

V A A S A .
V A S A .

Vöråstans verkstadsområde ”VERKSTADSSTRANDEN”

RAPPORT OM VÄXELVERKAN



Detaljplan nr 1125
Vasa stad, Planläggningen 28.2.2025

INNEHÅLL

INNEHÅLL	2
1 INLEDNINGSSKEDE	4
1.1 Myndigheternas samråd i inledningsskedet	4
1.2 Inledande möte för myndigheter	5
1.3 Framläggande av programmet för deltagande och bedömning	6
1.4 Kartenkät	6
1.5 Respons i inledningsskedet	6
1.5.1 Sammanfattning av utlåtandena i inledningsskedet (PDB)	6
1.5.2 Utlåtanden i inledningsskedet (PDB) med Planläggningens bemötanden	7
1.5.2.1 Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten	7
1.5.2.2 Österbottens förbund	7
1.5.2.3 Österbottens räddningsverk	8
1.5.2.4 Museiverket	8
1.5.2.5 Österbottens museum	8
1.5.2.6 Trafikledsverket	10
1.5.2.7 Senatfastigheter	10
1.5.2.8 Suomen Erillisverkot Oy	10
1.5.2.9 Fingrid Oyj	10
1.5.2.10 Telia Finland Oyj	10
1.5.2.11 Vasa Elektriska – Fjärrvärme	11
1.5.2.12 Vasa Elnät Ab	11
1.5.2.13 Meteorologiska institutet	11
1.5.3 Sammanfattning av åsikterna i inledningsskedet (PDB)	11
1.5.4 Åsikter i inledningsskedet (PDB)	12
1.5.4.1 Invånarföreningen i centrala Vasa	12
1.5.4.2 Vasa konstförening	12
1.5.4.3 Bostadsandelslaget Framtid	13
1.5.4.4 Privatperson A	14
1.5.4.5 Privatperson B	14
1.5.4.6 Privatperson C	14
1.5.4.7 Privatperson D	15
1.5.4.8 Privatperson E	15
1.5.4.9 Privatperson F	15
1.5.4.10 Privatperson G	15
1.5.4.11 Privatperson H	16
1.5.5 Planläggningens gemensamma bemötande av alla inkomna åsikter	16
2 UTKASTSKEDE (Beredningsskede)	19
2.1 Framläggande av detaljplaneutkastet	19
2.2 Informationsmöte för allmänheten	19
2.3 Kartenkät	20
2.4 Respons i utkastskedet	21
2.4.1 Utlåtanden i utkastskedet med Planläggningens bemötanden	21
2.4.1.1 Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten	21
2.4.1.2 Österbottens förbund	24
2.4.1.3 Österbottens räddningsverk	25
2.4.1.4 Museiverket	26
2.4.1.5 Österbottens museum	26
2.4.1.6 Trafikledsverket	28
2.4.1.7 Säkerhets- och kemikalieverket Tukes	28

2.4.1.8	Suomen Erillisverkot Oy	29
2.4.1.9	Telia Finland Oy	29
2.4.1.10	Vasa Elnät Ab	29
2.4.1.11	Vasa Vatten	29
2.4.1.12	Byggnads- och miljönämnden	29
2.4.2	Åsikter i utkastskedet med Planläggningens bemötanden.....	30
2.4.2.1	Invånarföreningen i centrala Vasa 25.6.2023	31
2.4.2.2	Invånarföreningen i centrala Vasa 21.11.2023	31
2.4.2.3	Wärtsilä Oyj Abp	32
2.4.2.4	YIT	33
2.4.2.5	Asunto-osuuskunta Omakoti	34
2.4.2.6	Bostadsandelslaget Storalånggatan 7	35
2.4.2.7	Bostadsandelslaget Framtid 30.6.2023 ja 23.7.2023.....	36
2.4.2.8	Privatperson A	38
2.4.2.9	Privatperson B	39
2.4.2.10	Privatperson C	39
2.4.3	Planläggningens gemensamma bemötande av alla inkomna åsikter.	41
2.4.3.1	Bemötande: verksamhet på området	41
2.4.3.2	Bemötande: trafik.....	41
2.4.3.3	Bemötande: hög byggnadsexploatering	43
2.4.3.4	Bemötande: nybyggandets förhållande till omgivningen.....	44
3	FÖRSLAGSSKEDE	46
3.1	Framläggande av detaljplaneförslaget	46
3.2	Myndigheternas samråd i förslagsskedet	46
3.3	Respons i förslagsskedet.....	47
3.3.1	Sammanfattning av utlåtandena i förslagsskedet	47
3.3.2	Utlåtanden i förslagsskedet med Planläggningens bemötanden	47
3.3.2.1	NTM-centralen i Södra Österbotten 26.6.2024	47
3.3.2.2	Österbottens förbund 25.6.2024	49
3.3.2.3	Österbottens museum 9.8.2024	49
3.3.2.4	Vasa stad, Fastighetssektorn 9.8.2024 (förkortat)	50
3.3.2.5	Trafikledsverket 18.7.2024	53
3.3.2.6	Vasa Vatten 10.6.2024.....	53
3.3.2.7	Vasa Elektriska Ab/fjärrvärme 8.8.2024	53
3.3.2.8	Vasa Elnät Ab 7.6.2024	54
3.3.2.9	Telia Finland Oyj 10.6.2024	54
3.3.3	Sammanfattning av anmärkningarna i förslagsskedet	54
3.3.4	Anmärkningarna i förslagsskedet med Planläggningens bemötanden	55
3.3.4.1	Invånarföreningen i centrala Vasa 9.8.2024	55
3.3.4.2	Wärtsilä Finland Oyj.....	56
3.3.4.3	Bostadsandelslaget Framtid 9.8.2024	56
3.3.4.4	Privatperson A 17.7.2024.....	60
3.3.4.5	Privatperson B 7.8.2024 (Anmärkningen har lämnats in anonymt.)	60
3.3.4.6	Privatperson C 12.8.2024 (FÖRKORTAT)	61
3.3.4.7	Privatperson D 8.8.2024	63
3.3.4.8	Privatperson E 9.8.2024.....	65
4	BILAGOR	66
4.1	Utlåtande, Trafikledsverket (bara på finska).....	66
4.2	Utlåtande, Meteorologiska institutet (bara på finska).....	69
4.3	Bostadsandelslaget Framtid 9.8.2024, anmärkningen i sin helhet.....	71
4.4	Resultat av kartenkäten i inledningsskedet	80
4.5	Resultat av kartenkäten i utkastskedet.....	81

1 INLEDNINGSSKEDE

1.1 Myndigheternas samråd i inledningsskedet

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

Under samrådet i inledningsskedet togs det upp följande frågor som bör beaktas i detaljplanearbetet:

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten

- Detaljplanen bör även i fortsättningen beredas som en detaljplan med betydande konsekvenser.
- Det är skäl att i förslagsskedet ordna ett myndighetssamråd efter att utlåtandena om detaljplaneförslaget har erhållits.
- I avtalen mellan staden och markägaren bör inskrivas i vilka etapper området ska bebyggas för att ett systematiskt genomförande av området ska kunna säkerställas. Det skulle vara en alltför styv metod att bestämma om byggetapperna i detaljplanen.
- Till detaljplanebeskrivningen bör bifogas en plan för i vilka etapper området ska bebyggas.
- Förorenad mark på området bör utredas och beaktas i detaljplanen.
- Det är viktigt att utredningarna om dagvatten och förorenad mark samordnas.
- För naturskyddsenheten räcker det i detta skede att det görs en naturutredning.
- Det löper inga statliga landsvägar i närheten av området, men det finns en järnväg på området. Rutterna för specialtransporter bör beaktas vid planeringen.
- När trafikutredningar och andra utredningar utarbetas bör även de sociala konsekvenserna beaktas.
- De risker som Vasa Elektriskas anläggning medför bör beaktas i detaljplanen.

Österbottens räddningsverk

- Det är viktigt för räddningsverket att Fiskaregatan öppnas för trafik, eftersom gatuförbindelsen förkortar körtiden mot Brändö.

Säkerhets- och kemikalieverket Tukes

- Ur Tukes perspektiv är det viktigaste att utvecklandet av området delas in i etapper och att förändringen hanteras. Det har väntats länge på att Wärtsiläs industriella användning ska upphöra i Vasa centrum, eftersom den har orsakat oro med tanke på kemikaliesäkerhet. I närheten finns även Vasa Elektriskas anläggning som omfattas av Tukes tillsyn.

Trafikledsverket

- Om det i närheten av järnvägen anvisas ny verksamhet som är känslig för buller och vibrationer bör det i samband med planarbetet utarbetas utredningar om buller, vibrationer och stomljud. Dessutom bör man i fråga om en ny plankorsning och att järnvägsområdet eventuellt görs smalare beakta Trafikledsverkets tidigare kommentarer om järnvägens utrymmesbehov och om plankorsningar.

Österbottens museum

- Kulturmiljön har inventerats och värderats. De äldsta och mest värdefulla byggnaderna på området har beaktats med skyddsbezeichnungar. Inventeringen ger en bra bakgrund till planeringen.

Avslutningsvis konstaterades att planprojektet är väldigt intressant och att det säkert också kommer att väcka intresse bland stadsborna. Förmodligen kommer det att området utvecklas göra det lättare för folk att röra sig på området och även göra Metviksparken bättre tillgänglig.

1.2 Inledande möte för myndigheter

Ett inledande möte om detaljplanen ordnades 11.11.2022.

Under det inledande mötet i inledningsskedet togs upp följande frågor som bör beaktas i detaljplanearbetet:

Vasa stad, Fastighetssektorn

- Området har mycket potential.
- Frågorna kring förorenad mark spelar en viktig roll.

Vasa stad, Byggnadstillsynen

- Det är viktigt med en utredning av vindförhållandena.
- Träskgatans roll borde ses över: den kunde tjäna som tomtgata och genomfarten kunde även avbrytas.
- Det borde övervägas om kvartersområden också kunde placeras där Träskgatan löper idag.
- Diagonalerna i kvartersstrukturen ser bra ut. Den runda öppna platsen kunde gärna framträda bättre.

Vasa stad, Kommuntekniken

- Träskgatans roll undersöks i trafikutredningen. Gatan betjänar även trafiken utanför området och därför bör trafikmängderna beaktas vid planeringen.
- Bullerfrågorna bör beaktas.
- Vid planeringen bör de nuvarande höjdlägena på området beaktas.
- Så som det nu är, är nästan 90 procent av beläggningen på området ogenomtränglig. Vad gäller dagvatten blir situationen förmodligen betydligt bättre.
- De nuvarande dagvattenledningarna anges som servitut i detaljplanen eller så flyttas dem någon annanstans.
- Kommunteknikens grönområdesenhet önskar att underhållet och skötseln av områdena beaktas vid planeringen.
- För närvarande överskrider utbudet på bryggplatser i småbåtshamnar efterfrågan. Kommuntekniken förhåller sig med reservation till nya bryggor och muddringar.

Vasa stad, Idrottsservicen

- Är det möjligt att i den hall som ska bevaras placera lokaler som lämpar sig för inomhusidrott?
- Metviksstranden har utvecklats för olika idrotts- och motionsaktiviteter.

Österbottens museum

- Under myndighetssamrådet konstaterade landskapsmuseet att en kulturmiljöinventering har gjorts och kulturmiljön värderats. De äldsta och mest värdefulla byggnaderna på området har beaktats med skyddsbezeichnungar. Österbottens museum kompletterar detta enligt följande:
- Området är som helhet ingen lämplig plats för byggande på höjden, i synnerhet inte bredvid skyddade byggnader där höga byggnader kastar skuggor över Vöråstan.

- Enligt utredningen om högt byggande i Vasa centrum (2014) är Vasas stadsbild enhetlig, horisontell och urban sett från havet. Det är något som också bra beskriver Wärtsiläområdets fasad mot stranden. De horisontella fabriksbyggnaderna i rödtegel ger området en enhetlig framtoning. De byggnader som de nuvarande fabriksbyggnaderna enligt planerna ska ersättas med splittrar denna enhetliga och eleganta linje. Även det befintliga nyare byggnadsbeståndet borde tas i beaktande vid planeringen av området.

Österbottens räddningsverk

- Det är viktigt för räddningsverket att Fiskaregatan öppnas för trafik, eftersom gatuförbindelsen förkortar körtiden mot Brändö.

Vasa Vatten

- Öster om Brändö bro löper rör som är viktiga för Vasa Vatten. Ingen utfyllnad ovanpå rören.
- Under Träskgatan finns avlopp som behövs även i fortsättningen.
- Vid behov anläggs det vattenledningar under det nya avsnittet av Fiskaregatan.
- Ett dagvattenrör i riktning med järnvägen löper delvis under Wärtsiläs gamla byggnader.

Vasa Elnät Ab

- Vad gäller Vasa Elektriska börjar planeringen på sätt och vis om från början då användningsändamålet ändras.
- Det bör finnas utrymmesreservationer för transformatorer i planen.

Vasa Elektriska Ab, fjärrvärmeenheten

- Området är anslutet till fjärrvärme. Fjärrvärmens huvudlinje löper längs Träskgatan–Fiskaregatan. På området finns även fjärrvärmeledningar som ägs av Wärtsilä.
- Nya byggnader kan anslutas till nätet. Behövliga ändringsarbeten görs.
- Utmaningen är hur de byggnader som ska bevaras kan hållas varma medan en del av byggnaderna rivs. I samband med rivningen bör åtgärder i anslutning till fjärrvärme vidtas.

1.3 Framläggande av programmet för deltagande och bedömning

Det 10.10.2022 daterade programmet för deltagande och bedömning lades fram genom stadsmiljönämndens beslut för perioden **2.11–1.12.2022**. Inom utsatt tid lämnades in 11 åsikter och 13 utlåtanden om programmet.

1.4 Kartenkät

I samband med att programmet för deltagande och bedömning var framlagt genomfördes en webbaserad kartenkät (Maptionnaire). Responsen som erhöles via enkäten har sammanställts i en separat bilaga.

1.5 Respons i inledningsskedet

1.5.1 Sammanfattning av utlåtandena i inledningsskedet (PDB)

I utlåtandena i inledningsskedet togs upp följande frågor som bör beaktas i detaljplanearbetet:

- Rutter för specialtransporter

- Eventuella buller-, stomljuds- och vibrationsolägenheter från tågtrafiken
- Samordning av utredningarna om dagvatten och förorenad mark
- De risker som Vasa Elektriskas anläggning medför
- Den hantering och upplagring av farliga kemikalier som sker på området idag
- Den befintliga underjordiska infrastrukturen på området
- Indelningen av bebyggandet av området i etapper
- Eventuella havsvattenöversvämningar
- Rekreatiomsområden och landskapsstruktur
- Kulturarvet under vatten
- Det nuvarande fabriksområdets stadsbildsmässiga och arkitektoniska framtoning.
- I bakgrundsutredningen till detaljplanen har de äldsta och mest värdefulla byggnaderna på området beaktats, men också det nyare byggnadsbeståndet på området borde tas i beaktade vid planeringen.

1.5.2 Utlåtanden i inledningsskedet (PDB) med Planläggningens bemötanden

De ursprungliga utlåtandena är arkiverade som en del av detaljplanematerialet. I kapitlen nedan följer en kort sammanfattning av utlåtandena med Planläggningens eventuella bemötanden.

1.5.2.1 *Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten*

UTLÅTANDE: Vid planeringen bör rutterna för specialtransporter beaktas och dessutom även det att också andra än Wårtsilås specialtransporter kör via Tråskgatan. Det är av avgörande betydelse att utredningarna om dagvatten och förorenad mark samordnas. De risker som Vasa Elektriskas anläggning medför bör beaktas i detaljplanen. I avtalen mellan staden och markägaren borde indelningen i etapper inskrivas för att ett systematiskt genomförande av området ska kunna säkerställas. Det är en alltför styv metod att bestämma om byggetapperna i detaljplanen.

Området för detaljplanen är beläget invid Metviksstranden. Vid planeringen bör beaktas att havsvattnet kan svämma över vid högt havsvattenstånd. Meteorologiska institutet kan kontaktas för en rekommendation om den lägsta bygghöjden på området.

NTM-centralen ber att få se bakgrundsutredningarna till detaljplanen för sitt utlåtande. I detaljplanearbetet kan gamla utredningar användas i tillämpliga delar.

PLANLÄGGNINGENS BEMÖTANDE: Beaktas.

1.5.2.2 *Österbottens förbund*

Inom detaljplaneområdet gäller Österbottens landskapsplan 2040, som trädde i kraft 11.9.2020. För området gäller delgeneralplanen för Vasa centrum 2040, som godkändes av Vasa stadsfullmäktige 10.6.2019. Österbottens förbund konstaterar att detaljplanen utarbetas i enlighet med delgeneralplanen

Planområdet är centralt beläget i stadsstrukturen. Med tanke på att området utgör en del av stadskärnan anser Österbottens förbund att det är viktigt att områdets koppling och funktion i relation till de övriga stadsdelarna i stadskärnan utreds och beaktas i detaljplanen. Planområdet innefattar en del av stadsstrandens rekreatiomsområde, vilket är ett rekreatiomsområde av regional betydelse. Att integrera områdets bostadsnära grönområden

med Metviksparken och andra närbelägna grönområden kan vara ett bra sätt att göra området bättre tillgängligt och öka dess attraktionskraft.

Med tanke på den fortsatta planeringen är det viktigt att landskapsstrukturen och hur området vuxit fram genom landhöjning, muddringar och utfyllnader beskrivs. Vid den fortsatta planeringen av området bör visas hur landskapsstrukturen har beaktats i planlösningen.

Österbottens förbund har i övrigt inget att anmärka på i fråga om programmet för deltagande och bedömning för Vöråstans verkstadsområde

PLANLÄGGNINGENS BEMÖTANDE: Beaktas.

1.5.2.3 *Österbottens räddningsverk*

UTLÅTANDE: För närvarande är en verksamhetsutövare med TUKES tillstånd till hantering och upplagring av farliga kemikalier verksam på Vöråstans verkstadsområde. Räddningsverket vill påminna om att farliga kemikalier bör beaktas vid planeringen och genomförandet av Vöråstans verkstadsområde. Tillsynsmyndigheten i fråga om farliga kemikalier är TUKES.

PLANLÄGGNINGENS BEMÖTANDE: Målet för detaljplanen är att ändra områdets användningsändamål. När detaljplanen genomförs upplagras eller hanteras farliga kemikalier inte längre på området. Detaljplanen kan genomföras i full omfattning först när den nuvarande industriverksamheten har upphört på området. Vasa stad och markägaren kommer att ingå ett avtal om tidsschemat för genomförandet av området och i vilka etapper genomförandet ska ske.

1.5.2.4 *Museiverket*

UTLÅTANDE 24.11.2022: Museiverket ger ett utlåtande i ärendet endast till den del som gäller kulturarvet under vatten. I övrigt är det Österbottens museum som är sakkunnigt när det gäller kulturmiljö. Det ansvarar också för skyddet i Vasa.

Enligt Museiverket ska man i samband med beredningen av planen låta göra en arkeologisk inventering under vatten inom planändringsområdet om det i planen ska anvisas föränderlig användning för vattenområdet. Om det kan bevisas att ändringsområdena redan tidigare har muddrats, är en inventering under vatten inte behövlig.

UTLÅTANDE 27.1.2023: Vasa stad skickade ytterligare material till Museiverket 4.1.2023. Utifrån materialet konstaterar Museiverket att någon arkeologisk inventering under vatten inte behövs på området.

1.5.2.5 *Österbottens museum*

UTLÅTANDE:

Det har gjorts en kulturmiljöinventering på Wärtsiläs fabriksområde och kulturmiljön har värderats. De äldsta och mest värdefulla byggnaderna på området har beaktats med skyddsbezeichnungar. På området anvisas på ett ändamålsenligt sätt fem arkitektoniskt eller kulturhistoriskt värdefulla byggnader eller byggnader som man bör värna om.

Museet anser att området inte är någon lämplig plats för byggande på höjden. Enligt utredningen om högt byggande i Vasa centrum (2014) är Vasas stadsbild enhetlig, horisontell och urban sett från havet. Det beskriver bra även Wärtsiläområdets fasad mot Metviken. De horisontella fabriksbyggnaderna i rödtegel ger hela området en enhetlig horisontell framtoning. Planeringen av området borde utgå från det nuvarande fabriksområdets stadsbildsmässiga och arkitektoniska allmänna framtoning som också avspeglar det hur området har bebyggt och använts under historiens gång.

De byggnader som de nuvarande fabriksbyggnaderna enligt planerna ska ersättas med splittrar denna enhetliga och eleganta linje. Även det befintliga nyare byggnadsbeståndet borde tas i beaktande vid planeringen av området. De gamla produktionshallarna lämpar sig inte nödvändigtvis för boende, men det råder brist på till exempel idrottsutrymmen och andra gemensamma utrymmen i centrumet.

PLANLÄGGNINGENS BEMÖTANDE:

I Österbottens landskapsplan anvisas de kvartersområden som ska planläggas som områden för centrumfunktioner. Med områdesreserveringsbeteckningen för centrumfunktioner (C) anvisas i landskapsplanen "områden för centruminriktade service-, förvaltnings-, välfärds- och fritidsfunktioner samt boende, med tillhörande trafikområden och parker". Områdena för centrumfunktioner omfattas av följande planeringsbestämmelse: *I den mera detaljerade planeringen bör förutsättningar skapas för utveckling av ett livskraftigt och trivsamt stadscentrum med tydlig identitet och högklassig arkitektur. I förtätnings- och omvandlingsområdena 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.*

Vasa stad och Wärtsilä har ingått ett intentionsavtal om utvecklandet av området. Båda parterna eftersträvar en tätbebyggd och högklassig urban miljö i avtalet. I enlighet med avtalet undersöks i detaljplanearbetet ändringen av områdets användningsändamål. Målet för detaljplanearbetet är att utöver de skyddade byggnaderna också bevara den nyaste fabriksbyggnaden där sådan verksamhet som museet nämnde kan ordnas. Till övriga delar siktar detaljplaneutkastet på att det nyare byggnadsbeståndet ska rivas. Planläggningen anser att om markägaren och staden hade som mål att bevara fabriksbyggnaderna i stor utsträckning, skulle Österbottens museums förslag (planeringen av området borde utgå från det nuvarande fabriksområdets stadsbildsmässiga och arkitektoniska allmänna framtoning) utgöra en väldigt bra utgångspunkt för planeringen. Eftersom markägaren nu ändå strävar efter en omfattande rivning, har stadsrummet som uppstår på området planerats utifrån andra principer. Viktiga mål har varit bland annat varierande gatu- och stadsrum i liten skala samt fungerande gång- och cykelförbindelser genom området.

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. Ett av områdets landmärken är motorlaboratoriet i fabriksområdets västra del samt dess skorsten och cisterner. De bildar ett kraftigt vertikalt motiv på stadsfasaden. Landskapsmässigt hör de tydligt till det industriella landskapet invid järnvägen och havsstränderna.

Planläggningen anser att i synnerhet sett från Brändö och Vasklot tål stadsstrukturen avvikelser från Vasas i övrigt jämna höjdskala. Konsekvenserna av det byggande som föreslås

i detaljplaneutkastet för Vöråstan och därmed hela stadens siluett beskrivs i detaljplanebeskrivningen och detaljplanens illustrationsmaterial.

1.5.2.6 Trafikledsverket

Trafikledsverket förutsätter att eventuella buller-, stomljuds- och vibrationsolägenheter från tågtrafiken beaktas när områden planläggs i närheten av en järnväg. Vid buller- och vibrationsbekämpningen bör särskild uppmärksamhet fästas vid att olägenheter förebyggs när verksamheternas placering avgörs. I samband med planarbetet bör tillräckliga utredningar göras om buller- och vibrationsutbredningen och utgående från dem bör nödvändiga planbestämmelser utfärdas för bekämpning av olägenheterna.

I utlåtandet ges anvisningar och rekommendationer om hur vibrationer från järnvägstrafiken kan utredas. Utlåtandet finns som bilaga till denna rapport (endast på finska).

PLANLÄGGNINGENS BEMÖTANDE: I takt med detaljplanarbetet utarbetas det en utredning om buller och vibrationer från trafiken. Slutsatserna i rapportutkastet till utredning om buller och vibrationer från trafiken beskrivs i detaljplanebeskrivningen. Utredningsarbetet var inte ännu klart i beredningsskedet och därför kan de slutliga slutsatserna beaktas först i detaljplanens förslagsskede.

1.5.2.7 Senatfastigheter

UTLÅTANDE: Senatfastigheter meddelar sitt intresse att delta i beredningen av planprojektet i rollen som fastighetsägare.

PLANLÄGGNINGENS BEMÖTANDE: Det har förts förhandlingar mellan Senatfastigheter och Vasa stad efter inledningsskedet. Under förhandlingarna har de olika parternas mål beträffande området diskuterats. Senatfastigheter äger den långa och smala fastigheten norr om järnvägen. I delgeneralplanen för Vasa centrum planeras det en gång- och cykelled på området. För naturens mångfald och för att leden ska vara trivsam eftersträvas det även ett smalt grönområde längs leden. I detaljplaneutkastet placeras de kvartersområden för bostadsvåningshus som står närmast järnvägen delvis på mark som ägs av Senatfastigheter (på en sträcka på cirka fem meter).

1.5.2.8 Suomen Erillisverkot Oy

Den som vidtar ett byggprojekt på området ska, innan byggandet inleds, ta reda på var Suomen Erillisverkot Oy:s kablar samt andra konstruktioner finns på byggsplatsen och i närheten av den. Kablarna kan inte anges i projektplaner eller offentliga dokument.

1.5.2.9 Fingrid Oyj

Fingrid Oyj har inga kraftledningar och inte heller några andra funktioner på planområdet. Fingrid har således inget behov av att ta ställning till detaljplanens innehåll.

1.5.2.10 Telia Finland Oyj

Telia har några kablar som används inom det område som ska planläggas. Om detaljplanen orsakar flyttning av kablar, bör Telia kontaktas minst 12 veckor före flyttningsbehovet. I regel är det beställaren som bekostar flyttningen. Telia är också intresserat av att anlägga så kallade beredskapsrör i samband med att nya gator anläggs.

1.5.2.11 *Vasa Elektriska – Fjärrvärme*

En del av fjärrvärmenätverket finns på detaljplaneområdet. Fastigheterna på området är anslutna till fjärrvärme och en viktig huvudlinje i nätverket löper genom området i riktning med Träskgatan–Fiskaregatan. De interna fjärrvärmelinjerna på området är fastighetsägarens rörlinjer och den egentliga huvudanslutningen finns i den fabriksbuss som ska rivas. Fjärrvärmen till de byggnader som Planläggningen föreslår bli rivna stängs av och fjärrvärmen till de byggnader som står kvar på området bör ordnas genom att det beställs/görs ändringar i nätverket. Alla nya fastigheter kan anslutas till fjärrvärmenätet som nya kunder.

1.5.2.12 *Vasa Elnät Ab*

Vasa Elnät Ab lämnar in kartor över var det finns kablar på området för kännedom. Inget behov att yttra något ännu.

1.5.2.13 *Meteorologiska institutet*

Efter framläggandet i inledningsskedet har det av Meteorologiska institutet begärts en rekommendation om den lägsta byggnadshöjden på området, om havsvattenöversvämningar och om behovet av en utredning om en reservation för vågsvall på området som ska planläggas.

Meteorologiska institutets utlåtande av 29.3.2023 finns som bilaga till denna rapport (endast på finska). Utifrån utlåtandet anser Planläggningen att det räcker med Vasa stads Kommuntekniks allmänna rekommendation också på detta område. När planen utarbetas rekommenderar Kommuntekniken att de konstruktioner som är känsliga för fukt placeras åtminstone på nivå +2,8.

1.5.3 **Sammanfattning av åsikterna i inledningsskedet (PDB)**

I de inkomna åsikterna betonas önskemålet om att det ska hittas ny användning för de gamla byggnaderna.

Vad gäller verksamhet som ska placeras på området betonas i åsikterna önskemålet om kulturlokaler och lokaler för Vasa stads museers samlingar.

Dessutom föreslås det bland annat följande på området:

- Idrottsutrymmen
- Landsarkivet
- Små och stora lokaler för festivaler och konserter, träningslokaler
- Köpcentrum, restauranger/caféer
- Huvudpostkontor
- En internationell koncentration för studerande vid olika läroanstalter
- Mötes-, utbildnings- och seminarieplatser samt möteslokaler för föreningar
- Ett evenemangstorg invid järnvägen vid biblioteket
- Grönområden, plantskolor, vinterträdgård, behövliga parkeringsanläggningar och skyddsrum
- En tillgänglig fiskeplats vid Metviksstranden

Vad gäller eventuella nybyggnader framförs bland annat följande önskemål:

- Träbyggnader som till sin skala passar i Vöråstans trähusstadsdel

- Att den värdefulla kulturmiljön och invånarnas levnadsförhållanden i Vöråstan beaktas vid planeringen
- Småskaligt boende
- Tornhus
- Nybyggnader i gammal stil, inget rödtegel
- Ekologiskt byggande där det befintliga byggnadsbeståndet tas tillvara
- Inget hyresboende
- Bara få bostäder
- Seniorboende, i synnerhet bostadsrättsbostäder

I två åsikter (ett bostadsandelslag och en privatperson) tas det kraftigt upp invånarnas oro för mängden trafik och i synnerhet för vad som kommer att hända om Fiskaregatan öppnas för trafik.

1.5.4 Åsikter i inledningsskedet (PDB)

De ursprungliga åsikterna är arkiverade som en del av planmaterialet. I kapitlen nedan följer en kort sammanfattning av åsikterna.

1.5.4.1 *Invånarföreningen i centrala Vasa*

Wärtsiläs fabriksområde i centrala Vasa kan utvecklas till stadens viktigaste område för kultur, motion och rekreation, till ett lockande vardagsrum för både Vasabor och besökare. Vi föreslår följande:

- Musikhus för både klassisk och modern musik
- Kongresscentrum
- Konstutrymmen för både utställningar och magasinering
- Motionssal i samklang med Metviksparkens område för utomhusmotion
- Möteslokaler för föreningar
- Restauranger/caféer
- Grönområden, planteringar, plantskolor och vinterträdgård
- Endast måttlig mängd bostäder
- Behövliga parkeringsplatser och befolkningskyddsrum (vid behov under jord)

1.5.4.2 *Vasa konstförening*

Det stora och mångsidiga Wärtsiläområdet alldeles i hjärtat av staden erbjuder oändligt med möjligheter att hitta lösningar på kulturens lokalbehov i Vasa. Stadsbiblioteket alldeles invid Wärtsilä är ett av de viktigaste kulturcentrumen i staden och därmed skulle det även på industriområdet som nu blir ledigt finnas nya utrymmen och verksamhetsbetingelser för olika kulturaktiviteter tack vare de goda förbindelserna till och från området.

Vasa konstförening föreslår följande verksamhet på Wärtsiläområdet, i synnerhet i de fabriksbodar som blir lediga efter Wärtsilä:

- Samlingscentrum för konstverken och museiföremålen i stadens museer (motivering: tillräckligt med utrymme för olika funktioner samt goda förbindelser)
- Magasinutställningar med konstverk, kurser i reparation av gamla föremål, konserveringsuppvisningar och andra evenemang
- Vaasan kaupunginteatteris kulissverkstad
- Träningslokaler för ungdomsband

- Stora festival- och konsertlokaler

1.5.4.3 *Bostadsandelslaget Framtid*

Allmänt:

Bostadsandelslaget understöder utvecklandet av Vöråstans verkstadsområde till en mångsidig, intressant och högklassig stadsmiljö i mänsklig skala. Till de viktigaste utgångspunkterna för detaljplaneringen bör anses höra områdets historiska och arkitektoniska värden, anknytning till havet, betydelse som rekreationsområde samt förhållande till den omgivande stadsstrukturen, särskilt den angränsande värdefulla stadsmiljön och områdeshelheten i Vöråstan. Alla dessa är av största vikt för helhetsstruktureringen och dimensioneringen av området.

Centrala åsikter som bostadsandelslaget önskar framföra:

- Förverkliga verkstadsområdet småskaligt i trä, som en naturlig och inspirerande förlängning av Vöråstans trähusbebyggelse. Bostadsandelslaget föreslår som preciserat mål för detaljplaneändringen att de delar av verkstadsområdet som angränsar/har sin närmaste anknytning till Vöråstan, såsom hela det norra kvartersområdet mellan 1-fabriken och Träskgatan, förverkligas småskaligt i trä. I och med att de gamla fabrikshallarna på norra kvartersområdet rivs, frigörs en unik områdesdel mellan tre element: havet, Metvikens rekreationsområde och Vöråstans värdefulla stadsmiljö. Till skillnad från verkstadsområdets delar i syd/sydväst saknar kvartersområdet i norr en dimensionell anknytning till byggnation i större skala.
- Skalan för byggandet bör vara mänsklig, passa in i Vöråstans skala samt även beakta livsmiljön och trivseln för invånarna i Vöråstan. Enligt bostadsandelslaget skulle redan hus med 3–4 våningar närmast Storalånggatan vara alltför dominanta i förhållande till trähusen (vilkas skala är 1–2 våningar). Enligt bostadsandelslaget bör de byggnader som planeras närmast Storalånggatan hålla sig inom samma skala som trähusgårdarna på andra sidan gatan. På visualiseringsbilden finns tornhus i närheten i den gamla 1-fabriken invid Storalånggatan, förvånansvärt nära Vöråstans värdefulla stadsrum. Bostadsandelslaget önskar uppmärksamma Planläggningen på att en stor höjdskala i förhållande till småskaligheten hos Vöråstans trähusgårdar kan ha en negativ inverkan på trivseln, särskilt på de närmast belägna trähusgårdarna.
- Fiskaregatan bör inte öppnas i riktning mot Vöråstan. Ifall – mot förmodan – förslaget med att öppna Fiskaregatan mot Vöråstan blir av, bör detta ske så att Fiskaregatan bevarar sin karaktär och inte i praktiken omvandlas till en led för genomfartstrafik. Bostadsandelslagets största oro hänför sig öppnandet av Fiskaregatan. Fiskaregatan är i dagsläget lugnt trafikerad, vilket är en viktig utgångspunkt med tanke på såväl 1) trivseln för invånarna i de på gatunivå belägna bostadslägenheterna i trähusen invid Fiskaregatan som 2) tryggheten för invånare. Bostadsandelslaget anser att genomfartstrafiken genom området i norr fortfarande bör dirigeras runt Vöråstans rutgatunät. Nybyggnation är tekniskt överlägsen trähusbebyggelsen invid Fiskaregatan när det kommer till ljudisolering och utestängande av buller från lägenheterna. Bostadsandelslaget önskar påminna om att utöver att en detaljplan bör skapa en livsmiljö som uppfyller lagens krav på trivsel och trygghet, får man genom en detaljplan eller en ändring i detaljplanen heller inte försämra faktorer i anslutning till en trygg och trivsam miljö. Om livsmiljön för någon mindre grupp nödvändigtvis försämras för att någon funktion absolut måste placeras på någon plats, måste lösningen hursomhelst vara sådan att den så lite som möjligt försämrar livsmiljön.
- Områdets huvudsakliga gång- och cykelled från Brändö över Pappersbron, som korsar Fiskaregatan i korsningen mellan Långviksgatan och Fiskaregatan, är i aktiv

användning, särskilt under rusningstiderna före- och efter kontorstid och skoldagar. Under skoltid används leden av skolklasser som förflyttar sig till och från Metvikens rekreativområde. Rudolf Steiner-skolan med årskurserna 1–9 och tillhörande daghem för barn i åldern 0–2 år är belägen på adressen Fiskaregatan 14. Dessa är ytterligare omständigheter att beakta då det vidare utreds vilka konsekvenser det föreslagna öppnandet av Fiskaregatan har för trafiken och livsmiljön.

- Hela verkstadsområdet bör genomsyras av visuell och funktionell öppenhet. Även det norra kvartersområdet närmast Träskgatan, angränsandes till Metvikens rekreativområde och de norra kvarteren i Vöråstan, bör planeras trivsamt och lummigt. Om målet med detaljplaneringen är att staden ligger nära naturen och naturen nära staden, och att skapa förbindelser mellan den byggda stadsmiljön och grönområdena, bör även det norra kvartersområdet planeras trivsamt så att den planerade visuella och funktionella öppenheten genomsyrar även detta kvartersområde fram till Metvikens rekreativområde. I de angränsande stadsdelarna centrumet och Vöråstan främjas på motsvarande sätt en visuell och funktionell öppenhet av brandgatorna i kvarterens mitt.

1.5.4.4 *Privatperson A*

I åsikten föreslås ett samlingscentrum med ändamålsenliga magasins- och underhållsutrymmen för stadens föremål och konstsamlingar. Samlingscentrumet kan placeras i en befintlig byggnad eller i en nybyggnad.

Områdets läge är det bästa möjliga för alla slags kulturtjänster. Det gäller att inte försitta ett sådant här tillfälle!

1.5.4.5 *Privatperson B*

I åsikten föreslås att Lokstallet omvandlas till hela Vasas kulturcentrum som kunde tjäna som mötes-, utbildnings- och seminarieplats samt som lunchrestaurang. I åsikten konstateras att det finns goda parkeringsmöjligheter bredvid Lokstallet.

Hela området kunde omvandlas till ett internationellt ställe för universitetsstudierande och studerande vid andra läroanstalter. Fabrikshallarna kunde användas för detta ändamål.

1.5.4.6 *Privatperson C*

I åsikten konstateras att denna är en fantastisk möjlighet att utveckla hela kvarteret på en och samma gång. Vasa saknar

- ett tillräckligt stort utrymme för massevenemang
- olika museer/utställningar
- en ny plats för landsarkivet i Vasa
- ett musikhus i någon av hallarna
- att stadens museers magasin finns på ett ställe där också föremålen kan ställas ut
- ett kostymlager och en utställningslokal för Vasa opera
- ett huvudpostkontor som kunde placeras på området
- Sokos-varuhus
- köpcentrum (högst 50 kvadratmeter per affärslokal)
- ett evenemangstorg invid järnvägen vid biblioteket.
- Under inga omständigheter hyresbostäder

Endast den gamla fabriks hallen och kontors-/matsalsbyggnaden i ändan av Storalånggatan ska rivas. De ska ersättas med tornhus.

1.5.4.7 *Privatperson D*

I åsikten föreslås att det på området ska byggas

- enrummare på 15–25 m²
- enrummare på 32–40 m² som bostadsrättsbostäder som det finns väldigt få av i Vas
- bostadsrättsboende för seniorer, sådant finns det inte alls i Vas.

1.5.4.8 *Privatperson E*

I åsikten önskas ekologiskt byggande (exempelvis solpaneler, jordvärme, ekologiska toaletter) och småskaligt boende samt service i de befintliga byggnaderna på platsen. Som ett undantag kunde det byggas en konsertsal för stadsorkestern.

1.5.4.9 *Privatperson F*

Boende i norra delen av området, nedanför backen på Fiskaregatan, på Storalånggatan och i mitten av området invid järnvägen. Service med betoning i södra ändan.

Bort med Wärtsiläs Monteringshall på Storalånggatan (ful)

Brandgata: en brandgata åtminstone mellan Träskgatan och Fiskaregatan i områdets norra del

Husens yttre: gammaldags former på byggnader, ljusare färgtoner, inget rött tegel

Balkonger: på grund av blåsten fönster med gångjärn på balkongerna (planbestämmelse)

Bilar: underjordisk parkering och en biltvätt i anslutning till den (planbestämmelse)

Batteriladdning: för elcyklar ett brandsäkert rum för laddning av batterier (planbestämmelse)

Namnförslag:

Namn på området: Kalastajanranta, Onkiranta, Vöyrinranta, Konepajanranta, Veturipiha

Ett så här stort område kunde till och med ges två namn. Södra ändan: Veturipiha. Norra ändan: Kalastajaranta. Hela området: Vöyrinranta

Gatunamn: Fiskaregatan kunde fortsätta ända fram till Kyrkoesplanaden (inte Träskgatan).

1.5.4.10 *Privatperson G*

Den som lämnat in åsikten instämmer till alla delar i Bostadsandelslaget Framtids utlåtande, i synnerhet bostadsandelslagets största oro, nämligen det att Fiskaregatan öppnas. I åsikten konstateras att Fiskaregatan stängdes på 1960–1970-talet på grund av att invånarna tyckte att det inte passade med tung trafik på ett känsligt trähusområde.

I åsikten föreslås att trafiken ska begränsas i Vöråstan och att endast infarten till tomterna ska tillåtas på samma sätt som i Kappsäcken. Dylåka åtgärder lovades invånarna redan när den nuvarande detaljplanen för Vöråstans område utarbetades.

Enligt åsikten kan trafiken till och från verkstadsområdet dirigeras så att den kör via Kyrkoesplanaden, men även där bör det tas i beaktande att det finns tillräckligt med cykelleder. På lång sikt borde även tung trafik begränsas på Storalånggatan. I Vöråstans norra del (Tiklas-fastigheten) borde tung trafik dirigeras mot de stora vägarna, Förbindelsevägen och Smedsbyvägen, inte mot det småhusdominerade bostadsområdet.

Området tillsammans med de talrika rekreativmöjligheterna i Metviksparken ger redan nu enorma möjligheter till modernt stadsbyggande där gång- och cykeltrafik, flexibilitet och möjlighet till hållbar utveckling prioriteras. Det är möjligt att fortsätta planera en trädgårdslignande och parkliknande stadsdel från Tiklasparken till Metviksstranden som naturligt ansluter sig till det parkliknande området på havsstranden.

1.5.4.11 *Privatperson H*

I åsikten föreslås en tillgänglig fiskeplats på Metviksstranden.

1.5.5 Planläggningens gemensamma bemötande av alla inkomna åsikter

VERKSAMHET PÅ OMRÅDET

Också Planläggningen har som mål att området utvecklas till ett så mångsidigt område som möjligt. Utöver den verksamhet som togs upp i åsikterna önskar Planläggningen att det på området fås i synnerhet arbetsplatsfunktioner som bidrar till Vasas livskraft, exempelvis en företagsby med startup-företag. Wärtsilä har för egen del aktivt arbetat för att det i det gamla byggnadsbeståndet på området ska placeras verksamhet som bidrar till Vasas attraktionskraft. I planutkastet anvisas att den nyaste av de nyare fabrikshallarna, monteringshallen på Storalånggatans sida, ska bevaras. Det är möjligt att i hallen bygga olika lokaler i två våningar. I detaljplanen beräknas att byggrätten i hallen uppgår till 11 500 m² vy. Totalt finns det cirka 25 000 m² vy byggrätt i de byggnader som ska bevaras på området. Dessa lokaler har potential med tanke på den verksamhet som önskades i åsikterna. Ursprungligen hade Wärtsilä som mål att även Monteringshallen ska rivas. Därmed har företaget som ägare av marken och byggnaderna redan kompromissat med sina mål.

I intentionsavtalet som ingåtts mellan Vasa stad och Wärtsilä har Wärtsilä som sitt mål angett att det ska anvisas 110 000–130 000 m² vy ny byggrätt på de områden som Wärtsilä äger, mestadels för boende. Det anvisas emellertid mindre byggrätt i alla tre alternativ i utkastskedet.

NYBYGGANDETS SKALA OCH BYGGNADSSÄTT

Med nybyggandet eftersträvas ett intressant och varierande stadsrum. Mellan kvarteren bildas en serie av öppna platser som huvudsakligen är avsedda för cykling och gång. Om detaljplanen genomförs uppstår det ett varierande stadsrum i liten skala på området, vilket är nytt i Vasas stadsstruktur. Eftersom området är beläget invid gång- och cykeltrafikens knutpunkt och idag bildar ett hinder mellan olika stadsdelar, 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. Målet är också att öka mängden växtlighet på ett område som i dag är helt bebyggt.

I planutkastet föreslås en betydande mängd nybyggande på området, främst bostadsvåningshus. Byggandet regleras bland annat med följande detaljplanebestämmelser: *Byggnaderna ska ha sadeltak eller en variant av det. Byggnader på mindre än fyra (4) våningar kan genomföras med plant tak, om takytan genomförs som ett grönt tak som planteras eller som en takträdgård. Som huvudsakligt fasadmateriäl kan tegel, rappad yta eller trä användas. Byggnaderna i kvarteret ska tillsammans bilda en till arkitekturen mångformig helhet. Målet är en varierande stadssiluet och ett mångformigt taklandskap.*

Höjdsalkan på området följer i regel skalan i Vasa centrum. Byggnadsbeståndet i den minsta skalan finns i närheten av Storalånggatan, men det anvisas emellertid flervåningshus med fyra våningar på Storalånggatan, i korsningen av Storalånggatan och Träskgatan ett flervåningshus med fem våningar. I den sydligaste delen av området anvisas även tre tornbyggnader med 14–19 våningar. Byggandets inverkan på vindförhållandena på området och skuggeffekter har undersökts med hjälp av modelleringar. Resultaten av modelleringarna och byggandets konsekvenser för stadsbilden beskrivs i detaljplanebeskrivningen och i dess illustrationsmateriel.

TRAFIK

Under detaljplanearbetet har utarbetats en utredning om buller och vibrationer från trafiken samt en trafikutredning där detaljplaneutkastets konsekvenser för trafikmängderna utreds. Slutsatserna i utredningarna beskrivs i detaljplanebeskrivningen. Utredningarna finns i sin helhet som bilagor till detaljplanen och de kan också läsas på detaljplaneprojektets webbplats.

Invanarna i Vöråstan har i sina åsikter uttryckt oro över hur det att Fiskaregatan öppnas kommer att påverka trivselen och säkerheten inom bostadsområdet. Planläggningen vill betona att man med hjälp av nya trafikförbindelser eller förbindelser som öppnas på nytt främst vill utveckla nätverket av gång- och cykelleder.

Ett av de viktigaste målen för trafikutredningen var att ta reda på hur detaljplanen påverkar trafikmängderna och i vilken riktning trafiken kör. Därtill var målet att utreda vilken nätverkslösning som skulle ge upphov till så lite trafik som möjligt inom det interna gatunätet i Vöråstan. Slutsatsen i utredningen är att mängden trafik som till följd av detaljplanen riktas 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 infartstrafiken till och utfartstrafiken från området. Den trafik som detaljplanen ger upphov till riktar sig mot olika väderstreck från planeringsområdet och därför förblir 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 Storalånggatans sida. Enligt utredningen ökar även trafikmängderna i Träskgatans norra del.

I trafikutredningen ingår en trafikmodell med 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.

