

VAASAN KÄVELYKESKUSTAN YLEISSUUNNITELMA



Selostus

Vaasan kaupungin kaavoitus

2020

Sisällys

1.	Lähtökohdat.....	3
2.	Tavoitteet ja rajausta	4
3.	Yleissuunnitelman osa-alueet.....	5
3.1.	Hovioikeudenpuistikko välillä Ratakatu-Pitkäkatu	5
3.2.	Pitkäkatu ja Vaasanpuistikko	7
3.3.	Nykyinen kävelykatu ja torin ympäristö	8
3.4.	Teräksenkuja.....	11
3.5.	Pankkiirinkuja.....	11
3.6.	Hovioikeudenpuistikko välillä Raastuvankatu-Rantakatu.....	12
4.	Yleissuunnitelman vuorovaikutus, käsittely ja toteutus	14

TAUSTASELVITYKSET

- Vaasan kauppatorin yleissuunnitelma ja suunnitteluohjeet, Arkkitehtitoimisto Aitoaho-Viljanen, 2018

LIITTEET

- Vaasan kävelykeskustan yleissuunnitelman karttavaihtoehdot ”Symmetria” ja ”Radalta rantaan”

1. Lähtökohdat

Kaupunkikeskusta on kaupungin ”sydän” ja kaupungin identiteetin perusta. Vaasan ruutukaavakeskusta puistikoineen, palokatuineen ja arvokkaine julkisine rakennuksineen on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Vaasan nykyinen kävelykeskusta valmistui vuonna 2006, kaupungin 400-vuotisjuhlan kunniaksi. Vaasan kävelykeskusta on osoittanut toimivuutensa ja olemassaolonsa oikeutuksen korkeatasoisena eurooppalaisena kävelykatumiljöönä. Pysyäkseen edelleen kaupungin imagollisena ”ykköspaikkana” se vaatii jatkuvaa kehittämistä. Kävelykeskustan laajentaminen ja alueen kehittäminen ovat siten tärkeitä strategisia tavoitteita ja toimenpiteitä kaupungin kehittämisessä.

Vaasan kävelykeskustan historiaa:

- Vaasan kävelykeskustan kehittäminen alkoi vuonna 1980, kun kaupunginhallitus päätti autottomasta torista.
- Vuodesta 1988 lähtien Hovioikeudenpuistikko toimi kesäisin tilapäisesti kävelykatuna.
- Torinalaisen pysäköintilaitoksen 1. vaihe valmistui v.1995, jolloin tori päällystettiin uudelleen vanhoilla nupukivillä ja torialuetta pienennettiin tilallisesti kaksoislemmusrivein Ylä- ja Alatorilla.
- Uusi vaihe kehittämisessä oli keskustan osayleiskaavan vahvistaminen vuonna 1995.
- Vuonna 1997 perustettiin Vaasan Liikekeskusta ry., joka toimi linkkinä keskustan yrittäjien, liikkeiden, kiinteistönomistajien ja kaupungin välillä kehittämistyössä.
- Kävelykeskustan yleissuunnitelma hyväksyttiin vuonna 2000. Yleissuunnitelman laati arkkitehtitoimisto Aitoaho-Viljanen.
- Pysäköintilaitoksen 2. vaihe valmistui vuonna 2003. Samanaikaisesti eteni kävelykeskustan pintaosien suunnittelu. Pintamateriaaliksi valittiin suurelta osin luonnonkivi, perinteisen nupukiven rinnalle BalticBrown - graniittilaatta. Noin 10 000 m²:n alue kävelykeskustasta otettiin sulatusjärjestelmän piiriin.
- Kävelykeskusta valmistui vuonna 2006. Kävelykeskusta palkittiin Elävä kaupunkikeskusta ry:n ”Vuoden 2006 kaupunkikeskusta”-palkinnolla, Suomen kuntateknisen yhdistyksen ”Vuoden 2006 kuntatekninen saavutus”-kunniamaininnalla sekä Suomen Viherliiton ”Vuoden 2006 ympäristöteko”-kunniamaininnalla.
- Vaasan keskustastrategia hyväksyttiin KH:ssa vuoden 2013 alussa jatkosuunnittelun ja -kehittämisen pohjaksi. Strategiatyössä hahmoteltiin keskustakehittämisen kärkihankkeet, joista kävely-ympäristön kehittäminen todettiin kustannuksiltaan kohtuulliseksi, mutta vaikuttavuudeltaan merkittäväksi hankkeeksi.
- Keskustan osayleiskaava 2040 sai lainvoiman kesällä 2019. Osayleiskaava on tärkeä lähtökohta Vaasan keskustan ja kävelykeskustan kehittämiselle.

