

V A A S A .
V A S A .

Vöråstans verkstadsområde "VERKSTADSSTRANDEN"

DETALJPLANEBSKRIVNING



Detaljplan nr 1125
Vasa stad, Planläggningen 21.5.2024

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Identifikationsuppgifter

Kommun:	905 Vasa												
Planområde:	Detaljplaneändringen gäller: stadsdel 2: gatuområden stadsdel 3: kvarteren 77 samt gatu-, trafik-, park- och vattenområden stadsdel 4: gatuområden stadsdel 5: gatu- och parkområden Genom detaljplanen bildas: stadsdel 2: gatuområden stadsdel 3: kvarteren 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 och 23 samt gatu-, trafik-, park- och vattenområden stadsdel 4: gatuområden stadsdel 5: gatu- och parkområden Planeringstyp: Detaljplaneändring												
Planens namn:	Vöråstans verkstadsområde												
Planens nummer:	1125												
Uppgjord av:	Vasa stad, Planläggningen Vuohijoki Kati, planlägningsarkitekt Korkealaakso Päivi, planlägningsdirektör Emma Widd, planlägningsarkitekt Juha-Matti Linna, planlägningsarkitekt Oliver Schulte-Tigges, planlägningsarkitekt Outi Jalava, planeassistent Arkitektkonsult: Jussi Toivola, arkitekt/Arkkitehtitoimisto Helamaa&Heiskanen Oy Laura Vivet, arkitekt/Arkkitehtitoimisto Helamaa&Heiskanen Oy												
Behandling:	<table><tr><td>Meddelande om anhängiggörande</td><td>2.11.2022</td></tr><tr><td>Stadsmiljönämnden (PDB)</td><td>19.10.2022</td></tr><tr><td>Stadsmiljönämnden (utkast)</td><td>24.5.2023</td></tr><tr><td>Stadsmiljönämnden (förslag)</td><td>29.5.2024</td></tr><tr><td>Stadsstyrelsen</td><td>xx.xx.2024</td></tr><tr><td>Stadsfullmäktige (godkännande)</td><td>xx.xx.2024</td></tr></table>	Meddelande om anhängiggörande	2.11.2022	Stadsmiljönämnden (PDB)	19.10.2022	Stadsmiljönämnden (utkast)	24.5.2023	Stadsmiljönämnden (förslag)	29.5.2024	Stadsstyrelsen	xx.xx.2024	Stadsfullmäktige (godkännande)	xx.xx.2024
Meddelande om anhängiggörande	2.11.2022												
Stadsmiljönämnden (PDB)	19.10.2022												
Stadsmiljönämnden (utkast)	24.5.2023												
Stadsmiljönämnden (förslag)	29.5.2024												
Stadsstyrelsen	xx.xx.2024												
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 från Vasa salutorg under en kilometer. 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 detaljplaneområdet 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 tillgodoses.

Planområdet är centralt beläget i stadsstrukturen. De ändringar som görs på området har en betydande inverkan på vyerna sett från centrumet, Vöråstan och Brändö. Därför eftersträvas högklassigt stadsbyggande. Det finns ett flertal skyddade byggnader på området. Målet för detaljplanen är att bevara de skyddade byggnaderna och trygga att de hålls i ändamålsenlig användning även framöver. Vad gäller byggnader som ska rivas och överskottsmassor eftersträvas den största möjliga återvinningsgraden inom området.

Numera är fabriksområdet stängt. Tillsammans med järnvägsområdet utgör det skiljelinjen mellan tre stadsdelar: centrumet, Vöråstan och Brändö. Målet är att skapa förbindelser mellan de olika stadsdelarna men även mellan den byggda stadsmiljön och grönområdena. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid att stödja hållbara färdssätt på området.

Vad gäller Metvikens strandområde granskas åter avgränsningen av park- och vattenområden, samt parkering och rutter. Med detaljplanen stärks grönförbindelsen mellan stadsstranden och Metviksparken i Vasa. I Metviksparken fastställs en byggnadsyta samt byggrätt för en servicebyggnad samt för den kioskbyggnad som redan har uppförts på området.

1.4 Förteckning över bilagorna till beskrivningen

- BILAGA 1. Detaljplanekarta med beteckningar
- BILAGA 2. Uppföljningsblankett för detaljplanen
- BILAGA 3. Rapport om växelverkan
- BILAGA 4. Program för deltagande och bedömning (uppdaterat 21.5.2024)
- BILAGA 5. Illustrationsmaterial
- BILAGA 6. Preliminär översiktsplan över trafiken
- BILAGA 7. Karta över skötselklassificering av grönområdena
- BILAGA 8. Dagvattenplan i förslagsskedet
- BILAGA 9. Förslagsskedets kompletterande material - planeringens utgångspunkter och målsättningar

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-Tehevainen, V (2022). Wärtsilä Finland Oy – Vaasa, Järvikatu 2–4, luontoselvitys. Ramboll Finland Oy.
- Nikkola, Aarni; Nyman, Jan. (2022). Vöyrinkaupungin konepaja-alueen luontokartoitus 2022. Vaasan kaupunki, kaavoitus.
- Heino, O; Vänskä, M (2023). Vöyrinkaupungin konepaja-alue, Vaasa – Liikenneselvitys ja liikenteellisten vaikutusten arviointi. Sitowise.
- Vöyrinkaupungin liikenneselvitys (2023). Ramboll Finland Oy.
- Vöyrinkaupungin konepaja-alue – tulvareitit (2023). Ramboll Finland Oy.

- Wärtsilä – hulevesiselvitys (2023). Ramboll Finland Oy.
- Kiviluoma, R. (2021). Wärtsilän konepaja-alueen yleissuunnitelma – Tuulisuusselvitys. WSP Finland Oy.
- Kiviluoma, R. (2024). Wärtsilän konepaja-alueen yleissuunnitelma - Tuulisuusselvityksen lisätarkastelu. WSP Finland Oy.
- Leino, M; Sunell, J. (2023). Wärtsilä, Vaasa – maaperän haitta-ainetutkimus. Ramboll Finland Oy.
- Vöyrinkaupungin konepaja-alue, Vaasa – Liikenteen melu- ja värinäselvitys. Sitowise.
- Rakennettavuusselvitys, Järvikatu 2–4, Vaasa. (2023) Ramboll Finland Oy
- Vasa stads kommersiella utredning 2040. WSP (en bakgrundsutredning till Vasa generalplan 2040)
- Palosaaren sillan voimalaitoksen savukaasupäästöjen leviämislaskenta: Konepajanranta (2024). Envineer.
- Selvitys betonimurskeen hyötykäytöstä (2024) Ramboll Finland Oy
- Metviksparkens översiktsplan (2024), Vasa Stad. www.vaasa.fi/sv/metviksparkens-oversiktsplan

1.6 Innehåll

1	BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	2
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 4	
1.6	Innehåll	6
2	SAMMANDRAG	9
2.1	OLIKA SKEDEN I PLANPROCESSEN	9
2.2	Detaljplanens innehåll.....	9
2.3	Genomförande av detaljplanen	10
3	UTGÅNGSPUNKTER	11
3.1	UTREDNING OM FÖRHÅLLANDENA PÅ PLANERINGSOMRÅDET	11
3.1.1	Allmän beskrivning av området	11
3.1.1.1	Anknytning till omgivningen.....	12
3.1.1.2	Områdets användningshistoria i korthet	14
3.1.2	Byggd miljö	17
3.1.2.1	VR:s verkstadsbyggnader	17
3.1.2.2	Wärtsiläs fabriksbyggnader 1 och 2	18
3.1.2.3	Wärtsiläs fabriks nyare byggnadsbestånd	20
3.1.3	Den byggda kulturmiljöns värden	23
3.1.3.1	Skyddsobjekt/fornminnen	23
3.1.3.2	Inventeringar	23
3.1.3.3	Skyddsbestämmelserna i detaljplanen	28
3.1.4	Naturmiljön	29
3.1.4.1	Naturkartläggning på de kvartersområden som ägs av Wärtsilä.....	29
3.1.4.2	Naturkartläggning av stadsägda områden.....	31
3.1.5	Landskapsstruktur, vattendrag och jordmån	33
3.1.6	Dagvatten, översvämningsrisk.....	36
3.1.6.1	Översvämningsrisk, byggnadernas höjd.....	36
3.1.6.2	Dagvatten	37
3.1.7	Underjordisk infrastruktur	40
3.1.8	Förorenad mark på området	40
3.1.9	Trafik	42
3.1.10	Markägförhållanden	42
3.2	Planeringssituation	43
3.2.1	Planer, beslut och utredningar som berör planområdet.....	43
3.2.2	Utredning om högt byggande i Vasa	47
4	OLIKA SKEDEN I UTARBETANDET AV DETALJPLANEN.....	49
4.1	Planeringsstart och beslut som gäller den.....	49
4.2	Deltagande och samarbete	49
4.2.1	Intressenter.....	49
4.2.2	Deltagande och växelverkansförfaranden	50
4.3	Myndighetssamarbete.....	50
4.4	Mål för detaljplanen.....	51
4.4.1	Mål enligt utgångsmaterialet	51

4.4.2	Fastställda mål i intentionsavtalet	51
4.4.3	Kommunens strategiska mål	52
4.4.4	Övriga intressenters mål	53
4.4.5	Mål som uppkommit under planlägningsprocessen, precisering av målen	53
4.4.6	Respons om programmet för deltagande och bedömning	53
4.5	Alternativ till detaljplanebeslutet och deras konsekvenser	54
4.5.1	Beskrivning och gallring av de preliminära alternativen	54
4.5.2	Redogörelse för detaljplaneutkastet (Obs! Beskrivning i utkastskedet)	55
4.5.2.1	Utkastalternativ (Obs! Beskrivning i utkastskedet)	56
4.5.3	Kvartersområden (Obs! Beskrivning i utkastskedet)	60
4.5.4	Gatuområden (Obs! Beskrivning i utkastskedet)	62
4.5.5	Trafikområden (Obs! Beskrivning i utkastskedet)	62
4.5.6	Parkering (Obs! Beskrivning i utkastskedet)	63
4.5.7	Övriga områden (Obs! Beskrivning i utkastskedet)	63
4.5.8	Utlåtanden och åsikter som inkommit under beredningsskedet	64
4.5.9	Övervägande efter utkastskedet	64
4.5.9.1	Avgränsning av detaljplaneområdet	64
4.5.9.2	Trafik och parkering	64
4.5.9.3	Kvartersstruktur	66
4.5.9.4	Byggnadsexploatering, högt byggande	68
4.5.9.5	Behandling av strandområdet	68
4.5.9.6	Diskussion om kultur-, idrotts- och musikhuset	69
4.5.10	Utlåtanden som inkommit medan planförslaget varit offentligt framlagt	70
4.5.11	Övervägande efter förslagsskedet	70
5	REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	71
5.1	Planens struktur, dimensionering och områdesreserveringar	71
5.1.1	Dimensionering	75
5.1.2	Service	76
5.1.3	Kvartersområden	77
5.1.4	Gatuområden	81
5.1.5	Trafikområden	82
5.1.6	Parkering	82
5.1.7	Övriga områden	83
5.1.8	Detaljplanebestämmelser	83
5.2	Uppnående av målen för miljöns kvalitet	83
5.3	Planens konsekvenser	84
5.3.1	Konsekvenser för servicen och rekreationsanvändningen av området	84
5.3.2	Samhällsekonomiska konsekvenser	86
5.3.3	Kommersiella konsekvenser	87
5.3.4	Sociala konsekvenser, konsekvenser för boende	88
5.3.5	Konsekvenser för vindförhållanden	89
5.3.5.1	Utredningen om vindförhållandena i utkastskedet	89
5.3.5.2	Granskning av vindförhållandena i förslagsskedet	94
5.3.6	Skuggeffekter	96
5.3.7	Konsekvenser för den byggda miljön	97
5.3.8	Konsekvenser för byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY)	100
5.3.9	Konsekvenser för naturen och naturmiljön	102
5.3.10	Konsekvenser av utnyttjandet av återvunna material	103
5.3.11	Konsekvenser för trafiken	104
5.3.11.1	Trafikutredning i utkastskedet	104
5.3.11.2	Trafikutredning i förslagsskedet	107
5.3.11.3	Utredning om buller och vibrationer från trafiken	112
5.3.12	Konsekvenser för specialtransporter	113
5.3.13	Konsekvenser för gång och cykling	113

5.3.14	Konsekvenser för kollektivtrafiken	116
5.3.15	Tillgänglighet och nåbarhet	116
5.3.16	Riskkartläggning	117
5.4	Störande faktorer i miljön	121
5.5	Namn	122
6	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	123
6.1	Planer som styr och illustrerar genomförandet	123
6.2	Genomförande och tidtabell	123

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 planlägningsöversikten för 2022. Detaljplaneprocessen inleddes 19.10.2022, då stadsmiljönämnden fattade beslut om att programmet för deltagande och bedömning (PDB) ska läggas fram. Om anhängiggörandet 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. Responserna 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. Det lämnades in 10 åsikter och 12 förhandsutlåtanden om detaljplaneutkastet och det 17.5.2023 daterade programmet för deltagande och bedömning.

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). Information om framläggandet gavs på samma sätt som i utkastskedet. Om detaljplaneförslaget lämnades in x åsikter och x utlåtanden.

Lagkraftvunnen 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 detaljplanen planläggs för bostadsvåningshus. I områdets södra del, invid Storalånggatan, eftersträvas annan verksamhet än boende.

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.

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 inledas.

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

I markanvändningsavtalet, som ingår i och med att planförslaget läggs fram 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 är ett renodlat 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 vid Storalånggatan.

Då området i öster 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 fiskmarknad. 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 nybyggnader 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. Den 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).



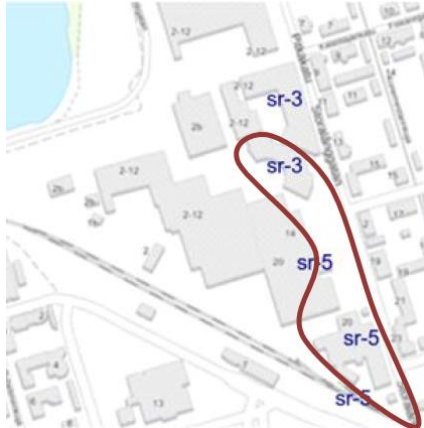
2022 (Bild: paikkatietoikkuna.fi).

3.1.2 Byggd miljö

I utredningen om 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 & 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

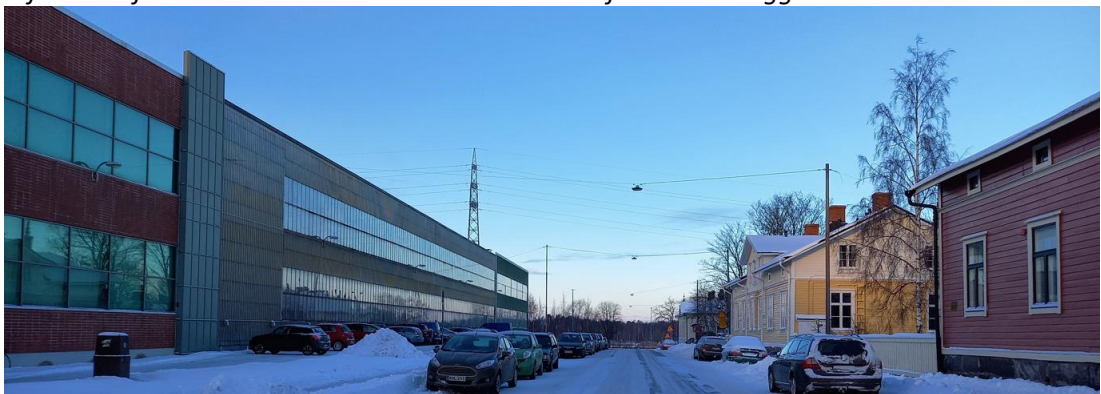
Arkkitehtitoimisto Nurminen Ky 1982 och 1997

Arkkitehtitoimisto Nurminen Antila & Co Oy 1999

Helheten består av ett flertal högklassiga byggnadsdelar som var och en representerar sin tidsperiod. De äldsta 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 och delvis kring den gamla smedjebyggnaden 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 forminnen hittats.

3.1.3.2 Inventeringar



Av bilden framgår 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 av 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 det 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 gaturummet enhetligt

Rekommendation för Fiskaregatan: Småskaligt kompletterande byggande som gör gaturummet 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 bokstavsbeteckning 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

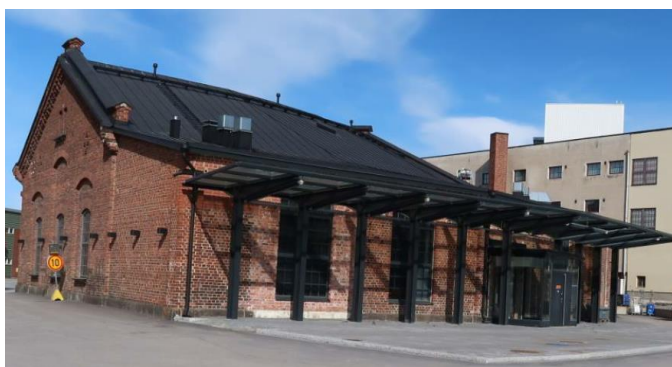
Objekt 1: Gamla fabriken/1-fabriken (B, H, L)**Byggnadsår:** cirka 1913**Arkitekt:** A. W. Stenfors**Skyddsrekommendation:**

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

Motivering:

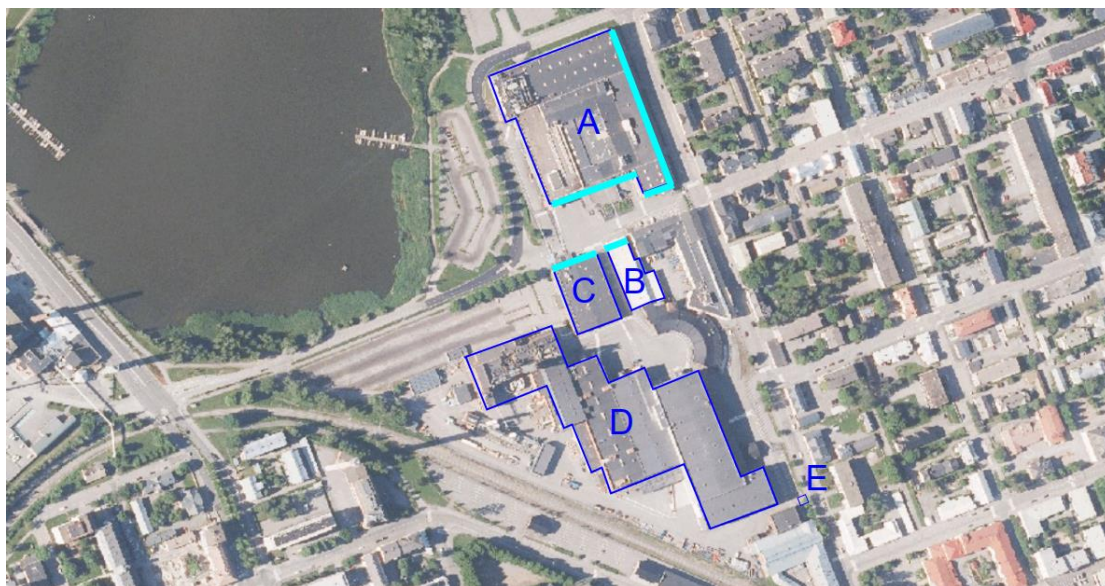
De byggnadshistoriska värdena hänför sig i synnerhet till ursprungligheten. Byggnadens ursprungliga eller därmed jämförbara användning, byggnadssätt och arkitektur framträder eller fortbestår. Byggnaden vittnar om den tekniska utvecklingen under sin tid. Den representerar en byggnadstyp som en gång i 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 skäliga 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 gaturummet 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 Skyddsbestämmelserna i detaljplanen

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 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 lobbåsen bildar ska bevaras.

3.1.4 Naturmiljön

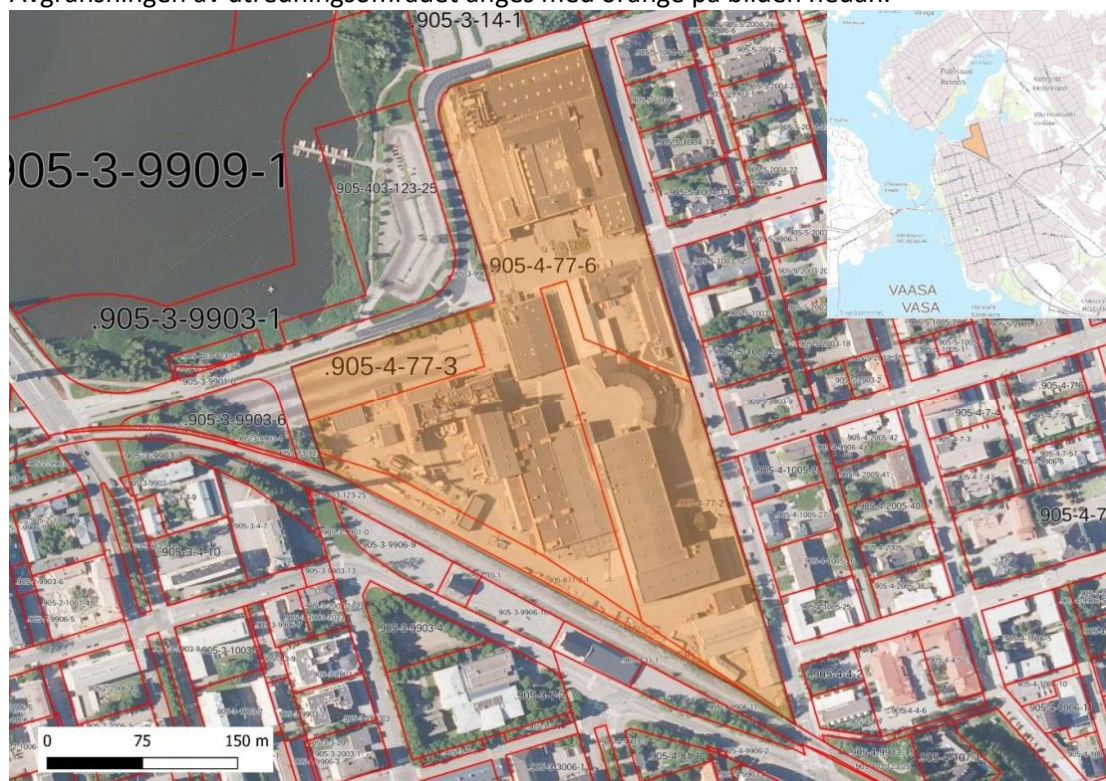
På planläggningsområdet finns ingen miljö i naturtillstånd och inga egentliga skogbevuxna områden. Wårtsilås fabriksområde är i sin helhet täckt av byggnader eller bebyggd asfalt- eller grusbelagd miljö. Inte heller vatten- och parkområdena är i naturtillstånd, utan de är kraftigt bearbetade av människan.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

För detaljplanen har naturutredningar gjorts såväl på Wårtsilås fabriksområde som på de strandområden 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 Wårtsilä

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 Wårtsilätomten 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, skrattnås (*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 habitater.

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 sädesärla, 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

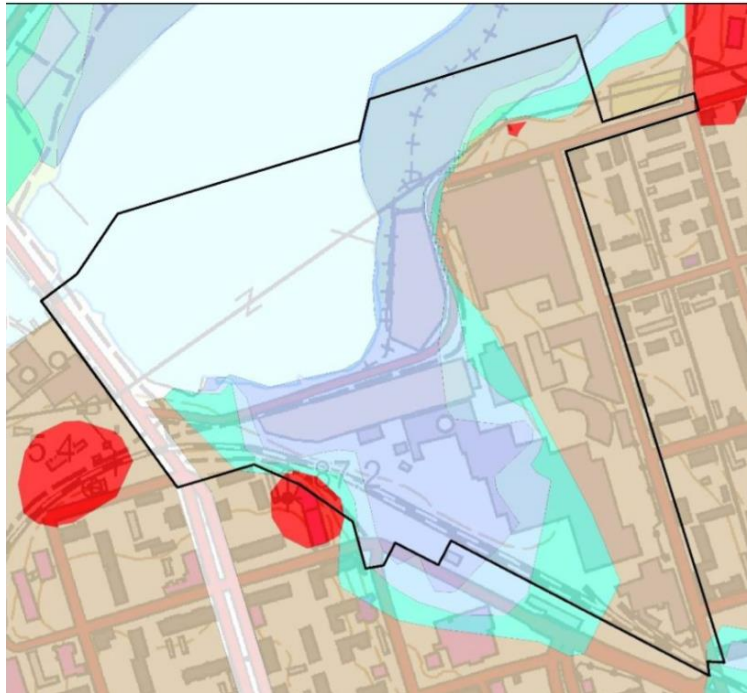
Utifrån fältkartläggningen föreslås det i rapporten följande slutsatser och ges följande rekommendationer för planeringen av markanvändningen:

- 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 födoområden 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 belägna 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



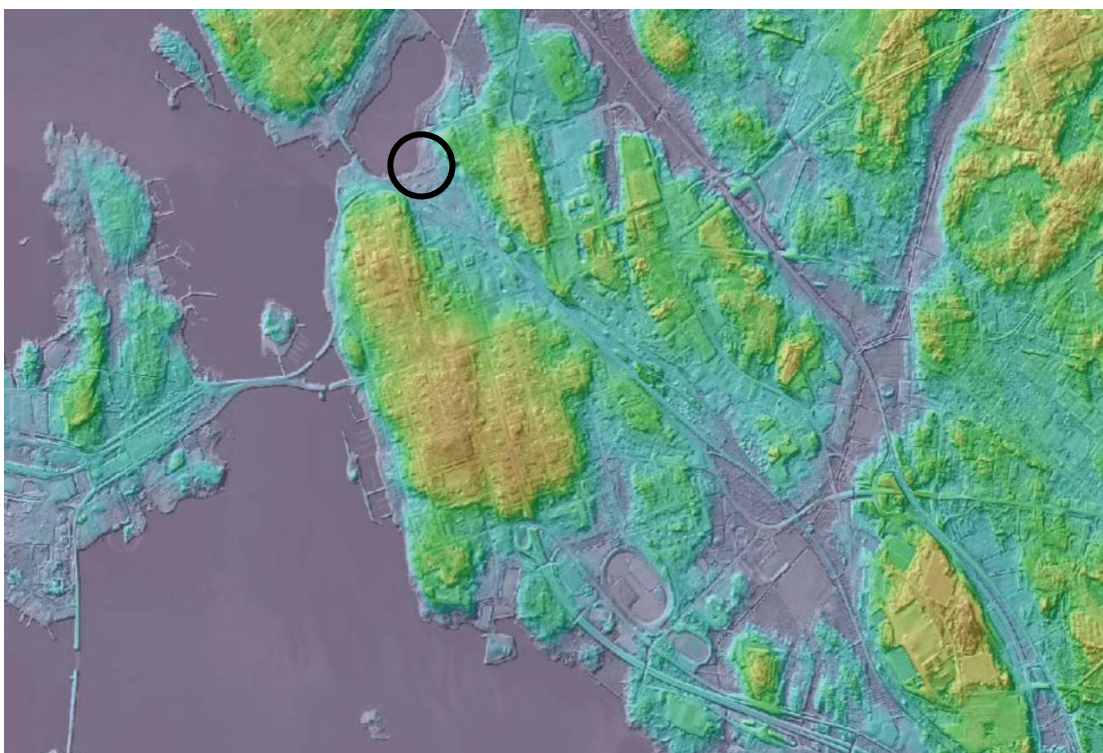
Vattendelarna med rött, dalarna med grönt och vattendragen med blått på bilden.

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 mellan Storalånggatan och Fiskaregatan. Dess höjdläge är cirka +9,5 meter över havet (m.ö.h.). 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 Wärtsiläs 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.

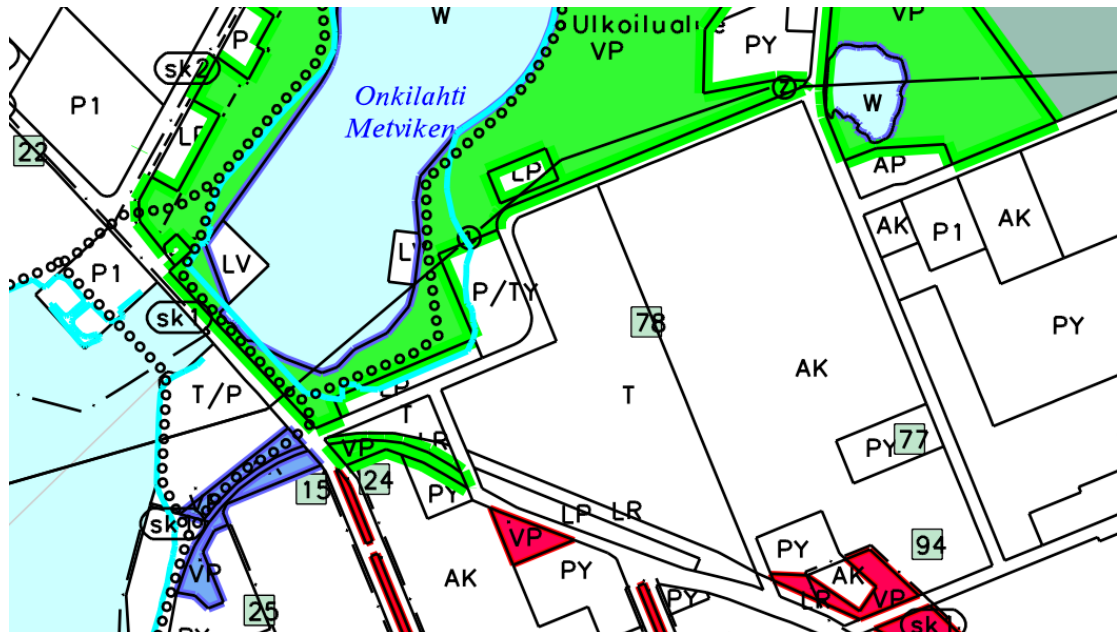
Planeringsområdet är lågt beläget i förhållande till områdena däromkring. Vöråstans högsta punkt finns på gården till Onkilahden koulu invid korsningen mellan Berggatan och Vörågatan, cirka +16 m.ö.h. Den högsta punkten i Vasa centrum finns i sin tur vid ortodoxa kyrkan på kasernområdet, cirka +20 m.ö.h.



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

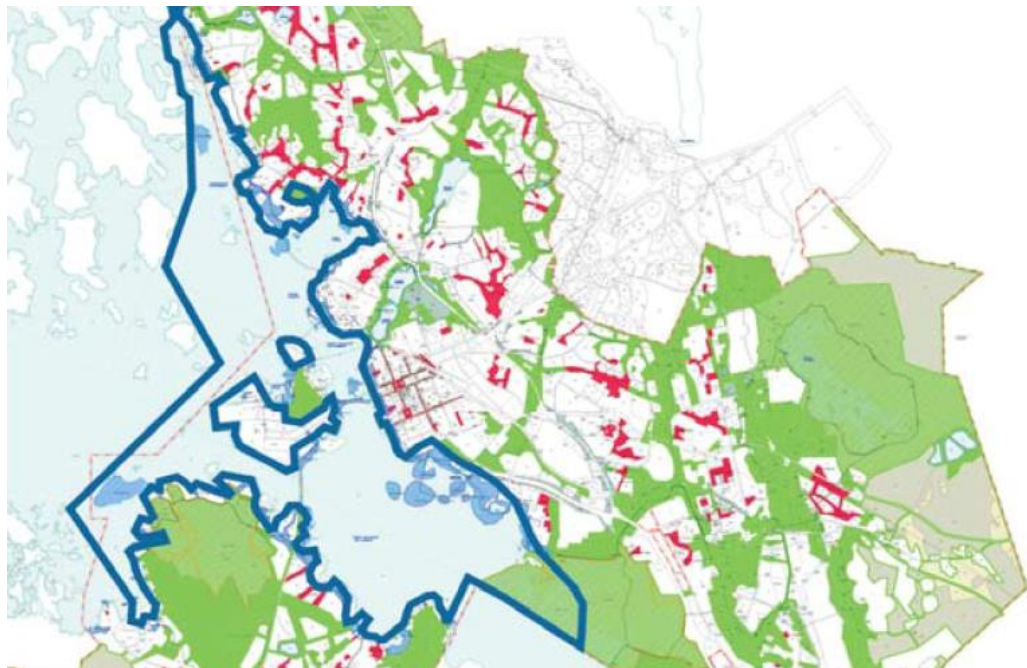
Vasas grönområdesstruktur

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.

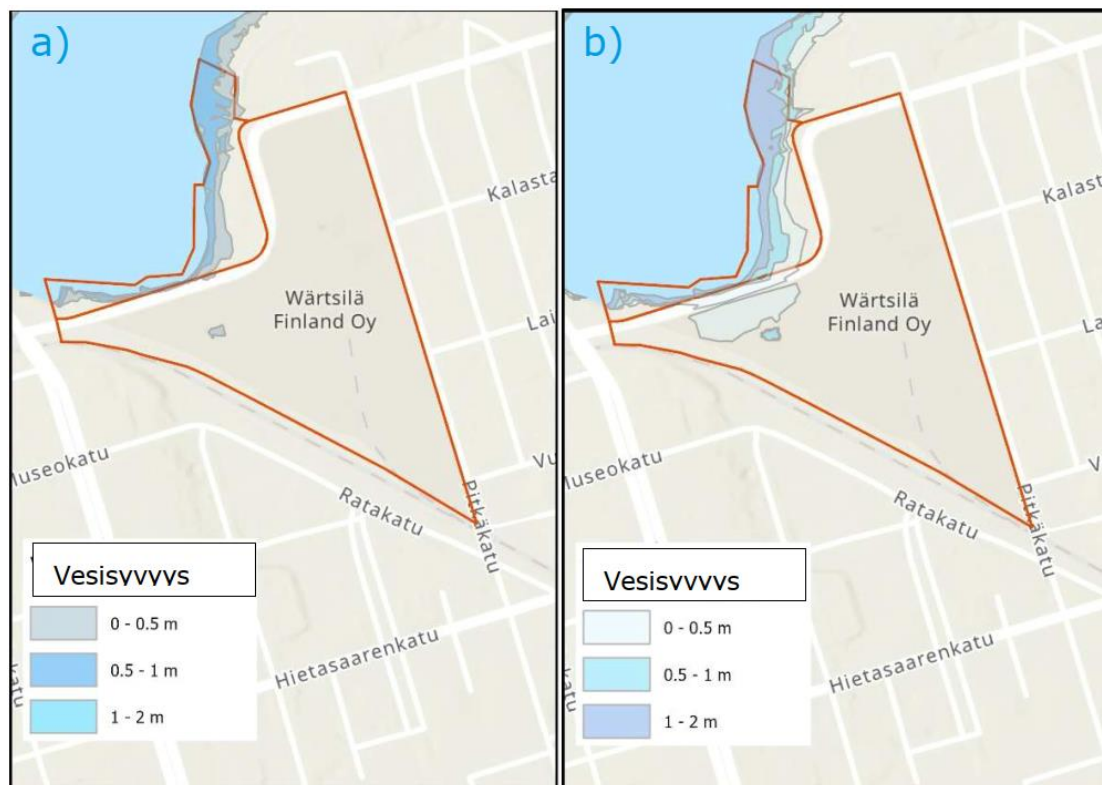


Centralparken anges med en tjock blå linje på bilden. Planeringsområdet framhävs med en svart cirkel på bilden.

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 vattnet 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 detaljplaneområdet 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 och en granskning av översvämningsrutter gjorts. De finns som bilagor till detaljplanen och kan läsas på detaljplanens webbplats (endast på finska).

Det har gjorts ändringar i kvartersstrukturen efter utarbetandet av dagvattenutredningen och granskningen av översvämningsrutter. Efter ändringarna har avrinningsområdenas gränser och dagvattenflödet granskats på nytt som stadsinternt sakkunnigarbete. Det har konstaterats att dagvattenflödena är mindre i den slutgiltiga planen jämfört med planen i utredningsskedet. Detta beror på att antalet kvartersområden och gatuområden som ska anläggas har minskat och mängden parkområden ökat. Mängden däcksgårdar har minskats och mängden gårdsområden på mark ökats. Därmed är situationen i den slutgiltiga planlösningen bättre med tanke på dagvatten än situationen som modellerades i utredningsskedet.

Situationen har övervägts tillsammans med konsulten som gjorde upp dagvattenutredningen men också mellan Vasa stads dagvattensakkunnig, stadens natur- och landskapsakkunniga och den som utarbetar planen. Det har konstaterats att dagvattenutredningen eller granskningen av översvämningsrutter inte behöver uppdateras till följd av ändringarna.

I dagvattenutredningarna undersöktes bland annat

- hydrologin på området som ska planläggas samt inom det utrinningsområde 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 detaljplaneutkastet (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.

Vid granskningen av översvämningsrutter undersöktes

- huruvida de planerade områdesreserveringarna är tillräckliga vid skyfall.

Utgångspunkter:

Planeringsområdet är beläget invid havet nära utloppspunkten för dagvatten.

Avrinningsområdet omfattar en stor del av Vasa centrum. Från avrinningsområdet går flödes- och översvämningsrutten 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.

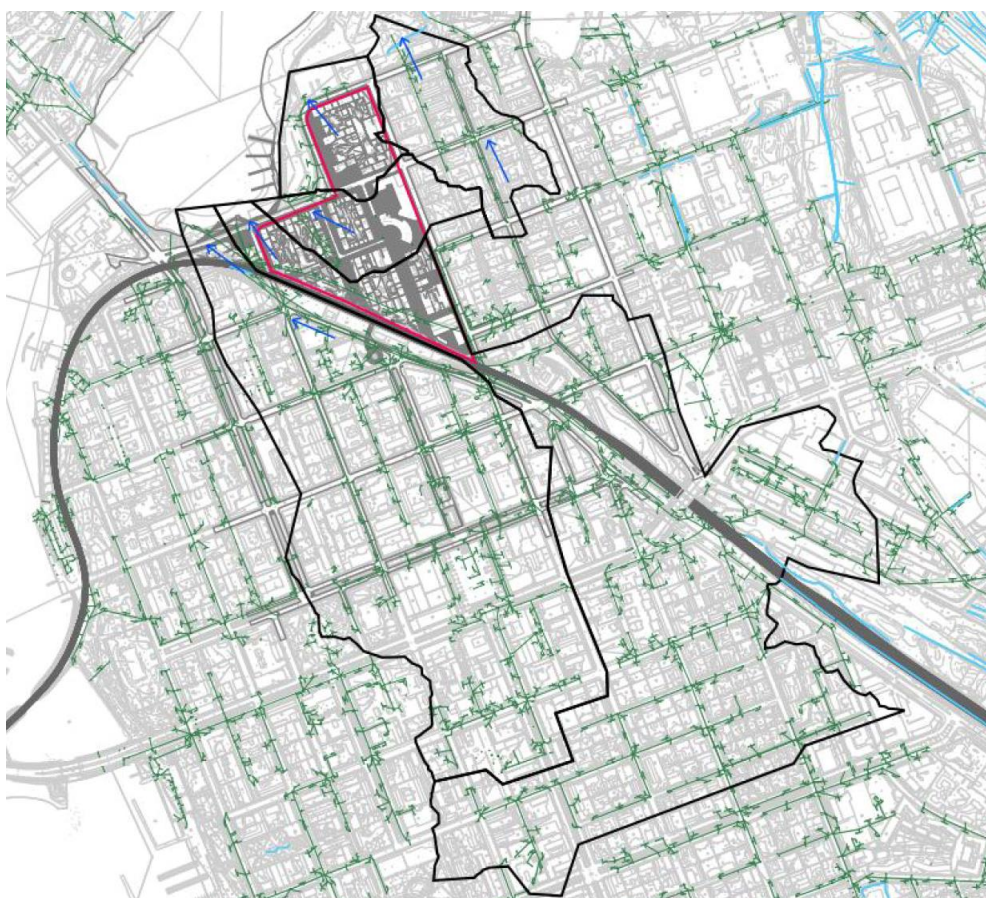


Dagvattennätet med grönt. Vattnets strömriktning med blått. Utloppspunkterna numreras högst upp på bilden. Detaljplaneavgränsningen anges grovt med rött.

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 översvämningsrutt i korsningen mellan Storalånggatan och Berggatan och det är svårt att anvisa en sådan där. Det kan byggas till exempel en översvämningsbrunn i korsningen.

I utredningen konstaterades att det inte finns behov av pumpstationer för dagvatten eller översvämningsplaner på planeringsområdet. Utifrån slutsatserna utarbetades en dagvattenplan som användes tillämpat vid utarbetandet av detaljplaneutkastet. Dagvattenplanen uppdaterades i förslagsskedet som stadens eget sakkunnigarbete.



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

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. Sänkorna bildar inget bestående vattenmotiv, eftersom det endast finns vatten i dem 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.

Granskning av översvämningsrutter

Som dimensionerad nederbörd användes i granskningen en nederbörd som återkommer en gång på 100 år. Den modellerades i en situation där dagvattensystemets kapacitet har överskridits och det inte längre tar emot dagvatten. Målet för tilläggsutredningen var att precisera uppgifterna i den tidigare dagvattenutredningen och dagvattenplanen samt att producera närmare information om vilka områdesreserveringar som behövs på detaljplanekartan.

Utredningen visade inga behov av att justera områdesreserveringarna. I granskningen konstaterades att den höjdvärld som föreslås i den preliminära översiktsplanen för trafik är huvudsakligen lämplig med tanke på översvämningshantering. Då kan översvämningsvatten ledas kontrollerat till havet längs markytan. Översvämningsrutterna planeras närmare i samband med den fortsatta planeringen.

