 30 Villa Kurtén, Månviksgatan
- 32 Villa Stenfors
- 35 Uddnäs vägen 6
- 36 Uddnäs vägen 8
- 37 Uddnäs vägen 10

- 38 Uddnäs vägen 12
- 39 Vaktmästarbostaden på Uddnäs vägen 14
- 40 Restaurang Seglis på Uddnäs vägen 14
- 42 Uddnäs vägen 16
- 43 Uddnäs vägen 18/Villa Grönroos
- 46 Uddnäs vägen 22
- 47 Uddnäs vägen, Villa Finnilä
- 59 Segelföreningens paviljong Merenkyntäjät
- 62 Flygplanshall
- 65 Sägatan 2 f.d. Hienopaja Hehku, de äldsta delarna

Byggnaderna på Finska Sockers område:

- A1 – Klocktorsbyggnad
- A2 – Fabriksbyggnad
- A5 – Verkstad
- A6 – Lagerbyggnad
- A13 – Nytt kraftverk
- C1 – Ignatiuksen Kastanja A.2
- C2 – Ignatiuksen Jalava A.3
- C4 – Ignatiuksen Poppeli A.5
- C8 – Ignatius Lönn A.16
- C9 – Ignatius Lönn A.17
- D3 – Bostadshus A.9
- D10 – Förmännens bostadshus A.8
- D11 – Arbetarbostad A.10
- D15 – Bostadshus A.14 (TYP-A)
- D16 – Bostadshus A.15 (TYP-B)
- D17 – Bostadshus A.13 (TYP-C)
- D18 – Bostadshus A.18
- D19 – Bostadshus A.19
- E1 – Fabriksdirektörens bostadshus A.1.
- H1 – Förmännens bostadshus A.7

6.6.4. Kulturhistoriska områdestyper

Vasklots särprägel utgörs av den historiska bild som skapas av funktionella områdestyper från olika tidsperioder samt naturtillståndet. Mål för planen är att värna om naturens och den byggda miljöns värden.

Enligt den kulturhistoriska utredningen är det karakteristiska för Vasklot områdestyper där verksamheterna etablerats för mycket länge sedan. Beträffande områdeshelheterna och – typerna kan Vasklot delas in i följande områdestyper enligt tidsperioden:

- tidig industri och arbetarbostäder
- tidig industri och affärliv

- järnvägsstation och banområde
- hamnfunktioner, tidig villamiljö och bostadsfastigheter
- turism, inkvartering och fritid
- småbåtsfunktioner
- industrianläggningar från modern tid och affärliv
- bro-, kaj- och trafikområden samt
- separata objekt

Utmärkande för Vasklot som helhet är sedan länge, till och med ända sedan slutet av 1800-talet etablerade funktionella områdestyper, deras identitet som anknyter till ön, de kulturhistoriska värdenas olika skikt samt fenomenens läsbarhet.

Bevarandet av öhelheten och de kulturhistoriska värdena hos dess områdestyper förutsätter att användningen och byggandet fortsätter så förståeligt och avläsbart som möjligt och ställvis i enlighet med det ursprungliga. Byggnadsbeståndet på ön vittnar om historiska tidsperioder och händelser under dem, byggnadsskeden, planeringsideal, funktioner från användningstiden, samhällen och sociala fenomen. Känsligast för förändringar är de byggnader och funktioner inklusive företeelser som är i tät växelverkan med den blandade strukturen på områdena.

Områdestyperna är inte angivna på plankartan.

6.7. Samhällsteknisk försörjning

Vaskiluodon Voima Oy:s kraftverk är i planen angiven som område för energiförsörjning (EN). Eventuella behov av utvidgning av kraftverket har beaktats så att en utvidgningsmån har anvisats anläggningen genom utfyllnad i havet. Den i planen angivna utvidgningen stämmer överens med den gällande detaljplanen och går ända till den befintliga vågbrytaren. I planutkastet har ett energiförsörjningsområde på totalt ca 27 ha anvisats och av det är knappt hälften utvidgningsmån.