I utredningen konstaterades att det var lågfartsgatan anläggs har betydande konsekvenser både inom området och i större utsträckning även för de angränsande stadsdelarna. Alternativ 1, där det nya avsnitt av Fiskaregatan som ska öppnas anläggs som lågfartsgata, konstaterades vara det bästa alternativet både med tanke på Vöråstan och även med tanke på stadsdelarna däromkring. I detta alternativ liknar situationen nuläget. Förbifartstrafiken genom området kör längs Träskgatan. På samma sätt kör den trafik som den nya markanvändningen ger upphov till österut från området längs Träskgatan. Trafiken som ökar i takt med den nya användningen fördelas över gatunätet på samma sätt som i nuläget. För Fiskaregatans del är trafikökningen måttlig, mängden trafik ökar från nuvarande cirka 950 fordon/dygn till 1 100 fordon/dygn (ökning cirka 16 procent). På Träskgatan ökar mängden trafik med den nya användningen från nuvarande cirka 3 900 fordon/dygn till 4 900 fordon/dygn (ökning cirka 26 procent).

I alternativ 2 (endast Träskgatan anläggs som lågfartsgata) flyttar trafiken till Fiskaregatan, vilket skulle försämra situationen i betydlig grad med tanke på Vöråstan.

I alternativ 3 (både Träskgatan och Fiskaregatan anläggs som lågfartsgator) skulle trafikflyttningarna ha mera omfattande konsekvenser. I denna situation skulle förbifartstrafiken genom området förmodligen flytta till alternativa rutter och försämra bland annat boendeförhållandena i Brändö. Därför valdes alternativ 3 inte 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 ytterligare.

Utredningen om buller och vibrationer från trafiken gjordes på ett exceptionellt stort område som omfattar hela Vöråstan mellan Storalånggatan och Vöråstan. I slutsatserna i utredningen konstateras att bullersituationen knappast ändras öster om planområdet (området mellan Vöråstan och Storalånggatan) 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 modelleringarna i trafikutredningen och utredningen om trafikbuller har sådana alternativ inte undersökts där trafiken inom det interna gatunätet i Vöråstan (Fiskaregatan, Skeppsgatan, Långviksgatan) begränsas. Det beror på att man med trafikmodelleringarna inte ville ge en realistiskt positiv bild av 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 trafikarrangemang inom det gamla rutplansområdet.

2 UTKASTSKEDE (Beredningsskede)

2.1 Framläggande av detaljplaneutkastet

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. Det lämnades in tio (10) åsikter och 12 förhandsutlåtanden om detaljplaneutkastet och det 17.5.2023 daterade programmet för deltagande och bedömning.

2.2 Informationsmöte för allmänheten

Informationsmötet för allmänheten i utkastskedet ordnades i Vasa huvudbiblioteks Dramasal 6.6.2023 kl. 17.30–20.00. Mötet lockade cirka 30 deltagare. Många av deltagarna var intresserade av utvecklingen av området överlag. En mindre andel av deltagarna än vanligt kom från områdena i närheten av detaljplaneområdet.

Under mötet fördes en livlig och mångsidig diskussion om hur området borde utvecklas och många motiverade åsikter fördes fram. Som vanligt hade deltagarna ett antal olika åsikter om samma fråga, men de kom också med nyttig information om förhållandena på området och områdets historia.

Nedan presenteras några av temana som togs upp under mötet:

Verksamhet på området

- Det ansågs vara en bra lösning att området inte planeras som ett renodlat bostadsområde utan som ett område med blandande användningsändamål.
- De byggnader som ska bevaras är föremål för många förväntningar.
- Det är bra att möjligheterna till företagande har beaktats.
- Kulturen ska tas i beaktande. Området skulle vara en lämplig placeringsplats för ett musikhus.
- På området önskas olika evenemang.
- Kunde skyddsrummen användas som idrottslokaler på samma sätt som i Orrnäs?

Byggnade på höjden

- En del av deltagarna i mötet för allmänheten tyckte att det är bra att det också byggs på höjden på området. Det efterlystes även flera "wow"-element (objekt med en exceptionellt fin/synlig arkitektur). En del tyckte att det har anvisats för höga byggnader på området och att för höga byggnader genererar en otrivsam miljö. En del tyckte att det är orealistiskt med tornhus i en stad av Vasas storlek.

Byggnade/kvarters- och gatustruktur med sedvanlig höjd

- Det ansågs vara en bra lösning med en mångsidig miljö.
- Responsen på lösningen för kvarters- och gatustrukturen var positiv.
- Det konstaterades emellertid också att området inte blir en del av centrumet eftersom dess struktur inte följer rutplanen i centrumet.
- På townhouse erhöles både positiv och negativ respons.

Trafik och parkering

- Det begärdes motiveringar till varför Rådhusgatan inte förlängs till området i enlighet med generalplanen.

- Responsen på att förhållandena för cykling och gång utvecklas var positiv.
- Eventuell persontrafik längs järnvägen till Vasklot borde beaktas redan i denna detaljplan.
- Invånare i Vöråstan gav respons på trafikmängderna på Storalånggatan.
- Affärslokaler på gatunivå: är lokalerna tillgängliga och hur kan de nås?
- Innergårdarna i bostadskvarteren består enbart av däcksgårdar. Det skulle vara bättre om parkeringen skedde i separata parkeringshus för att det på gårdarna skulle kunna fås mera gårdsutrymme med markkontakt.
- Det påminnes också om hur viktigt det är med cykelparkering – antalet elcyklar kommer att öka kraftigt i framtiden.

Stranden

- Det önskades en så naturlig strand som möjligt.
- Om det måste placeras byggande på stranden, borde området reserveras för offentligt byggande på samma sätt som strandzonen i Vasa i övrigt.
- Det önskades flytande byggande med service.
- Det önskades bryggor för kanoter eller små båtar.

Namn

- Det svenska namnet på hela området, Verkstadsstranden, upplevs vara svårt att uttala.
- Som alternativ föreslogs namnet "Wärtsilästranden".

Övrigt

- För vem planeras bostäderna?
- Det önskades en bedömning av de sociala konsekvenserna.
- Solpaneler kunde beaktas i planbestämmelserna.
- Det påpekades om frågor som gällde bebyggbarheten av och den tidigare avstjälpningsverksamheten på området.
- En del av deltagarna i mötet för allmänheten var intresserade av att flytta till området.

2.3 Kartenkät

I samband med att utkastet till detaljplan var framlagt genomfördes en webbaserad kartenkät (Maptionnaire). Responsen som erhöles via enkäten har sammanställts i en separat bilaga.

Kartenkäten i utkastskedet besvarades av väldigt få personer. Enkäten gav inte tillräckligt med data och därför har det varit omöjligt att utifrån enkäten dra några slutsatser om den allmänna inställningen till detaljplaneutkastet. Planläggningen har analyserat svaren på kartenkäten som enskilda åsikter om planutkastet.

2.4 Respons i utkastskedet

2.4.1 Utlåtanden i utkastskedet med Planläggningens bemötanden

De ursprungliga utlåtandena är arkiverade som en del av detaljplanematerialet. I kapitlen nedan följer en kort sammanfattning av utlåtandena med Planläggningens eventuella bemötanden.

2.4.1.1 *Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten*

Trafikmiljö

I planutkastet anvisas plankorsningarna inom gatunätet med beteckningen "ungefärligt läge för in- och utfart", som används för att anvisa in- och utfarter till och från LT-områden. Därmed är beteckningen vilseledande.

Planläggningens bemötande: Korrigeras.

Enheten för naturskydd

Grönområdesförbindelsen på stranden kunde utvecklas. Dessutom bör inomhusutrymmena i de byggnader som ska rivas kontrolleras för fladdermössens daggömmor.

Planläggningens bemötande: Beaktas. I planbeskrivningen nämns kontrollen för fladdermössens daggömmor. Planläggningen anser att kontrollen av daggömmor eller andra detaljer kring rivning, byggande och användning inte behöver regleras med detaljplanebestämmelser.

Tillsyn över miljötillstånd

Väster om planområdet (Kyrkoesplanaden 0) ligger Vasa Elektriskas kraftverk vid Brändö bro. Det fungerar som en topp- och reservanläggning. Vasa Elektriska har förbundit sig att begränsa drifttiden för de Witermo-pannor som är i drift till högst 500 timmar per år och enhet. Kraftverket är i drift bara tidvis och kan vara ur bruk till och med länge. Pannorna används emellertid vid behov till exempel vid hård köld. Detta kan i och för sig påverka bullersituationen på området. I och med att pannorna är i drift bara sällan, kan de orsaka en oväntad bullerkälla inom bostadsområdet som ska planläggas.

Planläggningens bemötande: Vasa Elektriskas kraftverk vid Brändö bro beaktas när detaljplanens konsekvenser bedöms. Enligt Vasa Elektriska medför Witermo-pannorna inga bullerolägenheter utanför kraftverkets tomt. Driften av pannorna underskrider den genomsnittliga bullernivå på 45 dB som tillåts på gårdarna nattetid. Det finns redan nu bostadsbyggnader nära kraftverket. Några av dem ligger mycket närmare kraftverket än de närmaste bostadsbyggnader som planeras på Vöråstans verkstadsområde. Vasa stads Planläggning eller miljöavdelning har inte fått kännedom om att kraftverket skulle ha orsakat de nuvarande grannarnas bullerolägenheter.

Vattentjänster

Frågan om dagvatten har utretts grundligt. Hantering av dagvatten har planerats på ett förtjänstfullt sätt och med många mål i syfte att åstadkomma en lummig och trivsamt miljö.

I planbestämmelserna ingår inga dimensioneringskrav vad gäller fördröjning av dagvatten, även om det som fördröjningskrav för kvarteren i dagvattenutredningen föreslås 1 m³ vatten per 100 m² ogenomsläpplig yta. Om den grönfaktor som tillämpas på området inte omfattar något dimensioneringskrav gällande fördröjning av dagvatten, rekommenderas det att man i planbestämmelserna använder dimensioneringskravet i dagvattenutredningen.

Hantering av dagvatten bör också granskas utifrån en nederbörd som uppträder med sannolikheten 1/100. Det ska planeras tillräckliga översvämningstråk eller behövliga översvämningstillfällen som inte orsakar olägenheter. Konstruktionerna för fördröjning av dagvatten ska inte placeras under grundvattennivån.

Planläggningens bemötande: Den grönfaktormetod som Vasa stad använder omfattar ingen faktor för dagvatten. Detaljplanebestämmelserna om dagvatten har preciserats. Bestämmelserna har utökats med den i dagvattenutredningen föreslagna bestämmelsen om fördröjningsvolym.

I regel dimensioneras dagvattennätverken för situationen 1/5a respektive 1/3a. Efter utkastskedet har det gjorts en separat granskning av översvämningstråk. 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 höjdvärd som föreslås i den preliminära översiktsplanen för trafik är huvudsakligen lämplig med tanke på översvämningshantering. Då kan översvämningvatten ledas kontrollerat till havet längs markytan. Översvämningstråken planeras närmare i samband med den fortsatta planeringen.

Det har gjorts ändringar i kvartersstrukturen efter utarbetandet av dagvattenutredningen och granskningen av översvämningstråk. 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 översvämningstråk inte behöver uppdateras till följd av ändringarna.

Kulturmiljö och byggnadsskydd

När det gäller eventuella utfyllnader och muddringar bör det närmare utredas i vilket skick sedimentet i Metviken är och var det eventuellt finns flygbomber från kriget, samt, alltefter muddringens omfattning, begära ett utlåtande om kulturarvet under vatten av Museiverket.

I närheten av projektområdet finns flera byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY), såsom Vasa järnvägsstation, Vasa stads esplanader och brandgator samt även Vasa Gamla begravningsplats, som ligger något sydost om området. RKY-områdena ska beaktas vid planeringen även så att deras särdrag eller värden inte drabbas. Byggnadsytorna bör preciseras i förslagsskedet så att det inte finns motstridigheter i planen. Till exempel i kvarter 17 finns på plankartan en områdesgräns P-1 (monteringshall), som löper genom en skyddad byggnad (sr-3) i alla tre alternativ.

Planläggningens bemötande:

Också den gällande detaljplanen möjliggör utfyllnader på planområdet. Planläggningen anser att det under detaljplanearbetet inte behövs några ytterligare utredningar vad gäller eventuella utfyllnader. Det i vilket skick sedimentet i Metviken är och var eventuella flygbomber från kriget finns utreds när ett tillstånd enligt vattenlagen söks.

Museiverket har i början av detaljplaneprocessen konstaterat att det inte behövs någon arkeologisk inventering under vatten. Se Rapport om växelverkan: rubrik 1.5.2.4 Museiverket

Planläggningen anser att detaljplaneändringen inte har sådana konsekvenser som skulle hota värdet på de närliggande byggda kulturmiljöerna av riksintresse. Mer information om detta finns under 5.3.8. Konsekvenser för byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY) i detaljplanebeskrivningen.

Motstridigheterna i byggnadsytorna har kontrollerats och specificerats vid behov.

Detaljplaneutkast

Utkasten till detaljplan skiljer sig från varandra bland annat vad gäller parkering. NTM-centralen anser att alternativ 2 är det landskapsmässigt bättre alternativet med tanke på placering av LP-området. Det att LP-området placeras inom ett landskapsmässigt värdefullt område på Träskgatan är enligt NTM-centralen inte någon bra lösning. LP-området borde hellre placeras på någon plats som är sekundär med tanke på landskapet. NTM-centralen uppmanar Planläggningen att fundera på om en naturlig plats för LP-området kunde vara exempelvis under kraftledningen. Genomförandet av LP-området bör regleras med i planen bland annat i fråga om planteringar.

I alla alternativ anvisas två kvartersområden för centrumfunktioner (C-kvarter) norr om Lokstallet vid mitten av området. I dessa placeras höga byggnader. Vad gäller dessa kvarter är alternativen identiska. NTM-centralen anser att det skulle ha varit bra med olika alternativ för placeringen av höga byggnader. NTM-centralen uppmanar att fundera på om byggnaderna längs gatan i kvarter 19 i fråga om höjden och materialen bättre borde anpassas till trähusområdet i Vöråstan. Alla alternativ skiljer sig från den gällande generalplanen och även från detaljplanen genom att Rådhusgatan inte fortsätter till Träskgatan i de framlagda alternativen. I alternativen 1 och 2 fortsätter Rådhusgatan visuellt ända till stranden, men i alternativ 3 avbryts den visuella förbindelsen på Rådhusgatan. NTM-centralen uppmanar att överväga en trafiklösning enligt generalplanen. Den skulle fördela trafiken jämnare över gatunätet och därmed också minska sådana bullerolägenheter i kvarteren öster om Storalånggatan som inte kan minskas med byggnadsbestämmelserna i planen.

Planläggningens bemötande:

LP-området som anvisas vid Träskgatan: efter utkastskedet har det aktuella parkeringsområdet helt strukits i planen.

Byggande på Storalånggatan: Det är karakteristiskt för Vasa centrum och Vöråstan att skalor och stilar varierar. De nybyggnader som detaljplanen möjliggör kan passas in i omgivningen, även om byggnadernas höjder inte följer höjderna inom bostadsområdet där bredvid. Efter utkastskedet har antalet våningar i byggnaderna längs Storalånggatan ändrats så att ingen av de byggnader som gränsar till Storalånggatan har flera än fyra våningar. Kvalitetsbestämmelserna i detaljplanen har setts över. Planlösningen har emellertid också ändrats efter utkastskedet så att det i planen har lagts till ett parkeringshus som inte fanns i utkastet. 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 placerades i ett parkeringshus möjliggjordes områden som lämnas som planteringsgrund på kvartersgårdarna. På dessa områden kan planteras stora träd som inte behöver fällas ens när däcksgården i kvarteret måste repareras. Lösningen möjliggör en mångsidig växtlighet och kolbindning på området samt underlättar hanteringen av dagvatten. I detaljplanebestämmelserna finns föreskrifter om hur parkeringsanläggningen ska anpassas till omgivningen.

Efter utkastskedet har en mera omfattande trafikutredning gjorts upp. I den modellerades olika trafikmässiga lösningar. Skillnaderna mellan de alternativa lösningarna var så små att man kunde komma fram till den slutgiltiga trafikmässiga lösningen utifrån målen för markanvändningen. I utredningen rekommenderas att Vasa stad i sådana trafiknätsplaner som gäller större områden än planområdet (t.ex. trafiksystemplanen för centrum) ska ta ställning till den eftersträvade nätverkshierarkin, eftersom det nuvarande nätverket delvis är ostrukturerat med tanke på biltrafiken i synnerhet i och intill centrumet. För planområdet innebär detta att det via området som ska planläggas inte borde dirigeras sådan genomfartstrafik som inte anknyter till området som ska planläggas eller till dess närmiljö.

Den trafikmässiga lösningen för området genomgick en fullständig omvärdering. Detta resulterade i att gång och cykling fick en allt större roll på området medan biltrafikens roll minskades. På stranden är målsättningen en helt bilfri miljö. Med detta eftersträvas en smidigare och säkrare miljö för gång och cykling. Strandområdets rekreativvärde och hela områdets attraktionskraft ökar.

Övergång över Rådhusgatan: I trafikutredningen i förslagsskedet undersöktes även alternativ 3, där det i enlighet med generalplanen öppnas en ny förbindelse för biltrafik över järnvägen vid Rådhusgatan. Av de undersökta alternativen var ALT3 det enda alternativet där belastningen minskar avsevärt i södra delen, vilket gör att anslutningen mellan Storalånggatan och Bangatan fungerar bättre. Detta alternativ är emellertid det som mest ökar mängden trafik på följande gator eller gatuavsnitt: norra delen av Storalånggatan, Vörågatan (mellan Skeppsgatan och Berggatan) och Metviksgatan. Av dessa har i synnerhet de två sistnämnda bedömts vara känsliga ställen där ökad biltrafik är särskilt skadlig. Det konstaterades att förbindelsen skulle utgöra en lockande rutt från de norra stadsdelarna via Brändö till centrum. Detta skulle öka mängden oönskad genomfartstrafik förutom inom området som planeras också i Brändö.

Områdesanvändning

Programmet för deltagande och bedömning samt planbeskrivningen bör kompletteras till den del de gäller Österbottens landskapsplan 2050, som är under beredning, och vid behov bör de markanvändningsmål som anges i landskapsplanen beaktas. Det kan vara ändamålsenligt att i detaljplanen reglera placeringen av eventuella solpaneler på byggnader.

Planläggningens bemötande: Beaktas.

NTM-centralen förbehåller sig möjligheten att ge ett utlåtande i planens beredningsskeden. För ett utlåtande ska man till NTM-centralen lämna in de dokument som gäller detaljplaneprojektet och hur det framskrider, inklusive alla utredningar som görs i samband med projektet. Gamla utredningar kan användas i tillämpliga delar. I det här skedet har NTM-centralen inte något annat att anmärka på i fråga om projektet.

2.4.1.2 Österbottens förbund

Detaljplanen omfattas av Österbottens landskapsplan 2040, som trädde i kraft 11.9.2020. För området gäller delgeneralplanen för Vasa centrum 2040, där området anvisas som utredningsområde. Eftersom områdets framtida användning inte fastställs i delgeneralplanen bör målsättningarna i Österbottens landskapsplan beaktas.

Planområdet innefattar en del av stadsstrandens rekreativområde, som utgör ett rekreativområde av regional betydelse. Utöver beteckningen område för centrumfunktioner (C) i landskapsplanen borde det också redogöras för beteckningen

rekreationsområde (V) i planbeskrivningen. I den fortsatta processen skulle det vara bra att beskriva på vilket sätt den valda planlösningen genomför landskapsplanen.

Av de alternativa detaljplanlösningarna anser Österbottens förbund att alternativ 2 bäst är i linje med beteckningen rekreationsområde i landskapsplanen, vilken omfattar såväl land- som vattenområdet. Enligt byggbestämmelsen för rekreationsområdet är det tillåtet att på området uppföra byggnader som möjliggör förverkligandet av rekreations- och naturturismsservice. Med tanke på tillgänglighet skulle det också vara viktigt att beakta parkeringsbehovet för dem som besöker rekreationsområdet. Det framgår inte av plankartan vem LP-områdena invid Träskgatan och Bangatan betjänar.

Österbottens förbund har i övrigt inget att påpeka i fråga om detaljplaneutkastet.

Planläggningens bemötande: Detaljplanebeskrivningen har kompletterats till de del den gäller den gällande landskapsplanen och den landskapsplan som är under beredning.

Inget av de utkastalternativ som var framlagda valdes ut till förslagsskedet. Målet för planeringen har ända från början varit att utveckla hållbara färdstätt, men efter utkastskedet betonades deras roll i planeringen ytterligare. I planen i förslagsskedet är målet en så fungerande, trygg och trivsamt strand som möjligt för såväl gång- och cykeltrafik som för rekreationsanvändning.

Vad gäller strandområdet var den viktigaste ändringen att biltrafik inte längre tillåts vid den så kallade Träskgatans kurva. Där gatuområdet ströks placerades ett kvartersområde för bostadsvåringshus. Gränsen mellan kvartersområdet ovanpå Träskgatans kurva och parken löper nästan exakt vid samma ställe som parkområdets gräns i ALT2 i utkastskedet, vilket enligt Österbottens förbund bäst motsvarar beteckningen rekreationsområde i landskapsplanen.

I samband med ändringarna ströks det område för allmän parkering som planerades vid Träskgatan söder om Metviken helt i planen. Ändringen är i linje med målen för hållbara färdstätt. Även NTM-centralen konstaterade i sitt utlåtande i utkastskedet att det inte är någon bra lösning att placera ett parkeringsområde på den landskapsmässigt värdefulla platsen vid Träskgatan. Metviksparken blir emellertid inte utan parkeringsområden. Parkeringsfältet norr om Träskgatan bevaras oförändrat. Också parkeringsområdet vid Metviksgatan på andra sidan viken bevaras. Dessutom gör den nuvarande detaljplanen det möjligt att utvidga parkeringsområdet. Vid behov kan det reserveras parkeringsplatser för rörelsehindrade längs gatorna och på de allmänna parkeringsområdena inom området.

2.4.1.3 Österbottens räddningsverk

Enligt de allmänna bestämmelserna i utkastet kommer det inom detaljplaneområdet att finnas innergårdar med växtlighet, eventuella "gröna tak" samt fasader med klätterväxter. Räddningsverket vill påminna om att man ska fördröja spridning av bränder och att risken för spridning av bränder bör beaktas vid den fortsatta bearbetningen av detaljplanen. Enligt räddningsverkets uppgifter finns det undersökningar om och tekniska lösningar för hur risken för spridning av bränder på så kallade gröna tak och fasader kan åtgärdas. Räddningsverket föreslår att de allmänna bestämmelserna ska utökas med en bestämmelse om att risken för spridning av bränder ska tas i beaktande.

Räddningsverket har deltagit i detaljplanearbetet i ett tidigt skede och gått igenom bland annat utgångarna och reservutgångarna med planläggningsavdelningen. Räddningsverket vill påminna om att byggnaderna ska planeras så att de är brandsäkra och har säkra räddningsvägar.

Det nya gatuavsnittet som fått namnet Portgatan har planerats som lågfartsgata där det med hjälp av konstruktioner, beläggningsmaterial och växtlighet eftersträvas lägre körhastigheter. Räddningsverket önskar att vägavsnittet planeras så att det är lättillgängligt för räddningsverkets tunga fordon och akutsjukvårdsenheter. När gatuförbindelsen öppnas för allmän trafik, förkortar det räddningsverkets utryckningstid mot Brändö. Idag har räddningsverket problem med att nå ut till vissa ställen i Brändö inom utsatt tid. Detta har tagits upp vid beredningen av detaljplanarbetet. Räddningsverket deltar gärna i planeringen av gatuförbindelsen.

Planläggningens bemötande: Beaktas. I de allmänna bestämmelserna beaktas emellertid inte gröna tak eller bestämmelsen om plantering av klätterväxter på fasaderna. Planläggningen anser att det i bygglovsskedet säkerställs att elementen i fråga är brandsäkra.

2.4.1.4 **Museiverket**

Museiverket meddelar att utlåtandet i det aktuella ärendet ges av Österbottens museum.

2.4.1.5 **Österbottens museum**

Museet har tidigare föreslagit att det nuvarande industriområdets relativt låga, horisontella profil också ska bevaras i framtiden. De enskilda skorstenarna och andra tekniska anordningar splittrar den horisontella profilen på ett intressant sätt men kan under inga omständigheter jämföras med tornhus i 14–19 våningar! Höga torn inom kvartersområdet C står i skarp kontrast till lokstallet och 1-fabriken, som skyddas i detaljplanen. Höga torn skuggar både de skyddade byggnaderna och tidvis även Vöråstans värdefulla trähusstadsdel.

I utredningen om högt byggande har de med tanke på stadsbilden mest känsliga ställena identifierats. På dessa platser borde höga byggnader inte placeras. Sådana platser är kanterna av det öppna stadsrummet (torgen och strandzonen) samt byggda kulturmiljöer av riksintresse. Museet anser att det mest centralt belägna kvarteret inom verkstadsområdet i Vöråstan inte är någon lämplig plats för byggande på höjden.

AK-kvarteren ger ett slutet och någorlunda trångt intryck. Förhoppningsvis mjukar innergårdarna som ska fördes med planteringar upp detta intryck. Längs Storalånggatan mot Vöråstan har lågt byggande rekommenderats. Trots det har det också placerats byggnader med 4–5 våningar längs gatan i kvarter 19. Byggnadernas höjder får åtminstone inte överskrida höjden på 1-fabriken.

För de äldsta och kulturhistoriskt mest värdefulla byggnaderna på området anvisas i planutkastet de adekvata skyddsbezeichnungar och skyddsbestämmelser som man kommit överens om. Museet önskar dessutom att det för en del av de nyare, arkitektoniskt högklassiga industribyggnaderna på området kan anvisas ett nytt användningsändamål och att de kan bevaras som en del av den nya stadsdelen.

I kvarter 17 ger byggnadsytorna för monteringshallen och smedjan ett motstridigt och svårtolkat intryck.

Ur museets perspektiv ter sig alla tre utkastalternativ tämligen lika. Alternativ 3 möjliggör byggande av en betydligt större parkeringsanläggning i anslutning till P-1 Monteringshallen. Det framgår inte av planbeskrivningen hur detta i praktiken skulle genomföras. Är avsikten att en del av Monteringshallen tas i parkeringsbruk? Det råder skriande brist på förnuftiga och tillräckligt stora inomhusutrymmen för idrott och motion i Vasa centrum. Därför borde Monteringshallen reserveras för det ändamålet.

Om det på området planeras utfyllnader eller muddringar ska man av Museiverket begära ett utlåtande om kulturarvet under vatten.

Planläggningens bemötande:

I Österbottens museums utlåtande konstateras följande: "De enskilda skorstenarna och andra tekniska anordningar splittrar den horisontella profilen på ett intressant sätt men kan under inga omständigheter jämföras med tornhus i 14–19 våningar!"

Motiveringarna i planbeskrivningen har inte gällt enskilda element utan en större industriell helhet, till exempel så här: "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 byggande på höjden och dess inverknings på siluetten är ringa."

Planbeskrivningen har kompletterats i fråga om följande rubriker:

- *Utredning om högt byggande i Vasa*
- *Konsekvenser för den byggda miljön*
- *Konsekvenser för byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY)*

Önskan är att i detaljplanläggningskedet möjliggöra att de industribyggnader som bevaras kan användas för olika ändamål (med undantag av boende) så flexibelt som möjligt. De kan bland annat användas som idrotts- och motionslokaler.

Museet har konstaterat i sina utlåtanden att det nyare byggnadsbeståndet på området bättre borde beaktas i planeringen. Enligt Planläggningen uppfyller detaljplanen kraven på detaljplanens innehåll enligt 54 § i markanvändnings- och bygglagen, också kravet på att den byggda miljön ska värnas. I detaljplanen skyddas de fem byggnader på området för vilka det i kulturmiljöutredningen rekommenderas en skyddsbeteckning. I kulturmiljöutredningen konstateras följande: Utifrån inventeringen rekommenderas det inga skyddsbestämmelser för de nyare delarna av fabriksbyggnaderna, även om en del av dem har både byggnadshistoriska/arkitektoniska och stadsbildsmässiga värden. Det finns även fördärvade byggnadsdelar i byggnaderna och dessa begränsar den framtida användningen.

Därutöver eftersträvas bevarande av en stor fabrikshall som saknar skyddsvärden. Upp till 45 procent av marken som ägs av Wärtsilä reserveras i detaljplaneförslaget för byggnader som ska skyddas och bevaras samt för Lokstallsplatsen och Lokstallsparken. Planläggningen anser att det skulle vara orimligt att kräva att de nuvarande byggnaderna ska bevaras i ännu större utsträckning. Wärtsiläs och Vasa stads gemensamma mål för planändringen är att omvandla området från industriområde till ett tätt bebyggt urbant område där även boende placeras. Wärtsilä har som markägare satt upp som mål att det på den mark som Wärtsilä äger ska planläggas 110 000–130 000 m² vy byggrätt för boende. Målet nås inte med denna detaljplan, utan mängden byggrätt blir betydligt mindre. De kvartersområden som ska planläggas anvisas i Österbottens landskapsplan som områden för centrumfunktioner (c). I planbestämmelsen som gäller dessa konstateras följande: I förtätnings- och omvandlingsområdena ska en hög exploateringsgrad eftersträvas med hänsyn till platsens karaktär, stadsbild samt kulturmiljö- och naturvärden.

Museiverket har i början av detaljplaneprocessen konstaterat att det inte behövs någon arkeologisk inventering under vatten. Se Rapport om växelverkan: rubriken 1.5.2.4 Museiverket.

2.4.1.6 Trafikledsverket

Trafikledsverket förutsätter att eventuella buller-, stömljuds- och vibrationsolägenheter från tågtrafiken beaktas när områden planläggs i närheten av en järnväg. Vid buller- och vibrationsbekämpningen bör särskild uppmärksamhet fästas vid förebyggandet av olägenheter när verksamheternas placering avgörs. I samband med planarbetet bör det göras tillräckliga utredningar om buller- och vibrationsspridningen och utgående från dem utfärda nödvändiga planbestämmelser för bekämpning av olägenheterna.

Trafikledsverket tar ställning till utredningen om buller och vibrationer och dess innehåll i planförslagsskedet då utredningen är klar.

I detaljplaneutkastet anvisas tre plankorsningar som korsar järnvägsområdet (LR). Två av dessa (Kyrkoeshplanaden och Storalånggatan) är befintliga plankorsningar som ska bevaras oförändrade. Plankorsningen på Rådhusgatan anvisas på en ny plats jämfört med sträckningen enligt den tidigare detaljplanen för området. Den ersätter en tidigare placering för en plankorsning enligt planen som inte har genomförts. Trafikledsverket anser att det är bra att sträckningen för Rådhusgatans plankorsning ändras så att övergången sker vinkelrätt i förhållande till järnvägen.

Det ska hos Trafikledsverket sökas ett tillstånd för plankorsning enligt banlagen för den nya plankorsningen. Vid planeringen av plankorsningen ska de utfärdade anvisningarna följas (Trafikledsverket/Traficom/kommunikationsministeriet).

I alternativ 2 till detaljplaneutkast saknas en avgränsning av planbeteckningen järnvägsområde (LR). Trafikledsverket uppmanar att korrigera kartan i planutkastet ALT2 till denna del.

Vid den fortsatta planeringen ska det anvisas ett staket på den sidan av Bangårdsstråket som gränsar till LR-området. Trafikledsverket kommer inte att delta i kostnaderna för uppförandet av staketet.

Planläggningens bemötande: Beaktas.

2.4.1.7 Säkerhets- och kemikalieverket Tukes

På västra kanten av området som planändringen gäller är två sådana aktörer verksamma som utövar omfattande hantering och upplagring av farliga kemikalier och som Tukes utövar tillsyn över:

- Vasa Elektriska Ab (Kyrkoeshplanaden 0) på planområdets västra kant
- Vasa universitet (Wolffskavägen 34) på cirka 300 meters avstånd nordväst om planområdet.

Omfattningen av deras verksamhet är tillståndsanläggning och konsultationszonen omfattar 0,5 km. På planområdet finns Wärtsilä Oyj Ab:s produktionsanläggning (Träskgatan 2–4). Verksamheten i Wärtsiläs anläggning kommer att flytta bort från det nuvarande läget. Enligt Tukes visar de utredningar och tillsynsuppgifter som man har tillgång till inget hinder för planändringen.

Enligt de uppgifter som Tukes har till sitt förfogande sträcker sig influensområdet för Vasa Elektriska Ab:s eventuella olyckor inte till området som ska planläggas. Vid Vasa universitet upplagras metan och flytgas. Därtill har Tukes under behandling Vasa universitets ändringsanmälan beträffande hantering av kemikalier (Tukes 5713/03.01/2023), enligt vilken avsikten är att ta i bruk väte. Enligt de olycksmodelleringar som Vasa universitet har gjort upp drabbar eventuella olyckor endast verksamhetsutövarens område.

2.4.1.8 *Suomen Erillisverkot Oy*

Projektet påverkar inte Suomen Erillisverkot Oy:s affärsverksamhet med nätoperatörstjänster.

2.4.1.9 *Telia Finland Oy*

Telia har infrastruktur på det område för detaljplaneutkastet som nämns i rubriken. Om byggande på området kräver flyttning av kablar, bör Telia kontaktas om dessa minst 12 veckor före eventuella flyttningar. I regel är det beställaren som bekostar flyttningen. Om det rivs byggnader vid objektet, ska Telia också kontaktas om dem i god tid. I de byggnader som rivs ska kablarna brytas av kontrollerat så att rivningen inte skadar det befintliga nätverket. Om det anläggs nya vägar på området bör Telia även kontaktas om dem i så god tid som möjligt med tanke på behov av nya beredskapsrör.

2.4.1.10 *Vasa Elnät Ab*

I planutkastet har Vasa Elnät Ab:s behov beaktats på det hela taget bra. I utlåtandet föreslås några ändringar i alla utkastalternativ. Ändringarna gäller placeringsplatserna för de transformatorstationer som föreslås i detaljplaneutkastet.

2.4.1.11 *Vasa Vatten*

Vasa Vatten har under planläggarens ledning fört bra och utvecklande diskussioner om anläggande och ”skydd” av infrastrukturen för vattentjänster på området. Vasa Vatten kan inte acceptera att stranden fylls ut på huvudavloppen i Metviken. Även det huvudavlopp som löper under järnvägen till Träskgatan ska skyddas med ett servitutområde. Planläggaren ska beakta att det måste vara möjligt att bygga vattentjänster och hålla dem i skick på alla tomter i alla olika alternativ. Även den nuvarande fungerande vattentjänstinfrastrukturen ska beaktas. Vattentjänsterna byggs i samband med att gatorna anläggs. Vasa Vatten motsätter sig inte utvecklandet av området.

Planläggningens bemötande: Beaktas. Det märks inte ut några ledningsservitut på allmänna områden, men Vasa Vattens utlåtande kan beaktas i avgränsningarna av kvartersområdena och i planbeteckningarna.

2.4.1.12 *Byggnads- och miljönämnden*

Helheten har planerats på ett kontrollerat sätt; den gamla rutplanen fortsätter men får nya nyanser av de gamla historiska byggnaderna i mitten av området där helheten binds ihop av två diagonala förbindelser. På så sätt bildas samtidigt flera potentiella öppna platser, vilka knappast finns i Vasa, fina utsikter mot havet från mitten av området samt även naturliga gång- och cykelrutter.

Angränsande Vöråstan beaktas bra i skalan. Byggnadsmassorna är lägre på Storalånggatan och blir desto högre, ju närmare mitten man kommer. De höga tornen är indragna till mitten och har en långsmal byggnadsmassa. Dessutom är det bra att de bildar en grupp. Eftersom området ligger fast vid centrumstrukturen ska man också se till en tillräcklig byggnadspotential för att området ska kunna bilda en urban zon med service.

Nämnden yrkar på att alternativet utan Träskgatan och kurvan ska undersökas. Ett så här värdefullt område kan inte lämnas som genomfartsområde. När fabriksverksamheten upphör på området ska trafiken till centrumet dirigeras till de huvudleder där den ska färdas.

Målet för planeringen ska vara ett centrumområde som genuint stöder sig på havsstranden utan att det och stranden skiljs åt av en genomfartsgata. På så sätt åstadkoms

- ett centrumområde som genuint an knyter till havsstranden
- mera värdefulla bostäder
- byggande på markgrund som bättre lämpar sig för byggande
- mera frihet att bilda kvartersstruktur och öppna förbindelser för fotgängare till parken och stranden.

Det önskas att planen betraktas mera som en helhet som inte domineras av bilar. Antalet parkeringsplatser kan ännu övervägas, om det behövs 1 bp/100 m² vy eller om det räcker med färre. Om parkeringen kan ordnas på ett annat sätt, ska det i början av Träskgatan inte placeras något parkeringshus utan gatuvyn ska bestå av en levande rad bostadsbyggnader.

Det är en ypperlig plan att Fiskaregatan omvandlas till lågfartsgata. Kollektivtrafiken ska dirigeras via lågfartsgatan så att man kan stiga av direkt intill den eventuella servicen på området.

Eftersom det tar flera år att genomföra detaljplanen, är det bra att vid sidan om en detaljplan för området också ta fram en plan för i vilken ordning området ska bebyggas. På så sätt har vi alltid någon delhelhet färdig och hela området är inte en enda byggplats i årtal.

2.4.2 Åsikter i utkastskedet med Planläggningens bemötanden

De ursprungliga åsikterna är arkiverade som en del av planmaterialet. I kapitlet nedan följer en kort sammanfattning av åsikterna. (De längsta åsikterna har förkortats.)

De flesta åsikterna i utkastskedet erhöles av invånare eller av husbolag och bostadsandelslag inom trähusområdet i Vöråstan. Även privatpersoner och organisationer som intresserar sig för utvecklandet av området lämnade in åsikter.

I åsikterna av invånare i Vöråstan betonas två teman: trafik och hur nybyggnaderna passar in i trähusområdet i Vöråstan. Öppnandet av förlängningen av Fiskaregatan (Portgatan) för trafik med motorfordon väcker stor oro hos invånarna. De är rädda för att åtgärden leder till att det genom trähusområdet i Vöråstan dirigeras genomfartstrafik och att olägenheterna från trafiken ökar. Invånare i Vöråstan önskar att nybyggnaderna på området som ska planläggas bättre ska passas in i skalan och materialen inom trähusområdet. Det anses att tornbyggnader som planerats på området är för höga och att de inte lämpar sig för området.

I de övriga åsikterna tas ställning till utvecklandet av området på en mera allmän nivå. Perspektivet beror på vem som kommit med åsikten. Invånarföreningen i centrala Vasa betonas i sina åsikter potentialen hos de gamla byggnaderna på området med tanke på kultur.

Av markägarna på området lämnade endast Wärtsilä in en officiell åsikt. Senatfastigheter har inte lämnat in någon officiell åsikt men det har korresponderats och hållits möten med bolaget. Senatfastigheter har meddelat att bolaget är villigt att samarbeta vid utvecklandet av området. Dessutom har Senatfastigheter meddelat att det enligt bolaget skulle vara mera förnuftigt att placera kvarteren för bostadsbyggande så nära järnvägen som möjligt (urban karaktär/så effektivt utnyttjande som möjligt av ett centralt beläget markområde). Senatfastigheter har emellertid visat att det förstår motiveringarna till att det på den mark som bolaget äger har placerats en huvudled för cykling samt ett parkområde i enlighet med generalplanen.

2.4.2.1 *Invånarföreningen i centrala Vasa 25.6.2023*

Det är bra att detaljplanen för området görs till en helhet och förhållandevis snabbt. Det är också bra att ett utrymt fabriksområde tas i nytt bruk och att det förtätar staden utan att naturområden behöver bebyggas.

Wärtsiläs, stadens och invånarnas intressen förenas i hopp om en stadsdel som lyckas förena gammalt och nytt. Att använda Wärtsiläs namn för området kunde vara en god idé.

Förverkligandet kräver många år, men det är viktigt att komma i gång för att undvika att området blir "en död slum". Planutkastet öppnar förtjänstfullt upp området mot både centrumet och Vöråstan med respekt för rutmönstret i centrumets gatunät. Öppenheten och växelverkan i planeringen har också varit tacknämliga.

De tre alternativen liknar varandra mycket. Några observationer:

- Alternativ 2 är bäst för strandområdet. En allt grundare havsvik (landhöjningen, bottenens skick och den låga Brändöbron) omöjliggör ett kvalitativt framtida byggande på strandområdet.
- Trafikplanerna för området, särskilt för den lätta trafiken, verkar funktionella och framåtblickande. Dock kan endast en övergång över tågbanan vara otillräcklig, ledande till genvägar från Handelsplanaden via byggnad SR 11 till parkeringshuset och Verkstadsparken.
- Ifall en framtida dubbelriktad spårväg eller annan tågbanan förverkligas torde en hållplats behövas i området. Det bör också övervägas huruvida både fjärr- och lokaltåg rymms på den nuvarande tågstationen samtidigt.
- I alla alternativ är nybyggnationens volym uppseendeväckande stor. Trots att berggrunden uppenbarligen möjliggör uppförande av några tornhus, anser vi att högst 8–10 våningars hus kan byggas. Högre byggnader bryter mot omgivande arkitektur och förfular Vasas siluett.
- I övrigt är bostads- och annan nybyggnation anpassad till närområdet (Vöråstan), men möjliggör också avvikande arkitektur. Bäst i detta hänseende är alternativ 2.

Planläggningens bemötande: Se 2.4.3 Planläggningens gemensamma bemötande av alla inkomna åsikter..

2.4.2.2 *Invånarföreningen i centrala Vasa 21.11.2023*

Invånarföreningen i centrala Vasa r.f. önskar se stadens musik- och kulturhus på Wärtsiläs tidigare fabriksområde i Vöråstan.

En av årets viktigaste nyheter var att byggnadsföretaget YIT drar sig ur Wasa Station projektet. Tornhuset, som planerades på gamla busstationen för bland annat musik-, kultur- och kongresscenter, bygges således inte. Området vore däremot betjänt av ett grönområde, en park, eftersom omgivningen är så tätt bebyggd med bostadshus. Ett mindre bostadsområde samt ett parkeringshus kunde också passa bra.

Musikhuset behöver således en ny placering. Wärtsiläs tidigare fabriksområde i Vöråstan är enligt föreningen av många orsaker den bästa platsen. Området har också flera skyddade byggnader, som eventuellt kunde utnyttjas. Ifall nybygge behövs, kunde i första hand en struktur i trä övervägas.

Stadsplaneringens åsikt, att området inte kan rymma ett musikhus i tillägg till planerade bostäder, är anmärkningsvärd. Stadens behov av ett musikhus är klart större än behovet av

nya bostadsområden. Det finns redan planerade bostadsområden för 2 000–2 500 invånare både i Travdalen och på Vasklot. Ingen stor folkvandring till Vasa är att vänta, trots att stadens invånarantal har visat en viss tillväxt på sista tiden.

Planläggningens bemötande: Se 2.4.3 Planläggningens gemensamma bemötande av alla inkomna åsikter..

2.4.2.3 Wärtsilä Oyj Abp

Wärtsilä Oyj Abp:s allmänna mål är att med hjälp av intelligent teknik stödja en hållbar samhällsstruktur på området. Det allmänna temat för området: ”högklassigt boende enligt principerna för hållbar utveckling i närheten av havet”.

Egenskaper vad gäller hållbar utveckling på området är från Wärtsiläs perspektiv följande:

- energiekonomin på det hela taget samt utnyttjande av lokal energiproduktion
- utnyttjande av det befintliga infrastrukturnätet
- ekologisk elproduktion
- främjande av färd sätt med låga koldioxidutsläpp
- energiekonomiskt byggande (livscykel tänkande).

Redogörelsen och målen för detaljplanen motsvarar bra Wärtsiläs målsättningar. Vi vill emellertid ta upp några saker som vi önskar att det ska fästas uppmärksamhet vid.

Byggnadsytor och mängden våningsyta

Mängden våningsyta fördelas ändamålsenligt på detaljplaneområdet och följer referensplanen. Byggnadsytorna borde emellertid vara friare än de som fastställs i detaljplaneutkastet för att det ska finnas lite mera spelrum i byggnadsplaneringsskedet.

...Affärslokaler och gemensamma lokaler på markplansvåningen bör genomföras så att deras fria rumshöjd är minst 3,5 meter...

- I vissa fall kan en fri rumshöjd på 3,5 meter medföra utmaningar när det gäller bebyggbarhet. Höjden på ventilationens slutdon och armaturernas nedre yta är i regel tre (3) meter i sådana affärslokaler som byggs i samband med att det byggs bostäder.

Beteckningen P-1-ma Byggnadsyta för bilförvaringsplats under jord eller gårdsdäck

- borde sträckas ut så att den också gäller under byggnadsmassorna för att bilplatser och körförbindelser vid behov också ska kunna placeras under byggnadsstommen.

GEMENSKAPINRIKTADE GEMENSAMMA UTRYMMEN (Korridorerna räknas inte med. Bestämmelsen gäller inte stadssmåhus.)

På AK-kvartersområdena och i bostadsbyggnaderna på C-kvartersområdena ska föreslås gemensamma lokaler på minst två (2) procent av kvarterets totala byggrätt. I de gemenskapsinriktade gemensamma utrymmena rekommenderas 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 m.m.)

Bestämmelsen "I de gemenskapsinriktade gemensamma utrymmena rekommenderas följande funktioner" borde ha formen ...rekommenderas följande eller liknande funktioner, för att det inte ska bli en tolkningsfråga huruvida alla nämnda funktioner ska finnas i alla kvarter.

ÖVRIGA GEMENSAMMA UTRYMMEN ...Förråd för friluftsräddskap 2 m²/bostad... utrymmen för rörelsehjälpmedel 0,5 m²/bostad...

I anvisningskortet om top-ten enhetlig praxis för hjälputrymmen är dimensioneringsanvisningen för förråd för friluftsräddskap 1–2 r + k 1,5 m² 3 r + k 2,0 m² samt för rörelsehjälpmedel och barnvagnar 1–2 r + k 0,3 m² 3 r + k 0,5 m².

Detaljplanebestämmelserna är striktare än rekommendationerna i top-ten anvisningskortet. Borde dimensioneringsanvisningen vara densamma i bestämmelsen som i anvisningskortet?