3.1.7 Underjordisk infrastruktur

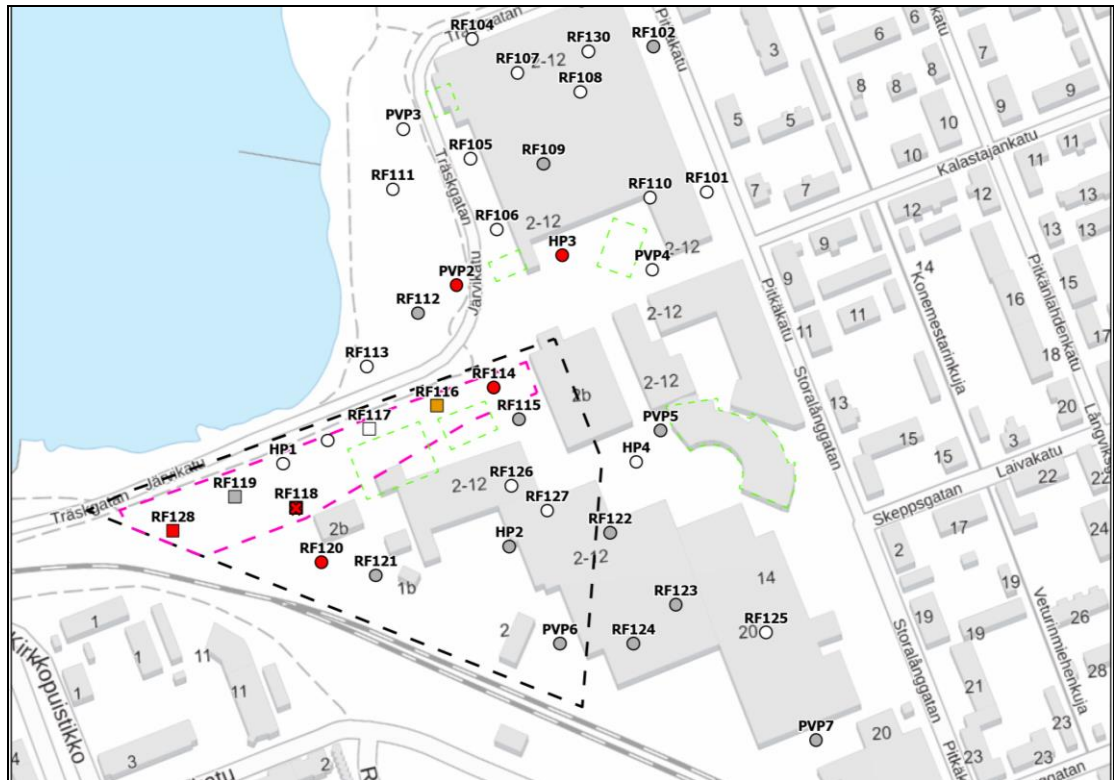
Det finns mycket underjordisk infrastruktur på planeringsområdet. När områdets användningsändamål ändras kan endast en del av det nuvarande nätverket beaktas vid planeringen. En allmän utgångspunkt är att de ändringar som görs i nätverket bekostas av den vars verksamhet ger upphov till ändringarna. Det 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 avstjälningsplats finns det förorenad mark på området. Områdets jordmån, grundvatten och porgaser har undersökts i flera omgångar, speciellt under de senaste åren. Slutsatser i utredningarna:

- 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.

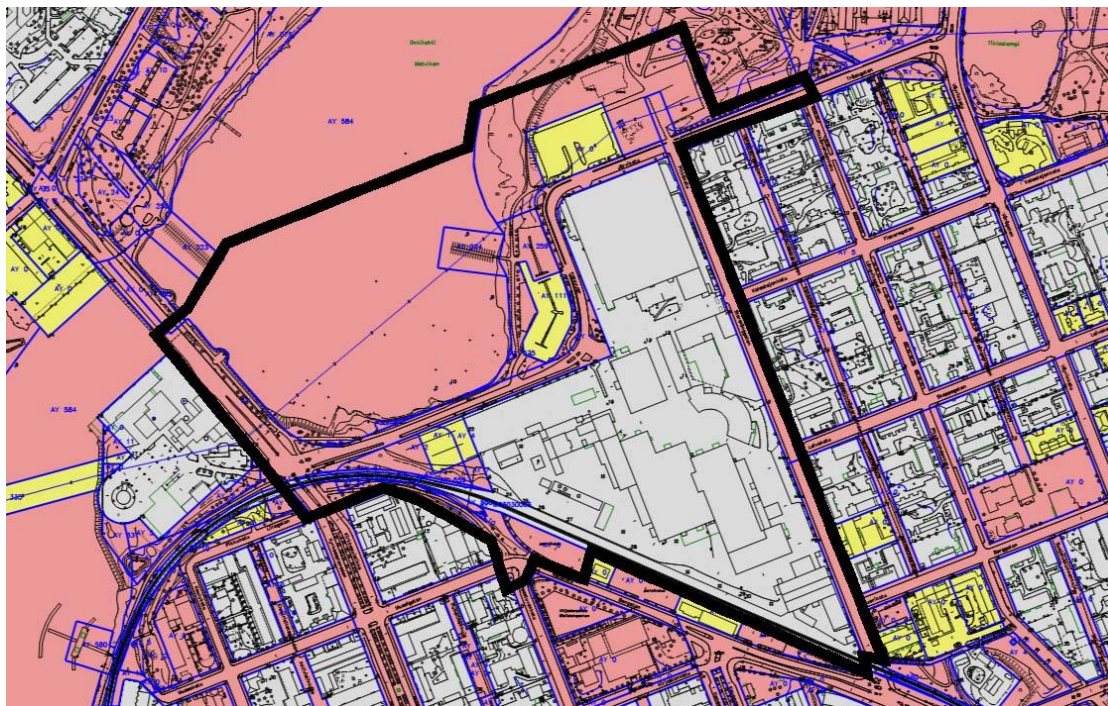
Utöver markområden har även Metvikens vattenområde kartlagt omfattande.

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 5.3.11 Konsekvenser för trafiken).

3.1.10 Markägoförhållanden



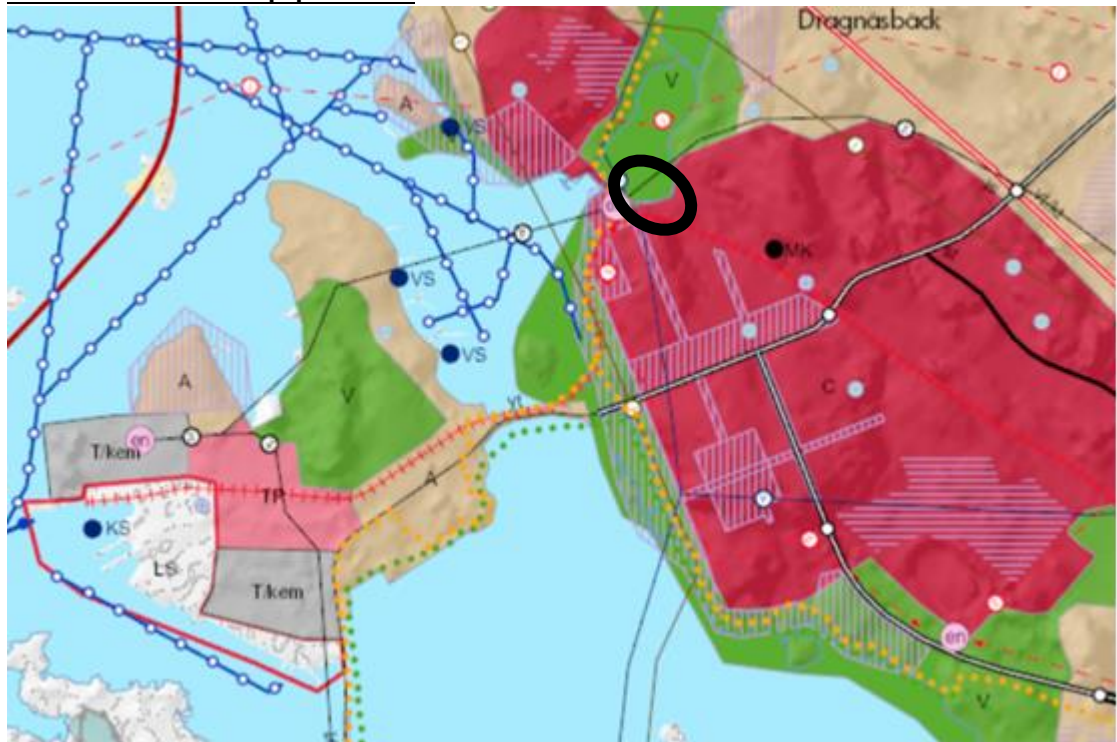
Karta över de aktuella markägoförhållandena på området. De gråa områdena är privatägda och de röda ägs av Vasa stad. De gula områdena är utarrenderade men likaså i Vasa stads ägo. En grov avgränsning av planläggningsområdet med svart.

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.*

I landskapsplanen ges följande bestämmelser för rekreationsområdet (V) på stadsstranden i Vasa:

Planeringsbestämmelse: *Områdesanvändning och åtgärder i området bör planeras så att förutsättningarna för att använda området för allmän rekreation och friluftsliv, områdets tillgänglighet samt tillräcklig service- och utrustningsnivå tryggas. Området ska planeras så att det stöder naturturismnäringen. I området tillåts utöver sådant byggande som behövs för rekreation och friluftsliv även reparations- och ändringsarbeten samt utvidgning av befintliga byggnader. Då rekreationsområden planeras ska uppmärksamhet fästas vid deras betydelse i grönområdesstrukturen och de bör om möjligt via cykel- och friluftsleder bilda samverkande*

nätverk på landskapsnivå. Vid planering och åtgärder bör kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden beaktas. För rekreationsområdet bör en utvecklings- och skötselplan uppgöras.

Byggbestämmelse: På området är det tillåtet att bygga byggnader som möjliggör förverkligandet av rekreations- och naturturservice.

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

Österbottens landskapsplan 2050

Landskapsplan 2050 är anhängig och ett utkast till landskapsplanen har varit framlagt våren 2023. Energiförsörjning och stenmaterialförsörjning är de teman som i första hand ska uppdateras. Målet är att Österbotten år 2050 ska vara en ledande region för hållbar utveckling, **med god livsmiljö, invånaren i fokus och blomstrande näringsliv.**

I ett landskap med bra livsmiljö

- är region- och samhällsstrukturen ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar
- är naturen mångfaldig och vattnet rent
- används naturresurserna ansvarsfullt och den cirkulära ekonomin är välutvecklad
- finns långsiktiga lösningar för klimatanpassning, minskade växthusgasutsläpp och ökade kolsänkor.

I ett landskap med invånarna i centrum

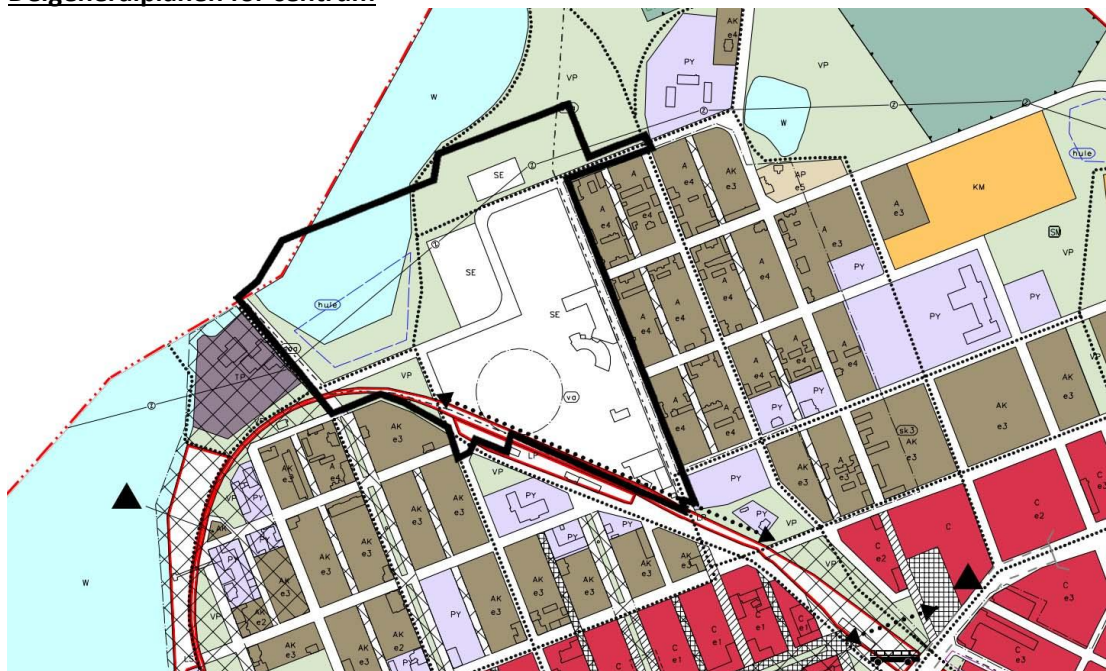
- finns boende, service och arbetsmöjligheter för alla
- är livsmiljön trygg, trivsamt och hälsofrämjande samt inkluderande och socialt välfungerande
- är fritidsaktiviteterna och rekreationsmöjligheterna mångsidiga
- tryggas kulturmiljöer som identitetsskapande platser.

I ett landskap med blomstrande näringsliv

- är tillgängligheten god
- främjar en polycentrisk regionstruktur och ett effektivt trafiksystem näringslivet såväl i tätorterna som på landsbygden
- består energisystemet av mångsidig produktion, tillräcklig lagring och en säker distribution
- är försörjningsberedskapen gällande primärproduktionen god.

Planlösningen i utkastskedet bygger på stadsutvecklingszoner kring Vasa och Jakobstad samt på utvecklingszoner över Kvarnen samt mellan Jakobstad och Karleby, Vasa och Seinäjoki samt Kaskö och Seinäjoki. För stadsutvecklingszonerna är målsättningen bland annat att nya bostads-, service och arbetsplatsområden placeras fördelaktigt med tanke på en enhetlig samhällsstruktur och utvecklandet av kollektiv-, gång- och cykeltrafiken.

Delgeneralplanen för centrum



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

I Vasa centrum gäller delgeneralplanen för centrum 2040, som stadsfullmäktige godkände 10.6.2019. För området som planändringen gäller 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.

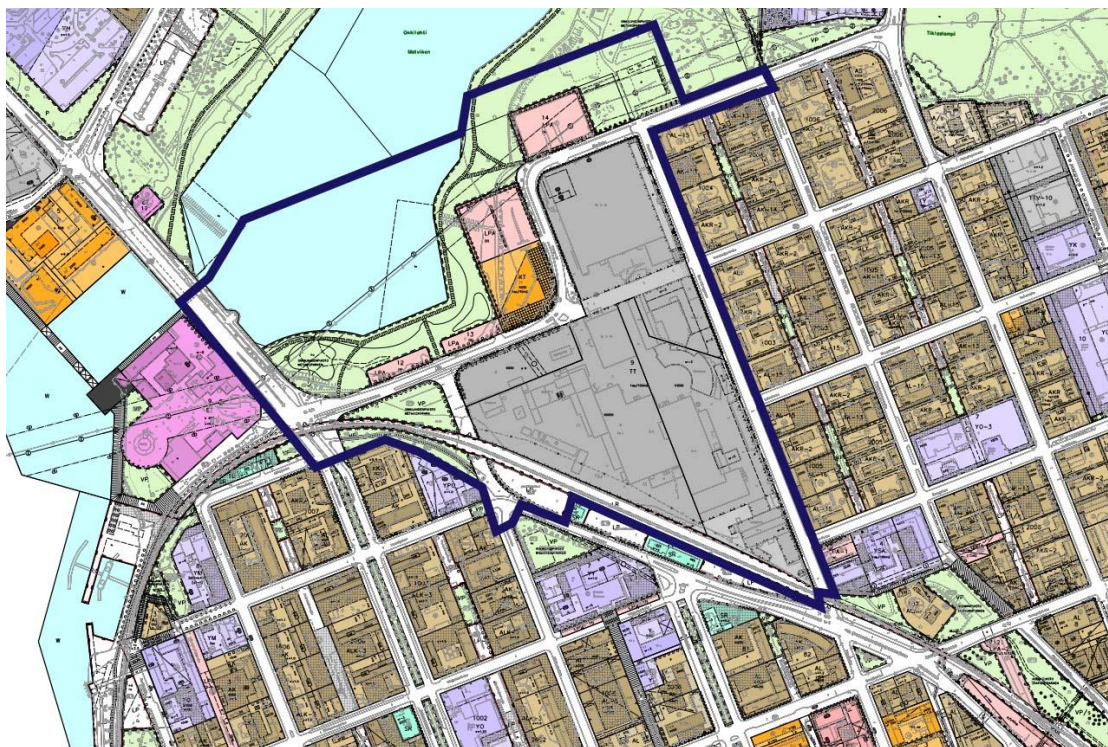
Genom området löper **en kraftledning**.

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 (planavgränsningen med blått).

På planområdet gäller följande tre detaljplaner:

Detaljplan nr 939 (fabriksområdet) som godkändes 12.10.2009

Detaljplan nr 960 (gatuområde) som godkändes 13.12.2010

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 båtbyggor 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.

Byggnadsordning

Vasa stads byggnadsordning trädde i kraft 1.2.2019.

Byggförbud

Området som ska detaljpaneläggas är inte belagt med byggförbud.

Baskarta

Baskartan över planeringsområdet har reviderats 16.5.2024 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. Planläggningen har ansett att utredningen om högt byggande i anslutning till delgeneralplanen för Vasa centrum fortfarande är aktuell och att den inte behöver uppdateras. I utredningen fastställs principerna för vilket slags byggande som är högt byggande i Vasa och under vilka förutsättningar högt byggande kan placeras i Vasa centrum. I utredningen identifierades områden där högt byggande inte ska placeras men också några eventuella platser för byggande på höjden. Även om det i utredningen anvisades vissa platser för högt byggande uteslöts inte heller andra sådana platser som uppfyller kriterierna.

I utredningen anvisas åtta (8) möjliga platser 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.



På det område som ska planläggas anvisas i delgeneralplanen inga platser för högt byggande. Då delgeneralplanen för centrum och dess bakgrundsutredningar bereddes var det ännu inte känt att Wärtsilä ska flytta över till Vasklot. På grund av riskområdet som bildades av industriverksamheten och bränslecisternerna på fabriksområdet kunde det medan delgeneralplanen bereddes inte planeras något av de användningsändamål som nu planeras på området. Därmed var det inte heller aktuellt att undersöka om kriterierna för högt byggande uppfylls på området. Beskedet om att fabriksverksamheten ska flyttas över till Vasklot kom först mot slutet av delgeneralplanearbetet. Det fanns inte tid att undersöka den kommande markanvändningen på området ens under delgeneralplanearbetet, och därför anvisades området som utredningsområde (SE) där markanvändningen ska avgöras som helhet i detaljplanen. **I beredningen av detaljplanen har området granskats i förhållande till de principer som fastställs i utredningen om högt byggande.** Utifrån granskningen har det konstaterats att de ramvillkor som i utredningen ställs för högt byggande uppfylls inom området som ska planläggas.

Enligt utredningen ska det alltid finnas vägande grunder för byggande på höjden. 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. Höjdskalet 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 om 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 byggda kulturmiljöer av riksintresse (Strandparken med offentliga byggnader, esplanaderna och brandgatorna).

Inom rutplansområdet ska enligt utredningen i första hand den gällande höjdskalet 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 inverkningar på siluetten är ringa.



Vasa från Norra Stadsfjärden.

I utredningen om högt byggande konstateras att lämpliga platser för landmärken är exempelvis:

- 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, polisinsrättningen i Österbotten, Försvarsmakten 2:a logistikregementet (2LOGR), Österbottens förbund, Österbottens landskapsmuseum, Vasa Vatten, Vasa Elektriska Ab Fjärrvärmeenheden, 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

Deltagandet och växelverkan beskrivs närmare i bilagan ”Rapport om växelverkan” i anslutning till detaljplanen.

Anhängiggörande av detaljplanen:

Planändringen inleddes genom stadsmiljönämndens beslut 15.12.2021 i samband med godkännandet av planlägningsöversikten 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 lades fram genom stadsmiljönämndens beslut (24.5.2023) 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. Det lämnades in 10 åsikter och 12 förhandsutlåtanden om detaljplaneutkastet och det 17.5.2023 daterade programmet för deltagande och bedömning.

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. Det lämnades in x åsikter och x utlåtanden om detaljplaneförslaget.

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.

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 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.

4.4.2 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 användning 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 m² vy, varav största delen är boende.
- Boendet kan genomföras på ett mångsidigt sätt vad gäller fördelning och boendeformer.
- De övriga funktionerna på området stöder boende på området och ger det mervärde, 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 öppna platser, 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 livscyeltänkande i byggande
- Möjligheter till stadsodling och placering av solpaneler på kvartersområdena, eventuellt också att utnyttja takytorna för dylika ändamål
- 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 på området är från Wärtsiläs perspektiv bland annat

- total energieffektivitet och utnyttjande av lokal energiproduktion
- utnyttjande av det befintliga infrastrukturnätet
- ekologisk elproduktion
- gynnande av färdssätt med låga koldioxidutsläpp
- energiekoniskt byggande (livscyeltänkande).

I det uppdaterade intentionsavtalet har Wärtsilä preciserat sitt mål för byggrätten på området 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 eftersträvalda antalet kvadratmeter våningsyta specificerats. På de markområden som är i Wärtsiläs ägo eftersträvas 110 000–130 000 m² ny byggrätt.*

4.4.3 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 färsätt, anpassning till klimatförändringen, ökad diversitet inom grönområdena och i fråga om grönanläggningar

4.4.4 Övriga intressenters mål

Invånare i Vöråstan har uttryckt sin oro över att olägenheterna från trafiken ökar inom trähusområdet i Vöråstan. De har haft som mål att den gatuförbindelse som utgör en förlängning av Fiskaregatan och som tidigare var stängd inte ska öppnas för fordonstrafik på nytt.

4.4.5 Mål som uppkommit under planläggningsprocessen, precisering av målen

4.4.6 Respons om programmet för deltagande och bedömning

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 utkastskedet har planering gjorts i en arbetsgrupp med representanter för Vasa stad och Wärtsilä. Som utomstående konsult anlitas på uppdrag av Wärtsilä Arkkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen.

4.5.2 Redogörelse för detaljplaneutkastet (Obs! Beskrivning i utkastskedet)

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 nybyggnader på området, främst bostadsvåningshus. Alltefter utkastalternativ uppgår den totala byggrätten på området till 134 150–137 850 m² vy. I den nuvarande detaljplanen anvisas 88 000 m² vy byggrätt. Därmed ökas mängden byggrätt med cirka 50 000 m² vy.

För boende anvisas cirka 96 000–100 000 m² 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 m² vy byggrätt, varav cirka 25 000 m² vy placeras inom det byggnadsbestånd som ska bevaras på området. I utkastskedet planeras det inget boende alls i de byggnader som ska bevaras.

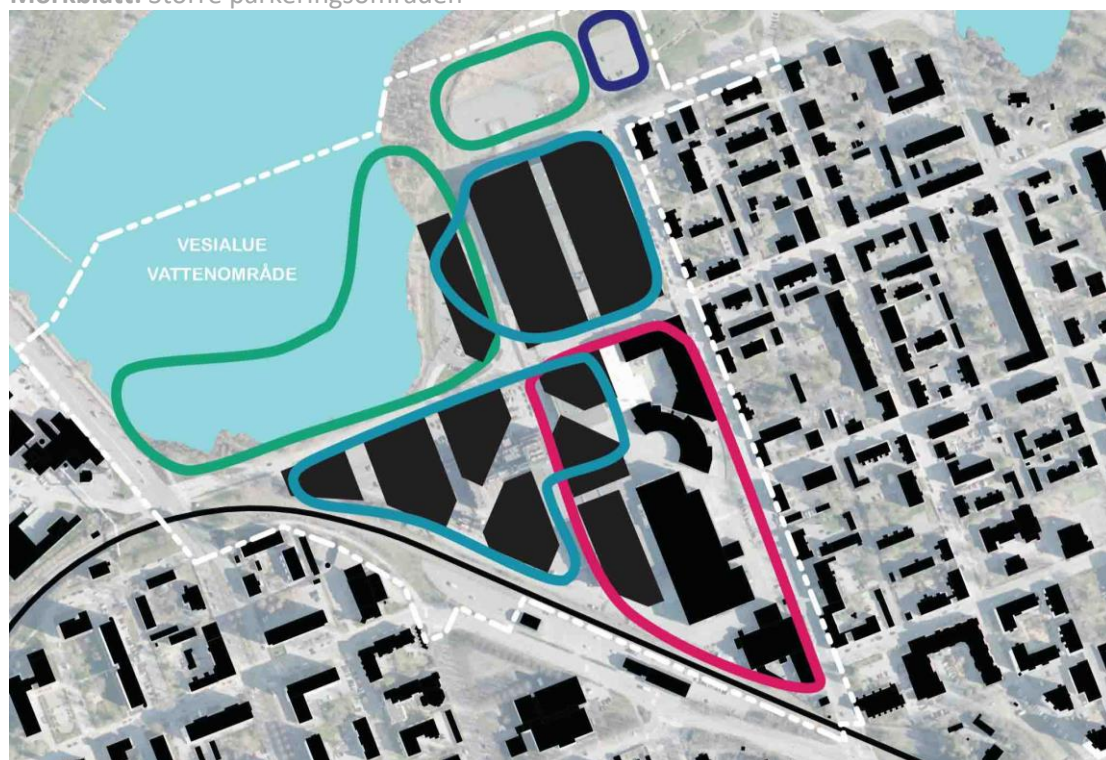
De olika användningsändamålen placeras på området enligt principalschemat nedan:

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 centrumet och Vöråstan. En avvikelse från rutplanen utgör emellertid de diagonala förbindelserna genom kvarterstrukturen. Mellan kvarteren bildas en serie öppna platser som huvudsakligen är avsedd för cykling och gång. Om detaljplanen genomförs 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 centrumet, Brändö och Vöråstan samt från centrumet 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 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.

4.5.2.1 Utkastalternativ (Obs! Beskrivning i utkastskedet)

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 m² vy, varav 108 750 m² vy anvisas för nybyggnader och 25 700 m² vy för de byggnader som ska bevaras. Bostadsbyggandets andel av byggrätten är cirka 96 000 m² 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 stadsmåhus/townhouse ska placeras.
- Parkeringsanläggningen som betjänar bostadskvarteren i väster placeras i kvarteret längst i väster.
- Framför vevstaksfabriken på Storalånggatan kan två servicebyggnader med 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 m² vy, varav 108 450 m² vy anvisas för nybyggnader och 25 700 m² vy för de byggnader som ska bevaras. Bostadsbyggandets andel av byggrätten är cirka 96 000 m² 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 med 4–5 våningar i stället för stadssmåhus. 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 med 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 m² vy, varav 112 150 m² vy anvisas för nybyggnader och 25 700 m² vy för de byggnader som ska bevaras. Bostadsbyggandets andel av byggrätten är cirka 100 000 m² 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 Fiskstranden 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 stadssmåhus/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 parkeringsplatserna 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 anjorts bryggor längs vilka man kan gå till vattnet. Växtligheten har en svalkande effekt och det är angenämt att vistas på stranden även i sommarhettan.

4.5.3 Kvartersområden (Obs! Beskrivning i utkastskedet)

I detaljplaneutkasten 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 m² vy byggrätt på kvartersområdet, alltefter utkastalternativ. Byggrätten fördelas på följande sätt inom kvartersområdet:
 - Cirka 450 m² vy för smedjebyggnaden som i detaljplanen anvisas som byggnad som ska skyddas.
 - Cirka 11 500 m² 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 m² vy
 - I alternativ 2: 800 m² vy
 - I alternativ 3: 0 m² vy

DAGHEMMETS KVARTERSOMRÅDE

PL: Kvartersområde för närservicebyggnader

- I kvarteret anvisas totalt 2 500 m² vy byggrätt för en nybyggnad.
- På området får en byggnad med 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 nybyggnader 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 markplan som öppnar sig mot öppna platser, gator eller parken placeras i huvudsak affärslokaler.
- I C-kvarteret längre norrut (kvartersnummer 18/bokstavsbeteckning C) anvisas totalt 21 000 m² vy byggrätt. Byggrätten fördelas enligt följande inom kvarteret:
 - 12 350 m² vy för nybyggnader, varav högst 8 650 m² vy för bostäder.
 - Totalt 8 650 m² vy för de byggnader som ska skyddas: 1 850 m² vy för lokstallet och 6 800 m² vy för 1-fabriken eller gamla fabriken.
- I C-kvarteret längre söderut (kvartersnummer 17/bokstavsbeteckning D) anvisas totalt 15 700 m² vy byggrätt. Bostadsbyggandets andel får vara högst 11 775 m² vy.
- Det är möjligt att i kvarteren bygga totalt tre höga byggnader med 15, 18 respektive 19 våningar.

KVARTEREN FÖR BOSTADSVÅNINGSHUS PÅ STRANDEN (kvartersnummer 24, bokstavsbeteckning 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 m² vy byggrätt i kvarteren.

KVARTEREN FÖR BOSTADSVÅNINGSHUS I NORR (kvartersnummer 19, bokstavsbeteckningarna 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, Storalånggatan 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 m² vy byggrätt på området.
 - I västra delen (bokstavsbeteckning B) anvisas totalt 21 600 m² vy byggrätt. Byggnadernas våningstal varierar mellan 2 och 8.
 - På Storalånggatan anvisas byggnader med 2–4 våningar. Den nordligaste byggnadsmassan på Storalånggatan kan vara högst fem våningar hög.
 - På brandgatan eftersträvas stadsmåhus 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 m² vy byggrätt.
 - I delen längre västerut (bokstavsbeteckning B) anvisas totalt 23 200 m² 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.

4.5.4 Gatuområden (Obs! Beskrivning i utkastskedet)

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 (Laborieplatsen)
- 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.

4.5.5 Trafikområden (Obs! Beskrivning i utkastskedet)

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 Kyrkoesplanaden, en på Storalånggatan och en på Rådhusgatan. Plankorsningarna på Kyrkoesplanaden och Storalånggatan förblir oförändrade. Plankorsningen på Rådhusgatan har inte anlagts ännu

men den möjliggörs redan i den gällande detaljplanen. Plankorsningens sträckning 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.

4.5.6 Parkering (Obs! Beskrivning i utkastskedet)

MINIMIALTAL BILPLATSER

Bostadsbyggande och affärslokaler i bostadsbyggnadernas våningar på markplan 1 bilplats/100 m² vy

Affärsbyggande och byggande av affärslokaler 1 bp/70 m² vy

Servicebyggande (t.ex. understödd äldrevård, ARA-understött studentboende, allmännyttiga servicelokaler och funktioner) 1 bp/200 m² vy

Övrigt serviceboende (t.ex. seniorboende) 1 bp/130 m² vy

Byggnader som skyddas, offentlig service och samlingslokaler 1 bp/120 m² 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 grönrum i anslutning till bostäderna.

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

MINIMIALTAL CYKELPLATSER

Bostädernas lägenhetsyta: 1 cp/30 m² + dessutom lika mycket väderskyddat förvaringsutrymme

Affärs- och servicebyggande samt byggande av affärslokaler: 1 cp/50 m² vy

4.5.7 Övriga områden (Obs! Beskrivning i utkastskedet)

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.

4.5.8 Utlåtanden och åsikter som inkommit under beredningsskedet

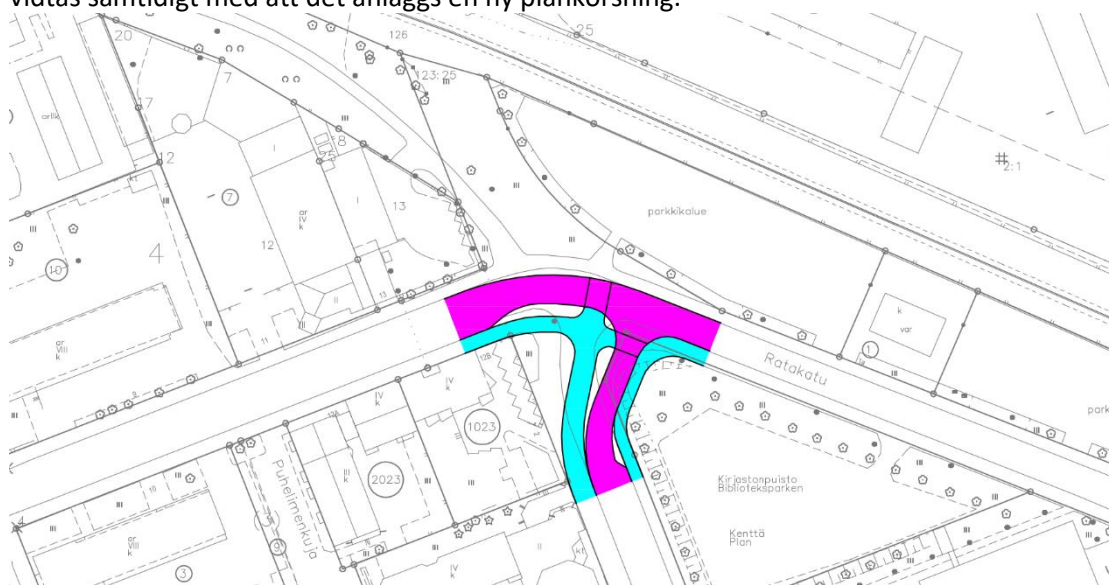
Responsen om planutkastet med Planläggningens bemötanden har sammanställts i en separat bilaga (rapport om växelverkan).

4.5.9 Övervägande efter utkastskedet

4.5.9.1 Avgränsning av detaljplaneområdet

Området som ska planläggas har utvidgats med 1 262 m² efter utkastskedet. Av Biblioteksparken har 192 m² omvandlats till Rådhusgatans gatuområde. Denna ändring leder emellertid inte till att det fälls träd i parken eller att parkens värden minskar.

Ändringen görs i syfte att skapa trygga övergångar för fotgängare och cyklister samt att få gång- och cykeltrafiken att flyta bättre. Med detaljplanen möjliggörs en ny förbindelse från Metviken över järnvägen till Rådhusgatan. Om förbindelsen anläggs, ökar gång och cykling avsevärt i korsningen mellan Rådhusgatan, Bangatan och Museigatan. Museigatan sluttar brant ner mot korsningen och det nuvarande övergångsstället är otryggt. Tryggheten kan förbättras genom att korsningen mellan Rådhusgatan och Museigatan flyttas mot nordost. Då finns även övergångsstället på ett jämnare gatuavsnitt (se bilden nedan). Frisiktsområdet från Museigatan förbättras avsevärt. Önskemålet är att möjliggöra ändringen i den anhängiga detaljplanen för att åtgärderna som förbättrar säkerheten i korsningen ska kunna vidtas samtidigt med att det anläggs en ny plankorsning.



Utdrag ur den preliminära trafikplanen (Vasa stad, Kommuntekniken 2023).

Rött: Den nya sträckningen av Rådhusgatan och Museigatan.

Blått: De nya sträckningarna av gång- och cykelvägarna.

Grå linjer: Baskarta/den nuvarande vägsträckningen.

4.5.9.2 Trafik och parkering

Målet för detaljplanen har ända från början varit att stödja hållbara färd sätt. Efter utkastskedet har cykling och gång fått en ännu mera framträdande roll. I åsikterna i detaljplanens inlednings- respektive utkastskeden gavs rikligt med positiv respons på att förhållandena för gång och cykling utvecklas. Vasas byggnads- och miljönämnd gav ett utlåtande om detaljplaneutkastet där den yrkar på att Planläggningen ska undersöka en sådan lösning där en del av Träskgatan stängs för motorfordonstrafik. Med detta eftersträvades en trivsammare stadsmiljö och bättre förbindelser från det bebyggda området till stranden. Därtill uppmanades det i utlåtandet att Planläggningen ska överväga att utvidga kvartersområdet i norra delen av området till den nuvarande Träskgatan där

jordmånen bättre lämpar sig för byggande än närmare stranden. Ärendet behandlades vid Vasa stadsmiljösektors sektordirektörmöte hösten 2023. Vid mötet beslutades att Planläggningen och Kommuntekniken ska undersöka ett alternativ där endast Träskgatans kurva eller eventuellt en längre sträcka stängs för motorfordonstrafik genom området som ska planläggas.

Efter utkastskedet gjordes det en ny trafikutredning och en omfattande trafikmodellering. Utredningsrapporten finns som bilaga till detaljplanen. I trafikmodellen bedöms hur mycket trafik Verkstadsområdet totalt ger upphov till om området genomförs i full omfattning. Därtill har det i trafikmodellen räknats med den trafik som de övriga utvidgningsområdena för centrumet och större projekt som inte har genomförts ger upphov till, exempelvis Södra Klemetsö och projektet Wasa Station som planerades på den före detta busstationstomten. Slutsatserna av utredningen refereras under rubriken 5.3.11.2 *Trafikutredning i förslagsskedet* i detaljplanebeskrivningen.

I trafikutredningen undersöktes fem olika alternativ för området som ska planläggas. Alternativen skilde sig från varandra i det avseende i vilken utsträckning fordonstrafik ska begränsas på gatorna inom detaljplaneområdet. Utgångspunkten för alla nätverksalternativ ansågs vara att det inte alls ska dirigeras någon genomfartstrafik via de interna bostadsgatorna inom trähusområdet i Vöråstan. Som slutsats av trafikutredningen konstaterades att det finns skillnader mellan alternativen men att de är så små att valet mellan alternativen inte är någon trafikmässig fråga utan gäller närmast markanvändningen. Beslutet kunde alltså fattas utifrån hurdan stadsmiljö man med detaljplanen vill åstadkomma.

Ärendet behandlades på nytt vid Vasa stadsmiljösektors sektordirektörmöte hösten 2023. Vid mötet beslutades att man för fortsatt utveckling väljer ut alternativet ALT1, vilket också Planläggningen och Wärtasiläs arbetsgrupp rekommenderade (se bilden nedan). I detta alternativ tas den så kallade Träskgatans kurva helt bort från planen och alla gator på området, förutom Storalånggatan, behandlas som lågfartsgator.

Om planeringen hade gällt ett renodlat bostadsområde, skulle man ha nått det bästa resultatet genom att i ännu större utsträckning begränsa trafiken med motorfordon mellan bostadsområdet och stranden. Strävan med planeringen är emellertid att skapa ett funktionellt mångsidigt område, inte bara ett bostadsområde. Utöver boende möjliggör detaljplanen också bland annat service, handel, samlingslokaler och arbetsplatser, och dessa ska kunna nås med alla färdssätt från olika riktningar. Räddningsverket har konstaterat att Portgatan (den så kallade förlängningen av Fiskaregatan) är en viktig förbindelse med tanke på tillgängligheten till Brändö. Dessutom är det viktigt att åstadkomma en planlösning som i framtiden möjliggör kollektivtrafik på Storalånggatan och Portgatan.



Invånare i Vöråstan har gett negativ respons på att den så kallade förlängningen av Fiskaregatan (Portgatan) ska öppnas för trafik. De är rädda för att lösningen leder till att motorfordonstrafiken ökar inom trähusområdet i Vöråstan. Portgatan anges också i planförslaget som lågfartsgata där motorfordonstrafik är tillåten. I samband med detaljplanearbetet har det också dragits upp riktlinjer för att genomfartstrafiken med motorfordon ska förbjudas i ännu större utsträckning i hela Vöråstan i framtiden, till exempel på samma sätt som man redan tidigare har gjort i stadsdelarna 8 och 9 i Vasa.

Efter utkastskedet har parkering i en allt större utsträckning koncentrerats till parkeringsanläggningar. Det har lagts till ett parkeringshus i korsningen mellan Storalånggatan och Portgatan i planen. Lösningen har att göra med stadsnaturen och hanteringen av dagvatten. I utkastskedet bestod innergårdarna i de kvarter som avgränsas av Träskgatan, Storalånggatan och Portgatan enbart av däcksgårdar, under vilka det fanns parkering i upp till två våningar. Genom att en stor del av parkeringen i kvarteren placeras i ett separat parkeringshus möjliggörs områden som lämnas som planteringsgrund på kvartersgårdarna och under vilka det inte finns parkering. På dessa områden kan planteras träd som blir höga och som inte behöver fällas ens när gårdsdäcket i kvarteret repareras. Lösningen möjliggör en mångsidig växtlighet och kolbindning på området. Dessutom ger den ett bättre mikroklimat och skydd för solgasset samt underlättar hanteringen av dagvatten. I detaljplanebestämmelserna finns föreskrifter om hur parkeringsanläggningen ska anpassas till omgivningen.

Bestämmelsen om cykelparkering har luckrats upp något efter utkastskedet. Samtidigt har bestämmelsen utökats med preciseringar som gäller kvalitet.

4.5.9.3 Kvartersstruktur

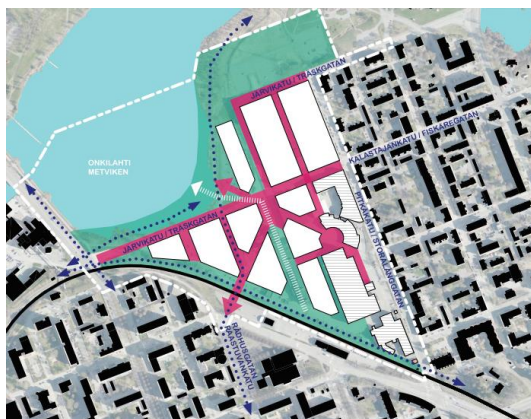
Lösningen i förslagsskedet stämmer inte helt överens med något av alternativen i utkastskedet. I utkastskedet utgjorde området en förlängning av rutplanen i centrumet och Vöråstan. En avvikelse från rutplanen utgjorde emellertid diagonala förbindelser genom kvartersstrukturen. I takt med att planeringen preciserades konstaterades att i synnerhet kvarteren i områdets södra del blir för trånga med den exploateringsgrad som eftersträvas med detaljplanen. För att åstadkomma rymlighet i kvartersstrukturen var man tvungen att besluta vilken av principerna i utkastskedet som var den viktigare, diagonaler genom området eller att gatusträckningarna enligt Setterbergs detaljplan fortsätter på området. Det konstaterades att diagonalerna är viktigare för områdets identitet och atmosfär. De skapar ett varierande och intressant stadsrum, något som inte ännu finns i Vasa centrum. Dessutom bildar diagonalerna direkta förbindelser för gång- och cykeltrafik från centrumet till parkområdet och från planeringsområdets kanter mot de mera centralt belägna offentliga utrymmena. Ett av de viktigaste målen för planeringen är att utveckla förbindelserna för gång- och cykeltrafik och undanröja områdets nuvarande hindereffekt. I schemana nedan presenteras lösningarna i utkast- respektive förslagsskedet: på de övre bilderna på konceptuell nivå och på de nedre på kvartersstrukturens nivå.



Utkast, konceptuell nivå.



Förslag, konceptuell nivå.



