

V A A S A .
V A S A .

Vöyrinkaupungin konepaja-alue ”KONEPAJANRANTA”

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI



Asemakaava nro 1125
Vaasan kaupunki, kaavoitus 28.2.2025

SISÄLLYSLUETTELO

SISÄLLYSLUETTELO	2
1 ALOITUSVAIHE	4
1.1 Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu	4
1.2 Aloituskokous viranomaisille	5
1.3 OAS:n nähtävillä asettaminen	6
1.4 Karttakysely	6
1.5 Aloitusvaiheessa saatu palaute	6
1.5.1 Tiivistelmä aloitusvaiheen (OAS) lausunnoista	6
1.5.2 Aloitusvaiheen (OAS) lausunnot ja kaavoituksen vastineet	7
1.5.2.1 Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus	7
1.5.2.2 Pohjanmaan liitto	7
1.5.2.3 Pohjanmaan pelastuslaitos	8
1.5.2.4 Museovirasto	8
1.5.2.5 Pohjanmaan museo	8
1.5.2.6 Väylävirasto	9
1.5.2.7 Senaatti-kiinteistöt	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 Vaasan Sähkö – Kaukolämpö	10
1.5.2.12 Vaasan Sähköverkko Oy	10
1.5.2.13 Ilmatieteen laitos	11
1.5.3 Tiivistelmä aloitusvaiheen (OAS) mielipiteistä	11
1.5.4 Aloitusvaiheen (OAS) mielipiteet	11
1.5.4.1 Vaasan kantakaupungin asukasyhdistys	12
1.5.4.2 Vaasan taideyhdistys	12
1.5.4.3 Bostadsandelslaget Framtid	12
1.5.4.4 Yksityishenkilö A	14
1.5.4.5 Yksityishenkilö B	14
1.5.4.6 Yksityishenkilö C	14
1.5.4.7 Yksityishenkilö D	14
1.5.4.8 Yksityishenkilö E	14
1.5.4.9 Yksityishenkilö F	14
1.5.4.10 Yksityishenkilö G	15
1.5.4.11 Yksityishenkilö H	15
1.5.5 Kaavoituksen yhteinen vastine kaikkiin saapuneisiin mielipiteisiin	16
2 LUONNOSVAIHE (Valmisteluvaihe)	19
2.1 Asemakaavaluonnoksen nähtävillä asettaminen	19
2.2 Yleisötilaisuus	19
2.3 Karttakysely	20
2.4 Luonnosvaiheessa saatu palaute	21
2.4.1 Luonnosvaiheen lausunnot ja kaavoituksen vastineet	21
2.4.1.1 Etelä-Pohjanmaan Ely-keskus	21
2.4.1.2 Pohjanmaan liitto	24
2.4.1.3 Pohjanmaan pelastuslaitos	25
2.4.1.4 Museovirasto	26
2.4.1.5 Pohjanmaan museo	26
2.4.1.6 Väylävirasto	28
2.4.1.7 Tukes	28

2.4.1.8	Suomen erillisverkot Oy	29
2.4.1.9	Telia Finland Oy	29
2.4.1.10	Vaasan Sähköverkko Oy.....	29
2.4.1.11	Vaasan Vesi.....	29
2.4.1.12	Rakennus- ja ympäristölautakunta	29
2.4.2	Luonnosvaiheen mielipiteet ja kaavoituksen vastineet	30
2.4.2.1	Vaasan kantakaupungin asukasyhdistys 25.6.2023	31
2.4.2.2	Vaasan kantakaupungin asukasyhdistys 21.11.2023	31
2.4.2.3	Wärtsilä Oyj	32
2.4.2.4	YIT	33
2.4.2.5	Asunto-osuuskunta Omakoti	34
2.4.2.6	Asunto-osuuskunta Pitkäkatu 7	35
2.4.2.7	Bostadsandelslaget Framtid 30.6.2023 ja 23.7.2023.....	36
2.4.2.8	Yksityishenkilö A	38
2.4.2.9	Yksityishenkilö B	39
2.4.2.10	Yksityishenkilö C	39
2.4.3	Kaavoituksen yhteinen vastine saapuneisiin mielipiteisiin	41
2.4.3.1	Vastine: alueelle sijoittuvat toiminnot.....	41
2.4.3.2	Vastine: liikenne.....	42
2.4.3.3	Vastine: rakentamisen korkea tehokkuus	43
2.4.3.4	Vastine: uudisrakentamisen suhde ympäristöönsä.....	44
3	EHDOTUSVAIHE	46
3.1	Asemakaavaehdotuksen nähtäville asettaminen.....	46
3.2	Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu.....	46
3.3	Ehdotusvaiheessa saatu palaute	47
3.3.1	Tiivistelmä ehdotusvaiheen lausunnoista	47
3.3.2	Ehdotusvaiheen lausunnot ja kaavoituksen vastineet	47
3.3.2.1	Etelä-Pohjanmaan Ely-keskus 26.6.2024.....	47
3.3.2.2	Pohjanmaan liitto 25.6.2024.....	49
3.3.2.3	Pohjanmaan museo 9.8.2024	49
3.3.2.4	Vaasan kaupunki, kiinteistötoimi 9.8.2024 (lyhennetty)	50
3.3.2.5	Väylävirasto 18.7.2024.....	53
3.3.2.6	Vaasan Vesi 10.6.2024	53
3.3.2.7	Vaasan Sähkö Oy / kaukolämpö 8.8.2024	53
3.3.2.8	Vaasan Sähköverkko Oy 7.6.2024	54
3.3.2.9	Telia Finland Oyj 10.6.2024	54
3.3.3	Tiivistelmä ehdotusvaiheen muistutuksista	54
3.3.4	Ehdotusvaiheen muistutukset ja kaavoituksen vastineet.....	55
3.3.4.1	Vaasan kantakaupungin asukasyhdistys 9.8.2024	55
3.3.4.2	Wärtsilä Finland Oyj.....	56
3.3.4.3	Asunto-osuuskunta Framtid 9.8.2024 (LYHENNETTY)	56
3.3.4.4	Yksityishenkilö A 17.7.2024	60
3.3.4.5	Yksityishenkilö B 7.8.2024 (muistutus saapunut nimettömänä)	60
3.3.4.6	Yksityishenkilö C 12.8.2024 (LYHENNETTY)	61
3.3.4.7	Yksityishenkilö D 8.8.2024	63
3.3.4.8	Yksityishenkilö E 9.8.2024	65
4	LIITTEET	66
4.1	Väyläviraston lausunto (vain suomeksi)	66
4.2	Ilmatieteen laitoksen lausunto (vain suomeksi)	69
4.3	Asunto-osuuskunta Framtid 9.8.2024, muistutus kokonaisuudessaan	71
4.4	Aloitusvaiheen karttakyselyn tulokset.....	80
4.5	Luonnosvaiheen karttakyselyn tulokset.....	81

1 ALOITUSVAIHE

1.1 Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu

Maankäyttö- ja rakennuslain 66 §:n 2 momentissa tarkoitettu aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin 3.10.2022.

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelussa nostettiin esiin seuraavia asioita, joita asemakaavatyössä tulisi huomioida:

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus

- Asemakaavan valmistelua tulee jatkaa vaikutuksiltaan merkittävänä asemakaavana.
- Ehdotusvaiheessa on syytä pitää viranomaisneuvottelu sen jälkeen, kun lausunnot asemakaavaehdotuksesta on saatu.
- Kaupungin ja maanomistajan välisiin sopimuksiin olisi hyvä kirjata alueen rakentumisen vaiheistus, jotta varmistetaan alueen systemaattinen toteutus. Vaiheistuksen määrittäminen asemakaavassa olisi turhan jäykkä keino.
- Asemakaavaselostukseen tulisi liittää suunnitelma alueen rakentumisen vaiheistamisesta.
- Alueella esiintyvät pilaantuneet maat tulee selvittää ja huomioida asemakaavassa.
- Hulevesi- ja pilaantuneiden maiden selvitysten yhteensovittaminen on tärkeää.
- Luonnonsuojeluyksikölle riittää tässä vaiheessa, että luontoselvitys tehdään.
- Alueen lähellä ei ole valtion maanteitä, mutta alueella on rautatie. Suunnittelussa tulee huomioida erikoiskuljetusreitit.
- Liikenne- ja muita selvityksiä laadittaessa tulisi huomioida myös sosiaaliset vaikutukset.
- Asemakaavassa tulee huomioida Vaasan Sähkön laitoksen aiheuttamat riskit.

Pohjanmaan pelastuslaitos

- Kalastajankadun avaaminen liikenteelle on tärkeä asia Pelastuslaitokselle, koska kaatuyhteys lyhentää matka-aikaa Palosaaren suuntaan.

Tukes:

- Tukesin näkökulmasta alueen kehittämisen vaiheistaminen ja muutoksen hallinta on oleellisin asia. Wärtsilän teollisuuskäytön poistumista Vaasan keskustasta on odotettu pitkään, sillä se on aiheuttanut huolta kemikaaliturvallisuuden suhteen. Lähellä on myös Vaasan Sähkön laitos, joka on Tukesin valvonnan alainen.

Väylävirasto

- Mikäli radan läheisyyteen osoitetaan uutta melulle ja tärinälle herkkää toimintaa, tulee kaavatyön yhteydessä laatia melu-, tärinä- ja runkomeluselvitykset. Lisäksi rautatiealueen mahdollisen kaventamisen ja uuden tasoristeyksen osalta on huomioitava Väyläviraston aikaisemmin antamat kommentit, jotka koskivat radan tilantarvetta ja tasoristeyksiä.

Pohjanmaan museo

- Kulttuuriympäristöinventointi on tehty ja arvotettu. Alueen vanhimmat ja arvokkaimmat rakennukset on huomioitu suojelumerkinnöin. Inventointi antaa suunnittelulle hyvän taustan.

Lopuksi todettiin, että kaavahanke on hyvin mielenkiintoinen ja tulee varmaan kiinnostamaan kaupunkilaisia. Todennäköisesti alueen kehittäminen tulee helpottamaan liikkumista alueella ja myös parantamaan Onkilahden puiston saavutettavuutta.

1.2 Aloituskokous viranomaisille

Asemakaavan aloituskokous järjestettiin 11.11.2022.

Aloitusvaiheen aloituskokouksessa nostettiin esiin seuraavia asioita, joita asemakaavatyössä tulisi huomioida:

Vaasan kaupunki, kiinteistötoimi

- Alueella on paljon potentiaalia.
- Pilaantuneisiin maihin liittyvät asiat ovat tärkeässä roolissa.

Vaasan kaupunki, rakennusvalvonta

- Tuulisuusselvitys on tärkeä.
- Järvikadun roolia tulisi miettiä: se voisi palvella tonttikatuna ja läpiajon voisi myös katkaista.
- Tulisi harkita, voiko korttelialueita sijoittaa myös Järvikadun paikalle.
- Diagonaalit korttelirakenteessa vaikuttavat hyvältä. Pyöreän aukion toivoisi tulevan enemmän esiin.

Vaasan kaupunki, kuntatekniikka

- Järvikadun roolia tutkitaan liikenneselvityksessä. Katu palvelee myös alueen ulkopuolista liikennettä, joten suunnittelussa on huomioitava liikennemäärät.
- Meluasiat on huomioitava.
- Suunnittelussa tulee huomioida alueen nykyiset korkeusasemat.
- Nykyisellään alueella on lähes 90% läpäisemätöntä pintaa. Hulevesien suhteen tilanne todennäköisesti paranee huomattavasti.
- Nykyiset hulevesiputket merkitään rasiitteena asemakaavaan tai siirretään eri paikkoihin.
- Kuntatekniikan viheralueyksikkö toivoo, että suunnittelussa huomioidaan alueiden ylläpito ja kunnossapito.
- Pienvenesatamien laituripaikoista on tällä hetkellä enemmän tarjontaa kuin kysyntää. Kuntatekniikka suhtautuu uusien laitureiden sijoittamiseen ja ruoppauksiin varuksella.

Vaasan kaupunki, liikuntapalvelut

- Onko säilytettävään halliin mahdollista sijoittaa sisäliikuntaan soveltuvaa tilaa?
- Onkilahden rantaa on kehitetty erilaisille liikuntatoiminnoille.

Pohjanmaan museo:

- Viranomaisneuvottelussa maakuntamuseo totesi, että kulttuuriympäristöinventointi on tehty ja arvotettu. Alueen vanhimmat ja arvokkaimmat rakennukset on huomioitu suojelumerkinnöin. Pohjanmaan museo täydentää tätä seuraavasti:
- Alue kokonaisuutena ei ole korkealle rakentamiselle sopiva paikka, varsinkaan ei suojeltujen rakennusten vierellä Vöyrinkaupunkia varjostamassa.
- Vaasan keskusta-alueen korkean rakentamisen selvityksessä sanotaan (2014): ”Mereltä päin katsottuna Vaasan kaupunkikuva on yhtenäinen, horisontaalinen ja kaupunkimainen”. Tämä kuvaa hyvin myös Wärtsilän alueen rannanpuoleista julkisivua.

Punatiiliset horisontaaliset tehdasrakennukset antavat yhtenäisen ilmeen. Nykyisten tehdasrakennusten tilalle suunnitellut rakennukset pirstovat tämän yhtenäisen ja elegantin ilmeen. Alueen suunnittelussa tulisi myös huomioida olemassa oleva uudempi rakennuskanta.

Pohjanmaan pelastuslaitos

- Kalastajankadun avaaminen liikenteelle on tärkeä asia Pelastuslaitokselle, koska katu-yhteys lyhentää matka-aikaa Palosaaren suuntaan.

Vaasan Vesi:

- Palosaaren sillan itäpuolella on Vaasan Veden toiminnalle tärkeitä putkia. Ei täyttöjä niiden päälle.
- Järvikadun alla on viemäreitä, joita tarvitaan jatkossakin.
- Uudelle Kalastajankadun osuudelle rakennetaan tarvittaessa vesijohtoja
- Radan suuntainen hulevesiputki kulkee osittain Wärtsilän vanhojen rakennusten alla.

Vaasan Sähköverkko Oy:

- Vaasan Sähkön osalta suunnittelu lähtee puhtaalta pöydältä, kun käyttötarkoitus muuttuu.
- Muuntamoille pitää löytyä kaavasta tilavaraukset.

Vaasan Sähkö, kaukolämpöyksikkö

- Alue on kaukolämmön piirissä. Kaukolämmön päälinja menee Järvikatu-Kalastajankatu -linjalla. Alueella on myös Wärtsilän omistamia kaukolämpöjohtoja.
- Uudet rakennukset liitettävissä verkkoon. Tarvittavat muutostyöt tehdään.
- Haasteena on säilytettävien rakennusten pitäminen lämpimänä siinä vaiheessa, kun osa rakennuksista puretaan. Purkamisen yhteydessä pitää tehdä kaukolämpöön liit-tyviä toimenpiteitä.

1.3 OAS:n nähtäville asettaminen

10.10.2022 päivätty Osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetettiin kaupunkiympäristölautakunnan päätöksellä nähtäville **2.11.-1.12.2022** väliseksi ajaksi. Siitä jätettiin määräaikaan mennessä 11 mielipidettä ja 13 lausuntoa.

1.4 Karttakysely

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon yhteydessä toteutettiin internet-pohjainen karttakysely (Maptionnaire). Karttakyselystä saatu palaute on koottu erilliseen liitteeseen.

1.5 Aloitusvaiheessa saatu palaute

1.5.1 Tiivistelmä aloitusvaiheen (OAS) lausunnoista

Aloitusvaiheen lausunnoissa nostettiin esiin seuraavia asioita, joita asemakaavatyössä tulisi huomioida:

- Erikoiskuljetusreitit
- Mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja värinä Haitat.
- Hulevesien ja pilaantuneiden maiden selvitysten yhteensovittaminen
- Vaasan sähkön laitoksen aiheuttamat riskit
- Alueella nykyisin tapahtuva vaarallisten kemikaalien käsittely ja varastointi

- Alueella sijaitseva maanalainen infrastruktuuri
- Alueen rakentumisen vaiheistus
- Mahdolliset merivesitulvat
- Virkistysalueet ja maisemarakenne
- Vedenalainen kulttuuriperintö
- Nykyisen tehdasalueen kaupunkikuvallinen ja arkkitehtoninen yleisilme
- Asemakaavan taustaselvityksessä on huomioitu alueen vanhimmat ja arvokkaimmat rakennukset, mutta myös alueen uudempi rakennuskanta tulisi ottaa huomioon suunnittelussa

1.5.2 Aloitusvaiheen (OAS) lausunnot ja kaavoituksen vastineet

Alkuperäiset lausunnot on arkistoitu osaksi kaavamateriaalia. Seuraaviin kappaleisiin on koottu lausunnot lyhennettyinä, sekä kaavoituksen mahdollinen vastine lausuntoon.

1.5.2.1 *Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus*

LAUSUNTO: Suunnittelussa tulee huomioida erikoiskuljetusreitit ja se, että Järvikatu on erikoiskuljetusreitti muillekin kuin Wärtsilän erikoiskuljetuksille. Hulevesiä ja pilaantuneita maita koskevien selvitysten yhteensovittaminen on ratkaisevan tärkeää. Asemakaavassa tulee huomioida Vaasan Sähkön laitoksen aiheuttamat riskit. Kaupungin ja maanomistajan välisiin sopimuksiin olisi hyvä kirjata vaiheistus, jotta varmistetaan alueen systemaattinen toteutus. Asemakaavassa vaiheistuksen määrääminen on turhan jäykkä keino.

Asemakaava sijaitsee Onkilahden rannan vieressä. Suunnittelussa on otettava huomioon, että korkealla merivedenkorkeudella voi merivesi nousta maa-alueille. Suositusta alueen alimasta rakentamiskorkeudesta voi pyytää Ilmatieteen laitokselta.

Ely-keskus pyytää lausuntoa varten asemakaavan taustaselvitykset. Asemakaavatyössä voidaan käyttää vanhoja selvityksiä soveltuvin osin.

KAAVOITUKSEN VASTINE: Huomioidaan.

1.5.2.2 *Pohjanmaan liitto*

Asemakaava-alueella on voimassa Pohjanmaan maakuntakaava 2040, joka sai lainvoiman 11.9.2020. Alueella on voimassa Vaasan keskustan osayleiskaava 2040, jonka Vaasan kaupunginvaltuusto hyväksyi 10.6.2019. Pohjanmaan liitto toteaa, että asemakaava laaditaan osayleiskaavan mukaisesti.

Kaava-alue sijaitsee kaupunkirakenteessa keskeisellä paikalla. Koska alue on osa ydinkeskustaa, Pohjanmaan liitto pitää tärkeänä, että alueen sijainti ja toiminta suhteessa keskustan muihin kaupunginosiin selvitetään ja otetaan huomioon asemakaavassa. Kaava-alueeseen kuuluu osa kaupunginrannan virkistysalueesta, joka on paikallisesti merkittävä virkistysalue. Alueen asumisen lähivirkistysalueiden yhdistäminen Onkilahden puistoon ja muihin lähialueen viheralueisiin voi olla hyvä tapa lisätä alueen saavutettavuutta ja vetovoimaa.

Jatkosuunnittelun kannalta on tärkeää kuvata maisemarakennetta ja sitä, miten alue on kehittynyt maanouseman, ruoppauksen ja täyttöjen myötä. Alueen jatkosuunnittelussa tulee näyttää, miten maisemarakenne on otettu huomioon kaavaratkaisussa.

Pohjanmaan liitolla ei ole muuta huomautettavaa Vöyrinkaupungin konepaja-alueen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

KAAVOITUKSEN VASTINE: Huomioidaan.

1.5.2.3 *Pohjanmaan pelastuslaitos*

LAUSUNTO: Vöyrinkaupungin konepaja-alueella on tällä hetkellä toiminnanharjoittaja, jolla on vaarallisten kemikaalien käsittelyyn ja varastointiin liittyvä lupa TUKESilta. Pelastuslaitos muistuttaa, että vaaralliset kemikaalit on huomioitava Vöyrinkaupungin konepaja-alueen suunnittelussa ja toteutumisessa. Vaarallisten kemikaalien valvovana viranomaisena toimii TUKES.

KAAVOITUKSEN VASTINE: Asemakaavan tavoitteena on alueen käyttötarkoituksen muutos. Kun asemakaava toteutuu, alueella ei enää varastoida ja käsitellä vaarallisia kemikaaleja. Asemakaava voi täysimääräisesti toteutua vasta, kun nykyinen teollisuustoiminta on poistunut alueelta. Vaasan kaupunki ja maanomistaja tulevat laatimaan alueen toteutumisen ja vaiheistuksen aikataulusta sopimuksen.

1.5.2.4 *Museovirasto*

LAUSUNTO 24.11.2022: Museovirasto lausuu asiasta vain vedenalaisen kulttuuriperinnön osalta. Muutoin kulttuuriympäristön asiantuntijana toimii ja suojelusta vastaa Vaasassa Pohjanmaan museo.

Museovirasto esittää, että jos kaava tulee osoittamaan vesialueelle muuttuvaa käyttöä, muutosalueella teetetään kaavavalmistelun yhteydessä arkeologinen vedenalaisinventointi. Mikäli muutosalueet voidaan osoittaa jo aiemmin ruopatuiksi alueiksi, vedenalaisinventointi ei ole tarpeen.

LAUSUNTO 27.1.2023: Vaasan kaupunki lähetti 4.1.2023 Museovirastolle lisäaineistoa. Lisäaineiston perusteella Museovirasto toteaa, että alueen arkeologinen vedenalaisinventointi ei ole tarpeen.

1.5.2.5 *Pohjanmaan museo*

LAUSUNTO:

Wärtsilän tehdasalueen kulttuuriympäristöinventointi on tehty ja arvotettu. Alueen vanhimmat ja arvokkaimmat rakennukset on huomioitu suojelumerkinnöin. Alueelle on asianmukaisesti merkitty viisi rakennustaiteellisesti tai kulttuurihistoriallisesti arvokasta ja vaalittavaa rakennusta.

Museo katsoo, että alue ei ole korkealle rakentamiselle sopiva paikka. Vaasan keskusta-alueen korkean rakentamisen selvityksessä todetaan (2014): ”Mereltä päin katsottuna Vaasan kaupunkikuva on yhtenäinen, horisontaalinen ja kaupunkimainen”. Tämä kuvaa hyvin myös Wärtsilän alueen Onkilahdenpuoleista julkisivua. Punatiiliset horisontaaliset tehdasrakennukset antavat koko alueelle yhtenäisen horisontaalisen ilmeen. Alueen suunnittelun lähtökohdaksi tulisi ottaa nykyisen tehdasalueen kaupunkikuvallinen ja arkkitehtoninen yleisilme, joka myös kuvastaa alueen rakentumisen ja käytön historiaa.

Nykyisten tehdasrakennusten tilalle suunnitellut rakennukset pirstovat tämän yhtenäisen ja elegantin ilmeen. Alueen suunnittelussa tulisi myös huomioida olemassa oleva uudempi ra-

kennuskanta. Entiset tuotantohallit eivät välttämättä sovellu asumiseen, mutta keskustassa on esimerkiksi pulaa liikuntatiloista ja muista yhteistiloista.

KAAVOITUKSEN VASTINE:

Pohjanmaan maakuntakaavassa kaavoitettavat korttelialueet on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Maakuntakaavan keskustatoimintojen (C) aluevarausmerkinnällä osoitetaan *”keskustahakuisten palvelu-, hallinto-, hyvinvointi- ja vapaa-ajan toimintojen sekä asumisen alueita liikennealueineen ja puistoineen.”* Keskustatoimintojen aluetta koskee seuraava suunnittelumääräys: *”Tarkemmassa suunnittelussa tulee luoda edellytykset sellaisen elinvoimaisen ja viihtyisän kaupunkikeskustan kehittymiselle, jolla on selkeä identiteetti ja korkea-luokkainen arkkitehtuuri. Tiivistyvän ja muuttuvan maankäytön alueilla tulee tavoitella korkeaa tehokkuutta ottaen huomioon paikan luonne, kaupunkikuva sekä kulttuuriympäristö ja luontoarvot. Viheralueille, joilla on suuri arvo virkistykselle ja/tai kaupunkiympäristölle, ei tule rakentaa. Toimivalle kävelykeskustalle tulee luoda edellytyksiä ja osoittaa riittävät väylät kävelylle ja pyöräilylle keskustaan sekä pyöräilyreitit keskustassa.”*

Vaasan kaupunki ja Wärtsilä Finland Oy ovat solmineet aiesopimuksen alueen kehittämisestä. Molemmat osapuolet tavoittelevat sopimuksessa tiivistä, korkeatasoista kaupunkiympäristöä. Tämän sopimuksen mukaisesti asemakaavatyössä tutkitaan alueen käyttötarkoituksen muutosta. Asemakaavatyön tavoitteena on säilyttää suojeltujen rakennusten lisäksi uusin tehdashalli, johon on mahdollista toteuttaa museon mainitsemia toimintoja. Muilta osin asemakaavaluonnokset tähtäävät uudemman rakennuskannan purkamiseen. Kaavoitus katsoo, että mikäli maanomistajan ja kaupungin tavoitteena olisi tehdasrakennusten laajamittainen säilyttäminen, Pohjanmaan museon ehdotus (*Alueen suunnittelun lähtökohdaksi tulisi ottaa nykyisen tehdasalueen kaupunkikuvallinen ja arkkitehtoninen yleisilme.*) olisi erittäin hyvä lähtökohta suunnittelulle. Koska maanomistajan tavoitteena on laajamittainen purkaminen, alueelle syntyvää kaupunkitilaa on suunniteltu muilla periaatteilla. Tärkeinä tavoitteina on pidetty muun muassa pienimittakaavaisia ja vaihtelevia katu- ja kaupunkitiloja sekä sujuvia kevyen liikenteen yhteyksiä alueen poikki.

Alue sijaitsee keskeisellä ja näkyvällä paikalla Vaasan keskustan, Vöyrinkaupungin ja Palosaaren nivelkohdassa. Erityisesti Palosaaresta Onkilahden pohjoisrannalta avautuu alueelle suuria pitkiä näkymiä. Tehdasalueen pohjoisosan rakennukset muodostavat tasapainoisen ja yhtenäisen horisontaalisen kokonaisuuden. Alueen maamerkkejä ovat tehdasalueen länsiosassa sijaitseva moottorilaboratorio piippuineen ja säiliöineen. Ne muodostavat voimakkaasti vertikaalisen aiheen kaupunkijulkisivuun. Maisemallisesti ne liittyvät selkeästi radan varren ja merenrantojen teolliseen maisemakokonaisuuteen.

Kaavoitus katsoo, että erityisesti Palosaaren ja Vaskiluodon suunnasta katsottuna kaupunkirakenne kestää poikkeamia Vaasan muuten tasaisesta korkeusmittakaavasta. Asemakaavaluonnoksessa esitetyn rakentamisen vaikutuksia Vöyrinkaupunkiin ja koko kaupungin siluettiin on kuvattu asemakaavaselostuksessa ja asemakaavan havainnemateriaalissa.

1.5.2.6 Väylävirasto

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun ja tärinän torjunnassa 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.

Lausunnossa annetaan raideliikenteen tärinän selvittämiseen liittyviä ohjeita ja suosituksia. Lausunto on tämän vuorovaikutusraportin liitteenä (vain suomeksi).

KAAVOITUKSEN VASTINE: Asemakaavatyön kuluessa laaditaan liikenteen melu- ja tärinäselvitys. Liikenteen melu- ja tärinäselvityksen raporttiluonnoksen johtopäätöksiä on kuvattu asemakaavaselostuksessa. Selvitystyö oli valmisteluvaiheessa keskeneräinen, joten lopulliset johtopäätökset pystytään huomioimaan vasta asemakaavan ehdotusvaiheessa.

1.5.2.7 *Senaatti-kiinteistöt*

LAUSUNTO: Senaatti-kiinteistöt ilmoittaa kiinnostuksestaan osallistua kaavahankkeen valmisteluun kiinteistön omistajan roolissa.

KAAVOITUKSEN VASTINE: Senaatti-kiinteistöjen ja Vaasan kaupungin välillä on aloitusvaiheen jälkeen pidetty neuvottelu, jossa on keskusteltu eri osapuolten tavoitteista alueella. Senaatti-kiinteistöt omistaa pitkän ja kapean kiinteistön radan pohjoispuolella. Vaasan keskustan osayleiskaavassa alueelle on suunniteltu pyöräilyn ja jalankulun reitti. Luonnon monimuotoisuuden ja reitin viihtyisyyden vuoksi reitin varrelle tavoitellaan myös kapeaa viheraluetta. Asemakaavaluonnoksissa rataa lähimpänä sijaitsevat asuinkerrostalojen korttelialueet sijoittuvat osittain Senaatti-kiinteistöjen omistamalle maalle (noin 5 metrin matkalta).

1.5.2.8 *Suomen Erillisverkot Oy*

Alueella rakennushakkeeseen ryhtyvän tulee selvittää rakennuspaikalla ja sen läheisyydessä sijaitsevat Suomen Erillisverkot Oy:n kaapelit, sekä muut rakenteet ennen rakentamisen aloittamista. Kaapeleita ei voida kuvata hankesuunnitelmissa, eikä julkisissa asiakirjoissa.

1.5.2.9 *Fingrid Oyj*

Kaava-alueella ei ole Fingrid Oyj:n voimajohtoja eikä muita toimintoja. Fingridillä ei ole siten tarvetta ottaa kantaa asemakaavan sisältöön.

1.5.2.10 *Telia Finland Oyj*

Teliällä on jonkin verran käytössä olevia kaapeleita kaavoitettavalla alueella. Mikäli asema-kaava aiheuttaa kaapeleiden siirtoja, on niistä oltava yhteydessä vähintään 12 viikkoa ennen siirtotarvetta. Lähtökohtaisesti siirrot maksaa tilaaja. Telia on myös kiinnostunut asentamaan valmiusputkitusta uusien katujen rakentamisen yhteydessä.

1.5.2.11 *Vaasan Sähkö – Kaukolämpö*

Asemakaava-alueella sijaitsee kaukolämpöverkoston. Alueen kiinteistöt ovat kaukolämmityksen piirissä ja verkoston tärkeä päälinja kulkee Järvikatu-Kalastajankatu suunnassa alueen läpi. Alueen sisäiset kaukolämpölinjat ovat kiinteistön omistajan putkilinjoja ja varsinainen pääliittymä sijaitsee poistuvassa tehdashallissa. Kaavoituksessa esitettyjen poistettavien rakennusten kaukolämmitys suljetaan ja alueelle jäävien rakennusten kaukolämmitys pitää järjestää tilaamalla / tekemällä muutostöitä verkostoon. Kaikki uudet kiinteistöt ovat liitettävissä uusina asiakkaina kaukolämpöverkoston.

1.5.2.12 *Vaasan Sähköverkko Oy*

Vaasan Sähköverkko Oy toimittaa tiedoksi kaapeleiden sijaintikartat alueelta. Ei ole tarvetta lausua vielä mitään.

1.5.2.13 Ilmatieteen laitos

Ilmatieteen laitokselta on pyydetty aloitusvaiheen nähtävillä olon jälkeen suositusta alueen alimmasta rakentamiskorkeudesta, merivesitulvasta ja aaltoiluvaraselvityksen tarpeesta kaa-voitettavalla alueella.

Ilmatieteen laitoksen lausunto 29.03.2023 on tämän vuorovaikutusraportin liitteenä (vain suomeksi). Lausunnon perusteella kaavoitus katsoo, että Vaasan kaupungin kuntatekniikan yleinen suositus riittää myös tällä alueella. Kaavan laatimishetkellä kuntatekniikka suosittelee, että kosteudelle alttiit rakenteet sijoitetaan vähintään korkeudelle +2,8.

1.5.3 Tiivistelmä aloitusvaiheen (OAS) mielipiteistä

Saapuneissa mielipiteissä korostuu toive vanhojen rakennusten uusiokäytöstä.

Alueelle sijoittuvien toimintojen suhteen korostuu toive kulttuuritiloista ja Vaasan kaupungin museoiden kokoelmatiloista.

Alueelle ehdotetaan muun muassa myös seuraavia toimintoja:

- Liikuntatiloja
- Maakunta-arkisto
- Pieniä ja suuria festivaali- ja konserttitiloja, harjoittelutiloja
- Kauppakeskus, ravintoloita/kahviloita
- Pääposti
- Kansainvälinen keskittymä eri oppilaitosten opiskelijoille
- Kohtaamis-, koulutus- ja seminaaripaikkoja sekä kokoustiloja yhdistyksille
- Tapahtumatori radan varteen kirjaston kohdalle
- Viheralueita, taimistoja, talvipuutarhaa, tarvittavia pysäköinti- ja väestönsuojatiloja
- Esteetöntä kalastuspaikkaa Onkilahden rannalle

Mahdollisen uudisrakentamisen osalta esitetään muun muassa seuraavia toivomuksia

- Vöyrinkaupungin puukaupunginosaan mittakaavaltaan sopivaa puurakentamista
- Vöyrinkaupungin arvokkaan kulttuuriympäristön ja asukkaiden elinolosuhteiden huomioiminen suunnittelussa
- Pienimittakaavaista asumista
- Tornitaloja
- Vanhan tyyllisiä uudisrakennuksia, ei punatiiltä
- Ekologista rakentamista olemassa olevaa rakennuskantaa hyväksikäyttäen
- Ei vuokra-asumista
- Asumista vain vähän
- Senioriasumista, erityisesti asumisoikeusasuntoja

Kahdessa mielipiteessä (asunto-osakeyhtiö ja yksityishenkilö) nostetaan voimakkaasti esiin asukkaiden huoli liikenteestä ja erityisesti Kalastajankadun avaamisesta liikenteelle.

