

V A A S A .  
V A S A .

# Vöråstans verkstadsområde "VERKSTADSSTRANDEN"

DETALJPLANEBSKRIVNING, UTKAST



Detaljplan och tomtindelning nr 1125  
Vasa stad, Planläggningen 16.5.2023

# 1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

## 1.1 Identifikationsuppgifter

|                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kommun:         | 905 Vasa                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Planområde:     | <b>Detaljplaneändringen gäller:</b><br>stadsdel 2: gatuområden<br>stadsdel 3: kvarteren 9, 12, 13 och 14 samt gatu-, trafik-, park- och vattenområden<br>stadsdel 4: gatuområden<br>stadsdel 5: gatu- och parkområden<br><b>Genom detaljplanen bildas:</b><br>stadsdel 2: gatuområden<br>stadsdel 3: kvarteren 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 och 25 samt gatu-, trafik-, park- och vattenområden<br>stadsdel 4: gatuområden<br>stadsdel 5: gatu- och parkområden<br>Planeringstyp: Detaljplaneändring och tomtindelning |
| Planens namn:   | Vöråstans verkstadsområde                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Planens nummer: | 1125                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Uppgjord av:    | Vasa stad, Planläggningen<br>Vuohijoki Kati, planlägningsarkitekt                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Behandling:     | Meddelande om anhängiggörande 2.11.2022<br>Stadsmiljönämnden (PDB) 19.10.2022<br>Stadsmiljönämnden (utkast) 24.5.2023<br>Stadsmiljönämnden (förslag) xx.xx.2023<br>Stadsstyrelsen xx.xx.2024<br>Stadsfullmäktige (godkännande) xx.xx.2024                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

## 1.2 Planområdets läge

Området är beläget vid norra kanten av rutplansområdet på Metviksstranden. Områdets läge är centralt: avståndet från järnvägsstationen är under 500 meter och under en kilometer från Vasa salutorg. Föremålet för planändringen är det fabriksområde där Wärtsilä håller på att avsluta sin verksamhet. Utöver fabriksområdet omfattar detaljplanen även grön- och vattenområden vid Metviksstranden samt gatu-, järnvägs- och parkeringsområden. Arealen för fabriksområdet som kommer att förändras är cirka 10 hektar och arealen för hela planområdet cirka 25 hektar.



Detaljplaneavgränsningen på guidekartan (svart streckad linje).



Detaljplaneavgränsningen på en ortoflygbild.

## 1.3 Syfte med planen

Planeringsområdet har varit i industriell användning i decennier. Området frigörs för utveckling till andra ändamål när Wärtsilä flyttar sin verksamhet från Träskgatan till det nya forsknings-, produktutvecklings- och produktionscentret Sustainable Technology Hub i Vasklot. Den sista delen av Wärtsiläs verksamhet flyttas från området uppskattningsvis år 2025.



I detaljplanearbetet undersöks områdets användningsändamål, dimensionering och helhetsstruktur i förändring. Avsikten är att åstadkomma en mångsidig och intressant stadsmiljö för dem som bor och arbetar på området men även att skapa mervärde för invånarna i Vasa centrum och andra som använder området. Målet med planeringen är att åstadkomma en sådan helhet i enlighet med hållbar utveckling som ökar stadens attraktionskraft och där områdets centrala läge, närhet till havet och historia tillgodogörs.

Planområdet är centralt beläget i stadsstrukturen. De ändringar som görs på området har en betydande inverkan på vyerna sett från Centrum, Vöråstan och Brändö. Därför eftersträvar man högklassigt stadsbyggande. Det finns ett flertal skyddade byggnader på området. Målet med detaljplanen är att bevara de skyddade byggnaderna och trygga att de hålls i ändamålsenlig användning även framöver.

Numera är fabriksområdet stängt. Tillsammans med järnvägsområdet utgör det skiljelinjen mellan tre stadsdelar: Centrum, Vöråstan och Brändö. Målet är att skapa förbindelser mellan de olika stadsdelarna men även mellan den byggda stadsmiljön och grönområdena.

Vad gäller Metvikens strandområde granskas åter avgränsningen av park- och vattenområden, samt parkering och rutter.

#### 1.4 Förteckning över bilagorna till beskrivningen

- BILAGA 1. Detaljplanekarta med beteckningar
- BILAGA 2. Rapport om växelverkan
- BILAGA 3. Program för deltagande och bedömning (uppdaterat 17.5.2023)
- BILAGA 4. Illustrationsmaterial
- BILAGA 5. Kartenkätens resultat i inledningsskedet
- BILAGA 6. Preliminär översiktsplan över trafiken

#### 1.5 Förteckning över övriga handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör planen

- Bakgrundsutredningar till delgeneralplanen för centrum
- Vasa stads parkeringspolitik 2018
- Byggnadsinventeringar: Värdefulla byggnader i Vasa 1984 och Vasas kulturmiljöutredning 2010
- Semeri, S; Tarkkanen, T; Uusi-Seppä, N; Karhunmaa, S. (2021). Wärtsilän Vaasan tehdasalue – rakennetun kulttuuriympäristön selvitys. Ramboll Finland Oy.
- Yli-Teehavainen, V (2022). Wärtsilä Finland Oy – Vaasa, Järvikatu 2–4, luontoselvitys. Ramboll Finland Oy.
- Nikkola, Aarni; Nyman, Jan. (2022). Vöyrinkaupungin konepaja-alueen luontokartointus 2022. Vaasan kaupunki, kaavoitus.
- Heino, O; Vänskä, M (2023). Vöyrinkaupungin konepaja-alue, Vaasa – Liikenneselvitys ja liikenteellisten vaikutusten arviointi. Sitowise.
- Wärtsilä – hulevesiselvitys (2023). Ramboll Finland Oy.
- Kiviluoma, R. (2021). Wärtsilän konepaja-alueen yleissuunnitelma – Tuulisuusselvitys. WSP Finland Oy.
- Leino, M; Sunell, J. (2023). Wärtsilä, Vaasa – maaperän haitta-ainetutkimus. Ramboll Finland Oy. (färdigställs under detaljplanearbetet)
- Vöyrinkaupungin konepaja-alue, Vaasa – Liikenteen melu- ja tärinäselvitys. Sitowise. (färdigställs under detaljplanearbetet)
- Utredning om huruvida marken är bebyggbar (färdigställs under detaljplanläggningen)
- Vasa stads kommersiella utredning 2040. WSP (en bakgrundsutredning till Vasa generalplan 2040)



## 1.6 Innehåll

|          |                                                                                                 |           |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER .....</b>                                                  | <b>2</b>  |
| 1.1      | Identifikationsuppgifter .....                                                                  | 2         |
| 1.2      | Planområdets läge .....                                                                         | 3         |
| 1.3      | Syfte med planen .....                                                                          | 3         |
| 1.4      | Förteckning över bilagorna till beskrivningen.....                                              | 4         |
| 1.5      | Förteckning över övriga handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör planen<br>4 |           |
| 1.6      | Innehåll .....                                                                                  | 5         |
| <b>2</b> | <b>SAMMANDRAG .....</b>                                                                         | <b>7</b>  |
| 2.1      | OLIKA SKEDEN I PLANPROCESSEN .....                                                              | 7         |
| 2.2      | Detaljplanens innehåll.....                                                                     | 7         |
| 2.3      | Genomförande av detaljplanen .....                                                              | 8         |
| <b>3</b> | <b>UTGÅNGSPUNKTER .....</b>                                                                     | <b>9</b>  |
| 3.1      | UTREDNING OM FÖRHÅLLANDENA PÅ PLANERINGSOMRÅDET .....                                           | 9         |
| 3.1.1    | Allmän beskrivning av området .....                                                             | 9         |
| 3.1.1.1  | Anknytning till omgivningen.....                                                                | 10        |
| 3.1.1.2  | Områdets användningshistoria i korthet .....                                                    | 12        |
| 3.1.2    | Byggd miljö .....                                                                               | 15        |
| 3.1.2.1  | VR:s verkstadsbyggnader .....                                                                   | 15        |
| 3.1.2.2  | Wärtsiläs fabriksbyggnader 1 och 2 .....                                                        | 16        |
| 3.1.2.3  | Wärtsiläs fabriks nyare byggnadsbestånd .....                                                   | 18        |
| 3.1.3    | Den byggda kulturmiljöns värden .....                                                           | 21        |
| 3.1.3.1  | Skyddsobjekt/fornminnen .....                                                                   | 21        |
| 3.1.3.2  | Inventeringar .....                                                                             | 21        |
| 3.1.3.3  | Skyddsbestämmelser i utkastskedet .....                                                         | 26        |
| 3.1.4    | Naturmiljön .....                                                                               | 27        |
| 3.1.4.1  | Naturkartläggning på de kvartersområden som ägs av Wärtsilä.....                                | 27        |
| 3.1.4.2  | Naturkartläggning av stadsägda områden.....                                                     | 29        |
| 3.1.5    | Landskapsstruktur, vattendrag och jordmån .....                                                 | 31        |
| 3.1.6    | Dagvatten, översvämningsrisk .....                                                              | 34        |
| 3.1.6.1  | Översvämningsrisk, byggnadernas höjd.....                                                       | 34        |
| 3.1.6.2  | Dagvatten .....                                                                                 | 35        |
| 3.1.7    | Underjordisk infrastruktur .....                                                                | 37        |
| 3.1.8    | Förorenad mark på området .....                                                                 | 37        |
| 3.1.9    | Trafik .....                                                                                    | 39        |
| 3.1.10   | Markägförhållanden .....                                                                        | 39        |
| 3.2      | Planeringssituation .....                                                                       | 40        |
| 3.2.1    | Planer, beslut och utredningar som berör planområdet.....                                       | 40        |
| 3.2.2    | Utredning om högt byggande i Vasa .....                                                         | 43        |
| <b>4</b> | <b>OLIKA SKEDEN I UTARBETANDET AV DETALJPLANEN.....</b>                                         | <b>45</b> |
| 4.1      | Planeringsstart och beslut som gäller den.....                                                  | 45        |
| 4.2      | Deltagande och samarbete .....                                                                  | 45        |
| 4.2.1    | Intressenter .....                                                                              | 45        |
| 4.2.2    | Deltagande och växelverkansförfaranden .....                                                    | 45        |
| 4.3      | Myndighetssamarbete.....                                                                        | 46        |
| 4.4      | Mål för detaljplanen.....                                                                       | 46        |
| 4.4.1    | Riksomfattande mål för områdesanvändningen .....                                                | 46        |

|          |                                                                             |           |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 4.4.2    | Mål enligt utgångsmaterialet .....                                          | 46        |
| 4.4.3    | Fastställda mål i intentionsavtalet .....                                   | 46        |
| 4.4.4    | Kommunens strategiska mål .....                                             | 48        |
| 4.4.5    | Övriga intressenters mål .....                                              | 48        |
| 4.4.6    | Mål som uppkommit under planlägningsprocessen, precisering av målen .....   | 48        |
| 4.4.7    | Respons om programmet för deltagande och bedömning .....                    | 48        |
| 4.5      | Alternativ till detaljplanebeslutet och deras konsekvenser .....            | 49        |
| 4.5.1    | Beskrivning och gallring av de preliminära alternativen .....               | 49        |
| 4.6      | Redogörelse för detaljplaneutkastet .....                                   | 50        |
| 4.6.1    | Utkastalternativ .....                                                      | 51        |
| 4.6.2    | Kvartersområden .....                                                       | 55        |
| 4.6.3    | Gatuområden .....                                                           | 57        |
| 4.6.4    | Trafikområden .....                                                         | 58        |
| 4.6.5    | Parkering .....                                                             | 58        |
| 4.6.6    | Övriga områden .....                                                        | 59        |
| 4.6.7    | Detaljplanebestämmelser .....                                               | 59        |
| 4.6.8    | Utlåtanden och åsikter som inkommit under beredningsskedet .....            | 59        |
| 4.6.9    | Övervägande efter utkastskedet .....                                        | 59        |
| 4.6.10   | Utlåtanden som inkommit medan planförslaget varit offentligt framlagt ..... | 59        |
| 4.6.11   | Övervägande efter förslagsskedet .....                                      | 59        |
| <b>5</b> | <b>REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN .....</b>                                   | <b>59</b> |
| 5.1      | Planens struktur, dimensionering och områdesreserveringar .....             | 59        |
| 5.1.1    | Dimensionering och service .....                                            | 59        |
| 5.1.2    | Kvartersområden .....                                                       | 59        |
| 5.1.3    | Övriga områden .....                                                        | 59        |
| 5.1.4    | Gatuområden .....                                                           | 59        |
| 5.1.5    | Trafikområden .....                                                         | 59        |
| 5.2      | Uppnående av målen för miljöns kvalitet .....                               | 59        |
| 5.3      | Planens konsekvenser .....                                                  | 60        |
| 5.3.1    | Konsekvenser för servicen och rekreationsanvändningen av området .....      | 60        |
| 5.3.2    | Samhällsekonomiska konsekvenser .....                                       | 60        |
| 5.3.3    | Kommersiella konsekvenser .....                                             | 61        |
| 5.3.4    | Konsekvenser för boendet .....                                              | 62        |
| 5.3.5    | Konsekvenser för vindförhållanden .....                                     | 62        |
| 5.3.6    | Skuggeffekter .....                                                         | 67        |
| 5.3.7    | Konsekvenser för den byggda miljön .....                                    | 68        |
| 5.3.8    | Konsekvenser för naturen och naturmiljön .....                              | 71        |
| 5.3.9    | Konsekvenser för trafiken .....                                             | 71        |
| 5.3.9.1  | Trafikutredning .....                                                       | 72        |
| 5.3.9.2  | Utredning av buller och vibrationer från trafiken .....                     | 75        |
| 5.3.10   | Konsekvenser för specialtransporter .....                                   | 75        |
| 5.3.11   | Konsekvenser för gång och cykling .....                                     | 76        |
| 5.3.12   | Konsekvenser för kollektivtrafiken .....                                    | 79        |
| 5.3.13   | Tillgänglighet och nåbarhet .....                                           | 80        |
| 5.3.14   | Risik kartläggning .....                                                    | 80        |
| 5.4      | Störande faktorer i miljön .....                                            | 81        |
| 5.5      | Namn .....                                                                  | 81        |
| <b>6</b> | <b>GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN .....</b>                                   | <b>82</b> |
| 6.1      | Planer som styr och illustrerar genomförandet .....                         | 82        |
| 6.2      | Genomförande och tidtabell .....                                            | 82        |

## 2 SAMMANDRAG

### 2.1 OLIKA SKEDEN I PLANPROCESSEN

Detaljplaneändringen är betydande till sina konsekvenser. Därför förs det material som läggs fram till stadsmiljönämnden för godkännande i alla skeden av planprocessen.

#### Anhängiggörande av detaljplanen:

Planändringen inleddes genom stadsmiljönämndens beslut 15.12.2021 i samband med godkännandet av planläggningsöversikten för 2022. Detaljplaneprocessen inleddes 19.10.2022 då stadsmiljönämnden fattade beslut om att programmet för deltagande och bedömning (PDB) ska läggas fram. Om anhängiggörande meddelades 2.11.2022 i samband med att programmet för deltagande och bedömning lades fram.

#### Program för deltagande och bedömning (PDB) MarkByggL 63 §:

Det 10.10.2022 daterade programmet för deltagande och bedömning var i enlighet med stadsmiljönämndens beslut framlagt under perioden **2.11–1.12.2022**. Inom utsatt tid lämnades det in 11 åsikter och 13 utlåtanden om programmet. Responsen om programmet för deltagande och bedömning med Planläggningens bemötanden har sammanställts i en separat bilaga (rapport om växelverkan).

#### Hörande i beredningsskedet (planutkast) MarkByggL § 62, MarkByggF § 30:

Planutkastet och det reviderade programmet för deltagande och bedömning har genom stadsmiljönämndens beslut (24.5.2023) lagts fram för perioden **8.6–30.6.2023**. Detta kungjordes i Vasa stads officiella kungörelsetidningar (Ilkka-Pohjalainen, Vasabladet), på stadens officiella anmälning- och informationskanaler samt på Planläggningens webbplats [www.vasa.fi/planlaggning](http://www.vasa.fi/planlaggning). X åsikter och x förhandsutlåtanden om detaljplaneutkastet och det 17.5.2023 daterade programmet för deltagande och bedömning lämnades in.

#### Offentligt framläggande (detaljplaneförslag)/utlåtanden MarkByggL 65 §, MarkByggF 27–28 §:

Detaljplaneförslaget lades fram offentligt **xx.x–xx.x.2023** genom beslut av stadsmiljönämnden (xx.xx.2023) **–xx.x.2023**. Information om framläggandet gavs på samma sätt som i utkastskedet. X åsikter och x utlåtanden om detaljplaneförslaget lämnades in.

#### Lagakraftvunnen detaljplan MarkByggL 188 § 5 mom., kommunallagen 140 §:

Stadsstyrelsen lägger på sitt sammanträde xx.xx.2024 fram detaljplaneändringen och tomtindelningen för godkännande i stadsfullmäktige. Stadsfullmäktige godkänner detaljplanen på sitt sammanträde xx.xx.xxxx, och efter besvärstiden kungörs att planen har vunnit laga kraft.

### 2.2 Detaljplanens innehåll

Genom detaljplanen ändras områdets användningsändamål och byggrätten på området ökas. Fabriksverksamheten kommer att ersättas med verksamhet som är typisk för centrumområden: boende, arbetsplatser, service, samlingslokaler och affärsutrymmen. De nordligaste och västligaste av de kvartersområden som bildas genom planen planläggs för bostadsvåningshus. I områdets södra del, invid Storalånggatan, eftersträvas annan verksamhet än boende. På området görs en utrymmesreservering för ett daghem.

Detaljplanen omfattar även park- och vattenområden vid Metviksstranden. I detaljplanen fastställs vattenområdets gräns och eventuella framtida utfyllnader. Vattenområdet lämpar



sig inte för rekreation på grund av dålig vattenkvalitet, men i detaljplanen undersöks strandområdenas användningsändamål och rutter.

På området mellan Metviksstranden och Träskgatan har det tidigare planlagts stora parkeringsområden för Wärtsiläs behov samt ett kvartersområde för kontorsbyggnader. En del av dem har förverkligats och en del är områdesreserveringar i detaljplanen. När användningsändamålet ändras kommer parkeringsplanerna att minska och omvandlas endera till parker eller kvartersområden beroende på utkastalternativ. Invid Träskgatan görs reserveringar för allmänna parkeringsområden för användare av Metviksparken. Parkeringen för bostadsvåringshus, arbetsplatser, affärslokaler och samlingslokaler placeras på kvartersområdena. Eftersom en hög byggnadsexploatering eftersträvas på området, genomförs parkeringen som strukturell parkering på kvartersområdena och i parkeringsanläggningar som reserveras för sambruk i kvarteren.

Genom detaljplanen skyddas det mest värdefulla byggnadsbeståndet på området.

## 2.3 Genomförande av detaljplanen

Avsikten är att detaljplanen ska vara klar under 2024, och efter det kan bygglovsförfarandet i fråga om planområdet och förverkligandet av det stegvis starta.

En förutsättning för att detaljplanen genomförs är att industriverksamheten upphör på område, de förorenade markområdena saneras och infrastruktur anläggs.

I markanvändningsavtalet, som ingås i planförslagsskedet och godkänns samtidigt med den slutgiltiga planen, avtalar staden och markägaren på området om ansvarsfördelningen och tidtabellerna för genomförandet. Bostadsbyggandet på området samt den uppskattade tidtabellen för uppförandet av bostäderna beaktas i den kommande uppdateringen av stadens genomförandeprogram för markanvändningen.

### 3 UTGÅNGSPUNKTER

#### 3.1 UTREDNING OM FÖRHÅLLANDENA PÅ PLANERINGSOMRÅDET

##### 3.1.1 Allmän beskrivning av området



Planeringsområdet fotograferat från Metviksparken. Foto: Kimmo Makkonen



Planeringsområdet fotograferat från Brändö bro. Foto: Kimmo Makkonen



Planeringsområdet fotograferat från Brändö. Foto: Sami Peltoniemi

### 3.1.1.1 *Anknytning till omgivningen*

Även om området praktiskt taget är beläget i stadskärnan av Vasa, skiljer det sig märkbart från det övriga centrumområdet vad gäller användningsändamål, omfattning och stadsbild. På området finns stora fabriksbyggnader och stora parkerings- och lastområden som vanligtvis inte längre finns i stora och medelstora städer i Finland nuförtiden.

Området är beläget på en central och synlig plats där Vasa centrum, Vöråstan och Brändö möts. Särskilt från Metvikens norra strand i Brändö öppnar sig en direkt vy med lång utsikt mot området. I norra delen av fabriksområdet bildar byggnaderna en balanserad och enhetlig horisontal helhet. Områdets landmärken är motorlaboratoriet i fabriksområdets västra del med dess skorsten och behållare. Landskapsmässigt hör de tydligt till det industriella landskapet invid järnvägen och stränderna.



*Från Metviken och Brändö öppnar sig en fri utsikt över området. Fotot är taget från Pappersbron.*

I öster avgränsas området direkt av stadsdelen Vöråstan som praktiskt taget enbart är ett bostadsområde. I Vöråstan har många gamla träbyggnader bevarats och stadsdelen anvisas på de högre plannivåerna som en på landskapsnivå eller lokalt värdefull områdeshelhet. Även inom området som ska planläggas finns det äldsta byggnadsbeståndet i den minsta skalan längs Storalånggatan.

Då området i öst ansluter sig direkt till Vöråstan, blir det söderifrån sett ett randområde till centrum. Järnvägen, Bangatan och de parkeringsplaner som är belägna mellan dem bildar ett tiotals meter brett tomt område som skiljer planeringsområdet från stadskärnan. På området mellan järnvägen och Bangatan finns VR:s gamla byggnader som representerar samma stil och tidsålder från slutet av 1800-talet som de äldsta byggnaderna på Wärtsiläs område.

Till området som ska planläggas hör förutom fabriksområdet även park- och vattenområden i Metviken, som utgör en miljö som helt och hållet är skapad av människan. Strandområdena har under olika tidpunkter byggts på schaktmassor. På de strandområden som är belägna närmast Wärtsiläs fabrik har det vuxit upp ett videsnår och unga björkar. På vattenområdet har det bildats en del vass.

I nuläget fungerar de parkområden som finns inom detaljplaneavgränsningen främst som parkeringsområden för Wärtsilä. I de norra delarna av planavgränsningen och till norr om den finns Metviksparken som under de senaste decennierna har utvecklats till en lek- och vistelseområde.





*Hur området ansluter sig till Vöråstans trähusstadsdel. Fotot är taget från Metviksparken rakt mot Storalånggatan.*



*Hur området ansluter sig till stadskärnan. Fotot är taget från huvudbiblioteket västerut.*



*Hur området ansluter sig till stadskärnan. Fotot är taget från huvudbiblioteket norrut.*



### 3.1.1.2 *Områdets användningshistoria i korthet*

År 1852 när Gamla Vasa brann fanns Klemetsö bys hamn med hamnbodar på planläggningsområdet. Hamnen fanns på området mellan nuvarande Träskgatan och Fiskaregatan. Även under Nya Vasas, eller Nikolajstads, första år fungerade området som fiskehamn och fiskemarknad. Då området till följd av järnvägsbyggandet tvångsinlöstes för järnvägens behov flyttades fiskeförsäljningen till den nuvarande Fiskstranden. (Källa: Vasa stads historia IV, s. 642) Efter detta har området varit järnvägs- och fabriksområde samt en kommunal avstjälningsplats kring åren 1930–1950. Under krigstiden fanns det en granatfabrik på området.

VR:s första byggnader uppfördes på området på 1890-talet. Områdets norra del togs i industriellt bruk ungefär samtidigt. År 1894 grundade bröderna Eskelin Metvikens Mekaniska Verkstad på Metvikens södra strand. Verksamheten var anknuten till Wasa Mekaniska Verkstad, som fanns i Brändö hamn och hade grundats redan 1881. Senare blev Wasa Mekaniska Verkstad och bland annat Wasa Tekno-Kemiska Fabrik, som fanns på Skräddargrund, en del av Metvikens Mekaniska Verkstad. Metvikens Mekaniska Verkstad blev konkursdrabbad år 1935 och Wärtsilä köpte företaget. (Källa: Vasa stads historia IV, s. 278-280)

Det nyare byggnadsbeståndet är i huvudsak beläget i de västra delarna. Av de gamla byggnaderna i de norra delarna har en del redan ersatts med nybyggande och en del står kvar och har blivit inneslutna i 2-fabriken när den har expanderat. Wärtsilä har byggt nytt byggnadsbestånd på området sedan 1960-talet. Den nyaste byggnaden är monteringshallen från 2008 invid Storalånggatan.

Områdets strandlinje har förändrats dramatiskt under de senaste hundra åren på grund av landhöjningen och mänsklig verksamhet. I början av 1900-talet bestod de västligaste delarna av området som ska planläggas av vattenområden. Järnvägs- och fabriksområdena på Storalånggatan låg vid vattnet under byggtiden. På 1920-talet hade man byggt en väg, den så kallade Pappersbron, mellan Brändö bro och Fiskaregatan, som skilde Wärtsiläs nuvarande parkering från övriga Metviken till en separat vattenbassäng. Kring åren 1930–1950 tjänade områdets västra del som en kommunal avstjälningsplats. På 1950-talet fylldes området med jordmaterial efter att deponeringsverksamheten upphört.

Strandlinjen ändrades ännu mer i början av 1900-talet då det gjordes omfattande muddringar i Metviken. Muddringarna omfattade hela Metvikens södra del. Målet var att öka vattenvolymen i Metviken för att vatten skulle kunna utnyttjas som kondensvatten i Wärtsiläs fabrik. Vattendjupet i Metviken ökades och muddermassorna spreds ut på stränderna. Vattenområdets totala areal minskade från cirka 28 hektar till 18 hektar men vattenvolymen ökade med 50 procent. De största utfyllnaderna gjordes norr om Wärtsiläs fabriksområde där strandlinjen flyttades cirka hundra meter. I samband med detta utvidgades Brändö brobank längre österut och avloppsledningarna förnyades på den östra sidan av bron.

Metvikens stränder har efter detta utvecklats som parkområden.



1934 (Bild: paikkatietoikkuna.fi)



1955 (Bild: paikkatietoikkuna.fi)



1972 (Bild: paikkatietoikkuna.fi)



1994 (Bild: paikkatietoikkuna.fi)



2007 (Bild: paikkatietoikkuna.fi)



2022 (Bild: paikkatietoikkuna.fi)

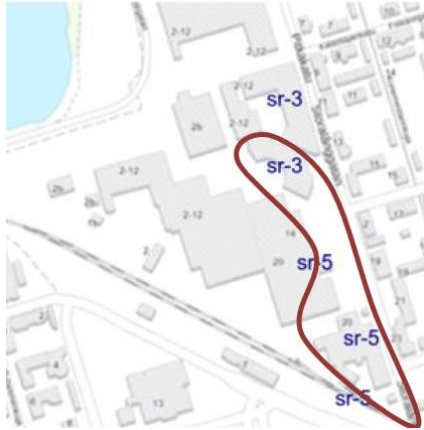


### 3.1.2 Byggd miljö

I utredningen av den byggda kulturmiljön identifierades tre byggnadshelheter på granskningsområdet:

- VR:s verkstadsbyggnader
- Wärtsiläs fabriksbyggnader 1 och 2
- Wärtsiläs fabriks nyare byggnadsbestånd

#### 3.1.2.1 VR:s verkstadsbyggnader



VR:s maskinverkstadsbyggnader bildar en tidsmässigt och stilistiskt enhetlig helhet som påverkar landskapet kring Storalånggatan och Bangatan. Byggnaderna representerar den dekorativa tegelarkitekturen på industribyggnader från sent 1800-tal. Också magasinsbyggnaderna söder om järnvägen hör till samma helhet, även om de är belägna utanför planavgränsningen.

LOKSTALLET (1890-talet, VR:s Bantekniska byrå)

Ändringar 2013 NAC-arkitehdit



*Lokstallets gamla vattentorn till vänster, lokstallets innergård till höger.*

SMEDJAN (1890-talet, VR:s Bantekniska byrå)

Ändringar 2007 Arkkitehtitoimisto Nurminen Antila & Co Oy



*Rödtegelbyggnaden är smedjan, den grå byggnaden är monteringshallen.*

VEVSTAKSFABRIKEN (1890-talet, VR:s Bantekniska byrå)

Utbyggnad 1977, Arkkitehtitoimisto Gripenberg Oy

Ändringar 1996–1998, Arkkitehtitoimisto Nurminen Antila & Co Oy

Byggnaden är belägen i områdets södra spets i korsningen av Storalånggatan och Bangatan. Den är en viktig del av fabriksområdets historiska helhet och gatuvyn på Storalånggatan.



*Vevstaksfabriken fotograferad från innergården.*

TRANSFORMATORBYGGNADEN (1927, arkitekt okänd)

*Vy från Storalånggatan. Transformatorbyggnaden i förgrunden till vänster, vevstaksfabriken till höger. Foto: Ramboll.*

### 3.1.2.2 Wärtasiläs fabriksbyggnader 1 och 2



Wärtasiläs fabriksbyggnader 1 och 2 är Metvikens Mekaniska Verkstads gamla byggnader från tidigt 1900-tal och Wasa Mekaniska Verkstads byggnader från sekelskiftet 1800–1900. Byggnaderna är belägna i Storalånggatans norra del. Båda fabriksbyggnaderna är helheter av industribyggnader som tagit form under 1900-talet och på vilka områdets historiska utvecklingsskeden kan urskiljas. Byggnadshelheten är av stor landskapsmässig betydelse för när- och fjärrlandskapet.



GAMLA FABRIKEN ELLER 1-FABRIKEN (1913, A. W. Stenfors)

1915–1921 A. W. Stenfors

1915, Lönnqvist

1918, E. Finell

1920, Bruun

1943–1948, 1956, 1962, 1977, Wärtsilä Ab Byggnadsavdelningen

2000–2002, Arkkitehtitoimisto Nurminen Antila &amp; Co Oy

Det har gjorts många ändringar i byggnaden och flygeln mot innergården har rivits helt. Helhetsgestalten är emellertid oförändrad. Byggnaden är en viktig del av gatuvyn på Storalånggatan och den historiska helhet som Wärtsiläs fabriksområde bildar.