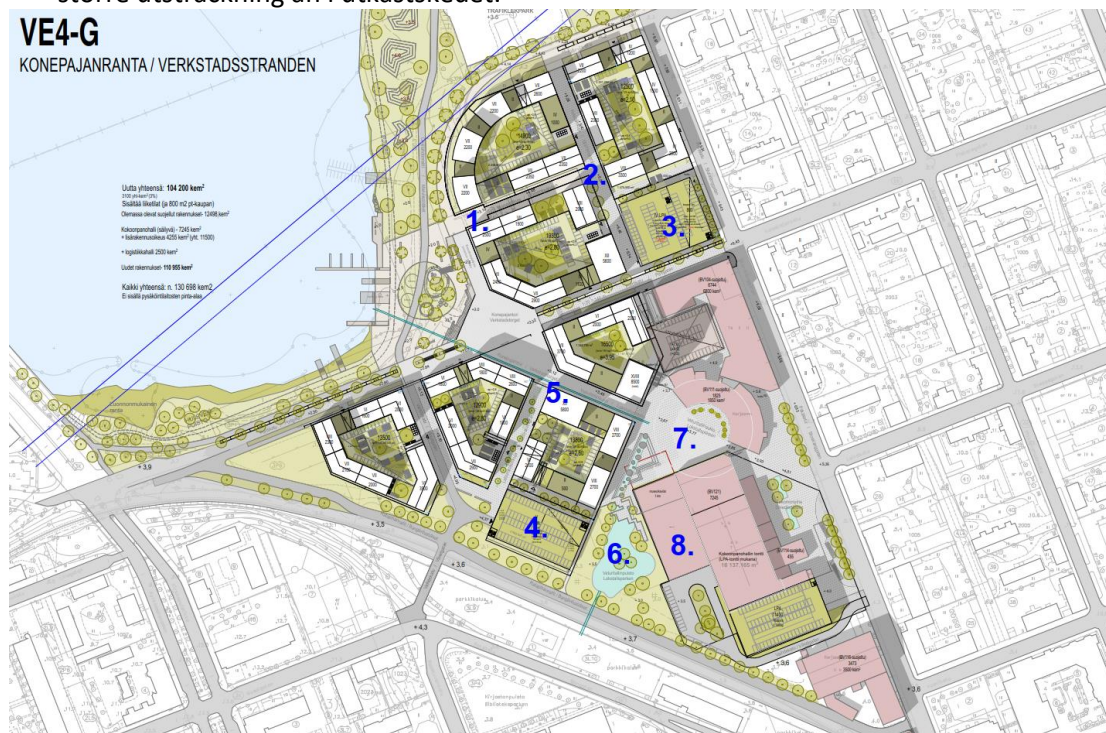
Utkast, kvartersstruktur.



Förslag, kvartersstruktur.

De viktigaste ändringarna i kvartersstrukturen anges på bilden nedan.

1. Den nuvarande Träskgatans kurva har strukits och ersatts med ett kvartersområde för flervåningshus. Kvartersområdet gränsar direkt till parken och det löper ingen gata framför det.
2. Eftersom Träskgatan ströks i planen lades det till två nya gator i mitten av kvarteret i områdets norra del. De liknar brandgator och betjänar förutom gång- och cykeltrafik också bostadskvarteren. Via dem får alla fastigheter i norra delen anslutningar för vatten, fjärrvärme och el.
3. I områdets norra del har det lagts till ett parkeringshus. I dess markplansvåning anvisas byggrätt för en mindre enhet för dagligvaruhandel.
4. Parkeringshuset i områdets södra del har placerats närmare järnvägen.
5. Kvartersstrukturen i områdets södra del har gjorts rymligare.
6. Det smala grönområde som utgjorde en förlängning av Handelsplanen har strukits i planen och ersatts med Lokstallsparken. Till följd av ändringen har parkområdet blivit något större jämfört med samtliga alternativ i utkastskedet.
7. Även Lokstallsplatsen har gjorts större och samtidigt har det skapats mera rum mellan det gamla och det nya byggnadsbeståndet.
8. I södra delen av området eftersträvas att de nuvarande fabriksbyggnaderna bevaras i en större utsträckning än i utkastskedet.



4.5.9.4 *Byggnadsexploatering, högt byggande*

Mängden byggrätt är fortfarande nästan precis densamma som i utkastskedet. Den totala byggrätten uppgår till 131 710 m² vy, varav 103 800 m² vy anvisas för nybyggnader, 18 785 m² vy för byggnader som ska bevaras och 9 125 m² vy för en utbyggnad av monteringshallen som ska bevaras samt för de ändringar som görs inne i hallen.

Wärtsilä eftersträvar 110 000–130 000 m² vy ny byggrätt på de markområden som är i bolagets ägo. Målet kommer inte att uppnås. Trots det åstadkommer man med detaljplanen en väldigt effektiv stadsstruktur. Exploateringstalet för kvarteren för bostadsvåningshus är i genomsnitt $e=2.8$, vilket är precis vid övre gränsen för den nivå som i delgeneralplanen för centrum möjliggörs i hela Vasa centrum. Exploateringen i bostadskvarteren motsvarar den i stadskärnan. Motiveringar till lösningen:

- **Ett centralt läge** som möjliggör hållbara färdsätt
- **Naturvärden:** det är möjligt med kompletterande byggande på området utan att naturvärden går förlorade.
- **Stort antal byggnader som ska bevaras:** Cirka en tredjedel av det nuvarande fabriksområdets areal reserveras för byggnader som ska bevaras. Det ska bevaras flera byggnader än vad markägaren ursprungligen har önskat. Strukturen har på motsvarande sätt förtätats inom de kvartersområden där betoningen ligger på boende.
- **Funktionell mångfald:** Strävan är inte bara ett bostadsområde utan ett område med blandade funktioner. De byggnader som ska bevaras har en enorm potential för olika användningsändamål.
- **Prövning i anslutning till delgeneralplanen för centrum:** I detaljplanen planläggs ett större parkområde och färre bostadskvarter på Metviksstranden än vad delgeneralplanen för centrum möjliggör. Utifrån responsen i utkastskedet konstaterades att det ska lämnas ett större parkområde på Metviksstranden och att kvartersområdet för bostadsvåningshus i stället ska göras tätare.

I alla tre utkastalternativ placerades det tre höga byggnader med 15, 18 respektive 19 våningar i områdets mellersta del. Genom en kartenkät i utkastskedet erhöles både positiv och negativ respons på byggande på höjden. Däremot var responsen mestadels negativ i åsikterna i utkastskedet och i Österbottens museums utlåtande om högt byggande. I NTM-centralens utlåtande konstaterades att det skulle ha varit bra om man i fråga om högt byggande hade undersökt flera olika placeringsalternativ. Enligt NTM-centralen ska man vid planeringen dessutom säkerställa att det område bebyggs inte har negativa konsekvenser för de närliggande RKY-områdena, det vill säga de byggda kulturmiljöerna av riksintresse. Konsekvenserna bedöms i kapitlet 5.3.7 *Konsekvenser för den byggda miljön* och 5.3.8 *Konsekvenser för byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY)*. Höga byggnader har inte strukits i planen men de har gjorts lägre. På området tillåts högst en tornbyggnad med 18 våningar och två byggnader med högst 12 våningar.

Det gjordes inga andra betydande ändringar i byggnadsmassornas höjder efter utkastskedet.

4.5.9.5 *Behandling av strandområdet*

Inom strandområdet var den viktigaste ändringen att den så kallade Träskgatans kurva stängs för biltrafik. Där gatuområdet ströks placerades ett kvartersområde för bostadsvåningshus. Samtidigt togs även ett område för allmän parkering helt bort från strandområdet.

Målet för planen i förslagsskedet är en så fungerande, trygg och trivsamt strand som möjligt för såväl gång- och cykeltrafik som för rekreativ användning.

I både myndighetsutlåtandena och intressenternas åsikter fick utkastalternativet ALT2 mest positivt respons. I detta alternativ var byggandet på stranden som minst och målet var en mera naturlig behandling. Omfattningen av parkområdet på stranden motsvarar i förslagsskedet ganska exakt alternativet ALT2 i utkastskedet.

4.5.9.6 *Diskussion om kultur-, idrotts- och musikhuset*

Planläggningen har fått mycket respons på att det på området som ska planläggas borde placeras ett musikhus eller en större kultur- och idrottskoncentration. Ännu i detaljplanens inlednings- och utkastskede hade Vasa stad förbundit sig till projektet Wasa Station, som planerades på den före detta busstationstomten. Projekthelheten inbegrep ett musikhus, idrotts- och kongresslokaler, ett köpcentrum, ett hotell samt bostäder. Efter framläggandet i utkastskedet kom beskedet om att beredningen av projektet Wasa Station ska avbrytas. Behovet av musik- och kongresslokaler samt lokaler för inomhusspel består, även om planeringen och genomförandet har skjutits upp till framtiden. Vasa stad kommer att jämföra olika alternativa placeringsplatser genom att använda sig av förfarandeprocessen för lokalitetsprojekt. Därigenom bereds det senare ett förslag för beslutsfattande om var musik- och kongressverksamhet samt lokaler för inomhusspel ska placeras som stadens projekt. Båda ovan nämnda placeringsplatserna har många styrkor.

- Helheten Wasa Station är väldigt lätt att nå med olika färdsätt. En stor byggnadsvolym med flera olika funktioner gör den till en nationellt sett mycket konkurrenskraftig plats att arrangera stora seminarier och andra evenemang på.
- Verkstadsområdets styrkor har främst att göra med stadens attraktionskraft och turismpotential. De mest intressanta kulturkoncentrationerna finns ofta i historiska eller industriella miljöer. Läget invid havet med varierande stadsrum och mötet mellan gamla och nya strukturer ger helheten en särprägel som är svårt att åstadkomma med enbart nybyggande. Trafikmässigt ligger Verkstadsområdet inte på en lika fördelaktig plats som den gamla busstationstomten. Dessutom får det på området inte anvisas stora kommersiella koncentrationer.

I detaljplanen för Verkstadsområdet möjliggörs alla ovan nämnda funktioner med undantag av en större kommersiell koncentration. Även den före detta busstationstomten har fortfarande en gällande detaljplan som möjliggör genomförande av projektet Wasa Station.

Detaljpanelösningen för verkstadsområdet har undersökts närmare efter utkastskedet ur perspektivet för hur området nära Storalånggatan kunde göras till en så fungerande plats som möjligt för större samlingslokaler. Stora förändringar har inte varit nödvändiga, eftersom det redan i utkastskedet anvisades mycket byggrätt på området, vilket möjliggjorde kultur- och samlingslokaler. I monteringshallen som bevaras finns ett så stort enhetligt utrymme att byggnaden utan problem rymmer både en konsertsal och en fullstor motions- och idrottssal med läktare. Detaljplanen möjliggör även utbyggnad av monteringshallen mot både Storalånggatan och parken. För en större planmässig flexibilitet har användningsändamålsbeteckningen för monteringshallen ändrats. I utkastskedet reserverades kvartersområdet för servicebyggnader. I förslagsskedet hade beteckningen ändrats till kvartersområde för centrumfunktioner (C). Boende tillåts inte alls kring monteringshallen, det vill säga i kvarter 16. Också mängden kommersiella lokaler begränsas i syfte att minimera olägenheterna från trafiken. Det har konstaterats att service- och logistiktrafiken till området borde dirigeras via södra ändan av Storalånggatan till västra sidan av monteringshallsbyggnaden. På så sätt stör lastningsverksamheten inte invånarna inom det angränsande trähusområdet. Denna lösning ändrar situationen jämfört med utkastskedet så att det är väldigt osannolikt att det ska placeras ett daghem mellan monteringshallen och Lokstallsparken.

4.5.10 Utlåtanden som inkommit medan planförslaget varit offentligt
framlagt

4.5.11 Övervägande efter förslagsskedet

5 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur, dimensionering och områdesreserveringar

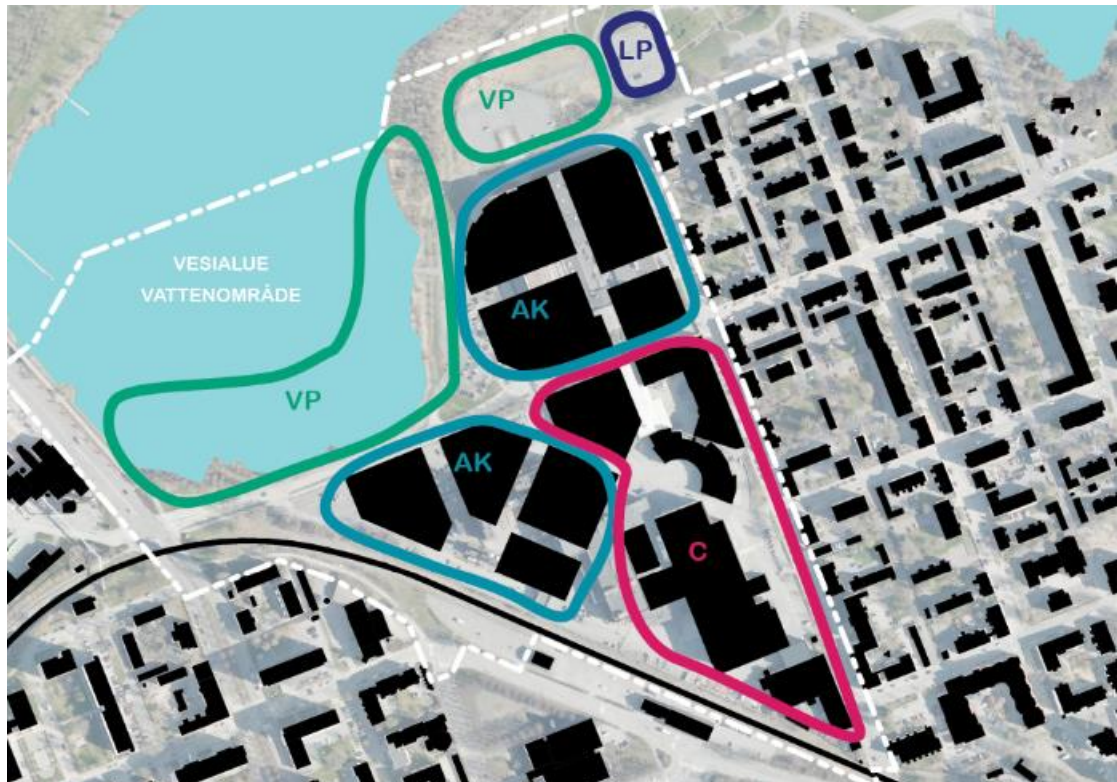
Med detaljplaneändringen ändras områdets användningsändamål och byggrätten på området utökas. Fabriksområdet omvandlas till ett mångsidigt urbant område där boende, arbetsplatser, handel och service samt idrotts- och kulturlokaler kan placeras. Detaljplanen gör det möjligt att vattenområdet fylls ut och omvandlas till park. Jämfört med den gällande detaljplanen görs det inga stora ändringar inom park- och vattenområdena.

I framtiden kommer området att fungera som en länk mellan de olika stadsdelarna och starkare binda ihop rutplaneområdet i centrum med Metviksparken och strandzonen. Den byggda miljön varvas med grönområden så att staden ligger nära naturen och naturen nära staden. Med detaljplanen stärks grönförbindelsen mellan stadsstranden och Metviksparken i Vasa. I Metviksparken fastställs en byggnadsyta och byggrätt för en servicebyggnad samt för den kioskbyggnad som redan har uppförts i parken. I schemat nedan anges de öppna platser och parker som uppstår på området.



Visualiseringsbild sedd från Verkstadsparken





De olika användningsändamålen placeras på området enligt principalschemat:

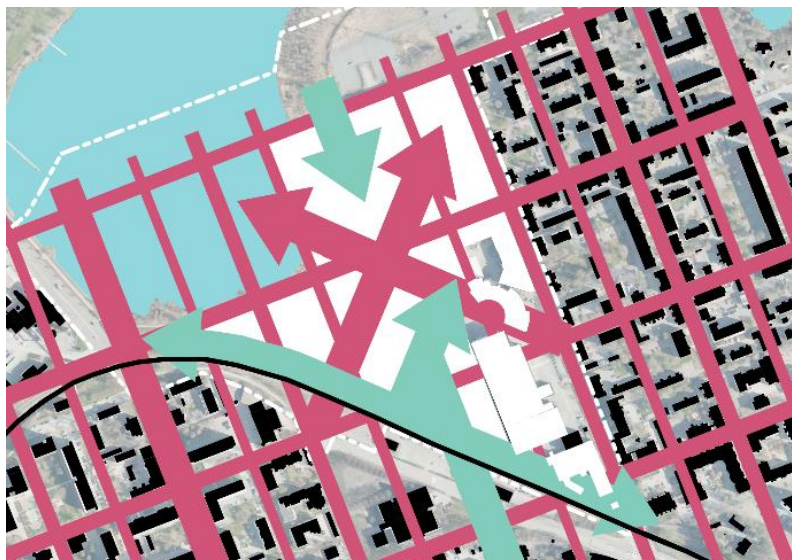
Blått: Med betoning på boende

Rött: Med betoning på service, arbetsplatser, samlingslokaler och affärslokaler

Grönt: Parkområden

Mörkblått: Större parkeringsområden

Av schemat nedan framgår den nya strukturen i förhållande till centrumet och Vöråstan. Området är beläget på en plats där Vasa centrum, Vöråstan och Brändö möts. Järnvägen löper diagonalt genom Vasa centrum och bildar en splittrad kant på både centrumets och Vöråstans sida av stadsrummet. Undantaget som järnvägen utgör har tagits som utgångspunkt för planeringen i arbetet med detaljplanen för Vöråstans verkstadsområde. De viktigaste elementen i stadsstrukturen som bildas är två diagonala förbindelser som löper genom området antingen i riktning med eller vinkelrätt mot järnvägen. Samtidigt uppstår en stadsstruktur med så många förbindelser som möjligt mellan olika stadsdelar och mellan bebyggda områden och grönområden.



Eftersom området är så 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 den så kallade förlängningen av Fiskaregatan (Portgatan), huvudleden för cykling i riktning med järnvägen (Bangårdsstråket) samt en ny plankorsning för gång- och cykeltrafik som kommer att utgöra en förlängning av Rådhusgatan. Detaljplanen gör det möjligt att den huvudled för cykling som tidigare har anlagts på Metviksstranden (Metviksstråket) bevaras på dess nuvarande plats.

I fråga om biltrafik stöder sig området på det nuvarande gatunätet med undantag av den så kallade Träskgatan's kurva, som helt ska stängas för motorfordonstrafik. Alla nya gatuområden är antingen lågfartsgator eller avsedda endast för gång och cykling.



Eftersom den nya stadsstrukturen som bildas är effektiv, placeras det parkeringsplatser under parkeringsdäck eller i parkeringskällare i bostadskvarteren. Därtill behövs det separata parkeringsanläggningar. Parkeringen har dimensionerats enligt Vasa stads parkeringspolitik. I fråga om cykelparkering och hotell har en lättare parkeringsnorm tillämpats. För att uppmuntra till att bygga affärslokaler på gatunivå i bostadsvåningshusen har man anvisat ett lättare parkeringskrav för dem än för affärslokaler i allmänhet.



Parkeringslösningen på området framgår av det vidstående schemat:
LP (vitt): område för parkering ovan jord, Metviksparkens parkeringsområde
LPA (ljusrött): parkeringsanläggningar
p-ma (blått): parkeringskällare eller parkeringsdäck



I regel följer det nya byggnadsbeståndet skalan i Vasa centrum, vilken är 2–8 våningar. Byggnadsbeståndet i den minsta skalan placeras i närheten av Storalånggatan (huvudsakligen 2–4 våningar). Detaljplanen möjliggör högt byggande i områdets mellersta del (12–18 våningar).

På bilden bredvid anges de högsta byggnaderna på området med turkos och de lägsta byggnaderna med blå färg.

I detaljplanen anvisas skyddsbeteckningar för fem byggnader:



Gamla fabriken eller den så kallade 1-fabriken
Lokstallet
Smedjan
Vevstaksfabriken
Transformatorstationen

Byggnaderna i fråga skyddas redan i den nuvarande detaljplanen, men skyddsnivån höjs jämfört med nuläget.

I detaljplanen finns bestämmelser om byggandets och stadsmiljöns kvalitet, buller och vibrationer, dagvatten, områdets föroreningsgrad, cirkulär ekonomi och konst.

5.1.1 Dimensionering

Detaljplaneområdet omfattar cirka 25,18 hektar.

Kvartersområdenas arealer med anvisad byggrätt:

C (kvartersområde för centrumfunktioner): 3,23 ha, byggrätt 44 410 m² vy.

AH (kvartersområde i sambruk som betjäna boendet): 1,36 ha, byggrätt 225 m² vy

AK (kvartersområde för flervåningshus): 1,95 ha, byggrätt 86 500 m² vy

LPA (kvartersområde för bilplatser): 0,98 ha, byggrätt 38 000 m² vy, varav 800 m² vy för dagligvaruhandel

ET (kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning): 220 m²

De övriga områdenas arealer med anvisad byggrätt:

Torg, öppna platser och gator: 5,56 ha

LP (område för allmän parkering): 0,62 ha

LR (järnvägsområde): 0,79 ha

VP (park): 5,21 ha

VP-1 (park): 0,38 ha

W (vattenområde): 5,08 ha, byggrätt 100 m² vy

Fördelning av byggrätten enligt användningsändamål samt mellan de byggnader som ska bevaras och nybyggnader

Den totala byggrätten på området som ska planläggas är 131 710 m² vy, varav cirka 70 procent anvisas för byggande av bostäder.

I den nuvarande detaljplanen uppgår byggrätten till 88 000 m² vy. Därmed ökas mängden byggrätt med 43 710 m² vy.

Byggrätten fördelas enligt följande mellan de byggnader som ska bevaras och nybyggnaderna:

Byggnader som ska bevaras: 18 785 m² vy

Utbyggnader av och ändringar inne i de byggnader som ska bevaras: 9 125 m² vy

Nybyggnader: 103 800 m² vy

Det planläggs inga bostäder i de byggnader som ska bevaras eller i deras utbyggnader.

Vad gäller användningsändamål fördelas byggrätten enligt följande:

Boende: 92 680 m²vy (uppskattat invånarantal cirka 1 800–2 400)

Dagligvaruhandel: 3 100 m² vy

Annan kommersiell verksamhet (inkl. affärslokaler på markplan i kvarteren): 9 720 m² vy

Andra eventuella användningsändamål: 26 210 m² vy (andra eventuella användningsändamål är kontorslokaler och hotell, arbetsplatser, kultur, idrott samt privat och offentlig service)

Utöver för de ovan nämnda ändamålen anvisas det i detaljplanen byggrätt även för

- en kiosk- och parkbyggnad i Metviksparken 250 m² vy
- flytande byggande 100 m² vy
- parkeringsanläggningar 38 000 m² vy
- ekonomibyggnader på AH-kvartersområdena 225 m² vy.

5.1.2 Service

Om detaljplanen genomförs bor det uppskattningsvis 1 800–2 400 invånare på området. De har möjlighet att använda den service som uppstår på området eller servicen i de angränsande stadsdelarna. Eftersom området är så centralt beläget är servicen i både centrumet, Vöråstan och Brändö lätt tillgänglig för invånarna på området.

Detaljplanen möjliggör uppkomsten av närservice på området. På C-kvartersområdena och i bostadsbyggnadernas markplansvåningar kan affärslokaler, närbutiker och annan kommersiell verksamhet samt tjänster uppstå. Detaljplanen möjliggör även bland annat kultur- och idrottstjänster på området. Dessa ska förutom de blivande invånarna på området också betjäna ett större område. Däremot möjliggör detaljplanen inte någon stor handelskoncentration eller utrymmeskrävande handel på området.

Vad gäller skolor, daghem och hälsovård stöder sig området på servicen i centrumet och Vöråstan. Planmässigt är det möjligt med ett litet daghem inom C-kvartersområdena. Det huruvida området får ett daghem beror på vilken annan service som etablerar sig på C-kvartersområdet. Om det till exempel uppstår en större koncentration av kultur- eller samlingslokaler på området eller sådana arbetsplatser som kräver mycket lastningsutrymme, finns det inte längre plats för ett daghem.



En visualiseringsbild på hur Lokstallsplatsen i mitten av området eventuellt kunde se ut i framtiden. Till vänster på bilden syns VR:s gamla lokstall och till höger Wärtsiläs monteringshall, på vars fasad det planeras ändringar enligt bilden.

5.1.3 Kvartersområden

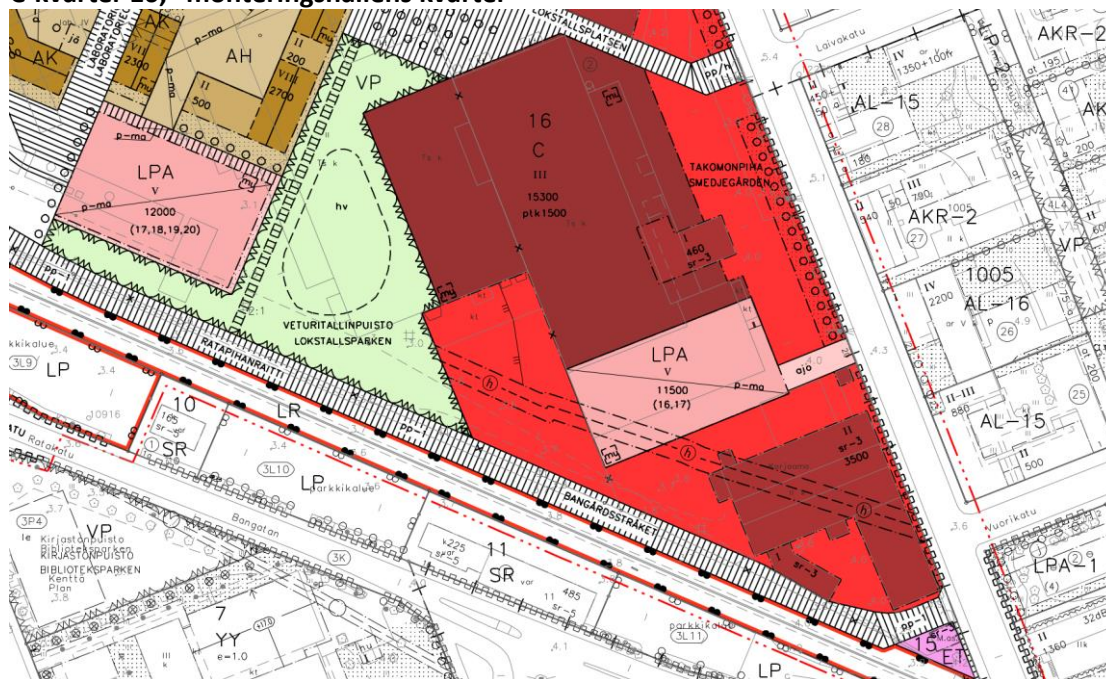
I detaljplaneutkastet anvisas följande användningsändamål för området:

C: OMRÅDEN FÖR CENTRUMFUNKTIONER

På området får lokaler anslutna till kultur- och idrottsverksamhet, inkvarteringslokaler, lokaler av verkstadstyp, affärs- och kontorslokaler samt lokaler för offentlig och privat service byggas.

I detaljplanen finns två kvartersområden för centrumfunktioner. De är belägna vid Storalånggatan i områdets östra del. De beskrivs separat nedan.

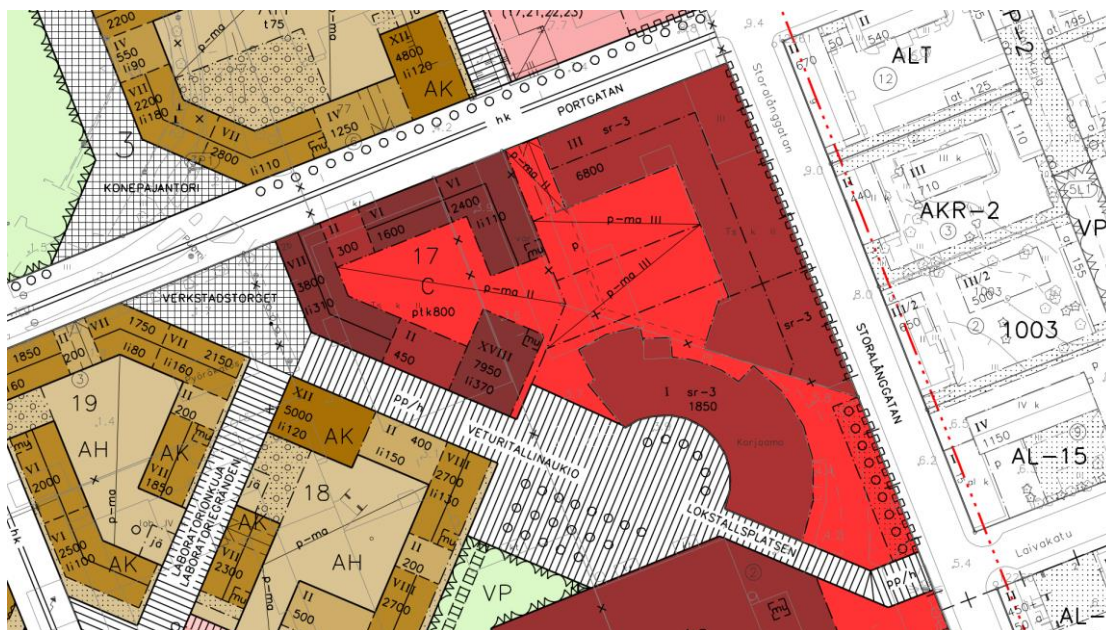
C-kvarter 16, "monteringshallens kvarter"



C-kvarter 16, "monteringshallens kvarter"

- Byggnadsexploateringen på kvartersområdet är cirka $e=0,88$.
- Utvecklandet av kvartersområdet bygger på utnyttjandet av det byggnadsbestånd som ska bevaras. På kvartersområdet anvisas totalt 19 260 m² vy byggrätt. Byggrätten fördelas på följande sätt inom kvartersområdet:
 - 3 500 m² vy för vevstaksfabriken som i detaljplanen anvisas som byggnad som ska skyddas
 - 460 m² vy för smedjebyggnaden som i detaljplanen anvisas som byggnad som ska skyddas
 - 15 300 m² vy för monteringshallen. Av denna mängd anvisas
 - 6 175 m² vy för den del som ska bevaras
 - 9 125 m² vy för utbyggnader och interna ändringar.
 - Byggrätten gör det möjligt att dela in det 16 meter höga hallutrymmet i två eller flera våningar. Byggnaden kan byggas ut antingen mot Storalånggatan i öster eller mot Lokstallsparken i väster.
 - I kvarteret får placeras högst 8 600 m² vy lokaler som räknas till kommersiell service. Högst 1 500 m² vy av dessa får utgöras av en dagligvaruhandel.
 - I byggnaderna på kvartersområdet får högst 1 400 m² vy parkeringslokaler placeras.

C-kvarter 17, "tornkvarteret"



C-kvarter 17, "tornkvarteret"

- Byggnadsexploateringen på kvartersområdet är cirka $e=1,92$.
- Cirka två tredjedelar av byggrätten på kvartersområdet anvisas för nybyggande och cirka en tredjedel för byggnader som skyddas.
- I kvarteret står den högsta byggnaden på området som ska planläggas. Dess våningstal kan vara högst 18. Till övriga delar har byggnaderna på kvartersområdet sedvanlig höjd.
- I kvarteret anvisas totalt 25 150 m² vy byggrätt. Byggrätten fördelas enligt följande inom kvarteret:
 - Totalt 8 650 m² vy för de byggnader som ska skyddas: 1 850 m² vy för lokstallet och 6 800 m² vy för 1-fabriken eller gamla fabriken.
 - 16 500 m² vy för nybyggnader, varav högst 8 000 m² vy för bostadsbyggande. I nybyggnadernas markplansvåningar ska minst 800 m² vy affärslokaler byggas.
 - I kvarteret C17 får placeras högst 800 m² vy detaljvaruhandel.
 - I markplansvåningen i de byggnader som har sedvanlig höjd placeras affärslokaler och lokaler som betjänar boendet. I de övre våningarna placeras bostäder.
 - De mest sannolika användningsändamålen för tornbyggnaden är boende och hotellverksamhet, men detaljplanen möjliggör även arbetsplats- och kontorslokaler samt privat och offentlig service i byggnaden. I översta våningen ska ett gemensamt utrymme för alla invånare eller alternativt en affärs-, restaurang- eller utställningslokal placeras.

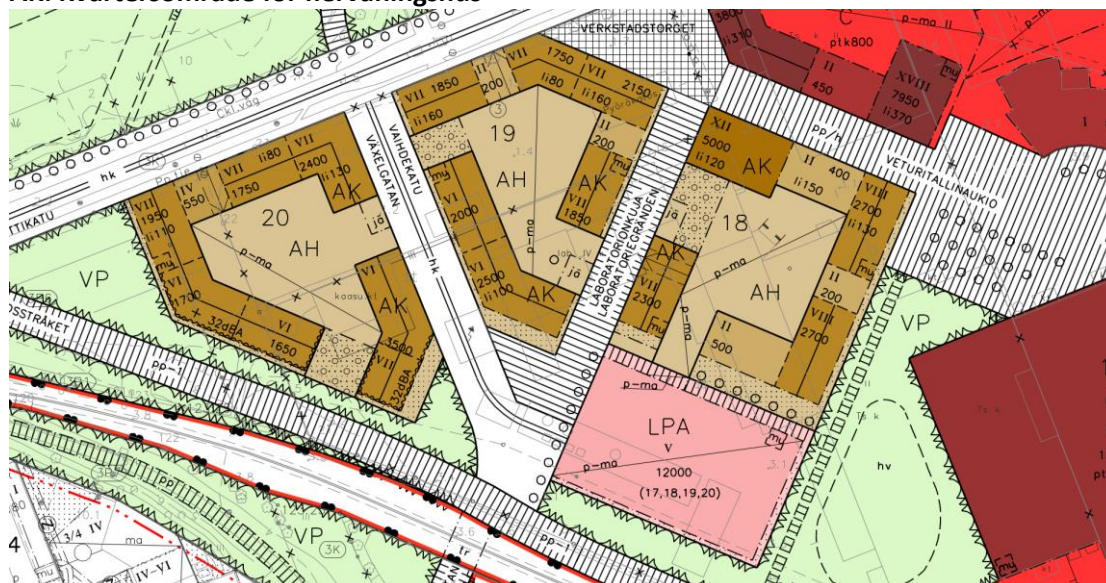
AK: KVARTERSOMRÅDEN FÖR FLERVÅNINGSHUS

AK: Kvartersområde för flervåningshus där det på högst 49 procent av byggrätten får placeras affärs- och verksamhetslokaler som inte orsakar miljöstörningar.

FLERVÅNINGSHUSKVARTEREN I OMRÅDETS SÖDRA DEL (18, 19 och 20)

AH: Kvartersområde i sambruk som betjänar boendet

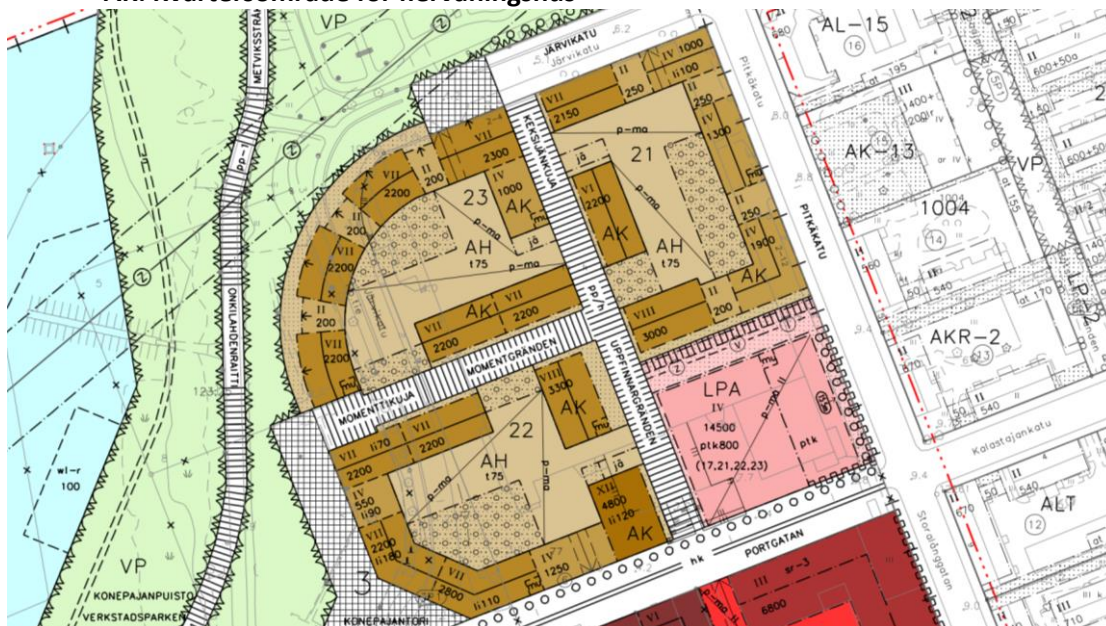
AK: Kvartersområde för flervåningshus



- Kvarteren för flervåningshus i södra delen finns inom ett trekantsområde som avgränsas av järnvägen och Portgatan (nuvarande Träskgatan). Grundläggningsförhållandena på området är svårare än i genomsnitt och på området finns deponiavfall, vilket höjer priset på byggande. Därför ska området enligt planerna ha ett högre exploateringsstal än den norra delen.
- Kvartersområdenas exploateringsstal är följande:
 - Kvarter 18: $e=2,75$
 - Kvarter 19: $e=2,8$
 - Kvarter 20: $e=2,8$
- Den planmässiga principen för bostadskvarter: Kvarteren är slutna kvarter. Innergården bildar ett separat kvartersområde (AH) och byggnadsmassorna kring den likaså (AK).
- Inom AH-kvartersområdet placeras en stor del av de gemensamma funktionerna i kvarteren, såsom ett parkeringsdäck, en körramp ovanpå parkeringsdäcket och en insamlingsplats för avfall.
- Kvarteren för flervåningshus i södra delen ligger lågt i terrängen och därmed är det inte möjligt att bygga parkeringskällare. I dessa kvarter kan innergården anläggas i sin helhet som däcksgård. Utöver på däcksgårdar placeras det parkeringsplatser också i en separat parkeringsanläggning.
- Infarten till parkeringen under däck i kvarteren 19 och 20 sker via Portgatan. Då dirigeras till Laboratoriegränden och Värmlinggatan endast service- och angöringstrafik till och från de nämnda kvarteren. Infarten till parkeringen under däck i kvarter 18 kan ordnas antingen via Laboratoriegränden eller parkeringsanläggningen där bredvid.
- Det finns två hål i den yttre cirkeln som avgränsar området: det ena reserveras för infarten till kvarteret och för avfallsarrangemang och det andra som ett område som ska planteras och där det bildas planteringsunderlag. På dessa områden ska planteras storvuxna träd som inte behöver fällas ens när gårdsdäcket repareras i framtiden.

KVARTEREN FÖR FLERVÅNINGSHUS I OMRÅDETS NORRA DEL (21, 22 och 23)

- **AH:** Kvartersområde i sambruk som betjänar boendet
- **AK:** Kvartersområde för flervåningshus



- Kvarteren för flervåningshus i norra delen finns inom området som avgränsas av Träskgatan, Storalånggatan och Portgatan. Enligt planerna ska genomförandet av området inledas här.
- Kvartersområdet delas in i två delar med hjälp av en så kallad brandgata (Uppfinnargränden). Från brandgatan går det en annan gata (Momentgränden) ner mot stranden. Vid Storalånggatan anvisas lite lägre byggnade än på havssidan för att det ska öppna sig en havsutsikt från bostäderna.
 - På havssidan varierar våningstalen i byggnaderna mellan två (2) och åtta (8).
 - På Storalånggatan anvisas byggnader med 2–4 våningar.
 - Väster om parkeringshuset på Portgatan finns en byggnadsyta där en byggnad med 12 våningar får uppföras.
- Kvartersområdenas exploateringsstal är ungefär följande:
 - Kvarter 21: $e=2,14$
 - Kvarter 22: $e=2,97$
 - Kvarter 23: $e=2,30$
- Den planmässiga principen för bostadskvarter: Kvarteren är slutna kvarter. Innergården bildar ett separat kvartersområde (AH) och byggnadsmassorna kring den likaså (AK).
- Inom AH-kvartersområdet placeras en stor del av de gemensamma funktionerna i kvarteren, såsom en parkeringskällare, en fordonsanslutning till gården och en insamlingsplats för avfall.
- Den underjordiska parkeringen i kvarteren för flervåningshus i norra delen kan genomföras i form av parkeringskällare. Därtill placeras det parkeringsplatser också i en separat parkeringsanläggning. Den underjordiska parkeringen i kvarteren omfattar inte hela innergården, utan en del av gårdsområdet anvisas i detaljplanen som område där träd ska planteras. På dessa områden ska planteras storvuxna träd som inte behöver fällas ens när gårdsdäcket repareras i framtiden.
- Det finns två hål i den yttre cirkeln som avgränsar området: det ena reserveras för infarten till kvarteret och för avfallsarrangemang och det andra som ett område som ska planteras och där det bildas planteringsunderlag.
- I vart och ett av kvarteren 21, 22 och 23 får en ekonomibyggnad på 75 m² vy, till exempel ett förråd för friluftssredskap, byggas.

PARKERINGSANLÄGGNINGAR

LPA: Kvartersområde för bilplatser

- I detaljplanen anvisas tre placeringsplatser för parkeringshus. Ett av dem betjänar kvartersområdena för centrumfunktioner och de två övriga kvartersområdena för flervåningshus.
- I parkeringsanläggningarna får även tekniska utrymmen placeras. I en av parkeringsanläggningarna får en dagligvarubutik på högst 800 m² vy byggas.
- I planbestämmelserna ingår bestämmelser om kvaliteten i fråga om anläggningarnas arkitektur och belysning.

FLYTANDE BYGGANDE

wl-r: Riktgivande del av vattenområde där bryggor eller flytande konstruktioner som betjänar parkområdet får placeras

- På stranden anvisas 100 m² vy byggrätt för flytande byggande. I Verkstadsparken på stranden anvisas plats för en samlingsplats för avfall som betjänar det flytande byggandet.

5.1.4 Gatuområden

Fordonstrafiken stöder sig på det nuvarande gatunätet via Träskgatan och Storalånggatan. När det gäller det nuvarande gatunätet återställs situationen som rådde ännu på 1960-talet, då den så kallade Träskgatans kurva ännu inte hade anlagts och Fiskaregatan fortsatte från Vöråstan ända till Brändö bro. Gatan stängdes av med Wärtsiläs portar på 1970-talet. När gatuförbindelsen öppnas på nytt får den namnet Portgatan.



Ortofotograf från 1955. Fiskaregatan fortsätter från Vöråstan ända till Brändö bro. Träskgatans kurva har ännu inte anlagts.

De nya förbindelser som ska utvecklas är avsedda främst för cykling och gång.

Nya gator där motorfordonstrafik är tillåten:

- Portgatan: den förbindelse vid Fiskaregatan som ska öppnas på nytt (långfartsgata)
- Växelgatan: gatuförbindelse till parkeringshuset i mitten av området (långfartsgata). Förbindelsen fortsätter som en gata avsedd för cykling och gång över järnvägen till centrumet.