Från kraftverket går fyra 110 kV:s kraftledningar, med vilka 230 MW elenergi leds från kraftverket i Vasklot till det riksomfattande nätet. Av kraftledningarna fortsätter två genom Vasklot över Norra stadsfjärden och runt centrum av Vasa ända till Toby. Två ledningar vänder öster om Industrigatan söderut och går längs Myrgrundsbron, varefter den ena också vänder via Munsmo och Tölby till Toby station och den andra fortsätter via Malax söderut. Samtliga fyra ledningar ägs av EPV Regionalnät Ab.

Ledningsområdet för en 110 kV:s kraftledning består av en 26 meter bred ledningsgata och på vardera sidan om det tio meter breda kantzoner. Ledningsgatan är belagd med byggförbud och där får inga sådana åtgärder vidtas som riskerar elöverföringen. I randzonerna är trädens växthöjd begränsad. Kraftledningarnas ledningsområden har märkts ut på plankartan.

Vasa Frivilliga Brandkår rf:s verksamhetslokaler invid Myrgrundsbron är i planen anvisade som område för samhällsteknisk försörjning (ET). Därtill är transformatorstationen under kraftledningslinjen invid Industrigatan anvisad som ET-område.

Övriga samhällstekniska nät ska placeras på gatuområden.

6.8. Delgeneralplanens förhållande till styrning på högre nivå

6.8.1. Riksomfattande mål för områdesanvändningen

För delgeneralplanens förhållande till de riksomfattande områdesanvändningsmålen redogörs i kapitel 11.1. i den bifogade rapporten Konsekvensbedömning av delgeneralplanen för Vasklot.

6.8.2. Landskapsplanen

För delgeneralplanens förhållande till landskapsplanläggningen redogörs i kapitel 11.2. i den bifogade rapporten Konsekvensbedömning av delgeneralplanen för Vasklot.

6.8.3. Strukturmodell för Vasaregionen 2040

Enligt Vasaregionens strukturmodell 2040 är planområdet beläget i en tillväxtkorridor för utveckling av näringar. Området hör även till ett boendecentrum som ska utvecklas, ett nuvarande arbetsplatscentrum som ska utvecklas och servicecentrum som ska utvecklas. Utkastet till delgeneralplan stämmer överens med strukturmodellen.

7. Delgeneralplanens konsekvenser

Vid utarbetandet av en generalplan ska enligt 9 § i markanvändnings- och bygglagen samt 1 § i markanvändnings- och byggförordningen planens konsekvenser bedömas. När planens konsekvenser utreds ska planens uppgift och syfte beaktas.

Bedömningen av konsekvenserna av delgeneralplanen för Vasklot är utarbetad av FCG Design och planering Ab. I planutkastskedet har planens betydande konsekvenser identifierats och på basis av dem eventuella motstridiga planlösningar och rekommendationer har getts för den fortsatta planeringen i planförslagsskedet. Två versioner av delgeneralplaneutkastet har gjorts upp, vilket har beaktats vid bedömningen av konsekvenserna. Arbetet genomförs i två steg. I första skedet har en komprimerad preliminär konsekvensbedömning beträffande planutkastet utarbetats och i förslagsskedet utarbetas en noggrannare konsekvensbedömning utgående från förslagsskedets planlösning.

Delgeneralplanen gör det möjligt att förtäta Vasa centrum och tätort samt att komplettera byggandet, och det målet stämmer också överens med landskapsplanen. Den samhällsstruktur som föreslagits i delgeneralplaneutkastet möjliggör utvidgning av befintliga funktioner och stöder tillväxten av ett enhetligt industri- och arbetsplatsområde samt utvidgning av bostadsområdena. I delgeneralplaneutkastet presenteras lösningar som förbättrar tillgängligheten till området med kollektivtrafik, cykel och till fots. Planutkastet möjliggör infrastrukturinvesteringar, såsom genomförandet av Hamnvägen och till och med en snabbspårväg eller persontågtrafik. En befolkningstillväxt på ca 4 000 invånare ökar trafiken med uppskattningsvis ca 3 600–4 000 bilar per dygn. På området uppkommer även ca 3 000 arbetsplatser, varav ca 1 300 är nya arbetsplatser. De nya arbetsplatserna för med sig betydande indirekta konsekvenser för staden, såsom kommunalskatteinkomster och samfundsskatteinkomster av företagets verksamhet. Planutkastet gör det möjligt att den regionalt betydelsefulla verksamheten i Vasa hamn fortsätter och utvidgas. Bedömningen visar att förverkligandet av området innebär direkt ekonomisk nytta för staden.