MINIMIALTAL CYKELPLATSER Bostädernas våningsyta 1 cp/30 m² vy + lika mycket mot väder och vind skyddat förvaringsutrymme

Kravet på cykelplatser är särskilt strikt. En betydande del av kvarterets yta går åt till att uppfylla kravet. Bestämmelsen innebär 1 cp/15 m². Även om vi redan på målnivå understöder att färdstätt med låga koldioxidutsläpp främjas, önskar vi att kravet i bestämmelsen luckras upp för att det ska ha en rimligare relativ inverkan på utrymmes användningen i kvarteren.

BYGGSÄTT

I detaljplanen anges inga krav på hur de allmänna områdena ska anläggas. Wårtsilä förutsätter att även de allmänna områdena inom detaljplaneområdet ska anläggas som högklassiga byggda miljöer av hög kvalitet där olika tjänster för stadsborna kan placeras, i samma stil som till exempel i Fiskstranden i Vasa.

Planläggningens bemötande: Detaljplanen har utarbetats i nära samarbete med representanter för Wårtsilä och den arkitektkonsult som Wårtsilä har anställt. Vi har enats om alla lösningar i förslagsskedet.

2.4.2.4

YIT

Kvarteren 16, 17 och 18

- Skyddsrum: de befintliga skyddsrummen utnyttjas (servitut).
- PL 2 500 → Snävt och begränsar verksamheten till ett daghem, som alternativt ett kvartersområde för närservice

ALT3: Om bilparkeringen för kvarteren 20–22 anvisas på LPA-området är den för långt borta.

- ALT2 är det bästa alternativet, men kvarter 23 kunde inte användas som modell för kvarteren 20–22.
- Olika byggnadsområden möjliggör indelning av byggarbetet i etapper alltefter efterfrågan.
- Önskvärt med kvartersspecifik parkering på däck
- Slutna kvarter ska undvikas, de är svåra att sälja och fasaden skulle knappast möjliggöra fönster i byggnadernas hörn.

Kvarter 18

- Parkeringshus?
- Torn är för smala; påverkar bebyggbarheten och effektiviteten. Byggnadsområdena bör planeras så att de blir större.
- Höga byggnader kräver flera hissar och schakt och betyder att byggnadsområdet inte får vara för litet.

Kvarter 19

- ALT2 bäst
- Våningstalen är huvudsakligen lämpliga. 5–8 bostadsvåningar skulle vara önskvärt. Indelningen av projekt i etapper borde möjliggöras i planen, då skulle projekten vara tillräckligt stora, dock inte för stora (ca 2 500–3 000 m² vy/projekt).
- Kvarteret ska delas in i fyra (4) delar, separat byggrätt och anvisad parkering med körramper för varje del.
- ALT1 och ALT3 stadssmåhus:
- Påverkar strukturellt parkeringen under jord.
 - Bostadsytan i en enskild lägenhet ungefär 100–120 m² (byggnadsområdet i planen betydligt större)
 - Bostadsgårdar ska anvisas.
 - Ångmaskinsgränden är för bred?

Kvarter 23: Bra i ALT2.**Kvarter 24:**

- Det bör specificeras vad beteckningen P möjliggör.
- ALT2 bäst, förbättrar trivseln avsevärt.
- ALT1 och ALT2 en ekonomiskt ohållbar ekvation. Våningstal, parkering och stomdjup utmanande.

ALT3: sämst

- I synnerhet de slutna kvarteren 20–22 minskar bostädernas kvalitet.

Massor i två våningar bör strykas i planen. Gör att lägenheterna är mörka och skymmer sikten. (ALT1 är det bästa alternativet här.)

Bostädernas genomsnittliga yta 50 m² → 45 m² (specifikt per bygglov?)

Planteringsdjup och planteringar på kvarterens innergårdar bör möjliggöras ovanpå däck.

Gårdsdäck bör kunna anvisas inom hela kvartersområdet (beteckningen bör göras tydligare).

Planläggningens bemötande: Ställningstagandet har beaktats i mån av möjlighet.

2.4.2.5 Asunto-osuuskunta Omakoti**Byggande på trähusområdet**

Vi önskar att Vöråstans Verkstadsområde kan bilda en förlängning av Vöråstan och förbli småhusområde: i Vöråstan finns för nuvarande hus med 2–3 våningar, av vilka största delen är gamla trähus med stora gårdar.

Vi önskar att planeringen ger utrymme för invånarnas planteringar, lek för både barn och unga samt för umgänge bland vuxna. Så som det nu är kan man på alla gårdar beundra soluppgången och solnedgången samt klättra i äppelträd tillsammans med grannarna eller ta hand om sitt trädgårdsland.

Vöråstan ska vara ett bostadsområde där naturen är nära.

Trafik

Andelslagets styrelse önskar att Vöråstan även i fortsättningen ska vara ett lugnt bostadsområde. Vid planeringen av Vöråstans verkstadsområde borde beaktas att trafiken dirigeras runt Vöråstan längs de nuvarande lederna.

Om Fiskaregatan öppnas för trafik borde bilarna och i synnerhet tung trafik dirigeras via Träskgatan–Storalånggatan–Vörågatan eller eventuellt helt runt Vöråstan. De gamla låga trähusen (med två våningar) med gamla fönster i Vöråstan byggdes då största delen av fordonen ännu var hästdragna vagnar. Biltrafiken och i synnerhet tung trafik påverkar boendets kvalitet i hög grad.

Asunto-osuuskunta Omakoti på Storalånggatan 4 och 6 grundades 1911. Husen ritades av länsarkitekt A. W. Stenfors.

Planläggningens bemötande: Se 2.4.3 Planläggningens gemensamma bemötande av alla inkomna åsikter..

2.4.2.6 *Bostadsandelslaget Storalånggatan 7*

Vi har studerat de alternativa planerna för planläggningen av verkstadsområdet. Vi är glada för att området utvecklas men vill samtidigt lyfta upp några tankar och önskemål.

Vårt bostadsaktiebolag är beläget alldeles intill det nya området, i hörnet av Storalånggatan och Fiskaregatan. För hela områdets enhetlighet önskar vi att de historiska värdena beaktas i all planering.

Vi har två huvudsakliga orosmoment: höga byggnader som inte passar på området och att Fiskaregatan öppnas för trafik.

De byggnadshöjder som föreslås i planerna höjer områdets exploateringsgrad betydligt jämfört det gamla trähusområdet där bredvid. Detta har en direkt inverkan på mängden människor och trafik samt på behovet av parkeringsutrymme. Vi önskar att det nya området först och främst byggs för människor, inte för bilar. Området är centralt beläget och avstånden är korta åt alla håll. Därmed kan cyklisterna och fotgängarna prioriteras i planeringen.

Särskild uppmärksamhet bör också fästas vid den aktiva användningen av Metviksparken som bara ökar samt vid att parken är tryggt tillgänglig både till fots och med cykel. Detta kan möjliggöras med hjälp av farthinder och genom att dirigera de största trafikmassorna till korrekt utvalda rutter. En stadsstruktur som främjar gång- och cykeltrafik genomförs bäst när Fiskaregatan (Portgatan i planen) bevaras som gårdsgata/gågata. Vi är också oroliga för vibrationer och att stenfötterna till de gamla trähusen rör sig till följd av trafiken som eventuellt ökar om gatan öppnas.

Höga tornhus strider grovt mot områdets stil och historia. Vad vi förstår har det gentemot Storalånggatan planerats ett lägre byggnadsbestånd. Trots det ter sig även hus med fyra våningar höga jämfört med gamla trähus. Vi önskar att byggnadernas stil stöder det historiska trähusområdet i Vöråstan. I nybyggnader ska i första hand traditionella material användas. Det nya och det gamla området ska bindas samman så naturligt som det bara går. Särskild uppmärksamhet vid byggnadsstilen ska fästas i närheten av de skyddade byggnaderna. De hus som ska uppföras vid Storalånggatan (det vill säga i strandkvarteret mellan Träskgatan och Portgatan) står i nyckelposition när det gäller att smälta samman det nya och det gamla.

Det att strandlinjen får en mera urban framtoning och att den utnyttjas till glädje för invånarna tycker vi är bra. Stilmässigt skulle den bilda en fin helhet från Fängelsestranden ända fram till den mångsidiga Metviksparken och den vackra Tiklasparken.

Planläggningens bemötande: Se 2.4.3 Planläggningens gemensamma bemötande av alla inkomna åsikter..

2.4.2.7 Bostadsandelslaget Framtid 30.6.2023 ja 23.7.2023

- Bostadsandelslaget har tagit ställning till detaljplanearbetet redan i inledningsskedet. I utkastskedets åsikt hänvisar bostadsandelslaget till sin åsikt i inledningsskedet och konstaterar att de vill upprepa sina åsikter. De centrala åsikterna i inledningsskedet var:
 1. Förverkliga verkstadsområdet småskaligt i trä, som en naturlig och inspirerande förlängning av Vöråstans trähusbebyggelse.
 2. Skalan för byggandet bör vara mänsklig, passa in i Vöråstans skala samt därtill beakta livsmiljön och trivseln för invånarna i Vöråstan.
 3. Fiskaregatan bör inte öppnas i riktning mot Vöråstan. Ifall – mot förmodan – förslaget med att öppna Fiskaregatan mot Vöråstan blir av, bör detta ske så att Fiskaregatan bevarar sin karaktär och inte i praktiken omvandlas till en led för genomfartstrafik. Genomfartstrafiken genom området i norr bör fortfarande ledas runt Vöråstans rutgatanät.
 4. Hela verkstadsområdet bör genomsyras av visuell och funktionell öppenhet. Även det nordligaste kvarteretsområdet närmast Träskgatan, angränsandes till Metviksparken och de norra kvarteren i Vöråstan, bör planeras trivsamt och lummigt.
- Därtill för bostadsandelslaget i sin åsikt fram följande kompletterande åsikter och argument (förkortade):

Portgatan:

 - Enligt utkastet till detaljplanebeskrivning reserveras de nya förbindelser som ska utvecklas huvudsakligen för gång- och cykeltrafik. Hursomhelst har Fiskaregatans förlängning (Portgatan) anvisats som en ny gata där även motorfordonstrafik är tillåten, visserligen så att den behandlas som lågfartsgata.
 - Finns det tillräckligt vägande trafikregleringsskäl att öppna för motorburen tomttrafik även i riktning mot Vöråstan?
 - Bostadsandelslaget önskar och utgår ifrån att detaljplaneändringen ännu vidarebearbetas så att den innehåller tillräckligt entydiga trafikavgränsande planbestämmelser för att säkerställa att Vöråstans norra kvarter bevarar sin karaktär som en trafikmässigt lugn trähusstadsdel.
 - Planbestämmelsen "Lågfartsgata eller del av gatuområde där genom konstruktioner, beläggningsmaterial och planteringar lägre körhastigheter eftersträvas" anses inte tillräcklig.
 - Bostadsandelslaget motsätter sig inte att Fiskaregatan öppnas för gång- och cykeltrafik.

Skala och dimensionering:

 - Den föreslagna höjdskalet för byggandet som angränsar till Storalånggatan är anmärkningsvärt hög och tycks sakna förankring i den konsekvensbedömning och de utredningar som har gjorts i planläggningsprocessen.
 - Höjdskaletjämförelsen för nybyggnationen i fråga bör göras i förhållande till den på landskapsnivå/lokalt värdefulla områdeshelheten med de 1,5–2 våningar låga trähusen direkt på andra sidan Storalånggatan.

- Bostadsandelslaget understryker vikten av att skalan för byggandet på verkstadsområdet hålls mänsklig och verkligen beaktar hur nära inpå Vöråstans småskaliga trähusgårdar de facto är belägna. De byggnader som planeras närmast Storalånggatan bör hålla sig inom samma faktiska höjdskala som trähusen på andra sidan gatan.
- Finns det någon konsekvensbedömd och utredd grund till den föreslagna dimensioneringen? Förhoppningsvis utgår inte dimensioneringen från det, att markägaren Wärtsilä för egen del har angivit vissa mål för den nya byggrätten.

Stilen:

- De föreslagna planbestämmelsernas kvalitetskrav på byggnaderna på AK-kvartersområdena är anmärkningsvärt vaga och tillåtande med tanke på hur värdefullt område som detaljplaneras. Området som detaljplaneras är inte vilket som helst, utan för handen ligger en unik chans.
- Bostadsandelslaget föreslår att området ska förverkligas som en ekologisk stadsdel huvudsakligen helt i trä → ett klimatsmart kvalitetskrav i tiden och i linje med den hållbara utveckling som detaljplaneändringen de facto alldeles särskilt syftar till.
- Bostadsandelslaget anser det beklagligt att byggnadstorna har anvisats så konventionellt. Strävan att placera byggnaderna så att de bättre skulle uppfylla detaljplaneändringens mål att skapa förbindelser mellan den byggda stadsmiljön om grönområdena kunde definitivt ha varit större.
- Om målet med detaljplaneändringen är att staden ligger nära naturen och naturen nära staden, och att skapa förbindelser för gång- och cykeltrafik mellan den byggda stadsmiljön i söder och grönområdena i norr, bör detaljplaneändringen omarbetas så att likväl det nordligaste kvartersområdet planeras visuellt och funktionellt öppnare än vad som är fallet i planutkastet.
- Då innegårdarna dock föreslås byggas ovanpå parkeringsdäck kommer det svårt att finnas tillräcklig grogrund för sådan växtlighet som skulle skapa frodig grönska i kvarteret. Bostadsandelslaget önskar uppmärksamma Planläggningen på denna utmaning i kvarterets grönområdesplanering.

Tornhusen:

- Bostadsandelslaget förhåller sig starkt kritiskt till tornhusen som ett för omgivningen helt främmande element. Högt byggande har inte definierats som ett uttryckligt mål för detaljplaneändringen. Likväl saknar tornhusen förankring i den konsekvensbedömning och de utredningar som har gjorts i planlägningsprocessen.
- Trots Planläggningens försök att motivera varför verkstadsområdet i delgeneralplanen för Vasa centrum inte har anvisats som placeringsplats för byggande på höjden, kvarstår faktum att den gällande generalplanen, vilken ska tjäna till ledning när verkstadsområdets detaljplaneändring utarbetas, inte anvisar verkstadsområdet som en möjlig plats för högt byggande.

Tornhusen:

- Bostadsandelslaget är av diametralt motsatt åsikt än planläggningen om hur tornhus på verkstadsområdet skulle passa in i stadsstrukturen. Tornhusen saknar mänsklig skala och placeringen av dem beaktar inte på något vis livsmiljön och trivselen för invånarna i Vöråstan.

Metviksstranden:

- Detaljplaneändringen bör bevara känslan av grönområde och inte bryta av det enhetliga gröna band, vilket i dagsläget löper runt Metviken, med onödigt stadsbyggande som till exempel ytterligare bostadskvarter.

- Till slut konstaterar bostadsandelslaget (förkortat): Utvecklandet av verkstadsområdet får inte ske på bekostnad av trivseln och säkerheten i Vöråstan, varken gällande trafiken eller i övrigt, särskilt som det är fullt möjligt att utarbeta detaljplaneändringen så att de olägenheter vilka bostadsandelslaget i denna och tidigare åsikter har lyft fram kan undvikas. Positivt är Planläggningens vilja att skydda de värdefulla gamla byggnaderna på verkstadsområdet och att detaljplaneändringen betonar hållbar utveckling och miljötänkande.

Planläggningens bemötande: Bemötandet gäller endast den del som handlar om utredningen om högt byggande i delgeneralplanen för centrum. Till övriga delar se Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.

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 höga byggnader uppfylls på området. Beskedet om att fabriksverksamheten ska flyttas till Vasklot kom först mot slutet av delgeneralplanearbetet. Det fanns inte tid att undersöka den kommande markanvändningen på området 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. Närmare information om detta finns under rubriken 3.2.2. "Utredning om högt byggande i Vasa" i detaljplanebeskrivningen.

2.4.2.8 Privatperson A

Jag hänvisar till Bostadsandelslaget Framtids 30.6.2023 daterade utlåtande "Bostadsandelslaget Framtid, FO-nummer 0198741-7", till bostadsandelslagets tidigare utlåtanden och till mitt eget utlåtande som jag gav i november 2022.

Museiverket har klassificerat fastighetshelheten för Bostadsandelslaget Framtid som ett objekt av kulturhistorisk betydelse, och husbolaget tar bra hand om fastigheterna.

I mitt utlåtande i november fäste jag uppmärksamhet vid hur Wärtsilä under årtiondenas lopp har gjort gester av avgörande betydelse för att öka boende- och miljötrivseln för invånarna i Vöråstan: En gång i tiden flyttade Wärtsilä porten till fabriken till Vöråstan, stängde av Fiskaregatan för trafik från fabriksområdet och ordnade så att de stora motorerna transporteras via Träskgatan och inte direkt via Fiskaregatan till Vörågatan. Vidare tog bolaget på allvar bullerproblemen som orsakades av driften av motorerna i synnerhet nattetid och lyssnade på folk och vilka krav som ställdes på massmöten och under årens lopp helt åtgärdade miljöolägenheterna som orsakades av buller.

Nu ska Vasa stad ta ett steg bakåt om den godkänner att Fiskaregatan öppnas för trafik. Staden använder uttrycket "långfartsgata eller del av gatuområde där genom konstruktioner, beläggningsmaterial och planteringar lägre körhastigheter eftersträvas." Dessa åtgärder är inte tillräckliga för att "långfarten" ska kunna garanteras. På Fiskaregatan monterades någon gång på 1990-talet ett någorlunda farthinder för att skydda gång- och cykelvägen på Långviksgatan, men det minskade inte hastigheterna på Fiskaregatan. Så som det nu är har

de som kör längs Storalånggatan väjningsplikt enligt vägmärken. Det påverkar inte hastigheterna i verkligheten. Detta kan ses med blotta ögat. Det uppstår farliga situationer.

År 1990 mätte tekniska verket körhastigheter och även bullret från biltrafiken på Fiskaregatan. Jag minns vilket värdet var (det torde kunna kontrolleras i stadens arkiv) och dessutom minns jag att värdena var högre än de nuvarande fastställda bullernivåvärdena både dag- och nattetid. Då konstaterade den tekniska biträdande stadsdirektören att bullret minskar när omfartsvägen blir färdig och trafiken dirigeras via den. Så blev det också – tills Fiskaregatan för några år sedan ”öppnades” i den ena ändan och det byggdes trafikljus i korsningen mellan Fiskaregatan och Vörågatan. De dirigerar trafiken direkt till Fiskaregatan. Jag yrkar på att signalregleringen i det här skedet ska ändras så att den inte dirigerar trafiken från Minimani till Fiskaregatan. Både lätt och tung trafik från Minimani bör dirigeras någon annan väg. Dessutom bör korsningen i ett senare skede beaktas vid översiktsplaneringen, i vilken förhoppningsvis även våra utlåtanden tas i beaktande.

Staden kan inte förutse vilken verksamhet som i framtiden kommer att placeras på Wårtsilås före detta område och hurdan trafik aktörerna kommer att förutsätta. Det är omöjligt för staden att med någon annan planeringslösning påverka boende- och miljötrivseln för invånarna i Vöråstan än genom att i detaljplanen stryka uttalandet om att gatan ska öppnas för trafik.

Planläggningens bemötande:

Se Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.

Se 2.4.3.2 Bemötande: trafik

2.4.2.9 **Privatperson B**

Den som kommit med åsikten föreslår att den förbindelse via Fiskaregatan som ska öppnas på nytt i stället för Portgatan återigen ska få namnet Fiskaregatan.

Planläggningens bemötande: Det skulle vara en bra och historiskt motiverad lösning att ge gatuförbindelsen som ska öppnas på nytt namnet Fiskaregatan. Det går emellertid inte, eftersom adressnumreringen på Fiskaregatan logiskt inte kan fortsätta västerut från Storalånggatan korsning. Om det behövdes nya adressnummer på det gatuvägnings som öppnas, borde adressnumreringen för de nuvarande invånarna på Fiskaregatan ändras. I förslagsskedet föreslår Planläggningen namnet Portgatan för gatuvägnings mellan Storalånggatan och Brändö bro. Också detta namn berättar för framtida Vasabor om områdets historia och den tid då Wårtsilåsområdet var stängt. Med namnet Portgatan vill vi dessutom hänvisa till hur man förflyttat sig från en stadsdel till en annan och från stadsområdet mot havet.

2.4.2.10 **Privatperson C**

Parkeringspolitiken behöver ändras. Nedan följer fyra exempel på en förenklad parkeringsdimensionering för boende: Vasa kräver att det på området ska finnas en bilplats per 100 m², medan kravet i Jväsby är en bp per 120 m², i Tammerfors en bp per 150 m². Om området i Tammerfors ligger på 500 meters avstånd från järnvägsstationen eller spårvagnens hållplats får även dimensioneringen en bp per 170 m² användas. Verkstadsområdet ligger lite längre bort från järnvägsstationen än så men fast vid en eventuell spårvagnshållplats. Med andra ord, innan detaljplanen för området fastställs, ska Vasa ändra sin parkeringspolitik mot den 15-minutersstad som eftersträvas i stadens strategi. Låt oss följa den minst ambitiösa Jväsbymodellen. Den skulle spara över 150 parkeringsplatser. En sådan besparing är betydande för byggherren. Vasa har inte i uppgift att begränsa stadsutvecklingen på det här sättet i synnerhet när byggkostnaderna är höga. Dyliga besparingar kan avgöra om planen är lönsam eller inte. Dessutom kunde parkeringen

på markplan omvandlas till ytterligare boende, vilket skulle göra området ännu tätare → fler tjänster → mindre behov av att bege sig utanför området efter service.

Vad gäller trafik är stråket i planen ett fint tillägg. Det förbättrar förhållandena för cykling i Vasa, liksom också övergången till Verkstadsområdet från Rådhusgatan. Det som emellertid behöver preciseras är gränderna på området. I Vöråstan finns historiskt värdefulla brandgator, som emellertid idag närmast är värdelös mark (för förvaring av bilar, släpvagnar, snö m.m.). Brandgatorna på området borde stå som exempel för hur gränderna i Vöråstan ska göras enhetligare – beläggingsmaterial, träd, bänkar, belysning m.m.

Det att stranden bebyggs är en idé som kan understödjas, men det ska göras på ett värdigt sätt med tanke på stadslandskapet. Några decentraliserade bostadshus, låga affärsbyggnader och parkeringsfält påminner mera om en förort än om en stadsstrand. Utvecklandet av stränderna har äntligen kommit i gång i Vasa och de ska absolut göras till en av Vasas styrkor. Vi har gott om strandlinje och därför går det bra att fylla ut stranden på Maskinverkstadens sida och även reservera möjligheter för flytande byggande. Den viktiga strandleden ska emellertid förbli öppen för alla Vasabor. Det bidrar till områdets värde att friluftslederna i Metviken utvecklas och upprätthålls. I dessa utfyllnadsalternativ skulle det också vara tillåtet att bygga slutna kvarter på strandens sida. Om dessa inte åstadkoms är vad som helst är bättre än parkeringsfält. Det om något är slöseri av ett värdefullt område. Om man vill göra området tätare, ska man göra det på allvar. Annars åstadkoms inte de önskade nyttorna och som värst blir området något av ett slumkvarter helt utan service. Även Vasa har erfarenhet om detta då det byggs flervåningshus, bara inte tillräckligt tätt. I det här fallet är området förstås mycket bättre beläget, men det är ett ännu större skäl att ta ut allt av möjligheterna som området erbjuder.

Även arkitekturen på området kräver en tydlig plan. I planen har också redan tydligt fastställts byggnadsmassor för att stora byggnader inte ska skugga de nuvarande gatorna och husen. I stället planeras dessa innanför området. Det händer för ofta att det enda kriteriet för fasaderna på sådana områden som i Verkstadsstranden är att de ska vara av tegel. Det kräver noggranna planer för att området ska bli värdefullt och enhetligt. Fönstrens storlek, takets form, huruvida det tillåts balkonger, hur våningar med affärslokaler skiljs från det övriga huset, rännor, färger m.m. Områdets arkitektur kräver en noggrann planering för att det önskade slutresultatet ska kunna åstadkommas.

Till åsikten har följande bilder fogats:



Pysäköintimitoitukset

112 100 kem2 / 150 = 748 ap

112 100 kem2 / 100 = 1121 ap

112 100 kem2 / 120 = 934 ap

112 100 kem2 / 170 = 659 ap

Planläggningens bemötande: Bemötandet gäller endast den del som handlar om parkeringsnormen. Till övriga delar se Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.

Vid fastställandet av parkeringsnormerna har vi huvudsakligen följt rekommendationen i den nuvarande parkeringspolitiken. Till detaljplanebestämmelserna har emellertid fogats en text enligt vilken den gällande parkeringsnormen ska iakttas. Om parkeringskravet lättas, följs den lättade normen även inom detta område.

2.4.3 Planläggningens gemensamma bemötande av alla inkomna åsikter.

Planläggningen vill tacka alla som kommit med åsikter för väl motiverade åsikter. Även om enskilda åsikter inte skulle leda till åtgärder, har vi noga läst igenom alla åsikter och övervägt vad vi kan lära oss av åsikterna och om det borde vidtas åtgärder med anledning av dem. Motstridiga mål för detaljplanearbetet är den svåraste delen i beredningen av en detaljplan.

2.4.3.1 Bemötande: verksamhet på området

Utöver av Invånarföreningen i centrala Vasa har Planläggningen fått mycket respons också av andra intressenter 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 färdssätt. 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.

2.4.3.2 Bemötande: trafik

Helhetslösning för trafik

Den trafikmässiga lösningen för området genomgick en fullständig omvärdering efter utkastskedet. Det resulterade i att gång och cykling fick en allt större roll på området medan

biltrafikens roll minskades. På stranden är målsättningen en helt bilfri miljö. Med detta eftersträvas en smidigare och säkrare miljö för gång och cykling. Strandområdets rekreativvärde och hela områdets attraktionskraft ökar.

De trafikmässiga konsekvenserna har undersökts noggrant i detaljplanearbetet. Som bakgrund till detaljplanen har två trafikutredningar utarbetats. I anslutning till den ena har en exceptionellt omfattande trafikmodell tagits fram. 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 centrum och större projekt som inte har genomförts ger upphov till, exempelvis Södra Klemetsö och projektet Wasa Station som planerades på den före detta busstationstomten. Utredningsrapporten finns som bilaga till detaljplanen. Slutsatserna av utredningen refereras under rubriken *5.3.11.2 Trafikutredning i förslagsskedet* i detaljplanebeskrivningen.

I trafikutredningen i förslagsskedet 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 i fortsättningen inte alls ska dirigeras någon genomfartstrafik via de interna bostadsgatorna inom trähusområdet i Vöråstan. Som slutsats av trafikutredningen konstaterades att trafikmängderna i alla fall kommer att öka i någon mån till följd av att detaljplanen genomförs. Det finns skillnader mellan de olika 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.

I utredningen i förslagsskedet rekommenderas att *Vasa stad i sådana trafiknätplaner som gäller större områden än planområdet (t.ex. trafiksystemplanen för centrum) ska ta ställning till den eftersträvalda nätverkshierarkin, eftersom det nuvarande nätverket delvis är ostrukturerat med tanke på biltrafiken i synnerhet i och intill centrumet*. För planområdet innebär detta att det via området som ska planläggas inte borde dirigeras sådan genomfartstrafik som inte anknyter till området som ska planläggas eller till dess närmiljö.

Utifrån trafikutredningen beslutades att det för fortsatt bearbetning väljs alternativet ALT1 där

- den så kallade Träskgatans kurva helt har strukits.
- förlängningen av Fiskaregatan (Portgatan) öppnas för motorfordonstrafik.
- alla gator på området förutom Storalånggatan behandlas som lågfartsgator eller som gator avsedda för cykling och gång.

Denna konstaterades vara den på det hela taget bästa lösningen som lugnar ner trafiken men samtidigt ser till att området är lätt att nå även i fortsättningen. Det är emellertid klart att lösningen kräver åtgärder också utanför detaljplaneområdet, i synnerhet på Fiskaregatan.

Öppnande av förlängningen av Fiskaregatan (Portgatan) för trafik

Det har erhållits två sorters respons på planen om att öppna förlängningen av Fiskaregatan för motorfordonstrafik: allmänt taget anses det vara eftersträvansvärt att gatuförbindelsen öppnas. Hos invånare i Vöråstan väcker detta emellertid oro, förstäligt nog. De är rädda för att lösningen leder till att motorfordonstrafiken ökar inom trähusområdet i Vöråstan.

I planeringen har särskild uppmärksamhet fästs vid att det inte ska dirigeras ytterligare trafik till trähuskvarteren i Vöråstan. Kommuntekniken har dragit upp en riktlinje för att det i framtiden inte alls ska dirigeras någon genomfartstrafik via Vöråstan. Trafiken på

Fiskaregatan och Berggatan kommer att begränsas från Storalånggatan, till exempel på samma sätt som trafiken från Handelsplanaden redan har begränsats på Tegelbruksgatan. Berggatan är en kollektivtrafikled och för dess del ska situationen därmed ännu granskas närmare i samband med trafikplaneringen.

2.4.3.3 *Bemötande: hög byggnadsexploatering*

Vasa stad har under de senaste åren planlagt stora mängder byggrätt för industri och arbetsplatser. Enligt prognoserna kommer Vasa stads befolkning att öka om alla planlagda arbetsplatser genomförs. Vid planläggningen bör det eftersträvas en balans mellan alla de arbetsplatser, bostäder och tjänster som detaljplanerna möjliggör. Jämfört med andra städer är situationen i Vasa bra om befolkningen ökar. Utvidgningsområdena för centrum (Travdalen, Södra Klemetsö, Vasklot och Vöråstans verkstadsområde) är belägna på platser med goda förutsättningar att planera en hälsosam, trygg och trivsamt bostadsmiljö. I Vasa behöver inte planeras kompletterande byggande på platser som inte lämpar sig för boende, såsom vid väldigt livligt trafikerade leder. Ett område som Vöråstans verkstadsområde, som blir ledigt efter industriell användning, är den med tanke på naturen överlägset bästa platsen för kompletterande byggande. Ju mera byggrätt det fås för boende på området, desto mindre behöver det i framtiden planläggas boende på sådana områden där byggandet förstör naturvärden.

Målet är emellertid inte heller att detaljplaneområdet enbart ska bli ett bostadsområde. Ett område invid havet nästan i stadskärnan som dessutom är lätt att nå med olika färsätt innebär en enorm potential för sådana funktioner och tjänster som bidrar med mervärde till centrumet och hela staden. Under beredningen av detaljplanen har Planläggningen styrt planeringen så att denna potential kan tas tillvara. I de första utkasterna som Wärtsilä lät göra hade området planerats till ett renodlat bostadsområde, med undantag av de skyddade byggnaderna. I detaljplaneförslaget reserveras cirka 45 procent av marken som ägs av Wärtsilä för byggnader som ska skyddas och bevaras samt för Lokstallsplatsen och Lokstallsparken. På dessa områden får bostäder inte placeras. Som markägare har Wärtsilä förhållit sig samarbetsvilligt till frågan. Som motvikt till den stora mängden annan verksamhet på området som ska planläggas beslöt man sig för att planlägga bostadskvarteren så att exploateringsgraden blir väldigt hög. Med detaljplanen åstadkoms emellertid inte den mängd byggrätt som Wärtsilä eftersträvar på områdena som det äger.



En preliminär utkastplan finns som bilaga till intentionsavtalet mellan Wärtsilä och Vasa stad (Wärtsilä Finland Oy/Arkkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen Oy).



Illustrationsbild i förslagsskedet. (Wärtsilä Finland Oy/Arkkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen Oy).

2.4.3.4 *Bemötande: nybyggandets förhållande till omgivningen*

Det nybyggande som detaljplanen möjliggör kan passas in i omgivningen, även om byggnadernas höjder inte följer höjderna inom bostadsområdet där bredvid. Vad gäller byggnader med sedvanlig höjd innebär detaljplanen inte några betydande ändringar i utsikterna från Vöråstan. Ändringarna bedöms vara positiva. Nockhöjden på de nybyggnader som planeras vid Storalånggatan motsvarar höjden på den fabrikshall som rivs för att få plats för nybyggnaderna. Vad gäller byggande på höjden är de stadsbildsmässiga ändringarna betydande och höga byggnader ändrar utsikterna från trähusområdet mot området som ska planläggas. Från Vöråstan sett placeras höga byggnader inte direkt i ändan av gatorna, men det är ändå lätt att urskilja dem från gatorna.

Det är karakteristiskt för Vasa centrum och Vöråstan att skalor och stilar varierar. De kulturhistoriska värdena för trähusområdet i Vöråstan äventyras inte till följd av att detaljplanen genomförs. Det hör till stadsutvecklingen att utsikterna ändras.



Modelleringsvy sedd från Vöråstan.



Visualiseringsbild sedd från Fiskaregatan.

Byggnaderna i den minsta skalan placeras vid Storalånggatan i områdets norra del. I kvarteret anvisas emellertid högre byggnader 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 av Storalånggatan och Portgatan och medför aktivitet vid parkeringshusets fasad mot bostadsområdet. 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.

Kvalitetsbestämmelserna i detaljplanen har setts över. Med detaljplanen eftersträvas ett byggnadssätt som passar bra i närheten av ett gammalt trähusområde:

- Tydliga slutna kvarter som avgränsas av byggnader
- Byggnader med sadeltak som bildar ett varierande taklandskap
- Tydlig fasadbehandling, vertikala fönsteröppningar
- Med detaljplanebestämmelserna styrs dessutom till att sådana fasadavsnitt som behandlats på ett enhetligt sätt inte blir för långa.

3 FÖRSLAGSSKEDE

3.1 Framläggande av detaljplaneförslaget

Hörande i förslagsskedet MarkByggL 65 §, MarkByggF 27 §: Detaljplaneutkastet och det reviderade programmet för deltagande och bedömning lades fram genom stadsmiljönämndens beslut (29.5.2024) för perioden 7.6–9.8.2024. Det lämnades in åtta (8) anmärkningar och nio (9) utlåtanden om detaljplaneförslaget och det 21.5.2024 daterade programmet för deltagande och bedömning.

3.2 Myndigheternas samråd i förslagsskedet

Myndigheternas samråd i förslagsskedet, som avses i 66 § i markanvändnings- och bygglagen och i 26 § markanvändnings- och byggförordningen, ordnades efter framläggandet i förslagsskedet 3.9.2024.

Det togs inte upp några nya utredningsbehov under samrådet och inte heller några stora behov av att ändra planlösningen. Myndigheternas utlåtanden har huvudsakligen beaktats bra under detaljplanearbetet. Till de delar som utlåtandena inte har beaktats, var myndigheterna nöjda med Planläggningens bemötanden.

Följande frågor väckte diskussion:

Skala för byggandet

Österbottens museum anser att byggande på höjden inte lämpar sig för området men motsätter sig inte det längre kraftigt.

Enligt NTM-centralens åsikt borde i synnerhet byggande längs Storalånggatan undersökas ännu. Byggnaderna skulle ansluta sig mera naturligt till trähusområdet i Vöråstan om de var lägre eller om de terrasserades så att fasaden mot Storalånggatan blir lägre. Vad gäller tornbyggnader kan NTM-centralen godkänna lösningen i detaljplaneförslaget eftersom de högsta byggnaderna placeras i mitten av detaljplaneområdet längre bort från Storalånggatan.

Kvartersstruktur

NTM-centralens ståndpunkt gällande Bostadsandelslaget Framtids ställningstaganden där det önskas en öppnare och mera transparent stadsstruktur: Den planerade lösningen med slutna kvarter lämpar sig för området. Den passar bättre i närmiljön än en öppnare placering av byggnader. Som helhet är detaljpanelösningen lyckad i och med att också markägarens mål och andra bakgrundsfaktorer beaktas.

Trafikregleringar

Bostadsandelslaget Framtid har framfört sin oro över vilka trafikmässiga konsekvenser öppnandet av Portgatan kommer att ha. Enligt NTM-centralens åsikt möjliggör detaljplanen en mängd olika lösningar. Alla trafiklösningar behöver inte fastställas i detaljplanen. I detta fall räcker det att Portgatan anvisas som lågfartsgata. Det är inte nödvändigt med någon verbal bestämmelse om hur trafik ska begränsas på gatorna i Vöråstan.

För räddningsverket går den bästa rutten till Brändö via Fiskaregatan och Portgatan. Den kan emellertid inte användas om korsningen mellan Portgatan och Storalånggatan helt stängs av för trafik med motorfordon i riktning mot Fiskaregatan. Det konstaterades att det är möjligt att stänga av korsningen för genomfartstrafik så att räddningsfordon ändå kan köra genom den. Räddningsverket har även tidigare lämnat in ett utlåtande om frågan och önskat att få medverka i trafikplaneringen efter detaljplaneprocessen.

Affärslokaler och bostadslägenheternas genomsnittliga yta

Enligt NTM-centralens åsikt behöver fördelningen av bostäder regleras så att bostädernas genomsnittliga yta inte blir för liten.

3.3 Respons i förslagsskedet

3.3.1 Sammanfattning av utlåtandena i förslagsskedet

I myndighetsutlåtandena konstateras att myndigheternas utlåtanden huvudsakligen har beaktats bra under detaljplanearbetet. I myndighetsutlåtandena uppkommer inga nya utredningsbehov eller behov av att göra betydande ändringar i detaljplanen.

3.3.2 Utlåtanden i förslagsskedet med Planläggningens bemötanden

3.3.2.1 *NTM-centralen i Södra Österbotten 26.6.2024*

Trafikmiljö

Vad gäller trafikmiljön finns det inget att anmärka på i fråga om planläggningsprojektet.

Naturskydd

NTM-centralen konstaterar att byggnaderna bör kontrolleras för fågel- och fladdermusbon innan de rivs. Det ska ses till att rivningsarbetet utförs enligt 70 § i naturvårdslagen och att fridlysta arter inte störs under förökningstiden. Vid tidigare inventeringar hade det på området observerats svalor som i regel häckar i byggnader. Det observerades knappast några fladdermöss inom det aktiva fabriksområdet, men en ny kartläggning ska göras före eventuella ändringsarbeten i byggnaderna. Ändringarna i verksamheten kan ha gjort att habitatet har blivit lämpligt för fladdermöss.

Vattentjänster och vattenvård

Eftersom det enligt Geologiska forskningscentralens webbplats (<https://gtkdata.gtk.fi/hasu/index.html>) är sannolikt att det finns sura sulfatjordar på området, bör det vid planeringen och genomförandet följas och utnyttjas anvisningarna i den nationella guiden om byggnadsprojekt på sura sulfatjordar (Guide för beaktande av sura sulfatjordar och hantering av effekter, <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163782>). Vid behov ska det utfärdas bestämmelser om sura sulfatjordar.

Det finns gott om belagda områden inom detaljplaneområdet. Det skulle vara bra att ange översvämningsstråket på plankartan så att det även i fortsättningen var känt var det aktuella stråket löper, även om det skulle beläggas ytterligare ytor ovanför avrinningsområdet.

Om det på byggplatser behandlas förorenade marksubstanser, är det inte bra att vattnet leds direkt till det mottagande vattendraget via dagvattensystemet. Vid behandlingen av vatten från byggplatser/dagvatten under byggtiden bör anvisningarna i huvudstadsregionens guide för vatten från byggplatser följas <https://julkaisu.hsy.fi/paakaupunkiseuduntyomaavesiohje.html>.

Vattenskydd

NTM-centralen konstaterar att om man har som avsikt att bearbeta strandlinjen, bör byggandet på vattenområdet och dess eventuella tillståndspliktighet beaktas både vid utarbetandet av detaljplanen och i planbestämmelserna.

Kulturmiljö och byggnadsskydd

Planbeteckningen AH (kvartersområde i sambruk som betjänar boendet) borde kompletteras både i fråga om ansvar för genomförande och så att det framgår vilka tomter beteckningen gäller. Den allmänna bestämmelsen om kvartersgårdar i detaljplanen borde preciseras så att det framgår om bestämmelsen gäller både område C (kvartersområden) och område AH (kvartersområde i sambruk som betjänar boendet) och på vilket sätt. Därtill konstaterar NTM-centralen att beteckningen AK möjliggör 49 procent affärs- och kontorsbyggande, vilket kan påverka boendetrivseln. NTM-centralen anser att bestämmelsen bör preciseras.

Dessutom uppmanar NTM-centralen att vidare fundera på byggnadernas höjder så att de bättre skulle passa in i småhusområdet i Vöråstan samt i det befintliga byggnadsbeståndet däromkring som helhet.

Områdesanvändning

NTM-centralen anser att det som den tidigare har tagit upp i övrigt har beaktats i tillräcklig grad, och har i detta skede inget annat att anmärka på.

PLANLÄGGNINGENS BEMÖTANDE AV NTM-CENTRALENS UTLÅTANDE

Naturskydd: Vid fladdermuskartläggningarna på området hittades inga sådana platser där fladdermössen förökar sig eller rastar som avses i 49 § i Finlands naturvårdslag. I den kartläggning som Wärtsilä lät göra konstaterades att byggnader och olika sprickor och hål i dem i teorin kan tjäna som platser för dagvila för fladdermöss, men att belysta industribyggnader i aktiv användning inte nödvändigtvis är platser som lockar fladdermöss. I detaljplanebeskrivningen anges följande:

- De byggnaders inomhusutrymmen som ska rivas bör kontrolleras för fladdermössens eventuella daggömmor.
 - 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 påträffats på området är fredade under häckningstiden.
- Planläggningen anser att det ovan nämnda inte ska regleras med detaljplanebestämmelser.

Vattentjänster och vattenvård:

Sura sulfatjordar: I detaljplanen har en bestämmelse om sura sulfatjordar lagts till: Innan byggprojektet inleds/åtgärderna vidtas ska förekomsten av eventuella sura sulfatjordar och behandling av dem utredas.

Enligt utredningarna om byggnadssättet och huruvida jordmånen är förorenad behövs det inom området med pålgrundläggning inte schaktas så djupt att man är tvungen att röra vid den naturliga jorden (lera). Inom området med pålgrundläggning finns fyllnadsmassor som innehåller avfall i genomsnitt på cirka fyra meters djup och den naturliga jorden finns under detta skikt. Enligt utredningen om byggnadssättet skulle schaktningsbehovet inom det område som ska pålas vara cirka en meter. I praktiken måste det emellertid schaktas djupare, eftersom det inte får lämnas fyllnadsmassor med avfall under byggnaderna. Fyllnadsmassorna under byggnaderna måste avlägsnas helt. Under gatuområdena behöver minst cirka två meter fyllnadsmassor avlägsnas.

Översvämningstråk: På detaljplanekartan läggs till beteckningar om översvämningstråk. Det är i regel gator som fungerar som översvämningstråk och de planeras så att vatten inte

samlas i pölar på gatorna. Beteckningar om översvämningstråk anvisas emellertid inte för alla gator i detaljplanen, utan endast på de viktigaste ställena. Alla översvämningstråk anges ungefärligen i dagvattenplanen som finns som bilaga till detaljplanen. I granskningen av översvämningstråken i samband med detaljplanearbetet konstaterades att höjdvärlden som planerats för området är lämplig och att översvämningstråken kan planeras närmare i samband med den fortsatta planeringen.

Behandling av dagvatten under byggtiden: I detaljplaneförslaget ingick en bestämmelse om behandling av dagvatten under byggtiden. Enligt den får vatten från bygplatser inte ledas direkt till dagvattennätet utan att det behandlas. Planläggningen och Kommuntekniken anser att bestämmelsen är tillräckligt noggrant avgränsad.

Vattenskydd: Avsikten är att bearbeta strandlinjen. Detaljplanen möjliggör utfyllnader inom Metvikens vattenområde. Jämfört med den nuvarande detaljplanen görs det inga väsentliga ändringar i denna detaljplan. Eventuellt tillståndsbehov granskas efter detaljplaneprocessen i samband med den närmare planeringen av allmänna områden.

Områdesanvändning/kulturmiljö och byggnadsskydd

- Planbeteckningen AH (kvartersområde i sambruk som betjänar boendet) kompletteras så att det framgår vilka tomter beteckningen gäller. Det lönar sig inte att i detaljplanen fastställa ansvaren för genomförande.
- Bestämmelsen om kvartersområden för bostadsvåningshus (AK) ändras. På kvartersområdena får placeras affärs- och verksamhetslokaler som inte orsakar miljöstörningar på högst 10 procent av byggrätten.
- Byggnadernas höjder har undersökts ingående under detaljplanearbetet. Dessutom har det bedömts hur det byggande som detaljplanen möjliggör påverkar stadsbilden, skuggningen och vindförhållandena. Därtill har det bedömts vilka skadliga konsekvenser Vasa Elektriskas kraftverk vid Brändö bro eventuellt har för förhållandena för höga byggnader.
- Om detaljplanen genomförs ändras utsikterna i synnerhet från norr då några av de befintliga byggnaderna på området rivs och ersätts med nya. Det hör till stadsutvecklingen att utsikterna ändras, i synnerhet i centrum. Med detaljplanen möjliggörs en tätbebyggd, högklassig och särpräglad miljö som kompletterar och berikar stadsbilden i Vasa. De planerade nybyggnaderna medför i huvudsak inga betydande ändringar i området skala och de passar i regel bra i sin omgivning. Byggnader med 12 eller flera våningar ändrar Vasa stads siluett och har en betydande inverkan på stadsbilden. Höga byggnaders inverkan på stadsbilden kan inte anses vara enbart positiv eller negativ, eftersom dylika byggnader alltid väcker motstridiga känslor.

3.3.2.2 Österbottens förbund 25.6.2024

Österbottens förbund har tidigare gett utlåtande om utkastet till detaljplan, vilket har beaktats i planprocessen. Österbottens förbund har inget att anmärka på i fråga om förslaget till detaljplan.

3.3.2.3 Österbottens museum 9.8.2024

I detaljplanebeskrivningen ges en bra översikt över området historia och utveckling. De mångsidiga illustrationerna hjälper att få en uppfattning om vilken vision de som utarbetat detaljplanen har för hur området kommer att bebyggas.

Museet anser att de planläggningslösningar som gäller den befintliga kulturmiljön på området har utvecklats mot det bättre. Planförslaget möjliggör att även den yngsta byggnaden på området, den stora monteringshallen, bevaras. Det råder brist på motions- och samlingslokaler i Vasa centrum och därför är möjligheten att bygga om monteringshallen för ett dylikt ändamål något som kan understödjas.

Däremot tycker museet att det inte är någon lyckad lösning att bygga ett tornhus invid gamla skyddade byggnader på område C för centrumfunktioner. Museet är emellertid beredd att godkänna lösningen för att undvika omfattande tillbyggande i södra delen av C-kvartersområdet.

Museet har inget att anmärka på i fråga om detaljplaneförslaget.

