VAASA.
VASA.

Planbeskrivning

Delgeneralplan för Vasklot 2040

Stadsstyrelsen 19.9.2022

Stadsfullmäktige 10.10.2022

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 ... 15
3.4. Befolkning och möjligheterna till bostadsbyggande ... 15
3.5. Arbetsplatser ... 16
3.6. Hamnen ... 17
3.6.1. Nuläget i hamnen ... 17
3.6.2. Översiktsplan för Vasa hamn ... 18
3.7. Övrig verksamhet ... 18
3.8. Trafik ... 19
3.8.1. Nuvarande trafiknät ... 19
3.8.2. Nuvarande trafik ... 19
3.8.3. Bakgrundsutredning om trafiken ... 20
3.8.4. Kollektivtrafik ... 20
3.8.5. Alternativ för förverkligande av en lättrafikförbindelse ... 22
3.8.6. Vasa hamnväg ... 23
3.8.7. Snabbspårväg i Vasa, preliminär utredning 2004 ... 23
3.8.8. Utredningar i anslutning till industrispåret ... 24
3.8.9. Farlederna ... 24
3.9. Natur, landskap och rekreation ... 25
3.9.1. Landskapsstruktur ... 25
3.9.2. Naturutredningar ... 26
3.9.3. Rekreationsmöjligheterna i Vasklot ... 28
3.10. Vattendrag, översvämningsrisker och dagvatten ... 29
3.11. Jordmån och förorenad mark ... 32
3.12. Samhällsteknisk försörjning ... 33
3.12.1. Vattentjänster ... 33
3.12.2. Energiförsörjning ... 33
3.13. Risker för storolyckor ... 34
3.13.1. Anläggningar som bedriver industriell hantering och/eller upplagring av farliga kemikalier och deras konsulteringszoner ... 34
3.13.2. Utredning gällande storolyckor ... 35
3.13.3. Ändringar i riskerna för storolyckor ... 36

4. Mål för planeringen ... 38

5. Planeringens olika skeden och växelverkan ... 39
5.1. Anhängiggörande ... 39
5.1.1. Utlåtanden och åsikter ... 39
5.1.2. Nätenkäter ... 40
5.2. Beredningsskede ... 41
5.2.1. Planutkastet ... 41
5.2.2. Utlåtanden och åsikter ... 43
5.2.3. Nätenkät ... 45
5.3. Förslagsskede ... 45
5.3.1. Planförslaget ... 45
5.3.2. Utlåtanden och anmärkningar ... 47
5.3.3. Ändringar som gjorts i planförslaget ... 48
5.4. Godkännande ... 48

6. Redogörelse för delgeneralplanen ... 49
6.1. Helhetsbeskrivning av och allmänna motiveringar till planen ... 49
6.2. Boende ... 49
6.2.1. Finska Sockers område ... 50
6.2.2. Bostadsområdet vid Uddnäsvägen ... 50
6.2.3. Före detta Wasalandiaområdet ... 51
6.3. Arbetsplatser och service ... 52
6.3.1. Hamnen ... 52
6.3.2. Arbetsplats- och industriområden ... 52
6.3.3. Stadsdelscentrum och annan service ... 53
6.3.4. Fritidsservice ... 53
6.4. Utredningsområde och särskilda utredningsbehov ... 53
6.5. Trafik ... 53
6.5.1. Fordonstrafik och trafiknät ... 53
6.5.2. Järnvägen ... 54
6.5.3. Kollektivtrafik ... 54

6.5.4. Gång och cykling 54
6.5.5. Parkering 55
6.5.6. Snöskoterled 55
6.6. Natur och vatten 56
6.6.1. Skog och parkområden 56
6.6.2. Vattenområden 57
6.6.3. Dagvatten 57
6.7. Kulturhistoriska värden 57
6.7.1. Byggda kulturmiljöer av riksintresse 57
6.7.2. För landskapet eller lokalt värdefulla områdeshelheter 58
6.7.3. Med stöd av byggnadsskyddslagen skyddade byggnader 58
6.7.4. Historiska lämningar 58
6.7.5. Värdefulla objekt 59
6.7.6. Kulturhistoriska områdestyper 61
6.8. Samhällsteknisk försörjning 61
6.9. Delgeneralplanens förhållande till styrning på högre nivå 61
6.9.1. Riksomfattande mål för områdesanvändningen 61
6.9.2. Landskapsplanen 61
6.9.3. Strukturmodell för Vasaregionen 2040 62

7. Delgeneralplanens konsekvenser 63
7.1. Konsekvensbedömning 63
7.2. Förändrade konsekvenser 63

8. Delgeneralplanens genomförande 64

Pärmbild: Sami Peltoniemi, 2018.

1. Bas- och identifikationsuppgifter

1.1. Planens identifikationsuppgifter

Planens namn: Delgeneralplan för Vasklot 2040

Anhängiggörande: Planläggningsbeslut 9.10.2018

Behandling:

Program för deltagande och bedömning
Planeringssektionen 9.10.2018
Framlagt: 5.11.–7.12.2018

Delgeneralplaneutkast
Planeringssektionen 18.6.2019
Framlagt: 1.7–30.8.2019

Delgeneralplaneförslag
Stadsmiljönämnden 3.11.2021
Framlagt: 15.11–23.12.2021

Godkännande: Stadsstyrelsen 19.9.2022

Stadsfullmäktige 10.10.2022

Laga kraft 25.11.2022

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. Båtklubbarna 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.

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

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 färdsätt 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.

Stadsmiljönämnden godkände förslaget till delgeneralplan 3.11.2021. Planförslaget hölls framlagt 15.11–23.12.2021. 15 utlåtanden och 8 anmärkningar om planförslaget 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 friluftsled 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 färdsätt
- 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-Seinäjoki 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 trålhamn 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.

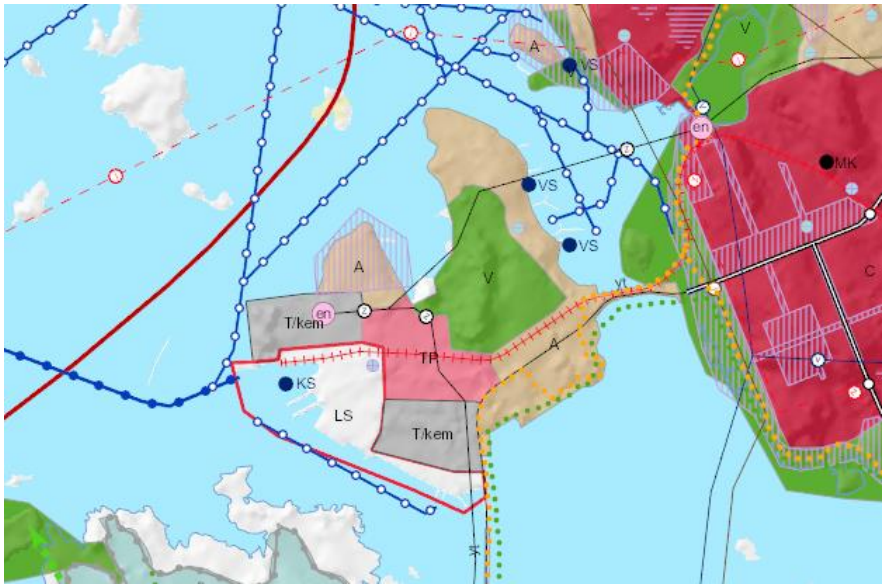

Bild 2. Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2040.

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.

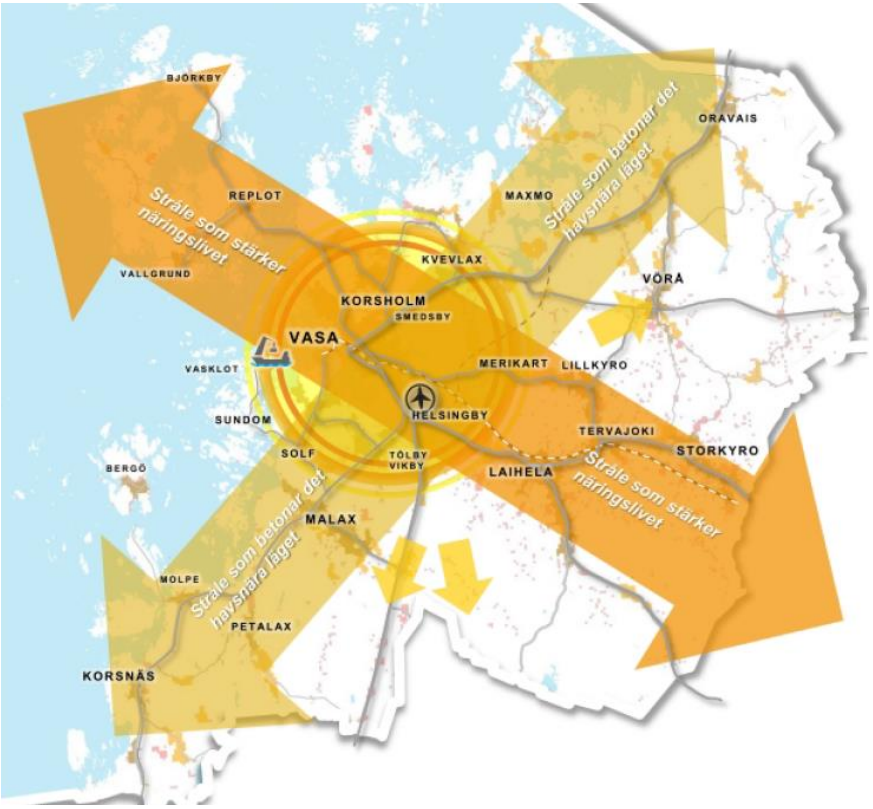

Bild 3. Strukturmodell för Vasaregionen 2040.

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 lättrafikförbindelser. 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.

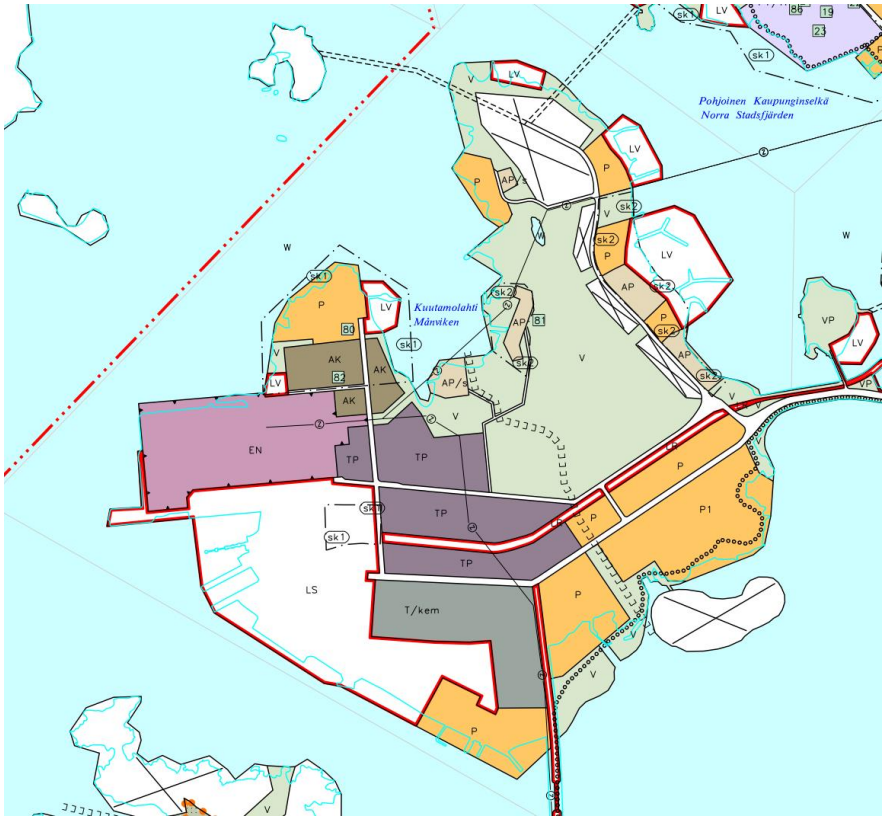

Bild 4. Utdrag ur Vasa generalplan 2030.

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.

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

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

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

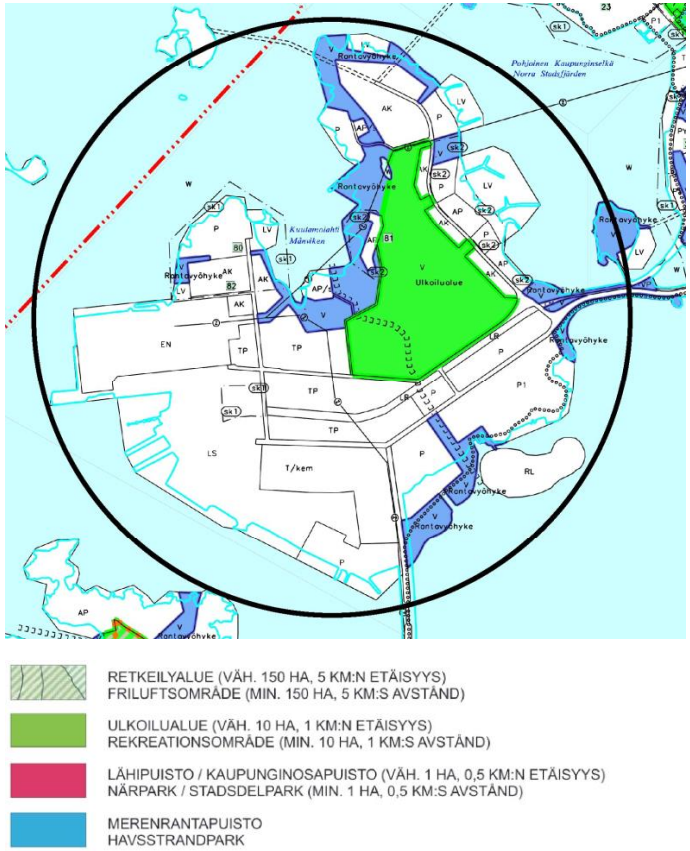

Bild 5. Utdrag ur grönområdesstrukturen i anslutning till Vasa generalplan 2030.

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

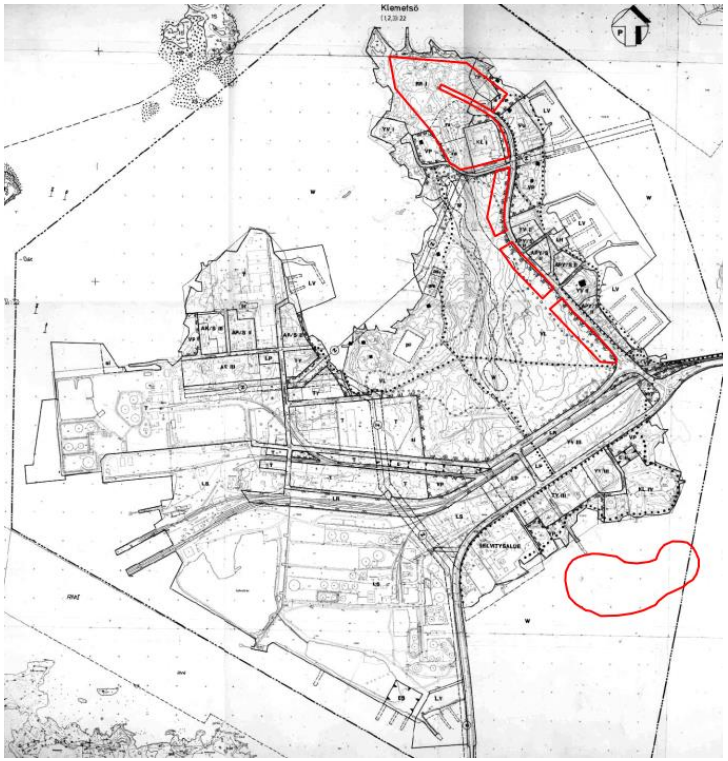

Bild 6. Delgeneralplanen för Vasklot från år 1987 är fortfarande i kraft för de områden som Högsta förvaltningsdomstolen hävde i totalgeneralplanen (områden angivna med rött).

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.

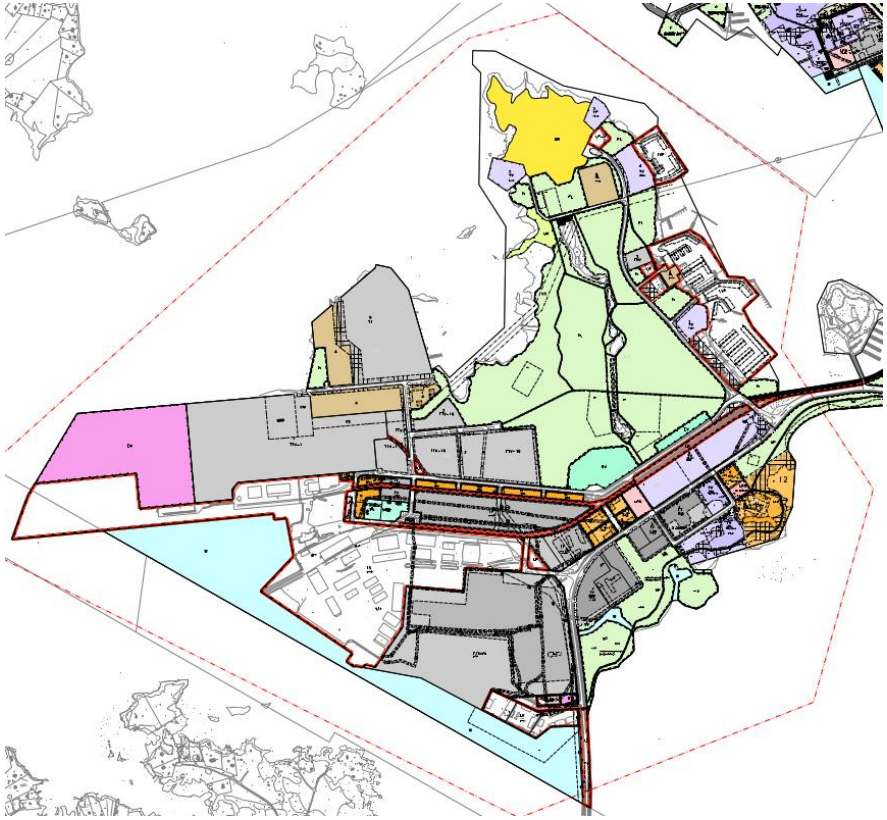

Bild 7. Utdrag ur Vasas detaljplanesammanställning (23.5.2019).

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.
- 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 Wasa Fjärden, Med flere Byalags därå belägne fiske Wattn uti Vasa Län, Uprättad 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.

