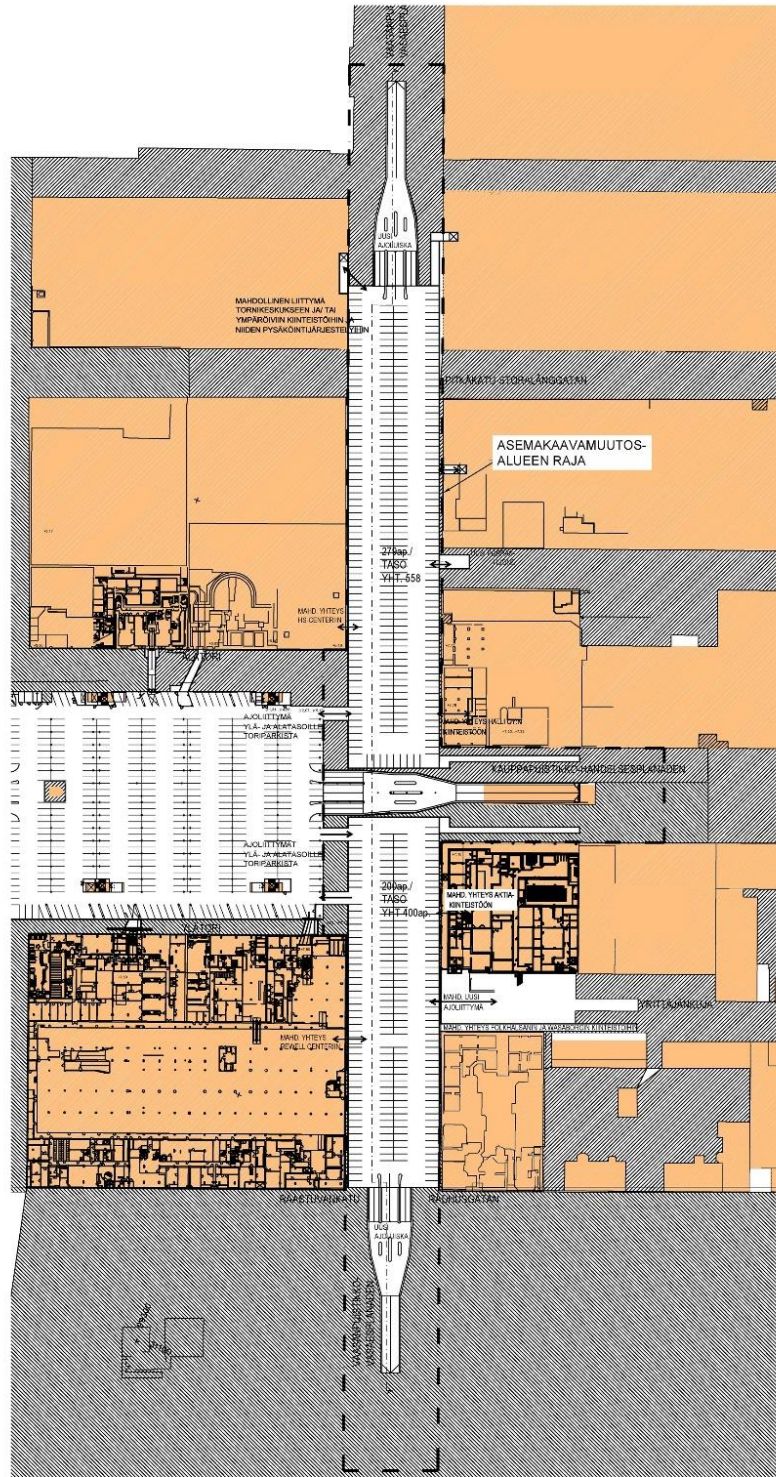


Sisältää tiivistelmät seuraavista selvityksistä:

- Luonnos Toriparkin laajennukseksi, Arkkitehtitoimisto Aitoaho & Viljanen 2009/2013
- Vaasan keskustan katutunneli ja Toriparkin laajennus, Talentek 2011
- Selvitys, Toriparkin sisään- ja ulosajon järjestäminen Maasillalle, Ramboll 2011
- Vaasan keskustastrategia, liikennevaihtoehdot, Sito 2012
- Vaasan keskustastrategia, Vaasan kaupunki ja Sito 2012
- Vaasan keskustatunnelin vaihtoehdot, Sito 2015
- Vaasan keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys, Sito 2015
- Vaasan Toriparkin laajennuksen ajoyhteydet, Sitowise 2018
- Vaasan kaupungin pysäköintipolitiikka, 2018
- Keskustan osayleiskaava, vahv. 2019
- Vaasan Kauppatorin yleissuunnitelma ja suunnitteluohjeet, 2018
- Kävelykeskustan yleissuunnitelmaluonnos 2020

Luonnos, Toriparkki laajennus vaihe III – Vaasanpuistikko (Asemakatu - Senaatinkatu), Arkkitehtitoimisto Aitoaho & Viljanen, 2009 (päivitetty 2013)

Alustava luonnos kaksitasoisesta pysäköintilaitoksesta Vaasanpuistikon alla, noin 950 uutta autopaikkaa. Uudet sisäänajoluiskat on sijoitettu Vaasanpuistikolle Pitkädun ja Asemakadun väliin sekä Raastuvankadun ja Senaatinkadun väliin.



TORIPARKKI, VAIHE III 1:1000, YLÄTASO
VAASAN TORIPYSÄKÖINTI OY, TORIPARKKI LAAJENTUMISVAIHE III

Kuva: Kaavio ylätasolta, K. Viljanen 2013

Vaasan keskustan katutunneli ja Toriparkin laajennus, Talentek, 2011

Alustava selvitys mahdollisuuksista yhdistää Vaasan keskustan alittava katutunneli ja Vaasan Toriparkin laajennus. Selvityksen tavoitteena oli tutkia, minkälainen liikennejärjestelmä muodostuisi yhdistämällä Maasillan ja Vaskiluodon sillan välinen tunneliväylä ja Vaasan toriparkin laajennus Vaasanpuistikon alla. Selvityksessä tutkittiin erilaisia tunnelivaihtoehtoja ja arvioitiin niiden liikenteellisiä vaikutuksia.

Tunnelin molemmille päille löydettiin selvityksessä kaksi vaihtoehtoista sijoituspaikkaa.

Vaskiluodon pää	Maasillan pää	Tunnelin pituus m
Vaskiluodon silta - Rantakatu	Vöyrinkatu - Olympiakatu	1 185
Vaskiluodon silta - Rantakatu	Pitkäkatu - Asemakatu	800
Rantakatu - Koulukatu	Vöyrinkatu - Olympiakatu	1 050
Rantakatu - Koulukatu	Pitkäkatu - Asemakatu	660

Vaihtoehtojen vaikutukset

Rantakatu-Vöyrinkatu: pisin tunneli, melu- ja liikennehäiriöt vähenevät keskustan alueella, Olympiakadun risteyksestä katkeaa vasemmalle kääntyvä liikenne, Rantakadulla katkeaa kevyen liikenteen yhteys.