1.5.4 Aloitusvaiheen (OAS) mielipiteet

Alkuperäiset mielipiteet on arkistoitu osaksi kaavamateriaalia. Seuraaviin kappaleisiin on koottu mielipiteet lyhennettyinä.

1.5.4.1 Vaasan kantakaupungin asukasyhdistys

Wärtsilän vanhaa tehdasaluetta Vaasan keskustassa voidaan kehittää kaupungin tärkeimmäksi kulttuuri-, liikunta- ja virkistysalueeksi, vaasalaisia ja vierailijoita houkuttelevaksi olohuoneeksi. Ehdotamme alueelle:

- Musiikkitaloa, sekä klassiselle että modernille musiikille
 - Kongressikeskusta
 - Taidetaloa sekä näyttelyitä että taidevarastoa varten
 - Liikuntasalia yhdistettynä Onkilahden puiston ulkoliikunta-alueille
 - Yhdistyksille kokoustiloja
 - Ravintoloita / kahviloita
 - Viheralueita, istutuksia, taimistoja ja talvipuutarhaa
 - Asuntoja vain kohtalaisesti
 - Tarvittavat pysäköinti- ja väestönsuojatilat (tarvittaessa maanalaisesti)
- endast måttlig mängd bostäder
 - behövliga parkeringsplatser och befolkningskyddsrum (vid behov under jord)

1.5.4.2 Vaasan taideyhdistys

Wärtsilän laaja ja monipuolinen alue aivan kaupungin sydämessä tarjoaa loputtomasti mahdollisuuksia kulttuurin tilatarpeiden ratkaisemiseen Vaasassa. Kaupunginkirjasto aivan Wärtsilän vieressä on yksi kaupungin keskeisiä kulttuurikeskuksia, joten vapautuva teollisuusalue antaisi myös monenlaiselle kulttuuritoiminnalle uutta tilaa ja toimintamahdollisuuksia hyvien kulkuyhteyksien ansiosta.

Vaasan taideyhdistys esittää Wärtsilän alueelle, erityisesti Wärtsilältä vapautuviin tehdashalleihin seuraavia toimintoja:

- Kaupungin museoiden taideteosten ja museoesineiden kokoelmakeskus (perusteet: riittävästi tilaa erilaisiin toimintoihin ja hyvät kulkuyhteydet)
- Taiteen varastonäyttelyitä, vanhojen esineiden kunnostuskursseja, konservointityönäytöksiä ja muita tapahtumia.
- Vaasan kaupunginteatterin lavastamo
- Nuorille bändien harjoituspaikkoja
- Isoa festivaali- ja keikkatilaa

1.5.4.3 Bostadsandelslaget Framtid

Yleistä:

Asunto-osuuskunta kannattaa Vöyrinkaupungin konepaja-alueen kehittämistä monipuoliseksi, kiinnostavaksi ja korkealaatuiseksi inhimillisen mittakaavan kaupunkiympäristöksi. Asemakaavoituksen tärkeimpänä lähtökohtana tulee olla alueen historialliset ja arkkitehtoniset arvot, liittyminen mereen, merkitys virkistysalueena sekä liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen, erityisesti vieressä olevaan arvokkaaseen kaupunkiympäristöön ja aluekokonaisuuteen, Vöyrinkaupunkiin. Nämä kaikki ovat äärimmäisen tärkeitä alueen kokonaisrakenteen ja mitoituksen kannalta.

Keskeisimmät asunto-osuuskunnan esittämät näkemykset:

- Alue tulee toteuttaa pienimittakaavaisena puusta, Vöyrinkaupungin puutaloalueen luonnollisena ja inspiroivana laajennuksena. Asunto-osuuskunta esittää asemakaavanmuutoksen tarkemmaksi tavoitteeksi, että ne konepaja-alueen osat, jotka rajautuvat Vöyrinkaupunkiin, kuten koko pohjoinen korttelialue 1-tehtaan ja Järvikadun

välillä, toteutetaan pienimittakaavaisena puurakentamisena. Siinä tapauksessa, jos pohjoisen korttelialueen vanhat tehdashallit puretaan, vapautuu uniikki alueen osa, joka sijaitsee kolmen elementin välissä: meren, Onkilahden virkistysalueen ja Vöyrinkaupungin arvokkaan kaupunkimiljöön. Erotuksena konepaja-alueen eteläisiin / lounaisiin osiin, pohjoiselta korttelialueelta puuttuu yhteys suuremman mittakaavan rakentamiseen.

- Rakentamisen mittakaavan tulee olla inhimillinen, sopia Vöyrinkaupungin mittakaavaan. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon myös Vöyrinkaupungin asukkaiden elinympäristö ja hyvinvointi. Asunto-osuuskunnan mielestä jo 3-4 -kerroksiset talot lähinnä Pitkäkatua olisivat aivan liian dominoivia suhteessa puutaloihin (mittakaavaltaan 1-2 kerrosta). Asunto-osuuskunnan näkemyksen mukaan ne rakennukset, jotka sijoittuvat lähimmäs Pitkäkatua, tulisi vastata mittakaavaltaan kadun toisella puolella olevia puutaloja. Visualisointikuvassa on esitetty tornitaloja Pitkäkadun varrella sijaitsevan vanhan 1-tehtaan läheisyydessä, yllättävän lähellä Vöyrinkaupungin arvokasta kaupunkitilaa. Taloyhtiö toivoo kaavoituksen kiinnittävän huomiota siihen, että suuriirimittaakaavaisella rakentamisella voi olla negatiivisia vaikutuksia Vöyrinkaupungin pihapiireihin, erityisesti lähimpänä sijaitseviin.
- Kalastajankatua ei tule avata Vöyrinkaupungin suuntaan. Siinä epätodennäköisessä tapauksessa, että ehdotus Kalastajankadun avaamisesta toteutuu, se tulee toteuttaa niin, että Kalastajankatu säilyttää luonteensa, eikä käytännössä muutu läpikulkureitiksi. Asunto-osuuskunnan suurin huoli koskee Kalastajankadun avaamista. Kalastajankadulla on nykyään vähän liikennettä, mikä on tärkeä lähtökohta sekä 1) asukkaille, jotka asuvat katutasokerroksissa sijaitsevilla puutaloasunnoissa että 2) asukkaiden turvallisuudelle. Asunto-osuuskunnan näkemyksen mukaan pohjoisesta saapuva ohikulkuliikenne tulee edelleen ohjata Vöyrinkaupungin ruutukaavakatuverkon ympäri. Mitä tulee meluntorjuntaan, uudisrakentamisen yhteydessä on teknisesti paremmat mahdollisuudet toteuttaa äänieristystä ja torjua liikennemelua kuin Kalastajankadun varren puurakennuksissa. Asunto-osuuskunnan muistuttaa, että sen lisäksi, että asemakaavalla tulee luoda elinympäristöä, joka täyttää lain vaatimuksen viihtyisyydestä ja turvallisuudesta, muutos ei myöskään saa heikentää elinympäristön turvallisuutta ja viihtyisyyttä. Jos pienemmän ryhmän elinympäristöä väistämättä heikenee siksi, että tietty toiminto on ehdottomasti sijoitettava tiettyyn paikkaan, ratkaisun on oltava sellainen, joka heikentää elinympäristöä mahdollisimman vähän.
- Alueen pääasiallinen kevyen liikenteen reitti Palosaarelda Paperisillan kautta, joka risteää Kalastajakadun kanssa Pitkälahdenkadun-Kalastajankadun risteyksessä, on kovalla käytöllä, erityisesti ruuhka-aikoina ennen ja jälkeen virka-ajan ja koulupäivien. Kouluaikoina kevyen liikenteen väylää käyttävät koululuokat, jotka siirtyvät Onkilahden virkistysalueelle ja takaisin. Rudolf Steiner-koulu, jossa on vuosikurssit 1-9 ja 0-2-vuotiaiden lasten päiväkoti, sijaitsee osoitteessa Kalastajankatu 14. Myös nämä asiat tulee ottaa huomioon, kun tutkitaan ehdotetun Kalastajankadun avaamisen vaikutuksia liikenteeseen ja elinympäristöön.
- Konepaja-alueen tulee olla toiminnallisesti ja visuaalisesti täysin avoin. Myös Järvikattua lähinnä oleva pohjoinen korttelialue, joka rajautuu Onkilahden virkistysalueeseen, tulee suunnitella viihtyisäksi ja vehreäksi. Jos asemakaavan muutoksen tavoite on, että kaupunki on lähellä luontoa ja luonto lähellä kaupunkia, ja saada yhteyksiä rakennetun kaupunkiympäristön ja luonnon välille, myös pohjoinen kortteli tulee suunnitella viihtyisäksi niin, että visuaalinen ja toiminnallinen avoimuus läpäisee myös tämän korttelin Onkilahden virkistysalueelle asti. Ympäröivissä kaupunginosissa keskustassa ja Vöyrinkaupungilla kortteleiden keskellä olevat palokujat edistävät visuaalista ja toiminnallista avoimuutta.

1.5.4.4 *Yksityishenkilö A*

Mielipiteessä ehdotetaan kaupungin esineille ja taidekokoelmille kokoelmakeskusta, jossa on asianmukaiset säilytys- ja huoltotilat. Keskus voidaan sijoittaa olemassa olevaan rakennukseen tai uudisrakennukseen.

Alue on sijainniltaan mitä parhain kaikenlaisille kulttuuripalveluille. Tällaista tilaisuutta ei kannata jättää käyttämättä!

1.5.4.5 *Yksityishenkilö B*

Mielipiteessä ehdotetaan Veturitallin muuttamista koko Vaasan kulttuurikeskukseksi, joka voisi toimia kohtaamis-, koulutus- ja seminaaripaikkana sekä lounasravintolana. Mielipiteessä todetaan, että Veturitallin vieressä on hyvät parkkipaikat.

Koko alueen voisi muuttaa kansainväliseksi paikaksi yliopiston ja muiden oppilaitosten opiskelijoille. Tehdashalleja voisi käyttää tähän tarkoitukseen.

1.5.4.6 *Yksityishenkilö C*

Mielipiteessä todetaan, että on loistava tilaisuus kehittää koko kortteli kerralla. Vaasassa kaittattaisiin:

- Riittävän iso tila massatapahtumille
- Erilaisia museoita / näyttelyitä
- Vaasan maakunta-arkistolle uusi paikka
- Musiikkitalo johonkin halliin
- Kaupungin museon varastot yhteen paikkaan ja tavarat esille nähtäväksi
- Vaasan oopperan pukuvarasto ja näyttelytila
- Pääpostin toiminnot alueelle
- Sokos-tavaratalo
- Kauppakeskus (liiketilat max 50 neliötä)
- Tapahtumatori radan varteen kirjaston kohdalle
- Ei missään nimessä vuokra-asuntoja

Purkuun ainoastaan Pitkädun päässä oleva vanha tehdashalli ja toimisto- / ruokalarakennus. Niiden paikalle tornitaloja.

1.5.4.7 *Yksityishenkilö D*

Mielipiteessä ehdotetaan, että alueelle rakennettaisiin:

- 15-25 m² kokoisia yksiöitä
- 32-40 m² kokoisia yksiöitä asumisoikeusasuntoina, joita on Vaasassa hyvin vähän
- Senioreiden asumisoikeusasumista, jota Vaasassa ei ole lainkaan

1.5.4.8 *Yksityishenkilö E*

Mielipiteessä toivotaan ekologista rakentamista (esimerkiksi aurinkopaneeleja, maalämpöä, ekovessoja) ja pienimuotoista asumista ja palveluita paikallaolevia rakennuksia hyväksi käyttäen. Poikkeuksena, että kaupunginorkesterille voisi rakentaa konserttisalin.

1.5.4.9 *Yksityishenkilö F*

Asumista alueen pohjoisosaan, Kalastajankadun varteen mäen alle, Pitkädun varrelle ja radan varteen alueen keskelle. Palveluita painottuen enemmän eteläpään.

Pitkäkadun varren Wärtsilän kokoonpanohalli pois (ruma)

Palokatu: Ainakin alueen pohjoisosaan palokatu välille Järvikatu – Kalastajankatu.

Talojen ulkoasu: Vanhahtavia muotoja rakennuksissa, vaaleampia sävyjä, ei punatiiltä

Parvekkeet: tuulisuuden vuoksi saranoidut ikkunat parvekkeisiin (kaavamääräys)

Autot: Maanalaista pysäköintiä, jonka yhteydessä autojen pesupaikka (kaavamääräys)

Akkujen lataus. Sähköpyöriä varten paloturvallinen akkujen lataushuone (kaavamääräys=

Nimiehdotuksia:

Alueen nimet: Kalastajanranta, Onkiranta, Vöyrinranta, Konepajanranta, Veturipiha

Isolle alueelle voisi antaa kaksikin nimeä. Eteläpää: Veturipiha. Pohjoispää: Kalastajaranta.

Koko alue: Vöyrinranta

Kadunnimet: Kalastajankatu voisi jatkua Kirkkopuistikon alkuun saakka (ei Järvikatu)

1.5.4.10 *Yksityishenkilö G*

Mielipiteessä yhdytään kaikilta osin asunto-osuuskunta Framtidenin antamaan lausuntoon, erityisesti asunto-osuuskunnan suurimpaan huoleen, eli Kalastajankadun avaamiseen. Mielipiteessä todetaan, että Kalastajankatu on 1960-70-luvulla suljettu siitä syystä, että asukkaiden mielestä raskas liikenne ei sopinut herkälle puutaloalueelle.

Mielipiteessä ehdotetaan Vöyrinkaupungin liikenteen rajoittamista ja vain tonteille suuntautuvan liikenteen sallimista samaan tapaan kuin Kapsäkissä. Kyseisiä toimenpiteitä on jo luovutettu asukkaille jo silloin, kun Vöyrinkaupungin alueen nykyistä asemakaavaa on laadittu.

Konepaja-alueen liikenne voidaan mielipiteen mukaan ohjata kulkemaan Kirkkopuistikon suunnasta, siinäkin huomioiden riittävät pyöräliikenteen reitit. Pitkällä tähtäimellä myös Pitkänkadun raskasta liikennettä tulisi rajoittaa. Vöyrinkaupungin pohjoisosan raskas liikenne (Tiklas-kiinteistö) tulisi ohjata suurien teiden, yhdystien ja Sepänkyläntien suuntaan, ei pienentalovaltaisen asuinalueen suuntaan.

Alue yhdessä Onkilahden puiston runsaiden virkistysmahdollisuuksien kanssa antaa jo nyt valtavat mahdollisuudet moderniin kaupunkirakentamiseen, jossa ensisijaista on kevyt liikenne, joustavuus ja kestävä kehityksen mahdollisuus. On mahdollista jatkaa puutarhamaisen ja puistomaisen kaupunginosan suunnittelua, joka kulkee Tiklas-puistosta Onkilahden rantaan ja liittyy luontevasti meren rannan puistomaiseen alueeseen.

1.5.4.11 *Yksityishenkilö H*

Mielipiteessä ehdotetaan Onkilahden rannalle esteetöntä kalastuspaikkaa.

1.5.5 Kaavoituksen yhteinen vastine kaikkiin saapuneisiin mielipiteisiin

ALUEELLE SIJOITTUVAT TOIMINNOT

Myös kaavoituksen tavoitteena on, että alue kehittyisi mahdollisimman monipuoliseksi alueeksi. Mielipiteissä tuotujen toimintojen lisäksi kaavoitus toivoo alueelle erityisesti Vaasan elinvoimaa kasvattavia työpaikkatoimintoja, kuten start up- yrityskylää. Wärtsilä on omalta osaltaan aktiivisesti toiminut sen eteen, että alueen vanhaan rakennuskantaan sijoittuisi Vaasan vetovoimaa kasvattavaa toimintaa. Kaavaluonnoksessa on merkitty säilytettäväksi uudemmista tehdashalleista uusin, Pitkädun puoleinen kokoonpanohalli. Halliin on mahdollista toteuttaa erilaisia tiloja kahteen kerrokseen ja asemakaavassa sen rakennusoikeudeksi on laskettu noin 11500 k-m². Yhteensä alueella säilyvissä rakennuksissa on rakennusoikeutta noin 25000 k-m². Näissä tiloissa on potentiaalia mielipiteissä toivotuille toimintoille. Wärtsilän tavoitteena oli alun perin myös kokoonpanohallin purkaminen, joten yritys on maan ja rakennusten omistajana jo tehnyt kompromisseja suhteessa omiin tavoitteisiinsa.

Vaasan kaupungin ja Wärtsilän solmimassa aiesopimuksessa Wärtsilä on esittänyt omana tavoitteenaan Wärtsilän omistuksessa oleville alueille uutta rakennusoikeutta 110 000–130 000 k-m², josta valtaosa asumista. Luonnosvaiheen kaikkiin kolmeen vaihtoehtoon rakennusoikeutta on osoitettu vähemmän.

UUDISRAKENTAMISEN MITTAKAAVA JA TAPA

Uudisrakentamisella tavoitellaan mielenkiintoista ja vaihtelevaa kaupunkitilaa. Kortteleiden väliin muodostuu aukioden sarja, joka on pääsääntöisesti tarkoitettu kävelylle ja pyöräilylle. Asemakaavan toteutuessa alueelle syntyy Vaasan kaupunkirakenteelle uudenlaista pienimitakaavaista ja vaihtelevaa kaupunkitilaa. Koska alue sijaitsee kevyen liikenteen solmukohtassa ja muodostaa nykyisin estevaikutusta eri kaupunginosien välille, suunnitelmalla halutaan luoda mahdollisimman paljon uusia kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä keskustan, Palosaaren, Vöyrinkaupungin välille, sekä keskustasta Onkilahden puistoon. Tavoitteena on myös tuoda nykyisin täysin rakennetulle alueelle lisää kasvillisuutta.

Kaavaluonnoksissa esitetään alueelle merkittävä määrä uudisrakentamista, josta valtaosa on asuinkerrostalorakentamista. Rakentamista ohjataan muun muassa seuraavilla asemakaavamääräyksillä: *”Rakennuksissa tulee olla harjakatto tai sen muunnelma. Alle 4-kerroksiset rakennukset voidaan toteuttaa tasakattoisina, mikäli kattopinta toteutetaan istutettavana viherkattona tai kattopuutarhana. Rakennuksen pääasiallisena julkisivumateriaalina voidaan käyttää tiiltä, rappauspintaa tai puuta. Korttelin rakennusten tulee yhdessä muodostaa arkkitehtuuriltaan monimuotoinen kokonaisuus. Tavoitteena on vaihteleva kaupunkisiluetti ja monimuotoinen kattomaisema”*.

Pääsääntöisesti alueen korkeusmittakaava noudattaa Vaasan keskustan mittakaavaa. Pienimittakaavaisin rakennuskanta sijoittuu Pitkädun läheisyyteen, mutta Pitkädun varrelle on kuitenkin osoitettu 4-kerroksisia kerrostaloja, Pitkädun ja Järvikadun risteykseen 5-kerroksinen. Alueen eteläisempään osaan osoitetaan myös kolme 14-19 -kerroksista tornirakennusta. Rakentamisen tuulisuus- ja varjovaikutuksia on tutkittu mallintamalla. Mallinnusten tuloksia ja rakentamisen kaupunkikuvallisia vaikutuksia on kuvattu asemakaavaselostuksessa ja sen havainnemateriaalissa.

LIIKENNE

Asemakaavatyön aikana on laadittu liikenteen melu- ja tärinäselvitys sekä liikenneselvitys, jossa on selvitetty asemakaavaluonnoksen vaikutuksia alueen liikennemääriin. Selvitysten johtopäätöksiä on kuvattu asemakaavaselistuksessa. Selvitykset ovat kokonaisuudessaan asemakaavan liitteinä ja luettavissa asemakaavahankkeen internet-sivuilla.

Vöyrinkaupungin asukkaat ovat mielipiteissään esittäneet huolensa Kalastajankadun avaamisen vaikutuksista asuinalueen viihtyisyyteen ja turvallisuuteen. Kaavoitus haluaa korostaa, että uusilla tai uudelleen avattavilla liikenneyhteyksillä halutaan ensisijaisesti kehittää kävely- ja pyöräliikenteen reittiverkostoa.

Liikenneselvityksen yksi tärkeimmistä tavoitteista oli selvittää asemakaavan vaikutukset liikenteen määriin ja liikenteen suuntautumiseen. Lisäksi haluttiin selvittää, mikä verkollinen ratkaisu tuottaisi mahdollisimman vähän liikennettä Vöyrinkaupungin sisäiseen katuverkkoon. Selvityksen johtopäätös on, että asemakaavan seurauksena kaavoitettavalle alueelle suuntautuva liikennemäärä kasvaa verrattuna siihen tilanteeseen, joka vallitsi vuonna 2019 ennen koronapandemiaa ja laajamittaista etätyöhön siirtymistä. Liikenneselvityksessä todetaan: *”Alueen rakentuessa kaavamuutoksen tuottama liikenteen nettolisäys on noin 2700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tuntiliikenteeksi skaalattuna koko suunnittelualueen tuottama liikennemäärän lisäys tarkoittaa maksimitilanteessa (iltahuipputunnilla) noin 10% osuutta koko vuorokauden keskimääräisestä liikennetuotoksesta – 270 ajoneuvoa tunnissa. Liikennemäärä pitää sisällään sekä alueelle saapuvan että sieltä lähtevän liikenteen. Asemakaavan tuottama liikenne hajaantuu suunnittelualueelta eri ilmansuuntiin, mistä syystä nettovaikutukset alueen ympäristössä jäävät kokonaisuudessaan suhteellisen vähäisiksi. Suurimmillaan vaikutukset ovat alueen eteläosassa, johtuen alueen keskitetyn pysäköinnin sekä paljon liikennettä tuottavan päiväkodin sijoittumisesta Pitkätien puolelle.”* Selvityksen mukaan myös Järvikadun pohjoisosan liikennemäärät lisääntyvät.

Liikenneselvityksessä laadittiin liikennemallinnus kolmesta vaihtoehtoisesta verkollisesta ratkaisusta:

- Vaihtoehto 1: Kalastajankatu (välillä Pitkätien-Järvikatu) toteutetaan hidaskatuna
- Vaihtoehto 2: Järvikatu (välillä Pitkätien-Kalastajankatu) toteutetaan hidaskatuna
- Vaihtoehto 3: Sekä Järvikatu että Kalastajankatu toteutetaan hidaskatuina edellä mainituilla katuosuuksilla.

Selvityksessä todettiin, että hidaskadun paikalla on merkittäviä vaikutuksia sekä alueen sisäisen että laajemmin ympäröivien kaupunginosien kannalta. Vaihtoehto 1, jossa Kalastajankadun uusi avattava osuus toteutetaan hidaskatuna, todettiin sekä Vöyrinkaupungin että laajemmin ympäröivien kaupunginosien kannalta parhaaksi vaihtoehdoksi. Tässä vaihtoehdossa tilanne on nykytilan kaltainen. Alueen lävistävä ohikulkuliikenne kulkee Järvikadun kautta. Samoin uuden maankäytön tuottama liikenne alueelta itään kulkee Järvikatua pitkin. Uuden maankäytön myötä kasvava liikenteen jakautuu nykytilan mukaisesti katuverkolle. Kalastajankadun osalta liikenteen lisäys on maltillinen, liikennemäärä kasvaa nykytilan n. 950 ajon./vrk. → 1100 ajon./vrk. (kasvu n. 16%). Järvikadulla liikennemäärä kasvaa uuden maankäytön myötä nykyisestä n. 3900 ajon./vrk. → 4900 ajon./vrk. (kasvu n. 26%)

Vaihtoehdossa 2 (Pelkästään Järvikatu toteutetaan hidaskatuna) liikenne siirtyy Kalastajankadulle, mikä muuttaisi tilannetta merkittävästi huonompaan suuntaan Vöyrinkaupungin kannalta.

Vaihtoehdossa 3 (Sekä Järvikatu että Kalastajankatu toteutetaan hidaskatuna) liikenteen siirtymät olisivat vaikutuksiltaan laaja-alaisempia. Tässä tilanteessa alueen lävistävä ohikulkuliikenne todennäköisesti siirtyisi vaihtoehtoisille reiteille ja heikentäisi muun muassa Palosaaren asuinolosuhteita. Tästä syystä vaihtoehtoa 3 ei valittu jatkosuunnitteluun. Kaavoitettavan alueen kannalta se olisi ollut paras vaihtoehto, sillä Järvikadun liikenteen rajoittaminen ja hidastaminen antaisi vielä enemmän mahdollisuuksia luoda yhteyksiä rakennetun alueen ja Onkilahden puiston välille.

Liikenteen melu- ja tärinäselvitys laadittiin poikkeuksellisen laajalta alueelta. Selvityksessä on mukana koko Vöyrinkaupunki Pitkäkadun ja Vöyrinkadun välisellä alueella. Selvityksen johtopäätöksissä todetaan: *Kaava-alueen itäpuolella (Vöyrinkadun ja Pitkäkadun välinen alue) melutilanne ei juuri muutu nykytilanteen ja ennustetilanteen 2040 välillä. Tilanne täyttää nykytilanteessa ja ennustetilanteessa 2040 Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 ohjearvojen vaatimukset.*

Liikenneselvityksen ja liikenteen meluselvityksen mallinuksissa ei ole tutkittu sellaisia vaihtoehtoja, joissa Vöyrinkaupungin sisäisen katuverkon (Kalastajankatu, Laivakatu, Vuorikatu, Pitkälahdenkatu) liikennettä olisi rajoitettu. Tämä johtuu siitä, että liikennemallinuksilla ei haluttu tuottaa epärealistisen positiivista kuvaa asemakaavan vaikutuksista. Tästä huolimatta liikennettä rajoittavia toimenpiteitä on mahdollista tehdä. Yksityishenkilön mielipiteessä esiin nostetut 8. ja 9. kaupunginosassa tehdyt toimenpiteet ovat hyviä esimerkkejä onnistuneista liikennejärjestelyistä vanhalla ruutukaava-alueella.

2 LUONNOSVAIHE (Valmisteluvaihe)

2.1 Asemakaavaluonnoksen nähtäville asettaminen

Valmisteluvaiheen kuuleminen (kaavaluonnos) MRL 62 §, MRA 30 §:

Kaavaluonnos ja tarkistettu Osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetettiin kaupunkiympäristölautakunnan päätöksellä (24.5.2023) nähtäville 8.-30.6.2023 väliseksi ajaksi. Asemakaavan luonnoksesta ja 17.5.2023 päivätystä Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta jätettiin 10 mielipidettä ja 12 ennakkolausuntoa.

2.2 Yleisötilaisuus

Luonnosvaiheen yleisötilaisuus järjestettiin Vaasan pääkirjaston Draama-salissa 6.6.2023 klo 17:30-20:00. Yleisötilaisuudessa oli noin 30 osallistujaa. Osallistujista moni oli yleisesti kiinnostunut alueen kehityksestä. Tavanomaista pienempi osuus oli kaava-alueen naapurustosta.

Yleisötilaisuudessa käytiin vilkasta ja monipuolista keskustelua alueen kehittämisestä. Yleisötilaisuudessa tuotiin esiin perusteltuja mielipiteitä. Kuten aina, samasta asiasta saatiin useita erilaisia mielipiteitä. Osallistujilla oli myös hyödyllistä tietoa alueen olosuhteista ja historialta.

Alla on joitakin esiin tuotuja teemoja:

Toiminta alueella

- Pidettiin hyvänä ratkaisuna sitä, että alueesta ei suunnitella puhtaasti asuinalueita, vaan käyttötarkoituksiltaan sekoitettua aluetta
- Säilytettäviin rakennuksiin kohdistuu paljon odotuksia
- Hyvä, että on huomioitu mahdollisuudet yrittäjyyteen
- Kulttuuri pitää huomioida. Musiikkitalo sopisi alueelle
- Alueelle toivotaan erilaisia tapahtumia
- Voisiko väestönsuojia hyödyntää liikuntatiloina, kuten Teeriniemellä?

Korkea rakentaminen

- Osa yleisötilaisuuden osallistujista piti hyvänä asiana, että alueelle saadaan korkeaa rakentamista. Kaivattiin myös lisää "wau"-elementtejä (arkkitehtuuriltaan poikkeuksellisen hienoja / näkyviä kohteita). Osa oli sitä mieltä, että alueelle on esitetty liian korkeita rakennuksia ja että liian korkeat rakennukset tuottavat ei-viihtyisää ympäristöä. Osa piti tornitalojen toteutumista epärealistisena Vaasan kokoisessa kaupungissa.

Korkeudeltaan tavanomainen rakentaminen / kortteli- ja katurakenne

- Monipuolista ympäristöä pidettiin hyvänä ratkaisuna
- Kortteli- ja katurakennetta koskevasta ratkaisusta saatiin hyvää palautetta
- Toisaalta todettiin, että alueesta ei muodostu keskusta-alueen osa, koska rakenne ei noudata keskustan ruutukaavaa
- Townhouse-rakentamisesta saatiin sekä positiivista että negatiivista palautetta

Liikenne ja pysäköinti

- Pyydettiin perusteluja sille, miksi Raastuvankatua ei jatketa alueelle yleiskaavan mukaisesti
- Pyöräilyn ja kävelyn olosuhteiden kehittämisestä saatiin positiivista palautetta

- Mahdollinen Vaskiluotoon rataa pitkin kulkeva henkilöliikenne pitäisi huomioida jo tässä asemakaavassa
- Vöyrinkaupungin asukailta saatiin palautetta Pitkädun liikennemääristä.
- Liiketilojen kadunvarsivaikutukset: miten liiketiloihin pääsee ja millä?
- Asuinkortteleiden sisäpihat ovat pelkkiä kansipihoja. Olisi parempi, että pysäköinti olisi erillisissä pysäköintitaloissa, jotta pihalle saisi enemmän maanvaraista pihaa.
- Pyöräpysäköinnin tärkeydestä muistutettiin – tulevaisuudessa sähköpyöriä on paljon

Ranta-alue

- Toivottiin mahdollisimman luonnonmukaista rantaa
- Jos rantaan on pakko sijoittaa rakentamista, se tulisi varata julkiselle rakentamiselle, kuten Vaasassa rantavyöhyke muutenkin
- Toivottiin kelluvaa rakentamista, jossa palveluita
- Toivottiin laitureita kanooteille tai pienille veneille

Nimistö

- Ruotsinkielinen koko alueen nimi Verkstadsstranden koetaan vaikeaksi lausua.
- Tilalle ehdotettiin nimeä "Wärtsilänranta".

Muuta

- Kenelle asuntoja suunnitellaan?
- Kaivattiin sosiaalisten vaikutusten arviointia
- Aurinkopaneelit voisi huomioida kaavamääräyksissä
- Alueen rakennettavuuteen ja aikaisempaan kaatopaikkatoimintaan liittyvistä asioista huomautettiin
- Osa yleisötilaisuuden osallistujista kertoi olevansa kiinnostuneita muuttamaan alueelle

2.3 Karttakysely

Asemakaavaluonnoksen nähtävilläolon yhteydessä toteutettiin internet-pohjainen karttakysely (Maptionnaire). Karttakyselystä saatu palaute on koottu erilliseen liitteeseen.

Luonnosvaiheen karttakyselyyn osallistui hyvin pieni määrä vastaajia. Kyselyn kautta ei saatu riittävästi dataa, joten sen perusteella ei ole voitu tehdä johtopäätöksiä yleisestä suhtautumisesta asemakaavaluonnokseen. Kaavoitus on analysoinut karttakyselyn vastauksia kaavaluonnoksesta saatuina yksittäisinä mielipiteinä.

2.4 Luonnosvaiheessa saatu palaute

2.4.1 Luonnosvaiheen lausunnot ja kaavoituksen vastineet

Alkuperäiset lausunnot on arkistoitu osaksi kaavamateriaalia. Seuraaviin kappaleisiin on koottu lausunnot lyhennettyinä, sekä kaavoituksen mahdollinen vastine lausuntoon.

2.4.1.1 *Etelä-Pohjanmaan Ely-keskus*

Liikenneympäristö

Kaavaluonnoksessa katuverkolla sijaitsevat tasoristeykset on merkitty ”ajoneuvoliittymän liikimääräinen sijainti” -merkinnällä, jota käytetään osoitettaessa liittymiä LT-alueelta. Merkin-tä on siten harhaanjohtava.

Kaavoituksen vastine: Korjataan.

Luonnonsuojeluyksikkö

Ranta-alueen viheralueyhteyttä voisi kehittää. Lisäksi purettavien rakennusten sisätilat tulee tarkistaa lepakoiden päiväpiilojen varalta.

Kaavoituksen vastine: Huomioitu. Kaavaselostuksessa on mainittu lepakoiden päiväpiilojen tarkistaminen. Kaavoitus katsoo, että päiväpiilojen tarkistamista, kuten muitakaan purkamisen, rakentamisen ja käytön yksityiskohtia, ei ole syytä ohjata kaavamääräyksellä.

Ympäristölupien valvonta

Kaava-alueesta länteen (Kirkkopuistikko 0) sijaitsee Vaasan Sähkön Palosaaren sillan voimalaitos, joka toimii huippu- ja varalaitoksena. Vaasan Sähkö on sitoutunut rajoittamaan toiminnassa olevien Witermo-kattiloiden käyttötunteja alle 500 tuntiin vuodessa/yksikkö. Laitos käy vain ajoittain ja voi olla pitkäänkin ilman toimintaa. Kattiloita käytetään kuitenkin tarpeen mukaan esimerkiksi kovilla pakkasilla. Tämä voi sinänsä vaikuttaa alueen melutilanteeseen siten, että kun kattilat käyvät vain harvoin, voi niiden toiminta aiheuttaa yllättävän melulähteen kaavoitettavalle asutusalueelle.