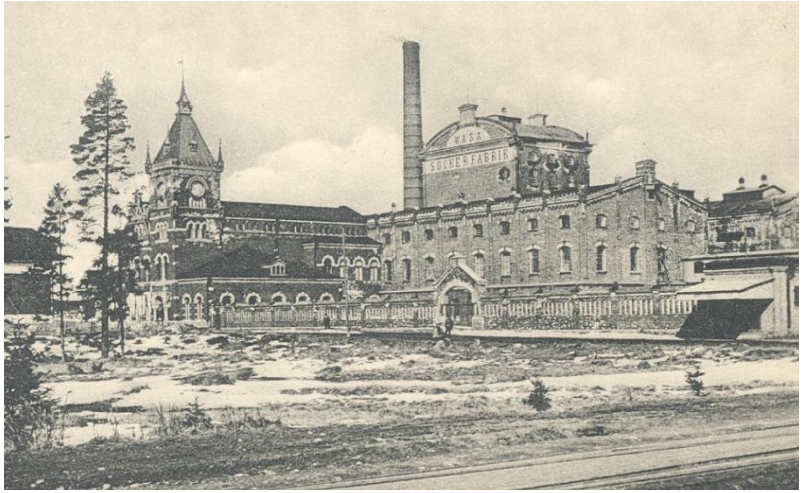

Bild 10. Wasa sockerfabrik (postkort, året okänt).

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 ornamenterade rödtegelbyggnader.

  Kontoret har ritats av länsarkitekt K.V. Reinius. Reinius ritade också fabrikschefens bostad samt tegelfodrade arbetarbostäder med stomme av restimmer. Trähusmiljön utgörs bl.a. av arbetarbostäder ritade av Runar Finnilä på 1920-talet. Byggnadsbestånd från senare årtionden finns också. Nästan alla bostadshus från fabrikssamhället är bevarade.

- Vasklot järnvägsstationsområde
  Det nyrenässansmässigt beklädda stationshuset i en våning invid hamnbanan till Vasklot är ovanligt på grund av att kontor och varumagasin finns under samma tak. Även stationsinspektörens hus är av en ovanlig typ, liksom den tillhörande ekonomibyggnaden.

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

3.2.4. Utredningen om värdefulla byggnader

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

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

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

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

3.2.5. Kulturmiljöutredning

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

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

3.2.6. Kulturhistorisk utredning

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

Avsikten med utredningen var att uppdatera och komplettera tidigare utredningar, bland annat granskades de objekt som var föremål för byggnadshistorisk undersökning (2009). I arbetet utreddes de värdefulla moderna kulturmiljöerna i Vasklot (byggda efter år 1945) och gjordes en kartläggning av kulturarvsobjekt från historisk tid med stöd av arkivkällor. I utredningen gjordes även en preliminär värdering och gavs 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 båtfunktioner. 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.

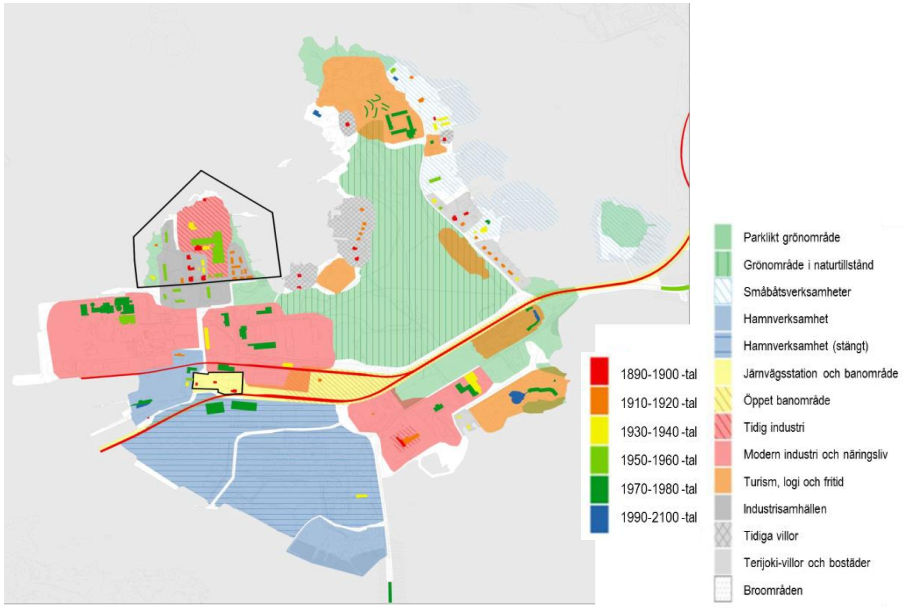

Bild 12. Den byggda miljöns områdestyper och för dem typiska byggnader.

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.

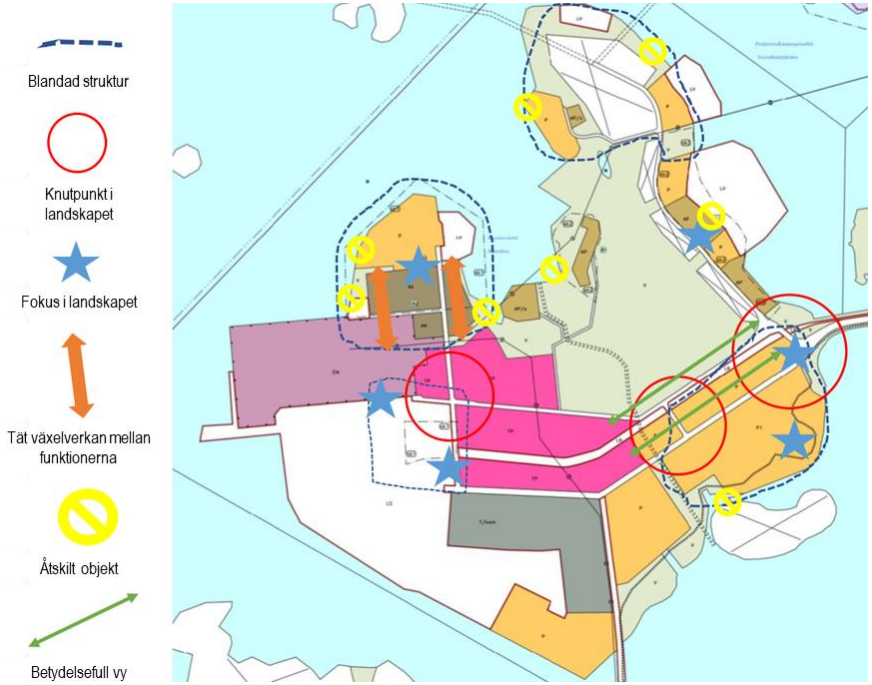

Bild 13. Vasklots förändringskänslighet enligt den kulturhistoriska utredningen.

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 rekreationsområde för stadsborna ända sedan sekelskiftet 1900 samt närmotionskulturen som fenomen.

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

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

KS = objektsskyddsbeteckning i delgeneralplanen

Efter åtgärdsrekommendationerna konstaterades i samband med detaljplaneringen att de byggnadshistoriska värdena för objekt nr 8, Nobel Standards vaktstuga, har minskat på grund av det dåliga skicket och att det därmed inte längre finns något behov av en skyddsbeteckning för byggnaden. I samband med detaljplanen för justering av hamnen (ak1045) har 24.11.2020 hållits en värderingsförhandling för Vasa hamns inventeringsobjekt, där representanter för staden, NTM-centralen i Södra Österbotten, Museiverket och Österbottens museum har deltagit. Vid bedömningen har konstaterats att vaktstugan har en karaktär och ett värde av byggnadshistoriskt och historiskt intresse, men reparationsbehovet är inte längre rimligt och räddande av byggnaden är inte längre möjligt genom ett skyddande i planen. Det önskades att den skulle utnyttjas på annat ställe till exempel som restaureringsobjekt eller reparationsbyggnadsobjekt.

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.

I den förutredning som Mikroliitti Oy gjort om områdets arkeologiska potential 2019 utreddes om det på området finns fasta fornlämningar eller andra kulturhistoriska lämningar som bedöms behöva skyddas. I utredningen undersöktes var och vilken typ av lämningar det finns på området, och konstruktionerna kartlades preliminärt. På området observerades flera olika stenkonstruktioner, olika kummel, jordkonstruktioner såsom gropar och vallar, ett litet stenbrott och gamla både med stenar och jord anlagda väggrunder, av vilka en del ännu är i användning som stigar. Enligt utredningen är konstruktionerna inte särskilt gamla, utan de kan härstamma från Vasklots byggnadsskede i slutet av 1800-talet och början av 1900-talet. Preliminärt rekommenderades att konstruktionerna och skogsområdet där de observerades kunde klassificeras som annat kulturarvsobjekt. I förutredningen har ingen mer detaljerad dokumentering av lämningarna gjorts och inte heller har det kulturhistoriska och arkeologiska värdet bestämts.

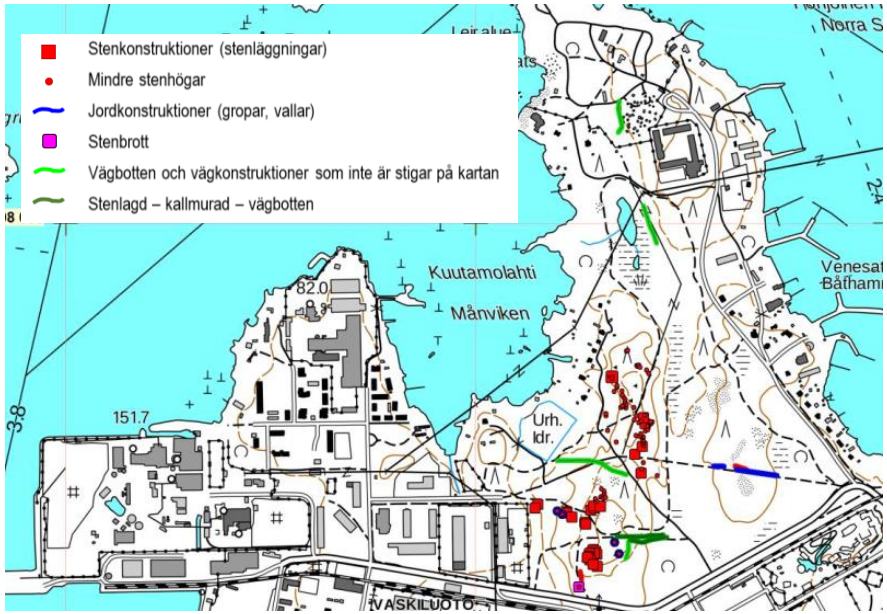

Bild 14. Lämningar som kartlagts 2019 i förutredningen om den arkeologiska potentialen på Vasklotområdet.

Förutredningens resultat har diskuterats med Österbottens museums arkeolog, som berättade att man i tiden har skaffat och lagrat råmaterial på området. Eftersom det saknas flyttblock i området ansåg arkeologen att det var sannolikt att de har sprängts till byggnadsmaterial och att de stenhögar som hittats på området är överloppsstenar. Stenhögarna koncentreras till ett litet område nära järnvägen, och det ser sålunda ut som att verksamheten möjligen har hängt ihop med byggande av järnvägen, olika utfyllnader, och byggande av bankar och hamnen.

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.

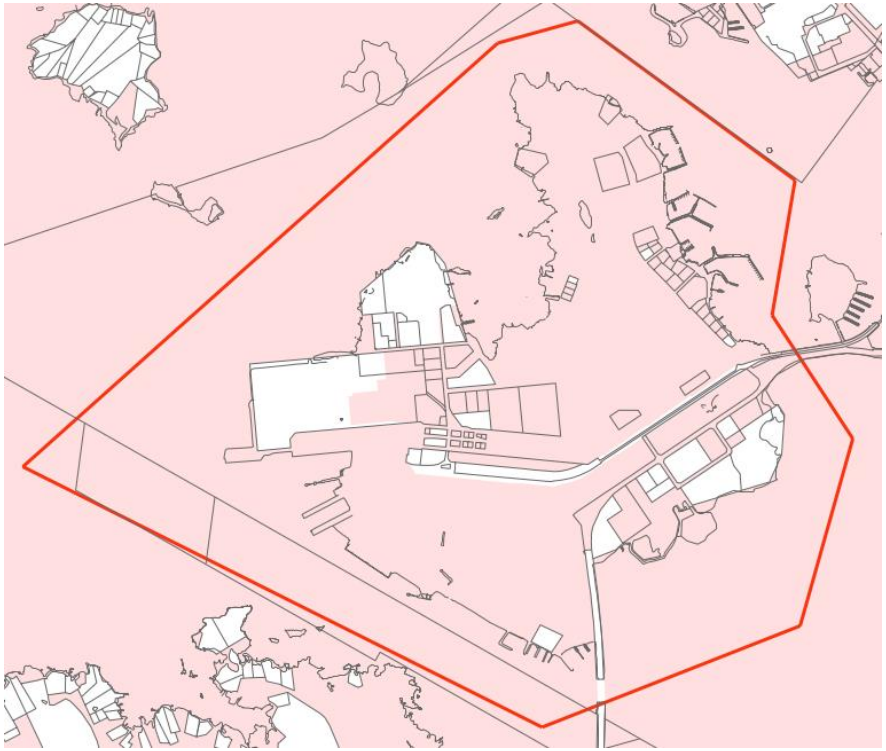

Bild 15. Vasa stads markegendom 21.5.2019 (rosa områden).

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 Uddnäsvägen.

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 trivseln i boendemiljön ur många olika synvinklar.

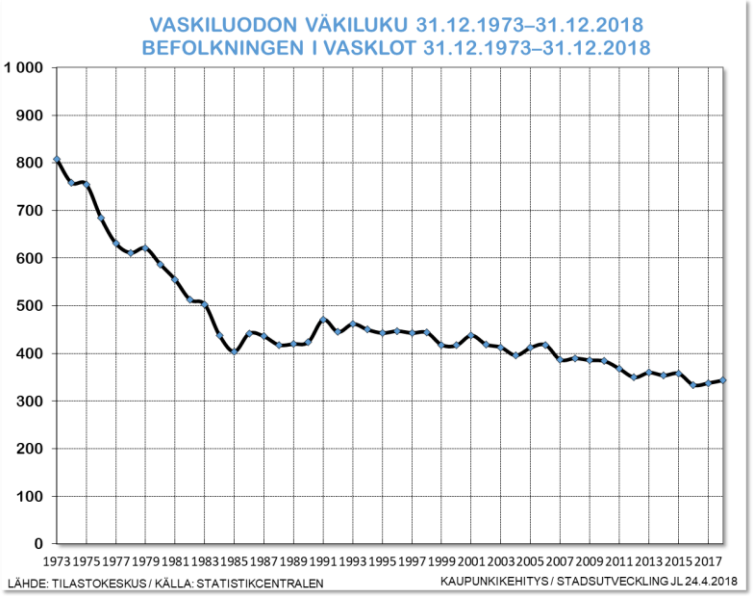

Bild 16. Befolkningen i Vasklot 1973–2018.

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

3.5. Arbetsplatser

Antalet arbetsplatser i Vasa har under åren 2000–2015 ökat med ca 4 100. Antalet arbetsplatser i staden var 31.12.2015 totalt 36 638, och av dem fanns 524 i Vasklot. Under åren 2000–2015 har antalet arbetsplatser i Vasklot minskat med 285. Arbetsplatsstrukturen i

Vasklot består av hamn och industri samt sektorer som betjänar dem. De största branscherna är transport och lagring (165 arbetsplatser), industri (88 arbetsplatser), byggande (55 arbetsplatser) och inkvarterings- och kosthållsbranschen (49 arbetsplatser).

Industrin i Vasklot har långa traditioner. I slutet av 1800-talet grundades Vasklot ångsåg och Finska Sockers fabrik, och i början av 1900-talet grundades bland annat Wickströms motorfabrik på området. För närvarande idkas närmast hamn- och energiindustri i Vasklot. På industriområdet finns olje-, kol-, färj- och ytterhamnar, Oy Shell Ab, Etelä-Pohjanmaan Voima Oy, Vaskiluodon Voima Oy samt Neste Oy. I Vasklot verkar för närvarande totalt över 100 företag.

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

3.6. Hamnen

3.6.1. Nuläget i hamnen

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

3.6.2. Översiktsplan för Vasa hamn

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

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

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

Som fortsättning på översiktsplanen för Vasa hamn utarbetades även en spårtrafikutredning 2010 (se 3.8.7).

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 Uddnäsvägen på Vasklots östra strand finns Vaasan Merenkyntäjät ry:s, Vasa Motorbåtsklubb rf:s och Wasa Segelförening rf:s hemhamnar. Wasa Segelförenings hamn är också Vasas officiella gästbåthamn.

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

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

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

I ändan av Uddnäsvägen 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 Uddnäsvägen mittemot Segelföreningen finns äventyrsparken Zip Adventure Park, som öppnades år 2016. Invid Uddnäsvägen 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 19. Nöjesfältet Wasalandia på 1990-talet.

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

3.8. Trafik

3.8.1. Nuvarande trafiknät

Huvudförbindelse i Vasklots väg- och gatunät är Motorgatan (landsväg 6741 Solf–Vasa), som fungerar som Vasas in- och utfartsled i riktning mot Vasklot och mot Sundom. Förvaltningsmässigt är Motorgatan en gata från Oljehamnen mot centrum av Vasa. Som Vasklots matargata fungerar för närvarande Blå vägen–Reinsgatan, som är förbindelse till Vasa hamn, och därmed även en del av riksvägsförbindelsen E12 och TEN-T-kärnnätet. Förbindelsegator är Fraktvägen till oljehamnen, Industrigatan till Finska Sockers område, Uddnäsvägen 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 lättrafikleder på ön är cykelvägen längs Blå vägen–Reinsgatan, cykelvägen längs Industrigatan, cykelvägen längs Uddnäsvägen 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 Uddnäsvägen 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.

Fotgängartrafiken 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 bussrutterna 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 20. 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 föreslogs 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.

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. transporterna med farliga ämnen till den eventuella Hamnvägen och den nya landsvägsförbindelsen Kuni-Martois.

Den ändring i markanvändningen som har förslagits för Vasklot medför ökad trafik. 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 nåbarheten 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 fartygstrafikens resenärer och följer fartygets tidtabell. Rutten går från resecentrum via Tropiclandia till hamnen, tur och retur längs samma rutt.