Rantakatu-Asemakatu: Vaasanpuistikon ja Asemakadun risteys kuormittuu merkittävästi, Maasillalta vasemmalle kääntyvä ja kevyt liikenne kärsivät, Pitkäkadun ja Asemakadun välille ei voi järjestää tonttiliittymiä.

Koulukatu-Vöyrinkatu: meluhäiriöt Vaasanpuistikolla lisääntyvät johtuen raskaiden ajoneuvojen jyrkästä noususta, Olympiakadun risteyksessä katkeaa vasemmalle kääntyvä liikenne.

Koulukatu-Asemakatu: lyhin tunneli, liikenteen häiriöiden väheneminen vähäistä, Vaasanpuistikon ja Asemakadun risteys kuormittuu merkittävästi, Maasillalta vasemmalle kääntyvä ja kevyt liikenne kärsivät, Pitkäkadun ja Asemakadun välille ei voi järjestää tonttiliittymiä.

Selvitys, Toriparkin sisään- ja ulosajon järjestäminen Maasillalle, Ramboll 2011

Selvityksessä tutkittiin, voitaisiinko ajo Vaasanpuistikon alle Toriparkkiin järjestää suoraan Maasillalta, ja mitä vaikutuksia järjestelyillä olisi. Selvityksessä keskityttiin liikenteellisiin seikkoihin.

Sisään- ja ulosajon ajoluiskien sijoittaminen Maasillalle on haasteellinen. Liikenteelliset vaikutukset ovat merkittävät. Maasillalta olisi levennettävä, nykyiset linja-autopysäkit ja linja-autokaista poistettava, ja lisäksi erilliset kääntymiskaistat olisi poistettava Maasillan ja Asemakadun risteyksestä. Liikennevalo-ohjauksen kannalta järjestely on ongelmallinen, koska kääntyvää liikennettä ei voida ohjata erikseen omilla opasteilla. Lisäksi vasemmalle kääntymisen tulee ramppirakenteen johdosta jyrkäksi ja pienisäteiseksi, joka haittaa raskaita ajoneuvoja.

Vaasan keskustastrategia, liikennevaihtoehdot, Sito 2012

Esitettyjen liikennevaihtoehtojen pohjana on vuoden 2030 liikenne-ennuste, joka sisältää uuden Satamatien sekä parannetun Yhdystien. Työssä tehtiin kolme liikenneverkkovaihtoehtoa, kaikkiin vaihtoehtoihin kuuluu Toriparkin laajennus.

VE1 Betonitunneli

Keskustan läpi ajava liikenne raskas liikenne mukaan lukien ohjataan Vaasanpuistikon alle toteutettavaan betonitunneliin, josta on liittymä Toriparkkiin. Tunneli ulottuu Rantakadulta Maasillan taakse Sepänkyläntielle (pituus noin 1,5 km). Betonitunnelin rakentaminen yhdellä kertaa kestää 3,5 – 4 vuotta. Betonitunnelia olisi mahdollista laajentaa myös Kauppapuistikon alle (selvityksessä esitetty 0,8 km). Kustannusarvio Vaasanpuistikon betonitunnelille kerralla rakennettuna on 130 miljoonaa euroa, Kauppapuistikon osalta 61 miljoonaa euroa. Rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat suuret sekä liikenteellisesti että kaupunkikuvallisesti, sillä tunneli tehdään avokaivantona. Nykyiset puut joudutaan kaatamaan.

VE2 Keskustakehä, ei tunnelia

Keskustassa autoliikennettä rajoitetaan voimakkaasti ohjaamalla liikenne keskustakehälle. Keskustakehältä autot ohjataan pysäköintilaitoksiin. Vaasanpuistikko muutetaan osittain keskustakehän sisällä joukkoliikennekaduksi. Autoliikenteen rajoittaminen ydinkeskustassa siirtää autoliikennettä muille kaduille, esimerkiksi Rauhankatu kuormittuu hyvin voimakkaasti ja liikenteen aiheuttamat häiriöt lisääntyvät merkittävästi.

VE3 Kalliotunneli

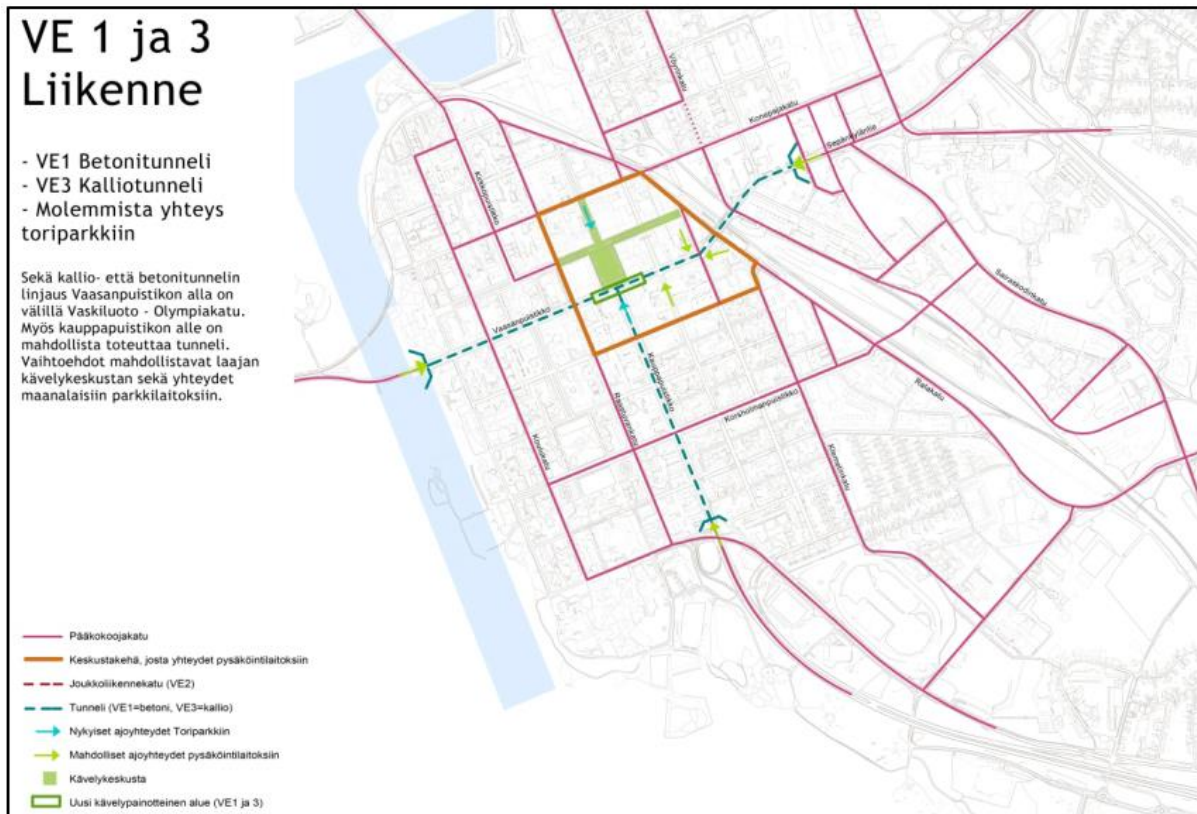
Sama kuin VE1, mutta kalliotunnelina. Myös kalliotunnelista on mahdollista toteuttaa yhteys Toriparkkiin. Kalliotunnelin rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat verrattain pienet, eikä esim. Vaasanpuistikon puita tarvitse kaataa. Kalliotunnelin rakentaminen kestää 2 – 2,5 vuotta ja sen työnaikaiset häiriöt kohdentuvat tunnelin suuaukoille ja tarvittavien pysty-yhteyksien ympäristöön. Kalliotunnelin alustava kustannusarvio on 86 miljoonaa euroa sisältäen rampin Toriparkkiin, Kauppapuistikon osalta 36 miljoonaa euroa.

