

ÖVERGRIPANDE PLAN FÖR VASAS PROMENADCENTRUM



Beskrivning

Vasa stads planläggning

2020

Innehåll

1. Utgångspunkter	3
2. Mål och avgränsning	4
3. Den övergripande planens delområden.....	5
3.1. Hovrättsplanen på avsnittet Bangatan–Storalånggatan	5
3.2. Storalånggatan och Vasaesplanaden.....	7
3.3. Nuvarande gågata och torgmiljön.....	8
3.4. Teräsgränden	11
3.5. Bankirgränden.....	11
3.6. Hovrättsplanen på sträckan Rådhusgatan–Strandgatan.....	12
4. Växelverkan kring den övergripande planen samt beredning och genomförande av den	14

BAKGRUNDSUTREDNINGAR

- Vaasan kauppatorin yleissuunnitelma ja suunnitteluohjeet, Arkkitehtitoimisto Aitoaho-Viljanen, 2018 (Översiktsplan och planeringsanvisningar för Vasa salutorg, Arkitektbyrå Aitoaho-Viljanen, 2018)

BILAGOR

- Kartalternativen ”Symmetri” och ”Från järnvägen till stranden” i den övergripande planen för Vasas promenadcentrum

1. Utgångspunkter

Stadscentrumet är stadens "hjärta" och utgör grunden för stadens identitet. Vasas rutplanecentrum med sina esplanader, brandgator och värdefulla offentliga byggnader är en byggd kulturmiljö av riksintresse. Vasas nuvarande promenadcentrum färdigställdes 2006 i samband med stadens 400-årsjubileum. Vasas promenadcentrum har visat sin funktionalitet och sitt berättigande som högklassig europeisk gågatumiljö. För att det även i fortsättningen ska behålla sin image som stadens "främsta plats" krävs ett kontinuerligt utvecklande. Att utvidga promenadcentrumet och utveckla området är därför viktiga strategiska mål och åtgärder i utvecklandet av staden.

Vasa promenadcentrums historia:

- Utvecklandet av Vasas promenadcentrum började 1980, då stadsstyrelsen fattade beslut om ett bilfritt torg.
- Från 1988 fungerade Hovrättsesplanaden tillfälligt som gågata om somrarna.
- Det 1:a skedet av en parkeringsanläggning under torget blev färdigt 1995, varvid torget belades på nytt med de gamla gatstenarna och torgområdet förminskades utrymmesmässigt med dubbla rader av lindar vid Övre och Nedre torget.
- Ett nytt skede i utvecklandet var fastställandet av delgeneralplanen år 1995.
- År 1997 grundades Vasa Affärscentrum rf, som i utvecklingsarbetet fungerade som en länk mellan centrums företagare, affärer, fastighetsägare och staden.
- Översiktsplanen för promenadcentrumet godkändes år 2000. Den utarbetades av arkitektbyrån Aitoaho-Viljanen.
- Parkeringsanläggningens 2:a skede färdigställdes 2003. Samtidigt framskred planeringen av promenadcentrums ytliga delar. Som ytmaterial valdes till stor del natursten, dvs. vid sidan av den traditionella gatstenen användes BalticBrown-granitplattor. Ett ca 10 000 m² stort område av promenadcentrumet inkluderades i ett smältningssystem.
- Promenadcentrumet blev färdigt 2006. Promenadcentrumet belönades med "Årets stadskärna 2006"-priset av Levande stadskärnor rf, hedersomnämmande i valet av "Årets kommuntekniska prestation 2006" av Finlands kommuntekniska förening samt hedersomnämmande i valet av "Årets miljökonstruktion 2006" av Trädgårdsförbundet ry och Byggproduktionsindustrin RTT rf.
- Vasa centrumstrategi godkändes av stadsstyrelsen i början av 2013 som grund för fortsatt planering och utvecklande. I strategiarbetet gestaltades spetsprojekten i utvecklandet av centrum, av vilka utvecklandet av promenadmiljön konstaterades vara ett projekt med rimliga kostnader, men med betydande inverkan.
- Delgeneralplanen för centrum 2040 vann laga kraft sommaren 2019. Delgeneralplanen är en viktig utgångspunkt för utvecklandet av Vasas centrum och promenadcentrum.