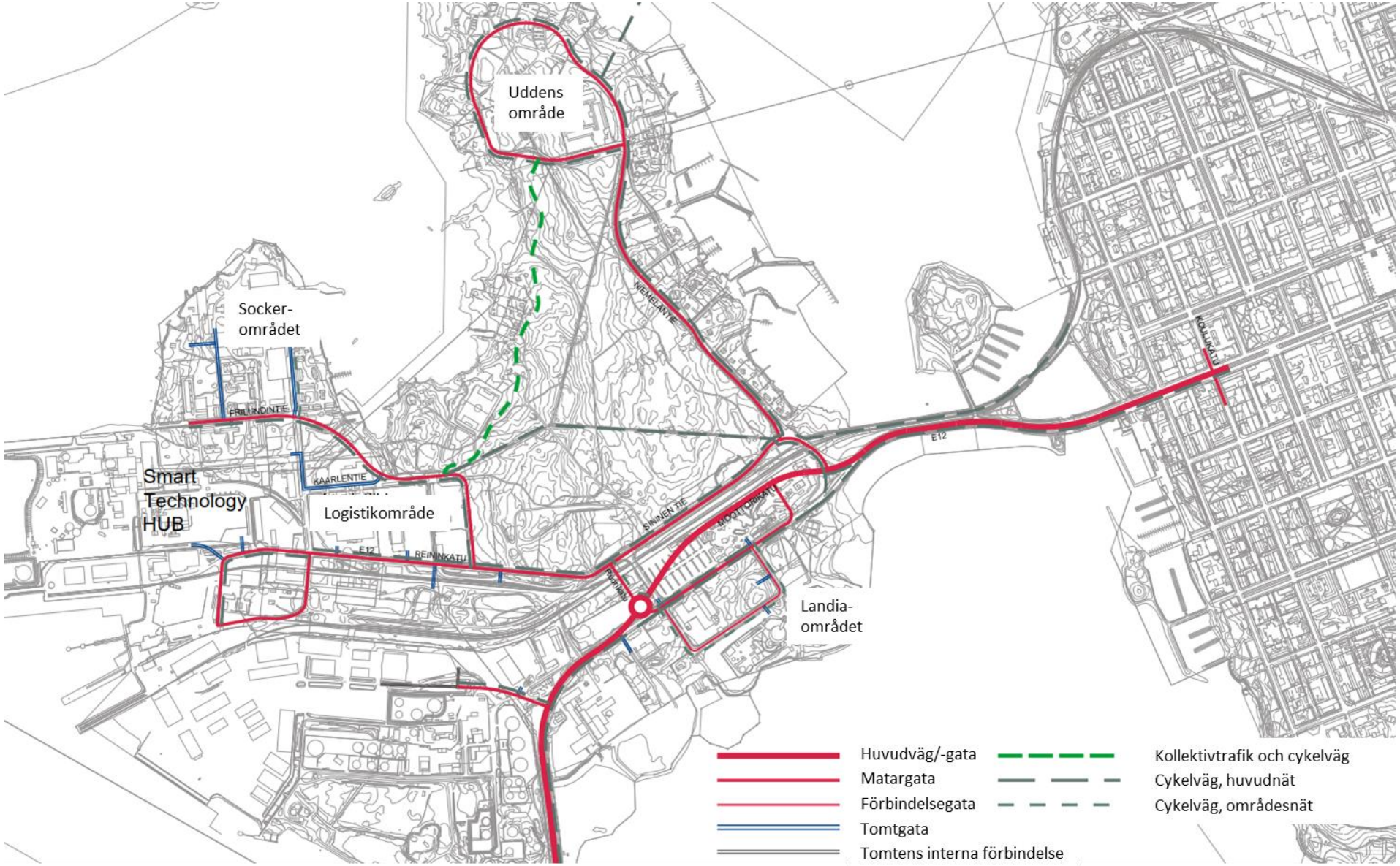

Bild 21. Målvägnät enligt trafikutredningen.

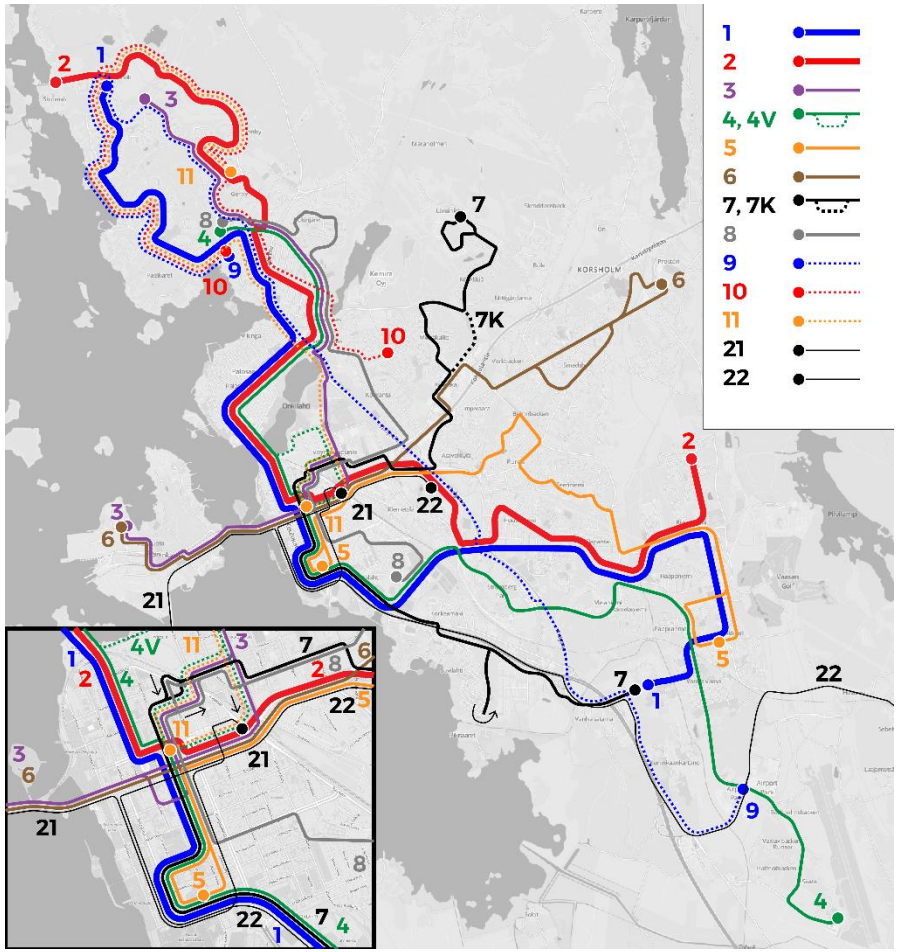

Bild 22. Kollektivtrafiklinjenätet 2022–2026.

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 23. Tidtabeller för det nya kollektivtrafiklinjenätet för Vasklots del.

3.8.5. Alternativ för förverkligande av en lättrafikförbindelse

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

I utredningen undersöktes följande alternativ:

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

I fråga om brolösningen visade utredningen att det inte är möjligt att bygga någon fast bro på stället. Brons längdlutning 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.

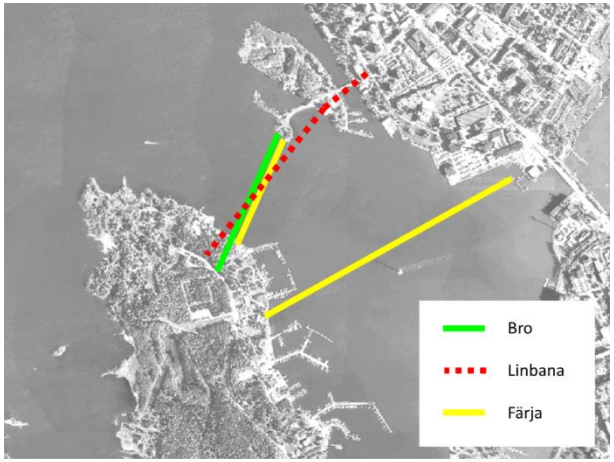

Bild 24. Eventuella placeringar för de olika genomförandealternativen.

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 lättrafikledens användare är broalternativet det bästa eftersom tidsfördröjngen 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 lättrafiken 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 lokaliseringsutredning. NTM-centralen i Södra Österbotten har genomfört ett MKB-förfarande i fråga om alternativen för Vasa hamnväg.

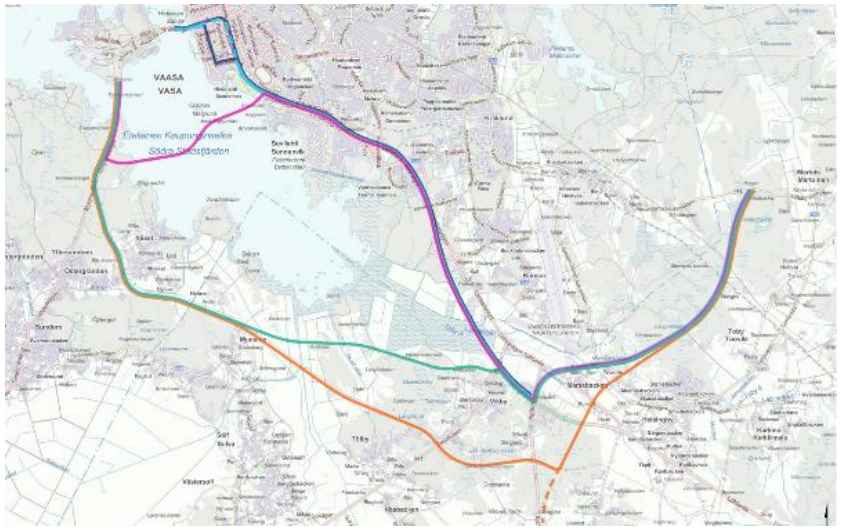

Bild 25. Planerade alternativ för Vasa hamnväg.

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

I utredningen konstateras att det finns behov av att förverkliga lättrafikförbindelser 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 tilläggsarbete i anslutning till översiktsplanen för Vasa hamn (se 3.6.2) gjordes en spårtrafikutredning (Pöyry Finland Oyj) 2010. I översiktsplanearbetet för Vasa hamn 2009–2010 konstaterades att spårtrafiken i Vasklot är ett centralt delområde i fråga om utgångspunkterna för planeringen, trafiksystemet samt förverkligandet av alternativen för utveckling av hamnen. Spårtrafiken och dess framtid behandlades i samband med översiktsplanen främst ur Vasklotområdets synvinkel.

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

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

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

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

I utredningen föreslogs följande åtgärder beträffande Vasklot:

- Diskussioner om en flyttning av virkesterminalen (kostnader, genomförandeansvar och tidtabell) och dess exaktare placering inleds.
- Järnvägsförbindelserna är i nyckelposition när det gäller att utveckla hamnen i Vasa: Järnvägsförbindelserna till Vasklot och möjligheterna till 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 Bothinan Corridor, vars syfte är att förbättra transportrutten i Kvarken; 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.

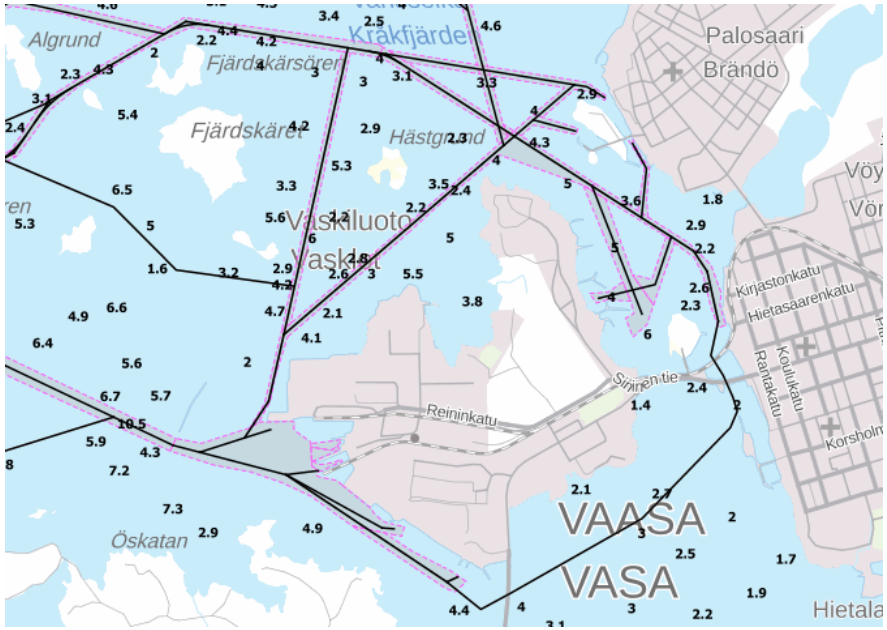

Bild 27. Uppgifter om djup och farleder på havsområdet omkring Vasklot (https://julkinen.vayla.fi/oskari/).

Flyttningen av den södra delen av den av Trafikledsverkets förvaltade farleden 785: Vasklot-Vasa förbereds som bäst. Leden går till Vasas inre hamn och dess nuvarande leddjupgående det är 3,8 m och ramade djup är -4,7 m. En flyttning av farleden är en förutsättning för att utvidga Vasklots hamnfält, eftersom utvidgningsområdet finns på den nuvarande farledens farledsområde. FCG Finnish Consulting Group Oy har gjort en översiktsplan (28.10.2021) över flyttningen av farleden.

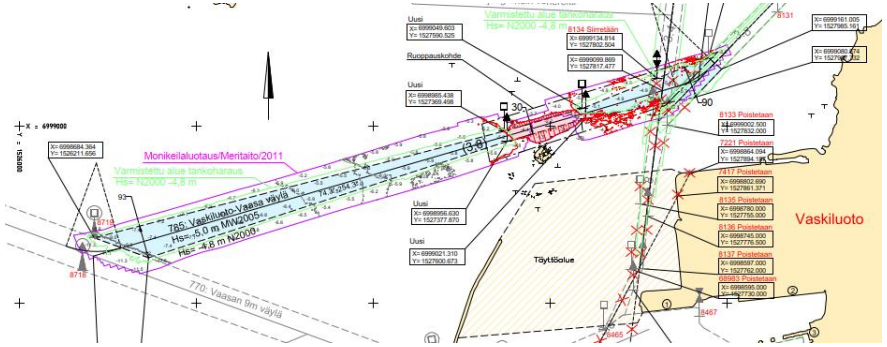

Bild 28. Den planerade flyttningen av farled 785.

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.

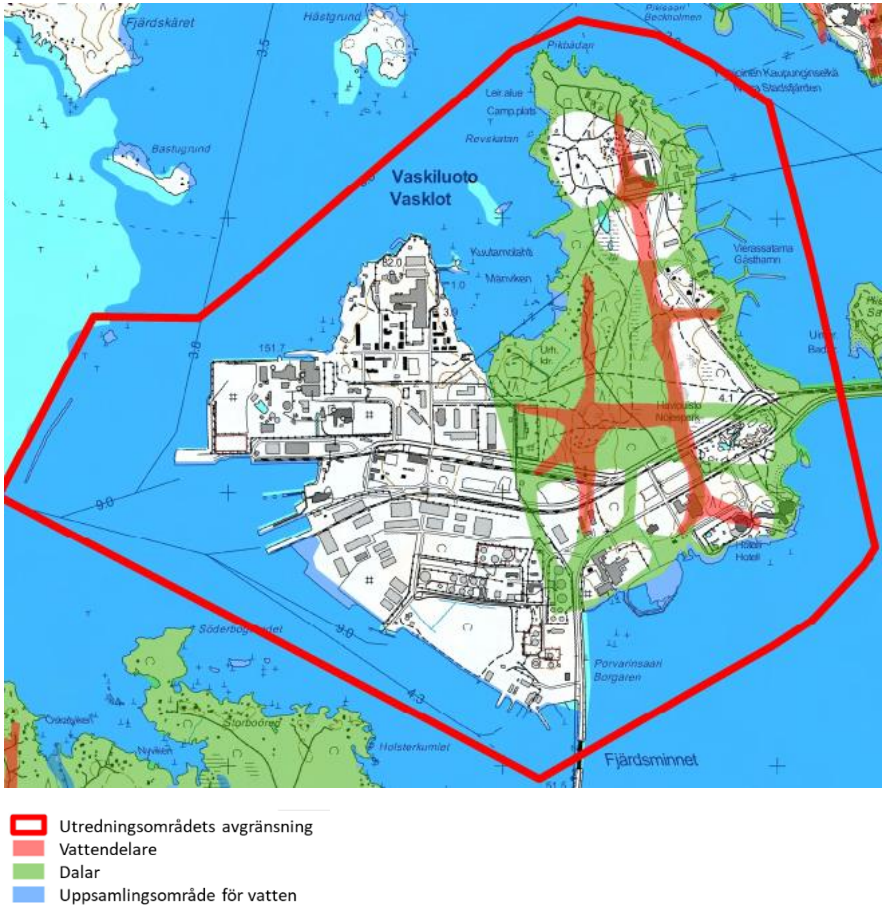

Bild 29. Grundläggande landskapsstruktur.

3.9.2. Naturutredningar

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.

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. Åkergrodans 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.

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 Uddnäsvägen. Vid fladdermuskartläggningen påträffades på allmänna områden emellertid inga sådana i den finländska naturvårdslagens 49 § avsedda platser där fladdermöss skulle föröka sig eller rasta.

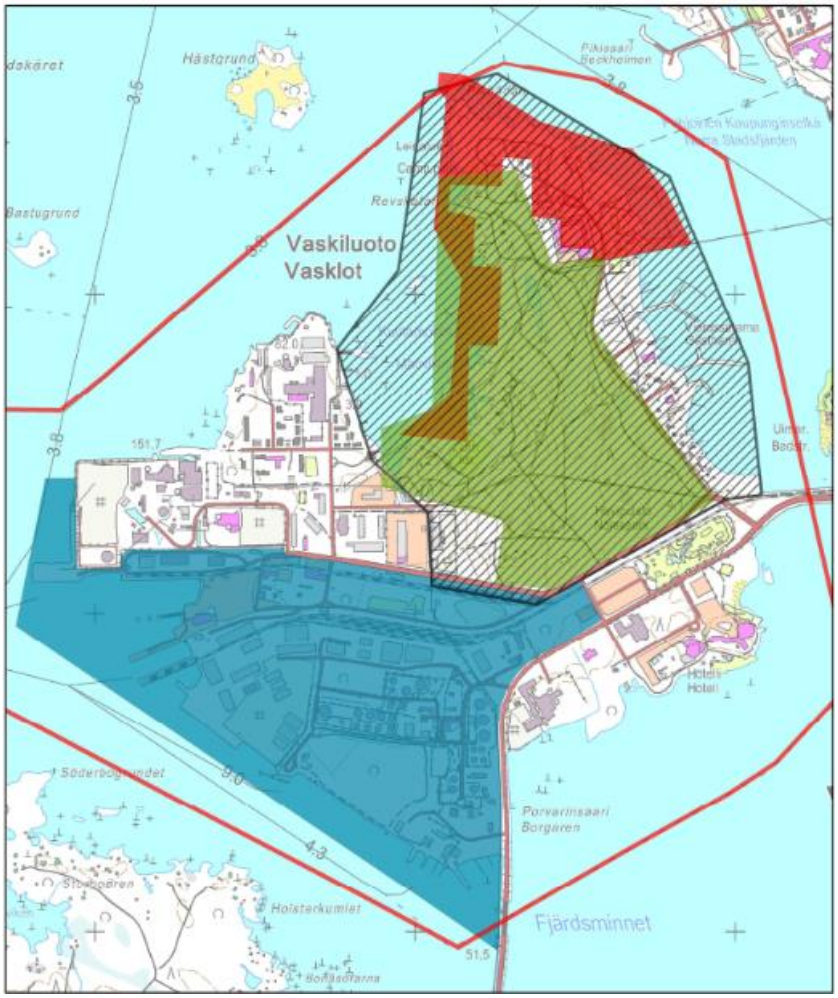

Bild 30. Avgränsningarna av naturutredningsområdena som gjorts fram till år 2016.

Bild 31. Naturtyper enligt naturutredningen.