Kaavoituksen vastine: Vaasan Sähkön Palosaaren sillan voimalaitos huomioidaan asemakaavan vaikutusten arvioinnissa. Vaasan Sähkön ilmoituksen mukaan Witermo-kattiloista ei aiheudu meluhaittaa voimalaitoksen oman tontin ulkopuolelle. Niiden toiminta alittaa pihaluonnetta yöaikaan sallitun keskiäänitason 45 desibeliä. Laitoksen lähellä on jo nykyisin asuinrakennuksia, joista lähimmät sijaitsevat noin puolet lähempänä laitosta kuin Vöyrinkaupungin konepaja-alueelle suunnitellut lähimmät asuinrakennukset. Vaasan kaupungin kaavoituksen tai ympäristöosaston tietoon ei ole tullut, että laitos olisi aiheuttanut nykyisille naapureille meluhaittaa.

Vesihuolto

Hulevedet on selvitetty perusteellisesti. Hulevesien hallintaa on suunniteltu ansiokkaan monitavoitteisesti luomaan vehreää ja viihtyisää ympäristöä.

Mitoitusvaatimusta ei hulevesien viivytyksen osalta kaavamääräyksissä ole, vaikka hulevesiselvityksessä esitetään kortteille viivytysvaatimukseksi 1 m³/ 100 m² vettä läpäisemätöntä pintaa kohti. Mikäli alueella käytettävä viherkerroin ei sisällä hulevesien viivytyksen mitoi-

tusvaatimusta, on kaavamääräyksissä suositeltavaa käyttää hulevesiselvityksen tuottamaa mitoitusvaatimusta.

Hulevesien hallintaa tulee tarkastella myös 1/100 vuodessa toistuvalla sadetapahtumalla ja suunnitella riittävät tulvareitit tai tarvittavat haittaa aiheuttamattomat tulvimispaikat. Hulevesien viivytysrakenteita ei tule sijoittaa pohjaveden pinnan alapuolelle.

Kaavoituksen vastine: Vaasan kaupungin käyttämä viherkerroinmenetelmä ei pidä sisällään hulevesikerrointa. Hulevesiä koskevia asemakaavamääräyksiä on täsmennetty. Määräyksiin on lisätty hulevesiselvityksessä ehdotettu määräys viivytystilavuudelle.

Hulevesiverkostot mitoitetaan yleisesti 1/5a tai 1/3a tilanteelle. Luonnosvaiheen jälkeen on laadittu erillinen tulvareittitarkastelu. Tarkastelun mitoitussateena käytettiin kerran 100 vuodessa toistuvaa sadetta. Sadetapahtuma mallinnettiin tilanteessa, jossa hulevesijärjestelmän kapasiteetti on ylittynyt, eikä se vastaanota hulevesiä. Lisäselvityksen tavoitteena oli tarkentaa aikaisemman hulevesiselvityksen ja hulevesisuunnitelman tietoja ja tuottaa tarkempaa tietoa asemakaavakartalle tarvittavista aluevarauksista. Selvityksen perusteella ei ilmennyt tarvetta tarkistaa aluevarauksia. Tarkastelussa todettiin, että alustavassa liikenteen yleissuunnitelmassa esitetty korkomaailma on tulvanhallinnan osalta pääosin sopiva, jolloin tulvavedet voidaan johtaa pintoja pitkin hallitusti mereen. Tulvareitit suunnitellaan tarkemmin jatkosuunnittelussa.

Hulevesiselvityksen ja tulvareittitarkastelun laatimisen jälkeen alueen korttelirakenteeseen on tehty muutoksia. Tilannetta on harkittu yhdessä hulevesiselvityksen laatineen konsultin, Vaasan kaupungin hulevesiasiantuntijan, Vaasan kaupungin luonto- ja maisemasiantuntijoiden sekä kaavan laatijan kesken. On todettu, että hulevesiselvitystä tai tulvareittitarkastelua ei tarvitse päivittää muutosten seurauksena.

Kulttuuriympäristö ja rakennussuojelu

Mahdollisten täyttötöiden ja ruoppausten osalta tulee selvittää tarkemmin Onkilahden sedimentin kunto ja mahdollisten sotien aikaisten lentopommien sijainti sekä ruoppauksen laajuudesta riippuen Museoviraston lausunto vedenalaisen kulttuuriperinnön osalta.

Hankealueen läheisyydessä sijaitsee useampi valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö kuten Vaasan rautatieasema, Vaasan keskuspuistikot ja palokadut sekä hie-man koilliseen myös Vaasan vanha hautausmaa. Kyseiset RKY-alueet tulee huomioida suunnittelussa myös siten, ettei niiden ominaispiirteet tai arvot heikenny. Rakennusaloja on syytä tarkentaa ehdotusvaiheessa siten, että kaavassa ei ole ristiriitaisuuksia. Esimerkiksi korttelissa 17 on kaavakartassa P-1 (kokoonpanohalli) alueraja, joka menee suojellun rakennuksen (sr-3) läpi kaikissa kolmessa vaihtoehdossa.

Kaavoituksen vastine:

Myös nykyisin voimassa oleva asemakaava mahdollistaa täyttöjä kaava-alueella. Kaavoituksen näkemys on, että asemakaavatyön aikana ei tarvita lisäselvityksiä mahdollisten täyttöjen osalta lisäselvityksiä. Onkilahden sedimentin kunto ja mahdollisten sotien aikaisten lentopommien sijainti selvitetään vesilain mukaista lupaa haettaessa.

Museovirasto on asemakaavoituksen aloitusvaiheessa todennut, että arkeologinen vedenalaisinventointi ei ole tarpeen. Ks. Vuorovaikutusraportti: otsikko 1.5.2.4 Museovirasto

Kaavoitus katsoo, että asemakaavan muutoksella ei ole sellaisia vaikutuksia, jotka uhkaisivat lähellä sijaitsevien RKY-alueiden arvoa. Asemakaavaselostuksen kohdassa 5.3.8. Vaikutukset RKY-alueisiin kerrotaan asiasta lisää.

Rakennusaloissa olevat ristiriitaisuudet on tarkastettu ja tarvittaessa täsmennetty.

Asemakaavaluonnokset

Asemakaavaluonnokset eroavat toisistaan muun muassa pysäköinnin suhteen. Ely-keskus katsoo, että vaihtoehto 2 on LP-alueen sijoittelun kannalta maisemallisesti parempi vaihtoehto. LP-alueen sijoittaminen maisemallisesti arvokkaalle alueelle Järvikadun varteen ei ole ELY-keskuksen mielestä hyvä ratkaisu. LP-alue tulisi mieluummin sijoittaa maisemallisesti alisteisemmalle paikalle. ELY-keskus kehottaa pohtimaan, olisiko LP-alueen luonteva paikka esimerkiksi sähkölinjan alla. Kaavassa on syytä ohjata LP-alueen toteutusta esimerkiksi istutusten osalta.

Kaavassa vaihtoehdossa alueen keskivaiheilla veturitallin länsipuolella on kaksi keskustatoimintojen korttelialuetta (C-korttelit), joihin sijoittuu korkeaa rakentamista. Näiden korttelien osalta vaihtoehdot ovat identtisiä. ELY-keskus katsoo, että korkean rakentamisen sijoittelun osalta olisi ollut hyvä esittää erilaisia vaihtoehtoja. ELY-keskus kehottaa pohtimaan, tulisiko korttelin 19 kadunvarsirakennukset sopeuttaa korkeudeltaan ja materiaaleiltaan paremmin Vöyrinkaupungin puutaloalueeseen sopiviksi. Kaikki vaihtoehdot eroavat voimassa olevasta yleiskaavasta ja asemakaavasta siinä, että esitettyissä vaihtoehdossa Raastuvankatu ei jatku Järvikadulle asti. Vaihtoehdossa 1 ja 2 Raastuvankatu jatkuu visuaalisesti rantaan asti, mutta vaihtoehdossa 3 Raastuvankadun visuaalinen yhteys katkeaa. ELY-keskus kehottaa pohtimaan yleiskaavan mukaista liikenne- ja viikkoliikennetarkistusta, joka jakaisi liikenteen tasaisemmin katuverkolle ja täten pienentäisi myös Pitkänkadun itäpuolisten korttelien meluhaittoja, joita ei voida lieventää kaavan rakentamismääräyksillä.

Kaavoituksen vastine:

Järvikadun varrelle merkitty LP-alue: Luonnosvaiheen jälkeen kyseinen pysäköintialue on poistettu kokonaan suunnitelmasta.

Pitkänkadun varren rakentaminen: Vaasan keskusta-alueelle ja Vöyrinkaupungille on luonteenomaista mittakaavojen ja tyylien vaihtelu. Asemakaavan mahdollistama uudisrakentaminen voidaan sovittaa ympäristöönsä, vaikka rakennusten korkeudet eivät seuraakaan viikkoliikenteen alueen korkeuksia. Pitkänkadun varren rakennusten kerroslukumääriä on luonnosvaiheen jälkeen muutettu niin, että missään Pitkänkadun rajautuvista rakennuksista ei ole enempää kuin neljä kerrosta. Asemakaavan laatumääräyksiä on tarkasteltu uudelleen. Kuitenkin luonnosvaiheen jälkeen kaavaratkaisua on myös muutettu niin, että suunnitelmaan on lisätty yksi pysäköintitalo, jota ei ollut vielä luonnosvaiheessa. Ratkaisu liittyy kaupunkiluontoon ja hulevesien käsittelyyn. Luonnosvaiheessa Järvikadun, Pitkänkadun, ja Porttikadun rajaamien korttelien sisäpihat muodostuivat pelkästään kansipihoista, joiden alla oli pysäköintiä jopa kahdessa kerroksessa. Sijoittamalla suuri osa korttelien pysäköinnistä erilliseen pysäköintitaloon mahdollistettiin korttelipihoille maanvaraiseksi jätettävä alueet. Näille alueille on mahdollista istuttaa suurikokoisia puita, joita ei tarvitse kaataa siinäkään vaiheessa, kun korttelin kansipiha joudutaan korjaamaan. Ratkaisu mahdollistaa monimuotoista kasvillisuutta ja hiilen sidontaa alueella sekä helpottaa hulevesien hallintaa. Pysäköintilaitoksen soveltamisesta ympäristöönsä määrätään asemakaavamääräyksillä.

Luonnosvaiheen jälkeen on laadittu laajempi liikenneselvitys. Selvityksessä mallinnettiin erilaisia liikenteellisiä ratkaisuja. Vaihtoehtoisten ratkaisujen väliset erot olivat niin pieniä, että lopullinen liikenteellinen ratkaisu voitiin tehdä maankäyttöön liittyvien tavoitteiden perusteella. Selvityksessä suositellaan, että Vaasan kaupunki ”ottaa kaava-alueita laajemmista liikenneverkko-suunnitelmissa (esim. keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma) kantaa tavoitteelliseen verkkohierarkiaan, koska nykyinen verkko on etenkin autoliikenteen kannalta keskustassa ja sen tuntumassa osin jäsentymätön”. Kaava-alueen osalta tämä tarkoittaa sitä, että kaavoitettavan alueen kautta ei tulisi ohjata sellaista ohikulkuliikennettä, joka ei liity kaavoitettavaan alueeseen tai sen lähiympäristöön.

Alueen liikenteellistä ratkaisua tarkasteltiin kokonaisvaltaisesti uudelleen. Tarkastelun lopputuloksena pyöräilyn ja kävelyn roolia alueella kasvatettiin entisestään ja autoliikenteen roolia vähennettiin. Ranta-alueelle tavoitellaan täysin autotonta ympäristöä. Tällä tavoitellaan sujuvampaa ja turvallisempaa kävely- ja pyöräily-ympäristöä. Ranta-alueen virkistysarvo ja koko alueen vetovoima kasvaa.

Raastuvankadun ylitys: Ehdotusvaiheen liikenneselvityksessä tutkittiin myös vaihtoehto VE3, jossa Raastuvankadun kohdalta avataan uusi autoliikenteen yhteys radan yli yleiskaavan mukaisesti. Tutkituista vaihtoehdoista VE3 oli ainoa, jossa Pitkätkadun eteläosan kuormitus laskisi tuntuvasti parantaen Pitkätkadun ja Ratakadun liittymän toimivuutta. Tämä vaihtoehto kuitenkin lisää liikennettä eniten näillä kaduilla tai kadun osuuksilla: Pitkätkadun pohjoisosa, Vöyrinkatu (Laivakadun ja Vuorikadun välinen osuus) ja Onkilahdenkatu. Näistä etenkin kaksi jälkimmäistä on arvioitu herkiksi kohteiksi, joihin kohdistuva autoliikenteen kasvu on erityisen haitallista. Todettiin, että yhteys muodostaisi houkuttelevan reitin pohjoisista kaupunginosista Palosaaren kautta keskustaan. Tämä lisäisi ei-toivottua ohikulkuliikennettä suunniteltavan alueen lisäksi myös Palosaarella.

Alueidenkäyttö

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa sekä kaavaselistusta tulee täydentää valmisteltavana olevan Pohjanmaan maakuntakaava 2050 osalta ja tarvittaessa huomioida siinä esitetyt maankäytölliset tavoitteet. Kaavassa voi olla tarkoituksenmukaista ohjata mahdollisten aurinkopaneelien sijoitusta rakennuksissa.

Kaavoituksen vastine: Huomioitu.

ELY-keskus varaa itsellään lausuntomahdollisuuden kaavan valmisteluvaiheisiin. Lausuntoa varten ELY-keskukseen tulee toimittaa asemakaavahankkeen etenemistä koskevat asiakirjat mukaan lukien hankkeen yhteydessä tehtävät selvitykset. Vanhoja selvityksiä voi käyttää soveltuvin osin. ELY-keskuksella ei ole muilta osin hankkeesta tässä vaiheessa huomautettavaa.

2.4.1.2 Pohjanmaan liitto

Asemakaava kuuluu Pohjanmaan maakuntakaavaan 2040, joka tuli voimaan 11.9.2020. Alueella on voimassa Vaasan keskustan osayleiskaava 2040, jossa alue on määritelty selvitysalueeksi. Koska alueen tulevaa käyttötarkoitusta ei ole määritelty osayleiskaavassa, tulee Pohjanmaan maakuntakaavan tavoitteet huomioida.

Alueeseen sisältyy osa kaupunginrannan virkistysalueesta, jolla on virkistysalueena alueellista merkitystä. Asemakaavaselistuksessa tulisi kuvata keskustatoimintojen alueen käyttötarkoituksimerkinnän (C) lisäksi myös maakuntakaavaan merkittyä virkistysaluemerkintää (V).

Jatkoprosessissa olisi hyvä kuvata sitä, millä tavalla valittu kaavaratkaisu toteuttaa maakuntakaavaa.

Vaihtoehtoisista kaavaratkaisuista Pohjanmaan liiton mielestä vaihtoehto 2 on parhaiten linjassa maakuntakaavan virkistysaluemerkinnän kanssa, joka koskee sekä maa- että vesialuetta. Virkistysalueen rakentamismääräyksen mukaan alueelle on sallittua rakentaa rakennuksia, jotka mahdollistavat virkistys- ja luontomatkailupalveluiden toteuttamisen. Saavutettavuuden näkökulmasta olisi myös tärkeää ottaa huomioon virkistysalueella vierailevien pysäköintitarve. Kaavakartalla ei tuoda esiin sitä, keitä Järvikadun ja Ratakadun LP-alueet palvelevat.

Pohjanmaan liitolla ei ole muuta huomautettavaa asemakaavaluonnoksista.

Kaavoituksen vastine: Asemakaavaselostusta on täydennetty voimassa olevan ja valmisteilla olevan maakuntakaavan osalta.

Ehdotusvaiheeseen ei valittu mitään nähtävillä olleista luonnosvaihtoehdoista. Suunnittelussa on alusta asti ollut tavoitteena kestävien liikkumismuotojen kehittäminen, mutta luonnosvaiheen jälkeen niiden rooli suunnittelussa korostui vielä lisää. Ehdotusvaiheen suunnitelmasa on tavoitteena jalankulun, pyöräilyn ja virkistyskäytön kannalta mahdollisimman toimiva, turvallinen ja viihtyisä ranta.

Ranta-alueen osalta tärkein muutos oli autoliikenteen poistaminen ns. Järvikadun mutkan kohdalla. Poistetun katualueen kohdalle sijoitettiin asuinkerrostalojen korttelialuetta. Järvikadun mutkan päälle sijoitetun korttelialueen ja puistoalueen välinen raja on lähes täsmälleen samalla kohdalla kuin puistoalueen raja luonnosvaiheessa VE2, joka Pohjanmaan liiton näkemyksen mukaan vastaa parhaiten maakuntakaavan virkistysaluemerkintää.

Muutosten yhteydessä suunnitelmasta poistettiin kokonaan Onkilahden eteläpuolelle Järvikadun laitaa suunniteltu yleinen pysäköintialue. Muutos on linjassa kestävä liikkuksen tavoitteiden kanssa. Myös Ely-keskus totesi luonnosvaiheen lausunnossaan, että pysäköintialueen sijoittaminen maisemallisesti arvokkaalle paikalle Järvikadun varteen ei ole hyvä ratkaisu. Onkilahden puisto ei kuitenkaan jää ilman pysäköintialueita. Järvikadun pohjoispuolella oleva pysäköintikenttä säilytetään nykyisellään. Myös toisella puolella lahtea, Onkilahdenkadun varrella, sijaitseva pysäköintialue säilyy. Sitä on nykyisen asemakaavan turvin mahdollista myös laajentaa. Liikuntaesteisille varattuja pysäköintipaikkoja voidaan tarvittaessa varata katujen varsille ja alueen yleisille pysäköintialueille.

2.4.1.3 Pohjanmaan pelastuslaitos

Luonnoksen yleismääräysten mukaan asemakaava-alueella tulee olemaan sisäpihoja, joilla on kasvillisuutta, mahdollisia ”viherkattoja” sekä julkisivuja, joilla on köynnöskasveja. Pelastuslaitos muistuttaa, että tulipalojen leviämistä tulee hidastaa ja että asemakaavan jatko-työstössä on syytä huomioida palon leviämisen riski. Pelastuslaitoksen tietojen mukaan on olemassa tutkimuksia ja teknisiä ratkaisuja siihen, miten käsitellään niin kutsuttujen ”viherkattojen” ja ”viherjulkisivujen” palonleviämisen riskiä. Pelastuslaitos ehdottaa, että yleismääräyksiin lisätään määräys siitä, että palonleviämisen riski tulee ottaa huomioon.

Pelastuslaitos on osallistunut asemakaavatyöhön aikaisessa vaiheessa. Muun muassa uloskäynti- ja varauloskäyntijärjestelyt on käyty läpi kaavoitusosaston kanssa. Pelastuslaitos muistuttaa, että rakennukset tulee suunnitella palo- ja pelastustieturvallisiksi.

Uusi katuosuus joka on nimetty ”Porttikaduksi”, on suunniteltu hidaskaduksi, jossa rakentein, pintamateriaalein ja kasvillisuudella tavoitellaan hitaampia ajonopeuksia. Pelastuslaitos toivoo, että tieosuus suunnitellaan niin, että pelastuslaitoksen raskaat ajoneuvot ja ensihoitoyksiköt pääsevät kulkemaan sillä helposti. Kun katuyhteys avataan yleiselle liikenteelle, pelastuslaitoksen toimintavalmiusaika Palosaaren suuntaan tulee lyhenemään. Pelastuslaitoksella on nykyään ongelmia saavuttaa tietyt Palosaaren pisteet vaaditussa ajassa. Tämä on tuotu esiin asemakaavatyön valmistelussa. Pelastuslaitos osallistuu mielellään katuyhteyden suunnitteluun.

Kaavoituksen vastine: Huomioitu. Yleismääräyksiin ei kuitenkaan ole huomioitu viherkattoja ja julkisivujen köynnösistutuksia koskevaa määräystä. Kaavoitus katsoo, että kyseisten elementtien paloturvallisuus varmistetaan rakennuslupavaiheessa.

2.4.1.4 **Museovirasto**

Museovirasto ilmoittaa, että lausunnon antajana asiassa toimii Pohjanmaan museo.

2.4.1.5 **Pohjanmaan museo**

Museo on aikaisemmin esittänyt, että nykyisen teollisuusalueen matalahko, horisontaalinen profiili tulee säilyttää myös tulevaisuudessa. Teollisuusalueen yksittäiset savupiiput ja muut tekniset laitteet rikkovat mielenkiintoisella tavalla horisontaalisen profiilin, mutta eivät ole missään nimessä verrattavissa 14-19 kerroksisiin tornitaloihin! Korkeat tornit C-korttelialueella luovat suhteessa asemakaavassa suojeltuihin veturitalliin ja 1-tehtaaseen jyrkän kontrastin. Korkeat tornit varjostavat sekä suojeltuja rakennuksia että ajoittain Vöyrinkaupungin arvokasta puutalokaupungin osaa.

Korkean rakentamisen selvityksessä on tunnistettu kaupunkikuvallisesti herkimät paikat, joille ei tulisi sijoittaa korkeaa rakentamista. Niitä ovat avoimen kaupunkitilan reuna-alueet (torit ja rantavyöhyke) sekä RKY-alueet. Museo katsoo, että Vöyrinkaupungin konepaja-alueen keskeisin kortteli ei ole sopiva paikka korkealle rakentamiselle.

AK-korttelit antavat sulkeutuneen ja jokseenkin ahtaan vaikutelman, istutettavat sisäpihat toivottavasti pehmentävät tätä vaikutelmaa. Pitkädun varteen Vöyrinkaupunkiin päin on suositeltu matalaa rakentamista, kuitenkin korttelissa 19 kadun varteen on sijoitettu myös 4-5 kerroksisia rakennuksia. Rakennusten korkeudet ei ainakaan saisi ylittää 1-tehtaan korkeutta.

Alueen vanhimmille ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaimmille rakennuksille on kaavaluonnoksessa osoitettu asianmukaiset ja sovitut suojelumerkinnot ja suojelumääräykset. Museo myös toivoo, että osalle alueen uudemmille arkkitehtonisesti korkeatasoisille teollisuusrakennuksille voidaan osoittaa uusi käyttötarkoitus ja säilyttää ne osana uutta kaupunginosaa.

Korttelissa 17 kokoonpanohallin ja takomon rakennusalat antavat ristiriitaisen ja vaikeasti tulkittavan vaikutelman.

Museon näkökulmasta kaikki kolme luonnosvaihtoehtoa ovat varsin samankaltaiset. Vaihtoehto VE3 mahdollistaa huomattavasti suuremman pysäköintitilan rakentamista P-1 Kokoonpanohallin yhteyteen. Kaavaselostuksesta ei käy ilmi, miten tämä toteutettaisiin käytännössä. Onko tarkoitus ottaa osa Kokoonpanohallista pysäköintikäyttöön? Vaasan keskustassa on huutava pula järkevästä ja tarpeeksi suurista sisäliikuntatiloista, minkä takia Kokoonpanohalli tulisi varata tällaisiin tarkoituksiin.

Mikäli alueelle suunnitellaan täyttöä tai ruoppausta, tulee Museovirastolta pyytää lausuntoa koskien vedenalaista kulttuuriperintöä.

Kaavoituksen vastine:

Pohjanmaan museon lausunnossa todetaan: ”Teollisuusalueen yksittäiset savupiiput ja muut tekniset laitteet rikkovat mielenkiintoisella tavalla horisontaalisen profiilin, mutta eivät ole missään nimessä verrattavissa 14-19 -kerroksisiin tornitaloihin!”

Kaavaselostuksen perustelut eivät ole liittyneet yksittäisiin elementteihin, vaan laajempaan teolliseen kokonaisuuteen, esimerkiksi näin: ”Maisemallisesti ja historiallisesti alue liittyy selkeästi radan varren ja merenrantojen teolliseen maisemakokonaisuuteen, jolla on jo valmiiksi maamerkkejä. Mereltä päin katsottuna alue kestää hyvin korkeaa rakentamista ja vaikutukset siluettiin ovat vähäisiä”.

Kaavaselostusta on täydennetty seuraavien otsikoiden osalta:

- *Vaasan korkean rakentamisen selvitys*
- *Vaikutukset rakennettuun ympäristöön*
- *Vaikutukset RKY-alueisiin*

Asemakaavoitusvaiheessa halutaan mahdollistaa säilyvien teollisuusrakennusten käyttö mahdollisimman joustavasti eri käyttötarkoituksiin (poislukien asuminen). Niitä voidaan käyttää muun muassa liikuntatiloina.

Museo on todennut lausunnoissaan, että alueen uudempi rakennuskanta tulisi huomioida suunnittelussa paremmin. Kaavoituksen näkemyksen mukaan asemakaava täyttää Maankäyttö- ja rakennuslain pykälässä 54 säädetyt asemakaavan sisältövaatimukset, myös vaatimuksen rakennetun ympäristön vaalimisesta. Asemakaavalla suojellaan ne viisi alueella sijaitsevaa rakennusta, joille on kulttuuriympäristöselvityksessä suositeltu suojelumerkintää. Kulttuuriympäristöselvityksessä todetaan: ”Inventoinnin perusteella ei suositella suojelumääräyksiä tehdasrakennusten uudemmille osille, vaikka osalla niistä onkin sekä rakennushistoriallisia / arkkitehtonisia että kaupunkikuvallisia arvoja. Rakennuksissa on paikoin pilaantuneita rakennusosia, jotka rajoittavat myöhempää käyttöä.”

Lisäksi tavoitellaan yhden sellaisen suurikokoisen tehdashallin säilymistä, jolla ei ole suojeluarvoja. 45 % Wärtsilän omistamasta maa-alueesta on asemakaavaehdotuksessa varattu suojeltaville ja säilytettävälle rakennuksille sekä Veturitallinalueelle ja Veturitallinpuistolle. Kaavoituksen näkemyksen mukaan olisi kohtuutonta vaatia nykyisten rakennusten säilyttämistä enää tätä laajemmin. Wärtsilän ja Vaasan kaupungin yhteisenä tavoitteena kaavamuutokselle on alueen muuttuminen teollisuusalueesta tiiviiksi ja kaupunkimaiseksi alueeksi, jolle sijoittuu myös asumista. Wärtsilä on maanomistajana esittänyt tavoitteekseen, että Wärtsilän omistamalle maa-alueelle kaavoitetaan 110 000–130 000 k-m² uutta rakennusoikeutta asumiselle. Tavoitetta ei saavuteta tällä asemakaavalla, rakennusoikeuden määrä jää huomattavasti vähäisemmäksi. Kaavoitettavat korttelialueet on Pohjanmaan maakuntakaavassa määritelty keskustatoimintojen alueeksi (c), jota koskevassa kaavamääräyksessä todetaan: Tiivistyvän ja muuttuvan maankäytön alueilla tulee tavoitella korkeaa tehokkuutta ottaen huomioon paikan luonne, kaupunkikuva sekä kulttuuriympäristö ja luontoarvot.

Museovirasto on asemakaavoituksen aloitusvaiheessa todennut, että arkeologinen vedenalaisinventointi ei ole tarpeen. Ks. Vuorovaikutusraportti: otsikko 1.5.2.4 Museovirasto.

2.4.1.6 Väylävirasto

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

Väylävirasto ottaa kantaa melu- ja värinäselvitykseen ja sen sisältöön kaavaehdotusvaiheessa, kun selvitys on valmistunut.

Asemakaavaluonnoksessa on osoitettu kolme rautatiealueen (LR) kanssa risteävää tasoristeyttä, joista kaksi (Kirkkopuistikko ja Pitkäkatu) ovat olemassa olevia tasoristeyksiä jotka pysyvät muuttumattomina. Raastuvankadun tasoristeyksen paikka on uusi verrattuna alueen aiemman asemakaavan mukaiseen linjaukseen ja sillä korvataan aiempi kaavan mukainen toteutumaton tasoristeyksen sijainti. Väylävirasto pitää hyvänä Raastuvankadun tasoristeyksen linjauksen muuttamista siten, että ylitys tapahtuu kohtisuorassa linjassa rataa nähden.

Uuden tasoristeyksen osalta tulee hakea ratalain mukainen tasoristeyslupa Väylävirastolta. Tasoristeyksen suunnittelussa tulee noudattaa annettua ohjeistusta (Väylävirasto / Traficom / Liikenne- ja viestintäministeriö).

Asemakaavaluonnosvaihtoehdosta VE2 puuttuu rautatiealueen (LR) kaavamerkinnän rajaus. Väylävirasto pyytää korjaamaan kaavaluonnoksen VE2 kartan tältä osin.

LR-alueeseen rajautuva Ratapihanraitti tulee jatkosuunnittelussa osoittaa aidattavaksi LR-alueeseen rajautuvalta puolelta. Väylävirasto ei osallistu aitaamisen kustannuksiin.

Kaavoituksen vastine: Huomioidaan.

2.4.1.7 Tukes

Kaavamuutosalueen länsireunalla sijaitsee kaksi Tukesin valvonnassa olevaa laajamittaista vaarallisten kemikaalien käsittelyä ja varastointia harjoittavaa kohdetta:

- kaava-alueen länsireunalla Vaasan Sähkö Oy (Kirkkopuistikko 0).
- kaava-alueen luoteispuolella n. 300 m:n päässä Vaasan yliopisto (Wolffintie 34)

Kohteiden toiminnan laajuus on lupalaitos ja konsultointivyöhyke on 0,5 km. Kaava-alueella sijaitsee Wärtsilä Oy:n tuotantolaitos (Järvikatu 2-4). Wärtsilä Oy:n laitoksen toiminnot ovat siirtymässä pois nykyisestä sijainnistaan. Tukesin näkemyksen mukaan kaavamuutokselle ei ole estettä käytössä olevien selvitysten ja valvontatietojen perusteella.

Vaasan Sähkö Oy:n mahdollisten onnettomuuksien vaikutusalueet eivät Tukesin käytössä olevien tietojen ulotu kaavoitettavalle alueelle. Vaasan yliopistolla varastoidaan metaania ja nestekaasua. Lisäksi Tukesin käsittelyssä on Vaasan Yliopiston kemikaalien käsittelyn muutositilmoitus (Tukes 5713/03.01/2023), jonka mukaan tarkoituksena on ottaa käyttöön vetyä. Vaasan yliopiston tekemien onnettomuusmallinnusten mukaan mahdolliset onnettomuusvaikutukset jäävät toiminnanharjoittajan alueelle.

2.4.1.8 Suomen erillisverkot Oy

Hankkeella ei ole vaikutusta Suomen Erillisverkot Oy:n Verkko-operaattoripalvelut liiketoimintaan.

2.4.1.9 Telia Finland Oy

Teliällä on otsikon mukaisella asemakaavaluonnos alueella olevaa infraa. Mikäli alueen rakentaminen aiheuttaa kaapeleiden siirtoja, on niistä oltava yhteydessä vähintään 12 viikkoa ennen mahdollisia kaapeleiden siirtoja. Lähtökohtaisesti siirrot maksaa tilaaja. Mikäli kohteessa puretaan rakennuksia, on niistäkin oltava hyvissä ajoin yhteydessä. Purettavista rakennuksista kaapelit on katkaistava hallitusti, ettei purut aiheuta vaurioita olemassa olevalle verkolle. Mikäli alueelle rakennetaan uusia teitä, olisi niistäkin hyvä olla yhteydessä mahdollisimman ajoissa uusia valmiusputkitustarpeita varten.

2.4.1.10 Vaasan Sähköverkko Oy

Kaavaluonnoksessa on yleisesti huomioitu hyvin Vaasan Sähköverkko Oy:n tarpeet. Lausunnossa ehdotetaan joitakin muutoksia jokaiseen luonnosvaihtoehtoon. Muutokset koskevat asemakaavaluonnoksissa esitettyjen muuntamoiden sijoituspaikkoja.

2.4.1.11 Vaasan Vesi

Vaasan Vesi on käynyt hyvää ja kehittävää keskustelua kaavoittajan johdolla alueen vesihuoltoinfran rakentamisesta ja ”suojelamisesta”. Vaasan Vesi ei voi hyväksyä rannan täyttämistä Onkilahdessa sijaitsevien pääviemäreiden päälle. Samoin tulee suojella rasitealueella radan alitse tuleva pääviemäri Järvikadulle. Kaavoittajan tulee ottaa huomioon, että vesihuolto tulee pystyä rakentamaan ja kunnossapitämään kaikissa eri vaihtoehtoissa jokaiselle tontille. Samoin tulee ottaa huomioon jo nykyinen toimiva vesihuoltoinfra. Vesihuolto rakentuu kadunrakentamisen yhteydessä. Vaasan Vesi ei vastusta alueen kehittämistä.

Kaavoituksen vastine: Huomioidaan. Yleisille alueille ei merkitä johtorasitteita, mutta Vaasan Veden lausunto pystytään huomioimaan korttelialueiden rajauksissa ja kaavamerkinnoissa.

2.4.1.12 Rakennus- ja ympäristölautakunta

Kokonaisuus on hallitusti suunniteltu; vanha ruutukaava jatkuu saaden uusia nyansseja alueen keskellä olevista vanhoista historiallisista rakennuksista, joihin kaksi diagonaalia yhteyttä rakentaa. Näin muodostuu samalla useampi potentiaalinen aukio, joita Vaasassa ei juuri ole, hyviä näkymiä alueen keskeltä meren suuntaan sekä luontevia jalankulku- ja pyörätieriteitä.

Mittakaavassa on onnistuttu hyvin huomioimaan viereinen Vöyrinkaupunki. Rakennusmassat ovat matalammat Pitkätien varrella ja nousevat keskemälle tultaessa. Korkeat tornit ovat vedetty keskelle ja ne ovat massallisesti sirot. On myös hyvä, että ne muodostavat ryhmän. Koska ollaan keskustarakenteessa kiinni, on riittävästä rakentamisen potentiaalista myös huolehdittava, jotta alueesta muodostuu urbaani vyöhyke palveluineen.