2. Mål och avgränsning

Syftet med planen är att den med delgeneralplanen för centrum som grund och med stöd av stadens strategi ska fungera som en övergripande plan för utvidgandet av Vasas promenadcentrum och utvecklandet av stadskärnans gatuområden och övriga allmänna områden. Med planen styrs utvidgandet och utvecklandet av promenadcentrum som helhet. Utifrån den övergripande planens principlösningar är avsikten att gå vidare till mer detaljerad planering och genomförandeplanering delområdesvis. Planen berör i första hand Hovrättsplanaden och torgmiljön, men även omgivningen kring järnvägsstationen, Storalånggatan vid stadskärnan, delvis Vasaesplanaden och delvis brandgatorna i anslutning till Hovrättsplanaden.

Planeringens primära mål är:

- Att göra Vasas stadskärna mera trivsamt, karaktäristisk och fungerande samt att stärka områdets attraktionskraft.
- Att utvidga och utveckla Vasas promenadcentrum som en högklassig, särpräglad och mångsidig stadsmiljö.
- Att dämpa trafiken i stadskärnan och utveckla den med fokus speciellt på fotgängare och cyklister.
- Att trygga och främja affärscentrumets kommersiella framgång.
- Att förena nuvarande affärscentrum med affärscentrumets utvidgningsområde (Wasa Station) samt att stärka sammanlänka stadskärnan och stranden genom utveckling av den lätta trafikens förbindelser och den fysiska miljön.



Hovrättsplanaden i maj 2020.

3. Den övergripande planens delområden

3.1. Hovrättsplanaden på avsnittet Bangatan–Storalånggatan

Utmaningen med området framför järnvägsstationen är ett för tillfället rörigt korsningsområde och en miljö som i första hand beaktar fordonstrafikens behov. I korsningsområdet Bangatan-Hovrättsplanaden finns det inte tillräckligt med utrymme för den lätta trafiken och fotgängare och cyklister måste använda många övergångsställen för att komma igenom området. Miljön kring stationen är en speciellt viktig plats i staden. Det är en plats dit tåg- eller bussresenärer anländer i Vasa, och där eventuellt den första kontakten med Vasa skapas. I framtiden kommer området att ha en viktig roll även som en länk mellan det gamla stadscentrumet och det nya Wasa Station-området. Wasa Station och den planerade gångtunneln under järnvägen kommer att öka antalet fotgängare på området markant och ännu tydligare än förut infoga området som en del av Vasa affärscentrum.

Målet för områdets utveckling är en högklassig, fungerande och trivsamt miljö som bildar en lockande gång- och cykelförbindelse och som förmedlar en positiv och levande bild av staden.



Hovrättsplanaden på avsnittet Bangatan–Storalånggatan i nuläget.

Avsikten är att utveckla området så att hela området (Hovrättsplanaden på avsnittet Bangatan–Storalånggatan) görs om till gågata. Den allmänna principen för utvecklandet är att den nuvarande gågatans utseende, dimensionering och materialval förlängs fram till järnvägsstationen. På samma sätt som på den nuvarande gågatan lämnar för fordonstrafik en möjlighet att köra genom området via en enkelriktad gårdsgata kvar. I övrigt reserveras området helt för fotgängare, cyklister och fritidsvistelse.

För stationskorsningens del har flera olika alternativ undersökts vid planeringen. Målet har varit att hitta en stadsbildsmässigt högklassig lösning som är trygg och smidig för alla former av trafik. Korsningen är krävande, eftersom den bildar en slags knutpunkt i stadsstrukturen. Den ingår i en ringrutt som går runt stadskärnan och som man strävar efter att styra fordonstrafiken till för att flytta bort den från stadskärnan (ett trafikmässigt mål som angetts i delgeneralplanen för centrum). Samtidigt är stationskorsningen med tanke på resecentret, det nya Wasa Station-området och centrums cykelvägsnät en mycket viktig plats även för den lätta trafiken. Den föreslagna rondellösningen har valts eftersom den kan genomföras utan trafikljus och den uppfyller de mål som ställts på korsningsområdet. I den mer detaljerade planeringen av området kommer det att satsas speciellt på gång- och cykeltrafikens tillgänglighet samt på att synskadade ska kunna röra sig tryggt med hjälp av vägledning och kontraster.