Vaihtoehtojen vertailu

Vaasan keskustan liikenteen tulevaisuuden haasteisiin parhaiten vastaavat tunnelivaihtoehdot VE1 ja VE3. Tunneli vähentää Vaasanpuistikon liikennemääriä merkittävästi, mikä luo hyvät edellytykset kehittää jalankulkua ja pyöräilyä keskustan alueella sekä parantaa Toriparkin saavutettavuutta. Toisaalta autoilun sujuvoittaminen on osittain ristiriidassa kestävä liikunnan tavoitteiden kanssa. Vaihtoehdossa VE2 liikennemäärä katuverkolla pysyy kokonaisuudessaan samana, mutta läpiajavan liikenteen vaikutukset ja ongelmat siirtyvät Vaasanpuistikolta ydinkeskustan asuinkaduille. Kaikki vaihtoehdot mahdollistavat lisätilan jalankululle ja pyöräilylle Vaasanpuistikolla. Tunneleista betonitunneli on huomattavasti kalliimpi toteuttaa ja sen työn aikaiset vaikutukset ovat erittäin merkittävät. Kaupunkikuvallisilta vaikutuksiltaan vaihtoehdot eivät poikkea suuresti toisistaan. Tunneleiden sisäänajot ovat kaupunkikuvan kannalta haastavia elementtejä. Vaasassa leveät katualueet mahdollistavat kuitenkin sisäänajojen toteuttamisen melko luontevasti. Toisaalta avokaivantona tehtävän betonitunnelin vaikutukset kaupunkikuvaan ovat merkittävät erityisesti rakentamisen aikana. Lisäksi Vaasanpuistikon puut joudutaan kaatamaan, mikä muuttaa kadun ilmeen pitkäksi aikaa. Historiallisesti merkittävät puistikot kuuluvat Vaasan keskustan kaduille. Tämän vuoksi esimerkiksi puiden uudelleen istuttamista jalkakäytävän ja ajoradan väliin ei voi pitää suositeltavana kaupunkikuvan kannalta.

Johtopäätökset

Vaihtoehto VE 3 Kalliotunneli vastaa parhaiten kaupungin tavoitteisiin rauhoittaa keskusta autoliikenteeltä ja sitä kautta parantaa jalankulun ja pyöräilyn asemaa sekä elävöittää keskustaa heikentämättä Toriparkin saavutettavuutta. Myös vaihtoehto 1 (betonitunneli) vastaa tavoitteisiin, mutta kalliimpi hinta sekä merkittävät työmaa-aikaiset häiriöt puoltavat kalliotunnelivaihtoehtoa. Vaihtoehto 2 (keskustakehä ilman tunnelia) ei poista keskustan läpiajoliikenteen ongelmaa. Vaihtoehtoa voidaan soveltaa välivaiheena ennen kuin tunnelille on tarve. Jokaisen tarkastellun vaihtoehdon osana tulee huomioida kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet Vaasan keskustassa.



Kuva: Ve3 kalliotunneli –liikenneverkko, Sito 2012

Vaasan keskustastrategia, Vaasan kaupunki ja Sito 2012

Keskustastrategian lähtökohtana oli tutkia nykyisen keskustan laajenemisen vaikutuksia strategisesta näkökulmasta tulevaisuuden maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmien tueksi. Tavoitteena oli nykyisen keskustan ja Klemettilän painopisteiden ja roolien selkeyttäminen sekä vision muodostaminen alueiden tulevaisuudesta.

Keskustastrategian merkittävimpinä haasteina todettiin radan estevaikutus sekä lisääntyvä autoliikenne keskustassa, jonka vähentäminen nähtiin ainoana keinona parantaa liikenneturvallisuutta, ympäristön viihtyisyyttä ja liikenteen toimivuutta. Haasteena ja tavoitteena esitettiin myös pyöräilyn ja kävelyn kulkutapaosuuden nostaminen ja sitä myöden kävelijöiden ja pyöräilijöiden reittien jatkuvuus.

Keskustan kehittämisessä tärkeimpinä seikkoina nostettiin arvokkaiden ominaispiirteiden säilyminen, korkeatasoisen täydennysrakentamisen lisääminen sekä poikittaisten yhteyksien kehittäminen rantaan. Tasapainoisen keskustarakenteen saavuttamiseksi radan itäpuolta on kehitettävä voimakkaasti työpaikka-

ja tuotantorakentamisella, asumisella sekä liiketilarakentamisella. Keskustan läpi ajavan liikenteen ja osin keskustaan päättyvän liikenteen ohjaaminen keskustatunneliin antaisi mahdollisuuksia maanpäällisen katuverkon katutilan uudelleen jäsentelyyn ja hyvän kaupunkiympäristön luomiseen.