*Gamla fabriken eller 1-fabriken.*

2-FABRIKEN (1944–1999, flera arkitekter)

Wärtsilä Ab:s Byggnadsavdelning 1944, 1958, 1962, 1967

Arkkitehtitoimisto Jaakko ja Antti Tähtinen 1975

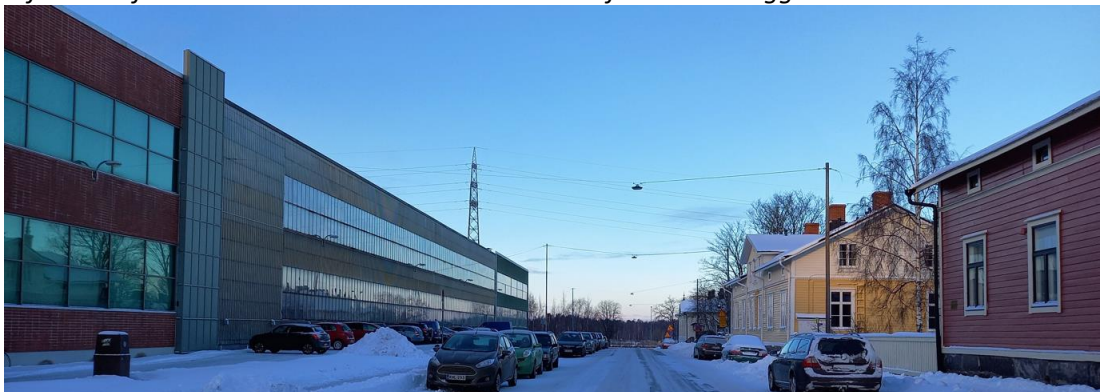
Arkkitehtitoimisto Nurminen Ky 1982 och 1997

Arkkitehtitoimisto Nurminen Antila &amp; Co Oy 1999

Helheten består av ett flertal högklassiga byggnadsdelar som var och en representerar sin tidsperiod. De äldsta av dem är Wasa Mekaniska Verkstads och Vasa Granatfabriks byggnader från 1940-talet. Byggnaden har byggts ut kraftigt från och med 1960-talet. 2-fabriken är något av ett landmärke på området. Dess betydelse för stadsbilden är stor i synnerhet mot Storalånggatan och Träskgatan.

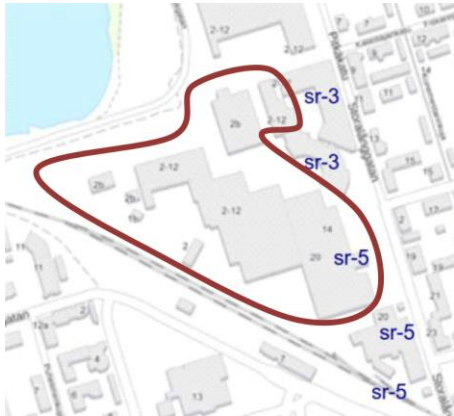


*2-fabriken från väster. Foto: Ramboll. Fotot nedan från Storalånggatan.*





### 3.1.2.3 Wärtasiläs fabriks nyare byggnadsbestånd



Wärtasiläs fabriks nyare byggnadsbestånd finns i de västra delarna av området. Var och en av byggnaderna representerar sin tids moderna och högklassiga fabriksarkitektur. Byggnaderna har uppförts mellan 1960- och 2000-talet. Byggnadsgruppen är av stor landskapsmässig betydelse.

#### FABRIKSBYGGNADEN (1981–2007)

Fabriksbyggnaden har uppförts stegvis. På den kan urskiljas konstruktioner, färger och stilistiska drag från olika tidsperioder. I den kulturhistoriska utredningen lyfts Diesellaboratoriet fram som en synnerligen högklassig representant för industriarkitekturen.



Av schemat framgår delarna av olika ålder i byggnadshelheten. Bild: Ramboll.

W20-FABRIKEN (1981 Antti Tähtinen Oy)

ÖVERLÅTELSECELLEN (1995 Arkkitehtitoimisto Nurminen & Co Oy)



Fabriksbyggnaden fotograferad från Bangatan. Diesel-laboratoriet och överlåtelsecellen till vänster på fotot. Delen i rött tegel i mitten är W20-fabriken. Längst till höger på fotot syns monteringshallen.

DIESELLABORATORIET (1985 Annikki Nurminen Ky)

Laboratoriet och dess skorsten bildar ett tydligt landmärke som utgör en del av den industriella helheten invid järnvägen och i Brändö. Fabriksskorstenen är cirka 61 meter hög över havet.

I den kulturhistoriska utredningen lyfts Diesellaboratoriet fram som en synnerligen högklassig representant för industriarkitekturen.



*Diesellaboratoriet fotograferat från parkeringsplatsen i väster.*

LAGRET (2005)

Lagerbyggnaden står bredvid Diesellaboratoriet och bildar en gräns mellan fabriksområdet och parkeringsplanen. Lagret anges med en röd pil på bilden ovan.

MONTERINGSHALLEN (2007 Arkkitehtitoimisto Nurminen Antila & Co Oy)

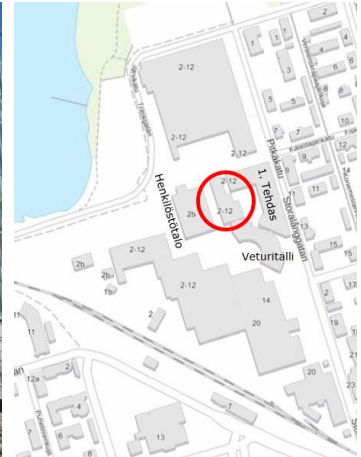


*Monteringshallen har byggts ihop med den gamla smedjebyggnaden och delvis kring den så att det har varit möjligt att bevara den skyddade byggnaden.*



## ANDRA NYARE BYGGNADER

Andra nyare byggnader är försändelseterminalen (1987 Arkkitehtitoimisto Nurminen & CO Oy), personalhuset (Arkkitehtitoimisto Annikki Nurminen), portbyggnaden och de mindre lagerbyggnaderna på området.



Försändelseterminalen till vänster och dess läge inom fabriksområdet till höger. Foton: Ramboll.



Personalhusets västra fasad på fotot till vänster. På fotot till höger syns försändelseterminalen till höger och personalhuset till vänster. Foton: Ramboll



Fasaderna på portbyggnaden från 1970-talet har bevarats bra. Arkitekten är okänd.



### 3.1.3 Den byggda kulturmiljöns värden

#### 3.1.3.1 Skyddsobjekt/fornminnen

På området som ska planläggas har inga fornminnen hittats.

#### 3.1.3.2 Inventeringar



Bilden visar när byggnaderna på området har blivit färdiga.

*Röda:* → 1920

*Gula:* 1920–1940

*Orange:* 1940–1960

*Blåa:* 1960–1980

*Gröna:* 1980–2000

*Vita:* 2000 →

Som bakgrundsutredning till detaljplanen utarbetades år 2021 en utredning om den byggda kulturmiljön (Ramboll Finland Oy). Det befintliga byggnadsbeståndets eventuella skyddsvärden behandlades i en arbetsgrupp med representanter för Ramboll, Österbottens museum, Planläggningen, Byggnadstillsynen och Hussektorn. Även markägaren var representerad under mötet. Utredningen med anslutande objektskort finns som bilaga till detaljplanebeskrivningen (endast på finska).

Enligt utredningen utgör hela området ett representativt exempel på industriarkitektur där det har bevarats högklassiga industribyggnader från olika tidsperioder, allt från tegelarkitekturen under sent 1800-tal till modernt elementbyggnande.

I utredningen ges rekommendationer som gäller enskilda byggnader. Därtill ges rekommendationer om hur man vid planeringen av nybyggandet bör beakta det befintliga byggnadsbeståndet, landskapet och gatuvyerna. Områdets betydelse för stadsbilden är stor i synnerhet i riktning mot Storalånggatan och Träskgatan, där byggnaderna bildar ett tydligt landmärke.

**Rekommendation för Storalånggatan:** Småskaligt kompletterande byggande som gör gatuummet enhetligt

**Rekommendation för Fiskaregatan:** Småskaligt kompletterande byggande som gör gatuummet enhetligt

**Rekommendation för Bangatan:** Vid planeringen bör utsikterna över järnvägen samt stilen och skalan för VR:s gamla byggnader beaktas.

**Rekommendation för Träskgatan:** De öppna vyerna och de höga tornen och byggnaderna längre bort möjliggör en friare placering av och en friare skala för byggnaderna på Metviksstranden på Träskgatan.

Det ges skyddsrekommendationer för det äldsta byggnadsbeståndet på området. Det rekommenderas inga skyddsbestämmelser för nyare byggnader eller delar av dem, även om en del av dem har både byggnadshistoriska/arkitektoniska och stadsbildsmässiga värden. En för Wärtsiläs fabrik viktig tidsperiod under den senare hälften av 1900-talet faller därmed utanför skyddsbeteckningarna. Det finns även fördärvade byggnadsdelar i byggnaderna och dessa begränsar den framtida användningen. Det rekommenderas emellertid att man vid den fortsatta planeringen också överväger att bevara den moderna fabriksarkitekturen till den delen det med tanke på den kommande användningen är möjligt.

### **BYGGNADER SOM ENLIGT REKOMMENDATIONEN SKA SKYDDAS**

I utredningen rekommenderas att följande byggnader ska skyddas: gamla fabriken eller 1-fabriken, lokstallet, smedjan, vevstaksfabriken och transformatorbyggnaden. Skyddet motiveras på sidorna nedan.

Om byggnaden har något av följande värden anges detta med en bokstavsbezeichnung i parentes efter objektets namn:

B = byggnadshistoriska

H = historiska (bosättningshistoriskt värdefull, industri-, handels- och trafikhistoriskt värdefull, bildningshistoriskt värdefull, idéhistoriskt värdefull, personhistoriskt värdefull, socialhistoriskt värdefull)

L = landskapsmässiga/stadsbildsmässiga



*Gamla fabriken eller 1-fabriken på 1930-talet (Metvikens Mekaniska Verkstad) Foto: Wärtsilä Finland Oy*



*Gamla fabriken eller 1-fabriken på 1960-talet (Wärtsilä) Foto: Wärtsilä Finland Oy*

**Objekt 1: Gamla fabriken/1-fabriken (B, H, L)****Byggnadsår:** cirka 1913**Arkitekt:** A. W. Stenfors**Skyddsrekommendation:**

Det rekommenderas att byggnaden skyddas. De grundliga saneringar som görs på byggnaden ska bevara eller återställa dess kulturhistoriska värde.

**Motivering:**

Byggnadshistoriska värden: Byggnaden representerar sin tids industribyggande där byggnadens ursprungliga eller därmed jämförbara användning, byggnadssätt, arkitektur eller stil framträder och fortbestår. Olika konstruktioner, material och stilar som avspeglar den historia och kontinuitet som hänför sig till byggandet, byggnadsvården och byggnadens användning är synliga på byggnaden (historiska skikt). Byggnadens historiska värden hänför sig i synnerhet till Wärtsiläs industrihistoria och dess betydelse för Vasa stad och hela Finland. Byggnaden är av betydelse som vittnesbörd om en historisk händelse eller företeelse eller som ett sådant exempel som beskriver och ökar kunskapen om händelsen eller företeelsen (historiskt bevisvärde).

Bevarandegrad: Byggnadens gestalt har bevarats väl eller relativt väl. Byggnaden kan identifieras som en representant för sin tidsperiod.



*Smedjan till vänster, lokstallet till höger.*

**Objekt 2: Lokstallet (B, H, L)****Objekt 3: Smedjan (B, H, L)****Byggnadsår:** 1890-talet**Arkitekt:** VR:s Bantekniska byrå**Skyddsrekommendation för objekten 2 och 3:**

Det rekommenderas att byggnaden skyddas. De grundliga saneringar som görs på byggnaden ska bevara eller återställa dess kulturhistoriska värde.

**Motivering:**

Till det yttre ett representativt exempel på VR:s maskinverkstadsbyggande. Byggnadens ursprungliga eller därmed jämförbara användning, byggnadssätt och arkitektur framträder eller fortbestår. Trots att användningsändamålet ändrats är olika konstruktioner, material och stilar som avspeglar den historia och kontinuitet som hänför sig till byggandet, byggnadsvården och byggnadens användning synliga på byggnaden (historiska skikt).

Byggnadens historiska värden hänför sig i synnerhet till järnvägstrafikens historia och Wärtsiläs industrihistoria och till deras betydelse för Vasa stad. Byggnaden är av betydelse som vittnesbörd om en historisk händelse eller företeelse eller som ett sådant exempel som beskriver och ökar kunskapen om händelsen eller företeelsen (historiskt bevisvärde).



Bevarandegrad: Byggnadens gestalt har bevarats väl eller relativt väl. Byggnaden kan identifieras som en representant för sin tidsperiod, även om ändringen av användningsändamålet och utbyggnadsdelarna har fört med sig nya skikt på byggnaden.



Vasa Mekaniska Verkstads lokverkstad på 1930-talet. Foto: Finlands Järnvägmuseum



Vevstaksfabriken år 2021. Foto: Ramboll

#### **Objekt 4: Vevstaksfabriken (B, H, L)**

**Byggnadsår:** 1890-talet

**Arkitekt:** VR:s Bantekniska byrå

(1977, Arkkitehtitoimisto Gripenberg Oy,

1996–1998 Arkkitehtitoimisto Nurminen & Co Oy)

#### **Skyddsrekommendation:**

Det rekommenderas att byggnaden skyddas. De grundliga saneringar som görs på byggnaden ska bevara eller återställa dess kulturhistoriska värde. Inne i byggnaden har tekniska konstruktioner bevarats och det är önskvärt att dessa bevaras även framöver.

Skyddsrekommendationen gäller inte utbyggnadsdelen från 1970-talet, även om det är önskvärt att även den bevaras.

En del av de tidiga utbyggnadsdelarna i byggnadens södra och västra delar är utifrån deras användningshistorik förmodligen fördärvade. Det rekommenderas ytterligare utredningar för deras del innan skyddsbeslutet fattas.

#### **Motivering:**

Till det yttre är byggnaden ett representativt exempel på VR:s maskinverkstadsbyggande.

Olika konstruktioner, material och stilar som avspeglar den historia och kontinuitet som hänför sig till byggandet, byggnadsvården och byggnadens användning är synliga på byggnaden

(historiska skikt). Som exempel kan nämnas den betongelementfasad som belagts med tegelplattor på utbyggnadsdelen från 1970-talet. Den skiljer sig från helheten som ett representativt exempel på byggnadssättet under sin tidsperiod men minskar inte helhetens värde. Byggnadens historiska värden hänför sig i synnerhet till järnvägstrafikens historia och Wärtsiläs industrihistoria och till deras betydelse för Vasa stad. Byggnaden är av betydelse som vittnesbörd om en historisk händelse eller företeelse eller som ett sådant exempel som beskriver och ökar kunskapen om händelsen eller företeelsen (historiskt bevisvärde). Bevarandegrad: Byggnadens gestalt har bevarats väl eller relativt väl. Byggnaden kan identifieras som en representant för sin tidsperiod, även om ändringen av användningsändamålet och utbyggnadsdelarna har fört med sig nya skikt på byggnaden.



*Transformatorbyggnaden fotograferad från Wärtsiläs tomt. Foto: Ramboll.*

#### **Objekt 5: Transformatorbyggnaden (B, H, L)**

**Byggnadsår:** 1927

**Arkitekt:** -----

#### **Skyddsrekommendation:**

Det rekommenderas att byggnaden skyddas. De grundliga saneringar som görs på byggnaden ska bevara eller återställa dess kulturhistoriska värde.

#### **Motivering:**

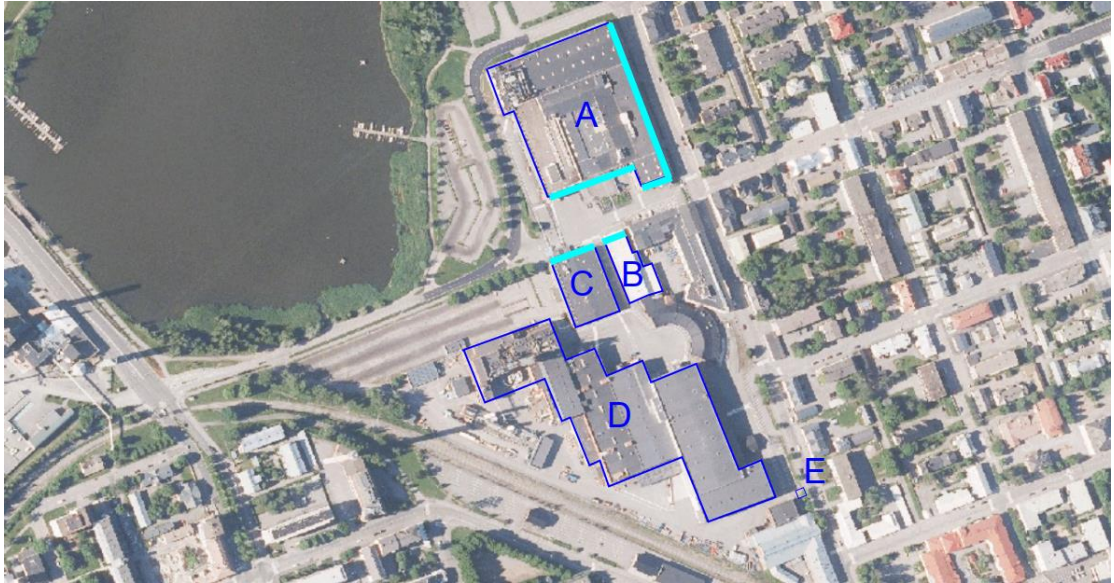
De byggnadshistoriska värdena hänför sig i synnerhet till ursprungligheten. Byggnadens ursprungliga eller därmed jämförbara användning, byggnadssätt och arkitektur framträder eller fortbestår. Byggnaden vittnar om den tekniska utvecklingen under sin tid. Den representerar en byggnadstyp som en gång i tiden var vanlig men som numera blivit allt mera sällsynt.

Bevarandegrad: Bevarats bra till det yttre.

#### **BYGGNADER FÖR VILKA DET INTE GES NÅGON SKYDDSREKOMMENDATION**

I utredningen konstateras att även de nyare byggnaderna på området har historiska, byggnadshistoriska eller landskapsmässiga värden, dock inte sådana som skulle kräva skydd.

När de slutgiltiga skyddsbesluten övervägs bör man utöver det som tagits upp i kulturmiljöutredningen även beakta 57 § i markanvändnings- och bygglagen där det föreskrivs att skyddsbestämmelserna ska vara skäligen för markägaren.



Det anvisas inte någon skyddsbeteckning för 2-fabriken (A), försändelseterminalen (B), personalhuset (C), den största fabrikskelheten (D), portbyggnaden (E) eller för lagerbyggnaderna på området.

I utredningen ges följande rekommendationer för den fortsatta planeringen av området:

- 2-fabriken, personalhusets och försändelseterminalens inverkan som avgränsar gaturnummet på Fiskaregatan och Storalånggatan ska tas i beaktande. Anges med turkos på bilden nedan.
- Portbyggnaden representerar en byggnadstyp som blir allt mera sällsynt. Det är ändå önskvärt att den bevaras.
- Det rekommenderas att delar av fabriksbyggnaden (D) bevaras, bara det är möjligt tekniskt och med tanke på den framtida användningen.

### 3.1.3.3 Skyddsbestämmelser i utkastskedet

Slutsatserna i den kulturhistoriska utredningen har gått igenom under ett möte mellan Österbottens museum och Vasa stads Planläggning år 2023. Där kom man fram till att det i utkastskedet ska anvisas samma skyddsbeteckning för samtliga byggnader:

#### sr-3: Byggnad som ska skyddas

*Arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefull byggnad*

*Byggnaden får inte rivas. I byggnaden får utföras sådana tillbyggnads- eller ändringsarbeten som inte fördärvar dess arkitektoniska eller kulturhistoriska värde eller stil. Om sådana åtgärder som strider mot denna målsättning tidigare utförts i byggnaden bör man sträva efter att i samband med ändringsarbete reparera byggnaden på ett sätt som anpassar sig till stilen. I alla utrymmen som finns innanför de skyddade byggnadernas mantel kan rum i enlighet med huvudanvändningsändamålet placeras.*

*Vid planering av ändringar bör museimyndigheten höras.*

*Det höga utrymmet inomhus i vevstaksfabrikens fabrikshall och de konstruktioner som finns där (bärande stålkonstruktioner och andra tekniska konstruktioner i utrymmet) ska bevaras. Lokstallets vattentorn, skorsten och det gemensamma rumsarrangemang som lokbåsen bildar ska bevaras.*

Det är möjligt att under detaljplanearbetet göra ytterligare undersökningar i fråga om vevstaksfabrikens utbyggnadsdelar. Om det i någon av byggnadens utbyggnadsdelar upptäcks skadliga ämnen som utgör ett hinder för att byggnaden hålls i ändamålsenlig användning kan delen i fråga avgränsas utanför skyddet.



### 3.1.4 Naturmiljön

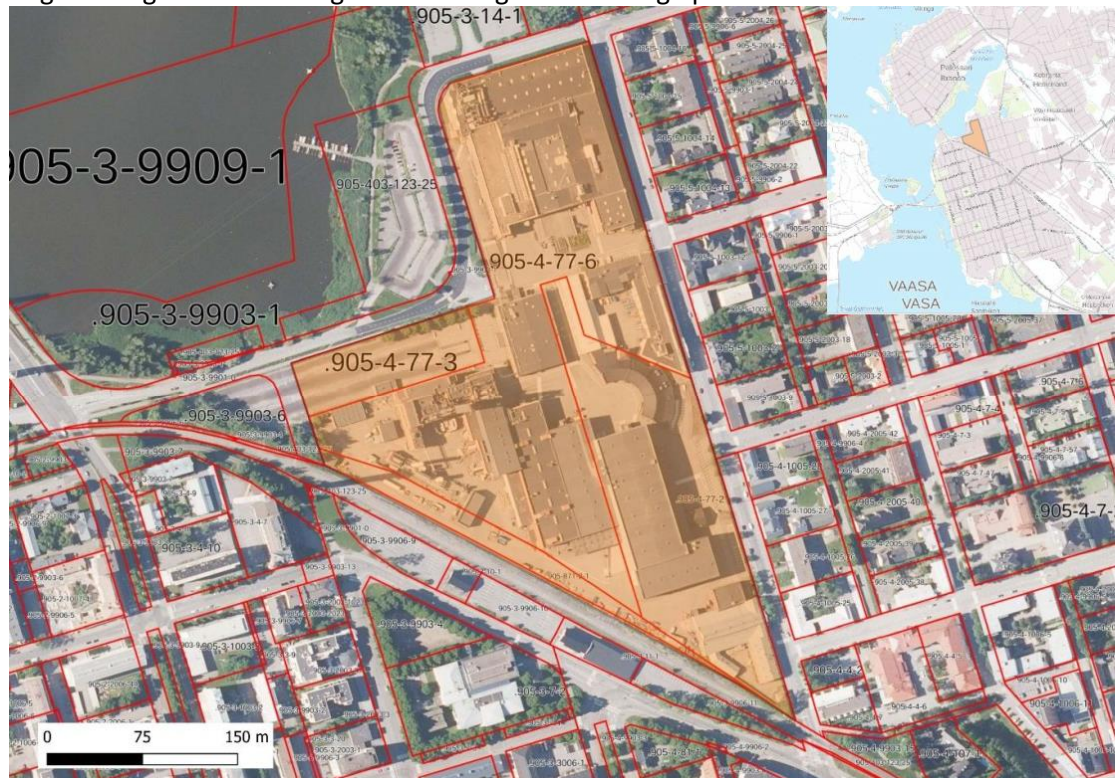
På planläggningsområdet finns ingen miljö i naturtillstånd och inga egentliga skogbevuxna områden. Wärtasiläs fabriksområde är i sin helhet täckt av byggnader eller bebyggd asfalt- eller bebyggd grusbelagd miljö. Inte heller vatten- och parkområdena är i naturtillstånd, utan de är kraftigt bearbetade av människan. Metvikens strandområde är ett parkliknande grönområde som används för rekreation. Såväl på Wärtasiläs fabriksområde, parkområdet som vattenområdet finns förorenad mark.

För detaljplanen har naturutredningar gjorts såväl på Wärtasiläs fabriksområde som på strandområdena som är i stadens ägo.

Det påträffades inga enligt naturvårds-, skogs- eller vattenlagen skyddade naturtyper under utredningarna. Enligt Vasa stads skogsbruksplan 2020–2030 finns det inga naturtypsfigurer på området.

#### 3.1.4.1 Naturkartläggning på de kvartersområden som ägs av Wärtasilä

Avgränsningen av utredningsområdet anges med orange på bilden nedan.



Det gjordes tre fältbesök på området, 9.6.2021, 4–5.8.2021 och 18–19.8.2021.

#### Fåglar

Häckfågelbeståndet på Wärtasilätomten bestod till största delen av tättingar och måsfåglar samt av tärnor.

Det konstaterades minst 23 häckande arter inom utredningsområdet och i dess omedelbara närhet. Antalet par uppskattades till 43. Fågelarterna är typiska för urbana förhållanden.

I den nationella hotklassificeringen klassificeras av de arter som påträffats på området eller i dess omedelbara närhet tornseglare och gråsparv (*Passer domesticus*) som starkt hotade (EN) och sävsparv, skrattmå (Larus ridibundus) och ladusvala som sårbara (VU).

Ingen av arterna som påträffades på området kräver särskilt skydd, vilket borde beaktas vid markanvändningen. Det gäller emellertid att i samband med att verksamheten läggs ned på industritomten komma ihåg att byggnader inte får rivas mitt under häckningssäsongen, eftersom alla fåglar som upptäckts på området är fredade under häckningstiden.

### **Fladdermöss**

Det observerades inga fladdermöss under de aktiva fladdermösskartläggningarna. Industritomten är kraftigt belyst genom hela natten, vilket fladdermössen inte tycker om. Ljusa sommarnätter lockar inte heller i övrigt fladdermöss till öppna platser där de är utsatta för predatorer.

Den automatiska utrustningen observerade enstaka förbiflygningar under augustinätter. Utifrån materialet kan det anses att fladdermössaktiviteten är väldigt liten på området.

Det hittades inga platser där fladdermössen förökar sig eller rastar på området. I teorin kan byggnader och olika sprickor och hål i dem tjäna som platser för dagvila för fladdermössen, men belysta industribyggnader i aktiv användning är inte nödvändigtvis platser som lockar fladdermöss.

### **Övriga arter enligt habitatdirektivet (arterna i direktivet IV a)**

Förutom fladdermöss observerades det inga andra arter enligt bilaga IV a till habitatdirektivet på utredningsområdet, sådana som åkergroda, flygekorre eller olika trollsländor. Verkstadsområdet bildar inte några lämpliga habitat för dessa arter.

### **Slutsatser i utredningsarbetet**

Utredningsområdet är i sin helhet ett bebyggt, av människan skapat industriområde utan områden i naturtillstånd eller liknande områden eller objekt. De arter som förekommer på området är typiska för urbana förhållanden men det finns inga betydande artkoncentrationer på området. Under utredningen observerades inga särskilda naturvärden som borde beaktas vid den kommande planeringen av markanvändningen. Om avsikten är att riva några av de befintliga byggnaderna på tomten efter att verkstadsverksamheten upphört, borde rivningen ske utanför fåglarnas aktivaste häckningssäsong (april–juli, i byggnaderna häckar måsar och tärnor).



### 3.1.4.2 Naturkartläggning av stadsägda områden



*Avgränsningen av utredningsområdet med rött på en ortoflygbild.*

Det gjordes en naturkartläggning på strandområdena under fältsäsongen 2022. Det gjordes totalt 12 fältbesök på utredningsområdena 24.4–23.8.2022.

#### **Flygekorre**

På utredningsområdet hittades inga lämpliga livsmiljöer för flygekorre. Där finns ingen skog eller skogbevuxna förbindelser som lämpar sig för flygekorren och som ekorren kunde använda som sina förflytningsstråk eller habitat.

#### **Häckande fågelarter**

Fågelkartläggningarna gjordes 24.4, 13.5, 23.5, 25.5., 15.6 och 22.6.2022.

Totalantalet arter som observerades invid utredningsområdet var 31. För 21 av dessa tydde indexet för häckningssäkerhet till häckning (häckningssäkerhet 3–4). De häckande fågelarterna omfattade kulturarter som är vanliga på bebyggda områden samt fågelarter som förekommer på halvöppna buskmarker och stränder. Sådana var exempelvis hussvala, sävsparv och fiskmås.



På området observerades fisktärna och silvertärna, som är arter enligt bilaga I till EU:s fågeldirektiv (2009/147/EC). Av hotade fågelarter påträffades på området tornseglare, hussvala, gråsparv och gröfink, vilka klassificeras som starkt hotade (EN). Sårbara arter (VU) var skrattnås, ladusvala och sävsparv. Av de hänsynskrävande arterna (NT) observerades på området sädesärta, sävsångare och skata. (Hyvärinen m.m. 2019.)

### **Fladdermöss**

Under kartläggningarna observerades en fladdermus som definierades som nordisk fladdermus. Den flög i riktning med järnvägen mot stranden. Enskilda fladdermössobservationer på eller intill bebyggda områden är relativt vanliga i Vasaregionen.

### **Andra arter**

Utgående från fältinventeringarna bedömdes att det på utredningsområdet inte förekommer några andra i bilaga IV (a) till Europeiska unionens habitatdirektiv upptagna däggdjurs- och kräldjursarter eller groddjur (åkergroda).

### **Vattenområde**

I nuläget är Metvikens vattenkvalitet dålig och i dess bottensediment har halten tungmetaller konstaterats vara rätt stor. Vattenkvaliteten har trots allt förbättrats i Metviken sedan 1980-talet.