I mitten av esplanaden är målet att för hela området återställa de för esplanaderna typiska trädplanteringarna och placera cykelparkering under träden, på samma sätt som på den nuvarande gågatan på andra sidan av Storalånggatan. Eftersom resecentrets cykelparkering är otillräcklig, både vad gäller mängd och kvalitet, har i planen också anvisats en plats för en separat cykelparkeringsanläggning i Stationsparken. Cykelparkeringsanläggningens plats är mycket synlig, vilket ställer krav på dess arkitektur, storleksklass och genomförande.

Taxibilarnas väntplats har i planen flyttats närmare resecentret och vid kanten av resecentrets korsningsområde har det reserverats utrymme för några bilplatser, avsedda för resecentrets avhämtnings- och avlämnings trafik. Vid Hovrättsesplanadens sydsida blir en del parkeringsplatser kvar för kortvarig ärendeparkering. Därtill lämnas utrymme för ett litet torg eller en liten öppen plats mellan Hovrättsesplanadens gångområde och det förnyade korsningsområdet. På den nya öppna platsen bildas en plats för ett "välkommen till Vasa"-konstverk eller någon motsvarande funktion. Utgångspunkten är att promenadcentrums smältningssystem kommer att förlängas till hela det nya gågatuområdet.



Vasa järnvägsstation.

3.2. Storalånggatan och Vasaesplanaden

Storalånggatan och Vasaesplanaden går genom Vasas affärscentrumområde och gränsar båda till det nuvarande promenadcentrumet. Deras betydelse som gång- och cykelförbindelser kommer att öka i framtiden, för när Wasa Station är färdigställt kommer de att bilda viktiga förbindelser mellan Vasas nya och gamla handelscentrum. Vasaesplanaden utgör redan i nuläget en viktig gång- och cykeltrafikförbindelse, som förmedlar gång- och cykeltrafiken som kommer över viadukten till centrum och genom centrum. Samtidigt fungerar Vasaesplanaden som genomfartsled genom centrum och rutt för den tunga trafiken. Trafikmängden på Vasaesplanaden är sammanlagt ca 15 000 fordon/dygn. Eftersom det finns mycket såväl fotgängare, cyklister som fordonstrafik på Vasaesplanaden, är behovet att avskilja cykeltrafiken från den övriga trafiken stort. Vid utvecklandet av Vasaesplanaden är det allmänna målet en trafikmässigt smidig och för alla trafikformer trygg lösning. Vid utvecklandet av Storalånggatan är målet att göra gatumiljön mera fungerande och attraktiv särskilt ur den lätta trafikens synvinkel.

I den övergripande planen har på Storalånggatan en cykelväg anvisats på gatans sydsida istället för gatuparkeringsplatserna. I planen har man också undersökt att göra Storalånggatan till en enkelriktad gata inom affärscentrumområdet, så att det skulle finnas plats för den nya cykelvägen utan att gatuparkeringsplatser behöver tas bort. Då skulle de trafikmässiga inverkningarna emellertid vara betydligt större än i den föreslagna lösningen. Den nya cykelvägsförbindelsen har planerats i första hand för affärscentrumområdet, men den ansluter till befintliga cykelvägar på Sandögatan och Fredsgatan.

Vid Hovrättsesplanaden föreslås i den övergripande planen ett förhöjt korsningsområde, som skulle fungera enligt shared space-principen eller där korsningen i hela sin bredd skulle vara övergångsställe. Avsikten med den förhöjda korsningen är att dämpa Storalånggatans trafik och att på ett naturligt sätt binda ihop gågatans olika delområden.