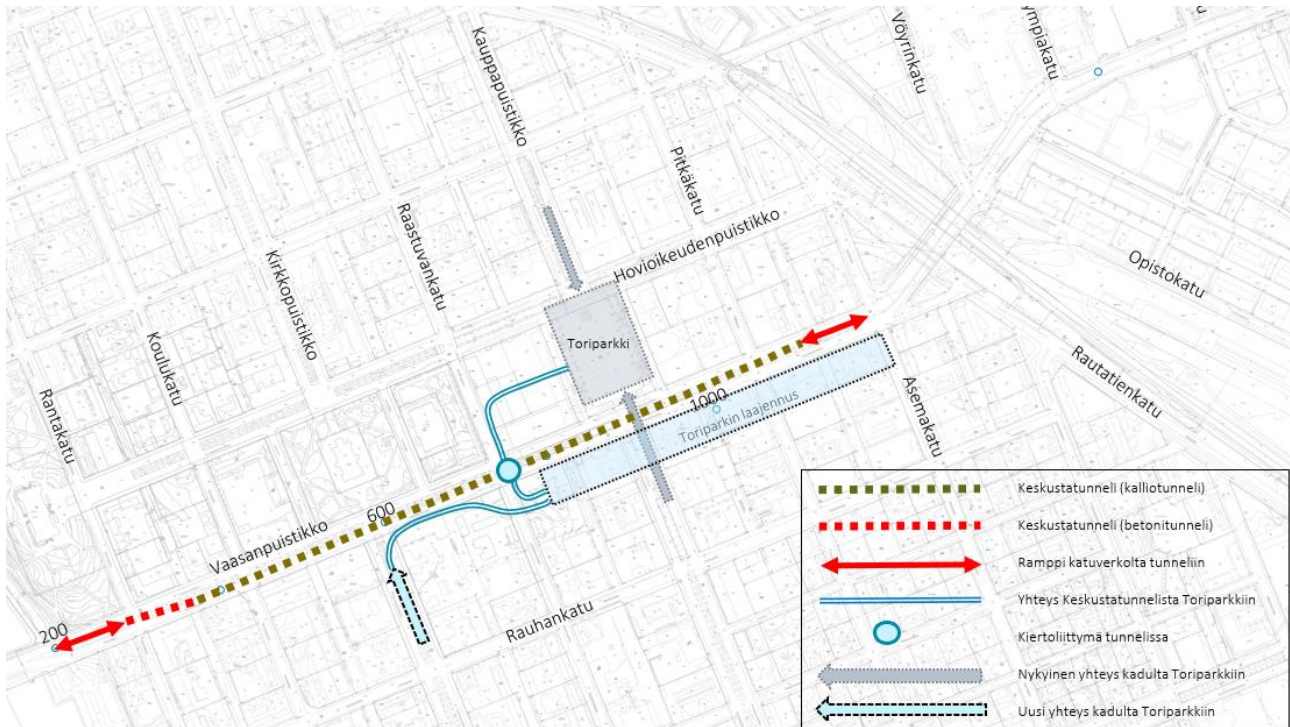
Puistikoista keskustastrategia toteaa: Ruutukaavaa halkoo viisi 36 metriä leveää puistikkoa. Puistikot ovat historiallinen, Vaasalle tyypillinen kaupunkikuvaelementti. Niiden kaupunkikuvallinen ja –kokemuksellinen merkitys on erittäin suuri. Puistikoiden pääpuulajit ovat koivu, lehmus ja vaahtera. Ne jäsentävät kaupunkitilaa tuoden siihen vehreyttä ja ilmavuutta. Lisäksi puistikoiden tulisi toimia tärkeinä kevyenliikenteen väylinä ja viherkäytävinä, jotka yhdistävät eri viheralueita toisiinsa. Nykyinen käyttö on kuitenkin erittäin vähäistä. Tulevaisuudessa puistikoita tulisi kehittää houkutteleviksi vaasalaisiksi kävely- ja pyöräilyreiteiksi. Niiden kasvillisuus tulisi uusia vastaamaan liikenteestä ja vesiolosuhteista syntyneitä vaatimuksia. Historiallisten puistojen ja puistikoiden ilmettä ja kaupunkikuvallista asemaa tulee korostaa. Tarvittaessa niille laaditaan restaurointisuunnitelma.

Keskustastrategian tuloksena syntyi strateginen kehittämissuunnitelma, ”Hyppy radan yli”. Keskustan sydän ja kaupan monipuolinen tihentymä on oikeutetusti vanhan ruutukaavakeskustan alueella torin ympäristössä. Tärkeänä lähtökohtana on myös ollut esittää ratkaisu, miten laajentaa keskustamaista kaupunkirakennetta radan itäpuolelle ja kehittää samalla nykyisin vajaakäytöllä olevaa Klemettilän aluetta. Tasapainoinen keskustarakenne saavutetaan kehittämällä radan itäpuolen maankäyttöä voimakkaasti. Samalla olemassa olevan liiketoiminnan edellytykset halutaan kuitenkin säilyttää. Keskustatunneli, uudistettu Maasilta ja tuleva Korsholmanpuistikon silta ovat fyysisiä yhteyksiä tulevaisuuden keskustan kahden puolen välillä. Uudet puistikot ovat yhtymäkohta vanhan ruutukaavakeskustan perinteeseen.

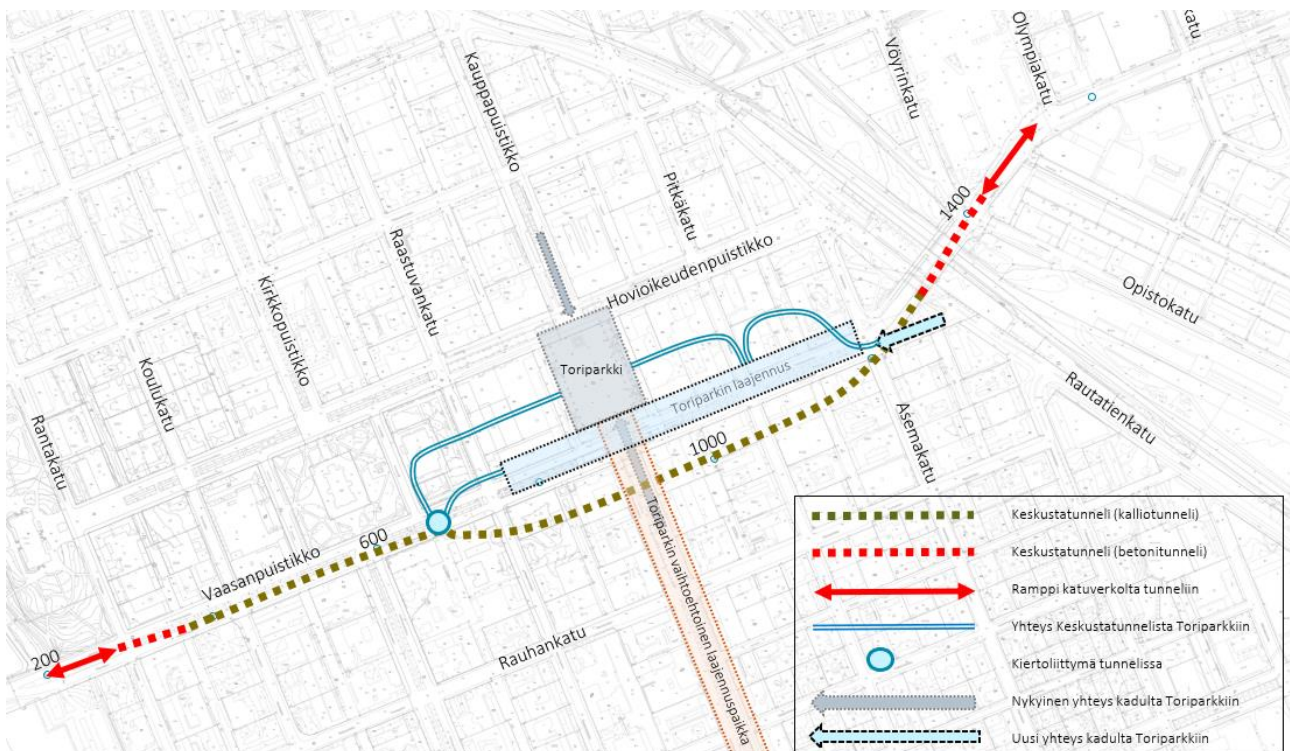
Kehittämissuunnitelman toimenpideosiossa Vaasanpuistikon osalta esitetään seuraavat kehittämistoimet: puistikoiden historiallinen ilme säilytetään, mutta toiminnallisuutta kehitetään; puurivit nykyisillä paikoilla; esteettömyyteen kiinnitettävä huomiota; ratkaisut jalankulkijan ja pyöräilijän ehdoilla. Laajennetun Toriparkin osalta esitetään seuraavat kehittämistoimet: toteutuessaan mahdollistaa 800 lisäautopaikkaa ydinkeskustaan; parantaa saavutettavuutta ja kaupan elinvoimaa.