3.3.2.4 *Vasa stad, Fastighetssektorn 9.8.2024 (förkortat)*

Fastighetssektorn anser att planen som helhet är mycket välutarbetad och genomtänkt och ger goda möjligheter att utveckla Vasa kärncentrum i en mycket positiv riktning. Från fastighetssektorns håll vill vi dock lyfta fram några saker i detaljplanen som vi anser att man ännu borde fundera över.

Krav på bostadslägenheternas genomsnittliga yta

Fastighetssektorn anser att detaljplanens krav på att bostadslägenheternas genomsnittliga yta ska vara 50 m² kan leda till en situation som försvårar byggandet på området. Vi anser att man i detaljplanen inte borde ta ställning till minsta genomsnittliga bostadsyta, utan att man genom andra förfaranden, exempelvis i framtida tomtöverlåtelsevillkor eller andra dylika metoder borde säkerställa sig om att de bostäder som byggs inte i genomsnitt blir för små.

Genom att i detaljplanen styra byggandet för hårt så är risken påtaglig att detaljplanen snabbt blir föråldrad samt att det i värsta fall, trots efterfrågan på bostäder, inte byggs något alls eftersom efterfrågan inte motsvarar detaljplanens krav. Man bör komma ihåg att fastighetsmarknaden är dynamisk och styrs av marknadsmekanismer så som utbud och efterfrågan. Köparnas krav och preferenser hinner dessutom ändra mycket under en relativt kort tidsperiod, varför det inte är skäligt att fastställa kraven i en detaljplan som kan tänkas vara i kraft under en lång tid framöver.

Krav på antal kvadratmeter affärsutrymme

Fastighetssektorn uttrycker även oro över att kravet på antalet kvadratmeter affärsutrymmen i AK-kvarteren är för stort. Byggbolagen har stött på betydande svårigheter med att sälja affärsutrymmen i bottenvåningarna, och byggkostnaderna för dessa utrymmen överstiger ofta det pris de kan säljas för. Detta innebär att byggkostnaderna för affärslokaler ofta måste fördelas på bostadslägenheterna, vilket leder till högre priser på dessa. Med tanke på det stora behovet av nya bostäder och målsättningen att skapa förmånligare bostadslägenheter i Vasa, är det viktigt att noggrant överväga kraven på att bygga affärsutrymmen på markplan. Det är avgörande att placera dessa utrymmen på rätt ställen för att undvika tomma lokaler och stigande bostadspriser. I detaljplanen betonas vikten av att skapa en trivsamt miljö för fotgängare, vilket är en lovvärd ambition. Samtidigt är det viktigt att tänka på att en stadsmiljö inte blir särskilt trivsamt om osålda affärslokaler står tomma under en längre tid. Erfarenheter har visat att om dessa affärsutrymmen inte säljs under byggnadsskedet, blir det ännu svårare att sälja dem senare. Problemet med tomma affärslokaler är något som även de större utvecklingsstäderna i Finland upplever, vilket gör det till en allmän utmaning.

Det är också viktigt att uppmärksamma att krav på affärsutrymmen kan utgöra en betydande utmaning för ARA-byggande, eftersom hela ARA-systemet bygger på att hålla hyrorna på en så rimlig nivå som möjligt. Tomma affärslokaler kan innebära en ekonomisk belastning som i slutändan höjer hyrorna. Detta medför en risk att hela bostadsprojektet kan äventyras om ARA-finansieringen uteblir på grund av alltför höga krav på affärsutrymmen. Detta skulle vara ogynnsamt för stadens utveckling, särskilt med tanke på det ständigt ökande behovet av hyresbostäder till rimliga priser.

Fastighetssektorn föreslår att kravet på antalet kvadratmeter affärsutrymmen i detaljplanen ännu bör ses över för att definiera vilka av affärsutrymmena i bostadskvarterens gatuplan är sådan som är ett absolut krav och vilka som kan vara alternativt affärsutrymme eller gemensamt utrymme beroende på ekonomiska realiteter. För att hitta en lämplig balans kan det vara värdefullt att basera förändringarna på en studie av liknande bostadsområden och beläggningsgraden i deras affärslokaler, både i Vasa och i andra tillväxtstäder av motsvarande storlek. Det är också viktigt att ta hänsyn till hur kraven på affärsutrymmen påverkar förutsättningarna för ARA-hyresbostadsbyggande samt boende för studerande och specialgrupper, som ofta finansieras genom ARA.

Bilplatsbestämelsen

Vasa stad bör överväga att genomföra en utredning om det faktiska behovet av bilplatser i nya flervåningshus, gärna som en del av förberedelserna inför en framtida uppdatering av stadens parkeringspolitik. Det är viktigt att notera att behovet kan variera mellan olika byggnader och områden. Kostnaderna för att bygga bilplatser är betydande och påverkar bostadspriserna avsevärt. Eftersom utvecklingen av hela Vöråstans verkstadsområde sträcker sig flera år, och kanske till och med årtionden, in i framtiden, bör man också försöka uppskatta det framtida behovet av bilplatser. Det skulle vara ineffektivt att bygga dyra parkeringsanläggningar om de senare visar sig vara underutnyttjade. Utvecklingen av Vasas kollektivtrafik och cykelvägsnät kommer också att påverka behovet av bilplatser. Förändringar i befolkningsstrukturen, såsom en växande invandrabefolkning och en åldrande befolkning, tillsammans med invånarnas betalningsförmåga och val av färdmedel, är också viktiga faktorer att beakta.

Planbestämelsen gällande minimiantal bilplatser är bra genom att den beaktar framtida ändringar i stadens parkeringspolitik samt möjliga separata beslut gällande principer för bildelningslösningar.

PLANLÄGGNINGENS BEMÖTANDE AV FASTIGHETSSEKTORNS UTLÅTANDE

Om detaljplaneprocessen

Detaljplanen har utarbetats i nära samarbete med markägaren. Fastighetssektorn har hållits uppdaterad om hur detaljplanearbetet framskrider och om planerna under hela detaljplaneprocessen. Fastighetssektorn skulle ha haft möjlighet att i ett tidigare planeringsskede ta upp det som nämns i utlåtandet. Samtidigt borde det ha förts en bredare diskussion om planen, inklusive hur mycket det är lämpligt att bygga på området.

Bostadslägenheternas genomsnittliga yta, styrmetoder som används i Vasa

I Vasa brukar man sedan länge fastställa minimikravet på bostadslägenheternas genomsnittliga yta i detaljplanen. Hittills har inga andra metoder använts. Ändring av den rådande praxis kräver noggrant övervägande och eventuellt även politiska beslut. Staden ska i alla fall se till att bostadsområdena har en balanserad befolkningsstruktur. Det att fördelningen av bostäder påverkar befolkningsstrukturen borde beaktas då beslut fattas. Det är till exempel viktigt att vara medveten om vilka sociala konsekvenser en väldigt ensidig

befolkningsstruktur kan ha. Planläggningen understöder att det förs en mångsidig diskussion om frågan utifrån utforskad information.

Planläggningen är medveten om att det är många städer där bostadslägenheternas genomsnittliga yta inte fastställs i detaljplaner utan med andra metoder. Till exempel har Tammerfors stad fattat ett politiskt beslut där alla de metoder med vilka bostädernas genomsnittliga yta kan regleras fastställs.

- På den mark som ägs av Tammerfors stad görs detta i första hand i samband med tomtöverlåtelse.
- På privat ägd mark görs reglering också i samband med markanvändningsavtal.
- Fördelningen av bostäder kan också fastställas i detaljplan.

Om planeringsprinciperna för Vöråstans verkstadsområde

Området har planerats så att exploateringsgraden är väldigt hög, med andra ord är mängden byggrätt i förhållande till kvarterens yta väldigt stor. En hög exploateringsgrad har varit markägarens önskemål trots att det har varit känt att det kommer att vara utmanande att uppfylla alla fastställa funktionella krav samt kvalitetskrav (exempelvis tillräckligt med gårdsutrymme och parkeringsplatser). Översiktsplanen för markanvändningen, som utarbetats för detaljplanen, är väldigt strikt dimensionerad för de ovan nämnda frågornas del och ger knappast något handlingsutrymme. Om de ändringar som Fastighetssektorn föreslår görs i detaljplanen utan att byggrätten minskas, får alla funktioner som betjänar boendet inte plats i kvarteren. Till exempel:

- Om bostadslägenheternas genomsnittliga yta minskas, ökar antalet bostäder. Flera bostäder leder till att det behövs en större gård, eftersom minimimängden gårdsutrymme fastställs bostadsspecifikt i detaljplanen. Gårdsutrymmets tillräckliga storlek tillsammans med en rätt ytbehandling/mängd växtlighet gör det lättare att hantera följder av extrema väderfenomen, såsom solgasset och dagvatten. Genom bra planering åstadkoms trivsamma gårdar med ett bättre mikroklimat. Tillgängliga och trygga gårdar som är lätta att nå är särskilt viktiga för de människogrupper som har det allra sämst ställt, såsom äldre, barn och personer med funktionsnedsättning.
- Om bostäderna gjordes mindre skulle det även påverka förrådets storlek; mindre lägenheter behöver relativt större lösöresförråd än större lägenheter. Lösöresförråd skulle ta upp plats från cykelförråd, vilka i Vöråstan behöver placeras inne i byggnaderna i en större grad än vanligt för att en tillräcklig mängd gårdsutrymme ska kunna åstadkommas.
- Om antalet affärslokaler minskades, skulle det leda till att mängden bostadsutrymmen ökar, vilket ytterligare skulle öka mängden behövt gårdsutrymme.

Bestämmelserna om bostadslägenheternas genomsnittliga yta har preciserats efter framläggandet i förslagsskedet. Kravet har luckrats upp i de kvarter där kravet avseende gårdsyta i detaljplanen kan uppfyllas även om bostädernas genomsnittliga yta är mindre ($50 \text{ m}^2 \rightarrow 45 \text{ m}^2$). Bestämmelsen har också preciserats så att den inte gäller exempelvis ARA-produktion eller vissa former av specialboende, såsom studentbostäder eller stött serviceboende.

Kravet på affärslokaler i detaljplanen:

Området planeras enligt den exploateringsgrad som gäller i stadskärnan. Därmed bör det på området också finnas sådana funktioner som hör till stadskärnan. Både Vasa stad och Wärtsilä har motiverat den exceptionellt höga exploateringsgraden med framför allt funktionell mångsidighet. Det skulle vara en dålig lösning att planera en så här tätbebyggd kvartersstruktur om målet var ett vanligt bostadsområde utan service.

Jämfört med områdets exploateringsgrad krävs det i detaljplanen en måttlig mängd affärsutrymmen på markplan. Mängden affärsutrymme har redan minskats med 20 procent sedan utkastskedet.

Bestämmelsen om minimiantalet bilplatser: Detaljplanen behöver inte ändras på grund av Fastighetssektorns utlåtande. Beslut om minimiantalet parkeringsplatser fattas i en politisk process.

Om byggande med ARA-stöd

Bestämmelserna om affärslokaler och bostädernas genomsnittliga storlek är inte avsedda att gälla ARA-produktion eller studentbostäder. Planbestämmelserna har gjorts tydligare till dessa delar. Vanliga ARA-byggnader har uppförts i Vasa senast för cirka 20 år sedan. Därmed har vi ingen erfarenhet av tillämpningen av de nuvarande detaljplanebestämmelserna på ARA-produktion under de senaste åren.

Det krävs inte affärslokaler på markplan i alla byggnader i detaljplanen, men nog kring de viktigaste öppna platserna och i de byggnadsmassor som har havsutsikt. Det finns också sådana byggnadsytor i alla AK-kvarter där det inte krävs några affärslokaler. ARA-produktion kan uppföras i de sistnämnda om affärslokalerna gör det svårt att få finansiering.

3.3.2.5 Trafikledsverket 18.7.2024

Trafikledsverket har i de tidigare skedena av planen förutsatt att det ska göras upp tillräckliga utredningar om buller, stomljud och vibrationer. I samband med detaljplaneförslaget har planmaterialet kompletterats med en utredning om buller, stomljud och vibrationer. Trafikledsverket har läst igenom utredningarna som ingår i detaljplaneförslagets material samt de planbestämmelser som utfärdats utifrån dem. Trafikledsverket har inget att anmärka på i fråga om de gjorda utredningarna.

Trafikledsverket har ingenting annat att anmärka på i fråga om planprojektet. I fråga om landsvägar ger den behöriga NTM-centralen utlåtande.

3.3.2.6 Vasa Vatten 10.6.2024

Vasa Vatten har under planläggarens ledning fört bra och utvecklande diskussioner om anläggande och "skydd" av infrastrukturen för vattentjänster på området. Planläggaren har beaktat Vasa Vattens bemötanden och behov på ett fint sätt. Vasa Vatten har inget att anmärka på i fråga om detaljplaneförslaget. Vasa Vatten motsätter sig inte utvecklandet av området.

Vattentjänsterna byggs i samband med att gatorna anläggs.

3.3.2.7 Vasa Elektriska Ab/fjärrvärme 8.8.2024

Vasa Elektriska Ab/fjärrvärme konstaterar att de nuvarande byggnaderna på området är anslutna till fjärrvärmenätet. Då byggnader rivs behöver det också göras ändringar i det interna fjärrvärmenätet inom Wårtsiläområdet.

Även de nya fastigheterna enligt detaljplanen ak1125 kan anslutas till fjärrvärmenätet. Distributionen av fjärrvärme till fastigheterna byggs upp genom att de nya gatuområdena utnyttjas. Dessutom ändras en del av de byggnader som enligt detaljplanen ska bevaras så att de kan anslutas till nätet på Vöråstans sida. Vad gäller tidsschemat för ändringarna i fjärrvärmenätet bör det beaktas att de byggnader som bevaras redan är anslutna till fjärrvärmenätet och därmed kan längre distributionsavbrott för dessa kunder inte tillåtas. På Portgatan (förlängningen av nuvarande Fiskaregatan) behöver den nuvarande fjärrvärmelinjen som löper genom området byggas om och flyttas längre bort från

tomtgränsen, eftersom flervåningshus byggs alldeles invid gatuområdets gräns och deras grunder därmed delvis sträcker sig till området där fjärrvärmelinjen löper idag. De interna husanslutningarna inom tomterna planeras separat från fall till fall.

Anläggande av ett eventuellt nätverk för fjärrkyla på området bör beaktas i utrymmesreservationerna för gatuområden i detaljplanen. I fråga om gatuområden bör det säkerställas att det finns tillräckligt med utrymme för både fjärrvärmenätet och ett eventuellt fjärrkylanät.

3.3.2.8 *Vasa Elnät Ab 7.6.2024*

I förslaget har både de ändringar som Vasa Elnät Ab föreslog i utkastskedet och transformatorbehoven beaktats på ett fint sätt.

3.3.2.9 *Telia Finland Oyj 10.6.2024*

Telia har infrastruktur på det område för detaljplaneutkastet som nämns i rubriken. Om byggande på området kräver flyttning av kablar, bör Telia kontaktas om dessa minst 12 veckor före eventuella flyttningar. I regel är det beställaren som bekostar flyttningen. Om det rivs byggnader vid objektet, ska Telia också kontaktas om dem i god tid. I de byggnader som rivs ska kablarna brytas av kontrollerat så att rivningen inte skadar det befintliga nätverket. Om det anläggs nya vägar på området bör Telia även kontaktas om dem i så god tid som möjligt med tanke på behov av nya beredskapsrör.

3.3.3 Sammanfattning av anmärkningarna i förslagsskedet

Planläggningen tackar alla som lämnat in anmärkningar för en aktiv medverkan i planarbetet. Vi har noggrant gått igenom alla anmärkningar och deras innehåll har övervägts av arbetsgruppen som bereder detaljplanen och vid behov även mera omfattande inom stadens organisation.

I ställningstagandena i förslagsskedet betonades följande teman:

Trafik/parkering

- Invånarna är fortfarande oroliga för att det till följd av detaljplaneändringen dirigeras mera motorfordonstrafik till Vöråstan än i nuläget.
- En del av dem som lämnade in anmärkningar motsätter sig och en del förespråkar att Träskgatan stängs av för motorfordonstrafik vid den så kallade Träskgatans kurva.
- I åsikterna frågas om det behövs tre parkeringshus på området. Det önskas att parkering hellre placeras under jord än i separata parkeringshus.
- En del önskar att det ordnas tillräckligt med parkeringsplatser för en eventuell koncentration av kulturlokaler. En del konstaterar att det borde satsas mera på förhållandena för gång och cykling och att området inte behöver vara lätt tillgängligt med personbil.
- Anläggning av cykelrutter och lågfartsgator på området uppskattas (Invånarföreningen i centrala Vasa).

Byggnadsexploatering/skala

- Byggnadsexploateringen på området anses vara för hög (Invånarföreningen i centrala Vasa/Bostadsandelslaget Framtid).
- Tornhus anses vara för höga (Invånarföreningen i centrala Vasa/Bostadsandelslaget Framtid).

Verksamhet/användningsändamål

- Det önskas samlings-, kultur- och idrottslokaler inom Vöråstans verkstadsområde, precis som i de tidigare skedena av detaljplanearbetet. Önskan är att lokalerna blir multifunktionella (flera anmärkningar).
- Det önskas att eventuella samlingslokaler har en ambitiös arkitektur (privatperson).
- Wärtsilä Finland Oy önskar att bestämmelserna om bostadslägenheternas genomsnittliga yta och antalet affärslokaler ska ändras.
- Behovet av att bygga nya flervåningshus ifrågasätts (flera anmärkningar).

3.3.4 Anmärkningarna i förslagsskedet med Planläggningens bemötanden

3.3.4.1 Invånarföreningen i centrala Vasa 9.8.2024

Invånarföreningen i centrala Vasa håller fast vid de åsikter vi tidigare sänt till Planläggningen (29.11.2022, 25.6.2023 och 21.11.2023).

- Högre byggnader än 8–10 våningar passar inte på området. De skulle utgöra en för skarp kontrast till områdets skyddade, låga byggnader och Vöråstans arkitektur.
- Vi anser, att allmännyttiga byggnader samt byggnader för kultur och sport bör ges företräde framom bostadsbyggnation, eftersom behovet av bostäder i Vasa knappast kommer att växa inom den närmaste framtiden. Därför är det planerade exploateringsstalet 2,8 för våningshusområdet för högt och bebyggelsen blir för tät. En glesare placering av bostadshusen passar också bättre för Vasa som finalist i tävlingen "European Green Leaf 2026".
- Vår förening värdesätter de planerade cykelrutterna och lågfartsgatorna på området.

PLANLÄGGNINGENS BEMÖTANDE:

Byggnadsexploatering

Wärtsilä eftersträvar 110 000–130 000 m² ny bygggrätt på de markområden som är i bolagets ägo. Målet kommer inte att uppnås. Trots det skapas det med detaljplanen en stadsstruktur med en väldigt hög exploateringsgrad. Exploateringsstalet 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 färdvägar
- **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 kommer att bevaras flera byggnader än vad markägaren ursprungligen hade 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:** Med 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.

Skala för byggandet

- *Byggnadernas höjder har undersökts ingående under detaljplanearbetet. Dessutom har det bedömts hur det byggande som detaljplanen möjliggör påverkar stadsbilden, skuggningen och vindförhållandena. Därtill har det bedömts vilka skadliga konsekvenser Vasa Elektriskas kraftverk vid Brändö bro eventuellt har för förhållandena för höga byggnader.*
- *Om detaljplanen genomförs ändras utsikterna i synnerhet från norr då några av de befintliga byggnaderna på området rivs och ersätts med nya. Det hör till stadsutvecklingen att utsikterna ändras, i synnerhet i centrum. Med detaljplanen möjliggörs en tätbebyggd, högklassig och särpräglad miljö som kompletterar och berikar stadsbilden i Vasa. De planerade nybyggnaderna medför i huvudsak inga betydande ändringar i områdets skala och de passar i regel bra i sin omgivning. Byggnader med 12 eller flera våningar ändrar Vasa stads siluett och har en betydande inverkan på stadsbilden. Höga byggnaders inverkan på stadsbilden kan inte anses vara enbart positiv eller negativ, eftersom dylika byggnader alltid väcker motstridiga känslor.*

3.3.4.2 Wärtsilä Finland Oyj

Vad gäller affärslokaler på markplan i bostadskvarteren önskar vi en tvingande bestämmelse om affärslokaler endast för kvarteren 18 och 19, där det finns tillräckligt med naturliga gångflöden. För de övriga kvarterens del borde planbestämmelsen bearbetas så att det i lokalerna på gatuplan/gårdsnivå kan byggas både affärslokaler och gemensamma lokaler för bostäder (såsom cykelförråd).

För att göra detaljplanen enklare att genomföra och för att öka diversiteten föreslår vi att bestämmelsen om bostadslägenheternas genomsnittliga yta ska vara kvartersspecifik.

PLANLÄGGNINGENS BEMÖTANDE: Se Planläggningens bemötande av fastighetssektorns utlåtande.

3.3.4.3 Bostadsandelslaget Framtid 9.8.2024

Anmärkningen är väldigt lång. Nedan följer en kort sammanfattning av den. Anmärkningen finns i sin helhet som bilaga till denna rapport om växelverkan (se 4.3 Bostadsandelslaget Framtid 9.8.2024, anmärkningen i sin helhet).

SAMMANFATTNING AV ANMÄRKNINGEN:

- Bostadsandelslaget är oroligt för vilka konsekvenser detaljplanen kommer att ha för trafiken, i synnerhet det att gatuförbindelsen via Portgatan öppnas för trafik med motorfordon. Fiskaregatan och Skeppsgatan borde anvisas som gator som ska stängas av antingen med en beteckning på plankartan eller med en verbal detaljplanebestämmelse.
- Raden av byggnader närmast Metviken bildar en funktionellt och visuellt ogenomtränglig mur framför grönområdena. Planen, i synnerhet kvarter 23, borde granskas på nytt så att det åstadkoms bättre visuella och fysiska förbindelser via Maskinverkstadsområdet till Metviksparken.
- De nordligaste bostadskvarteren verkar vara trånga och skuggiga och dessutom är gränderna för smala. Det borde läggas till trädrader på dem.
- Bostadsandelslaget motsätter sig placering av tornhus på området.
- Bostadsandelslaget önskar att anläggandet av Storalånggatan bättre anpassas till småhusområdet i Vöråstan (skala/material/bestämmelser om behandling av fasader).

PLANLÄGGNINGENS BEMÖTANDE:

Förlängning av Fiskaregatan/Portgatan

Planläggningen förstår att den som lämnat in anmärkningen är orolig för detaljplanens trafikmässiga konsekvenser. Planläggningen har kommit fram till att precisera detaljplanen för att genomförandet av den inte skulle ha några skadliga trafikmässiga konsekvenser för Vöråstans bostadsområde.

Detaljplanebestämmelsen om Portgatan har ändrats så att den lyder (nya punkter med fet stil): "Lågfartsgata eller del av gatuområde där körhastigheterna sänks i mån av möjlighet med hjälp av konstruktioner, beläggingsmaterial och planteringar. **När öppnandet av gatuförbindelsen från Portgatan till Storalånggatan planeras, bör det säkerställas att åtgärden inte har några skadliga trafikmässiga konsekvenser för Vöråstans bostadsområde. Trafiken från Storalånggatan till Fiskaregatan och vid behov även till de övriga gatorna inom bostadsområdet bör begränsas för att skadliga konsekvenser ska kunna förebyggas.**

Gatorna öster om Storalånggatan ingår inte i planavgränsningen, och därmed kunde en motsvarande beteckning inte göras på detaljplanekartan. Avgränsningen av planeringsområdet kunde inte längre utvidgas efter framläggandet i förslagsskedet.

Lösningen som gäller förlängningen av Fiskaregatan/Portgatan har inte ändrats efter förslagsskedet. I detaljplanen tillåts trafik med motorfordon på Portgatan.

Kvartersstruktur

Under myndigheternas samråd i förslagsskedet behandlades Bostadsandelslaget Framtids åsikt om kvartersstrukturen. NTM-centralen i Södra Österbotten ansåg att en lösning med slutna kvarter bättre lämpar sig på Vöråstans verkstadsområde än en struktur där byggnaderna placeras öppnare och friare i omgivningen. Även arbetsgruppen som planerar området är av samma åsikt.

Kvartersstrukturen ändrades inte efter förslagsskedet. Den bildar en urban miljö som lämpar sig på platsen. Planeringsområdet är blåsig, eftersom vinden vid vissa vindriktningar kan blåsa rakt in på området från havet. Slutna kvarter skyddar innergårdarna och även Vöråstans trähusområde där bakom mot blåsten. Enligt arbetsgruppen som planerar området är en tydlig gräns mellan den byggda miljön och parken något som ska eftersträvas också med tanke på stadsbilden. Vasa centrum har en relativt enhetlig gatufasad i 6–7 våningar som öppnar sig mot strandparkszonen. Strukturen som planerats för Vöråstans verkstadsområde utgör en fortsättning på den. Även om det inte planeras nya visuella eller fysiska förbindelser genom kvarteren, har det nya gatunätet planerats omsorgsfullt ur just det perspektivet att det från gatorna öppnar sig vyer mot och förbindelser till havet.

Bostadsandelslaget är missnöjd med den höga byggnadsexploateringsgraden på området och att de interna gatorna är så trånga. Vad gäller dem har det vid planeringen gjorts ett medvetet val: då gatu- och kvartersområdena har planerats så tättbebyggda som möjligt, har ett större område kunnat lämnas för öppna platser och parker, vilka står till alla stadsbors förfogande. I detaljplanen anvisas större områden som parker än vad delgeneralplanen för centrum skulle ha förutsatt.

Bostadsandelslaget påpekar att de gemensamma innergårdarna verkar vara underdimensionerade vad gäller deras storlek. I detaljplanen har säkerställts att det i alla kvarter ryms 10 m² gårdsutrymme per bostad för lek och vistelse, vilket är en allmänt använd bestämmelse i Vasa. Eftersom det inte alls anläggs parkeringsplatser på innergårdarna i kvarteren, lämpar sig i praktiken hela innergården för lek och vistelse. I detta hänseende skiljer sig området från exempelvis kvartersgårdarna från 1970-talet där parkeringen ovan

jord tar upp en stor del av gårdsutrymmet. I Vasa används en grönfaktormetod för att säkerställa att det på gårdarna placeras tillräckligt med växtlighet samt beläggningar som släpper igenom vatten. På så sätt åstadkoms trivsammare gårdar och främjas bland annat hanteringen av dagvatten. I detaljplanen föreskrivs om miniminivån för grönfaktorn på kvartersområdena.

Byggnadsexploatering

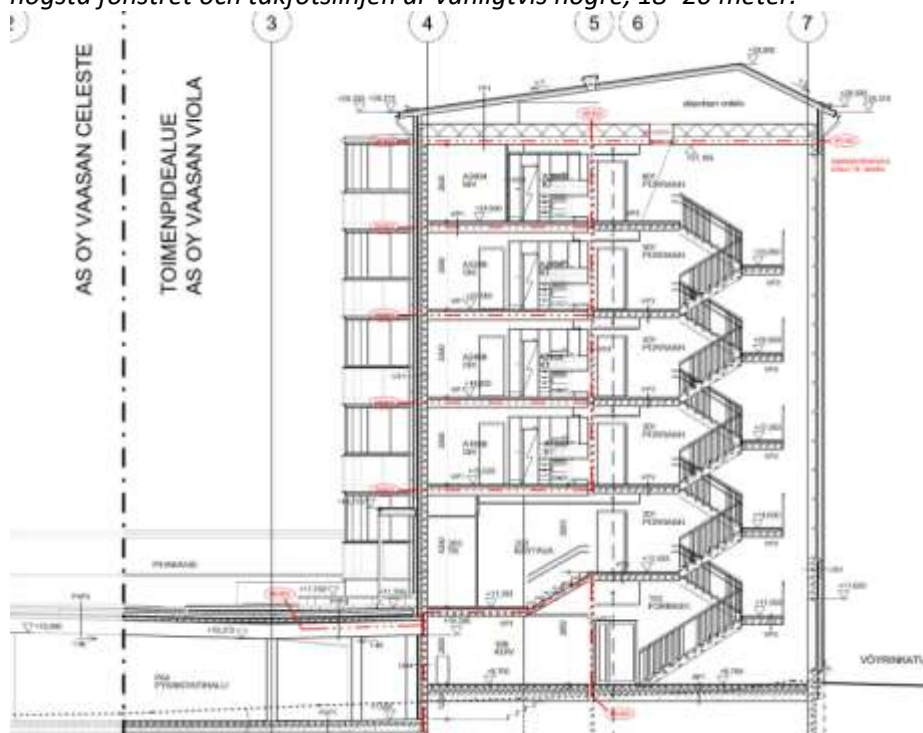
Wärtsilä eftersträvar 110 000–130 000 m² vy ny byggrätt på de markområden som är i bolagets ägo. Målet kommer inte att uppnås. Trots det skapas det med detaljplanen en stadsstruktur med en väldigt hög exploateringsgrad. Exploateringstalet för kvarteren för bostadsvåningshus är i genomsnitt $e=2.8$, vilket 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 färdvägar
- **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 kommer att bevaras flera byggnader än vad markägaren ursprungligen hade 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:** Med 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.

Skala för byggandet

- Byggnadernas höjder har undersökts ingående under detaljplanearbetet. Dessutom har det bedömts hur det byggande som detaljplanen möjliggör påverkar stadsbilden, skuggningen och vindförhållandena. Därtill har det bedömts vilka skadliga konsekvenser Vasa Elektriska kraftverk vid Brändö bro eventuellt har för förhållandena för höga byggnader.
- Om detaljplanen genomförs ändras utsikterna i synnerhet från norr då några av de befintliga byggnaderna på området rivs och ersätts med nya. Det hör till stadsutvecklingen att utsikterna ändras, i synnerhet i centrum. Med detaljplanen möjliggörs en tätbyggd, högklassig och särpräglad miljö som kompletterar och berikar stadsbilden i Vasa. De planerade nybyggnaderna medför i huvudsak inga betydande ändringar i områdets skala och de passar i regel bra i sin omgivning. Byggnader med 12 eller flera våningar ändrar Vasa stads siluett och har en betydande inverkan på stadsbilden. Höga byggnaders inverkan på stadsbilden kan inte anses vara enbart positiv eller negativ, eftersom dylika byggnader alltid väcker motstridiga känslor.
- Det frågas i anmärkningen varför tornhus inte har placerats i Verkstadsområdets sydvästra delar utan i närheten av Storalånggatan. Det finns flera skäl till detta. Enligt Planläggningens åsikt bör väldigt höga byggnader (över 16 våningar) inte placeras i vanliga bostadskvarter utan på sådana platser där stadsfunktioner kan blandas. Inom området som ska planläggas finns dylika platser endast inom områdena för centrumfunktioner, det vill säga i närheten av de byggnader som ska bevaras. En av orsakerna gäller bebyggbarhet: alla tornhus har placerats på sådana ställen där berget ligger tämligen nära den nuvarande markytan. Även med tanke på blåsten placeras tornhusen på ett idealt ställe i mitten av strukturen där de omges av lägre byggnader på alla sidor.

- I anmärkningen konstateras att tornhusen har placerats nära den högsta punkten på området som ligger cirka 9,5 meter över havet. Det är fråga om ett missförstånd. Alla de högsta byggnaderna på området står nära de byggnader som ska bevaras och kring vilka marknivån inte kan höjas i någon betydlig grad. Två tornhus placeras i närheten av Lokstallet där markytan ligger ungefär vid nivå +4.0. Tornhuset med 12 våningar längre norrut finns på en plats där markytan kommer att ligga vid nivå +5.0 på Portgatans sida och vid nivå +6.0 på Uppfinnargrändens sida. Höjdnivåerna har undersökts i den preliminära översiktsplan över trafiken som finns som bilaga till detaljplanebeskrivningen.
- I anmärkningen frågas om nybyggnaderna har modellerats i rätt höjd i den modell som illustrerar detaljplanen. Stadsmodellerna ger snarare än allmän uppfattning om områdets struktur än tjänar som utgångspunkt för en detaljerad granskning av byggnaderna. Enskilda byggnaders höjder framgår mera tillförlitligt av de områdessektioner som bifogats detaljplanen. Modellerna kan vara inexakta i fråga om exempelvis terrängens eller gamla eller nya byggnaders höjder. I detta fall är 1-fabriken två meter högre i modellen än i verkligheten och parkeringshuset som planerats bredvid den cirka en meter lägre än vad som tillåts i detaljplanen. Därför ter sig parkeringshuset lika högt som 1-fabriken i modellen. Vad gäller bostadsbyggnader tjänar modellen endast som en uppskattning av det som ska genomföras, eftersom byggnadernas höjder fastställs först i samband med närmare planering. I detaljplanen fastställs endast antalet våningar i byggnaderna. I modellen anges bostadsbyggnaderna med de våningshöjder som är typiska för dagens byggnader, likaså tornhusen.
- I anmärkningen konstateras att de byggnader som enligt detaljplanen har fyra våningar i praktiken kommer att byggas i fem våningar (ingångsvåning + fyra våningar). Enligt byggnadstillsynens ställningstagande räknas det högsta möjliga antalet våningar som anges på plankartan från gatsidan. Nedan finns en genomskärning av ett objekt som uppförts i Vasa på 2020-talet och som enligt detaljplanen får ha högst sex våningar. Från gatan sett har byggnaden sex, från gårdsdäcket sett fem våningar. På gårdsdäckets sida är höjden på fasaden i fem våningar cirka 17 meter. Äldre flervåningshus i fem våningar som byggts före 1960-talet och som har en hög rumshöjd och en rejäl främre yta mellan det högsta fönstret och takfotslinjen är vanligtvis högre, 18–20 meter.



3.3.4.4 Privatperson A 17.7.2024

1. Förhoppningsvis tillåter förslaget en fullstor idrottssal för tävlingsbruk, ifall en sådan bestäms bli av (multifunktionell att föredra så många kan dra nytta av den).
2. Vi ska inte vara naiva och bygga en konsertsal för bara stadsorkestern, tvärtom bör den förtjänstfullt betjäna konserter med några tusen dansande i publiken.
3. För att båda ovan nämnda ska kunna förverkligas behöver vi se till att det reserveras tillräckligt med parkeringsplatser. Vi kan inte bara skapa platser för invånare, utan det måste vara snudd på överdimensionerat, för att man sedan problemfritt ska kunna avnjuta idrotts- och kulturupplevelser även om man inte bor på gång eller cykelavstånd.

PLANLÄGGNINGENS BEMÖTANDE:

Med detaljplanen möjliggörs mångsidig verksamhet på området. Alltefter markägarens och stadens beslut kan det på området placeras exempelvis kultur- och idrottslokaler, företagsverksamhet eller kommersiell verksamhet.

I detaljplanen har det för samlingslokalerna använts bilplatskravet 1 bp/120 m² vy. Rekommendationen i Vasa stads parkeringspolitik är något större, 1 bp/100 m² vy. I parkeringspolitiken konstateras att parkeringsnormerna vid behov kan anpassas i fråga om offentliga byggnader. Bilplatskraven bör då vara baserade på en fallspecifik granskning. I detta fall har det konstaterats att området är beläget nästan i stadskärnan och kan nås enkelt med kollektivtrafiken, till fots och med cykel. Dessutom ligger det så gott som invid järnvägsstationen och kan därmed nås med kollektivtrafiken även från orter utanför Vasa.

3.3.4.5 Privatperson B 7.8.2024 (Anmärkningen har lämnats in anonymt.)

1. Det borde inte finnas behov för mera än ett parkeringshus på området. Ett parkeringshus som i så fall betjänar musik-, kultur- och idrottshuset. För övriga fastigheter är parkeringskällare det självklara alternativet. Dels för att höjdskillnaderna på området är rätt stora. Dels för att en stor del av området är gammal sjöbotten som mest består av lera. Det bör för de flesta byggnader grävas bort flera meter lera. Då kan man samtidigt låta bygga parkeringskällare i stället för parkeringshus.
2. Träskgatan bör bevaras som den är. Inte omvandlas till någon slags cykelväg eller park. Det finns redan nu massor med parker kring hela Metviken.
3. Bra att det finns möjligheter att ha flera bryggor för småbåtar, men än en gång verkar stadens planerare helt ha missat parkeringsplatserna. Eller är det tänkt att småbåtshamnen skulle vara tillgänglig enbart för de som bor på Vöråstans verkstadsområde?
4. Någon slags övergång eller tunnel under järnvägen borde också byggas mellan Vöråstans verkstadsområde och Bangatan.
5. Med tanke på att de flesta byggnader är tänkta att bli bostäder borde Storalånggatan öppnas för trafik i båda riktningarna. Det kan inte vara vettigt att biltrafiken från verkstadsområdet skulle behöva gå enbart längs med Vörågatan. Den mystiska enkelriktade biten mellan Bangatan och Sandögatan bör igen tillåta trafik i båda riktningarna.
6. Frågan då är om inte den nuvarande korsningen (Sandögatan–Storalånggatan–Bangatan) samtidigt borde byggas om till någon slags rondell för en smidigare trafik. Den nuvarande lösningen är ju inte riktigt vettig heller, med både trafikstockningar och översvämningar vid kraftigare regn.

PLANLÄGGNINGENS BEMÖTANDE: Förutom i parkeringshus planeras det parkeringsplatser även i kvarteren för flervåningshus enligt schemat nedan (P = parkeringshus, p-ma = parkeringsdäck eller -källare).



Metviken är väldigt grund och blir ännu grundare i fortsättningen på grund av landhöjningen. Vasa stads Kommunteknik har konstaterat att den inte kommer att bygga någon småbåtshamn i Vöråstans verkstadsområde. Det är inte sannolikt att ens någon privat aktör vill driva storskalig båthamnsverksamhet på området. Önskan var emellertid att i detaljplanen göra det möjligt att bygga bryggor på området, eftersom de också kan användas för annan rekreationsverksamhet. I detaljplaneutkastet reserverades ett allmänt parkeringsområde på stranden, men det ströks på Fastighetssektorns och Kommunteknikens rekommendation (för dyrt att anlägga/önskan var att hellre reservera stranden för människor än för bilar).

Att den så kallade Träskgatans kurva stängs av för trafik och omvandlas till park är hela Stadsmiljösektorns gemensamma beslut och strategiska mål. Då det inte finns någon gata mellan bostadsbyggnaderna och parken åstadkoms en trivsammare bostads- och parkmiljö. I synnerhet om det på området byggs kultur- och samlingslokaler är lösningen viktig också med tanke på turism och Vasas attraktionskraft. Bakom lösningen ligger en omfattande trafikutredning.

Planläggningen vidarebefordrar förslagen i anmärkningen till Kommuntekniken.

Samtidigt med detaljplanearbetet har det även gjorts upp en utredning om den interna spårtrafiken i Vasa. I utredningen föreslås ingen hållplats för närtrafiken inom Vöråstans verkstadsområde, eftersom området ligger så nära huvudjärnvägsstationen. Nästa hållplats efter järnvägsstationen i riktning mot Vasklot skulle enligt utredningen placeras väster om Brändö bro, på ett utmärkt ställe med tanke på båda universitetscampusen, Brändö och de norra delarna av stadskärnan.

3.3.4.6 Privatperson C 12.8.2024 (FÖRKORTAT)

- Den som lämnat in anmärkningen anser att det är upprörande att det i schemana som beskriver hur området ska genomföras och i vilka etapper anges att Fiskaregatans förlängning kunde öppnas redan i första byggnadsskedet. I anmärkningen konstateras att om detta händer kommer rivningen av byggnaderna, schaktningen och byggarbetena i områdets hela norra del att belasta Vöråstans bostadsområde (buller, damm, tung trafik genom området).

- Den som lämnat in anmärkningen motsätter sig att Portgatan öppnas för trafik med motorfordon. Enligt hen borde gatan anläggas som en gata där endast gång- och cykeltrafik är tillåten och som även räddningsverket kunde använda.
- Den som lämnat in anmärkningen har tidigare lovat att det i Vöråstan ska vidtas åtgärder för att lugna ner trafiken. Det har emellertid inte vidtagits några åtgärder. Därför tror den som lämnat in anmärkningen inte att Vasa stad kommer att begränsa trafiken på bostadsgatorna i Vöråstan.
- Den som lämnat in anmärkningen anser att det är konstlat att betona förbindelsen mellan Brändö och Vöråstans verkstadsområde och misstänker att det bara har gjorts för att få grunder för att öppna Portgatan för fordonstrafik. I anmärkningen påpekas att om detta händer, ökar bland annat trafiken från Brändö mot Minimani.
- I anmärkningen fästs uppmärksamhet vid den punkt i planbeskrivningen där det konstateras hur *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.* Uttrycket *ska kunna nås med alla färsätt från olika riktningar* i detaljplanebeskrivningen står i strid med de allmänna målen och tidsandan som stöder klimatmålen. I anmärkningen frågas om Vasa stad vill gå tillbaka till 1960-talet när det gäller planläggning. Enligt den som lämnat in anmärkningen borde Vasa stad ta efter Stockholm, stadskärnan i Seinäjoki eller andra ställen där det har varit möjligt att planlägga både service, handel, samlingslokaler och arbetsplatser utan att de går att nås med personbil.

PLANLÄGGNINGENS BEMÖTANDE:

Genomförande i etapper

Genomförandet av området i etapper regleras inte med detaljplaner. I schemana i detaljplanebeskrivningen presenteras ett möjligt scenario för eventuella byggetapper.

Förlängningen av Fiskaregatan/Portgatan/begränsning av trafik i Vöråstan

Planläggningen förstår att den som lämnat in anmärkningen är orolig för detaljplanens trafikmässiga konsekvenser. Planläggningen har kommit fram till att precisera detaljplanen för att genomförandet av den inte skulle ha några skadliga trafikmässiga konsekvenser för Vöråstans bostadsområde.

Detaljplanebestämmelsen om Portgatan har ändrats så att den lyder (nya punkter med fet stil): "Lågfartsgata eller del av gatuområde där körhastigheterna sänkas i mån av möjlighet med hjälp av konstruktioner, beläggingsmaterial och planteringar. **När öppnandet av gatuförbindelsen från Portgatan till Storalånggatan planeras, bör det säkerställas att åtgärden inte har några skadliga trafikmässiga konsekvenser för Vöråstans bostadsområde. Trafiken från Storalånggatan till Fiskaregatan och vid behov även till de övriga gatorna inom bostadsområdet bör begränsas för att skadliga konsekvenser ska kunna förebyggas.**"

Gatorna öster om Storalånggatan omfattas inte av planavgränsningen och därmed har en motsvarande beteckning inte kunnat göras på detaljplanekartan. Avgränsningen av planeringsområdet kunde inte längre utvidgas efter framläggandet i förslagsskedet.

Lösningen som gäller förlängningen av Fiskaregatan/Portgatan har inte ändrats efter förslagsskedet. Enligt detaljplanen är trafik med motorfordon tillåten på Portgatan.

Områdets tillgänglighet och trafiklösningar i allmänhet

Förbindelsen mellan Brändö och Vöråstan betonas i detaljplanebeskrivningen i synnerhet med tanke på förhållandena för gång- och cykeltrafik. Med detaljplanen förbättras förhållandena för gång och cykling avsevärt. Förbindelserna från centrumet till stranden och mot Brändö blir betydligt bättre om detaljplanen genomförs.

Strävan med texten under rubrik 5.1.4 "Gatuområden" i detaljplanebeskrivningen var att beskriva det kommande gatunätet på området så att den historiska kontexten framgår av texten. Den som lämnat in anmärkningen frågar om Planläggningen vill gå tillbaka till 1960-talet. Det är en väldigt stor fråga och det är svårt att ge ett uttömmande svar på det i bemötandet. På 1960-talet utarbetades den så kallade Kråkströms "saneringsplan" i Vasa. Den siktade på att Vasas hela dåvarande byggnadsbestånd rivs och ersätts med lamellhus. Wärtsiläområdet planerades fortfarande som fabriksområde. Den största ändringen som gällde Wärtsiläområdet var den förbifartsled som planerades norr om hela centrum dit det var meningen att koncentrera motorfordonstrafiken. Invid Brändö bro planerades en planskild lösning. Lösningen skulle ha fått trafiken med motorfordon att flyta på bättre, men för gång- och cykeltrafik skulle det ha inneburit ännu större hinder mellan innerstaden/Vöråstan och stranden/Brändö. Trafiklösningen i detaljplanen för Vöråstans verkstadsområde är så gott som motsatt då gatuområden stryks mellan stranden och bebyggelsen och förhållandena för gång- och cykeltrafiken utvecklas. Till denna del skiljer sig målen betydligt från dem på 1960-talet.



Erik Kråkströms detaljplan, 1967.

3.3.4.7 Privatperson D 8.8.2024

Wärtsiläs gamla område - ett utmärkt ställe för en ny stadsdel. Inklämt mellan tre livskraftiga stadsdelar, bredvid Metviksparken, och en järnväg som går längs med området. Det kunde inte vara mer optimalt.

Det jag själv märkt då städer runt om i världen ska utveckla en ny stadsdel har varit att det behövs finnas en slags dragningskraft till just den stadsdelen. Detta har man gjort genom att

ofta skapa nåt slags landmärke eller centrum för en viss verksamhet. Jag var till Hamburg i somras och fascinerades av det nya området HafenCity som just är ett re-developed område. HafenCitys dragningskraft är ett slående konserthus byggt ovanpå ett gammalt lager (Elbphilharmonie). Lokalbefolkningen trodde inte på projektet, det skulle kosta så mycket och det skulle inte vara värt det i slutändan, trodde den. Men idag är ett mycket livskraftigt, urbant ställe dit folk och företag flockas. Bilbao-effekten.

Min poäng är att då Vöråstans Verkstadsområde utvecklas är det viktigt att monteringshallen blir gjord till en konserthall/idrottshall/konferensanläggning som är attraktiv. Då jag ser skisserna nu tycker jag det inte ser intressant ut. En glasfasad är ganska tråkig, glasfasader ser ibland diskreta ut och "försöker vara osynliga". Jag anser att arkitekterna borde få vara mera kreativa här. Kanske en fasad av samma röda tegel som lokstallet men med stora fönster? Och något speciellt på taket som en glaskrona med konferensrum inuti, lite likt Elbphilharmonie? Möjligheterna är oändliga men då detta är hjärtat av stadsdelen borde dess design övervägas starkt.

På tal om byggnadsmaterial så tycker jag att man borde använda mycket tegel. Betong kan vara vackert men ofta blir det fult med tiden. För att skapa en trevlig atmosfär tror jag det är viktigt att använda en del andra material än betong. Tegel är ett tydligt val då platsen är en tidigare fabrik och de skyddade byggnaderna också är klädda i vackert tegel.