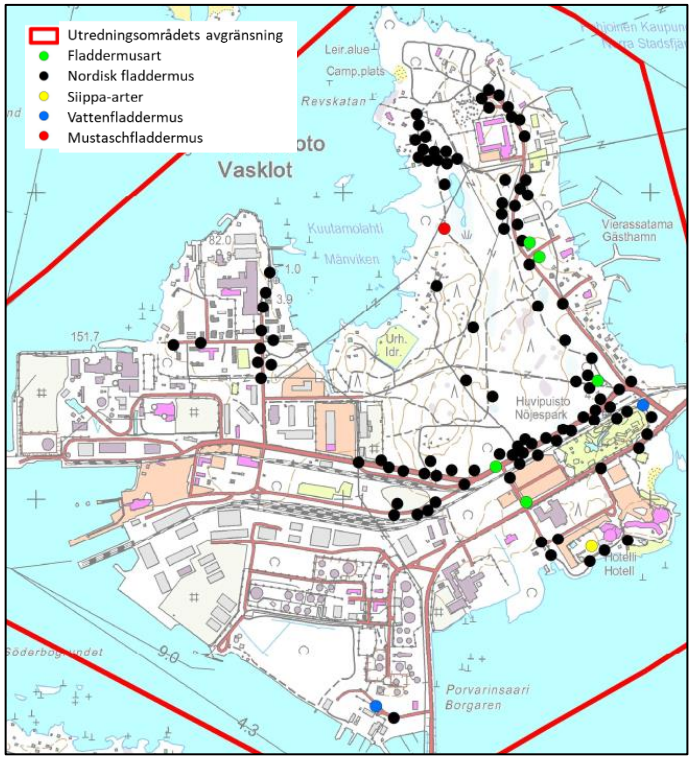

Bild 32. Platser där fladdermöss har observerats vid naturutredningen.

Albus Luontopalvelut Oy har gjort en kartläggning (Meriuposkuoriaisen ja sen elinympäristöjen kartoitus Vaasan Vaskiluodossa ja Mustasaaren Raippaluodossa 2018) av stor natebock och dess livsmiljö i Vasklot och Replot i Korsholm för närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten (8.10.2018). Det främsta målet var att precisera den tidigare uppfattningen om var livsmiljöer som är lämpliga för stor natebock är placerade och avgränsa dem på utredningsområdet samt utifrån insamlade iakttagelser bedöma områdenas betydelse med tanke på stor natebock.

Vid utredningen blev livskraften hos populationen av stor natebock vid Månviken oklar, men tillsammans med resultaten från en tidigare utförd utredning (Biström 2015) visar observationerna av stor natebock och näringsväxtvegetationen enligt utredningen på en livskraftig förekomst på området. I regionalt hänseende är både Månviken och objektet i Replot enligt utredningen beaktansvärda, eftersom de veterligen tills vidare är de enda säkra förekomstområdena i Kvarkens miljö. Garanti för att objekten bevaras kommer därför att vara ett primärt mål för att upprätthålla artens livskraft. Enligt utredningarna är stor

natebock eller dess livsmiljöer inte särskilt känsliga för muddrings- eller växtröjningsåtgärder i mindre skala, men det bör säkerställas att livsmiljöerna inte utsätts för omfattande behandling samtidigt.

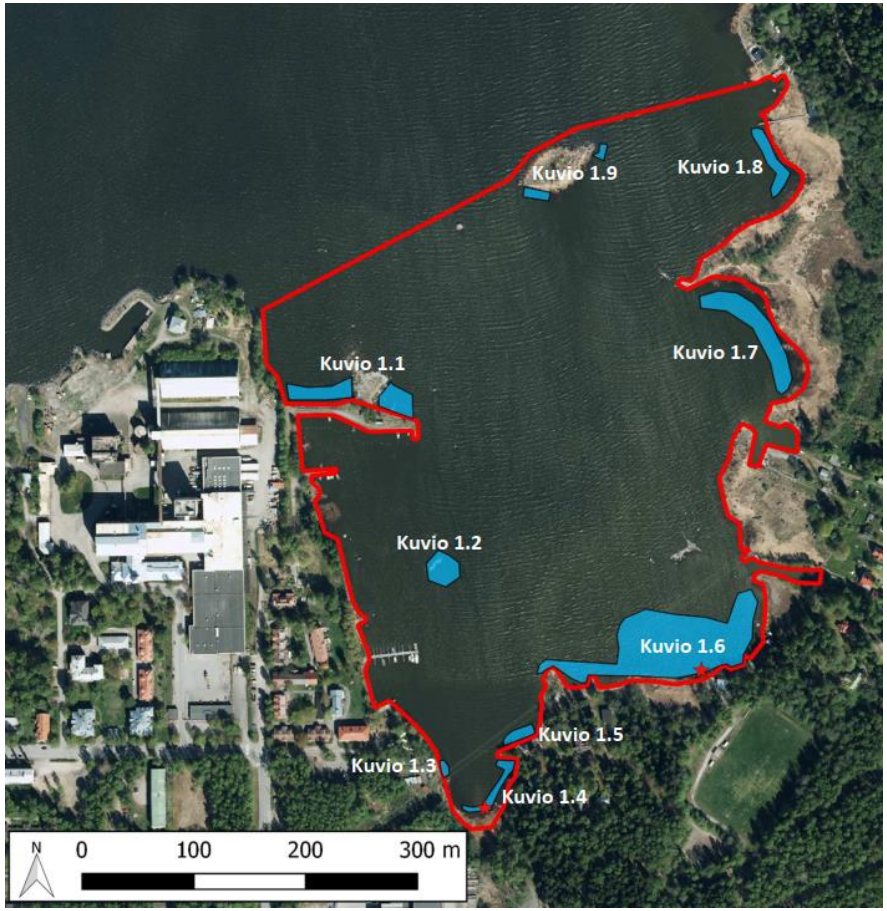

Bild 33. Utredningsområdet vid Albus Luontopalvelut Oy:s kartläggning vid Månviken 2018 (med rött). Stor natebocks näringsväxtvegetation (blå figurer) och observationer av stor natebock (röda stjärnor).

Under kartläggningen klassificerades stor natebock (Macroplea pubipennis) som en sårbar (VU) skalbaggsart som ska åtnjuta särskilt skydd och arten hörde till de s.k. natura-arterna som nämns i bilaga II i EU:s habitatdirektiv (1992/43/EEG). Arten finns år 2022 inte längre i förteckningen över arter som kräver särskilt skydd, utan den är en art som är fridlyst enligt naturvårdslagen och fortfarande en sällsynt art. Artens livsmiljö får inte äventyras och speciell uppmärksamhet måste fästas på till exempel skötseln av dagvattnet. Vid bearbetning av strandzonens livsmiljöer är det skäl att vara försiktig.

3.9.3. Rekreationsmöjligheterna i Vasklot

I mellersta delen av Vasklot finns ett enhetligt skogsområde. Området har bevarats i naturenligt 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 närrekreationsområde för dem som bor i centrum av Vasa och enligt invånarna är det ett viktigt rekreationsområde 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 friluftsledsförrättning 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.

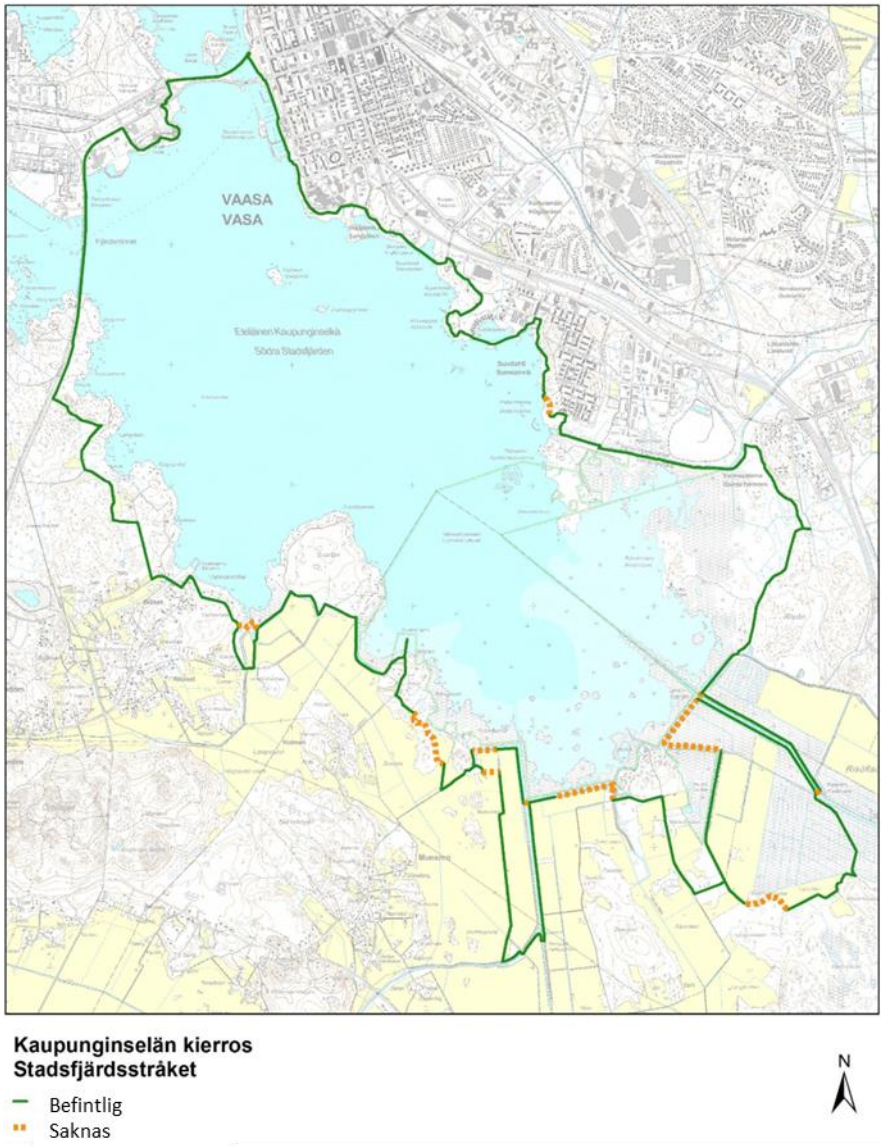

Bild 34. Stadsfjärdsstråket är en ca 30 km lång planerad friluftsled, som också går via Vasklots södra strand.

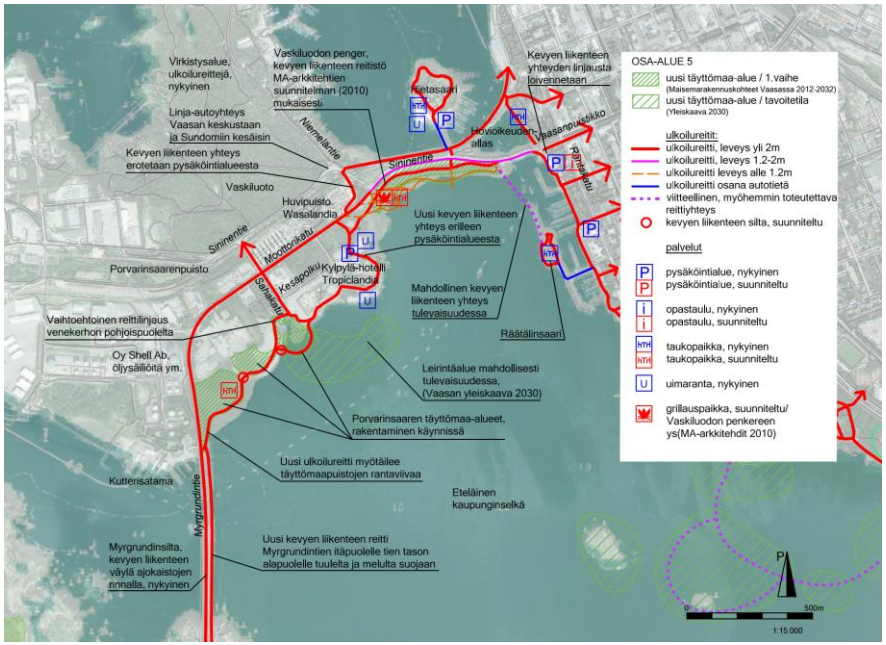

Bild 35. Miina Ant-Wuorinen Stadsfjärdsstråket – en friluftsled runt Södra Stadsfjärden i Vasa, avsnittet i Vasklot.

3.10. Vattendrag, översvämningsrisker och dagvatten

I anslutning till delgeneralplanen för Vasklot gjordes en dagvattenutredning, i vilket avrinningsområdena för dagvatten och avrinningens nuläge utreddes. Syftet med utredningen är att främja ekologisk dagvattenhantering i generalplaneringen. Utredningen är gjord som stöd för delgeneralplanen, och därmed bör dagvattenmängderna beräknas närmare i samband med detaljplaneringen.

Delgeneralplaneområdet på ön är nästan på havsvattennivån. I den obebyggda mellersta delen av Vasklot finns två åsar som fungerar som vattendelare och som leder avrinningsvattnet ut i havet samt till våtmarkerna i mitten av grönområdena. Dagvattnet från området rinner ut i havet i form av ytavrinning samt längs med dagvattenrör. De största vattenmängderna och strömningarna är koncentrerade till hamn- och industriområdena i utredningsområdets västra och nordvästra del, där hårda ytor täcker största delen av avrinningsområdet.

I utredningen fastställdes dagvattenavrinningsområden, avrinningsriktningar och avrinningskoefficienter. Området delades in i 20 avrinningsområden vars dagvattenmängder och

en på valda dimensioneringsregn baserad dagvattenströmning fastställdes. Därtill granskades möjligheterna att utnyttja befintliga naturområden vid dagvattenhanteringen.

Som dimensioneringsregn valdes ett regn på 146 l/s·ha som varar i 15 minuter och återkommer en gång på fem år, ett regn på 30 l/s·ha som varar i 3 h och återkommer en gång på fem år, ett regn på 216 l/s·ha som pågår i 10 minuter och återkommer en gång på tio år och ett regn på 77 l/s·ha som pågår i 1 h och återkommer en gång på tio år. Dimensioneringsregnens intensitet har höjts med 20 % enligt dimensioneringsanvisningarna i dagvattenguiden Hulevesiopas, vilket är prognos för ökningen i störtregnen sommartid till följd av klimatförändringen under tidsperioden 2071–2100.

De ytor som inte absorberar vatten kommer sannolikt att öka på det område som planeras som stadsdelscentrum i Vasklot. Dagvattenlösningarna är en utmaning på de här områdena på grund av omfattande hårda ytor. I dagvattenutredningen som utarbetas i anslutning till detaljplaneringen preciseras dagvattenlösningarna för området, om tillbyggnad planeras på stadsdelscentrumets område. 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 dagvattennätet. Dagvattnet bör behandlas innan det rinner ut i vattendrag.

De obebyggda naturområdena invid Uddnäsvägen kan utnyttjas vid genomförandet av naturenliga metoder för hantering av dagvattnet, såsom infiltrering, fördröjning och behandling. På skogsområdet finns en tjärn på ett område där ytavrinningsrutterna förenas på ett naturligt sätt. På skogiga naturområden är det ekologiskt och ekonomiskt mera lönsamt att utnyttja öppna vattenfåror vid dagvattenbehandlingen än på tätt bebyggda områden.

I Vasklot finns inga områden där det finns risk för vattendragsöversvämning och inte heller några omfattande områden med havsöversvämningsrisk. Ett influensområde där ett sällsynt regn på en gång per hundra år förekommer har beskrivits på nedanstående karta.

På centrumområden är det inte lönsamt att hantera de största dagvattenströmningarna med egentliga dagvattenhanteringsmetoder utan en central del av dagvattenhanteringen är att planera och underhålla översvämningsrutter. Översvämningsrutterna ska under kontrollerade förhållanden leda dagvatten som svämmar över i situationer när det egentliga dagvattensystemets kapacitet har överskridits. Med hjälp av översvämningsrutter eftersträvas förhindrande av översvämning i närheten av riskobjekt samt snabb avledning av vattnet till recipienter eller tryggare översvämningsområden. Översvämningsrutterna kan bildas av olika system för avledning av dagvattnet och i praktiken anknyter de till alla andra system för hantering av dagvattnet. Som översvämningsrutt kan även exempelvis en sänka på ett grönområde, en ränna i stenbeläggningen på gatan eller en traditionell körbana med kantsten fungera.

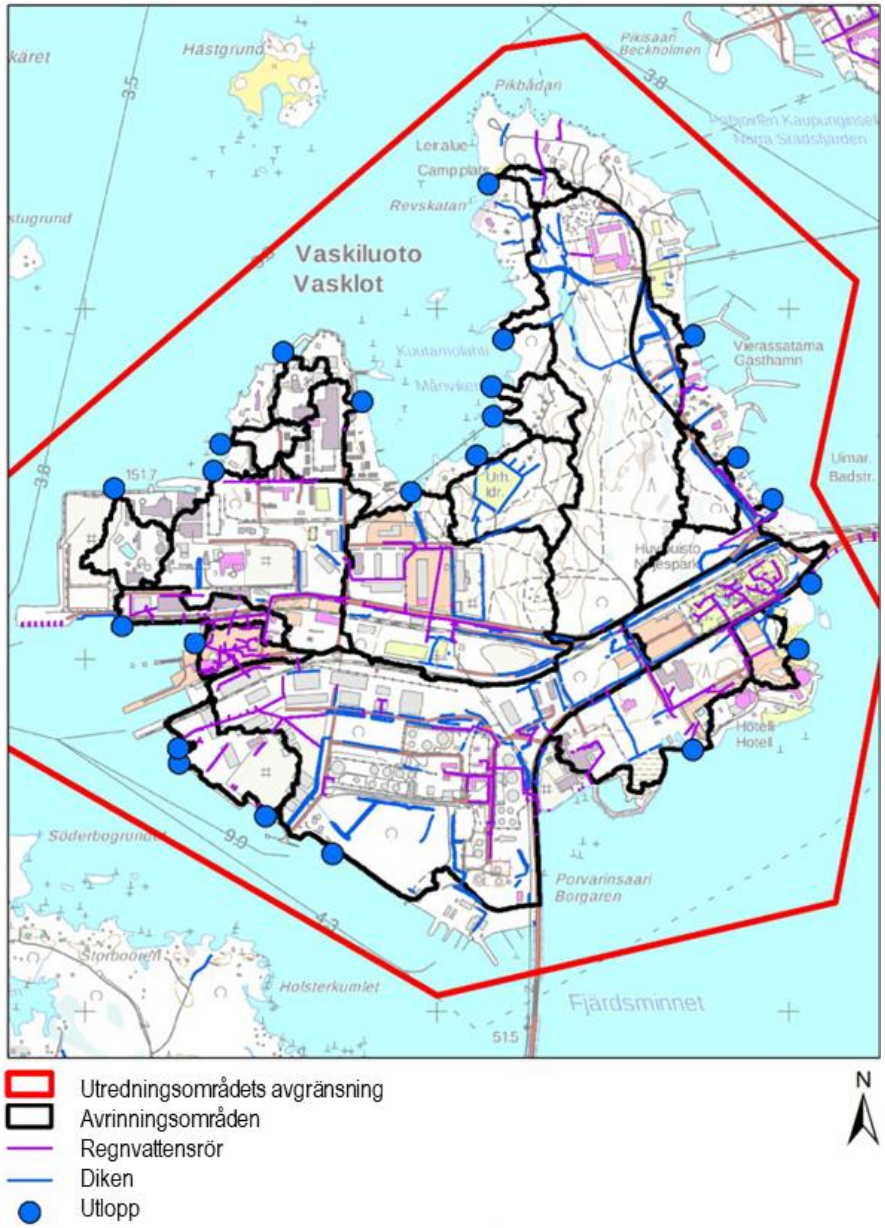

Bild 36. Vattenförhållandena på utredningsområdet.