Vaasan keskustatunnelin vaihtoehdot, Sito 2015

Selvitys on tehty osana keskustan osayleiskaavatyötä. Selvityksessä on esitetty 4 vaihtoehtoa keskustatunnelin toteuttamiselle ja vertailtu kahta parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa (ve 3 ja ve 4) keskenään. Vaihtoehdoissa on huomioitu Toriparkin laajennus. Tunnelit toteutettaisiin pääosin kalliotunnelina. Kustannusarviot näille kahdelle olivat 40 ja 64 miljoonaa euroa. Ve3 tunnelin pituus on 1,0 km ja sisäänajot sijoittuvat Vaasanpuistikolla Rantakadun ja Pitkädun risteyksiin, sekä Toriparkkiin Kirkkopuistikolle. Ve4 tunnelin pituus on 1,4 km ja sisäänajot sijoittuvat Vaasanpuistikolla Rantakadun ja Varastokadun risteyksiin sekä Toriparkkiin Pitkädun risteyksestä.



Kuva: Vaasan keskustatunneli, ve3 lyhyt tunneli, Sito 2015

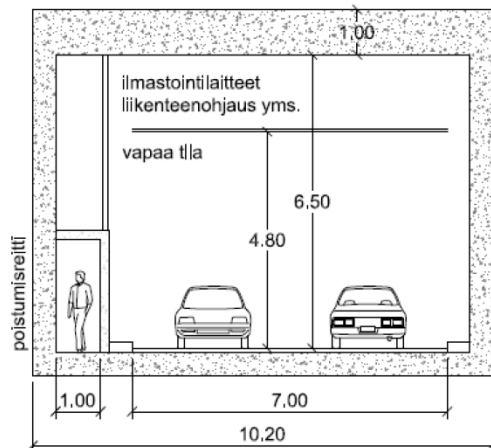


Kuva: Vaasan keskustatunneli, ve4 pitkä tunneli, Sito 2015

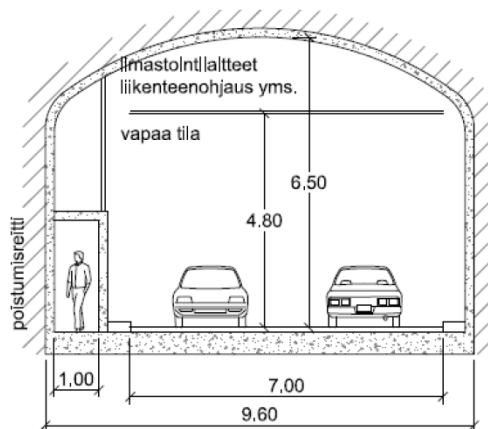
Tunnelin liikenne-ennuste (KVL 2030) on 10 000 – 12 000 ajoneuvua/vrk. Liikennemäärät Vaasanpuistikolla ilman tunnelia 11 000 – 15 700 ajoneuvua/vrk, tunnelin jälkeen 800 – 3000 ajoneuvua/vrk.

Selvityksessä esitetään myös tunnelin poikkileikkaukset sekä betoni- että kalliovaihtoehtoille.

Betonitunneli kaksi-suuntainen



Kalliotunneli kaksi-suuntainen



Kuva: Vaasan keskustatunnelin poikkileikkaukset, Sito 2015

Vaasan keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys, Sito 2015

Työssä laadittiin liikenteen taustaselvitys Vaasan keskustan osayleiskaavatyötä varten. Selvitys perustuu vuonna 2013 hyväksyttyyn keskustastrategiaan. Selvityksen lähtökohtana on oletus Vaasan keskustan maankäytön kasvusta ja keskustan painopisteen siirtymisestä itään, sekä ennuste kaupunkiseudun ja sitä myöden keskustan liikennemäärien ja pysäköintitarpeen voimakkaasta kasvusta vuoteen 2040 mennessä.

Keskustastrategiassa tunnistettiin tarve Vaasanpuistikon suuntaiselle ajoneuvoliikenteen tunnelille, joka ohjaa läpikulkuliikenteen pois keskustan katutasosta. Lisäksi keskustan merkittäviä liikenneverkon muutoksia tulevaisuudessa ovat mm. Korsholmanpuistikon silta sekä valtatie 3 pohjoispään liikennejärjestelyt.

Liikenneselvityksen painopisteet ovat suunnittelualueen pysäköinnin sekä pyöräilyn nykytilan analyysi ja tavoitetilan muodostaminen.

Keskustatunnelin osalta selvitys esittelee kaksi vaihtoehtoa, lyhyen ja pitkän tunnelin (samat kuin edellä esitettyssä selvityksessä). Tunneli on sijoitettu syvälle kallioon, jolloin tunnelin rakentamiskustannukset ovat korkeat, mutta välilliset kustannukset rakentamisen ajalta huomattavasti pienemmät. Kalliotunneli myös antaa enemmän vaihtoehtoja Toriparkin laajennukselle. Lyhyen tunnelin itäpään suuaukko on Asemakadun länsipuolella. Rakentamiskustannukset ovat noin 40 miljoonaa euroa. Pitkän tunnelin itäpään suuaukko on Vöyrinkadun ja Olympiakadun välillä, ja se tehdään itäosastaan betonitunnelina. Rakentamiskustannukset ovat noin 64 miljoonaa euroa.

