



Planbeskrivning Delgeneralplan för Vasklot 2040

Planförslag godkänt i stadsmiljönämnden 3.11.2021

Offentligt framlagd 15.11–23.12.2021

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.....	10
3.2.1. Vasklots historia.....	10
3.2.2. Planläggningshistoria.....	11
3.2.3. Byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY).....	12
3.2.4. Utredningen om värdefulla byggnader.....	12
3.2.5. Kulturmiljöutredning.....	13
3.2.6. Kulturhistorisk utredning.....	13
3.3. Markägoförhållanden.....	14
3.4. Befolkning och möjligheterna till bostadsbyggande.....	15
3.5. Arbetsplatser.....	16
3.6. Hamnen.....	16
3.6.1. Nuläget i hamnen.....	16
3.6.2. Översiktsplan för Vasa hamn.....	17
3.7. Övrig verksamhet.....	17
3.8. Trafik.....	18
3.8.1. Nuvarande trafiknät.....	18
3.8.2. Nuvarande trafik.....	18
3.8.3. Bakgrundsutredning om trafiken.....	19
3.8.4. Kollektivtrafik.....	21
3.8.5. Alternativ för förverkligande av en lättrafikförbindelse.....	22
3.8.6. Vasa hamnväg.....	22
3.8.7. Snabbspårväg i Vasa, preliminär utredning 2004.....	23
3.8.8. Utredningar i anslutning till industrispåret.....	23
3.8.9. 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.....	32
4. Mål för planeringen.....	35
5. Planeringens olika skeden och växelverkan.....	36
5.1. Anhängiggörande.....	36
5.1.1. Utlåtanden och åsikter.....	36
5.1.2. Nätenkäter.....	36
5.2. Beredningsskede.....	37
5.2.1. Planutkastet.....	37
5.2.2. Utlåtanden och åsikter.....	39
5.2.3. Nätenkät.....	41
5.3. Förslagsskede.....	41
5.3.1. Planförslaget.....	41
5.3.2. Utlåtanden och anmärkningar.....	42
5.4. Godkännande.....	42
6. Redogörelse för delgeneralplanen.....	43
6.1. Helhetsbeskrivning av och allmänna motiveringar till planen.....	43
6.2. Boende.....	43
6.2.1. Finska Sockers område.....	44
6.2.2. Bostadsområdena vid Uddnåsvägen.....	45
6.2.3. F.d. Wasalandiaområdet.....	46
6.3. Arbetsplatser och service.....	47
6.3.1. Hamnen.....	47
6.3.2. Arbetsplats- och industriområden.....	47
6.3.3. Stadsdelscentrum och annan service.....	48
6.3.4. Service på sockerfabriksområdet.....	48
6.3.5. Fritidsservice.....	48
6.4. Trafik.....	49
6.4.1. Fordonstrafik och trafiknät.....	49
6.4.2. Järnvägen.....	49
6.4.3. Kollektiv trafik.....	49
6.4.4. Gång och cykling.....	49
6.4.5. Parkering.....	50
6.5. Natur och vatten.....	50
6.5.1. Skog och parkområden.....	50
6.5.2. Vattenområden.....	51

6.5.3. Dagvatten	51
6.6. Kulturhistoriska värden	52
6.6.1. Bygga kulturmiljöer av riksintresse	52
6.6.2. För landskapet eller lokalt värdefulla områdeshelheter	52
6.6.3. Med stöd av byggnadsskyddslagen skyddade byggnader	52
6.6.4. Värdefulla objekt	52
6.6.5. Kulturhistoriska områdestyper	53
6.7. Samhällsteknisk försörjning	55
6.8. Delgeneralplanens förhållande till styrning på högre nivå	55
6.8.1. Riksomfattande mål för områdesanvändningen	55
6.8.2. Landskapsplanen	55
6.8.3. Strukturmodell för Vasaregionen 2040	55
7. Delgeneralplanens konsekvenser	56
8. Delgeneralplanens genomförande	57

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> Stadsmiljönämnden 3.11.2021 Framlagt: 15.11–23.12.2021
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 (till 04/2020), generalplanläggare Jussi Telaranta (från 08/2020), 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 Oliver Schulte-Tigges, planläggningsarkitekt Kati Vuohijoki, planerare Eija Kangas, planläggningsarkitekt Anne Majaneva och miljöingenjör Jan Nyman. Som projektets ledningsgrupp har tekniska sektorns ledningsgrupp (stadsmiljöledningsgruppen till 31.12.2019) fungerat.

- 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 har styrt 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
- Byggnader och miljöer av riksintresse

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 färdssätt 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.

Stadsstyrelsens planeringssektion godkände 18.6.2019 utkastet till delgeneralplan och det hölls framlagt 1.7–30.8.2019. 14 utlåtanden och 24 åsikter om planutkastet lämnades in.

2.3. Planens centrala innehåll

Lösningarna i förslaget till delgeneralplan är baserade på de uppställda målen, planer och utredningar som styr delgeneralplanen, respons i tidigare skeden av planprocessen 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.

I planförslaget har på de ställen där Wasalandia och hotell Fenno funnits nya våningshusdominerade bostadsområden anvisats. Planen möjliggör ca 2200 nya invånare, då antalet invånare i Vasklot för närvarande är drygt 300. Wasalandias område har förutom för boende reserverats delvis för Vasklots stadsdelscentrums funktioner, såsom affär, offentlig och privat service.

Den trafikökning som de ökande arbetsplats- och invånarmängderna medför har beaktats och i delgeneralplaneförslaget 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 nya Hamnvägen direkt till hamnområdet i början av Motorgatan. Hamn- och industriområdena utgör en stor del av planområdet och planen möjliggör att hamnen utvidgas mot havet.

Utöver industrin och hamnen är omfattande rekreationsområden och ett värdefullt byggnadsarv utmärkande för Vasklot. Rekreationsmöjligheterna har tryggats bland annat genom att Vasklotskogen har bibehållits som rekreationsområde och genom att behovet av en fri-luftsled vid stranden runt ön (förutom hamnområdet) har anvisats. Särskilt värdefulla områden med tanke på naturens mångfald i Vasklotskogen har beaktats vid utarbetandet av planen. Utöver de byggnader som skyddats med stöd av byggnadsskyddslagen har i planen identifierats arkitektoniskt eller kulturhistoriskt värdefulla objekt (47 st.), vilket underlättar beaktandet av objekten i samband med den mer detaljerade planeringen.

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 2040 godkändes av landskapsfullmäktige 15.6.2020 och trädde i kraft 11.9.2020. Den nya landskapsplanen ersätter Österbottens landskapsplan 2030 och dess etapplandskapsplaner.

Planeringsområdet är i landskapsplanen beläget i både Vasa stadsutvecklingszon (kk-1) och Vasa-Seinäjäski utvecklingszon. På området finns nationellt betydelsefulla och för landskapet värdefulla kulturmiljöer. Därtill ligger planeringsområdet inom det ekologiskt eller biologiskt signifikanta marina området Kvarkens skärgård samt på den hinderfria zonen för flygtrafik.

Vasklot är i landskapsplanen anvisat närmast som område för tätortsfunktioner (A), ett område för kemisk industri och lagring (T/kem), hamnområde (LS), område för arbetsplatser (TP) och rekreationsområde (V). Vaskiluodon Voima Oy:s kraftverksområde är i landskapsplanen angivet som område för energiförsörjning (en). Dessutom har Vasklot trållhamn anvisats som en för fiskerinäringen betydande hamn.

Öns östra del är anvisad som område för tätortsfunktioner. På området bör en enhetligare samhällsstruktur främjas med hänsyn till tätortens karaktär. Kollektivtrafiken och nätverket av gång- och cykeltrafikleder bör utvecklas för att förbättra tillgängligheten till offentlig och

kommersiell service samt rekreationsområden. Kompletterande byggande bör anpassas till den befintliga bebyggelsen samt till kulturmiljö-, landskaps- och naturvärdena.

Skogsområdet i Vasklot är anvisat för rekreationsanvändning. Markanvändning och åtgärder i området bör enligt landskapsplanen planeras så att förutsättningarna för att använda området för allmän rekreation och friluftsliv, områdets tillgänglighet samt tillräcklig service- och utrustningsnivå tryggas. Området ska planeras så att det stöder naturturismnäringen. På området tillåts utöver sådant byggande som behövs för rekreation och friluftsliv även reparations- och ändringsarbeten samt utvidgning av befintliga byggnader. Då rekreationsområden planeras ska uppmärksamhet fästas vid deras betydelse i grönområdesstrukturen och de bör om möjligt via cykel- och friluftsleder bilda samverkande nätverk på landskapsnivå. Vid planering och åtgärder bör kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden beaktas. För rekreationsområdet bör en utvecklings- och skötselplan uppgöras. På området är det tillåtet att bygga byggnader som möjliggör förverkligandet av rekreations- och naturturismservice.

I öns sydostra del har såväl en friluftsled som en cykelled anvisats, och runt ön har fartygs- och båtfarleder anvisats.

I landskapsplanen har dessutom ett behov av vägtrafikförbindelse mellan Myrgrund söder om Vasklot till riksväg 8 i Vikby anvisats. Vägsträckningarnas exakta läge bestäms i den mer detaljerade planeringen.

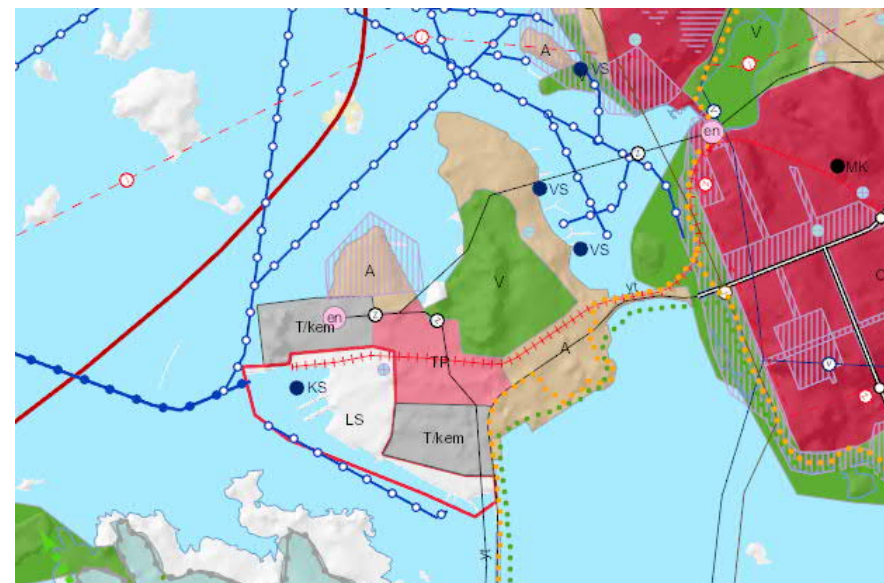


Bild 2. Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2040.

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.

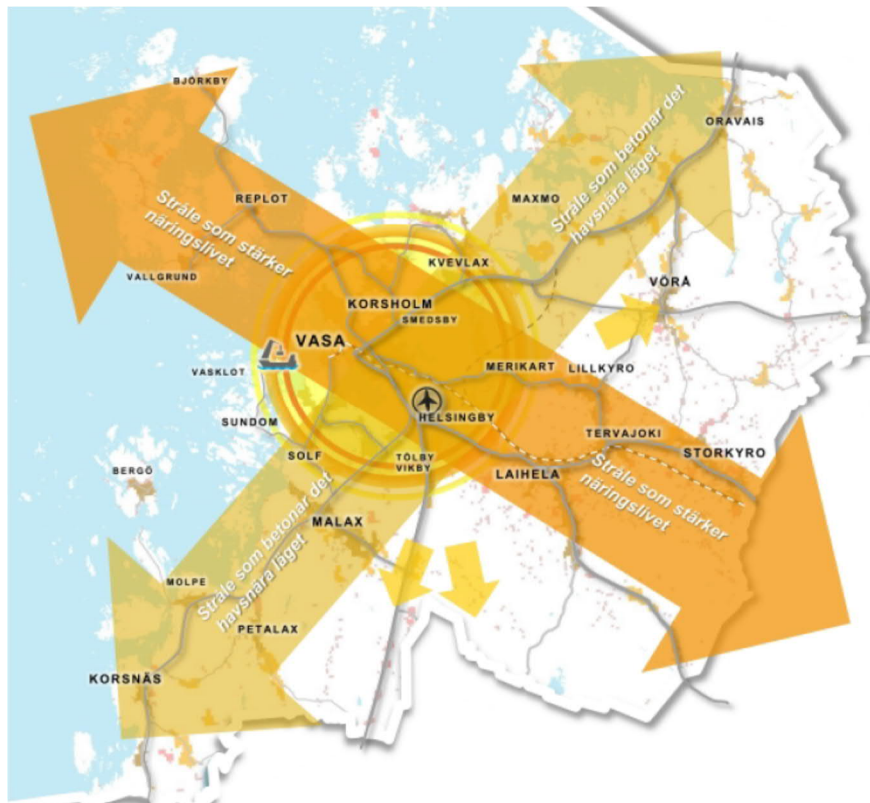


Bild 3. Strukturmodell för Vasaregionen 2040.

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.

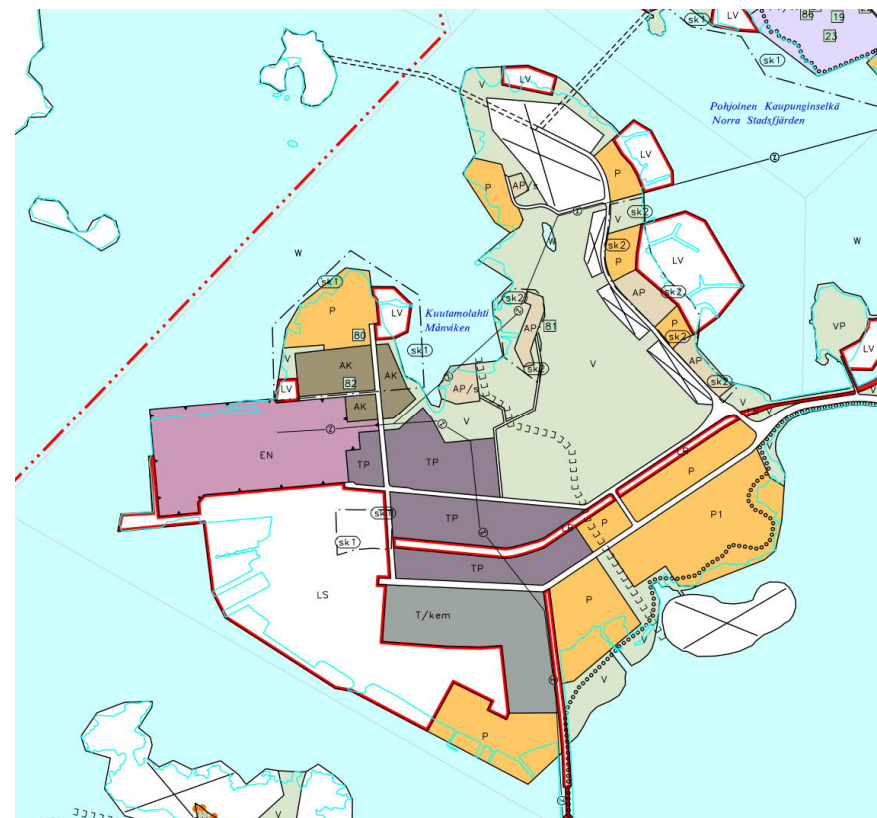
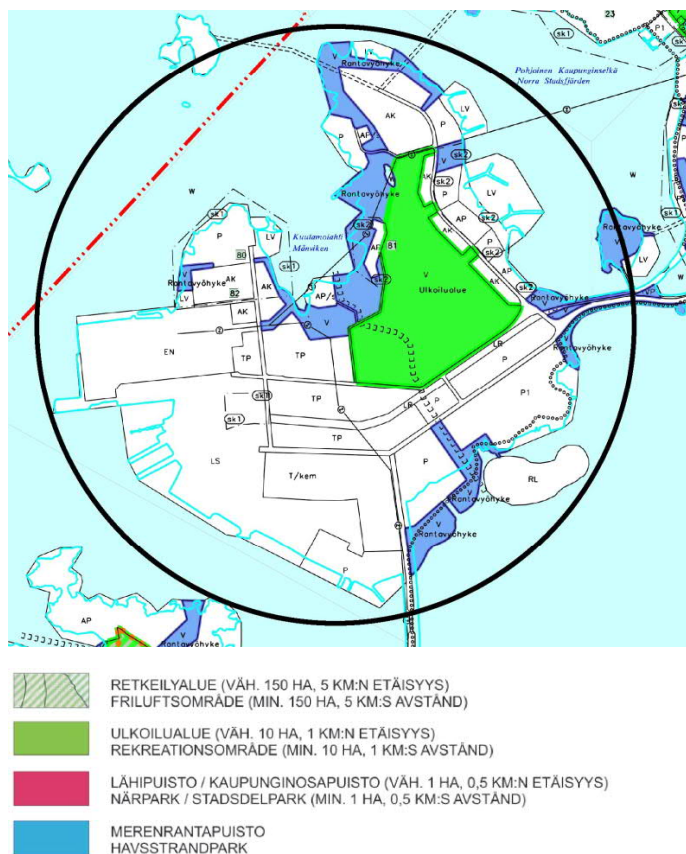


Bild 4. Utdrag ur Vasa generalplan 2030.