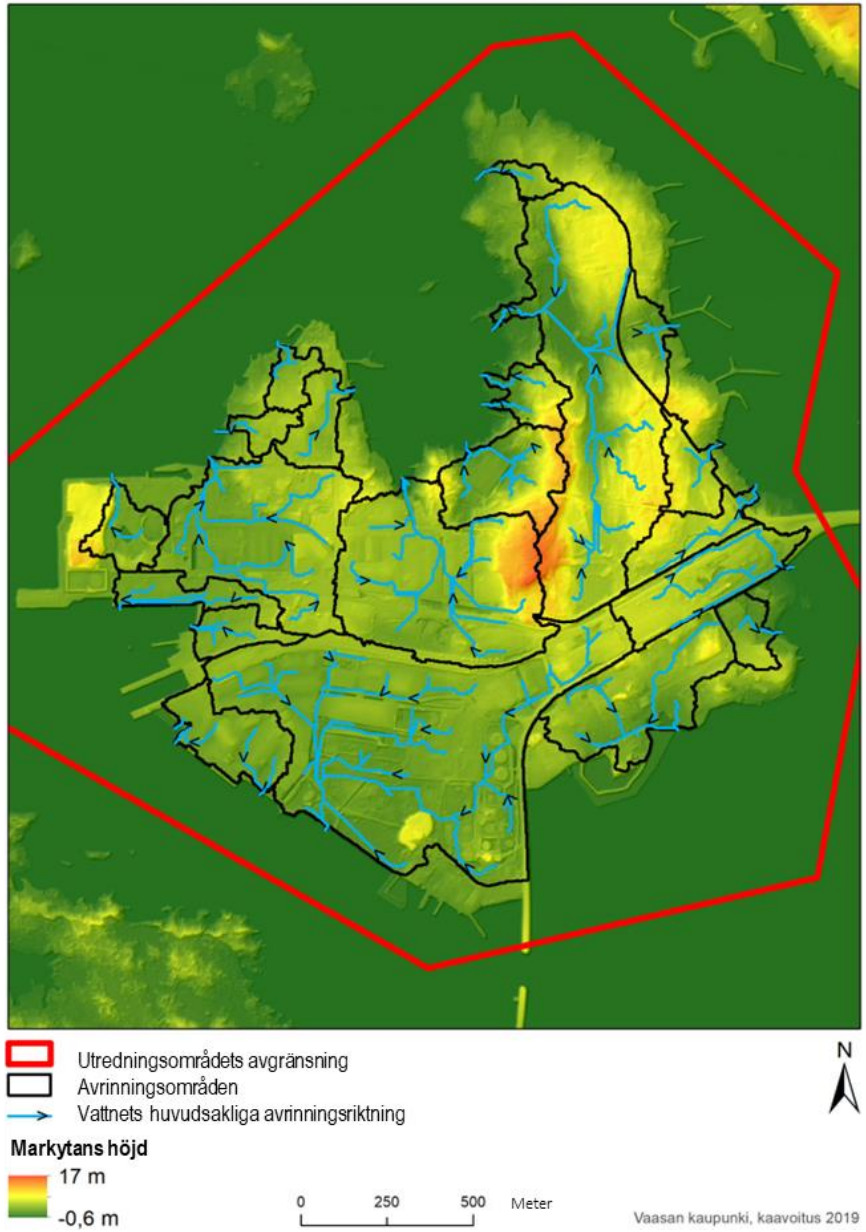

Bild 37. Utredningsområdets avrinningsområden, vattnets huvudsakliga avrinningsriktningar samt markytans nivå.

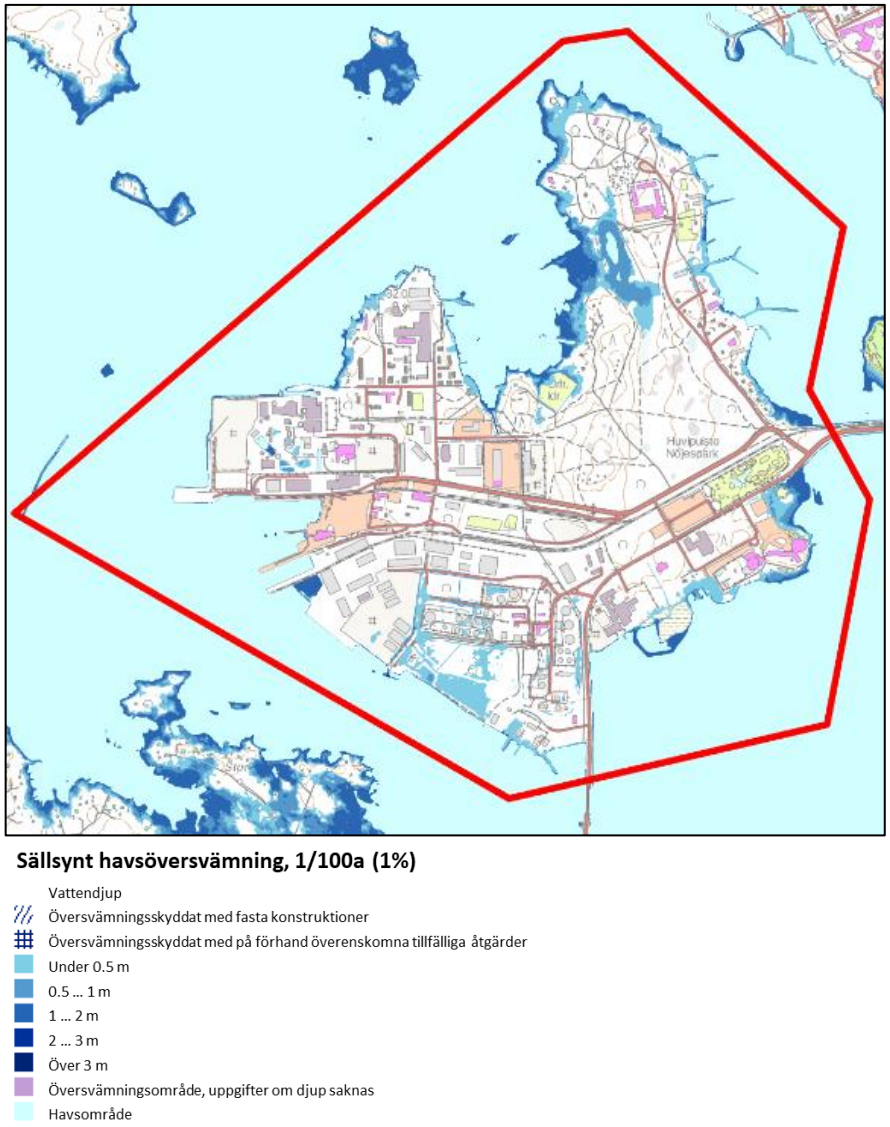

Bild 38. Sällsynt havsöversvämning som återkommer en gång på hundra år.

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.

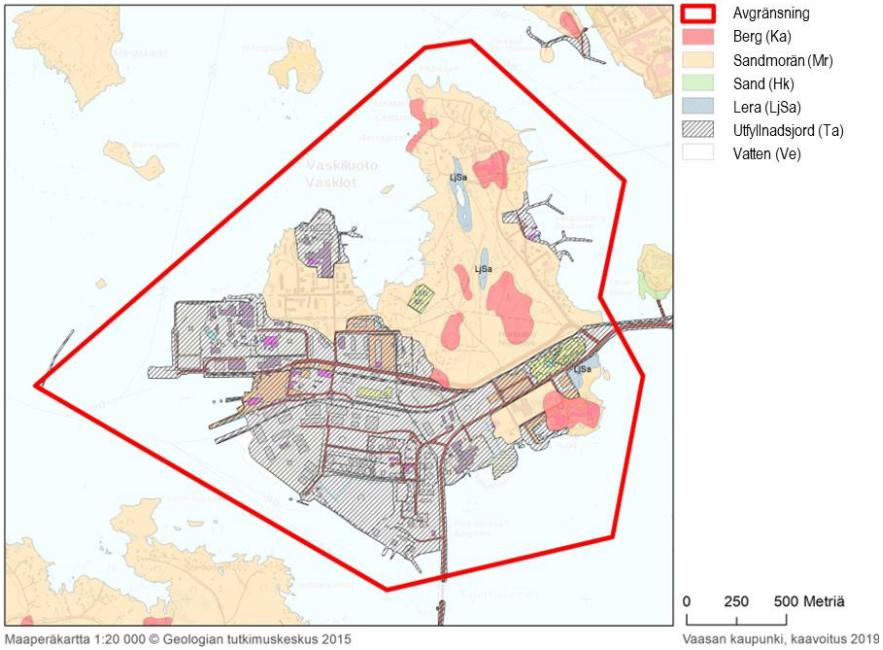

Bild 39. Karta över jordmånen på området.

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

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

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

Bild 40. 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 besvären gäller inte Vasklot.

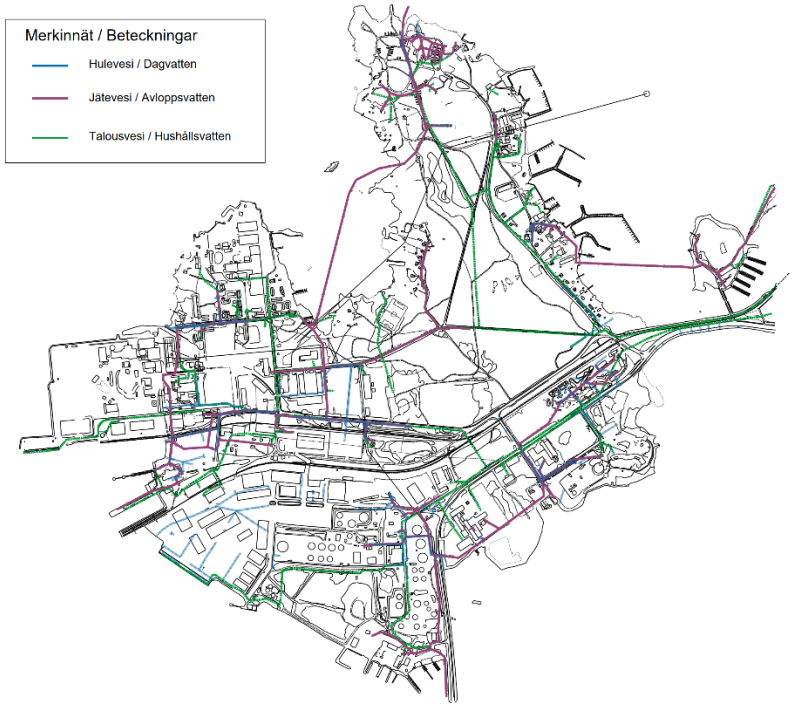

Bild 41. Vattentjänstnätverk i Vasklot.

3.12.2. Energiförsörjning

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

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

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.

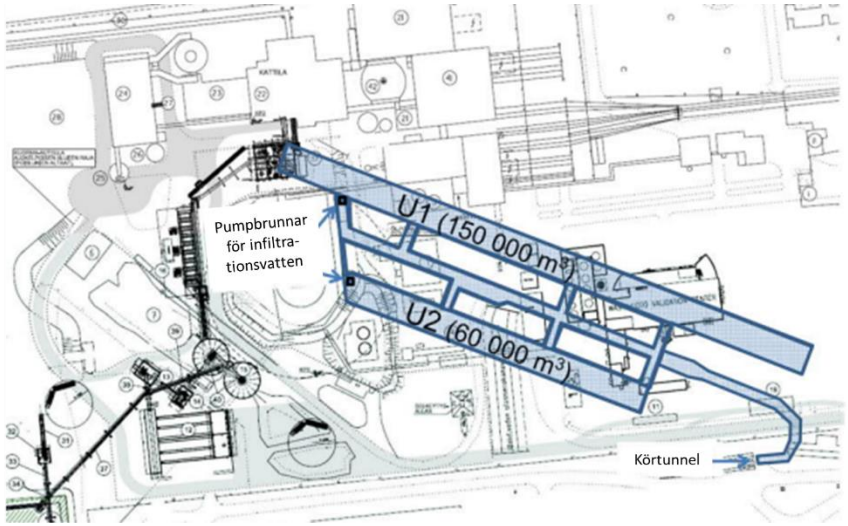

Bild 42. Bergslagrets placering och omfattning.

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 43. Fjärrvärmenätet på Vasklot.

3.13. Risker för storolyckor

3.13.1. Anläggningar som bedriver industriell hantering och/eller upplagring av farliga kemikalier och deras konsulteringszoner

En Sevesoanläggning är en anläggning (fabrik eller lager) som föranleder en risk för storolyckor som avses i Seveso III-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 1012/18/EU om åtgärder för att förebygga och begränsa faran för allvarliga olyckshändelser där farliga ämnen ingår). Risken för en storolycka föranleds vid de här anläggningarna av hanteringen av farliga ämnen. Utifrån mängden och klassificeringen av kemikalier som upplagras och används indelas anläggningarna i Finland i objekt med liten hantering och lagring och objekt med omfattande hantering och lagring. För övervakning av objekt med liten hantering och lagring svarar det lokala räddningsverket (verksamhetsutövaren har anmälningsskyldighet). Anläggningar med omfattande hantering och lagring delas å sin sida in i tillståndsanläggningar, anläggningar med skyldighet att skapa en handling över säkerhetsprinciperna och anläggningar med skyldighet att skapa en säkerhetsrapport. Anläggningarna med skyldighet att skapa en handling över säkerhetsprinciperna och en säkerhetsrapport är s.k. Sevesoanläggningar. Det är Tukes som ger tillstånd till och övervakar anläggningar med omfattande hantering och lagring. Tillståndsanläggningarna är inte s.k. Sevesoanläggningar utan en anläggningsklass i Finlands nationella lagstiftning. Bestämmelserna är emellertid samma för alla kemikalieanläggningar förutom besiktningsfrekvensen och eventuella handlingar (handling över säkerhetsprinciperna och säkerhetsrapport).

Den övervakande myndigheten Säkerhets- och kemikalieverket Tukes fastställer de konsulteringszoner som ska beaktas i planeringen för de företags del som har omfattande industriell hantering och/eller upplagring av farliga kemikalier. På delgeneralplanens område är 1.9.2022 fem sådana företag verksamma:

- Kvarken Ports Ltd, oljehamnen i Vasa. Konsulteringszon 0,2 km (tillståndsanläggning).
- Wärtsilä Finland Oy, Waskiluoto Validation Center. Konsulteringszon 1 km (anläggning med skyldighet att skapa en handling över säkerhetsprinciperna, håller på att ändras till säkerhetsutredningsanläggning).
- North European Oil Trade Oy NEOT, Vasaterminalen. Konsulteringszon 0,5 km (säkerhetsutredningsanläggning).
- Teboil Oy, Vasalagret. Konsulteringszon 0,5 km (säkerhetsutredningsanläggning).
- Gasum LNG Oy. Konsulteringszon 1 km (säkerhetsutredningsanläggning).

Om planläggningsändringar eller mer omfattande byggande som sker i konsulteringszonen begärs utlåtande av Tukes och räddningsmyndigheten. Konsulteringszonen fastställs i första hand från objektets tomtgräns.

Aktuella uppgifter och omfattningar för konsulteringszoner för anläggningar som bedriver omfattande industriell hantering och/eller upplagring av farliga kemikalier ska utredas hos Tukes eller hos anläggningarna i anslutning till den mer detaljerade planeringen. När place-

ring av riskutsatta verksamheter planeras inom en konsulteringszon som hör till ett riskområde för storolyckor, ska i samband med detaljplanläggningen eller annan mer detaljerad planering utlåtande begäras från Tukes och räddningsmyndigheten.

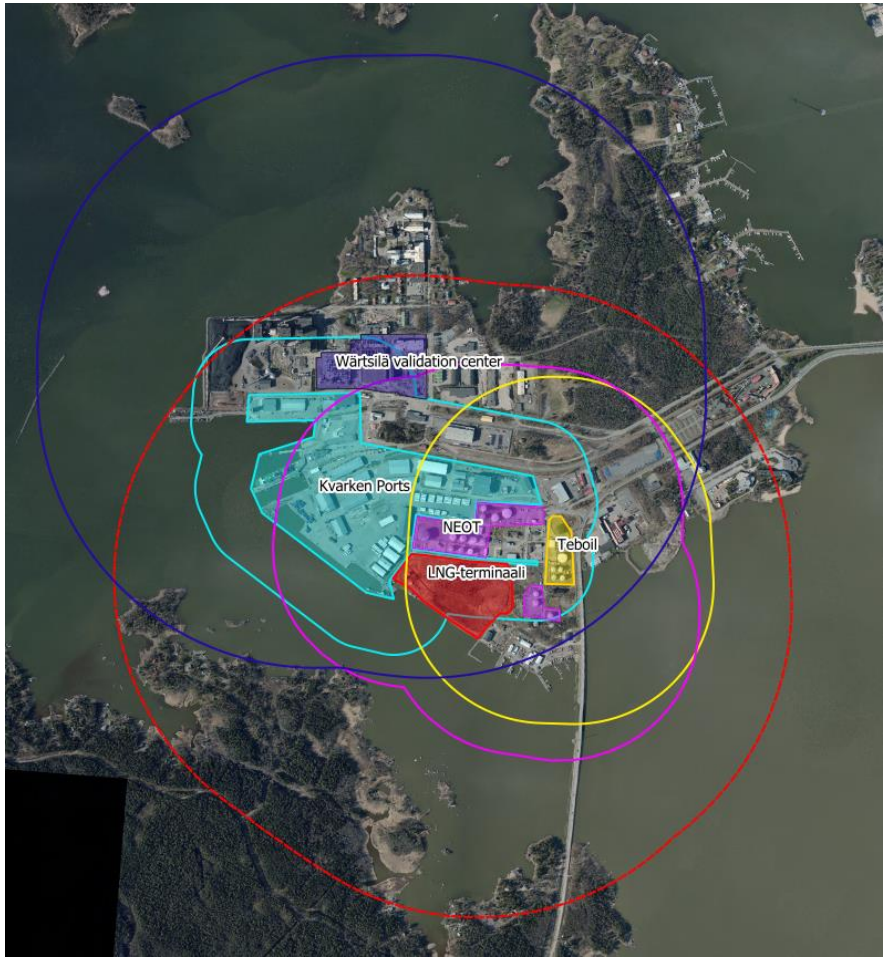

Bild 44. Konsultationszoner för de Seveso-anläggningar som verkar på Vasklot 1.9.2022.

Enligt lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor 17 § skall verksamhetsutövaren vid planeringen av platsen för en produktionsanläggning som tillverkar, hanterar eller lagrar farliga kemikalier eller explosiva varor beakta att produktionsanläggningen skall placeras på ett sådant avstånd från bosättningsområden, byggnader och områden som är i allmän användning, skolor, vårdinrättningar, industrianläggningar, upplag, trafikleder samt annan verksamhet utanför anläggningen att explosioner, bränder och kemikalieutsläpp som kan förutses inte medför fara för skador på person, miljön eller egendom i dessa objekt.

Enligt Tukes-guiden om placering av produktionsanläggningar (Tuotantolaitosten sijoittaminen) är principen för Sevesodirektivet att farliga objekt placeras skilt från annan verksamhet. Anläggningar med risk för storolyckor borde således i första hand placeras i industrimiljö eller långt från bebyggda områden. Samma princip lönar det sig att tillämpa också på mindre objekt speciellt om det är möjligt att deras verksamhet kan leda till fara för miljön. Avståndet ska vara tillräckligt, speciellt till sådana objekt där det kan finnas människor.