Lautakunta vaatii tutkittavaksi vaihtoehdon, jossa Järvikatua, sen mutkaa, ei ole. Näin arvokasta aluetta ei voi jättää läpikulkualueeksi. Kun tehdas poistuu, tulee keskustaan saapuva liikenne ohjata niillä pääväylillä, minne se kuuluu.

Suunnittelun tavoitteena tulee olla aidosti merenrantaan tukeutuva keskusta-alue ilman, että sen erottaa läpiajokatu merenrannasta. Näin saavutetaan

- Aidosti merenrantaan liittyvä keskusta-alue
- Arvokkaammat asunnot
- Rakentamista paremmin rakennettavalle maapohjalle
- Lisää vapautta muodostaa korttelirakennetta ja avata kävely-yhteyksiä puistoon ja rantaan

Suunnitelmaa toivotaan tarkasteltavan enemmän kokonaisuutena, jota autot eivät hallitses. Pysäköintipaikkojen määrää voidaan vielä harkita, tarvitaanko 1ap/100 k-m2 vai riittääkö vähempi. Mikäli pysäköinti voidaan muutoin järjestää, Järvikadun alkuun ei tule sijoittaa pysäköintitaloa, vaan katunäkymän tulee olla elävä asuinrakennusten rivi.

Kalastajankadun muuttaminen hidaskaduksi on oivallinen suunnitelma. Joukkoliikenne tulee viedä hidaskadun kautta, jotta saapuminen on suoraan mahdollisten alueelle syntyvien palvelujen ääreen.

Koska asemakaavan rakentuminen vie vuosia, on alueen asemakaavan ohella hyvä laatia suunnitelma siitä, missä järjestyksessä alue rakentuu, jotta meillä on aina jokin ehjä osakokonaisuus valmiina, eikä koko alue ole työmaata vuosikausia.

2.4.2 Luonnosvaiheen mielipiteet ja kaavoituksen vastineet

Alkuperäiset mielipiteet on arkistoitu osaksi kaavamateriaalia. Seuraaviin kappaleisiin on koottu mielipiteet. (erittäin pitkät mielipiteet on lyhennetty)

Luonnosvaiheen mielipiteistä suurin osa saatiin Vöyrinkaupungin puutaloalueen asukkailta tai alueella sijaitsevilta taloyhtiöiltä ja asunto-osuuskunnilta. Myös muilta alueen kehittämisestä kiinnostuneilta yksityishenkilöiltä ja organisaatioilta saatiin mielipiteitä.

Vöyrinkaupungin asukkaiden mielipiteissä korostuu kaksi teemaa: Liikenne ja uudisrakentamisen soveltuvuus Vöyrinkaupungin puutaloalueeseen. Kalastajankadun jatkeen (Porttikatu) avaaminen moottoriajoneuvoliikenteelle herättää asukkaissa suurta huolta. Asukkaat pelkäävät, että toimenpiteen seurauksena Vöyrinkaupungin puutaloalueen kautta ohjautuu läpiajoliikennettä ja liikenteen haitat kasvavat. Vöyrinkaupungin asukkaat toivovat, että kaavoitettavan alueen uudisrakentaminen sovitetaan paremmin puutaloalueen mittakaavaan ja materiaaleihin. Alueelle suunniteltuja tornirakennuksia pidetään liian korkeina ja alueelle soveltumattomina.

Muissa mielipiteissä otetaan kantaa alueen kehittämiseen yleisemmällä tasolla, näkökulma riippuu mielipiteen antajasta. Vaasan kantakaupungin asukas yhdistys korostaa mielipiteissään alueen vanhojen rakennusten potentiaalia kulttuurille.

Alueen maanomistajista vain Wärtsilä jätti virallisen mielipiteen. Senaatti-kiinteistöt ei ole jättänyt virallista mielipidettä, mutta yhtiön kanssa on käyty viestinvaihtoa ja pidetty kokouksia. Senaatti-kiinteistöt on ilmoittanut yhteistyöhalukkuutensa alueen kehittämisessä. Senaatti-kiinteistöt on ilmoittanut, että yhtiön mielestä olisi järkevämpää sijoittaa asuinrakentamisen kortteleita mahdollisimman lähelle rautatietä (kaupunkimaisuus / keskeisellä paikalla sijaitsevan maa-alueen mahdollisimman tehokas hyödyntäminen). Senaatti-kiinteistöt on kuitenkin osoittanut ymmärtävänsä perustelut sille, että kiinteistöjen omistamalle maalle on sijoitettu yleiskaavan mukaisesti pyöräilyn pääreitti ja puistoaluetta.

2.4.2.1 Vaasan kantakaupungin asukasyhdistys 25.6.2023

On hyvä, että alueen asemakaava tehdään kerralla koko alueesta ja kohtuullisen nopeasti. Ja että käytöstä poistuva teollisuusalue voidaan ottaa uudenaikaiseen käyttöön ja tiivistää kaupunkia ilman että tarvitsee ottaa luontoalueita rakentamiseen.

Wärtsilän intressit yhdistyvät luontevasti kaupungin ja asukkaiden toiveisiin laadukkaasta uutta ja vanhaa yhdistävästä kaupunginosasta. Myös Wärtsilä-nimen käyttö alueen nimessä voisi olla erinomainen idea.

Toteutus vie vuosia, ehkä pitkäänkin, mutta oleellista on päästä alkuun, jottei alue jää ”kuolleeksi slummiksi”. Alueen avautuminen eri suuntiin, Vöyrinkaupungille ja ydinkeskustaan päin on onnistuttu suunnitelmissa tekemään hienosti keskikaupungin ruutukaavaan sopeutuen. Myös prosessin etenemisen avoimuus ja vuorovaikutus on ollut kiitettävää.

Esitetyt 3 vaihtoehtoa ovat kovin samanlaisia. Joitakin huomioita:

- Vaihtoehto 2 on ranta-alueen osalta paras. Mataloituvaan lahteen (maankohoaminen, pohjan kunto + Palosaaren sillan mataluus) ei oikein mahdollista laadukasta ranta-alueelle rakentamista vuosikymmenten tarpeisiin.
- Liikenteestä, alueella liikkumisesta eri tavoilla voi todeta erityisesti kevyenliikenteen suunnitelmien olevan toimivia ja tulevaisuuden vaatimukset huomioivia. Radan ylitys vain yhdestä kohdasta näyttää kyllä ”paperilla toimivalta”, mutta todellisuudessa saattaa käydä niin, että Kauppapuistikolta tullaan kulkemaan SR 11 rakennuksen kulmilta ”omia reittejä” parkkitaloalueelle ja Konepajanpuistoon.
- Mahdollisen tulevan 1- tai 2-raiteisen ratikka tms. junaliikenteen toteutuessa jonkinlainen pysäkki olisi hyvä olla jossain näillä kohdin. On arvioitava mahtuvatko tulevaisuudessa kauko- ja lähijunat samaan aikaan nykyiselle päärautatieasemalle?
- Kaikissa vaihtoehdoissa uudisrakentamisen volyyymi on huomiota herättävän suuri. Vaikka kolme tornitaloa on sijoitettu kohtaan, jossa alla on ilmeisesti korkean rakentamisen mahdollistava kalliopohja, katsomme korkeintaan 8–10 kerroksia taloja voitavan rakentaa alueelle. Korkeammat rakennukset rikkovat ympäröivän arkkitehtuurin, ja rumentavat Vaasan siluetin
- Muilta osin asunto- ym. uudisrakentaminen on kaikissa ehdotuksissa lähellä olevan vanhan (Vöyrinkaupunki) kanssa yhteensovitettavissa ja uutta erilaistakin arkkitehtuuria mahdollistavaa. Parhaiten vaihtoehdossa 2.

Kaavoituksen vastine: Ks. 2.4.3 Kaavoituksen yhteinen vastine saapuneisiin mielipiteisiin

2.4.2.2 Vaasan kantakaupungin asukasyhdistys 21.11.2023

Vaasan kantakaupungin asukasyhdistys haluaa musiikki- ja kulttuuritalon Wärtsilän vanhalle tehdasalueelle Vöyrinkaupunkiin.

Vuoden tärkeimpiä uutisia on ollut rakennusyhtiö YIT:n vetäytyminen Wasa Station -hankkeesta. Näin ollen musiikki- ja kulttuuritalolle sekä kongressikeskukselle suunniteltu tornitalo vanhan matkahuollon alueelle jää toteutumatta. Matkahuollon alue sopisi viheralueeksi, puistoksi, koska muu ympäristö on tiiviisti rakennettua asuinalueetta. Myös pienelle asuinalueelle sekä pysäköintitalolle olisi siellä mahdollisesti tilaa.

Musiikkitalolle on siis löydettävä uusi paikka. Wärtsilän vanha tehdasalue Vöyrinkaupungilla on yhdistyksen mukaan monessa mielessä siihen paras paikka. Alueella on myös lailla suojeltua rakennuskantaa, jota mahdollisesti voidaan hyödyntää. Mikäli uudisrakentamista tarvitaan, voisi ensisijaisesti harkita puun käyttöä.

Kaupungin kaavoitusosaston näkemys, ettei alueelle mahdu musiikkitalo uuden asuinalueen lisäksi, on lähtökohdiltaan nurinkurinen. Vaasa tarvitsee selvästi musiikkitalon, ei niinkään uutta asuinuuetta. Kaupunkiin on jo suunniteltu 2000-2500 asukkaan alueita sekä Vaskiluotoon että Ravilaaksoon. Ei Vaasaan ole odotettavissa suurta kansanvaellusta, vaikkakin asukasluku taas pitkästä aikaa osoittaa kasvun merkkejä.

Kaavoituksen vastine: Ks. 2.4.3 Kaavoituksen yhteinen vastine saapuneisiin mielipiteisiin

2.4.2.3 Wärtsilä Oyj

Wärtsilä Oy:n yleinen tavoite alueella on kestävän yhdyskuntarakenteen tukeminen älykkäällä teknologialla. Alueen yleinen teema: ”kestävän kehityksen mukaista korkealaatuista asuimista meren läheisyydessä”

Kestävän kehityksen piirteitä Wärtsilä Oy:n näkökulmasta alueella ovat:

- Kokonaisenergiataloudellisuus ja paikallisen energiantuotannon hyödyntäminen
- Olemassa olevan infraverkoston hyödyntäminen
- Ekologinen sähkön tuotanto
- Vähähiilisten kulkutapamuotojen suosiminen
- Energiataloudellinen rakentaminen (elinkaariajattelu)

Asemakaavan kuvaus ja tavoitteet vastaavat Wärtsilän tavoitteisiin hyvin. Haluamme kuitenkin nostaa esille muutamia asioita, joihin toivoisimme kiinnitettävän huomiota.

Rakennusalat ja kerrosalan määrä

Kerrosalan määrä jakautuu kaava-alueella tarkoituksenmukaisesti ja noudattelee viitesuunnitelmaa. Rakennusalojen tulisi kuitenkin olla asemakaavaluonnosta väljemmät, jotta rakennussuunnitteluvaiheessa olisi hieman enemmän liikkumavaraa.

li3% ...Maantasokerroksen liike- ja yhteistilat tulee toteuttaa niin, että niiden vapaa huonekorkeus on vähintään 3,5 metriä....

- 3,5m vapaa huonekorkeus saattaa joissakin tilanteissa aiheuttaa haasteita rakennettavuuden suhteen. Ilmanvaihdon päätelaitteiden ja valaisimien alapinnan tyyppillinen korko asuinrakentamisen yhteydessä rakennettavissa liiketiloissa 3m.

P-1-ma Maan tai pihakannen alainen auton säilytyspaikan rakennusala.

- merkintä olisi hyvä ulottaa rakennusmassojen alle, jotta autopaikkoja ja ajoyhteyksiä voisi tarvittaessa sijoittaa myös rakennusrungon alle

YHTEISÖLLISET YHTEISET TILAT (Käytävätalaa ei lasketa mukaan. Määräys ei koske kaupunkipientialoja) AK-korttelialueille ja C-korttelialueiden asuinrakennuksiin tulee esittää yhteistiloja vähintään 2 % korttelin kokonaisrakennusoikeudesta. Yhteisöllisiin yhteistiloihin suositellaan toteutettavaksi seuraavat toiminnot:

Talopesula

Asukaskeittiö

Palvelueteinen, johon on mahdollista sijoittaa kylmäsäilytysmahdollisuudella varustettu postipakettien toimituspiste

Etätyö- tai kokoustiloja

Musiikin soittotila

Saunaosasto(t)

Tekninen työ-, askartelu- ja harrastetila

Korjauspaja (polkupyörät yms)

Tämän määräyksen sanamuoto " Yhteisöllisiin yhteistiloihin suositellaan toteutettavaksi seuraavat toiminnot:" tulisi olla muodossa ...suositellaan toteutettavaksi seuraavia tai niiden kaltaisia toimintoja, jotta ei tule tulkintaa siitä pitääkö kaikki mainitut toiminnot toteuttaa kaikissa kortteleissa.

MUUT YHTEISTILAT ...Ulkovälinevarasto 2m² / as... Liikkumisapuvälinetilat 0,5 m² / as...

Top-ten yhtenäiset käytännöt aputiloja koskevassa ohjekortissa ulkoiluvälinevarastojen mitoitusohje on 1h-2h+k 1,5 m² 3h+k 2,0 m² sekä liikkumisapuvälineille ja lastenvaunuille 1h-2h+k 0,3 m² 3h+k 0,5 m²

Asemakaavamääräykset ovat tiukempia kuin top-ten ohjekortin suositukset. Tulisiko määräyksen mitoitusohjeen olla sama kuin ohjekortissa?

PYÖRÄPAIKKOJEN VÄHIMMÄISMÄÄRÄT Asuntojen huoneala: 1 pp/30 m² + saman verran säältä suojattua säilytystilaa

Pyöräpaikkavaatimus on erityisen tiukka. Sen toteuttamiseen kuuluu korttelin pinta-alaa huomattava määrä. Määräys tarkoittaa 1 pp / 15 m². Vaikka kannatamme jo tavoitetasolla vähähiilisten kulkutapamuotojen suosimista, toivoisimme määräyksen vaatimuksen kohtuullistamista, jotta sen suhteellinen vaikutus korttelien tilankäyttöön olisi maltillisempaa.

RAKENTAMISTAPA

Asemakaavassa ei ole mainittu vaatimuksia yleisten alueiden rakentamistavasta. Wärtsilä edellyttää, että myös kaava-alueen yleiset alueet rakennetaan korkeatasoisena ja laadukkaana rakennettuna ympäristönä, jonne voi sijoittaa kaupunkilaisille erilaisia palveluja kuten esimerkiksi Vaasan Kalaranta on rakennettu.

Kaavoituksen vastine: Asemakaavaa on laadittu tiiviissä yhteistyössä Wärtsilän edustajien ja Wärtsilän palkkaaman arkkitehtikonsultin kanssa. Kaikki ehdotusvaiheen ratkaisut on sovittu yhdessä.

2.4.2.4 YIT

Korttelit 16, 17 ja 18

- Väestönsuojat: olemassa olevien väestönsuojien hyödyntäminen (Rasitteet)
- PL 2500 -> Suppea ja rajaa toiminnan päiväkotiin. Vaihtoehtoja lähipalveluiden korttelialue

VE3: kortteleille 20-22 autopaikoitus LPA alueelle osoitettuna liian kaukana

- VE2 paras vaihtoehtoista, mutta korttelia 23 voisi käyttää mallina kortteleille 20-22.
- Erilliset rakennusalueet mahdollistaa vaiheistuksen kysynnän mukaan
- Kansipysäköinti korttelikohtaisesti toivottavaa
- Umpikortteleita vältettävä, heikko myytävyyys ja rakennusten kulmiin tulisi heikosti ikkunaa mahdollistavaa julkisivupintaa

Kortteli18

- Parkkitalo?
- Tornit on liian hoikkia; rakennettavuus ja tehokkuus heikkenee. Rakennusalueet suunniteltava suuremmiksi

- Korkea rakentaminen vaatii useita hissejä ja kuiluja tarkoittaen, että rakennusalue ei tule olla liian pieni.

Kortteli 19

- VE2 paras
- Kerrosluvut pääosin sopivia. 5-8 asuinkerrosta olisi toivottava. Hankkeiden vaiheistus tulisi mahdollistaa kaavassa eli hankekoko olisi riittävän suuri olematta kuitenkaan liian iso (n.2500-3000kem2 /hanke).
- Kortteli jaettava 4 osaan, jokaiselle osalle oma rakennusoikeutensa ja pysäköinti ajoluiskineen osoitettuna
- VE1 ja VE3 kaupunkipientalot:
- Vaikuttaa rakenteellisesti maanlaiseen pysäköintiin.
 - Yksittäisen asunnon asuinpinta-ala luokkaa 100-120m2 (kaavan rakennusalue huomattavan paljon suurempi)
 - Asuntopihat esitettävä
 - Höyrykoneenkuja ylileveä?

Kortteli 23: VE2:ssa hyvä

Kortteli 24:

- P merkintä tarkennettava mitä mahdollistaa
- VE2 paras, parantaa viihtyvyyttä huomattavasti
- VE1 ja VE2 taloudellisesti kestävä yhtiö. Kerrosluku, pysäköinti ja runkosyvyys haastavat.

VE3: heikoin

- Varsinkin 20-22 umpikorttelit heikentää asuntojen laatua

Kaksi kerroksiset massat poistettava. Aiheuttaa pimeitä asuntoja ja peittää näkymiä. (VE1 tässä paras vaihtoehto)

Asuntojen keskipinta-ala 50m2 -> 45m2 (rakennuslupa kohtaisesti?)

Korttelien sisäpihoille istutussyvytydet ja istutukset mahdollistettava kansien päälle rakennettavaksi.

Pihakansien tulee pystyä osoittamaan koko korttelien alueelle (merkintä selkeämmäksi)

Kaavoituksen vastine: Kannanotto on huomioitu mahdollisuuksien mukaan.

2.4.2.5 Asunto-osuuskunta Omakoti

Rakentaminen puutaloalueella

Toivoisimme että Vöyrinkaupungin Konepaja-alue voisi jatkeena Vöyrinkaupungille pysyä pientaloalueena: Nykyisellä Vöyrinkaupungilla on 2 - 3 kerroksisia taloja joista suuri osa vanhoja puutaloja isoilla pihoilla.

Toivomme että suunnittelussa annetaan tilaa asukkaiden istutuksille, lasten ja nuorten leikille ja aikuisten kanssakäymiselle. Nykyisin jokaisesta pihasta voi ihastella auringon nousua ja laskua ja yhdessä naapureiden kanssa voi kiipeillä omenapuissa tai hoitaa puutarhamaata.

Vöyrinkaupungin tulee olla asuinalue jossa luonto on lähellä.

Liikenne

Osuuskunnan hallitus haluaisi että Vöyrinkaupunki pysyisi rauhallisena asuinalueena. Vöyrinkaupungin konepaja-alueen suunnittelussa tulisi ottaa huomioon että liikenne ohjataan Vöyrinkaupungin ympäri nykyisiä väyliä pitkin.

Jos ja kun Kalastajankatu avataan liikenteelle tulisi autot ja varsinkin raskaampi liikenne ohjata Järvikatu - Pitkätatu - Vöyrinkatu pitkin tai mahdollisesti kokonaan Vöyrinkaupungin ympäri. Vöyrinkaupungissa sijaitsevat matalat (kaksi kerroksiset) puutalot vanhoine ikkunoineen rakennettiin kun suurin osa ajoneuvoista olivat hevoskärryjä. Auto- ja varsinkin raskas liikenne vaikuttaa asumisen laatuun merkittävästi.

Asunto osuuskunta Omakoti osoitteessa Pitkälahdenkatu 4 ja 6 perustettiin 1911. Talot suunnitteli lääninarkkitehti A.W. Stenfors.

Kaavoituksen vastine: Ks. 2.4.3 Kaavoituksen yhteinen vastine saapuneisiin mielipiteisiin

2.4.2.6 Asunto-osuuskunta Pitkätatu 7

Olemme tutustuneet vaihtoehtoihin suunnitelmiin konepaja-alueen kaavoitusta koskien. Olemme iloisia, että aluetta kehitetään, mutta haluaisimme tuoda muutamia ajatuksia ja toiveita esiin.

Oma taloyhtiömme sijaitsee aivan uuden alueen vieressä, eli Pitkätadun ja Kalastajankadun kulmassa. Toivomme koko alueen yhtenäisyyden vuoksi huomioimaan historialliset arvot kaikessa suunnittelussa.

Meillä on kaksi päähuolta: korkeat, alueelle sopimattomat rakennukset ja Kalastajankadun avaaminen liikenteelle.

Suunnitelmissa esitetyt rakennuksien korkeudet tekevät alueesta vieressä olevaa vanhaa puutaloaluetta huomattavasti tehokkaamman. Tehokkuus vaikuttaa suoraan ihmisten ja liikenteen määrään, sekä parkkitilan tarpeeseen. Toivoisimme, että uusi alue rakennettaisiin ennen kaikkea ihmisiä, ei autoja varten. Alue on keskeisellä paikalla ja etäisyydet ovat lyhyet kaikkialle, joten suunnittelua voidaan toteuttaa kävelijät ja pyöräilijät edellä.

Erityistä huomiota on kiinnitettävä myös Onkilahdenpuiston runsaaseen ja lisääntyvään käyttöön, sekä siihen liittyvään turvalliseen saavutettavuuteen, niin kävellen kuin pyöräillen. Tämä on toteutettavissa hidastein ja ohjaten liikenteen suurimmat massat oikein valituille reiteille. Kevyttä liikennettä edistävä kaupunkirakenne toteutuu parhaiten jättämällä Kalastajankatu (suunnitelmassa Porttikatu) pihakaduksi/kävelykaduksi. Olemme huolissamme myös vanhojen puutalojen kivijalkojen liikkumisesta ja tärinästä, jota mahdollinen lisääntyvä liikenne aiheuttaisi jos katu avataan.

Korkeat tornitalot riitelevät voimakkaasti alueen tyyliä ja historiaa vastaan. Ymmärtääksemme Pitkätatua vasten on suunniteltu matalampaa rakennuskantaa, silti nelikerroksisetkin talot tuntuvat korkeilta vanhoihin puutaloihin verrattuna. Toiveemme on, että rakennusten tyyli tukee Vöyrinkaupungin historiallista puutaloaluetta. Uudisrakentaminen tulee toteuttaa perinteisiä materiaaleja suosien ja sitoa uusi sekä vanha alue yhteen mahdollisimman luontevasti. Erityistä huomiota rakentamisen tyyliin tulee kiinnittää suojeltujen rakennusten läheisyydessä. Pitkätadun viereen (eli Järvikadun ja Porttikadun väliin jäävässä rantakorttelissa) rakennettavat talot ovat myös avainasemassa uutta ja vanhaa yhteen sovitettaessa.

Rantaviivan ilmeen kaupunkimaistuminen ja hyödyntäminen asukkaiden iloksi on mielestämme hyvä asia. Tyyllisesti se yhdistyisi hienoksi kokonaisuudeksi aina Vankilanrannan tuntumasta monipuoliseen Onkilahdenpuistoon ja kauniiseen Tiklaspuistoon saakka.

Kaavoituksen vastine: Ks. 2.4.3 Kaavoituksen yhteinen vastine saapuneisiin mielipiteisiin

2.4.2.7 *Bostadsandelslaget Framtid 30.6.2023 ja 23.7.2023*

- Asunto-osuuskunta on ottanut kantaa asemakaavatyöhön jo aloitusvaiheessa. Luonnosvaiheen mielipiteessä asunto-osuuskunta viittaa aloitusvaiheen mielipiteeseensä ja toteaa haluavansa toistaa siinä esitetyt näkemykset. Aloitusvaiheen keskeiset mielipiteet olivat:
 1. Konepaja-alue tulee toteuttaa pienimittakaavaisena puusta, Vöyrinkaupungin puutaloalueen luonnollisena ja inspiroivana laajenuksena.
 2. Rakentamisen mittakaavan tulee olla inhimillinen ja sopia Vöyrinkaupungin mittakaavaan. Lisäksi siinä tulee huomioida Vöyrinkaupungin asukkaiden elinympäristö ja hyvinvointi.
 3. Kalastajankatua ei tule avata Vöyrinkaupungin suuntaan. Siinä epätodennäköisessä tapauksessa, että ehdotus Kalastajankadun avaamisesta toteutuu, se tulee toteuttaa niin, että Kalastajankatu säilyttää luonteensa, eikä käytännössä muutu läpikulkureitiksi. Pohjoisen ohikulkuliikenne tulee edelleen ohjata Vöyrinkaupungin ruutukaavakatuverkon ympäri.
 4. Koko konepaja-alueen tulee olla toiminnallisesti ja visuaalisesti täysin avoin. Myös Järvikatua lähinnä oleva pohjoinen korttelialue, joka rajautuu Onkilahden virkistysalueeseen, tulee suunnitella viihtyisäksi ja vehreäksi.
- Lisäksi asunto-osuuskunta tuo mielipiteessään esiin seuraavia täydentäviä mielipiteitä ja perusteluja (lyhennettynä):

Porttikatu:

 - Luonnosvaiheen kaavaselostuksen ja vuorovaikutusraportin mukaan uusia yhteyksiä kehitetään pääasiassa kävely- ja pyöräilyliikenteelle. Kuitenkin Kalastajankadun jatke (Porttikatu) on osoitettu uudeksi kaduksi, jolla myös moottoriajoneuvoliikenne on sallittua, tosin niin, että se käsitellään hidaskatuna.
 - Onko riittävän painavia liikennejärjestelyitä tonttiajoneuvoliikenteen sallimiselle myös Vöyrinkaupungin suuntaan?
 - Asunto-osakeyhtiö toivoo ja lähtee siitä, että asemakaavan muutos vielä jatkosittelään siten, että se sisältää riittävän yksiselitteisiä liikennettä rajaavia kaavamääräyksiä varmistaakseen, että Vöyrinkaupungin pohjoiset korttelit säilyttää luonteensa liikenteellisesti rauhallisena puutaloalueena.
 - Kaavamääräys "Hidaskatu tai osa katualuetta, jolla rakentein, pintamateriaalein ja istutuksin pyritään alentamaan ajonopeuksia." ei katsota riittäväksi.
 - Asunto-osakeyhtiö ei vastusta, että Kalastajankatu avataan jalankululle ja pyöräilylle.

Mittakaava ja mitoitus:

 - Ehdotettu mittakaava rakentamiselle Pitkänkadun varressa on huomattavan korkea ja vaikuttaa siltä, että kaavaprosessin vaikutusarviointi ja selvitykset eivät tue sitä.
 - Kyseisen uudisrakentamisen korkeusmittakaavavertailu tulee tehdä suhteessa maisemallisesti/ paikallisesti arvokkaaseen aluekokonaisuuteen, jossa on 1,5–2 -kerroksisia matalia puutaloja suoraan Pitkänkadun toisella puolella.

- Asunto-osakeyhtiö korostaa rakentamisen inhimillisen mittakaavan tärkeyttä Konepaja-alueella, sekä että mittakaava huomioi kuinka lähellä Vöyrinkaupungin pienimittakaavaiset puutaloalueet todella ovat. Lähimmäksi Pitkäkatua suunnitellut rakennukset tulee pitää samassa faktisessa korkeusmittakaavassa kuin kadun toisella puolella olevat puutalot.
- Onko olemassa vaikutustenarviointiin perustuva ja tutkittu perusta ehdotetulle mitoitukselle? Toivottavasti mitoitus ei perustu siihen, että maanomistaja Wärtsilä on omasta puolestaan ilmoittanut tiettyjä tavoitteita uudelle rakennusoikeudelle.

Tyyli:

- Ehdotettujen kaavamääräysten laatuvaatimukset AK-korttelialueiden rakennuksille ovat huomattavan epämääräisiä ja sallivia ottaen huomioon suunnitteilla olevan alueen arvon. Suunniteltu alue ei ole mikä tahansa, vaan kyseessä on ainitlaatuinen tilaisuus.
- Asunto-osakeyhtiö ehdottaa, että alue toteutetaan ekologisena kaupunginosana pääasiassa kokonaan puusta → ilmasto- ja ympäristövaatimus ja linjassa kestävä kehityksen kanssa, johon asemakaavan muutos erityisesti pyrkii.
- Asunto-osakeyhtiö pitää valitettavana, että rakennusalat on osoitettu niin perinteisesti. Pyrkimys sijoittaa rakennukset niin, että ne paremmin täyttäisivät asemakaavan muutoksen tavoitteet luoda yhteyksiä rakennetun ympäristön ja viheralueiden välillä, olisi ehdottomasti voinut olla suurempi.
- Jos asemakaavan muutoksen tavoitteena on, että kaupunki on lähellä luontoa ja luonto on lähellä kaupunkia, ja että luodaan jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä etelässä olevan rakennetun kaupunkiympäristön ja pohjoisessa olevien viheralueiden välille, asemakaavamuutos tulee muuttaa niin, että myös pohjoisin korttelialue suunnitellaan visuaalisesti ja toiminnallisesti avoimemmaksi kuin miten se kaavaluonnoksessa on ratkaistu.
- Koska sisäpihat ehdotetaan rakennettavaksi pysäköintikansien päälle, todennäköisesti ei tule olemaan riittävästi kasvualustaa sellaiselle kasvillisuudelle, joka loisi rehevää vihreyttä korttelissa. Asunto-osakeyhtiö haluaa kiinnittää kaavoituksen huomion tähän haasteeseen korttelin viheraluesuunnittelussa.

Tornitalot:

- Asunto-osakeyhtiö suhtautuu erittäin kriittisesti tornitaloihin, jotka ovat ympäristölle täysin vieraita elementtejä. Korkea rakentaminen ei ole määritelty nimenomaiseksi tavoitteeksi asemakaavamuutoksessa. Tornitaloille ei myöskään ole perusteita kaavaprosessin vaikutustenarvioinnissa tai selvityksissä.
- Huolimatta kaavoituksen yrityksistä perustella, miksi konepaja-alue ei ole määritetty korkean rakentamisen sijoituspaikaksi Vasan keskustan osayleiskaavassa, pysyy tosiasiana, että voimassa oleva yleiskaava, jonka tarkoitus on ohjata konepaja-alueen asemakaavamuutoksen laatimista, ei määrittele konepaja-aluetta mahdolliseksi korkean rakentamisen paikaksi.

Tornitalot:

- Asunto-osakeyhtiöllä on täysin vastakkainen näkemys kaavoituksen kanssa siitä, miten tornitalot istuisivat konepaja-alueen kaupunkirakenteeseen. Tornitaloista puuttuu inhimillinen mittakaava, eikä niiden sijoittaminen ota millään tavoin huomioon Vöyrinkaupungin asukkaiden elinympäristöä ja viihtyisyyttä.

Onkilahden ranta:

- Asemakaavamuutos tulee säilyttää viheralueen tunnelman, eikä katkaista sen yhtenäisen vihreän vyöhykkeen, joka tällä hetkellä kiertää Onkilahden ympäri, tarpeettomalla kaupunkirakentamisella, kuten esimerkiksi lisäasuinkortteleilla.

- Lopuksi asunto-osakeyhtiö toteaa (lyhennettynä): Teollisuusalueen kehittäminen ei saa tapahtua Vöyrinkaupungin viihtyvyyden ja turvallisuuden kustannuksella, ei liikenteen suhteen eikä muutenkaan, erityisesti kun on täysin mahdollista laatia asemakaavamuutos niin, että ne haitat, joita asunto-osakeyhtiö on tuonut esiin sekä tässä että aiemmissä näkemyksissään, voidaan välttää. Myönteistä on kaavoituksen halu suojella arvokkaita vanhoja rakennuksia teollisuusalueella ja että asemakaavamuutos korostaa kestävästä kehitystä ja ympäristöajattelua.

Kaavoituksen vastine: Vastineessa vastataan vain keskustan osayleiskaavan korkean rakentamisen selvitystä koskevaan osuuteen. Muilta osin ks. 2.4.3 Kaavoituksen yhteinen vastine saapuneisiin mielipiteisiin

Wärtsilän siirtyminen Vaskiluotoon ei ollut tiedossa vielä silloin, kun Keskustan osayleiskaava ja sen taustaselvityksiä valmisteltiin. Teollisuustoiminnan ja tehdasalueella sijaitsevien polttoainesäiliöiden muodostaman vaara-alueen vuoksi alueelle ei osayleiskaavan valmistelutyön aikana voitu suunnitella mitään nyt suunnitteilla olevista käyttötarkoituksista. Näin ollen ei ollut ajankohtaista myöskään tutkia täyttyvätkö korkean rakentamisen kriteerit alueella. Tieto tehdastoiminnan siirtymisestä saatiin vasta osayleiskaavatyön loppuvaiheessa. Alueen tulevaa maankäyttöä ei ehditty tutkimaan osayleiskaavatyön aikana, joten se merkittiin selvitysalueeksi (SE), jonka maankäyttö ratkaistaan kokonaisuutena asemakaavalla.

Asemakaavan valmistelutyössä on tarkasteltu aluetta suhteessa niihin periaatteisiin, joita korkean rakentamisen selvityksessä on määritelty. Tarkastelun perusteella todettu, että korkean rakentamisen selvityksessä esitetyt reunaehdot korkealle rakentamiselle täyttyvät asemakaavoitettavalla alueella. Asiasta kerrotaan tarkemmin asemakaavaselostuksen otsikolla: 3.2.2. Vaasan korkean rakentamisen selvitys.