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.

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



I Vasa generalplan 2030 finns en del vita områden markerade med svart kryss (invid Uddnäsvägen och området ute på udden samt utfyllnadsön i Södra stadsfjärden). De här områdena hävde 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 (ar), kvartersområde för allmänna servicebyggnader i två våningar (YP II) samt park (VP). Det område i sydost som i totalgeneralplanen föreslogs för en utfyllnadso är i delgeneralplanen anvisat som vattenområde (W).



Bild 6. Delgeneralplanen för Vasklot från år 1987 är fortfarande i kraft för de områden som Högsta förvaltningsdomstolen hävde i totalgeneralplanen (områden angivna med rött).

3.1.5. Detaljplanläggningen och annan planering på området

Hela Vasklot är detaljplanerat. För närvarande finns totalt 15 gällande detaljplaner i området. De äldsta gällande detaljplanerna godkändes i början av 1960-talet och berör bland annat Finska Sockers område. De nyaste detaljplanerna är detaljplanen för hamnen (vunnit laga kraft 18.6.2021) samt detaljplanen för Wärtsilä Smart Technology Hub (vunnit laga kraft 14.6.2019). En omfattande detaljplan som berör hela östra Vasklot, från Vasklotvägen (Blå vägen) norrut, godkändes år 1978 och den gäller fortfarande till stor del.

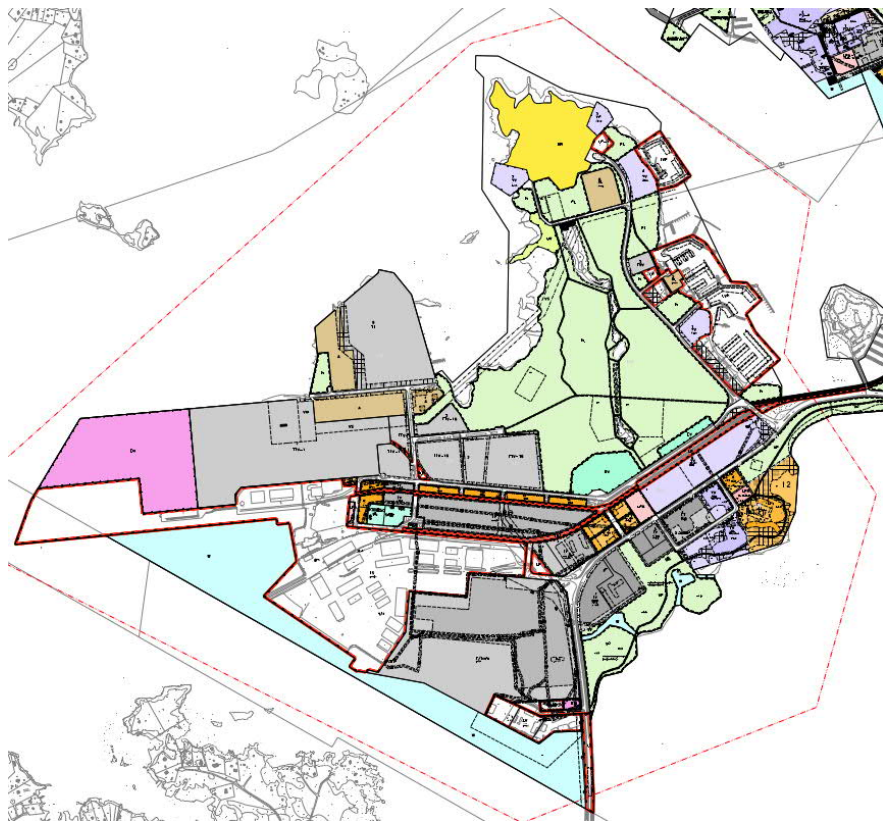


Bild 7. Utdrag ur Vasas detaljplanesammanställning (23.5.2019).

För närvarande är följande detaljplaneändringar under arbete:

- AK1047 Kärleksstigen 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.

- AK1089 Borgarparkens bank, där en ny granskning av utfyllnadsområdet planeras för att få till stånd småbåtshamnsverksamhet av privat karaktär.
- AK 1103 Månviksgatan, där rutten till villaområdet vid Månviken får en ny sträckning. Månviksgatans anslutning till Reinsgatan stängs och fordonstrafiken leds till villaområdet via Karlavägen. Användningsändamålet för villorna på Månvikens villaområde uppdateras så att det motsvarar den verkliga situationen.

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 8. 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 9. Flygbild 1.9.1920 (Flygvapnet/Krigsmuseet).

Starten för industrin på Vasklot kan anses vara grundandet av Wasa 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.

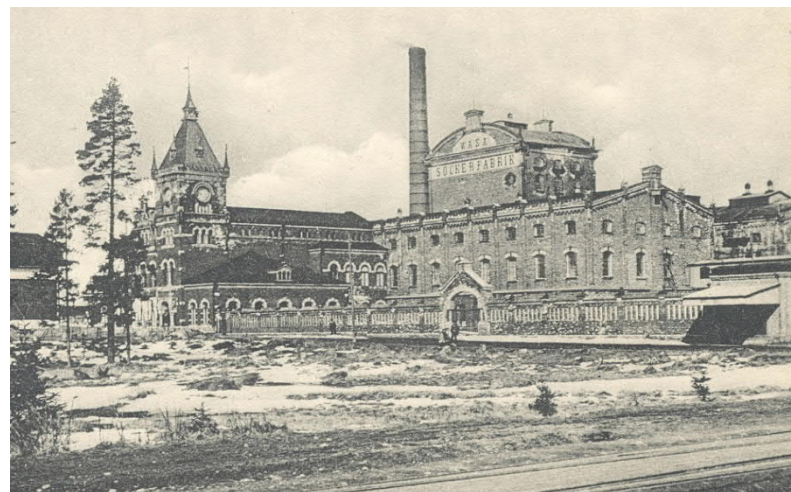


Bild 10. Wasa sockerfabrik (postkort, året okänt).

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. magasintomter, industritomter 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 11. 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, klocktornsbyggnaden och verkstaden, är rikt ornamentade rödtegelbyggnader.
- 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 miljövärde 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 Uddnäs vägens 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.

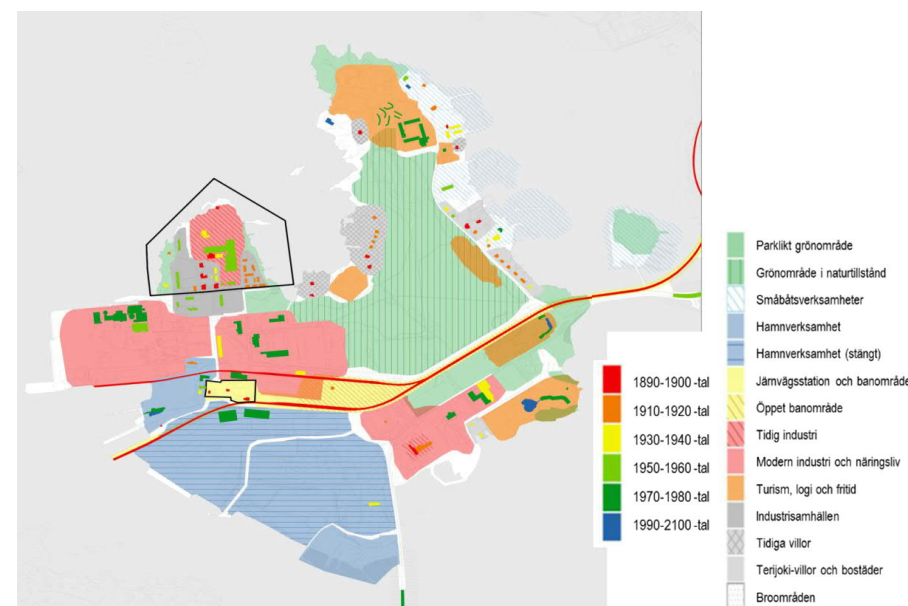


Bild 12. Den byggda miljöns områdestyper och för dem typiska byggnader.

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 13) 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.

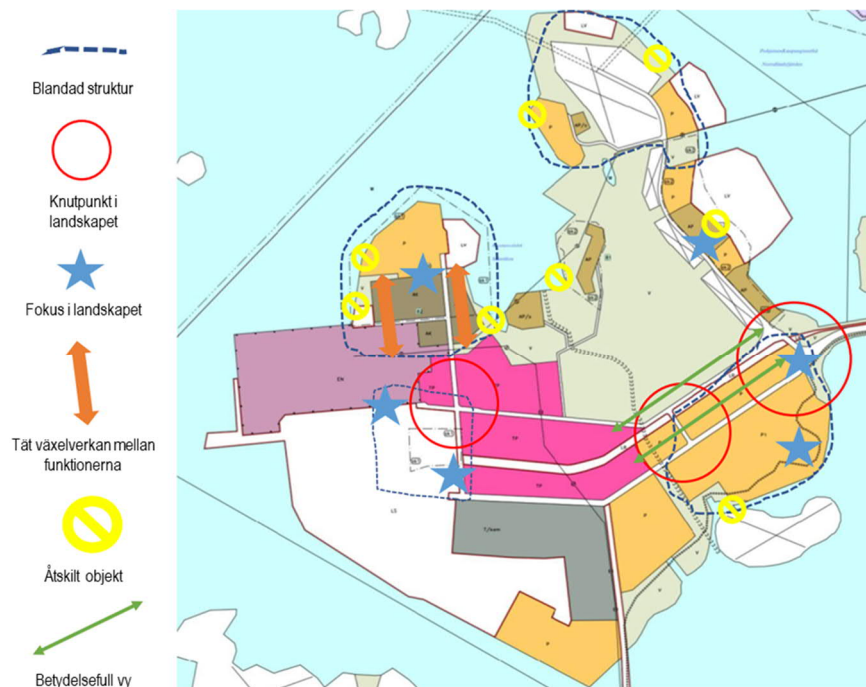


Bild 13. Vasklots förändringskänslighet enligt den kulturhistoriska utredningen.

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 rekreatiomsområde 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 = områdesskyddsbeteckning i delgeneralplanen (RKY-områdena som nationellt värdefulla, villaområdena som landskapsmässigt värdefulla)

KS = objektsskyddsbeteckning 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 14). 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.

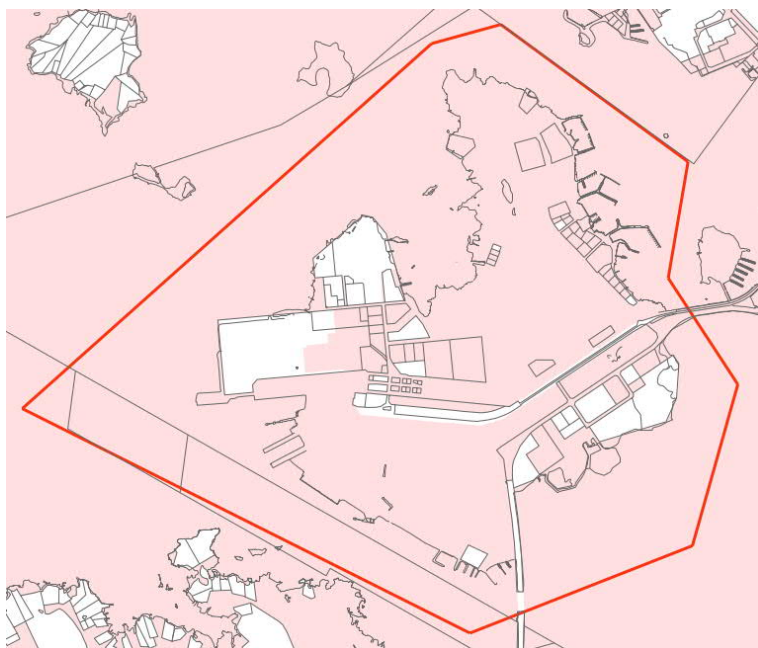


Bild 14. Vasa stads markegendom 21.5.2019 (röda områden).

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 Uddnäs vägen.

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.

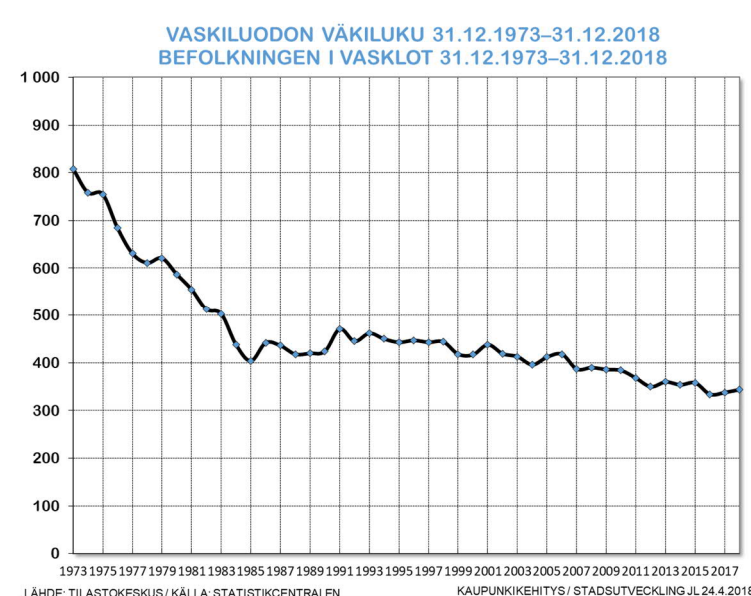


Bild 15. Befolkningen i Vasklot 1973–2018.

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 16). 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 16. 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), bygande (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 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

Vasklot har stor betydelse både regionalt och nationellt samt internationellt i fråga om hamnen och sjötrafiken. 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 projektlaster. 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-rampor 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.

Wasalines nya färja Aurora Botnia började trafikera mellan Vasa och Umeå hösten 2021. På färjan finns utrymme för 800 passagerare och fraktkapaciteten är 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 17. 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 Segelföreningens hamn är också Vasas officiella gästbåthamn.

År 1878 grundade Wasa Segelföreningens hamn har funnits i Vasklot sedan år 1907 och är den sydligaste av hamnarna på den östra stranden. I anslutning till Segelföreningens hamn finns sommarrestaurangen Seglis. Det finns 180 kajplatser i hamnen och därtill gästbåtplatser. Föreningen har även båtskul 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. Sommaren 2021 fungerade Wasa Graffittilandia på området och det förvandlades tillfälligt till en friluftsutställning av gatukonst.



Bild 18. Nöjesfältet Wasalandia på 1990-talet.

Finska Socker lade ner sin fabriksverksamhet i början av 1980-talet. De gamla fabrikslokaler 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 Industrigatan, cykelvägen längs Uddnäs vägen samt cykelvägarna vid Sågvägen–Sommarstigen. Genom skogs-/rekreationsområdet mitt i Vasklot går dessutom en del grusvägar som används som cykelrutter. För närvarande finns två bussrutter på området.

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 Såggatan förgrenas järnvägen i ett icke-iståndsatt gods- och avverkningsträdsspår. Den här s.k. norra banan äger Vasa stad.

3.8.2. Nuvarande trafik

Planeringsområdets största trafikmängder är vid infartsvägen till Vasa, Motorgatan. Den genomsnittliga dygnstrafiken där i riktning mot centrum är ca 12 500 fordon/dygn, på ön ca 6 800 fordon/dygn och söder om ön ca 5 800 fordon/dygn.