3.13.2. Utredning gällande storolyckor

Vasklots hamnområde är ett område som Tukes utnämnt till ett så kallat domino-objekt. Det här innebär att hanteringen och upplagringen av farliga kemikalier kan leda till en storolycka, vilken kan sprida sig från en anläggning till en annan, en s.k. dominoeffekt.

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.

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.

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

Det väsentliga vid sammanjämkningen av riskerna med 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.

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

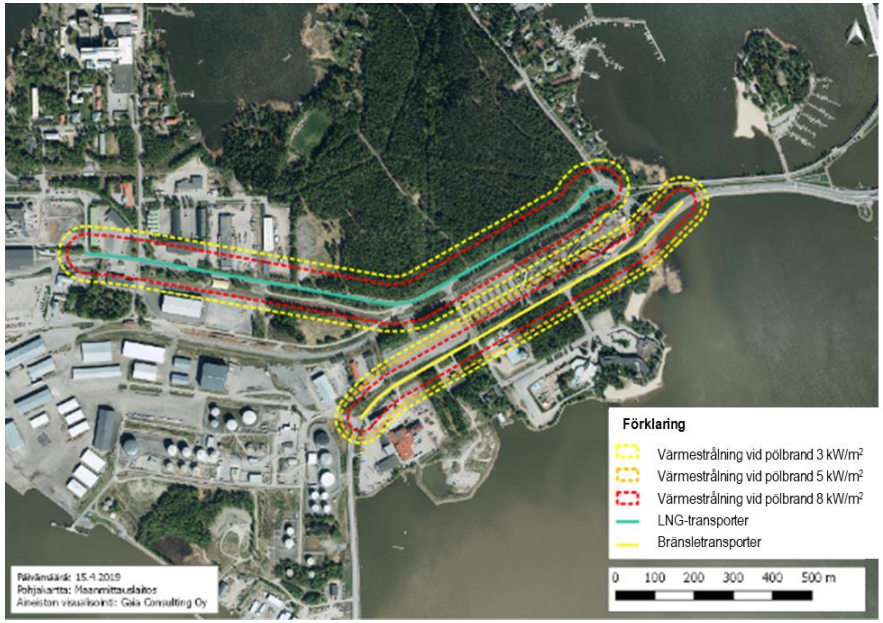

Bild 45. Olycksscenarier i fråga om transporter av LNG och flytande bränsle.

Utgående från utredningsarbetet har tre zoner identifierats närmast omkring oljehamnen, med vilka det är skäl att begränsa markanvändningen enligt markanvändnings- och bygglagen samt kemikaliesäkerhetslagen, eftersom zonerna kan beröras av konsekvenser av storolyckor. Resultaten av utredningen presenteras på bild 43, där samtliga konsekvensområden för olycksscenarier 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.

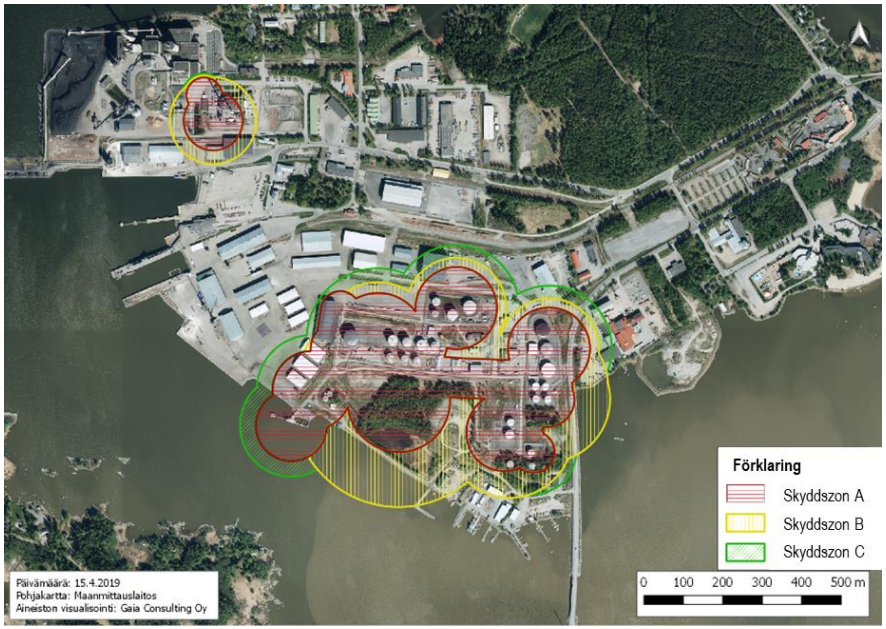

Bild 46. Olycksscenariernas konsekvensområden.

3.13.3. Ändringar i riskerna för storolyckor

Efter att utredningen gällande storolyckor blev färdig har situationen ändrats på delgeneralplaneområdet. Enligt Tukes utlåtande 22.12.2021 är Wärtsilä Finland Oy numera en anläggning med skyldighet att skapa en handling över säkerhetsprinciperna och är på väg att utvidgas till en anläggning med skyldighet att skapa en säkerhetsrapport, och anläggningens konsultationszon har ändrats till 1 kilometer. Enligt samma utlåtande är konsultationszonerna för anläggningarna som finns i oljehamnen (Teboil Ab och North European Oil Trade Oy) på väg att ändras till 0,5 kilometer.

Situationen i Vasklot har ändrats speciellt på grund av Wärtsilä Finland Oy:s lagring och användning av nya bränslen (såsom ammoniak och metanol), och deras konsekvenser i fråga om riskerna för storolyckor har inte beaktats i utredningen. Separata modelleringar har gjorts för olycksfall där det ingår farliga kemikalier. I dem har emellertid inte bedömts den största olyckshändelsen (att en cistern går sönder helt och hållet) på grund av att sannolikheten för en sådan händelse är mycket liten. Räddningsmyndigheten ska ändå bereda sig också på en sådan här händelse och det evakueringsbehov som det skapar.

Efter utredningen har följande ändringar skett på området:

- Tukes har 26.6.2019 beviljat Wärtsilä Finland Oy tillstånd att utöka sitt lager med flytande naturgas (LNG). Tillståndet gäller ca 106 t LNG, totalt 212 m^3. I och med tillståndet ändrades Wärtsilä Finland Oy:s Waskiluoto Validation Center från en tillståndsanläggning till en anläggning med skyldighet att skapa en handling över säkerhetsprinciperna och konsulteringszonen ändrades från 0,5 kilometer till 1 kilometer. Enligt följdanalysen i anslutning till utvidgningen har de läckagefall som ska granskas fastställts. Som den mest sannolika olyckstypen har identifierats ett läckage som beror på att en LNG-tankbils lossningsslang lossnar (10 min). Bedömningen har varit att olyckans värmestrålningskonsekvenser hålls på anläggningsområdet och tryckkonsekvenserna 130 m (0,3 bar) – 340 m (0,05 bar).

- Tukes har 17.11.2021 beviljat Wärtsilä Finland Oy tillstånd att lagra och använda ammoniak (vattenfri, 25 t) vid produktionsanläggningen i Vasklot. Enligt motiveringarna till tillståndsbeslutet når olycksriskerna, förutom hälsoriskerna, inte utanför anläggningen enligt de utbredningsmodelleringar som gjorts om ändringen. När det gäller hälsorisken finns beredskap i form av vattenstrålar.

- Tukes har 31.1.2022 beviljat Wärtsilä Finland Oy tillstånd att lagra metanol (30 m^3) och använda den i produktionsanläggningen i Vasklot. Enligt motiveringarna till tillståndsbeslutet har verksamhetsutövaren i sin tillståndsansökan framfört utredningar som anses vara tillräckliga om ändringarnas konsekvenser och en säker verksamhet. Enligt utbredningsmodelleringar som gjorts om ändringen når olycksriskerna inte utanför anläggningen.

- Tukes har beslutat att minska konsulteringszonerna som gäller oljelagren till 500 meter. Vid oljelagren har det största olycksscenariot identifierats vara brand i en cistern/invallning, där avståndet till skadliga konsekvenser från en brand (värmestrålning) enligt modelleringarna är ca 200 meter. I oljelagrens verksamhet har inga ändringar skett. Den här ändringen av konsulteringszonen gäller på delgeneralplaneområdet Teboil Ab:s och North European Oil Trade Oy:s oljelager.

- Efter utredningen har LNG-transporter börjat passera också via Kutterhamnen.

På Vasklotområdet planeras dessutom åtminstone följande ändringar som gäller Sevesoanläggningar:

- Wärtsilä Finland Oy utreder som bäst för testning av nya bränslen upplagrings- och användningsmöjligheter för olika kemikalier. Bland annat har en följdmodellering för nya bränslen gjorts, enligt vilken följderna av att eventuella läckage av väte, metanol och propan antänds skulle stanna inom den egna tomten. Däremot kunde följderna av att en ammoniakcistern kollapsar helt och hållet enligt modelleringen breda ut sig till och med ända till Vöråstan och Brändö.

  Dessutom har också riskerna för storolyckor där kemikalier ingår och dominoeffekterna samt till dessa anknuten hantering av olycksrisker utretts.

- EPV Energi Ab, Wärtsilä Oyj och Vasa Elektriska Ab planerar för kraftverksområdet en H-Flex-E-anläggning, där grönt väte produceras och lagras för bränsleändamål. Anläggningens mål är att producera väte som kan användas som bränsle för att jämna ut förbrukningsvariationer inom elenergin. Den planerade lagringskapaciteten för väte är ca 10 t och lagringstrycket är 350 bar, varvid ca 300 MWh energi i gasartad form lagras i sin helhet. Energin används i motorer, vilka dessutom som andra bränsle använder LNG/LBG. På kraftverksområdet lagras LNG/LBG i två 100 m^3 cisterner.

  AFRY Finland Oy har gjort en konsekvensbedömning av projektet vad gäller storolyckor 6.7.2022. Vid riskbedömningen identifierades 14 betydande risker och tre måttliga risker. Utifrån riskbedömningen valdes fem modelleringsscenarier, vilka bedömdes ha en inverkan på verksamhet utanför området. Områdets värsta möjliga scenario var att rörlinjen för väte går av från lagret. Scenariot konstaterades vara mycket osannolikt, men faroavstånden skulle i det här scenariot vara störst och nå längst utanför kraftverksområdet och i värsta fall möjliggöra en tryckvåg på 5 kPa på 838 meters avstånd från läckagestället.

  Enligt utredningen uppkommer inga betydande problemsituationer för omgivningen utanför fastigheten av eventuella storolyckor, utan de skadliga inverkningarna skulle bli mycket lokala. Avståndet för den planerade produktionsanläggningens funktioner söderut till passagerarterminalen som är närmast på ca 200 meters avstånd har konstaterats vara tillräckligt i utredningen. Eventuella konsekvenser av en storolycka för Wärtsiläs cisterner som finns på västra sidan ska beaktas vid placeringen av funktionerna. Det väte som produceras och lagras på kraftverksområdet används på området, vilket gör att det i och med projektet inte uppkommer någon vätedistribution som riktas till utomstående aktörer.

  Projektplaneringen fortsätter med bland annat design- och layoutplaner.

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

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

Mål i delgeneralplanen är att främja de mål som ingår i Vasa stads strategi, såsom ett konkurrenskraftigt samhälle samt att öka befolkningstillväxten och välfärden. Som åtgärder för ett konkurrenskraftigt samhälle har i stadsstrategin bland annat angivits förstärkande av spår- och fartygstrafiken samt utveckling av kollektivtrafiken och cykelvägsnätet. Något årligt 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 målår 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 effektiverar 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.

I planläggningsarbetet tillämpas en process för utarbetande av en generalplan genom växelverkan i enlighet med markanvändnings- och bygglagen. Intressenter är enligt 62 § i MBL områdets markägare, myndigheter och samfund samt de vars boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas avsevärt av planändringen samt de myndigheter och samfund vars verksamhetsområde behandlas vid planeringen. Intressenterna har möjlighet att framföra åsikter och anmärkningar under tiden för framläggandet (under 30 dagar) i planutkasts- och planförslagsskedet.

Intressenterna har fastställts i programmet för deltagande och bedömning och under planprocessens gång har de kompletterats enligt följande:

Myndighetsintressenter:

- EPV Energi
- EPV Regionalnät Ab
- Finavia Oyj
- Fingrid Oyj
- Gränsbevakningsväsendet
- Korsholms kommun
- Laihela kommun
- Malax kommun
- Museiverket
- NTM-centralen i Södra Österbotten
- NTM-centralen i Österbotten
- Polisinrättningen i Österbotten
- Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland
- Rådet för personer med funktionsnedsättning i Vasa
- Staben för Västra Finlands militärlän
- Storkyro kommun
- Säkerhets- och kemikalieverket Tukes
- Trafikledsverket
- Tullen
- Vasa Elektriska / Fjärrvärmeenheten
- Vasa Elnät Ab
- Vasa hamn / Kvarken Ports
- Vasa stad, Byggnads- och miljönämnden
- Vasa stad, De tekniska affärsverkens direktion
- Vasa stad, Koncernförvaltningen
- Vasa stad, Kultur- och idrottsnämnden
- Vasa stad, Nämnden för fostran och undervisning
- Vasa stad, Social- och hälsovårdsnämnden
- Vasa stad, Stadsmiljönämnden
- Vasa stad, Utbildningsnämnden
- Vasa ungdomsfullmäktige
- Vasa äldreråd
- Vasaregionens avfallsnämnd
- Visit Vaasa
- VR-Group Ab
- Vörå kommun
- Österbottens förbund
- Österbottens museum
- Österbottens räddningsverk

Övriga intressenter:

- Invånarföreningen i centrala Vasa
- Merinova
- NLC Vaasa
- Ostrobotnia Australis
- Oy Vaasa Parks Ab
- Österbottens handelskammare
- Kust Österbottens Företagare
- Vasa miljöförening rf.
- Vasa företagare rf
- Vasaregionens Utveckling Ab VASEK
- Vaskiluodon Voima Oy

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 rekreationsområdet, som betjänar hela centrala Vasa, inte äventyras i väsentlig utsträckning. Konstaterades att grönområdet, motionsbanan och skidspåret i Vasklot fungerar som motions- och rekreationsplats också för centrums och andra närområdens 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 livscykeln.

För Wärtsiläs 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 rekreationsområdets betydelse, även som närrekreationsområde 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 rekreationsområdet.

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.

Utlåtandena och åsikterna angående programmet för deltagande och bedömning samt därtill hörande bemötande finns som bilaga till delgeneralplanen.

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 dom borde förbättras så att man kan röra sig tryggt även vintertid. Här nämndes speciellt vägen från Uddnäsvägen genom skogen till Finska Sockers område. Man saknade rutter för gång- och cykeltrafik längs stränderna samt en fortsättning runt Södra Stadsfjärden. 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 snöavstjälpningsplatsen 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 Wasalandia området kunde göras till ett center för service och affärer. Dessutom förslog 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 snöavstjälpningsplatsen, Wasalandia-området och området mellan Motorgatan och Sommarstigen behöver förändras. Både kollektivtrafiken och möjligheter för specialtransporter från hamnen både mot centrum och söderut bör utvecklas. Den viktiga hamnverksamheten bör beaktas i alla beslut. Företagen ville inte ha områden där boende och industri blandas ihop.

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

5.2. Beredningsskede

Utifrån utgångsmaterialet, utredningarna och planeringsmålen utarbetades två planutkast. Stadsstyrelsens planeringssektion godkände delgeneralplaneutkasten 18.6.2019. Planutkasten var framlagda 1.7.–30.8.2019. Om framläggandet informerades offentligt i tidningarna Pohjalainen och Vasabladet, på stadens webbplats och på stadens officiella anslagstavla.

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 före detta Wasalandias område. På grund av flyttningen fanns det små skillnader i fråga om markanvändningen invid gatan. I alternativ ett skulle före detta 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.

I utkasten till delgeneralplan hade bland annat följande funktioner anvisats:

- Område för centrumfunktioner (C), ca 3 ha (i alternativ 2 ca 2 ha)
- Område för bostadsvåningshus (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

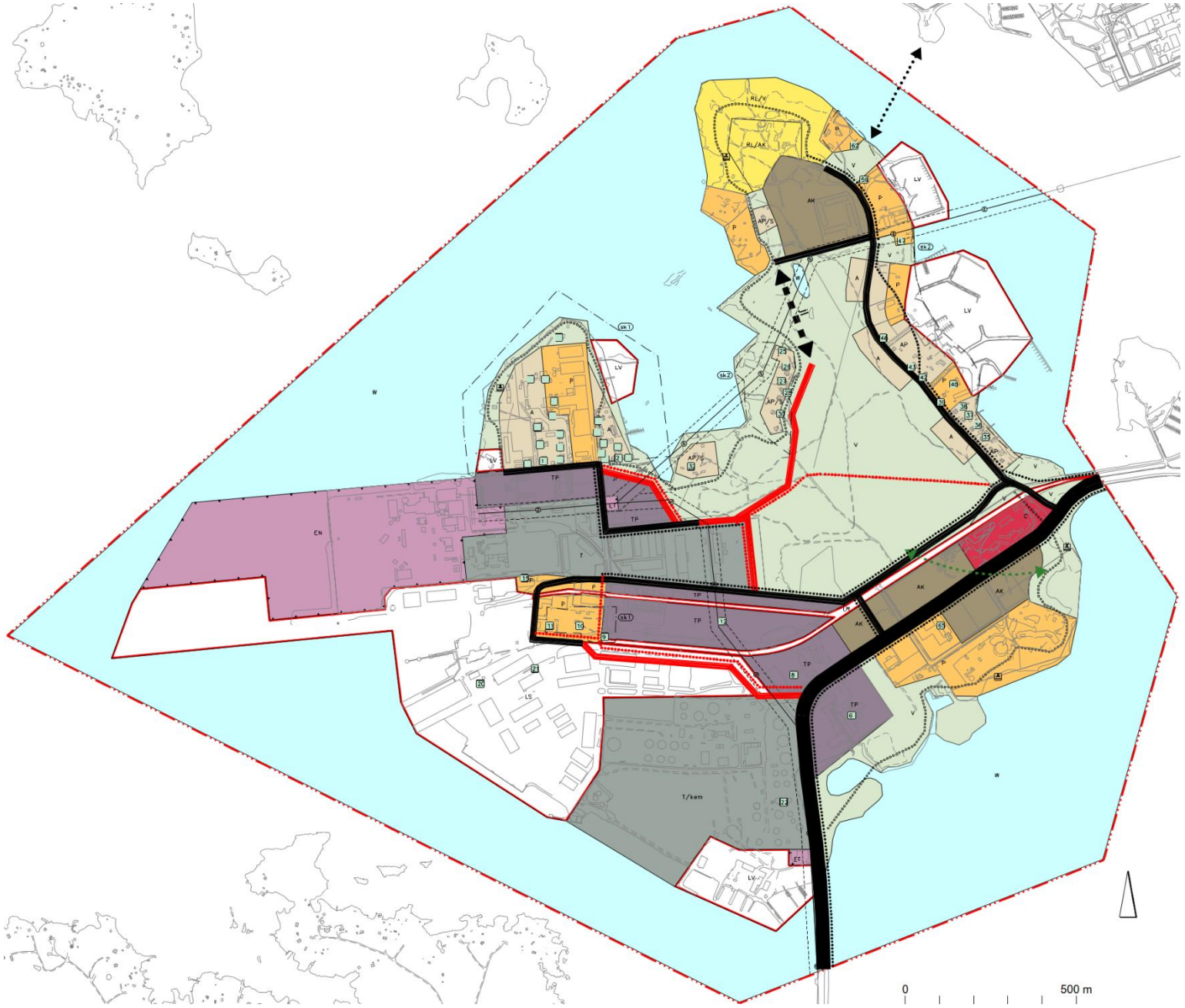

Bild 47. Utkast till delgeneralplan för Vasklot (alternativ 1).