2. Tavoitteet ja raja

Suunnitelman tarkoitus on olla keskustan osayleiskaavaan perustuva ja kaupungin strategiaa tukeva yleissuunnitelma Vaasan kävelykeskustan laajentamiselle ja ydinkeskustan katu- ja muiden yleisten alueiden kehittämiseksi. Suunnitelmalla ohjataan kävelykeskustan laajentamista ja kehittämistä kokonaisuutena. Yleissuunnitelman periaateratkaisuista on tarkoitus edetä tarkempaan suunnitteluun ja toteutussuunnitteluun osa-alueittain. Suunnitelma koskee ensisijaisesti Hovioikeudenpuistikkoa ja torin ympäristöä, mutta myös rautatieaseman ympäristöä, Pitkäkatua ydinkeskustan alueella, osittain Vaasanpuistikkoa sekä osittain Hovioikeudenpuistikkoon liittyviä palokatuja.

Suunnittelun ensisijaiset tavoitteet ovat:

- Vaasan ydinkeskustan viihtyisyyden, tunnistettavuuden ja toimivuuden parantaminen sekä alueen vetovoiman vahvistaminen.
- Vaasan kävelykeskustan laajentaminen ja kehittäminen korkeatasoisena, omaleimaisena ja monipuolisena kaupunkiympäristönä.
- Ydinkeskustan liikenteen rauhoittaminen ja sen kehittäminen erityisesti kävelijöiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta.
- Liikekeskustan kaupallisen menestyksen turvaaminen ja edistäminen.
- Vanhan liikekeskustan yhdistäminen liikekeskustan laajennusalueeseen (Wasa Station) sekä ydinkeskustan ja rannan linkittäminen vahvemmin yhteen kevyen liikenteen yhteyksien ja fyysisen ympäristön kehittämisen kautta.



Hovioikeudenpuistikko toukokuussa 2020.

3. Yleissuunnitelman osa-alueet

3.1. Hovioikeudenpuistikko välillä Ratakatu-Pitkäkatu

Rautatieaseman edustan haasteena on tällä hetkellä sekava risteysalue ja ympäristö, joka ensisijaisesti huomioi ajoneuvoliikenteen tarpeet. Ratakadun ja Hovioikeudenpuistikon risteysalueella kevyelle liikenteelle ei ole riittävästi tilaa ja kävelijät ja pyöräilijät joutuvat ylittämään monta eri suojatietä päästääkseen alueen läpi. Aseman ympäristö on erityisen tärkeä paikka kaupungissa. Se on paikka, minne Vaasaan junalla tai linja-autolla matkustava saapuu, ja missä mahdollisesti ensikontakti kaupunkiin muodostuu. Tulevaisuudessa alueella tulee olemaan tärkeä rooli myös linkkinä vanhan kaupunkikeskustan ja uuden Wasa Stationin alueen välillä. Wasa Station sekä rautatien alle suunniteltu alikulkutunneli tulevat merkittävästi lisäämään jalankulkijoiden määrää alueella, ja entistä vahvemmin sitomaan aluetta osaksi Vaasan liikekeskustaa.

Tavoitteena alueen kehittämisessä on korkeatasoinen, toimiva ja viihtyisä ympäristö, joka muodostaa houkuttelevan kävely- ja pyöräily-yhteyden, ja josta välittyy positiivinen ja elävä kuva kaupungista.



Hovioikeudenpuistikko välillä Ratakatu-Pitkäkatu nykytilanteessa.

Tarkoituksena on kehittää aluetta niin, että koko alue (Hovioikeudenpuistikko välillä Ratakatu-Pitkäkatu) muutetaan kävelykaduksi. Kehittämisen yleisperiaatteena on, että nykyisen kävelykadun ilmettä, mitoitusta ja materiaalivalintoja jatketaan rautatieaseman risteykseen asti. Samalla tavalla kuin nykyisellä kävelykadulla, ajoneuvoliikenteelle jää yksisuuntainen mahdollisuus ajaa alueen läpi pihakadun kautta. Muuten alue varataan kokonaan kävelylle, pyöräilylle ja oleskelulle.