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

- Lokstallsplatsen: en diagonal gata från Storalånggatan till områdets centrala öppna plats
- Laboratoriegränden: en diagonal gata som löper från den nya plankorsningen på Rådhusgatan till områdets centrala öppna plats
- Uppfinnargränden: brandgata i norra delen av området
- Momentgränden: gränd som leder från Uppfinnargränden till strandskvären

Huvudlederna för cykling och gång, s.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

5.1.5 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 två plankorsningar: den på Kyrkoesplanaden och den på Rådhusgatan. Plankorsningen på Kyrkoesplanaden förblir oförändrad. Plankorsningen på Rådhusgatan har ännu inte anlagts men den möjliggörs redan i den gällande detaljplanen. Plankorsningens sträckning 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

Det parkeringsområde i norra delen av området som betjänar Metviksparken fastställs på nytt som område för allmän parkering, på samma sätt som i den föregående detaljplanen.

5.1.6 Parkering

MINIMIALTAL BILPLATSER

För bostadsbyggande och affärslokaler på markplan i bostadsbygganderna 1 bp/100 m² vy

För byggande av affärs- och verksamhetslokaler 1 bp/70 m² vy

För servicebyggande (t.ex. understödd äldreomsorg, ARA-understött studentboende, allmännyttiga serviceutrymmen och funktioner) 1 bp/200 m² vy

För annat serviceboende (t.ex. seniorboende) 1 bp/130 m² vy

För skyddade byggnader, hotell, allmänna utrymmen och möteslokaler 1 bp/120 m² vy

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

Vid dimensioneringen av parkeringsplatser tillämpas stadens gällande parkeringspolitik eller någon annan princip som godkänts i det kommunala beslutsfattandet. Då det gäller bilplatser kan principen om bildelning tillämpas i enlighet med stadens parkeringspolitik eller annan i det kommunala beslutsfattandet godkänd princip.

MINIMIALTAL CYKELPLATSER

För bostadsbyggande: 1 cp/25 m² vy, varav minst fem (5) procent ska dimensioneras för cykelsläp, specialcyklar och andra rörelsehjälpmedel. Platserna för förvaring av specialcyklar och andra rörelsehjälpmedel ska placeras i förråden för friluftssredskap. Av de övriga cykelplatserna får högst 25 procent placeras på kvartersgårdarna. På alla cykelplatser utomhus ska finnas ställningar med möjlighet till ramlåsning. Cykelplatserna utomhus kan också täckas med gröna tak.

För byggande av affärs-, service- och verksamhetslokaler: 1 cp/50 m² vy. Det ska anvisas parkeringsplatser för cyklar i närheten av kundingångarna. Det rekommenderas att man vid planeringen av kundplatser också beaktar specialcyklar och andra rörelsehjälpmedel.

5.1.7 Övriga områden

VP: Park

Som parker fastställs

- strandområden
- området som utgör en förlängning av Handelsplanen och som samtidigt också tjänar som område för hantering av dagvatten
- området mellan gång- och cykelleden invid järnvägen och de närmaste flervåningshusen
- området invid järnvägen mellan Rådhusgatan och Kyrkostrådan.
- Inom parkområdet anvisas 250 m² vy byggrätt för byggnader som betjänar Metviksparken. Mängden byggrätt gör det möjligt att bygga ut den cafébyggnad som redan har uppförts i parken och dessutom att uppföra en servicebyggnad som betjänar parken.

VP-1: Park

- Park. Omvandlingen till mark kan ske endast till följd av landhöjning.
- Bestämmelsen gäller området bredvid Brändö bro. Invid bron finns Vasa Vattens infrastruktur som inte får äventyras genom att området fylls ut.

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.

5.1.8 Detaljplanebestämmelser

Detaljplanebestämmelserna finns som bilaga till detaljplanebeskrivningen.

5.2 Uppnående av målen för miljöns kvalitet

Kvaliteten på stadsrummet och de byggnader som ska uppföras på området styrs med detaljplanebestämmelser. Bestämmelserna finns som bilaga till detaljplanen.

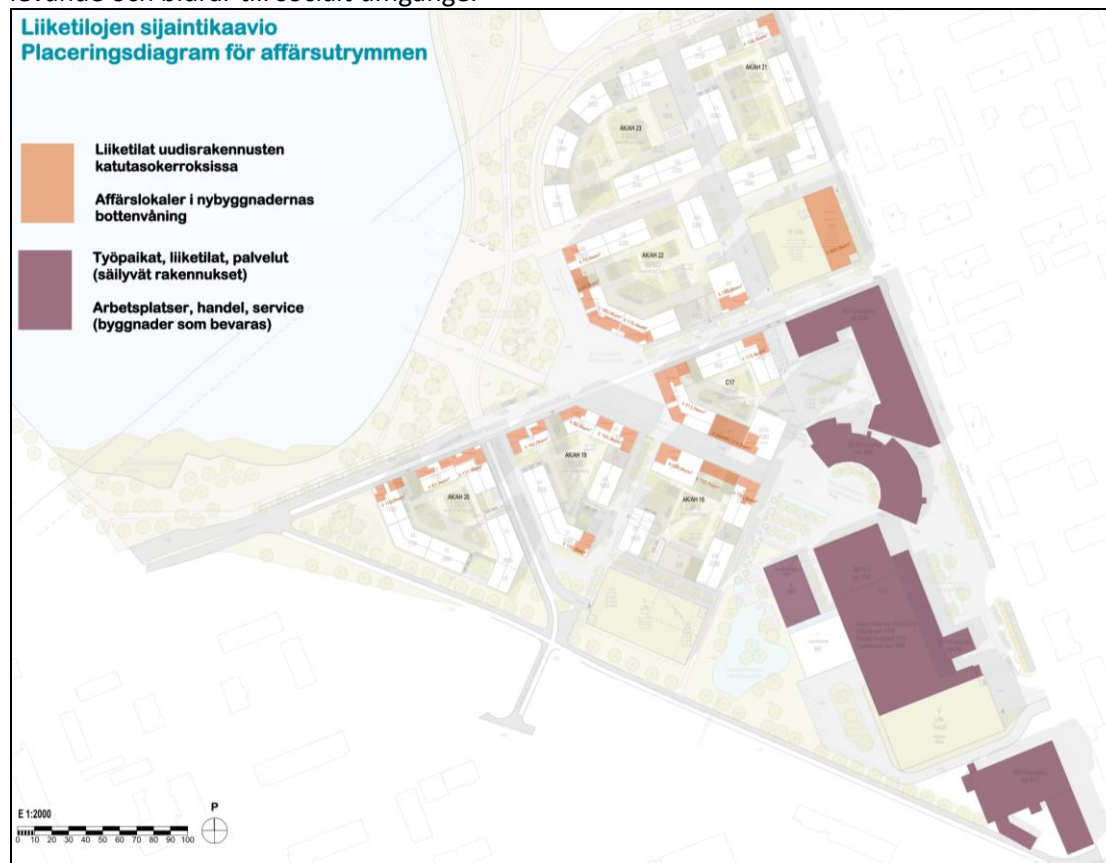
Av illustrationsmaterialet som finns som bilaga till detaljplanen framgår hurdan byggande som eftersträvas på området.

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 service, arbetsplatser och affärsverksamhet i Vasa. Funktionerna på området kommer att betjäna invånarna inom det närliggande området men också en bredare kundkrets. Dessutom ökar invånarantalet i centrumet i takt med att området bebyggs, vilket stöder kontinuiteten av den nuvarande servicen i stadskärnan.

Ungefär en tredjedel (1/3) av området som ska planläggas planläggs för centrumfunktioner (c). Planbeteckningen och mängden byggrätt som planläggs på området möjliggör många olika slags verksamhet. På området kan placeras en eller flera attraktiva huvudfunktioner, exempelvis kulturtjänster, såsom scener eller en stor museihelhet, eller idrottsverksamhet. Det är relativt enkelt att utöka huvudfunktionen med olika stödtjänster, såsom restauranger och caféer eller må bra-tjänster. Utöver på kvartersområdena för centrumfunktioner kan service också placeras i lokalerna på markplan i kvarteren för bostadsvåningshus. Affärslokaler på markplan centraliseras vid de mest centralt belägna öppna platserna och på de fasader där det öppnar sig en utsikt mot havet. Dylika affärslokaler gör området levande och bidrar till socialt umgänge.

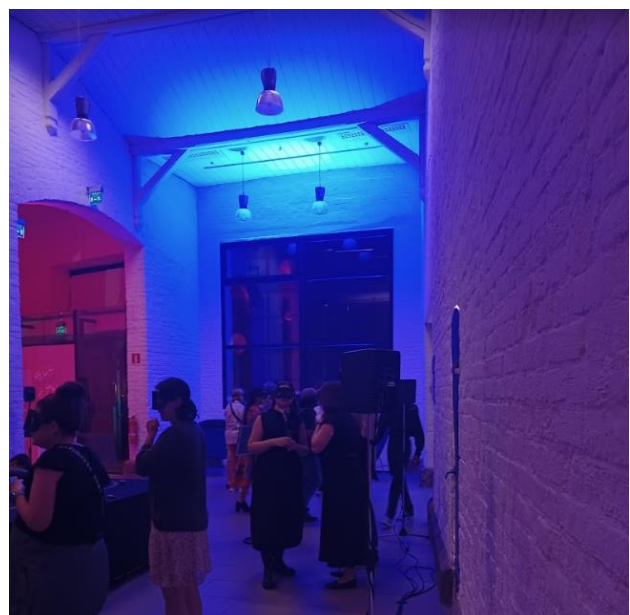


Tyngdpunkten för verksamheten kan variera då området bebyggs stegvis till den fulla omfattning som detaljplanen möjliggör. Den naturligaste platsen för arbetsplatsfunktioner är de byggnader som ska skyddas. Om det uppstår några större kultur- eller servicehelheter på området kan det i de byggnader som skyddas placeras stödtjänster för huvudfunktionerna. På området kan ordnas olika evenemang. Vid evenemangstidpunkten har dessa konsekvenser för ett bredare område än detaljplaneområdet, till exempel kan trafikmängderna öka och bullerolägenheter förekomma. Det finns ingen stor öppen plats för evenemang för allmänheten på området som ska planläggas. Därför skulle sådana evenemang för allmänheten som eventuellt ger upphov till buller främst ordnas inne i

byggnaderna. I bygglovsskedet, då verksamhetens karaktär är bättre känd, kan man beakta de konsekvenser som de olika funktionernas särdrag ger upphov till. Då trafikutredningen i förslagsskedet utarbetades tog man i beaktande att det på området eventuellt placeras flera stora konsertsalar eller andra samlingslokaler. Trafiken som dylik verksamhet ger upphov till har alltså beaktats i trafikkalkylen och konsekvensbedömningen.

Om det på området för centrumfunktioner inte uppstår någon större koncentration av samlings- och kulturlokaler, finns det plats för andra eventuella tjänster på området, såsom för privata hälsotjänster eller gym. Utan en större helhet av samlingslokaler blir området emellertid förmodligen ett utpräglat arbetsplatsområde och andelen service och handel blir mindre.

Om detaljplanen genomförs kan södra delen av Metviksparken utvecklas till ett trivsamt parkområde. Detaljplanen möjliggör också att Metviksparken bättre anknyter till den övriga strandzonen i Vasa centrum.



Svenska kulturfondens vårfest 2024 i Lokstallet på Wårtsilåområdet i Vasa

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. Förändringen i stadsbilden antas ha positiva konsekvenser för Vasas attraktionskraft som bostadsort och för kommande investeringar.

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. För att genomföra planen behöver man riva en del industribyggnader för att kunna ersätta dem med nya bostadshus. Rivningskostnaderna förväntas uppgå till cirka 2–3 miljoner euro. Samtliga byggnader ägs av Wärtsilä.

Jordmån, grundvatten och porgaser på området har undersökts i flera omgångar, speciellt under de senaste åren. Det omfattande befintliga byggnadsbeståndet på området gör det svårare att bilda en representativ helhetsbild av föreningen av jordmånen på området.

På basis av de utredningar som gjorts hittills, orsakas saneringsbehovet av jordmassor som är förorenade och/eller innehåller avfallsfraktioner, främst av geotekniska orsaker. Jordmassor som är förorenade och/eller innehåller avfallsfraktioner förekommer främst i samband med sådana finkorniga och organogena jordarter, vilkas bebyggbarhet i princip är dålig. Utöver detta är det i regel inte tillåtet att uppföra bostadsbyggnader på jordmassor som innehåller avfallsfraktioner.

Den i planförslaget anvisade markanvändningen är mycket effektiv i de kvarter som är avsedda för byggande. Därav finns det begränsade möjligheter att utnyttja tidigare nämnda jordmassor i exempelvis bottenskikt för park- och parkeringsområden som skulle ligga på ett tillräckligt avstånd från och på en lämplig höjdnivå i förhållande till vattennivån.

På basis av de på planområdet hittills gjorda utredningarna uppgår den moms fria kostnaden för saneringen av jordmassor som innehåller föroreningar och avfallsfraktioner till cirka 3–9 miljoner euro. Denna uppskattning inkluderar inte kostnader för arbeten gällande utfyllnadsområden på Metvikens vattenområde eller eventuellt förorenade sedimentmassor i anknytning till dessa arbeten.

Största delen av kvartersområdena som ska planläggas är i Wärtsiläs ägo. Då markanvändningen ändras och ny byggrätt planläggs höjs även den privata markens värde, vilket kommer att beaktas i markanvändningsavtalet i enlighet med fastslagna principer i stadens gällande markpolitiska program. Med markanvändningssättningen finansieras sedan bland annat anläggande av kommunalteknik på området. Kostnaderna för områdets nya kommunalteknik samt anläggande av de allmänna områdena uppgår uppskattningsvis till totalt 9–10 miljoner euro. Kostnadsuppskattningen inkluderar inte omfattande byggande av strandområdet. Det att stranden bebyggs och det byggnadstekniska utförandet av strandområdet har en betydande inverkan på de slutliga kostnaderna. För staden uppstår även kostnader för underhållet av gator och allmänna områden. Staden kan på sikt även förvänta sig en ökning av fastighetsskatten i takt med att området bebyggs, vilket har en positiv inverkan på den kommunala ekonomin.

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.

Detaljplanen möjliggör inte något köpcentrum eller några större enheter för handel inom området som ska planläggas. Dimensioneringen av den dagligvaruhandel och den centruminriktade fackhandel som tillåts på området är måttlig.

Konsekvenser för dagligvaruhandeln

I detaljplanen anvisas totalt 3 100 m² byggrätt för dagligvaruhandel. I detaljplanen eftersträvas inte någon större enhet för dagligvaruhandel, utan byggrätten fördelas över tre kvartersområden vid Storalånggatan. Detaljplanen möjliggör en mindre dagligvarubutik på båda kvartersområdena för centrumfunktioner och även i markplansvåningen i det parkeringshus som ska uppföras vid korsningen mellan Storalånggatan och Portgatan. En dagligvarubutik anses vara värd att eftersträva på området, och därför vill man med detaljplanen möjliggöra flera olika placeringsplatser för den. Det är emellertid inte sannolikt att det placeras en dagligvarubutik på alla ovan nämnda platser.

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.

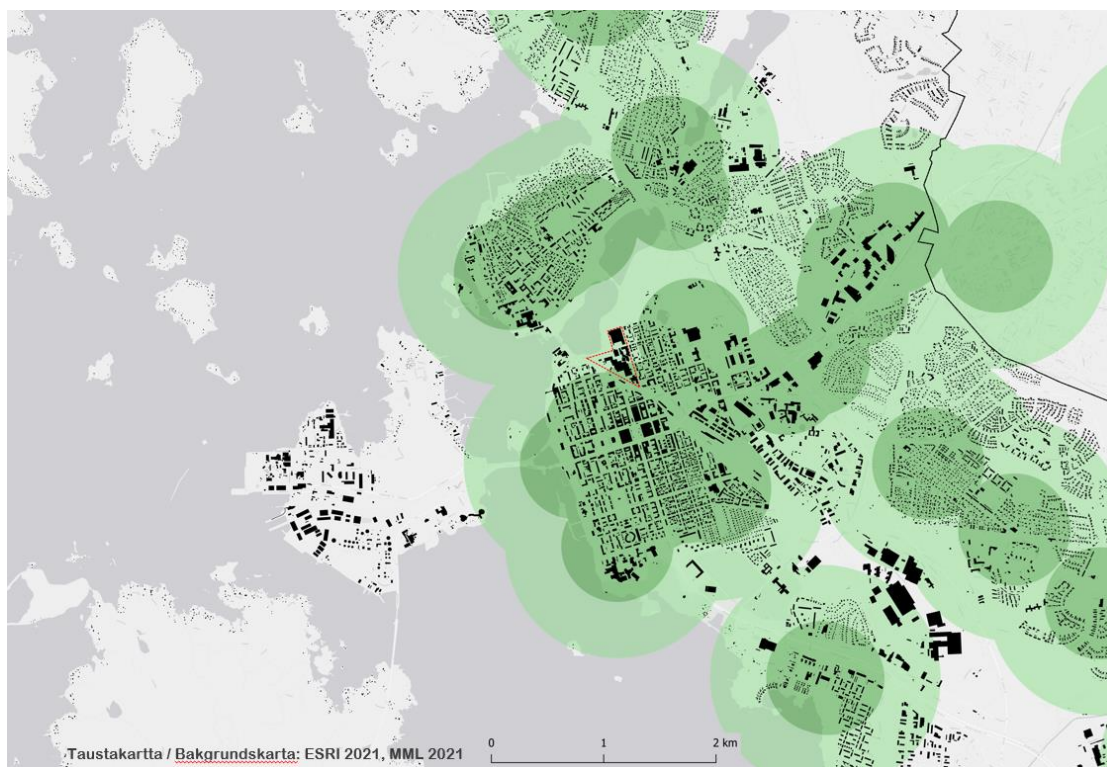


Bild: Vasa stad, Planläggningen. Bakgrundskarta: ESRI 2021, MML 2021.

5.3.4 Sociala konsekvenser, konsekvenser för boende

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 utgör en potentiell placeringsplats för kultur- och idrottslokaler. Om det i framtiden ordnas evenemang för allmänheten på området kan invånarna inom det närliggande området uppleva detta både som positivt och som negativt.

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

Sociala konsekvenser

Med detaljplanen eftersträvas en funktionellt sett mångsidig miljö i stället för ett renodlat bostadsområde, vilket också leder till en socialt rikare helhet. Nya förbindelser till Metviksparken, utveckling av strandparken och den service som uppstår inom området som ska planläggas ger området också många andra användare utöver dem som bor på området.

Strävan med detaljplanen är att skapa ett varierande och intressant stadsrum där människorna trivs.

Med detaljplanen skapas så aktiva och lockande fasader som möjligt. Vid planeringen är strävan att undvika slutna och passiva gaturum som genererar ett otrivsamt stadsrum och kan orsaka en känsla av otrygghet. Till exempel betonar den danska arkitekten och stadsforskaren Jan Gehl i sitt verk *Städer för människor* hur viktigt det är med så kallade mjuka kanter på stadsrum. I sin forskning har Gehl konstaterat att det rum på gatunivå som människan kan uppfatta med hjälp av sina sinnen är av stor betydelse för hur stadsrummet upplevs. Enligt Gehl spelar även arkitekturen en roll: intressanta material och varierande fasader lockar människor till att vistas vid gaturummets kanter. Inom Vöråstans verkstadsområde bidrar affärslokalerna på gatunivå vid de mest centralt belägna platserna och i närheten av stranden med aktivitet i gaturummet med sina caféer, restauranger och andra aktiva funktioner. Strävan med detaljplanebestämmelserna är att åstadkomma variation i fasaderna och undvika för långa oavbrutna fasader som behandlats på samma sätt.

Det har också eftersträövats mjuka kanter utanför de mest centralt belägna öppna platserna och gatorna, det vill säga på de områden där det förmodligen inte kommer att uppstå affärslokaler på gatunivå. Vid bostadskvarterens yttre kanter har planerats zoner för främre gårdsplaner som bidrar med aktivitet och uppmjukande växtlighet i gaturummet. Dessutom innebär ett halvvoffentligt rum mellan gatan och byggnaden en viktig övergång mellan det offentliga och det privata rummet för invånarna i de lägsta våningarna. I undersökningar har konstaterats att halvvoffentliga främre gårdsplaner har en betydande inverkan på trivselen i gaturummet och hur aktivt det är. Utomhusaktiviteter har undersökts exempelvis i Melbourne, och där fick man fram att cirka 70 procent av verksamheten på bostadsgator sker på halvvoffentliga främre gårdsplaner och cirka 30 procent i gaturummet.

I de detaljplanebestämmelser som gäller nytt bostadsbyggande styrs till att bygga gemenskapsinriktade gemensamma utrymmen för invånarna i bostadsbyggnaderna. Innergårdarna i bostadskvarteren har planerats som skyddade och trivsamma mötesplatser för invånarna.

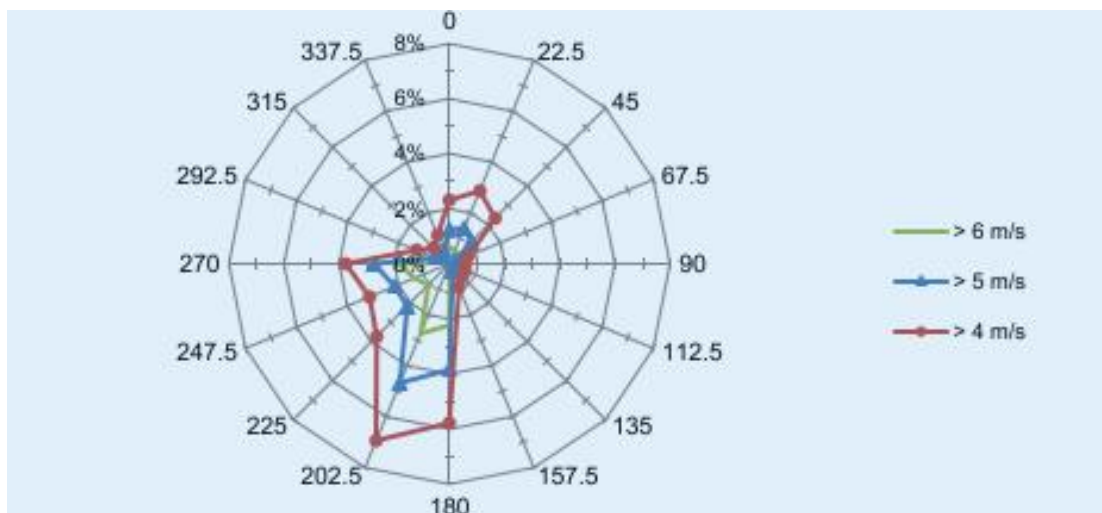
Strävan med bestämmelsen om bostädernas genomsnittliga storlek är att undvika husbolag med endast väldigt små lägenheter där invånarprofilen kan bli mycket ensidig. I regel behövs det emellertid också andra styrmetoder för att åstadkomma social mångfald, såsom metoder som gäller tomtöverlåtelse eller socialt boende, vilket gör det möjligt att bygga familjebostäder till rimligt pris. Det huruvida andra styrmetoder används kan man inte påverka genom detaljplanen.

Vid planeringen har särskild uppmärksamhet fästs vid utvecklandet av förhållandena för cykling och gång. På så sätt åstadkoms jämlika och trygga möjligheter till motion för olika åldersgrupper. Förbindelserna från centrumet och Vöråstan genom området till havetagnar också invånarna i de angränsande stadsdelarna.

5.3.5 Konsekvenser för vindförhållanden

5.3.5.1 Utredningen om vindförhållandena i utkastskedet

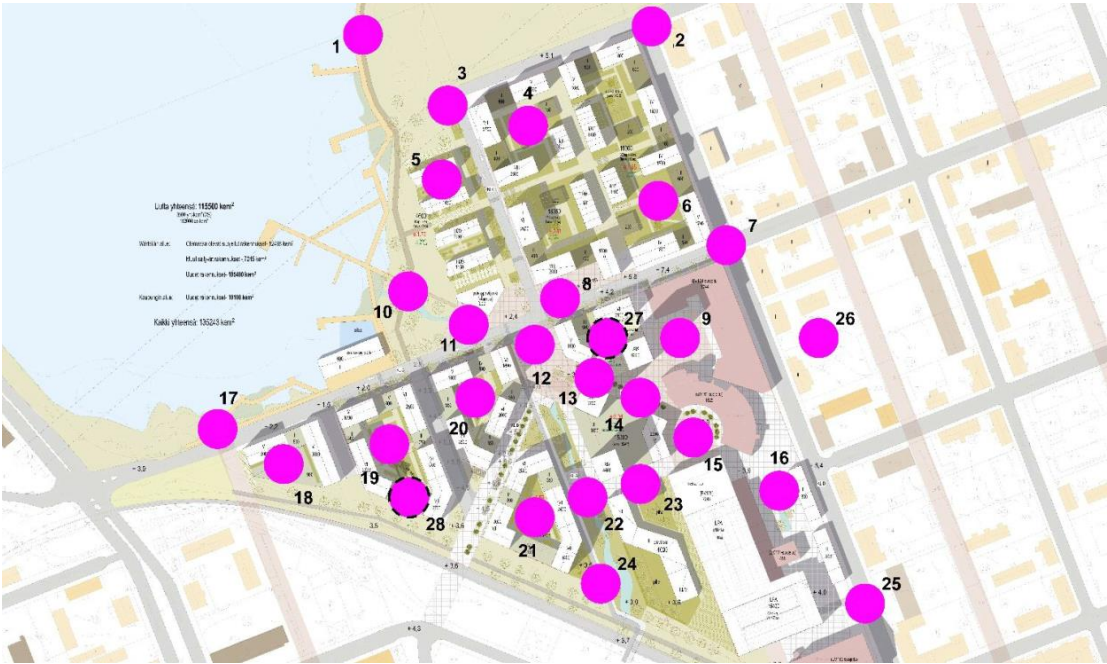
Eftersom det i detaljplaneutkastet föreslås högt byggande på området, har det i samband med detaljplanearbetet utarbetats en utredning om vindförhållandena. Utredningen finns som bilaga till detaljplanen och den kan också läsas på detaljplaneprojektets webbplats (endast på finska).



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 om 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 vindsydd för de intilliggande bostadshusen.
- Planen har inga betydande konsekvenser vad gäller vindförhållandena inom områdena utanför planeringsområdet. Även det planerade byggnadsbeståndet tjänar som vindsydd mot 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 vindsydd. Den ökade blåsten till följd av högt byggande kan beskrivas som lokal minskning av det vindsydd som de övriga byggnaderna ger.
- Det är svårt att nå upp till den bästa möjliga trivseln (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 korregerande planeringslösningar och planbestämmelser. Vid detta objekt föreligger inte behov av korregerande lösningar.

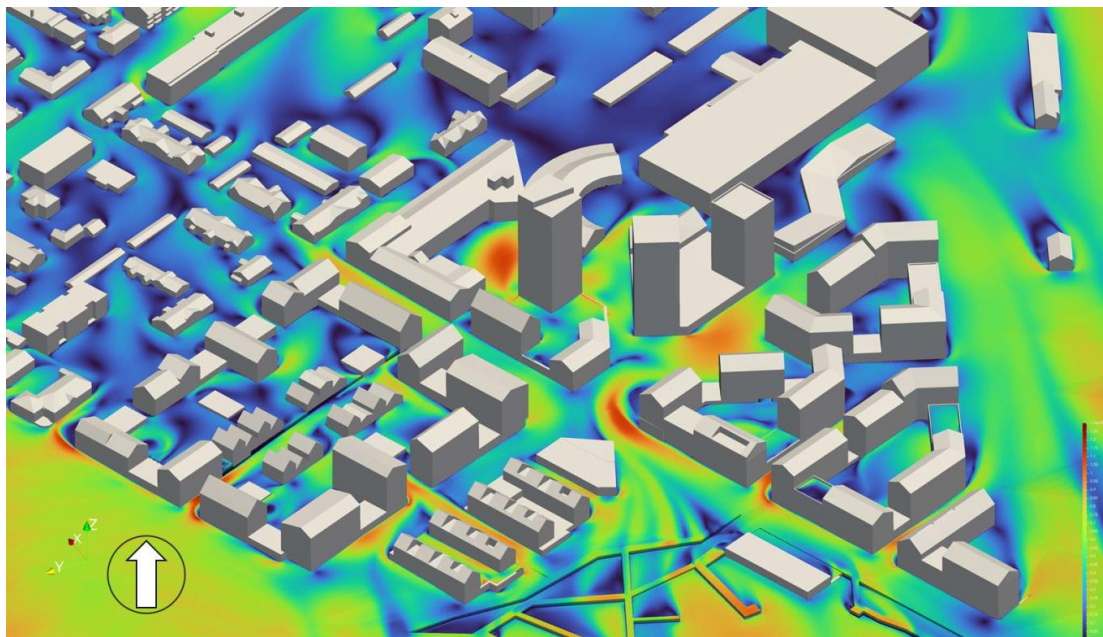


Granskningspunkterna har numrerats på bilden.

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

Nimi	Kuvaus	Vaikutus
M tunnin keski- 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 kokonaisuudesta tuulisuudessa, eli kuinka paljon tuulisuus muuttuu uuden rakennuksen johdosta. Jos tuulia esiintyy ≥ 5 % ajasta, on tuulisuudella oletettavasti merkitystä.	viihtyvyys
A puuskatuuli > 10 m/s (kesä- kausi)	Istuminen pitkiä aikoja; makaaminen; terassit ja kahvilat; ulkoil-mateatterit; uima-altaat. Toiminnot ovat epäviihtyisiä, kun tuulia esiintyy kerran kesäkau-della (huhtikuu-syyskuu) tai useammin, ≥ 2,2 h * (≥ 0,05 % kesä-kauden tunneista).	viihtyvyys
B puuskatuuli > 13 m/s (kesä- kausi)	Seisominen/istuminen paikoillaan lyhyitä aikoja; puistot; kauppa-keskukset; rakennusten ulko-ovet. Toiminnot ovat epäviihtyisiä, kun tuulia esiintyy kerran tai use-amin kesäkaudella (huhtikuu-syyskuu), ≥ 2,2 h * (≥ 0,05 % ke-säkauden tunneista).	viihtyvyys
C puuskatuuli > 16 m/s (koko vuosi)	Kävely yleisesti; rakennuksiin sisälle meno ja niistä poistuminen. Toiminnot ovat epäviihtyisiä tai vaarallisia, kun tuulia esiintyy kerran vuodessa tai useammin ≥ 2,2 h * (≥ 0,025 % ajasta).	esteettö-myys, turval-lisuus
D puuskatuuli > 23 m/s (koko vuosi)	Vaarallisen kova tuuli toiminnosta riippumatta. Tuulisuus on ei-hyväksyttävä, kun tuulia esiintyy kerran vuo-dessä tai useammin ≥ 2,2 h * (≥ 0,025 % ajasta).	turvallisuus

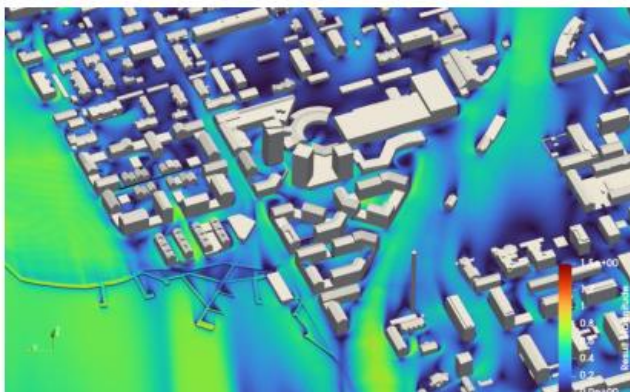
Slutresultatet av vindmodelleringen framgår av schemana nedan. Mera bildmaterial ingår i utredningen.



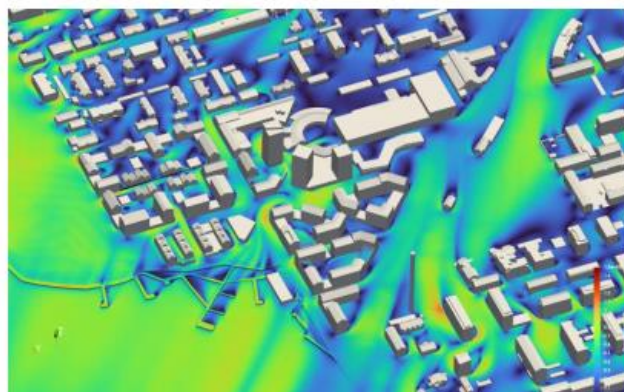
Byggnadernas inverkan på den genomsnittliga vindhastigheten på gatunivå. Vid de blå punkterna är inverkan som minst och vid de röda som störst i respektive vindriktning. Vindriktningen anges med en pil på bilden.

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

270°

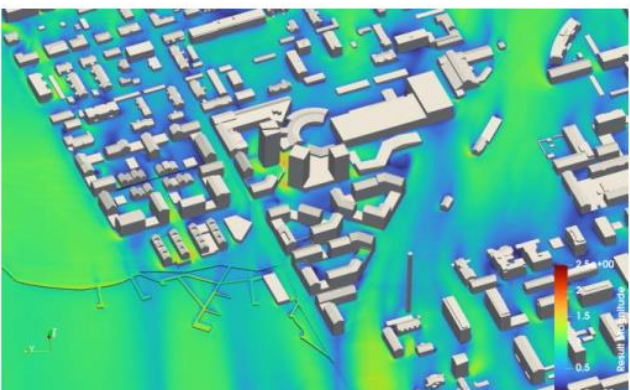


292,5°

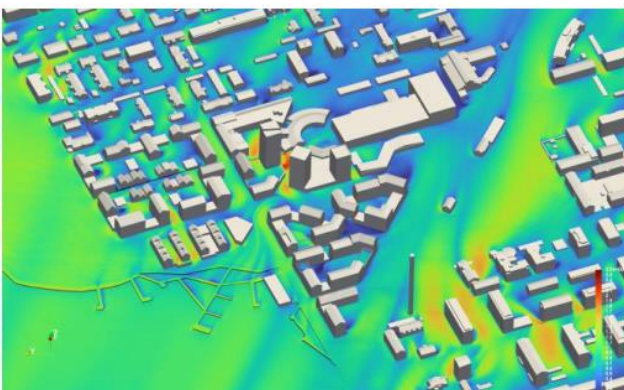


På bilderna nedan anges den relativa vindhastigheten i vindbyar i olika riktningar. Varmare toner står för högre och kallare för lägre hastigheter.

270°

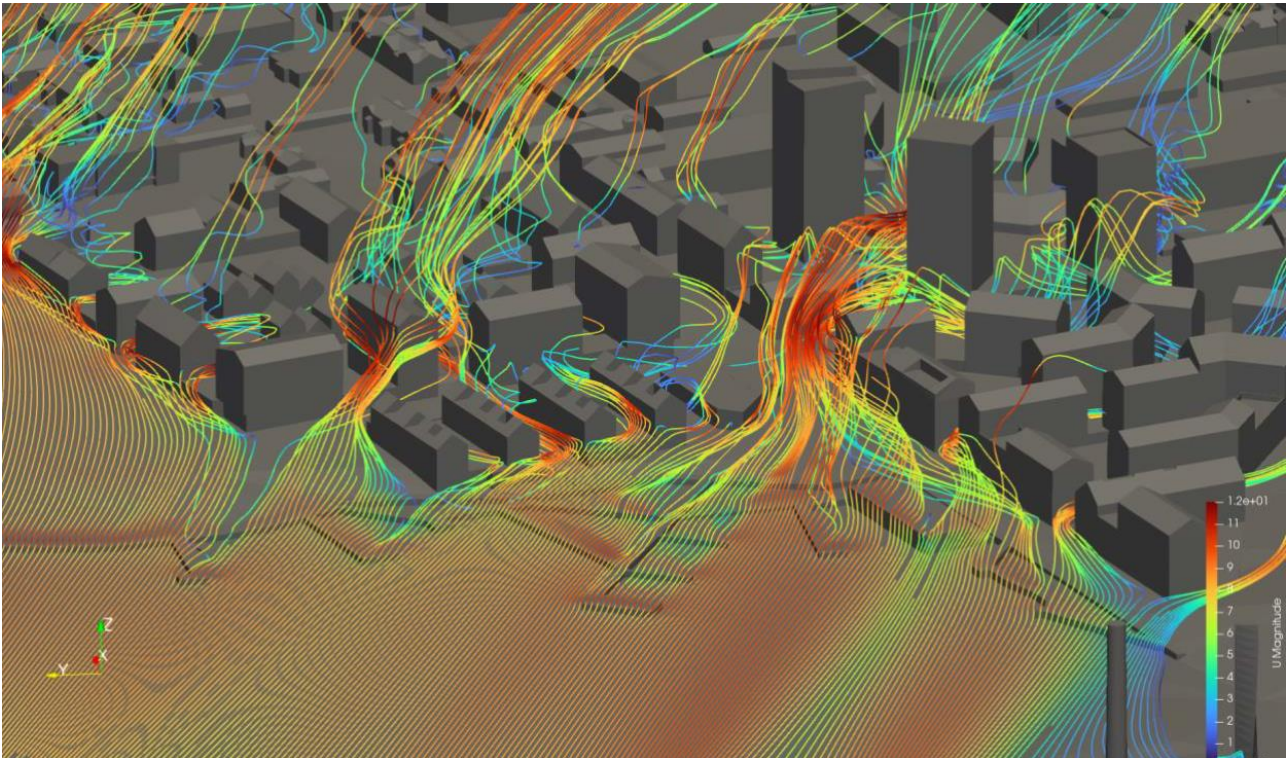


292,5°

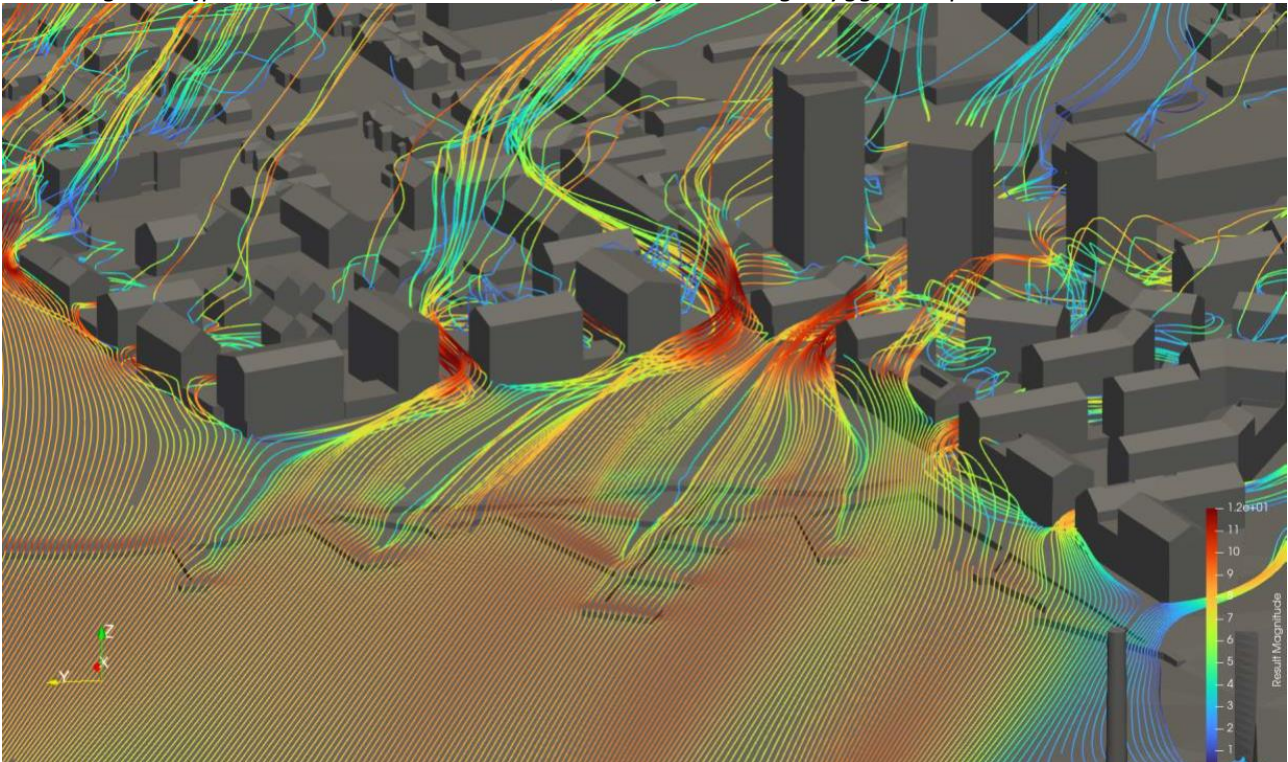


STRANDBYGGANDETS INVERKAN PÅ VINDFÖRHÅLLANDENA

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 mest centrala öppna platsen på området, Verkstadstorget.



Plan enligt detaljplaneutkastet ALT1 och ALT3, där det föreslås låga byggnader på stranden.

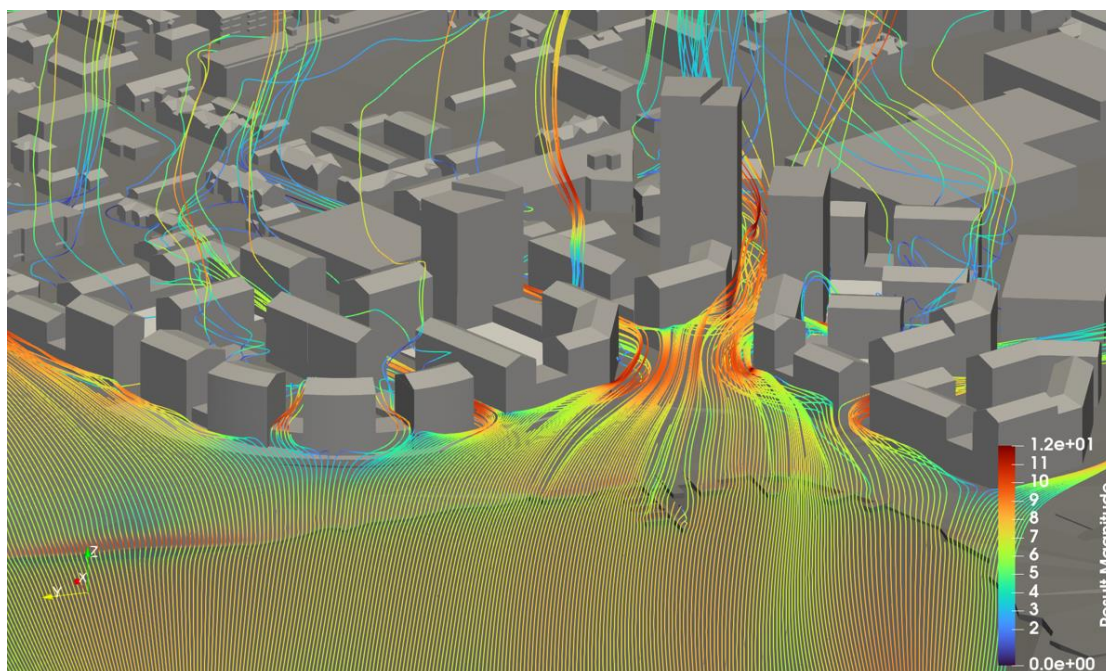


En alternativ plan där byggnaderna har tagits bort från stranden. Situationen motsvarar ganska bra detaljplaneutkastet ALT2. Vindriktningen är 292,5 grader.