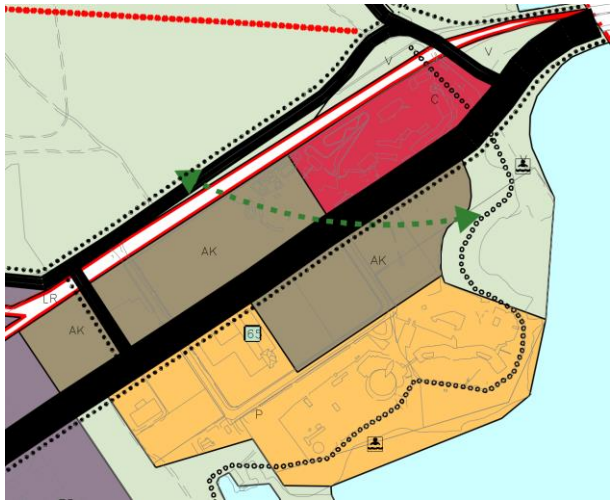

Bild 48. Utkast till delgeneralplan för Vasklot, alternativ 1.

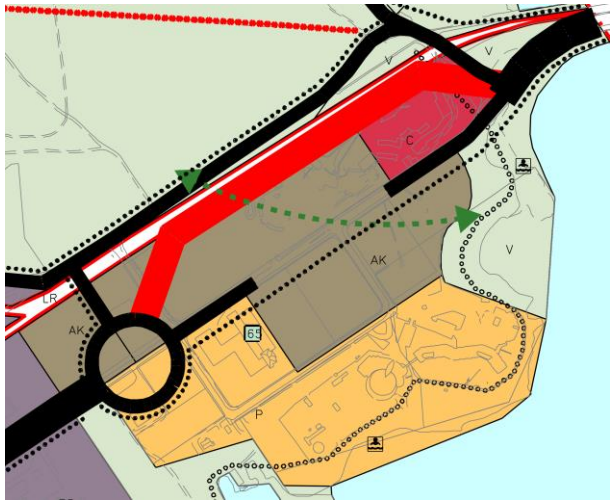

Bild 49. Utkast till delgeneralplan för Vasklot, alternativ 2.

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 utökat bostadsbyggande men utkasten 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 delgeneralplaneutkasten hade i synnerhet förutsättningarna för utveckling av gång-, cykel- och kollektivtrafiken betonats. Rekreationsmöjligheterna hade tryggats i utkasten bland annat genom att nästen hela Vasklotskogen hade bibehållits som rekreationsområde 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 Uddnäsvägen 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 Uddnäsvägen 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 åkergrodornas 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 rekreationsområde 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 skyddsbeteckningar 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 Uddnäsvägen 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 kombiterminal. 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.

Utlåtandena och åsikterna angående planutkasten samt därtill hörande bemötande finns som bilaga till delgeneralplanen.

5.2.3. Nätenkät

Nätenkäten 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 Uddnäsvägen 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 Wärtsiläs 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

Planförslaget gjordes utifrån den respons som kom om utkastet och preciserade uppgifter. Stadsstyrelsens planeringssektion godkände delgeneralplaneförslaget 3.11.2021. Planförslaget var framlagt 15.11.–23.12.2021. Om framläggandet informerades offentligt i tidningarna Ilkka-Pohjalainen och Vasabladet, på stadens webbplats och på stadens officiella anslagstavla. Ett informationsmöte ordnades 23.11.2021 i Dramasalen i huvudbiblioteket i Vasa. I mötet deltog ca 40 personer.

5.3.1. Planförslaget

Planförslaget gjordes på basen av det utkastalternativ där Motorgatan inte flyttas från sitt nuvarande ställe. I planförslaget gjordes bland annat följande ändringar:

- Motorgatan blir kvar på sin nuvarande plats.
- De nya bostadsområdena på västra sidan om Uddnäsvägen 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 Uddnäsvägen har preciserats.
- 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 Adventure 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 bostadsvåningshus i framtiden har i stället 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.

Bild 50. 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 bostadsvåningshus (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 lageområde (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

I förslagsskedet utarbetades en noggrannare konsekvensbedömning utgående från förslagsskedets planlösning. Konsekvensbedömningsrapporten för planförslaget var bilaga till planförslaget.

5.3.2. Utlåtanden och anmärkningar

Utlåtanden

Om planförslaget inlämnades 14 utlåtanden och 9 anmärkningar. Utlåtandena gällde speciellt Finska Sockers område och industrin nära den.

I många utlåtanden önskades ett mer omfattande skydd för Finska Sockers område, mer detaljerade planbestämmelser samt ett måttligare kompletterande byggande. I en del av utlåtandena ansågs att området för bostadsvåningshus AK1 stod i konflikt med kulturmiljön av riksintresse. Å andra sidan önskades också ännu effektivare byggande på området och det önskades att beteckningarna för kulturhistoriskt värdefulla objekt tas bort.

I flera utlåtande fördes objekten med risk för storolyckor fram i närheten av Finska Sockers område, vilkas verksamhet ansågs utgöra en risk för ett mer omfattande kompletterande byggande på området. Vid en ökning av invånarantalet skulle en eventuell evakuering försvåras märkbart.

Nybyggande och kompletterande byggande väckte också oro i närheten av Vasklots järnvägsområde och de värdefulla villaområdena i Månvikens och Uddnäsvägens omgivning. För kulturhistoriskt värdefulla objekt föreslogs sr-beteckningar.

Ett önskemål var att kulturarv under vatten beaktas på hamnens och kraftverkets utvidgningsområden med separata inventeringar innan områdena fylls ut eller vid annat vattenbyggnadsarbete. För bostadsvåningshusområdet på f.d. Wasalandias område föreslogs en kvarterspark med en separat områdesreserveringsbeteckning.

Det föreslogs att de konstruktioner som observerats i förutredningen om områdets arkeologiska potential bättre beaktas i planbestämmelserna. Stor natebock som lever i vattenområdet vid Månviken föreslogs bli beaktad på plankartan.

Behovet av en hamnväg betonades i fler utlåtanden såväl för att främja trafikens smidighet som på grund av transporterna av farliga ämnen. För snöskoterleden begärdes en justering vid plankorsningen.

Anmärkningar

I anmärkningarna fästes uppmärksamheten speciellt på nybyggandet. Området för bostadsvåningshus AK1 ansågs vara ett främmande element på Finska Sockers område och ansågs stå i strid med RKY-området. Likaså väckte området med flytande byggande kritik. Säkerheten på Finska Sockers område bekymrade, eftersom det bredvid finns verksamhet som utgör en risk för storolycka. Dessutom går det från Finska Sockers område en räddningsväg bara i en riktning. Ett fastställande av byggnadernas maximihöjd föreslogs för alla områden där nybygge tillåts. Beaktande av historiska lämningar med lämpliga planbeteckningar föreslogs också i anmärkningarna.

Våningshusområdet (AK3) på f.d. Wasalandiaområdet föreslogs bli utvidgat till Motorgatans södra sida. Dessutom föreslogs att konstruktionen med slutna kvarter och underjordiska samt koncentrerade parkeringslösningar frångås samt att havsutsikten maximeras. Även skyddsbeteckningarna kritiserades.

I flera anmärkningar tvivlade man på att trafikarrangemangen i Vasklot fungerar när invånarantalet ökar. Utöver behovet av en hamnväg togs också en snabbspårväg/järnväg för persontrafik upp.

2 200 nya invånare ansågs vara ett för stort antal bl.a. med tanke på trafiken och användningen av rekreationsområdena. Området för bostadsvåningshus AK2 på området på udden föreslogs ändras till ett parkliknande rekreationsområde. Det önskades att campingområdet blir kvar på sitt nuvarande ställe. Man var orolig för framtiden för tennis- och basketplanerna nära Tropiclandia, vilka det är möjligt att i framtiden flytta till det bredvidliggande rekreationsområdet.

Beröm fick förslagets lösningar där Vasklotskogen bevaras i sin nuvarande omfattning.

Utlåtandena och anmärkningarna angående planförslaget samt därtill hörande bemötande finns som bilaga till delgeneralplanen.

5.3.3. Ändringar som gjorts i planförslaget

Utifrån den respons som kom om planförslaget och de preciserade uppgifterna gjordes följande ändringar i planförslaget:

- På plankartan ändrades området för bostadsvåningshus AK1 till ett utredningsområde SE, vars kommande markanvändnings utreds och avgörs i sin helhet som detaljplanearbete.
- Finska Sockers område betecknades på plankartan som ett område där det finns särskilda utredningsbehov (se). I samband med den mer detaljerade planeringen och byggandet ska möjligheterna till tilläggsbyggande, -bosättning och annan verksamhet utredas med beaktande av risken för storolyckor för de funktioner som finns i närmiljön och de eventuella begränsningar som den medför.
- Utredningsområdet för flytande byggande ströks från plankartan.
- I Vasklotskogen märktes ett område där det finns historiska lämningar ut på plankartan och planbestämmelser lades till.
- I Månviken avgränsades vattenområdet W1 från vattenområde W och i planen lades en bestämmelse till om beaktande av stor natebock på W1-området.
- Snöskoterledens sträckning i korsningen mellan Såggatan och Blå vägen preciserades på plankartan.
- Det värdefulla objektet nr 8 (Nobel Standards vaktstuga) ströks från plankartan.
- I planbestämmelserna för området för energiförsörjning (EN) och hamnområdet (LS) lades ett omnämnande till om att det bör utredas vilka de eventuella konsekvenserna för fornlämningar under vatten eller kulturarvsobjekt är innan områdets fylls ut eller vid annat vattenbyggnadsarbete.
- I planen lades en allmän bestämmelse om konsulteringszon till.
- Planbestämmelsen för rekreationsobjekt preciserades.
- Planbestämmelsen för rekreationsbehov preciserades.
- Planbestämmelsen för kollektivtrafikgata lades till på plankartan.

För att förtydliga kartan och förbättra dess läsbarhet preciserades dessutom några planbeteckningar på kartan. I planbeskrivningen kompletterades planens bakgrundsuppgifter vad gäller den kulturhistoriska utredningen, förutredningen om områdets arkeologiska potential, stor natebock, risker för storolycka, Seveso-anläggningar och deras konsulteringszoner samt flyttning av farled. En del av kartorna och bilderna i planbeskrivningen uppdaterades och förtydligades också.

Ändringarna i delgeneralplaneförslaget har ringa verkningar och planförslaget behöver inte läggas fram på nytt på grund av ändringarna.

5.4. Godkännande

Myndighetsamråd i planens förslagsskede hölls måndag 2.5.2022. Vid mötet genomgicks den respons som inkommit om planförslaget och preliminära bemötanden samt ändringar som ska göras i planen.

Delgeneralplanen godkänns av Vasa stadsfullmäktige. Protokollet om beslutet att godkänna planen läggs fram offentligt. Från och med framläggandet börjar en 30 dagar lång besvärstid under vilken det är möjligt att söka ändring i beslutet om att godkänna planen genom att överklaga beslutet till förvaltningsstolen och vidare till högsta förvaltningsdomstolen. I övriga fall vinner planen laga kraft efter besvärstiden, på den dag då staden har kungjort offentligt att planen godkänts.

6. Redogörelse för delgeneralplanen

6.1. Helhetsbeskrivning av och allmänna motiveringar till planen

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

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

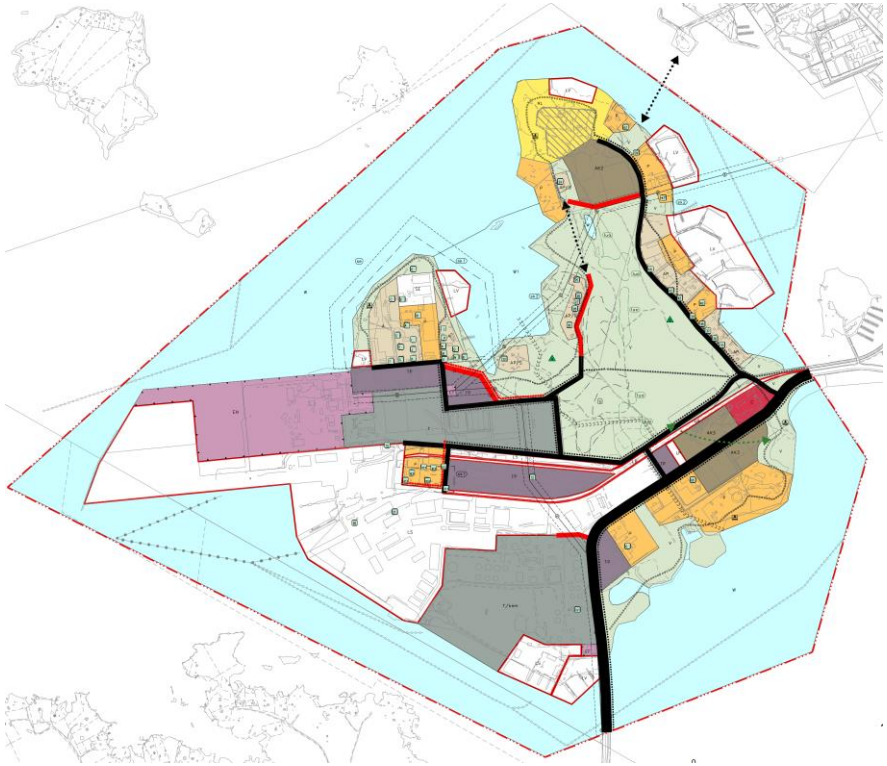

Bild 51. Delgeneralplan för Vasklot.

I delgeneralplanen har följande funktioner anvisats:

- Område för centrumfunktioner (C), ca 2 ha
- Område för bostadsvåningshus (AK, ca 11 ha
- Område för mångsidigt urbant boende (A), ca 6 ha
- Bostadsområde dominerat av småhus (AP), ca 8 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 9 ha
- Område för rekreation (V), ca 77 ha
- Område för energiförsörjning (EN), ca 20 ha
- Område för samhällsteknisk försörjning (ET), ca 0,5 ha
- Område för parkering (LP), ca 0,5 ha
- Hamnområde (LS), ca 70 ha
- Småbåtshamn (LV), ca 19 ha
- Vattenområde (W), ca 198 ha
- Utredningsområde (SE), ca 2 ha

6.2. Boende

I delgeneralplanen har 11 ha helt nya områden för flervåningshus anvisats. Dessutom har i planen anvisats ca 6 ha område för mångsidigt urbant boende och ca 8 ha bostadsområde dominerat av småhus där det finns möjlighet för ett visst kompletterande byggande. Tillsammans möjliggör de här byggande av ca 115 000 m² vy. På området ryms ca 2 200 nya invånare, då det i nuläget bor drygt 300 invånare i Vasklot. I form av nya bostadsområden har boende anvisats i ändan av Uddnäsvägen 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 i enlighet med utredningen ”Asuntorakentamisen mahdollisuudet Vaskiluodossa” 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 området för flervåningshus (AK) i framtiden. Området omfattar ca 3 ha och byggandet där kan ske efter år 2040, när de övriga bostadsområdena på planområdet är bebyggda.

6.2.1. Finska Sockers område

På Finska Sockers före detta 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 i huvudsak annan verksamhet än för boende. Områdena väster och öster om industribyggnaderna är angivna som område för mångsidigt urbant boende (A). 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. Det eventuella 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 Finska Sockers A-område ryms ca 7 000 m^2 vy bostadsbyggande och ca 130 nya invånare.

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

Finska Sockers område har märkts ut som ett område med särskilda utredningsbehov (se). I samband med den mer detaljerade planeringen och byggandet ska möjligheterna till tilläggsbyggande, -bosättning och annan verksamhet utredas med beaktande av risken för storolyckor hos de funktioner som finns i närmiljön och de eventuella begränsningar som den medför. Dessutom har norra delen av fabriksområdet, ca 2 ha, anvisats som utredningsområde (SE) vars kommande markanvändning utreds och avgörs i sin helhet som detaljplanearbete.

Bild 52. Illustration av tilläggsbyggnadspotentialen på Finska Sockers område.

6.2.2. Bostadsområdet vid Uddnäsvägen

På före detta hotell Fennos område i korsningen av Uddnäsvägen 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 m^2 vy bostäder för ca 800 invånare.

Vid utvecklingen av området bör de högre byggnadsmassorna placeras i mitten av området och vid kanten av Vasklotskogen. 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. Illustration av bostadsområdet vid Uddnäsvägen.

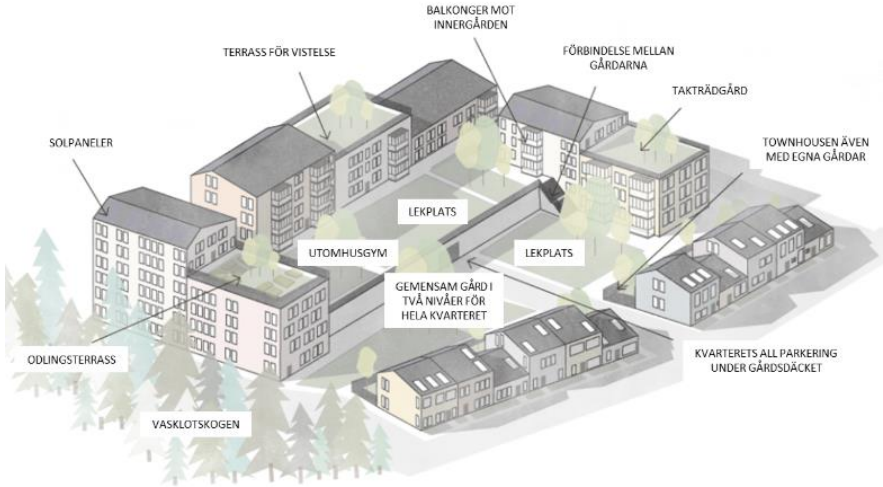

Bild 54. Exempelkvarter på Uddnäsvägens område (Koriseva 2018).

Bild 55. Illustration av Uddnäsvägens bostadsområde (Koriseva 2018).

6.2.3. Före detta Wasalandiaområdet

I delgeneralplanen 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. Illustration av 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 flervåningshusbyggande (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 8 ha, varav 2 ha anvisats som område för centrumfunktioner (C). Planförslaget möjliggör byggande på ca 60 000 m^2 vy och bostäder för ca 1 200 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 före detta Wasalandiaområdet (Koriseva 2018).