På Vasaesplanaden kräver byggandet av en cykelväg/cykelvägar att gatuparkeringen tas bort. Byggandet av enkelriktade cykelvägar längs hela Vasaesplanaden skulle innebära en minskning på ca 80 gatuparkeringsplatser i området. Det finns å andra sidan planer på att bygga mer underjordiskt parkeringsutrymme under Vasaesplanaden (utvidgning av Torgparkeringen), vilket kommer att förbättra områdets parkeringsutbud betydligt. Vasaesplanaden har till största delen avgränsats från den övergripande planen för promenadcentrumet och kommer att granskas igen i samband med utvidgningsprojektet för Torgparkeringen. I den övergripande planen för promenadcentrumet föreslås Vasaesplanaden ändå få en ny, dubbelriktad cykelväg mellan viadukten och Storalånggatans nya cykelvägsförbindelse. Byggandet av förbindelsen är tänkt att ske samtidigt med byggandet av Storalånggatans cykelväg, så att man får en fungerande cykelvägsförbindelse mellan viadukten och Hovrättsesplanaden och ett sammanhängande och fungerande cykelvägsnätverk i viaduktens omgivning.



Nuläget samt idébilder på Storalånggatan och Vasaesplanadens föreslagna cykelvägsförbindelse.

3.3. Nuvarande gågata och torgmiljön

Torget är ett stort offentligt rum som utgör stadens absoluta centrum och som strukturerar stadsbilden, skapar orientering och ger möjlighet till olika samlingar och evenemang. I utvecklandet av torgmiljön är målet att möjliggöra och trygga ett mångsidigt stadsliv samt att bevara miljöns värdighet och högtidlighet.

För Vasa salutorg utarbetades en översiktsplan och planeringsanvisningar år 2015/2016 (uppdaterad 15.8.2018). Planen för salutorget har fungerat som bakgrundsutredning till den övergripande planen för promenadcentrumet och fungerar som allmänna planeringsanvisningar vid utvecklandet av torget och torgförsäljningen. I planen för salutorget finns ett förslag på att de nuvarande torgkaféerna på torgets sydsida ersätts med nya kafébyggnader parallellt med Vasaesplanaden.

I den övergripande planen för promenadcentrumet har det för torget och det nuvarande gågatuområdet samt även promenadcentrumets utvidgning mot stranden utarbetats två olika alternativ – "Symmetri" och "Från järnvägen till stranden". I planens Symmetri-alternativ är de nya permanenta kafébyggnaderna placerade parallellt med Vasaesplanaden och i alternativet Från järnvägen till stranden parallellt med torget. Placeringen av kafébyggnaderna parallellt med Vasaesplanaden stänger ute en del av trafikbullret från Vasaesplanaden, men skuggar

samtidigt torgområdet och kafébyggnadernas eventuella terrassområden. I alternativet Från järnvägen till stranden avgränsas torget parallellt med Vasaesplanaden med bänkar och planteringar, till exempel med kombinationer av planteringslådor och bänkar.

I responsen från planeringens inledande skede önskades i fråga om torgets utveckling fler sittplatser, bättre vistelsemöjligheter och en lekplats för barnen (på torget eller på den nuvarande gågatan). I den övergripande planens Symmetri-alternativ föreslås placering av ett nytt fritidsvistelse- och lekområde vid Nedre torget längs torgets kantområde. Det skulle då bli kvar plats för matvagnar endast vid Övre torget. I Symmetri-alternativet föreslås också den nuvarande gågatans buskinhågnade områden att tas i bruk för cykelparkering, eftersom det finns behov av att utöka cykelparkeringen, och buskområdena är ganska lite använda som sittområden. På området har även rusmedelsmissbruk och den droghandel som förekommer där skapat problem den senaste tiden.

I den övergripande planens Från järnvägen till stranden -alternativ föreslås gågatans buskinhågnade områden att byggas om till små lekområden, som tillsammans skulle bilda en serie av olika slags lekmöjligheter, avsedda för barn i olika åldrar. På lekområdena skulle det kunna finnas t.ex. studs mattor, skulpturer avsedda för klättring eller andra lekredskap som passar för området. I Från järnvägen till stranden -alternativet föreslås torget därtill att utökas med släta, hinderfria stråk även i syd-nordlig riktning över torget samt att antalet sittplatser kring frihetsstatyn utökas. Avsikten med stråken är att förbättra torgområdets tillgänglighet, strukturera det stora torgområdet och torgförsäljningen samt få fler människor att röra sig på torget och genom torgområdet.



På Vasa torg är det möjligt att ordna många olika slags evenemang.



Till torget eller den nuvarande gågatan önskades i inledningsskedets respons fler sittplatser, en lekplats för barnen och bättre vistelsemöjligheter.