Aseman risteyksen osalta suunnittelussa on tutkittu useita erilaisia vaihtoehtoja. Tavoitteena on ollut löytää kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen, kaikille liikennemuodoille turvallinen ja sujuva ratkaisu. Risteys on vaativa, koska se muodostaa tietynlaisen solmukohdan kaupunkirakenteeseen. Se sisältyy ydinkeskustaa kiertävään kehäreittiin, jolle ajoneuvoliikennettä halutaan ohjata ja siirtää pois ydinkeskustasta (keskustan osayleiskaavassa esitetty liikenteellinen tavoite). Samalla se on matkakeskuksen, uuden Wasa Stationin -alueen ja keskustan pyörätieverkoston kannalta erittäin tärkeä paikka myös kevyelle liikenteelle. Esitetty kiertoliittymäratkaisu on valittu, koska se voidaan toteuttaa ilman liikennevaloja ja siinä toteutuvat risteysalueelle asetut tavoitteet. Alueen tarkemmassa suunnittelussa tullaan panostamaan erityisesti kävely- ja pyöräliikenteen esteettömyyteen sekä näkövammaisten turvalliseen liikkumiseen opastuksen ja kontrastien keinoin.

Puistikon keskialueella tavoitteena on palauttaa puistikoille tyypilliset puustutukset koko alueelle ja sijoittaa pyöräpysäköintiä puiden alle, samalla tavalla kuin nykyisellä kävelykadulla Pitkänkadun toisella puolella. Koska matkakeskuksen pyöräpysäköinti on riittämätöntä, sekä määrällisesti että laadullisesti, suunnitelmassa on myös esitetty paikka erilliselle pyöräpysäköintilaitokselle Asemapuistoon. Pyöräpysäköintilaitoksen paikka on hyvin näkyvä, mikä asettaa vaatimuksia sen arkkitehtuurille, kokoluokalle ja toteutukselle.

Taksien odotuspaikka on suunnitelmassa siirretty matkakeskuksen viereen ja matkakeskuksen risteysalueen reunoille on varattu tilaa muutamalle autopaikalle, matkakeskuksen nouto- ja jättöliikennettä varten. Hovioikeudenpuistikon eteläpuolelle jää jonkin verran autopaikkoja lyhytaikaista asiointipysäköintiä varten. Lisäksi Hovioikeudenpuistikon kävelyalueen ja uudistetun risteysalueen väliin jää tilaa pienelle aukiolle. Uudelle aukiolle muodostuu paikka ”tervetuloa Vaasaan” -taideteokselle tai vastaavantyyppiselle toiminnolle. Kävelykeskustan sulatusjärjestelmää tullaan lähtökohtaisesti jatkamaan koko uudelle kävelykatualueelle.



Vaasan rautatieasema.

3.2. Pitkäkatu ja Vaasanpuistikko

Pitkäkatu ja Vaasanpuistikko sijoittuvat Vaasan liikekeskustan alueelle, ja rajaavat molemmat nykyistä kävelykeskustan aluetta. Niiden merkitys kävelyn ja pyöräilyn yhteyksinä tulee tulvaisuudessa kasvamaan, sillä Wasa Stationin valmistuttua ne tulevat muodostamaan tärkeitä yhteyksiä Vaasan uuden ja vanhan kaupallisen keskuksen välillä. Vaasanpuistikko muodostaa jo nykytilanteessa kävelyn ja pyöräilyn kannalta tärkeän yhteyden, joka välittää maasillan yli tulevan kävely- ja pyöräiliikenteen keskustaan ja keskustan läpi. Samanaikaisesti Vaasanpuistikko toimii keskustan läpiajoväylänä ja raskaan liikenteen reittinä. Liikennemäärät Vaasanpuistikolla ovat yhteensä noin 15 000 ajoneuvoa/ vrk. Koska Vaasanpuistikolla on paljon sekä jalankulkijoita, pyöräilijöitä että ajoneuvoliikennettä, tarve pyöräiliikenteen erottamiselle muusta liikenteestä on suuri. Vaasanpuistikon kehittämisessä yleisenä tavoitteena on liikenteellisesti sujuva ja kaikkien liikennemuotojen kannalta turvallinen ratkaisu. Pitkänkadun kehittämisessä tavoitteena on parantaa katu ympäristön toimivuutta ja houkuttelevuutta erityisesti kevyen liikenteen näkökulmasta.