2.4.2.8 Yksityishenkilö A

Viittaa asunto-osuuskunta Framtiden antamaan 30.6.2023 päivättyyn lausuntoon Bostadsandelslaget Framtid, FO-nummer 0198741-7, sen aikaisempiin lausuntoihin ja omaan marraskuussa 2022 antamaani lausuntooni.

Museovirasto on luokitellut Framtiden asunto-osuuskunnan kiinteistökokonaisuuden kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi rakennuskohteeksi ja taloyhtiö pitää hyvää huolta kiinteistöistä.

Kiinnitin marraskuun lausunnossa huomiota siihen, kuinka Wärtsilä on vuosikymmenten mittaan tehnyt ratkaisevan tärkeitä eleitä Vöyrinkaupungin asukkaiden asumis- ja ympäristöviihtyvyyden lisäämiseksi: Aikanaan se siirsi tehtaan portin Vöyrinkaupungille, sulki alueeltaan liikenteen Kalastajankadulle ja järjesti suurten moottoreidensa kulun ei suoraan Kalastajankadun kautta Vöyrinkadulle, vaan kiertäen Järvikadun kautta. Edelleen se otti tosissaan moottoreiden käytön, erityisesti öisen käytön aiheuttamat meluongelmat ja kuuli joukkokousten vaatimukset ja vuosien mittaan poisti melun aiheuttaman ympäristöhaitan.

Nyt Vaasan kaupunki on ottamassa askelta taaksepäin, mikäli hyväksyy liikenteen avaamisen Kalastajankadulle. Se käyttää ilmaisua ”Låghastighetsgata eller del av gatuområde där genom

konstruktioner, ytmaterial och planteringar lägre körhastigheter eftersträvas.” Nämä toimet eivät riitä takaamaan liikenteen ”matalanopeutta”. Kalastajankadulle asennettiin jonkinlainen nopeuden hidastin Pitkänlahdenkadun kävely- ja pyörätien suojaksi joskus 1990-luvulla, se ei pienentänyt nopeuksia Kalastajakadulla. Pitkädulla väistövelvollisuus on tällä hetkellä

liikennemerkein osoitettu Pitkäkatua ajaville. Se ei todellisuudessa vaikuta nopeuksiin, tämän voi jokainen aivan silmämääräisestikin todeta. Vaaratilanteita syntyy.

1990 tekninen virasto mittasi nopeuksia ja myös autoliikenteen aiheuttamaa melua Kalastajankadulla. Muistan lukeman (Asia lienee tarkistettavissa kaupungin arkistoista.) ja muistan, että sekä päivä- että yöarvot olivat nykyisiä säädelyjä melutasoarvoja korkeammat. Tuolloin tekninen apulaiskaupunginjohtaja totesi, että melu pienenee, kun ohitustie valmistuu ja liikenne ohjautuu sieltä käsin. Näin kävi – aina siihen saakka, kunnes Kalastajankatu muutama vuosi sitten ”avattiin” toisesta päästä ja Kalastajankadun ja Vöyrinkadun risteykseen asennettiin liikennevalot, jotka ohjaavat liikenne suoraan Kalastajankadulle. Vaadin risteuksen valo-ohjauksen muuttamista tässä vaiheessa niin, että se ei ohjaa liikennettä Minimanilta Kalastajankadulle, vaan Minimanin aiheuttama kevyt ja raskas liikenne ohjataan muuta kautta. ja myöhemässä vaiheessa risteuksen huomioimisen kokonaissuunnittelussa, joka toivottavasti ottaa huomioon esittämämme lausunnot.

Kaupunki ei pysty ennakoimaan sitä, mitä toimintoja entisen Wärtsilän alueelle tulevaisuudessa sijoittuu ja millaista liikennettä toimijat siellä tulevat edellyttämään. Se ei voi millään muulla suunnitteluratkaisulla vaikuttaa Vöyrinkaupungin asukkaiden asumis- ja ympäristöviihtyvyyteen kuin poistamalla kaavasta lausuman liikenteen avaamisesta.

Kaavoituksen vastine:

ks. 2.4.3 Kaavoituksen yhteinen vastine saapuneisiin mielipiteisiin

ks. 2.4.3.2 Vastine: liikenne

2.4.2.9 *Yksityishenkilö B*

Mielipiteen jättäjä ehdottaa, että uudelleen avattava Kalastajankadun yhteys nimetään Porttikadun sijaan Kalastajankaduksi, kuten se on aikaisemminkin ollut.

Kaavoituksen vastine: Olisi hyvä ja historiallisesti perusteltu ratkaisu nimetä uudelleen avattava katu yhteys Kalastajankaduksi. Näin ei kuitenkaan voida toimia, sillä Kalastajankadun osoitenumeroita ei voida loogisesti jatkaa Pitkäkadun risteyksestä länteen. Kalastajankadun nykyisten asukkaiden osoitenumerointi pitäisi muuttaa, mikäli avattavalle katuosuudelle tarvittaisi uusia osoitenumeroita. Ehdotusvaiheessa kaavoitus esittää Pitkäkadun ja Palosaaressen sillan väliselle katuosuudelle nimeä Porttikatu. Myös tämä nimi kertoo tulevaisuuden vaasalaisille alueen historiasta ja siitä ajasta, kun Wärtsilän alue oli suljettu. Porttikatunimellä halutaan viitata myös siirtymiseen kaupunginosasta toiseen ja kaupunkialueelta kohti merta.

2.4.2.10 *Yksityishenkilö C*

Pysäköintipolitiikka vaatii muutoksia. Tässä neljä esimerkkiä pelkistetyllä asumisen pysäköintimitoituksella. Vaasa vaatii alueella olevan ap per 100m² kun taas Jyväskylä per 120m², Tampere 150m², ja jos alue on Tampereella 500m juna-asemasta tai ratikkapysäkistä saa käyttää myös ap per 170m². Konepajan alue on hieman tuota kauempana juna-asemasta mutta mahdollisesta ratikkapysäkissä alue on kiinni. Eli ennen kuin alueen vahvistetaan kaava on Vaasan muutettava pysäköintipolitiikkaansa sitä 15 minuutin kaupunkia kohti jota strategiassa tavoitellaan. Mennään kunnianhimoimattomalla Jyväskylän mallilla. Se säästäisi yli 150 pysäköintipaikkaa joista tuleva säästö on merkittävä rakennuttajalle.. Vaasan tehtävä ei ole rajoittaa kaupunkikehitystä näin varsinkin kun rakennuskustannukset ovat korkeat. Nämä säästöt voivat tehdä sen merkittävän eron onko suunnitelma kannattava vai ei. Lisäksi maan-

tason pysäköinnin voisi muuttaa lisäasumiseksi mikä tiivistää aluetta enemmän -> lisää palveluja -> vähemmän tarvetta lähteä hakea palveluja alueen ulkopuolelta.

Liikenteeseen liittyen suunnitelmassa näkyvä raitti on hieno lisäys ja parantaisi pyöräilyä Vaasassa kuten myös ylitys Konepajan alueelle Raastuvankadulta. Tarkentamista vaatii alueen kujat. Vöyrinkaupungissa on historiallisesti arvokkaita palokujia joita kuitenkin tällä hetkellä käytetään joutomaana (autojen, peräkärryjen, lumen säilyttämistä ja yms.). Alueen kujat pitäisi olla esimerkkejä miten Vöyrinkaupungin kujia pitäisi eheyttää. Pintamateriaalit, puut, penkit, valaistus, yms.

Rannan rakentaminen on kannatettava idea mutta se pitää tehdä kaupunkimaisemallisesti arvokkaasti. Muutama hajasijoitettu asuintalo, matalat liikerakennukset ja parkkikentät muistuttavat enemmänkin lähiöasumista kuin kaupunkirantaa. Vaasassa on lähtenyt rantojen kehittäminen viimein käyntiin ja se pitää ehdottomasti valjastaa Vaasan aseeksi. Rantaa meillä riittää joten tältä Konepajan puolelta sitä voi hyvin täyttää ja varata myös kelluvalle rakentamiselle mahdollisuuksia. Tärkeän rantareitin pitää kuitenkin pysyä kaikille vaasalaisille avoinna. Onkilahden lenkkipolkujen kehittäminen ja ylläpito lisää alueen arvoa. Rannan puolellekin saisi näissä täyttövaihtoehdoissa rakentaa umpikortteleja ja jos niitä ei saada kaikkea muuta mielummin kuin parkkikenttiä. Se jos joku on arvokkaan alueen haaskaamista. Jos ja kun halutaan tiivistää se pitää tehdä tosissaan tai muuten toivottuja hyötyjä ei saada aikaiseksi ja pahimmillaan alue slummiutuu ilman palveluja. Vaasassakin tästä on kokemuksia kun rakennetaan kerrostaloja muttei tarpeeksi tiivisti. Tässä toki alue on paljon paremmalla sijainnilla mutta sitä paremmalla syyllä alueen mahdollisuuksista pitää ottaa kaikki irti.

Alueen arkkitehtuuri vaatii myös selkeän suunnitelman. Suunnitelmassa jo onkin selkeästi määritelty rakentamisen massoja, jotta suuret rakennukset eivät jää nykyisiä katuja ja taloja varjostamaan vaan suunniteltu alueen sisälle. Liian usein Konepajanrannan tyylisille alueille suunnitellaan julkisivujen olevan tiiltä ja muita kriteerejä ei anneta. Alueesta arvokkaaksi ja yhtenäiseksi tekemisen vaatii tarkkoja suunnitelmia. Ikkunoiden koko, katon malli, parvekkeiden salliminen, liiketila-kerrosten erottaminen muusta talosta, rännit, värit, yms. Alueen arkkitehtuuri vaatii tarkkaa suunnittelua jotta haluttuun lopputulokseen päästään.

Mielipiteen liitteenä on seuraavat kuvat:



Pysäköintimitoitukset:

112 100 kem2 / 150 = 748 ap

112 100 kem2 / 100 = 1121ap

112 100 kem2 / 120 = 934ap

112 100 kem2 /170 = 659 ap

Kaavoituksen vastine: Vastineessa vastataan vain pysäköintinormia koskevaan osuuteen. Muilta osin ks. 2.4.3 Kaavoituksen yhteinen vastine saapuneisiin mielipiteisiin

Pysäköintinormien määrittelyssä on noudatettu pääosin nykyistä pysäköintipolitiikan suositusta. Asemakaavamääräyksiin on kuitenkin lisätty teksti, jonka mukaan noudatetaan kulloinkin voimassa olevaa pysäköintinormia. Mikäli pysäköintivaatimusta kevennetään, kevennettyä normia toteutetaan myös tällä alueella.

2.4.3 Kaavoituksen yhteinen vastine saapuneisiin mielipiteisiin

Kaavoitus kiittää kaikkia mielipiteen jättäjiä hyvin perustelluista mielipiteistä. Vaikka yksittäinen mielipide ei johtaisi toimenpiteisiin, jokainen mielipide on luettu tarkkaan. On harkittu vakavasti, mitä mielipiteistä voidaan oppia ja tulisiko niiden johdosta ryhtyä toimenpiteisiin. Asemakaavatyöhön kohdistuvat ristiriitaiset tavoitteet ovat kaavan valmistelun vaikein osuus.

2.4.3.1 *Vastine: alueelle sijoittuvat toiminnot*

Vaasan kantakaupungin asukasyhdistyksen antaman mielipiteen lisäksi kaavoitukseen on tullut runsaasti muiltakin osallisilta palautetta siitä, että kaavoitettavalle alueelle pitäisi sijoittaa musiikkitalo tai suurempi kulttuurin ja liikunnan keskittymä. Vielä kaavan aloitus- ja luonnosvaiheessa Vaasan kaupunki oli sitoutunut entisen linja-autoaseman tontille suunniteltuun Wasa Station -hankkeeseen. Hankkeessa samaan kokonaisuuteen yhdistyi musiikkitalo, liikunta- ja kongressitiloja, kauppakeskus, hotelli ja asumista. Luonnosvaiheen nähtävilläolon jälkeen saatiin tietoa siitä, että Wasa Station -hankkeen valmistelu keskeytetään. Tarve musiikki-, kongressi- ja sisäpelitoiminnoille on edelleen olemassa, vaikka suunnittelu ja toteutus onkin siirtynyt tulevaisuuteen. Vaasan kaupunki tekee toimitilahankkeiden menettelyprosessin kautta vertailun eri sijoituspaikoista. Sitä kautta valmistellaan aikanaan päätöksen tekoon esitys siitä, mihin musiikki-, kongressi- ja sisäpelitoiminnot sijoitetaan kaupungin hankkeina. Kummallakin edellä mainitulla sijoituspaikalla on paljon vahvuuksia.

- Wasa Station -kokonaisuus on liikenteellisesti erittäin hyvin saavutettavissa. Suuri rakennusvolyymi, johon sijoittuu useita erilaisia toimintoja, tekee kohteesta kansallisella tasolla erittäin kilpailukykyisen paikan suurten seminaarien ja muiden tapahtumien järjestämiselle.
- Konepaja-alueen vahvuudet liittyvät enemmän kaupungin vetovoimaisuuteen ja matkailupotentiaaliin. Kiinnostavimmat kulttuurin keskittymät sijaitsevat usein historiallisissa tai teollisissa miljöissä. Sijainti meren äärellä, vaihtelevat kaupunkitilat ja uuden ja vanhan rakenteen kohtaaminen tuovat kokonaisuuteen omaleimaisuutta, jota on vaikeaa tuottaa pelkästään uudisrakentamisen keinoin. Liikenteellisesti Konepaja-alue on huonompi sijainti, eikä alueelle tule ohjata suuria kaupallisia keskittymiä.

Konepaja-alueen asemakaavassa mahdollistetaan kaikki edellä mainitut toiminnot, lukuun ottamatta suurempaa kaupallista keskittymää. Myös entisellä linja-autoaseman tontilla on edelleen voimassa asemakaava, joka mahdollistaa Wasa Station -hankkeen toteutumisen.

2.4.3.2 *Vastine: liikenne*

Liikenteen kokonaisratkaisu

Alueen liikenteellistä ratkaisua tarkasteltiin luonnosvaiheen jälkeen kokonaisvaltaisesti uudelleen. Tarkastelun lopputuloksena pyöräilyn ja kävelyn roolia alueella kasvatettiin entisestään ja autoliikenteen roolia vähennettiin. Ranta-alueelle tavoitellaan täysin autotonta ympäristöä. Tällä tavoitellaan sujuvampaa ja turvallisempaa kävely- ja pyöräily-ympäristöä. Ranta-alueen virkistysarvo ja koko alueen vetovoima kasvaa.

Liikennevaikutuksia on tutkittu tarkasti kaavatyössä. Asemakaavan taustalle on laadittu kaksi liikenneselvitystä, joista toisen yhteydessä on tehty poikkeuksellisen laaja liikennemalli. Liikennemallissa on arvioitu, mikä on Konepaja-alueen tuottama kokonaisliikennetuotos siinä tapauksessa, jos alue toteutuu täysimittaisesti. Lisäksi liikennemalliin on laskettu mukaan muiden keskustan laajentumisalueiden ja suurempien toteutumattomien hankkeiden tuottama liikenne, esimerkiksi Etelä-Klemetilä ja entisen linja-autoaseman tontille suunniteltu Wasa Station-hanke. Selvitysraportti on asemakaavan liitteenä. Selvityksen johtopäätöksiä referoidaan asemakaavaselostuksen otsikolla 5.3.11.2. *Ehdotusvaiheen liikenneselvitys*

Ehdotusvaiheen liikenneselvityksessä tutkittiin viisi erilaista vaihtoehtoa kaavoitettavalle alueelle. Vaihtoehdot erosivat toisistaan sen suhteen, millä laajuudella ajoneuvoliikennettä rajoitetaan kaavoitettavan alueen kaduilla. Kaikkien verkollisten vaihtoehtojen lähtökohtana pidettiin sitä, että Vöyrinkaupungin puutaloalueen sisäisten asuinkatujen kautta ei ohjata enää ollenkaan läpikulkuliikennettä. Liikenneselvityksen johtopäätöksenä todettiin, että asemakaavan toteutumisen seurauksena liikennemäärät kasvavat jonkin verran joka tapauksessa. Eri vaihtoehtojen väliltä löytyy eroja, mutta ne ovat niin pieniä, että valinta eri vaihtoehtojen välillä ei ole liikenteellinen vaan maankäyttöön liittyvä kysymys. Ratkaisu voitiin siis tehdä sillä perusteella, minkälaista kaupunkiympäristöä asemakaavalla halutaan luoda.

Ehdotusvaiheen liikenneselvityksessä suositellaan, että Vaasan kaupunki *”ottaa kaava-alueetta laajemmissa liikenneverkkosuunnitelmissa (esim. keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma) kantaa tavoitteelliseen verkkohierarkiaan, koska nykyinen verkko on etenkin autoliikenteen kannalta keskustassa ja sen tuntumassa osin jäsentymätön”*. Kaava-alueen osalta tämä tarkoittaa sitä, että kaavoitettavan alueen kautta ei tulisi ohjata sellaista ohikulkuliikennettä, joka ei liity kaavoitettavaan alueeseen tai sen lähiympäristöön.

Liikenneselvityksen perusteella jatkotyöstöön päätettiin valita vaihtoehto VE1, jossa:

- Niin sanottu Järvikadun mutka poistetaan kokonaan
- Kalastajankadun jatke (Porttikatu) avataan moottoriajoneuvoliikenteelle.
- Pitkäkatua lukuun ottamatta kaikki alueen kadut käsitellään hidaskatuina tai pyöräilylle ja kävelylle tarkoitettuina katuina.

Tämä todettiin kokonaisuutena parhaaksi ratkaisuksi, joka rauhoittaa liikennettä mutta myös säilyttää alueen saavutettavuuden. Selvää on kuitenkin, että ratkaisu vaatii toimenpiteitä myös kaava-alueen ulkopuolella, erityisesti Kalastajankadulla.

Kalastajankadun jatkeen (Porttikatu) avaaminen liikenteelle

Kalastajankadun jatkeen avaamisesta moottoriajoneuvoliikenteelle on saatu kahdenlaista palautetta: yleisesti ottaen katuyhteyden avaamista pidetään tavoiteltavana asiana. Vöyrinkaupungin asukkaissa asia herättää huolta, ymmärrettävistä syistä. Asukkaat pelkäävät, että ratkaisu johtaa moottoriajoneuvoliikenteen lisääntymiseen Vöyrinkaupungin puutaloalueella.

Suunnittelussa on kiinnitetty erityistä huomiota siihen, että Vöyrinkaupungin puutalokortteleihin ei ohjautuisi lisää liikennettä. Kuntatekniikassa on linjattu, että tulevaisuudessa Vöyrinkaupungin alueen kautta ei ohjata ollenkaan läpiajoliikennettä. Kalastajankadun ja Vuorikadun liikennettä tullaan rajoittamaan Pitkäkadun suunnasta, esimerkiksi samalla tavalla kuin Tiilitehtaankadun liikennettä on rajoitettu Kauppapuistikon suunnasta. Vuorikatu on joukkoliikennereitti, joten sen osalta tilannetta pitää tarkastella tarkemmin liikennesuunnittelun yhteydessä.

2.4.3.3 *Vastine: rakentamisen korkea tehokkuus*

Vaasan kaupunki on viime vuosina kaavoittanut suuria määriä rakennusoikeutta teollisuudelle ja työpaikoille. Ennusteiden mukaan Vaasan kaupungin väkiluku tulee kasvamaan, jos kaikki kaavoitetut työpaikat toteutuvat. Kaavoituksessa tulee pyrkiä siihen, että kaikkien kaavojen mahdollistamien työpaikkojen, asuntojen ja palveluiden suhde on tasapainossa. Verrattuna suurempiin kaupunkeihin Vaasassa on hyvä tilanne, mikäli väkiluku kasvaa. Keskustan laajentumisalueet (Ravilaakso, Etelä-Klemetilä, Vaskiluoto ja Vöyrinkaupungin konepaja-alue) sijaitsevat paikoilla, joihin on hyvät edellytykset suunnitella terveellistä, turvallista ja viihtyisää asuinympäristöä. Vaasassa ei jouduta suunnittelemaan täydennysrakentamista asumiseen soveltumattomille paikoille, kuten erittäin vilkkaasti liikennöityjen väylien varrelle. Vöyrinkaupungin konepaja-alueen kaltainen teollisuuskäytöstä poistuva alue on luonnon kannalta ylivoimaisesti paras paikka täydennysrakentamiselle. Mitä enemmän alueelle saadaan rakennusoikeutta asumiselle, sitä vähemmän sitä pitää tulevaisuudessa kaavoittaa sellaisille alueille, joilla rakentamisen alta tuhoutuu luontoarvoja.

Toisaalta tavoitteena ei ole kaava-alueen muuttuminen pelkästään asuinalueeksi. Meren rannalla ja lähes ydinkeskustassa sijaitseva alue, joka on liikenteellisesti hyvin saavutettavissa, luo valtavasti potentiaalia sellaisille toiminnoille ja palveluille, jotka tuovat lisäarvoa keskusta-alueelle ja koko kaupungille. Asemakaavan valmistelutyön aikana kaavoitus on ohjannut suunnittelua siihen suuntaan, että tämä potentiaali voidaan hyödyntää. Wärtsilän teettämässä ensimmäisissä luonnoksissa alue oli suunniteltu puhtaasti asuinalueeksi, pois lukien suojellut rakennukset. Asemakaavaehdotuksessa noin 45 % Wärtsilän omistamasta maa-alueesta on varattu suojeltaville ja säilytettävälle rakennuksille sekä Veturitallinaukiolle ja Veturitallinpuistolle. Näille alueille ei voida sijoittaa asumista. Wärtsilä on maanomistajana suhtautunut asiaan yhteistyökykyisesti. Asuinkorttelit päätettiin kaavoittaa erittäin tehokkaiksi, vastapainoksi muun toiminnan suurelle määrälle. Asemakaavalla ei kuitenkaan saavuteta sitä rakennusoikeuden määrää, jota Wärtsilä tavoittelee omistamilleen alueille.



Wärtsilän ja Vaasan kaupungin solmiman aiesopimuksen liitteenä oleva alustava luonnos-suunnitelma (Wärtsilä Finland Oy / Arkkitehtitoimisto Helamaa&Heiskanen Oy)



Ehdotusvaiheen havainnekuva (Wärtsilä Finland Oy / Arkkitehtitoimisto Helamaa&Heiskanen Oy)

2.4.3.4 Vastine: uudisrakentamisen suhde ympäristöönsä

Asemakaavan mahdollistama uudisrakentaminen voidaan sovittaa ympäristöönsä, vaikka rakennusten korkeudet eivät seuraakaan viereisen asuinalueen korkeuksia. Korkeudeltaan tavanomaisten rakennusten osalta asemakaava ei tuota merkittäviä muutoksia näkymiin Vöyrinkaupungin suunnasta. Muutosten arvioidaan olevan positiivisia. Pitkätien varrella suunniteltujen uudisrakennusten räystäskorkeus vastaa niiden alta purettavan tehdashallin korkeutta. Korkean rakentamisen osalta kaupunkikuvalliset muutokset ovat merkittäviä ja korkeat rakennukset muuttavat näkymiä puutaloalueelta kaavoitettavalle alueelle. Korkeat rakennukset eivät sijoitu Vöyrinkaupungin suunnasta suoraan katujen päätteeksi, mutta ovat hyvin havaittavissa kaduilta.

Vaasan keskusta-alueelle ja Vöyrinkaupungille on luonteenomaista mittakaavojen ja tyylien vaihtelu. Vöyrinkaupungin puutaloalueen kulttuurihistorialliset arvot eivät ole uhattuna asemakaavan toteutumisen seurauksena. Näkymien muuttuminen kuuluu kaupunkien kehitykseen.



Mallinnusnäkyvä Vöyrinkaupungin suunnasta



Visualisointikuva Kalastajankadun suunnasta

Pienimittakaavaisimmat rakennukset sijoitetaan alueen pohjoisosaan Pitkädun varrelle. Kortteliin osoitetaan kuitenkin korkeampaa rakentamista kuin viereisellä puutaloalueella, jossa Pitkädun varren rakennuskanta on pääosin 1,5-2 kerroksista. Asemakaavalla mahdollistetaan Pitkädun varrelle 2-4-kerroksisia uudisrakennuksia ja korkeintaan 4-kerroksinen pysäköintitalo, jonka katutasokerrokseen on suunniteltu pienehkö päivittäistavarakauppa. Kauppa sijoittuu Pitkädun ja Porttikadun risteykseen ja tuo pysäköintitalon asuinalueen puoleiselle julkisivulle aktiivisuutta. Katutila muuttuu tiiviimmäksi, sillä siinä missä purettava tehdasrakennus on noin 12 metrin päässä rajasta, uudisrakentaminen sijoittuu katuun kiinni. Pysäköintilaitos sijoittuu kauemmas Pitkädusta ja sen eteen sijoitetaan puuistutuksia. Siinä missä nykyinen tehdasrakennus on yhtenäinen tasakorkuinen massa, uudisrakennukset muodostavat vaihtelevan kokonaisuuden, jossa on korkeampia ja matalampia osia.

Asemakaavan laatumääräyksiä on tarkasteltu uudelleen. Asemakaavalla tavoitellaan rakennustapaa, joka sopii hyvin vanhan puutaloalueen läheisyyteen:

- Selkeitä umpikortteleita, joita rakennukset rajaavat
- Harjakattoisia rakennuksia, jotka muodostavat vaihtelevaa kattomaisemaa
- Selkeää julkisivujen käsittelyä, pystysuuntaista ikkuna-aukotusta
- Kaavamääräyksillä ohjataan myös siihen, että yhtenäisellä tavalla käsitellyn julkisivun osuuden pituus ei muodostu liian suureksi

3 EHDOTUSVAIHE

3.1 Asemakaavaehdotuksen nähtäville asettaminen

Ehdotusvaiheen kuuleminen MRL 65 §, MRA 27 §: Kaavaehdotus ja tarkistettu Osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetettiin kaupunkiympäristölautakunnan päätöksellä (29.5.2024) nähtäville 7.6.-9.8.2024 väliseksi ajaksi. Asemakaavaehdotuksesta ja 21.5.2024 päivätystä Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta jätettiin 8 muistutusta ja 9 lausuntoa.

3.2 Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu

Maankäyttö- ja rakennuslain 66 §:ssä ja Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 26§:ssä tarkoitettu ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin ehdotusvaiheen nähtävilläolon jälkeen 3.9.2024.

Neuvottelussa ei tuotu esiin uusia selvitystarpeita tai suuria muutostarpeita kaavaratkaisuun. Viranomaisten lausunnot on pääasiassa huomioitu kaavatyön aikana hyvin. Niiltä osin kuin lausuntoja ei ole huomioitu, viranomaiset olivat tyytyväisiä kaavoituksen vastineisiin.

Seuraavista asioista heräsi keskustelua:

Rakentamisen mittakaava

Pohjanmaan museo ei pidä korkeaa rakentamista alueelle sopivana, mutta ei enää vastusta sitä voimakkaasti.

Ely-keskuksen näkemyksen mukaan erityisesti Pitkädun varren rakentamista olisi hyvä vielä tutkia. Rakennukset liittyisivät luontevammin Vöyrinkaupungin puutaloalueeseen, jos ne olisivat matalampia tai jos niitä porrastettaisiin niin, että Pitkädun puoleinen julkisivu olisi matalampi. Tornirakennusten osalta Ely-keskus voi hyväksyä asemakaavaehdotuksessa esitetyn ratkaisun, sillä korkeimmat rakennukset sijoittuvat kaava-alueen keskiosaan kauemmas Pitkädusta.

Korttelirakenne

Ely-keskuksen kanta Asunto-osuuskunta Framtidenin kannanottoihin, joissa toivotaan alueelle avoimempaa ja läpäisevämpää kaupunkirakennetta: Suunniteltu umpikortteliratkaisu on sopiva alueelle. Lähiympäristönsä se sopii paremmin kuin avoimempi rakennusten sijoittelu. Kokonaisuutena asemakaavaratkaisu on onnistunut, kun huomioi maanomistajan tavoitteet ja muut taustalla vaikuttavat asiat.

Liikennejärjestelyt

Asunto-osuuskunta Framtid on esittänyt huolensa Porttikadun avaamisen liikennevaikutuksista. Ely-keskuksen näkemyksen mukaan asemakaava antaa hyvin mahdollisuuksia erilaisille ratkaisuille. Kaikkia liikennejärjestelyjä ei tarvitse määrittää asemakaavassa. Tässä tapauksessa riittää, että Porttikatu on merkitty hidaskaduksi, eikä sanallinen määräys Vöyrinkaupungin katujen liikenteen rajoittamisesta ole välttämätön.

Pelastuslaitokselle paras reitti Palosaarelle kulkee Kalastajakatua ja Porttikatua pitkin. Tämä ei onnistu, jos Porttikadun ja Pitkädun risteys suljetaan Kalastajankadun suuntaan kokonaan moottoriajoneuvoliikenteeltä. Todettiin, että risteys on mahdollista sulkea läpiajoliikenteeltä niin, että pelastusajoneuvot kuitenkin voivat kulkea risteyksestä. Pelastuslaitos on lau-

sunut tästä aiemminkin ja toivonut, että saa olla kaavaprosessin jälkeen tehtävässä liikennesuunnittelussa mukana.

Liiketilat ja asuinhuoneistojen keskipinta-ala

Ely-keskuksen näkemyksen mukaan on tarpeellista ohjata asuntojakaamaa niin, että asuntojen keskimääräinen pinta-ala ei muodostu liian pieneksi.

3.3 Ehdotusvaiheessa saatu palaute

3.3.1 Tiivistelmä ehdotusvaiheen lausunnoista

Viranomaislausunnoissa pääosin todetaan, että viranomaisten lausunnot on huomioitu asemakaavatyön aikana hyvin. Viranomaislausunnoissa ei nouse esiin uusia selvitystarpeita tai merkittäviä muutostarpeita asemakaavaan.

3.3.2 Ehdotusvaiheen lausunnot ja kaavoituksen vastineet

3.3.2.1 *Etelä-Pohjanmaan Ely-keskus 26.6.2024*

Liikenneympäristö

Liikenneympäristön osalta kaavahankkeesta ei ole huomautettavaa.

Luonnonsuojelu

ELY-keskus toteaa, että ennen mahdollisia purkutöitä rakennukset tulee tarkistaa lintujen ja lepakoiden pesinnän osalta. Purkutöissä tulee huolehtia, että toimitaan luonnonsuojelulain 70 §:n mukaisesti, eikä rauhoitettuja lajeja häiritä pesimäaikaan. Aiemmissa inventoinneissa alueelta oli havaittu pääskyjä, jotka tyypillisesti pesivät rakennuksissa. Lepakoita ei toiminnassa olevalla tehdasalueella juurikaan havaittu, mutta lepakkokartoitus tulee toistaa ennen mahdollisia rakennusten muutostöitä. Habitaatti on voinut muuttua lepakoille soveltuvaksi toiminnan muutosten myötä.

Vesihuolto ja vesien hoito

Koska Geologian tutkimuskeskuksen sivuston (<https://gtkdata.gtk.fi/hasu/index.html>) perusteella alueelta todennäköisesti löytyy happamia sulfaattimaita, tulee suunnittelussa ja toteuttamisessa seurata ja hyödyntää Happamien sulfaattimaiden kansallinen opas rakennushankkeisiin -oppaan ohjeistuksia, (Opas happamien sulfaattimaiden huomioimiseen ja vaikutusten hallintaan <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163782>). Tarvittaessa tulee antaa happamia sulfaattimaita koskevia määräyksiä.

Alueella on runsaasti päällystettyjä alueita. Kaavakarttaan olisi hyvä merkitä näkyville tulvareitti, jotta jatkossakin on tiedossa, missä tulvareitti kulkee, vaikka valuma-alueen yläpuolelle tulisi lisää päällystettyä pintaa.

Mikäli työmailla käsitellään pilaantuneita maita, ei vesien johtaminen hulevesijärjestelmän kautta suoraan vastaanottavaan vesistöön ole hyvä toimintatapa. Rakentamisaikaisten työmaa/hulevesien käsittelyssä kannattaa noudattaa Pääkaupunkiseudun työmaavesiohjeen ohjeistuksia <https://julkaisu.hsy.fi/paakaupunkiseuduntyomaavesiohje.html>.

Vesien suojelu

ELY-keskus toteaa, että jos rantaviivaa on aikomus muokata, tulee rakentaminen vesialueelle ja sen mahdollinen luvantarve huomioida sekä kaavan suunnittelussa että kaavamääräyksissä.

Kulttuuriympäristö ja rakennussuojelu

Kaavamerkintää AH (Asumista palveleva yhteiskäyttöinen korttelialue) olisi hyvä täydentää sekä toteutusvastuiden, että sen osalta, mitä tontteja merkintä koskee. Asemakaavan yleistä määräystä Korttelipihat olisi hyvä tarkentaa sen osalta, koskeeko määräys sekä alueita C (korttelialueet) ja AH (Asumista palveleva yhteiskäyttöinen korttelialue) ja millä tavoin. Lisäksi ELY-keskus toteaa, että AK merkintä mahdollistaa 49 % liike- ja toimistorakentamista ja että tällä voi olla vaikutusta asumisviihtyisyyteen. ELY-keskus katsoo, että määräystä tulisi tarkentaa.

Lisäksi ELY-keskus kehottaa edelleen pohtimaan rakennuksien korkeuksia, jotta ne sopeutuisivat paremmin Vöyrinkaupungin osan pientaloalueeseen sekä kokonaisuutena ympäröivään olemassa olevaan rakennuskantaan.

Alueidenkäyttö

ELY-keskus katsoo, että muutoin sen aiemmin esiin tuomat asiat on riittävästi huomioitu, eikä sillä ole enää tässä vaiheessa muuta huomautettavaa.