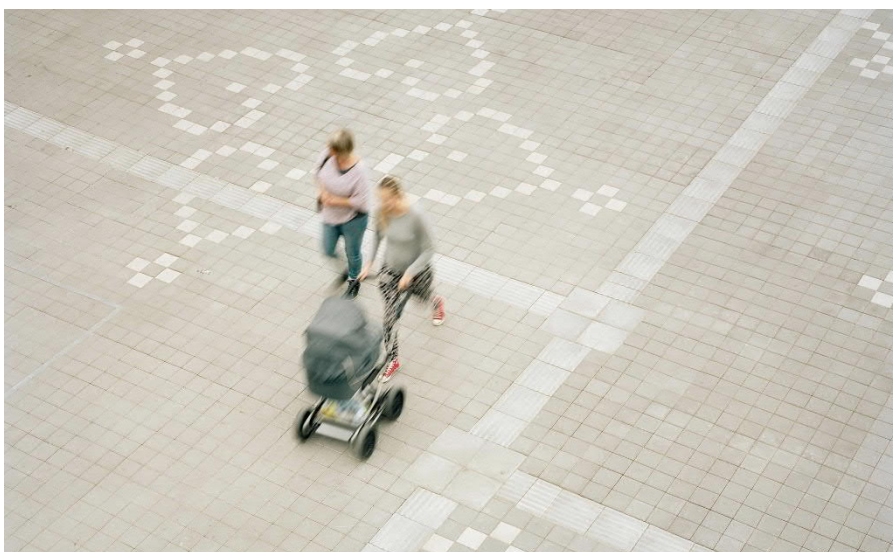


Gågatans buskinhägnade platser fungerar i nuläget som sittområden.

3.4. Teräsgränden

Teräsgränden har endast några få affärsutrymmen som öppnar sig mot gatan, mycket servicekörning och mycket asfaltyta. Teräsgränden ser i nuläget främst ut som en servicegata och är ingen speciellt inbjudande miljö. Målet för utvecklandet av Teräsgränden är att göra gränden – särskilt grändens södra del – mer trivsamt, karaktäristiskt och lik en gågata.

I planen föreslås Teräsgränden att utvecklas med hjälp av en ny ytbeläggning, t.ex. en karaktäristisk och individuell betongstensbeläggning, eller med hjälp av miljökonst, t.ex. ett ljuskonstverk eller gatumålningar. I den södra delen av Teräsgränden är det också meningen att gatuutrymmet ska struktureras med hjälp av bänkar och cykelparkering. Teräsgrändens södra del är i detaljplanen anvisad som gågata.



I planen föreslås Teräsgränden att utvecklas med hjälp av en ny ytbeläggning, t.ex. en karaktäristisk och dekorativ betongstensbeläggning som på bilden, ljuskonstverk eller gatumålningar. Referensbild: <http://karavanlandskap.se/brotorget-bollnas/>.

3.5. Bankirgränden

Avsikten är att utveckla Bankirgränden så att passage genom kvarteret längs brandgatan blir möjlig. Brandgatans mittersta del är i detaljplanen reserverad som grönområde och den norra delen som parkeringsområde. I planen föreslås ett torg eller en öppen plats i södra änden av brandgatan. Avsikten är att utveckla hela området mellan det forna Kyrkoapoteket och byggnadsgruppen Kurtenia som en öppen allmän plats, även om en del av området hör till en privat tomt och en del till brandgatan, som till den här delen är reserverad som allmänt parkeringsområde (LP) i detaljplanen. Brandgatans och den nya öppna platsens utvecklingsmöjligheter har blivit undersökta i ett lärdomsprov (2020). Eftersom områdets utveckling kräver en detaljplaneändring, kommer utvecklandet av brandgatan och den öppna platsen att planeras och definieras mer detaljerat i samband med detaljplaneändringen.