Yleissuunnitelmassa Pitkädudle on osoitettu pyörätie, joka sijoittuu kadun eteläpuolelle, kadunvarsipaikkojen tilalle. Suunnitelmassa on myös tutkittu Pitkänkadun muuttamista yksisuuntaiseksi liikekeskustan alueella, niin että uudelle pyörätielle olisi tilaa ilman, että kadunvarsipaikkoja tarvitsee poistaa. Silloin liikenteelliset vaikutukset olisivat kuitenkin huomattavasti suuremmat, kuin ehdotetussa ratkaisussa. Uusi pyörätieyhteys on suunniteltu ensisijaisesti liikekeskustan alueelle, mutta yhdistyy olemassa oleviin pyöräteihin Hietasaarenkadulla ja Rauhankadulla.

Hovioikeudenpuistikon kohdalle yleissuunnitelmassa ehdotetaan korotettua risteysaluetta, joka toimisi shared space -periaatteella tai jossa olisi koko risteuksen levyinen suojatie. Korotetun risteuksen tarkoitus on rauhoittaa Pitkänkadun liikennettä sekä luontevasti sitoa kävelykadun eri osa-alueita yhteen.

Vaasanpuistikolla pyörätien/ pyöräteiden rakentaminen vaatii kadunvarsipysäköinnin poistamista. Yksisuuntaisten pyöräteiden rakentaminen koko Vaasanpuistikolle tarkoittaisi yhteensä noin 80 kadunvarsipaikan vähentymistä alueelta. Suunnitelmissa on toisaalta rakentaa lisää maanalaista pysäköintitilaa Vaasanpuistikon alle (Toriparkin laajennus), mikä tulee parantamaan alueen pysäköintitarjontaa merkittävästi. Vaasanpuistikko on suurimmaksi osaksi rajattu pois Kävelykeskustan yleissuunnitelmasta, ja tullaan tarkastelemaan uudestaan Toriparkin laajennusprojektin yhteydessä. Kävelykeskustan yleissuunnitelmassa Vaasanpuistikolle ehdotetaan kuitenkin uuden, kaksisuuntaisen pyörätien rakentamista maasillan ja pitkänkadun uuden pyörätieyhteyden välille. Yhteyden rakentaminen on tarkoitus tapahtua samanaikaisesti Pitkänkadun pyörätien rakentamisen kanssa, niin että maasillan ja Hovioikeudenpuistikon välille saadaan toimiva pyörätieyhteys ja maasillan ympäristöön yhtenäinen ja toimiva pyörätieverkosto.



Nykytilanne sekä ideakuvia Pitkänkadun ja Vaasanpuistikon ehdotetusta pyörätieyhteydestä.

3.3. Nykyinen kävelykatu ja torin ympäristö

Isona, julkisena tilana tori on kaupungin ehdoton sydän, joka jäsentää kaupunkikuvaa, luo orientaatiota ja antaa mahdollisuuden erilaisille kokoontumisille ja tapahtumille. Toriympäristön kehittämisessä tavoitteena on monipuolisen kaupunkielämän mahdollistaminen ja turvaaminen sekä ympäristön arvokkuuden ja juhlavuuden säilyttäminen.

Vaasan kauppatorille laadittiin yleissuunnitelma ja suunnitteluohjeet vuonna 2015/2016 (päivitetty 15.8.2018). Kauppatorin suunnitelma on toiminut Kävelykeskustan yleissuunnitelman taustaselvityksenä ja toimii yleisenä suunnitteluohjeena torin ja torimyynnin kehittämisessä. Kauppatorin suunnitelmassa on ehdotettu nykyisten, torin eteläpuolella sijaitsevien torikahviloiden korvaamista uusilla kahvilarakennuksilla Vaasanpuistikon suuntaisesti.