6.3. Arbetsplatser och service

6.3.1. Hamnen

Hamnen i Vasklot är anvisad som hamnområde (LS). På området kan placeras funktioner som behövs för hamnverksamhet. Hamnområdet omfattar i planen totalt ca 70 ha, av vilket ca 64 ha är sammanhängande. Utöver det har två mindre områden anvisats som hamnområde – bredvid Kutterhamnen (ca 4 ha) och på södra sidan om Reinsgatan (ca 2 ha). Området invid Reinsgatan kan användas till exempel som parkeringsområde för långtradare som far till hamnen.

Vasklothamnens betydelse är stor både regionalt, nationellt och internationellt. Därför har i detaljplanen 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 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 hamnområdet också utvidgats fram till Såggatan. Det här området är det möjligt att avtala om att ansluta till hamnens funktionsmässiga område eller att använda direkt för funktioner som stöder hamnens verksamhet.

Hamnens funktionalitet är också mycket beroende av hamnens nåbarhet, både per landsväg och per järnväg. I planen har utvecklingsbehoven av de befintliga järnvägsspåren beaktats och planen möjliggör att spårens användningsgrad höjs. Vad gäller landsvägstrafiken stöder planen 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 planen och anvisats på plankartan.

6.3.2. Arbetsplats- och industriområden

Delgeneralplanen möjliggör en ökning i antalet arbetsplatser till uppskattningsvis ca 3 000 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. Arbetsplatsområden 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 planen.

De för industri- och lagerverksamhet (T) reserverade områdena omfattar i praktiken området mellan Reinsgatan och Karlavägen, vilket exempelvis möjliggör för underleverantörerna att placera sig i närheten av Wärtsiläs STH. På industri- och lagerområdet kan även utrymmen som betjänar annat än huvudanvändningsändamålet placeras, såsom kontors- och terminalutrymmen. I planen har industriområden på totalt ca 15 ha anvisats.

T-kem-området är ett 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 27 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. Dessutom har tillstånd beviljats för en femte anläggning, också den på oljehamnens område. Sevesoområdena bör av säkerhetsskäl placeras skilt från bebyggelse och andra urbana funktioner. Riskerna med Sevesoverksamheten bör beaktas vid detaljplanering och annan mera detaljerad planering. Sevesoanläggningarnas konsultationszoner bör även beaktas vid mera detaljerad planering då deras aktuella uppgifter och omfattning ska utredas hos Tukes. I samband med detaljplanläggningen eller annan mer detaljerad planering ska utlåtande begäras från säkerhets- och kemikalieverket (Tukes) och räddningsmyndigheten.

Till Wärtsiläs nuvarande fabriksfunktioner hör hantering av ämnen som medför risk för storolyckor, 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, centrumboende samt arbetsplatser som inte medför miljöolägenheter. De utrymmen som finns i byggnadernas markplansvåning och öppnar sig mot gatan bör i regel anvisas som affärs- eller kontorslokaler. Området för centrumfunktioner gör det möjligt att utveckla ett kommersiellt centrum i Vasklot och därmed ett stadsdelscentrum. På området får inte i 71c § MarkByggL avsedda stora detaljhandelsenheter förläggas.

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

I planförslaget har ca 2 ha anvisats som område för centrumfunktioner.

För daghem och serviceboende har ingen särskild plats anvisats i planen. Funktionerna kan dock vid behov förläggas exempelvis på området för centrumfunktioner eller på område för bostadsvåningshus.

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 Uddnäsvägen har båtklubbarnas landområden angivits, på Finska Sockers område de före detta industribyggnaderna och bredvid hamnområdet funktionerna invid Skeppsredaregatan. Därtill har före detta flyghamnsområdet i Vasklots norra del och de privata basturna vid Månvikens östra strand angivits som områden för service, handel och arbetsplatser (P). På områdena får i först hand placeras offentlig och privat service, affärer, kontor och arbetsplatser. Därtill kan på områdena högst 30 % av områdets våningsyta utgöra boende. På området får inte i 71c § MarkByggL avsedda stora detaljhandelsenheter förläggas.

Vid detaljplaneringen 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. 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 har dessutom märkts ut som ett eventuellt utvidgningsområde för flervåningshusområdet i framtiden.

Den allmänna tillgängligheten till strandområden för alla har önskats tryggas i planen så långt som möjligt. På många ställen har områden för rekreation anvisats längs stränderna, och förutom på hamnområdet så har en friluftsled anvisats längs stränderna runt ön. Om verksamheten på campingområdet flyttas eller upphör, bör området i första hand utvecklas som rekreationsområde och strandpark. För campingområdet söks vid behov efter en ersättande plats utanför delgeneralplaneområdet.

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

6.4. Utredningsområde och särskilda utredningsbehov

Ett ca 2 ha stort område i norra delen av Finska Sockers fabriksområde har anvisats som utredningsområde (SE). Områdets kommande markanvändning utreds och avgörs i sin helhet som detaljplanearbete.

Dessutom har hela Finska Sockers område märkts ut som ett område med särskilda utredningsbehov (se). I samband med den mer detaljerade planeringen och byggandet ska möjligheterna till tilläggsbyggande, -bosättning och annan verksamhet utredas med beaktande av risken för storolyckor hos de funktioner som finns i närmiljön och de eventuella begränsningar som den medför. I utredningen ska uppmärksamhet fästas speciellt på det kommande användningsändamålets behov av räddningsvägar och eventuella konstruktionsmässiga specialkrav.

6.5. Trafik

6.5.1. 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-område. 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 färdsätt.

I delgeneralplanen 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 bland annat transporterna av farliga ämnen till den eventuella Hamnvägen och den nya landsvägsförbindelsen Kuni-Martois.

6.5.2. Järnvägen

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

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.

6.5.3. Kollektivtrafik

För utveckling av kollektivtrafiken har ett nytt förbindelsebehov för kollektivtrafik (jl) angivits i planen 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.

Dessutom kan även järnvägen utvecklas för kollektivtrafik.

Bild 58. I delgeneralplanen föreslaget kollektivtrafiknät.

6.5.4. 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 fotgängar- 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 före detta 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 –) Uddnäsvägen – Motorgatan/längs järnvägen.

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

- En ny förbindelse mellan campingområdet och Brändö: en ny förbindelse (behov) över vattnet. Förbindelsebehovet kan förverkligas exempelvis i form av en lyftbro med hiss, en linbana eller en färjförbindelse.

- 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 Industrigatan till passagerarterminalen.

Målet för gång- och cykelvägarnas huvudnät är kvalitetskorridorstandard, där fotgängartrafiken skiljs åt från cyklingen.

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

I planen har separat anvisats en friluftsled som ska utvecklas längs med stränderna i Vasklot runt Finska Sockers område och campingområdet. Friluftsleden från Sundomhållet, Stadsfjärdsstråket, går via Vasklots sydöstra del. En ny förbindelse över vattnet från ändan av Uddnäsvägen skulle även möjliggöra en rutt kring Norra Stadsfjärden längs med stränderna.

6.5.5. Parkering

I delgeneralplanen har ett område för parkering LP anvisats på före detta Wasalandias område. På området får antingen allmän eller privat parkering placeras.

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 delgeneralplanelösningarna.

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.

6.5.6. Snöskoterled

Genom Vasklot har en snöskoterled märkts ut. Leden går från Vasklots sydöstra strand längs Såggatan, över järnvägen och Blå vägen, genom Vasklotskogen till södra ändan av Månviken.

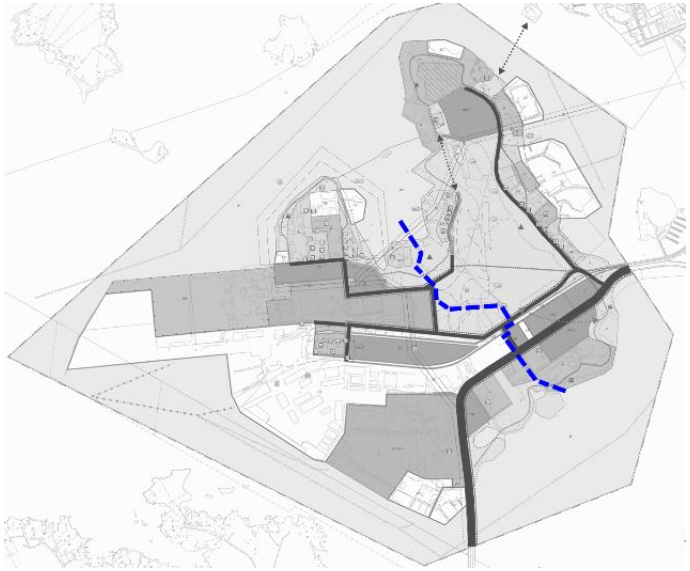

Bild 60. Snöskoterled som märkts ut i delgeneralplanen.

6.6. Natur och vatten

6.6.1. Skog och parkområden

Vasklotskogen i mitten av ön är i delgeneralplanen 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.

Bild 61. I delgeneralplanen har fyra områden som är särskilt viktiga för naturens mångfald anvisats i Vasklotskogens område.

I planen har utöver skogsområdet anvisats så mycket grönområden (V) som möjligt längs stränderna, där även en friluftsled kring ön har anvisats (bild 62). Mellan Myrgrundsbron och Vasklotbron är rutten en del av Stadsfjärdsstråket runt Södra stadsfjärden. Efter stadsdelscentrumet fortsätter rutten längs Uddnäsvägen 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.

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

När campingområdesverksamheten flyttar eller upphör, bör strandområdena där utvecklas som rekreationsområde/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 borde förbättras också under den tid verksamheten på campingområdet pågår.

Bild 62. En friluftsled har anvisats längs stränderna förutom på hamn- och industriområdet.

Utöver rekreationsområden har i planen anvisats ett grönförbindelsebehov mellan Vasklotskogen och simstranden på Paradisön. Förbindelsebehovet bör beaktas vid detaljplaneringen av före detta 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 63. Illustration: det är möjligt att i campingområdets park placera exempelvis ett terrasscafé och en offentlig bastu (Koriseva 2018).

6.6.2. Vattenområden

Havsområdet omkring Vasklot är angivet som vattenområde (W och W1) i delgeneralplanen. Åtgärder som förändrar havsstränderna får inte vidtas utan nödvändiga tillstånd.

I Månviken ska stor natebock som lever i viken beaktas och förhållandena för den får inte försvagas utan tillstånd av vederbörande myndighet. Stor natebock hör till de arter som nämns i bilaga II i EU:s habitatdirektiv (1992/43/EEG) men är numera fridlyst enligt naturvårdslagen (LSA 1997/160, bilaga 2a 2021/521). Stor natebock är mycket sällsynt i Finland, men artens bestånd har etablerats. I värderingen av Finlands hotade arter år 2019 värderades stor natebock som en art man bör hålla ögonen på, så den är inte längre med på listan över arter som kräver särskilt skydd

Orsakerna till att stor natebock har blivit hotad är skadliga kemikaliska ämnen som sluppit ut i vattendragen samt vattenbyggande. I Månviken främjas skyddandet av stor natebock av det vattenområde W1 med tillhörande planbeteckning som anvisats i delgeneralplanen.

Enligt planbeteckningen får dagvatten som innehåller skadliga kemiska ämnen inte ledas ut i vattenområdet. ”Vattenskyddet kan främjas med naturenliga metoder för dagvattenhantering såsom genom infiltrering eller fördröjning. Reningen av dagvattnet kan ske med hjälp av sand- eller oljeavskiljningsbrunnar. För bearbetning av livsmiljöerna på Månvikens strandzon förutsätts tillstånd för miljöåtgärder.”

6.6.3. Dagvatten

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

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

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

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

6.7. Kulturhistoriska värden

6.7.1. 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

6.7.2. 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. Uddnäsvägen och strandområdet

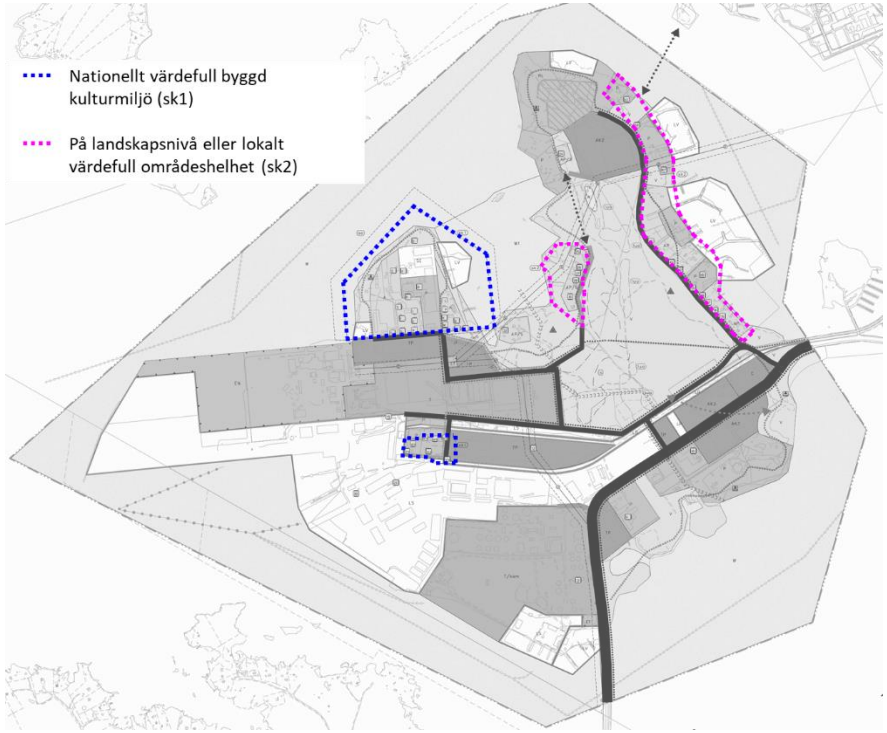

Bild 64. Nationellt värdefulla byggda kulturmiljöer samt på landskapsnivå eller lokalt värdefulla områdeshelheter i Vasklot delgeneralplan.

6.7.3. 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 skyddade 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

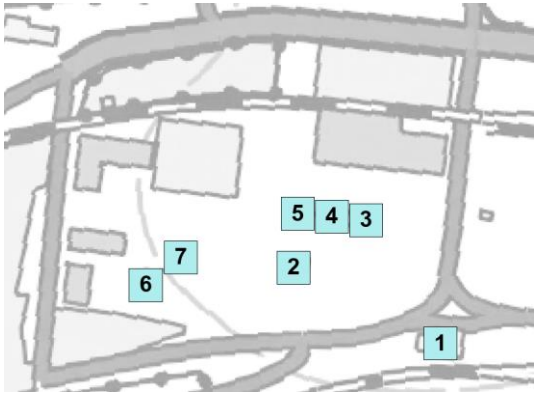

Bild 65. Byggnaderna som skyddats med stöd av byggnadsskyddslagen finns på Vasklots järnvägsstations RKY-område.

6.7.4. Historiska lämningar

I delgeneralplanen har ett område med historiska lämningar märkts ut med beteckningen s. På området har man hittat lämningar från verksamhet som skett i närhistorien och dessa ska beaktas vid åtgärder i området. På området finns stenhögar samt delvis med kluvna stenar anlagda gångvägar som ännu används. Sedvanliga skötsel- och underhållsarbeten är tillåtna på de här gångvägarna, men om annat byggande eller grävning ska förhandlingar föras med det regionala ansvarsmuseet, och sådant jordbyggnadsarbete och sådan trädfällning eller någon annan härmed jämförbar åtgärd som förändrar landskapet får inte vidtas utan tillstånd som avses i 128 § i MarkByggL.

Bild 66. I Vasklot delgeneralplan utmärkt område med historiska lämningar.

6.7.5. Värdefulla objekt

I delgeneralplanen är Vasklots arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefulla objekt angivna med objektsbeteckningar. I planen har objekt angivits för vilka Vasa stads, Närings-, trafik- och miljöcentralens i Södra Österbottens och Österbottens museums gemensamma utvärderingsgrupp i sin åtgärdsrekommendation har föreslagit skyddsbeteckning. Objektsnumreringen är baserad på numreringen i den kulturhistoriska utredningen. Objekten är totalt 46 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 Klocktornsbyggnad (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 delgeneralplanen:

6 F.d. Wickströms fabriksområde, Motorgatan 13
12 F.d. brandstationen
15 Sing-sing, Skeppsredaregatan 2
20 Gamla hamnkontoret
21 Pumphuset
22 Gulf Oils betongcistern
24 Villa Narciss, Gäddträskvägen
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 Uddnäsvägen 6
36 Uddnäsvägen 8
37 Uddnäsvägen 10
38 Uddnäsvägen 12
39 Vaktmästarbostaden, Uddnäsvägen 14
40 Restaurang Seglis, Uddnäsvägen 14
42 Uddnäsvägen 16, alla byggnader
43 Villa Grönroos, Uddnäsvägen 18
46 Uddnäsvägen 22
47 Villa Finnilä, Uddnäsvägen 30

Bild 67. Värdefulla objekt som märkts ut i delgeneralplanen.

59 Segelföreningen Vaasan Merenkyntäjät r.y.:s paviljong, Uddnäsvägen
62 Flygplanshall, Uddnäsvägen
65 Såggatan 2, f.d. Hienopaja Hehku, de äldsta delarna

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

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

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

Områdestyperna är inte angivna på plankartan.

6.8. 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 planen 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.

6.9. Delgeneralplanens förhållande till styrning på högre nivå

6.9.1. 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.

6.9.2. Landskapsplanen

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

6.9.3. 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. Delgeneralplanen stämmer överens med strukturmodellen.

7. Delgeneralplanens konsekvenser

7.1. Konsekvensbedömning

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 åkergrodan 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.

7.2. Förändrade konsekvenser

Efter att konsekvensbedömningen gjordes har ändringar gjorts i planförslaget, av vilka de mest betydande gäller Finska Sockers område. Bostadsvåningshusområdet (AK1) har ersatts med en beteckning för utredningsområde och hela Finska Sockers område har märkts ut som ett område med särskilda utredningsbehov. Utredningsområdet för flytande byggande ströks från plankartan.

Den totala mängden bostadsbyggande som delgeneralplanen möjliggör har på grund av ändringarna minskat med ca 4 %. Minskningen inverkar i någon mån både på de direkta och på de indirekta konsekvenserna. Den största ändringen gäller Finska Sockers område. Trafiken i området ökar inte enligt bedömningen, då invånarantalet blir mindre än tidigare beräknat. Likaså blir den privata sektorns investeringar och sysselsättningseffekter något mindre, eftersom nybyggandet på området och sådan service som skulle medföra mycket kunder på området också blir något mindre.

Beteckningen utredningsområde har ingen inverkan på områdets värden som värdefull byggd kulturmiljö av riksintresse. Områdets utvecklingspotential får vänta på mer detaljerade utredningar i detaljplaneskedet. Risken är att en del av RKY-områdets byggnader förfaller och det allmänna intrycket blir att området är oskött.

Beteckningen utredningsområde ger emellertid också möjligheter i framtiden. Då områdets kommande markanvändning utreds, bedöms närmare också lösningarnas konsekvenser separat.

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 inverkar 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 hälsovårdsväsendes samt bildningsväsendes servicenät. Programmet uppdateras med jämna mellanrum, varvid förändringarna i verksamhetsmiljön kan beaktas och vid behov kan genomförandeordningen och tidtabellerna ändras.