Den nuvarande trafiken på Blå vägen och Reinsgatan består av trafiken till passagerarhamnen, kol- och godshamnen, kraftverket och industrin samt trafiken till bostäderna på Finska Sockers område, och omfattar ca 3 700 fordon/dygn. Därför är den tunga trafikens andel av trafiken på Reinsgatan större än normalt (> 10 %). Från passagerarfartyget kommer ca 550 bilar/fartyg, varvid trafiken stockas. Trafikmängderna på Industrigatan och Frilundsvägen är betydligt mindre (< 1 000 fordon/dygn). På Industrigatan går tung trafik till de nuvarande industritomterna och trafik till Finska Sockers bostadsområde.

Trafikmängden på Fraktvägen till Oljehamnen underskrider 1 000 fordon/dygn. Den genomsnittliga trafikmängden på Uddnäs vägen är endast ca 200 fordon/dygn men sommartid är trafiken betydligt livligare beroende på campingområdet och båthamnarna.

Specialtransporterna går för närvarande från Vasklot till landsvägsnätet via Reinsgatan och Såggatan till landsväg 6741 (Motorgatan) eller via Oljehamnen och Fraktvägen till landsvägen.

På järnvägen till Vasklot trafikerar enbart godståg, i genomsnitt ett tåg per dygn men ofta mera sällan.

Fotgångartrafiken och cyklingen är livligast sommartid på cykelvägen invid järnvägen, vid Motorgatan och förbindelserna Blå vägen–Reinsgatan. I synnerhet Sandö badstrand, badanläggningsområdet, rekreationsområdet, hamnen och campingområdet medför lätt trafik. Den nuvarande bosättningen i Vasklot, bl.a. skoleleverna samt arbetsplatserna, medför lätt trafik året runt.

Till Vasklot går för närvarande bussruterna 5 (Vasaesplanaden–Vasklot–Sundom) och 13 (Resecentret–Vasaesplanaden–Tropiclandia–Hamnen). Linjerna täcker hamn- och industriområdena men från bostadsområdena till busshållplatserna är promenadavstånden långa. Turintervallen på linje 5 är ca en timme. Linje 13 går enligt passagerarfärjans tidtabeller, med avgång till Vasklot ca en timme före fartygets avgång och från Vasklot ca 10 minuter efter färjans ankomst.



Bild 19. Nuvarande trafikmängder i Vasklot.

3.8.3. Bakgrundsutredning om trafiken

Som bakgrundsutredning i anslutning till delgeneralplanen utarbetades hösten 2018 en trafikutredning beträffande Vasklot. I Sitowise Oy:s utredning har de trafikmässiga möjligheterna att utveckla området i enlighet med målen undersökts.

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.

I utredningen konstateras att till följd av ändringarna i markanvändningen är det skäl att utveckla trafiksystemet på ön. Förutom att biltrafiken löper smidigt är det även skäl att utveckla infrastrukturen så att fotgängar- och cykeltrafiken blir mer gynnsam genom att lättrafiklederna i riktning mot centrum görs raka, högklassiga och säkra. Det korta avståndet från centrum gör det möjligt att en stor del av arbetsplatstrafiken sker till fots eller med cykel. Det föreslås att busstrafikrutterna ändras så att de går via bostads- och arbetsplatsområdena. I mån av möjlighet tas även den nuvarande järnvägen i användning för persontrafik utöver för godstrafik. En lättrafikförbindelse från Brändö till Vasklots norra udde skulle öka cykeltrafiken i stället för biltrafik och även betjäna mobiliteten under fritiden.

Eftersom trafikmängderna från Vasklot mot centrum ökar föreslår utredningen små åtgärder för att förbättra matarkapaciteten i Vasaesplanadens och Skolhusgatans korsning. 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 och förbi Vasa centrum 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 centrumtunnel inte har förverkligats.

Tillgängligheten till Vasklot är i 2040 års målnät enligt utredningen huvudsakligen god vad gäller fordonstrafiken. Under rusningstider försämras tillgängligheten till Vasa centrum en aning om en centrumtunnel inte byggs. Förlängningen av Frilundsvägen till Reinsgatan förbättrar tillgängligheten till Vasklot. För gång- och cykeltrafikens del förbättras tillgängligheten till Vasklot betydligt i och med att huvudnätet för cykling utvecklas.

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.

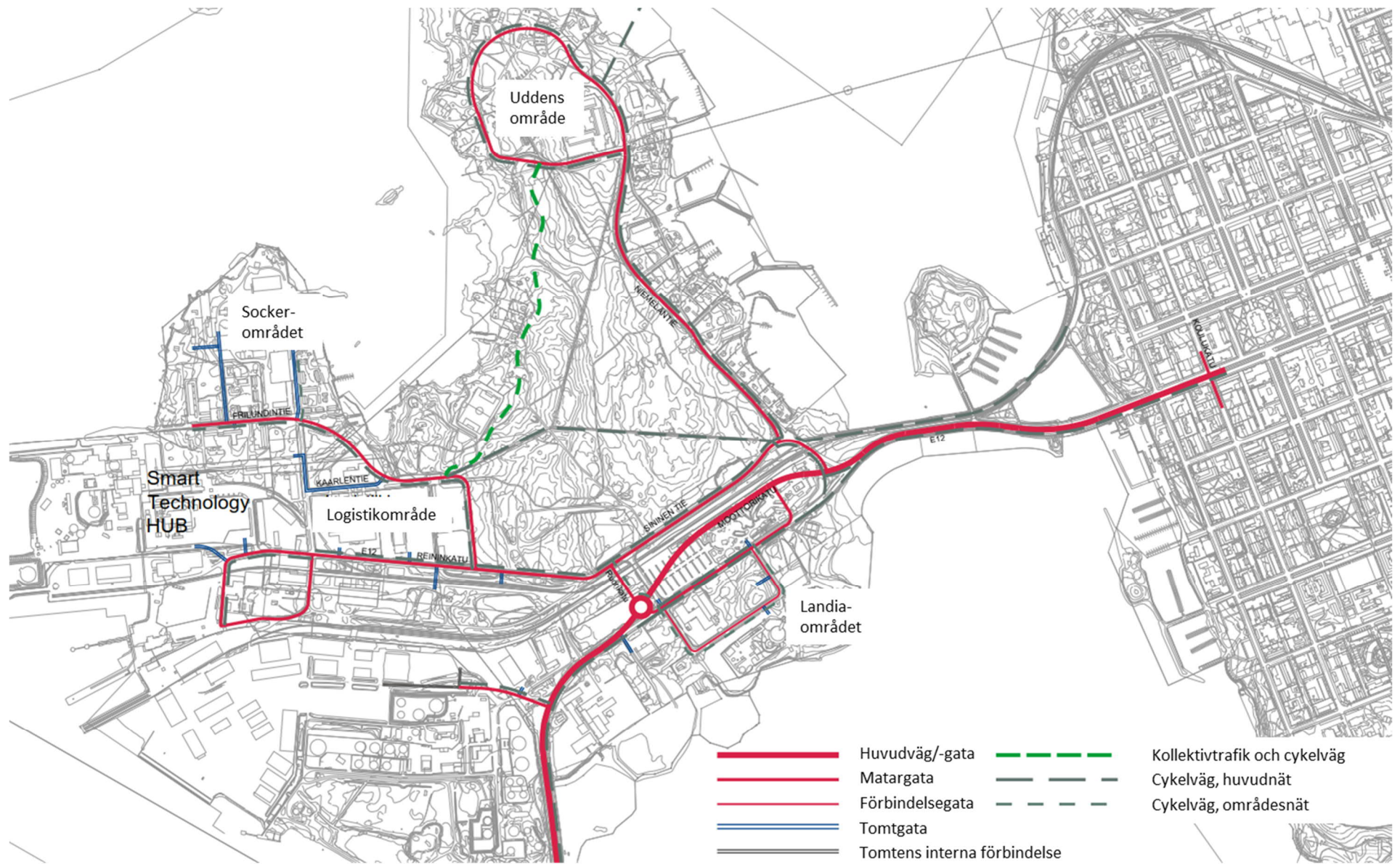


Bild 20. Målvägnät enligt trafikutredningen.

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 lerjordsunderlaget 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. Strävan är att flytta de specialtransporter som går genom centrum samt bl.a. transporter 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. De i utredningen föreslagna åtgärderna möjliggör med god fortsatt planering utökade funktioner i Vasklot utan större olägenheter för mobiliteten, människorna och miljön.

3.8.4. Kollektivtrafik

Den nya kollektivtrafikplanen för Vasas och Korsholms stadsregion förbättrar närbarheten till Vasklot. Nya busslinjer träder i kraft under år 2022, då antalet förbindelser till Vasklot ökar och turintervallen blir märkbart tätare, speciellt under rusningstid.

Under tiden 1.7.2022–31.12.2026 gäller ändringar, där två linjer har sina ändhållplatser vid Wärtsiläs Smart Technology Hub, bredvid Finska sockers område. Linje 3 kör via centrum till Gerby och linje 6 far via centrum och Stenhaga till Smedsby. Dessutom trafikerar linje 21 från Sundom längs Motorgatan till centralsjukhuset och resecentrum med ca en timmes mellanrum från kl. 6 på morgonen till kl. 17 på kvällen. Dessutom betjänar linje 13 fartygs- trafikens resenärer och följer fartygets tidtabell. Rutten går från resecentrum via Tropiclandia till hamnen, tur och retur längs samma rutt.

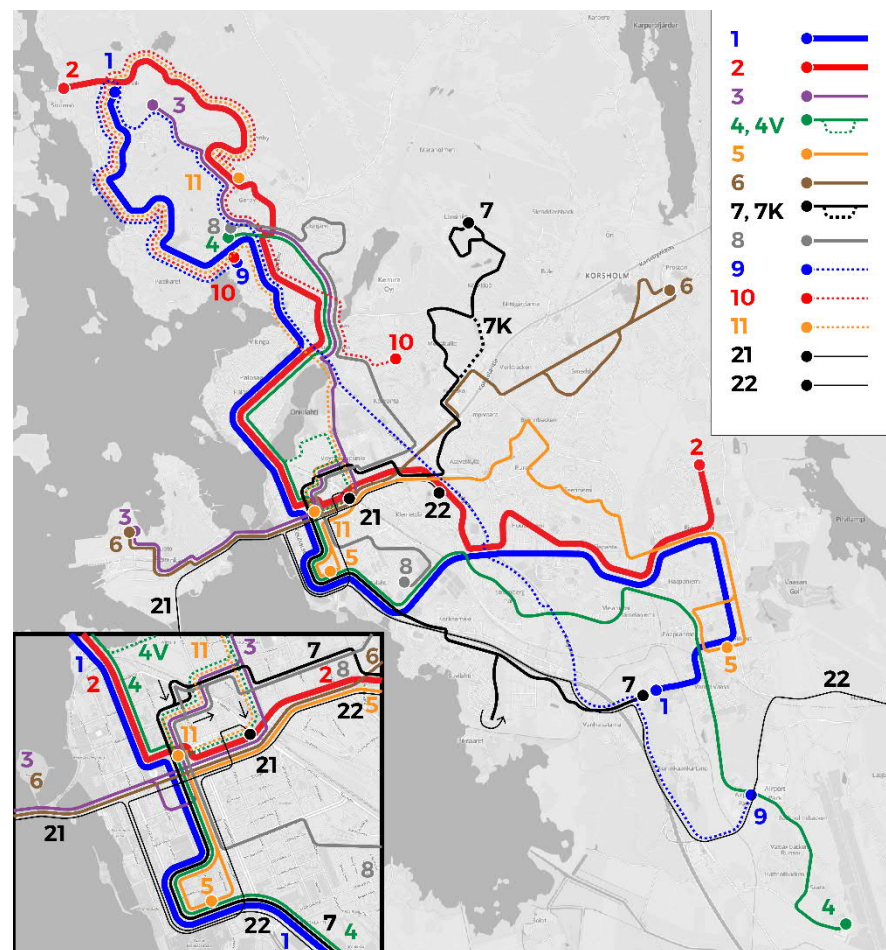


Bild 21. Kollektivtrafiklinjenätet 2022–2026.

Enligt kollektivtrafiklinjenätet som fastställts 1.7.2020		Vinter, turintervall				Sommar, turintervall			
		M-F	M-F	L	S	M-F	M-F	L	S
Linje	Rutt	Rusning	Dagtid	Dagtid	Dagtid	Rusning	Dagtid	Dagtid	Dagtid
3	Västervik (Gerbybergsvägen) - centrum - Vasklot	30	60			60	60		
6	Smedsby (Botniahallen) - centrum - Vasklot	30	60	60	120	60	60	60	120

Bild 22. Tidtabeller för det nya kollektivtrafiklinjenätet för Vasklots del.

3.8.5. 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 anknäpning 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
- Vänbro
- 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.

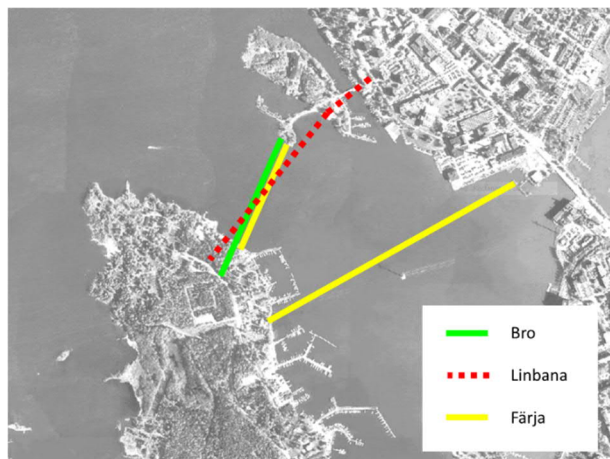


Bild 23. Eventuella placeringar för de olika genomförandealternativen.

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.

3.8.6. 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.

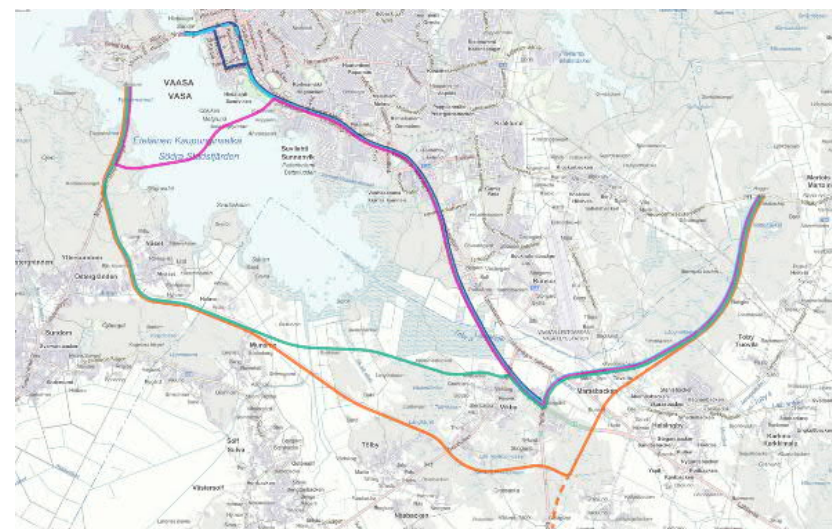


Bild 24. Planerade alternativ för Vasa hamnväg.

3.8.7. 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 25. I den preliminära utredningen om en snabbspårväg i Vasa granskades ett system med 13 hållplatser: cirkelarna 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.

3.8.8. 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-flygstation-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, genomförandansvar 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 trafikering 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.

3.8.9. Farlederna

Fartygsfarleden in till hamnen har ett djupgående på 9 meter. Vändbassängen 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.