Kävelykeskustan yleissuunnitelmassa torille ja nykyiselle kävelykatualueelle sekä myös kävelykeskustan rannan suunnan laajennukselle on laadittu kaksi vaihtoehtoa – ”Symmetria” ja ”Radalta rantaan”. Yleissuunnitelman Symmetria-vaihtoehdossa uudet pysyvät kahvilarakennukset ovat sijoitettu Vaasanpuistikon suuntaisesti, ja Radalta rantaan-vaihtoehdossa torin suuntaisesti. Kahvilarakennusten sijoittaminen Vaasanpuistikon suuntaisesti sulkee osan Vaasanpuistikon liikenteen melusta pois, mutta varjostaa samalla

torialueetta ja kahvilarakennusten mahdollisia terassialueita. Radalta rantaan-vaihtoehdossa torialuetta rajoitetaan Vaasanpuistikon suuntaisesti penkeillä ja istutuksilla, esimerkiksi istutuslaatikko- ja penkkiyhdistelmillä.

Suunnittelun alkuvaiheen palautteessa torialueelle toivottiin lisää istumapaikkoja, parempia oleskelumahdollisuuksia sekä leikkipaikkaa lapsille (torille tai nykyisen kävelykadun alueelle). Yleissuunnitelman Symmetria-vaihtoehdossa ehdotetaan uuden oleskelu- ja leikkialueen sijoittamista alatorille, torin reuna-alueelle. Tilaa ruokavaunuille jäisi silloin enää vain ylätorin puolelle. Symmetria-vaihtoehdossa ehdotetaan myös, että nykyisen kävelykadun pensasalueet otetaan pyöräpysäköintikäyttöön, koska pyöräpysäköinnin lisäämiselle on tarvetta ja pensasalueet ovat oleskelualueina melko vähäisessä käytössä. Alueella on viime aikoina tuottanut ongelmia myös päihteiden väärinkäyttö ja siellä esiintyvä huumekauppa.

Yleissuunnitelman Radalta rantaan-vaihtoehdossa ehdotetaan, että kävelykadun pensasalueisiin rakennetaan pieniä leikkialueita, jotka yhdessä muodostavat erityyppisten ja eri-ikäisille lapsille tarkoitettujen leikkimahdollisuuksien sarjan. Leikkialueilla voisi olla esimerkiksi trampoliineja, kiipeilyyn tarkoitettuja veistoksia tai muita alueelle sopivia leikkivälineitä. Radalta rantaan-vaihtoehdossa torialueelle ehdotetaan lisäksi laatoitettujen, esteettömien kulkureittien lisäämistä myös etelä-pohjoissuuntaisesti torin läpi sekä istumapaikkojen lisäämistä vapaudenpatsaan ympärille. Uusien kulkureittien tarkoitus on parantaa torialueen esteettömyyttä, jäsentää isoa torialuetta ja torimyyntiä sekä saada enemmän ihmisiä liikkumaan torilla ja torialueen läpi.



Vaasan torilla on mahdollista järjestää monenlaisia tapahtumia.



Torille tai nykyisen kävelykadun alueelle toivottiin alkuvaiheen palautteessa lisää istumapaikkoja, leikkipaikkaa lapsille sekä parempia oleskelumahdollisuuksia.

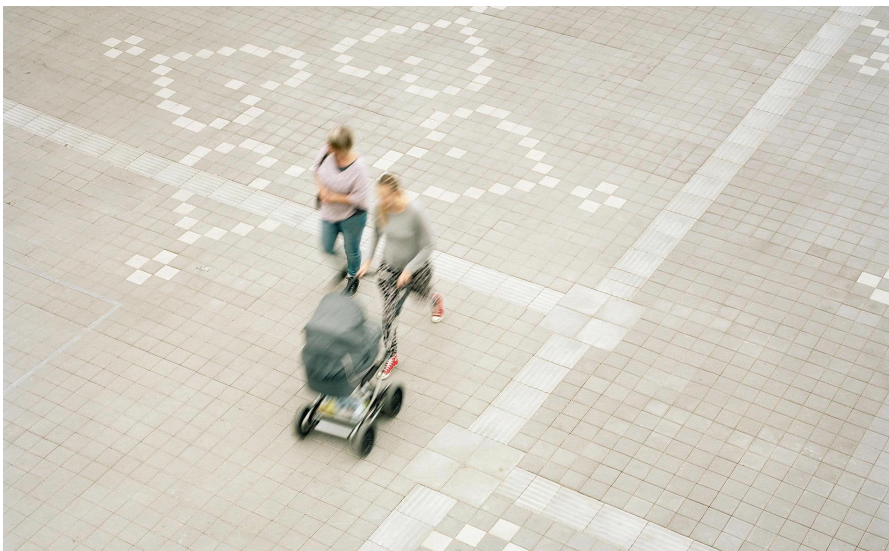


Kävelykadun pensasloosit toimivat nykytilanteessa oleskelualueina.