### **Slutsatser**

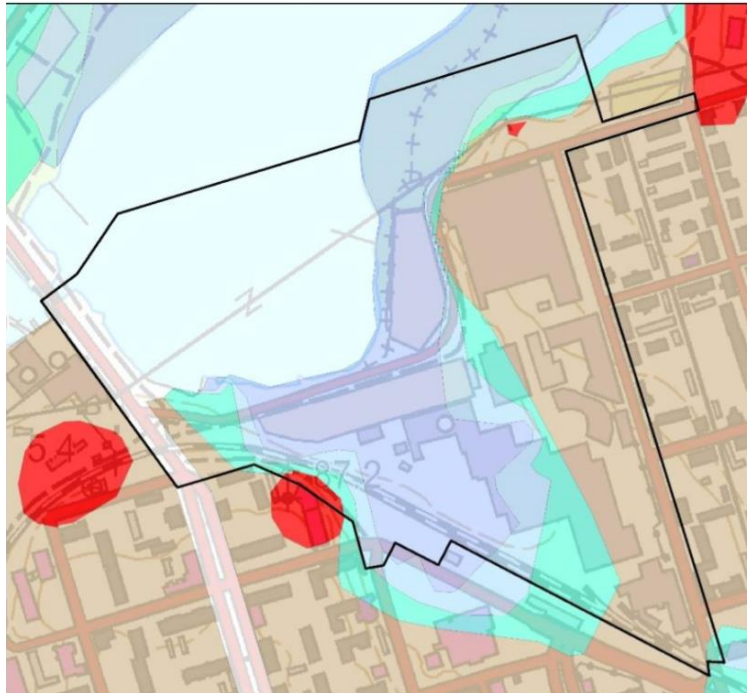
Utifrån fältkartläggningen föreslås det i rapporten följande slutsatser och ges följande rekommendationer för planeringen av markanvändningen:

- Ändringar i markanvändningen på planeringsområdet bedöms inte ha någon skadlig inverkan på flygekorrens eventuella förflyttningsstråk.
- De byggnaders inomhusutrymmen som ska rivas bör kontrolleras för fladdermössens eventuella daggömmor.
- Den fortsatta planeringen av området kan göras utan att fladdermössens födoområde eller förflyttningsstråk drabbas.

### 3.1.5 Landskapsstruktur, vattendrag och jordmån

#### Jordmån

Jordmånen består av morän på planeringsområdets östra kant och av olika typer av lera på de lägre områdena. Söder om järnvägen i sydväst samt invid Träskgatan i norr ligger berget nära markytan.



Rött: Berg  
Grönt: Grus  
Turkos: Lera  
Grått: Fylljord  
Brunt: Morän  
Lila: Styv lera  
Blått: Mager lera  
Ljusrött: Silt

#### Landskapsstruktur



Vattendelarna med rött, dalarna med grönt och vattendragen med blått på bilden.

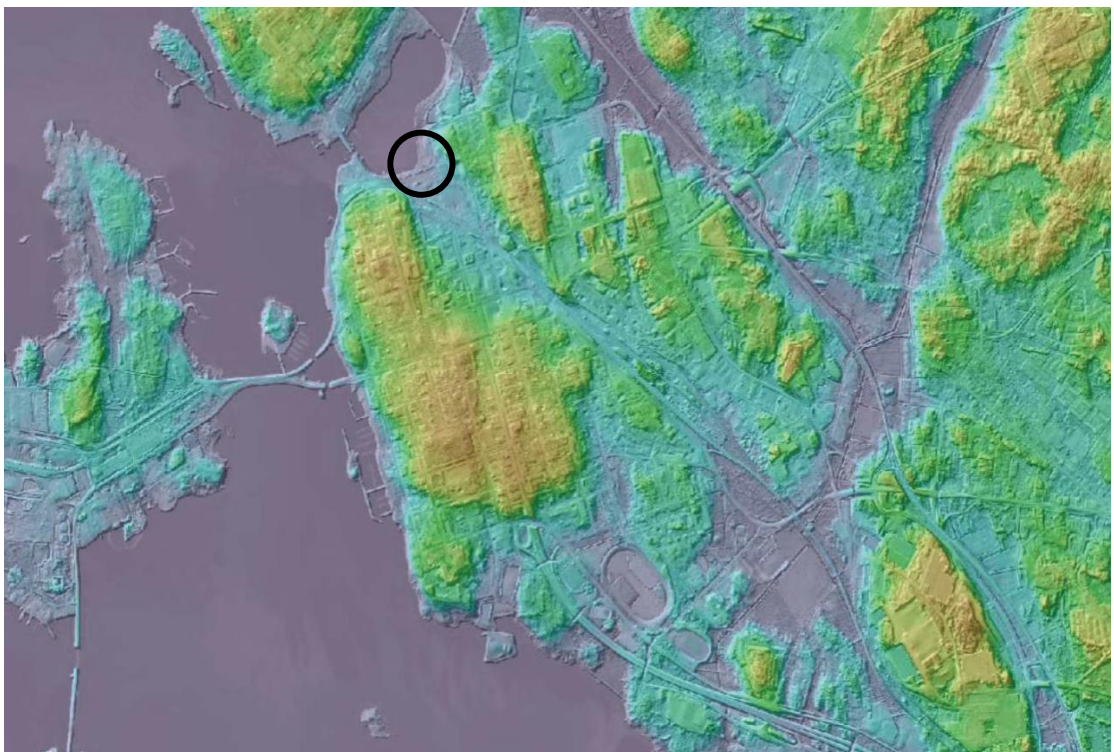


Landskapsstrukturen kan delas in i två gränsområden: de högsta ställena i landskapet, det vill säga vattendelarna, och dalbottnarna, vattenuppsamlingsområdena. Mellan gränsområdena finns en sluttningsszon som bäst tål de ändringar som exempelvis byggandet medför. I Vasas landskapsstruktur placerar sig planeringsområdet till största delen i Metvikens–Infjärdens ådal och delvis inom sluttningssonen som blir högre mot åsen från Klemetsö till Böle. En del av området som ska planläggas hör till Metvikens vattenområde.



Den högsta punkten på planeringsområdet finns invid korsningen av Stora-långgatan och Fiskaregatan. Dess höjdläge är cirka +9,5 meter över havet. Från denna punkt börjar terrängen stiga mot Vöråstan i öster och sjunka mot alla andra väderstreck: norr, söder och väster. Den lägst belägna punkten inom kvartersområdet som ska planläggas finns på Wårtsilås parkeringsplan på Träskgatan. Dess höjdläge är bara lite över +1 m.ö.h. Till vänster laserskanningsmaterialet där de varma färgtonerna står för högre belägna och de svalare för lägre belägna punkter.

Planeringsområdet är lågt beläget i förhållande till områdena däromkring. Vöråstans högsta punkt finns på gården till Onkilahden koulu invid korsningen av Berggatan och Vörågatan, cirka +16 m.ö.h. Den högsta punkten i Vasa centrum finns i sin tur vid ortodoxa kyrkan på kaserområdet, cirka +20 m.ö.h.

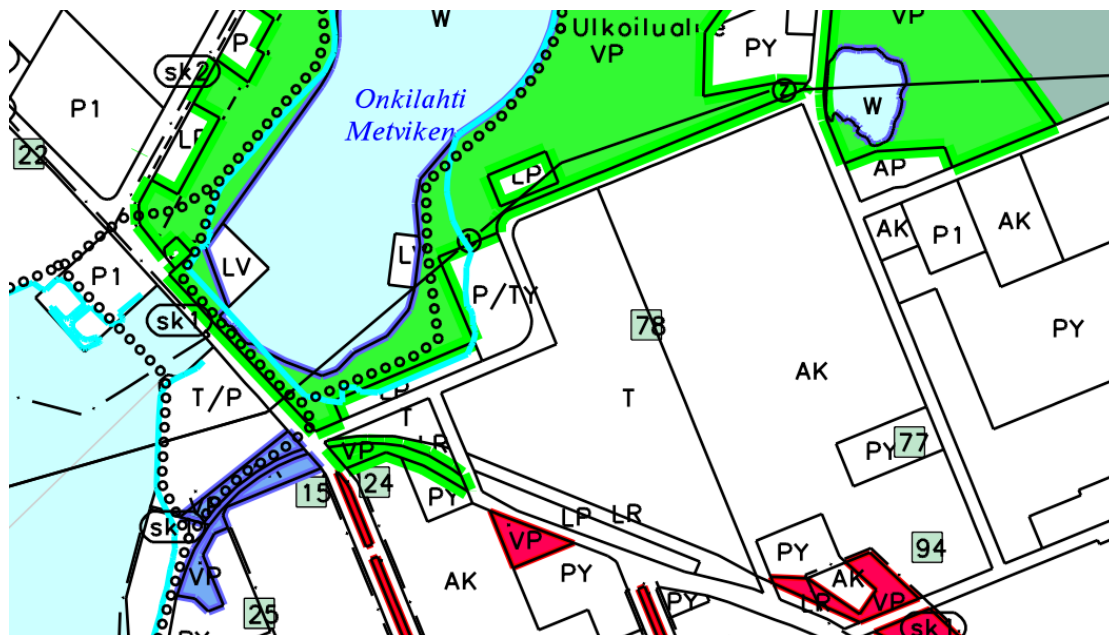


Vasas topografi. De orangefärgade punkterna ligger minst 15 meter över havet.



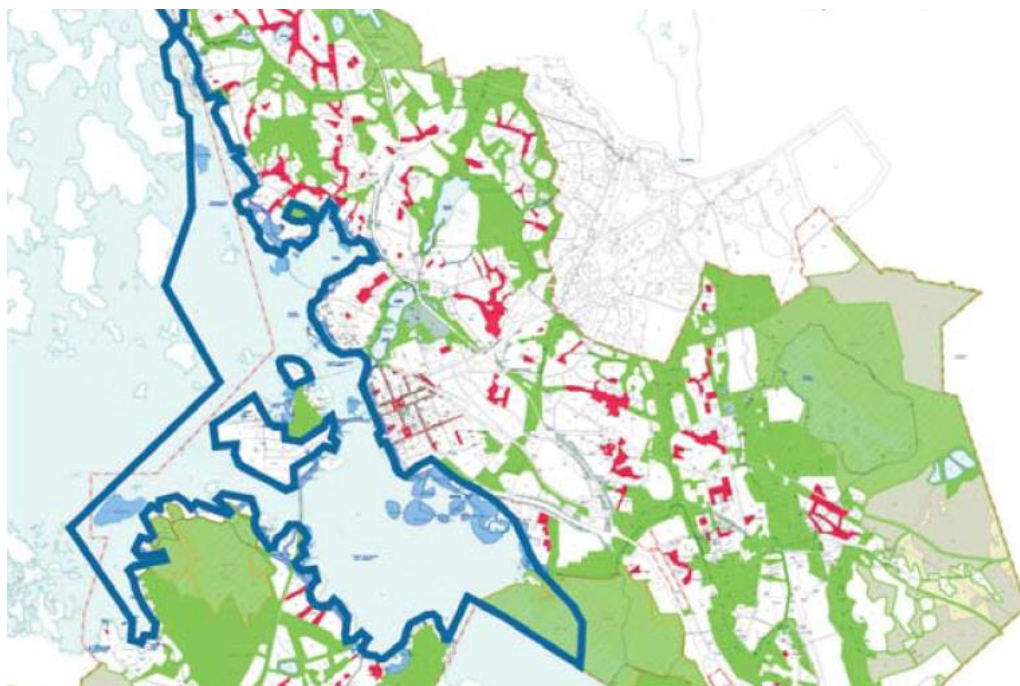
### Vasas grönområdesstruktur

I Vasas grönområdesstruktur anvisas Metvikens stränder som friluftsområden.



Utdrag ur Vasas grönområdesstruktur.

I Vasas grönområdesstruktur fastställs den havsnära helhet som bildas av Södra och Norra Stadsfjärden som Vasas centralpark. Från det centrala vattenområdet förgrenar sig gröna förbindelser in i stadsstrukturen. Vid planeringsområdet tränger sig Metviken in i stadsstrukturen från Norra Stadsfjärden. Metviksstranden är ett av de centrala grönområdena från vilka det går förbindelser från den havsnära centralparken och samtidigt från bebyggda områden till mera omfattande grönområden i stadens norra och östra delar.

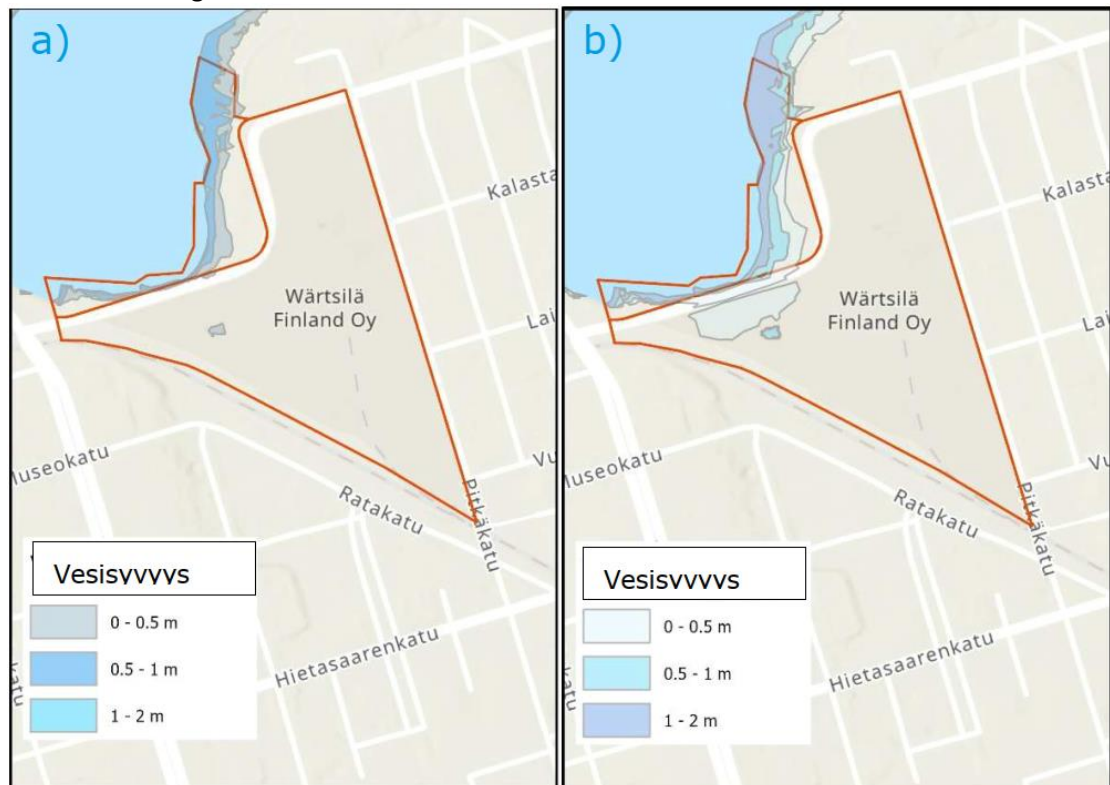


Centralparken anges med en tjock blå linje på bilden. Planeringsområdet framhävs med en svart cirkel på bilden.

### 3.1.6 Dagvatten, översvämningsrisk

#### 3.1.6.1 Översvämningsrisk, byggnadernas höjd

De lägsta höjdlägena på Träskgatan finns i dag vid Wärtsiläs parkeringsplats (+1,5 meter över havet). I händelse av en havsöversvämning, som inträffar en gång per hundra år, stiger vattenet upp på Träskgatan. Vid kraftigt regn samlas vatten i pölar på Wärtsiläs parkeringsområde söder om Träskgatan.



Områden som löper risk för en översvämning enligt översvämningscentralens karta över havsöversvämnningar (SYKE).

- a) Situation som återkommer en gång per fem år
- b) Situation som återkommer en gång per hundra år

Vad gäller havsvattenstånd är rekommendationen om den lägsta byggnadshöjden utan reservation för vågsvall i Vasa +2,00 m i höjdsystemet N2000. Enligt Meteorologiska institutet är rekommendationen tillräcklig även på planeringsområdet. Utöver havsöversvämnningar bör även en reservation för vågsvall samt inverkan av de smala vikarna samt isen beaktas. Havsvattenståndet är i regel högt i Vasa vid sydlig och västlig vind. Vågorna är som högst på planområdet vid nordvästlig vind, då havsvattenståndet ofta är lågt. Därmed är det sällsynt med ett högt havsvattenstånd och höga vågor samtidigt. Enligt Meteorologiska institutets utlåtande är den högsta möjliga enskilda vågen på planeringsområdet ungefär 0,5–0,7 meter. Om vattenområdet vid stranden fylls ut och strandlinjen blir brant (1:3 eller brantare) bör reservationen för vågsvall undersökas närmare.

Vasas stads Kommunteknik rekommenderar allmänt att konstruktioner som är känsliga för fukt ska placeras minst på en höjdnivå av +2,8. Utifrån informationen ovan har det tolkats att denna rekommendation är tillräcklig även på planeringsområdet.

### 3.1.6.2 Dagvatten

I samband med detaljplanearbetet har två dagvattenutredningar gjorts. De finns som bilagor till detaljplanen och kan läsas på detaljplanens webbplats (endast på finska).

#### I utredningarna undersöktes bland annat

- hydrologin på området som ska planläggas och inom utrinningsområdet som påverkar planläggningsområdet
- dagvattennätets kapacitet i nuläge
- hur mycket dagvatten som uppstår på området både i nuläget och i den framtida situation om området byggs enligt planutkastet (även havsöversvämningarnas inverkan beaktades)
- hur kvaliteten av det dagvatten som uppstår på området kan förbättras innan det leds ut i havet
- om dagvatten från utanför området kan användas som ett synligt motiv på området.

Eftersom det i planeringsområdets närhet finns ett flertal problematiska ställen där vatten samlas i pölar vid regn utreddes även möjligheterna att påverka dessa. Därför ges det åtgärdsrekommendationer också för områden utanför planeringsområdet. Dessa kan läsas i dagvattenutredningen.

#### Utgångspunkter:

Planeringsområdet är beläget invid havet nära utloppspunkten för dagvatten. Avrinningsområdet omfattar en stor del av Vasa centrum. Från avrinningsområdet går flödes- och översvämningssrutt via dagvattenrör genom planeringsområdet till havet. Det finns tre stora avlopp på planeringsområdet, genom vilka det ovan nämnda vattnet leds ut i havet. Rören löper i riktning med järnvägen norr om den och svänger mot havet ungefär vid Rådhusgatan.

Ett av de nuvarande dagvattenrören löper under den gamla fabriksbyggnaden. Rörets kapacitet verkar vara tillräcklig enligt modelleringarna, men det rekommenderas i dagvattenutredningen att man undersöker om det går att flytta bort röret så att det inte löper under byggnaden.



*Dagvattennätet med grönt. Vattnets strömriktning med blått. Utloppspunkterna numreras högst upp på bilden. Detaljplaneavgränsningen anges grovt med rött.*

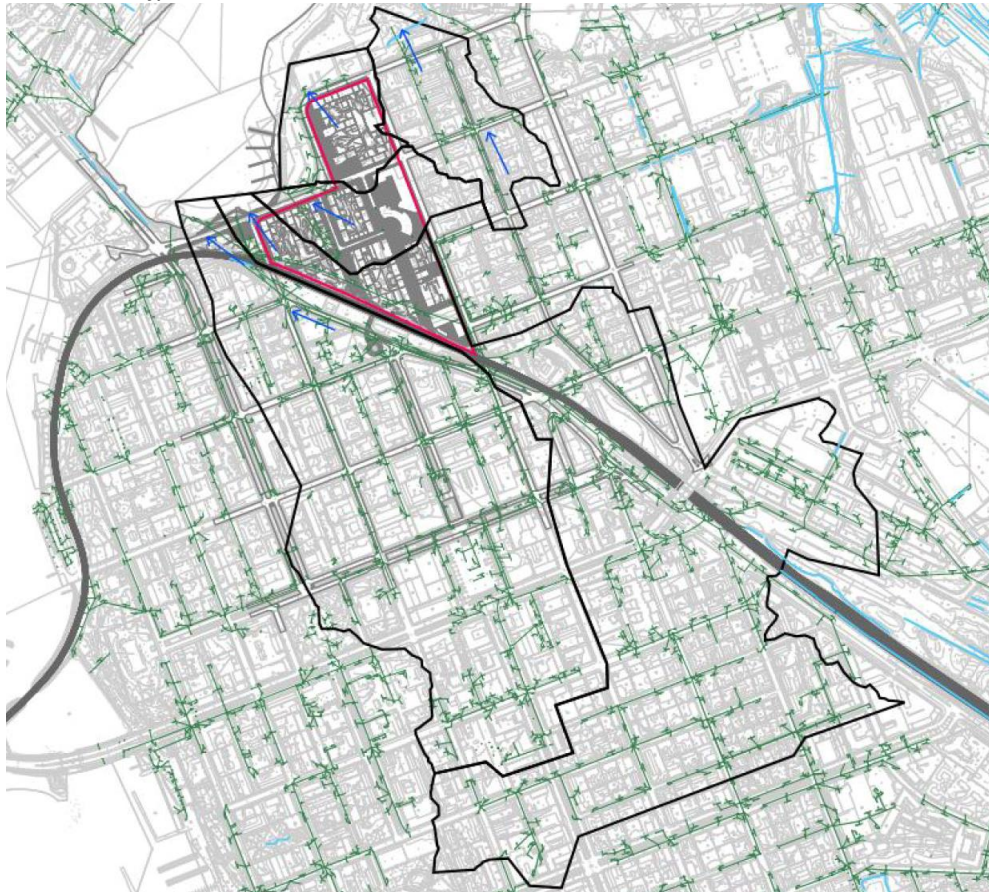
I dagvattenutredningen ges rekommendationer för hantering av dagvattens kvalitet. De används tillämpat i detaljplanebestämmelserna. Därtill konstateras det bland annat följande i dagvattenutredningen:

- Stomlinjerna norr om järnvägen bör flyttas så att de inte hamnar under de nya byggnaderna.
- För närvarande finns det ingen översvämningssrutt i korsningen mellan Storalånggatan och Berggatan och det är svårt att anvisa en sådan där. Det kan byggas till exempel en översvämningssbrunn i korsningen.

I utredningen konstaterades att det inte finns behov av pumpstationer för dagvatten eller översvämningar på planeringsområdet.



Utifrån slutsatserna utarbetades en dagvattenplan som har använts tillämpat vid utarbetandet av detaljplaneutkastet.



På bilden anges de avrinningsområden som påverkar planeringsområdet med en svart avgränsning.

Målet har varit att åstadkomma ett synligt motiv av dagvatten. Det uppstår emellertid inte tillräckligt med dagvatten inom planeringsområdet. Om man vill skapa imponerande vattenelement som bygger på utnyttjande av dagvatten, behövs det vatten från utanför planeringsområdet för dessa. Det skulle i och för sig finnas bra utgångspunkter för detta, eftersom vatten från ett vidsträckt avrinningsområde strömmar genom planeringsområdet. Det som gör det utmanande är emellertid höjdlägena, för de nuvarande avloppen löper djupt under jord. Dagvattensänkornas botten borde ligga minst två meter under jord för att dagvatten kunde ledas in i dem genom inverkan av gravitation. Ett annat alternativ skulle vara olika pumpsystem.



Utifrån dessa uppgifter har man kommit fram till att det in i dagvattensänkorna på området endast ska ledas dagvatten som uppstår inom planeringsområdet. De bildar inget bestående vattenmotiv, eftersom det endast finns vatten i sänkorna vid regn.

Det område från vilket dagvatten kontrollerat kan ledas in i dagvattenparken inom området är avgränsat med rött. Det är möjligt att även göra en del av dagvattnet från Storalånggatan och Berggatan till ett synligt vattenmotiv i dagvattenparken, men det kräver ändringar i det nuvarande dagvattennätet.

### 3.1.7 Underjordisk infrastruktur



Färgkoderna för det underjordiska nätverket: ljusrött fjärrvärme; ljusblått hushållsvatten; rött avloppsvatten; mörkblått el; grönt regnvatten

Det finns mycket underjordisk infrastruktur på planeringsområdet. När områdets användningsändamål ändras kan endast en del av det nuvarande nätverket beaktas vid planeringen. En allmän utgångspunkt är att de ändringar som görs i nätverket bekostas av den vars verksamhet ger upphov till ändringarna. Det bör avtalas separat om ansvarsfrågorna genom avtal. Nedan följer en lista över de viktigaste frågorna som ska beaktas:

- Vasa Vatten: Det löper viktiga avloppsvattenrör i Metvikens botten öster om Brändö bro. I detaljplanen bör dessutom tryggas att avloppsvattenrören mellan järnvägen och Träskgatan bevaras.
- Vasa Elektriska, fjärrvärme: De nuvarande byggnaderna på området är anslutna till fjärrvärmenätet. De fjärrvärmeledningarna som Vasa Elektriska äger löper vid Fiskaregatans förlängning och alldeles vid områdets södra spets invid Bangatan. De övriga fjärrvärmeledningarna ägs av Wärtsilä. När en del av byggnaderna rivs är man tvungen att göra ändringsarbeten i fjärrvärmenätet inom Wärtsiläområdet.
- Enligt Vasa Elnät ska elnätet helt byggas om på området om detaljplanen genomförs. I detaljplaneutkastet anges platserna för transformatorerna.
- Det dagvattennät som Vasa stad upprätthåller är man tvungen att bygga om så gott som helt om detaljplanen genomförs.
- På området löper kablar av Suomen Erillisverkot, vilka bör beaktas i byggnadsskedet.

### 3.1.8 Förorenad mark på området

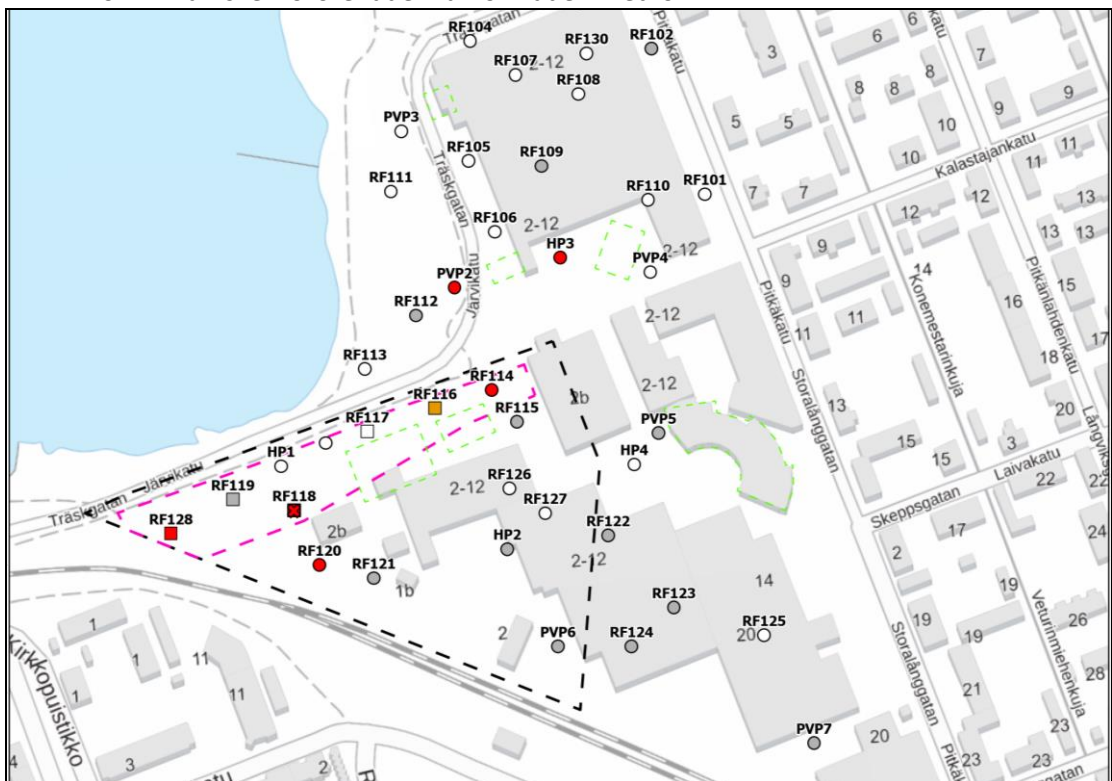
På grund av den långvariga industriella användningen och att området i början av 1900-talet användes som avstjälpningsplats finns det förorenad mark på området. En bakgrundsutredning om den är under arbete.

Preliminära slutsatser i utredningen:

- Utifrån mark- och grundvattenundersökningen har det på området inte observerats några nya vidsträckta förorenade områden, utan de konstaterade skadliga ämnena är mestadels lokala.



- Det upptäcktes förhöjda halter av skadliga ämnen i marken på området. Dessa fanns mestadels på området för den före detta avstjälningsplatsen eller i närheten av den. I detaljplaneområdets norra och södra delar var halterna av skadliga ämnen betydligt mindre. I grundvattnet upptäcktes varierande flera olika skadliga ämnen men deras halter var huvudsakligen relativt låga. I porluften upptäcktes skadliga föreningar, dock huvudsakligen i låga halter.
- I de preliminära undersökningarna av betongen upptäcktes inga överskridningar av gränsvärdena. Enligt resultaten kunde betongen återanvändas vid markbyggnad enligt förordningen om återvinning av vissa avfall.
- De största osäkerheterna gäller området för den gamla avstjälningsplatsen, eftersom avfallet kan vara till och med mycket heterogent. I utredningen rekommenderas att avfallet ska föras bort från avstjälningsplatsens område. Alternativt ska det göras ännu noggrannare undersökningar där byggnaderna sist och slutligen ska uppföras. Byggnad på ett avfallsområde kräver förmodligen att avfallet förs bort, redan med tanke på områdets geotekniska egenskaper.
- I riskbedömningen konstateras att de skadliga ämnena i marken och grundvattnet inte ger upphov till miljö- eller hälsorisker om området används för dess nuvarande ändamål. De konstaterade halterna av skadliga ämnen är dessutom mestadels små med tanke på den kommande markanvändningen. För vissa konstaterade halter kräver uteslutningen av risker emellertid fortsatta åtgärder. Under rubriken "Riskkartläggning" under bedömningen av detaljplanens konsekvenser finns mer information om vilka risker förorenade markområden medför.



På bilden anges platser där det har tagits markprov under åren 2022–2023.