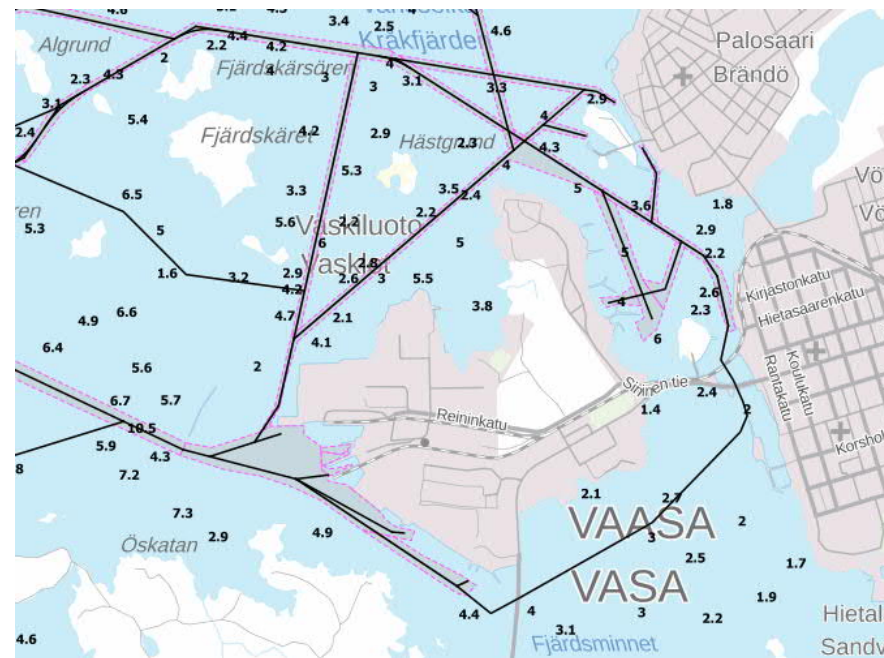
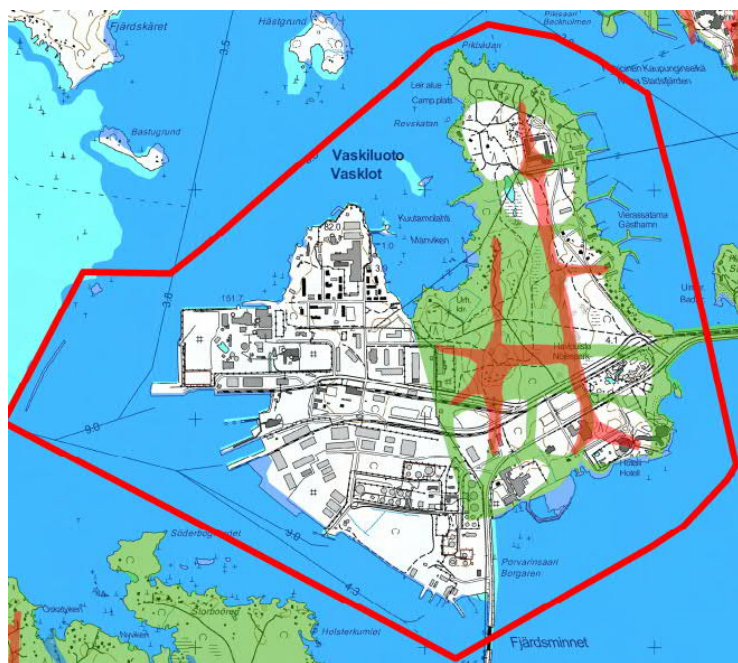


Bild 26. Uppgifter om djup och farleder på havsområdet omkring Vasklot (<https://julkinen.vayla.fi/oskari/>).

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.



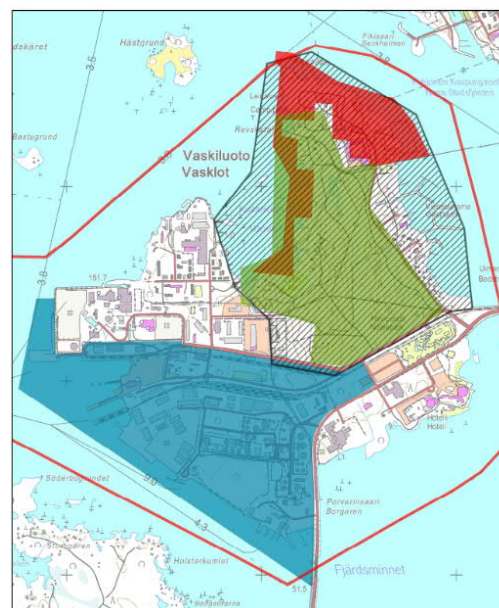
- Utredningsområdets avgränsning
- Vattendelare
- Dalar
- Uppsamlingsområde för vatten

Bild 27. Grundläggande landskapsstruktur.

3.9.2. Naturutredning

Under åren 2004–2016 har fem utredningar gjorts beträffande naturen och avgränsningarna i dem syns på bild 28. 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 28. 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 29. 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.

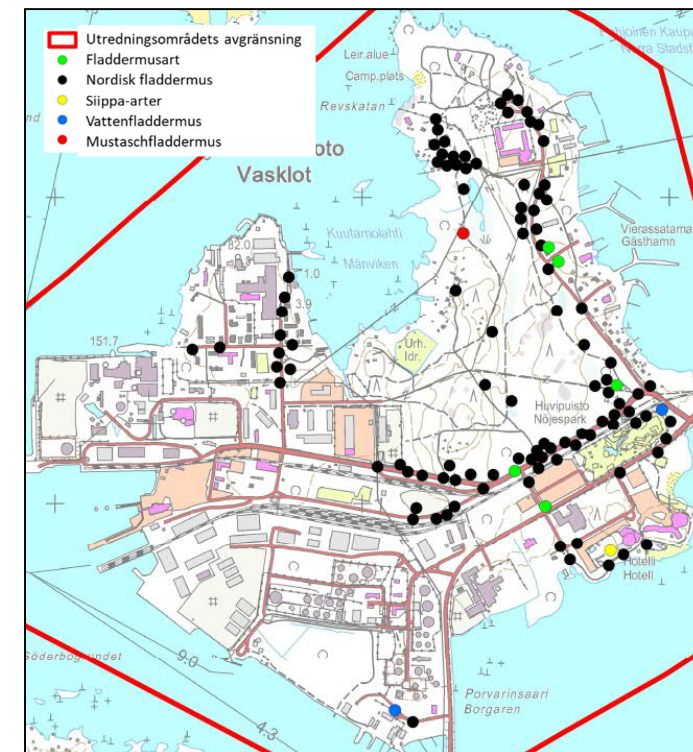


Bild 30. Platser där fladdermöss har observerats vid naturutredningen.

3.9.3. Rekreationsmöjligheterna i Vasklot

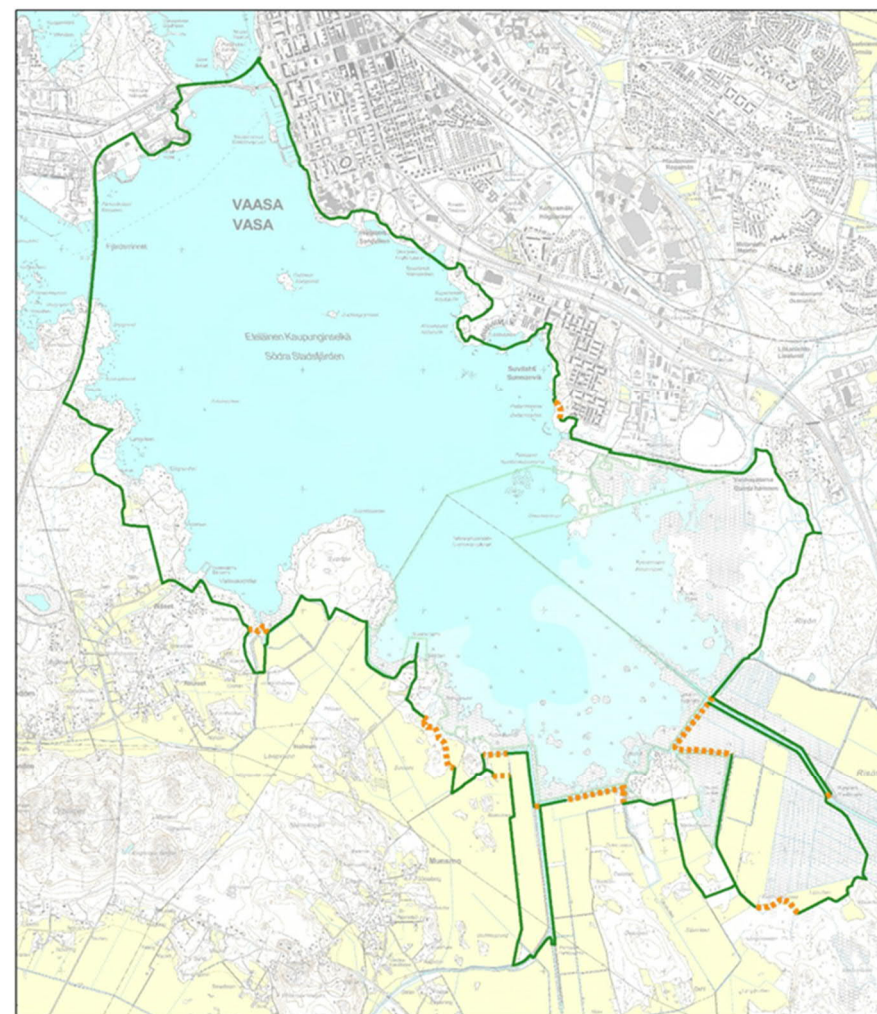
I mellersta delen av Vasklot finns ett enhetligt skogsområde. Området har bevarats i natur-enligt tillstånd och mitt i det finns en glosjö och ett dalområde. Området korsas av stigar och friluftsleder, bland annat en 2650 meter lång, belyst motionsbana/skidspår. Skogsområdet fungerar bland annat som 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 31) 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.

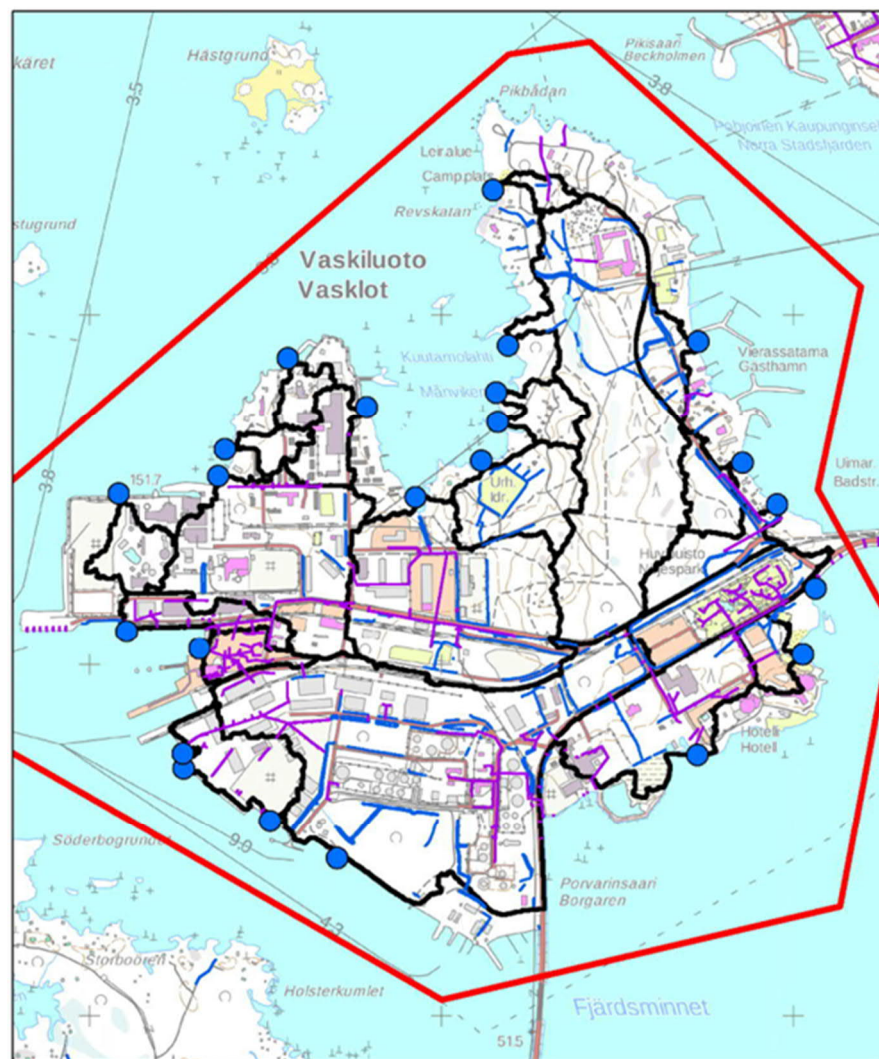
Rutten har även märkts ut i landskapsplanen samt i de gällande generalplanerna för Vasa och Korsholm.



**Kaupunginselän kierros
Stadsfjärdsstråket**

— Befintlig
— Saknas

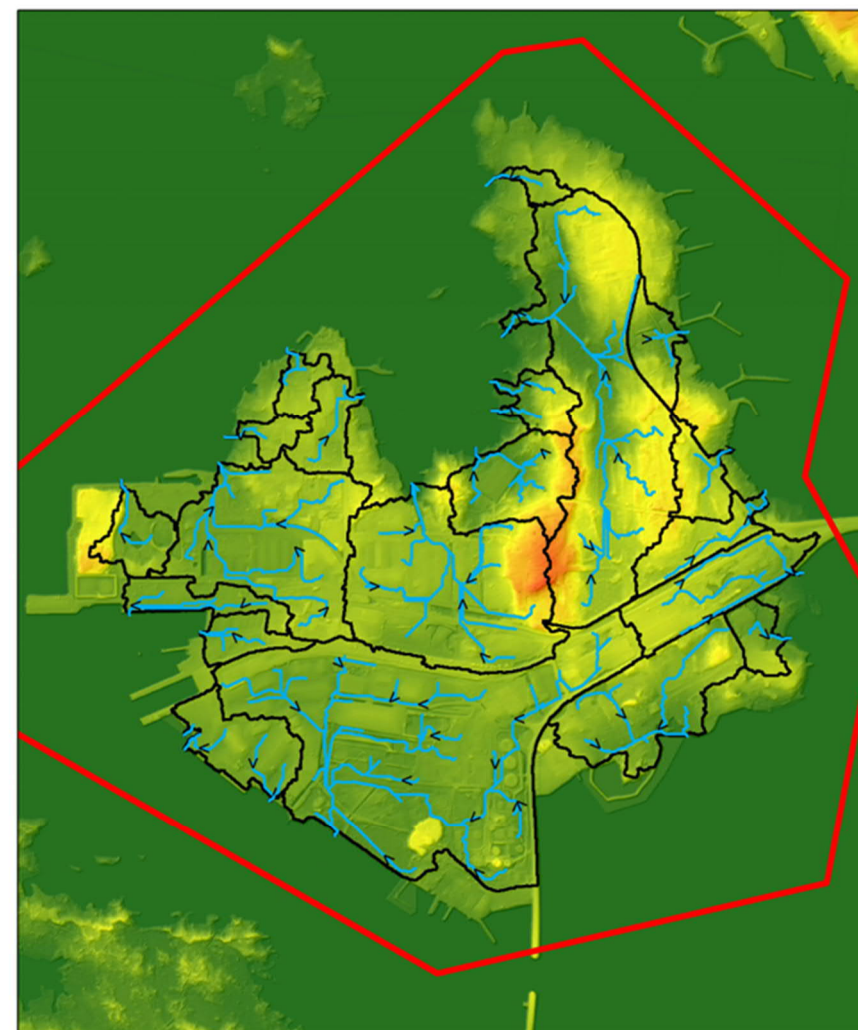
Bild 31. Stadsfjärdsstråket är en ca 30 km lång planerad friluftsled, som också går via Vasklots södra strand.



- Utredningsområdets avgränsning
- Avrinningsområden
- Regnvattensrör
- Diken
- Utlopp



Bild 33. Vattenförhållandena på utredningsområdet.