	Lyhyt tunneli	Pitkä tunneli
Keskustatunnelin pituus	1,0 km	1,3 km
Tunneliratkaisu	1+1-kaistainen poikkileikkaus kallio tai betonitunneli	1+1-kaistainen poikkileikkaus kalliotunneli ja radan alla/itäpuolella betoni-tunnelina
Pystygeometria	maksimi pituuskaltevuus 8 %	maksimi pituuskaltevuus 8 %
Liikenne	+Tunneli kerää hyvin liikennettä n. 10 000 ajon./vrk ja Vaasapuistikolle jää vain vähän keskustan sisäistä liikennettä Nopeusrajoitus 50 km/h	+Tunneli kerää hyvin liikennettä (n. 9 000 ajon./vrk) Vaasapuistikolle jää jonkin verran liikennettä, kun kehältä ei idästä pääse tunne- liin. Nopeusrajoitus 50 km/h
Liikenneturvallisuus	Parantaa keskusta-alueella liikenne- turvallisuutta, erityisesti jalankulki- joiden ja pyöräilijöiden olosuhteita. Ongelmallisin kohta on tunnelin itäpää eli Asemakadun liittymäalue	Parantaa koko keskusta-alueen liikenneturval- lisuutta, erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräili- jöiden olosuhteita
Ajoyhteys Rautatienkadulta ja Asemakadulta tunneliin	kyllä	ei
Itäpään suuaukon ratkaisu	Sijainti Vaasanpuistikolla Asemaka- dun länsipuolella Asemakadun liittymää tulee kehit- tää, mutta se saadaan toimimaan hyvin. + Asemakadulta ja keskustan kehäl- tä yhteys tunneliin	Sijainti Sepänkyläntiellä Olympiakadun länsi- puolella. Liittää Wasa station hankkeen paremmin keskustaan ja rahoittaa radan ylittävää Maasil- taa. - Ei yhteyttä Asemakadulta/Rautatienkadulta tunneliin
Länsipään suuaukon ratkai- su	Sijainti Rantakadun länsipuolella	Sijainti Rantakadun länsipuolella
Kaupunkikuva	+ Mahdollistaa keskustan jalankul- kualueen laajentumisen - Vaasanpuistikon päiden suuaukot heikentävät kaupunkikuvaa	++ Itäinen suuaukko sopii ympäristöön hyvin ja on ydinkeskustan ulkopuolella + Mahdollistaa keskustan jalankulkualueen laajentumisen
Työaikaiset katujärjestelyt	Rantakadun liittymä, Asemakadun liittymä	Rantakadun liittymä, Olympiakadun liittymä Radan alittaminen haastavaa
TORIPARKIN YHTEYDET JA PARKIN LAAJENNUS		
Toriparkin yhdysväylä tunneliin	0,3 km	0,5 km Yhteys nykyisen toriparkin kautta, jos parkin laajennus tehdään betonirakenteella pintaan.
Toriparkin laajennus	Pinta- tai kallioratkaisu mahdollisia. Vain Vaasanpuistikon suuntaisena.	Suosittelavin olisi kallioratkaisu, mutta mo- lemmat mahdollisia. Voidaan tehdä myös Kauppapuistikon suuntaisena.
Sisäänajo Toriparkkiin	Nykyiset + tunnelista kiertoliittymän kautta	Nykyiset + tunnelista kiertoliittymän kautta + mahdollisuus uuteen yhteyteen etelästä
Rakennuskustannukset	40 milj. €	64 milj. €

Jatkotoimenpiteinä selvitys suosittelee kuutta toimenpidettä, joista yksi on keskustatunnelin ja toriparkin laajennuksen yleissuunnitelma.

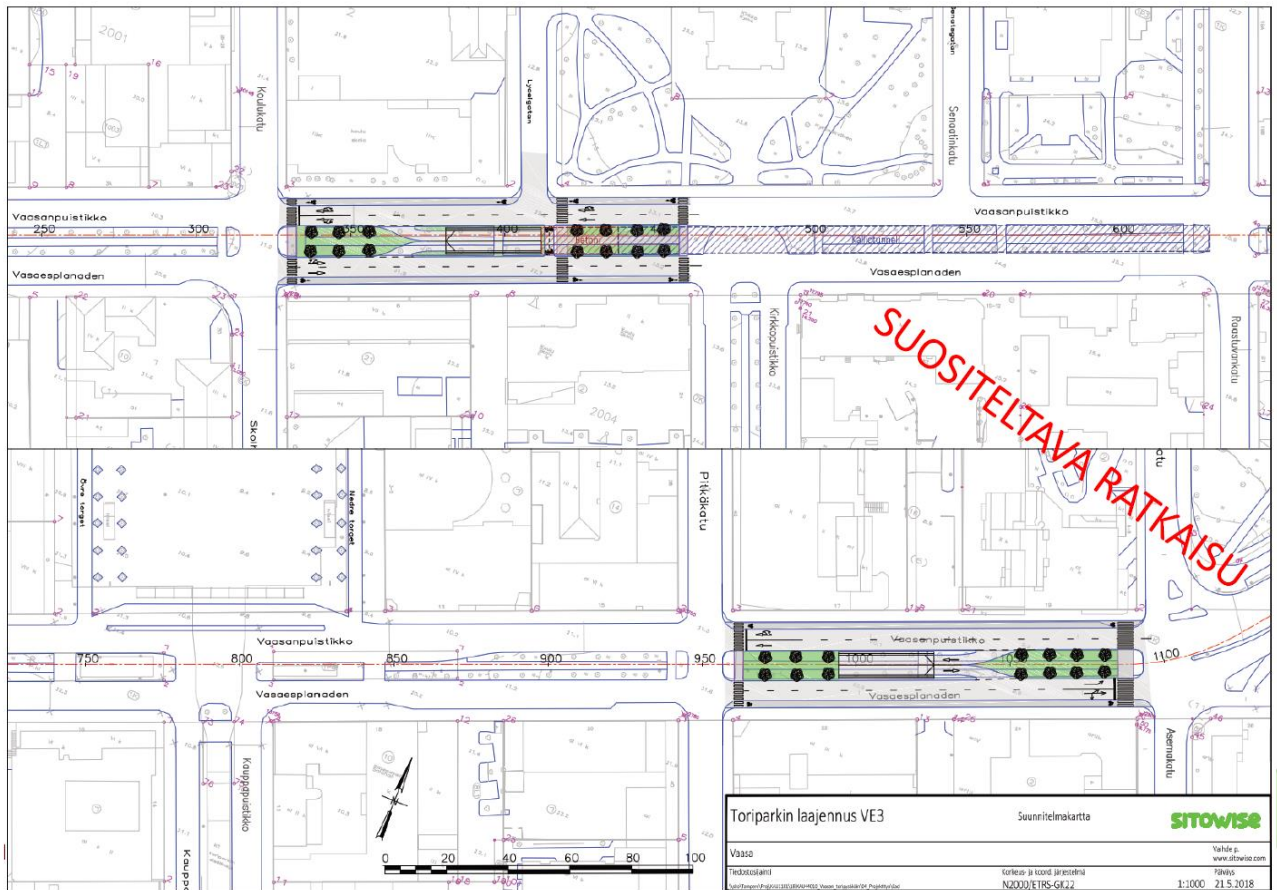
Vaasan toripysäköinnin laajennuksen ajoyhteydet, liikenneselvitys, Sitowise 2018

Toripysäköinnin ajoyhteyksiä selvitettiin tutkimalla liikenneteknisiä ratkaisuja ajoyhteyksistä Vaasanpuistikolta pysäköintilaitoksen laajennusosaan. Alustavista 10 vaihtoehdosta jatkotarkasteluun valittiin 4 vaihtoehtoa. Työn tavoitteena oli löytää toriparkin laajennukselle taloudellisesti kannattava ratkaisu 600-800 ajoneuvolle, hyvät ja lyhyet ajoyhteydet katuverkolta pysäköintilaitokseen, laajennuksesta yhteydet nykyiseen toripysäköintiin ja torin läheisiin liikekortteleihin, sekä ratkaisu, joka aiheuttaa mahdollisimman pieniä muutoksia keskustan ja valtakunnallisesti arvokkaan Vaasanpuistikon katukuvaan.