Röd streckad linje: Område där avfall har upptäckts

Svart streckad linje: En före detta havsvik

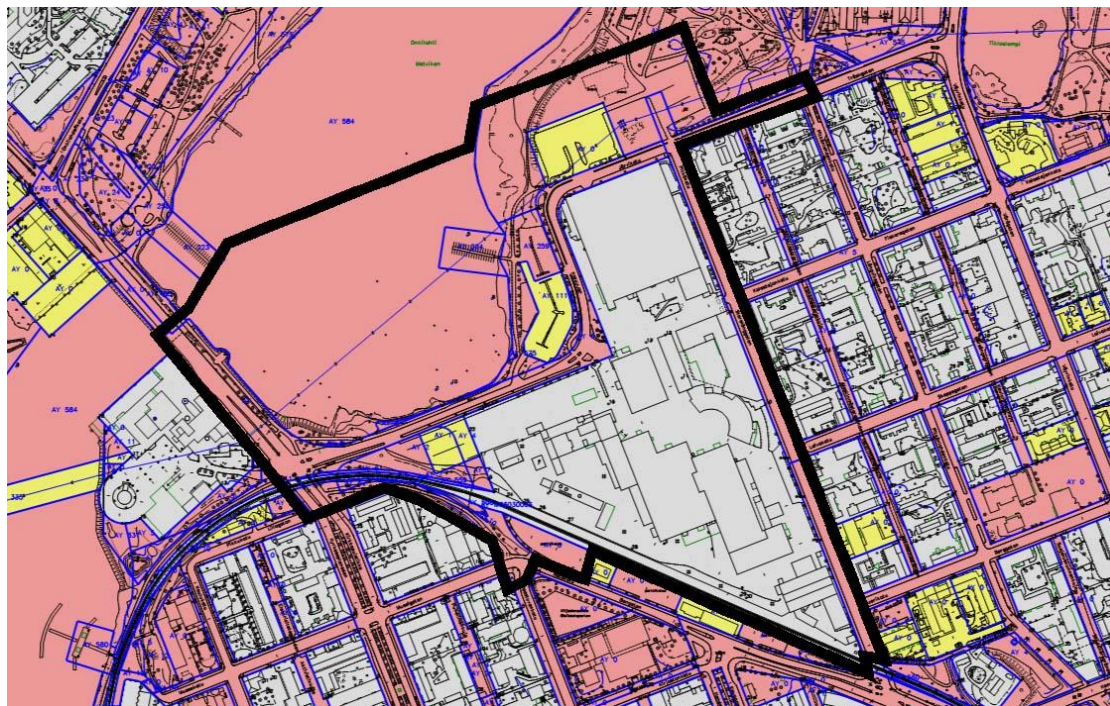
Utöver markområden har även Metvikens vattenområde kartlagts omfattande. Bottensedimenten i Metviken är helt och hållet förorenade med tungmetaller. Dessutom finns det oljekolväten i sedimenten i vattenområdet framför Wärtsilä på nästan en meters djup.



### 3.1.9 Trafik

I samband med bedömningen av konsekvenserna för trafiken redogörs det också för trafikläget idag (se 5.3.9. Konsekvenser för trafiken).

#### 3.1.10 Markägförhållanden



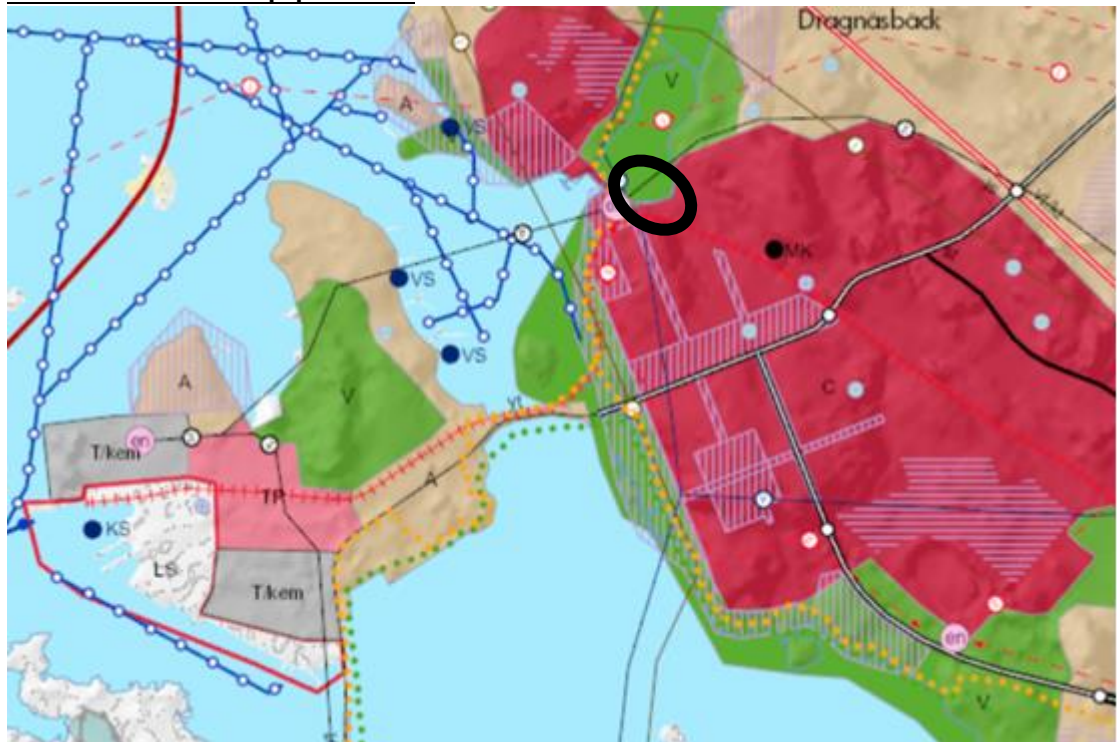
Karta över de aktuella markägförhållandena på området. De gråa områdena är privatägda och de röda ägs av Vasa stad. De gula områdena är utarrenderade men likaså i Vasa stads ägo. En grov avgränsning av planläggningsområdet med svart.

Största delen av kvartersområdet som planläggs är i privat ägo. Invid järnvägen finns mindre markområden som ägs av Senatfastigheter. Gatu- och grönområdena samt parkeringsområdena på Metviksparkens sida ägs av Vasa stad. Om målen för ändringen av detaljplanen för den privatägda marken har avtalats genom ett intentionsavtal mellan staden och markägaren.

## 3.2 Planeringssituation

### 3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet

#### Österbottens landskapsplan 2040



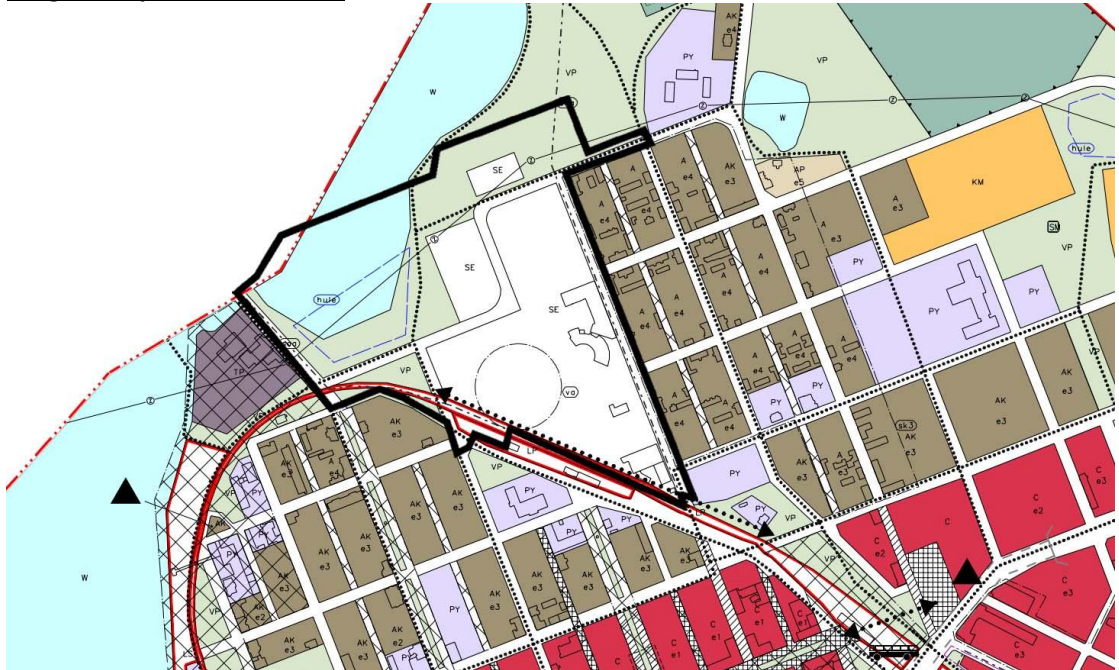
Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2040.

Österbottens landskapsplan 2040, som godkändes vid landskapsfullmäktiges sammanträde 15.6.2020, trädde i kraft på området 11.9.2020. I den anvisas planeringsområdet som område för centrumfunktioner (C) och som rekreationsområde (V).

Med områdesreserveringsbeteckningen för centrumfunktioner (C) anvisas "områden för centruminriktade service-, förvaltnings-, välfärds- och fritidsfunktioner samt boende, med tillhörande trafikområden och parker". Området för centrumfunktioner omfattas av följande planeringsbestämmelse: "I den mer detaljerade planeringen bör förutsättningar skapas för utveckling av ett livskraftigt och trivsamt stadscentrum med tydlig identitet och högkvalitativ arkitektur. I förtätnings- och omvandlingsområden ska en hög exploateringsgrad eftersträvas med hänsyn till platsens karaktär, stadsbild samt kulturmiljö- och naturvärden. Grönområden som har stort värde för rekreation och/eller stadsmiljön ska inte exploateras. Förutsättningar för ett välfungerande promenadcentrum bör skapas och tillräckligt med gång- och cykeltrafikleder in till centrum samt cykelleder inom centrum anvisas."

På den södra kanten av området går ett banavsnitt som enligt planen ska förbättras. Genom området löper en kraftledning och en huvudvattenledning.



**Delgeneralplan för centrum**

Utdrag ur delgeneralplanen för centrum. Detaljplanens preliminära avgränsning anges med svart på bilden.

I Vasa centrum gäller delgeneralplanen för centrum 2040 som stadsfullmäktige godkände 10.6.2019. För området som planändringen berör anvisas följande användningsändamål:

**Utredningsområde (SE):** Område vars kommande markanvändning ska utredas och avgöras som helhet i detaljplanearbetet.

**Parkområde (VP):** Området reserveras för allmän parkanvändning. På området är byggande som betjänar motion och rekreation tillåtet.

**Vattenområde (W)**

**Område för järnvägstrafik (LR)**

Därtill gäller följande bestämmelser och beteckningar på området:

På området anvisas fem **arkitektoniskt eller kulturhistoriskt värdefulla byggnader eller byggnader som man bör värna om**. Objektets skyddsbehov samt -nivå fastställs i detaljplanen eller genom lagen. Arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefulla objekt bör användas och skötas så att deras värde bevaras.

Invid järnvägen anvisas **behov av en gång- och cykeltrafikförbindelse**.

I parken anges **huvud- eller områdesleder i cykelvägsnätverket**. Lederna löper från området mot de norra stadsdelarna samt mot rutplaneområdet och strandparkszonen i centrum.

Genom området löper **en kraftledning**.

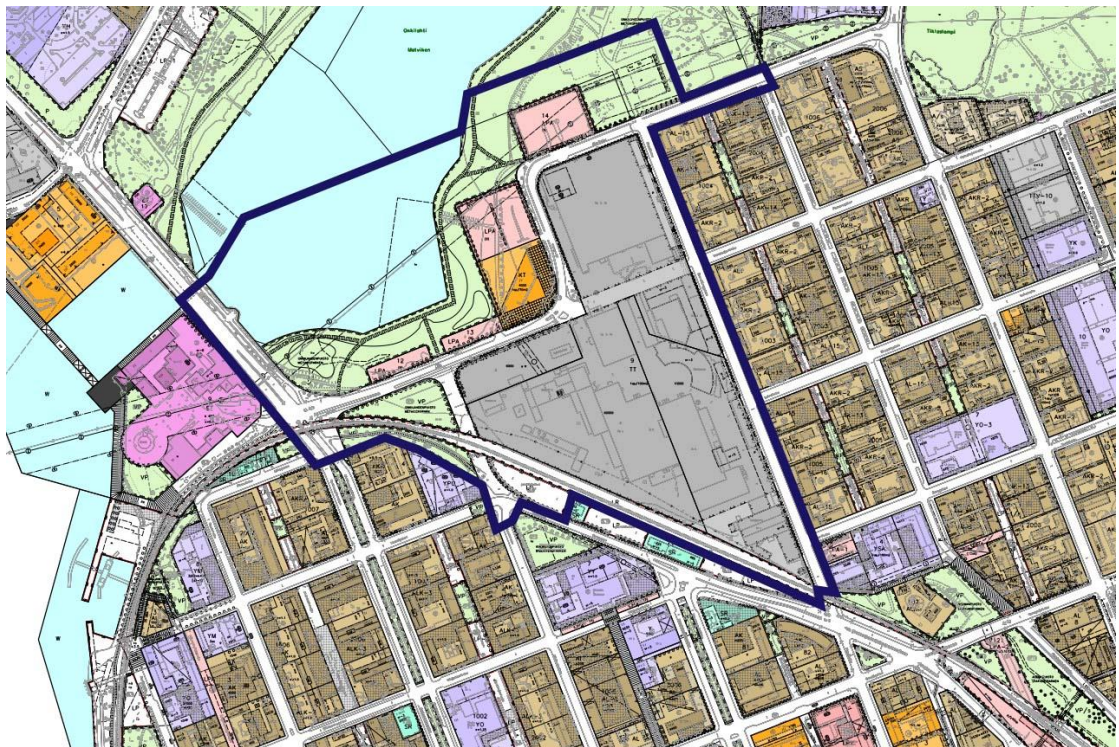
På området anges **ett faroområde (va)**, i vars närmiljö man inte får placera sådana anläggningar som är svåra att evakuera i undantagssituationer.

Området fastställs som **markområde som ska saneras/istandsättas (saa)**, där föroreningar av marken bör undersökas i samband med detaljplanläggning och istandsättas innan byggandet inleds.

På park- och vattenområdet fastställs **ett riktgivande område för dagvattenhantering (hule)**. Stadsdelen Vöråstan nordost om området som ska planläggas fastställs som **en på landskapsnivå eller lokalt värdefull områdeshelhet (sk3)**.



## Detaljplan



Utdrag ur detaljplanen (en preliminär planavgränsning med blått).

På planområdet gäller följande tre detaljplaner:

Detaljplan nr 939 (fabriksområdet) som godkändes 12.10.2009

Detaljplan nr 970 (park- och vattenområdena) som godkändes 4.5.2020

Detaljplan nr 11 (Storalånggatan/Träskgatan), daterad 9.11.1912

I detaljplanerna anvisas följande användningsändamål för de områden som planändringen gäller:

**Kvartersområde för industribyggnader (TT)**

**Kvartersområde för kontorsbyggnader (KT)**

**Park (VP)**

**Vattenområde (W)**

**Riktgivande område för dagvattenhantering (hv)**

**Riktgivande del av vattenområde där båtbygggor får placeras (lv)**

**Järnväg (LR), gatu- och parkeringsområden (LP/LPA)**

I detaljplan 939, som godkändes 2009, anvisas en skyddsbeteckning för totalt sex byggnader:

- Transformatorbyggnaden i närheten av Storalånggatans och Bangatans korsning
- Vevstaksfabriken
- Smedjan
- Lokstallet
- 1-fabriken
- Den före detta servicebyggnaden för lokomotivmän (stod tidigare framför lokstallet på Storalånggatan).

År 2013 flyttades lokomotivmännens servicebyggnad bort från fabriksområdet och lagrades med stöd av ett undantagstillstånd. Villkoret för tillståndet var att byggnadens timmerstomme tas i förvar och uppförs på nytt någon annanstans.

|                        |                                                                                                          |
|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Byggnadsordning</b> | Vasa stads byggnadsordning trädde i kraft 1.2.2019.                                                      |
| <b>Byggförbud</b>      | Området som ska detaljplaneläggas är inte belagt med byggförbud.                                         |
| <b>Baskarta</b>        | Baskartan över planeringsområdet har reviderats x.x.xxxx och uppfyller kraven på detaljplanens baskarta. |

### 3.2.2 Utredning om högt byggande i Vasa



*Landmärkena är framträdande i det jämna storlandskapet. Landmärken på fotot är sjukhusområdet och kraftverket i Vasklot.*

För delgeneralplanen för Vasa centrum gjordes en utredning om högt byggande år 2014. I den anvisas åtta eventuella placeringsplatser för högt byggande. Dessa är A: busstationsområdet; B: östra sidan av viadukten; C: området kring travbanan; D: Euromarketområdet; E: Södra Klemetsö; F: Vasas tekniska område; G: Sjukhusområdet och H: Silorna.



Utgångspunkten i delgeneralplanearbetet var att industriverksamheten består på området. När delgeneralplanen bereddes visste man nämligen inte ännu att Wärtsilä ska flytta över till Vasklot. Uppgiften om att industriverksamheten ska upphöra på området offentliggjordes då delgeneralplanearbetet var på slutrakan. Området anvisades som utredningsområde (SE) där markanvändningen avgörs som helhet i detaljplanearbetet. I beredningen av detaljplanen har området granskats i förhållande till de principer som fastställs i utredningen om högt byggande.



Enligt utredningen ska det alltid finnas vägande grunder för högt byggande. Lösningen bör fungera både stadsbildsmässigt och funktionellt. I Vasa är allt byggande i över åtta våningar högt byggande. Över 16 våningar är redan väldigt högt. Höjdskalan bör alltid granskas på kvartersnivå. Byggnaden kan vara lokalt hög även om den inte är hög i hela centrumets skala. Högt byggande och hög byggnadsexploatering förutsätter alltid att parkering byggs under jord eller alternativt parkeringsarrangemang som bygger på parkeringsanläggningar.

Höga byggnader väcker alltid uppmärksamhet – arkitekturen bör vara högklassig. Kvalitetens betydelse ökar i takt med att höjden ökar. Det är av största vikt att bygganden är attraktiv på gatunivå. För att konsekvenserna ska kunna bedömas bör analysmetoderna vara tillräckligt tydliga och illustrativa, exempelvis 3D-modellering, skuggbilder och utredningar över vindförhållanden.

I utredningen om högt byggande har de **med tanke på stadsbilden mest känsliga platserna** identifierats. På dessa platser borde högt byggande inte placeras. Dessa är randområdena av det öppna stadsrummet (torgen och strandzonen) samt områden med byggd kulturmiljö av riksintresse (Strandparken med offentliga byggnader, esplanaderna och brandgatorna).

Inom rutplansområdet ska enligt utredningen i första hand den gällande höjdskalan följas. Inom rutplansområdet ska stadens särdrag och historiska värden framhävas. Topografin och Vasas balanserade siluett bör tas i beaktande. Planeringsområdet är lågt beläget och därför har högt byggande där en mindre inverkan på stadens siluett. Landskapsmässigt och historiskt hör området klart ihop med den industriella landskapshelheten invid järnvägen och på havsstränderna där det redan finns landmärken. Sett från havet tål området bra högt byggande och dess inverkningsområde på siluetten är ringa.



*Vasa från Norra Stadsfjärden.*

I utredningen om högt byggande föreslås följande kriterier för platser där högt byggande placeras:

- Rutplansområdets randområden – i synnerhet centrumets utvidgningsområden Travdalen och Klemetsö → Kriteriet uppfylls med vissa villkor. Området finns på rutplansområdets yttre kant och utgör en del av centrumets utvidgningsområde.
- Stadsstrukturens knutpunkter → Kriteriet uppfylls.
- Områden invid infartslederna → Kriteriet uppfylls inte.
- Trafikens knutpunkter → Kriteriet uppfylls.
- Platser som är tillgängliga med olika färdmedel → Kriteriet uppfylls.
- Platser där olika stadsfunktioner kan blandas → Kriteriet uppfylls.
- Landskapsmässiga knutpunkter → Kriteriet uppfylls.
- Platser med fin utsikt, exempelvis stränder → Kriteriet uppfylls.



## 4 OLIKA SKEDEN I UTARBETANDET AV DETALJPLANEN

### 4.1 Planeringsstart och beslut som gäller den

Planändringen inleddes genom stadsmiljönämndens beslut 15.12.2021 i samband med godkännandet av planläggningsöversikten för 2022. Detaljplaneprocessen inleddes 19.10.2022 då stadsmiljönämnden fattade beslut om att programmet för deltagande och bedömning (PDB) ska läggas fram. I samband med att programmet för deltagande och bedömning lades fram meddelades det om anhängiggörande 2.11.2022.

Detaljplaneändringen inleddes på initiativ av Wärtsilä. Vasa stad och Wärtsilä har ingått ett intentionsavtal om utvecklande av området. Avtalet godkändes på stadsstyrelsens sammanträde 15.6.2020. Avtalet har uppdaterats senare i fråga om Wärtsiläs målsättningar och tidtabell. Det uppdaterade avtalet har godkänts på stadsstyrelsens sammanträde 17.10.2022.

### 4.2 Deltagande och samarbete

#### 4.2.1 Intressenter

Intressenter i planarbetet är

- planområdets och grannfastigheternas markägare, arrendatorer och invånare
- de företag och föreningar som är verksamma på området, alla andra som använder området
- stadens sakkunnigmyndigheter: Planläggningen, Fastighetssektorn, Hussektorn, Byggnadstillsynen, Kommuntekniken, Miljösektorn, Koncernförvaltningen, Ungdomsfullmäktige, Vasas råd för personer med funktionsnedsättning, Bildningssektorn
- Övriga myndigheter och samarbetsparter: Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten, närings-, trafik- och miljöcentralen i Österbotten, Österbottens räddningsverk, polisinrättningen i Österbotten, Försvarsmakten 2:a logistikregementet (2LOGR), Österbottens förbund, Österbottens landskapsmuseum, Vasa Vatten, Vasa Elektriska Ab Fjärrvärmeenheten, Vasa Elektriska Ab Elnätsenheten, Suomen Erillisverkot och Suomen Turvallisuusverkko, JNT, Elisa Abp, LOIHDE, Telia, EPV Alueverkko Oy, Finavia Abp, Trafikledsverket, Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland, TUKES, Senatfastigheter, VR-Group Abp, Vasa Företagare rf, Kust Österbottens företagare rf, MERINOVA, Oy Vaasa Parks Ab, Visit Vasa, VASEK, Österbottens handelskammare, Invånarföreningen i centrala Vasa ICV rf, Vasa miljöförening rf.

#### 4.2.2 Deltagande och växelverkansförfaranden

##### Anhängiggörande av detaljplanen:

Planändringen inleddes genom stadsmiljönämndens beslut 15.12.2021 i samband med godkännandet av planläggningsöversikten för 2022. Detaljplaneprocessen inleddes 19.10.2022 då stadsmiljönämnden fattade beslut om att programmet för deltagande och bedömning (PDB) ska läggas fram. I samband med att programmet för deltagande och bedömning lades fram meddelades det om anhängiggörande 2.11.2022.

##### Program för deltagande och bedömning (PDB) MarkByggL 63 §:

Det 10.10.2022 daterade programmet för deltagande och bedömning var i enlighet med stadsmiljönämndens beslut framlagt under perioden **2.11–1.12.2022**. Inom utsatt tid lämnades det in 11 åsikter och 13 utlåtanden om programmet. Responsen om programmet för deltagande och bedömning med Planläggningens bemötanden har sammanställts i en separat bilaga (rapport om växelverkan).

I anslutning till programmet för deltagande och bedömning genomfördes en kartenkät på internet (Maptionnaire). Responsen från enkäten har sammanställts i en separat bilaga.

#### **Hörande i beredningsskedet (planutkast) MarkByggL § 62, MarkByggF § 30:**

Planutkastet och det reviderade programmet för deltagande och bedömning har genom stadsmiljönämndens beslut (24.5.2023) lagts fram för perioden 8–30.6.2023. Detta kungjordes i Vasa stads officiella kungörelsetidningar (Ilkka-Pohjalainen, Vasabladet), på stadens officiella anmälnings- och informationskanaler samt på Planläggningens webbplats [www.vasa.fi/planlaggning](http://www.vasa.fi/planlaggning). X åsikter och x förhandsutlåtanden om detaljplaneutkastet och det 17.5.2023 daterade programmet för deltagande och bedömning lämnades in.

#### **Offentligt framläggande (detaljplaneförslag)/utlåtanden MarkByggL 65 §, MarkByggF 27–28 §:**

Detaljplaneförslaget lades fram offentligt genom stadsmiljönämndens beslut (xx.xx.2023) för perioden xx.x–xx.x.2023. Information om framläggandet gavs på samma sätt som i utkastskedet. X åsikter och x utlåtanden om detaljplaneförslaget lämnades in.

#### **Lagkraftvunnen detaljplan MarkByggL 188 § 5 mom., kommunallagen 140 §:**

Stadsstyrelsen lägger på sitt möte xx.xx.2024 fram detaljplaneändringen och tomtindelningen för godkännande i stadsfullmäktige.

Stadsfullmäktige godkänner detaljplanen på sitt sammanträde xx.xx.xxxx, och efter besvärstiden kungörs att planen har vunnit laga kraft.

### 4.3 Myndighetssamarbete

Ett myndighetssamråd, som avses i 66 § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen, ordnades i inledningsskedet 3.10.2022.

Det inledande mötet beträffande detaljplanen hölls 11.11.2022.

### 4.4 Mål för detaljplanen

#### 4.4.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

#### 4.4.2 Mål enligt utgångsmaterialet

Innan detaljplanearbetet inleddes och under beredningsskedet har det gjorts preliminära analyser och preliminär planering. Vasa stads Planläggning, Wärtsilä Finland Oy och Arkkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen har i samarbete producerat en utredning om områdets roll i stadsstrukturen. Arbetet har omfattat stadsbildsmässiga analyser och analyser av geografiska data, intervjuer med sakkunniga och preliminär referensplanering. Referensplanen har i beredningsskedet bearbetats utifrån analyserna, när man via analyser har fått information om områdets tillgänglighet, servicen i Vasaregionen och behoven gällande servicen.

#### 4.4.3 Fastställda mål i intentionsavtalet

Intentionsavtalet godkändes på stadsstyrelsens sammanträde 15.6.2020.

Det uppdaterade avtalet har godkänts på stadsstyrelsens sammanträde 17.10.2022.

Parternas mål överensstämmer väl i många avseenden. Båda parterna eftersträvar en tät och högklassig stadsmiljö. Wärtsiläs mål framhåller i högre grad bostadsbyggande och an-

vändning av smart teknik för att uppnå målen för hållbar utveckling. Stadens mål framhåller i högre grad en mångsidig verksamhet för området.

### Vasa stads mål

Som stadens mål har följande antecknats:

- En sådan helhet i enlighet med hållbar utveckling som ökar stadens attraktionskraft och där områdets centrala läge, närhet till havet och historia tillgodogörs
- Högklassigt stadsbyggande
- Ett mångsidigt område med blandade funktioner
- Mångsidigt och attraktivt boende samt andra funktioner
- Utnyttjande av potentialen hos de skyddade byggnaderna på området som offentliga eller halvoffentliga byggnader
- Högklassiga och trivsamma offentliga utomhusutrymmen
- En kontrollerad förändringsprocess: en etappvis utveckling av området och en fungerande tillfällig användning
- Kommunalekonomiskt hållbara lösningar

### Wärtsilä Finland Oy:s mål

Wärtsiläs allmänna mål för att utveckla området är att stödja samhällsstrukturen genom smart teknik med temat *"högklassigt boende vid havet enligt principerna för en hållbar utveckling"*.

Wärtsiläs allmänna mål:

- Indelning av området i tre tematiska områden som genomförs i etapper
- Det kvantitativa målet för hela områdets byggrätt är 100 000 m<sup>2</sup> vy, varav största delen är boende.
- Det är möjligt att genomföra boendet på ett mångsidigt sätt vad gäller fördelning och boendeformer.
- De övriga funktionerna på området stöder boende på området och ger det mer värde, såsom offentlig närservice och måttligt med kommersiell service.
- Högklassiga bostäder med havsutsikt på strandområdena. Stora bostäder med terrass på våningarna högst upp.
- Partiellt öppna gårdsplaner mot landskapet med hänsyn till vindförhållandena
- Utveckling av Metvikens stränder som ett sammanhängande parkområde med högklassiga anläggningar längs stranden så att utsikten förblir öppen mot Metviken och havet
- Att möjliggöra en småbåtshamn i närheten av de nya kvartersområdena → Möjligheter och förutsättningar för genomförande undersöks
- Vårdade områden mellan kvarteren och som urbana områden med högklassiga trädplanteringar, boulevardliknande gatumiljö
- Serier av öppna platser, att skapa trevliga stenlagda planer, med hänsyn till elementen som hör ihop med den bebyggda kulturhistorien.
- Planering av fotgängarmiljön och cykelnätverket så att de bildar en fungerande helhet
- Hållbara byggnadsmaterial och livscykel tänkande i byggande
- Möjligheter till stadsodling och placering av solpaneler på kvartersområdena, eventuellt också att utnyttja takytorna för dylika funktioner
- Preliminära principer för anordnande av parkering:



- Kvartersspecifik parkering på de kvartersområden som är belägna invid havet eller har havsutsikt
- På de övriga områdena anvisas parkeringen endera på samma eller ett närliggande kvartersområde.
- En del av parkeringen kan genomföras som parkering på marknivå.
- Längs gatorna eftersträvas gatuparkering för service och gäster.
- Parkeringsnormen i enlighet med Vasas parkeringspolitik 2018

Egenskaper vad gäller en hållbar utveckling i området är från Wärtsiläs perspektiv bland annat

- total energieffektivitet och utnyttjande av lokal energiproduktion
- utnyttjande av befintligt infrastrukturnät
- ekologisk elproduktion
- gynnande av färdssätt med låga koldioxidutsläpp
- energiekoniskt byggande (livscykelräkande).