- Utredningsområdets avgränsning
- Avrinningsområden
- Vattnets huvudsakliga avrinningsriktning

Markytans höjd

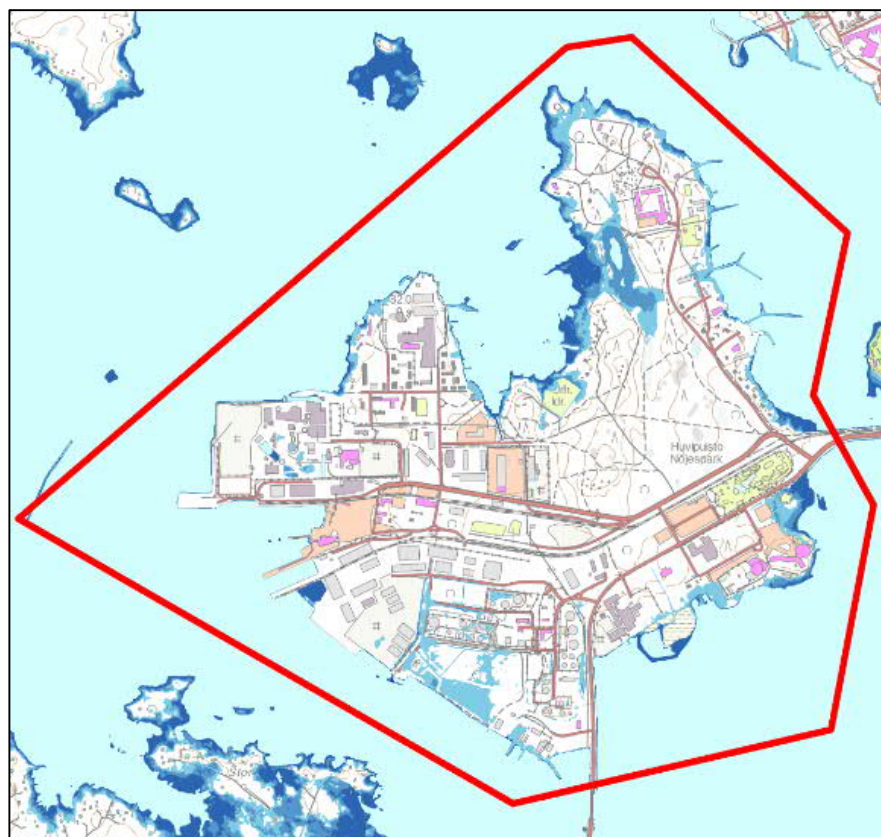
- 17 m
- 0,6 m

0 250 500 Meter

Vaasan kaupunki, kaavoitus 2019



Bild 34. Utredningsområdets avrinningsområden, vattnets huvudsakliga avrinningsriktningar samt markytans nivå.



Sällsynt havsöversvämning, 1/100a (1%)

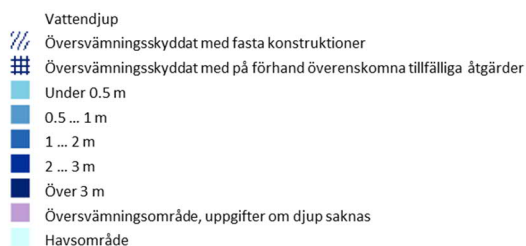


Bild 35. En sällsynt havsöversvämning som återkommer en gång på hundra år.

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.

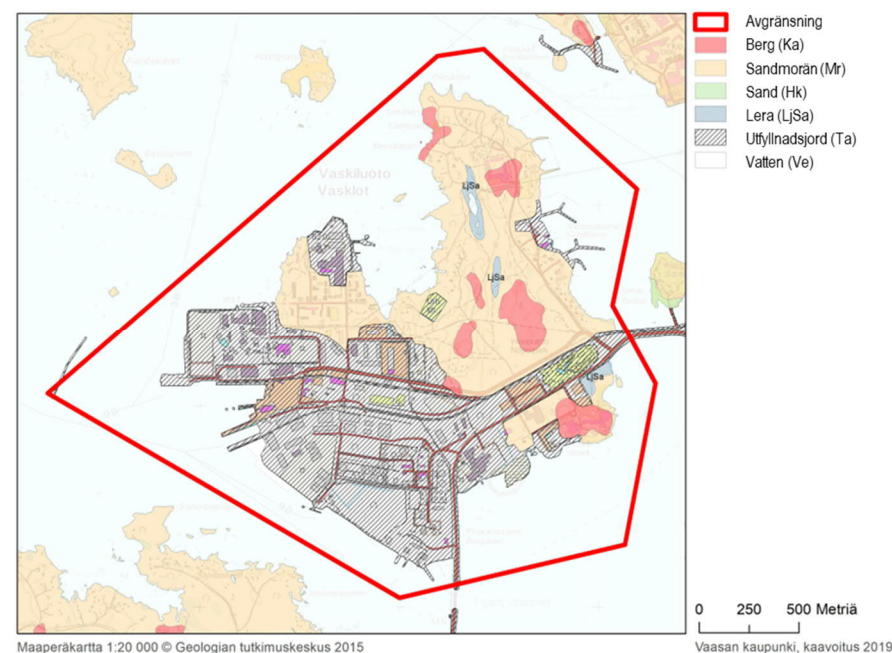


Bild 36. Karta över jordmånen på området.

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 istandsatts 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 37. 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.

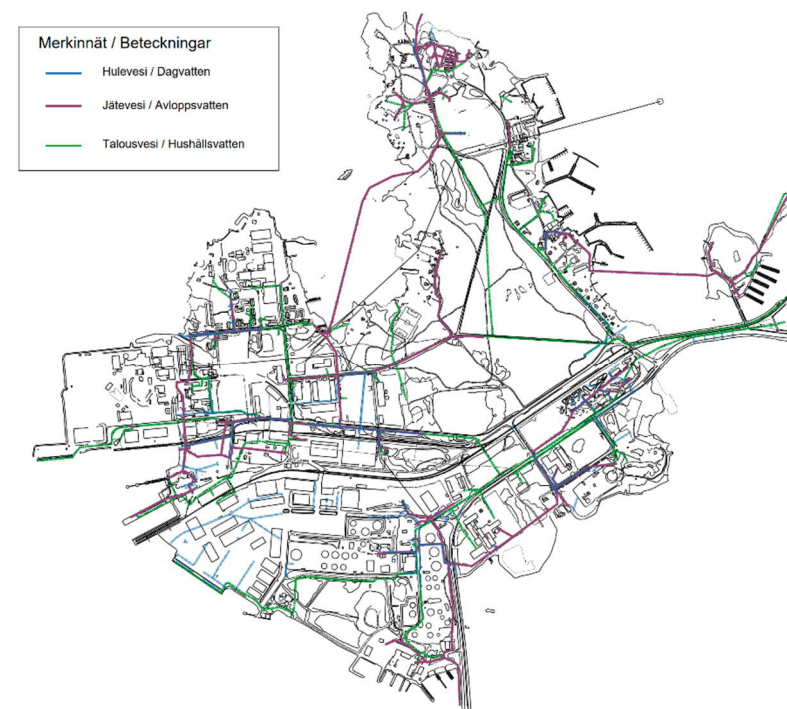


Bild 38. Vasklot vattentjänster.

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 riks-omfattande 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.

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.

I samband med kraftverket finns ett underjordiskt bergslager som utnyttjas som lager för värmeenergi sedan hösten 2020. Lagret består av två grottor som har volymen 150 000 m³ och 60 000 m³ (totalt 210 000 m³). Energilagrets laddnings- och urladdningseffekt är 100 MW och kapaciteten är 7–9 gigawattimmar. Grottorna, som finns 30 meter under markytan, byggdes på 1970-talet för att lagra olja, och de tömdes och rengjordes i slutet av 1990-talet. Med hjälp av värmeenergilagret minskas användningen av stenkol omedelbart och det ger stor flexibilitet vad gäller framtidens produktionslösningar.

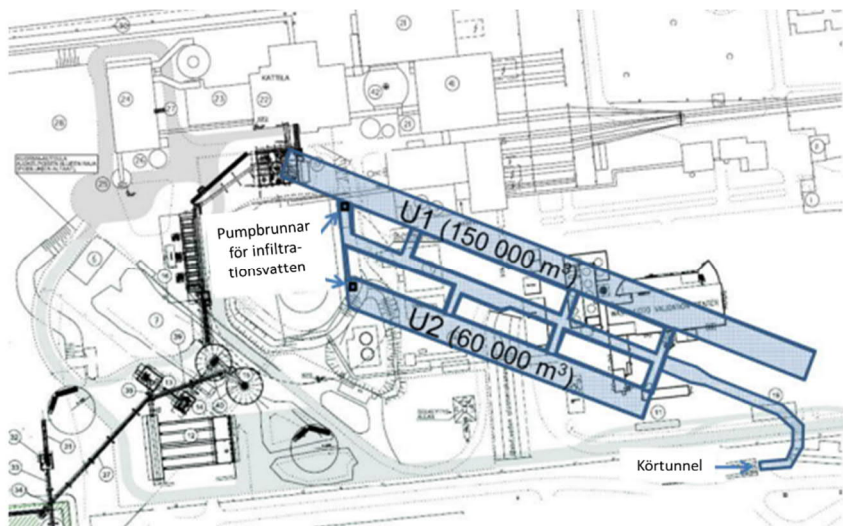


Bild 39. Bergslagets placering och omfattning.

För överföring av värmeenergi till kunderna mot Vasa centrum går fjärrvärmehuvudledningen DN600 genom området. Detta ledningsavsnitt är Vasa Elektriska Ab:s näts största fjärrvärmeledning och därmed är dess betydelse för energiöverföringskapaciteten mycket

stor. För detta och andra huvudledningsavsnitt bör tillräckligt med område reserveras i samband med planläggningen av området. Fjärrvärmehuvudledningarna går delvis på tomterna utanför gatuområdet.



Bild 40. Fjärrvärmenet på Vasklot.

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.

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

[illegible]

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.

Förklaring

- Varmerstrålning vid polbrand 3 kW/m²
- Varmerstrålning vid polbrand 5 kW/m²
- Varmerstrålning vid polbrand 8 kW/m²
- LNG-transporter
- Bränsletransporter

0 100 200 300 400 500 m

Fälvärmdalskanalen
Påskala: 1:5000
Användningsområde: Gårdsplanering

Det väsentliga vid sammanjämkningen av riskerna med transporter av farliga ämnen och markanvändningen är markanvändnings- och bygglagens krav på en säker och hälsosam boendemiljö samt ett aktivt räddningsväsende på området (i fråga om bl.a. markanvändningsplanering och styrning av byggandet, styrning av beredskap på eget initiativ bland dem som är verksamma på området, övervakning samt räddningsväsendets aktionsberedskap). 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 förvärra följderna av olyckor betydligt.

33

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 43, 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.

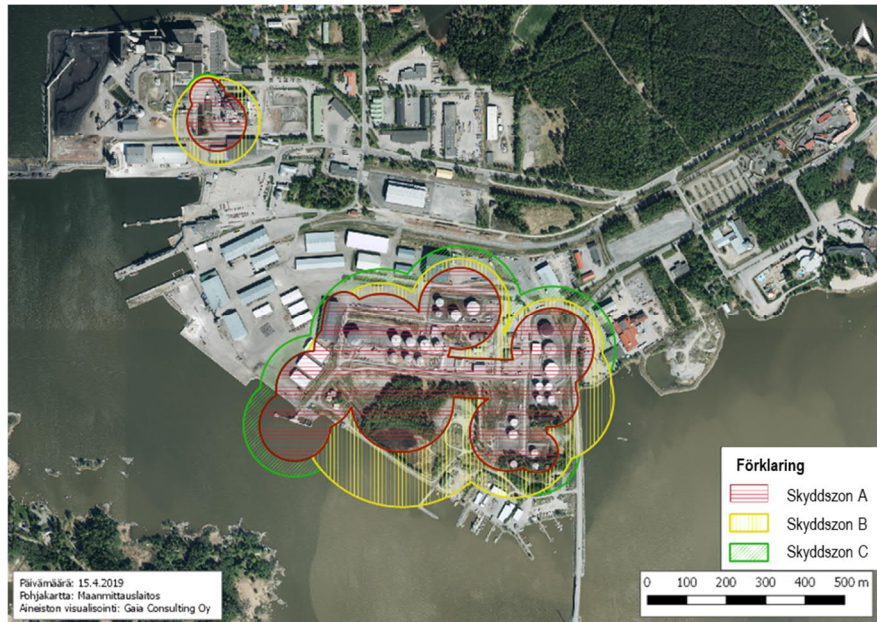


Bild 43. Olycksscenariernas konsekvensområden.

4. Mål för planeringen

Vasklot har stor betydelse både regionalt och nationellt på grund av hamnen och sjöfarten. 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 alla nivåerna. Lokalt sett är Vasklot belägen i Vasa centrumets 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 färdssätt 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 rekreatiomsområdet och grönområdesstrukturen samt att värna om naturens och den byggda miljöns värden. Vasklotskogen på ön är ett viktigt rekreatiomsområde 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 tillväxtmål 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. förslogs 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 Wasalandiaområdet kunde göras till ett center för service och affärer. Dessutom föreslog 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 Wasalandiaområdet 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

Utifrån utgångsmaterialet, utredningarna och planeringsmålen utarbetades två planutkast. Stadsstyrelsens planeringssektion godkände delgeneralplaneutkasterna 18.6.2019. Planutkasterna var framlagda 1.7.–30.8.2019. Om framläggandet informerades offentligt i tidningarna Pohjalainen och Vasabladet, på stadens webbplats och på stadens officiella anslags-tavla.

Ett informationsmöte ordnades 19.8.2019 i Dramasalen i huvudbiblioteket i Vasa. I mötet deltog ca 50 personer. Som underlag för mötesdiskussionen höll sakkunniga i olika ämnen kommentaranföranden om ämnena boende, natur, hamn, företag och logistik samt stadsbyggnad och fastighetsekonomi.

5.2.1. Planutkastet

Delgeneralplaneutkastet uppgjordes i två alternativ som till övriga delar var identiska förutom i fråga om Motorgatan. I alternativ ett var Motorgatan anvisad på den nuvarande platsen och i alternativ två hade den flyttats intill järnvägen på f.d. Wasalandias område. På grund av flyttningen fanns 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 skulle ha möjliggjort ett enhetligare och mot trafik mera skyddat bostadsområde, som skulle öppna sig mot Södra Stadsfjärden. Det här hade angivits på plankartorna så att området för centrumfunktioner (C) var större i alternativ ett och mindre i alternativ två.

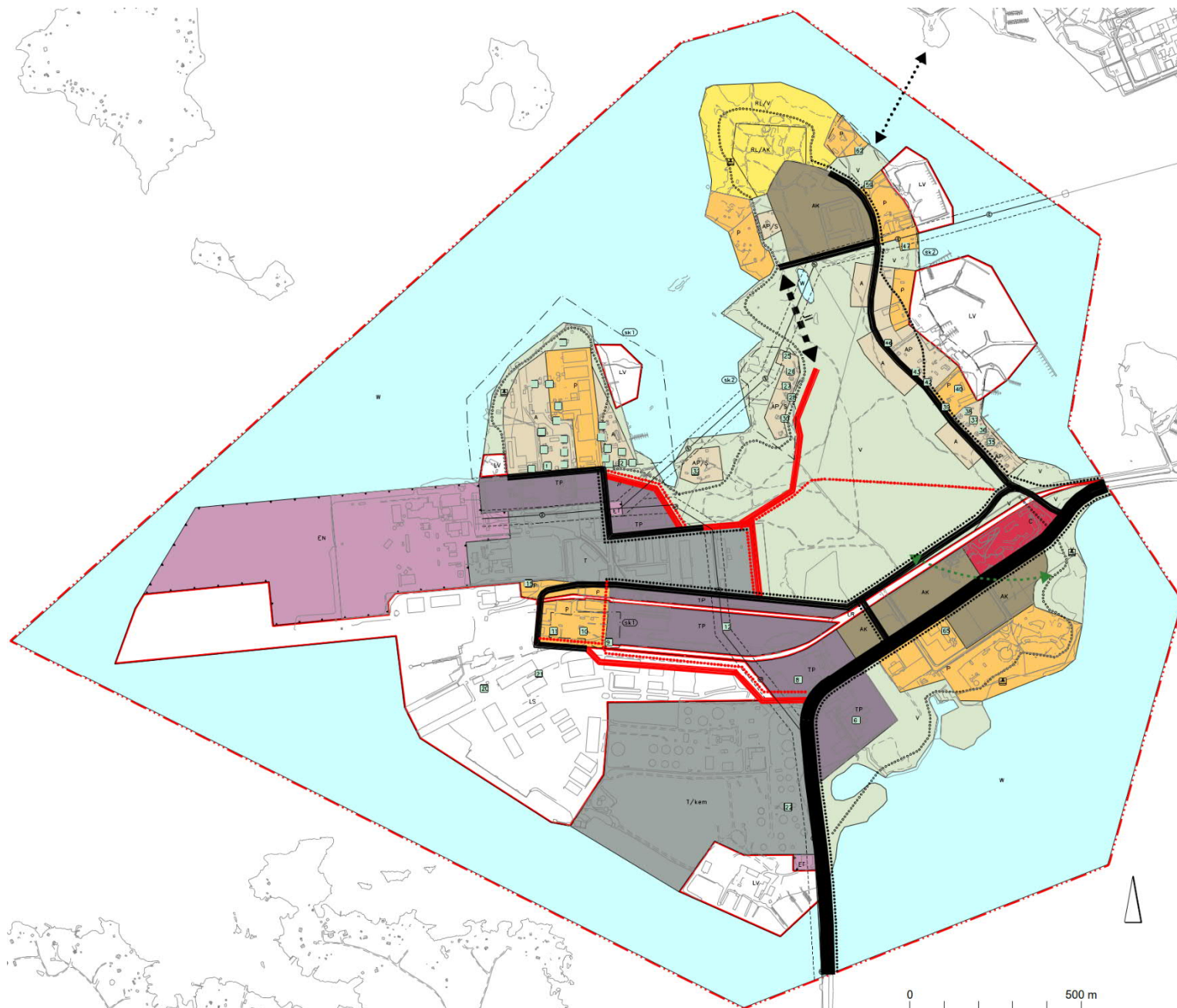


Bild 44. Utkast till delgeneralplan för Vasklot (alternativ 1).