5.3.5.2 Granskning av vindförhållandena i förslagsskedet

Det hur referensplanen i förslagsskedet påverkar vindförhållandena har analyserats med samma metod som användes för utredningen om vindförhållandena i utkastskedet. Som hjälp har använts en numerisk strömningsberäkning i syfte att utreda de lokala konsekvenserna av byggnaderna i referensplanen.

Vad gäller vindförhållanden omfattar referensplanen inte takterrasser på de tre högsta byggnaderna, och därmed är det möjligt att begränsa vinden vid planeringen av deras egna gårdar. Om takterrasserna tas bort, kan strömningen längsmed fasaden utan hinder ledas till gatunivån. Därför rekommenderas det att ingångarna till den högsta byggnaden ska skyddas med ett skyddstak eller en indragning i enlighet med den normala praxisen för planering av höga byggnader.



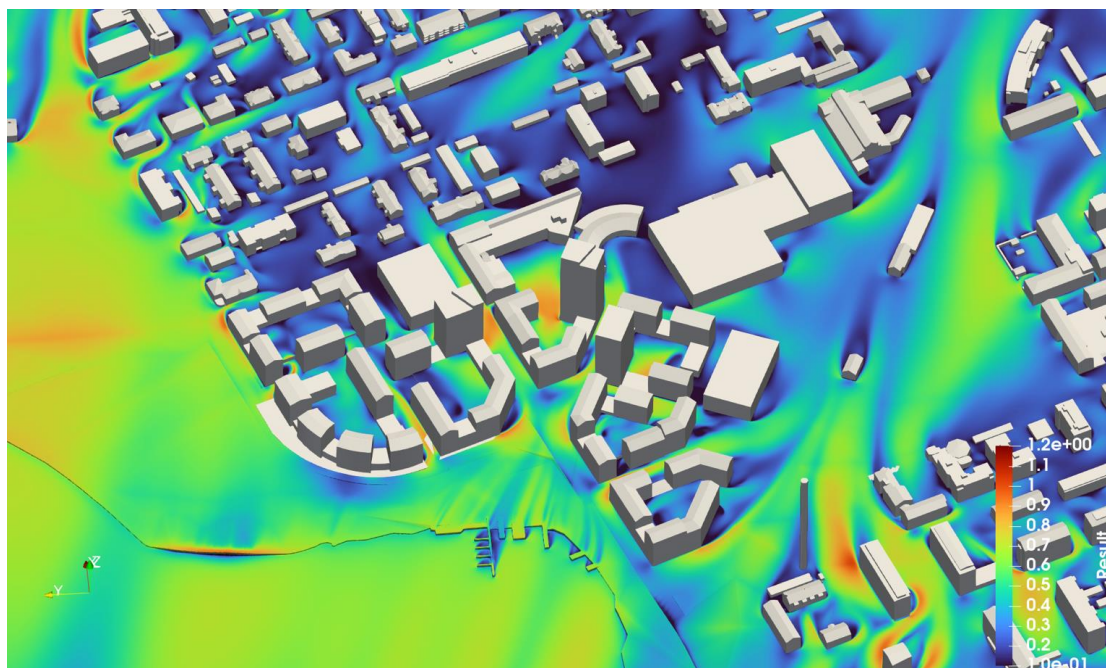
Exempel på den genomsnittliga vindhastigheten då vinden blåser över en havsvik, vindens riktning 292.5 grader. Startpunkten för strömningslinjerna ligger 1,5 meter över havet. Vinden blåser från denna sektor i genomsnitt cirka fem procent av tiden.

Eventuella takterrasser på de två högsta byggnaderna kan förmodligen planeras som relativt trivsamma med tanke på blåsten, bara det väljs en lämpligt hög vindskyddsvägg (räcke). Dessa ligger klart högre än taknivån på de närliggande byggnaderna. Då styr väggarna strömningarna uppåt vid takterrasserna.

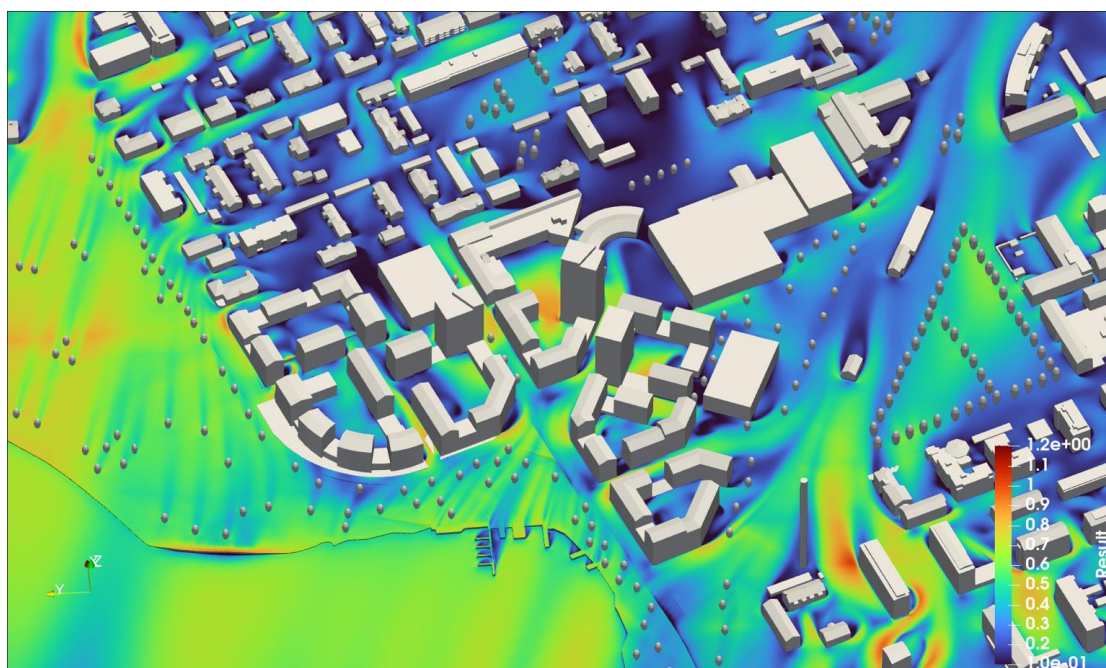
I förslaget tjänar kvarterens yttersta byggnader mot havsviken tydligare än tidigare som vindskydd mot innergårdarna i kvarteren. Då minskar blåsten på innergårdarna. Strömningarna kan kanaliseras över takterrasserna (på 2:a våningen) på de yttersta byggnaderna. Det går förmodligen att med hjälp av räcken hindra att strömningarna vänder sig mot takterrasserna.

I referensplanen har strandbyggande minskats. Då betonas trädbeståndets roll vid kanalisering av vindar på gatorna samt i fråga om hur mycket det blåser på stranden. På öppna strandområden kan enskilda träd som högst uppskattas ha en effekt i storleksklassen –15 procent vid vindhastigheterna på gatunivån. Detta är betydande i fråga om återkomsten av de hårdaste vindarna. Även ett partiellt vindskydd kan underlätta exempelvis användningen av ytterdörrar vid vinterstormar och minska halkrisken för fotgängare vid halt väglag.

Konsekvenserna för vindförhållandena i referensplanen motsvarar dem i granskningen av vindförhållandena, och slutsatserna i granskningen gäller som sådana.



Den relativa genomsnittliga vindhastigheten på gatunivå utan trädens inverkan. Vindens riktning 292.5 grader.



Den relativa genomsnittliga vindhastigheten på gatunivå med träd. Vindens riktning 292.5 grader. Träden har beaktats kalkylmässigt motsvarande deras förmodade vindlast. Den faktiska inverkan beror på respektive träds art och storlek och den kan även variera alltefter årstid och vindhastighet.

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. Fabrikshallen som ska rivas och ersättas med nybyggnader är lika hög som ett flervåningshus med ungefär fyra våningar. Fabrikshallen 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 med 12–18 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.

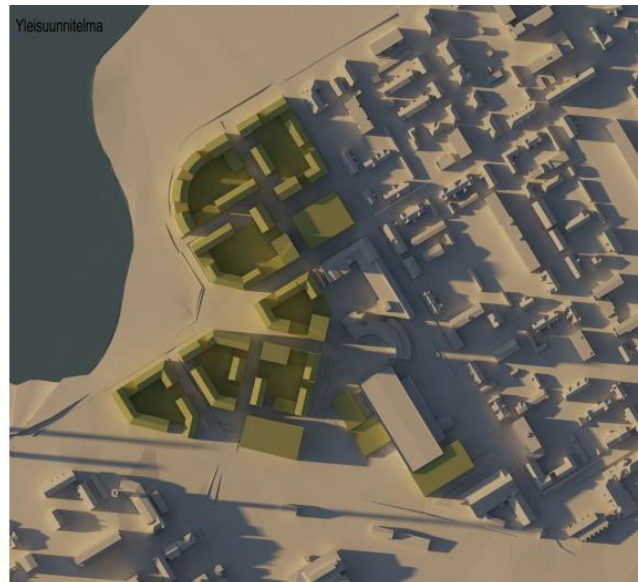
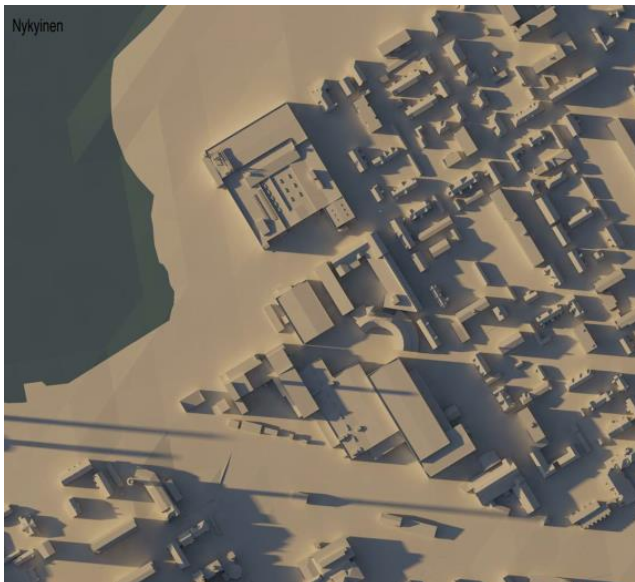
Nedan finns utdrag ur skugganalysen. Mera material finns bland illustrationsmaterialet till detaljplanen som finns som bilaga till detaljplanebeskrivningen.



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



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



Skuggranskning 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.

Utsikterna i synnerhet från norr ändras då några av de befintliga byggnaderna på området rivs och ersätts med nya. Med detaljplanen möjliggörs en tätbebyggd, högklassig och särpräglad miljö som kompletterar och berikar stadsbilden i Vasa.

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

I fråga om bostadskvarter styrs det med detaljplanen till att bygga en tät och urban kvartersstruktur. Strävan är att med hjälp av detaljplanen säkerställa att innergårdarna har ett bra mikroklimat och att de blir trivsamma, trygga och funktionella gemensamma gårdar för invånarna.

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. I västra delen av området blir järnvägsområdet mera urbant då det intill järnvägen placeras byggnader med sju (7) våningar samt ett parkeringshus. 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 det angränsande trähusområdet. Byggnadsbeståndet vid Storalånggatan är huvudsakligen i 1,5–2 våningar. Med detaljplanen möjliggörs nybyggnader med 2–4 våningar och ett parkeringshus med högst fyra (4) våningar på Storalånggatan. I markplansvåningen i parkeringshuset planeras en mindre dagligvarubutik. Butiken finns i korsningen mellan Storalånggatan och Portgatan och medför aktivitet vid parkeringshusets fasad mot bostadsområdet. På Storalånggatan är den genomsnittliga höjden fyra våningar, vilket 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. Parkeringsanläggningen finns längre bort från Storalånggatan. Framför den ska trädplanteringar placeras. Den nuvarande fabriksbyggnaden bildar en enhetlig jämnhög massa, men nybyggnaderna ska bilda en varierande helhet med högre och lägre delar.

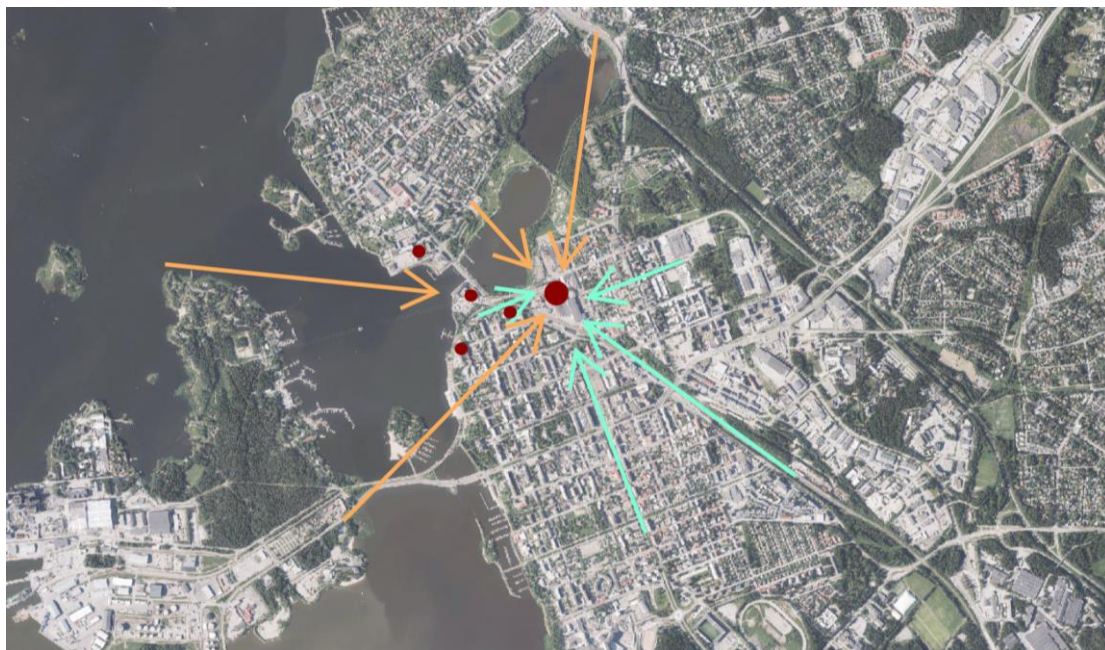


Modelleringsbild på den planerade strukturen sedd från Vöråstan. Nybyggnaderna anges som träfärgade och det gamla byggnadsbeståndet med vit färg.

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. Högt byggande kan upplevas både som något positivt och som något negativt. 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 ändrar 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 gatuvy 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 planförslaget. De höga byggnaderna på Wärtsiläområdet anges med en gulaktig färg. Radiomasten på Museigatan 4 är i nuläget den högsta konstruktionen i centrumet (cirka 100 meter över havet).



NULÄGE: Vasas siluett från Vasklot i väster.



FRAMTIDA SITUATION från Vasklot i Väster. På bilden anges byggande enligt planförslaget. De höga byggnaderna på Wärtsiläområdet anges med en gulaktig färg. Radiomasten på Museigatan 4 är i nuläget den högsta konstruktionen i centrumet (cirka 100 meter över havet).

5.3.8 Konsekvenser för byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY)

I centrum av Vasa och i närområdena finns flera byggda kulturmiljöer av riksintresse (Museiverket /RKY). Byggandet på området påverkar följande RKY-områden i form av förändrade vyer:

1. Brändö hamn-, varvs- och fabriksområde
2. Vasa Gamla begravningsplats
3. Vasa stads esplanader och brandgator
4. Vasa strandparksområde med offentliga byggnader och Vasa Ångkvarn
5. Vasa järnvägsstation



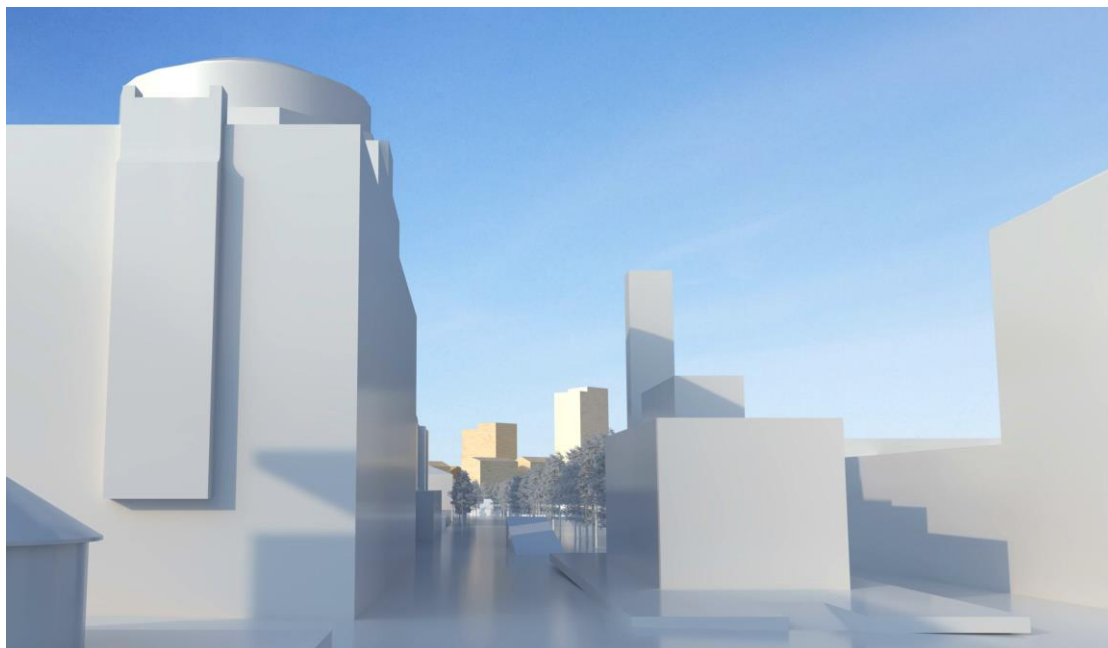
Detaljplaneändringen har inga funktionella eller fysiska konsekvenser för de byggda kulturmiljöerna av riksintresse, eller RKY-områdena, däromkring, utan konsekvenserna gäller enbart utsikterna som kommer att ändras. RKY-områden i tätbebyggda miljöer i stadscentrum tål dylika ändringar bra utan att deras värden äventyras. Det att utsikterna ändras hör till stadsutvecklingen.

Från gamla begravningsplatsen i Vasa öppnar sig inga direkta utsikter över området som ska planläggas. Mellan begravningsplatsen och detaljplaneområdet finns ett tätt skogbevuxet område som skyddar RKY-området mot eventuella skadliga förändringar i omgivningen. De högsta byggnaderna som detaljplanen möjliggör kan synas över trädtopparna.

Från de övriga ovan nämnda RKY-områdena öppnar sig direkta utsikter över området som ska planläggas. Dessa kommer att ändras då de nuvarande fabriksbyggnaderna rivs på området. Det nybyggande som detaljplanen möjliggör följer huvudsakligen höjdskalan i Vasa centrum och nybyggnader med sedvanlig höjd har inga betydande konsekvenser för de omgivande RKY-områdena. Detaljplanen möjliggör emellertid två byggnader med 12 våningar som skiljer sig från den övriga höjdskalan i Vasa samt en byggnad med 18 våningar som betydligt skiljer sig från skalan. Høgt byggande har alltid vidsträckta konsekvenser för stadsbilden. Dessa beskrivs under rubriken 5.3.7 Konsekvenser för den byggda miljön samt i detaljplanens illustrationsmaterial.

Hamn-, varvs- och fabriksområdet i Brändö samt strandparkzonen i Vasa ligger väster om planeringsområdet och ansluter till den industriella landskapshelheten längs järnvägen och havsstränderna där det redan finns landmärken. Siluetten av Vasa centrums norra del är dynamisk och varierande. Sett från havet tål området bra høgt byggande och dess inverkningar på siluetten är ringa.

Av centralesplanaderna i Vasa har detaljplanen de största stadsbildsmässiga konsekvenserna för Handelsplanaden. Om detaljplanen genomförs placeras det høgt byggande i ändan av esplanaden. Höga byggnader kan också urskiljas från Vasa salutorg.



Modelleringsbild sedd från Salutorget. De høga byggnader som planeras på verkstadsområdet syns träfärgade i bakgrunden på bilden.

Detaljplanen har konsekvenser även för järnvägsstationens område i Vasa. Från viadukten och Bangatan öppnar sig långa vyer förbi järnvägen direkt mot de höga byggnader som detaljplanen möjliggör. Inte ens högt byggande ändrar emellertid väsentligt förhållandena kring järnvägsstationen, som i sin närmaste omgivning står som en enskild representant för sin tidsperiod och skala. Den omges av ett tätt byggnadsbestånd från alla håll. Så som det nu är står de högsta byggnaderna i Vasas stadskärna mindre än 200 meter sydväst från järnvägsstationen. Den gällande detaljplanen för busstationens område skulle möjliggöra byggande av ett tornhus med 25 våningar nordost om järnvägsstationen.



Utsikt från viadukten mot området som ska planläggas.

5.3.9 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 färdssätt 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 skyfall, 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.

5.3.10 Konsekvenser av utnyttjandet av återvunna material

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.

Vasa stad och Wärtsilä Finland Oy har beställt en utredning om hur de återvunna material som uppstår på området, såsom betongkross, kan utnyttjas i en så stor utsträckning som möjligt inom området. Rapporten är inte ännu klar då detaljplaneförslaget utarbetas. I rapportutkastet nämns följande när det gäller utnyttjande av återvunna material:

- I konstruktionerna och utfyllnaderna på detaljplaneområdet kan återvunna material utnyttjas. Typiska återvunna material är exempelvis betongkross som uppstår vid rivning av byggnader.
- Utnyttjande av betongkross i konstruktionslager och utfyllnader är ett hållbart och miljövänligt sätt att behandla rivningsmaterial som uppkommer inom byggbranschen.
- Betongkrossen kan utgöra ett kraftigt och slitstarkt underlag för olika konstruktioner, såsom gator, planer, strandpromenader, kajer och skyddsstängsel.
- Återvinningen av betongkross minskar mängden avfall inom byggbranschen men också behovet av att bryta naturresurser. Dessutom är det ett miljövänligt alternativ till traditionella utfyllnadsmaterial såsom grus eller stenar.
- Genom att göra det möjligt att utnyttja betongkross i stället för stenmaterial i konstruktioner minskar man miljöbelastningen av såväl transporter av rivningsmaterial från området som transporter av stenmaterial till området.

I rapporten föreslås följande planbestämmelser för området:

UTNYTTJANDE AV ÅTERVUNNA MATERIAL

- I konstruktionerna och utfyllnaderna på detaljplaneområdet kan återvunna material, såsom betong- eller tegelkross som uppstår vid rivning av byggnader, användas.
- Detaljerna för nyttjandet av återvunna material (lagertjocklekar, kvalitetskrav för material, kvalitetskontroll, rapportering) ska lämnas in för godkännande enligt de krav och den tillståndspraxis som gäller vid nyttjandetidpunkten.

5.3.11 Konsekvenser för trafiken

Det har under detaljplanearbetet utarbetats en utredning om 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).

5.3.11.1 Trafikutredning i utkastskedet

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 toptimmen 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.

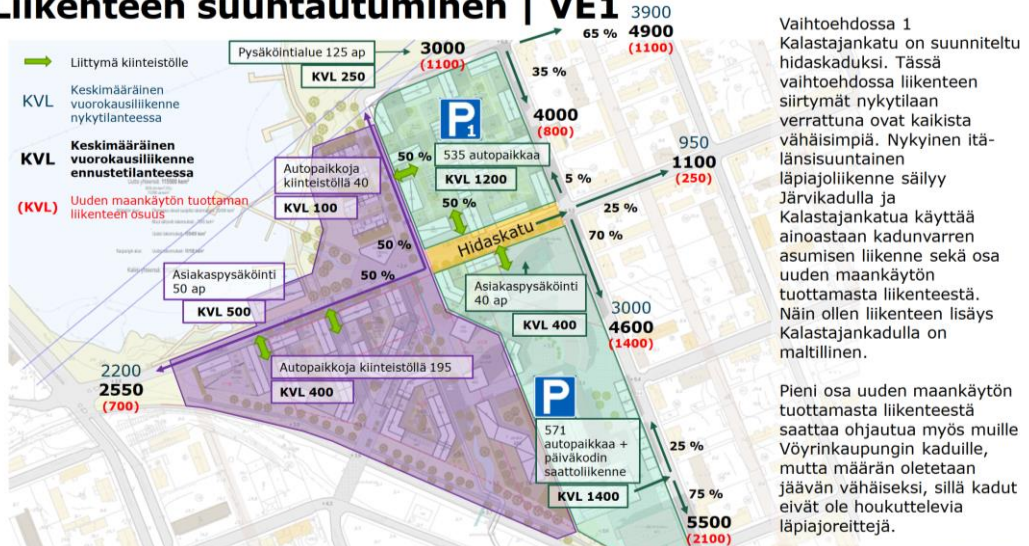
Mörkgult: Gatuavsnitt som undersökts som lågfartsgata

Ljuskult: Område varifrån trafiken huvudsakligen riktar sig från Storalånggatan via Träskgatan till öster

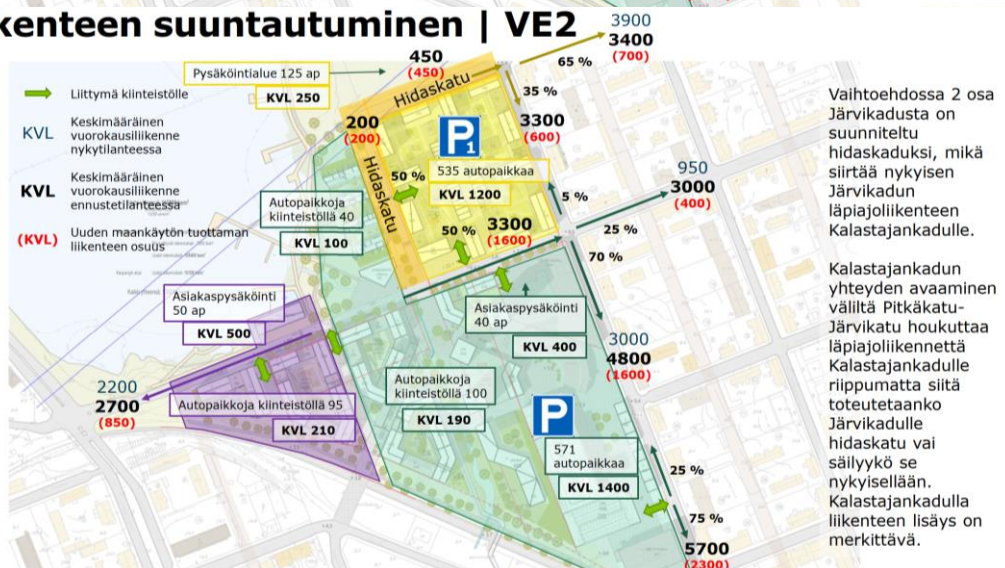
Grönt: Område varifrån trafiken huvudsakligen riktar sig till Storalånggatan

Lila: Område varifrån trafiken huvudsakligen riktar sig till Brändö bro

Liikenteen suuntautuminen | VE1



Liikenteen suuntautuminen | VE2



Liikenteen suuntautuminen | VE3



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

I alternativ 1 planeras Fiskaregatan som lågfartsgata. I detta alternativ är förflyttningen i fråga om trafik som minst 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 av 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) flyttas 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 trafikförflyttningarna 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 ut 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 topptimmen på kvällen i prognossituationen. Slutsatser:

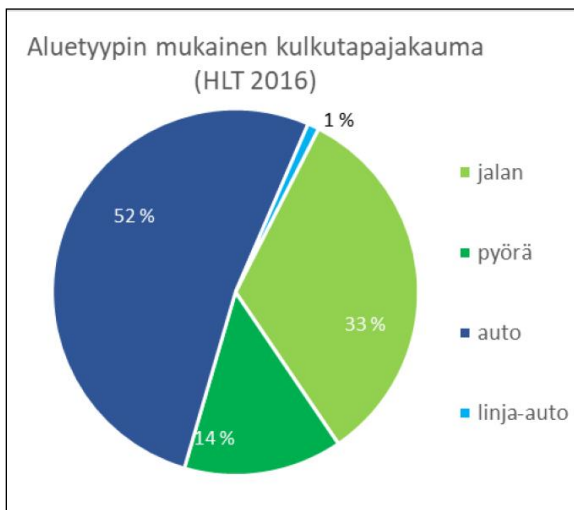
- Området som ska planläggas stöder sig på det nuvarande gatunätet via Träskgatan och Storalånggatan.
- Största delen av den trafik som området som ska planläggas ger upphov till riktar sig till Storalånggatan. Detta beror på placeringen av parkeringsanläggningarna.
- Den trafik som den nya markanvändningen 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 Kyrkoesplanaden 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 ALT1, 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 topptimmen. 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 orealistiskt 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.

5.3.11.2 Trafikutredning i förslagsskedet

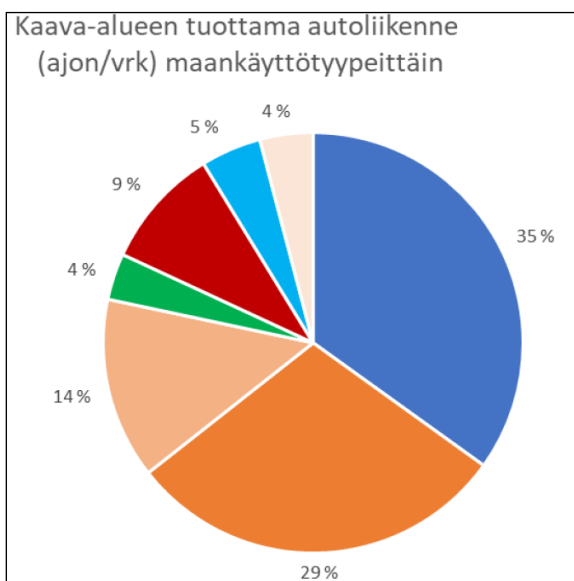
Efter utkastsskedet utarbetades det en ny trafikutredning och en vidsträckt trafikmodellering som omfattar hela staden (Ramboll 2023). Med hjälp av trafikutredningen producerades ytterligare information om vilka konsekvenser eventuella åtgärder som gäller trafiknätet inom detaljplaneområdet (långfartsgata/avstängning för motorfordonstrafik) har för trafiken samt om de viktigaste konsekvenserna för området utanför planeringsområdet. I utredningen undersöktes de trafikmässiga konsekvenserna av fem olika nätverksalternativ. Som utgångspunkt för modelleringarna användes trafikprognosen för 2040.

I trafikmodellen bedöms hur mycket trafik Verkstadsområdet totalt ger upphov till om området genomförs i full omfattning. Därtill har det i trafikmodellen räknats med den trafik som de övriga utvidgningsområdena för centrumet och större projekt som inte har genomförts ger upphov till, exempelvis Södra Klemetsö och projektet Wasa Station som planerades på den före detta busstationstomten.



Enligt modelleringen i förslagsskedet ger detaljplaneområdet upphov till ett trafikbehov om totalt 18 100 resor per dygn. Dessa fördelas mellan olika färdssätt enligt följande:

Ljusgrönt: till fots (33 %)
Mörkgrönt: cykel (14 %)
Mörkblått: bil (52 %)
Ljusblått: buss (1 %)



Totalt ger personbilstrafiken upphov till 9 400 resor per dygn. Efterfrågan under topptimmen på vardagskvällar motsvarar cirka 10 procent av dygnstrafiken. På bilderna nedan anges den biltrafik som planområdet ger upphov till (fordon per dygn) enligt typ av markanvändning.

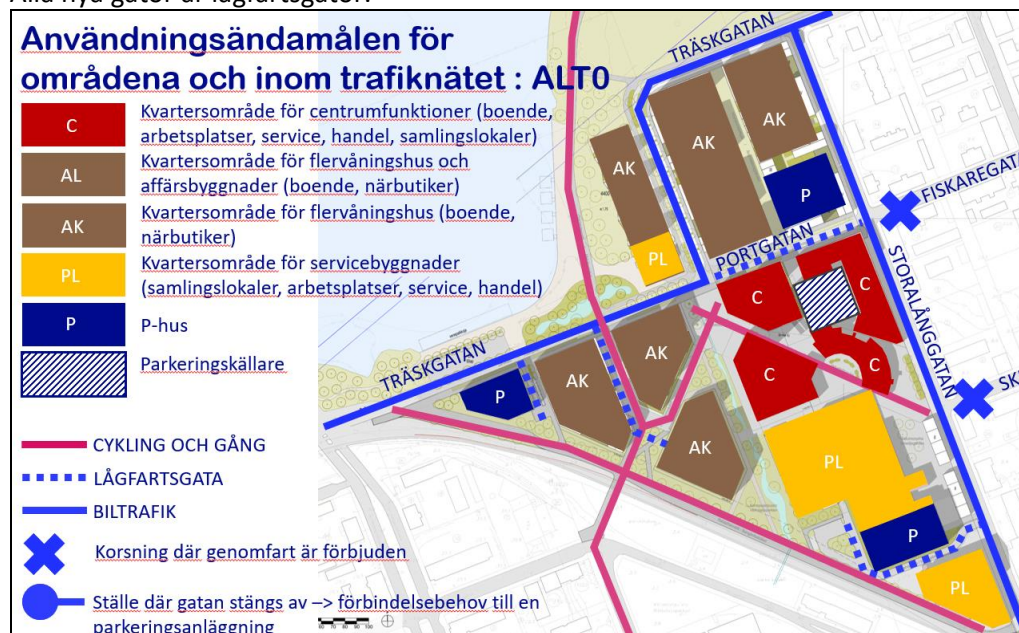
Mörkblått: boende 35 %
Orange: Handel (dagligvaruhandel) 29 %
Ljusorange: Affärer (övrig handel) 14 %
Grönt: Daghem 4 %
Rött: Konsertsal 9 %
Ljusblått: Arbetsplatser 5 %
Övrig service: 4 %

Det har gjorts ändringar i planlösningen efter utarbetandet av trafikutredningen. Ändringarna gör att trafikmängderna minskar. Med andra ord finns det lite överdimensionering i trafikmängderna i trafikutredningen jämfört med detaljpanelösningen. Ändringarna är så ringa att detaljplanens trafikmässiga konsekvenser kan bedömas utifrån de gjorda utredningarna.

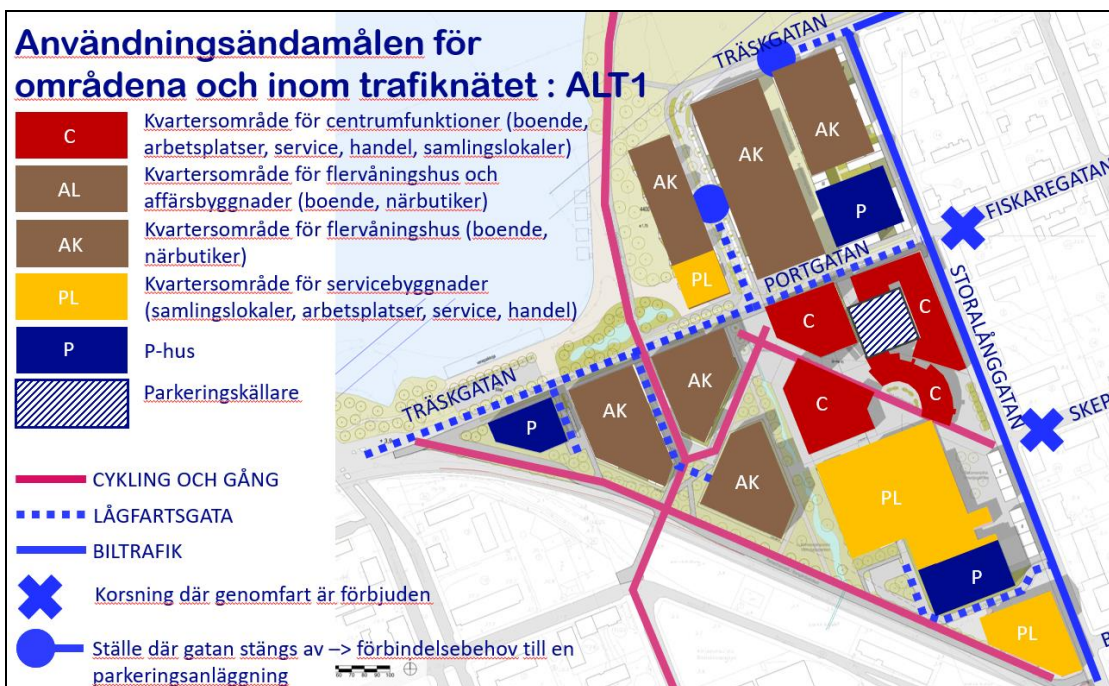
Vad gäller placering av boende och annan verksamhet har huvudprincipen i detaljplanen inte ändrats efter att trafikutredningen utarbetades. Bostäder finns främst i områdets norra och västra delar och annan verksamhet i sin tur i närheten av Storalånggatan i östra delen. Totalmängden byggrätt som möjliggörs i detaljplanen är nästan oförändrad, likaså förhållandet mellan boende och andra användningsändamål som detaljplanen möjliggör. För dagligvaruhandeln ges i detaljplanen ungefär en fjärdedel mindre byggrätt jämfört med den i trafikutredningen uppskattade mängden. I utredningsskedet uppskattades att det för dagligvaruhandeln ska reserveras 4 100 m² vy, men i detaljplanen anvisas det endast 3 100 m² vy byggrätt för ändamålet. Siffrorna i trafikutredningen är överdimensionerade till denna del, eftersom dagligvaruhandeln ger upphov till betydligt mera trafik än andra typer av markanvändning. I trafikutredningen var dagligvaruhandelns andel av byggrätten på området cirka tre (3) procent, men vid beräkningen gav den upphov till 29 procent av trafiken på området.

I trafikutredningen undersöktes fem olika alternativ för området som ska planläggas. Alternativen skilde sig från varandra i det avseende i vilken utsträckning fordonstrafik ska begränsas på gatorna inom detaljplaneområdet. Strävan var att välja ut alternativen som skulle undersökas så att det uppstår tydliga skillnader mellan dem. Utgångspunkten för alla nätverksalternativ ansågs vara att det i fortsättningen inte alls ska dirigeras någon genomfartstrafik via de interna bostadsgatorna inom tråhusområdet i Vöråstan. Som slutsats av trafikutredningen konstaterades att trafikmängderna kommer i alla fall att öka något till följd av att detaljplanen genomförs. Det finns skillnader mellan alternativen men att de är så små att valet mellan alternativen inte är någon trafikmässig fråga utan gäller närmast markanvändningen. Beslutet kunde alltså fattas utifrån hurdan stadsmiljö man med detaljplanen vill åstadkomma. För fortsatt planering valdes alternativet ALT1. Nedan följer en kort beskrivning av de undersökta alternativen och de viktigaste slutsatserna av utredningen. Trafikutredningen finns som bilaga till detaljplanen.

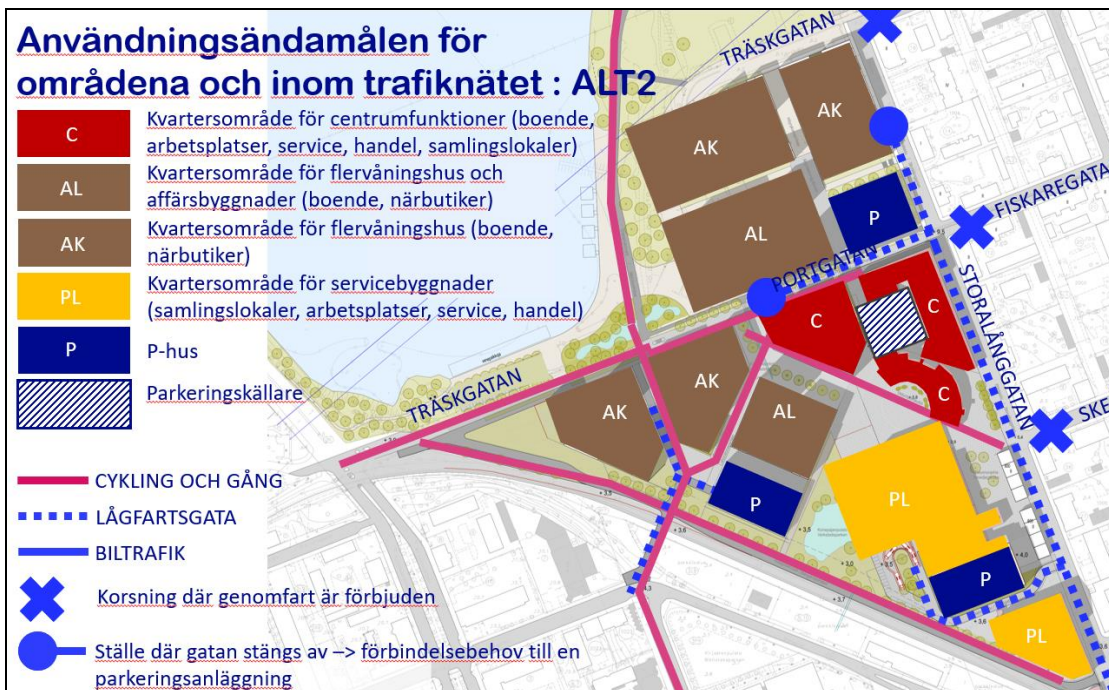
ALT0: Lösning enligt detaljplaneutkastet där trafik med motorfordon inte begränsas inom det nuvarande gatunätet. Förlängningen av Fiskaregatan (Portgatan) öppnas för trafik på nytt. Alla nya gator är lågfartsgator.