På Vasklot delgeneralplaneområde eller i dess omedelbara närmiljö finns inga Naturaområden, inga naturskyddsområden och inte heller några i skyddsprogram avsedda områden. Några betydande negativa konsekvenser för växt- och djurarterna beräknas inte uppkomma, ifall åkergrödans livsmiljö kan beaktas i detaljplaneringsskedet. Den totala mängden ogenomsläppliga ytor på planeringsområdet ökar med ca 15 % i och med utbyggnaden, vilket innebär att dagvattenmängderna ökar. Planeringsområdet är inte beläget på grundvattenområde. Planutkastets klimatkonsekvenser beror på att de som är i jobb på området och invånarmängden på området ökar, vilket ökar energiförbrukningen samt mobiliteten. Eftersom invånarmängden på ön mångfaldigas, kan konstateras att lokalt är konsekvenserna för växthusgasutsläppen betydande. Om det nya byggandet invid Uddnäs vägen och i norra delen av Vasklot är lägre än det omgivande trädbeståndet (den silhuett som trädbeståndet bildar), blir konsekvenserna för landskapet mindre. Bevarandet av den byggda miljön säkerställs med generalplanebeteckningar.

Ökad sysselsättning ökar områdets livskraft och förbättrar välfärden bland områdets invånare. Utöver de sysselsättande konsekvenserna har trafikökningen och dess eventuella följdverkningar (buller, utsläpp, trafiksäkerheten) betydande konsekvenser för människorna. De nya bostadsområden som är anvisade i delgeneralplaneutkastet är i stor utsträckning placerade på samma platser som det som önskades i invånarenkäten (Vasa stad 2019) och utredningen om möjligheterna till bostadsbyggande i Vasklot (Koriseva 2018). Ur invånarnas synvinkel skapar planen dock inte någon enhetlig by eller stadsdel, eftersom arbetsplatsområdena och den omfattande parken och skogen delar in ön i delar. I delgeneralplaneutkastalternativ 1 är det svårare att göra det flervåningshusområde som har anvisats invid Motorgatan trivsamt. Alternativ 2 (flyttning av Motorgatan) möjliggör en trivsammare stadsmiljö, eftersom en flyttning av gatan styr trafikströmmarna från mitten av området till utkanten av det. Planlösningen bevarar skogen i Vasklot och rekreationsförbindelserna i den, vilka flitigt används för utevistelse och rekreation.

8. Delgeneralplanens genomförande

Delgeneralplanen styr detaljplaneringen och övrig markanvändningsplanering. Områdesanvändningen bör planeras så att genomförandet av generalplanen inte försvåras. Delgeneralplanen ersätter gällande Vasa generalplan 2030 för planområdet. På detaljplanenivå in- verkar delgeneralplanen inte på gällande detaljplaner utan endast på detaljplaneändringar.

Genomförandeordningen beträffande delgeneralplanen fastställs för detaljplanläggnings- områdena i samband med stadens program för genomförande av markanvändningen. Ge- nomförandeprogrammet utarbetas som en del av stadens helhetsstrategi och i det upptas för hela stadens del utbudet och behovet av olika typer av tomter samt de kommunaltekniska investeringarna tillsammans med bland andra stadens social- och hälsovårdsväsandes samt bildningsväsandes servicenät. Programmet uppdateras med jämna mellanrum, varvid förändringarna i verksamhetsmiljön kan beaktas och vid behov kan genomförandeord- ningen och tidtabellerna ändras.