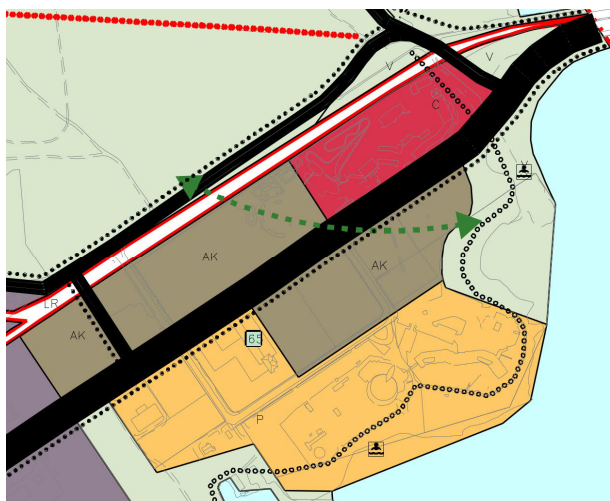


Bild 45. Utkast till delgeneralplan för Vasklot, alternativ 1.

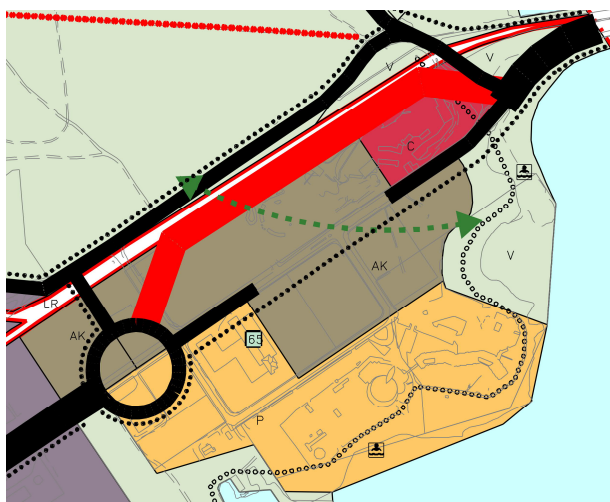


Bild 46. Utkast till delgeneralplan för Vasklot, alternativ 2.

I utkast till delgeneralplan hade bland annat följande funktioner anvisats:

- Område för centrumfunktioner (C), ca 3 ha (i alternativ 2 ca 2 ha)
- Område för bostadsvårdshus (AK, ca 16 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 var baserade på de uppställda målen, planer och utredningar som styr delgeneralplanen, respons i inledningsskedet samt annat utgångsmaterial.

I enlighet med delgeneralplanens mål skapade lösningarna i delgeneralplaneutkastet förutsättningar för förtätning av samhällsstrukturen i närheten av Vasas stadskärna. Lösningarna fokuserade på utökad bostadsbyggande men utkastet möjliggjorde även bland annat utökning och utveckling av arbetsplatserna och servicen samt hamnverksamheten. Den trafikökning som de ökande arbetsplats- och invånarmängderna medför hade beaktats och i delgeneralplaneutkastet hade i synnerhet förutsättningarna för utveckling av gång-, cykel- och kollektivtrafiken betonats. Rekreativmöjligheterna hade tryggats i utkastet bland annat genom att nästan hela Vasklotskogen hade bibehållits som rekreativområde och genom att behovet av en friluftsled vid stranden runt ön (förutom hamnområdet) hade lyfts fram.

I planutkastskedet identifierades och bedömdes planens betydande konsekvenser och på basis av dem eventuella motstridiga planlösningar och rekommendationer gavs för den fortsatta planeringen i planförslagsskedet. Konsekvensbedömningsrapporten för planutkastskedet var bilaga till planutkastet.

5.2.2. Utlåtanden och åsikter

Utlåtanden

Om planutkastet lämnades 14 utlåtanden och 24 åsikter in. I utlåtandena förde man med motiveringar fram fördelar och nackdelar med båda planalternativen. Flyttningen av Motorgatan ifrågasattes i många utlåtanden bland annat med den motiveringen att flyttningen skulle försvåra trafiken mellan Vasa centrum och Sundom, de nya korsningarna skulle vara hinder för den tunga trafiken och flytten skulle ge upphov till onödiga kostnader. Samtidigt fördes också fram att det inte passar med boende invid en huvudled och speciellt inte invid en led för transport av farliga ämnen. Alltså är före detta Wasalandias område inte lämpligt för boende, om Motorgatan inte flyttas. Ur räddningssynvinkel och bullersynvinkel konstaterades att alternativ 2 skulle vara bättre.

Speciellt med tanke på transporten av farliga ämnen fördes behovet av en hamnväg fram, men behovet av vägen kom fram också annars i utlåtandena. Dessutom konstaterades att

Vasa stads mål borde vara att förbjuda trafik med farliga ämnen genom Vasas centrum på grund av de olycksrisker som hänger samman med detta.

Behov av kompletteringar till utredningarna fördes egentligen inte fram i utlåtandena, men i fråga om dagvattenutredningen önskades en liten precisering. Dessutom kommenterade flera utlåtandegivare att den arkeologiska utredningen inte hade blivit färdig innan framläggandet av planutkastet.

I många utlåtanden fördes fram att bostadsvolymen i utkastet till delgeneralplan var överdimensionerad. Bland annat konstaterades att området för flervåningshus längst västerut invid Motorgatan skulle vara för nära oljehamnen. I ändan av Uddnäs vägen igen önskades bosättning i mindre skala medan det i andra utlåtanden önskades ännu mera bosättning på samma ställe. I en del av utlåtandena framfördes förslag om var man kunde anvisa ännu mera bosättning på planområdet. Invid Uddnäs vägen föreslogs bosättning längs hela sträckan, och också både på norra sidan om Blå vägen och vid Månviken föreslogs mera bosättning. Dessutom framfördes om bosättningen att det område som anvisats för sådan borde hållas enhetligt.

Många utlåtandegivare förde också fram hamnens betydelse och för hamnområdets del fördes flera utvidgningsförslag för området fram. Samtidigt tog många också upp problem med den föreslagna Fraktvägens sträckning både som ett hinder för de inre mobilitetsbehoven i hamnen och som en sak som försvårar övervakningen av hamnområdet. Dessutom påpekade Trafikledsverket att utvidgningsområdet för hamnområdet (LS) och området för samhällsteknisk försörjning (ET) har anvisats på en existerande farled.

Då det gäller naturen fördes bland annat fram att åkergrödornas föröknings- och rastställen borde tryggas i generalplanen med en luo-beteckning och lämpliga skyddsbestämmelser och att det också skulle vara skäl att trygga förekomsten av stor natebock i planen. Dessutom önskades att lundarna och kärren som finns på skogsområdet beaktas i planen som värdefulla naturtyper med tanke på skogsnaturens mångfald. Skogens betydelse som rekreatiomsområde fördes också fram och önskan var att grönstrukturen skulle lyftas fram bättre i planen. I fråga om friluftsledens sträckning föreslogs några ändringar.

Flera utlåtanden innehöll önskemål om preciseringar i planens skydds-beteckningar och -bestämmelser. Ett förslag var att Cultural planning-metoden kunde ha använts vid identifiering och stärkande av Vasklots identitet. Några utlåtandegivare ifrågasatte beteckningen alternativt användningsändamål som använts i planutkastet. Man önskade också att exploateringstal och våningsantal skulle anvisas i delgeneralplanen. Dessutom förde man fram att planen borde anvisa en plats för deponering av de överskottsmassor som uppstår vid byggandet.

Räddningsverket förde fram att sträckningen som anvisats för kollektivtrafikens förbindelsebehov genom Månviken också borde vara lämplig sig som räddningsväg. Det här skulle förbättra räddningsverkets möjlighet att nå områdena från två håll för räddningsåtgärder och evakuering.

I utlåtandena fördes också fram att det i planutkastet hade varit bra att mer omfattande granska alternativa lösningsmodeller för markanvändningen till exempel vad gäller antal och placering av eventuellt bostadsbyggande och arbetsplatsområden samt för hamnen och järnvägssträckningarna. Också angående konsekvensbedömningen fördes några aspekter fram vilka borde preciseras i planförslagsskedet.

Åsikter

I åsikterna lyftes delvis samma saker fram som i utlåtandena, fastän många åsikter också gällde mindre detaljer, såsom flyttning av gränserna mellan planbeteckningarna, strykande av sr-beteckningar och utmärkande av detaljer på plankartan. Av alternativen i planutkastet ansågs i allmänhet att alternativ 1 var bättre och alternativ 2 stötte på motstånd bland annat på grund av trafikproblem som rondellerna medför.

I många åsikter fördes också fram att boendevolymen i delgeneralplaneutkastet var överdimensionerad och att speciellt det tidigare Wasalandia-området snarare behövs för hamnens funktioner samt för arbetsplatsfunktioner i anslutning till den. Däremot fanns det delade åsikter om var nya bostäder skulle passa bäst. De ställen för bosättning som föreslagits i planutkastet fick alla både understöd och motstånd. De starkaste åsikterna gällde A-områdena som föreslagits på västra sidan om Uddnäs vägen och många förde fram att skogsområdet inte alls får bli mindre. Många tyckte däremot att bosättning passar bra på Fennos område, även om åsikterna om campingområdet var delade och man både ville bevara det och ändra det till bostadsområde.

Om byggandet överlag fördes fram att det borde anpassas till den omgivande miljön. Man önskade också höjdbegränsningar på byggnader i delgeneralplanen.

Också i fråga om Finska sockers område framfördes motstridiga åsikter. Vissa var nöjda med de lösningar som föreslagits i utkastet, men åsikter framfördes också både om det kraftiga kompletteringsbyggandet på området samt om att man inte borde anvisa något tilläggsbyggande alls på RKY-området. I fråga om byggnaderna på Finska sockers område konstaterades också att de är i den mån unika att de inte skulle få rivas och att de skulle passa till exempel för service.

I flera åsikter lyftes hamnens betydelse och behov fram. Man konstaterade bland annat att det råder utrymmesbrist på hamnområdet och att mera byggplatser behövs på området för hamnens verksamhet. Det konstaterades att järnvägen i framtiden bättre kan utnyttjas också i hamnens verksamhet och att det för detta också skulle finnas behov av en kombi-terminal. Förlängningen av Fraktvägen som föreslagits i planutkastet ansågs störa hamnområdets verksamhet. Däremot föreslogs att området på södra sidan om Reinsgatan skulle kunna anvisas för hamnens trafik och parkering.

För planens trafiklösningar föreslogs en ännu mer detaljerad planering och gallring. Behovet av en hamnväg lyftes också fram. Också om ändringarna av Industrigatan kom det åsikter.

Naturens och Vasklotskogens betydelse lyftes fram i många åsikter. Man önskade att våtmarken i skogens norra del skyddas och att naturutredningarna skulle kompletteras. Också

då det gäller konsekvensbedömningen lyftes några saker fram, där preciseringar önskades. Till exempel önskade man att planens konsekvenser för koldioxidavtrycket skulle bedömas.

I många åsikter fördes också fram planutkastets goda sidor. Bland annat var man nöjd med friluftsleden som går längs stranden, den ökade gemensamma användningen av stränderna och utvecklingsförslagen för Finska sockers område, där den nuvarande skalan och karaktären skulle bevaras. Dessutom framfördes att man var nöjd med främjandet och utvecklandet av kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken.

5.2.3. Nätenkät

Webbenkäten besvarades av 20 personer som lämnade totalt 27 kartsvar.

I svaren som gäller boende ansågs det vara bra med mångsidiga bostadsområden i fråga om höjden och deras placering. Emellertid önskades också ännu högre byggande på attraktiva områden med havs- och stadsutsikt, vilket också skulle möjliggöra mera invånare i Vasklot och lönsamhet för närservice. I den motsatta uppfattningen tyckte man att de bostadsområden som föreslagits invid Uddnäsavägen inte passade där. På Tropiclandias eller tidigare Wasalandias område skulle man inte vilja ha bostäder eller affärscentrum. Invid Motorgatan kunde tomterna för industri och företagare utvidgas.

I svaren önskades att gatunätet utvecklas vid knutpunkterna så att bostads- och arbetsplatstrafiken löper smidigt. Invid järnvägen borde gatorna vara tillräckligt breda så att det också skulle finnas grupperingsutrymme för tung trafik. Arbetsplatstrafiken borde utvecklas med hjälp av kollektivtrafik. Bostads- och arbetsplatstrafiken borde särskiljas från varandra då man kommer till Finska Sockers område och på Frilundsvägen borde man försöka förhindra arbetsplatstrafik och -parkering. Parkeringen på Wårtsilås område borde ordnas under jord, och inte som ett parkeringshus. För den tunga trafiken önskades en parkeringsplats som kunde vara avgiftsbelagd och finnas på en del av tidigare Wasalandias område. En rondell konstaterades störa hamntrafiken. Den nya hamnvägen borde byggas via Sundom och dessutom borde den tunga trafiken styras till en tunnel i centrum.

Utvecklandet av förbindelserna för den lätta trafiken och lederna som går längs med stränderna runt Vasklot ansågs vara bra, bara de inte går över gårdsplaner på ett störande sätt. Dessutom frågade man hur båtar ska kunna nå havet, om en fast förbindelse genomförs mellan Vasklot och Brändö.

Campingområdets nuvarande läge ansågs vara bra. Å andra sidan, om campingområdet borde flyttas bort skulle det vara bra att placera det bredvid Tropiclandia och hela området på södra sidan om Motorgatan borde reserveras för campingområdet och Tropiclandia.

På Finska Sockers område, Frilundsvägen 2, önskades en park eller ett annat område för allmänt bruk i stället för det område som nu till största delen står oanvänt, vilket skapar ett onaturligt hinder mellan två bostadsområden.

Ett gemensamt båthamnsområde föreslogs för Vasklot, där det skulle finnas bättre, enhetliga vågbrytare. Kutterhamnen borde utvecklas och där borde finnas en vinterförvaringsmöjlighet för båtar. Industri- och lagerområdet kunde minskas. För Vasklotbron föreslogs fler öppningar så att vattnet i Södra stadsfjärden skulle strömma bättre.

5.3. Förslagsskede

5.3.1. Planförslaget

Planförslaget gjordes på basen av det alternativ där Motorgatan inte flyttas från sitt nuvarande ställe utifrån den respons som kom om utkastet och preciserade uppgifter. I åsikterna och utlåtandena betonades speciellt industrins behov samt Vasklotskogens betydelse som rekreationsområde för vasklotborna och invånarna i centrum.

Bland annat följande ändringar gjordes:

- Motorgatan blir kvar på sin nuvarande plats.
- De nya bostadsområdena på västra sidan om Uddnäsavägen togs bort.
- Tidigare Wasalandia-områdets AK- och C-områden förminskades.
- Sockerfabrikens P-område minskades och i norra delen anvisades ett nytt AK-område.
- Beteckningarna för TP-områdena invid Motorgatan och Reinsgatan byttes ut till LS-beteckningar.
- Såggatan hålls på sin nuvarande plats och Rodergatan togs bort.
- På Såggatans östra sida anvisades ett litet TP-område samt ett parkeringsområde.
- Bredvid campingområdet har en ny båthamn anvisats.
- Gränserna för P- och AP-områdena på östra sidan om Uddnäsavägen har precisats.
- TP-området på östra sidan om Motorgatan har ändrats delvis till P-område.
- LV-området i Kutterhamnen har indelats i LV- och LS-områden.
- Vasklotskogens mest värdefulla naturområden har märkts ut med luo-beteckning.
- Fotbollsplanen och Zip Park har märkts ut som rekreationsobjekt
- Behovet av en kollektivtrafikförbindelse till Månviksgatan har ändrats till ett förbindelsebehov för gång- och cykeltrafik.
- Den alternativa beteckningen om användningsändamål för campingområdet har strukits och ett tänkbart utvidgningsområde för bostadsvåringshus i framtiden har istället anvisats på området.
- Ett utredningsområde för flytande byggande har lagts till utanför Finska Sockers område.
- Gränsen mellan energiförsörjning (EN) och hamnfunktioner (LS) har justerats så att en del av EN-området har anvisats som LS-område.
- Dessutom har det smala kvartersområdet mellan Reinsgatan och den norra järnvägslinjen ändrats till hamnområde.