3.4. Teräksenkuja

Teräksenkujalla on vain vähän kadun suuntaan aukeavia liiketiloja, paljon huoltoajoa ja paljon asfalttipintoja. Teräksenkuja näyttää nykytilanteessa ensisijaisesti huoltokadulta, eikä ole kovin kutsuva ympäristö. Tavoitteena Teräksenkujan kehittämisessä on kehittää kujaa – erityisesti kujan eteläosaa – viihtyisämmäksi, omaleimaisemmaksi ja enemmän kävelykadun näköiseksi.

Suunnitelmassa ehdotetaan Teräksenkujan kehittämistä uudella pintamateriaalilla, esimerkiksi omaleimaisella ja yksilöllisellä betonikivilaatoituksella, tai ympäristötaiteen avulla, esimerkiksi valotaideteoksella tai katumaalauksilla. Teräksenkujan eteläpuolella katutilaa on lisäksi tarkoitus jäsentää penkkien ja pyöräpysäköinnin avulla. Teräksenkujan eteläpuoli on asemakaavassa osoitettu kävelykaduksi.



Teräksenkujaa ehdotetaan kehitettäväksi uudella pintamateriaalilla, esimerkiksi kuvan mukaisella omaleimaisella ja koristeellisella betonikivipäällysteellä, valotaideteoksilla tai katumaalauksilla. Referenssikuva: <http://karavanlandskap.se/brotorget-bollnas/>.

3.5. Pankkiirinkuja

Pankkiirinkujaa on tarkoitus kehittää niin, että kulku korttelin läpi palokatua pitkin mahdollistetaan. Palokadun keskiosa on asemakaavassa varattu viheralueeksi, ja pohjoisosa pysäköintialueeksi. Palokadun eteläpään suunnitelmassa ehdotetaan aukiota. Tavoitteena on kehittää koko aluetta entisen Kirkkoapteekin ja Kurtenia-rakennusryhmän välillä aukiona, vaikka osa alueesta kuuluu yksityiseen tonttiin ja osa palokatuun, joka tältä osin asemakaavassa on varattu yleiseksi pysäköintialueeksi (LP). Palokadun ja uuden aukion kehittämismahdollisuuksia on tutkittu opinnäytetyössä (2020). Koska alueen kehittäminen vaatii asemakaavamuutoksen, palokadun ja aukion kehittämistä suunnitellaan ja määritellään yksityiskohtaisemmin asemakaavamuutoksen yhteydessä.

3.6. Hovioikeudenpuistikko välillä Raastuvankatu-Rantakatu

Osa-alue kostuu kolmesta eri katu-alueesta (kolme korttelia), jotka muodostavat keskenään erilaisia ympäristöjä. Tavoitteena on kehittää aluetta korkeatasoisena ja yhtenäisenä kävelypainiotteisena ympäristönä. Tärkeintä alueen kehittämisessä on houkuttelevan ja miellyttävän kävely-yhteyden luominen Vaasan ydinkeskustan ja kaupunginrannan välillä. Kehittämisellä halutaan myös korostaa alueen ja sen varrella sijaitsevien tärkeiden toimintojen, kuten Vaasan kirkon, Kaupungintalon sekä Hovioikeuden arvokkuutta ja historiallisuutta. Koko alueella on tällä hetkellä 2+2 autokaistaa, vaikka alueen liikennemäärät ovat pienet. Lähtökohtana kehittämisessä on vähentää autokaistojen määrää kahteen ja vastaavasti saada lisää tilaa kävelylle ja pyöräilylle. Raastuvankadun ja Kirkkopuistikon välillä on myös tarve saada lisää terassitilaa puistikon pohjoispuolen kahvila- ja ravintolayrityksille.



Hovioikeudenpuistikko välillä Raastuvankatu-Kirkkopuistikko. Alueella oli väliaikainen kävelykatukokeilu kesällä 2020.