I det uppdaterade intentionsavtalet har Wärtsilä preciserat sitt mål för områdets byggrätt enligt följande: *För att användningen av området ska kunna göras mångsidigare har både mängden byggrätt för olika slags funktioner på området och hur detta inverkar på det eftersträvade antalet kvadratmeter våningsyta specificerats. För de markområdens del som är i Wärtsiläs ägo eftersträvas 110 000–130 000 m<sup>2</sup> ny byggrätt.*

#### 4.4.4 Kommunens strategiska mål

Detaljplaneändringen stöder följande mål i Vasa stads strategi som stadsfullmäktige godkände 14.2.2022:

Välmående, trygga och kompetenta Vasa

- Lyckliga invånare (trygghet, livlighet, trivsel, barnvänlighet, främjande av välfärd och internationalism, fritidsmöjligheter och kulturella möjligheter)

Attraktiva Vasa

- Befolkningstillväxt (havsnära boende, mångsidigt bostadsutbud, utveckling av ett livskraftigt och levande stadscentrum)
- Ökat antal arbetsplatser (lockande av kompetent arbetskraft, stöd för forsknings-, utvecklings- och innovationsverksamhet samt nätverksbaserad utveckling av den)

Klimatneutrala Vasa

- Energieffektivitet och energiklohet, utveckling av hållbara färdssätt, anpassning till klimatförändringen, ökad diversitet inom grönområdena och i fråga om grönanläggningar

#### 4.4.5 Övriga intressenters mål

#### 4.4.6 Mål som uppkommit under planläggningsprocessen, precisering av målen

#### 4.4.7 Respons om programmet för deltagande och bedömning

Det 10.10.2022 daterade programmet för deltagande och bedömning var i enlighet med stadsmiljönämndens beslut framlagt **2.11–1.12.2022**. Inom utsatt tid lämnades det in 11 åsikter och 13 utlåtanden om programmet. Responsen om programmet för deltagande och bedömning med Planläggningens bemötanden har sammanställts i en separat bilaga (rapport om växelverkan).

## 4.5 Alternativ till detaljplanebeslutet och deras konsekvenser

### 4.5.1 Beskrivning och gallring av de preliminära alternativen

Vasa stad och Wärtsilä förhandlade om hur området kunde utvecklas redan innan detaljplanearbetet inleddes. Wärtsilä lät utarbeta preliminära utkast som stöd för sin organisations beslutsfattande. Dessa finns som bilaga till intentionsavtalet om området. I utkasten föreslogs att alla nyare fabriksbussar ska rivas och ersättas med bostadsvåningshus.



Preliminär referensplan från 2019. Bild: Arkkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen Oy



Preliminär referensplan från 2019. Bild: Arkkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen Oy

I början av detaljplanearbetet fördes dialog med Wärtsilä om huruvida en del av de nyare fabriksbussarna också kunde bevaras. Man kom fram till att det inte ska anvisas någon nybyggnad på platsen för den nyaste byggnaden. Dessutom kom man fram till att det som eftersträvas är en högre grad av blandning av olika användningsändamål. Till följd av besluten minskade mängden byggrätt som ska planläggas för boende i betydlig grad. Då höjde Wärtsilä sitt mål för ny byggrätt som ska planläggas i motsvarande grad. I planutkastskedet har planering gjorts i en arbetsgrupp med representanter för Vasa stad och Wärtsilä. Som utomstående konsult anlitas på uppdrag av Wärtsilä Arkkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen.



## 4.6 Redogörelse för detaljplaneutkastet

Med detaljplaneändringen ändras områdets användningsändamål och ökas mängden byggrätt på området. Fabriksområdet omvandlas till ett mångsidigt urbant område där det kan placeras både boende, arbetsplatser, handel och service samt idrotts- och kulturlokaler. Jämfört med den gällande detaljplanen görs det inga stora ändringar i park- och vattenområdena.

I planutkastet föreslås en betydande mängd nybyggnad på området, främst bostadsvåningshus. Alltefter utkastalternativ uppgår den totala byggrätten på området till 134 150–137 850 m<sup>2</sup> vy. I den nuvarande detaljplanen anvisas 88 000 m<sup>2</sup> vy byggrätt. Därmed ökas mängden byggrätt med cirka 50 000 m<sup>2</sup> vy.

För boende anvisas cirka 96 000–100 000 m<sup>2</sup> vy av byggrätten, alltefter utkastalternativ. Andra eventuella användningsändamål för området är arbetsplatser, kultur, idrott och handel samt privat och offentlig service. För dessa ändamål reserveras cirka 39 000 m<sup>2</sup> vy byggrätt, varav cirka 25 000 m<sup>2</sup> vy placeras inom det byggnadsbestånd som ska bevaras på området. I utkastskedet planeras det inget boende alls i de byggnader som ska bevaras.

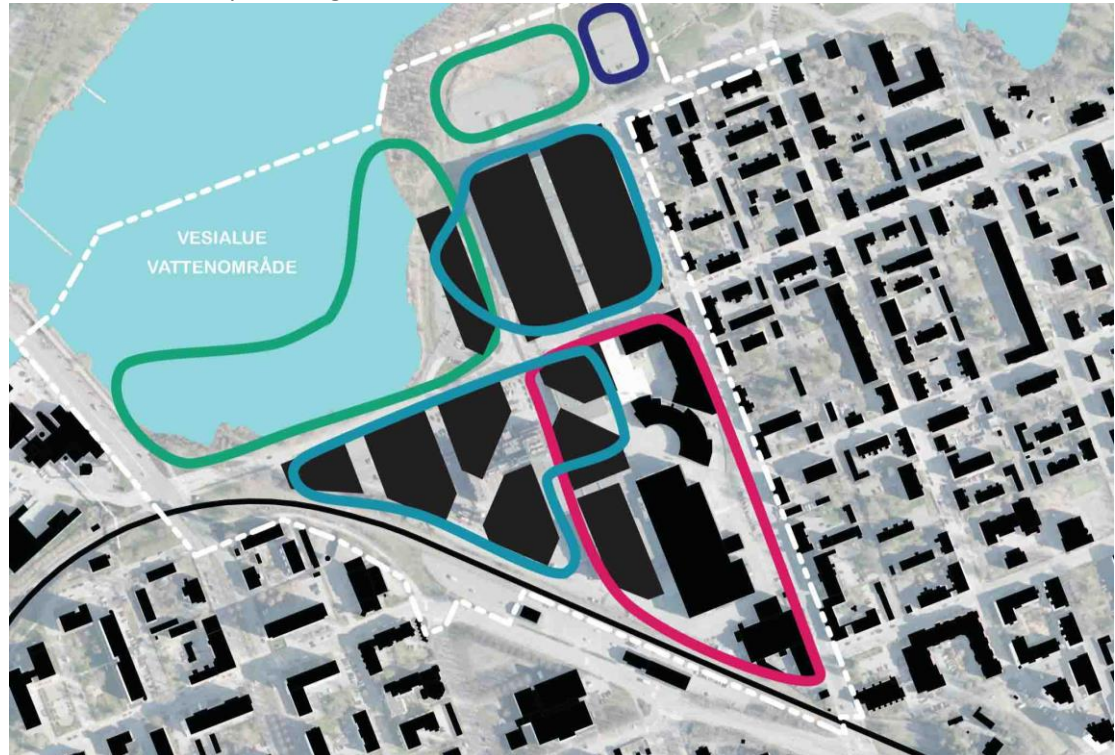
De olika användningsändamålen placeras på området enligt principalschemat nedan:

**Blått:** Med betoning på boende

**Rött:** Med betoning på service, arbetsplatser, samlingslokaler och affärslokaler. I utkastskedet reserveras det en plats för ett daghem på området.

**Grönt:** Parkområden

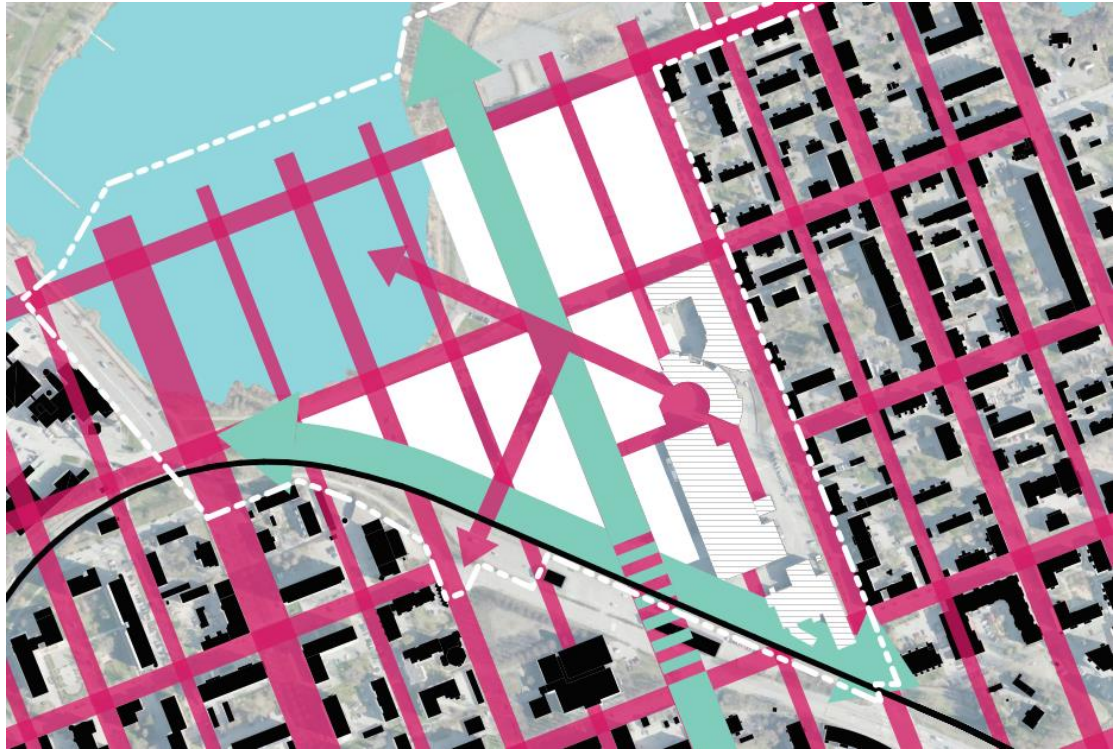
**Mörkblått:** Större parkeringsområden



I detaljplanen eftersträvas ett intressant och varierande stadsrum. Kvarterstrukturen bildar en fortsättning på rutplanen i centrum och Vöråstan. En avvikelse från rutplanen utgör emellertid de diagonala förbindelserna genom kvarterstrukturen. Mellan kvarteren bildas en serie av öppna platser som huvudsakligen är avsedd för cykling och gång. Om detaljplanen ge-



nomförs uppstår det ett varierande stadsrum i liten skala på området, något som är nytt i Vasas stadsstruktur. Målet är också att öka mängden växtlighet på ett område som i dag är helt bebyggt. I mitten av området, i ändan av Handelsplanaden, planeras ett smalt parkområde som utöver för rekreation också kan utnyttjas för hantering av dagvatten.



Av bilden framgår den nya strukturen i förhållande till centrumet och Vöråstan.

I regel följer det nya byggnadsbeståndet skalan i Vasa centrum (2–8 våningar). Byggnadsbeståndet i den minsta skalan (huvudsakligen 2–4 våningar) placeras i närheten av Storalånggatan. Ett undantag utgör utkastalternativ 2, där det anvisas mer byggrätt i det norra kvarteret än i de övriga utkastalternativen. I mitten av området placeras högt byggande (15–19 våningar) i alla utkastalternativ.

Eftersom området är centralt beläget vill man med planen skapa så många nya förbindelser som möjligt för cykling och gång mellan Centrum, Brändö och Vöråstan samt från centrum till Metviksparken. De viktigaste nya förbindelserna är Fiskaregatan, som ska öppnas på nytt, huvudleden för cykling i riktning med järnvägen samt en ny plankorsning för gång- och cykeltrafik som kommer att utgöra en förlängning av Rådhusgatan. Vad gäller biltrafik stöder sig området på det nuvarande gatunätet.

Parkeringen har dimensionerats enligt Vasa stads parkeringspolitik. Eftersom den nya stadsstrukturen som uppstår är avsedd att vara effektiv, placeras parkeringsplatserna under ett parkeringsdäck i bostadskvarteren men också i separata parkeringsanläggningar. För att uppmuntra till att bygga affärslokaler på gatunivå i bostadsvåningshusen har man anvisat ett lättare parkeringskrav för dem än för affärslokaler i allmänhet.

I detaljplanen anvisas skyddsbeteckningar för fem byggnader: gamla fabriken eller den så kallade 1-fabriken, lokstallet, smedjan, vevstaksfabriken och transformatorbyggnaden. Byggnaderna i fråga skyddas redan i den nuvarande detaljplanen, men skyddsnivån höjs jämfört med nuläget.

I detaljplaneutkastet ges bestämmelser om dagvatten och områdets föroreningsgrad.

#### 4.6.1 Utkastalternativ

I utkastskedet presenteras tre alternativ som inte skiljer sig från varandra i någon betydlig grad. Det finns bara ringa skillnader i gatunätet och kvartersstrukturen mellan de olika utkasten. Nedan beskrivs några av skillnaderna och likheterna mellan alternativen.

I fråga om stadsmiljö gäller den största skillnaden mellan utkasten stranden. I alternativen 1 och 3 eftersträvas en mera urban strandlinje, vilken förutsätter utfyllnad av vattenområdet. I dessa alternativ kan det på vattenområdet placeras flytande konstruktioner som betjänar användningen av parken, exempelvis restauranger. I alternativ 2 föreslås det mera måttfulla åtgärder på stranden.

Alternativen skiljer sig från varandra även i fråga om parkering. I alla alternativ placeras det en parkeringsanläggning i närheten av Storalånggatan. Därtill föreslås det en andra parkeringsanläggning i två av alternativen. Den är avsedd att betjäna de västligaste kvarteren för bostadsvåningshus. I det tredje alternativet anvisas det ingen parkeringsanläggning i områdets västra del. Kvartersområdena längst i väster stöder sig delvis på parkeringsanläggningen på Storalånggatan.

På brandgatan i det nordligaste kvarteret för bostadsvåningshus föreslås byggande i olika skala i de olika alternativen.

I alla alternativ anvisas det två kvartersområden för centrumfunktioner (C-kvarter) norr om lokstallet vid mitten av området. I dessa placeras högt byggande. Vad gäller dessa kvarter är alternativen identiska.

I fråga om området längst i öster respektive söder, där det byggnadsbestånd som ska bevaras på området finns, är alternativen lika med undantag för områdena invid Storalånggatan. I alla alternativ föreslås det en större nybyggnad på detta område. I nybyggnaden planeras ett daghem. Byggnaden står väster om monteringshallen skyddad mot olägenheterna från trafiken.

### **De alternativa utkasten skiljer sig från varandra på följande sätt:**

#### **ALTERNATIV 1**

- Mängden byggrätt är totalt 134 450 m<sup>2</sup> vy, varav 108 750 m<sup>2</sup> vy anvisas för nybyggnad och 25 700 m<sup>2</sup> vy för de byggnader som bevaras. Bostadsbyggandets andel av byggrätten är cirka 96 000 m<sup>2</sup> vy. När byggrätter har beviljats har det fastställts en maximimängd för boende. Med andra ord kan andra användningsändamål genomföras på området även i större utsträckning än vad som nämns ovan, om andelen boende minskar i motsvarande grad.
- På stranden föreslås ett utfyllnadsområde som bildar en strandbrygga med en direkt förbindelse till havet. Som riktgivande anvisas det ett område för hantering av dagvatten samt ett område för en småbåtshamn på stranden. I västra delen av strandområdet anvisas en parkeringsplats för cirka 50 bilar som betjänar Metviksparken och servicebyggandet på området.
- På vattenområdet kan flytande konstruktioner, exempelvis en restaurang, placeras.
- På stranden väster om Träskgatans kurva anvisas bostadsvåningshus i liten skala samt en servicebyggnad i vilken till exempel en restaurang kan placeras.
- I kvarteret i norr bildas en brandgata där byggande av typen stadssmåhus / townhouse ska placeras.
- Parkeringsanläggningen som betjänar bostadskvarteren i väster placeras i kvarteret längst i väster.
- Framför vevstaksfabriken på Storalånggatan kan två servicebyggnader i två våningar byggas. Även lokomotivmännens före detta byggnad som en gång i tiden rivits på området kan placeras på denna plats om dess timmerstomme har bevarats i användbart skick.

#### **ALTERNATIV 2**

- Mängden byggrätt är totalt 134 150 m<sup>2</sup> vy, varav 108 450 m<sup>2</sup> vy anvisas för nybyggnad och 25 700 m<sup>2</sup> vy för de byggnader som bevaras. Bostadsbyggandets andel av byggrätten är cirka 96 000 m<sup>2</sup> vy. När byggrätter har beviljats har det fastställts en maximimängd för boende. Med andra ord kan andra användningsändamål genomföras på området även i större utsträckning än vad som nämns ovan, om andelen boende minskar i motsvarande grad.
- Det anvisas inga bostadskvarter på stranden väster om Träskgatans kurva. Även de servicebyggnader som ska placeras i strandparken kommer att stå längre bort från stranden, alldeles invid Träskgatan.
- I detta alternativ behandlas stranden på ett mjukare och mera naturligt sätt än i de övriga alternativen och eventuella ändringar i strandlinjen sker i takt med landhöjningen. Som förebild har Södra Hammarbystad i Stockholm använts.
- Exploateringen i kvartersområdet i norr har ökat jämfört med de övriga alternativen. I mitten av kvarteret placeras byggnader i 4–5 våningar i stället för stadsmåhus. I mitten av kvarteret löper en gång- och cykelförbindelse, men byggnadsbeståndet kring den har en större skala än vad man allmänt taget eftersträvar på brandgatorna i Vasa.
- Parkeringsanläggningen som betjänar de västliga bostadskvarteren placeras centralt i förhållande till dem.
- Framför vevstaksfabriken på Storalånggatan i områdets södra del kan en servicebyggnad i två våningar uppföras. Framför vevstaksfabriken bör en rad av träd planteras. Även lokomotivmännens före detta byggnad som en gång i tiden rivits på området kan placeras på denna plats om dess timmerstomme har bevarats i användbart skick.

### ALTERNATIV 3

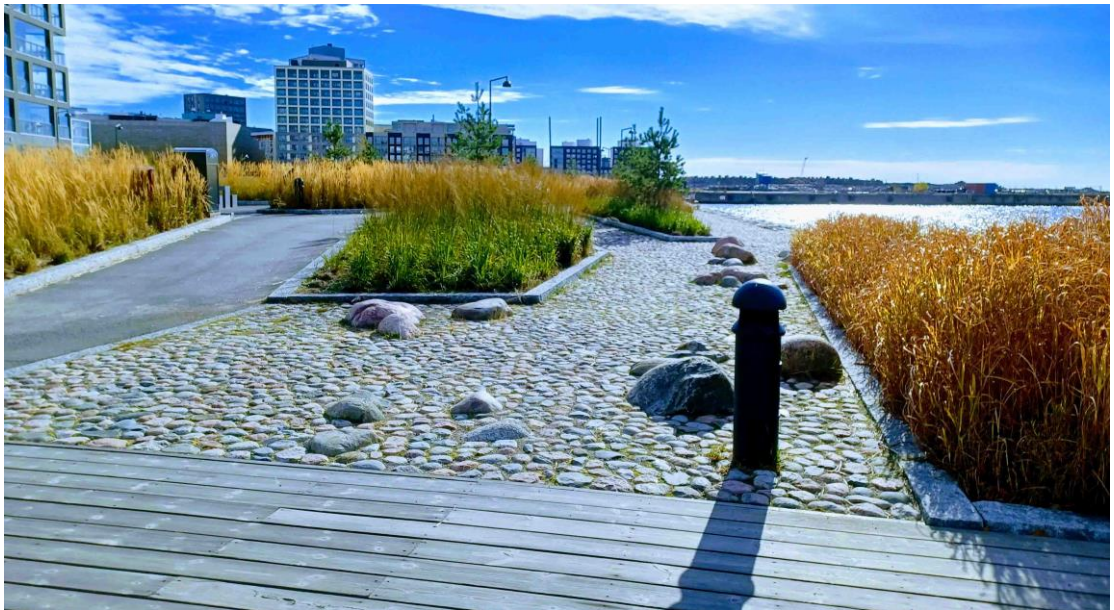
- Mängden byggrätt är totalt 137 850 m<sup>2</sup> vy, varav 112 150 m<sup>2</sup> vy anvisas för nybyggnad och 25 700 m<sup>2</sup> vy för de byggnader som bevaras. Bostadsbyggandets andel av byggrätten är cirka 100 000 m<sup>2</sup> vy. När byggrätter har beviljats har det fastställts en maximimängd för boende. Med andra ord kan andra användningsändamål genomföras på området även i större utsträckning än vad som nämns ovan, om andelen boende minskar i motsvarande grad.
- På stranden föreslås ett utfyllnadsområde som bildar en strandbrygga med en direkt förbindelse till havet. Stranden kunde bebyggas till exempel på samma sätt som Fiskstrand i Vasa, dock med den skillnad att det på stranden också eftersträvas växtlighet som är avsedd för hantering av dagvatten. Som riktgivande anvisas det på stranden ett område för hantering av dagvatten samt ett område för en småbåtshamn. I västra delen av strandområdet anvisas en parkeringsplats för cirka 50 bilar som betjänar Metviksparken och servicebyggandet på området. Bredvid parkeringen anvisas byggrätt för en servicebyggnad där till exempel en restaurang kan placeras.
- På vattenområdet kan flytande konstruktioner, exempelvis restauranger, placeras.
- På stranden väster om Träskgatans kurva anvisas bostadsvåningshus i liten skala samt en servicebyggnad i vilken till exempel en restaurang kan placeras.
- I kvarteret i norr bildas en brandgata där det placeras byggande av typen stadsmåhus/townhouse.
- I västra delen av området finns inte alls någon separat parkeringsanläggning. Därför är bostadskvarteren längst i väster inte självständiga i fråga om parkering utan parkeringsplatser för dem placeras i parkeringsanläggningen i närheten av Storalånggatan.
- I detta alternativ placeras det en parkeringsanläggning i monteringshallens nedersta våning. Cirka två tredjedelar av den byggrätt som anvisas för monteringshallen kan emellertid användas för service och annan verksamhet som detaljplanen möjliggör.



- Det placeras inga byggnader framför vevstaksfabriken på Storalånggatan i områdets södra del. Framför vevstaksfabriken och lokstallet anvisas en rad av träd och annan växtlighet som ska planteras.

#### IDÉBILDER OM HUR STRANDEN KAN BEHANDLAS:

Idébilderna för alternativen 1 och 3



*Helsingfors, Busholmen/Gräsviken. Stranden består omväxlande av växtlighet och mark med olika beläggningar.*



*Gävle, Sverige. Strandlinjen är urban och bebyggd men beläggningen (grus/stenmjöl) och växtligheten ger stranden ett mjukare intryck.*

## Idébild för alternativ 2



Stockholm, Södra Hammarbysjöstad. Den mjukt behandlade stranden bildar en intressant motsats till det tätt bebyggda stadsområdet. Växtligheten på stranden har tagits tillvara när det i mitten av den har angjorts bryggor längs vilka man kan gå till vattnet. Växtligheten har en svalkande effekt och det är angenämt att vistas på stranden även i sommarhettan.

#### 4.6.2 Kvartersområden

I detaljplaneutkastet anvisas följande användningsändamål för området:

##### VEVSTAKSFABRIKEN

###### SR: Kvartersområde för byggnader som ska skyddas

- På området kan placeras lokaler för kulturverksamhet, lokaler av verkstadstyp och affärs- och kontorslokaler samt lokaler för offentlig service.
- Vevstaksfabriken är den enda byggnaden i kvarteret. Den skyddas genom detaljplan.

##### SERVICEBYGGNADERNA PÅ STRANDEN

###### P: Kvartersområde för servicebyggnader

- På kvartersområdet för servicebyggnader eftersträvas verksamhet som betjänar stranden och parken, såsom restauranger. Strandbyggandet presenteras på lite olika sätt i de olika utkastalternativen.

##### MONTERINGSHALLEN/SMEDJAN

###### P-1: Kvartersområde för servicebyggnader

- På området får lokaler för kultur- och idrottsverksamhet, affärs- och kontorslokaler samt lokaler för offentlig service byggas. På kvartersområdet ska utrymme reserveras för en fastighetstransformator.
- Det anvisas totalt 11 950–13 550 m<sup>2</sup> vy byggrätt på kvartersområdet, alltefter utkastalternativ. Byggrätten fördelas på följande sätt inom kvartersområdet:
- Cirka 450 m<sup>2</sup> vy för smedjebyggnaden som i detaljplanen anvisas som byggnad som ska skyddas.
- Cirka 11 500 m<sup>2</sup> vy för monteringshallen. Användning av hela byggrätten innebär att hallen, som är 16 meter hög, delas in i två eller flera våningar.
- För de byggnader i liten skala som ska placeras längs Storalånggatan:
  - I alternativ 1: 1 600 m<sup>2</sup> vy



- I alternativ 2: 800 m<sup>2</sup> vy
- I alternativ 3: 0 m<sup>2</sup> vy

#### DAGHEMMETS KVARTERSOMRÅDE

##### PL: Kvartersområde för närservicebyggnader

- I kvarteret anvisas totalt 2 500 m<sup>2</sup> vy byggrätt för en nybyggnad.
- På området får en byggnad i högst tre våningar uppföras.
- I utkastskedet skisseras det daghemsverksamhet på detta kvartersområde. Förmodligen får hela byggrätten inte användas för enbart daghemsverksamhet, för gårdsutrymmet som står till förfogande är ganska litet. I kvarteret kan utöver ett daghem även annan serviceverksamhet placeras.

#### TORNKVARTEREN

##### C: Kvartersområde för centrumfunktioner

- I detaljplanen anvisas två kvartersområden för centrumfunktioner. De finns på vardera sidan av Lokstallsplatsen. På C-kvartersområdena får följande användningsändamål placeras:
  - Lokaler för kulturverksamhet, lokaler av verkstadstyp och affärs- och kontorslokaler samt lokaler för offentlig service
  - Kvarter 17: Högst 75 procent av byggrätten i kvarteret får användas till bostadsbyggande.
  - Kvarter 18: Högst 70 procent av byggrätten som anvisas för nybyggnad i kvarteret får användas till bostadsbyggande.
  - I översta våningen i byggnader med över 16 våningar ska ett gemensamt utrymme för alla invånare placeras eller alternativt en affärs-, restaurang- eller utställningslokal. I lokalerna på markplanet som öppnar sig mot öppna platser, gator eller parken placeras i huvudsak affärslokaler.
- I C-kvarteret längre norrut (kvartersnummer 18/bokstavsbezeichnung C) anvisas totalt 21 000 m<sup>2</sup> vy byggrätt. Byggrätten fördelas enligt följande inom kvarteret:
  - 12 350 m<sup>2</sup> vy för nybyggnad, varav högst 8 650 m<sup>2</sup> vy för bostäder.
  - Totalt 8 650 m<sup>2</sup> vy för de byggnader som ska skyddas: 1 850 m<sup>2</sup> vy för lokstallet och 6 800 m<sup>2</sup> vy för 1-fabriken eller gamla fabriken.
- I C-kvarteret längre söderut (kvartersnummer 17/bokstavsbezeichnung D) anvisas totalt 15 700 m<sup>2</sup> vy byggrätt. Bostadsbyggandets andel får vara högst 11 775 m<sup>2</sup> vy.
- Det är möjligt att i kvarteren bygga totalt tre höga byggnader i 15, 18 respektive 19 våningar.

#### KVARTEREN FÖR BOSTADSVÅNINGSHUS PÅ STRANDEN (kvartersnummer 24, bokstavsbezeichnung K)

##### AK: Kvartersområde för bostadsvåningshus där affärs- och verksamhetslokaler som inte orsakar miljöstörningar får placeras

- I alternativen 1 och 3 placeras det bostadsvåningshus i liten skala på strandområdet väster om Träskgatan. Det anvisas totalt 4 400 m<sup>2</sup> vy byggrätt i kvarteren.

#### KVARTEREN FÖR BOSTADSVÅNINGSHUS I NORR (kvartersnummer 19, bokstavsbezeichnung A och B)

##### AK: Kvartersområde för bostadsvåningshus där affärs- och verksamhetslokaler som inte orsakar miljöstörningar får placeras

- Det nordligaste kvarteret placeras på området som avgränsas av Träskgatan, Stora-långgatan och Portgatan.



- Kvartersområdet delas in i två delar med hjälp av en så kallad brandgata. På brandgatan och Storalånggatan anvisas lite lägre byggande än på Träskgatan för att det ska öppna sig en havsutsikt från bostäderna.
- Alternativen 1 och 3:
  - I östra delen (bokstavsbeteckning A) anvisas byggande i mindre skala än i de övriga kvarteren för våningshus i detaljplanen. Det finns totalt 14 800 m<sup>2</sup> vy byggrätt på området.
  - I västra delen (bokstavsbeteckning B) anvisas totalt 21 600 m<sup>2</sup> vy byggrätt. Byggnadernas våningstal varierar mellan 2 och 8.
  - På Storalånggatan anvisas byggnader i 2–4 våningar. Den nordligaste byggnadsmassan på Storalånggatan kan vara högst fem våningar hög.
  - På brandgatan eftersträvas stadssmåhus eller bostadsvåningshus i liten skala. Byggnaderna längs brandgatan får ha högst tre våningar.
- Alternativ 2:
  - I delen längre österut (bokstavsbeteckning A) anvisas totalt 16 500 m<sup>2</sup> vy byggrätt.
  - I delen längre västerut (bokstavsbeteckning B) anvisas totalt 23 200 m<sup>2</sup> vy byggrätt.
  - Byggnadsmassorna har en jämnare stigning västerut. Det genomsnittliga våningstalet på de olika gatorna:
    - Storalånggatan: 4
    - Brandgatan: 5
    - Träskgatan: 8

#### PARKERINGSANLÄGGNINGAR

##### LPA: Kvartersområde för bilplatser

- I alla utkastalternativ anvisas det en plats för en parkeringsanläggning mellan vevstaksfabriken och monteringshallen på Storalånggatan. Utöver fem våningar ovan jord får det i anläggningen också placeras underjordisk parkering.
- I utkastalternativen 1 och 2 anvisas dessutom en plats för en andra parkeringsanläggning i områdets västra del. Utöver fem våningar ovan jord får det i anläggningen också placeras underjordisk parkering.
- I parkeringsanläggningarna får även tekniska utrymmen placeras. I planbestämmelserna ges bestämmelser om kvaliteten i fråga om anläggningarnas arkitektur.