5.3.2. Utlåtanden och anmärkningar

5.4. Godkännande

6. Redogörelse för delgeneralplanen

6.1. Helhetsbeskrivning av och allmänna motiveringar till planen

Lösningarna i planförslaget baserar sig på de mål som ställts på planarbetet, de planer och utredningar som är riktgivande för planen, den respons som kommit i utkastskedet samt konsekvensbedömningen.

I delgeneralplaneförslaget utvecklas Vasklot till en mångsidig stadsdel med hamn, industri, rekreation och boende, där också områdets starka historia märks i form av skyddade kulturmiljöer. I planförslaget har två helt nya bostadsområden anvisats samt ett mer omfattande område med kompletterande byggande. Vasklotskogen bevaras i sin nuvarande omfattning och rekreationsanvändningen av skogen utvecklas på ett hållbart sätt. Planen möjliggör att campingområdets verksamhet fortsätter. I trafiknätet har flera gatuförbindelser som ska förbättras betydligt anvisats samt leder för gång- och cykeltrafik.



Bild 47. Förslaget till delgeneralplan för Vasklot.

I förslaget till delgeneralplan hade bland annat följande funktioner anvisats:

- Område för centrumfunktioner (C), ca 1,5 ha
- Område för bostadsvåringshus (AK), ca 13 ha
- Område för mångsidigt urbant boende (A), ca 6 ha
- Bostadsområde dominerat av småhus (AP), ca 7,5 ha
- Område för service, handel och arbetsplatser (P), ca 25 ha
- Industri- och lagerområde (T och T/kem), ca 42 ha (varav 15 ha T och 27 T/kem)
- Område för arbetsplatser (TP), ca 15 ha
- Campingområde (RL), ca 10 ha
- Område för rekreation (V), ca 77 ha
- Område för energiförsörjning (EN), ca 20 ha
- Hamnområde (LS), ca 62 ha
- Småbåtshamn (LV), ca 19 ha
- Vattenområde (W), ca 260 ha

6.2. Boende

I förslaget till delgeneralplan har 13 ha helt nya flervåningshusområden anvisats samt ett A-område för kompletterande byggande på ca 6 ha, vilka möjliggör byggande av ca 120 000 m² vy. På området ryms ca 2200 nya invånare, medan det bor drygt 300 invånare i Vasklot i nuläget.

Som komplettering till den nuvarande bosättningen har bebyggelse på Finska Sockers område anvisats. I form av nya bostadsområden har boende anvisats i ändan av Uddnäs vägen på före detta Fennos område och delvis på campingområdet samt på före detta Wasalandia-området.

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 på campingområdets plats märkts ut ett eventuellt utvidgningsområde av flervåningshusområdet (AK) i framtiden. Området omfattar ca 3 ha och byggandet där kan ske efter år 2040, när de övriga bostadsområdena på planområdet är bebyggda.



Bild 48. De nya bostadsområdena i Vasklot söderifrån. Nedan före detta Wasalandia, uppe till höger Uddens område samt till vänster Finska sockers område.

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 väster och öster om industribyggnaderna är angivna som område för mångsidigt urbant boende (A). På norra sidan om industribyggnaderna har ett område för flervåningshusbyggande (AK1) anvisats. Största delen av fabriksområdet har anvisats med P-beteckning huvudsakligen för offentlig och privat service, men på området kan dessutom placeras boende på högst 30 % av områdets våningsyta. I illustrationen (bild 49) har på P-området placerats radhus som ersätter lagerbyggnaden från 1960-talet. Genomförandet av våningshusområdet förutsätter också att råsockersilorna som byggts på 1950- och 1960-talen rivs. Genom kompletterande byggande är det möjligt att förbättra hela områdets trivsel och attraktivitet.

Det kompletterande byggandet bör vara måttfullt och passa ihop med det befintliga byggnadsbeståndet och på A- och P-områdena bestå i huvudsak av småhus och townhouse-liknande radhus i 1–2 våningar. På flervåningshusområdet bör byggnadernas fasader, höjd och massor anpassas till fabriksmiljön.

På Finska sockers A-område ryms ca 7000 m² vy småhus och townhouse-hus och ca 130 nya invånare. På sockerfabrikens norra sida, på de nuvarande råsockersilornas ställe kan våningshusbyggande på ca 8000 m² vy (e=1) anvisas. Det ryms ca 150 nya invånare på våningshusområdet.



Bild 49. Finska Sockers område. I förgrunden nya bostadshus i fem våningar.

Det nya bostadsbyggandet bör bilda kvarter med gemensamma parkeringsplatser och gemensamma gårdar, där det bör vara möjligt att exempelvis bygga gemensam bastu eller växthus.

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 framhållas med högklassig och funktionell utveckling av miljöerna. Museimyndigheterna bör höras om planerna för området.



Bild 50. Exempelkvarter på Finska Sockers område (Koriseva 2018).



Bild 51. Illustration av Finska Sockers område (Koriseva 2018).

Flytande byggande

På Finska sockers strand har ett utredningsområde för flytande byggande anvisats, vilket möjliggör markanvändning för konstruktioner som är nödvändiga med tanke på flytande bostäder som placeras på området, service och områdesanvändning. Markanvändningen utreds och avgörs som helhet som detaljplanearbete. I utredningsarbetet ska bland annat

is- och vindlastens konsekvenser för byggnaderna beaktas samt den infrastruktur som området förutsätter.



Bild 52. Flytande hus vid Finska sockers område, illustration från luften (Simons Hus).

6.2.2. Bostadsområdena vid Uddnäsavägen

På f.d. hotell Fennos område i korsningen av Uddnäsavägen och Gäddträskvägen har nytt flervåningshusbyggande (AK2) anvisats. Området sträcker sig delvis även till södra delen av det nuvarande campingområdet. Området är ca 6 ha stort och möjliggör ca 55 000 m² vy bostäder för ca 1000 invånare.

Vid utvecklingen av området bör de högre byggnadsmassorna placeras i mitten av området och vid kanten av Vasklatskogen. Höjden 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.



Bild 53. Rekommenderad maximal exploatering i ändan av Uddnäsavägen.

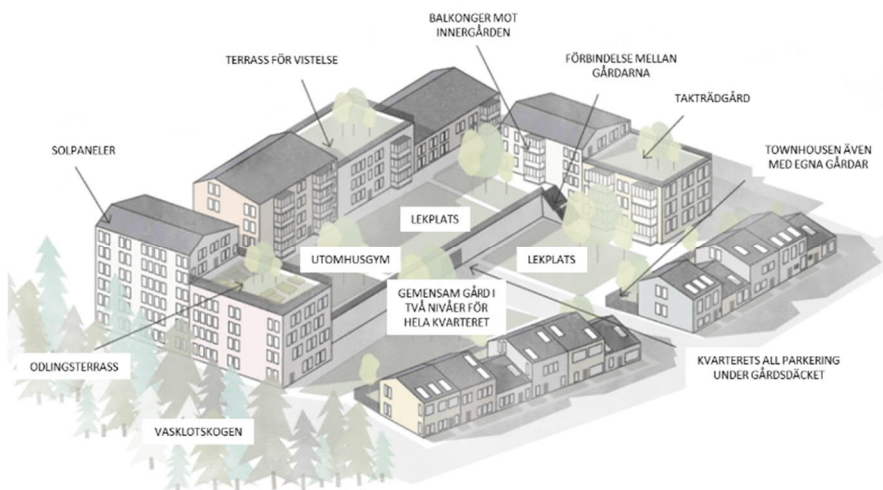


Bild 54. Exempelkvarter på Uddnäsavägens område (Koriseva 2018).



Bild 55. Illustration av Uddnäsavägens område (Koriseva 2018).

6.2.3. F.d. Wasalandiaområdet

I delgeneralplaneförslaget utvecklas före detta Wasalandiaområdet till ett mera urbant område, genom vars rutplaneformade kvartersstruktur en livligt trafikerad gata går. Hastighetsbegränsningarna på Motorgatan bör sänkas och korsningarna eventuellt genomföras med trafikljusstyrning.



Bild 56. Före detta Wasalandia-området. I förgrunden kvarter för centrumfunktioner och flervåningshus. Längre bak arbetsplatsområden.

Invid Motorgatan norr om Tropiclandia och på före detta Wasalandia-området har flervåningshusbyggnad (AK3) anvisats. 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 Vasklotskogen och stråket vid stranden placeras och där ska endast gång- och cykeltrafik vara tillåten.

Före detta Wasalandiaområdet omfattar totalt ca 7 ha, varav 1,5 ha anvisats som område för centrumfunktioner (C). Planförslaget möjliggör byggande på ca 50 000 m² vy och bostäder för ca 900 invånare på området. Vid den noggrannare planeringen av området ska de begränsningar i den kommande markanvändningen som transporten av farliga ämnen medför beaktas.



Bild 57. Illustration av f.d. Wasalandiaområdet (Koriseva 2018).

6.3. Arbetsplatser och service

6.3.1. Hamnen

Hamnområdet är anvisat som område för hamnfunktioner (LS). På området kan placeras funktioner som behövs för hamnverksamhet. Hamnområdet omfattar i planförslaget totalt ca 69 ha, av vilket ca 63 ha är enhetligt. Utöver det har två mindre områden anvisats som område för hamnfunktioner – bredvid Kutterhamnen (ca 4 ha) och på södra sidan om Reinsgatan (ca 2 ha). Området invid Reinsgatan kan användas till exempel som parkeringsområde för långträdare som far till hamnen.

Vasklothamnens betydelse är stor både regionalt och nationellt och internationellt. Därför har i detaljplaneförslaget en ca 9 ha stor utvidgningsmån reserverats för hamnen mot havet, på östra sidan om det nuvarande kraftverket och Reinskajen. Utvidgningen stämmer överens med den gällande detaljplanen och går ända till den befintliga vågbrytaren. Det tar ändå tid att fylla ut utvidgningsområdet, och det är möjligt att ta i bruk området först i framtiden. Därför har för hamnens utvidgningsbehov under de närmaste åren också området för hamnfunktioner utvidgats fram till Såggatan. Det här området är det möjligt att överenskomma om att det ska anslutas till hamnens funktionsmässiga område eller användas direkt för funktioner som stöder hamnens verksamhet.

Hamnens funktionalitet är mycket också beroende av hamnens närhet både per landsväg och per järnväg. I planförslaget har utvecklingsbehoven av de befintliga järnvägsspåren beaktats och planen möjliggör att spårens användningsgrad höjs. Vad gäller landsvägstrafiken stöder planförslaget ett anvisande av hamntrafiken via Hamnvägen eller en motsvarande rutt, varvid mängden tung trafik som går genom Vasa centrum kan begränsas. Via Fraktvägen är det till exempel möjligt att styra hamntransporterna direkt till trafiknätet via den kommande Hamnvägen.

Också hamnens interna trafikförbindelser inverkar mycket på hamnens funktionalitet. Inom hamnfunktionsområdet är det möjligt att ordna trafikförbindelserna enligt behov, och huvudledsbehoven utanför området har retts ut i planförslaget och anvisats på plankartan.

6.3.2. Arbetsplats- och industriområden

Delgeneralplanförslaget möjliggör en ökning i antalet arbetsplatser till uppskattningsvis ca 3000 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 mindre arbetsplatsområden anvisats på bägge sidorna om Motorgatan. Arbetsplatsområdena har reserverats för mångsidiga arbetsplatsfunktioner, såsom kontor, förvaltning och service samt även sådan industriverksamhet som inte förorsakar betydande miljöolägenheter. Sammanlagt ca 15 ha arbetsplatsområden har anvisats i förslaget.

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 planförslaget har industriområdena på totalt 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 storojckor, 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.

6.3.3. 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. I planförslaget är området anvisat för centrumfunktioner (C). På området kan placeras affärer, offentlig och privat service och förvaltning, centrumbostäder 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 servicebostäder har inte någon exakt plats anvisats i planförslaget. Funktionerna kan dock vid behov förläggas på området för centrumfunktioner eller på område för bostadsvåningshus.

I planförslaget har ca 1,5 ha anvisats som område för centrumfunktioner.

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 Uddnäsavägen 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 bostäder. På området får inte i 71c § MarkByggl avsedda stora detaljhandelsenheter förläggas.

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

6.3.4. Service på sockerfabriksområdet

Av Finska sockers fabriksområde har en stor del anvisats som område för service, handel och arbetsplatser. Den gamla sockerfabriken och gårdsområdet kan utnyttjas som evenemangsplats.

I Vasas gamla sockerfabrik har i någon mån olika småföretag och föreningar verksamhet. Utnyttjande av områdets fulla potential förutsätter aktivt utvecklande samt reparation av lokaler. Efterfrågan på service i området ökas av Wärtsiläs Smart Technology Hub som blir färdig intill och dit 1300 arbetstagare flyttar. Sockerfabrikens fastigheter är för närvarande i privat ägo (Vaskiluodon Teollisuuskiinteistö Oy) och lokalernas disponent och uthyrare är Brändö företagscentrum.

Planen möjliggör att området utvecklas till en mötesplats för kreativ ekonomi, där den gamla industrilokalen kan omvandlas för mångsidig användning åt företag och sammanslutningar med beaktande av de kulturhistoriska värdena.

6.3.5. Fritidsservice

Campingområdet på Vasklots norra udde har i planförslaget betecknats som campingområde (RL), vilket är något mindre i områdets södra del än campingområdets nuvarande område. Området reserveras som ett eventuellt utvidgningsområde för flervåningshusområdet i framtiden.

I planförslaget har en friluftsled anvisats längs stränderna, eftersom det är viktigt att alla har allmän tillgång till stränderna. Om verksamheten på campingområdet flyttas eller upphör, bör området utvecklas som rekreationsområde och strandpark samt i framtiden delvis även för bostäder. För campingområdet söks vid behov efter en ersättande plats utanför delgeneralplaneområdet.

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

6.4. Trafik

6.4.1. Fordonstrafik och trafiknät

En av de största utvecklingsutmaningarna i och med de ökande trafikmängderna i Vasklot är att mobiliteten på området inte enbart skulle basera sig 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 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 färd sätt.

I delgeneralplaneförslaget 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 utvecklas som en säker och grön stadsboulevard "Vasklotesplanaden", och korsningarna borde vid behov vara ljusstyrda.

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 ett nytt förbindelsebehov för kollektivtrafik (jl) angivits i planförslaget mellan Frilundsvägen och Karlavägen. Gatan bör också vara lämplig som gång- och cykelled. Kollektivtrafikgatan främjar tillgängligheten till Finska Sockers bostadsområde och till Wärtsiläs Smart Technology Hub arbetsplatsområde. Gatuförbindelsen gör

att bussarna kan cirkulera. När trafikförhållandena förbättras kommer kollektivtrafiken att vara mera lockande och användningen att öka. Kollektivtrafiken bör därtill utvecklas via separata program och planer.



Bild 58. I förslaget till delgeneralplan föreslages kollektivtrafiknät.

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.

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. Under planarbetet har cykelvägsnätet utvecklats en hel del, bland annat genom "Vasklotbanan" som går genom rekreationsområdet, och i planen utvecklas och utvidgas cykelvägsnätet ännu mer. Planen strävar till att Vasklot så enkelt och tryggt som möjligt skulle nås även till fots och med cykel. Stomme för målnätet bildar följande huvudcykelvägar med förbindelser:

- Förbindelse från centrum via f.d. Wasalandiaområdet till Sundom: rutt Vasaesplanaden – Motorgatan – landsväg 6741.
- Förbindelse från centrum till hamnen: rutt längs järnvägen – Blå vägen – Reinsgatan.
- Förbindelse från centrum till Vasklot industriområde och Finska Sockers område: längs "Vasklotbanan" från Motorgatan genom rekreationsområdet till Karlavägen.
- Förbindelse från Brändö till Vasklot: rutt (Beckholmen –) Uddnäs vägen – Motorgatan/längs järnvägen.