3.6. Hovrättsesplanaden på sträckan Rådhusgatan–Strandgatan

Delområdet består av tre olika gatuområden (tre kvarter), som utgör sinsemellan olika miljöer. Målet är att utveckla området som en högklassig och sammanhängande promenadbetonad miljö. Det viktigaste i utvecklandet av området är att skapa en attraktiv och tilltalande promenadförbindelse mellan Vasas stadskärna och stadsstranden. Med utvecklandet vill man också betona värdigheten och det historiska i området och i de viktiga funktioner som finns invid det, såsom Trefaldighetskyrkan, Vasa stadshus och Vasa hovrätt. På hela området finns det för tillfället 2+2 körfiler för bilar, trots att områdets trafikmängder är små. Utgångspunkten i utvecklandet är att minska antalet körfiler för bilar till två och på så sätt få mer utrymme för gång- och cykeltrafik. Mellan Rådhusgatan och Kyrkoeshplanaden finns det också ett behov av att få mer terrassutrymme för café- och restaurangföretagen på esplanadens norra sida.



Hovrättsesplanaden på sträckan Rådhusgatan–Kyrkoeshplanaden. På området pågick ett temporärt gågatuförsök sommaren 2020.

För området har två olika utvecklingsalternativ utarbetats ("Symmetri" och "Från järnvägen till stranden"). I Symmetri-alternativet fås mera utrymme för fotgängare, cyklister och fritidsvistelse genom att en körfil tas bort från bägge sidor av esplanaden. På båda sidorna av esplanaden blir då en körfil kvar, och i körriktningarna bevaras samma logik som på övriga esplanader. I Symmetri-alternativet får ena sidan av esplanaden en cirka 7 meter bred trottoar och den andra sidan en trottoar samt en separat, dubbelriktad cykelväg. Mellan Rådhusgatan och Kyrkoeshplanaden är behovet av terrassutrymme på esplanadens norra sida betydligt större än på området i övrigt, och där föreslås därför hela den norra sidan av esplanaden som promenadområde. Det här betyder att på sträckan Rådhusgatan–Kyrkoeshplanaden skulle det inte längre vara möjligt att köra genom området i riktning mot stranden, utan sträckan skulle vara tillåten endast för servicekörning och körning till tomterna. I Symmetri-alternativet minskar antalet parkeringsplatser något, både i närheten av den nuvarande gågatan och nära hovrätten. Det detaljplaneenliga LP-området (parkeringsområde) framför hovrätten bevaras i Symmetri-alternativet i enlighet med nuläget. Mittemot hovrätten förslås i alternativet därtill en liten

fickpark/ skvär, vars syfte i första hand är att strukturera områdets stadsbild. Fickparken placerar sig på ett område som i den ikraftvarande detaljplanen är anvisat som torgområde, men som i nuläget fungerar som parkeringsutrymme.

I Från järnvägen till stranden -alternativet flyttas fordonstrafiken på sträckan Rådhusgatan–Strandgatan helt till esplanadens södra sida, så att esplanadens norra sida helt kan utvecklas som gågata. På esplanadens norra sida bildas då ett brett och sammanhängande gågatuområde, som fortsätter ända fram till hovrätten. På esplanadens södra sida förslås i planen två körfiler med parkering på båda sidorna om körbanan. Det här betyder att körfilerna skulle bli smalare än i nuläget och trottoarens bredd skulle minska till ungefär hälften av dess nuvarande bredd. I Från järnvägen till stranden -alternativet minskar antalet parkeringsplatser nära hovrätten något, när parkeringsområdet framför hovrätten tas bort. Avlägsnandet av parkeringsområdet kräver en detaljplaneändring, eftersom det är anvisat som LP-område i detaljplanen. I närheten av den nuvarande gågatan och på området i övrigt bevaras parkeringsplatser i samma utsträckning som i nuläget.