### 4.6.3 Gatuområden

Fordonstrafiken stöder sig på det nuvarande gatunätet via Träskgatan och Storalånggatan. De nya förbindelser som ska utvecklas reserveras huvudsakligen för gång- och cykeltrafik.

#### Nya gator där motorfordonstrafik är tillåten:

- Den nya förbindelse via Fiskaregatan som ska öppnas (behandlas som lågfartsgata, förmodligen är endast infart till tomterna tillåten)
- Körförbindelse till daghemmet (Växelgatan) från Storalånggatan mellan vevstaksfabriken och den nya parkeringsanläggningen
- Den västligaste gatan på området (Cylindergränden) via vilken infarten till parkeringsanläggningen för kvarteren för bostadsvåningshus i väster sker (saknas i alternativ 3)

#### Nya gator där gång och cykling är tillåtna (även infart till tomterna är tillåten):

- Cykelgata som utgör en del av huvudleden för cykling från Rådhusgatan till Metviksparken (Laboratoriegränden)

- Den diagonala gata som löper från den nya plankorsningen på Rådhusgatan till områdets centrala öppna plats (Laboratorieplatsen)
- Den diagonala gata som löper från Storalånggatan till områdets centrala öppna plats (Lokstallsplatsen)

#### Huvudlederna för cykling och gång, c.k. "cykelbanor" (ingen infart till tomterna)

- Bangårdsstråket: Cykelväg i riktning med järnvägen. Bildar i framtiden en del av en mera omfattande rutt invid järnvägen på norra sidan av den. Rutten fortsätter i Södra Klemetsö.
- Metviksstråket: Cykelväg som löper från området som ska planläggas till Metviksparken i norr.

### 4.6.4 Trafikområden

#### LR: Järnvägsområde

Järnvägsområdet görs smalare på norra sidan av järnvägen. Den södra gränsen förblir oförändrad. Det har avtalats om ramvillkoren för utrymmesreserveringen på järnvägsområdet under förhandlingarna med Trafikledsverket.

Detaljplaneavgränsningen omfattar tre plankorsningar: en på Kyrkoeshplanaden, en på Storalånggatan och en på Rådhusgatan. Plankorsningarna på Kyrkoeshplanaden och Storalånggatan förblir oförändrade. Plankorsningen på Rådhusgatan har inte anlagts ännu men den möjliggörs redan i den gällande detaljplanen. Plankorsningens dragning förnyas så att övergången sker vinkelrätt mot järnvägen. Till skillnad från den nuvarande detaljplanen dimensioneras plankorsningen i fråga endast för cykling och gång.

#### LP: Område för allmän parkering

Parkeringsområdet i norra delen av området som betjänar Metviksparken fastställs på nytt som ett område för allmän parkering, på samma sätt som i den föregående detaljplanen. I alla utkastalternativ fastställs det även ett mindre parkeringsområde med cirka 50 bilplatser invid Träskgatan i områdets södra del.

### 4.6.5 Parkering

#### MINIMIALTAL BILPLATSER

Bostadsbyggande och affärslokaler i bostadsbyggnadernas våningar på markplanet 1 bilplats/100 m<sup>2</sup> vy

Affärsbyggande och byggande av affärslokaler 1 bp/70 m<sup>2</sup> vy

Servicebyggande (t.ex. understödd äldrevård, ARA-understött studentboende, allmännyttiga servicelokaler och funktioner) 1 bp/200 m<sup>2</sup> vy

Övrigt serviceboende (t.ex. seniorboende) 1 bp/130 m<sup>2</sup> vy

Byggnader som skyddas, offentlig service och samlingslokaler 1 bp/120 m<sup>2</sup> vy

Bilplatskravet gäller inte sådana förrådsutrymmen utanför bostaden som betjänar boendet och som är inbegripna i våningsytan, inte heller hobby-, klubb- och bastuutrymmen e.d. som står till invånarnas förfogande, inte heller halvvarma balkonger och grönrums i anslutning till bostäderna.

Då det gäller bilplatser kan bilpoolsbilsprincipen utnyttjas i enlighet med stadens parkeringspolitik eller annan i det kommunala beslutsfattandet godkänd princip.

**MINIMIALTAL CYKELPLATSER**

Bostädernas lägenhetsyta: 1 cp/30 m<sup>2</sup> + dessutom lika mycket väderskyddat förvaringsutrymme

Affärs- och servicebyggande samt byggande av affärslokaler: 1 cp/50 m<sup>2</sup> vy

**4.6.6 Övriga områden****VP: Park**

Som parker fastställs

- strandområden
- det smala område som utgör en förlängning av Handelsplanaden och som samtidigt tjänar som område för hantering av dagvatten
- området mellan gång- och cykelleden invid järnvägen och de närmaste våningshusen
- området invid järnvägen mellan Rådhusgatan och Kyrkoesplanaden.

**ET: Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning**

Området för den transformatorbyggnad i områdets södra spets som ska skyddas. Transformatorbyggnaden används fortsatt för sitt ursprungliga ändamål.

**4.6.7 Detaljplanebestämmelser**

Detaljplanebestämmelserna finns som bilaga till detaljplanebeskrivningen.

**4.6.8 Utlåtanden och åsikter som inkommit under beredningsskedet****4.6.9 Övervägande efter utkastskedet****4.6.10 Utlåtanden som inkommit medan planförslaget varit offentligt framlagt****4.6.11 Övervägande efter förslagsskedet****5 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN****5.1 Planens struktur, dimensionering och områdesreserveringar****5.1.1 Dimensionering och service****5.1.2 Kvartersområden****5.1.3 Övriga områden****5.1.4 Gatuområden****5.1.5 Trafikområden****5.2 Uppnående av målen för miljöns kvalitet**



## 5.3 Planens konsekvenser

### 5.3.1 Konsekvenser för servicen och rekreationsanvändningen av området

Det är möjligt att planeringsområdet profileras som en unik områdesmässig helhet av affärsverksamhet och service i Vasa. På området kan placeras en eller flera attraktiva huvudfunktioner, exempelvis kulturtjänster, såsom scener eller en stor museihelhet. Vid profilering av huvudfunktionerna ska det kommande serviceutbudet i fråga om projektet Wasa Station beaktas. Planeringsområdet bör antingen klart skilja sig från eller alternativt stödja sig mot detta utbud. Det är relativt enkelt att utöka huvudfunktionen med olika stödtjänster, såsom restauranger och caféer eller må bra-tjänster.

I detaljplaneutkastet anvisas en plats för ett daghem.

### 5.3.2 Samhällsekonomiska konsekvenser

#### Arbetsplatser och Vasas attraktionsfaktorer

Det att området omvandlas från ett industriområde till ett område för boende, centrumfunktioner och servicebyggnader möjliggör en betydande utveckling av stadsstrukturen, som uppskattas ha en positiv inverkan på Vasas attraktionskraft.

Wärtsilä och Vasa stad har som sitt gemensamma mål att skapa en mångsidig helhet av området. Målet är att till området få både företags- och start-up-verksamhet, hobbyverksamhet samt kultur och tjänster som bidrar till Vasaregionens livskraft. Samtidigt är strävan att stödja utvecklingen av Energiklustret i Vasaregionen genom att göra det möjligt för studerande, läroanstalter och företag att mötas och samarbeta i regionen.

Wärtsiläs organisation har för egen del aktivt arbetat för att det i det gamla byggnadsbeståndet på området ska placeras arbetsplatser och annan verksamhet som bidrar till Vasas attraktionskraft. Det har förts förhandlingar med aktörer som intresserar sig för området. Wärtsilä marknadsför det gamla byggnadsbeståndet på området under varumärket "Verkstadi". Länk till en webbplats som Wärtsilä upprätthåller: [Verkstadi - Tekevien kaupunki](#)

Det att den industriella användningen upphör på området påverkar även de redan bebyggda områdena utanför planavgränsningen. Nyproduktionen av bostäder har i regel en positiv inverkan på prisutvecklingen vad gäller det befintliga bostadsbeståndet inom de närliggande områdena. Det finns emellertid ett flertal andra faktorer som också påverkar bostädernas prisutveckling.

#### Kostnader för genomförande, investeringar, markanvändningsavgifter

Genomförandet av detaljplanen förutsätter ekonomiska satsningar av både staden och privata aktörer. Genomförandet av området kräver investeringar i ny infrastruktur men möjliggör samtidigt en effektivare användning än tidigare av den befintliga stadsinfrastrukturen.

Största delen av kvartersområdena som ska planläggas är i privat ägo. I takt med att markanvändningen ändras och ny byggrätt beviljas höjs den privata markens värde, vilket beaktas i markanvändningsavtalet i enlighet med principerna i stadens gällande markpolitiska program. Med utvecklingskostnadsersättningen finansieras anläggande av kommunalteknik och infrastruktur på området.

Kostnaderna uppskattas närmare i detaljplanens förslagsskede.

### 5.3.3 Kommersiella konsekvenser

#### Konsekvenser för centrumets livskraft

Som bakgrundsutredning till Vasa generalplan 2040 gjordes en kommersiell utredning år 2023. I utredningen konstateras att

- Vasa centrum möjliggör det mångsidigaste utbudet vad gäller handel och service, eftersom det erbjuder de bästa möjliga affärsställena som dessutom är lätt tillgängliga för kunderna. De bästa affärsställena finns i kvarteren kring torget.
- centrumet som en kommersiell koncentration också stöder de övriga områdenas funktionalitet.
- projekten för Vöråstans verkstadsområde och Wasa Station stöder den kommersiella utvecklingen av centrumet, Klemetsö och Vöråstan. Projekten utvidgar serviceområdet i centrumet och stärker samtidigt handeln och den övriga servicen.

#### Konsekvenser för dagligvaruhandeln

Det finns behov av en dagligvarubutik inom centrumets samtliga utvidgningsområden (Travdalen, Södra Klemetsö, Wärtsiläområdet). I takt med att verkstadsområdet bebyggs och invånarantalet ökar, ökar även behovet av en dagligvarubutik ytterligare. Utöver invånarna i planeringsområdet skulle en dagligvarubutik också gagna invånarna i de närliggande områdena samt dem som besöker området. På kartan nedan anges alla dagligvarubutiker på området oavsett storlek. Den mörkare cirkeln visar området inom 500 meters och den ljusare inom 1 000 meters radie från butiken.

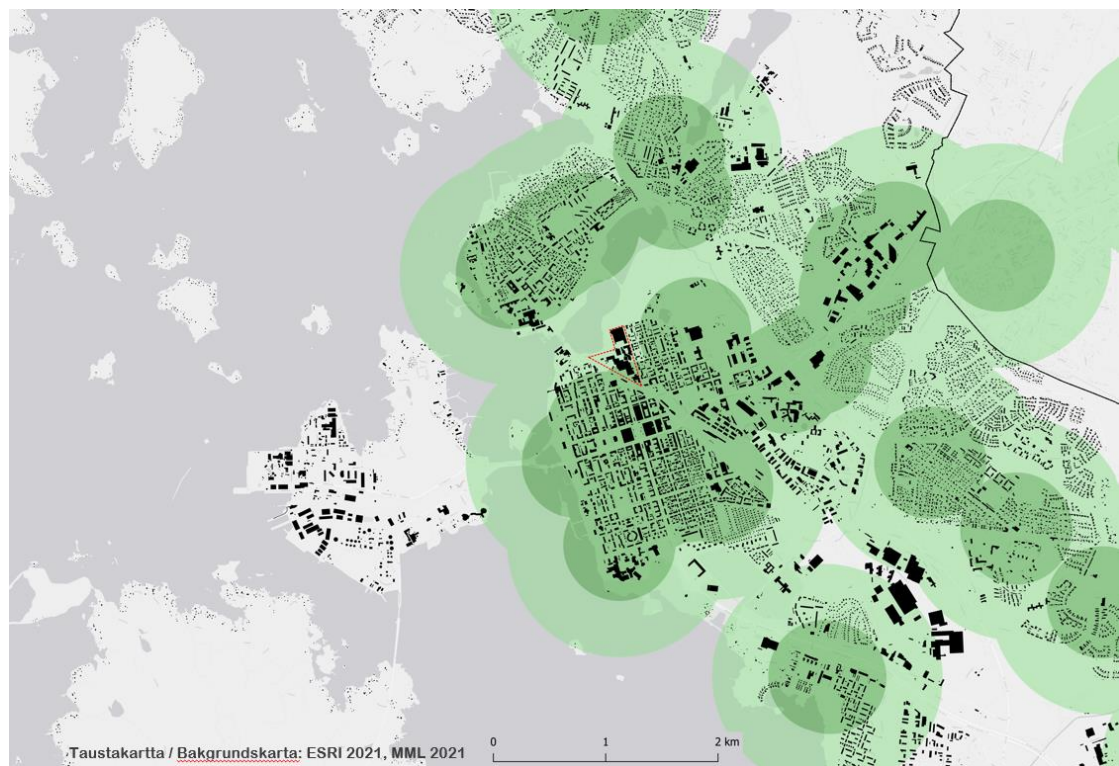


Bild: Vasa stad, Planläggningen. Bakgrundskarta: ESRI 2021, MML 2021

### 5.3.4 Konsekvenser för boendet

#### Positiva konsekvenser

Detaljplanen har följande positiva konsekvenser för boendet inom den närmaste omgivningen:

- Gång- och cykelförbindelserna blir bättre.
- Området blir lummigare.
- Området blir trivsammare då industribyggnaderna ersätts med bostadsbyggnader.
- Serviceutbudet blir bättre och området mera levande.
- Riskerna minskar när farliga ämnen inte längre upplagras på området.

#### Negativa konsekvenser

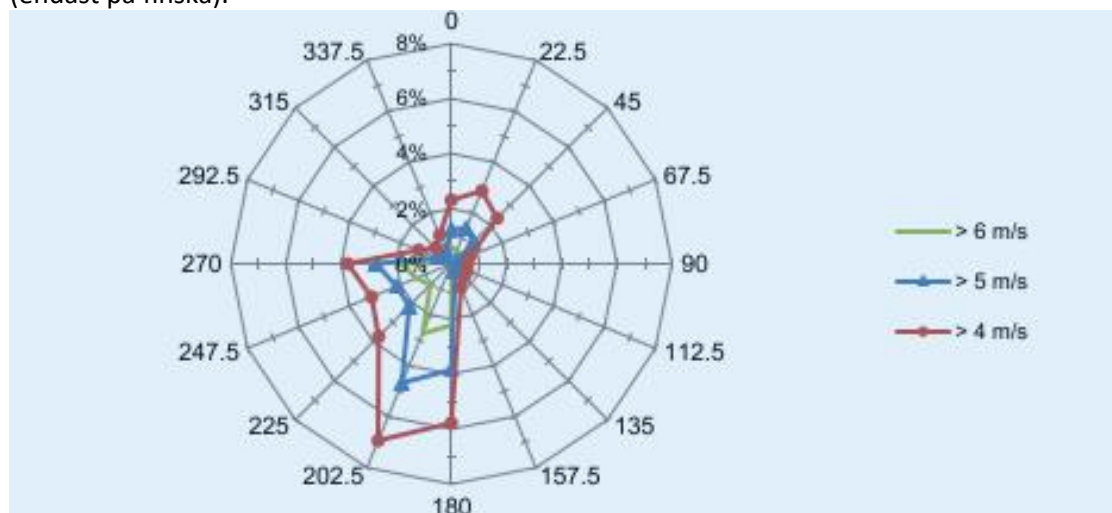
Detaljplaneändringen påverkar bostadsområdena däromkring i form av utsikter som förändras och trafikmängder som ökar. Nybyggnaderna på Storalånggatan skuggar de närmaste kvarteren i Vöråstan något mera än vad det nuvarande byggnadsbeståndet gör. Vad gäller vindförhållanden har byggandet inga konsekvenser för bostadsområdena i närheten.

Det gamla byggnadsbeståndet på området är en potentiell placeringsplats för kultur- och idrottslokaler. Om det i framtiden ordnas evenemang för allmänheten på området, kan invånarna inom det närliggande området uppleva det både som positivt och som negativt.

Alla ovan nämnda faktorer beskrivs under separata rubriker nedan i denna detaljplanebeskrivning.

### 5.3.5 Konsekvenser för vindförhållanden

Eftersom det i detaljplaneutkastet föreslås högt byggande på området, har det i samband med detaljplanearbetet utarbetats en utredning av vindförhållandena. Utredningen finns som bilaga till detaljplanen och den kan också läsas på detaljplaneprojektets webbplats (endast på finska).



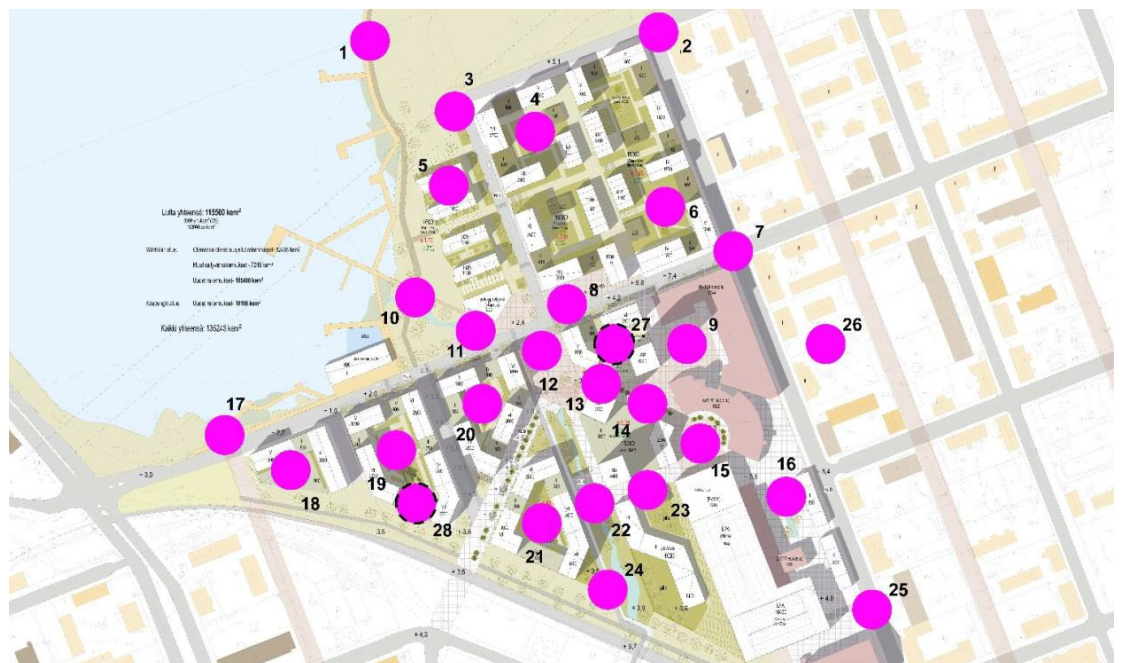
*Sommarperiod: förekomsten av genomsnittliga vindhastigheter inom målområdet i april–september (% av tiden). I Vasa betonas nordliga vindar något mera under sommarperioden än under vinterperioden, men i övrigt skiljer sig sommar- och vinterperioderna inte från varandra i någon betydlig grad.*

Slutsatser av utredningen av vindförhållandena:

- I fråga om vindar betonas i Vasaregionen sydliga vindar och under sommarperioden även nordliga vindar. För standardvinden inom planeringsområdet är emellertid den västliga vinden 270° av betydelse, eftersom den ger den största sektorn mot öppet hav.



- Granskningspunkt 1 på stranden i planeringsområdets norra del (se bilden nedan) är klart den blåsigaste platsen på området.
- I nuläget bildar de stora industribyggnaderna på området ett vindskydd för de intilliggande bostadshusen.
- Planen har inga betydande konsekvenser vad gäller vindförhållandena inom områdena utanför planeringsområdet. Även det planerade byggnadsbeståndet tjänar som vindskydd för de intilliggande områdena. Den ofördelaktigaste situationen skulle vara om de gamla byggnaderna på området revs utan att något byggdes på deras ställe.
- Utkastplanen följer den allmänna planeringsanvisningen i fråga om vindförhållanden och byggnaderna blir jämnt högre från stranden mot inlandet.
- Höga byggnader ökar blåsten där bredvid huvudsakligen inom sektorerna 292,5° och 315° för vindriktningen samt vid frånlandsvindar 112,5° och 135°. I siffror är vindhastigheten emellertid inte högre än på stranden vid havsvikar där det inte finns några byggnader som skulle bilda vindskydd. Den ökade blåsten till följd av högt byggande kan beskrivas som lokal minskning av det vindskydd som de övriga byggnaderna ger.
- Det är svårt att nå upp till den bästa möjliga trivselsn (A-kriteriet), men kriteriet B kan nås. I planen uppfylls kriteriet B även på gårdarna till lägre byggnader, därmed är blåsten ringa. Kriterierna framgår av bilden nedan.
- Vindbyar som försvårar gång (> 16 m/s, C-kriteriet) kan förekomma intill höga byggnader och på strandterrasser oftare än en gång per år, främst vid stormar under vinterperioden, då det även i övrigt inte är så trivsamt att gå, cykla eller vistas ute.
- Farligt kraftiga vindbyar (>23 m/s, D-kriteriet) förekommer mera sällan än en gång per år. Årligen återkommande farligt kraftiga vindbyar används allmänt som kriterium för korrigering planeringslösningar och planbestämmelser. Vid detta objekt föreligger inte behov av korrigering lösningar.



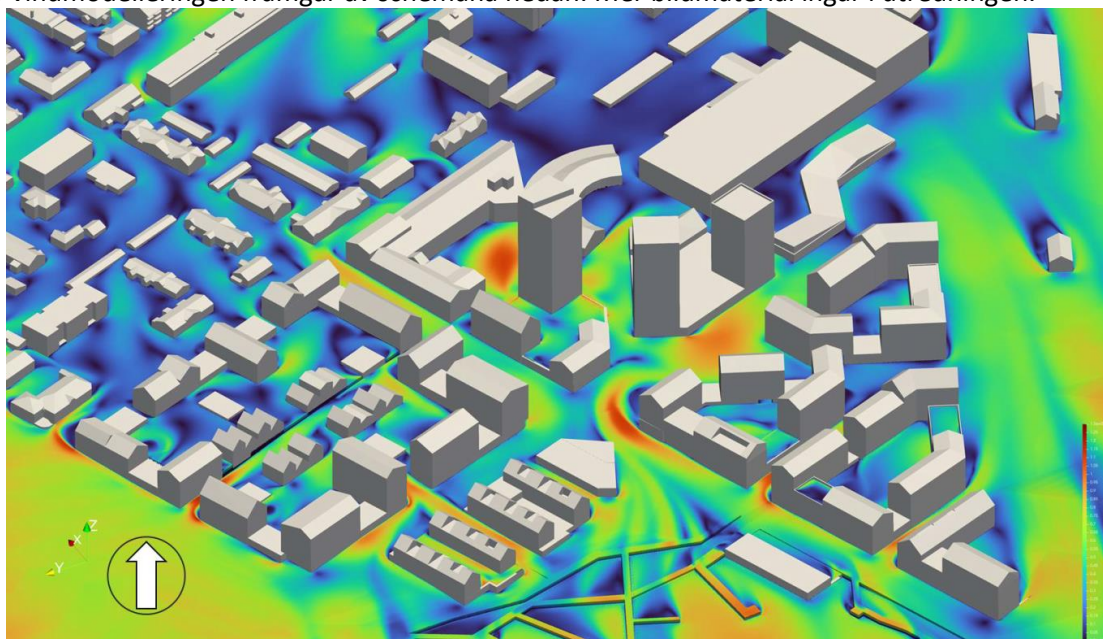
Granskningspunkterna har numrerats på bilden.

Av tabellen nedan framgår de kriterier i fråga om blåst som konsulten i Finland använder för vindhastigheterna på gatunivå.

| Nimi                                              | Kuvaus                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Vaikutus                             |
|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| <b>M</b><br>tunnin keski-<br>tuuli > 5 m/s        | Tuulisuutta kuvaava yleinen kriteeri, joka soveltuu käytettäväksi, kun tuulen puuskaisuudella ei ole erityistä merkitystä. Kriteerillä voidaan myös kuvata uuden rakennuksen aiheuttamaa kokonaismuutosta tuulisuudessa, eli kuinka paljon tuulisuus muuttuu uuden rakennuksen johdosta.<br><br>Jos tuulia esiintyy $\geq 5\%$ ajasta, on tuulisuudella oletettavasti merkitystä. | viihtyvyys                           |
| <b>A</b><br>puuskatuuli > 10 m/s (kesä-<br>kausi) | Istuminen pitkiä aikoja; makaaminen; terassit ja kahvilat; ulkoil-mateatterit; uima-altaat.<br><br>Toiminnot ovat epävihtyisiä, kun tuulia esiintyy kerran kesäkau-della (huhtikuu-syyskuu) tai useammin, $\geq 2,2 \text{ h}^*$ ( $\geq 0,05\%$ kesä-<br>kauden tunneista).                                                                                                      | viihtyvyys                           |
| <b>B</b><br>puuskatuuli > 13 m/s (kesä-<br>kausi) | Seisominen/istuminen paikoillaan lyhyitä aikoja; puistot; kauppa-<br>keskukset; rakennusten ulko-ovet.<br><br>Toiminnot ovat epävihtyisiä, kun tuulia esiintyy kerran tai use-<br>ammin kesäkaudella (huhtikuu-syyskuu), $\geq 2,2 \text{ h}^*$ ( $\geq 0,05\%$ ke-<br>säkauden tunneista).                                                                                       | viihtyvyys                           |
| <b>C</b><br>puuskatuuli > 16 m/s (koko<br>vuosi)  | Kävely yleisesti; rakennuksiin sisälle meno ja niistä poistuminen.<br><br>Toiminnot ovat epävihtyisiä tai vaarallisia, kun tuulia esiintyy<br>kerran vuodessa tai useammin $\geq 2,2 \text{ h}^*$ ( $\geq 0,025\%$ ajasta).                                                                                                                                                       | esteettä-<br>myys, turval-<br>lisuus |
| <b>D</b><br>puuskatuuli > 23 m/s (koko<br>vuosi)  | Vaarallisen kova tuuli toiminnosta riippumatta.<br><br>Tuulisuus on ei-hyväksyttävä, kun tuulia esiintyy kerran vuo-<br>dessa tai useammin $\geq 2,2 \text{ h}^*$ ( $\geq 0,025\%$ ajasta).                                                                                                                                                                                       | turvallisuus                         |



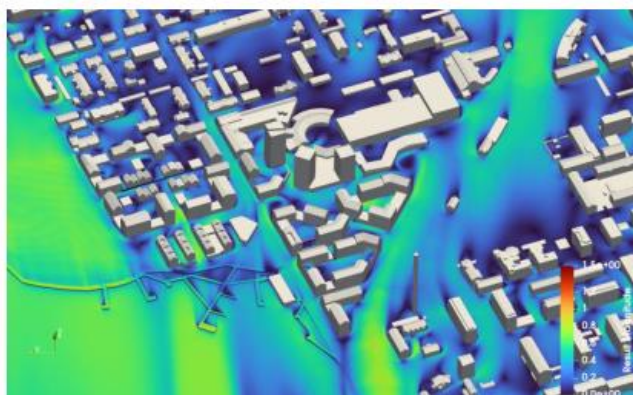
Slutresultat av vindmodelleringen framgår av schemana nedan. Mer bildmaterial ingår i utredningen.



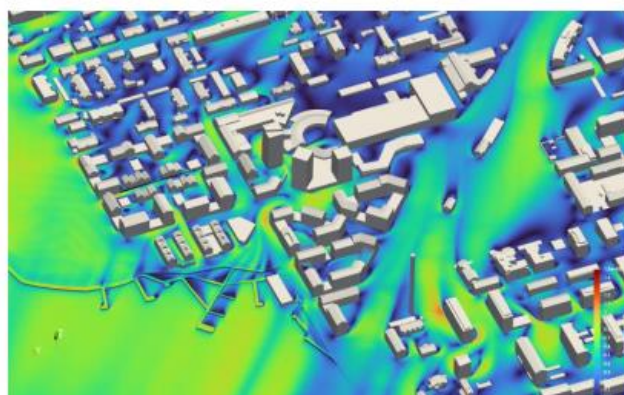
Byggnadernas inverkan på den genomsnittliga vindhastigheten på gatunivå. Vid de blå punkterna är inverkan som minst och vid de röda som störst i respektive vindriktning. Vindriktningen anges med en pil på bilden.

På bilderna nedan anges den relativa genomsnittliga vindhastigheten i olika riktningar. Varmare toner står för högre och kallare för lägre hastigheter.

270°

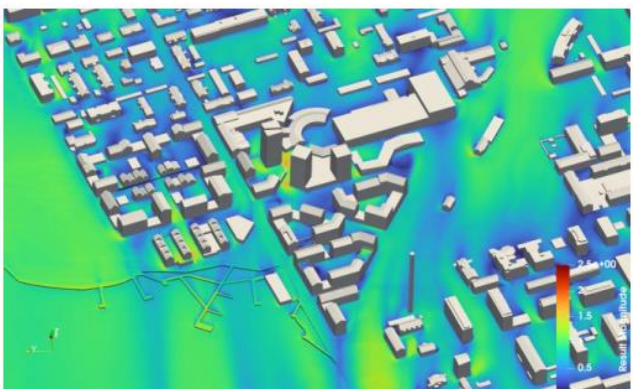


292,5°

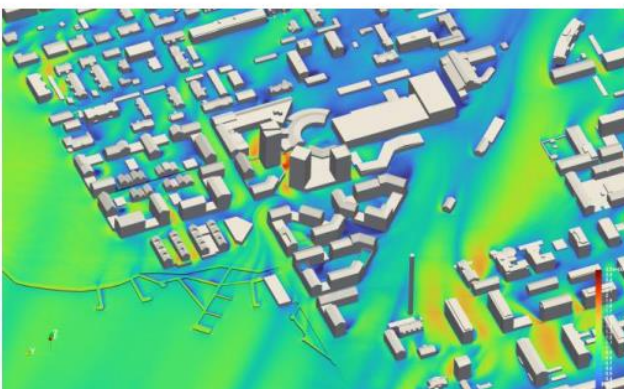


På bilderna nedan anges den relativa vindhastigheten i vindbyar i olika riktningar. Varmare toner står för högre och kallare för lägre hastigheter.