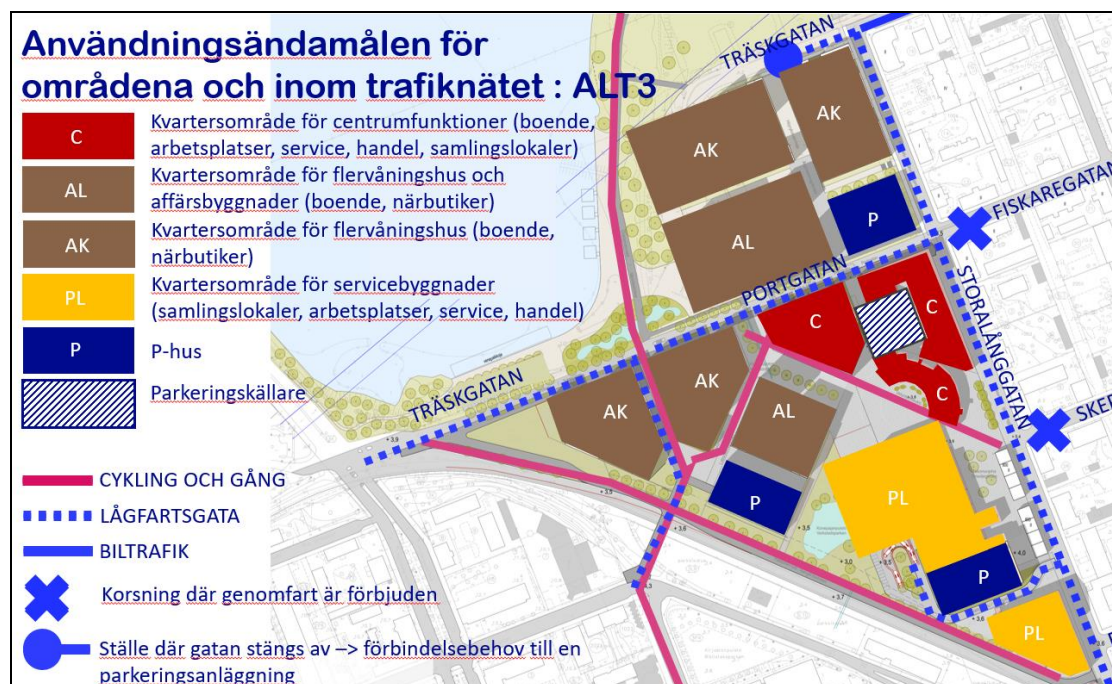
ALT1 (valdes ut för fortsatt planering): Trafiklösning där den så kallade Träskgatan kurva helt stängs för fordonstrafik. Trafiken begränsas inte på Storalånggatan. Med undantag av Storalånggatan är alla gator på området lågfartsgator.



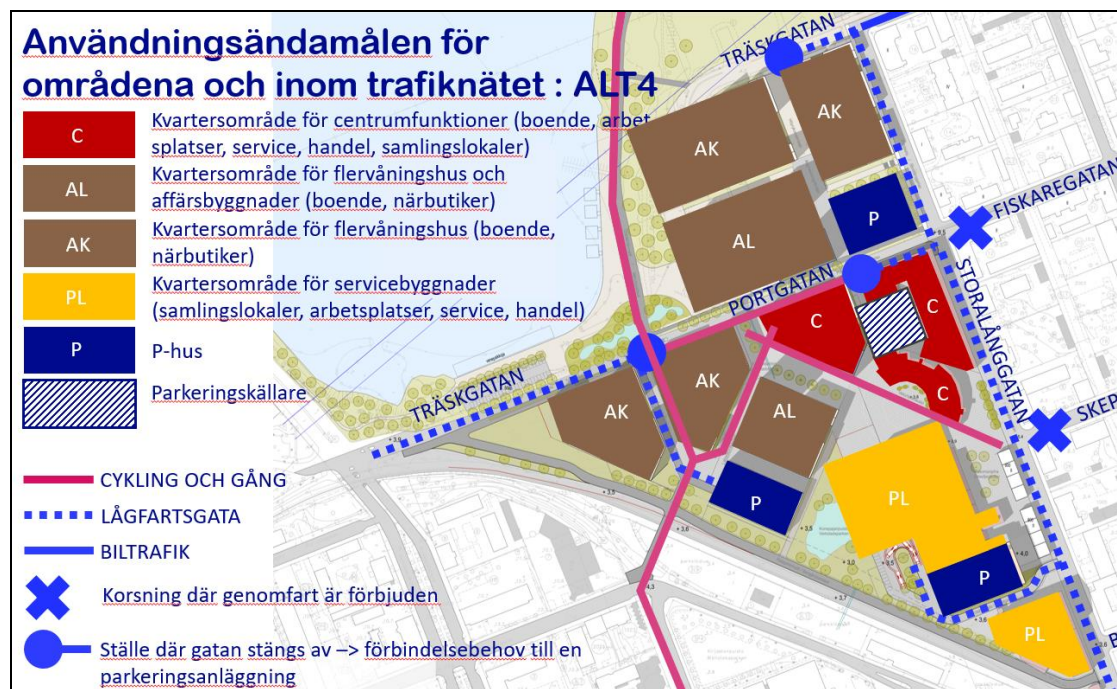
ALT2: Trafiklösning där genomfartstrafik med motorfordon inte alls tillåts på området. Hela strandområdet fredas för fordonstrafik. All motorfordonstrafik till området sker antingen längs Storalånggatan från söder eller via den nya plankorsning som ska anläggas vid Rådhusgatan.



ALT3: Alternativ där Träskgatans kurva helt stängs för motorfordonstrafik. Den så kallade förlängningen av Fiskaregatan (Portgatan) öppnas för trafik på nytt. Därtill anläggs det en ny plankorsning vid Rådhusgatan för att motorfordonstrafik från centrumet ska kunna dirigeras mot Brändö via den.



ALT4: Alternativ där den så kallade Träskgatans kurva helt tas bort och området omvandlas till park. Dessutom stängs området helt för genomfart med motorfordon i öst-västlig riktning.



Sammanfattning av detaljplanens viktigaste trafikmässiga konsekvenser

- Såsom det konstaterades i utredningen i utkastskedet ökar trafikmängderna om detaljplanen genomförs. Vid tolkning av de trafikmässiga konsekvenserna i fråga om verkstadsområdet ska det beaktas att trafikprognosen 2040 inte bara avser Vöråstans verkstadsområde (ak1125) utan också omfattar andra tillbyggnads- och kompletteringsbyggnadsobjekt i centrum samt de trafikbehov som dessa ger upphov till (till exempel Södra Klemetsö och projektet Wasa Station som planerats på den före detta busstationstomten). Det är svårt att från helheten skilja åt de trafikmässiga konsekvenser som planutkastet för verkstadsområdet och andra stadsutvecklingsobjekt ger upphov till.
- De relativa konsekvenserna av de ändringar i belastningen som alternativen ger upphov till för gatunätet kan vara betydande, men de absoluta konsekvenserna är ringa, i synnerhet i förhållande till trafiken kring planeringsområdet, anslutningarnas trafikkapacitet och optimering av omlopp i fråga om trafikljus.
- Vid jämförelsen av konsekvenserna av de olika alternativen står trafiken inte i någon framträdande roll. Ändringarna i trafikmängderna är ringa i förhållande till trafiken kring området eller hur anslutningarna fungerar.

Sammanfattning av de viktigaste ändringarna i belastningen inom väg- och gatunätet

- I jämförelsealternativet ALT0 (lösning i utkastskedet) ökar den prognosticerade belastningen på Träskgatan och mängden genomfartstrafik via Vörågatan med 40 procent jämfört med nuläget. I de övriga alternativ där genomfart via Träskgatan begränsas minskar den externa genomfartstrafiken genom detaljplaneområdet antingen avsevärt eller så upphör den helt. En del av trafiken på Vörågatan och Träskgatan flyttas emellertid till Metviksgatan i Brändö.
- Storalånggatan ska tjäna som en lokal matargata som enligt granskningarna inte används för genomfart i någon betydande utsträckning. I ALT2 ökar belastningen i gatans södra del allra mest. Södra delen är mera kritisk i detta avseende än den norra. ALT3 är det enda alternativet där belastningen minskar avsevärt i södra delen, vilket gör att anslutningen mellan Storalånggatan och Bangatan fungerar bättre. I detta alternativ ökar emellertid trafikmängderna i Storalånggatans norra del, mellan Skeppsgatan och Berggatan på Vörågatan samt på Metviksgatan allra mest. Av dessa har i synnerhet de två sistnämnda bedömts vara känsliga ställen där ökad biltrafik är särskilt skadlig.
- De åtgärder som begränsar biltrafiken på Träskgatan minskar trafikmängderna vid begravningsplatsen på Vörågatan. Enligt modellen flyttas trafiken huvudsakligen till Brändö. Mellan Skeppsgatan och Berggatan ökar trafikmängderna med 13–23 procent, alltefter vilka åtgärder som vidtas på Storalånggatan. Mest ökar trafiken på Vörågatan i alternativen ALT2 och ALT3.
- Mellan Storalånggatan och Långviksgatan på Berggatan ökar trafiken enligt prognosen med cirka 50 procent till följd av att Fiskaregatan och Skeppsgatan stängs för genomfartstrafik och trafiken flyttas till nya leder. Allra mest ökar trafiken i ALT2. Enligt modellen ökar trafiken mellan Vörågatan och Olympiagatan med 80 procent i jämförelsealternativet ALT0 (lösningen i utkastskedet) och med 33–67 procent i alternativen ALT1–ALT4. Mest ökar biltrafiken i ALT1. De relativa förändringarna är stora, men biltrafikens totala belastning under topptimmen är rimlig (högst 150 fordon/h).
- Belastningen på Verkstadsgatan ökar något i basprognosen och de granskade alternativen. Gatan belastas redan nu relativt hårt under rusningstider. Det kan redan idag ses hur det uppstår köer vid trafikljusen på Verkstadsgatan och ändringen av omloppet är egentligen den enda möjligheten att höja kapaciteten.
- Belastningen mellan Handelsplanaden och Sandögatan på Bangatan ökar i synnerhet i alternativen ALT2, ALT3 och ALT4. I ALT3 betonas i synnerhet vilken betydelse den nya matarförbindelse som anvisas över järnvägen har för biltrafiken. Detta kan avspeglas i

bland annat hur bra trafiken flyter i anslutningen av Bangatan/Rådhusgatan/Museigatan och i säkerheten i anslutningen (inkl. gång- och cykeltrafik).

- Det trafikmässiga trycket ökar något på Museigatan och Smedsbyvägen i alla alternativ, dock inte i någon betydlig grad.
- Belastningen på Kyrkoesplanaden minskar i alternativen ALT1–ALT4. Den största lättande effekten har ALT3.
- Biltrafiken på Metviksgatan ökar med cirka 20–30 procent (100–150 fordon/h) i alla de alternativ ALT1–ALT4 där genomfart via Träskgatan begränsas.

Rekommendationer för fortsatt planering

- För att de trafikmässiga konsekvenserna i fråga om detaljplaneområdet ska kunna hanteras bör man försäkra sig om att de förutsedda ändringarna är ändamålsenliga och motsvarar trafikinätets funktionella klassificering (nätverkshierarki, gator som förmedlar trafik och lokala gator som betjänar markanvändningsförbindelser).
- I sådana trafikinätsplaner som gäller ett större område än detaljplaneområdet (exempelvis trafiksystemplanen för centrum) ska man ta ställning till den eftersträlvade nätverkshierarkin, eftersom det nuvarande nätverket är delvis ostrukturerat med tanke på biltrafiken i synnerhet i och intill centrumet.
- Ett ostrukturerat nätverk orsakar onödigt mycket trafikolägenheter för bostadsområdena. I fortsättningen gäller det att se till att ökningen av trafikmängderna främst berör nätverket av huvudgator respektive landsvägar. Genomfarten via tomtgatorna bör dämpas.

5.3.11.3 Utredning om buller och vibrationer från trafiken

Utredningen om 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.

5.3.12 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.

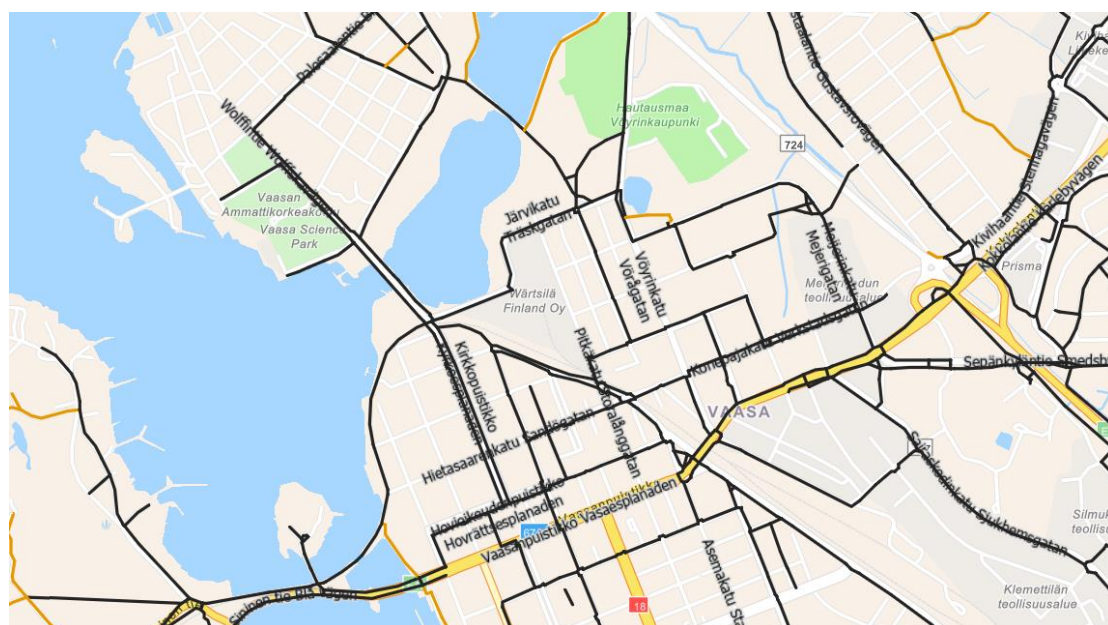
Vid planeringen av området bör emellertid beaktas att det föreligger behov av specialtransporter, såsom transporter av lyftkranar och element, när området bebyggs. Detta har beaktats i den preliminära översiktsplanen över trafiken som utarbetats för detaljplanen.

5.3.13 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 mängden gång och cykling på området i betydlig grad.

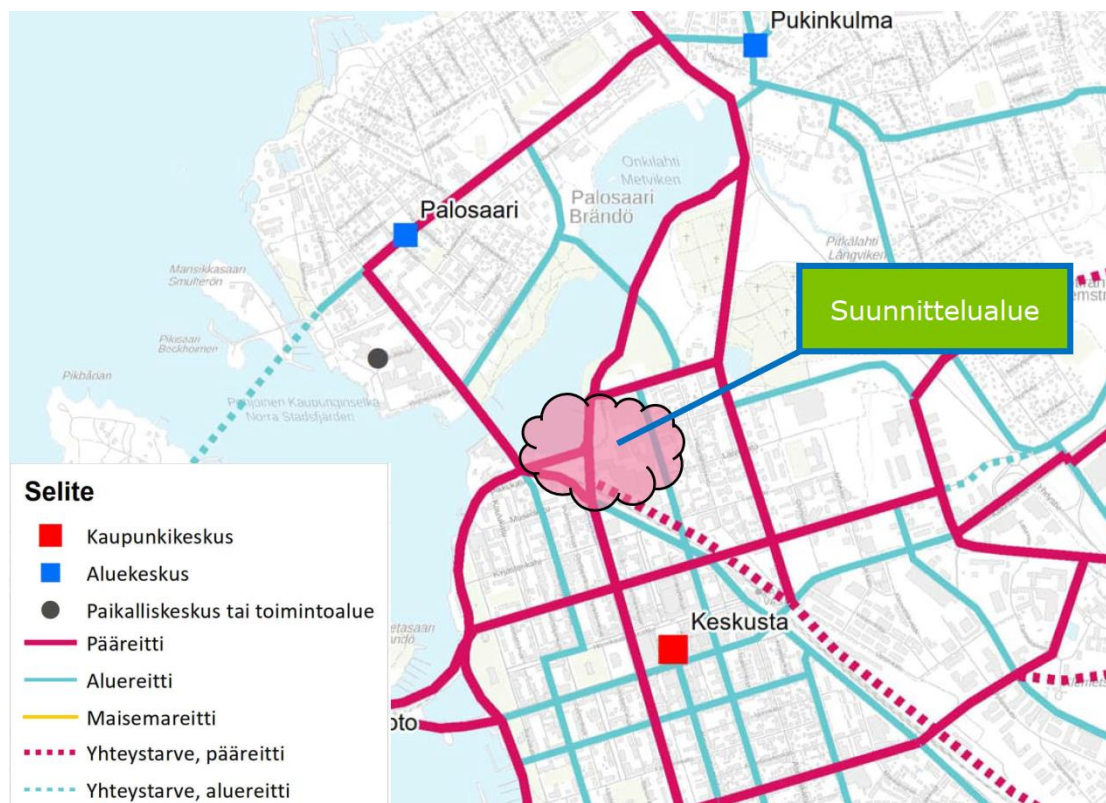
Den verksamhet som planeras på fabriksområdet samt utvecklingen av Metviksparken ökar behovet av att göra området lätt tillgängligt både från centrumet och mera omfattande från hela staden.

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 dem 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 Kyrkoeshplanaden 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. Huvudlederna 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 Kyrkoeshplanaden 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 genom Wärtisiläs 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 Kyrkoeshplanaden 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 inte anläggs några nya förbindelser 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.

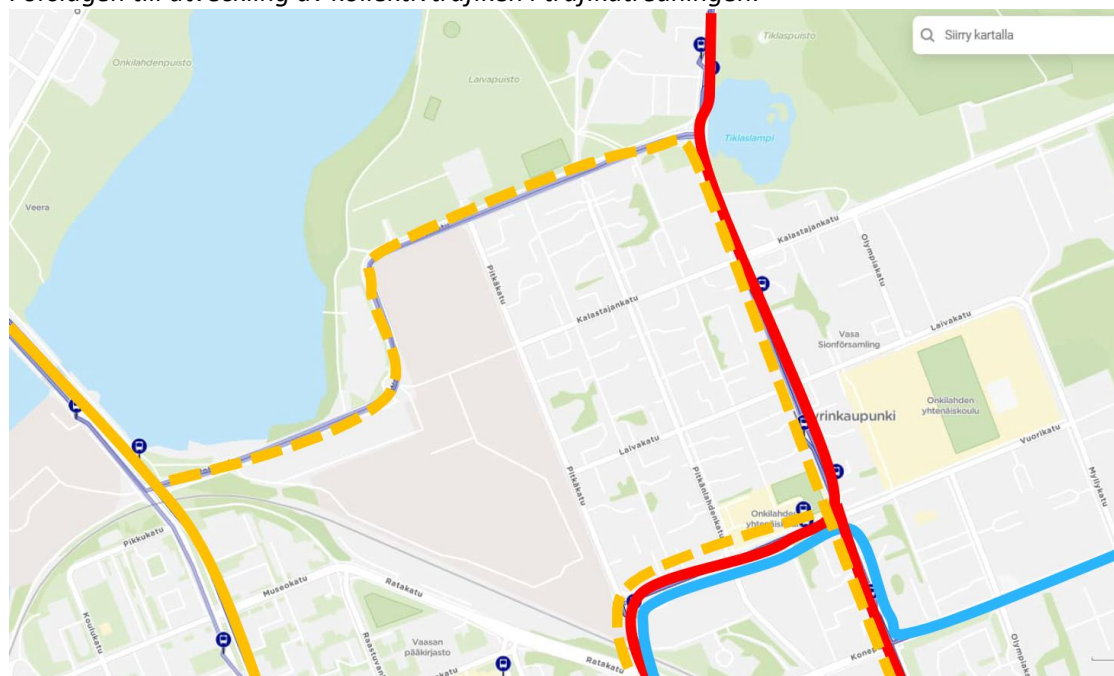
5.3.14 Konsekvenser för kollektivtrafiken

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 av 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.

5.3.15 Tillgänglighet och närbarhet

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

5.3.16 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 mindre 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

Som bakgrundsutredning för detaljplanearbetet har man låtit göra en utredning om huruvida marken är bebyggbar. I samband med den har grundläggningsmetoden på området och kostnaderna för massabyten kartlagts.

I utredningen har området grovt delats itu utifrån grundläggningsmetoden: i ett område för pågrundläggning och ett område för grundläggning på mark.

OMRÅDE FÖR GRUNDLÄGGNING PÅ MARK

- Ovanpå den kompakta bärande alven eller berggrunden finns ett tunt jordlager på cirka 2...3 meter där jordarten är siltblandad sand samt schaktmassor.
- Byggnader eller konstruktioner kan huvudsakligen grundas på berg, den kompakta alven eller massabyten. Markens bärighet begränsar inte byggandet av sedvanliga bostadsbyggnader.

BERÄKNAT OMRÅDE FÖR PÅLGRUNDLÄGGNING

- Bergytan eller den kompakta bärande alven finns på över tre (3) meters djup. På området finns relativt lösa steniga schaktmassor samt lera och silt. Lera- och siltlagrets tjocklek varierar från ett par meter till ungefär 12 meter.
- Byggnader och tunga konstruktioner ska grundläggas på pålar. Planering av sedvanliga byggnader är krävande. Särskilt krävande är planering av högt byggande.
- Det rekommenderas inga källare i bostadsbyggnaderna. Vid byggandet ska grundvattennivån beaktas. Förorenad jord och andra eventuella avfallsmassor ska tas bort under de bärande konstruktionerna.
- Det rekommenderas att täckdikningsnivån hålls ovanför den nuvarande grund- och markvattennivån. Om grundvattennivån sänks uppstår det eventuellt flera lokala sättningar i terrängen. Alla konstruktioner under täckdikningsnivån ska utformas som vattentäta konstruktioner.
- Gator, gårdar och områden kan grundläggas på mark, med beaktande av en eventuell sättning som beror på ökad belastning av att det byggs på området.

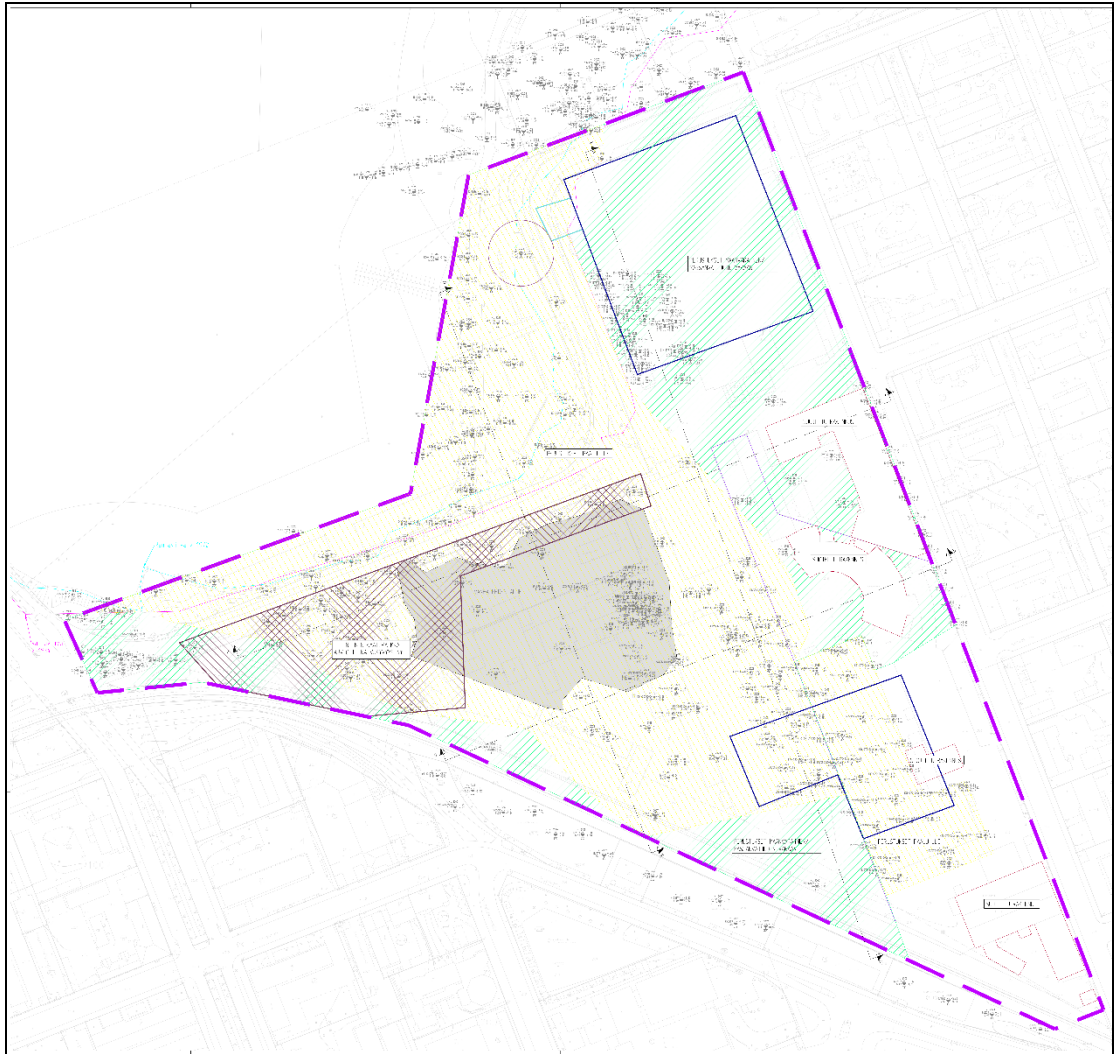
På bilden nedan anges:

Gult raster: Beräknat område för pålgrundläggning

Grönt raster: Beräknat område för grundläggning på massor (byggnader eller konstruktioner kan huvudsakligen grundas på berg, den kompakta bärande alven eller massabyten)

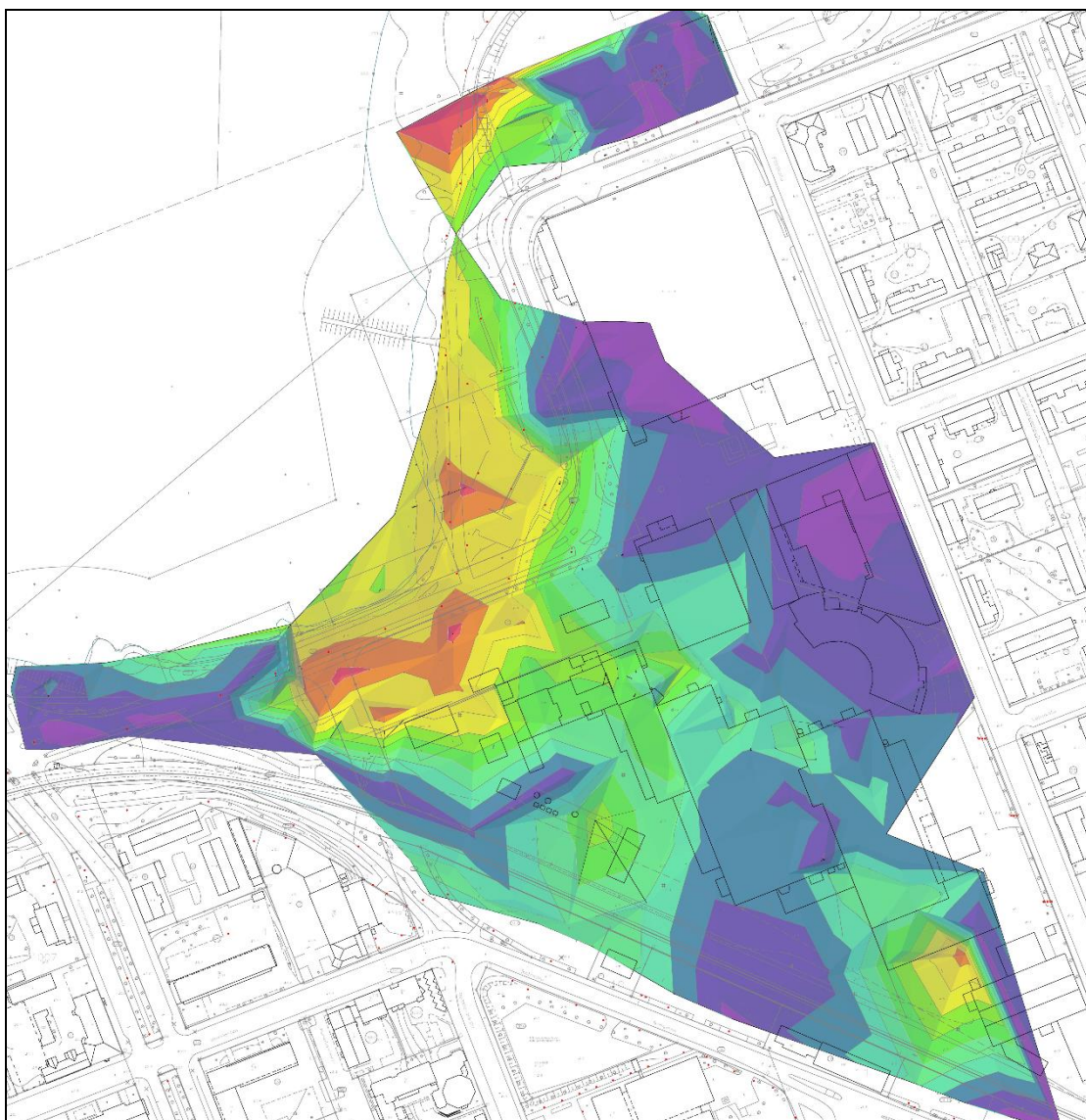
Mörkt rutraster: Den före detta avstjälningsplatsen där det beräknade grävdjupet är fyra (4) meter.

Mörkgrått område: En gammal havsvik



På bilden nedan anges det uppskattade avståndet till fast botten mätt från marknivån:

Elevations Table				
Number	Minimum Elevation	Maximum Elevation	Area	Color
1	-22.00	-20.00	799.12	Red
2	-20.00	-18.00	4112.70	Orange
3	-18.00	-16.00	9330.77	Yellow
4	-16.00	-14.00	6628.18	Light Green
5	-14.00	-12.00	6422.65	Green
6	-12.00	-10.00	8596.27	Dark Green
7	-10.00	-8.00	12490.71	Teal
8	-8.00	-6.00	15109.20	Blue
9	-6.00	-4.00	20735.69	Dark Blue
10	-4.00	-2.00	26203.94	Very Dark Blue
11	-2.00	0.00	6226.92	Purple



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 detaljplaneområdet.
- I Brändö norr om planområdet finns Vasa universitets motorlaboratorium. Enligt de utredningar som Tukes har kännedom om sträcker sig konsekvenserna av olyckor inte till detaljplaneområdet.

5.4 Störande faktorer i miljön

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

De störande faktorer i miljön som berör området som ska detaljpaneläggas gäller huvudsakligen trafik som orsakar buller- och säkerhetsolägenheter och gör att luftkvaliteten försämras.

Väster om detaljplaneområdet ligger Vasa Elektriskas kraftverk vid Brändö bro. Det fungerar som en topp- och reservanläggning. Anläggningen är i drift endast tidvis, till exempel vid hård köld, och kan vara ur bruk till och med länge. Enligt Vasa Elektriska medför anläggningen inga bullerolägenheter utanför kraftverkets tomt. Verksamheten underskrider den genomsnittliga ljudnivå på 45 dB som tillåts på gårdarna nattetid. Det finns redan nu bostadsbyggnader nära anläggningen. Vasa stads Planläggning eller miljöavdelning har inte fått kännedom om att kraftverket skulle ha orsakat de nuvarande grannarnas bullerolägenheter.

Under detaljplanearbetet har det utretts vilka konsekvenser reservkraftverket har för luftkvaliteten. Utifrån tidigare utredningar har det konstaterats att kraftverket inte försämrar luftkvaliteten på gatunivå eller i byggnader med sedvanlig höjd. Under detaljplanearbetet gjordes också spridningskalkyler för att uppskatta hur utsläppen från värmecentralen påverkar luftkvaliteten i fråga om högre byggande. I modelleringen granskades situationen vidnockhöjden på byggnader med åtta eller flera våningar. Enligt utredningsrapporten ger modelleringen en överskattning av inverkan och resultaten kan granskas som det värsta tänkbara scenariot.

Enligt modelleringarna gör driften av Brändö kraftverk inte att gränsvärdena överskrids vid den granskade höjden i Verkstadsstranden. Utifrån modelleringarna kan följande konstateras:

- De modellerade partikelhalterna är låga.
- De högsta halterna upptäcks vid tornhusetsnockhöjd.
- Årsmedelvärdet för halterna underskred klart gränsvärdet i alla modelleringar.
- Enligt spridningsmodelleringen underskrider halterna av inandningsbara partiklar och NO₂ luftkvalitetens gränsvärden i Verkstadsstranden.
- Den kumulativa effekten med andra utsläppskällor har inte beaktats i granskningen.

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 detaljplanen föreslås följande namn för området:

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

- Veturitallinpuisto / Lokstallsparken (park i ändan av Handelsplanaden)
- Konepajanpuisto / Verkstadsparken (strandpark framför området)

Namn på öppna platser

- Konepajantori / Verkstadstorget (en centralt belägen öppen plats där de viktigaste rutterna på området korsar varandra)
- Takomonpiha / Smedjegården (område mellan Storalånggatan och Monteringshallen)

Gatunamn

- Järvikatu / Träskgatan (namn som ska bevaras. Obs! Endast väster om Storalånggatan.)
- Pitkäkatu / Storalånggatan (namn som ska bevaras)
- Porttikatu / Portgatan (förlängning av Fiskaregatan från Storalånggatan ända till Brändö bro)
- Laboratorionkuja / Laboratiegränden (en diagonal gata som fortsätter från järnvägen mot områdets centrala öppna plats)
- Veturitallinaukio / Lokstallsplatsen (en diagonal gata som fortsätter från Storalånggatan förbi lokstallet mot områdets centrala öppna plats)
- Keksijänkuja / Uppfinnargränden (brandgata i det nordligaste kvarteret)
- Momenttikuja / Momentgränden (gata i öst-västlig riktning i områdets norra del)
- Vaihdekatu / Växelgatan (cykelgata/lågfartsgata mellan Metviksstranden och Rådhusgatan)

6 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

6.1 Planer som styr och illustrerar genomförandet

De planer som styr och illustrerar genomförandet presenteras i **bilaga 5. 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 inledas 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 och med att planförslaget läggs fram 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.



SKEDE 1

Tillfällig eller slutlig användning av de nuvarande byggnaderna

Fiskaregatan öppnas



SKEDE 2

Byggnaderna i områdets norra del rivs

Kvarteren i norra delen bebyggs



SKEDE 3

Wärtsiläs industriverksamhet har helt flyttats bort från området

Västra delen av området kan bebyggas

En förbindelse över banan till Rådhusgatan öppnas

Rutten längs banan kan tas i användning



VAASA VASA

ASEMAKAAVAN MUUTOS

- 3. kaupunginosa
kortteli 77
katu-, rautatie-, puisto- ja vesialueet
- 5. kaupunginosa
katu- ja puistoalueet
- 4. kaupunginosa
katualue
- 2. kaupunginosa
katualue

DETALJPLANEÄNDRING

- stadsdel 3
kvarter 77
gatu-, järnvägsområde-, park- och vattenområden
- stadsdel 5
gatu- och parkområden
- stadsdel 4
gatuområden
- stadsdel 2
gatuområden

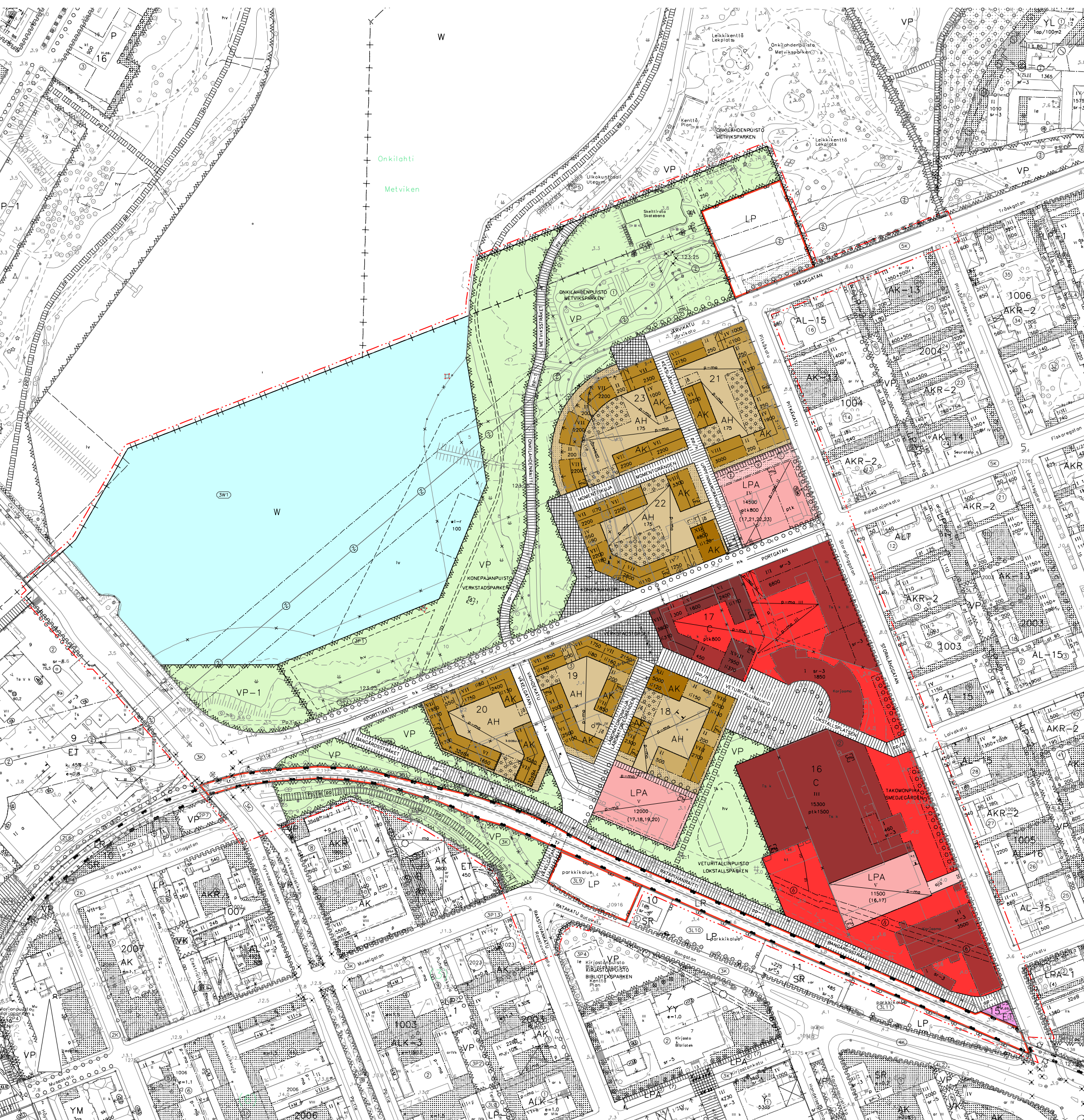
KÄSITTELYT BEHANDLINGAR

Vireilletulo / Aktuell 15.12.2021
OAS nähtävillä MRL § 63 / PDB till påseende 02.11.2022
Valmist.vaiheen kuulem. MRA § 30 / Hörande i beredningsskedet 08.06.2023
Kaupunkiympäristölautakunta / Stadsmiljönämnden 29.05.2024
Julkisesti nähtävillä MRA § 27 / Till allmänt påseende 07.06.2024

KAAVOITUS PLANLÄGGNING

Kaava Stadsplan	nr	1125
Mittakaava Skala		1/1000
Laatinut Uppgjord av		KVu
Piirtänyt Ritad av		OJa
Pvm Datum		21.05.2024

Päivi Korkealaakso
Päivi Korkealaakso
kaavoitusjohtaja
planläggningsdirektör



ASEMAKAAVAMÄÄRÄYKSET

DETALJPLANEBESTÄMMELSER

Merkintä

Selitys

AH

Asumista palveleva yhteiskäyttöinen korttelialue. Alue on rakennettava yhtenäisen suunnitelman mukaan.

Kvartersområde i sambruk som betjänar boendet. Området ska bebyggas enligt en enhetlig plan.

AK

Asuinkerrostalojen korttelialue, jolle saa sijoittaa ympäristöä häiritsemätöntä liike- ja toimitilaa korkeintaan 49 % rakennusoikeudesta.

Kvartersområde för flervåningshus där det på högst 49 % av byggrätten får placeras affärs- och verksamhetslokaler som inte orsakar miljöstörningar.

C

Keskustatoimintojen alue

Alueelle saa rakentaa kulttuuri- ja urheilutoimintaan liittyviä tiloja, majoitustiloja, työpajatyypisiä tiloja, liike- ja toimistotiloja sekä julkisen ja yksityisen palvelun tiloja.

Kortteli 16: Kortteliin saa sijoittaa korkeintaan 8600 k-m² kaupallisiin palveluihin luettavaa tilaa, josta korkeintaan 1500 k-m² saa olla päivittäistavarakauppaa. Korttelialueella sijaitseviin rakennuksiin saa sijoittaa pysäköintitiloja korkeintaan 1 400 k-m².

Kortteli 17: Korttelin rakennusoikeudesta korkeintaan 8 000 k-m² voidaan käyttää asuinrakentamiseen ja asumista palveleviin tiloihin. Korttelissa 17 tulee huolehtia, että kaikki asunnot saavat riittävästi luonnonvaloa. Asuinrakennuksia palvelevia polkupyörien pysäköintipaikkoja voidaan sijoittaa korttelissa sijaitseviin suojeltaviin rakennuksiin.

Yli 12-kerroksisten rakennusten yläpuolelle kerrokseen tulee sijoittaa kaikkien asukkaiden yhteistila tai liike-, ravintola- tai näyttelytila.

Kellarikerrokseen voidaan sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja.

Kortteleiden 16 ja 17 välille voidaan rakentaa katualueen ylittävä katos tai katualueen alittava tunneli, joka yhdistää toisiinsa veturitallin ja kokoonpanohallin. Katoksen alapuolisen vapaan korkeuden on oltava vähintään 4,2 m.

Koskee uudisrakennuksia: aukioille, kaduille ja puistoon avautuviin maantasokerroksen tiloihin sijoitetaan pääasiallisesti liiketiloja.

Kaikki keskustatoimintojen alueella sijaitsevat maantasokerroksen ulkotilat, joille ei sijoiteta istutuksia, tulee toteuttaa korkeatasoisina katuaukioina, joiden kautta läpikulkua ei saa estää.

Område för centrumfunktioner

På området får byggas lokaler anknutna till kultur- och idrottsverksamhet, inkvarteringslokaler, lokaler av verkstadstyp, affärs- och kontorslokaler samt lokaler för offentlig och privat service.

Kvarter 16: I kvarteret får placeras högst 8 600 m² vy utrymmen som räknas till kommersiell service. Högst 1 500 m² vy av dessa får utgöras av en dagligvaruhandel. I byggnaderna på kvartersområdet får högst 1 400 m² vy parkeringslokaler placeras.

Kvarter 17: Högst 8 000 m² vy av byggrätten i kvarteret får användas till bostadsbyggande och till lokaler som betjänar boendet. I kvarter 17 bör man försäkra sig om att alla bostäder får tillräckligt med dagsljus. Parkeringsplatser för cyklar som betjänar bostadsbyggnaderna får placeras i de skyddade byggnaderna i kvarteret.

I översta våningen i byggnader med fler än 12 våningar ska ett gemensamt utrymme för alla invånare eller en affärs-, restaurang- eller utställningslokal placeras.