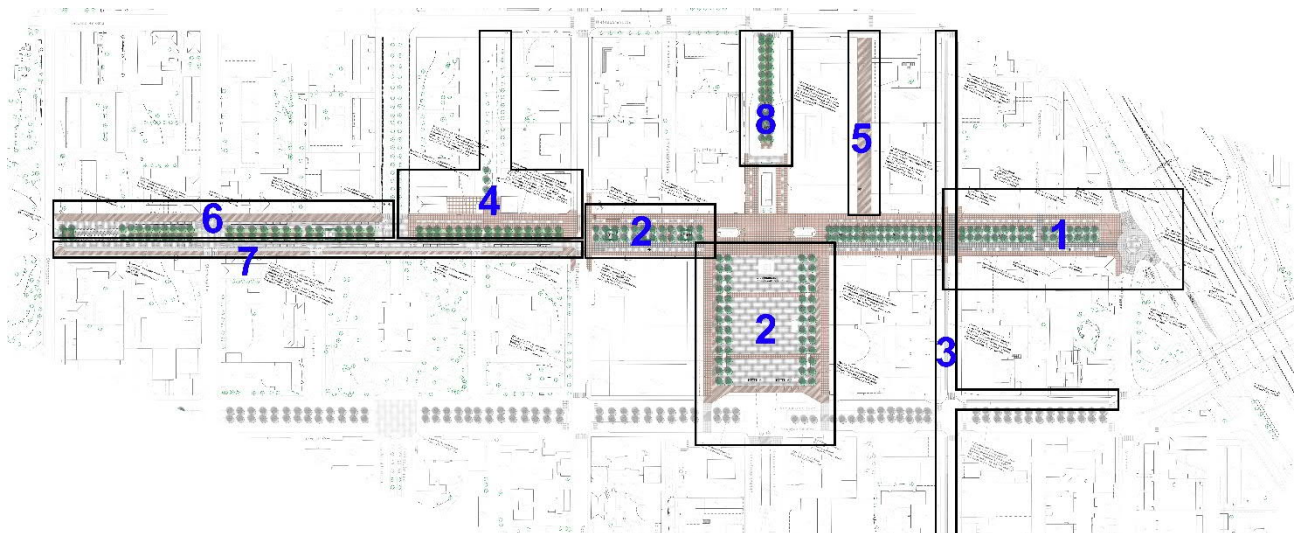
I båda alternativen vill man betona den historiska miljön och dess värdighet genom högklassiga material. För körbanorna föreslås i planen i första hand gatstensbeläggning. Trafiken dämpas av traditionell gatstensbeläggning och sådan finns redan i miljön, bl.a. på Lyceigatan, Senatsgatan och Strandgatan. För promenadområdena föreslås naturstenbeläggning eller betongstenbeläggning. Att förlänga smältningssystemet till promenadområdena på det här delområdet utreds. För parkeringens del är avsikten att utreda möjligheterna till att ta i bruk ett invånarparkeringssystem på området.



Hovrättsesplanaden på sträckan Skolhusgatan–Strandgatan. I alternativet ”Från järnvägen till stranden” görs esplanadens norra sida helt om till gågata. I Symmetri-alternativet breddas trottoarerna och på båda sidor om esplanaden bevaras en körfil.

4. Växelverkan kring den övergripande planen samt beredning och genomförande av den

Den övergripande planen för promenadcentrumet läggs fram som plan för allmänna områden. Under den tid planen är framlagd har stadsborna möjlighet att ta ställning till planen och dess alternativ. Betydelsen av växelverkan i arbetet är stor, eftersom området är centralt och viktigt för alla Vasabor och för hela regionen. I planeringens inledande skede, våren 2019, samlades åsikter in från stadsborna genom en Maptionnaire-enkät. Enkäten besvarades av totalt nästan 300 personer. Svaren har använts som utgångsinformation vid uppgörandet av den övergripande planen. Under planeringen har man också samarbetat med Taikon samt med Vasa Företagare. Efter att den övergripande planen för Vasas promenadcentrum har varit framlagd kommer planen att vidareutvecklas med responsen från framläggningstiden som grund. Den slutliga planen godkänns av stadsstyrelsens planeringssektion.



Preliminär plan över genomförandeordningen för det utvidgade promenadcentrumets delområden.

Från den övergripande planen för promenadcentrumet går planeringen vidare till mer detaljerad planering och genomförandeplanering delområdesvis. I schemat ovan har genomförandeordningen för delområdena skissats upp. Genomförandet av planen för hela området kommer att ta flera år i anspråk. På genomförandeordningen och -tidtabellen inverkar många saker, och därför fastslås de inte i den övergripande planen. Genomförandeplanerna för delområdena och eventuella detaljerade planer eller användningsavtal för det offentliga rummet framläggs för beslut i tekniska nämnden. Målet är en färdig övergripande plan i början av 2021. I fråga om de första delområdena är avsikten att framskrida till genomförandeplaneringen under år 2021, så att byggnadsåtgärderna kan inledas sommaren 2022.