270°



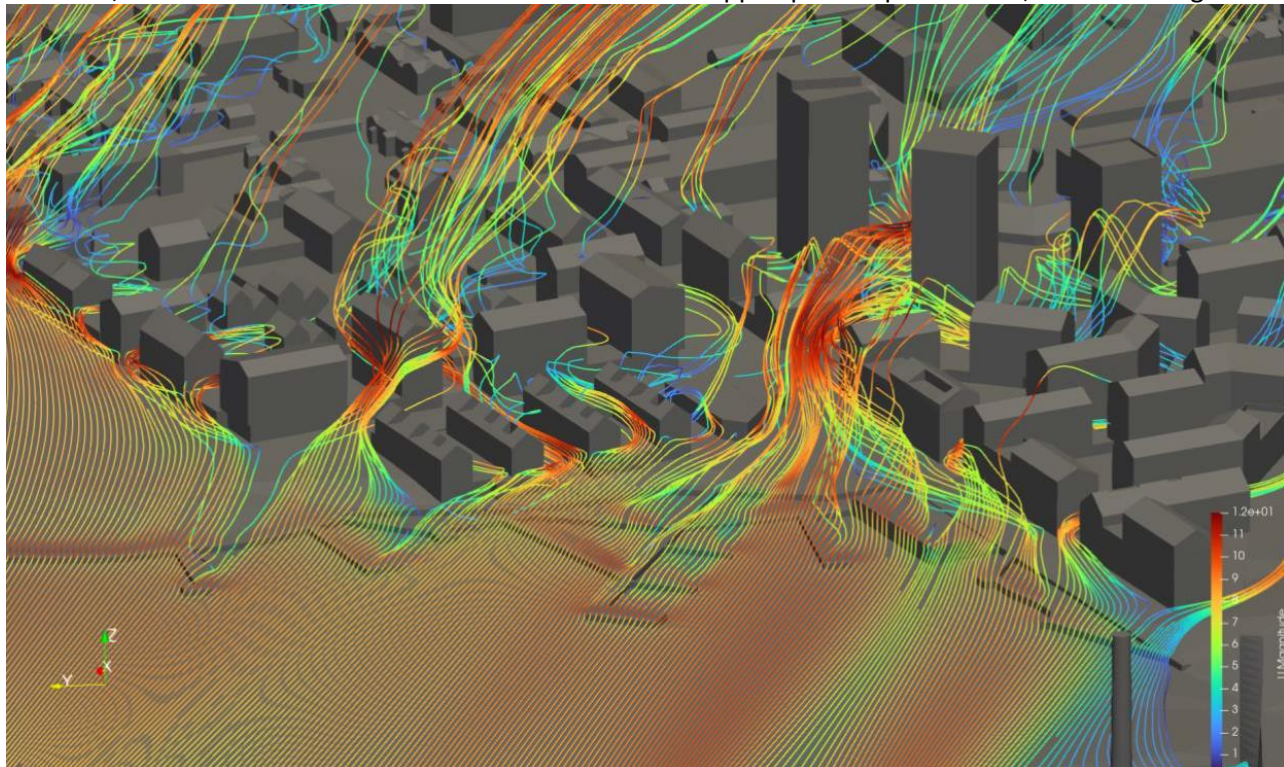
292,5°



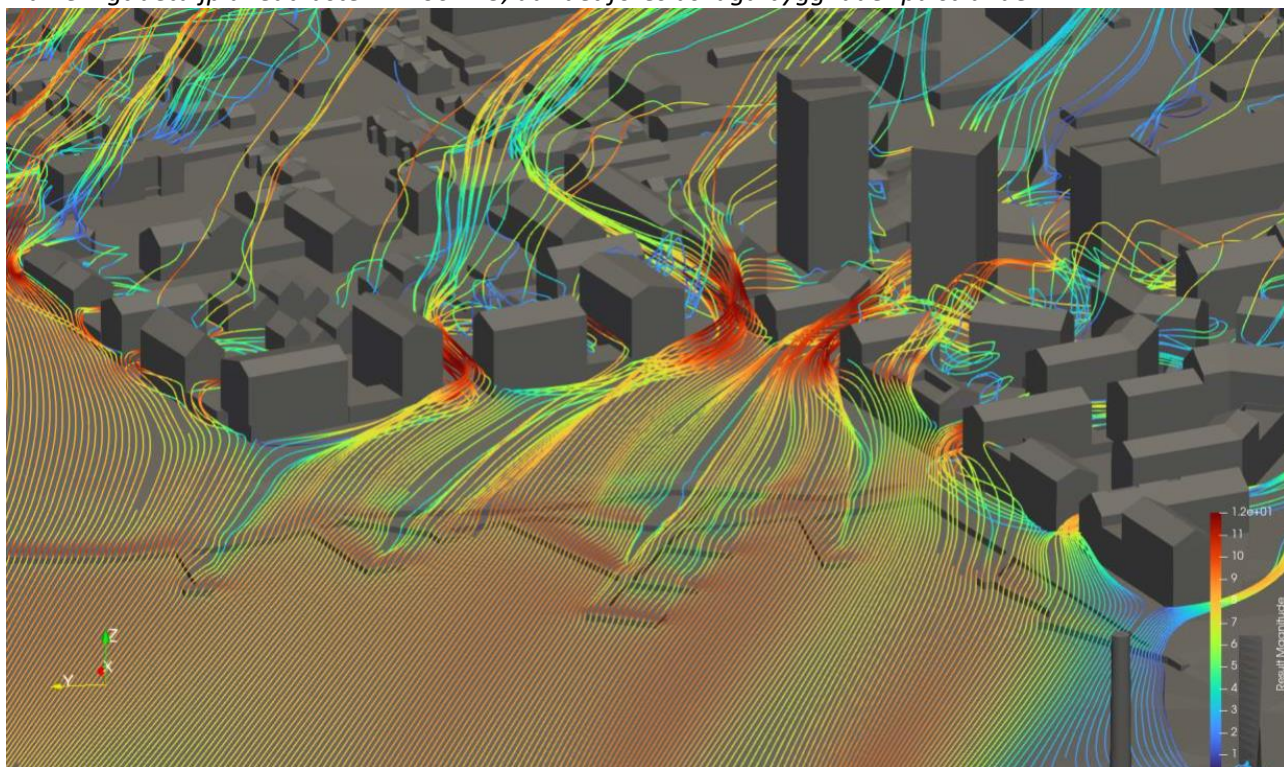


## STRANDBYGGGANDETS INVERKAN PÅ VINDFÖRHÅLLANDENA

I utredningen undersöktes hur lägre byggnader på stranden påverkar den ökade blåsten till följd av högt byggande. Inverkan är inte betydande. Det observerades emellertid att lägre byggnader på stranden skyddar byggnadsbeståndet bakom dem när vinden stiger över dem. Om det inte placeras några byggnader på stranden, kan vinden kanaliseras direkt till den centralaste öppna platsen på området, Verkstadstorget.



Plan enligt detaljplaneutkast A1 och A3, där det föreslås låga byggnader på stranden.



En alternativ plan där byggnaderna har tagits bort från stranden. Situationen motsvarar ganska bra detaljplaneutkastet A2. Vindriktningen är 292,5 grader.



### 5.3.6 Skuggeffekter

Detaljplanens skuggeffekter beskrivs i illustrationsmaterialet som finns som bilaga till detaljplanebeskrivningen.

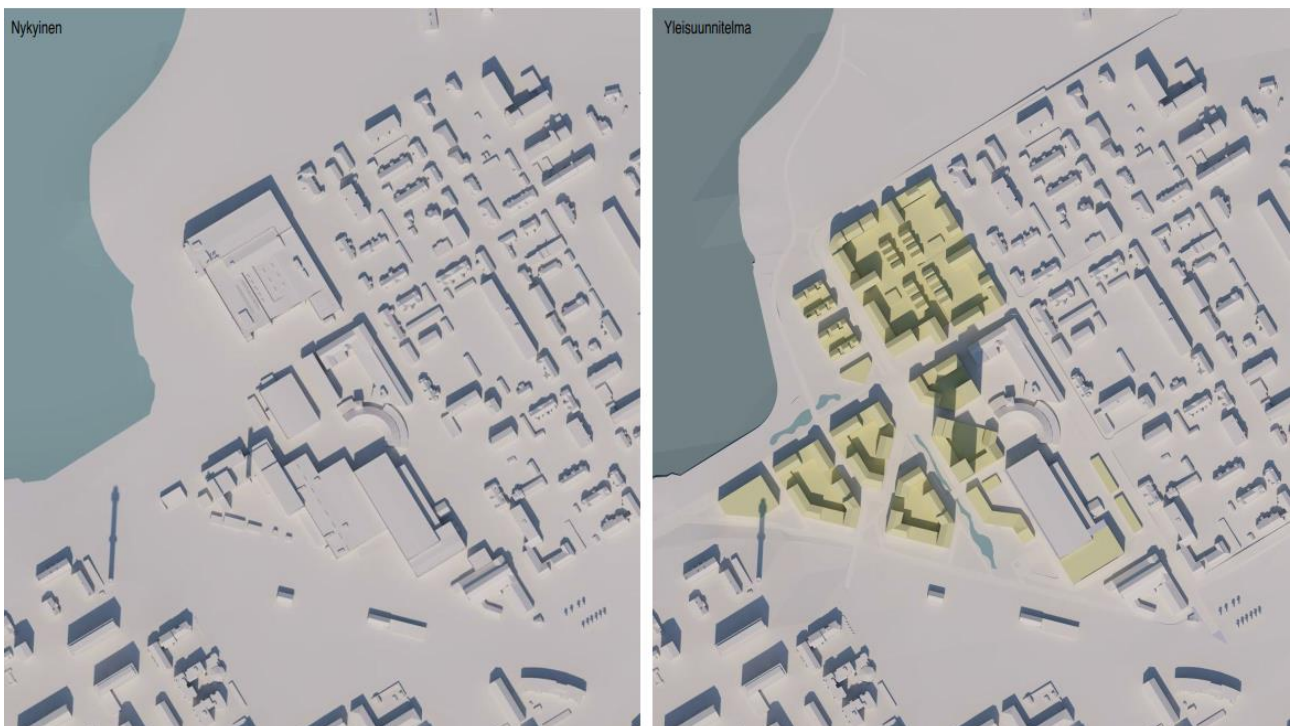
Det finns inga bostadskvarter på områdets västra eller norra sida. Därmed skuggar byggnaderna på planeringsområdet inte bosättningen på morgnar eller dagtid. I öster gränsar planeringsområdet till Vöråstan. Detaljplanen har konsekvenser för kvällssolen i bostadskvarteren öster om Storalånggatan.

Det nya byggnadsbestånd som ska planläggas i kvarteret i norr består huvudsakligen av byggnadsmassor i två och fyra våningar. Fabriks hallen som ska rivas och ersättas med nybyggnader är lika hög som ett våningshus i ungefär fyra våningar. Fabriks hallen står cirka 12 meter från tomtgränsen och skuggar därför bosättningen i Vöråstan mindre än det planerade byggnadsbeståndet som ska tangera gatan.

Nybyggnaderna på södra sidan av Fiskaregatan står så långt från Storalånggatan att de i regel inte har någon inverkan på kvällssolen i Vöråstan. Det placeras emellertid tre tornhus i 14–19 våningar på området och de kastar skuggor över Vöråstan kvällstid.

De täta slutna kvarteren i de södra delarna av planeringsområdet får solljus huvudsakligen endast på förmiddagen och dagen. Det är typiskt inom en tät stadsstruktur. Innergårdarna i kvarteret längre norrut, i synnerhet den delen som vetter mot Storalånggatan, är soligare.

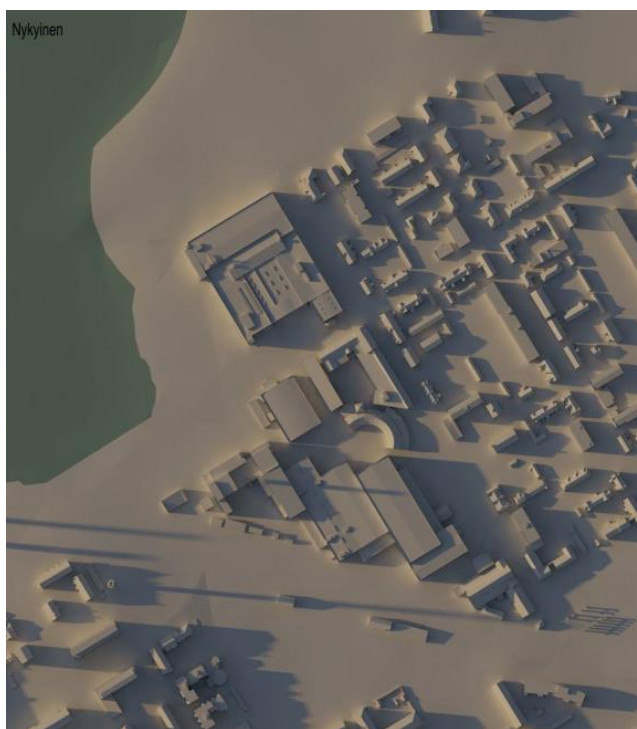
Nedan finns utdrag ur skugganalysen. Mer material finns bland illustrationsmaterialet till detaljplanen som finns som bilaga till detaljplanebeskrivningen.



*Skugggranskning 20.5 kl. 12.00. Till vänster anges nuläget, till höger situationen enligt planutkastet. Nya byggnader anges med gult på bilden.*



Skugggranskning 20.5 kl. 15.00. Till vänster anges nuläget, till höger situationen enligt planutkastet. Nya byggnader anges med gult på bilden.



Skugggranskning 20.5 kl. 18.00. Till vänster anges nuläget, till höger situationen enligt planutkastet. Nya byggnader anges med gult på bilden.

### 5.3.7 Konsekvenser för den byggda miljön

Detaljplaneändringen har positiva konsekvenser för bevarandet av de byggnader som ska skyddas på området, när det anvisas en rationell användning för dem. Det äldsta och mest värdefulla byggnadsbeståndet ska skyddas i detaljplan. Det föreslås att endast den nyaste av



de nyare fabrikshallarna, monteringshallen, ska bevaras. Vad gäller det övriga nyare byggnadsbeståndet innebär genomförandet av byggrätten på området en omfattande rivning. Med detaljplanebeteckningarna och -bestämmelserna styrs till att det kompletterande byggandet anpassas till den omgivande stadsmiljön.

Planändringen har betydande konsekvenser för stadsbilden. Dessa beskrivs i illustrationsmaterialet som finns som bilaga till detaljplanen.

Området blir tätare och mera urbant än vad det är idag, men också lummigare. Målet är att få träd och annan växtlighet i synnerhet invid järnvägen och i Verkstadsparken som ska utgöra en förlängning av Handelsplanaden.

Den direkta utsikten in i området förändras i synnerhet från Brändö och Bangatan. I planeringsområdets del längst i söder sker knappast några ändringar, för de skyddade byggnaderna och monteringshallen ska bevaras. Daghemmet, som planeras bredvid monteringshallen, och huvudbiblioteket på andra sidan järnvägen bildar en intressant helhet av offentliga byggnader. I västra delen av området blir området invid järnvägen mera urbant då det intill järnvägen placeras byggnader i 4–7 våningar. Mellan järnvägen och byggnaderna placeras en cykelväg samt växtlighet.

Nybyggnaderna i den minsta skalan finns i närheten av Storalånggatan i norra delen av området. I kvarteret anvisas emellertid högre byggande än inom trähusområdet där bredvid. Byggnadsbeståndet vid Storalånggatan är huvudsakligen i 1,5–2 våningar. I utkastet föreslås nybyggnader i 2–5 våningar på Storalånggatan. Den genomsnittliga höjden är fyra våningar och motsvarar höjden på den fabriksbyggnad som ska rivas för nybyggnaderna. Gaturummet blir tätare, för medan den fabriksbyggnad som ska rivas står på cirka 12 meters avstånd från gränsen, ska nybyggnaderna tangera gatan. Den nuvarande fabriksbyggnaden bildar en enhetlig jämnhög massa, men nybyggnaderna ska bilda en varierande helhet med högre och lägre delar.

På grund av att områdets byggnadsbestånd är lågt beläget ter det sig lägre i fjärrlandskapet än vad det i verkligheten är. Högt byggande påverkar emellertid stadens siluett. De övriga nybyggnaderna på området kommer att vara småskaligare än de nuvarande fabriksbyggnaderna.

I synnerhet sett från Brändö, där det öppnar sig en direkt utsikt över området, är ändringen väldigt påtaglig. Även om det inte öppnar sig några direkta öppna vyer från de övriga väderstrecken ändrar höga byggnader vyerna från alla väderstreck. Ju längre bort ifrån höga byggnader granskas, desto bättre kan deras höjdskillnad i förhållande till stadsstrukturen däromkring urskiljas. Sett från närmare håll kan inte ens höga byggnader nödvändigtvis uppfattas som höga då det finns byggnader framför dem. I Vöråstan, där det nuvarande byggnadsbeståndet är lågt, påverkar nybyggnaderna vyerna från innergårdarna.

Från Handelsplanaden, Bangatan och Lillagatan öppnar sig direkta vyer mot de höga byggnaderna på området. Närmar man sig området från Skeppsgatan eller Fiskaregatan utgör de höga byggnaderna inte direkt ändar av gatorna men kan urskiljas lätt. Även från inne i Metviken nära Bockska hörnet öppnar sig relativt öppna vyer mot området över Metviksparken. Från Vasklot, när man svänger från Motorgatan till Vasklot bro, syns de höga byggnaderna väl. Sett från denna riktning uppfattas de som delar av den industriella helheten invid järnvägen och i Brändö, där det finns ett flertal byggnader som skiljer sig från Vasas höjdskala.



*Stor röd boll: Placeringsplats för höga byggnader*

*Små röda bollar: Övriga högre byggnader eller konstruktioner i närheten*

*Turkosa pilar: En direkt gaturvy mot höga byggnader*

*Orangefärgade pilar: En direkt vy från ett öppet landskap mot de höga byggnaderna*

Bilderna nedan ingår i större format i detaljplanens illustrationsmaterial.



*NULÄGE: Vasas siluett från Brändö i norr.*



*FRAMTIDA SITUATION från Brändö i norr. På bilden anges byggande enligt planutkastet och de ändringar som övriga detaljplaner möjliggör och som påverkar Vasas siluett. De höga byggnaderna på Wärtsiläområdet anges med en gulaktig färg. Wasa Stations torn syns som grått till vänster på bilden. Radiomasten på Museigatan 4 saknas, eftersom det finns en gällande detaljplan för tomten som gör det möjligt att ersätta masten med bostadsbyggnader. I nuläget är radiomasten den högsta konstruktionen i centrumområdet (cirka 100 meter över havet).*



*NULÄGE: Vasas siluett från Vasklot i väster.*



*FRAMTIDA SITUATION från Vasklot i Väster. På bilden anges byggande enligt planutkastet och de ändringar som övriga detaljplaner möjliggör och som påverkar Vasas siluett. De höga byggnaderna på Wärtsiläområdet anges med en gulaktig färg. Wasa Stations torn syns som grått till vänster på bilden. Radiomasten på Museigatan 4 saknas, eftersom det finns en gällande detaljplan för tomten som gör det möjligt att ersätta masten med bostadsbyggnader. I nuläget är radiomasten den högsta konstruktionen i centrumområdet (cirka 100 meter över havet).*

### 5.3.8 Konsekvenser för naturen och naturmiljön

Detaljplanen har inga betydande konsekvenser för naturen eller naturmiljön.

I naturutredningarna har konstaterats att det på området inte finns sådana djur- eller växtarter eller naturtyper som skulle påverka planeringen av markanvändningen på området. När gammalt byggnadsbestånd rivs ska man säkerställa att det inte stör fåglar som häckar på området eller fladdermusindivider som förökar sig eller rastar på området.

I stort sett har bebyggandet av området positiva konsekvenser för naturmiljön. Det kommer att finnas hem för uppskattningsvis 2 000 invånare i nybyggnaderna på området. När nybyggnaderna uppförs på ett område som redan är helt bebyggt är konsekvenserna för naturmiljön väldigt ringa jämfört med att byggnaderna uppfördes exempelvis på ett område där byggandet skulle kräva fällning av skog. Invånarna på området har dessutom bra möjligheter att välja hållbara färd sätt i vardagen.

Området blir allt mångsidigare när parkerna utvecklas och byggs ut genom att strandområden fylls ut. Det prognosticeras att extrema väderfenomen, såsom värmeböljor, hårda vindar och hållregn, ökar i framtiden. Stadsgrönskan har en positiv inverkan på hur man anpassar sig till dessa extrema fenomen. I detaljplaneutkastet anvisas nya grönområden, gatugrönska och andra planteringsområden på ett område som idag är helt bebyggt. Det ges också bestämmelser om planteringar på kvartersgårdar. Därutöver ingår det i detaljplaneutkastet bestämmelser om kvalitetsmässig hantering av dagvatten.

Utredningen om förorenad mark pågår ännu. I de preliminära slutsatserna i utredningen bedöms att områdets användningsändamål gör situationen bättre vad gäller förorenad mark. Konsekvensbedömningen specificeras till dessa delar efter utkastskedet.

Om planen genomförs, rivs det ett betydande antal industribyggnader på området. Enligt de prov som tagits på betongkonstruktionerna kan materialet som rivs på området sannolikt användas vid markbyggnad på allmänna områden, gatuområden och eventuellt vid utfyllnad av strandområden. Detta skulle generera betydande kostnadsbesparingar. Även med tanke på cirkulär ekonomi kan användningen av rivningsmaterial rekommenderas inom området. Om det upptäcks fördärvade betongkonstruktioner på området kan dessa användas exempelvis vid utfyllnader i Vasa hamn.

### 5.3.9 Konsekvenser för trafiken

Det har under detaljplanearbetet utarbetats en utredning av buller och vibrationer från trafiken samt en trafikutredning och en bedömning av konsekvenserna för trafiken. Dessa finns i sin helhet som bilagor till detaljplanen och de kan också läsas på detaljplaneprojektets webbplats (endast på finska).



### 5.3.9.1 Trafikutredning

I trafikutredningen undersöktes följande:

- Trafikprognos, trafikmängder som området ger upphov till
- En nätverksgranskning av i vilken riktning trafiken går i de tre olika alternativen (Obs! De nätverksmässiga alternativen 1, 2 och 3 i trafikutredningen motsvarar inte alternativen 1, 2 och 3 i detaljplaneutkastet. Gatunätet är nästan identiskt i de olika alternativen. Slutsatserna av trafikutredningen kan tillämpas på vilket som helst alternativ som presenterats i utkastskedet.)
- Granskning av hur trafiken fungerar (korsningar)
- Bedömning av trafikmässiga konsekvenser samt rekommendationer

#### Trafikprognos, i vilken riktning trafiken går

Ett av de viktigaste målen för trafikutredningen var att ta reda på vilka konsekvenser detaljplanen har för trafikmängderna och i vilken riktning trafiken går. Dessutom ville man få fram vilken lösning som skulle producera så lite trafik som möjligt inom det interna trafiknätet i Vöråstan.

Slutsatsen i utredningen är att mängden trafik som till följd av detaljplanen riktar sig till området som ska planläggas ökar jämfört med situationen år 2019 före Covid-19-pandemin och den omfattande övergången till distansarbete. I trafikutredningen konstateras att *i takt med att området bebyggs ökar planändringen mängden trafik på området med cirka 2 700 fordon netto per dygn. Omvandlad till trafik per timme innebär detta att den ökning som hela planeringsområdet ger upphov till i maximisituationen (under topptimmen på kvällen) motsvarar cirka 10 procent av hela dygnets genomsnittliga trafik – 270 fordon per timme. Trafikmängden omfattar både infarts- och utfartstrafiken.*

*Den trafik som detaljplanen ger upphov till riktar sig mot olika väderstreck från planeringsområdet och därför blir nettokonsekvenserna som helhet relativt ringa i områdets omgivning. Som störst är konsekvenserna i områdets södra del på grund av att den centraliserade parkeringen och daghemmet, som ger upphov till mycket trafik, placeras på Storalånggatan sida.*

*De största ändringarna i trafikmängderna, med beaktande av den trafik som försvinner med den nuvarande markanvändningen och den nya trafik som den nya markanvändningen ger upphov till, sker på Storalånggatan, Träskgatan och Bangatan. Av gatorna inom området sker de minsta ändringarna på Skeppsgatan och Berggatan.*

I trafikutredningen ingår en trafikmodell av tre alternativa nätverksmässiga lösningar:

- Alternativ 1: Fiskaregatan (mellan Storalånggatan och Träskgatan) anläggs som lågfartsgata.
- Alternativ 2: Träskgatan (mellan Storalånggatan och Fiskaregatan) anläggs som lågfartsgata.
- Alternativ 3: Både Träskgatan och Fiskaregatan anläggs som lågfartsgator på de ovan nämnda gatuavsnitten.

Alternativen framgår av schemana nedan. De ursprungliga bilderna finns i trafikutredningen där de bättre kan läsas.

**Mörkgult:** Gatuavsnitt som undersökts som lågfartsgata

**Ljusgult:** Område varifrån trafiken huvudsakligen riktar sig från Storalånggatan via Träskgatan till öster.

**Grönt:** Område varifrån trafiken huvudsakligen riktar sig till Storalånggatan

**Lila:** Område varifrån trafiken huvudsakligen riktar sig till Brändö bro

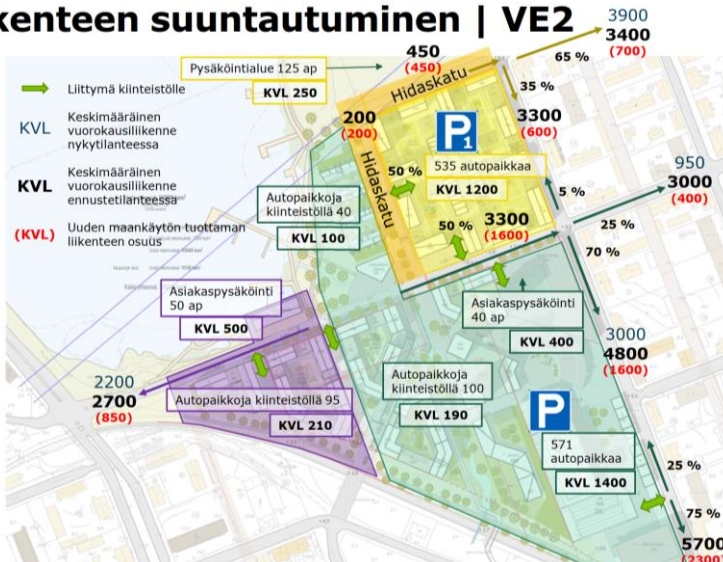
## Liikenteen suuntautuminen | VE1



Vaihtoehdossa 1 Kalastajankatu on suunniteltu hidaskaduksi. Tässä vaihtoehdossa liikenteen siirtymät nykytilaan verrattuna ovat kaikista vähäisimpiä. Nykyinen itä-länsisuuntainen läpiajoliikenne säilyy Järvikadulla ja Kalastajankatua käyttää ainoastaan kadunvarren asumisen liikenne sekä osa uuden maankäytön tuottamasta liikenteestä. Näin ollen liikenteen lisäys Kalastajankadulla on maltillinen.

Pieni osa uuden maankäytön tuottamasta liikenteestä saattaa ohjautua myös muille Vöyrinkaupungin kaduille, mutta määrän oletetaan jäävän vähäiseksi, sillä kadut eivät ole houkuttelevia läpiajoreittejä.

## Liikenteen suuntautuminen | VE2



Vaihtoehdossa 2 osa Järvikadusta on suunniteltu hidaskaduksi, mikä siirtää nykyisen Järvikadun läpiajoliikenteen Kalastajankadulle.

Kalastajankadun yhteyden avaaminen väliltä Pitkäkatu-Järvikatu houkuttaa läpiajoliikennettä Kalastajankadulle riippumatta siitä toteutetaanko Järvikadulle hidaskatu vai säilyykö se nykyisellään. Kalastajankadulla liikenteen lisäys on merkittävä.

## Liikenteen suuntautuminen | VE3



Vaihtoehdossa 3 uuden asemakaava-alueen koko pohjoisin kortteli on suunniteltu hidaskaduksi. Tässä vaihtoehdossa on oletettu, että nykyisestä Järvikadun läpiajoliikenteestä noin 20 % käyttää edelleen Järvikatua läpiajoreittinä.

Mikäli hidaskatujen toteutus onnistuu siten, että kadut eivät houkuta läpiajoliikennettä, siirtyy Järvikadun nykyinen itä-länsisuuntainen läpiajoliikenne pääasiassa reiteille Pitkäkatu-Ratakatu tai Vöyrinkatu-Konepajankatu. Osa itä-länsisuuntaisesta läpiajoliikenteestä saattaa siirtyä myös Palosaareen tai reitille Yhdystie - Sepänkyläntie. Liikenteen mahdollinen ruuhkautuminen ohjaa suuntautumista.

I utredningen konstaterades att det var lågfartsgatan anläggs har betydande konsekvenser både inom området och mera omfattande även för stadsdelarna däromkring.

I alternativ 1 planeras Fiskaregatan som lågfartsgata. I detta alternativ är trafikflyttningarna som minsta jämfört med nuläget. Den nuvarande genomfartstrafiken i öst–västlig riktning består på Träskgatan, och Fiskaregatan används endast av trafiken till och från bostadshusen på gatan och en del av den trafik som den nya markanvändningen ger upphov till. Därmed ökar trafikmängden måttligt på Fiskaregatan. En liten del av den trafik som den nya markanvändningen ger upphov till kan också dirigeras till andra gator i Vöråstan. Det antas emellertid att mängden blir liten, eftersom gatorna inte bildar några lockande genomfartsrutter. Alternativ 1 valdes ut för fortsatt planering.