I källarvåningarna får placeras utrymmen enligt huvudanvändningsändamålet.

Mellan kvarteren 16 och 17 kan det byggas ett skyddstak över gatuumrådet eller en tunnel under gatan som förenar lokstallet med monteringshallen. Den fria höjden under takkonstruktionen ska vara minst 4,2 m.

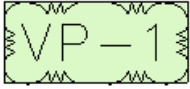
Gäller nybyggnader: i de utrymmen på gatuplan som öppnar sig mot torg, gator och parker

placeras i huvudsak affärslokaler.

Alla de uterum på markplansvåningen som finns inom ett område för centrumfunktioner och där det inte placeras planteringar ska genomföras som högklassiga gatuskvärer, genom vilka genomfart inte får förhindras.



Puisto.
Park.



Puisto. Muutos maa-alueeksi voi tapahtua vain maankohoamisen seurauksena.
Park. Omvandlingen till mark kan ske endast till följd av landhöjning.



Rautatiealue.
Järnvägsområde.



Yleinen pysäköintialue.
Område för allmän parkering.



Autopaikkojen korttelialue.

Suluissa olevat numerot osoittavat korttelit, joiden autopaikkoja saa alueelle sijoittaa.

Rakennusalalle saa pysäköinnin lisäksi sijoittaa korkeintaan 30 k-m² alueen toiminnan kannalta välttämättömiä teknisiä tiloja, kuten muuntamoita.

Korttelissa 16 rakennusalalle saa pysäköinnin lisäksi sijoittaa korkeintaan 250 k-m² viereistä keskustatoimintojen korttelialuetta (c) palvelevia tiloja.

Pysäköintilaitoksen julkisivut tulee suunnitella niin, että luodaan viihtyisää jalankulkuympäristöä julkisivun pintakäsittelyllä, valaistuksella, köynnöskasveilla, taidetta käyttämällä tai muilla arkkitehtuurin keinoilla. Alueen valaistusta ja opastusta (valaisintyypit, voimakkuus ja suuntaus) suunniteltaessa on varmistettava, ettei valaistuksesta tai opasteista aiheudu häiriötä viereiselle asuinalueelle. Pysäköintilaitosten kattopinnat tulee toteuttaa istutettavana viherkattona.

Rakennusten katoille on sallittua sijoittaa aurinkopaneeleja ja -keräimiä.

Kvartersområde för bilplatser.

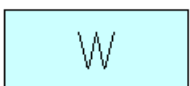
Siffrorna inom parentes anger vilka kvarters bilplatser som får placeras på området. På byggnadsytan får förutom parkering också högst på 30 m² vy tekniska utrymmen som är nödvändiga med tanke på verksamheten, såsom transformatorstationer, placeras.

I kvarter 16 får det på byggnadsytan utöver parkering också placeras högst 250 m² vy lokaler som betjänar det angränsande kvartersområdet för centrumfunktioner (c).

Parkeringsanläggningens fasader ska planeras så att man genom ytbehandling av fasaden, belysning, klängväxter, konst eller andra arkitektoniska metoder skapar en trivsamt fotgängarmiljö. Vid planeringen av belysningen och skyltningen på området (armaturtyper, styrka och inriktning) ska säkerställas att belysningen och skyltningen inte medför störningar för det angränsande bostadsområdet. Parkeringsanläggningens takytor ska läggas som gröna tak. På byggnadernas tak får placeras solpaneler och solfångare.



Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.
Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.



Vesialue.
Vattenområde.



3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
Linje 3 m utanför planområdets gräns.



Kaupunginosan raja.
Stadsdelsgräns.



Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.



Osa-alueen raja.
Gräns för delområde.



Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.
Riktgivande gräns för område eller del av område.



Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.
Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

3

Kaupunginosan numero.
Stadsdelsnummer.

20

Korttelin numero.
Kvartersnummer.

PORTTIKATU

Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.
Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.

2000

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.
Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.

pt k 800

Merkintä osoittaa enimmäismäärän, joka rakennusalalle sallitusta kerrosalasta saadaan käyttää päivittäistavarakaupan tiloihin.
Beteckningen anger den maximala mängd av den på byggnadsytan tillåtna våningsytan som får användas för utrymmen för dagligvaruhandel.

li 100

Merkintä osoittaa vähimmäismäärän, joka rakennusalalle sallitusta kerrosalasta tulee käyttää liike-, toimisto- ja julkisia palvelutiloja varten. Liiketilat tulee toteuttaa ensisijaisesti maantasokerrokseen. Maantasokerroksen liike- ja yhteistilat tulee toteuttaa niin, että niiden vapaa huonekorkeus on vähintään 3 metriä. Liiketilat tulee suunnitella niin, että niissä on yhteys katutilaan esim. näyteikkunan ja suoran kulun avulla.
Beteckningen anger vilken mängd av den våningsyta som tillåts på byggnadsytan som minst ska användas för affärs- och kontorslokaler samt för lokaler för offentlig service. Affärslokaler ska genomföras i första hand i markplansvåningen. Affärslokaler och gemensamma lokaler i markplansvåningen ska genomföras så att deras fria rumshöjd är minst 3 meter. Affärslokalerna ska planeras så att de har förbindelse till gaturummet t.ex. med hjälp av ett skyltfönster och direkt passage.

t 75

Talousrakennuksen rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.
Byggrätt för ekonomibyggnad i kvadratmeter våningsyta.

V

Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.



Rakennusala.
Byggnadsyta.



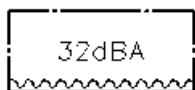
Ohjeellinen rakennusala.
Riktgivande byggnadsyta.



Rakennuksen harjansuuntaa osoittava viiva.
Linje som anger takåsens riktning.



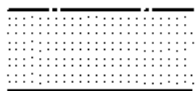
Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.
Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.



Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka puoleisen rakennuksen ulkovaipan äänitasoerotus liikennemelua vastaan on oltava vähintään lukeman osoittamalla tasolla.
Beteckningen anger den sida av byggnadsytan där ljudisoleringen mot trafikbuller i byggnadens mantel ska vara minst på den nivå som siffran visar.



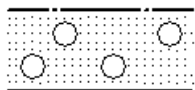
Rakennuksen julkisivun enimmäiskorkeus metreinä.
Fasadens högsta höjd i meter.



Istutettava alueen osa.
Områdesdel som ska planteras.



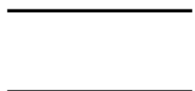
Istutettava puurivi.
Trädrad som bör planteras.



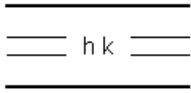
Alueen osa, jolle on istutettava puita. Puiden valinnassa tulee suosia suurikokoiseksi kasvavia lehtipuulajeja (esimerkiksi vaahteroita, jalavia tai tammia).
Områdesdel, där träd ska planteras. Vid valet av träd ska högvuxna lövträdsarter (såsom lönnar, almar eller ekar) gynnas.



Istutettava puu. Puiden valinnassa tulee suosia suurikokoiseksi kasvavia lehtipuulajeja (esimerkiksi vaahteroita, jalavia tai tammia).
Träd som bör planteras. Vid valet av träd ska högvuxna lövträdsarter (såsom lönnar, almar eller ekar) gynnas.



Katu.
Gata.



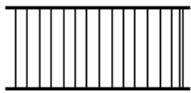
Hidaskatu tai osa katualuetta, jolla rakentein, pintamateriaalein ja istutuksin pyritään alentamaan ajonopeuksia.

Lågfartsgata eller del av gatuområde där lägre körhastigheter eftersträvas med hjälp av konstruktioner, beläggningsmaterial och planteringar.



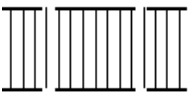
Ohjeellinen ulkoilureitti.

Riktgivande friluftled.



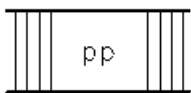
Jalankululle varattu katu/tie.

Gata/väg reserverad för gångtrafik.



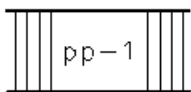
Ohjeellinen yleiselle jalankululle varattu alueen osa.

Riktgivande del av område vilket är reserverad för allmän gångtrafik.



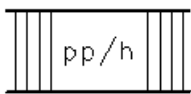
Jalankululle ja polkupyöräilijälle varattu katu/tie.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.



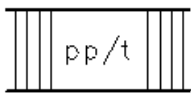
Kävelyn ja pyöräliikenteen pääreitti.

Huvudrutten för gång- och cykeltrafik.



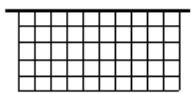
Jalankululle ja polkupyöräilijälle varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där servicetrafik är tillåten.



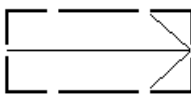
Jalankululle ja polkupyöräilijälle varattu katu/tie, jolla tontille/rakennuspaikalle ajo on sallittu.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där infart till tomt/byggnadsplats är tillåten.



Katuaukio/tori.

Öppen plats/torg.



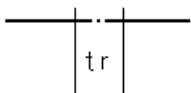
Maanalaisiin tiloihin johtava ajoluiska.

Körramp till underjordiskt utrymme.



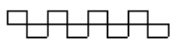
Ajoyhteys.

Körförbindelse.



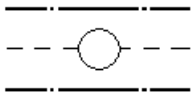
Tasoristeys.

Plankorsning.

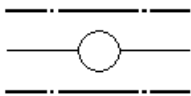


Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.



Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.
z=sähkö, v=vesi, l=kaukolämpö, h=hulevesi
För underjordisk ledning reserverad del av område.
z=elektrisitet, v=vatten, l=fjärrvärme, h=dagvatten



Johtoa varten varattu alueen osa.
z=sähkö
För ledning reserverad del av område.
z=elektrisitet



Ohjeellinen hulevesien käsittelyalue. Rakenteissa tulee suosia viivyttävää / biologista puhdistusta parantavaa kasvillisuutta.
Riktgivande område för hantering av dagvatten. I konstruktionerna ska gynnas fördröjande växtlighet/växtlighet som förbättrar den biologiska reningen.



Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa kioskin tai pienen puistorakennuksen.
Riktgivande byggnadsyta, på vilken en kiosk eller en liten parkbyggnad får placeras.



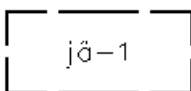
Ohjeellinen rakennusalan osa, johon sijoitetaan rakennukseen integroitu muuntamo.
Riktgivande del av byggnadsyta, där en i byggnaden integrerad transformator placeras.



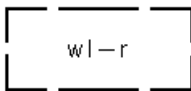
Rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.
Byggnadsyta där transformator får placeras.



Jätteiden käsittelyä varten varattu alue joka on aidalla tai istutuksin erotettava muusta piha-alueesta. Alue tulee rajata katualueesta kivimuurilla.
För insamling av avfall reserverat område, som bör avskiljas från övrigt gårdsområde med staket eller planteringar. Området ska avgränsas från gatan med en stenmur.



Ohjeellinen alueen osa, jolle saa sijoittaa kelluvaa rakentamista palvelevan jätekatoksen.
Riktgivande del av område där ett avfallsskjul för flytande byggande får placeras.



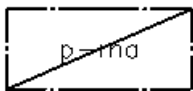
Ohjeellinen vesialueen osa, jolle saa sijoittaa laitureita tai kelluvia puistoaluetta palvelevia rakennelmia.
Riktgivande del av vattenområde där bryggor eller flytande konstruktion som betjänar parkområdet får placeras.



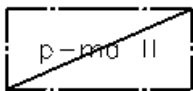
Ohjeellinen vesialueen osa, jolle saa sijoittaa venelaitureita.
Riktgivande del av vattenområde, på vilken båtbyggor får placeras.



Pysäköintialue
Parkeringsområde



Maanalainen auton säilytyspaikan rakennusala.
Byggnadsyta för underjordisk förvaringsplats för bil.



Maanalainen auton säilytyspaikan rakennusala. Roomalainen numero osoittaa maanalaisten kerrosten suurimman sallitun lukumäärän.
Byggnadsyta för underjordisk förvaringsplats för bil. Den romerska siffran anger det största tillåtna antalet underjordiska våningar.

sr - 3

Suojeltava rakennus. Rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa saa suorittaa sellaisia lisärakentamis- tai muutostöitä, jotka eivät tärvele sen rakennustaiteellista tai kulttuurihistoriallista arvoa tai tyyliä. Mikäli rakennuksessa on aikaisemmin suoritettu tämän tavoitteen vastaisia toimenpiteitä, on rakennus korjaustöiden yhteydessä pyrittävä korjaamaan tyyliin sopivalla tavalla. Kaikkiin suojelurakennusten olemassa olevan vaipan sisällä sijaitseviin tiloihin voidaan sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja. Muutoksia suunniteltaessa on kuultava museoviranomaista. Kiertokankitehtaan tehdashallin korkea sisätila ja siinä sijaitsevat konstruktio (kantavat teräsrakenteet ja muut tilassa olevat tekniset konstruktio) on säilytettävä. Veturitallin vesitorni, savupiippu ja pilttuiden muodostama tilajärjestely on säilytettävä.

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 ska man sträva efter att i samband med ändringsarbeten reparera byggnaden på ett sätt som passar ihop med stilen. I alla utrymmen som finns innanför de skyddade byggnadernas mantel kan utrymmen i enlighet med huvudanvändningsändamålet placeras. Vid planering av ändringar ska 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 rumsarrangemang som lodbåsen bildar ska bevaras.

ASEMAKAAVAN YLEISET MÄÄRÄYKSET

ASUNTOJEN KESKIPINTA-ALA

Asuinhuoneistojen keskipinta-ala tulee olla vähintään 50 m².

YHTEISÖLLISET YHTEISET TILAT (Käytävätilaa ei lasketa mukaan)

AK-korttelialueille ja C-korttelialueiden asuinrakennuksiin tulee esittää yhteistiloja vähintään 2 % korttelin kokonaisrakennusoikeudesta. Yhteisöllisiin yhteistiloihin suositellaan toteutettavaksi esimerkiksi seuraavat toiminnot:

Talopesula

Asukaskeittiö

Palveluteinen, johon on mahdollista sijoittaa kylmäsäilytysmahdollisuudella varustettu postipakettien toimituspiste

Etätyö- tai kokoustiloja

Musiikin soittotila

Saunaosasto(t)

Tekninen työ-, askartelu- ja harrastetila

Korjauspaja (polkupyörät yms)

MUUT YHTEISTILAT (Käytävätilaa ei lasketa mukaan)

Asuinrakennuksiin tulee esittää yhteistiloja seuraavasti:

Irtaimistovarastot 2h-k ja sitä pienemmillä asunnoilla 2 m²/as (ilman käytäviä)
Irtaimistovarastot 3h+k ja sitä suuremmilla asunnoilla 3m²/as (ilman käytäviä)
Ulkovälinevarasto 2m² / as
Liikkumisapuvälinetilat 0,5 m² / as
Kiinteistönhoidon tila vähintään 5 m² / kiinteistö

Varastotiloja voidaan sijoittaa myös asuntojen yhteyteen, mikäli ne palvelevat hyvin käyttötarkoitustaan ja varastotilojen vaadittu vähimmäismäärä täyttyy.

RAKENNUSTEN LAATUVAATIMUKSET

TORNITALOT (12-kerroksiset ja sitä korkeammat rakennukset)

Rakennuksen tulee olla arkkitehtonisesti korkeatasoinen. Julkisivujen tulee pääasiassa olla ei-kiiltäviä ja värisävyltään lämpimiä.

Kaikilla aukioille ja kaduille avautuvilla julkisivuilla käytetään maantasokerroksen pääasiallisena julkisivumateriaalina lasia. Katuihin rajautuvien julkisivujen ikkuna-aukotuksen tulee olla pääsääntöisesti pystysuuntaista. Rakennusten torniosien julkisivuihin ei tule tehdä useiden kerrosten korkuisia yhtenäisiä lasipintoja, eikä rakennuksia tule valaista ympäröivää aluetta kirkkaammin. Vilkkuvia, liikkuvia tai ylöspäin osoittavia valoja ei saa käyttää.

Rakennusten torniosassa sijaitseviin asuntoihin ei saa rakentaa parvekkeita. Asuntokohtaiset ulkotilat tulee toteuttaa julkisivupinnasta sisäänvedettyinä viherhuoneina.

Pihakansille, julkisivuille ja rakennusten katoille sijoitettavat tekniset tilat ja laitteet on sovittava rakennusten arkkitehtuuriin ja värimaailmaan.

KAIKKI MUUT RAKENNUKSET

Korttelin rakennusten tulee yhdessä muodostaa arkkitehtuuriltaan monimuotoinen kokonaisuus. Tavoitteena on vaihteleva kaupunkisiluetti ja monimuotoinen kattomaisema. Kaavakartassa toisistaan ohjeellisilla rakennusalueen rajoilla erotettujen rakennusten tulee poiketa toisistaan joko väritykseltään, materiaaleiltaan, arkkitehtuuriltaan tai massoitteiltaan. Yksittäisessä rakennuksessa julkisivumateriaaleja ja -värejä kuitenkin käytetään selkeinä ja yhtenäisinä pintoina. Katuun rajautuvan yhtenäisesti käsitellyn (väri ja/tai materiaali) julkisivun pituus saa olla enintään 25 m.

Rakennuksissa tulee olla harjakatto tai sen muunnelma. Alle 4-kerroksiset rakennukset voidaan toteuttaa tasakattoisina, mikäli kattopinta toteutetaan istutettavana viherkattona tai kattopuutarhana.

Rakennuksen pääasiallisena julkisivumateriaalina voidaan käyttää tiiltä, rappauspintaa tai puuta. Konepajantorille, Laboratorionaukiolle ja Porttikadulle avautuvilla julkisivuilla käytetään maantasokerroksen pääasiallisena julkisivumateriaalina lasia. Katuihin rajautuvien julkisivujen ikkuna-aukotuksen tulee olla pääsääntöisesti pystysuuntaista. Maantasokerroksessa rakennuksen kaikille julkisivuille tulee sijoittaa ikkunoita. Maantasokerrosten julkisivujen laajemmat ikkunattomat osuudet tulee suunnitella niin, että luodaan viihtyisää jalankulkuympäristöä julkisivun pintakäsittelyllä, valaistuksella, köynnöskasveilla, taidetta käyttämällä tai muilla arkkitehtuurin keinoilla.

Katuihin rajautuvilla julkisivuilla parvekkeet tulee toteuttaa julkisivupinnasta sisäänvedettyinä tai ranskalaisina parvekkeina. Asuinkortteleihin kuuluvien istutettavien etupihojen kohdalla voidaan käyttää myös ulkoasultaan keveitä ulokeparvekkeita. Sisäpihoilla voidaan käyttää parveketorneja.

Pihakansille, julkisivuille ja rakennusten katoille sijoitettavat tekniset tilat ja laitteet on sovittava rakennusten arkkitehtuuriin ja värimaailmaan.

RAKENNUKSEN JA KATUALUEEN VÄLINEN PIHA-ALUE TAI RAKENNUKSEN JA PUISTOALUEEN VÄLINEN PIHA-ALUE

AK-kortteleiden ulkoreunalla sijaitseva istutettava alue käsitellään korkeatasoisena puolijulkisena tai yksityisenä pihana. Piha erotetaan katualueesta luonnonkivireunuksella tai

kivimuurilla. Puistoon rajautuva piha erotetaan puistosta pensasaidalla. Kulkuväylät laatoitetaan. Pihoille tulee sijoittaa kasvillisuutta. Istutusten lisäksi pihoille saa sijoittaa asuntojen, liikeilojen tai yhteistilojen terasseja, sisäänkäyntiluiskia, aitoja, pergoloita tai muita rakenteita. Pihan yllä olevat ulokeparvekkeet saavat sijoittua istutettavan alueen kohdalle. Varsinainen rakennusmassa tai sen osa ei saa sijoittua istutettavalle alueelle.

KORTTELIPIHAT

Korttelipiha ja sen toiminnot tulee suunnitella niin, että ne ovat koko korttelin yhteiskäytössä, lukuun ottamatta mahdollisia asuntoihin liittyviä terasseja. Pihatilojen käytöstä ja ylläpidosta tulee tehdä sopimus.

Käyttökelpoista ja viihtyisää leikki-, oleskelu- ja istutettavaa tilaa tulee varata piha-alueelta 10 m²/asunto.

Pihatilan riittävyden takaamiseksi tulee toteuttaa kattoterasseja niille rakennusten osille, jotka on merkitty asemakaavassa tasakattoisiksi.

Laskelmassa voidaan huomioida turvallisiksi ja viihtyisäksi järjestettävät leikkiin ja oleskeluun soveltuvat kulku- ja pelastustiet sekä oleskeluun soveltuvat etupihat. Mikäli keskustatoimintojen korttelialueella (C-alue) piha-alueelle ei mahdu riittävää määrää leikki- ja oleskelutilaa, voidaan puuttuvan pihatilan sijasta toteuttaa rakennuksen sisätiloihin kaikille asukkaille yhteistä ylimääräistä oleskelutilaa tai kerroskohtaista oleskelutilaa. 250 m² puuttuvaa pihatilaa voidaan korvata toteuttamalla 50 m² yhteistilaa sen lisäksi, mitä on määrätty otsikon ”yhteisölliset yhteiset tilat” alla. Yhteistilat tulee toteuttaa viherhuoneen kaltaisina niin, että niissä on riittävästi luonnonvaloa huonekasvien kasvattamiselle.

Pysäköinti tulee toteuttaa rakenteellisenä, pihakannen tai maan alaisena. Piha-alueille ei saa osoittaa maanpäällisiä autopaikkoja. Liikuntaesteisille henkilöille ja sosiaalihuollolle voidaan toteuttaa vähäisiä määriä maanpäällisiä autopaikkoja.

Pihakannet tulee liikennealueita lukuun ottamatta käsitellä monilajisesti istutettavana tontinosana. Kansipihoilla tulee varata puiden juuristolle kasvutilaa syvyysuunnassa vähintään 80 cm.

Jokaiselle korttelipihalle tulee istuttaa vähintään yksi suurikokoiseksi kasvava puu (kuten vaahtera, jalava tai tammi), joka sijoitetaan sellaiseen paikkaan, jossa se voi vahingoittumatta jatkaa kasvuaan silloinkin, kun pihan kansirakennetta korjataan tai uusitaan. Lisäksi korttelipihoille tulee istuttaa pienempiä puita vähintään 1 kpl / 300 m².

Kaikkien kortteleiden leikki- ja oleskelupihoille tulee toteuttaa oleskelurakenteita kaiken ikäisille ihmisille, kuten esimerkiksi leikkialueita ja -välineitä, grillipaikka, istuskelupaikkoja, kasvimaajne. C-korttelin piharakenteiden suunnittelussa tulee huomioida korkeiden rakennusten aiheuttamat ajoittaiset voimakkaat tuulet.

Pihatiloihin sijoittuvat pysäköintilaitosten ja liikeilojen ilmanvaihtohormit tulee suunnitella niin, että ne eivät aiheuta haittaa asumiselle.

PILAANTUNEET MAAT

Maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ennen rakentamiseen ryhtymistä. Saastuneet maanainekset on poistettava tai käsiteltävä vaarattomiksi ennen rakentamiseen ryhtymistä ympäristöviranomaisten vaatimassa laajuudessa.

HULEVESIEN KÄSITTELY

Hulevesien hallintarakenteiden valinnassa suositaan maan päällä sijaitsevia rakenteita, joissa kasvaa veden biologiseen esipuhdistukseen soveltuvaa kasvillisuutta hulevesien laadullista käsittelyä varten.

HULEVESIEN KÄSITTELY KORTTELIALUEILLA

Tonttien hulevedet tulee viivyttaa tontti- tai korttelialueilla ennen niiden purkamista hulevesijärjestelmään. Viivytävien rakenteiden (maanalaiset viivytyskaivannot ja -säiliöt, suodatus-, viivytys- ja imeytyspainanteet) tilavuuden tulee olla vähintään 1 m³ / 100 m² läpäisemätöntä pintaa. Hulevesiä voidaan hallita esimerkiksi ohjaamalla ne kasvillisuuden käyttöön tai viivytyspainanteisiin maastonmuotoilun avulla. Kulkuväylien pintamateriaaleina tulee käyttää vettä läpäiseviä tai puoliläpäiseviä materiaaleja.

Rakennusluvan yhteydessä tulee esittää tonttikohtainen hulevesien hallintasuunnitelma sekä rakennusaikaisten hulevesien hallinta- ja käsittelysuunnitelma. Hulevesien hallinta- ja käsittelysuunnitelmissa tulee huomioida, että alueella esiintyy pilaantuneita maita.

RAKENTAMISEN AIKAINEN HULEVESIEN KÄSITTELY

Hulevesien laatua ja määrää hallitaan rakentamisen aikana siten, ettei vesien määrä kasva ja laatu heikkene nykytilaan verrattuna. Työmaan aikaisia pinta- ja pumppausvesiä varten suunnitellaan tarvittaessa esim. laskeutusaltaita, suotopatoja tai hyödynnetään geotekstiilejä/geotuubeja vesien kiintoaineksen pidättämisessä ennen kuin vedet ohjataan hulevesiverkostoon.

VIHERKERROIN

Pihasuunnitelmassa tulee esittää vihertehokkuuselementit sekä pinnanmuotoilu. Vihertehokkuuden vähimmäistaso on 1.

MELU JA TÄRINÄ

Ulko-oleskelualueet suositellaan sijoitettavan rakennusten ja/tai meluesteiden suojaan liikennemelulta.

Katujen puoleiset parvekkeet suositellaan lasitettaviksi.

Kortteli 20, rataa lähimmät rakennukset: Liikennetärinän tunnusluku vw,95 ei saa ylittää asumiseen tai niihin rinnastettavissa tiloissa tasoa 0,3 mm/s (Luokka C).

UUSIOMATERIAALIEN HYÖTYKÄYTTÖ

Asemakaava-alueen rakenteissa ja täytöissä voidaan hyödyntää uusiomateriaaleja, esimerkiksi rakennusten purkamisessa syntyviä betoni- ja tiilimurskeita.

Uusiomateriaalien hyötykäytön yksityiskohdat (kerrospaksuudet, materiaalien laatuvaatimukset, laadunvalvonta, raportointi) tulee hyväksyttää hyötykäyttöhetkellä voimassa olevien vaatimusten ja lupakäytännön mukaisesti.

TAIDE

Alueella tulee käyttää prosenttitaideperiaatetta.

Taiteen suunnittelu ja toteuttaminen sekä tontille / korttelille että yleisille alueille toteutetaan alueelle tehtävän taideohjelman mukaisesti.

AUTOPAikkojen vähimmäismäärät

Asuntorakentamiselle ja asuinrakennusten maantasokerroksen liiketiloille 1 ap/100 k-m²

Liike ja toimitilarakentamiselle 1 ap/70 k-m²

Tehostettu erityisryhmien palveluasuminen, ara-tuettu opiskelija-asuminen sekä yleishyödylliset palvelutilat ja toiminnot 1 ap/200 k-m²

Muulle palveluasumiselle (esim. senioriasuminen) 1 ap/130 k-m²

Suojeltaville rakennuksille, hotelleille, julkisille palveluille ja kokoontumistiloille 1 ap/120 k-m²

Kerrosalaan laskettaviin asumista palveleviin asunnon ulkopuolisiin varastotiloihin, asukkaiden yleisessä käytössä oleviin askartelu- kerho- ja saunatiloihin tms. sekä puolilämpimiin parvekkeisiin ja viherhuoneisiin ei kohdistu autopaikkavelvoitetta.

Pysäköintipaikkojen mitoituksessa sovelletaan voimassa olevaa kaupungin pysäköintipolitiikkaa tai muuta kuntapäätöksenteossa hyväksyttyä periaatetta. Autopaikkojen osalta voidaan hyödyntää yhteiskäyttöautoperiaatetta kaupungin pysäköintipolitiikan tai muun kuntapäätöksenteossa hyväksytyn periaatteen mukaisesti.

PYÖRÄPAIKKOJEN VÄHIMMÄISMÄÄRÄT

Asuinrakentamiselle: 1 pp/25 k-m², joista vähintään 5 % tulee mitoittaa polkupyörän perävaunuille, erikoispyörille ja muille liikkumisen apuvälineille. Erikoispyörien ja muiden liikkumisen apuvälineiden säilytyspaikat tulee sijoittaa ulkoiluvälinevarastoihin. Muista polkupyöräpaikoista korkeintaan 25 % voidaan sijoittaa kortteleiden piha-alueille. Kaikki ulkona olevat pyöräpaikat tulee varustaa runkolukittavilla telineillä. Ulkona olevat pyöräpaikat voidaan varustaa katoksilla, jossa on istutettava viherkatto.

Liike-, palvelu- ja toimitilarakentamiselle: 1pp/50 k-m². Polkupyörille tulee osoittaa paikoitustilaa

asiakassisäänkäyntien läheisyyteen. On suositeltavaa, että asiakaspaikkojen suunnittelussa huomioidaan erikoispyörät ja muut liikkumisen apuvälineet.

DETALJPLANENS ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

BOSTADSLÄGENHETERNAS GENOMSNITTLIGA STORLEK

Bostadslägenheternas genomsnittliga yta ska vara minst 50 m².

GEMENSKAPSINRIKTADE GEMENSAMMA UTRYMMEN (Korridorutrymmet räknas inte med.)

På AK-kvartersområdena och i bostadsbyggnaderna på C-kvartersområdena ska föreslås gemensamma utrymmen på minst 2 % av kvarterets totala byggrätt. I de gemenskapsinriktade gemensamma utrymmena rekommenderas t.ex. följande funktioner:

Tvättstuga

Invånarkök

Tjänstetambur där det är möjligt att placera ett med kylförvaringsmöjligheter försett leveransställe för postpaket

Mötesrum eller lokaler för distansarbete

Utrymmen för musicerande

Bastuavdelning(ar)

Utrymmen för tekniskt arbete, hobby- eller fritidsverksamhet

Reparationsverkstad (cyklar o.d.)

ÖVRIGA GEMENSAMMA UTRYMMEN (Korridorutrymmet räknas inte med.)

I bostadsbyggnaderna ska gemensamma utrymmen föreslås enligt följande:

Lösöresförråd 2r-k och mindre bostäder 2 m²/bostad (utan korridorer)

Lösöresförråd 3r+k och större bostäder 3 m²/bostad (utan korridorer)

Förråd för friluftsräddskap 2 m²/bostad

Utrymmen för rörelsehjälpmedel 0,5 m²/bostad

Fastighetsunderhållsutrymmen minst 5 m²/fastighet

Förrådsutrymmen kan också placeras i anslutning till bostäderna, ifall de betjänar sitt användningsändamål bra och den minimimängd förrådsutrymmen som krävs uppnås.

KVALITETSKRAV PÅ BYGGNADERNA

TORNHUS (Byggnader med 12 eller fler våningar)

Byggnaden ska vara arkitektoniskt högklassig. Fasaderna ska huvudsakligen vara icke glänsande och ha varma färgnyanser.

På alla fasader som vetter mot öppna platser och gator används glas som det huvudsakliga fasadmaterialet på markplansvåningen. Fönsteröppningarna på fasader som gränsar mot gator ska i regel vara vertikala. I tornbyggnaderna får inte byggas fasader med flera våningar höga enhetliga glasytor och byggnaderna får inte belysas starkare än angränsande områden. Blinkande, rörliga eller uppåtriktade ljus får inte användas.

I de bostäder som finns i byggnadernas torndel får inga balkonger byggas. De bostadsspecifika utrummen ska genomföras som från fasaden indragna vinterträdgårdar.

Tekniska utrymmen och anläggningar som placeras på gårdsdäck, fasader och byggnadernas tak ska anpassas till byggnadernas arkitektur och färger.

ALLA ANDRA BYGGNADER

Byggnaderna i kvarteret ska tillsammans bilda en till arkitekturen mångformig helhet. Målet är en varierande stadssilhuett och ett mångformigt taklandskap. Byggnader som på plankartan avskilts från varandra med riktgivande gränser för byggnadsområdet ska avvika från varandra

antingen genom färgsättning, material, arkitektur eller utformning. I en enskild byggnad ska fasadmaterial och -färger emellertid användas som tydliga och enhetliga ytor. Längden på en fasad som gränsar till gatan och som behandlats enhetligt (färg och/eller material) får vara högst 25 m.

Byggnaderna ska ha sadeltak eller en variant av det. Byggnader med färre än 4 våningar kan förses med ett plant tak, om takytan läggs som ett grönt tak eller som en takträdgård. Som det huvudsakliga fasadmaterialet kan tegel, puts eller trä användas. På de fasader som vetter mot Verkstadstorget, Laboratorieplatsen och Portgatan används glas som det huvudsakliga fasadmaterialet på markplan. Fönsteröppningarna på de fasader som gränsar mot gator ska i regel vara vertikala. På markplansvåningen ska det finnas fönster på byggnadens samtliga fasader. Större fönsterlösa delar av fasaderna på markplansvåningen ska planeras så att man genom ytbehandling av fasaden, belysning, klängväxter, konst eller andra arkitektoniska metoder skapar en trivsamt fotgängarmiljö.

På de fasader som gränsar mot gator ska balkongerna byggas indragna från fasadytan eller som franska balkonger. På främre gårdsplaner som hör till bostadskvarteren och som ska planteras kan också lätta utskjutande balkonger användas. På innergårdar kan balkongtorn användas.

Tekniska utrymmen och anläggningar som placeras på gårdsdäck, fasader och byggnadernas tak ska anpassas till byggnadernas arkitektur och färger.

GÅRDSOMRÅDET MELLAN ANTINGEN BYGGNADEN OCH GATUOMRÅDET ELLER BYGGNADEN OCH PARKOMRÅDET

Området som ska planteras på AK-kvarterens yttre kant behandlas som en högklassig halvvoffentlig eller privat gård. Gården skiljs från gatuområdet med en naturstenskant eller en stenmur. Gård som gränsar park skiljs från parken med en häck. Passagerna ska beläggas med plattor. På gårdarna ska växtlighet placeras. Utöver planteringarna får det på gårdarna också placeras bostäders, affärslokaler eller gemensamma lokaler, terrasser, entréramper, staket, pergolor eller andra konstruktioner. Utskjutande balkonger ovanför gårdsplanen får placeras vid ett område som ska planteras. Den egentliga byggnadsmassan eller en del av den får inte placeras på ett område som ska planteras.

KVARTERSGÅRDAR

Kvartersgårdarna och funktionerna där ska planeras så att de kan användas gemensamt av hela kvarteret, med undantag av eventuella terrasser i anslutning till bostäder. Det ska ingå ett avtal om användningen och underhållet av gårdsutrymmena.

På gårdsområdet ska det för varje bostad reserveras minst 10 m² användbart och trivsamt lek- och vistelseutrymme samt område som planteras. För att garantera att det finns tillräckligt med gårdsutrymmen ska det byggas takterrasser i de byggnadsdelar som enligt detaljplanen ska ha plant tak. I kalkylen kan beaktas alla passager och räddningsvägar som lämpar sig för lek och vistelse och som ordnas så att de blir trygga och trivsamma samt även främre gårdsplaner som lämpar sig för vistelse. Om det inte rymmer ett tillräckligt stort utrymme för lek och vistelse på gården i ett kvartersområde för centrumfunktioner (C-område), kan det gårdsutrymme som saknas ersättas med ett för alla invånare gemensamt extra vistelseutrymme eller ett våningsspecifikt vistelseutrymme inne i byggnaden. Gårdsutrymme på 250 m² vy kan ersättas genom att det, utöver det som föreskrivs under rubriken Gemenskapsinriktade gemensamma utrymmen, byggs ett gemensamt utrymme på 50 m². De gemensamma utrymmena ska genomföras i stil med en vinterträdgård, så att där finns tillräckligt med naturligt ljus för rumsväxter.

Parkeringen ska genomföras strukturellt, under ett gårdsdäck eller under jord. Det får inte anvisas bilplatser ovan jord på gårdsplanerna. För personer med rörelsehinder och för socialvården kan ett mindre antal bilplatser ovan jord anläggas.

Med undantag av trafikområden ska gårdsdäcken behandlas som en tomt del som ska förses med planteringar med flera arter. På däcksgårdarna ska växtrum på minst 80 cm i djupled reserveras för trädens rotsystem.

På varje kvartersgård ska planteras minst ett storvuxet träd (såsom lönn, alm eller ek). Det ska

placeras på en sådan plats att det får fortsätta att växa utan att skadas även om gårdens däckskonstruktion repareras eller förnyas. Dessutom ska det på kvartersgårdarna planteras minst ett mindre träd per 300 m².

På alla kvarters lek- och vistelsegårdar ska vistelsekonstruktioner, såsom lekområden och redskap, grillplatser, sittplatser, grönsaksland m.m. byggas för människor i alla åldrar. Vid planeringen av gårdskonstruktionerna i C-kvarteret ska de tidvis kraftiga vindar som höga byggnader medför beaktas.

Parkeringsanläggningars och affärslokalers ventilationskanaler som placeras i gårdsutrymmen ska planeras så att de inte orsakar olägenheter för boendet.

FÖRORENAD MARK

Innan byggandet inleds ska markens föroreningsgrad redas ut. Innan byggandet inleds ska förorenade marksubstanser avlägsnas eller behandlas så att de blir ofarliga i den omfattning som miljömyndigheterna förutsätter.

HANTERING AV DAGVATTEN

Vid valet av hanteringskonstruktioner för dagvattnet föredras konstruktioner som finns ovan jord, där det växer växtlighet som lämpar sig för biologisk förening av vatten för kvalitetsmässig hantering av dagvattnet.

HANTERING AV DAGVATTEN I KVARTERSOMRÅDENA

Tomternas dagvatten ska fördröjas på tomt- eller kvartersområdena innan det leds till dagvattensystemet. De fördröjande konstruktionernas (underjordiska fördröjningsschakt och behållare, filtrerings-, fördröjnings- och infiltreringssänkor) volym ska vara minst 1 m³/100 m² ogenomsläpplig yta. Dagvatten kan hanteras exempelvis genom att det med hjälp av terrängutformning leds till växtligheten eller till fördröjningssänkor. Passagerna ska beläggas med vattengenomsläppliga eller semipermeabla material.

I anslutning till bygglovet ska det framläggas en tomtspecifik plan för hantering av dagvatten samt en hanterings- och behandlingsplan för dagvattnet under byggtiden. I hanterings- och behandlingsplanerna för dagvatten ska beaktas att det förekommer förorenad mark på området.

HANTERING AV DAGVATTEN UNDER BYGGTIDEN

Dagvattnets kvalitet och mängd hanteras under byggtiden så att vattenmängden och -kvaliteten inte försämras jämfört med nuläget. För yt- och pumpvatten som uppkommer under byggtiden planeras vid behov t.ex. sedimenteringsbassänger, filtreringsdammar eller också utnyttjas geotextiler/geotuber vid kvarhållandet av fasta substanser i vattnet innan vattnet leds ut i dagvattennätet.

GRÖNFAKTOR

I gårdsplanen ska grönfaktorelementen och utformningen av ytan anges. Eftersträvad nivå på grönfaktorn är 1.

BULLER OCH VIBRATIONER

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.

Kvarter 20, byggnaderna 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.

NYTTJANDE AV ÅTERVUNNA MATERIAL

I konstruktionerna och utfyllnaderna på detaljplaneområdet kan återvunna material, såsom betong- eller tegelkross som uppstår vid rivning av byggnader, användas.

Detaljerna för nyttjandet av återvunna material (lagertjocklekar, kvalitetskrav för material, kvalitetskontroll, rapportering) ska lämnas in för godkännande enligt de krav och den

tillståndspraxis som gäller vid nyttjandetidpunkten.

KONST

På området bör enprocents -principen för konst användas. Konst planeras och genomförs på både tomten/i kvarteret och på de allmänna områdena enligt ett separat konstprogram som tas fram för området.

MINIMIALTAL BILPLATSER

För bostadsbyggande och bostadsbyggnaders affärslokaler på markplan: 1 bp/100 m² vy.

För byggande av affärs- och verksamhetslokaler: 1 bp/70 m² vy,

Effektiverat serviceboende för specialgrupper, studentbostäder med ara-stöd samt allmännyttiga servicelokaler och funktioner 1 bp/200 m² vy

För annat serviceboende (t.ex. seniorboende) 1 bp/130 m² vy

För skyddade byggnader, hotell, allmänna utrymmen och möteslokaler 1 bp/120 m² vy

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

Vid dimensioneringen av parkeringsplatser tillämpas stadens gällande parkeringspolitik eller någon annan princip som godkänts i det kommunala beslutsfattandet. Då det gäller bilplatser kan principen om bildelning tillämpas i enlighet med stadens parkeringspolitik eller annan i det kommunala beslutsfattandet godkänd princip.

MINIMIALTAL CYKELPLATSER

För bostadsbyggande: 1 cp/25 m² vy, varav minst 5 % ska dimensioneras för cykelsläp, specialcyklar och andra rörelsehjälpmedel. Platserna för förvaring av specialcyklar och andra rörelsehjälpmedel ska placeras i förråden för friluftsredskap. Av de övriga cykelplatserna får högst 25 % placeras på kvartersgårdarna. På alla cykelplatser utomhus ska finnas ställningar med möjlighet till ramlåsning. Cykelplatserna utomhus kan också täckas med gröna tak.

För byggande av affärs-, service- och verksamhetslokaler: 1 cp/50 m² vy. Det ska anvisas parkeringsplatser för cyklar i närheten av kundingångarna. Det rekommenderas att man vid planeringen av kundplatser också beaktar specialcyklar och andra rörelsehjälpmedel.

Tämän asemakaavan alueella oleville tonteille on laadittava erillinen sitova tonttijako.

För tomter på detta detaljplaneområde skall en separat bindande tomtindelning göras.