KAAVOITUKSEN VASTINE ELY-KESKUKSEN LAUSUNTOON

Luonnonsuojelu: Alueella tehdyissä lepakkokartoituksessa ei löydetty Suomen luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisia lepakoiden lisääntymis- tai levähdyspaikkoja. Wärtsilän teettämässä luontokartoituksessa todettiin: "Rakennukset ja niissä olevat raot ja kolot voivat teoriassa toimia lepakoille päivehtimispaikkoina mutta aktiivisessa käytössä olevat ja valaistut teollisuusrakennukset eivät välttämättä ole lepakoille houkuttelevia paikkoja."

Asemakaavaselostuksessa mainitaan:

- Purettavien rakennusten sisätilat tulee tarkistaa lepakoiden päiväpiilojen varalta
- Teollisuustontilla toiminnan alasajon yhteydessä tulee kuitenkin muistaa, ettei rakennuksia pureta kesken pesimäkauden, sillä kaikki alueella havaitut linnut ovat pesimäaikaan rauhoitettuja

→ kaavoituksen kanta on, että yllä mainittuja asioita ei tule määrätä asemakaavamääräyksillä

Vesihuolto ja vesien hoito:

Happamat sulfaattimaat: Asemakaavaan on lisätty happamia sulfaattimaita koskeva määräys: "Ennen rakennushankkeeseen / toimenpiteisiin ryhtymistä tulee selvittää mahdollisten happamien sulfaattimaiden esiintyminen ja käsittely".

Rakentamistapaa ja maaperän pilaantuneisuutta koskevien selvitysten mukaan paaluperustuksen alueella ei normaalilanteessa tule olemaan tarvetta kaivaa niin syväälle, että jouduttaisiin kajoamaan luonnonmaahan (savi). Paaluperustuksen alueella on jätettyä sisältävää täyttömaata keskimäärin noin 4 metrin syvyyteen asti ja luonnonmaa on tämän kerroksen alapuolella. Rakentamistapaa koskevan selvityksen mukaan paalutettavalla alueella perustamisen edellyttämä kaivutarve olisi noin 1 metriä. Käytännössä kuitenkin joudutaan kaivamaan enemmän, sillä rakennusten alle ei voida jättää jätettyä sisältävää maata. Rakennusten alta joudutaan poistamaan täyttömaa kokonaan ja katualueiden alta vähintään noin 2 metriä täyttömaata.

Tulvareitit: Kaavakartalle lisätään tulvareittejä koskevia merkintöjä. Yleisesti kadut toimivat tulvareitteinä ja niiden tasaukset suunnitellaan siten, että vesiä ei lammikoidu kaduille. Asemakaavassa ei kuitenkaan lisätä tulvareittiä koskevaa merkintää kaikille kaduille, vaan ainoastaan tärkeimpiin kohtiin. Kaikki tulvareitit on viitteellisesti esitetty asemakaavan liitteenä

olevassa hulevesisuunnitelmassa. Asemakaavatyön yhteydessä laaditussa tulvareittitarkastelussa todettiin, että alueelle suunniteltu korkomaailma on sopiva ja että tulvareitit voidaan suunnitella tarkemmin jatkosuunnittelussa.

Rakentamisen aikainen hulevesien käsittely: Asemakaavaehdotuksessa oli rakentamisen aikaisten hulevesien käsittelyä koskeva määräys. Siinä määrättiin, että työmaavesiä ei saa joutaa suoraan hulevesiverkostoon käsittelemättä. Kaavoituksen ja kuntatekniikan näkemys on, että määräys on riittävällä tasolla.

Vesien suojelu:

Rantaviivaa on aikomus muokata. Asemakaava mahdollistaa täyttöjä Onkilahden vesialueella. Nykyiseen asemakaavaan verrattuna tällä asemakaavalla ei tehdä olennaisia muutoksia. Mahdollista luvantarvetta tarkastellaan asemakaavaprosessin jälkeen yleisten alueiden tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Alueiden käyttö / kulttuuriympäristö ja rakennussuojelu

- Täydennetään kaavamerkintää AH (Asumista palveleva yhteiskäyttöinen korttelialue) sen osalta, mitä tontteja merkintä koskee. Toteutusvastuita ei kannata määritellä asemakaavalla.
- Muutetaan asuinkerrostalojen korttelialueiden (AK) määräystä. Korttelialueille saa sijoittaa ympäristöä häiritsemätöntä liike- ja toimitilaa korkeintaan 10 % rakennusoi-keudesta.
- Kaavatyön aikana on tutkittu rakennusten korkeuksia perusteellisesti ja arvioitu asemakaavan mahdollistaman rakentamisen vaikutuksia kaupunkikuvaan, varjostukseen ja tuulisuuteen. Lisäksi on arvioitu Vaasan Sähkön Palosaaren sillan voimalaitoksen mahdolliset haittavaikutukset korkeiden rakennusten olosuhteisiin.
- Asemakaavan toteutuessa näkymät erityisesti pohjoisesta muuttuvat, kun alueella olevia rakennuksia puretaan ja niiden tilalle rakennetaan uusia. Näkymien muuttuminen kuuluu kaupunkikehitykseen, erityisesti keskusta-alueella. Asemakaavalla mahdollistetaan tiivistä, korkealaatuista ja omaleimaista ympäristöä, joka osaltaan täydentää ja rikastuttaa Vaasan kaupunkikuvaa. Suunniteltu uudisrakentaminen ei pääasiassa tuo merkittäviä muutoksia alueen mittakaavaan ja pääasiassa uudisrakennukset sopivat ympäristöönsä hyvin. 12-kerroksiset ja sitä korkeammat rakennukset muuttavat Vaasan kaupungin siluettia ja vaikuttavat merkittävästi kaupunkikuvaan. Korkeiden rakennusten kaupunkikuvallisia vaikutuksia ei voi yksiselitteisesti pitää positiivisina tai negatiivisina, sillä ne herättävät aina ristiriitaisia tunteita.

3.3.2.2 Pohjanmaan liitto 25.6.2024

Pohjanmaan liitto on aikaisemmin antanut kaavaluonnoksesta lausunnon, joka on huomioitu kaavaprosessissa. Pohjanmaan liitolla ei ole huomautettavaa kaavaehdotuksesta.

3.3.2.3 Pohjanmaan museo 9.8.2024

Asemakaavaselostus antaa hyvän yleiskatsauksen alueen historiaan ja sen kehitykseen. Monipuoliset havainnekuvat auttavat hahmottamaan kaavan laatijoiden visiota alueen rakentumisesta.

Museo katsoo, että kaavoitusratkaisut koskien alueen olemassa olevaa kulttuuriympäristöä ovat kehittyneet myönteiseen suuntaan. Kaavaehdotus mahdollistaa myös alueen nuorimman rakennuksen, suurikokoisen kokoonpanohallin, säilyttämisen. Vaasan keskustassa on pula liikunta- ja kokoontumistiloista, ja mahdollisuus muokata kokoonpanohallia tällaiseen käyttöön on kannatettava asia.

Tornitalon rakentaminen Keskustatoimintojen alueelle C, suojeltujen vanhojen rakennusten naapuriin, ei museon mielestä ole onnistunut ratkaisu – mutta on valmis hyväksymään sen, jotta C-korttelialueen eteläosa säästyisi mittavalta lisärakentamiselta.

Museolla ei ole huomautettavaa kaavaehdotuksesta.

3.3.2.4 *Vaasan kaupunki, kiinteistötoimi 9.8.2024 (lyhennetty)*

Kiinteistötoimi näkee, että kaava kokonaisuudessaan on hyvin valmisteltu ja harkittu ja antaa hyvät mahdollisuudet kehittää Vaasan ydinkeskustaa positiiviseen suuntaan. Kiinteistötoimen puolesta haluamme kuitenkin nostaa esiin muutamia asioita, jota pitäisi vielä ottaa huomioon.

Vaatusuhteiden keskimääräisestä pinta-alasta

Kiinteistötoimi katsoo, että asemakaavan vaatimus siitä, että asuinhuoneistojen keskimääräisen pinta-alan tulee olla 50 m², voi johtaa tilanteeseen, joka vaikeuttaa alueen rakentamista. Kiinteistötoimen näkemyksen mukaan asiaa ei tulisi määritellä asemakaavoilla, vaan muilla tavoilla. Esimerkiksi tulevilla tontinluovutusehdoilla tai vastaavilla menetelmillä tulisi varmistua siitä, että ei rakenneta keskimäärin liian pieniä asuntoja.

Jos asemakaava ohjaa rakentamista liian tiukasti, vaarana on, että asemakaava vanhenee nopeasti, ja pahimmassa tapauksessa mitään ei rakenneta, koska kysyntä ei kohtaa asemakaavan vaatimuksia. On muistettava, että kiinteistömarkkina on dynaaminen ja sitä säätelevät kysynnän ja tarjonnan kaltaiset markkinamekanismit. Myös ostajien vaatimukset muuttuvat paljon suhteellisen lyhyessä ajassa, minkä vuoksi ei ole järkevää asettaa vaatimuksia asemakaavassa, joka saattaa olla voimassa pitkään.

Liiketiloja koskeva asemakaavamääräys

Kiinteistötoimi on huolissaan myös liian suuresta AK-kortteleiden liiketiloja koskevasta vaatimuksesta. Rakennusyhtiöillä on ollut suuria vaikeuksia saada pohjakerrosten liiketiloja myytyä. Kyseisten tilojen rakentamiskustannukset ylittävät vieläpä usein niiden toteutuneen myyntihinnan. Tämä johtaa usein siihen, että liiketilojen rakentamiskustannukset joudutaan jyvittämään huoneistojen hintoihin, mikä taas johtaa hintojen nousuun. Kun pidetään mielessä uusien asuntojen suuri tarve ja tavoite saada Vaasaan edullisempia asuntoja, katutason liiketilojen määrää koskevaa vaatimusta on syytä harkita tarkoin. Nämä tilat tulee sijoittaa oikeisiin paikkoihin, jotta vältetään tyhjät liiketilat ja hintojen nousu. Kaavassa korostetaan jalankulkijoille miellyttävän ympäristön tärkeyttä, mikä on kunnioitettava tavoite. Samalla pitää kuitenkin muistaa, että pitkään tyhjiin olevat myymättömät liiketilat heikentävät kaupunkiympäristön viihtyisyyttä. Kokemus on osoittanut, että jos liiketiloja ei myydä rakentamisen aikana, myynti vain vaikeutuu myöhemmin. Tyhjät liiketilat ovat ongelma myös Suomen suuremmissa kasvukeskuksissa, joten ongelma on yleinen.

On myös tärkeää huomioida, että liiketilavaatimukset voivat aiheuttaa merkittäviä haasteita ARA-rakentamiselle, sillä koko ARA-järjestelmä perustuu vuokrien pitämiseen mahdollisimman kohtuullisina. Tyhjät liiketilat muodostavat taloudellisen taakan, joka viime kädessä nos-

taa vuokria. Tähän sisältyy riski, että koko asuntohanke vaarantuu, jos ARA-rahoitus epäonnistuu liian korkeiden vaatimusten vuoksi. Tämä olisi haitallista koko kaupungin kehitykselle, erityisesti kun huomioidaan, että kohtuuhintaisen vuokra-asumisen tarve kasvaa jatkuvasti.

Kiinteistötoimen mielestä liiketilan määrää koskevaa kaavamääräystä tulisi vielä tarkastella, jotta voidaan määritellä, mitkä asuinkortteleiden katutasokerroksen liiketilat ovat kaavassa ehdoton vaatimus ja mitkä voidaan toteuttaa joko liiketiloina tai yhteistiloina kulloistenkin taloudellisten realiteettien mukaan. Sopivan tasapainon löytämiseksi voisi olla arvokasta laatia selvitys liiketilojen määrästä samankaltaisilla alueilla – sekä Vaasassa että muissa vastaavan kokoisissa kasvukeskuksissa. Lisäksi on tärkeää huomioida se, kuinka liiketiloja koskevat vaatimukset vaikuttavat ARA-vuokra-asuntojen toteuttamisedellytyksiin sekä opiskelijoiden ja erityisryhmien asumiseen, joka toteutetaan usein ARA-rahoituksella.

Autopaikkamääräys:

Vaasan kaupungin tulisi harkita uusien kerrostalojen todellista autopaikkatarvetta koskevan selvityksen laatimista, mielellään osana tulevan pysäköintipolitiikan päivittämistä valmistelemaan työtä. Tulee myös muistaa, että tarve voi vaihdella eri rakennusten ja alueiden välillä. Autopaikkojen rakentamiskustannukset ovat merkittäviä ja vaikuttavat huomattavasti asuntojen hintoihin. Koska Vöyrinkaupungin konepaja-alueen kehitystyö kestää useita vuosia, mahdollisesti jopa vuosikymmeniä, olisi tärkeää pyrkiä arvioimaan myös tulevaisuuden autopaikkatarvetta. Olisi tehotonta rakentaa kalliita pysäköintialueita, jos ne tulevaisuudessa osoittautuisivat vajaakäyttöisiksi. Vaasan joukkoliikenteen ja pyörätieverkoston kehittäminen vaikuttavat myös autopaikkojen tarpeeseen. Muutokset väestörakenteessa, kuten kasvava maahanmuutto ja vanheneva väestö, yhdessä asukkaiden maksukyvyyn ja kulkutapavalintojen kanssa, ovat myös tärkeitä huomioitavia tekijöitä.

Autopaikkojen minimimäärää koskeva kaavamääräys on hyvä, koska siinä huomioidaan tulevat muutokset kaupungin pysäköintipolitiikassa sekä mahdolliset erilliset yhteiskäyttöautoja koskevat päätökset.

KAAVOITUKSEN VASTINE KIINTEISTÖTOIMEN LAUSUNTOON

Asemakaavaprosessista

Asemakaavaa on laadittu tiiviissä yhteistyössä maanomistajan kanssa. Kiinteistötoimi on pidetty ajan tasalla asemakaavatyön etenemisestä ja suunnitelmista koko kaavaprosessin ajan. Kiinteistötoimella olisi ollut mahdollisuus tuoda lausunnossa mainitut asiat esiin suunnittelun aikaisemmassa vaiheessa. Samassa yhteydessä olisi pitänyt keskustella suunnitelmasta laajemmin, myös rakennusoikeuden sopivasta määrästä alueella.

Asuinhuoneistojen keskimääräinen pinta-ala, Vaasassa käytetyt ohjaukset

Vaasassa on jo pitkään ollut käytäntönä, että asuntojen keskipinta-alan minimivaatimus määritellään asemakaavoissa. Toistaiseksi ei ole käytetty muita keinoja. Vallitsevan käytännön muuttaminen vaatii perusteellista harkintaa ja mahdollisesti poliittisia päätöksiä. Kaupungin tulee joka tapauksessa huolehtia siitä, että asuinalueista muodostuu väestörakenteeltaan tasapainoisia. Ratkaisuja tehtäessä tulisi huomioida se, että asuntajakauma vaikuttaa väestörakenteeseen. Esimerkiksi hyvin yksipuolisen väestörakenteen sosiaaliset vaikutukset tulisi tiedostaa. Kaavoitus kannattaa sitä, että asiasta käydään monipuolista ja tutkimustietoon perustuvaa keskustelua.

Kaavoitus on tietoinen siitä, että monissa kaupungeissa asuinhuoneistojen keskimääräistä pinta-alaa ei määritellä asemakaavoilla, vaan muilla keinoilla. Esimerkiksi Tampereen kaupunki on tehnyt poliittisen päätöksen, jossa on määritelty kaikki ne keinot, joilla asuntojen keskimääräistä pinta-alaa voidaan ohjata.

- *Tampereen kaupungin omistamalla maalla se tehdään ensisijaisesti tontin luovuttamisen yhteydessä.*
- *Yksityisomisteisella maalla ohjausta tehdään myös maankäyttösovimusten yhteydessä.*
- *Asuntojakauma voidaan määritellä myös asemakaavalla.*

Vöyrinkaupungin konepaja-alueen suunnitteluperiaatteista:

Alue on suunniteltu erittäin tehokkaaksi, eli rakennusoikeuden määrä suhteessa kortteleiden pinta-alaan on erittäin suuri. Tehokkuus on ollut maanomistajan toive siitä huolimatta, että on ollut tiedossa, että se tuottaa vaikeuksia saada täyttymään kaikki toiminnalliset vaatimukset ja laatuvaatimukset (esimerkiksi riittävä määrä pihatilaa ja pysäköintiä). Asemakaavaa varten laadittu maankäytön yleissuunnitelma on mitoitettu melko edellä mainittujen osalta hyvin tiukka, eikä siinä ole juurikaan pelivaraa. Jos asemakaavaan tehdään kiinteistötoimen ehdottamat muutokset ilman, että rakennusoikeutta pienennetään, kaikki asumista palvelevat toiminnot eivät mahdu kortteleihin. Esimerkiksi:

- *Asuinhuoneistojen keskimääräisen pinta-alan pienentäminen johtaa suurempaan asuntojen määrään. Asuntojen määrän kasvaminen johtaa suurempaan pihatilan tarpeeseen, sillä asemakaavassa määritellään pihatilan vähimmäismäärä asutukohteisesti. Pihatilan riittävä koko ja oikea pintakäsittely/kasvillisuuden määrä helpottavat sään ääri-ilmiöiden, muun muassa paahteisuuden ja hulevesien hallintaa. Hyvällä suunnittelulla saadaan viihtyisiä pihatiloja, joissa on parempi pienilmasto. Esteettömästi saavutettavat turvalliset pihatilat ovat erityisen tärkeitä kaikkein heikoimmissa asemassa oleville ihmisryhmille, kuten liikuntarajoitteisille, vanhuksille ja lapsille.*
- *Asuntokoon pieneminen vaikuttaisi myös varastojen kokoon; pieni asunto tarvitsee suhteellisesti suuremman irtaimistovaraston kuin suurempi asunto. Irtaimistovarastot veisivät tilaa polkupyörävarastoilta, joita Vöyrinkaupungin alueella joudutaan sijoittamaan tavallista enemmän rakennusten sisätiloihin, jotta saavutetaan riittävä pihatilan määrä.*
- *Liiketilojen määrän vähentäminen johtaisi asuintilojen määrän kasvamiseen, mikä kasvattaisi edelleen tarvittavan pihatilan määrää.*

Asuinhuoneistojen keskimääräistä pinta-alaa koskevia määräyksiä on täsmennetty ehdotusvaiheen nähtävillä olon jälkeen. Vaatimusta on kevennetty niissä kortteleissa, joissa asemakaavan pihatilavaatimus saadaan täyttymään myös, vaikka asuntojen keskipinta-ala on pienempi (50 m² → 45 m²). Määräystä on myös tarkennettu niin, että se ei koske muun muassa ARA-tuotantoa tai tiettyjä erityisasumisen muotoja, kuten opiskelija-asumista ja tuettua palveluasumista.

Asemakaavan vaatimus liiketiloista:

Aluetta suunnitellaan ydinkeskustan tehokkuudella, joten sieltä on syytä löytyä myös ydinkeskustaan kuuluvia toimintoja. Sekä Vaasan kaupunki että Wärtsilä ovat käyttäneet toiminnallista monipuolisuutta tärkeimpänä perusteluna alueen poikkeuksellisen korkealle tehokkuudelle. Olisi huono ratkaisu suunnitella näin tiivistä korttelirakennetta, jos tavoitteena olisi tavallinen asuinalue ilman palveluita.

Suhteutettuna alueen tehokkuuteen, asemakaavassa vaaditaan maltillinen määrä kivijalkaliiketilaa. Vaadittua liiketilaa määrää on jo pienennetty luonnosvaiheen jälkeen 20%.

Autopaikkojen vähimmäismäärää koskeva määräys: Asemakaavaan ei tarvitse tehdä muutoksia kiinteistötoimen lausunnon vuoksi. Pysäköintipaikkojen minimimäärä päätetään poliittisen prosessin kautta.

Ara-tuetusta rakentamisesta

Liiketilaja ja asuntojen keskikokoa koskevien määräysten ei ole tarkoitus koskea ARA-tuotantoa tai opiskelija-asumista. Kaavamääräyksiä on tältä osin muutettu selkeämmiksi. Vaasaan on toteutettu tavallista ARA-tuotantoa viimeksi noin 20 vuotta sitten. Näin ollen nykyisten asemakaavamääräysten soveltamisesta ARA-tuotantoon ei ole kokemusta lähimpien vuosien aikana.

Asemakaavassa ei vaadita kivijalkaliiketilaja kaikkiin rakennuksiin. Sitä vaaditaan keskeisimpien aukoiden ympärille ja niihin rakennusmassoihin, joilla on merinäköala. Jokaisesta AK-korttelista löytyy myös sellaisia rakennusaloja, joihin ei ole vaadittu liiketilaa. ARA-tuotantoa voidaan toteuttaa jälkimmäisiin, jos liiketilat vaikeuttavat rahoituksen saamista.

3.3.2.5 Väylävirasto 18.7.2024

Väylävirasto on kaavan aiemmissa vaiheissa edellyttänyt riittävien selvityksien laatimista melun, runkomelun ja tärinän osalta. Kaavaehdotuksen yhteydessä kaava-aineistoon on lisätty melu-, runkomelu- ja tärinäselvitys. Väylävirasto on tutustunut kaavaehdotuksen materiaaleissa oleviin selvityksiin sekä niiden pohjalta osoitettuihin kaavamääräyksiin. Väylävirastolla ei ole laadittujen selvityksien osalta huomautettavaa.

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

3.3.2.6 Vaasan Vesi 10.6.2024

Vaasan Vesi on käynyt hyvää ja kehittävää keskustelua kaavoittajan johdolla alueen vesihuoltoinfran rakentamisesta ja ”suojelemisesta”. Kaavoittaja on ottanut hyvin huomioon Vaasan Veden vastineet ja tarpeet. Vaasan Vedellä ei ole huomauttamista asemakaavaehdotuksesta. Vaasan Vesi ei vastusta alueen kehittämistä.

Vesihuolto rakentuu kadunrakentamisen yhteydessä.

3.3.2.7 Vaasan Sähkö Oy / kaukolämpö 8.8.2024

Vaasan Sähkö Oy/kaukolämpö toteaa, että alueen nykyiset rakennukset ovat liitettynä kaukolämpöverkkoon. Rakennuksien purkamisen yhteydessä joudutaan tekemään muutostöitä Wärtsilän alueen sisäiseen kaukolämpöverkkoon.

Asemakaavan ak1125 mukaiset uudet kiinteistöt ovat myös liitettävissä kaukolämpöverkkoon. Kaukolämmön jakelu kiinteistöille rakentuu uusia katualueita hyödyntäen ja osa asemakaavassa säilytettävistä rakennuksista muutetaan liitettäväksi verkkoon Vöyrinkaupungin puolelta. Kaukolämpöverkon muutostöiden aikataulussa on huomioitava, että säilytettävät rakennukset ovat kytkettyinä kaukolämpöverkkoon, eikä siten pidempiaikaisia käyttökeskeytyksiä näille asiakkaille voida sallia. Porttikadulla (nyk. Kalastajankadun jatke) alueen läpi kulkeva nykyinen kaukolämpölinja joudutaan uusimaan etäämmäksi tontin rajasta, koska kerrostalot rakentuvat aivan katualueen rajalle ja rakennuksien perustukset ulottuvat täten osit-

tain kaukolämpölinjan kohdalle. Tonttien sisäiset talojohdot suunnitellaan tapauskohtaisesti erikseen.

Mahdollisen kaukojäähdytysverkon rakentaminen alueelle on huomioitava asemakaavan ka-tualueiden tilavarauksissa. Katualueessa on varmistettava riittävä tila sekä kaukolämpöver-kolle että mahdolliselle kaukojäähdytysverkolle.

3.3.2.8 *Vaasan Sähköverkko Oy 7.6.2024*

Ehdotuksessa on otettu hyvin huomioon Vaasan Sähkoverkko Oy:n luonnosvaiheessa ehdo-tetut muutokset, sekä muuntamo tarpeet.

3.3.2.9 *Telia Finland Oyj 10.6.2024*

Teliällä on otsikon mukaisella asemakaavaluonnos alueella olevaa infraa. Mikäli alueen ra-kentaminen aiheuttaa kaapeleiden siirtoja, on niistä oltava yhteydessä vähintään 12 viikkoa ennen mahdollisia kaapeleiden siirtoja. Lähtökohtaisesti siirrot maksaa tilaaja. Mikäli koh-teessa puretaan rakennuksia, on niistäkin oltava hyvissä ajoin yhteydessä. Purettavista ra-kennuksista kaapelit on katkaistava hallitusti, ettei purut aiheuta vaurioita olemassa olevalle verkolle. Mikäli alueelle rakennetaan uusia teitä, olisi niistäkin hyvä olla yhteydessä mahdol-lisimman ajoissa uusia valmiusputkitustarpeita varten.

3.3.3 Tiivistelmä ehdotusvaiheen muistutuksista

Kaavoitus kiittää kaikkia muistutuksen jättäjiä aktiivisesta osallistumisesta kaavatyöhön. Jo-kainen muistutus on käyty huolellisesti läpi ja niiden sisältöä pohdittu asemakaavaa valmiste-levassa työryhmässä ja tarvittaessa laajemmin kaupungin organisaatiossa.

Ehdotusvaiheen kannanotoissa korostuivat seuraava teemat:

Liikenne / pysäköinti

- Aukkaat ovat edelleen huolissaan siitä, että kaavamutoksen seurauksena Vöyrin-kaupungille ohjautuu enemmän moottoriajoneuvoliikennettä kuin nykyään
- Osa muistutuksen jättäjistä vastustaa ja osa kannattaa sitä, että Järvikatu katkaistaan moottoriajoneuvoliikenteeltä ns. Järvikadun mutkan kohdalla
- Mielipiteissä kysytään, onko alueella tarvetta kolmelle pysäköintitalolle. Pysäköintiä toivotaan sijoitettavaksi mieluummin maan alle kuin erillisiin pysäköintitaloihin
- Osa toivoo, että mahdolliselle kulttuurikeskittymälle järjestetään riittävästi pysäköin-tiä. Osa toteaa, että pitäisi panostaa enemmän kevyen liikenteen olosuhteisiin, eikä alueen tarvitse olla kätevästi saavutettavissa henkilöautolla.
- Polkupyöräreittien ja hidasliikennekatujen rakentamista alueelle arvostetaan (Vaa-san kantakaupungin asukasyhdistys)

Rakentamisen tehokkuus / mittakaava

- Alueen rakentamisen tehokkuutta pidetään liian korkeana (Vaasan kantakaupungin asukasyhdistys / Asunto-osuuskunta Framtid)
- Tornitaloja pidetään liian korkeina (Vaasan kantakaupungin asukasyhdistys / Asunto-osuuskunta Framtid)

Toiminta / käyttötarkoitukset

- Vöyrinkaupungin konepaja-alueelle toivotaan kokoontumis-, kulttuuri- ja liikuntatiloja, kuten asemakaavatyön aikaisemmissakin vaiheissa. Tiloista toivotaan monikäyttöisiä. (useampi muistutus)
- Mahdollisille kokoontumistiloille toivotaan kunnianhimoista arkkitehtuuria (yksityishenkilö)
- Wärtsilä Finland Oy pyytää muutoksia asuinhuoneistojen keskipinta-alaa ja liiketiloja koskeviin määräyksiin.
- Uuden kerrostalorakentamisen tarvetta kyseenalaistetaan (useampi muistutus)

3.3.4 Ehdotusvaiheen muistutukset ja kaavoituksen vastineet

3.3.4.1 Vaasan kantakaupungin asukasyhdistys 9.8.2024

Vaasan Kantakaupungin Asukasyhdistys sitoutuu edelleen aiemmin kaavoitukseen lähetettyihin mielipiteisiimme (29.11.2022, 25.6.2023 ja 21.11.2023).

- Korkeammat rakennukset kuin 8-10-kerroksiset eivät sovi alueelle ja korkeiden rakennusten jyrkkää kontrastia suojeltuihin, mataliin rakennuksiin ja Vöyrinkaupungin rakennuksiin on vältettävä.
- Koska Vaasan asuintalotarpeeseen ei ole lähiaikoina odotettavissa kasvua, kulttuuri-, liikunta- ja yleishyödyllinen rakentaminen pitää mielestämme asettaa alueella etusijalle. Näin ollen suunnitellun kerrostaloalueen tehokkuusluku 2,8 on liian suuri ja asuinrakennuksia tulee liian tiheästi. Väljempää asuintalorakentamista puoltaa myös Vaasan osallistuminen ”European Green Leaf 2026” -kilpailuun finalistina.
- Yhdistyksemme arvostaa uusien polkupyöräreittien ja hidasliikennekatujen rakentamista alueelle.

KAAVOITUKSEN VASTINE:

Rakentamistehokkuus

Wärtsilän tavoitteena on saada omistuksessaan oleville maa-alueille uutta rakennusoikeutta 110 000–130 000 k-m². Tavoitetta ei saavuteta. Asemakaavalla luodaan siitä huolimatta hyvin tehokasta kaupunkirakennetta. Asuinkerrostalokortteleiden tehokkuusluku on keskimäärin $e=2.8$, mikä aivan sen tason ylärajalla, mitä keskustan osayleiskaavassa on mahdollistettu koko Vaasan keskusta-alueella. Asuinkortteleiden tehokkuus vastaa Vaasan ydinkeskustan tehokkuutta. Perusteita ratkaisulle:

- **Keskeinen sijainti**, joka mahdollistaa kestävän liikkumisen
- **Luontoarvot**: Alueella on mahdollista tehdä täydennysrakentamista ilman, että menetetään luontoarvoja
- **Säilytettävien rakennusten suuri määrä**: Nykyisen tehdasalueen pinta-alasta noin 1/3 jätetään säilytettävälle rakennuksille. Rakennuksia säilytetään enemmän kuin maanomistaja alun perin olisi toivonut. Rakennetta on vastaavasti tiivistetty niillä korttelialueilla, jotka painottuvat asumiseen.
- **Toiminnallinen monipuolisuus**: alueesta ei tavoitella pelkkää asuinalueita, vaan toimintoiltaan sekoittunutta aluetta. Säilytettävissä rakennuksissa on valtavasti potentiaalia erilaisiin käyttötarkoituksiin.
- **Keskustan osayleiskaavaan liittyvä harkinta**: Asemakaavalla kaavoitetaan Onkilahden rantaan laajemmin puistoa ja vähemmän asuinkortteleita kuin keskustan osayleiskaava antaisi mahdollisuuden. Luonnosvaiheen palautteen perusteella todettiin, että jätetään Onkilahden rantaan laajempi puistoalue ja tiivistetään vastaavasti asuinkerrostalojen korttelialuetta.

Rakentamisen mittakaava

- Kaavatyön aikana on tutkittu rakennusten korkeuksia perusteellisesti ja arvioitu asemakaavan mahdollistaman rakentamisen vaikutuksia kaupunkikuvaan, varjostukseen ja tuulisuuteen. Lisäksi on arvioitu Vaasan Sähkön Palosaaren sillan voimalaitoksen mahdolliset haittavaikutukset korkeiden rakennusten olosuhteisiin.
- Asemakaavan toteutuessa näkymät erityisesti pohjoisesta muuttuvat, kun alueella olevia rakennuksia puretaan ja niiden tilalle rakennetaan uusia. Näkymien muuttuminen kuuluu kaupunkikehitykseen, erityisesti keskusta-alueella. Asemakaavalla mahdollistetaan tiivistä, korkealaatuista ja omaleimaista ympäristöä, joka osaltaan täydentää ja rikastuttaa Vaasan kaupunkikuvaa. Suunniteltu uudisrakentaminen ei pääasiassa tuo merkittäviä muutoksia alueen mittakaavaan ja pääasiassa uudisrakennukset sopivat ympäristöönsä hyvin. 12-kerroksiset ja sitä korkeammat rakennukset muuttavat Vaasan kaupungin siluettia ja vaikuttavat merkittävästi kaupunkikuvaan. Korkeiden rakennusten kaupunkivallisia vaikutuksia ei voi yksiselitteisesti pitää positiivisina tai negatiivisina, sillä ne herättävät aina ristiriitaisia tunteita.

3.3.4.2 Wärtsilä Finland Oyj

Asuinkortteleiden kivijalkaliiketilojen osalta toivomme liiketiloja pakottavaa määräästä pelkästään kortteleihin 18 ja 19, joissa on riittävästi luontevia kävelyvirtoja. Muiden kortteleiden osalta kaavamääräystä tulisi muokata niin, että katu/pihatason tiloihin voidaan toteuttaa sekä liiketiloja että myös asuntojen yhteistiloja (esim. pyörävarastoja).

Asemakaavan toteutuskelpoisuuden parantamiseksi ja diversiteetin lisäämiseksi ehdotamme, että asuinhuoneistojen keskipinta-alaa koskeva määräys tulisi olla korttelikohtainen.

KAAVOITUKSEN VASTINE: Ks. kaavoituksen vastine kiinteistötoimen lausuntoon.