Parkeringshus bör integreras inte endast som parkeringshus, utan också tillföra något åt de som inte kör bil. t.ex skulle det kunna på taket finnas en basketplan, eller liknande.

I detaljplanen bör man reservera plats för en spårvagnshållplats/citytågstation. Om Vasas näringsliv och industri växer (GigaWasa, etc) så kommer en spårvagn på den existerande rälsen från hamnen ut till GigaWasa absolut bli aktuell. Då blir denna nya stadsdel ett viktigt stopp på rutten.

Namnet bör man överväga. Konepajaranta - Verkstadsstranden är långt och krångligt, och jag har svårt att tro att det kommer kallas så i folkmun. Därför borde ni kanske använda endast ordet Konepaja - Verkstan. Det fungerar på båda språken och det är ett logiskt namn.

Jag hoppas ni tar mina förslag i beaktande och så vill jag önska lycka till. Detta är ett projekt jag och många andra vill se gå igenom och bli verklighet.

PLANLÄGGNINGENS BEMÖTANDE: *Planläggningen tackar för ett inspirerande ställningstagande. Området är unikt och har potential med tanke på utveckling av Vasas attraktionskraft. Åsikterna i anmärkningen vidarebefordras till Wärtsilä och olika aktörer inom Vasa stad.*

Responsen på det svenska namnet Verkstadsstranden var likadan även i utkastskedet. Planläggningens namnarbetsgrupp övervägde frågan efter utkastskedet. Namnet "Konepaja/Verkstaden", som föreslogs i anmärkningen, var en av arbetsgruppens favoriter. I förslagsskedet ansågs sist och slutligen att det är viktigt att ordet "strand" ingår i namnet.

Namnet på hela området föreslås först och främst vara Konepajaranta/Verkstadsstranden. Alternativt kunde hela området heta Konepaja/Verkstaden.

Det vilken användning som gäller för de gamla byggnaderna på området i framtiden påverkar områdets karaktär. Eftersom områdets framtida användning inte ännu är känt i detalj, ges hela området i detta skede inget officiellt namn.

I detaljplanen fastställs de bindande namnen på gator, öppna platser och parker.

Samtidigt med detaljplanearbetet har det även gjorts upp en utredning om den interna spårtrafiken i Vasa. I utredningen föreslås ingen hållplats för närtrafiken inom Vöråstans verkstadsområde, eftersom området ligger så nära huvudjärnvägsstationen. Nästa hållplats efter järnvägsstationen i riktning mot Vasklot skulle enligt utredningen placeras väster om Brändö bro, på ett utmärkt ställe med tanke på båda universitetscampusen, Brändö och de norra delarna av stadskärnan.

3.3.4.8 Privatperson E 9.8.2024

Det nyaste planförslaget är det bästa förslaget. Det är bra att Träskgatan inte fortsätter längs stranden efter kurvan.

Parkeringshuset vid Storalånggatan tar upp en bra plats för ett bostadshus i områdets norra ända. Göm det någon annanstans – under jord. Behövs det ens något parkeringshus? (Saknades i tidigare planer.) Det byggs ju platser för bilar under bostadshusen i norra ändan och under gården. Finns det tillräckligt många utomstående användare för huset? Gångavstånden är ändå korta inom hela området – övriga parkeringshus.

Hörnet av Storalånggatan och Portgatan/Fiskaregatan torde vara det högst belägna stället på hela området. Det är en för bra plats för enbart ett parkeringshus.

PLANLÄGGNINGENS BEMÖTANDE: Planläggningen är av samma åsikt som den som lämnade in anmärkningen – planen har utvecklats mot det bättre under processens gång.

Parkeringshuset som planeras på Storalånggatan behövs för invånarna på området. I utkastskedet planerades det en underjordisk parkeringsanläggning i två våningar i det aktuella kvarteret, men i den fortsatta planeringen konstaterades det vara oralistiskt. I och med att den underjordiska parkeringsanläggningen i två våningar ändrades så att den endast har en våning, var man tvungen att lägga till ett till parkeringshus i planen. Det andra alternativet skulle ha varit att minska mängden bygggrätt.

Förutom i parkeringshus planeras det parkeringsplatser även i kvarteren för flervåningshus enligt schemat nedan (P = parkeringshus, p-ma = parkeringsdäck eller -källare).



4 BILAGOR

4.1 Utlåtande, Trafikledsverket (bara på finska)



Lausunto

1 (3)

25.11.2022

VÄYLÄ/6959/03.01.02/2022

Vaasan kaupunki
Kaavoitus

kaavoitus@vaasa.fi

Viite: lausuntopyyntö 26.10.2022

Lausunto Vöyrinkaupungin konepaja-alueen asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (ak1125)

Väylävirasto on tutustunut asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Suunnittelualue sijaitsee Vaasan keskusta-alueella Onkilahden rannassa noin 500 metriä rautatieasemasta luoteeseen. Kaavamuutoksen kohteena on tehdasalue, jolta Wärtsilän toiminta on poistumassa. Tehdasalueen lisäksi asemakaavassa on mukana Onkilahden rannan viher- ja vesialueita sekä katu-, rautatie- ja pysäköintialueita. Suunnittelun tavoitteena on kaupungin vetovoimaa lisäävä, kestävä kehityksen mukainen kokonaisuus, jossa hyödynnetään alueen keskeistä sijaintia, meren läheisyyttä ja historiaa. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on tutkia alueen muuttuvaa käyttötarkoitusta, mitoitusta ja kokonaisrakennetta. Tavoitteena on luoda monipuolista ja kiinnostavaa kaupunkiympäristöä niille, jotka asuvat ja työskentelevät alueella, mutta samalla myös luoda lisäarvoa Vaasan keskusta-alueen asukkaille ja muille alueen käyttäjille.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinätorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Melun osalta kaavoituksessa on huomioitava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjearvot. Kaavoitettavien alueiden melutasot ulkoalueilla ja rakennusten sisätiloissa eivät saa ylittää VNp (993/1992) mukaisia ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta

Väylävirasto

PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Puhelin 0295 34 3000
Faksi 0295 34 3700

etunimi.sukunimi@vayla.fi
kirjeamo@vayla.fi
www.vayla.fi

Lausunto

2 (3)

VÄYLÄ/6959/03.01.02/2022

25.11.2022

tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (asuintiloissa hetkellinen maksimimelu ei saa ylittää yöaikaan toistuvasti tasoa 45 dB AFmax). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melun suojausta. Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (L_{pr,m}) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).

Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Rautatieliikenteestä johtuvalle tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinäherkkyys riippuu mm. maaperän ja rakennuksen värähtelyn ominaistaajuudesta. Mikäli nämä ovat lähellä toisiaan, voi maaperän värähtely siirtyä ja voimistua rakennuksessa. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta ja korjaustoimenpiteet kalliita.

Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_{w,95} \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_{w,95} \leq 0,60$ mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569). Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut: Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006), Ohjeita liikennetärinän arviointiin (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Julkaisuissa on annettu tärinään liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: <https://www.vtt.fi/julkaisut>.

Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja tärinätorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemissa toimenpiteistä melun- ja tärinätorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinätorjunnan kustannuksiin.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Lausunto

3 (3)

25.11.2022

VÄYLÄ/6959/03.01.02/2022

*Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.
Väylävirastossa asian on ratkaissut osastonjohtaja Jaakko Knuutila ja esitellyt
asiantuntija, maankäyttö VILLE Vuokko.*

Jakelu Vaasan kaupunki

Tiedoksi Veli-Matti Hirvonen
Heikki Virtanen
Ville Kandell, Ramboll CM Oy
Eero Virtanen
Terhi Haapaniemi
Mikael Takala
Tajju Virtanen
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, L-vastuualue
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Y-vastuualue

4.2 Utlåtande, Meteorologiska institutet (bara på finska)



ILMATIETEEN LAITOS

LAUSUNTO

29.03.2023

126/03.00.00/2023

Kati Vuohijoki

Kaavoitusarkkitehti

Vaasan kaupunki

Lausuntopyyntö 08.03.2023

Ilmatieteen laitoksen lausunto Vaasan keskustan alueen asemakaavasta

Vaasan kaupunki on pyytänyt Ilmatieteen laitokselta lausuntoa merivesitulvasta ja aaltoiluvaraselvityksen tarpeesta Vaasan Vöyrinkaupungin asemakaavoitettavalla alueella.

Ilmatieteen laitos on perehtynyt asemakaava-aineistoon ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Alimmat suositeltavat rakentamiskorkeudet Suomen rannikolle on päivitetty viimeksi vuonna 2014 (Kahma ja muut 2014). Suositukset koskevat tavanomaista rakentamista, jonka suunniteltu käyttöaika on parisataa vuotta ja jonka voidaan hyväksyä joutuvan tänä aikana kerran tulvalle alttiiksi. Suositukset ovat sen sijaan liian matalia rakennuksille tai rakenteille, jotka eivät saa joutua merivedelle alttiiksi kertaakaan käyttöikänsä aikana.

Meriveden korkeuden osalta suositus alimmaksi rakentamiskorkeudeksi ilman aaltoiluvaraa, kapeiden lahtien tai jäiden vaikutusta on Vaasassa +2,00 m N2000-korkeusjärjestelmässä. Annetuissa suosituksissa on mukana mm. maankohoamisen sekä valtamerien pinnan nousun vaikutus meriveden korkeuteen. Merivesitulvan osalta rakentamiskorkeus +2,00 m N2000 järjestelmässä on riittävä asemakaava-alueella, jos aallokkoa ja jäiden työntymistä ei huomioida.

Rannikolla aaltoiluvaran tarpeeseen ja suuruuteen vaikuttaa se, kuinka hyvin matalikot ja saaret alueen edustalla vaimentavat avomereltä tulevaa aallokkoa ja millainen alueella paikallisesti kasvanut aallokko on. Se, miten korkealle aallokon vaikutus lopulta ulottuu, riippuu rannan rakenteiden jyrkkyydestä ja karkeudesta sekä tulvaherkkien rakenteiden etäisyydestä rantarakenteiden reunasta. Esimerkiksi rannalla olevien rakenteiden jyrkkyys vaikuttaa aallokon heijastusominaisuuksiin: täysin heijastava rakenne kaksinkertaistaa aallon korkeuden, pärskeet ulottuvat tätäkin korkeammalle.



Asemakaavamuutosalue Vaasan Onkilahden rannalla on suojassa ulkomeren aallokolta. Paikallinen aallokko muodostuu pyyhkäisymatkan, tuulen nopeuden, syvyysojien ja lahden muodon perusteella. Pisin efektiivinen pyyhkäisymatka on luoteissuunnassa ja se on 400 metrin luokkaa. Näin lyhyillä pyyhkäisymatkoilla tuulen kestoajan ei tarvitse olla kovin pitkä. Karkeiden laskelmien mukaan, käyttäen tuulen nopeutta 25 m/s, merkitsevä aallonkorkeus kaakkoisrannan lähellä voi olla 30 – 40 cm jolloin korkein yksittäinen aalto on 0.5 – 0.7 metrin luokkaa. Hallitseva periodi on 1.9 sekunnin luokkaa. Onkilahden syvyystietoja ei ollut saatavilla, yleisesti ottaen 1.9 s aallot alkavat tuntea pohjan kun veden syvyys on noin 3 metriä, mutta selkeitä muutoksia, jyrkkenemistä tai murtumista, tapahtuu vasta tätä matalammassa vedessä. Riittävän pitkä, loivasti mataloituva ranta voi myös aiheuttaa suurimpien aaltojen murtumisen ennen rantaviivalle saapumista. Suunnitelmissa olevat laiturirakenteet suojaavat jonkin verran eteläosan itäosaa aallokolta, länsiosa jää varsin suojattomaksi, joskin länsiosassa rannan korkeudet ovat suurempia.

Lausuntopyyntöissä mainittiin rannan olevan jyrkkä. Rannan ollessa jyrkkyydeltään 1:3 tai jyrkempi (Kahma ja muut 2014), suositeltava aaltoiluvara voi olla huomattavasti korkeampi kuin rantaan saapuvan aallokon merkitsevä aallonkorkeus. Aaltoiluvara on hyvä huomioida varsinkin matalalla sijaitsevan Järvikadun viereisten rakennusten osalta. Lisäksi voi olla tarpeen arvioida korkean vedenkorkeuden aikaista merijäiden rannalle nousemisen riskiä. Järvikadun alin mahdollinen suositeltava korkeus riippuu kadulle hyväksyttävästä tulvariskistä. Alimmat suositeltavat rakentamiskorkeudet on määritetty vedenkorkeudelle, jonka ylittymisen todennäköisyys vuonna 2100 on 1/250.

Korkea vedenkorkeus ja korkea aallokko eivät aina ole samanaikaisia. Merivesi on Vaasassa tyypillisesti korkealla etelä- tai länsituulten vallitessa. Aallokko on kaava-alueella korkeimmillaan luoteistuulilla, joiden vallitessa merivesi on usein matalalla. Siten yhtäaikaisten korkea merivesi ja aallokko ovat kaava-alueella harvinainen ilmiö.

Lähde:

Kahma, K., Pellikka, H., Leinonen, K., Leijala, U. ja Johansson, M. 2014: Pitkän aikavälin tulvariskit ja alimmat suositeltavat rakentamiskorkeudet Suomen rannikolla. Ilmatieteen laitos, Raportteja 2014:6.

<https://helda.helsinki.fi/handle/10138/135226>

Jani Särkkä

Tutkija

Heidi Pettersson

Erikoistutkija

Meren dynamiikka / Merentutkimus

4.3 Bostadsandelslaget Framtid 9.8.2024, anmärkningen i sin helhet

Obs! Planläggningens bemötande: Se 3.3.4.3. *Bostadsandelslaget Framtid 9.8.2024 (FÖRKORTAT)*

ANMÄRKNINGEN I SIN HELHET

Bostadsandelslaget Framtid, grundat år 1906, äger och besitter tomten 905-5-1006-37 och de på tomten enligt länsarkitekt A.W. Stenfors ritningar uppförda bostadsbyggnaderna (de s.k. tåghusen) belägna i stadsdelen Vöråstan på adresserna Fiskaregatan 7 samt Långviksgatan 7 och 9.

Med anledning av det 7.6.-9.8.2024 offentligt framlagda planförslaget till detaljplaneändring för Vöråstans verkstadsområde (ak1125) önskar bostadsandelslaget högaktningsfullt framföra följande:

Bakgrund/inledning

Bostadsandelslaget har tidigare framfört sin skriftliga åsikt med anledning av såväl det 2.11.-1.12.2022 offentligt framlagda materialet till inledningsskedet av som det 8.-30.6.2023 offentligt framlagda planutkastet till detaljplaneändringen i fråga. Redan i de skedena har bostadsandelslaget framfört och i detalj motiverat sina centrala åsikter.

I det 7.6.-9.8.2024 offentligt framlagda planförslaget har innehållet i detaljplaneändringen vidarebearbetats. Bostadsandelslaget förstår att det ligger ett digert arbete bakom det planförslag som nu finns offentligt framlagt, och att planläggarens uppgift inte är lätt. Många givna utlåtanden och framförda åsikter har gått igenom och även bostadsandelslagets åsikter och motiveringar verkar åtminstone delvis ha noterats.

Tacksamt är att planläggningen gällande detaljplaneändringens trafikverkningar på Vöråstan och i synnerhet Fiskaregatan de facto har medgivit behovet av att förhindra genomfartstrafik med motorfordon i Vöråstans för trafik och buller särskilt känsliga trähuskvarter. **Av någon orsak syns detta dock inte i själva planlösningen dvs plankartan och -bestämmelserna, vilket det borde göra.** Bl.a. därför önskar bostadsandelslaget ännu i detta skede upprepa och förtydliga sina motiverade åsikter jämte förslag på ändringar, vilka bostadsandelslaget anser att ännu bör göras för att detaljplaneändringen på basis av de utredningar som har gjorts ska anses uppfylla de krav som ställs på en detaljplans innehåll. Eftersom planläggningsprocessen har framskridit så långt som till det första planförslaget, koncentrerar sig följande på det som bostadsandelslaget och dess invånare anser som allra viktigast att ännu beakta ur Vöråstans perspektiv:

Fiskaregatan och dess förlängning / Portgatan

Att Fiskaregatans förlängning/Portgatan föreslås öppnas mot Storalånggatan för även motorfordonstrafik (i synnerhet all genomfartstrafik utan begränsningar) och trafikverkningarna av detta på Vöråstan/ Fiskaregatan är fortfarande bostadsandelslagets och dess invånares största oro. I planförslaget har Portgatan fortfarande anvisats som *"Lågfartsgata eller del av gatuområde där lägre körhastigheter eftersträvas genom konstruktioner, beläggingsmaterial och planteringar"*. I sin tidigare åsikt om motsvarande planbestämmelse i planutkastet har bostadsandelslaget föreslagit att anvisningen bör ändras till en gata reserverad för gång- och cykeltrafik där servicetrafik är tillåten. Detta har inte varit något lösröck

förslag, utan har grundat sig på detaljplaneändringens definierade målsättning om att utveckla gång- och cykeltrafiken och att de nya förbindelser som öppnas uttryckligen ska vara avsedda för utvecklandet av gång- och cykeltrafik. Likväl har förslaget grundat sig på en

synnerligen motiverad oro för att tomt- och i synnerhet genomfartstrafik med motorfordon från planområdet skulle komma att avsevärt försämra tryggheten och livsmiljön i de lugna norra trähuskvarteren i Vöråstan.

Planläggningen har motiverat anvisandet av Portgatan som lågfartsgata öppen för all (!) genomfartstrafik med motorfordon med räddningsverkets utlåtande om att Portgatan är en viktig förbindelse med tanke på tillgängligheten till Brändö, samt att det är viktigt att åstadkomma en planlösning som i framtiden möjliggör kollektivtrafik på Storalånggatan och Portgatan. **Bostadsandelslaget anser det dock fullt möjligt att utforma en sådan planbestämmelse för Portgatan, vilken skulle tillåta dessa trafikformer (räddningsfordons- och kollektivtrafik) utan att samtidigt oproportionerligt tillåta även alla (!) andra former av genomfartstrafik på planområdet och vidare in i Vöråstan (samt vice versa).** I synnerhet med tanke på att Portgatan kommer att löpa rätt genom Verkstadstorget samt Portgatans funktionellt och visuellt nära anknytning till gatunätet i Vöråstan är det svårt att förstå vad i detaljplaneändringens definierade målsättningar eller de innehållsmässiga kraven på en detaljplan som skulle förutsätta obegränsad allmän genomfartstrafik med motorfordon (om än i aningen lägre hastighet) på Portgatan. **Om genomfartstrafik för motorfordon allmänt tillåts (oberoende av hastighet), blir detta den naturligaste raka genvägen mellan Brändö bro och Vöråstan samt vidare (detta har motiverats i detalj i bostadsandelslagets tidigare åsikt om planutkastet).**

Varför har planläggningen valt att för Portgatans del frånga detaljplaneändringens definierade målsättning om att de nya förbindelser som öppnas uttryckligen ska vara avsedda för utvecklandet av gång- och cykeltrafik? **Bostadsandelslaget förstår att t.ex. räddningsfordonstrafik som genomfartstrafik kan vara viktigt att beakta, men att p.g.a. den orsaken samtidigt tillåta all (!) annan genomfartstrafik med motorfordon rakt igenom ett område med karaktär av torg och öppna utevistelseplatser känns helt ogrundat. Såsom byggnads- och miljönämnden i sitt utlåtande har konstaterat: När fabriksverksamheten upphör på planområdet ska trafiken till centrumet dirigeras till de huvudleder där den ska färdas, och inte genom detta område. Genomfartstrafik från och till centrum (likväl Brändö) bör och kommer alltså att dirigeras helt andra vägar, inte via Vöråstan och verkstadsområdet. Någon grund till allmän genomfartstrafik med motorfordon på Portgatan finns alltså inte, och därför kan inte heller planbestämmelsen för Portgatan vara sådan, att det tillåter allmän genomfartstrafik med motorfordon.**

Även rent ordalydelsemässigt är planbestämmelsen ogrundat tillåtande med tanke på detaljplaneändringens definierade målsättning och de trafikutredningar som har gjorts. Den föreslagna planbestämmelsens ordalydelse eftersträvar endast lägre körhastigheter. **Förvånansvärt nog innehåller ordalydelsen däremot inga som helst bestämmelser, vars syfte skulle vara att begränsa motorfordonstrafiken i sig (inte ens omotiverad genomfartstrafik).** Såsom bostadsandelslaget har framfört i sin tidigare åsikt om planutkastet är t.ex. brandgatan Andelslagsgränden i norra Vöråstan ett ledsamt motsvarande exempel på och uppenbarligen ännu en nödvändig påminnelse om att planbestämmelser som denna måste vara tillräckligt entydiga, avgränsande och förpliktande för att säkerställa att gatuområdet verkligen förverkligas så att det även i praktiken uppfyller den avsikt som planbestämmelsen har. På t.ex. Andelslagsgränden varken förhindras, begränsas eller ens sänks hastigheten hos den otillåtna motorfordonstrafik som konstant far genom det mittområde av gränden, vilket i detaljplanen är anvisat för utevistelse och endast service- och räddningsfordonstrafik. Varken grändens 'stenpollare', mycket ojämna kullerstensbeläggning eller trafikmärken som förbjuder motorfordonstrafik har någon nämnvärd inverkan på motorfordonstrafiken eller ens dess hastighet. **Bostadsandelslaget önskar att planläggningen tar denna oro på allvar, så att man inte gör om samma misstag i betydligt större skala med Portgatan. Om Fiskaregatans förlängning/Portgatan nödvändigt**

måste öppnas för motorfordonstrafik mot Storalånggatan, bör planbestämmelsen för Portgatan definitivt vara mera entydig, avgränsande och förpliktande i förhållande till hur gatan ska förverkligas, så att motorfordonstrafiken begränsas till endast de nödvändiga trafikformerna samtidigt som gång- och cykeltrafiken samt tryggheten för fotgängare och cyklister på gatan främjas. Allt annat vore för trafiksituationen i Vöråstans norra trähuskvarter en tillbakagång till situationen på 1960- och 1970-talen. Portgatan med läge mitt i torg- och öppna utevistelseplatser samt funktion som övergångsplats för gång- och cykeltrafiken mellan staden (från Laboratoriegränden och Lokstallsplatsen) och Metvikens grönområden känns inte som rätt plats för allmän genomfartstrafik med motorfordon (oberoende av hastighet).

Av planbeskrivningen framgår att de trafikutredningar som har gjorts, för alla nätverksalternativ, har utgått från att det inte alls ska dirigeras någon genomfartstrafik via de interna bostadsgatorna inom trähusområdet i Vöråstan, och att det i samband med detaljplanarbetet har dragits upp riktlinjer för att genomfartstrafiken med motorfordon ska förbjudas i ännu större utsträckning i hela Vöråstan i framtiden, t.ex. på samma sätt som man redan tidigare har gjort i stadsdelarna 8 och 9. I rapporten om växelverkan har planläggningen på motsvarande vis konstaterat att *"Det är emellertid klart att lösningen kräver åtgärder utanför detaljplaneområdet, i synnerhet på Fiskaregatan."* och *"I planeringen har särskild uppmärksamhet fästs vid att det inte ska dirigeras ytterligare trafik till trähuskvarteren i Vöråstan. Kommuntekniken har dragit upp en riktlinje för att det i framtiden inte alls ska dirigeras någon genomfartstrafik via Vöråstan. Trafiken på Fiskaregatan och Berggatan kommer att begränsas från Storalånggatan, till exempel på samma sätt som trafiken från Handelsplanaden redan har begränsats på Tegelbruksgatan."* Bostadsandelslaget är förstuds väldigt tacksamt för att planläggningen har tagit invånarnas oro för avsevärt försämrade trygghet och livsmiljö på allvar och tillsammans med kommuntekniken utrett och identifierat det ovan konstaterade faktum att trafiken från planområdet kommer att ha sådan försämrade inverkan på trähuskvarteren i Vöråstan, att planlösningen klart kräver genomfartstrafikförhindrande åtgärder, i synnerhet på Fiskaregatan. Tacksamt är att detta utreda och identifierade faktum konstateras så tydligt i såväl planbeskrivningen som rapporten om växelverkan. Det oaktat är varken planbeskrivningen eller rapporten om växelverkan del av själva planlösningen. Eftersom trafikverkningarna hänger samman med trygghet och livsmiljö, vilka i sin tur hör till de krav som ställs på en detaljplan, **bör de genomfartstrafikförhindrande åtgärder som planlösningen kräver i Vöråstans trähuskvarter helt klart synas även i plankartan och -bestämmelserna.** Endast på så vis beaktas trafikverkningarna på riktigt i planlösningen, och endast i så fall kan invånarna i de lyhörda gamla men historiskt värdefulla trähusen i Vöråstan förlita sig på att Fiskaregatans förlängning/Portgatan inte öppnas för motorfordonstrafik utan samtidigt förverkligande av de genomfartstrafikförhindrande åtgärder i Vöråstan som planlösningen klart kräver, i synnerhet på Fiskaregatan. **Bostadsandelslagets förstahandsförslag till denna del är att planområdet utvidgas till att omfatta nödvändigt gatuområde i korsningarna Storalånggatan - Fiskaregatan respektive Storalånggatan-Skeppsgatan, med motsvarande anvisningar som i detaljplanen för stadsdelarna 8 och 9 för att förbjuda genomfartstrafik med motorfordon från Storalånggatan. Därtill infogas ett villkor i planbestämmelsen för Portgatan, enligt vilket Portgatan inte kan öppnas för annan än gång- och cykeltrafik före de ifrågavarande genomfartstrafikförhindrande åtgärderna på Fiskaregatan och Skeppsgatan har förverkligats.** Bostadsandelslagets andrahandsförslag är att åtminstone sist nämnda villkor infogas i planbestämmelsen för Portgatan. **Hursomhelst kan de åtgärder i Vöråstan som planläggningen konstaterat att planlösningen kräver inte lämnas utanför själva planlösningen.**

Om Fiskaregatans förlängning/Portgatan nödvändigt måste öppna för vissa former av motorfordonstrafik mot Storalånggatan säger det sig självt att gatan inte kan öppnas före de genomfartstrafikförhindrande åtgärderna i Vöråstan har förverkligats.

Trafikverkningarna hör samman minst lika mycket med genomfartstrafik (tillåten eller otillåten) på planområdet som dess egna tomtrafik. **Ifall gatan öppnades före de genomfartstrafikförhindrande åtgärderna i Vöråstan har förverkligats, skulle detta totalt ogiltigförklara de trafikutredningar som har gjorts och det faktum att planlösningen kräver ifrågavarande genomfartstrafikförhindrande åtgärder i Vöråstan. Att öppnandet av Fiskaregatans förlängning/ Portgatan återfinns som första åtgärd i den föreslagna verkställighetsplanen, är likväl något helt oförståeligt, ifall tanken inte är att gatan skulle öppnas för enbart gång- och cykeltrafik. Ifall tanken däremot är att öppna gatan för även motorfordonstrafik, vore ett öppnande av gatan före förverkligat norra kvartersområde och förverkligade genomfartstrafikförhindrande åtgärder i Vöråstan i praktiken ju avsett i endast det missbrukande syftet att få öppna upp en rak genväg för motorfordon genom verkstadsområdet och Vöråstan snabbast möjligast. Detta kan väl ändå inte vara tanken?**

Begränsningar av genomfartstrafiken i Vöråstan är inget nytt, utan har lovats invånarna redan när den nuvarande detaljplanen för området utarbetades.

Slutligen ett kort konstaterande om bullerutredningen och dess tillförlitlighet gällande de lyhörda gamla men historiskt värdefulla trähusen i Vöråstan: I slutsatserna i utredningen konstateras att bullersituationen knappast ändras öster om planområdet (området mellan Vörågatan och Storalånggatan) 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. **För bostadsandelslagets invånare med lägenheter belägna i gatunivå på Fiskaregatan känns detta konstaterande som en våt trasa i ansiktet. Denna helt klart rent teoretiska bullerutredning verkar inte alls ta i beaktande de faktiska omständigheter som hänför sig till trähus från början på 1900-talet, byggda direkt mot gatan. Varje passerande fordon oftast både hörs och känns in i lägenheterna. Ifall trafikvolymen ökar, ökar bullerolägenheten med motsvarande mängd.**

Det norra kvartersområdet för bostadsvåningshus och bilplatser (AK, LPA)

Gällande höjdsplanen:

I planförslaget anvisas på Storalånggatan bostadsvåningshus i huvudsak i 4 våningar (de facto: entrévåning + 4 våningar dvs i praktiken 5 (!) våningar i faktisk höjdscalejämförelse med Vöråstans trähusbebyggelse i 1,5 eller högst 2 våningar). Därtill blir gaturummet tätare då nybyggnaderna föreslås tangera Storalånggatan jämfört med den fabriksbyggnad som ska rivas och som står indragen på ca 12 meters avstånd från gränsen, vilket förstås ytterligare accentuerar skillnaden i höjdskala i förhållande till trähusbebyggelsen på andra sidan gatan. Parkeringshuset anvisas i 4 våningar med en maxhöjd på 15,5 meter för fasaden mot Storalånggatan, vilket enligt bostadsandelslagets uppskattning på ett ungefär motsvarar höjden på de nya 4-vånings bostadsvåningshusen bredvid med sin faktiska 5-våningshöjd.

Bostadsandelslaget anser att den föreslagna höjdsplanen för byggandet som angränsar till Storalånggatan och Fiskaregatans förlängning fortfarande är för hög med tanke på att de stadsbildsmässigt relevanta referenserna är vevstaksfabriken och den gamla 1-fabriken (faktisk höjdskala på 2-3 våningar) på samma sida av Storalånggatan samt den på landskapsnivå/lokalt värdefulla områdeshelheten med de 1,5-2 våningar låga trähusen med början direkt på andra sidan Storalånggatan. Den föreslagna höjdsplanen beaktar inte tillräckligt de utomstående utredningar som har gjorts och inte heller NTM-centralens

uppmaning: Enligt utredningen om den byggda kulturmiljön (Ramboll Finland Oy 11.6.2021) är områdets betydelse för stadsbilden stor i synnerhet i riktning mot bl.a. Storalånggatan. Utredningen rekommenderar för såväl Storalånggatan som Fiskaregatans förlängning därför *”småskaligt kompletterande byggande som gör gaturummet enhetligt”*. NTM-centralen har i sitt utlåtande i planutkastskedet uppmanat planläggningen att överväga om höjden bättre borde anpassas till trähusområdet i Vöråstan. I planbeskrivningen har höjdskalet motiverats närmast med det, att den motsvarar höjden på den fabriksbyggnad som ska rivas för nybyggnationerna. Det kan inte hjälpa att denna motivering känns haltande: Varför göra den stadsbildsmässiga höjdskalet jämförelsen med en byggnad som ska rivas och inte med de byggnader som blir kvar och även fortsättningsvis kommer att dominera Storalånggatans stadsvy? Det är med sist nämnda byggnader som det norra kvartersområdets byggande på Storalånggatan och Fiskaregatans förlängning bör förenhetligas för att skapa en harmonisk stadsbild såväl längs med den västra sidan som över till den östra sidan av Storalånggatan.

I modellvyerna och 3d-modellen har parkeringshuset och de nya 4-våningsbostadshusen bredvid ritats med en höjd som motsvarar eller t.o.m. något underskrider höjden på den gamla 1-fabriken mot Storalånggatan. Har husen ritats enligt den i detaljplaneändringen tillåtna maxhöjden (15,5 meter för parkeringshuset och entréväning + 4 våningar för bostadsvåningshusen) eller är den ritade höjden möjligtvis missvisande? I samma modellvyer och 3d-modell har på motsvarande vis de nya bostadsvåningshusdelarna med 2-våningar ritats med en höjd som tycks klart underskrida höjden på ett 1,5-vånings trähus på andra sidan Storalånggatan. Kan detta stämma?

Gällande stilen:

I planbeskrivningen konstateras att eftersom de ändringar som görs på området har en betydande inverkan på vyerna sett från bl.a. Vöråstan, eftersträvar man högklassigt stadsbyggande. Denna utgångspunkt i sig är förstås god. De allmänna kvalitetskraven på att byggnaderna ska ha sadeltak, vertikala fönsteröppningar och enhetlig färgsättning samt att trä är ett av de huvudsakliga fasadmaterialet som tillåts, är bostadsandelslaget tacksamt för, då dessa kvalitetskrav hänger samman med harmoniseringen med vad som allmänt är karaktäristiskt för gammal trähusbebyggelse likt den i Vöråstan. **Ändå känns dessa allmänna kvalitetskrav i planbestämmelserna fortfarande för ospecifika till den del som nybyggnationen på verkstadsområdet stadsbildsmässigt direkt angränsar till Vöråstan (fasaderna mot Storalånggatan och Fiskaregatans förlängning fram till Verkstadstorget) eller är en direkt förlängning av Vöråstans stadsvy (fasaderna mot Träskgatan, åtminstone kvarter nr 21). Till denna del saknas fortfarande särskilda kvalitetsbestämmelser, vilka skulle eftersträva en mera specifik harmonisering (t.ex. trä som fasadmaterial, matchning av färgsättning och horisontella detaljer på fasaden samt andra specifika karaktärsdrag) än i de övriga delarna av kvartersområdet med det som ska anses karaktäristiskt för just den trähusbebyggelse i Vöråstan som nybyggnationen i fråga direkt angränsar till eller är en direkt förlängning av.**

Bostadsandelslaget påminner om att också NTM-centralen i sitt utlåtande i planutkastskedet har uppmanat planläggningen att överväga om materialen bättre borde anpassas till trähusområdet i Vöråstan. Detta kan inte ses som annat än en hänvisning till trä som fasadmaterial.

Summa summarum gällande höjdskala och stil:

Verkstadsområdets norra kvartersområde är en förlängning på Vöråstans rutplaneområde. Detta är kvartersområdets enda direkta anknytning till befintlig stadsdelsbyggnation. Bostadsandelslaget anser det därför helt naturligt att gällande höjdskala och stil utgå från uttryckligen Vöråstan, i synnerhet Vöråstans trähusbebyggelse som p.g.a. sin småskalighet är mest känslig för såväl stadsbils- som övriga verkningar (insyn, skuggning och gårdsvy) av omgivande byggnation. **Bostadsandelslaget önskar därför att planläggningen en sista gång överväger möjligheterna att i synnerhet för byggandet på Storalånggatan och Fiskaregatans förlängning skala av på höjden samt att i synnerhet för byggandet på Storalånggatan, Fiskaregatans förlängning (fram till Verkstadstorget) och Träskgatan (åtminstone kvarter 21) komplettera planbestämmelserna med ovan konstaterade särskilda kvalitetskrav.**

Gällande dimensionering och placering:

Exploateringstalet för kvarteren med bostadsvåningshus är i genomsnitt $e=2.8$. Det norra kvartersområdet har exploateringstalet $e=2.14$. Detta är exceptionellt effektivt byggande som kan jämföras med det traditionella 'kråkströmska' exploateringstalet $e=1.0$ för bostadsvåningshus i Vasa centrum. Exploateringstal över $e=2.0$ är något som man i centrum av Vasa traditionellt hittar kring allra centralaste affärscentrum. Hur pass tätt och utestängande byggnadsmassorna i det norra kvartersområdet de facto är placerade framgår bra av modellvyerna och 3d-modellen. Redan som modell känns kvartersområdet trångt, skuggigt och överlag oinspirerande. De gemensamma innergårdarna känns storleksmässigt underdimensionerade och byggnadslängan närmast Metviken skapar en funktionellt och visuellt ogenomtränglig mur mot grönområdena. **Momentgränden och Uppfinnargränden kantas så nära av så pass höga bostadsvåningshus att de skulle behöva ytterligare bredd och väl tilltagna planbestämmelser om träd och buskar som ska planteras för att inte riskera utvecklas till mörka våningshusgränder i stil med Hartmansgränden och Teräsgränd i centrum av Vasa eller, som nyare exempel på annat håll, Sandviksgränden m.fl. gränder på det nybyggda Busholmen i Helsingfors.** Ärligt talat känns Momentgränden och Uppfinnargränden åtminstone i modellform inte som lockande förbindelser mellan den byggda stadsmiljön och grönområdena. **Finns det möjligen något som planläggningen ännu kunde göra för att öka på inspirationsfaktorn i kvarteret, gränderna medräknade?** Bostadsandelslaget föreslår att planläggningen i hörnkvarteret nr 23 på riktigt överväger en friare placering av byggnadskropparna för att uppnå en större öppenhet mot resten av området, i linje med detaljplanens definierade målsättning om att tillgodogöra områdets läge och närhet till havet samt att skapa förbindelser, vilka kan vara såväl funktionella som visuella, till Metvikens grönområden.

Tornhusen

Trots att responsen i planutkastskedet var mestadels negativ till högt byggande på planområdet har tornhusen inte strukits i detaljplaneändringen men de har gjorts aningen lägre. I planförslaget anvisas en tornbyggnad med högst 18 våningar och två byggnader med högst 12 våningar.

Ur bostadsandelslagets synvinkel är det iofs. tacksamt att tornhusen åtminstone har gjorts aningen lägre.

Denna ändring till trots förhåller sig bostadsandelslaget fortfarande väldigt kritiskt till tornhusen som ett för omgivningen helt främmande element. Tornhusen med sina stadsbilsverkningar och i synnerhet verkningar på trivseln och boendeförhållandena på

Vöråstans för insyn, skugga och gårdsvy särskilt känsliga trähusgårdar är bostadsandelslagets och dess invånares andra stora oro.

Österbottens museum har redan i ett tidigt utlåtande konstaterat att verkstadsområdet som helhet inte är någon lämplig plats för högt byggande, i synnerhet inte bredvid skyddade byggnader där höga byggnader skulle kasta skuggor över Vöråstan. Enligt utredningen om högt byggande i Vasa centrum (planläggningen 2014) är Vasas stadsbild enhetlig, horisontell och urban sett från havet. Det är något som också bra beskriver Wärtsiläområdets fasad mot stranden. De horisontella fabriksbyggnaderna i rödtegel ger området en enhetlig framtoning. **Österbottens museum har tydligt lyft fram att de byggnader som de nuvarande fabriksbyggnaderna enligt planerna ska ersättas med splittrar denna enhetliga och eleganta linje, och att planeringen av området borde utgå från det nuvarande fabriksområdets stadsbildsmässiga och arkitektoniska allmänna framtoning som också avspeglar hur området har bebyggt och använts under historiens gång.** I planutkastskedet har Österbottens museum ansett det nödvändigt att inkomma med ett andra utlåtande om att området inte är en lämplig plats för byggande på höjden och hänvisat till museets tidigare förslag om att det nuvarande industriområdets relativt låga, horisontella profil också ska bevaras i framtiden. Likt bostadsandelslaget har museet anmärkt planläggningen på att de enskilda skorstenarna och andra tekniska anordningar, vilka i sig splittrar den horisontella profilen på ett intressant sätt, under inga omständigheter kan jämföras med tornhus med 14-19 våningar! Enligt museet står höga torn inom Vöråstans verkstadsområde i skarp kontrast till lokstallet och 1-fabriken, som skyddas i detaljplanen. Höga torn skuggar både de skyddade byggnaderna och tidvis även Vöråstans värdefulla trähusstadsdel. I utredningarna om högt byggande har de med tanke på stadsbilden mest känsliga ställena identifierats. På dessa platser borde högt byggande inte placeras. Sådana platser är kanterna på det öppna stadsrummet (torgen och strandzonen) samt byggda kulturmiljöer av riksintresse. Museet har i sitt utlåtande ansett att det mest centralt belägna kvarteret inom verkstadsområdet i Vöråstan inte är någon lämplig plats för byggande på höjden.

Dessa utlåtanden av Österbottens museum i egenskap av specialsakkunnig myndighet har **forlarande helt förbisetts**. Likt museet anser även bostadsandelslaget att de motiveringar, vilka planläggningen har fört fram som talandes för tornhusen, fortfarande inte håller för kritisk bedömning. 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 denna norra del av fabriksområdet bildar byggnaderna en balanserad och enhetlig horisontell helhet. **Verkstadsområdet är en känslig plats, på vilken högt byggande enligt utredningen inte bör placeras. I planbeskrivningen har i detta sammanhang missvisande hänvisats till planeringsområdets låga läge, och att det låga läget skulle göra inverkan på stadens silhuett mindre.** Så är inte fallet i praktiken utan stadsbildsmässigt är höjdskillnaden i förhållande till övriga centrum mer eller mindre betydelselös. Dessutom har tornhusen fortfarande placerats i närheten av verkstadsområdets högsta punkt dvs korsningen Storalånggatan-Fiskaregatan (vars höjd är ca +9,5 meter över havet), vilket ytterligare skulle accentuera tornhusens inverkan på såväl stadens silhuett som i övrigt (skuggeffekt och negativ trivselinverkan gällande insynen och gårdsvyn, särskilt för trähusgårdarna i Vöråstan). Av någon orsak föreslås tornhusen inte placeras i verkstadsområdets sydvästra delar, bredvid det högre befintliga byggnadsbeståndet i centrum (det 'bästa' av dåliga alternativ), utan just i närheten av Storalånggatan/längs med Fiskaregatans förlängning och den låga trähusbebyggelsen i Vöråstan, där tornhusen som minst skulle smälta in i omgivningen, och där tornhusens negativa inverkan på trivseln och boendeförhållandena skulle vara som störst. Varför?



Visualiseringsbild sedd från Fiskaregatan

Visualiseringsbilden ovan visar på hur brutalt inslag i stadsbilden tornhusen fortfarande vore. Knappt någon plats i Vöråstan skulle längre ge en ostörd upplevelse av trähusstadsdel. På bl.a. Fiskaregatan skulle blickpunkten i gatuvyn förflytta sig från den harmoniska längan av trähus på båda sidorna av gatan till de från gatuvyn i övrigt helt avvikande tornhusen. Blickpunkten i Vöråstan bör hållas på gatunivå, inte i himlen. Av visualiseringsbilden framgår vidare hur uppenbar negativ trivselinverkan gällande insynen och fonden till gårdsvyn, inte bara för de närmast belägna trähusgårdarna utan mer eller mindre de flesta trähusgårdarna i Vöråstan, tornhusen de facto skulle ha. Även skuggeffekten då solen står lågt bakom tornhusen (såsom den gör stora delar av dygnet under de mörkare tiderna på året) är uppenbar. I planbeskrivningen har den högre skalan försvarats med att det hör till stadsutvecklingen att utsikterna ändras, men i synnerhet gällande tornhusen är det fråga om helt andra verkningar än att bara utsikterna skulle ändras.

Det finns ingen utredning som påvisar att det på verkstadsområdet skulle finnas ett nödvändigt behov av tornhus. Hela idén med tornhus på ett område där den stadsbildsmässiga kontrasten blir så exceptionellt skarp och där den omgivande byggnationen (lågt byggda trähusgårdar med öppna innergårdar, av vilka en stor del till sin funktion kan jämföras med närmast egnahemshusgårdar) är särskilt känslig för den negativa inverkan som tornhus har på trivsel och boendeförhållanden (insyn, skugga och gårdsvy), känns påtvingad. Med tanke på all nämnd negativ inverkan skulle placeringen av tornhus på verkstadsområdet förutsätta tungt vägande motskäl talandes för ett nödvändigt behov av tornhus på just verkstadsområdet och i närheten av den låga trähusbebyggelsen i Vöråstan. Enligt bostadsandelslaget bör det vara klart att sådana skäl inte finns.

Likväl kvarstår det faktum att inte heller den gällande generalplanen anvisar verkstadsområdet som en möjlig plats för högt byggande, utan andra platser. Bostadsandelslagets uppmanar planläggningen att överväga att helt stryka tornhusen i detaljplaneändringen.

Till slut

Bostadsandelslaget understöder fortfarande i sig utvecklingen av Vöråstans verkstadsområde till en mångsidig, intressant och högklassig stadsmiljö i mänsklig skala, och i

planförslaget finns det förstås också positivt, som bostadsandelslaget likväl skulle ha kunnat lyfta fram. **Förbises kan dock inte att verkstadsområdet angränsar så direkt till Vöråstans trähusområde som det de facto gör, och att de största verkningarna av detaljplaneändringen därför riktar sig mot just Vöråstan samt livsmiljön för dess invånare. Utvecklandet av verkstadsområdet får inte ske på bekostnad av trivseln och boendeförhållandena i Vöråstan, varken gällande trafiken eller i övrigt, särskilt som det är fullt möjligt att utarbeta detaljplaneändringen så att de olägenheter, vilka bostadsandelslaget i denna och tidigare åsikter har lyft fram, kan undvikas.**

Obs! Planläggningens bemötande: Se 3.3.4.3. *Bostadsandelslaget Framtid 9.8.2024 (FÖRKORTAT)*



Resultat av en invånarenkät i anslutning till programmet för deltagande och bedömning

Kompletterande material i utkastskedet 16.5.2023

BAKGRUND TILL ENKÄTEN

På området, som under planlägningsprocessen fått arbetsnamnet *Vöråstans verkstadsområde*, bereds en detaljplaneändring i syfte att utveckla området som en ny stadsdel. Som en del av växelverkan i fråga om planändringen kommer det att genomföras ett flertal kartbaserade enkäter i de olika skedena av planprocessen. Den första enkäten, *Delta i planeringen av Vöråstans verkstadsområde*, var öppen medan programmet för deltagande och bedömning var framlagt 2.11–1.12.1.12.2022. I denna rapport presenteras enkätsvaren. Enkäten kunde besvaras alla som intresserar sig för området, såväl Vasabor som människor som bor utanför Vasas kommun.

Enkäten genomfördes med den kartbaserade webbapplikationen Maptionnaire. Ansvarig för planeringen av enkätens innehåll, genomförandet av enkäten och sammanställningen av svarsmaterialet var Vasas Planläggning.