Som nya gång- och cykeltrafikrutter har i förslaget till delgeneralplan anvisats följande förbindelser:

- En ny förbindelse mellan campingområdet och Brändö: en ny förbindelse (behov) över vattnet.
- En ny förbindelse mellan campingområdet och Finska Sockers område: delvis ny förbindelse (förbindelsebehov) och delvis förbindelse som ska förbättras från Gäddträskvägen längs Månviksgatan till Karlavägen.
- En ny förbindelse från Vasklot industriområde och Finska Sockers område: ny kollektivtrafikrutt och gång- och cykeltrafikrutt från Frilundsvägen till Karlavägen.
- En ny förbindelse till hamnen: från Reinsgatan via södra delen av Industriegatan till passagerarterminalen.

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.

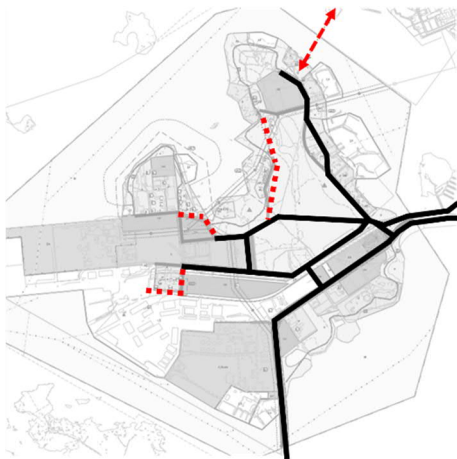


Bild 59. I förslaget till delgeneralplan anvisat huvudnät för gång- och cykeltrafik. Med svart streck de redan existerande lederna och med röd streckad linje nya rutter eller förbindelsebehov.

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. Skog och parkområden

Vasklotskogen i mitten av ön är i förslaget till delgeneralplan anvisad som rekreationsområde (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 skogsområdet ingår också med tanke på naturens mångfald särskilt värdefulla områden, vilka har märkts ut på plankartan med "luo"-beteckning. Områdets naturvärden ska beaktas vid planeringen och bebyggandet av området.

I planen har utöver skogsområdet anvisats så mycket grönområden (V) som möjligt längs stränderna, där även en friluftsled kring ön har anvisats (bild 60). 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 60. I förslaget till delgeneralplan har en friluftsled föreslagits längs stränderna förutom på hamn- och industriområdet.

Den befintliga äventyrsparken (repklättring), fotbolls- och beach volleyplanerna samt hundparken finns alla på områden som i planförslaget anvisats för rekreation (V). Äventyrsparken och fotbollsplanen har dessutom märkts ut som rekreatjonsobjekt i planförslaget. Minigolfbanan ligger delvis på rekreatjonsområde och delvis på område som anvisats för service, handel och arbetsplatser (P). Tennis- och korgbollsplanerna ligger på område som anvisats för bostadsvåringshus (AK3) men i framtiden är det möjligt att flytta dom österut till det intilliggande rekreatjonsområdet när området fyllts ut och bostadsområdet börjar byggas.

När campingområdesverksamheten flyttar eller upphör, bör strandområdena där utvecklas som rekreatjonsområde/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 rekreatjonsområden har i planen anvisats ett grönförbindelsebehov mellan Vasklotskogen 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 trivseln och grönskan vid förbindelsen beaktas.



Bild 61. 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 kvarterisvis, både kvantitativt och kvalitativt. På allmänna områden ska utrymme reserveras för områdesvis hantering samt för eventuell översvämningshantering. Gatuområdena 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 framhävas 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. Med stöd av byggnadsskyddslagen skyddade byggnader

Byggnader som skyddats med stöd av byggnadsskyddslagen har märkts ut på planen med objektsbeteckningar. Bestämmelser som gäller reparations- och ändringsarbeten i de skyd-

dade byggnaderna har utfärdats i skyddsbeslutet. Byggnaderna finns i en värdefull kulturmiljö av riksintresse på Vasklots järnvägsstations område (RKY). Skyddet rör följande byggnader:

1. Stationsbyggnaden
2. Stationsinspektorns hus
3. Källare
4. Bastu
5. Ekonomibyggnad
6. Hus som tidigare var tullchefens bostad
7. Byggnad som tidigare var tullchefens ekonomibyggnad

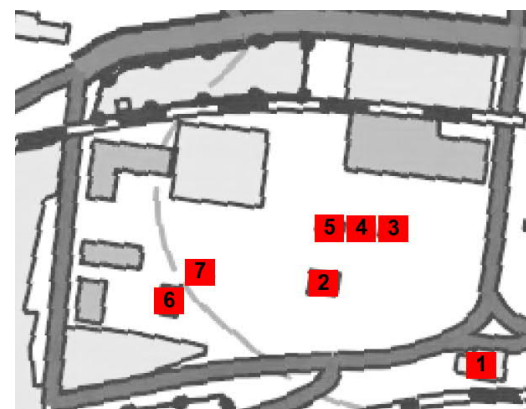


Bild 62. Byggnaderna som skyddats med stöd av byggnadsskyddslagen finns på Vasklots järnvägsstations RKY-område.

6.6.4. Värdefulla objekt

I förslaget till delgeneralplan 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. Objektet är totalt 47 stycken (bild 63).

De värdefulla objekten på Finska Sockers område är baserade på värderings- och åtgärdsrekommendationerna i byggnadsinventeringen av Finska Sockers område. Numreringen som använts i inventeringen är här anvisad inom parentes.

Delgeneralplanen gör det lättare att beakta objekt i samband med mera detaljerad planering.

Byggnaderna på Finska Sockers område (i inventeringen använd numrering inom parentes):

- A Klocktorsbyggnad (A1)
- B Fabriksbyggnad (A2)
- C Verkstad (A5)
- D Lagerbyggnad (A6)
- E Nytt kraftverk (A13)
- F Ignatiuksen Kastanja A.2 (C1)
- G Ignatiuksen Jalava A.3 (C2)
- H Ignatiuksen Poppeli A.5 (C4)
- I Ignatius Lönn A.16 (C8)
- J Ignatius Lönn A.17 (C9)
- K Bostadshus A.9 (D3)
- L Förmännens bostadshus A.8 (D10)
- M Arbetarbostad A.10 (D11)
- N Bostadshus A.14 (TYP-A) (D15)
- O Bostadshus A.15 (TYP-B) (D11)
- P Bostadshus A.13 (TYP-C) (D17)
- Q Bostadshus A.18 (D18)
- R Bostadshus A.19 (D19)
- S Fabriksdirektörens bostadshus A.1. (E1)
- T Förmännens bostadshus A.7 (H1)

Övriga värdefulla objekt som anvisats i förslaget till delgeneralplan:

- 6 F.d. Wickströms fabriksområde, Motorgatan 13
- 8 Nobel Standards vaktstuga
- 12 F.d. brandstationen
- 15 Sing-sing, Skeppsredaregatan 2
- 20 Gamla hamnkontoret
- 21 Pumphuset
- 22 Gulf Oils betongcistern
- 24 Villa Narciss, Gåddträskvägen
- 25 Villa Haglund, Månviksgatan 2
- 26 Månviksgatan 4
- 27 Månviksgatan 6
- 28 Månviksgatan 8
- 30 Villa Kurtén, Månviksgatan 11-12
- 32 Villa Stenfors, Månviken
- 35 Uddnäs vägen 6
- 36 Uddnäs vägen 8
- 37 Uddnäs vägen 10
- 38 Uddnäs vägen 12
- 39 Vaktmästarbostaden, Uddnäs vägen 14
- 40 Restaurang Seglis, Uddnäs vägen 14
- 42 Uddnäs vägen 16, alla byggnader
- 43 Villa Grönroos, Uddnäs vägen 18

- 46 Uddnäs vägen 22
- 47 Villa Finnilä, Uddnäs vägen 30
- 59 Segelföreningen Vaasan Merenkyntäjät r.y.:s paviljong, Uddnäs vägen
- 62 Flygplanshall, Uddnäs vägen
- 65 Sågatan 2, f.d. Hienopaja Hehku, de äldsta delarna

6.6.5. 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.

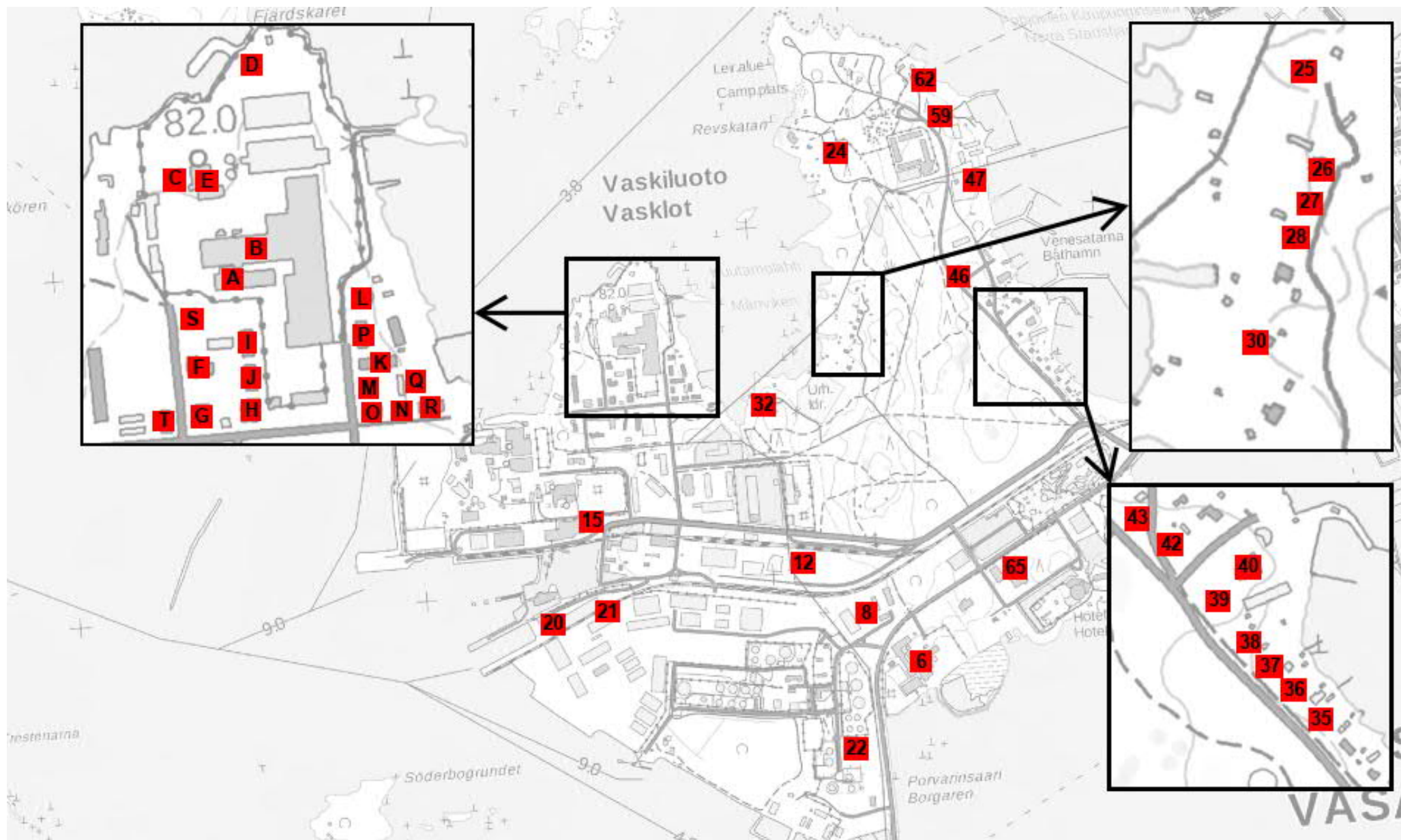


Bild 63. Värdefulla objekt som märkts ut i förslaget till delgeneralplan.

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 20 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.

Överskottsmassor som uppkommer vid byggandet av planområdet ska i princip användas inom planområdet som fyllnadsjord bland annat vid utvidgningen av hamnområdet och området för energiförsörjning västerut.

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. Arbetet genomfördes i två steg så att en preliminär konsekvensbedömning beträffande planutkastet gjordes i planutkastskedet och en noggrannare konsekvensbedömning utgående från förslagsskedets planlösning utarbetades i förslagsskedet. I planutkastskedet identifierades planens betydande konsekvenser och på basis av dem eventuella motstridiga planlösningar och rekommendationer gavs för den fortsatta planeringen i planförslagsskedet.

Delgeneralplanen innebär att Vasa centrum och tätort kan förtätas och kompletteras, vilket även stämmer även överens med landskapsplanens mål. Den samhällsstruktur som anges i delgeneralplanen skapar möjligheter att utvidga befintliga funktioner och stödjer tillväxten av ett sammanhållet industri- och arbetsplatsområde samt en utvidgning av bostadsområdena. I delgeneralplanen presenteras lösningar som förbättrar områdets tillgänglighet med kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Planförslaget möjliggör investeringar i infrastruktur, såsom genomförandet av Hamnvägen och till och med en snabbspårväg eller persontågtrafik. En befolkningsökning på cirka 2 200 invånare ökar trafiken med uppskattningsvis cirka 1 900–2 200 bilar per dygn. I området kan uppstå även cirka 3 000 arbetsplatser av vilka cirka 400 är nya arbetsplatser. Genom de nya arbetsplatserna uppstår omfattande indirekta effekter för staden, såsom kommunalskatteintäkter och samfundsskatteintäkter genom företagsverksamheten. Planen gör det möjligt att fortsätta med och utvidga verksamheten i Vasa hamn som har betydelse på regional nivå. Bedömningen visar att förverkligandet av området ger avsevärda direkta ekonomiska fördelar till staden.

I området för Vasklot delgeneralplan eller i dess omedelbara närhet finns inga Naturaområden, naturskyddsområden eller områden som ingår i skyddsprogram. Det bedöms inte uppstå några negativa konsekvenser för växt- och djurarter om livsmiljön för åkergrödan kan beaktas i detaljplaneringsskedet. I planeringsområdet ökar den sammanlagda arealen av ogenomtränglig yta med cirka 13 % som följd av tilläggsbyggandet, vilket innebär att dagvattenmängden ökar. Planeringsområdet är inte beläget i ett grundvattenområde.

De klimatkonsekvenser som planförslaget orsakar beror på att antalet personer som arbetar och bor i området ökar, vilket ökar energiförbrukningen och gör att människor rör sig mer i området och naturligtvis även utsläpp under byggtiden. Eftersom antalet invånare blir sex gånger större på ön kan det konstateras att konsekvenserna för utsläpp av växthusgaser är betydande på lokal nivå. Å andra sidan ligger bostäderna i centrumområdets randzon och i kollektivtrafikzonen. Därför är de utsläpp som uppstår genom trafiken mindre jämfört med att bostäderna skulle ligga i Vasa stads bilzoner. Om de nya byggnaderna blir lägre än trädtopparna (siluett som bildas av träden) är landskapskonsekvenserna mindre. Bevarandet av den bebyggda miljön tryggas genom generalplanebeteckningar.

Då sysselsättningen ökar växer också områdets livskraft och invånarnas välmående förbättras. Utöver sysselsättningskonsekvenserna är den ökade trafiken och de eventuella konsekvenser som den orsakar (buller, utsläpp, trafiksäkerhet) betydande konsekvenser som riktas till människan. De nya bostadsområden som anvisas i delgeneralplanen har till stor del placerats på de platser som framkommit bland önskemålen i invånarenkäten (Vasa stad 2019, Koriseva 2018). Planen bildar emellertid inte någon enhetlig by eller stadsdel ur invånarnas perspektiv eftersom områdena för arbetsplatser och den stora parken och skogen delar in ön i olika delar. Planlösningen bevarar skogen i Vasklot och dess rekreationsförbindelser som används flitigt för motion och rekreation.

Delgeneralplanens konsekvenser redogörs noggrannare i den bifogade rapporten Konsekvensbedömning av delgeneralplanen för Vasklot.

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 detaljplanläggningsområdena i samband med stadens program för genomförande av markanvändningen. Genomförandeprogrammet 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 genomförandeordningen och tidtabellerna ändras.