3.3.4.3 Asunto-osuuskunta Framtid 9.8.2024 (LYHENNETTY)

Muistutus on erittäin pitkä ja alla on siitä lyhyt tiivistelmä. Muistutus kokonaisuudessaan on tämän vuorovaikutusraportin liitteenä (ks. 4.3. Asunto-osuuskunta Framtid 9.8.2024, muistutus kokonaisuudessaan)

TIIVISTELMÄ MUISTUTUKSESTA:

- Asunto-osuuskunta on huolissaan asemakaavan liikennevaikutuksista, erityisesti Porttikadun katuyhteyden avaamisesta moottoriajoneuvoliikenteelle. Kalastajankatu ja Laivakatu tulisi osoittaa suljettaviksi joko kaavakartan merkinnällä tai sanallisella asemakaavamääräyksellä.
- Onkilahtea lähinnä oleva rakennusten rivi muodostaa toiminallisesti ja visuaalisesti läpäisemättömän muurin viheralueiden eteen. Suunnitelmaa, erityisesti korttelia 23 tulisi tarkastella uudelleen niin, että saadaan parempia visuaalisia ja fyysisiä yhteyksiä Konepajan alueen kautta Onkilahdenpuistoon
- Pohjoisimmat asuinkorttelit vaikuttavat ahtailta ja varjoisilta, kujat ovat liian kapeita. Niihin tulisi lisätä puurivit.
- Asunto-osuuskunta vastustaa tornitalojen sijoittamista alueelle.
- Osuuskunta toivoo, että Pitkädun rakentaminen sovitetaan paremmin Vöyrinkaupungin pientaloalueeseen (mittakaava / materiaali / julkisivujen käsittelyä koskevat määräykset)

KAAVOITUKSEN VASTINE:**Kalastajankadun jatke / Porttikatu**

Kaavoitus ymmärtää muistutuksen jättäjän huolen asemakaavan liikenteellisistä vaikutuksista. Kaavoitus on päätynyt tarkentamaan asemakaavaa, jotta sen toteutumisesta ei aiheutuisi Vöyrinkaupungin asuinalueelle haitallisia liikennevaikutuksia.

Porttikatua koskeva asemakaavamääräys on muutettu seuraavanlaiseksi (lisätyt kohdat lihavoituna): ”Hidaskatu tai osa katualuetta, jolla rakentein, pintamateriaalein ja istutuksin pyritään alentamaan ajonopeuksia. **Kun suunnitellaan katuyhteyden avaamista Porttikadulta Pitkäkädulle, tulee varmistaa, että toimenpide ei aiheuta haitallisia liikennevaikutuksia Vöyrinkaupungin asuinalueelle. Liikennettä Pitkäkädun suunnasta Kalastajakadulle ja tarvittaessa muille asuinalueen kaduille tulee rajoittaa haittavaikutusten estämiseksi**”.

Pitkäkädun itäpuoleiset kadut eivät kuulu kaavarajaukseen, joten vastaavaa merkintää ei voitu tehdä asemakaavakartalle. Suunnittelualueen rajausta ei voitu enää ehdotusvaiheen nähtävilläolon jälkeen laajentaa.

Kalastajankadun jatketta / Porttikatua koskevaa ratkaisua ei ole muutettu ehdotusvaiheen jälkeen. Asemakaavassa sallitaan moottoriajoneuvoliikenne Porttikadulla.

Korttelirakenne

Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelussa käytiin läpi Asunto-osuuskunta Framtidin näkemys korttelirakenteesta. Etelä-Pohjanmaan Ely-keskuksen kanta oli seuraava: Vöyrinkaupungin konepaja-alueelle sopii paremmin umpikortteliratkaisu kuin sellainen rakenne, jossa rakennukset sijoittuisivat avoimemmin ja vapaammin ympäristöönsä. Tämä on myös aluetta suunnittelevan työryhmän näkemys.

Korttelirakennetta ei muutettu ehdotusvaiheen jälkeen. Se muodostaa kaupunkimaista ja paikalleen sopivaa ympäristöä. Suunnittelualue on tuulinen, sillä tietyillä tuulensuunnilla tuuli pääsee puhaltamaan vapaasti kaukaa mereltä alueelle. Umpikorttelit suojaavat sisäpihoja ja myös takana olevaa Vöyrinkaupungin puutaloaluetta tuulilta. Aluetta suunnittelevan työryhmän mielestä selkeä raja rakennetun ympäristön ja puiston välillä on myös kaupunkikuvallisesti tavoiteltava asia. Vaasan keskustassa on melko yhtenäinen 6.-7. kerroksinen rantapuistovyöhykkeelle avautuva katujulkisivu, jota Vöyrinkaupungin konepaja-alueelle suunniteltu rakenne jatkaa. Vaikka kortteleiden läpi ei ole suunniteltu uusia visuaalisia tai fyysisiä yhteyksiä, uusi katuverkko on suunniteltu huolellisesti juuri siitä näkökulmasta, että kaduilta avautuu näkymiä ja kulkuyhteyksiä merelle.

Asunto-osuuskunta on tyytymätön alueen korkeaan rakentamistehokkuuteen ja sisäisten katujen ahtauteen. Niiden osalta suunnittelussa on tehty tietoinen valinta: kun katu- ja kortteli-alueet on suunniteltu mahdollisimman tiiviiksi, on voitu jättää suurempi alue aukioiksi ja puistoiksi, jotka ovat kaikkien kaupunkilaisten käytössä. Asemakaavassa osoitetaan puistoiksi laajempia alueita kuin mitä keskustan osayleiskaava olisi edellyttänyt.

Asunto-osuuskunta huomauttaa, että yhteiset sisäpihat vaikuttavat kooltaan alimitoitettulta. Asemakaavassa on varmistettu, että kaikkiin kortteleihin mahtuu leikkiin ja oleskeluun soveltuvaa pihatilaa 10 m² / asunto, joka on Vaasassa yleisesti käytetty määräys. Koska kortteleiden sisäpihoille ei toteuteta ollenkaan pysäköintiä, käytännössä koko sisäpiha soveltuu leikkiin ja oleskeluun. Tässä suhteessa alue eroaa esimerkiksi 1970-luvulla toteutetuista kortteli-pihoista, joissa maanpäällinen pysäköinti vie suuren osan pihatilasta. Vaasassa on käytössä vihertehokkuusmenetelmä, jolla varmistetaan, että pihatiloihin sijoitetaan riittävästi vettä

läpäiseviä pinnoitteita ja kasvillisuutta. Näin saadaan viihtyisämpää pihatilaa ja edistetään muun muassa hulevesien hallintaa. Asemakaavassa määrätään korttelialueille vihertehokkuuden vähimmäistaso.

Rakentamistehokkuus

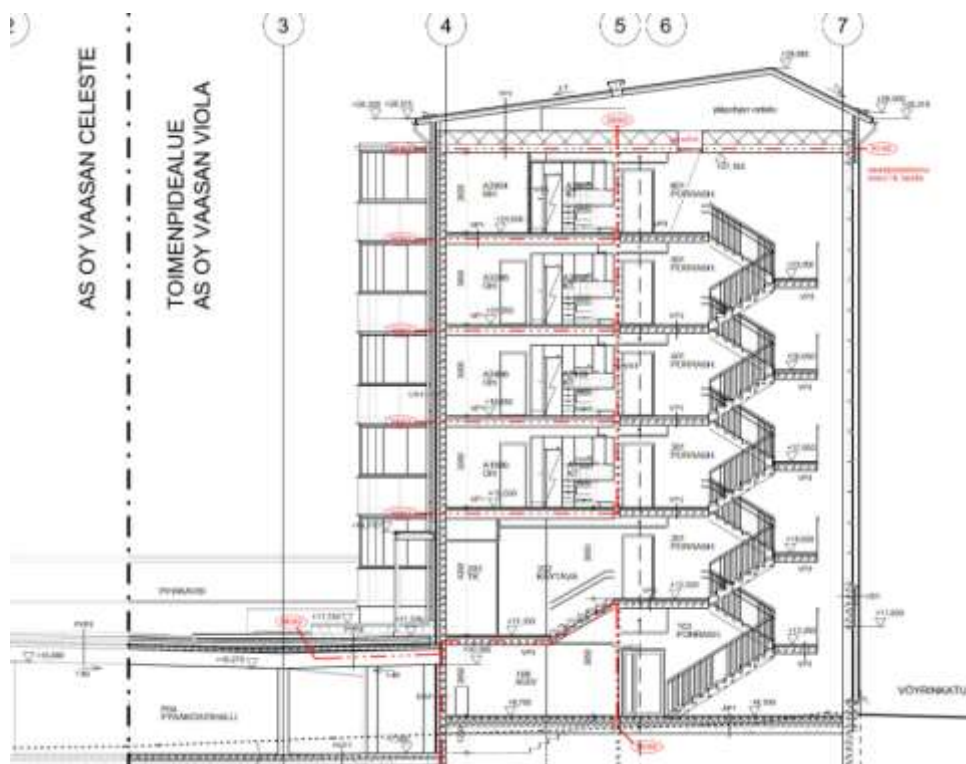
Wärtsilän tavoitteena on saada omistuksessaan oleville maa-alueille uutta rakennusoikeutta 110 000–130 000 k-m². Tavoitetta ei saavuteta. Asemakaavalla luodaan siitä huolimatta hyvin tehokasta kaupunkirakennetta. Asuinkerrostalokortteleiden tehokkuusluku on keskimäärin $e=2.8$, mikä aivan sen tason ylärajalla, mitä keskustan osayleiskaavassa on mahdollistettu koko Vaasan keskusta-alueella. Asuinkortteleiden tehokkuus vastaa Vaasan ydinkeskustan tehokkuutta. Perusteita ratkaisulle:

- **Keskeinen sijainti**, joka mahdollistaa kestävästä liikkumisesta
- **Luontoarvot**: Alueella on mahdollista tehdä täydennysrakentamista ilman, että menetetään luontoarvoja
- **Säilytettävien rakennusten suuri määrä**: Nykyisen tehdasalueen pinta-alasta noin 1/3 jätetään säilytettävälle rakennuksille. Rakennuksia säilytetään enemmän kuin maanomistaja alun perin olisi toivonut. Rakennetta on vastaavasti tiivistetty niillä korttelialueilla, jotka painottuvat asumiseen.
- **Toiminnallinen monipuolisuus**: alueesta ei tavoitella pelkkää asuinalueita, vaan toimintoiltaan sekoittunutta aluetta. Säilytettävissä rakennuksissa on valtavasti potentiaalia erilaisiin käyttötarkoituksiin.
- **Keskustan osayleiskaavaan liittyvä harkinta**: Asemakaavalla kaavoitetaan Onkilahden rantaan laajemmin puistoa ja vähemmän asuinkortteleita kuin keskustan osayleiskaava antaisi mahdollisuuden. Luonnosvaiheen palautteen perusteella todettiin, että jätetään Onkilahden rantaan laajempi puistoalue ja tiivistetään vastaavasti asuinkerrostalojen korttelialuetta.

Rakentamisen mittakaava

- Kaavatyön aikana on tutkittu rakennusten korkeuksia perusteellisesti ja arvioitu asemakaavan mahdollistaman rakentamisen vaikutuksia kaupunkikuvaan, varjostukseen ja tuulisuuheen. Lisäksi on arvioitu Vaasan Sähkön Palosaaren sillan voimalaitoksen mahdolliset haittavaikutukset korkeiden rakennusten olosuhteisiin.
- Asemakaavan toteutuessa näkymät erityisesti pohjoisesta muuttuvat, kun alueella olevia rakennuksia puretaan ja niiden tilalle rakennetaan uusia. Näkymien muuttuminen kuuluu kaupunkikehitykseen, erityisesti keskusta-alueella. Asemakaavalla mahdollistetaan tiivistä, korkealaatuista ja omaleimaista ympäristöä, joka osaltaan täydentää ja rikastuttaa Vaasan kaupunkikuvaa. Suunniteltu uudisrakentaminen ei pääasiassa tuo merkittäviä muutoksia alueen mittakaavaan ja pääasiassa uudisrakennukset sopivat ympäristöönsä hyvin. 12-kerroksiset ja sitä korkeammat rakennukset muuttavat Vaasan kaupungin siluettia ja vaikuttavat merkittävästi kaupunkikuvaan. Korkeiden rakennusten kaupunkikuvallisia vaikutuksia ei voi yksiselitteisesti pitää positiivisina tai negatiivisina, sillä ne herättävät aina ristiriitaisia tunteita.
- Muistutuksessa kysytään, miksi tornitaloja ei ole sijoitettu Konepaja-alueen lounaisosiin, vaan Pitkätien läheisyyteen. Tähän on useita syitä. Kaavoituksen näkemyksen mukaan erittäin korkea (yli 16 kerrosta) rakentamista ei tule sijoittaa tavallisiin asuinkortteleihin, vaan sellaisiin paikkoihin, joissa kaupunkitoiminnot voidaan sekoittaa. Kaavoitettavalla alueella tällaisia paikkoja on vain keskustatoimintojen alueilla, eli säilytettävien rakennusten läheisyydessä. Yksi syistä liittyy rakennettavuuteen: kaikki tornitalot on sijoitettu sellaiseen kohtaan, jossa kallio on melko lähellä nykyistä maanpintaa. Myös tuulisuuden kannalta tornitalot sijoittuvat ihanteelliseen paikkaan rakenteen keskelle, jossa matalammat rakennukset ympäröivät niitä joka puolella.

- Muistutuksessa todetaan, että tornitalot on sijoitettu lähelle alueen korkeinta kohtaa, jossa maanpinnan korkeus on noin 9,5 metriä merenpinnan yläpuolella. Kyseessä on väärinkäsitys. Kaikki alueen korkeimmat rakennukset sijoittuvat lähelle säilytettäviä rakennuksia, joiden ympäristössä maanpinnan tasoa ei voida kovin paljon nostaa. Kaksi tornitaloista sijoittuu Veturitallin lähistölle, jossa maanpinta on noin tasolla +4.0. Pohjoisempaan sijaitseva 12-kerroksinen tornitalo sijoittuu paikkaan, jonka maanpinta tulee olemaan Porttikadun puolella tasolla +5.0 ja Keksijänkujan puolella tasolla +6.0. Korkotasot on tutkittu alustavassa liikenteen yleissuunnitelmassa, joka on asemakaavaselostuksen liitteenä.
- Muistutuksessa kysytään, onko uudisrakennukset mallinnettu oikean korkuisina asemakaavaa havainnollistamassa mallissa. Kaupunkimallit sopivat paremmin luomaan yleiskäsitystä alueen rakenteesta kuin rakennusten yksityiskohtaiseen tarkasteluun. Yksittäisten rakennusten korkeudet näkyvät luotettavammin asemakaavan liitteenä olevissa alueleikkauksissa. Malleissa voi olla epätarkkuuksia esimerkiksi maaston, vanhojen rakennusten tai uusien rakennusten korkeuksissa. Tässä tapauksessa 1-tehdas on mallinnettu kaksi metriä todellista korkeammaksi ja sen viereen suunniteltu pysäköintitalo noin metrin matalammaksi kuin asemakaavassa sallitaan. Tästä johtuen pysäköintitalo näyttää mallissa saman korkuiselta kuin 1-tehdas. Asuinrakennusten osalta malli on vain arvio toteutuksesta, sillä niiden korkeus määritellään tarkemmassa suunnittelussa. Asemakaavassa määritellään rakennuksille ainoastaan kerroslukumäärä. Mallissa asuinrakennukset on esitetty nykyhetken rakentamiselle tyypillisillä kerroskorkeuksilla, samoin tornitalot.
- Muistutuksessa todetaan, että asemakaavassa 4-kerroksiseksi merkityt rakennukset toteutetaan käytännössä 5-kerroksisina (sisääntulokerros + 4 kerrosta). Rakennusvalvonnasta saadun kannanoton mukaan kaavakartassa esitetty suurin mahdollinen kerroslukumäärä lasketaan kadun puolelta. Alla on leikkauskuva Vaasaan 2020-luvulla rakennetusta kohteesta, joka saa asemakaavan mukaan olla korkeintaan 6-kerroksinen. Rakennus on kadun puolelta katsottuna 6-kerroksinen ja pihakannen puolelta 5-kerroksinen. Kansipihan puoleisen 5-kerroksisen julkisivun korkeus on noin 17 metriä. Vanhemmat, ennen 1960-lukua rakennetut 5-kerroksiset kerrostalot, joissa on korkea huonekorkeus ja reilun korkuinen otsapinta ylimmän ikkunan ja räystäslinjan välillä, ovat tyypillisesti korkeampia, 18-20 metriä.



3.3.4.4 Yksityishenkilö A 17.7.2024

1. Toivottavasti ehdotus sallii täysikokoisen, kilpailukäyttöön tarkoitetun liikuntasalin rakentamisen siinä tapauksessa, että sellainen päätetään toteuttaa (monikäyttöinen, jotta monet voivat hyötyä siitä).
2. Ei pitäisi olla naiivi ja rakentaa konserttisalia pelkästään kaupunginorkesterille; päinvastoin konserttisalin tulisi toimia hyvin myös sellaisissa konserteissa, joiden yleisö koostuu muutamasta tuhannesta tanssivasta ihmisestä.
3. Jotta kumpikin yllä mainittu voisi toteutua, pitää varmistaa, että pysäköintipaikkoja varataan riittävästi. Pysäköintiä ei voi rakentaa vain asukkaille, vaan sen pitää olla mieluummin olla jopa hieman ylimitoitettu, jotta kulttuuri- ja urheiluelämyksistä voi nauttia ongelmitta, vaikka ei asuisi kävely- tai pyöräilyetäisyydellä.

KAAVOITUKSEN VASTINE:

Asemakaavalla mahdollistetaan monenlaisen toiminnan sijoittuminen alueelle. Riippuen maanomistajan ja kaupungin tekemistä päätöksistä alueelle voi toteutua esimerkiksi kulttuuri- tai liikuntatiloja, yritystoimintaa ja kaupallista toimintaa.

Asemakaavassa on käytetty kokoontumistiloille autopaikkavaatimusta 1 ap/120 k-m². Vaasan kaupungin pysäköintipolitiikan suositus on hieman enemmän, 1ap/100 k-m². Pysäköintipolitiikassa todetaan, että julkisten rakennusten osalta pysäköintisuosituksia voidaan tarvittaessa soveltaa. Autopaikkavaatimusten tulee silloin perustua tapauskohtaiseen tarkasteluun. Tässä tapauksessa on todettu, että alue sijaitsee lähes ydinkeskustassa ja on hyvin saatavissa joukkoliikenteellä, kävellen ja pyöräillen. Lähes rautatieaseman vieressä sijaitsevalle alueelle on helppoa saapua julkisella liikenteellä myös Vaasan ulkopuolelta.

3.3.4.5 Yksityishenkilö B 7.8.2024 (muistutus saapunut nimettömänä)

1. Alueella ei pitäisi olla tarvetta kuin yhdelle pysäköintitalolle, jonka tulisi siinä tapauksessa palvella musiikki-, kulttuuri- ja urheilutaloa. Muille kiinteistöille pysäköintikellari on järkevin ratkaisu. Osittain siksi, että alueen korkeuserot ovat suuria, ja osittain siksi, että suuri osa alueesta on vanhaa merenpohjaa, joka on pääosin savea. Useimpien rakennusten rakentamista varten pitää kaivaa pois useita metrejä savea. Siksi voidaan samalla sallia pysäköintikellareiden rakentaminen pysäköintitalojen sijasta.
2. Järvikatu pitäisi säilyttää sellaisenaan, ei muuttaa pyörätieksi tai puistoksi. Onkilahden ympärillä on jo nyt paljon puistoja.
3. On hyvä, että pienveneille on tarjolla laitureita, mutta taas kerran kaupungin suunnittelijat vaikuttavat unohtaneen pysäköintipaikat. Vai onko ajateltu, että pienvenesatama olisi vain niille, jotka asuvat Vöyrinkaupungin konepaja-alueella?
4. Vöyrinkaupungin konepaja-alueen ja Ratakadun välille pitäisi myös rakentaa jonkinlainen ylikulkusilta tai tunneli rautatien ali.
5. Koska useimpien rakennusten on ajateltu olevan asuinrakennuksia, Pitkäkatu pitäisi avata liikenteelle molempiin suuntiin. Ei ole järkevää, että konepaja-alueen autoliikenteen pitäisi kulkea vain Vöyrinkatua pitkin. Ratakadun ja Hietasaarenkadun välinen kummallinen yksisuuntainen osuus pitäisi muuttaa takaisin kaksisuuntaiseksi.
6. Kysymys kuuluukin, eikö nykyinen risteys (Hietasaarenkatu–Pitkäkatu–Ratakatu) pitäisi samalla muuttaa jonkinlaiseksi kiertoliittymäksi liikenteen sujuvoittamiseksi. Nykyinen ratkaisu ei myöskään ole erityisen järkevä liikenneuhkien ja rankkasateiden aiheuttamien tulvien vuoksi.

KAAVOITUKSEN VASTINE: Pysäköintitalojen lisäksi pysäköintipaikkoja on suunniteltu myös kerrostalokortteleihin alla olevan kaavion mukaisesti. (P= Pysäköintitalo, p-ma=pysäköintikansi tai kellari).



Onkilahti on hyvin matala ja madaltuu jatkossakin maannouseman vuoksi. Vaasan kaupungin kuntatekniikka on todennut, että se ei aio toteuttaa Vöyrinkaupungin konepaja-alueelle pienvenesatamaa. Ei ole todennäköistä, että yksityinenkään toimija haluaisi toteuttaa alueelle suuren mittakaavan venesatamatoimintaa. Asemakaavassa haluttiin kuitenkin mahdollistaa laitureiden rakentaminen alueelle, sillä niitä voidaan käyttää myös muuhun virkistystoimintaan. Asemakaavaluonnoksessa rantaan varattiin yleinen pysäköintialue, mutta se poistettiin Kiinteistötoimen ja Kuntatekniikan suosituksesta. (Liian kallis toteuttaa / ranta haluttiin varata mieluummin ihmisille kuin autoille)

Niin sanotun Järvikadun mutkan katkaiseminen liikenteeltä ja muuttaminen puistoalueeksi on koko Kaupunkiympäristön toimialan yhteinen päätös ja tahtotila. Kun asuinrakennusten ja puiston välissä ei ole katua, syntyy viihtyisämpää asuin- ja puistoympäristöä. Erityisesti siinä tapauksessa, jos alueelle toteutuu kulttuuri- ja kokoontumistiloja, ratkaisu on tärkeä myös matkailun ja Vaasan vetovoimaisuuden kannalta. Ratkaisun taustalle on tehty laaja liikenneselvitys.

Kaavoitus toimittaa mielipiteen jättäjän ehdotukset liikenneselvityksestä Kuntatekniikkaan.

3.3.4.6 Yksityishenkilö C 12.8.2024 (LYHENNETTY)

- Muistutuksen jättäjä pitää pyörityttävänä sitä, että alueen toteuttamista ja ajoitusta kuvaavissa kaavioissa esitetään, että Kalastajankadun jatkeen avaaminen voisi toteutua jo rakentamisen ensimmäisessä vaiheessa. Muistutuksessa todetaan, että jos näin tapahtuu, koko alueen pohjoisosan rakennusten purkaminen, maansiirtotyöt ja rakennustyöt toteutetaan niin, että ne kuormittavat Vöyrinkaupungin asuinalueetta (melu, pöly, asuinalueen läpi ohjautuva raskas liikenne)

- Muistutuksen jättäjä vastustaa Porttikadun avaamista moottoriajoneuvoliikenteelle. Katu pitäisi hänen mukaansa toteuttaa vain kevyelle liikenteelle sallittuna katuna, jota myös pelastuslaitos voisi käyttää.
- Muistutuksen jättäjälle on aikaisemmin luvattu, että Vöyrinkaupungilla tehdään toimenpiteitä, joilla rauhoitetaan liikennettä. Toimenpiteitä ei kuitenkaan ole tehty. Tämän vuoksi muistutuksen jättäjä ei usko, että Vaasan kaupunki rajoittaa liikennettä Vöyrinkaupungin asuinkaduilla.
- Muistutuksen jättäjä pitää Palosaaren ja Vöyrinkaupungin konepaja-alueen yhteyden korostamista keinotekoisena. Muistutuksessa esitetään epäily, että kaupungin osien välistä yhteyttä on korostettu vain siksi, että saadaan perusteita Porttikadun avaamisesta ajoneuvoliikenteelle. Muistutuksessa todetaan, että jos näin tapahtuu, muun muassa liikenne Palosaarelta Minimanin suuntaan lisääntyy.
- Muistutuksessa kiinnitetään huomiota kaavaselostuksen kohtaan, jossa todetaan: *”Ajoneuvoliikenne tukeutuu nykyiseen katuverkkoon Järvikadun ja Pitkädun kautta. Nykyisen katuverkon osalta palautetaan vielä 1960-luvulla vallinnut tilanne, jossa niin sanottua Järvikadun mutkaa ei vielä oltu rakennettu ja Kalastajankatu jatkuu Vöyrinkaupungilta aina Palosaaren sillalle asti”*. Asemakaavaselostuksen ilmaisu *”on oltava saavutettavissa eri suunnista kaikilla liikkumismuodoilla.”* - on ristiriidassa yleisten tavoitteiden ja nykyajan ilmastotavoitteita puoltavan hengen kanssa, Muistutuksessa kysytään, haluaako Vaasan kaupunki palata kaavoituksessa 1960-luvulle. Muistutuksen jättäjän mielestä Vaasan kaupungin pitäisi ottaa mallia Tukholmasta, Seinäjoen ydinkeskustasta tai muista paikoista, joissa on pystytty kaavoittamaan palveluita, kauppaa, kokoontumistiloja ja työpaikkoja ilman, että kohde olisi helposti saavutettavissa henkilöautolla.

KAAVOITUKSEN VASTINE:

Toteutumisen vaiheistus

Alueen toteutumisen vaiheistuksesta ei määrätä asemakaavoilla. Asemakaavaselostuksen kaavioissa esitetään yksi mahdollinen skenaario toteutumisen vaiheistuksesta.

Kalastajankadun jatke / Porttikatu / liikenteen rajoittaminen Vöyrinkaupungilla

Kaavoitus ymmärtää muistutuksen jättäjän huolen asemakaavan liikenteellisistä vaikutuksista. Kaavoitus on päätynyt tarkentamaan asemakaavaa, jotta sen toteutumisesta ei aiheutuisi Vöyrinkaupungin asuinalueelle haitallisia liikennevaikutuksia.

*Porttikatua koskeva asemakaavamääräys on muutettu seuraavanlaiseksi (lisätyt kohdat lihavoituna): ”Hidaskatu tai osa katualuetta, jolla rakentein, pintamateriaalein ja istutuksin pyritään alentamaan ajonopeuksia. **Kun suunnitellaan katuyhteyden avaamista Porttikadulta Pitkädulle, tulee varmistaa, että toimenpide ei aiheuta haitallisia liikennevaikutuksia Vöyrinkaupungin asuinalueelle. Liikennettä Pitkädun suunnasta Kalastajakadulle ja tarvittaessa muille asuinalueen kaduille tulee rajoittaa haittavaikutusten estämiseksi”**.*

Pitkädun itäpuoleiset kadut eivät kuulu kaavarajaukseen, joten vastaavaa merkintää ei voitu tehdä asemakaavakartalle. Suunnittelualueen rajausta ei voitu enää ehdotusvaiheen nähtävilläolon jälkeen laajentaa.

Kalastajankadun jatketta / Porttikatua koskevaa ratkaisua ei ole muutettu ehdotusvaiheen jälkeen. Asemakaavassa sallitaan moottoriajoneuvoliikenne Porttikadulla.

Alueen saavutettavuus ja liikenneratkaisut yleisesti

Palosaaren ja Vöyrinkaupungin välistä yhteyttä on asemakaavaselostuksessa korostettu erityisesti yhteyden kevyen liikenteen olosuhteiden näkökulmasta. Asemakaavalla tehdään merkittäviä parannuksia kevyen liikenteen olosuhteisiin. Yhteydet keskusta-alueelta rantaan ja Palosaaren suuntaan paranevat merkittävästi, jos asemakaava toteutetaan.

Asemakaavaselostuksen otsikossa 5.1.4. ”Katualueet” haluttiin kuvata alueen tulevaa katuverkkoa niin, että tekstistä selviäisi historiallinen konteksti. Muistutuksen jättäjä kysyy, halutaanko kaavoituksessa palata 1960-luvulle. Tämä on erittäin laaja kysymys, johon ei voi vastata kattavasti vastineessa. Vaasassa laadittiin 1960-luvulla niin kutsuttu Kråkströmin ”saneerauskaava”, joka tähtäsi lähes koko Vaasan silloisen rakennuskannan purkamiseen ja korvaamiseen lamellitaloilla. Wärtsilän aluetta suunniteltiin edelleenkin tehdasalueena. Suurin Wärtsilän aluetta koskeva muutos oli koko keskustan pohjoispuolelle suunniteltu ohikulkureitti, jolle moottoriajoneuvoliikennettä oli tarkoitus keskittää. Palosaaren sillan tuntuun suunniteltiin eritasoratkaisua. Ratkaisu olisi sujuvoittanut moottoriajoneuvoliikennettä, mutta kevyelle liikenteelle se olisi tarkoittanut vielä suurempaa estevaikutusta ydinkeskustasta ja Vöyrinkaupungilta rantaan ja Palosaarelle. Vöyrinkaupungin konepaja-alueen asemakaavassa tehdään lähes päinvastainen liikenteellinen ratkaisu, kun rannan ja asutuksen väliltä poistetaan katualuetta ja kevyen liikenteen olosuhteita kehitetään. Tältä osin tavoitteet eroavat 1960-luvun tavoitteista suuresti.



Erik Kråkströmin asemakaava, 1967

3.3.4.7 Yksityishenkilö D 8.8.2024

Vanha Wärtsilän alue – huippupaikka uudelle kaupunginosalle kolmen elinvoimaisen kaupunginosan syleilyssä, Onkilahden vieressä, aluetta sivuavan radan tuntumassa. Ei voisi paremmin olla.

Olen huomannut, että kun maailmalla kehitetään uusia kaupunginosia, kyseiseen paikkaan kaivataan vetovoimaa. Usein vetovoimatekijänä toimii jokin maamerkki tai vaikkapa jonkin

toiminnan keskus. Viime kesänä Hampurissa käydessäni ihastuin uuteen HafenCityyn, joka on juuri tällainen re-developed-alue. HafenCityn vetovoimatekijä on upea, vanhan varaston päälle rakennettu konserttitalo (Elbphilharmonie). Paikalliset eivät uskoneet hankkeeseen vaan pitivät sitä liian kalliina ja epäilivät, olisiko se lopulta vaivan arvoinen. Nykyään se on kuitenkin elinvoimainen, urbaani paikka, joka houkuttelee sekä ihmisiä että yrityksiä – Bilbao-efekti.

Pointtini on siis, että Vöyrinkaupungin konepaja-aluetta kehitettäessä on tärkeää, että kokonpanohallista tehdään houkutteleva konserttisali/urheiluhalli/konferenssikeskus. Nykyiset hahmotelmat eivät vaikuta mielestäni mielenkiintoisilta. Lasijulkisivu on vähän tylsä, sellaiset kun eivät oikein herätä huomiota vaan pyrkivät olemaan ”näkyttömiä”. Minusta arkkitehtien pitäisi osoittaa tässä kohtaa enemmän luovuutta: Ehkä samanlainen punatiilijulkisivu kuin veturitalissa, mutta suuret ikkunat? Ja katolle jotakin erikoista, vaikkapa kokoustiloja sisältävä lasinen ”kruunu”, vähän Elbphilharmonien tyyliin? Mahdollisuudet ovat rajattomat, mutta kun kyse on kaupunginosan sydäimestä, pitää muotoilua harkita tarkkaan.

Rakennusmateriaalien osalta kannatan runsasta tiilen käyttöä. Betoni voi vaikuttaa kauniilta, mutta se muuttuu usein ajan myötä rumemmaksi. Mukavaa tunnelmaa luodaan mielestäni muilla materiaaleilla kuin betonilla. Tiili on selkeä valinta, kun kyse kuitenkin on vanhasta tehtaasta ja suojelluissakin rakennuksissa on kaunis tiiliverhous.

Parkkitaloon tulee integroida muutakin kuin parkkitilaa, siis jotain myös autottomille, vaikkapa koripallokenttä katolle tai jotakin vastaavaa.

Asemakaavaan on varattava tilaa raitiovaunupysäkille/lähijuna-asemalle. Jos Vaasan elinkeinoelämä ja teollisuus kasvavat (GigaVaasa jne.), tulee raitiotien rakentaminen olemassa oleville raiteille satamasta GigaVaasa-alueelle ajankohtaiseksi. Sillä reitillä tämä uusi kaupunginosa olisi tärkeä välipysäkki.

Nimeä pitää vielä miettiä. Konepajanranta – Verkstadsstranden on pitkä ja hankala, enkä jaksa uskoa sen saavan paikkaa puhekielessä. Siksi pitäisi ehkä ottaa käyttöön pelkkä Konepaja – Verkstan. Se toimii molemmilla kielillä ja on looginen.

Toivottavasti huomioitte ehdotukseni. Toivotan onnea hankkeelle, jonka minä ja moni muukin toivoo toteutuvan!

KAAVOITUKSEN VASTINE: Kaavoitus kiittää innostavasta kannanotosta. Alue on ainutlaatuinen ja siinä on potentiaalia Vaasan vetovoiman kehittämiseksi. Muistutuksessa esitetyt näkökulmat toimitetaan eteenpäin Wärtsilälle ja Vaasan kaupungin eri tahoille.

Ruotsinkielisestä nimestä Verkstadsstranden saatiin samantapaista palautetta myös luonnosvaiheessa. Kaavoituksen nimityöryhmä pohti asiaa luonnosvaiheen jälkeen. Muistutuksessa ehdotettu nimi ”Konepaja / Verkstaden” oli yksi nimityöryhmän suosikeista. Ehdotusvaiheessa pidettiin lopulta tärkeänä, että sana ”ranta” oli osana paikannimeä.

Koko alueen nimeksi ehdotetaan ensisijaisesti Konepajanranta / Verkstadsstranden. Vaihtoehtoisesti koko alueen nimi voi olla Konepaja / Verkstaden.