Mer information om planläggningen av området: kati.vuohijoki@vasa.fi
Mer information om rapporten: annukka.ilonen@vasa.fi

INNEHÅLL



Allmän information om enkäten och dem som besvarade enkäten 4

Kartenkät som metod och behandling av materialet 5

Enkätens struktur 6

Marknadsföringens inverkan på hur många som besvarade enkäten 7

Antal svar 8

Bakgrundsinformation om dem som besvarade enkäten 9-10

Berätta om ditt förhållande till området 11-12

Gamla och nya namn 13

Allmänt om namnen 14

Det nuvarande namnet 15

Det nya namnet 16

Nya namn 17

Objekt som de som besvarade enkäten har märkt ut på kartan 18

Allmänt om kartsvaren 19

Objekt som ska bevaras 20-21

Byggnad som ska bevaras 22

Ny plats för bostadsbyggande 23-24

Sagt om bostadsbyggande 25-26

Byggnader som ska bevaras och nya platser för bostadsbyggande 27

Ny plats för service 28

Sagt om service 29

Ny plats för rekreation 30

Sagt om rekreationsplatser 31

Rutter i framtiden 32-33

Sagt om utveckling av området 34
Modeller för utveckling av området 35

Sammanfattning 36

ALLMÄN INFORMATION OM ENKÄTEN OCH DEM SOM BESVARADE ENKÄTEN

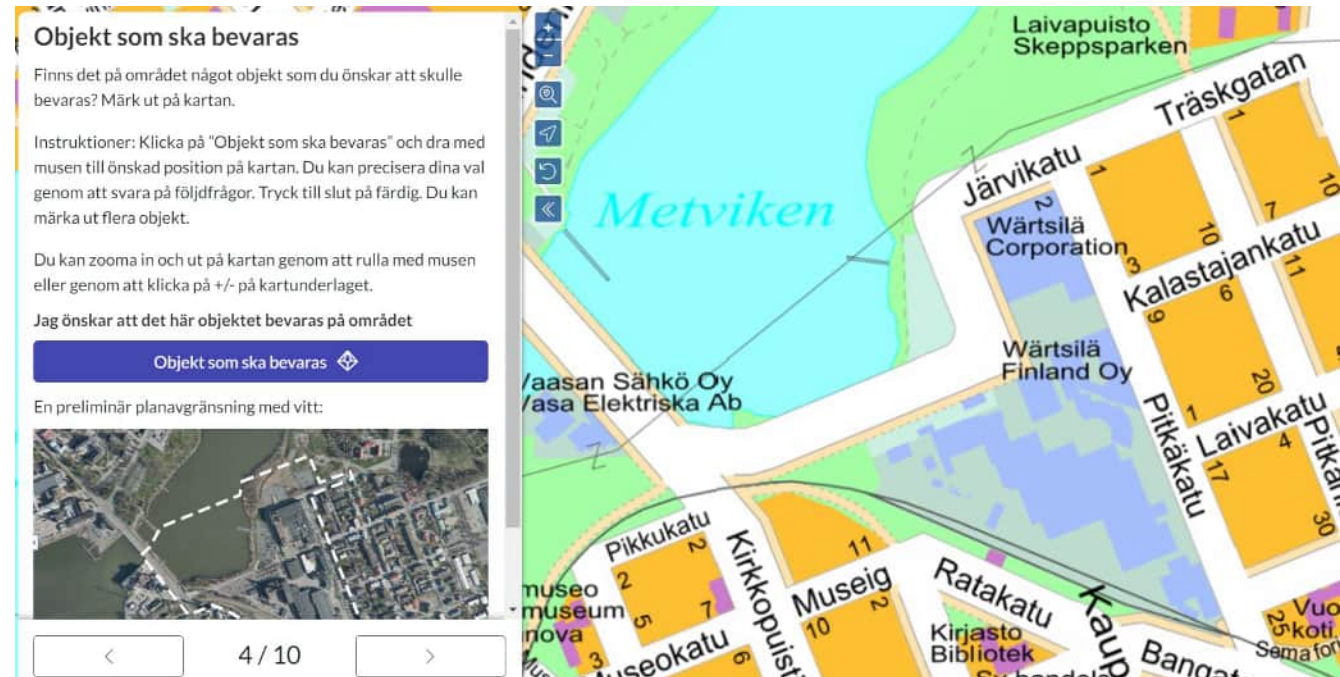
KARTENKÄT SOM METOD OCH BEHANDLING AV MATERIALET

Enkäten *Delta i planeringen av Vöråstans verkstadsområde* genomfördes som kartbaserad. Enkäten baserade sig alltså på kartor, på vilka de som besvarade enkäten skulle märka ut olika objekt och svara på kompletterande följdfrågor.

Svaren på kartenkäten har visualiserats och åskådliggjorts med hjälp av olika grafiska representanter, kartor och ordmoln. Ordmolnen har bildats utifrån svaren på frågorna om namn samt utifrån svaren på bakgrundsfrågan *Berätta om ditt förhållande till området*. De ord som var mest frekvent förekommande i svaren anges med den största teckenstorleken i ordmolnen.

Innan vi bildade ordmolnen tog vi bort alla ord med torftigt informationsinnehåll från svaren, sådana som partiklar och pronomen. Annars skulle de mest frekvent förekommande orden i ordmolnen i stället för egentliga idéer eller önskemål ha varit utfyllnadsord på grund av att de var så vanliga i alla texter.

Eftersom det inte finns plats för alla till kartangivelserna anslutna svar på en och samma karta och det också finns överlappningar i svaren, anges i det följande några utdrag ur ofta återkommande svar.



ENKÄTENS STRUKTUR

Enkäten bestod av fem avsnitt:

1. **Bakgrundsuppgifter och berätta om ditt förhållande till området.**
2. **Områdets namnbestånd** – Vad kallar du området idag samt idéer till ett nytt namn och även andra namnförslag, såsom namn på gator och parker
3. **Objekt som ska bevaras** – Märk ut sådana objekt på kartan som du tycker är värda att bevaras, såsom byggnader eller landskap.
4. **Kom med idéer för och planera området** – Märk ut nya platser för bostadsbyggande, service och rekreation på kartan och även nya rutter för olika färdsätt i framtiden.
5. **Utvecklingsobjekt** – I de öppna svaren kan du fundera på hur området i övrigt borde utvecklas.

Delta i utvecklandet av Vöråstans verkstadsområde

Det område som ska planläggas är beläget i centrum av Vasa vid Metviksstranden. Wärtsilä håller på och flyttar sin nuvarande verksamhet från området till Vasklot. När fabriksverksamheten upphör på området ändras dess användningsändamål. Utgångspunkten är att skapa en mångsidig och särpräglad stadsmiljö. Den historiska fabriksmiljön och läget vid stranden ger goda förutsättningar för det. Målet är också att skapa smidigare trafikförbindelser mellan Centrum, Vöråstan, Brändö och Metviksstranden.

Den här enkäten ansluter sig till detaljplanens program för deltagande och bedömning (PDB), som för närvarande är offentligt framlagt. Du hittar PDB på [projektwebbplatsen för planen](#).

Enkäten är öppen 2.11–1.12.2022.

Du har väl observerat att för närvarande är en enkät om planeringen av Metviksparken öppen. Du kan svara på enkäten [här](#).

Bild: Sami Peltoniemi

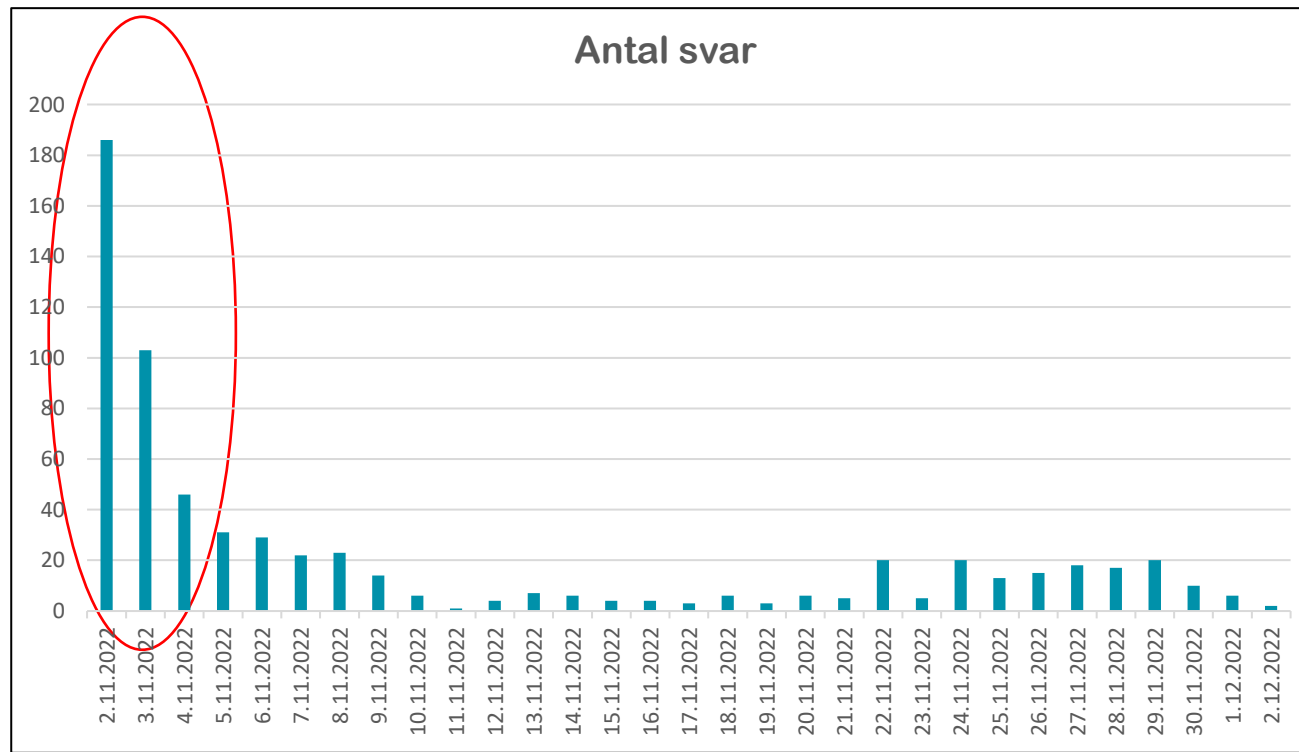
Svenska

1 / 10



MARKNADSFÖRINGENS INVERKAN PÅ HUR MÅNGA SOM BESVARADE ENKÄTEN

De flesta svar gavs under den första veckan då enkäten var öppen. Efter en påminnelse på stadens Facebooksida 24.11 blev folk aktivare med att besvara enkäten mot slutet av svarstiden.



ANTAL SVAR

Enkäten besvarades av totalt 678 personer som märkte ut över 2 600 platser eller rutter på kartan. Med tanke på Vasas invånarantal och planeringsområdets omfattning kan detta anses som ett väldigt bra resultat.

Det bör observeras att inga frågor var obligatoriska. Därför varierar antalet svar från fråga till fråga.

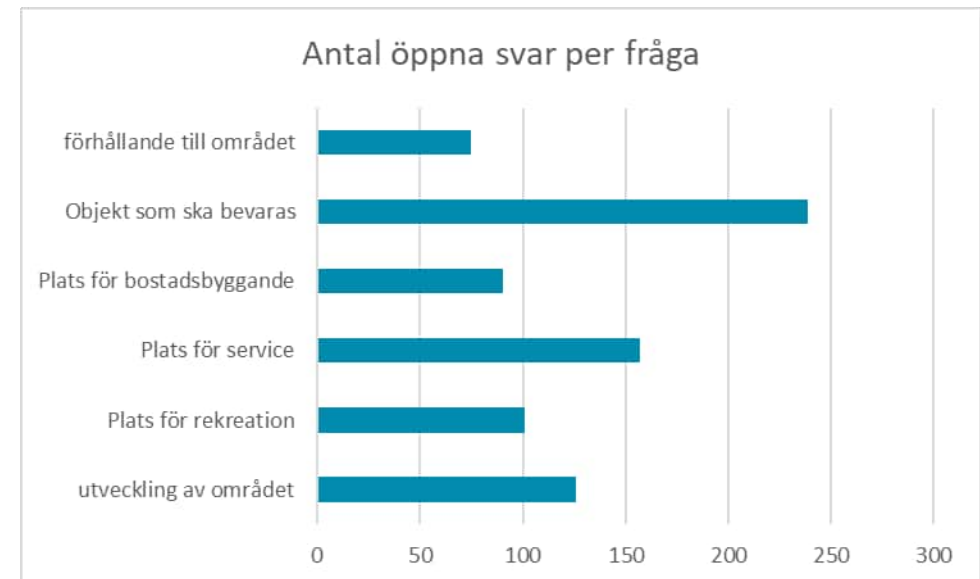
Antal svar på enkäten: 678

Antal personer som besökte enkäten: 1 194

Antal objekt som märktes ut på kartan: 2 681

Antal öppna svar totalt: 688

De öppna svarens omfattning varierade från fråga till fråga. Svaren på frågan om *objekt som ska bevaras* var mestadels beskrivningar med ett par ord av objektet som ska bevaras (t.ex. byggnadens namn). Svaren på frågan om hur området borde utvecklas var däremot vidsträckta och de motiverades ur många olika perspektiv.



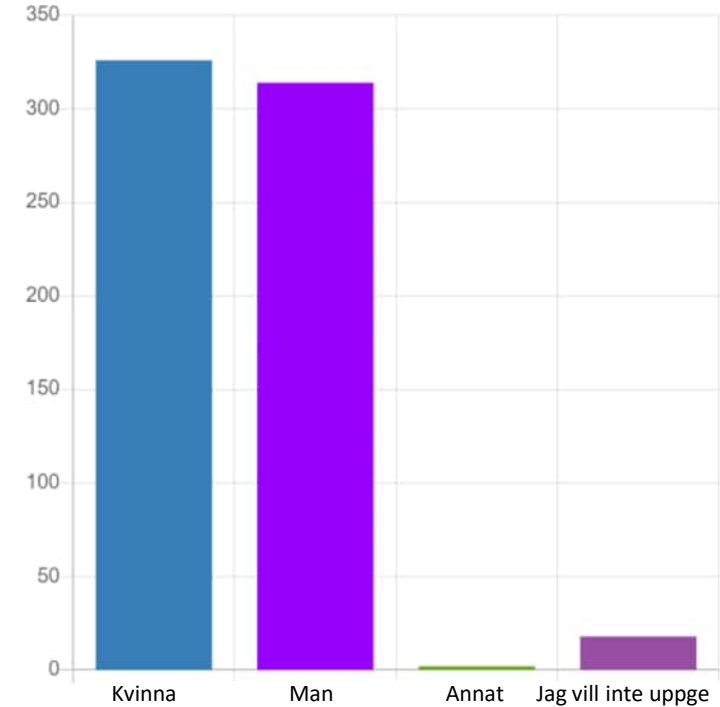
BAKGRUNDSUPPGIFTER

Enkäten nådde relativt bra ut till Vasabor i olika ålder. Med beaktande av åldersprofilen för dem som svarade kan resultaten av kartenkäten sägas visa vilka åsikter Vasabor i arbetsför ålder har. Minst svar erhöles från personer i åldersgrupperna under 18 år och över 75 år. Resultatet motsvarar åldersprofilen i tidigare enkäter och är därmed inte överraskande.

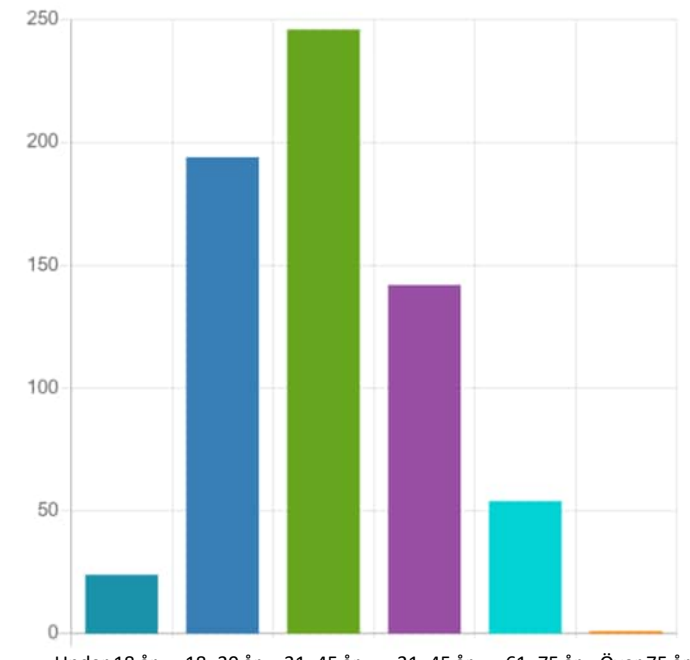
Genomsnittsrespondenten är en kvinna i åldern 31–45 år som bor i centrum eller Brändö och använder området för rekreation eller genomfart.

Utifrån på vilket språk enkäten besvarades var fördelningen följande: engelska 66, svenska 119 och finska 486. I några svar användes dessutom flera olika språk.

N = 660

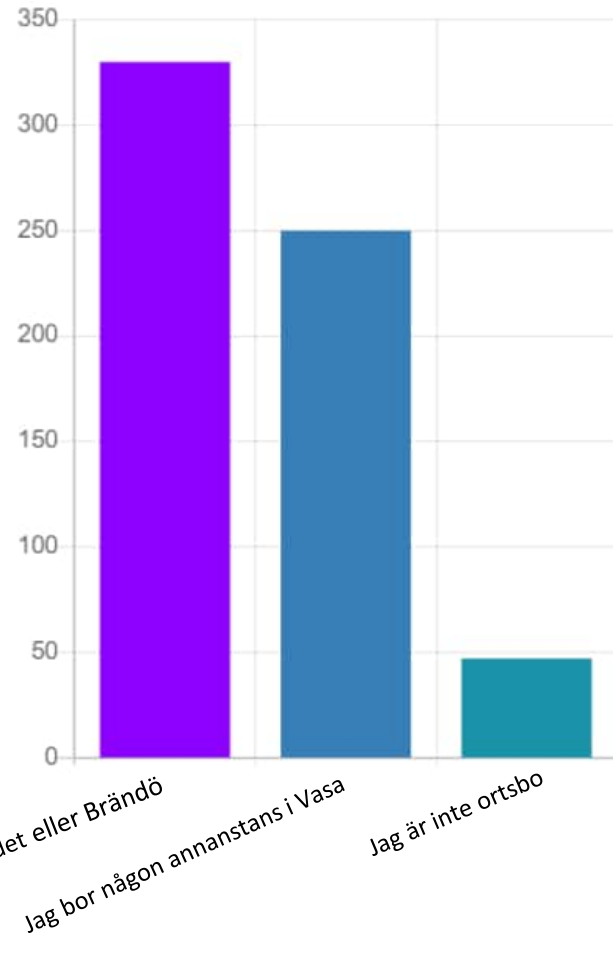


N = 660

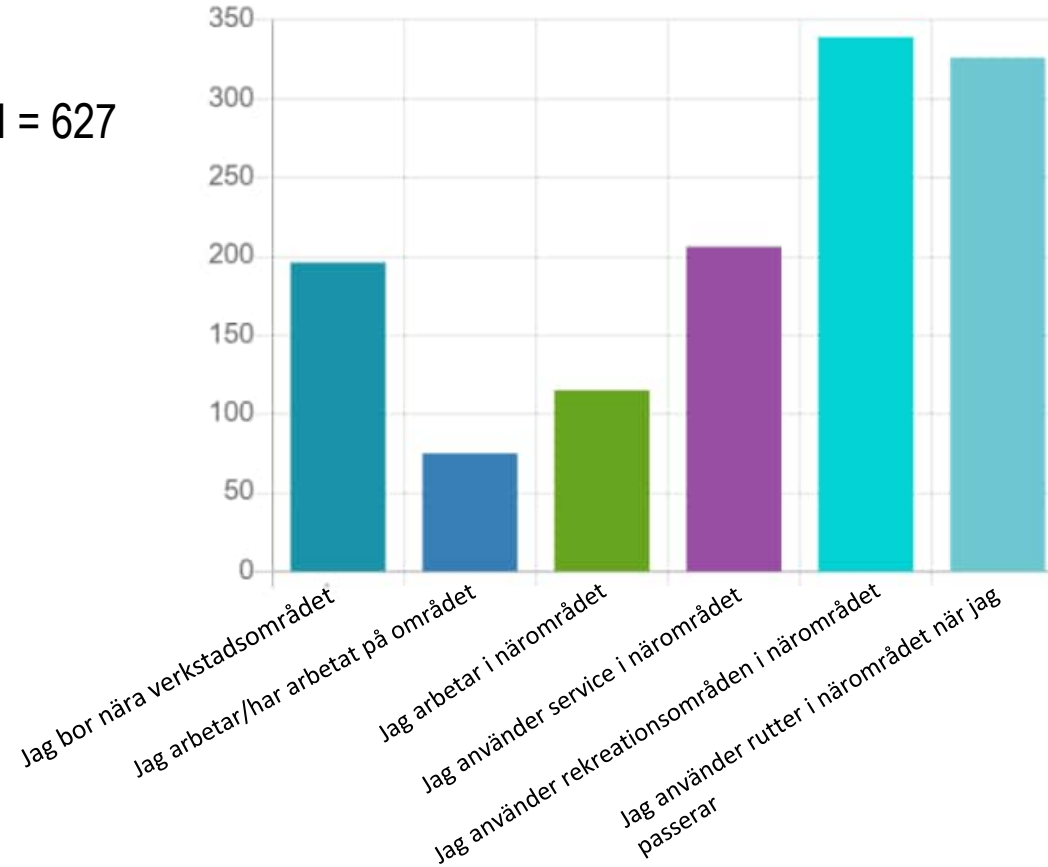


Obs! Stolpdiagrammet beskriver antal svar och inte procentuella andelar. Alla har inte besvarat alla frågor.

BAKGRUNDSUPPGIFTER



N = 627



N = 1257, flera val per svar

Obs! Stolpdiagrammen beskriver antal svar och inte procentuella andelar. Alla har inte besvarat alla frågor.

BERÄTTA OM DITT FÖRHÅLLANDE TILL OMRÅDET



Det gavs totalt 75 öppna svar, där de som besvarade enkäten närmare kunde berätta om sitt förhållande till området. I svaren lyftes fram följande fem teman:

Har jobbat på området

"Jag har jobbat på området i 12 år. Nu jobbar jag i Vasklot --."

Bor i närheten

"Jag har bott i närheten av Metviken i tiotals år."

Intresserad av att bo på området

"Området intresserar mig som bostadsområde."

Friluftsliv och fritidsintressen i närheten

"Jag brukar motionera på området. Med barnen är vi ofta till Skeppsparken."

Genomfart

"Jag brukar cykla genom området till centrum flera gånger i veckan."

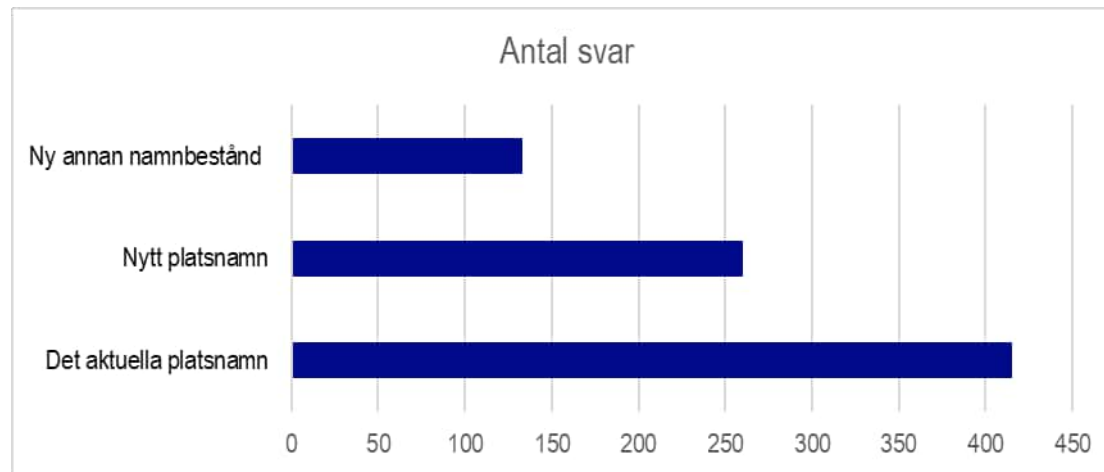
GAMLA OCH NYA NAMN

ALLMÄNT OM NAMNEN

Idag kallas området i regel antingen Wärtsilä eller Wärtsiläområdet.

De populäraste förslagen till områdets nya namn var Konepaja, Wärtsilä, Vanha Wärtsilä och Wärtsilän ranta.

Det föreslogs att namnen på de nya gatorna, öppna platserna och parkerna ska härledas från motorteknik, järnvägstrafik eller sjöfart. En tematisk helhet som ofta nämndes i svaren var Wärtsiläs historia, som omfattar namn på formgivare, fabriker och produkter.



Observera att det i en del svar föreslogs flera än bara ett namn. I synnerhet i svaren på frågorna om övriga namn på området nämndes dessutom närmast olika teman för namn i stället för entydiga namn.

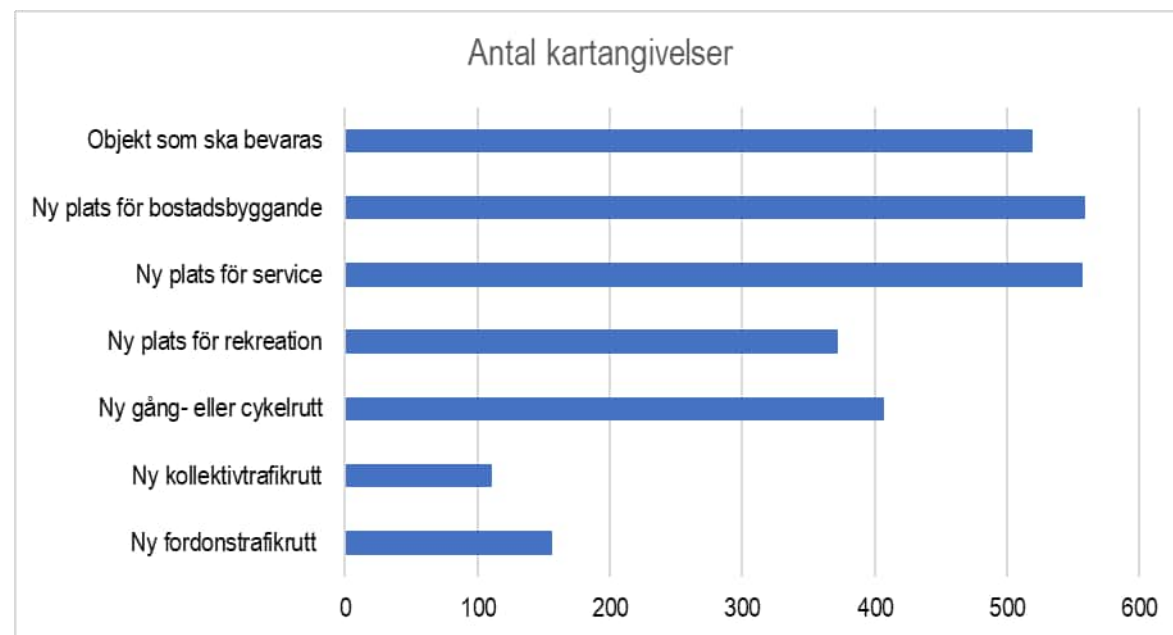
Objekt som de som besvarade enkäten har märkt ut på kartan

ALLMÄNT OM KARTSVAREN

Antalet kartangivelser som hänförde sig till olika frågor var totalt över 2 600. Kartangivelserna fördelades relativt jämnt mellan frågorna, med undantag för nya rutter för kollektivtrafiken och med egen bil. Det var möjligt att komplettera kartangivelserna med öppna svar.

De som besvarade enkäten önskade att flera fabriksbyggnader ska bevaras på området och att de ska utnyttjas både som bostäder och som servicelokaler. Inställningen till huruvida det ska byggas bostäder på området var motstridig. Det önskas att området utvecklas till ett mångsidigt kulturcentrum. Stadsnaturen upplevs vara viktig på många plan tack vare dess nyttoeffekter. Trafiknätet på området ska enligt svaren utvecklas med betoning på cykling och gång.

Kartangivelser per fråga:



OBJEKT SOM SKA BEVARAS

Objekt som jag önskar att skulle bevaras

På kartan märktes ut totalt 519 objekt.

De flesta objekt som man önskade att ska bevaras var byggnader. De beskrevs som egenartade och dessutom är det enligt svaren just byggnaderna som ger området dess särprägel och skiljer det från andra områden. Det önskades att byggnaderna ska utnyttjas för olika ändamål som en del av den kommande användningen av området.

Hurudant objekt är det fråga om?

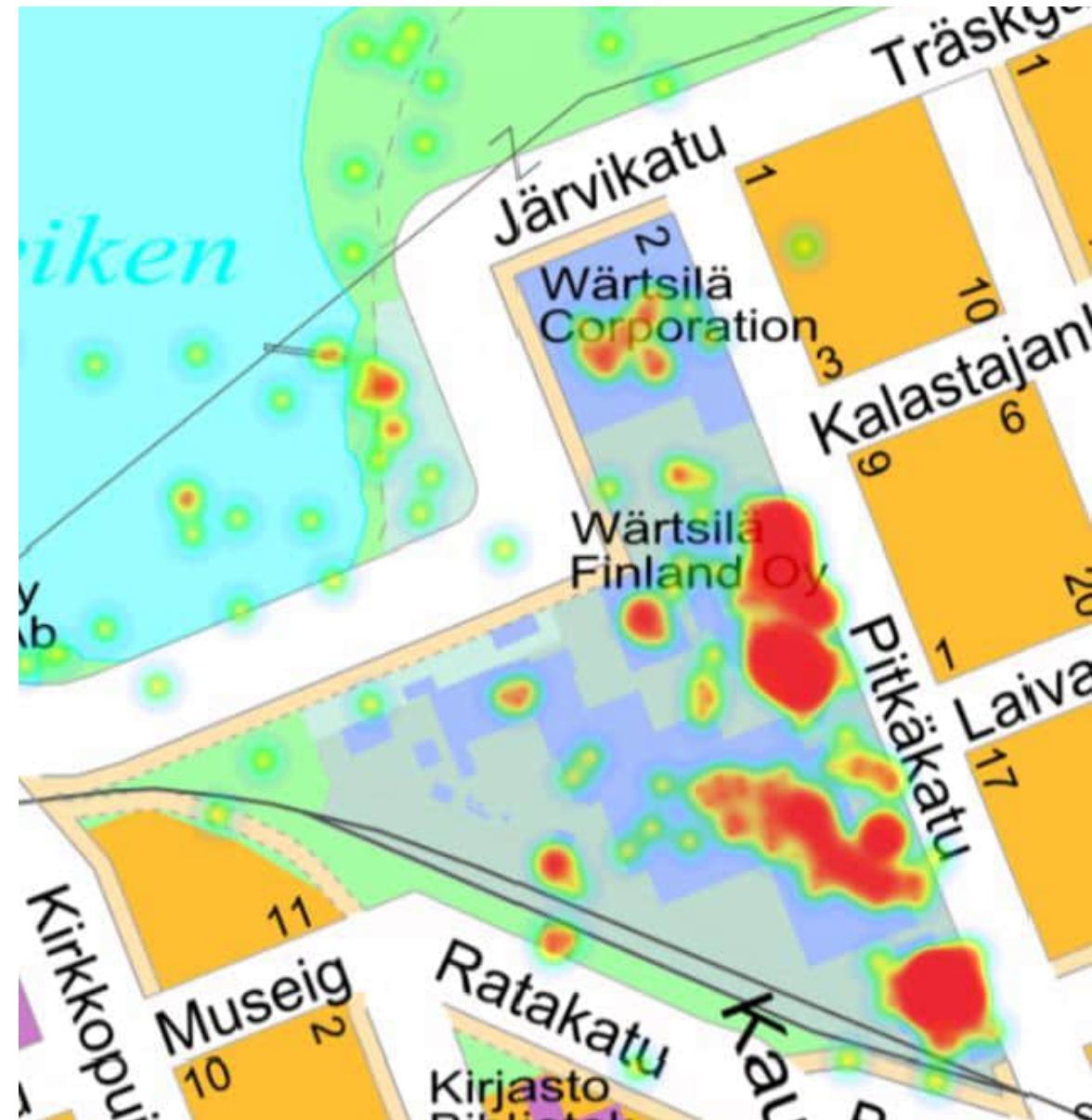
Byggnad: 231 / 357* kartangivelser

Kulturhistoriskt objekt: 48 / 171* kartangivelser

Landskap/utsikt: 21 / 50* kartangivelser

Naturobjekt: 8 / 30* kartangivelser

*Obs! Den första siffran står för de svar där det endast hade valts ett alternativ. Den andra siffran står för de svar där det hade valts flera alternativ för en och samma punkt på kartan i extrafönstret, till exempel både en byggnad och ett naturobjekt. Därför finns det flera enskilda svar än det finns kartangivelser totalt.



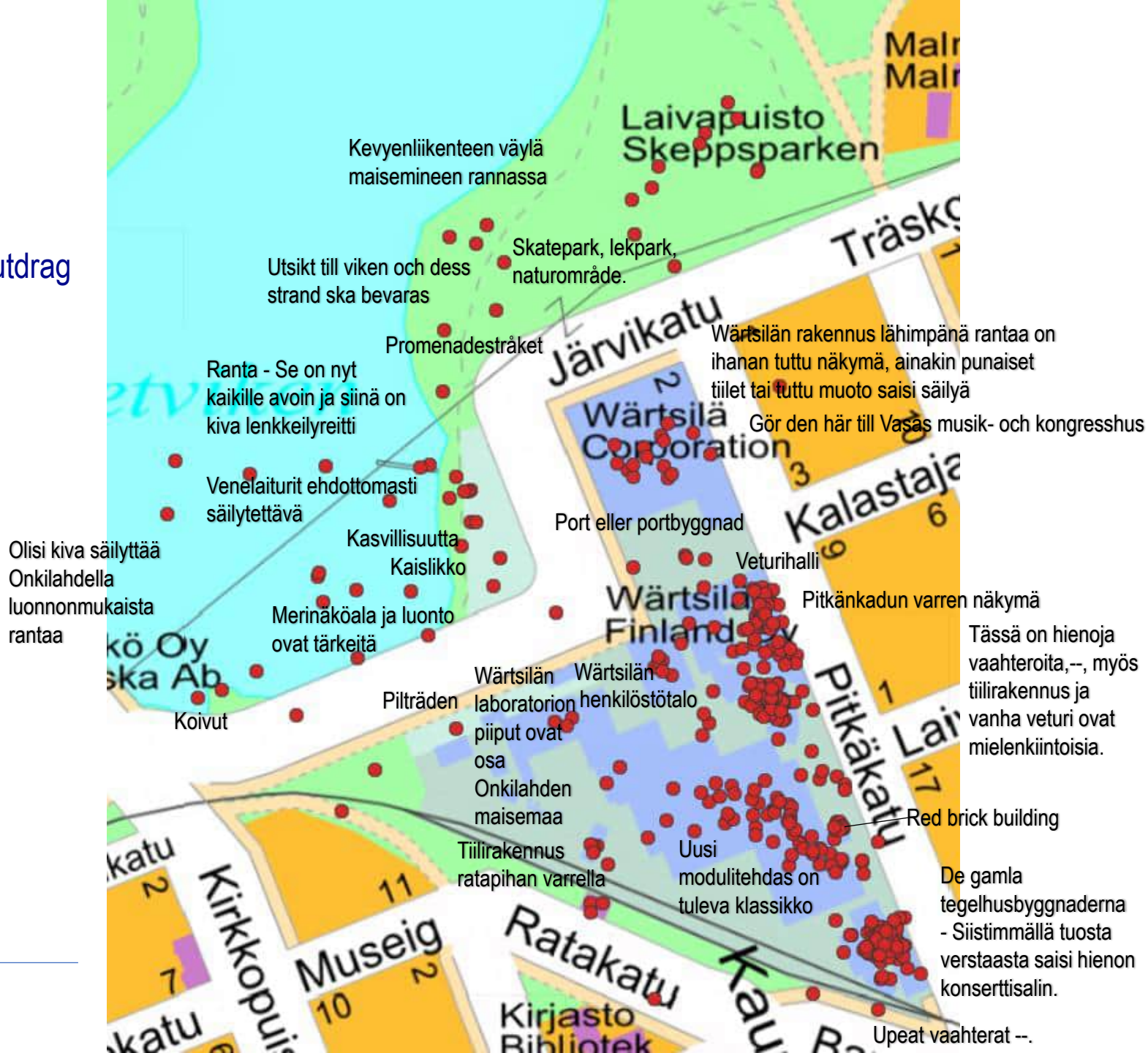
OBJEKT SOM SKA BEVARAS

På kartan bredvid anges en del av de textsvar som ansluter sig till kartangivelserna. Nedan finns några utdrag av allmän karaktär ur svaren.

"Jag tycker att hela gamla industrimiljön ska bevaras. Om det byggs något nytt på tomten, borde det göras i samma stil med de gamla skyddade byggnaderna. Rödtegel, industriell stil. På Finlaysonområdet i Tammerfors har man lyckats kamouflera de nya våningshusen så att de passar ihop med det gamla byggnadsbeståndet --."

"Om passagen från Fiskaregatan till Träskgatan öppnas som gågata, så tycker jag att 'nedförsbacken' från Fiskaregatan borde beläggas med kullersten. Så som det en gång i tiden var."

"--. Även hela friluftsleden runt Metviken kunde förbättras vid fabriksområdet och likaså gångleden genom fabriksområdet."



BYGGNAD SOM SKA BEVARAS

De som besvarade enkäten önskade att i synnerhet följande byggnader ska bevaras: 1-fabriken, Lokstallet, Smedjan och Vevstaksfabriken.

SAGT OM DE BYGGNADER SOM SKA BEVARAS:

"En gammal industrihall som i framtiden eventuellt kunde användas exempelvis som en evenemangs-/konsertlokal."

"Ett fint gammalt lokstall som fortfarande är i bra skick. En plats med många möjligheter."

"En gammal tegelbyggnad. Dessa tycker jag är underbara och alla byggnader i denna stil borde absolut bevaras."

"Gamla tegelbyggnader, men endast om de är i bra skick och kan användas för något rationellt ändamål."

"Fint tegelhus med fina träd på gatusidan."

"Loflägenheter i de gamla fabriksbyggnaderna."

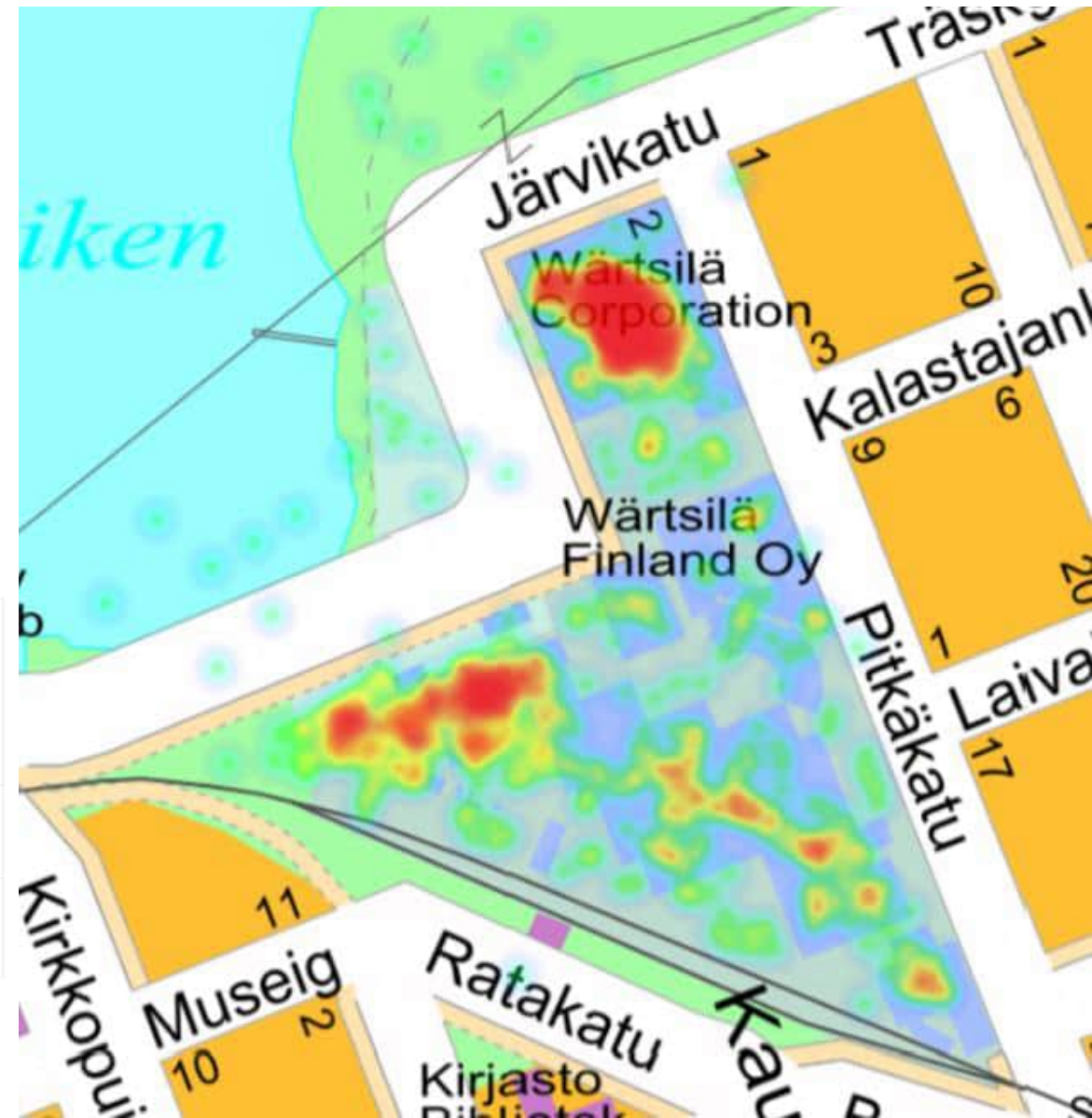
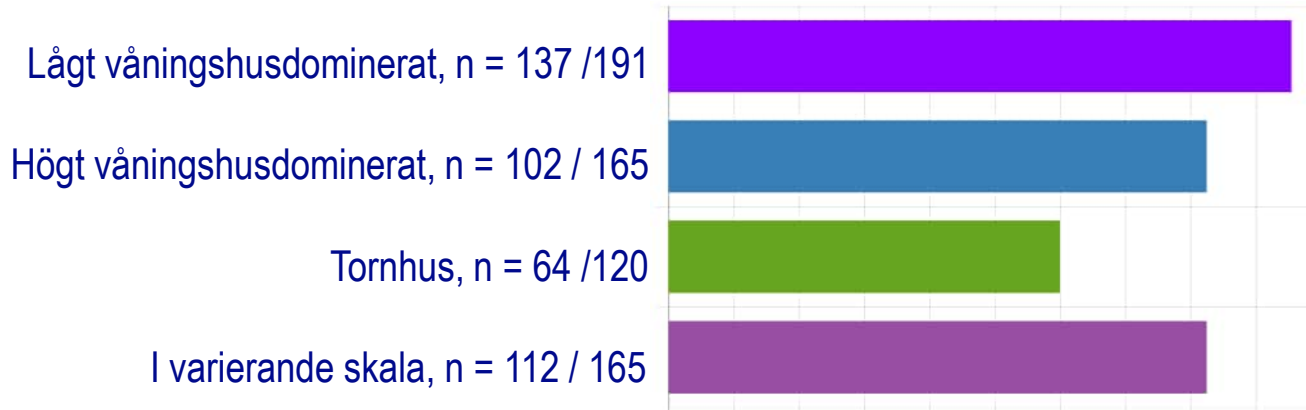
"--. De nyare hallarna m.m. kunde rivas och ersättas med något annat, men gamla byggnader får gärna sparas."

"Port eller portbyggnad."



NY PLATS FÖR BOSTADSBYGGANDE

Av de olika frågorna var den om platser för nytt bostadsbyggande den som besvarades mest. Det märktes ut totalt 559 platser på kartan. Svaren fördelades relativt jämnt mellan olika byggnadssätt, men i de flesta svaren önskades lågt våningshusdominerat byggande.