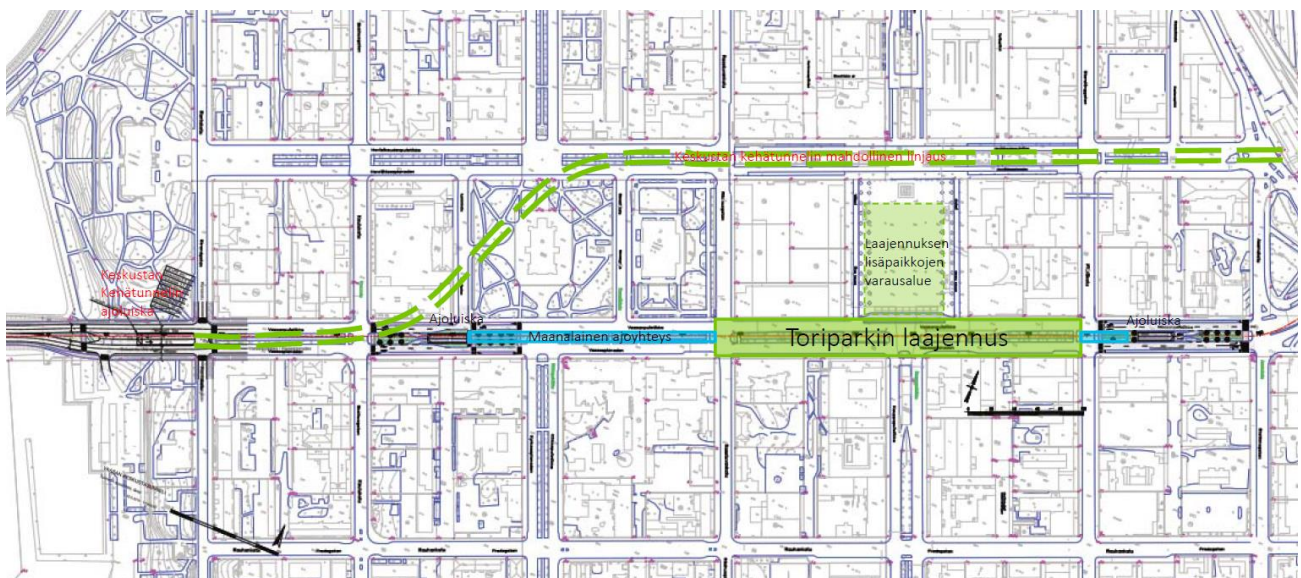
Suunnittelussa todettiin seuraavat haasteet: käytettävissä olevan tilan ahtaus, korkeuserot, kytkennät nykyiseen toripysäköintiin, ajoyhteydet pysäköintitasojen ja p-alueiden välillä, Vaasanpuistikon nykyinen kunnallistekniikka ja muut rakenteet, rakentamisen aikaiset työ- ja liikennejärjestelyt, sekä kaupunkiympäristö ja puusto.

Tutkituista vaihtoehdoista A1, A2, B, C ja D valittiin D, ja suunniteltiin sen vaihtoehdon ajoramppien liikennejärjestelyt sillä periaatteella, että toriparkin laajennus on mahdollista toteuttaa Vaasanpuistikon alle joko pintaan kaukalarakenteena tai syvemmälle kallioratkaisuna. Tälle suunnittelulle asetettiin seuraavat tavoitteet: pyörätiet tilavarauksena Vaasanpuistikon jalkakäytävien viereen, suojatie Lyseonkadun länsipuolella palokadun kohdalla (tämä tavoite ei toteutunut), puusto suorassa rivissä ja puita mahdollisimman täysinä riveinä, ja Koulukadun liittymään riittävän pitkät sekoittumisalueet sekä tunnelista ulos ajettaessa, että liittymästä tunneliin ja keskustaan päin ajettaessa. Esitettiin kolme tarkennettua vaihtoehtoa.

Selvitys päättyy esittämään, että toripysäköinnin laajennuksen ajorampit varataan kaavoituksessa Vaasanpuistikolle tarkennetun vaihtoehdon 3 periaatteilla. Läntinen sisäänajo sijaitsee välillä Koulukatu-Lyseonkatu ja itäinen sisäänajo sijaitsee välillä Asemakatu-Pitkäkatu.



Kuva: Toriparkin laajennuksen sisäänajorampit, Sitowise 2018



Kuva: Toriparkin laajennuksen ajoyhteydet ja keskustatunnelin mahdollinen linjaus, Sitowise 2018

Vaasan kaupungin pysäköintipolitiikka, 2018

Pysäköintipolitiikassa tarkastellaan kaupungin pysäköintilinjauksia suhteessa kaupungin strategiaan tavoitteisiin ja määritellään Vaasan pysäköintiin liittyvät keskeiset tavoitteet ja periaatteet. Pysäköinnin kehittämistä ohjaa kaupungin strategian ja keskustastrategian lisäksi energia- ja ilmasto-ohjelma. Pysäköintilinjauksilla on tarkoitus selkeyttää ja ohjeistaa pysäköintiä siten, että maankäyttöä voidaan tehostaa ja samalla luoda viihtyisämpää jalankulkuympäristöä.

Pysäköintipolitiikan päätavoitteet ovat tukea kaupungin strategiaa elinvoimaisen ja viihtyisän kaupungin rakentamiseksi, tukea energia- ja ilmasto-ohjelman tavoitteiden saavuttamista, koskien mm. ilmastopäästöjen vähentämistä ja kaupungin hiilijalanjäljen pienentämistä, tukea Vaasan keskusta-alueen kehittämiseen, laajentamiseen ja tiivistämiseen liittyviä tavoitteita, turvata liikenteen ja pysäköinnin toimivuus ja laatu, sekä pitää pysäköinnin talous tasapainossa.

Osana keinovalikoimaa näiden tavoitteiden saavuttamiseksi on maantasopysäköinnin vähentäminen ja pysäköinnin keskittäminen laitoksiin.