Alueelle on laadittu kaksi erilaista kehittämisvaihtoehtoa ("Symmetria" ja "Radalta rantaan"). Symmetria-vaihtoehdossa saadaan lisää tilaa kävelylle, pyöräilylle ja oleskelulle poistamalla kummaltakin puolelta puistikkoa yhden ajokaistan. Molemmiin puolin puistikkoa säilyy silloin yksi ajokaista, ja ajosuunnissa säilyy sama logiikka kuin muilla puistikoilla. Symmetria-vaihtoehdossa toiselle puolelle puistikkoa saadaan noin 7 metriä leveä jalkakäytävä ja toiselle puolelle jalkakäytävä sekä erillinen, kaksisuuntainen pyörätie. Raastuvankadun ja Kirkkopuistikon välillä tarve terassitilalle on puistikon pohjoispuolella huomattavasti suurempi kuin alueella muuten, jonka takia siihen esitetään kävelyalueen leventämistä koko puistikon pohjoispuolelle. Tämä tarkoittaa, että välillä Raastuvankatu-Kirkkopuistikko alue ei olisi enää rannan suuntaan läpiajettava, vaan ajo olisi sallittu ainoastaan huolto- ja tonttiliikenteelle. Symmetria-vaihtoehdossa pysäköintipaikkojen määrä vähenee jonkin verran sekä nykyisen kävelykadun, että Hovioikeuden lähellä. Asemakaavan mukainen LP-alue (pysäköintialue)

Hovioikeuden edessä säilyy Symmetria-vaihtoehdossa nykytilanteen mukaisesti. Lisäksi hovioikeuden päähän vaihtoehdossa on lisätty pieni taskupuisto/ oleskelualue, jonka tarkoitus ensisijaisesti on jäsentää alueen kaupunkikuvaa. Alue, jolle taskupuisto sijoittuu, on voimassa olevassa asemakaavassa merkitty torialueeksi, mutta toimii nykytilanteessa pysäköintitilana.

Radalta rantaan-vaihtoehdossa ajoneuvoliikenne siirtyy välillä Raastuvankatu-Rantakatu kokonaan puistikon eteläpuolelle, ja puistikon pohjoispuoli varataan kokonaan kävelykaduksi. Puistikon pohjoispuolelle saadaan leveä ja yhtenäinen kävelykatualue, joka jatkuu Hovioikeuteen asti. Puistikon eteläpuolelle suunnitelmassa on esitetty kaksi ajokaistaa ja pysäköintiä molemmin puolin ajorataa. Tämä tarkoittaa, että ajokaistat olisivat nykytilanteeseen verrattuna kapeampia ja jalkakäytävä kaventuisi noin puoleen sen nykyisestä leveydestä. Radalta rantaan-vaihtoehdossa pysäköintipaikkojen määrä vähenee jonkin verran hovioikeuden päässä, kun pysäköintialue Hovioikeuden edessä poistuu. Pysäköintialueen poistaminen vaatii asemakaavamuutoksen, koska se on asemakaavassa varattu LP-alueeksi. Nykyisen kävelykadun päässä ja alueella muuten, pysäköintipaikkoja säilyy saman verran kuin nykytilanteessa.