NY PLATS FÖR BOSTADSBYGGANDE

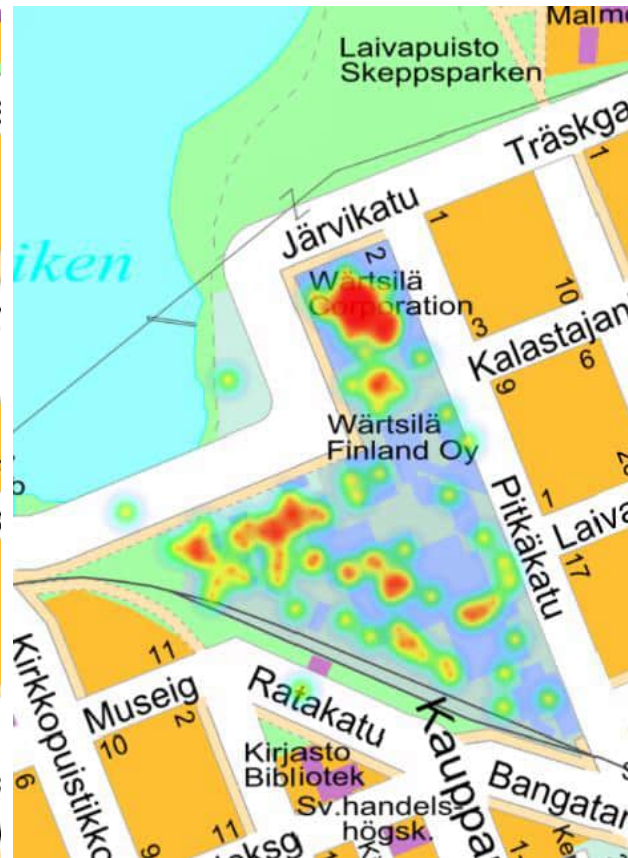
Personer i åldern 31–45 år
önskade i synnerhet tornhus. *

Tornhus



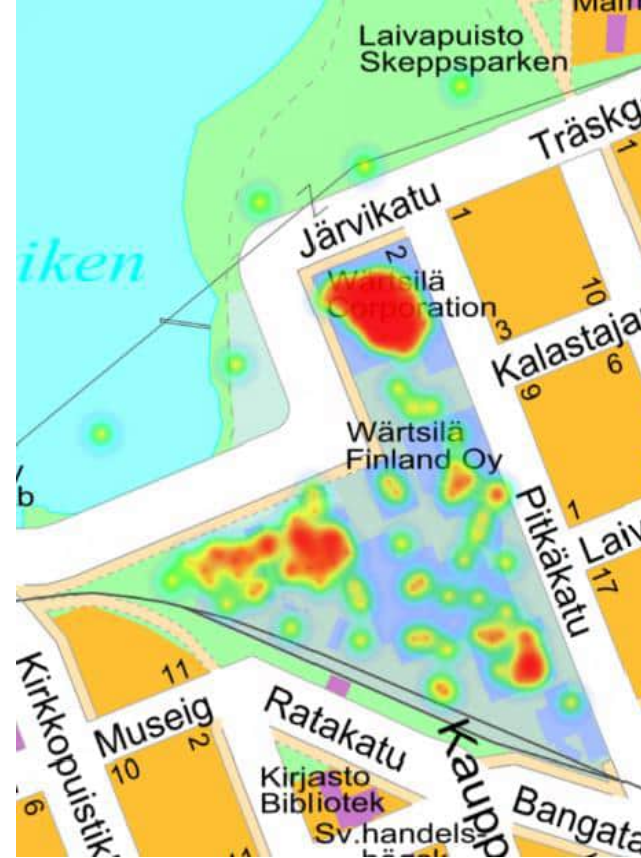
Personer i åldern 18–30 år önskade i
synnerhet högt våningshusdominerat
byggande. *

Högt våningshusdominerat



Personer i åldern 18–30 år önskade i
synnerhet lågt våningshusdominerat
byggande. *

Lågt våningshusdominerat



Personer i åldern 46–60 år önskade i
synnerhet byggande i varierande
skala. *

I varierande skala



SAGT OM BOSTADSBYGGGANDE

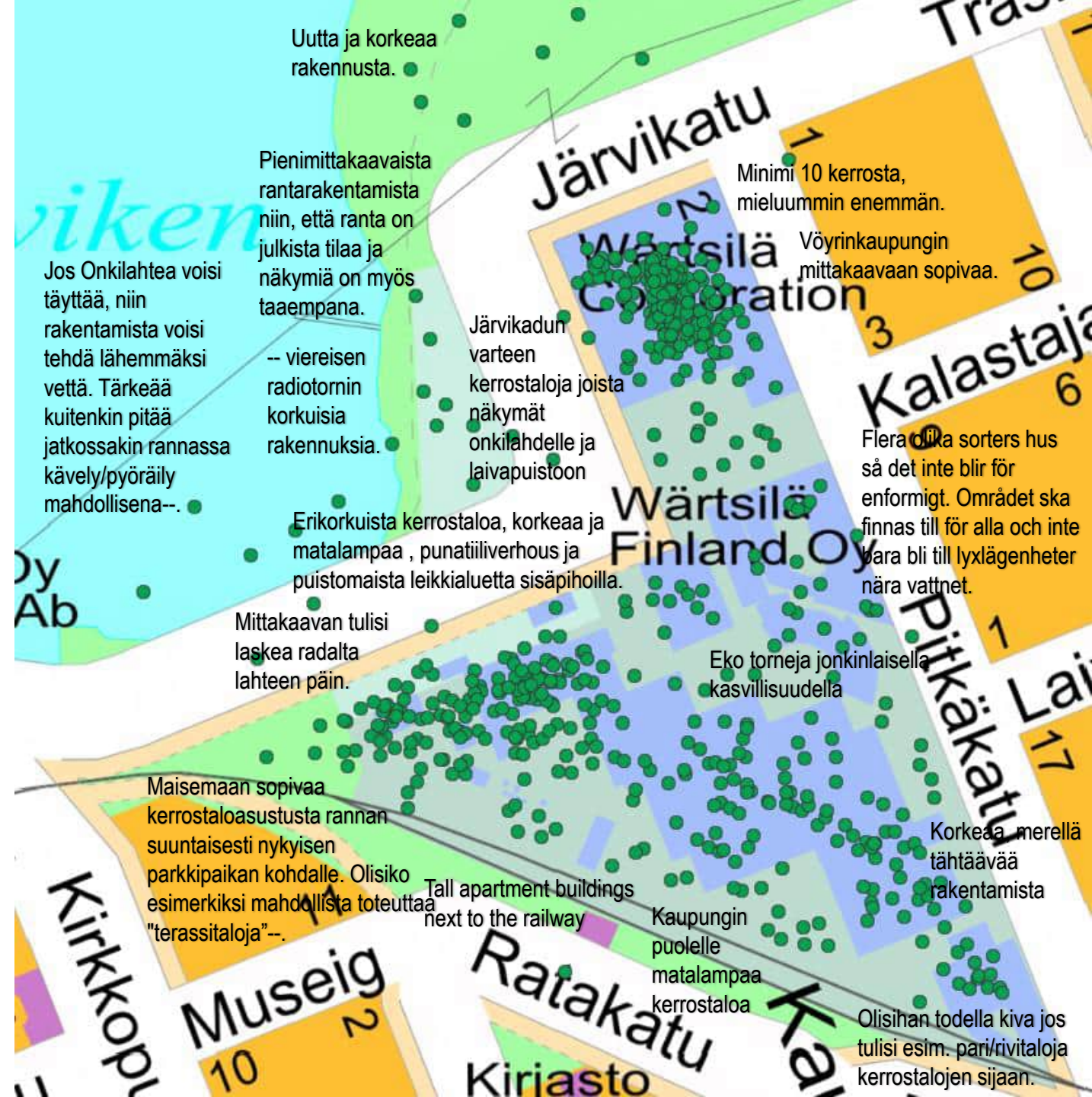
På kartan bredvid anges en del av de textsvar som ansluter sig till kartangivelserna. Olika personers motstridiga tankar när det gäller byggande av bostäder på området framgår bra av svaren.

"Jag tycker att det är motiverat med högt och tätt byggande så här nära centrum och även i övrigt på en centralt belägen plats. På så sätt finns det tillräckligt med kunder för servicen och så många som möjligt kan bo centralt.. Lite högre och lite lägre hus kunde gärna byggas huller om buller."

"Inga nya bostadshus hit, de kan gott byggas annanstans. Satsa på kultur hit istället då det är ett fenomenalt läge och skulle vara väldigt unikt och som gör att Vasa skulle bli en attraktiv kulturplats."

"Det skulle vara fint om det på en så här värdefull plats byggdes något innovativt och annorlunda i stället för 'standardvåningshus'. Något arkitektoniskt 'danskt' --."

"De befintliga byggnaderna borde utnyttjas i så hög grad som möjligt."



SAGT OM BOSTADSBYGGANDE



De som besvarade enkäten märkte ut lämpliga platser för bostadsbyggande relativt jämnt över hela området. Flest objekt märktes ut vid den nuvarande parkeringsplatsen och 2-fabriken längs Träskgatan.

Det gavs totalt 90 öppna svar, där de som svarade enkäten närmare berättade om sina önskemål för bostadsbyggande. Önskemålen i svaren var delvis motstridiga vad gäller byggnadernas stil, höjd och placering. I svaren lyftes fram följande fyra teman:

Lågt, i samma skala som i Vöråstan och Umeå

"Helst något lågt så att den parkliknande karaktären bevaras. Byggnadsbeståndet i Vöråstan är idag lågt och trähusdominerat, så inga höga tornhus --." "Låga våningshus i stil med Umeå."

Högt byggande med havsutsikt

"Högt byggande med en utsikt över havet." "En byggnadshöjd som blir lägre från centrum mot Metviken."

Varierande skala och byggnadssätt

"Ett slutet kvarter, tegel/jämna stenar som går ihop med lokstallet. Sadeltak på samma sätt som på lokstallet, men även högt tornliknande byggande kan godkännas. Till exempel i likhet med hotell Torn i Tammerfors som står i en liknande miljö."

Loftlägenheter i befintliga och nya byggnader

"Bostadsbyggnader med loftlägenheter som en förlängning på den gamla fabriksbyggnaden och i samma stil."

BYGGNADER SOM SKA BEVARAS OCH NYA PLATSER FÖR BOSTADSBYGGGANDE

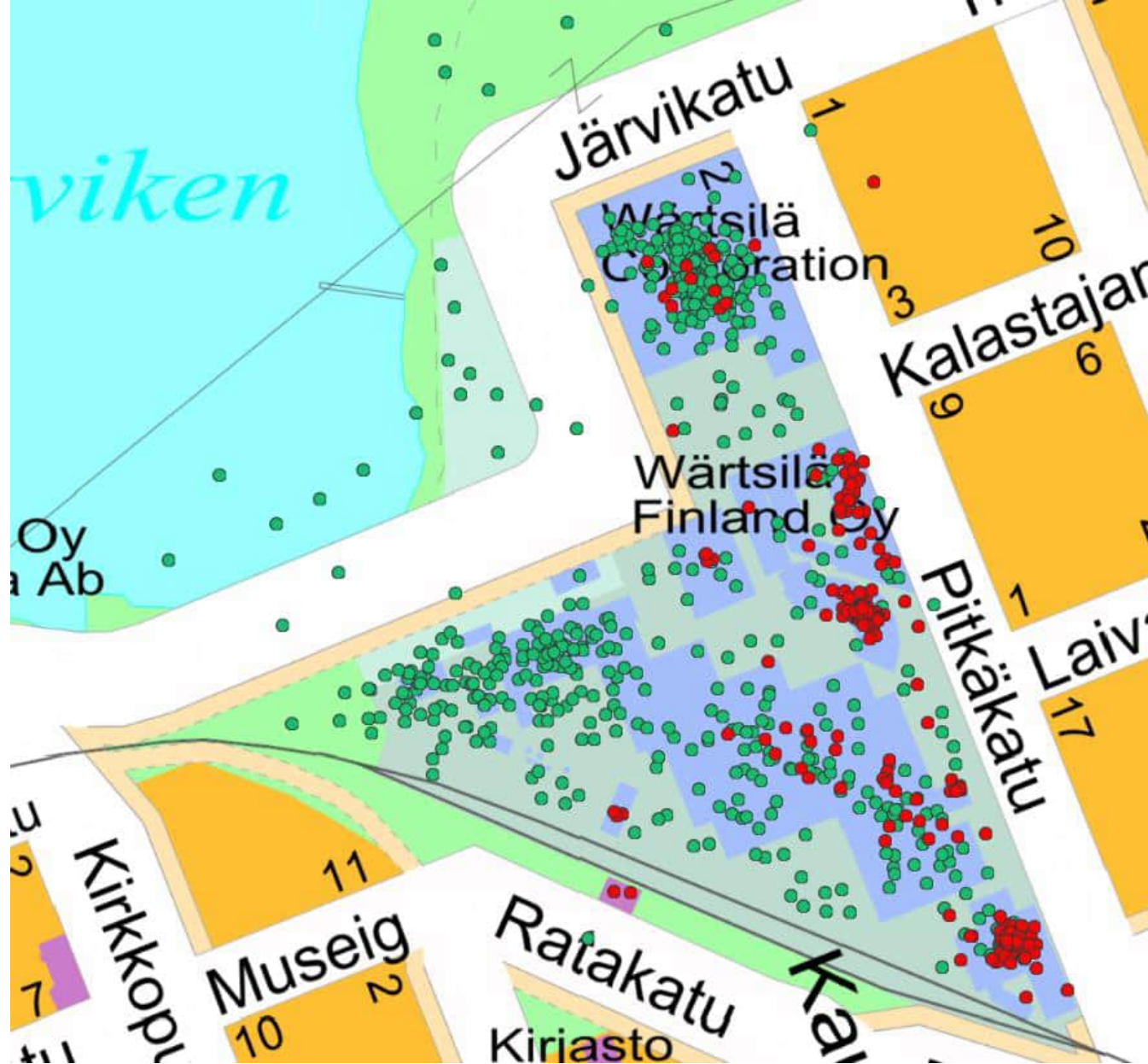
Med rött de byggnader som ska bevaras (n = 231*)

Nytt bostadsbyggande med grönt (n = 559)

Det har märkts ut platser för bostadsbyggande och byggnader som ska bevaras på relativt olika ställen på kartan. Det visar att folk vill bevara vissa byggnader (t.ex. lokstallet) och placera nya byggnader någon annanstans (t.ex. på parkeringsplatserna vid Träskgatan), antingen på sådana platser som idag är obebyggda eller där det idag står byggnader som inte upplevs vara värda att bevaras.

Observera att det var många som önskade lägenheter i de nuvarande byggnaderna.

*Obs! Siffran står för de svar där man endast hade valt ett alternativ eller en byggnad som ska bevaras.



NY PLATS FÖR SERVICE

På kartan märktes ut totalt 557 objekt.

Kafé- eller restaurangtjänster: 68 / 267* kartangivelser

Livsmedelsaffär: 44 / 154* kartangivelser

Specialaffär: 6 / 92* kartangivelser

Kulturtjänster: 21 / 201* kartangivelser

Underhållnings- och evenemangsplatser: 37 / 226* kartangivelser

Idrotts- eller rekreationsservice: 26 / 133* kartangivelser

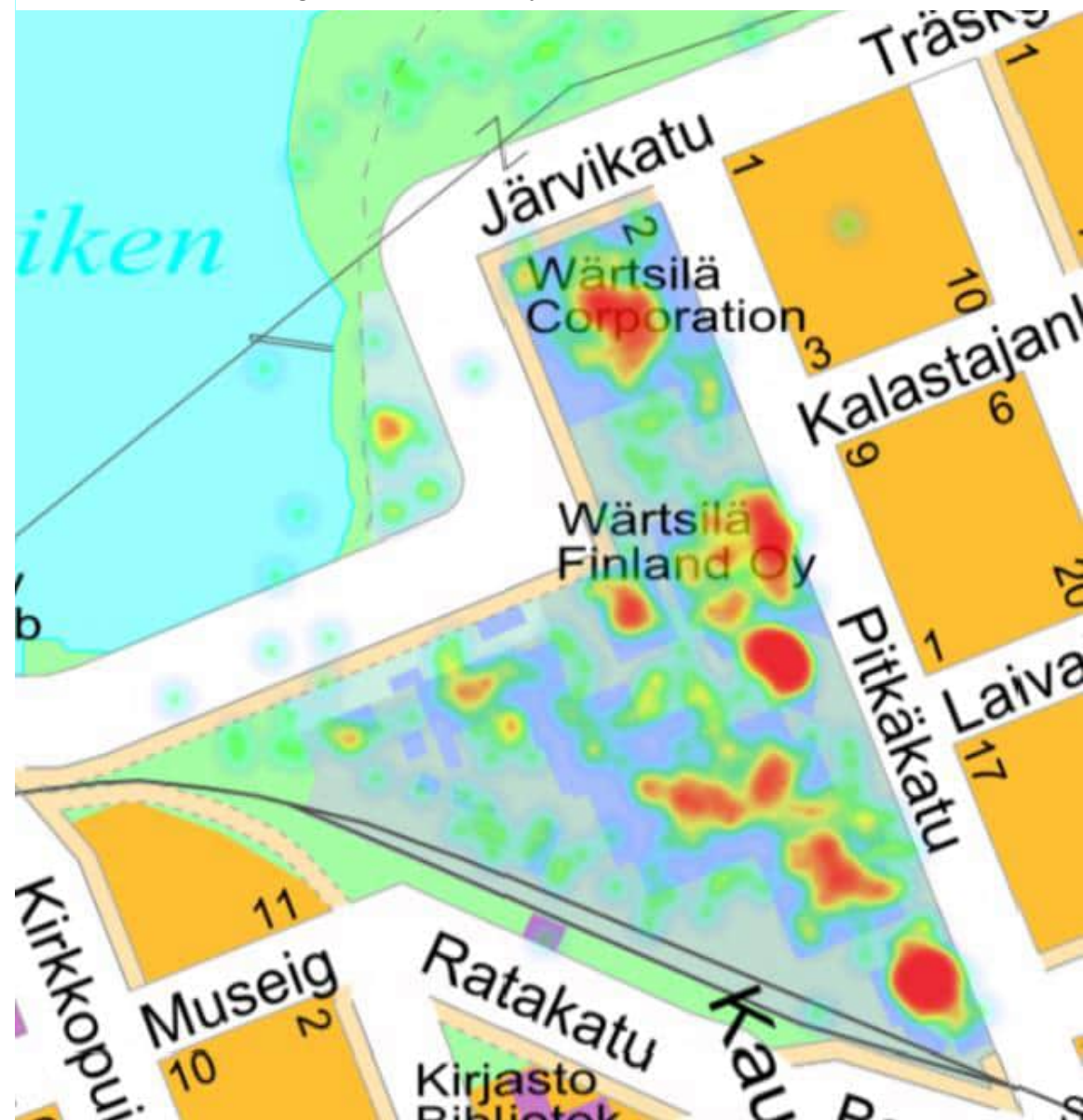
Arbetslokaler: 28 / 118* kartangivelser

Daghem eller annan service för barnfamiljer: 13 / 56* kartangivelser

Service för seniorer: 3 / 46* kartangivelser

* Obs! Den första siffran står för de svar där det endast hade valts ett alternativ. Den andra siffran står för de svar där det hade valts flera alternativ för en och samma punkt på kartan i extrafönstret, till exempel både en byggnad och ett naturobjekt. Därför finns det flera enskilda svar än det finns kartangivelser totalt.

Sammanställningskarta över ny service



SAGT OM SERVICEN

Det gavs totalt 157 öppna svar om servicen. I de öppna svaren kunde de som besvarade enkäten närmare berätta om sina idéer vad gäller service. I svaren lyftes fram följande sex teman:

DE MEST ÖNSKADE TJÄNSTERNA PER ÅLDERSGRUPP:

Under 18 år

- Kafé- eller restaurangtjänster

18-30, 31-45 och 46-60 år

- Kafé- eller restaurangtjänster

- Underhållnings- och evenemangsplatser

61-75 år

- Kulturtjänster
- Kafé- eller restaurangtjänster
- Service för seniorer

Kafé- och restaurangtjänster vid stranden

”Restaurang vid stranden.”

En liten livsmedelsaffär med långa öppettider

”I synnerhet önskar jag att det fanns en livsmedelsaffär här.”

Vetenskapspark

”Ett vetenskapsmuseum i stil med Heureka, där man till exempel kunde studera hur en motor fungerar. Detta skulle ha en koppling till bland annat Wärtsiläbakgrunden. Också varierande utställningar med olika teman: rymd, natur/djur. Det saknas ett sådant i Vasa. --”

Kulturcentrum (konsertsal, evenemanglokaler)

”Det har blivit något av en tradition ute i världen att omvandla gamla lokstallar till kulturcentrum.” ”VR:s gamla hall/Wärtsiläs verkstad är förmodligen den perfekta platsen för en konsert- och evenemangsal --.”

Mångsidiga arbets- och kontorslokaler

”Arbetsrum för konstnärer och musiker.” - ”Den vackra vita fabriksbyggnaden kunde vara helt perfekt som kontorshotell.”

Utrymmen för inomhusidrott

”En del av de moderna hallarna kunde eventuellt omvandlas till spelhallar, exempelvis för innebandy/tennis/padel/basket/volleyboll. De skulle vara tillräckligt höga för ändamålet --.”

NY PLATS FÖR REKREATION

Det märktes ut totalt 372 objekt på kartan.

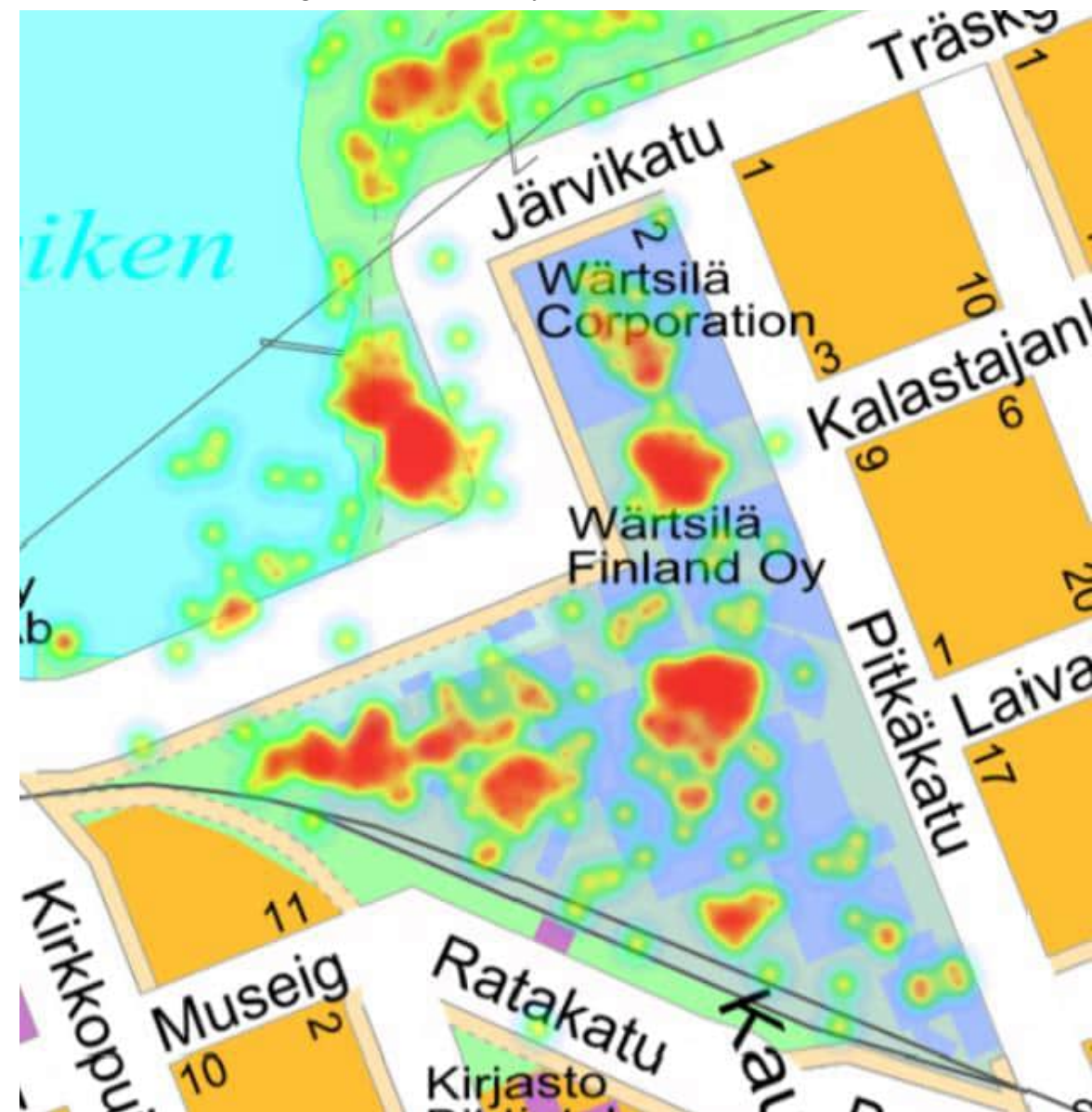
Anlagd och skött park: 104 / 184* kartangivelser

Anlagd, urban öppen plats/torg: 47 / 100* kartangivelser

Plats för motion: 24 / 86* kartangivelser

Lekpark: 6 / 52* kartangivelser

Plats för stadsodling: 29 / 61* kartangivelser



* Obs! Den första siffran står för de svar där det endast hade valts ett alternativ. Den andra siffran står för de svar där det hade valts flera alternativ för en och samma punkt på kartan i extrafönstret, till exempel både en byggnad och ett naturobjekt. Därför finns det flera enskilda svar än det finns kartangivelser totalt.

SAGT OM REKREATIONSPLATSER



Det gavs totalt 101 öppna svar, där de som besvarade enkäten närmare kunde berätta om sina idéer i fråga om platser för rekreation. I svaren lyftes fram följande sju teman:

Växtlighet som skydd mot trafikolägenheter

"Bostadsområdet kunde skyddas mot trafikbuller och föroreningar med ett tätbevuxet grönområde."

Mer stadsnatur

"Det behöver inte nödvändigtvis anläggas någon egen park för området, men det skulle vara viktigt att området blir lummigt."

Platser för stadsodling

"-- Även en plats för stadsodling låter bra, de som bor i centrum har tidigare inte haft någon lämplig plats för det."

Gångator

"I mitten av området ett område med byggd kulturmiljö endast för fotgängare (öppna platser, gränder, gångar m.m.)"

Öppna platser med caféer

"En trivsamt öppen plats med ett café eller dylikt skulle var perfekt på något lämpligt ställe på fabriksområdet."

Utrymmen för inomhusidrott

"Motionsutrymmen i fabriksbyggnaderna" - "Olika utrymmen för inomhusidrott skulle lämpa sig bra i fabrikshallarna."

Förlängning av strandstråket runt hela viken

"Förlängning av strandstråket, i välskött skick – en friluftsled runt hela Metviken utan att man behöver gå över vägen."

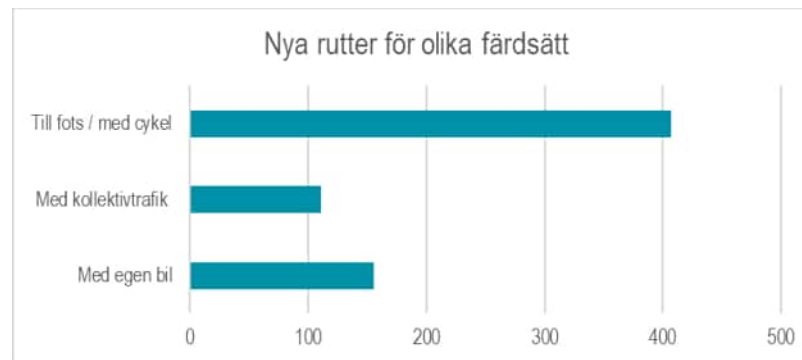
RUTTER I FRAMTIDEN

Flest nya rutter för alla tre färd sätt önskades av dem som använder rekreativområdet i närheten eller som använder området för genomfart.

Män och kvinnor märkte ut ungefär lika många gång- och cykelvägar, men män märkte ut flera kollektivtrafikerutter och klart flera nya rutter för privatbilar.

I relation till totalantalet svar i respektive åldersgrupp var det åldersgruppen 18–30 år som märkte ut flest nya rutter för alla färd sätt.

Det önskades flera nya rutter genom fabriksområdet som idag är stängt för genomfart. Vad gäller gång- och cykeltrafik framhövs i synnerhet en direkt förbindelse från Fiskaregatan till Träskgatan och från Skeppsgatan till Träskgatan i kartangivelserna. För kollektivtrafik och privatbilism var den oftast föreslagna nya rutten en direkt förbindelse från Fiskaregatan till Träskgatan.



RUTTER I FRAMTIDEN

Till fots eller med cykel, 407
kartangivelser



Med kollektivtrafik, 111
kartangivelser



Med egen bil, 156
kartangivelser



SAGT OM UTVCKLING AV OMRÅDET



Gemensamma hyreslokaler för olika ändamål

"Arbetsrum som hyrs ut och lokaler som hyrs ut för olika kulturändamål (en skriande brist på träningslokaler för band, konstnärateljéer m.m.)"

Plats för musikevenemang och konserter

"Vasa behöver en lokal för musikevenemang --." "Det behövs absolut lokaler för musikevenemang i staden --." "En ny plats för ett konserthus i stället för Wasastadion."

Utrymmen för inomhusidrott

"Det skulle vara häftigt att få idrottsutrymmen för lokala idrottsföreningar här." "Där finns färdiga hallar som kunde omvandlas till en stor bollhall som saknas i Vasa."

Utrymme för stadsgrönka

"Tillräckligt med utrymme även för grönska, träd och gräsmattor på området." "Bevara naturen så långt det går."

Mångsidigt med olika användningsändamål

"Bara området till största delen används för något annat än för boende --."

Mångsidig användning av de befintliga byggnaderna

"Förhoppningsvis kan industrilokalerna på området omvandlas till loftboende (och till företagslokaler). Spara så många gamla byggnader det går men bygg nytt inne i dem."

Planering av området med gång- och cykeltrafik i fokus, även möjligheten till ett duo-spår bör beaktas

"-- Trafikplaneringen borde ske med kollektivtrafik, gång och cykling i fokus." "-- Eventuell användning av ett framtida spår för exempelvis en spårbuss bör beaktas."

Funktioner på stränderna

"Som en som flyttat till Vasa för 20 år sedan har jag upplevt att beslutsfattarna här inte förstår vilken enorm betydelse havet har för staden. Servicen har blivit bättre och Skeppsparken är jättefin! Mer service i närheten av stranden --."

MODELLER FÖR UTVECKLING AV OMRÅDET

De som besvarade enkäten tog upp flera redan genomförda exempel på gamla fabriksområden eller -byggnader som har byggts om för nya användningsändamål. Många av de objekt som nämndes i svaren används idag för kultur, exempelvis som biografier, lokaler för musikevenemang eller konstgallerier.

I svaren nämndes följande referensobjekt i Finland: Teurastamo, Konepaja och Kabelfabriken i Helsingfors, Logomo i Åbo, Tullikamarin Pakkahuone, Finlaysonområdet och Vapriikki i Tammerfors, Rytmikorjaamo i Seinäjoki, Fiskars bruk, Verkatehdas i Tavastehus, Borgå Konsthall och Korundi i Rovaniemi. Av utländska objekt nämndes som exempel Telliskivi i Tallinn.

Som exempel på en bra idrottshall nämndes Urheahallen i Helsingfors.

Det viktigaste är att området på havsstranden utvecklas som en för alla stadsbor öppen plats, såsom en som besvarade enkäten konstaterar om området som hen kallar Fabriksstranden: *"Fabriksstranden ska bli en plats för alla!"*

SAMMANFATTNING

Enkäten marknadsfördes av såväl staden och medier som av privatpersoner i olika kanaler. Dem nådde ut till ett väldigt bra antal personer med tanke på stadens invånarantal.

De som besvarade enkäten gav många öppna svar och märkte ut i genomsnitt 3–4 objekt på kartan per person.

Vissa teman var återkommande i svaren oavsett fråga. Sådana var bland annat behovet av föreställningslokaler för kulturen och utrymmen för inomhusidrott samt betydelsen av stadsgrönska.

Flest motstridiga svar gavs på de frågor som gällde bostadsbyggande. I regel var det huruvida det ska byggas bostadsbyggnader på området något som delade folk. Även åsikterna om hur massivt byggandet ska vara, vilka typer av hus som ska byggas och hur höga de ska vara var motstridiga. Å andra sidan märktes de flesta objekten på kartan som svar på frågan *var på området nya bostadsbyggnader kunde byggas*, vilket visar att temat upplevdes som intressant.

I fråga om trafikarrangemang önskades det att man ska fästa särskild uppmärksamhet vid planeringen av gång- och cykeltrafik och det upplevdes att nya rutter behövs för i synnerhet fotgängare och cyklister. Många som besvarade enkäten upplevde att störningarna från biltrafiken är så problematiska att de önskade att byggnader ska uppföras längs livligt trafikerade gator och järnvägsspåret där de bildar något av en bullervall. Även helt bilfria områden önskades.



Resultat av en invånarenkät i anslutning till planutkastet

Kompletterande material i förslagsskedet 21.5.2024

BAKGRUND TILL ENKÄTEN

På området, som under planlägningsprocessen fick arbetsnamnet Vöråstans verkstadsområde, bereds en detaljplaneändring i syfte att utveckla området som en ny stadsdel.

Som en del av växelverkan i anslutning till detaljplaneändringen har det genomförts ett flertal kartbaserade enkäter i de olika skedena av planprocessen. Den andra enkäten, *Delta i planeringen av Vöråstans verkstadsområde II*, var öppen medan planutkastet var framlagt 8–30.6.2023. Enkätsvaren sammanställs i denna rapport. Syftet med enkäten var att samla in respondenternas åsikter om utkastet till detaljplan.

Enkäten genomfördes med den kartbaserade webbapplikationen Maptionnaire. Ansvarig för planeringen av enkätens innehåll, genomförandet av enkäten och sammanställningen av svarsmaterialet var Vasas Planläggning.

Mer information om planläggningen av området: kati.vuohijoki@vaasa.fi

Mer information om rapporten: annukka.ilonen@vaasa.fi

INNEHÅLL

Allmän information om enkäten och dem som besvarade enkäten 3

Kartenkät som metod och behandling av materialet 4

Enkätens struktur 5

Marknadsföringens inverkan på hur många som besvarade enkäten 6

Antal svar 7

Bakgrundsinformation om dem som svarade 8–9

Kommentarer om planutkastet 10

Alternativ 1 helhetsbild 11

Alternativ 1 positivt med alternativet 12

Alternativ 1 negativt med alternativet 13

Alternativ 2 helhetsbild 14

Alternativ 2 positivt med alternativet 15

Alternativ 2 negativt med alternativet 16

Alternativ 3 helhetsbild 17

Alternativ 3 positivt med alternativet 18

Alternativ 3 negativt med alternativet 19

Utveckling av området 20

Sammanfattning 21

ALLMÄN INFORMATION OM ENKÄTEN OCH DEM SOM BESVARADE ENKÄTEN

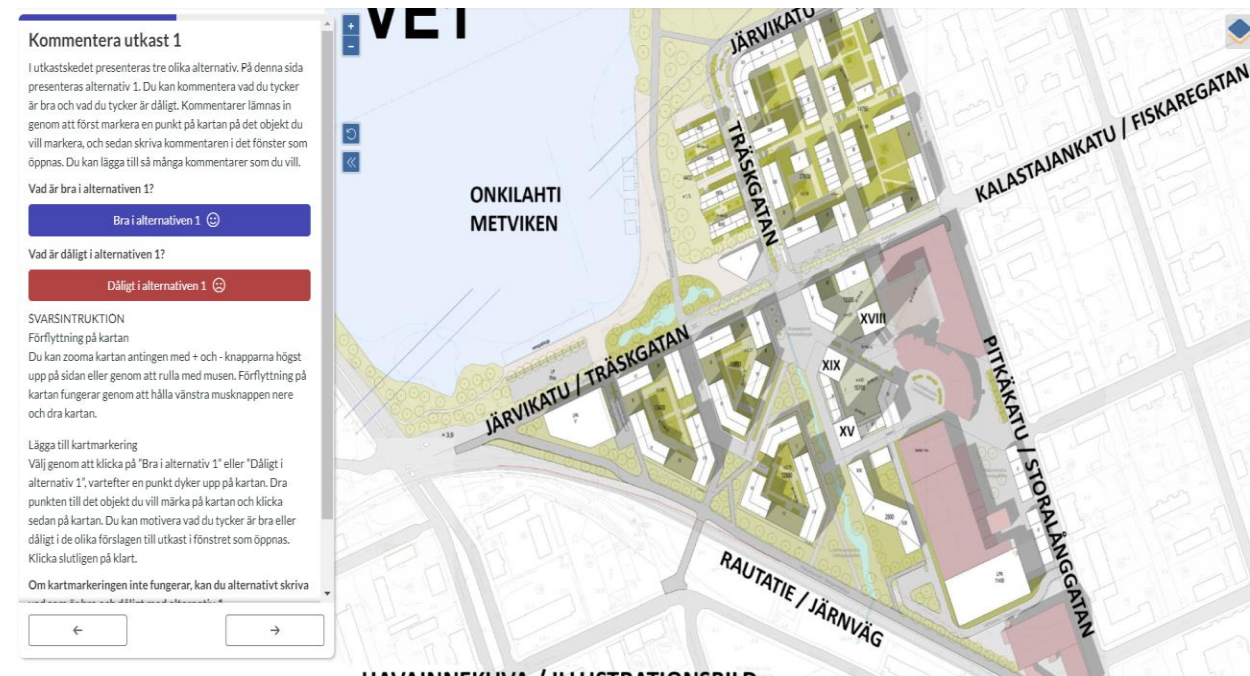
KARTENKÄT SOM METOD OCH BEHANDLING AV MATERIALET

Enkäten Delta i planeringen av Vöråstans verkstadsområde II genomfördes som kartbaserad. Såsom namnet anger baserar sig en kartenkät på kartor på vilka de som svarar märker ut olika objekt och svarar på kompletterande följdfrågor.

Svaren på kartenkäten har visualiserats och åskådliggjorts med hjälp av olika grafiska representanter, kartor och ordmoln. Ordmolnet har bildats utifrån svaren på frågan Har du andra tankar kring utvecklandet av området?. De ord som är mest frekvent förekommande i svaren anges med den största teckenstorleken i ordmolnet.

Innan vi bildade ordmolnet tog vi bort alla ord med torftigt informationsinnehåll från svaren, sådana som partiklar och pronomen. Annars skulle de mest frekvent förekommande orden i ordmolnet i stället för egentliga idéer eller önskemål ha varit utfyllnadsord på grund av att de är så vanliga.

Eftersom det inte finns plats för alla till kartangivelserna anslutna svar på en och samma karta och det också finns överlappningar i svaren, anges i det följande några utdrag ur ofta återkommande svar.



Delta i utvecklingen av Vöråstans verkstadsområde genom att kommentera planutkastet

Det område som ska planläggas är beläget i centrum av Vasa vid Metviksstranden. Wårtsilä håller på och flyttar sin nuvarande verksamhet från området till Vasklot. När fabriksverksamheten lämnar området, kommer områdets användningsändamål att förändras, och den framtida användningen av området håller nu på att planeras.

Detta frågeformulär är kopplat till detaljplanens hörande under beredningsskedet, där tre alternativa utkast till planen visas upp. Planläggningen använder sig av denna enkät för att samla in åsikter om utkastet. Det fullständiga materialet för utkastskedet kan ses på [projektwebbplatsen för planen](#).

Svaren kommer att behandlas konfidentiellt och kommer att användas för att förbereda nästa steg i detaljplanen och i vid utarbetande av detaljplaneutkastet.

Enkäten är öppen 8–30.6.2023.

Svenska ▾



ENKÄTENS STRUKTUR

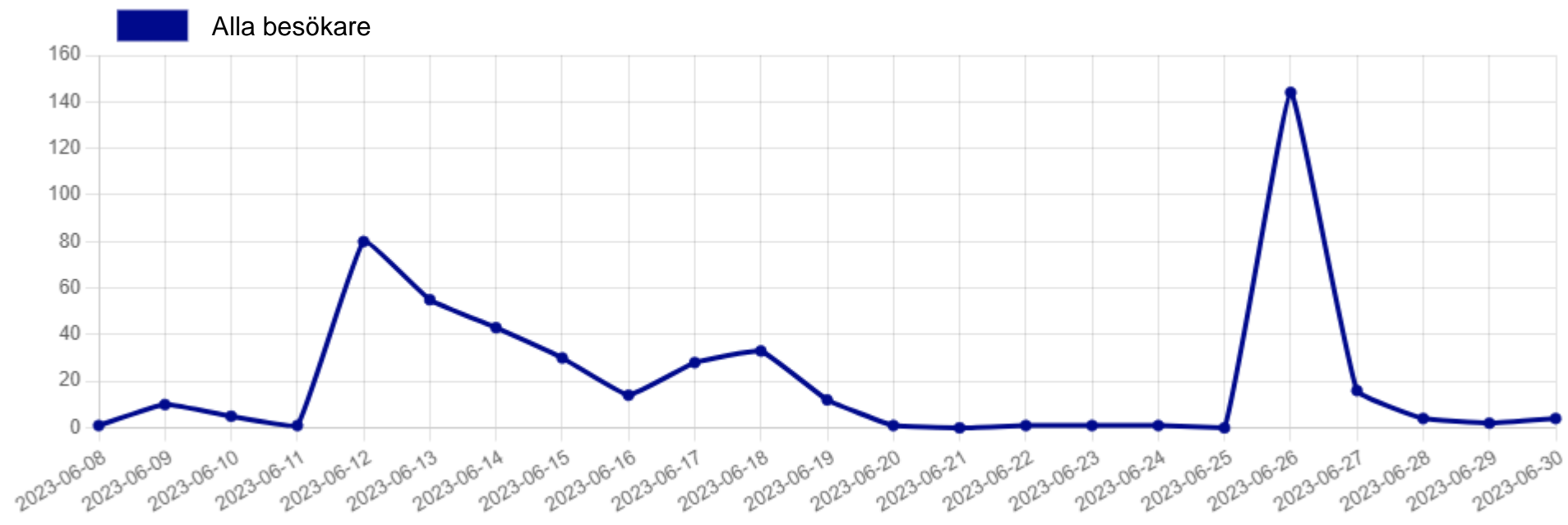
Enkäten bestod av fyra avsnitt:

1. **Bakgrundsuppgifter och vilket förhållande den som svarade hade till området.**
2. **Presentation av planutkastet** – tre planutkast presenterades på allmän nivå och en redogörelse gavs över vad som var gemensamt för alla tre.
3. **Kommentarer om planutkastet** – alla tre utkastalternativ presenterades närmare och alternativen kunde kommenteras.
4. **Utvecklingsobjekt** – i de öppna svaren kunde den som svarade fundera på hur området i övrigt borde utvecklas.



MARKNADSFÖRINGENS INVERKAN PÅ HUR MÅNGA SOM BESVARADE ENKÄTEN

Det hur aktivt enkäten besvarades avvek något från det normala. Enkäten besvarades nämligen av relativt få personer under de första dagarna. Detta berodde förmodligen på att enkäten marknadsfördes på riktigt först i ett senare skede. Antalet svar gick hand i hand med hur mycket synlighet enkäten fick i medierna, då artiklar i lokala tidningar och på Yles webbplats samt en annons på stadens kanaler i sociala medier aktiverade folk att svara.



ANTAL SVAR

Enkäten besvarades av totalt 311 personer som märkte ut 228 platser på kartan.

Det bör observeras att inga frågor var obligatoriska. Därför varierade antalet svar från fråga till fråga. De flesta svarade endast på bakgrundsfrågorna och bara några få valde att ge ett öppet svar på kartfrågan. Det första utkastalternativet kommenterades klart mera än de andra två och dessutom märktes det också ut flera platser på kartan. Detta är vanligt då flera planer presenteras samtidigt. Enkätfrågorna besvarades på det hela taget väldigt snabbt.

Antal svar på enkäten: 311

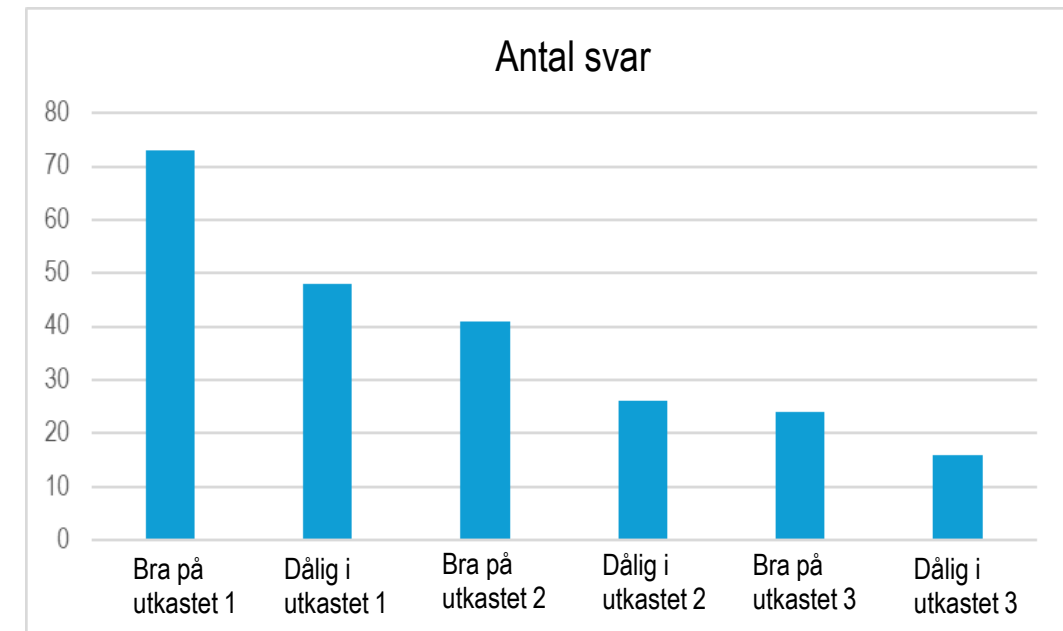
Antal personer som besökte enkäten: 503

Antal objekt som märktes ut på kartan: 228

Antal personer som märkte ut platser på kartan: 57

Antal öppna svar totalt: 18

Den enda öppna frågan i enkäten var om den som svarade hade några andra tankar kring hur området kunde utvecklas.



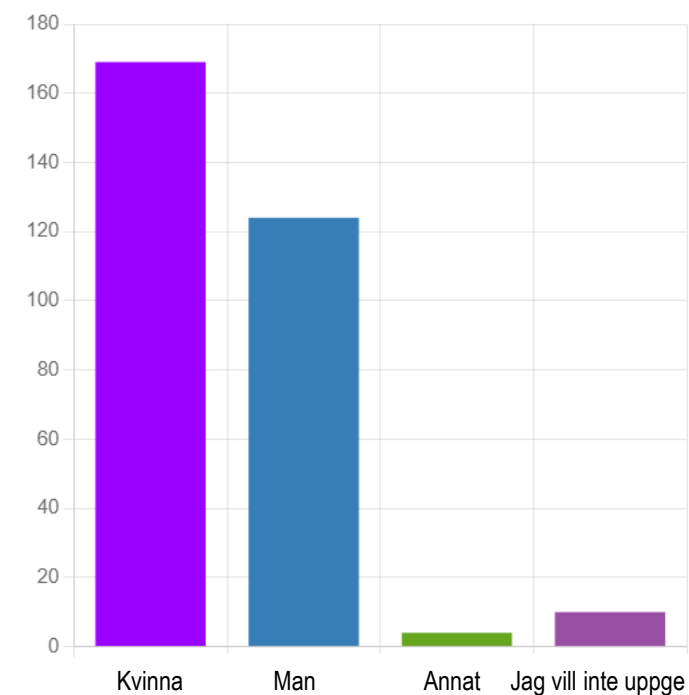
N = 307

BAKGRUNDSUPPGIFTER

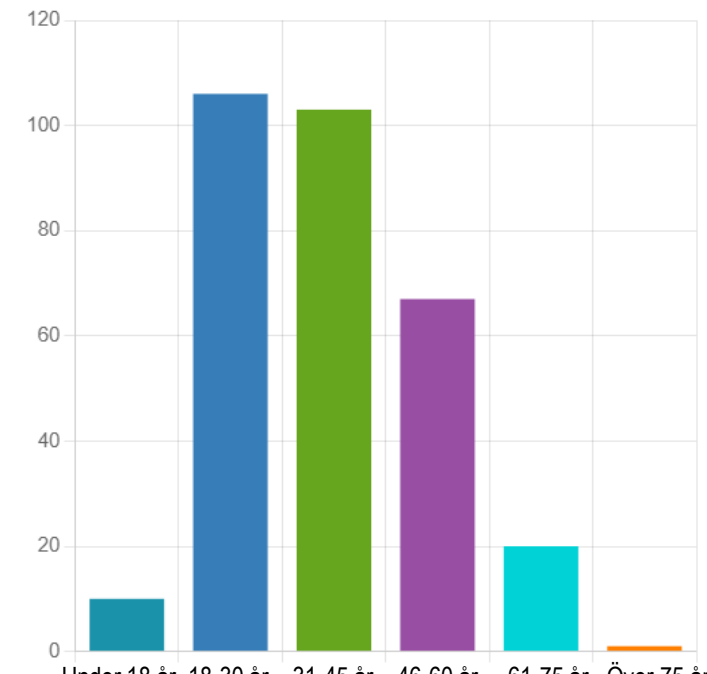
Enkäten nådde relativt bra ut till Vasabor i olika ålder. Med beaktande av åldersprofilen för dem som svarade kan resultaten av kartenkäten sägas återspegla åsikterna hos Vasabor i arbetsför ålder. Minst svar erhöles från personer i åldersgrupperna under 18 år och över 75 år. Resultatet motsvarar åldersprofilen i tidigare enkäter och är därmed inte överraskande.