- I alternativ 2 (endast Träskgatan anläggs som lågfartsgata) flyttar trafiken till Fiskaregatan, vilket skulle försämra situationen i betydlig grad med tanke på Vöråstan.
- I alternativ 3 (både Träskgatan och Fiskaregatan anläggs som lågfartsgator) skulle trafikflyttningarna ha mera omfattande konsekvenser. I denna situation skulle förbifartstrafiken genom området förmodligen flytta till alternativa rutter och försämra bland annat boendeförhållandena i Brändö. Därför valdes alternativ 3 inte för fortsatt planering, även om det skulle ha varit det bästa alternativet med tanke på området som ska planläggas. Om trafiken på Träskgatan begränsas och hastigheterna sänks ökar möjligheterna att skapa förbindelser mellan det bebyggda området och Metviksparken ännu mera.

### Granskning av hur trafiken fungerar (korsningar)

I utredningen simulerades hur detaljplaneändringen påverkar korsningarna i närheten av detaljplaneområdet. Simulationerna beskriver trafiksituationen under toptimmen på kvällen i prognossituationen. Slutsatser:

- Området som ska planläggas stöder sig på det nuvarande gatunätet via Träskgatan och Storalånggatan.
- Största delen av den trafik som området som ska planläggas ger upphov till riktar sig till Storalånggatan. Detta beror på placeringen av parkeringsanläggningarna.
- Den trafik som den nya markanvändningen ger upphov till belastar i sig inte korsningarna inom granskningsområdet i någon betydlig grad, för nettoökningen av trafiken är måttlig.
- De korsningar där trafiken lättast stockar sig på granskningsområdet är följande:
  - Korsningen mellan Storalånggatan och Bangatan
  - Korsningen mellan Storalånggatan och Sandögatan
  - Korsningen mellan Vörågatan och Verkstadsgatan (Planändringens inverkan på i synnerhet denna korsning är ringa. Med andra ord skulle trafiken stocka sig i korsningen även utan planändring.)
- I korsningen mellan Träskgatan och Kyrkoeshplanaden finns det gott om filkapacitet och korsningen tål utan problem förutom den nuvarande genomfartstrafiken också den trafik som den nya markanvändningen ger upphov till.
- Med tanke på fungerande trafik skulle det bästa alternativet vara A1, där genomfartstrafiken i öst–västlig riktning fortfarande kör via Träskgatan.
- I alternativ 3 kan det att genomfartstrafiken i öst–västlig riktning flyttar till Storalånggatan och Vörågatan orsaka att den trafikmässiga funktionaliteten försämras i de korsningar som redan nu är belastade under toptimmen. I simulationerna minskade servicenivån i dessa korsningar från hjälplig till dålig.

I modelleringarna i trafikutredningen och bullerutredningen har sådana alternativ inte undersökts där trafiken inom det interna gatunätet i Vöråstan (Fiskaregatan, Skeppsgatan, Berggatan, Långviksgatan) begränsas. Det beror på att man med trafikmodelleringarna inte



ville skapa en realistisk positiv bild på detaljplanens konsekvenser. Trots det är det möjligt att också begränsa trafiken. De åtgärder som vidtagits i stadsdelarna 8 och 9 och som en privatperson tar upp i sin åsikt är bra exempel på lyckade trafikdirigeringar inom det gamla rutplansområdet.

### 5.3.9.2 Utredning av buller och vibrationer från trafiken

Utredningen av buller och vibrationer från trafiken gjordes på ett exceptionellt stort område. Den omfattar hela Vöråstan mellan Storalånggatan och Vöråstan. Buller och vibrationer på planområdet bedömdes med hjälp av trafikuppgifterna för vägtrafikens prognosår 2040. I utredningen ges rekommendationer om hur buller, stomljud och vibrationer bör beaktas vid den fortsatta planeringen av området. Därtill granskas det i utredningen hur planprojektet påverkar trafikmängderna inom gatunätet i de närliggande områdena utanför planområdet och därigenom bullersituationen.

Enligt utredningen har detaljplaneändringen bara ringa konsekvenser för trähusområdet i Vöråstan. I slutsatserna i utredningen konstateras att *riktvärdena för buller förverkligas överallt på gårdarna inom den planerade detaljplanen utan någon separat bullerbekämpning.*

*Öster om planområdet (området mellan Vörågatan och Storalånggatan) förändras bullersituationen knappast jämfört med nuläget och prognossituationen 2040. Situationen uppfyller kraven i fråga om riktvärden enligt Statsrådets beslut 993/1992 både i nuläget och i prognossituationen 2040.*

I utredningen ges följande rekommendationer i fråga om trafikbuller för detaljplaneområdet:

- För de nya bostadsvåningshus som ska stå närmast järnvägen rekommenderas som krav på ljudnivåskillnad i detaljplanen minst 32 dB.
- För att bekämpa trafikbuller rekommenderas det att vistelseområdena utomhus placeras i skydd av byggnader och/eller bullerhinder.
- Det rekommenderas inglasning på de balkonger som vetter mot gatan.

Vad gäller trafikvibrationer och stomljud rekommenderas att det utfärdas följande planbestämmelser för de byggnader som står närmast järnvägen:

- Nyckeltalet för trafikvibrationer  $v_{w,95}$  får inte överskrida nivån 0,3 mm/s (Klass C) i de utrymmen som används för boende eller i därmed jämförbara utrymmen.

### 5.3.10 Konsekvenser för specialtransporter

I avtalet mellan Vasa stad och NTM-centralen fastställs Träskgatan som en kombinerad stam- och stortransformatorsrutt. Träskgatan har använts enbart för specialtransporter till och från Wärtsiläs fabriksområde. Det har beviljats cirka 190 transporttillstånd för rutten under de senaste fem åren. Under den nämnda tidsperioden har det inte beviljats några genomfartstillstånd via denna rutt exempelvis till Brändö. Enligt trafikutredningen kan specialtransportrutten längs Träskgatan strykas i kommunavtalet om specialtransporter när industriverksamheten har upphört på området.

Vid planeringen av området bör emellertid beaktas att det föreligger behov av specialtransporter, såsom transporter av lyftkranar och element, när området bebyggs. Detta har beaktats i den preliminära översiktsplanen över trafiken som utarbetats för detaljplanen.

### 5.3.11 Konsekvenser för gång och cykling

Med detaljplaneändringen förbättras nätverket av rutter på området. Samtidigt ökar emellertid behoven som gäller gång- och cykelleder. Redan det att fabriksområdets användningsändamål ändras ökar gång och cykling på området i betydlig grad.

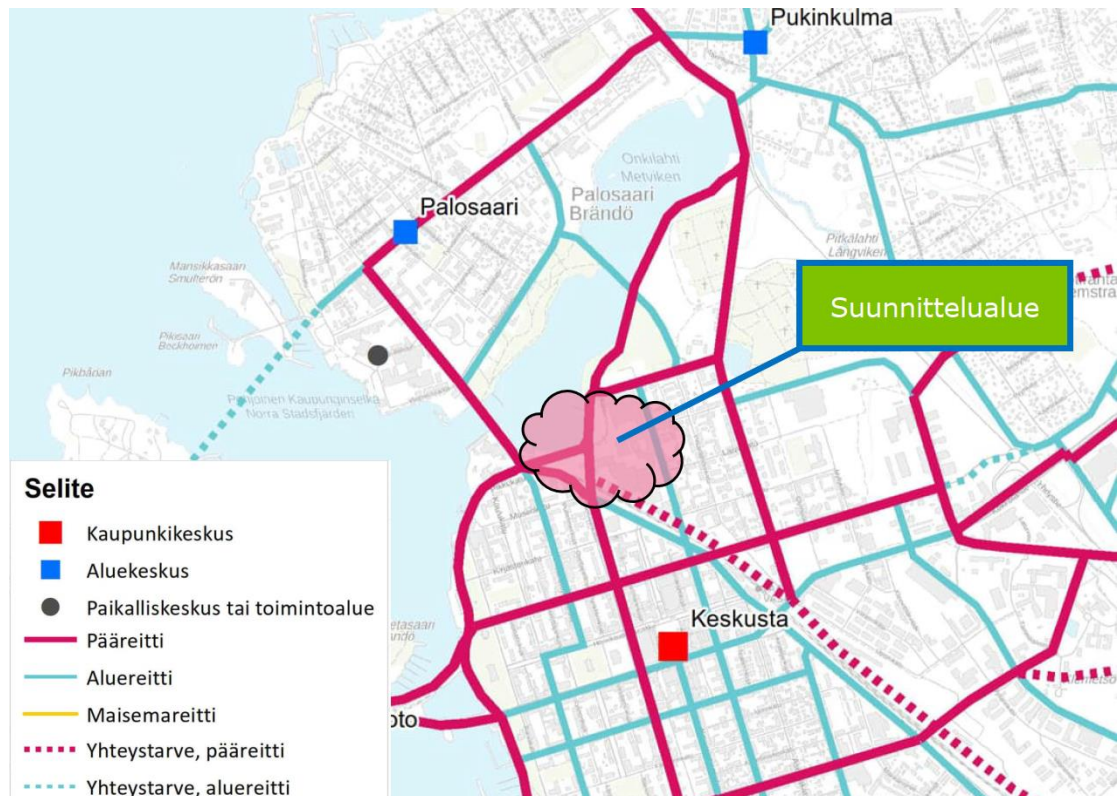
Den verksamhet som planeras på fabriksområdet samt utvecklingen av Metviksparken ökar behovet av att göra området lätt tillgängligt både från centrumet och mera omfattande från hela staden.

Området är beläget vid en trafikmässig knutpunkt mellan olika stadsdelar. Järnvägen och det slutna fabriksområdet ställer idag betydande hinder för cykling och gång. Om detaljplanen genomförs minskar den så kallade barriäreffekten i och med att det kan anläggas nya förbindelser genom det nuvarande fabriksområdet. Utvecklingen av nätverket av rutter på området har vidsträckta positiva konsekvenser för gång- och cykeltrafiken. Det gagnar i synnerhet invånarna inom det närmaste området för vilka det öppnas nya rutter till Brändö och Metviksstranden, men även de som behöver flytta sig mellan olika stadsdelar eller från centrumet till grönområdena.



*Det nuvarande nätverket av cykelleder*

Huvudförbindelsen för cykling i öst–västlig riktning löper längs områdets norra kant på Träskgatan. Nätverket i nord–sydlig riktning stöder sig kraftigt på körbanorna på gatorna. De närmaste huvudförbindelserna för cykling i nord–sydlig riktning löper utanför området, på Kyrkojesplanen i väster och Långviksgatan i öster. Så som det nu är finns det ett flertal diskontinuitetspunkter på cykellederna. Vad gäller gång är situationen bättre för det finns för det mesta redan trottoarer på båda sidorna av gatorna.



Målnätverket för gång och cykling (Vasas program för främjande av gång och cykling 2021).

I detaljplanen möjliggörs de leder som planeras i Vasas program för främjande av gång och cykling. Huvudleder inom planeringsområdet (röda streck) är Träskgatan och den förbindelse som utgör en förlängning av Rådhusgatan och som ska öppnas över järnvägen. Denna förbindelse fortsätter norrut längsmed Metviksstranden. Som områdesleder (blå streck) fastställs Kyrkoespianaden och Storalånggatan samt Fiskaregatan ända fram till Vörågatan.

Leden som planeras norr om järnvägen (röd streckad linje) gör Brändö betydligt bättre tillgänglig från Vöråstan och Klemetsö men också från de södra och östra delarna av Vasa. Med tanke på trafiksäkerheten är leden idealisk, för den korsar med bilvägar betydligt mera sällan än cykelvägarna i centrumet i allmänhet.

Utöver stora ändringar i nätverket möjliggör detaljplanen även andra förbindelser genom det nuvarande fabriksområdet. Förbindelsen vid Wärtsiläs nuvarande huvudport vid Fiskaregatan görs om till en gata, vilket gör det lättare att ta sig från Vöråstan till Brändö. Om förbindelsen via Fiskaregatan öppnas, kopplar detta området som ska planläggas bättre ihop med den kommersiella servicen och läroanstalterna i Vöråstans östra del. Även förbindelserna till Stenhaga och de östra stadsdelarna, såsom Hemstrand, blir bättre.

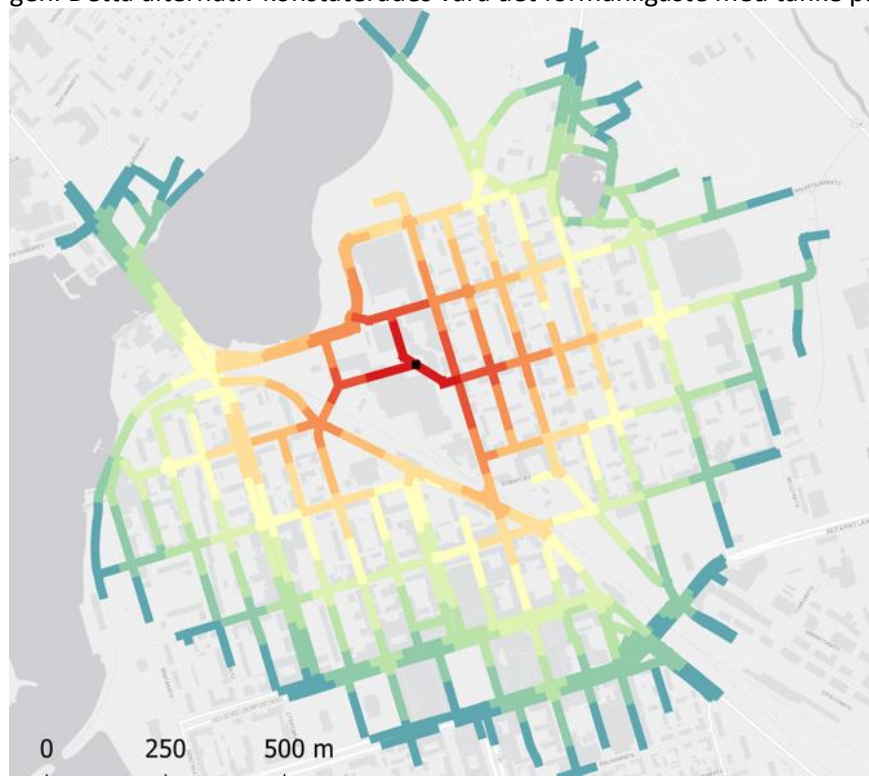
Den nya plankorsning som planeras vid Rådhusgatan möjliggörs redan i den nuvarande detaljplanen men den har inte anlagts. Till denna del görs det två ändringar i den nuvarande detaljplanen: leden vänds så att den är vinkelrät mot järnvägen och den reserveras för enbart gång- och cykeltrafik. Det sistnämnda förbättrar gång- och cykeltrafikens säkerhet. Förlängningen av Rådhusgatan gör planeringsområdet bättre tillgängligt från centrumets norra delar. Avståndet blir kortare i meter när man inte längre behöver ta en omväg via Kyrkoespianaden eller Storalånggatan. Dessutom finns det färre höjdskillnader på den nya leden, vilket gör den smidigare och bättre tillgänglig.



SITUATION UTAN DEN NYA PLANKORSNINGEN: I schemat anges avstånden till Verkstadsområdets mittpunkt längs vägnätet. I schemat beskrivs en situation där det öppnas nya förbindelser på fabriksområdet men anläggs ingen ny förbindelse över järnvägen.



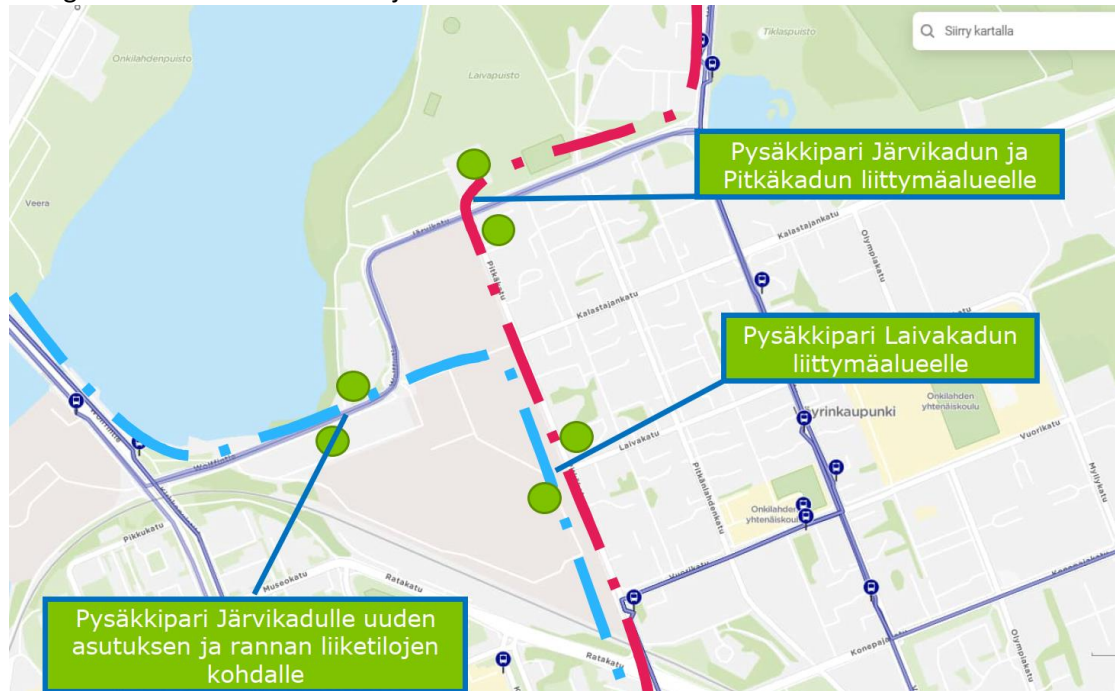
SITUATION ENLIGT DETALJPLANEUTKASTET: I schemat anges avstånden till Verkstadsområdets mittpunkt när det anläggs en ny plankorsning vid Rådhusgatan vinkelrätt över järnvägen. Detta alternativ konstaterades vara det förmånligaste med tanke på tillgänglighet.



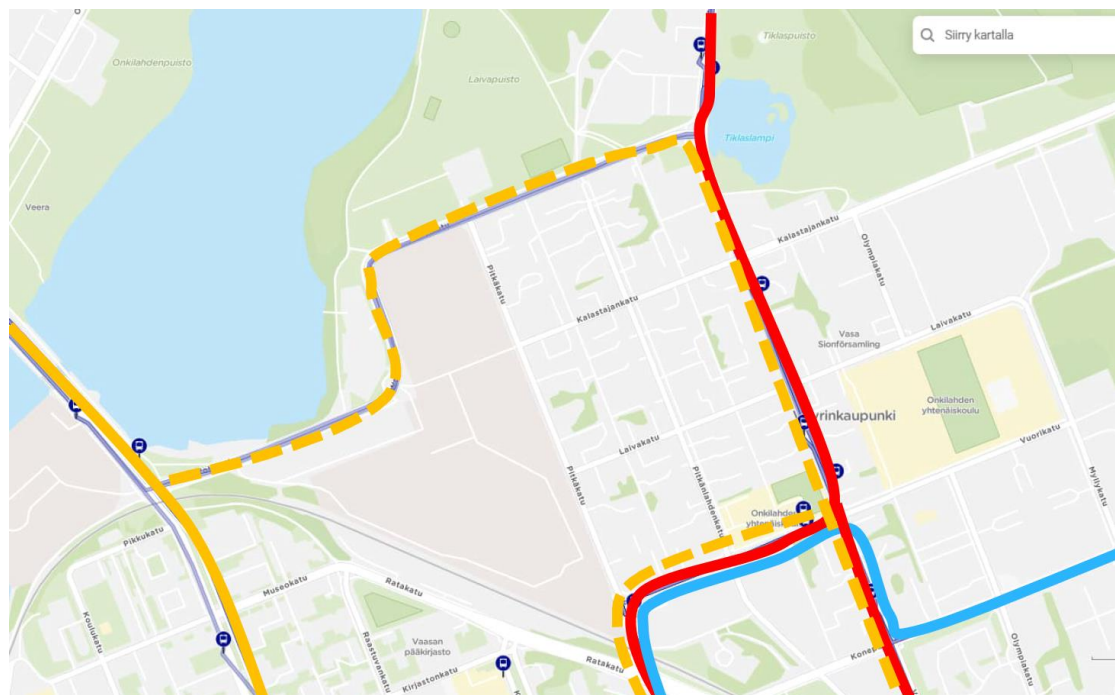
Bildkälla: Tieverkko / Vägnät: VÄYLÄ 2021 (bearbetat)  
Taustakartta / Bakgrundskarta: ESRI 2021

### 5.3.12 Konsekvenser för kollektivtrafiken

I takt med att området utvecklas uppstår det ny potential för kollektivtrafiken. I trafikutredningen ingår förslag till åtgärder för utveckling av kollektivtrafiken, se bilden nedan. Så som det nu är löper kollektivtrafikens rutter längs Vörågatan, Berggatan och Träskgatan. Vid planeringen av rutterna bör tillgängligheten vid Onkilahden yhtenäiskoulu beaktas. Därmed borde de föreslagna utvecklingsåtgärderna vidtas genom att antalet busslinjer ökas, inte genom att de nuvarande linjerna ändras.



Förslagen till utveckling av kollektivtrafiken i trafikutredningen



De nuvarande kollektivtrafikrutterna

### 5.3.13 Tillgänglighet och nåbarhet

Området som ska planläggas är ganska jämnt och höjdskillnaderna i terrängen kan i huvudsak beaktas senare i samband med byggplaneringen

### 5.3.14 Riskkartläggning

#### Risker för detaljplaneprocessen

Ifall detaljplaneändringen inte vinner laga kraft förblir en centralt belägen del av Vasa centrum kvar i industriell användning eller helt oanvänd. Även utvecklingen av gång- och cykellederna drar ut på tiden eller genomförs inte överhuvudtaget.

#### Bedömning av hälsorisker

I bakgrundsutredningen om förorenad mark konstateras följande:

*Vad gäller de skadliga ämnen som konstaterats i marken orsakas den största exponeringsrisken om hälsoskadliga föreningar förekommer i ytskiktet på området eller om de kommer in i inomhusluften i byggnaderna.*

*De konstaterade halterna av skadliga ämnen är mestadels små med tanke på den kommande användningen. För vissa konstaterade halter kräver uteslutningen av risker emellertid fortsatta åtgärder.*

*I miljöförvaltningens anvisning 6/2014 anges som mål för en hållbar sanering att de representativa halterna av skadliga ämnen i ytskiktet (på cirka 0,5–1 meters djup) vid nybyggnadsobjekt ska underskrida tröskelvärdenivån vid bostadstomter och lekplatser för barn eller den regionala bakgrundshalten och på andra håll minst det lägre riktvärdet. De skadliga ämnen som konstaterats på området finns huvudsakligen under ytskiktet, men antalet undersökningspunkter på området är begränsat och kring den före detta avstjälningsplatsen förekommer förmodligen förhöjda halter av skadliga ämnen också i ytskiktet. På den före detta avstjälningsplatsen är man förmodligen tvungen att också föra bort avfall av geotekniska orsaker.*

#### Bedömning av ekologiska risker

I bakgrundsutredningen om förorenad mark konstateras följande: *Det undersökta objektet har en lång industriell historia och i takt med att markanvändningen blir känsligare än idag bedöms det att områdets ekologiska tillstånd blir bättre. De skadliga ämnen som konstaterats vid objektet och som förekommer i halter som överskrider det ekologiska riktvärdet kan försämra levnadsförhållandena för de organismer som naturligt lever i marken. Olägenheten bedöms emellertid inte drabba känsliga arter eller arter som kräver skydd. De skadliga ämnen som överskrider det ekologiska riktvärdet finns dessutom huvudsakligen under det aktiva ytskiktet (0–1 meter) där antalet organismer är litet. Enligt granskningen av spridningsrisken sprider sig de skadliga ämnen som konstaterats i marken och grundvattnet inte till ekologiskt värdefulla områden utanför området och därför anses de vid objektet konstaterade skadliga ämnena inte medföra någon ekologisk risk.*

*De konstaterade halterna av skadliga ämnen är dessutom mestadels små med tanke på den kommande användningen. För vissa konstaterade halter kräver uteslutningen av risker emellertid fortsatta åtgärder. Dessutom är man tvungen att i samband med byggandet schakta jordmaterial som innehåller skadliga ämnen. Det kräver en anmälan enligt 136 § i miljöskyddslagen om sanering av förorenad mark samt en anknytande översiktsplan över saneringen.*



Bedömning av risker för grundvattnet

I bakgrundsutredningen om förorenad mark konstateras följande: *De halter av skadliga ämnen som konstaterades i grundvattnet var på det hela taget små och det kan inte observeras någon med tanke på miljö- eller hälsorisker betydande spridning av skadliga ämnen till grundvattnet. Vad gäller halterna av skadliga ämnen i grundvattnet kan det observeras att skadliga ämnen sprids från marken till grundvattnet. Till halten skulle de skadliga ämnena hindra användningen av grundvatten som hushållsvatten. Grundvattnet från området rinner emellertid ut i havet där halterna snabbt blir svagare när vattenmängden ökar. Om halterna av skadliga ämnen i grundvattnet jämförs med halterna av skadliga ämnen i det dagvatten som leds in i vattendrag är de konstaterade halterna av exempelvis oljekolväten små.*

Bedömning av risker för bebyggbarhet

Utredningarna om föroreningsgraden och huruvida marken lämpar sig för byggande pågår ännu i utkastskedet. I synnerhet situationen på den före detta avstjälningsplatsen kommer att granskas på nytt efter utkastskedet. Kostnadseffekterna i fråga om marken kan bedömas närmare i takt med att man får mer information. Det kan även göras ändringar i planlösningen utifrån slutsatserna. Det är inte möjligt att vid de nuvarande fabrikshallarna göra lika omfattande undersökningar som på de obebyggda områdena.

Risker som orsakas av anläggningarna i närheten

Bredvid planområdet finns två anläggningar som omfattas av Tukes tillsyn och som har tillstånd att upplagra farliga kemikalier. Båda anläggningarnas konsulteringszoner sträcker sig till 0,5 km från tomten. Anläggningarna är följande:

- Vasa Elektriskas anläggning väster om planområdet. På området upplagras lätt brännolja. Den beräkning av värmestrålning som gjorts på området visar att riskzonerna i händelse av en brand är små och att de inte sträcker sig till planområdet.
- I Brändö norr om planområdet finns Vasa universitets motorlaboratorium. Uppgifterna om laboratoriet specificeras under detaljplanearbetet.
- De risker som orsakas av transporter av farliga ämnen till anläggningarna specificeras under detaljplanearbetet.

## 5.4 Störande faktorer i miljön

Störande faktorer i miljön gäller mestadels trafiken som förorsakar bullerolägenheter och säkerhetsrisker.

Genomförande av detaljplanen förorsakar inga betydande störande faktorer för miljön, men trafiken till området kommer att öka i och med detaljplanen.

## 5.5 Namn

Genom en webbenkät i inledningsskedet erhöles många förslag till namn på området. Förslagen har sammanställts i en bilaga till detaljplanen.

De flesta namnförslagen anknöt till områdets industrihistoria, Statsjärnvägarnas verksamhet på området eller till områdets läge invid havet. De är bra och även ganska typiska utgångspunkter för namngivning av platser. I utkastskedet föreslås följande namn:

Hela områdets namn:

- Konepajanranta/Verkstadsstranden

Namn på huvudleder för cykling

- Ratapihanraitti/Bangårdsstråket (led längsmed järnvägen som också kommer att fortsätta i Södra Klemetsö)

- Onkilahdenraitti/Metviksstråket (led längsmed Metviksstranden till Pappersbron och längre norrut)

#### Namn på parker

- Konepajanpuisto/Verkstadsparken (park i ändan av Handelsplanaden)
- Konepajanranta/Verkstadsstranden (strandpark framför området)

#### Namn på öppna platser

- Konepajantori/Verkstadstorget (en centralt belägen öppen plats där de viktigaste rutterna på området korsar varandra)
- Porttivahdinaukio/Portvaktplatsen (öppen plats vid Wärtsiläs gamla huvudport)
- Tehtaanpiha/Fabriksgården (innergården till 1-fabriken eller gamla fabriken)
- Takomonpiha/Smedjegården (område mellan Storalånggatan och monteringshallen)

#### Gatunamn

- Järvikatu/Träskgatan (namn som ska bevaras)
- Pitkäkatu/Storalånggatan (namn som ska bevaras)
- Porttikatu/Portgatan (den gatuförbindelse från Fiskaregatan till Träskgatan som ska öppnas på nytt)
- Laboratorionaukio/Laboratorieplatsen (en diagonal gata som fortsätter från Rådhusgatan på södra sidan av järnvägen mot centralskvären på området)
- Veturitallinaukio/Lokstallsplatsen (en diagonal gata som fortsätter från Storalånggatan förbi lokstallet mot centralskvären på området)
- Höyrykoneenkuja/Ångmaskinsgränden (brandgata i det nordligaste kvarteret)
- Vaihdekatu/Växelgatan (gata som löper mellan vevstaksfabriken och monteringshallen till daghemstomten)
- Laboratorionkuja/Laboratoriegränden (cykelgata/lågfartsgata mellan Träskgatan och järnvägen)
- Sylinterikuja/Cylindergränden (den västligaste återvändsgatan på området, söder om Träskgatan. Saknas helt i alternativ 3.)

## 6 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

### 6.1 Planer som styr och illustrerar genomförandet

De planer som styr och illustrerar genomförandet presenteras i **bilaga 4. Illustrationsmaterial**.

### 6.2 Genomförande och tidtabell

Avsikten är att detaljplanen ska bli klar under 2024, och efter det kan bygglovsförfarandet i fråga om planområdet och förverkligandet starta stegvis.

Förutsättningar för genomförandet av detaljplanen är att industriverksamheten upphör på området, att de förorenade markområdena saneras och att det byggs infrastruktur på området.

I markanvändningsavtalet, som ingår i planförslagsskedet och godkänns samtidigt med den slutgiltiga planen, avtalar staden och markägaren på området om ansvarsfördelningen och om tidtabellerna för genomförandet. Bostadsbyggandet på området samt den uppskattade tidtabellen för uppförandet av bostäderna beaktas i den kommande uppdateringen av stadens genomförandeprogram för markanvändningen.