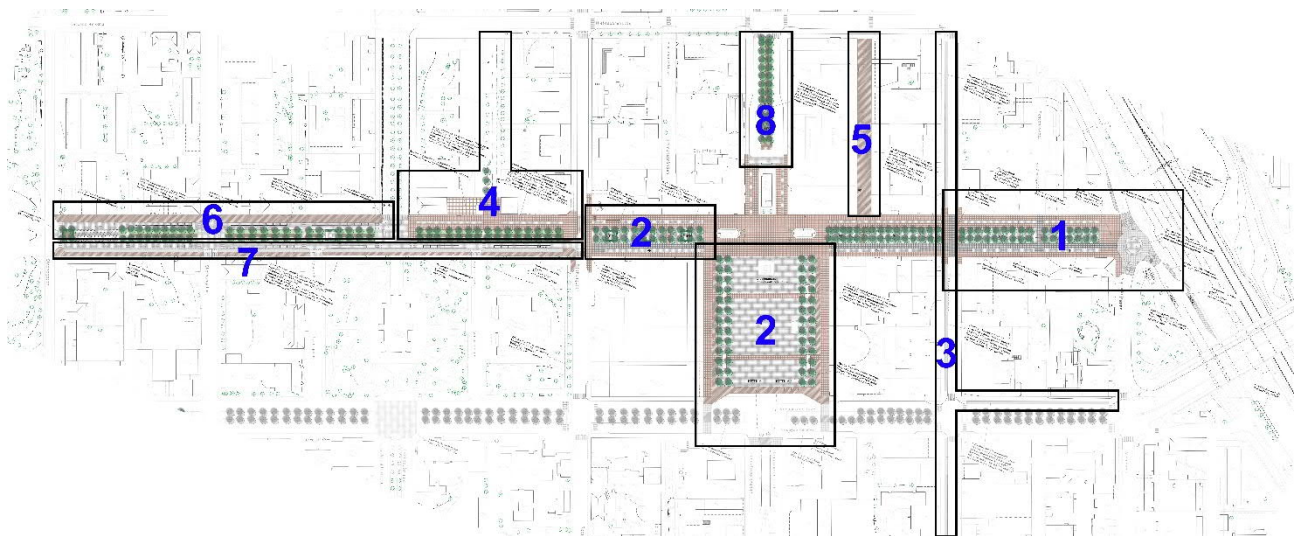
Molemmissa vaihtoehdoissa halutaan korostaa ympäristön arvokkuutta ja historiallisuutta korkeatasoisilla materiaaleilla. Ajoradoille suunnitelmassa ehdotetaan ensisijaisesti nupukiveystä. Nupukivipäälyste rauhoittaa liikennettä ja sitä on ympäristössä jo mm. Lyseonkadulla, Senaatinkadulla ja Rantakadulla. Kävelyalueille ehdotetaan luonnonkiveystä tai betonikiveystä. Kävelykeskustan sulatusjärjestelmän jatkamista tämän osa-alueen kävelyalueille selvitetään. Pysäköinnin osalta on tarkoitus selvittää mahdollisuudet asukas-pysäköintijärjestelmän käyttöönottoon alueella.



Hovioikeudenpuistikko välillä Koulukatu-Rantakatu. Radalta rantaan-vaihtoehdossa puistikon pohjoispuoli muutetaan kokonaan kävelykaduksi. Symmetria-vaihtoehdossa jalkakäytäviä levennetään ja kummallakin puolella puistikkoa säilyy yksi ajokaista.

4. Yleissuunnitelman vuorovaikutus, käsittely ja toteutus

Kävelykeskustan yleissuunnitelma asetetaan nähtäville julkisen tilan yleissuunnitelmana. Nähtävilläolon aikana kaupunkilaisilla on mahdollisuus ottaa kantaa suunnitelmaan ja sen vaihtoehtoihin. Vuorovaikutuksen merkitys työssä on suuri, koska alue on kaikille Vaasalaisille ja koko seudulle keskeinen ja tärkeä. Suunnittelun alkuvaiheessa, keväällä 2019, mielipiteitä kerättiin kaupunkilaisilta Maptionnaire-kyselyn kautta. Kyselyyn vastasi yhteensä lähes 300 ihmistä. Vastauksia on käytetty pohjatietona yleissuunnitelman laadinnassa. Yhteistyötä on suunnittelun aikana tehty myös Taikonin sekä Vaasan yrittäjien kanssa. Kävelykeskustan yleissuunnitelman nähtävilläolon jälkeen suunnitelmaa tullaan jatkokehittämään nähtävilläolon palautteen pohjalta. Lopullisen suunnitelman hyväksyy kaupunginhallituksen suunnittelujaosto.



Alustava suunnitelma laajennetun kävelykeskustan osa-alueiden toteutusjärjestyksestä.

Kävelykeskustan yleissuunnitelmasta jatketaan tarkempaan suunnitteluun ja toteutussuunnitteluun osa-alueittain. Osa-alueiden toteutusjärjestyistä on hahmotettu yllä olevassa kaaviossa. Koko alueen toteutukseen tulee menemään useita vuosia. Toteutusjärjestykseen sekä -aikatauluun vaikuttavat monet asiat, jonka takia niitä ei lyödä lukkoon yleissuunnitelmassa. Osa-alueiden toteutussuunnitelmat sekä mahdolliset detaljisuunnitelmat tai julkisen tilan käyttösopimukset viedään päätettäväksi tekniseen lautakuntaan. Tavoitteena on valmis yleissuunnitelma vuoden 2021 alussa. Ensimmäisten osa-alueiden osalta on tarkoitus edetä toteutussuunnitteluun vuoden 2021 aikana, niin että rakennustoimenpiteet voidaan aloittaa kesällä 2022.