Den så kallade genomsnittsrespondenten är en kvinna i åldern 31–45 år som bor i centrum eller Brändö och använder området för rekreation eller genomfart.

Utifrån på vilket språk enkäten besvarades var fördelningen följande: engelska 31, svenska 51 och finska 220. I några svar användes flera olika språk. I förhållande till antalet svar besvarades denna enkät av flera engelskspråkiga än tidigare enkäter.



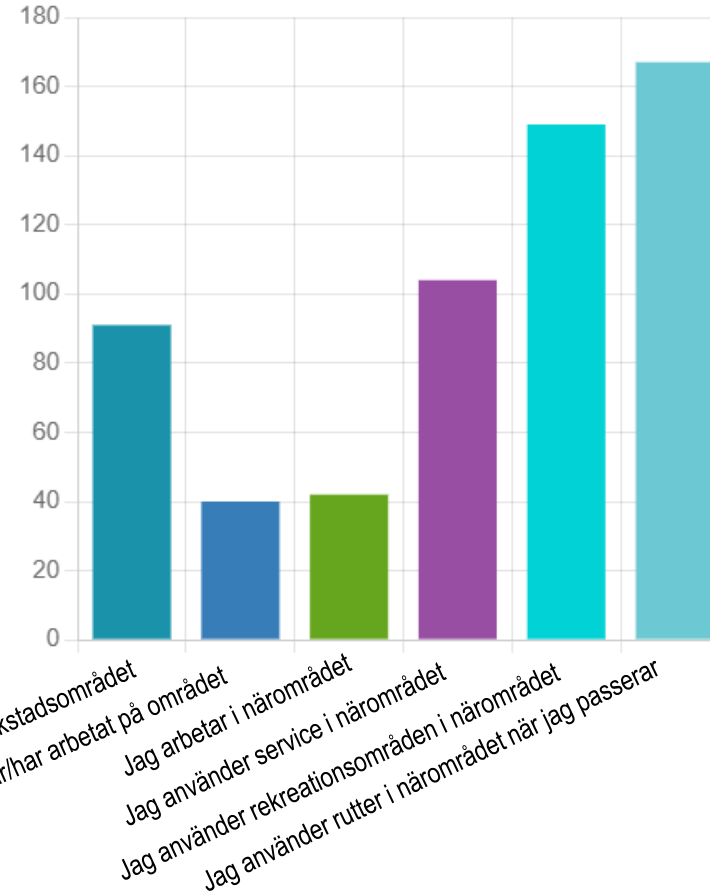
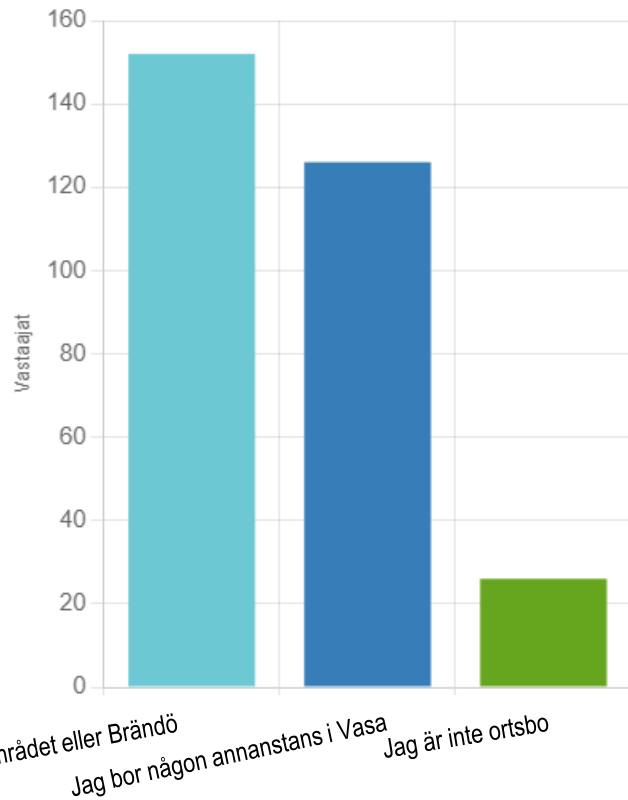
N = 307



Obs! Stolpdiagrammet beskriver antal svar och inte procentuella andelar. Alla besvarade inte alla frågor.

BAKGRUNDSUPPGIFTER

N = 303



N = 276, Flera val per svar (flervalsfråga)

Obs! Stolpdiagrammet beskriver antal svar och inte procentuella andelar. Alla besvarade inte alla frågor.

KOMMENTARER OM PLANUTKASTEN

ALTERNATIV 1

Helhetsbild

Antal personer som svarade: 46

Antal svar: 121

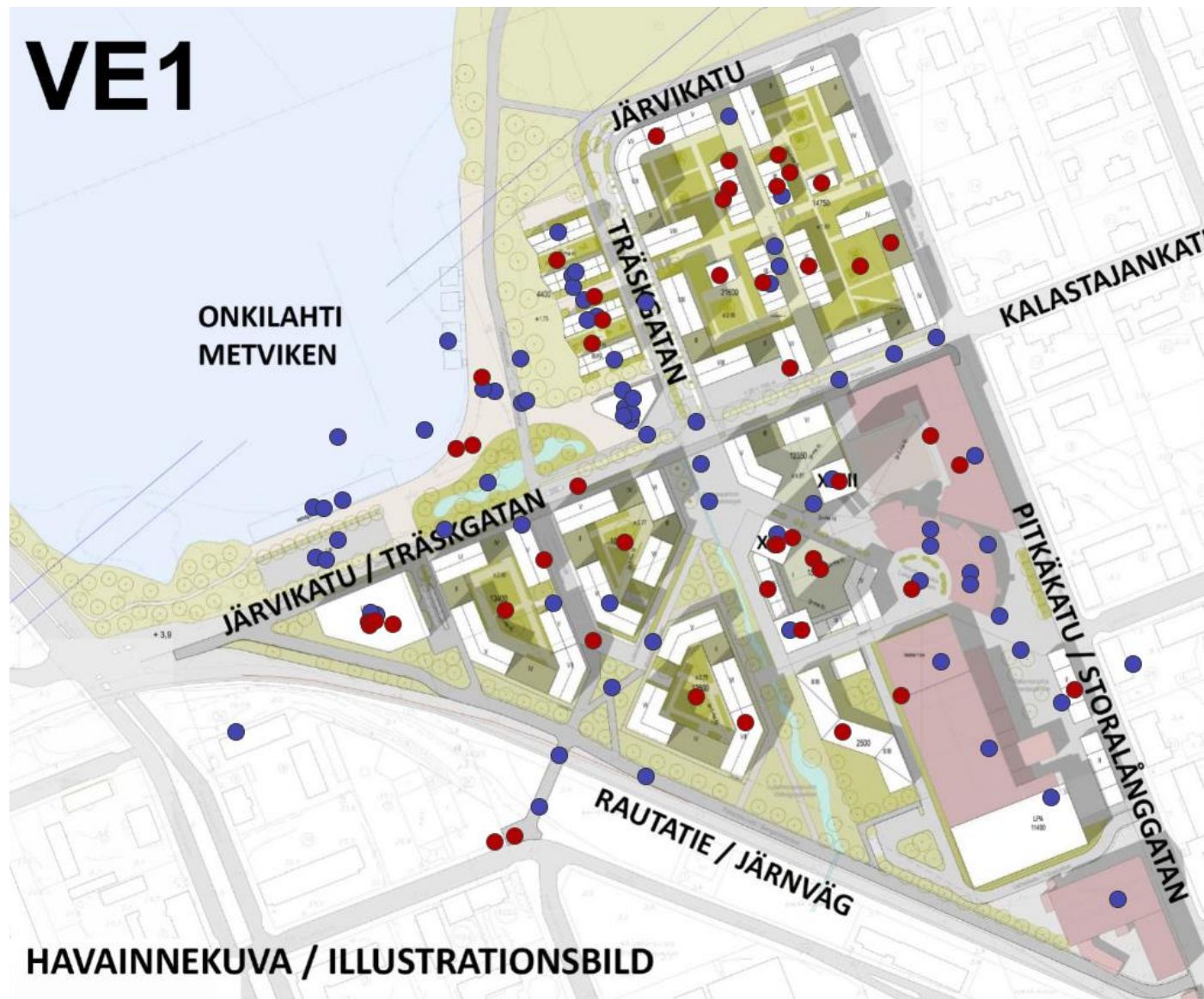
På sammanställningskartan visas de lösningar som upplevs som positiva med blåa cirklar och de som upplevs som negativa med röda cirklar.

Två personer gav totalt över 30 svar, medan de övriga märkte ut 1–3 objekt på kartan per person.

Både de lösningar som upplevs som positiva och de som upplevs som negativa finns delvis på samma ställen, vilket visar hur de som svarade delvis har motsatta åsikter; en vill till exempel att det byggs bostäder på stranden medan en annan är emot tanken.

Positivt med alternativet = 73 svar

Negativt med alternativet = 48 svar



ALTERNATIV 1

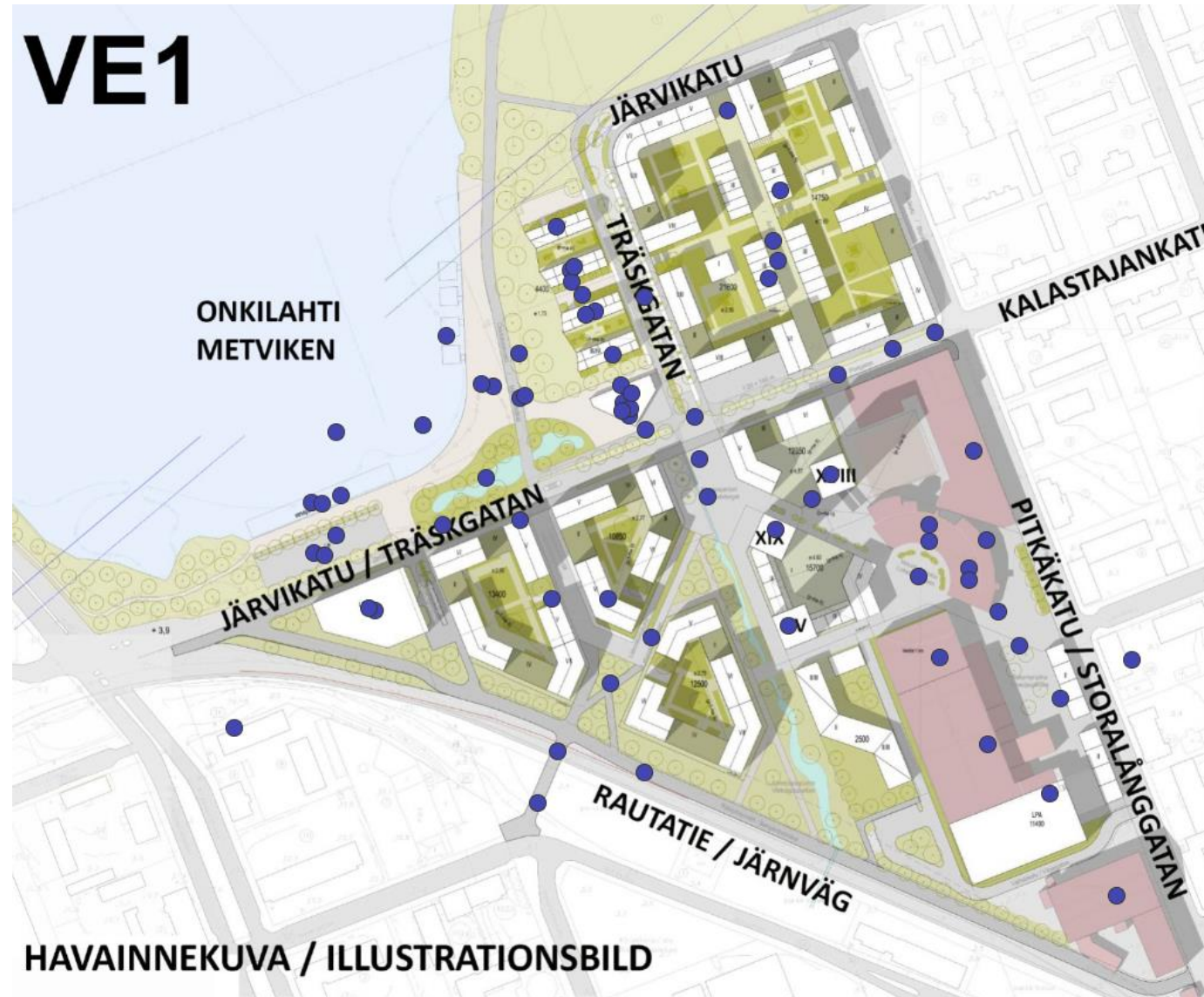
Positivt med alternativet

Antal personer som svarade: 42

Antal svar: 73

Lösningar som upplevdes som positiva märktes ut på kartan förhållandevis jämnt på olika håll i planeringsområdet. Det kan urskiljas två ”koncentrationer”: vid Metvikens strand och de byggnader (bostads- och affärsbyggnad) som placerats där samt kring Lokstallet. I affärsbyggnaden på stranden föreslogs café- och restaurangtjänster. Dessutom ansågs det att bostadsbyggnade i liten skala passar bra nära havet.

Trafikmässiga lösningar, såsom en plankorsning för gång-, cykel- och mopedtrafik på Rådhusgatan och att Fiskaregatan öppnas, ansågs vara lyckade.



ALTERNATIV 1

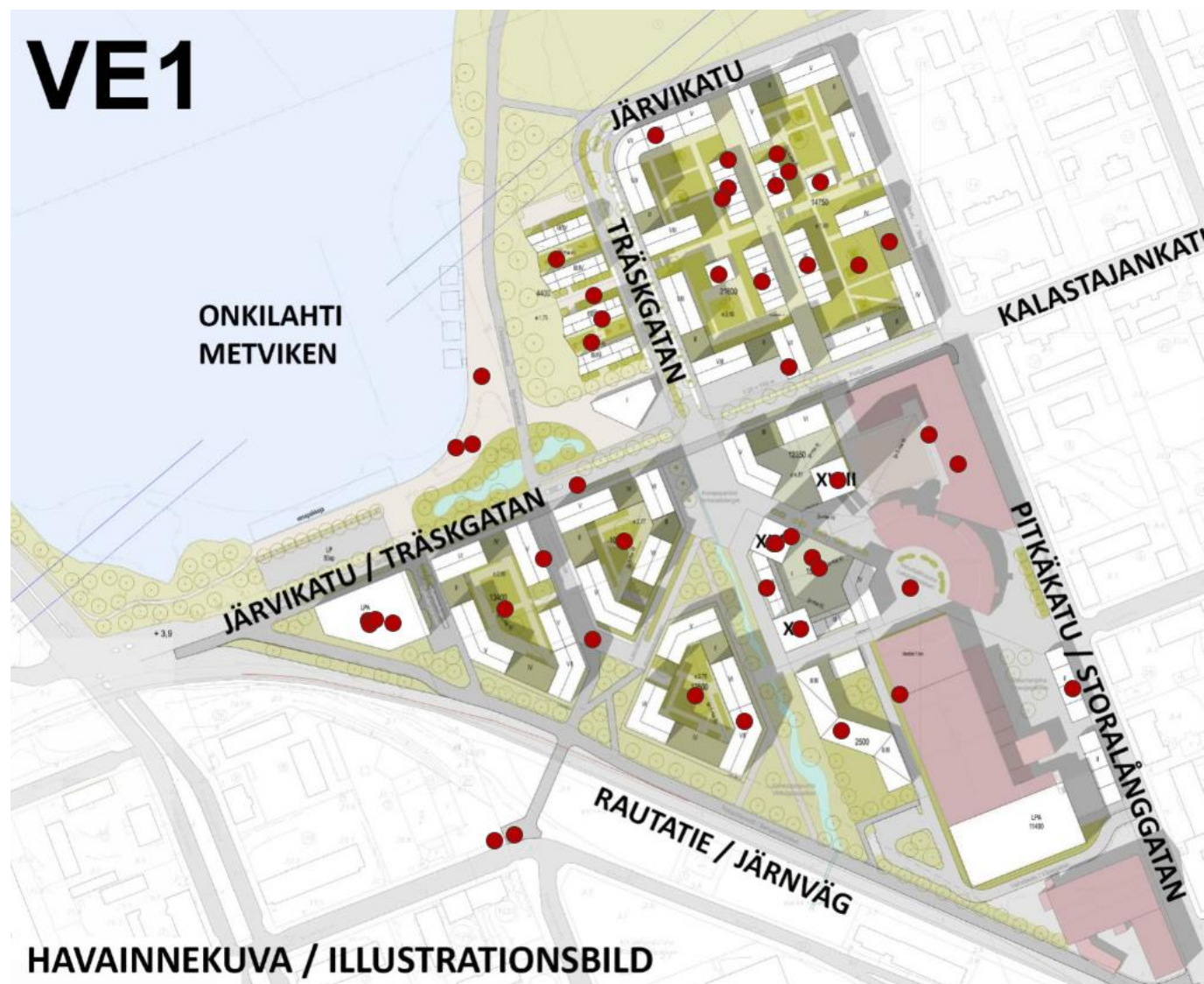
Negativt med alternativet

Antal personer som svarade: 20

Antal svar: 48

Lösningar som upplevs som negativa finns främst i områdets mellersta och norra delar. I bostadskvarteren norr om Fiskaregatan märktes ett flertal platser ut: Townhouse upplevdes inte som realistiska. I stället borde man bygga flervåningshus. Däremot ansåg de som svarade att kvarteren med flervåningshus är förortsmässiga på ett negativt sätt. Tornhus upplevdes vara för höga eftersom de skuggar och skymmer sikten. De som svarade tyckte inte om idén om ett parkeringshus på Träskgatan, eftersom det tar upp plats från annan verksamhet på en centralt belägen plats.

Allmänt taget fick den stora mängden bostadsbyggande kritik och det som önskades var flera lokaler för kultur samt för motions- och idrottstjänster.



ALTERNATIV 2

Helhetsbild

Antal personer som svarade: 31

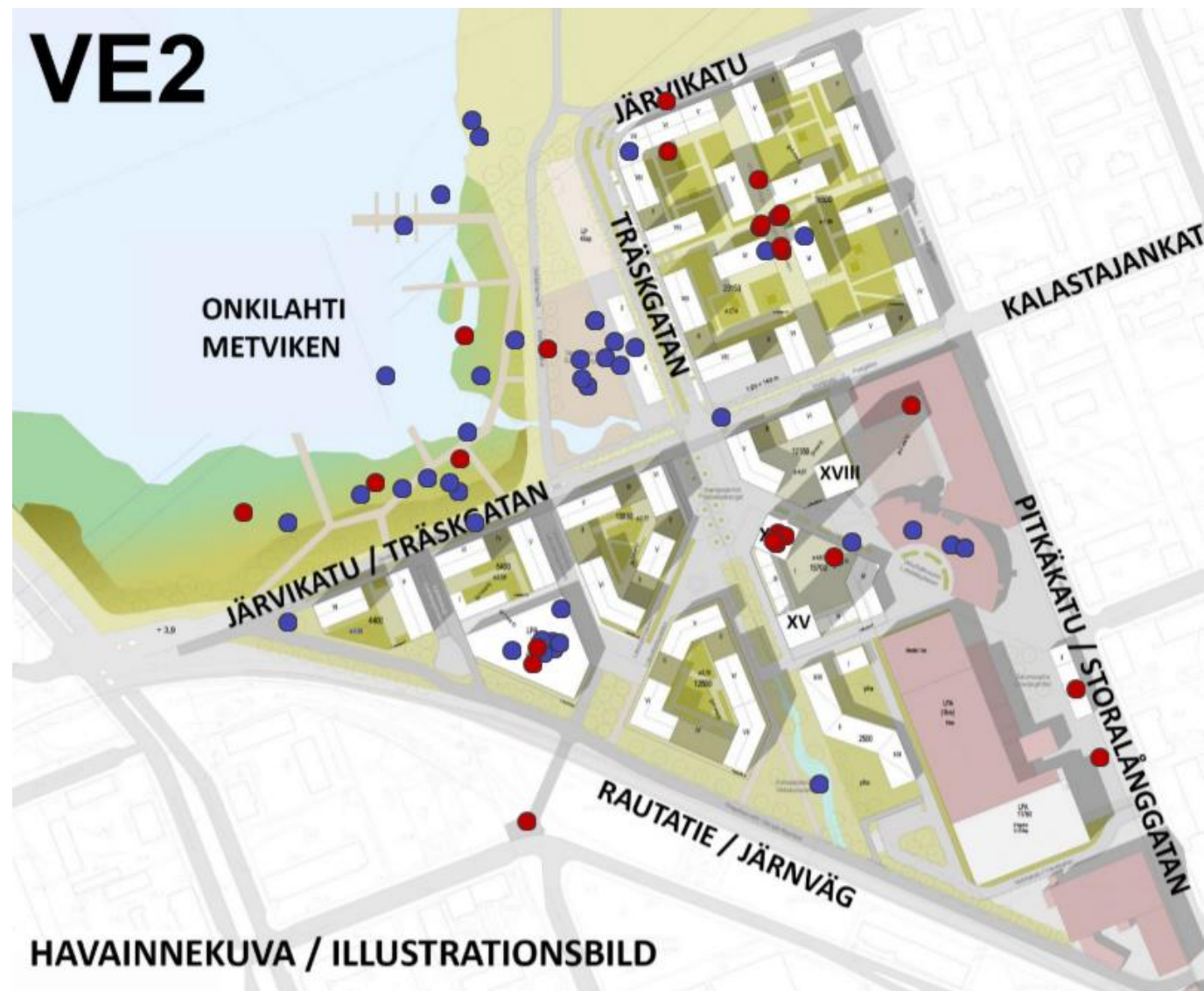
Antal svar: 67

Positivt med alternativet = 41 svar

Negativt med alternativet = 26 svar

Svaren koncentreras punktvis på följande platser: parkeringshuset nära järnvägen, olika ställen inom strandområdet, de norra kvarteren, tornhusen och Lokstallet.

Med undantag av Lokstallet och tornhusen råder det delade meningar om alla andra platser. Alla var eniga om att det är bra att Lokstallet bevaras och såg fram emot för vilket ändamål det kommer att användas. På motsvarande sätt var inställningen till tornhus enhälligt negativ.



ALTERNATIV 2

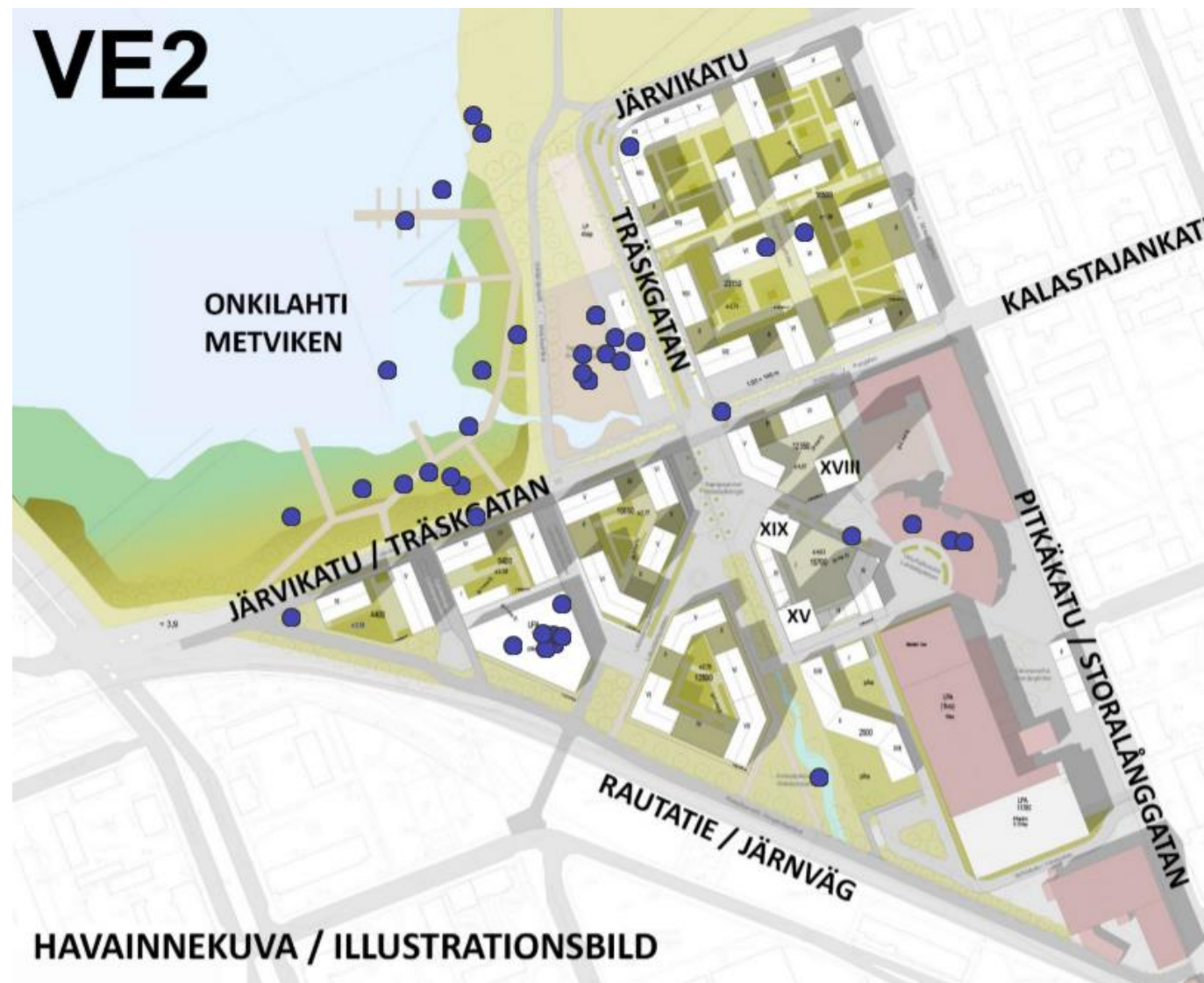
Positivt med alternativet

Antal personer som svarade: 30

Antal svar: 41

Lösningar som upplevdes som positiva gäller främst stranden, parkeringshuset nära järnvägen samt Lokstallet. Att inga bostäder byggs på strandområdet samt naturenlighet upplevs som positivt med tanke på både användarna och naturen.

Jämfört med det första alternativet anses parkeringshuset vara bättre placerat och betjäna invånarna bättre då det står på en mindre centralt belägen plats i förhållande till stranden.



ALTERNATIV 2

Negativt med alternativet

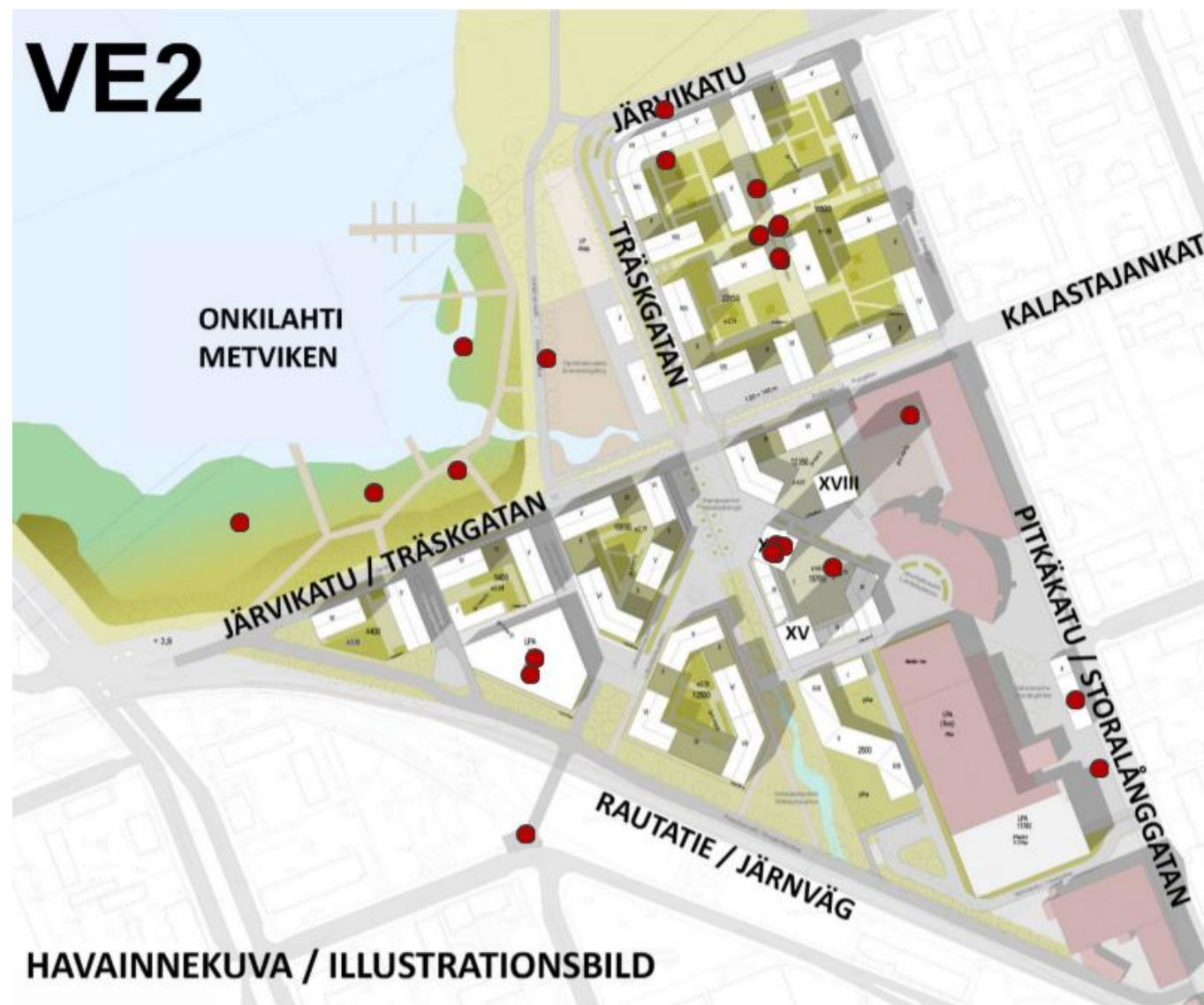
Antal personer som svarade: 18

Antal svar: 26

Det att stranden bevaras i naturtillstånd upplevs huvudsakligen som en bra lösning, men i några svar önskades det att stranden ska göras mera öppen så att den också möjliggör social verksamhet (evenemang m.m.). Dessutom anses det vara ekonomiskt motiverat att stranden bebyggs.

De som svarade upplevde att mängden byggande är för stor i det norra kvarteret och önskade att det förutom flervåningshus också ska byggas småhus (såsom i alternativ 1).

Inställningen till tornhus var enhälligt negativ.



ALTERNATIV 3

Helhetsbild

Antal personer som svarade: 23

Antal svar: 40

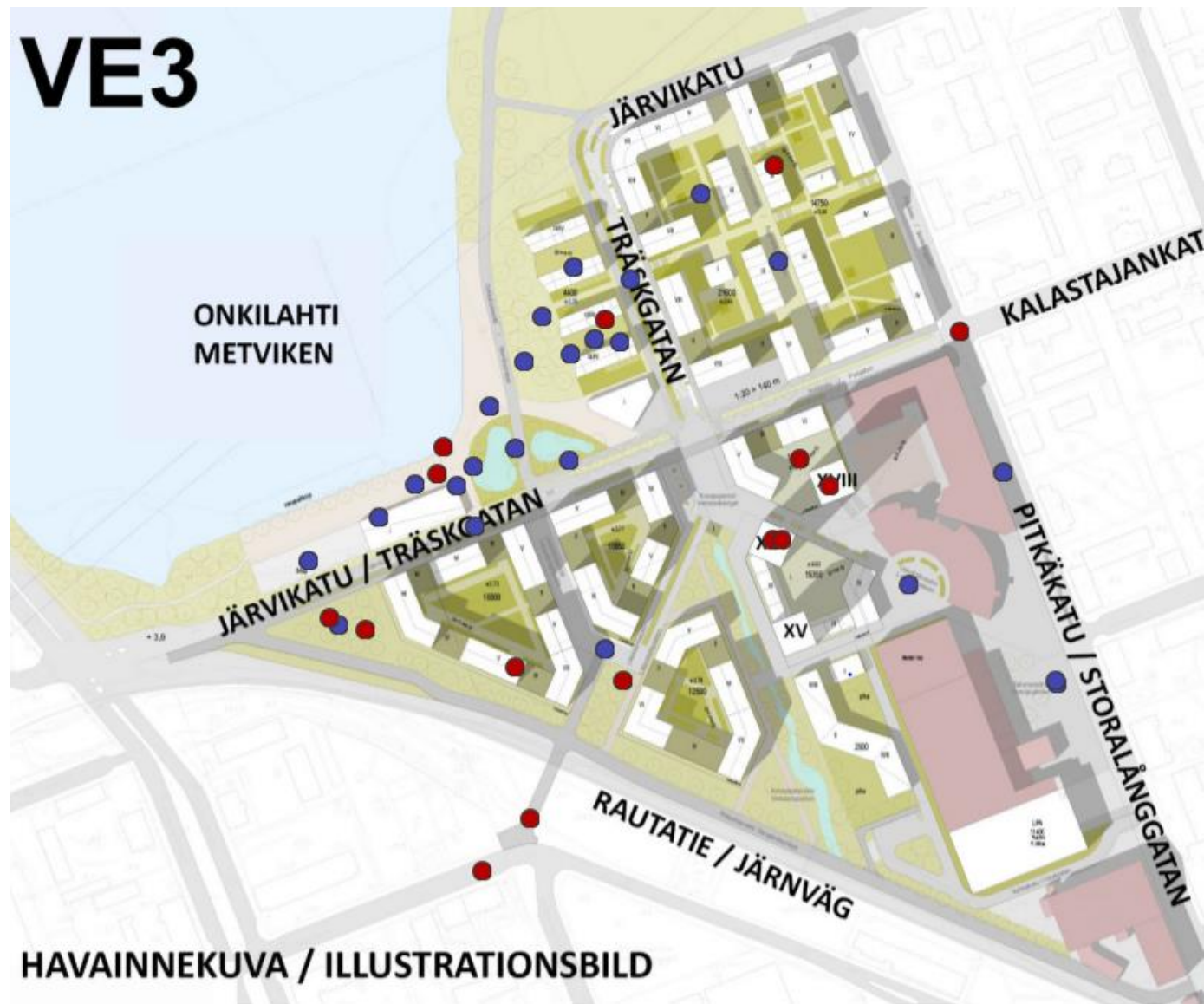
Positivt med alternativet = 24 svar

Negativt med alternativet = 16 svar

Inställningen till affärsbyggnadernas placering var motstridig: café- och restaurangtjänster på stranden ansågs vara en bra lösning, men butikslokalerna borde enligt de som svarade hellre placeras på Storalånggatan.

Bostadsbyggnader är inte önskvärda på stranden.

Också inställningen till att det saknas parkeringshus i närheten av järnvägen var motstridig.



ALTERNATIV 3

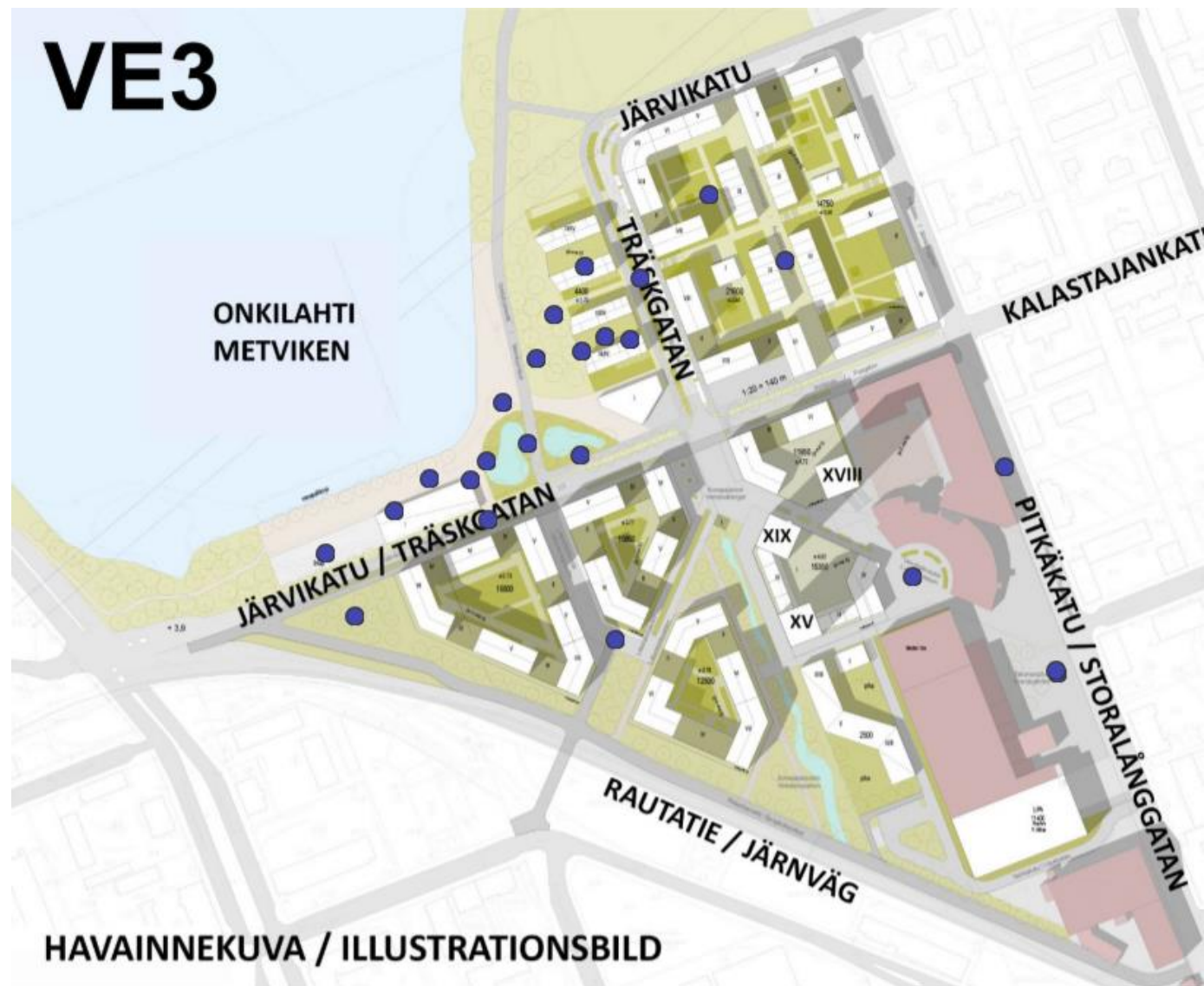
Positivt med alternativet

Antal personer som svarade: 18

Antal svar: 24

Lösningar som upplevdes som positiva finns främst på stranden. Önskemålet om café- och restaurangtjänster i strandlandskapet syns tydligt i svaren.

I enskilda svar nämndes också att townhouse i de norra kvarteren och den öppna gatuvyn från Storalånggatan är bra lösningar.



ALTERNATIV 3

Negativt med alternativet

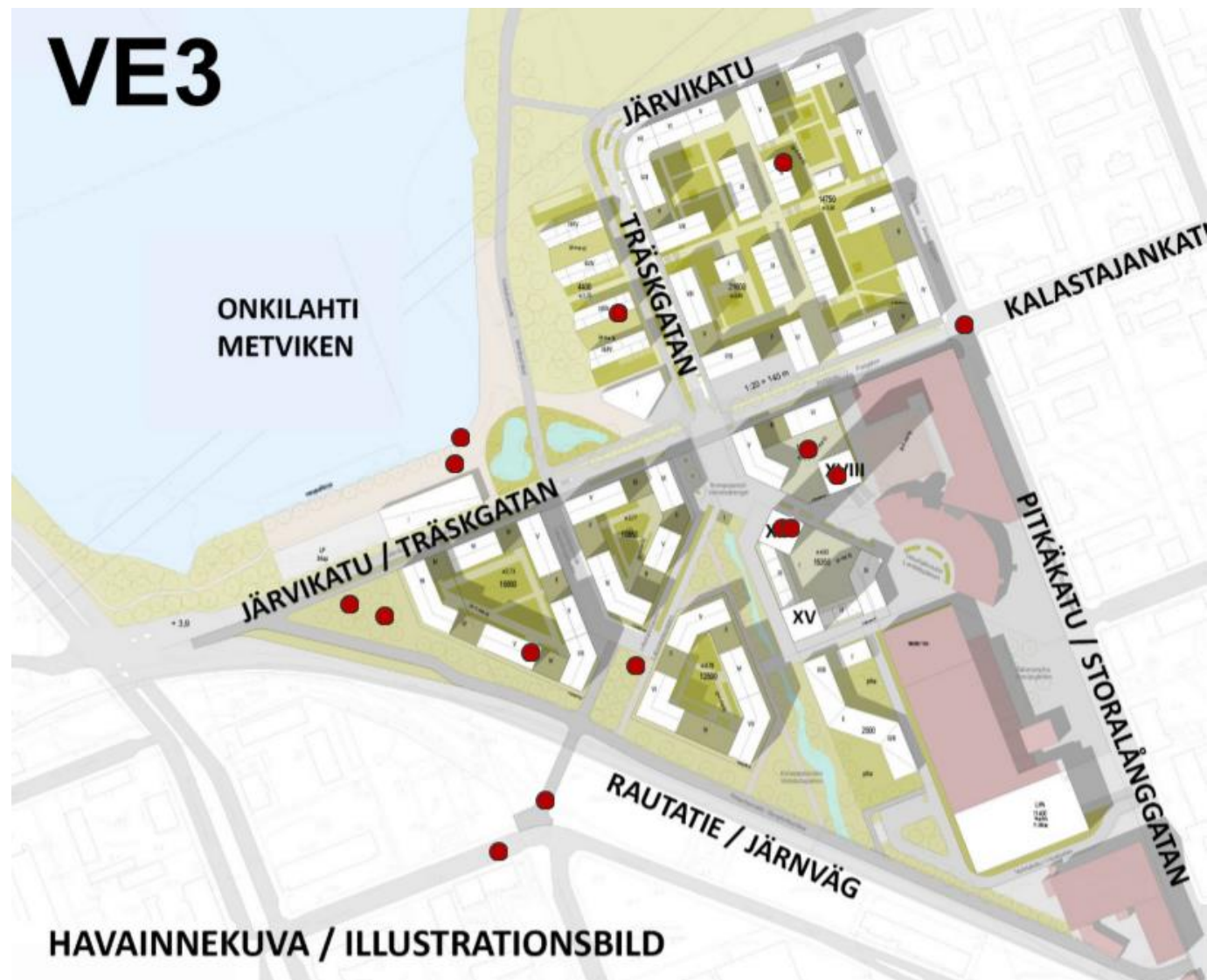
Antal personer som svarade: 13

Antal svar: 16

Det önskades att strandområdet ska lämnas fritt från bostadsbyggnader.

I några svar upplevdes det som problematiskt att det saknas parkeringshus i närheten av järnvägen, eftersom det inte är sagt att det annars finns tillräckligt med parkeringsplatser.

I ett av svaren upplevdes det att kvarteren med flervåningshus söder om Träskgatan är för trånga. Inställningen till tornhus var enhälligt negativ.



SAMMANFATTNING



Enkäten besvarades av drygt 300 personer. Det var många som valde att endast svara på bakgrundsfrågorna. Ungefär 60 personer kommenterade också alternativen i utkastskedet och märkte ut drygt 220 objekt på kartan. Några enskilda personer gav talrika svar, och därför var deras svar framträdande i den relativt lilla mängden enkätdata.

Det fanns säkert flera orsaker till att folk lät bli att ge kartsvar. De kan uppleva att deras åsikt inte är av betydelse för slutresultatet av planeringen, kanske tycker de att skillnaderna mellan de olika alternativen inte är av vikt, att planerna för området inte är realistiska eller så tänker de att planerna realiserats först någon gång långt fram i tiden. Det är också möjligt att man inte har ansett att planeringen av området är viktig för en själv eller så har man upplevt att det på grund av olika tekniska saker är svårt att besvara enkäten, till exempel eftersom bilderna är svårlästa.

Oavsett alternativ kommenterade de som svarade oftast samma platser: i synnerhet stranden var framträdande i svaren, men också bostadsbyggnaderna i det norra kvarteret samt parkeringsarrangemangen i närheten av järnvägen kommenterades ofta. Detta motsvarar bra också resultaten av tidigare enkäter om både detta område och andra ställen i staden: det önskas att stränderna blir invånarnas gemensamma vardagsrum, parkeringsplatser behövs men placeringen av dem bör planeras noggrant och det ska byggas mångsidigt med olika typer av bostadsbyggnader för olika invånare. Tornhus ansågs emellertid inte passa in i byggnadsbeståndet på området.

Trafikarrangemangen kommenterades väldigt lite, vilket var exceptionellt jämfört med tidigare enkäter. I några enskilda svar nämndes att det är en bra lösning att Fiskaregatan öppnas och det anläggs en ny plankorsning för gång- och cykeltrafik på Rådhusgatan.

Eftersom enkäten besvarades av så få personer har kommentarerna analyserats som enskilda åsikter. Därför går det inte att av svaren dra några generaliserande slutsatser om hur folk förhåller sig till planutkastet.