Keskustan osayleiskaava, 2019

Kaavassa keskustan laajentumissuunnat ovat ensisijaisesti koilliseen radan yli sekä kaakkoon entisen ravidan alueelle. Uudet alueet on mitoitettu noin 6000 asukkaalle. Lisäksi on arvioitu, että keskustan nykyisen rakenteen sisällä on mahdollista rakentaa lisää asuntoja noin 1000 asukkaalle. Täydennysrakentamisen ohjaamiseksi kaavaan on osoitettu korttelikohtaiset tehokkuusluokat.

Liikenneselvityksen perusteella ehdotetaan, että keskustan liikennettä kehitetään ulkoisen ja sisäisen kehän kautta. Liikennettä pyritään ohjaamaan kehille ja rauhoittamaan muilla kaduilla. Keskustatunneli ja toripysäköinnin laajennus Vaasanpuistikon alla on osoitettu kaavaan ohjeellisilla merkinnöillä.



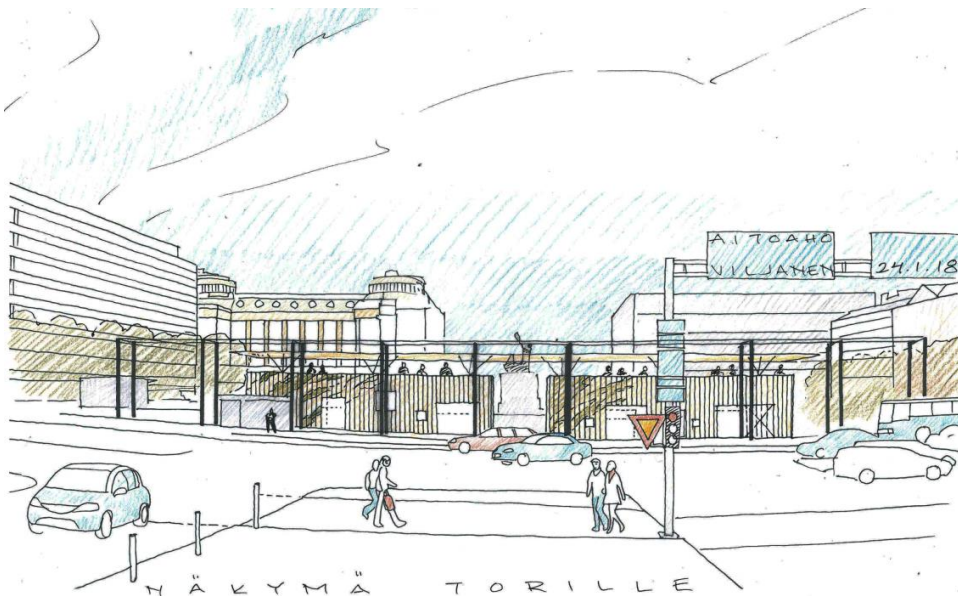
Kuva: Ote keskustan osayleiskaavasta.

Vaasan kauppatorin yleissuunnitelman päivitys 15.8.2018

Vuonna 2016 valmistunutta yleissuunnitelmaa päivitettiin 15.8.2018. Yleissuunnitelma sisältää nykytilanteen inventoinnin sekä suunnitelman ja suunnitteluohjeet torilla tapahtuvalle rakentamiselle ja toiminnalle. Suunnittelun lähtökohtina ovat kävelykeskustan yleissuunnitelma vuodelta 2000 ja ulkotarjoilualueiden suunnitteluohjeet vuodelta 2005. Taustalla on myös Vaasan Liikekeskusta ry:n toimenpide-esitys, jossa nostettiin esiin mm. kiinteän esiintymislavan ja myynti- tai kahvilatilojen rakentaminen torille. Suunnitelmasta on toteutunut kiinteä esiintymislava.



Kuva: Torin yleissuunnitelma, arkkitehtitoimisto Aitoaho & Viljanen 2018

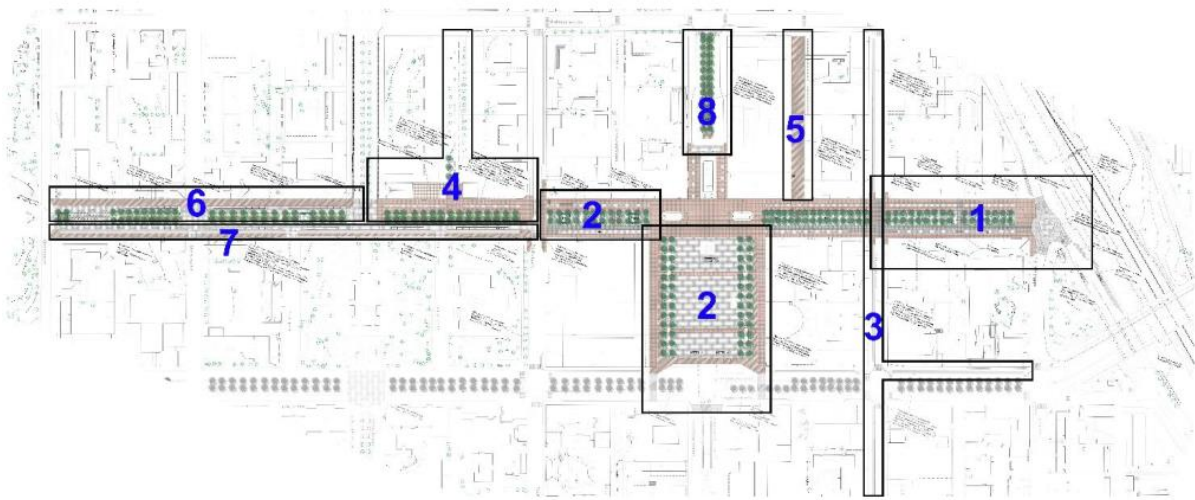


Kuva: Torin kiinteiden kahvilapaviljonkien arkkitehtuuri, arkkitehtitoimisto Aitoaho & Viljanen 2018

Kävelykeskustan yleissuunnitelmaluonnos 2020

Suunnitelman tarkoitus on olla keskustan osayleiskaavaan perustuva ja kaupungin strategiaa tukeva yleissuunnitelma Vaasan kävelykeskustan laajentamiselle ja ydinkeskustan katu- ja muiden yleisten alueiden kehittämiseksi. Suunnittelun tavoitteita ovat mm. ydinkeskustan viihtyisyyden, tunnistettavuuden ja toimivuuden parantaminen, alueen vetovoiman vahvistaminen, kävelykeskustan laajentaminen ja kehittäminen, ydinkeskustan liikenteen rauhoittaminen ja kehittäminen kävelijöiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta, liikekeskustan kaupallisen menestyksen turvaaminen ja edistäminen, sekä vanhan liikekeskustan yhdistäminen Wasa Stationiin ja rantaan.

Yleissuunnitelman tekeminen ja käsittely ovat vielä kesken, mutta rautatieaseman edustaa ryhdytään toteuttamaan jo vuoden 2021 aikana.



Kuva: Alustava suunnitelma laajennetun kävelykeskustan osa-alueiden toteutusjärjestyksestä.