Blankett för uppföljning av detaljplanen

Basuppgifter och sammandrag

Kommun	905 Vasa	Datum för ifyllning	14.05.2024
Planens namn	Maskinverkstadsområdet i Vöråstan		
Datum för godkännande	Förslagsdatum		
Godkännare	Dat. för meddel. om anh.gör.		
Godkänd enligt paragraf	Kommunens plankod		1125
Genererad plankod			
Planområdets areal [ha]	25,1837	Ny detaljplaneareal [ha]	
Areal för underjordiska utrymmen [ha]		Detaljplaneändringens areal [ha]	25,1837

Stranddetaljplan	Strandlinjens längd [km]	
Byggplatser [antal]	Med egen strand	Utan egen strand
Fritidsbost.byggpl. [antal]	Med egen strand	Utan egen strand

Områdes-reserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m²vy]	Exploateringsstäl [e]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m²vy +/-]
Sammanlagt	25,1837	100,0	169485	0,67	0,0000	81435
A sammanlagt	3,3132	13,2	86725	2,62	3,3132	86725
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt	3,2318	12,8	44410	1,37	3,2318	44410
K sammanlagt					-0,6245	-4000
T sammanlagt					-9,1266	-84000
V sammanlagt	5,5855	22,2	250	0,00	0,9395	200
R sammanlagt						
L sammanlagt	7,9472	31,6	38000	0,48	1,4649	38000
E sammanlagt	0,0221	0,1			0,0221	
S sammanlagt						
M sammanlagt						
W sammanlagt	5,0839	20,2	100	0,00	0,7796	100

Underjordiska utrymmen	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m²vy]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m²vy +/-]
Sammanlagt	2,7403	10,9		2,7403	

Byggnadsskydd	Skyddade byggnader		Ändring i skyddade byggnader	
	[antal]	[m²vy]	[antal +/-]	[m²vy +/-]
Sammanlagt	6	12600	7	-380

Underbeteckningar

Områdes-reserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m ² vy]	Exploateringsstal [e]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt	25,1837	100,0	169485	0,67	0,0000	81435
A sammanlagt	3,3132	13,2	86725	2,62	3,3132	86725
AK	1,9449	58,7	86500	4,45	1,9449	86500
AH	1,3683	41,3	225	0,02	1,3683	225
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt	3,2318	12,8	44410	1,37	3,2318	44410
C	3,2318	100,0	44410	1,37	3,2318	44410
K sammanlagt					-0,6245	-4000
KT					-0,6245	-4000
T sammanlagt					-9,1266	-84000
TT					-9,1266	-84000
V sammanlagt	5,5855	22,2	250	0,00	0,9395	200
VP-1	0,3770	6,7			0,3770	
VP	5,2085	93,3	250	0,00	0,5625	200
R sammanlagt						
L sammanlagt	7,9472	31,6	38000	0,48	1,4649	38000
Gator	4,3431	54,6			0,7077	
Lågfartsgator	0,9515	12,0			0,9515	
Öppen pl./torg	0,3391	4,3			0,1202	
LR	0,7861	9,9			-0,2609	
LP	0,6192	7,8			0,3661	
LPA	0,9082	11,4	38000	4,18	-0,4197	38000
E sammanlagt	0,0221	0,1			0,0221	
ET	0,0221	100,0			0,0221	
S sammanlagt						
M sammanlagt						
W sammanlagt	5,0839	20,2	100	0,00	0,7796	100
W	5,0839	100,0	100	0,00	0,7796	100

Underjordiska utrymmen	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m ² vy]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt	2,7403	10,9		2,7403	
p-ma III	0,5094	18,6		0,5094	
p-ma	1,4021	51,2		1,4021	

p/ma II	0,8288	30,2		0,8288	
---------	--------	------	--	--------	--

Byggnadsskydd	Skyddade byggnader		Ändring i skyddade byggnader	
	[antal]	[m²vy]	[antal +/-]	[m²vy +/-]
Sammanlagt	6	12600	7	-380
Detaljplan	6	12600	7	-380
Ej detaljplan				

Detaljplan nr 1125
VÖRÅSTANS VERKSTADSOMRÅDE
Detaljplaneändring och tomtindelning

PROGRAM FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING

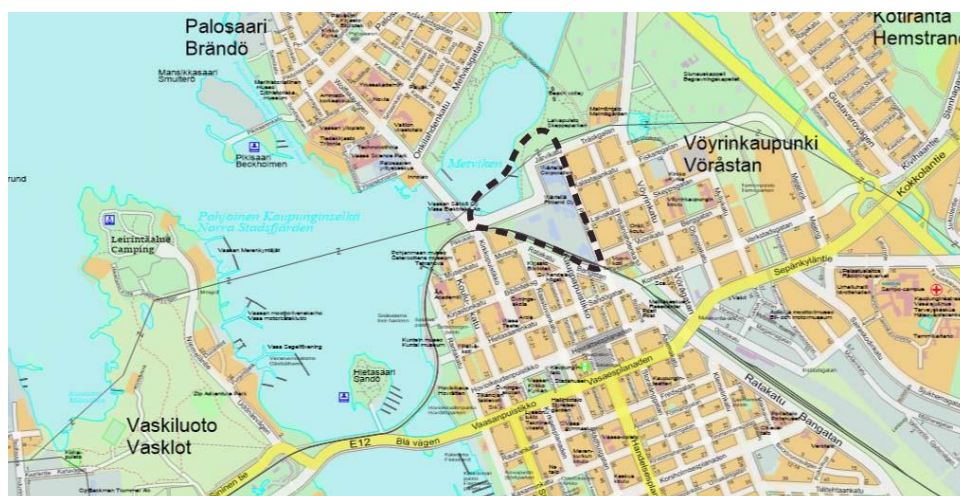
21.5.2024 (ersätter den version som är daterad 16.5.2023)

Av PROGRAMMET FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING (PDB) framgår varför det utarbetas en plan, hur planläggningen framskrider och i vilket skede det är möjligt att påverka planen. Programmet för deltagande och bedömning kompletteras vid behov i takt med att planprocessen framskrider. En uppdaterad version av PDB finns alltid tillgänglig på planprojektets webbplats: www.vasa.fi/ak1125

Planeringsobjekt

Området som ska planläggas är beläget vid Metviksstranden i Vasa centrum. Avståndet från järnvägsstationen till det centralt belägna området är under 500 meter och avståndet från Vasa salutorg under en kilometer. Föremålet för planändringen är det fabriksområde där Wärtsilä håller på att avsluta sin verksamhet. Utöver fabriksområdet ingår det i detaljplanen Metviksstrandens grön-och vattenområden samt gatu-, järnvägs- och parkeringsområden. Planområdets areal är cirka 25 hektar.

Området har varit i industriell användning i flera decennier. Det blir ledigt för att utvecklas för andra ändamål när Wärtsilä flyttar sina funktioner från Träskgatan till det nya forsknings-, produktutvecklings- och produktionscentret Sustainable Technology Hub i Vasklot. De sista av Wärtsiläs funktioner flyttas från området uppskattningsvis år 2025.



Detaljplaneavgränsningen på guidekartan (svart streckad linje).



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kyrkoesplanaden 26 A, 2 krs | vän
Puh • Tfn 040 188 4187
planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
www.vasa.fi/ak1125



Detaljplaneavgränsningen på en ortoflygbild.

Mål för planeringen

Målet för 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. I detaljplanearbetet undersöks områdets ändrande användningsändamål, dimensionering och helhetsstruktur. 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.

Idag är fabriksområdet stängt. Tillsammans med järnvägsområdet utgör det skiljelinjen mellan tre stadsdelar: centrumet, Vöråstan och Brändö. Målet är att skapa förbindelser mellan de olika stadsdelarna men även mellan den byggda stadsmiljön och grönområdena. Utvecklandet av förbindelserna gäller i synnerhet gång och cykling.

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

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 (havs nära boende, mångsidigt bostadsutbud, utveckling av ett livskraftigt och levande stadscentrum)



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kyrkoesplanaden 26 A, 2 krs | vän
Puh • Tfn 040 188 4187
planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
www.vasa.fi/ak1125

- 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 färdvägar, anpassning till klimatförändringen, ökad diversitet inom grönområdena och grönskyddet

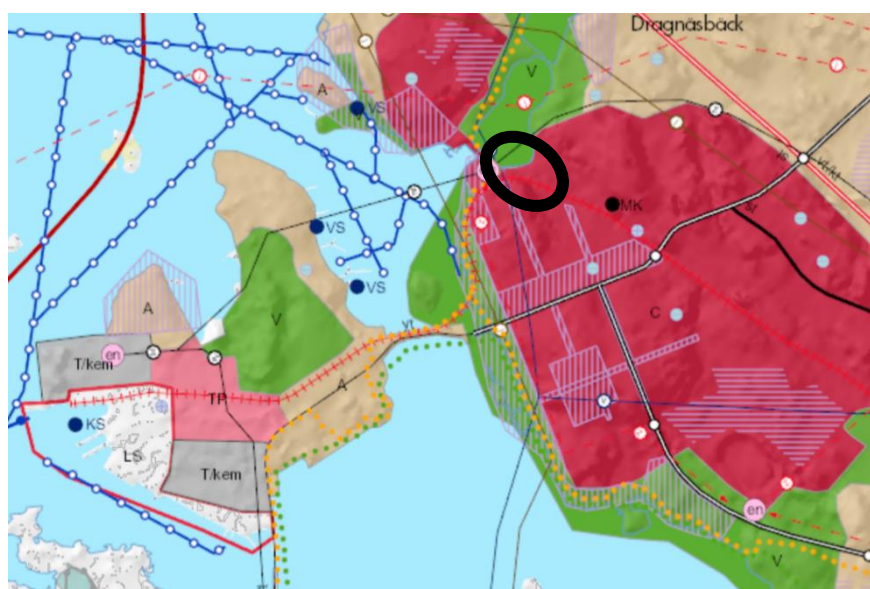
Inledd behandling

Intentionsavtalet om utveckling av Metviksområdet mellan Vasa stad och markägaren godkändes av stadsstyrelsen 15.6.2020.

Detaljplaneändringsprocessen inleddes genom stadsmiljönämndens beslut i samband med att planläggningsöversikten 2022 godkändes 15.12.2021.

Plansituation

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 ska 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



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
 Kyrkoespianaden 26 A, 2 krs | vän
 Puh • Tfn 040 188 4187
 planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
 Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
 www.vasa.fi/ak1125

promenadcentrum ska skapas och tillräckligt med gång- och cykeltrafikleder in till centrum samt cykelleder inom centrum anvisas.

I landskapsplanen ges följande bestämmelser för rekreationsområdet (V) på stadsstranden i Vasa:

Planeringsbestämmelse: *Områdesanvändning och åtgärder i området bör planeras så att förutsättningarna för att använda området för allmän rekreation och friluftsliv, områdets tillgänglighet samt tillräcklig service- och utrustningsnivå tryggas. Området ska planeras så att det stöder naturturismnäringen. I området tillåts utöver sådant byggande som behövs för rekreation och friluftsliv även reparations- och ändringsarbeten samt utvidgning av befintliga byggnader. Då rekreationsområden planeras ska uppmärksamhet fästas vid deras betydelse i grönområdesstrukturen och de bör om möjligt via cykel- och friluftsleder bilda samverkande nätverk på landskapsnivå. Vid planering och åtgärder bör kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden beaktas. För rekreationsområdet bör en utvecklings- och skötselplan uppgöras.*

Byggbestämmelse: *På området är det tillåtet att bygga byggnader som möjliggör förverkligandet av rekreations- och naturturismservice.*

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

Österbottens landskapsplan 2050

Landskapsplan 2050 är anhängig och ett utkast till landskapsplanen har varit framlagt våren 2023. Energiförsörjning och stenmaterialförsörjning är de teman som i första hand uppdateras. Målet är att Österbotten ska år 2050 vara en ledande region för hållbar utveckling, med god livsmiljö, invånaren i fokus och blomstrande näringsliv.

I ett landskap med bra livsmiljö

- är region- och samhällsstrukturen ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar
- är naturen mångfaldig och vattnet rent
- används naturresurserna ansvarsfullt och den cirkulära ekonomin är välutvecklad
- finns långsiktiga lösningar för klimatanpassning, minskade växthusgasutsläpp och ökade kolsänkor.

I ett landskap med invånarna i centrum

- finns boende, service och arbetsmöjligheter för alla
- är livsmiljön trygg, trivsamt och hälsofrämjande samt inkluderande och socialt välfungerande
- är fritidsaktiviteterna och rekreationsmöjligheterna mångsidiga
- tryggas kulturmiljöer som identitetsskapande platser.

I ett landskap med blomstrande näringsliv

- är tillgängligheten god
 - främjar en polycentrisk regionstruktur och ett effektivt trafiksystem
- näringslivet såväl i tätorterna som på landsbygden



Kaavoitus • Planläggningen

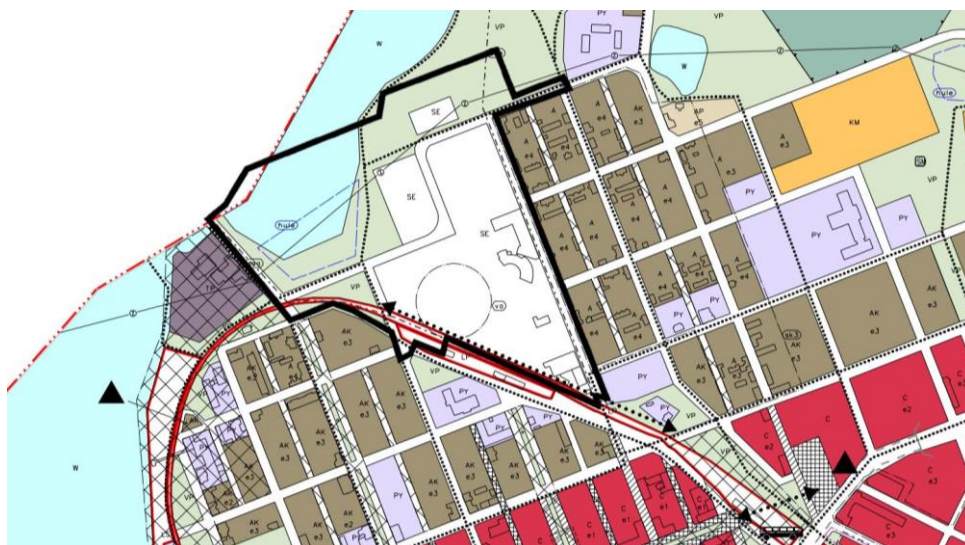
PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kyrkoesplanaden 26 A, 2 krs | vän
Puh • Tfn 040 188 4187
planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
www.vasa.fi/ak1125

- består energisystemet av mångsidig produktion, tillräcklig lagring och en säker distribution
- är försörjningsberedskapen gällande primärproduktionen god.

Planlösningen i utkastskedet bygger på stadsutvecklingszonerna kring Vasa och Jakobstad samt på utvecklingszonerna över Kvarnen samt mellan Jakobstad och Karleby, Vasa och Seinäjoki samt Kaskö och Seinäjoki. För stadsutvecklingszonerna är målsättningen bland annat att nya bostads-, service och arbetsplatsområden placeras fördelaktigt med tanke på en enhetlig samhällsstruktur och utvecklandet av kollektiv-, gång- och cykeltrafiken.

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 detaljplan.
- **Parkområde (VP):** Området reserveras för allmän parkanvändning. På området är byggande som betjänar motion och rekreation tillåtet.
- **Vattenområde (W)**
- **Område för järnvägstrafik (LR)**



Kaavoitus • Planläggningen

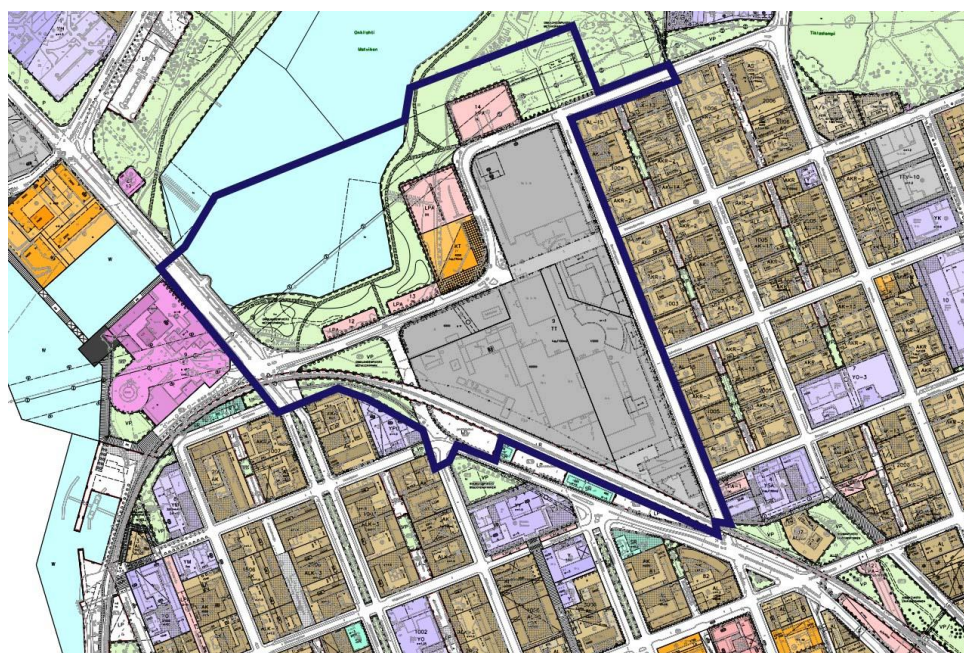
PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
 Kyrkoespianaden 26 A, 2 krs | vän
 Puh • Tfn 040 188 4187
planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
 Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
www.vasa.fi/ak1125

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 centrumet.
- 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 960 (gatuområde) som godkändes 13.12.2010
- Detaljplan nr 970 (park- och vattenområdena) som godkändes 4.5.2020
- Detaljplan nr 11 (Storalånggatan/Träskgatan), daterad 9.11.1912



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
 Kyrkoespianaden 26 A, 2 krs | vän
 Puh • Tfn 040 188 4187
 planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
 Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
 www.vasa.fi/ak1125

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 båtbyggare får placeras (lv)**
- **Järnväg (LR), gatu- och parkeringsområden (LP/LPA)**

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

- Transformatorbyggnaden i närheten av Storalånggatan 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.

Utredningar

I detaljplaneändringen kommer bland annat följande utredningar och rapporter att utnyttjas:

- Bakgrundsutredningar till delgeneralplanen för centrum
- Byggnadsinventeringar: Värdefulla byggnader i Vasa 1984 och Vasas kulturmiljöutredning 2010
- Wärtsiläs fabriksområde i Vasa, utredning om den byggda kulturmiljön 2021
- Vasa stads parkeringspolitik 2018
- Dagvattenutredning (utarbetas under detaljplaneprocessen)
- Naturutredning (utarbetas under detaljplaneprocessen)
- Utredning om förorenad mark (utarbetas under detaljplaneprocessen)
- Vind- och mikroklimatutredning (utarbetas under detaljplaneprocessen)
- Trafikutredning (utarbetas under detaljplaneprocessen)
- Buller- och vibrationsutredning (utarbetas under detaljplaneprocessen)

Andra eventuella undersöknings- och utredningsbehov i anslutning till detaljplaneändringen framgår under planprocessen och utredningar görs vid behov. Eftersom området anvisas som utredningsområde i delgeneralplanen bör utredningarna vara tillräckligt omfattande för att man ska kunna bedöma hur ändringarna på området påverkar staden som helhet.



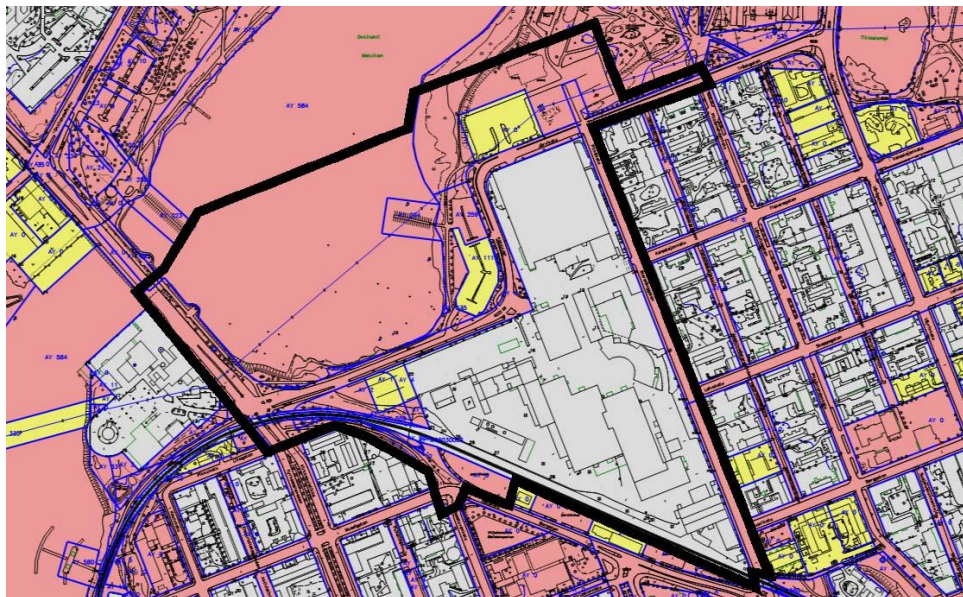
Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kyrkoespianaden 26 A, 2 krs | vän
Puh • Tfn 040 188 4187
planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
www.vasa.fi/ak1125

Innan detaljplaneprocessen inleddes gjordes det ett preliminärt utredningsarbete om områdets roll i stadsstrukturen. Arbetet har omfattat stadsmiljömässiga analyser och analyser av geografiska data, intervjuer med sakkunniga och preliminära referensplaner.

Markägförhållanden



Karta över de aktuella markägförhållandena på området. De grå områdena är privatägda och de röda ägs av Vasa stad. De gula områdena är utarrenderade men likaså i Vasa stads ägo.

Största delen av utredningsområdet är i privat ägo. 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.

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:
NTM-centralen i Södra Österbotten, NTM-centralen 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 Regionalnät Ab, Finavia Abp, Trafikledsverket, Regionförvaltningsverket i Västra och



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kyrkoespianaden 26 A, 2 krs | vän
Puh • Tfn 040 188 4187
planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
www.vasa.fi/ak1125

Inre Finland, TUKES, Senatfastigheter, VR-Group Abp, Vasa företagare rf, Österbottens företagarförening rf, MERINOVA, Oy Vaasa Parks Ab, Visit Vaasa, VASEK, Österbottens handelskammare, Invånarföreningen i centrala Vasa ICV rf, Vasa miljöförening rf

Ordnande av deltagande och växelverkan

Hur planläggningen framskrider:



Inledandet av processen med detaljplaneändring och framläggandet av beredningsmaterial meddelas i Vasa stads officiella kungörelsetidningar (Ilkka-Pohjalainen, Vasabladet), på stadens officiella anslagstavla och informationskanaler samt på Planläggningens webbplats www.vaasa.fi/sv/planlaggningen. Till planområdets markägare och -innehavare sänds brev. Därtill ska det vid behov ordnas växelverkansmöten där intressenterna också har möjlighet att delta i beredningen av planen. Av myndigheterna begärs utlåtanden separat. Övriga intressenter kan delta i beredningen av planen på följande sätt:

1. INLEDANDE: Program för deltagande och bedömning (MarkByggL 63 §, MarkByggF 30 §)

Deltagande med en muntlig eller skriftlig åsikt under den tid programmet för deltagande och bedömning är framlagt (14 dygn). Intressenterna hörs om utgångspunkterna och utredningarna, planarbetets tidtabell, de preliminära målen, fastställandet av intressenter samt ordnandet av växelverkan. Åsikterna tillställs Vasa stads planläggning.

Programmet för deltagande och bedömning kompletteras vid behov, varvid det finns en uppdaterad version av programmet på planprojektets webbplats: www.vaasa.fi/ak1125

2. PLANUTKASTET: hörande i beredningsskedet (MarkByggL 62 §, MarkByggF 30 §)

Deltagande med en muntlig eller skriftlig åsikt under den tid planutkastet är framlagt. Intressenterna hörs om planens mål, utredningsarbetet och planutkastet. Åsikterna tillställs Vasa stads planläggning.

3. PLANFÖRSLAGET: offentligt framläggande (MarkByggL 65 §, MarkByggF 27 §)



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
 Kyrkoestplanaden 26 A, 2 krs | vän
 Puh • Tfn 040 188 4187
planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
 Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
www.vaasa.fi/ak1125

Deltagande **med en skriftlig anmärkning** under den tid planförslaget är framlagt (30 dygn). Anmärkningarna tillställs Vasa stads planläggning. Efter behandlingen av myndighetsutlåtandena och eventuella anmärkningar går detaljplaneförslaget vidare för godkännande.

4. GODKÄNNANDE AV DETALJPLANEN (MarkByggL 52 §)

Stadsfullmäktige godkänner detaljplanen på förslag av stadsstyrelsen. Besvär över stadsfullmäktiges beslut om godkännande av detaljplanen kan anföras hos Vasa förvaltningsdomstol (MarkByggL 188 §).

I planbeskrivningen kommer det att redogöras för planens konsekvenser. Avsikten är att åtminstone följande konsekvenser ska bedömas i planarbetet:

- Trafikmässiga konsekvenser
- Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden
- Konsekvenser för naturmiljön
- Konsekvenser för den byggda miljön
- Konsekvenser för de sociala förhållandena

Konsekvenserna bedöms i samarbete med sakkunniga på de olika delområdena.

Planläggningsarbetet görs i samarbete med representanter för olika förvaltningar. Utlåtande om ärendet begärs av myndigheter och samarbetsparter i planens alla tre kungörelseskeden. Lagstadgade myndighetssamråd hålls vid behov i början av planprocessen och efter det offentliga framläggandet.

Staden förhandlar fram de avtal som behövs.

Målet är att ett detaljplaneutkast ska läggas fram år 2023 och att detaljplanen ska vinna laga kraft år 2024. Hur planläggningsprocessen framskrider kan följas på planläggningens webbsida: www.vasa.fi/ak1125

För beredningen av planändringen svarar planläggningsarkitekt Kati Vuohijoki, tfn +358 (0)40 508 1003
e-post kati.vuohijoki@vasa.fi

Planläggningens kansli, tfn +358 (0)40 188 4187, planlaggningen@vasa.fi
Kyrkoessplanaden 26 A, 2 vån., 65100 Vasa
Möten ska avtalas med beredaren på förhand.

Det är också möjligt att följa med hur planläggningen framskrider på Planläggningens webbplats: www.vasa.fi/planlaggningen.

Underskrift



Planläggningsdirektör Päivi Korkealaakso

Laghänvisningar

Markanvändnings- och bygglagen: 52 §, 62–67 §, 188 §
Markanvändnings- och byggförordningen: 27 § och 30–32 §

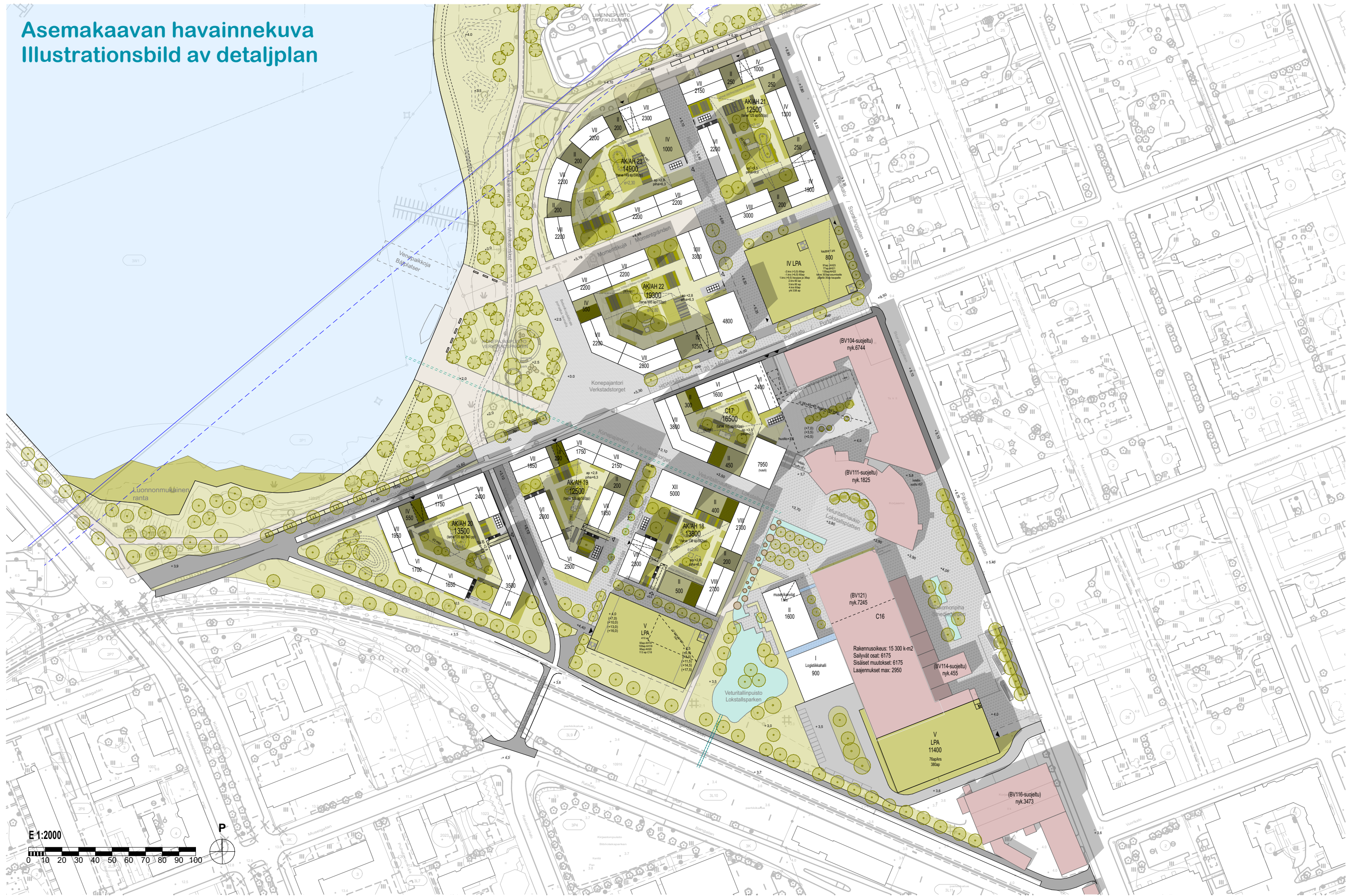


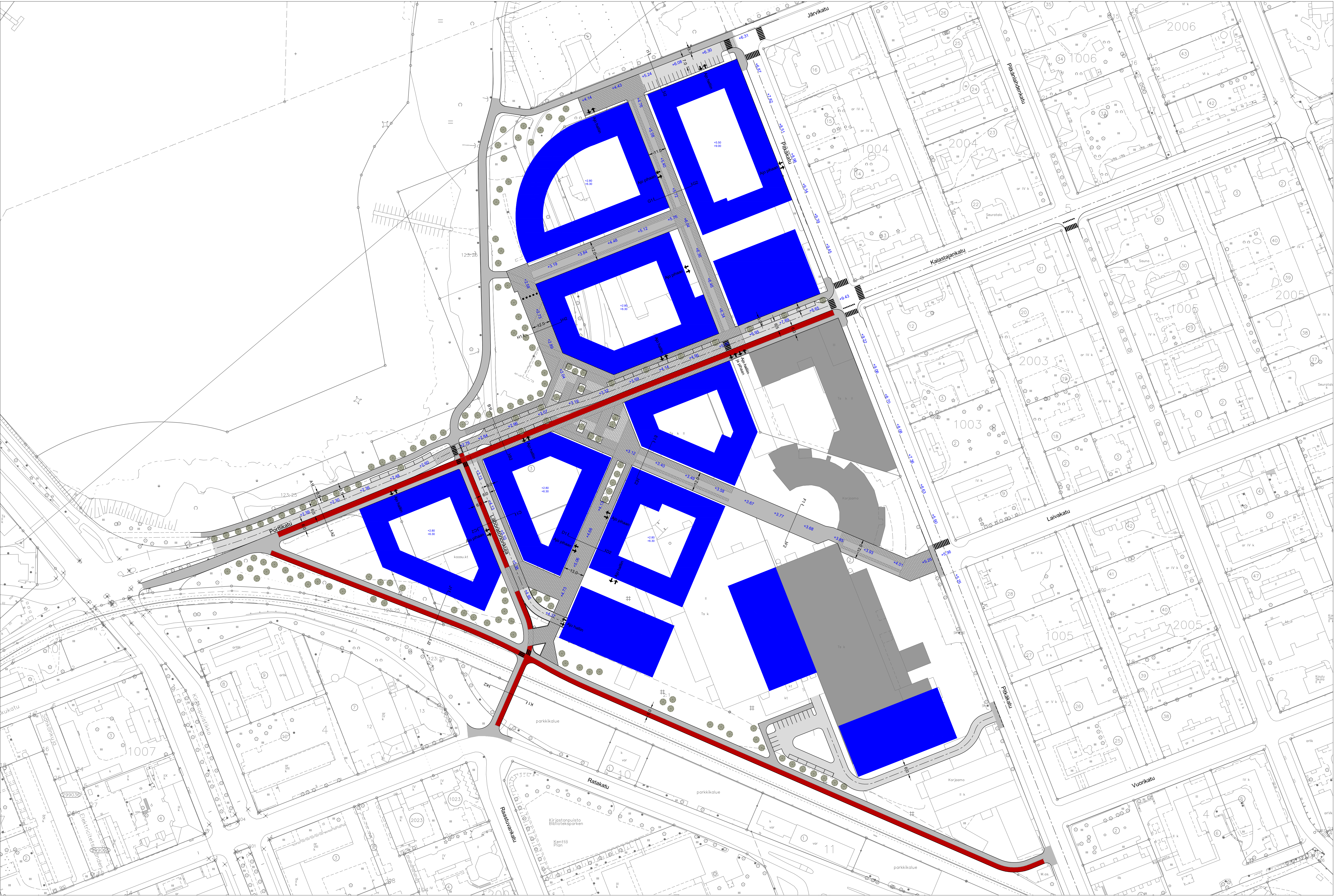
Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kyrkoessplanaden 26 A, 2 krs | vån
Puh • Tfn 040 188 4187
planlaggningen@vasa.fi

ak1125 Vöråstans verkstadsområde
Program för deltagande och bedömning 10.10.2022
www.vasa.fi/ak1125

Asemakaavan havainnekuva Illustrationsbild av detaljplan





Vöyrinkaupungin konepaja-alue

Vöråstans verkstadsområde

HOITOLUOKAT

SKÖTSELKLASSER

R2 Toimintavihrealue.
Aktivitetsgrönområde.

PINTA-ALAT
AREALER 14551 m²

Kokonaispinta-ala
Totalareal 14551 m²

A2 Käyttöniitty.
Bruksäng.

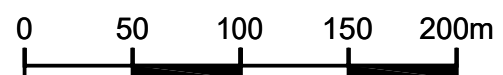
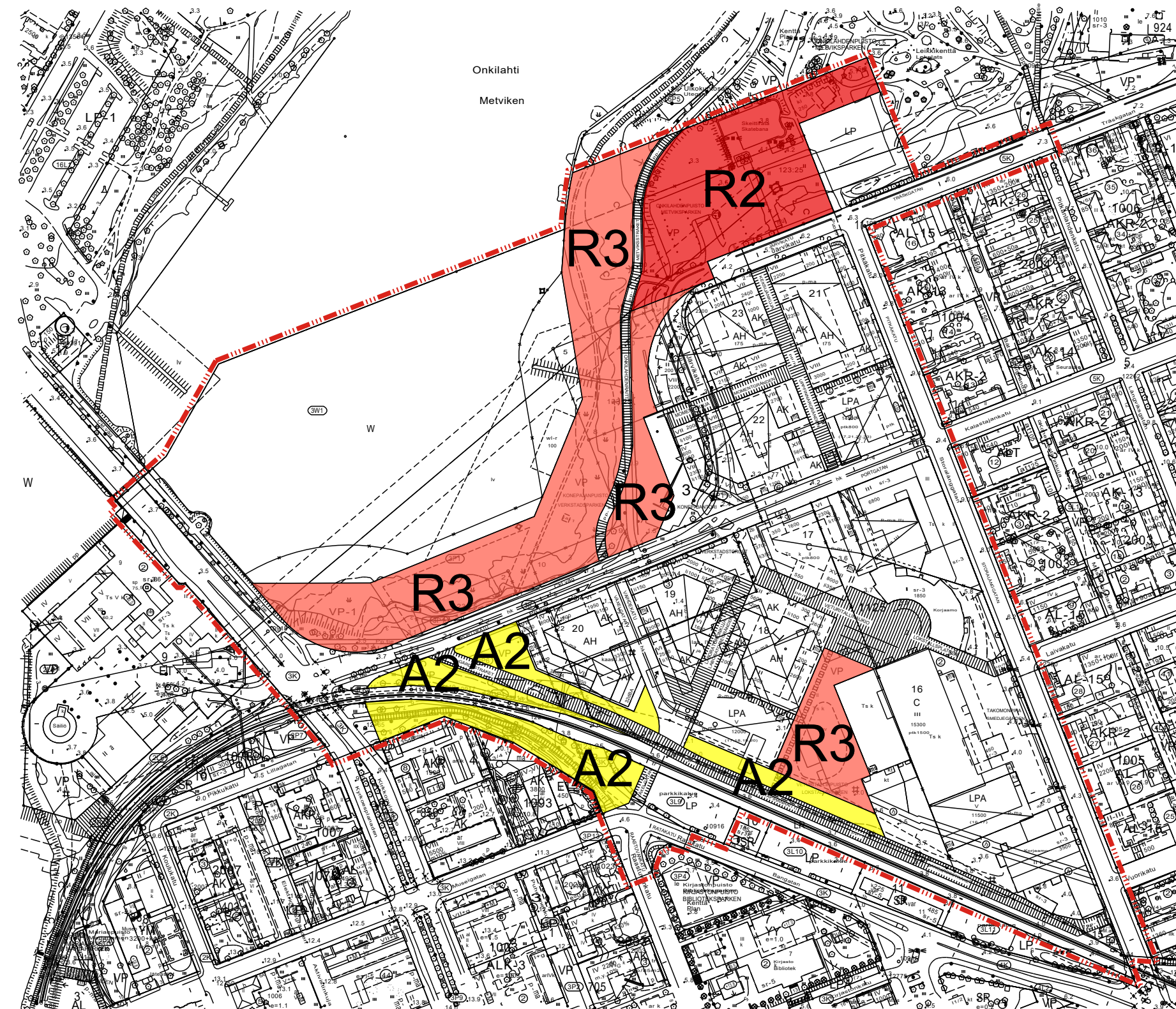
PINTA-ALAT
AREALER 2228 m²
1783 m²

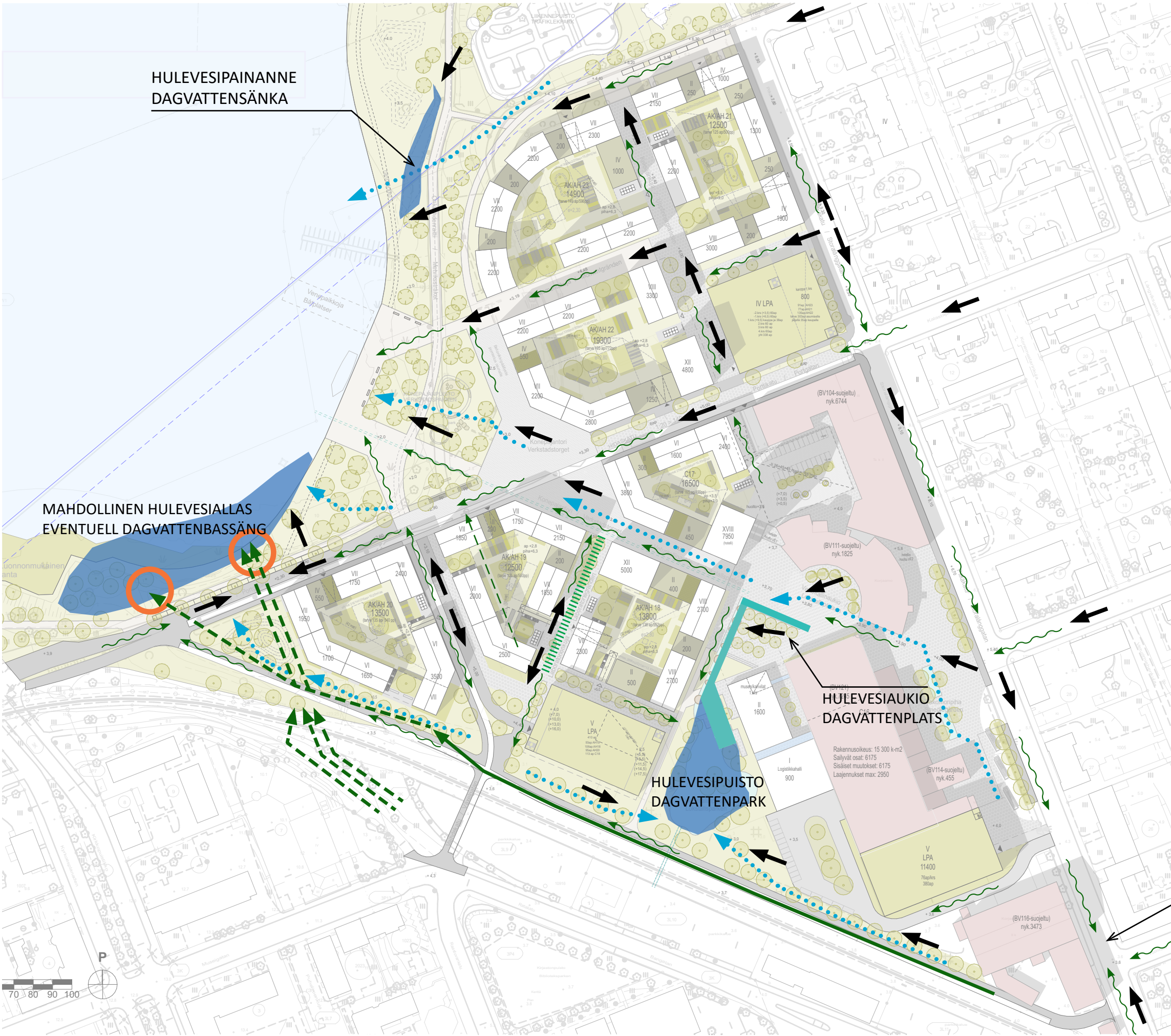
Kokonaispinta-ala
Totalareal 4605 m²
1867 m²

R3 Käyttövihrealue.
Bruksgrönområde.

PINTA-ALAT
AREALER 22256 m²
4139 m²
4426 m²

Kokonaispinta-ala
Totalareal 30821 m²





- HULEVESIVERKOSTON PÄÄLINJA, SÄILYVÄ DAGVATTENNÄTVERKETS HUVUDLINJE, BESTÅENDE
- HULEVESIVERKOSTON PÄÄLINJA, UUSI DAGVATTENNÄTVERKETS HUVUDLINJE, NY
- PINTAVALUNNAN REITTI RUTT FÖR YTVATTEN
- PINTAVALUNNAN VIRTAAUSSUUNTA RIKTNING FÖR YTVATTENFLÖDET
- TULVAREITTI ÖVERSVÄMNINGSRUTT
- URBAANI HULEVESIKANAALI TAI TULVA-ALLAS UURBAN DAGVATTENKANAL ELLER ÖVERSVÄMNINGSBASSÄNG
- HULEVESIPAINANNE TAI -ALLAS DAGVATTENSÄNKA ELLER -BASSÄNG
- SADEPUUTARHA REGNTRÄDGÅRD
- PURKUPISTE UTLOPPSPUNKT

Hulevesikaivojen kapasiteetin kasvattaminen
Förstoring av dagvattenbrunnarnas kapacitet