Alueen luonteeseen vaikuttaa se, mihin käyttöön vanhat rakennukset otetaan. Koska alueen tulevaa käyttöä ei vielä tarkkaan tiedetä, koko alueelle ei tässä vaiheessa anneta virallista nimeä.

Asemakaavalla määritellään sitovasti katujen, aukoiden ja puistojen nimet.

Tämän asemakaavatyön aikana on samanaikaisesti laadittu myös selvitys Vaasan sisäisestä raideliikenteestä. Selvityksessä ei ole esitetty lähiliikenteen pysäkkiä Vöyrinkaupungin konepaja-alueelle, sillä alue on hyvin saavutettavissa päärautatieasemalta. Seuraava pysäkki rautatieasemalta Vaskiluodon suuntaan sijoittuisi selvityksen mukaan Palosaaren sillan länsipuolelle. Tässä paikassa pysäkki olisi hyvin saavutettavissa molemmilta yliopistokampuksilta, Palosaarelta ja ydinkeskustan pohjoisista.

3.3.4.8 Yksityishenkilö E 9.8.2024

Uusin kaavaehdotus on ehdotuksista paras. Hyvä, että Järvikatu ei jatku mutkan jälkeen rantaa pitkin.

Pysäköintitalo Pitkänkadun varrella vie hyvän paikan asuintalolta alueen pohjoispäässä. Piilottakaa se johonkin muualle - maan alle. Onko pysäköintitalo tarpeellinen? (puuttui aiemmista kaavoista). Pohjoispään asuintalojen ja piha-alueen allehan tulee autoille paikkoja. Riittääkö talolle ulkopuolista käyttöä? Koko alueen kävelymatkat ovat kuitenkin lyhyitä - muut pysäköintitalot.

Pitkänkadun ja Porttikadun / Kalastajankadun kulma lienee koko alueen korkeinta kohtaa. Kulmaus on liian hyvä paikka pelkästään pysäköintitalolle.

KAAVOITUKSEN VASTINE: Kaavoitus on muistutuksen jättäjän kanssa samaa mieltä – suunnitelma on kehittynyt parempaan suuntaan prosessin edetessä.

Pitkänkadun varrelle suunniteltu pysäköintitalo tarvitaan alueen asukkaiden käyttöön. Luonnosvaiheessa kyseiseen kortteliin oli suunniteltu 2-kerroksinen maanalainen pysäköintilaitos, joka jatkosuunnittelussa todettiin epärealistiseksi. Kun 2-kerroksinen maanalainen pysäköintilaitos muutettiin 1-kerroksiseksi, jouduttiin suunnitelmaan lisäämään yksi pysäköintitalo. Toinen vaihtoehto olisi ollut rakennusoikeuden määrän pienentäminen.

Pysäköintitalojen lisäksi pysäköintipaikkoja on suunniteltu myös kerrostalokortteleihin alla olevan kaavion mukaisesti. (P= Pysäköintitalo, p-ma=pysäköintikansi tai kellari).



4 LIITTEET

4.1 Väyläviraston lausunto (vain suomeksi)



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 (Lpr_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)

VÄYLÄ/6959/03.01.02/2022

25.11.2022

*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
Taiju Virtanen
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, L-vastuualue
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, Y-vastuualue

4.2 Ilmatieteen laitoksen lausunto (vain suomeksi)



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, länsiosaa 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 yhtäaikainen 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 Asunto-osuuskunta Framtid 9.8.2024, muistutus kokonaisuudessaan

Huom! Kaavoituksen vastine, ks. 3.3.4.3. *Asunto-osuuskunta Framtid 9.8.2024 (LYHENNETTY)*

MUISTUTUS KOKONAISUUDESSAAN

Vuonna 1906 perustettu asunto-osuuskunta Framtid on tontin 905-5-1006-37 ja sen asuinrakennusten (nk. junatalot) omistaja ja haltija. Asuinrakennukset on rakennettu lääninarkkitehti A. W. Stenforsin piirustusten mukaan, ja ne sijaitsevat Vöyrinkaupungin kaupunginosassa osoitteissa Kalastajankatu 7 sekä Pitkänlahdenkatu 7 ja 9.

Julkisesti nähtävänä 7.6.–9.8.2024 olleesta, Vöyrinkaupungin konepaja-alueen asemakaavamuutosta (ak1125) koskevasta, kaavaehdotuksesta asunto-osuuskunta haluaa kunnioittavasti tuoda esiin seuraavaa:

Taustaa/johdanto

Asunto-osuuskunta on aiemmin esittänyt kirjallisen mielipiteensä niin 2.11.–1.12.2022 julkisesti nähtävänä olleesta aloitusvaiheen aineistosta kuin 8.–30.6.2023 julkisesti nähtävänä olleesta kyseisen asemakaavamuutoksen kaavaluonnoksesta. Jo näissä vaiheissa asunto-osuuskunta on esittänyt ja yksityiskohtaisesti perustellut keskeiset mielipiteensä.

Julkisesti nähtävänä 7.6.–9.8.2024 olleessa kaavaehdotuksessa asemakaavamuutoksen sisältöä on jatkojalostettu. Asunto-osuuskunta ymmärtää, että nyt julkisesti nähtävänä olleen kaavaehdotuksen takana on paljon työtä ja että kaavoittajan tehtävä ei ole helppo. On käyty läpi useita annettuja lausuntoja ja esitettyjä mielipiteitä, ja myös asunto-osuuskunnan mielipiteet ja perustelut vaikuttavat ainakin osittain tulleen huomioituiksi. Kiitollista on, että kaavoitus on siltä osin, kuin asemakaavamuutos vaikuttaa liikenteeseen Vöyrinkaupungilla ja erityisesti Kalastajankadulla, tosiasiallisesti myöntänyt, että on tarve ehkäistä moottoriajoneuvojen läpiajoliikennettä Vöyrinkaupungin puutalokortteilla, jotka ovat erityisen herkkiä liikenteelle ja melulle. **Jostain syystä tämä ei kuitenkaan ilmene itse kaavaratkaisusta eli kaavakartasta ja -määräyksistä, kuten sen tulisi ilmetä.** Muun muassa siksi asunto-osuuskunta haluaa vielä tässä vaiheessa toistaa ja selvittää perustelemiaan mielipiteitä ja esittämiään muutoksia, jotka asunto-osuuskunnan mielestä tulisi vielä tehdä, jotta asemakaavamuutoksen voitaisiin tehtyjen selvitysten pohjalta katsoa täyttävän asemakaavan sisällössä asetetut vaatimukset. Koska kaavoitusprosessi on edennyt niinkin pitkälle kuin ensimmäiseen kaavaehdotukseen, seuraavassa keskitytään niihin asioihin, joita asunto-osuuskunta ja sen asukkaat pitävät kaikkein tärkeimpinä huomioitavina asioina Vöyrinkaupungin näkökulmasta:

Kalastajankatu ja sen jatke / Porttikatu

Se, että Kalastajankadun jatke / Porttikatu esitetään avattavan Pitkänkadun suuntaan myös moottoriajoneuvoliikenteelle (erityisesti kaikelle läpiajoliikenteelle rajoituksetta), ja tämän vaikutukset Vöyrinkaupungin/Kalastajankadun liikenteeseen on edelleen asunto-osuuskunnan ja sen asukkaiden suurin huolenaihe. Kaavaehdotuksessa Porttikatu on edelleen osoitettu seuraavasti: *”Hidaskatu tai osa katualuetta, jolla rakentein, pintamateriaalein ja istutuksin pyritään alentamaan ajonopeuksia.”* Asunto-osuuskunta on esittänyt aiemmassa mielipiteessään, jonka se on antanut vastaavasta kaavaluonnoksen kaavamääräyksestä, että merkintä tulisi muuttaa jalankulku- ja polkupyöräliikenteelle varatuksi kaduksi, jolla

huoltoajoliikenne on sallittu. Tämä ei ole ollut mikään irrallinen ehdotus, vaan se on perustunut asemakaavamuutoksen määriteltyyn tavoitteeseen siitä, että jalankulku- ja polkupyöräliikennettä kehitettäisiin ja että uudet avattavat liittymät olisi nimenomaisesti tarkoitettu jalankulku- ja polkupyöräliikenteen kehittämiseen. Ehdotus on lisäksi perustunut erittäin perusteltuun huoleen siitä, että tonttiliikenne ja erityisesti moottoriajoneuvojen läpiajoliikenne kaava-alueelta tulisi merkittävästi heikentämään Vöyrinkaupungin rauhallisen, pohjoisen puutalokorttelin turvallisuutta ja elinympäristöä.

Kaavoitus on perustellut merkintäänsä Porttikadusta kaikelle (!) moottoriajoneuvojen läpiajoliikenteelle avoimena hidaskatuna pelastuslaitoksen lausunnolla siitä, että Porttikatu on tärkeä liittymä Palosaaren saatavuutta ajatellen sekä sillä, että on tärkeää luoda sellainen kaavaratkaisu, joka tulevaisuudessa mahdollistaa julkisen liikenteen Pitkälläkadulla ja Porttikadulla. **Asunto-osuuskunta pitää kuitenkin täysin mahdollisena sitä, että Porttikadulle hahmoteltaisiin sellainen kaavamääräys, joka sallisi nämä liikennemuodot (pelastusajoneuvot ja julkinen liikenne) ilman että samalla suhteettomasti sallittaisiin kaikki (!) muukin läpiajoliikenne kaava-alueella ja edelleen Vöyrinkaupungilla (ja päinvastoin).** Ajatellen erityisesti sitä, että Porttikatu tulee kulkemaan suoraan Konepajantorin läpi sekä Porttikadun toiminnallisesti ja visuaalisesti läheistä yhteyttä Vöyrinkaupungin katuverkkoon, on vaikea ymmärtää, mikä asemakaavamuutoksen määriteltyissä tavoitteissa tai asemakaavan sisällöllisissä vaatimuksissa edellyttäisi rajoittamatonta yleistä moottoriajoneuvojen läpiajoliikennettä (vaikkakin aavistuksen hitaampaa) Porttikadulla. **Jos moottoriajoneuvojen läpiajoliikenne sallitaan yleisesti (nopeudesta riippumatta), tästä tulee luonnollisin suora oikotie Palosaaren sillan ja Vöyrinkaupungin välille ja näistä eteenpäin (tämä on perusteltu yksityiskohtaisesti asunto-osuuskunnan aiemmassa mielipiteessä kaavaluonnoksesta).** Miksi kaavoitus on päättänyt Porttikadun osalta poiketa asemakaavamuutoksessa määritellyistä tavoitteista siitä, että uudet avattavat liittymät olisi nimenomaisesti tarkoitettu jalankulku- ja polkupyöräliikenteen kehittämiseen? **Asunto-osuuskunta ymmärtää, että esimerkiksi pelastusajoneuvojen läpiajo voi olla tärkeä huomioida, mutta se, että samasta syystä samalla sallittaisiin kaikki (!) muukin moottoriajoneuvojen läpiajoliikenne suoraan sellaisen alueen läpi, joka on torimainen ja jolla on avoimia ulkoilupaikkoja, tuntuu täysin perusteettomalta. Kuten rakennus- ja ympäristölautakunta on lausunnossaan todennut: kun tehdas poistuu, tulee keskustaan saapuva liikenne ohjata niille pääväylille, minne se kuuluu, eikä tämän alueen läpi. Läpiajoliikenne keskustasta pois ja keskustaan päin (samoin Palosaari) on siis ohjattava, ja se tullaan ohjaamaan ihan muita teitä pitkin, ei Vöyrinkaupungin ja konepaja-alueen kautta. Yleiselle moottoriajoneuvojen läpiajoliikenteelle Porttikadulla ei siis ole mitään perustetta, ja siksi myöskään Porttikadun kaavamääräys ei voi olla sellainen, joka sallii yleisen moottoriajoneuvojen läpiajoliikenteen.**

Kaavamääräys on myös puhtaasti sanamuodoltaan perusteettoman salliva ottaen huomioon asemakaavamuutoksessa määritellyn tavoitteen ja tehdyt liikenneselvitykset. Esitetyn kaavamääräyksen sanamuoto tavoittelee ainoastaan hitaampia ajonopeuksia. **Hämmästyttävällä kyllä sanamuoto ei sen sijaan sisällä minkäänlaisia määräyksiä, joiden tarkoitus olisi rajoittaa moottoriajoneuvoliikennettä itsessään (ei edes perusteetonta läpiajoliikennettä).** Kuten asunto-osuuskunta on aiemmassa kaavaluonnosta koskevassa mielipiteessään tuonut esiin, esimerkiksi pohjoisen Vöyrinkaupungin Osuuskunnankujan palokatu on surullinen vastaava esimerkki ja ilmeisesti yhä välttämätön muistutus siitä, että tämän kaltaisten kaavamääräysten on oltava riittävän yksiselitteisiä, rajaavia ja velvoittavia sen varmistamiseksi, että kaatalue todella toteutetaan niin, että se myös käytännössä täyttää kaavamääräyksessä asetetun tavoitteen. Esimerkiksi Osuuskunnankujalla ei ehkäistä tai rajoiteta kiellettyä moottoriajoneuvoliikennettä tai edes alenneta sen nopeuksia. Tällaista liikennettä kulkee jatkuvasti läpi kujan keskialueen, joka asemakaavassa on osoitettu ulkoiluun ja vain huolto- ja pelastusajoneuvoliikenteelle. Kujan 'kiviesteellä', erittäin epätasaisella mukulakivipäällysteellä tai moottoriajoneuvoliikenteen kieltävillä liikennemerkeillä ei ole mainittavaa vaikutusta moot-

toriajoneuvoliikenteeseen tai edes sen nopeuksiin. **Asunto-osuuskunta toivoo, että kaavoitus ottaa tämän huolenaiheen vakavasti, jottei tehdä uudestaan samaa virhettä merkittävästi suuremmassa mittakaavassa Porttikadulla. Jos Kalastajankadun jatke / Porttikatu on välttämätöntä avata moottoriajoneuvoliikenteelle Pitkänkadun suuntaan, Porttikadun kaavamääräyksen on ehdottomasti oltava yksiselitteisempi, rajoittavampi ja velvoittavampi kadun toteutuksen suhteen niin, että moottoriajoneuvoliikenne rajataan vain välttämättömään liikenteeseen samalla, kun jalankulku- ja polkupyöräliikennettä sekä jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden turvallisuutta kadulla edistetään. Kaikki muu olisi paluuta 1960- ja 1970-lukujen tilanteeseen Vöyrinkaupungin pohjoisen puutalokorttelin liikenteessä.** Porttikatu, joka sijaitsee keskellä toria ja avoimia ulkoilupaiikkoja ja jota pitkin jalankulkijat ja polkupyöräilijät kulkevat kaupungin (Laboratorionkujalta ja Veturitallinaukiolta) ja Onkilahden viheralueiden välillä, ei tunnu oikealta paikalta yleiselle moottoriajoneuvojen läpiajoliikenteelle (nopeudesta riippumatta).

Kaavaselistuksesta ilmenee, että tehdyt liikenneselvitykset, kaikkien verkostovaihtoehtojen osalta, ovat perustuneet siihen, ettei Vöyrinkaupungin puutaloalueen sisäisten asuinkatujen kautta ohjata minkäänlaista läpiajoliikennettä, ja että kaavoitustyön yhteydessä on linjattu, että moottoriajoneuvojen läpiajoliikennettä kiellettäisiin tulevaisuudessa vielä laajemmin koko Vöyrinkaupungilla, esimerkiksi samalla tavalla kuin on jo aiemmin tehty kaupunginosissa 8 ja 9. Vuorovaikutusraportissa kaavoitus on vastaavasti todennut, että *”selvää on kuitenkin, että ratkaisu vaatii toimenpiteitä myös kaava-alueen ulkopuolella, erityisesti Kalastajankadulla”* ja että *”suunnittelussa on kiinnitetty erityistä huomiota siihen, että Vöyrinkaupungin puutalokortteleihin ei ohjautuisi lisää liikennettä. Kuntatekniikassa on linjattu, että tulevaisuudessa Vöyrinkaupungin alueen kautta ei ohjata ollenkaan läpiajoliikennettä. Kalastajankadun ja Vuorikadun liikennettä tullaan rajoittamaan Pitkänkadun suunnasta, esimerkiksi samalla tavalla kuin Tiilitehtaankadun liikennettä on rajoitettu Kauppapuistikon suunnasta.”*

Asunto-osuuskunta on tietysti erittäin kiitollinen siitä, että kaavoitus on ottanut tosissaan asukkaiden huolen merkittävästi heikentyneestä turvallisuudesta ja elinympäristöstä ja yhdessä kuntatekniikan kanssa selvittänyt ja tunnistanut edellä todetun tosiasian, että kaava-alueelta tulevalle liikenteellä on sellainen heikentävä vaikutus Vöyrinkaupungin puutalokortteleihin, että kaavaratkaisu selkeästi vaatii läpiajoliikennettä ehkäiseviä toimenpiteitä, erityisesti Kalastajankadulla. Kiitollista on, että tämä tutkittu ja tunnistettu tosiasia todetaan niin selvästi sekä kaavaselistuksessa että vuorovaikutusraportissa. Kaavaselistus tai vuorovaikutusraportti ei kuitenkaan ole osa itse kaavaratkaisua. Koska liikennevaikutukset liittyvät turvallisuuteen ja elinympäristöön, jotka puolestaan kuuluvat asemakaavassa asetettuihin vaatimuksiin, **on kaavaratkaisun edellyttämien läpiajoliikennettä ehkäisevien, Vöyrinkaupungin puutalokortteleita koskevien, toimenpiteiden ilmentävä selvästi myös kaavakartasta ja -määräyksistä.** Vain sillä tavoin liikennevaikutukset oikeasti huomioidaan kaavaratkaisussa, ja vain siinä tapauksessa Vöyrinkaupungin ääntä läpäisevien, vanhojen, mutta historiallisesti arvokkaiden puutalojen asukkaat voivat luottaa siihen, että Kalastajankadun jatketta / Porttikatua ei avata moottoriajoneuvoliikenteelle ilman että samanaikaisesti toteutetaan ne läpiajoliikennettä ehkäisevät toimenpiteet, joita kaavaratkaisu Vöyrinkaupungilla, erityisesti Kalastajankadulla, selvästi edellyttää. **Asunto-osuuskunnan ensisijainen ehdotus tältä osin on, että kaava-alueella laajennetaan koskemaan Pitkänkadun ja Kalastajankadun sekä Pitkänkadun ja Laivakadun risteyksien välttämättömät katualueet, ja nämä osoitettaisiin samoin kuin kaupunginosille 8 ja 9 tehdyissä asemakaavoissa, jotta Pitkänkadulta tuleva moottoriajoneuvojen läpiajoliikenne kiellettäisiin. Lisäksi Porttikadun kaavamääräykseen lisättäisiin ehto, jonka mukaan Porttikatua ei voitaisi avata muulle kuin jalankulku- ja polkupyöräliikenteelle, ennen kuin kyseiset läpiajoliikennettä ehkäisevät toimenpiteet Kalastajankadulla ja Laivakadulla on toteutettu.** Asunto-osuuskunnan toissijainen ehdotus on, että ainakin viimeksi mainittu ehto lisätään Porttikadun kaavamääräykseen.

Kuinka tahansa, niitä Vöyrinkaupungin toimenpiteitä, joita kaavoitus on kaavaratkaisun todennut edellyttävän, ei voi jättää varsinaisen kaavaratkaisun ulkopuolelle.

Jos Kalastajankadun jatke / Porttikatu on välttämätöntä avata tietynlaiselle moottoriajoneuvoliikenteelle Pitkänkadun suuntaan, on itsestään selvää, ettei katu voida avata, ennen kuin Vöyrinkaupungin läpiajoliikennettä ehkäisevät toimenpiteet on toteutettu. Liikennevaikutukset liittyvät vähintään yhtä paljon kaava-alueen läpiajoliikenteeseen (sallittuun tai kiellettyyn) kuin sen omaan tonttoliikenteeseen. Mikäli katu avattaisiin ennen kuin Vöyrinkaupungin läpiajoliikennettä ehkäisevät toimenpiteet on toteutettu, mitätöitäisiin täysin tehdyt liikenneselvitykset ja se tosiasia, että kaavaratkaisu edellyttää kyseisiä läpiajoliikennettä ehkäiseviä toimenpiteitä Vöyrinkaupungilla. Kalastajankadun jatkeen / Porttikadun avaaminen ehdotetun toteutussuunnitelman ensimmäisenä toimenpiteenä on jotain ihan käsittämätöntä, ellei ajatuksena ole avata katu vain jalankulku- ja polkupyöräliikenteelle. Jos ajatuksena taas on avata katu myös moottoriajoneuvoliikenteelle, kadun avaaminen ennen pohjoisen korttelialueen sekä Vöyrinkaupungin läpiajoliikennettä ehkäisevien toimenpiteiden toteutusta olisi käytännössä tarkoitettu vain vääränlaiseen käyttöön, että avattaisiin suora oikotie moottoriajoneuvoille konepaja-alueen ja Vöyrinkaupungin läpi niin nopeasti kuin mahdollista. Tämä ei kai kuitenkaan voi olla ajatuksena?

Vöyrinkaupungin läpiajoliikenteen rajoitukset eivät ole mikään uusi asia, vaan ne on luvattu asukkaille jo nykyistä alueen asemakaavaa laadittaessa.

Lopuksi lyhyt toteamus meluselvityksestä ja sen luotettavuudesta Vöyrinkaupungin ääntä läpäisevien, vanhojen, mutta historiallisesti arvokkaiden puutalojen osalta: Selvityksen johtopäätöksissä todetaan, että *"kaava-alueen itäpuolella (Vöyrinkadun ja Pitkänkadun välinen alue) melutilanne ei juuri muutu nykytilanteen ja ennustetilanteen 2040 välillä. Tilanne täyttää nykytilanteessa ja ennustetilanteessa 2040 Vnp 993/1992 ohjearvojen vaatimukset"*.

Asunto-osuuskunnan asukkaille, jotka asuvat Kalastajankadun katutasossa, tämä toteamus tuntuu määrältä rätiltä kasvoille. Tämä ihan selvästi puhtaasti teoreettinen meluselvitys ei vaikuta ollenkaan ottavan huomioon niitä tosiseikkoja, jotka liittyvät 1900-luvun alun puutaloihin, jotka on rakennettu suoraan kadun varteen. Jokainen ohi kulkeva ajoneuvo useimmiten sekä kuuluu että tuntuu sisällä asunnoissa. Jos liikennemäärä kasvaa, myös meluhaitta kasvaa samassa suhteessa.

Pohjoisen korttelialueen asuinkerrostalot ja autopaikat (AK, LPA)

Korkeusmittakaavasta:

Kaavaehdotuksessa Pitkänkadun asuinkerrostaloille osoitetaan pääasiassa 4:ää kerrosta (todellisuudessa: sisäntulokerros + 4 kerrosta eli käytännössä 5 (!) kerrosta todellisessa mitta-kaavavertailussa Vöyrinkaupungin 1,5- tai korkeintaan 2-kerroksisiin puutalorakennuksiin nähden). Sen lisäksi katutilasta tulee tiiviimpi, kun uudisrakennusten esitetään sivuavan Pitkääkatua verrattuna purettavaan tehdasrakennukseen, joka on noin 12 metrin päässä rajasta, mikä tietysti vielä korostaa korkeusmittakaavaeroa suhteessa toisella puolella katu oleviin puutalorakennuksiin. Pysäköintitalo osoitetaan 4-kerroksiseksi ja enintään 15,5 metrin korkuiseksi Pitkänkadun puoleiselta julkisivulta, mikä asunto-osuuskunnan summittaisen arvion mukaan vastaa vieressä sijaitsevien uusien 4-kerroksisten, todellisuudessa 5-kerroksisten, asuinkerrostalojen korkeutta.

Asunto-osuuskunnan mielestä Pitkäänkatuun ja Kalastajankadun jatkeeseen rajoittuvalle rakentamiselle esitetty korkeusmittakaava on edelleen liian korkea ajatellen sitä, että kaupunkikuvauksellisesti merkitykselliset viitteet ovat samalla puolen Pitkääkatua sijaitsevat kiertokankitehdas ja vanha 1-tehdas (todellinen korkeusmittakaava 2–3 kerrosta) sekä

maakunnallisesti/paikallisesti arvokas aluekokonaisuus 1,5–2-kerroksisine puutaloineen, jotka alkavat suoraan Pitkänkadun toiselta puolen. Esitetty korkeusmittakaava ei riittävästi ota huomioon ulkoisesti tehtyjä selvityksiä eikä myöskään ELY-keskuksen kehotusta: Rakennetusta kulttuuriympäristöstä tehdyn selvityksen (Ramboll Finland Oy 11.6.2021) mukaan alueen kaupunkikuvallinen merkitys on suuri erityisesti muun muassa Pitkänkadun suuntaan. Siksi selvityksessä suositellaan niin Pitkällekadulle kuin Kalastajankadun jatkeelle pieniipiirteistä täydennysrakentamista, joka tekee katutilasta eheän. ELY-keskus on kaavaluonnosvaiheen lausunnossaan kehottanut kaavoitusta pohtimaan, tulisiko korkeus sopeuttaa Vöyrinkaupungin puutaloalueeseen paremmin. Kaavaselostuksessa korkeusmittakaavaa on perusteltu lähinnä sillä, että se vastaa uudisrakennusten tieltä purettavan tehdasrakennuksen korkeutta. Ei mahda mitään, mutta tämä perustelu tuntuu ontuvalta: Miksi tehdä kaupunkikuvallinen korkeusmittakaavavertaus rakennukseen, joka puretaan, eikä rakennuksiin, jotka alueelle jäävät ja hallitsevat Pitkänkadun kaupunkikuvaa jatkossakin? Ne ovat viimeksi mainitut rakennukset, joiden kanssa pohjoisen korttelialueen Pitkänkadun ja Kalastajankadun jatkeen rakentaminen tulee yhtenäistää, jotta saadaan luotua harmoninen kaupunkikuva niin Pitkänkadun läntiselle kuin itäiselle puolelle.

Mallinäkymissä ja 3D-mallissa pysäköintitalo ja viereiset uudet 4-kerroksiset asuintalot on piirretty korkeudella, joka vastaa vanhan 1-tehtaan korkeutta Pitkänkadun suuntaan, tai on jopa hieman alle sen. Onko talot piirretty asemakaavamuutoksessa sallitun enimmäiskorkeuden (pysäköintitalo 15,5 metriä ja asuinkerrostalot sisääntulokerros + 4 kerrosta) mukaisesti vai onko piirretty korkeus mahdollisesti harhaanjohtava? Samoissa mallinäkymissä ja 3D-mallissa 2 kerroksen asuinkerrostalo-osat on vastaavasti piirretty sellaisella korkeudella, joka vaikuttaa selvästi alittavan toisella puolella Pitkääkatua sijaitsevien 1,5-kerroksisten puutalojen korkeuden. Voiko tämä pitää paikkansa?

Tyylistä:

Kaavaselostuksessa todetaan, että koska alueella tehtävät muutokset vaikuttavat merkittävästi näkymiin muun muassa Vöyrinkaupungilta katsottuna, tavoitellaan korkeatasoista kaupunkirakentamista. Tämä lähtökohta on toki itsessään hyvä. Asunto-osuuskunta on kiitollinen yleisistä laatuvaatimuksista siitä, että rakennuksissa on harjakatto, pystysuuntainen ikkunaukotus ja yhtenäinen väritys ja että puu on yksi sallittavista pääasiallisista julkisivumateriaaleista, koska nämä laatuvaatimukset liittyvät yhtenäistämiseen sen kanssa, mikä yleisesti on tyyppillistä vanhoille, Vöyrinkaupungin kaltaisille, puutalorakennuksille. **Nämä kaavamääräysten yleiset laatuvaatimukset tuntuvat siltä edelleen liian epäspesifeiltä siltä osin, kuin konepaja-alueen uudisrakennukset rajautuvat kaupunkikuvallisesti suoraan Vöyrinkaupunkiin (julkisivut Pitkänkadun ja Kalastajankadun jatkeen suuntaan Konepajantorille asti) tai ovat suora jatke Vöyrinkaupungin kaupunkinäkyville (julkisivut Järvikadun suuntaan, ainakin kortteli nro 21). Tältä osin puuttuvat edelleen sellaiset erityiset laatumääräykset, joilla tavoiteltaisiin muuta korttelialuetta tarkempaa yhtenäistämistä (esim. puu julkisivumateriaalina, väriyksen yhtensovittaminen, julkisivujen horisontaaliset yksityiskohdat sekä muut erityispiirteet) siihen, jonka katsotaan olevan tyyppillistä juuri niille Vöyrinkaupungin puutalorakennuksille, joihin kyseiset uudisrakennukset suoraan rajautuvat tai joiden suora jatke uudisrakennukset ovat.**

Asunto-osuuskunta muistuttaa, että myös ELY-keskus on kaavaluonnosvaiheen lausunnossaan kehottanut kaavoitusta pohtimaan, tulisiko materiaalit sopeuttaa Vöyrinkaupungin puutaloalueeseen paremmin. Tätä ei voi tulkita muuten kuin viittauksena puuhun julkisivumateriaalina.

Yhteenvetona korkeusmittakaavasta ja tyylistä:

Konepaja-alueen pohjoinen korttelialue on Vöyrinkaupungin ruutukaava-alueen jatke. Tämä on korttelialueen ainoa suora liittymä olemassa oleville kaupunginosan rakennuksille. Siksi asunto-osuuskunta pitää täysin luonnollisena, että korkeusmittakaavan ja tyylin lähtökohtana olisi nimenomaan Vöyrinkaupunki, erityisesti Vöyrinkaupungin puutalorakennukset, jotka pienuudessaan ovat kaikkein herkimpiä niin kaupunkikuvallisille kuin muille vaikutuksille (näkyvyys, varjostus ja näkymät pihalta), joita ympäröivistä rakennuksista seuraa. **Tästä syystä asunto-osuuskunta toivoo, että kaavoitus vielä kerran harkitsisi mahdollisuuksia korkeusmittakaavan pienentämiseen erityisesti Pitkänkadun ja Kalastajankadun jatkeen rakentamisessa sekä kaavamääräysten täydentämiseen edellä mainituin erityislaatuvaatimuksin erityisesti Pitkänkadun, Kalastajankadun jatkeen (Konepajantorille asti) ja Järvikadun (ainakin korttelin 21) rakentamisessa.**

Mitoituksesta ja sijoituksesta:

Asuinkerrostalokorttelien tehokkuus on keskimäärin $e = 2,8$. Pohjoisen korttelialueen tehokkuus on $e = 2,14$. Tämä on poikkeuksellisen tehokasta rakentamista, jota voidaan verrata Vaasan keskustan asuinkerrostalojen perinteiseen 'kråkströmiläiseen' tehokkuuteen $e = 1,0$. Yli $e = 2,0$:n tehokkuutta käytetään perinteisesti Vaasan keskustan kaikkein keskeisimpien liikekeskusten lähellä. Se, kuinka tiheästi ja syrjäyttävästi pohjoisen korttelialueen rakennusmassat todellisuudessa on sijoitettu, ilmenee mallinäkymistä ja 3D-mallista hyvin. Jo mallissa korttelialue vaikuttaa ahtaalta ja varjoisalta, eikä se ylipäätään inspiroi. Yhteiset sisäpihat vaikuttavat kooltaan alimitoitetuilta, ja Onkilahtea lähinnä oleva rakennusten rivi muodostaa toiminnallisesti ja visuaalisesti läpäisemättömän muurin viheralueiden eteen. **Momenttikujan ja Keksijänkujan reunat kulkevat niin lähellä niin korkeita asuinkerrostaloja, että kujien pitäisi olla leveämpiä ja niillä pitäisi olla kunnolliset kaavamääräykset istutettavista puista ja pensaista, jottei niistä pääse kehittymään pimeitä kerrostalokujia, kuten Vaasan keskustan Hartmaninkujalla ja Teräksenkujalla, tai uudempana esimerkkinä muualta, Helsingin vasta rakennetussa Jätkäsaaressa Hietasaarenkujalla ja muilla kujilla.** Rehellisesti sanottuna Momenttikuja ja Keksijänkuja eivät ainakaan mallimuodossaan tunnu houkuttelevilta liittymiltä rakennetun kaupunkiympäristön ja viheralueiden välillä. **Olisiko kaavoituksessa mahdollisesti vielä jotain tehtävissä korttelin inspiroivuuden lisäämiseksi, kujat mukaan lukien?** Asunto-osuuskunta esittää, että kaavoitus tosissaan harkitsisi kulmakortteli 23:n osalta rakennusten runkojen vapaampaa sijoittelua, jotta muuhun alueeseen olisi avoimemmat näkymät, kuten asuntokaavassakin määritelty tavoite on hyödyntää alueen sijaintia ja meren läheisyyttä sekä luoda Onkilahden viheralueisiin yhteyksiä, jotka voivat olla niin toiminnallisia kuin visuaalisia.

Tornitalot

Vaikka kaava-alueen korkea rakentaminen sai luonnosvaiheessa enimmäkseen kielteistä palautetta, tornitaloja ei ole asemakaavamuutoksesta poistettu, mutta rakennuksista on tehty hieman matalampia. Kaavaehdotuksessa yksi tornirakennus on enintään 18-kerroksinen ja kaksi rakennusta enintään 12-kerroksisia.

Asunto-osuuskunta on sinänsä kiitollinen, että tornitaloista on ainakin tehty aavistuksen matalampia. **Muutoksesta huolimatta asunto-osuuskunta suhtautuu edelleen erittäin kriittisesti tornitaloihin, jotka ovat ympäristössä täysin vieras elementti.** Tornitalot ja sen vaikutukset katukuvaan ja erityisesti viihtyvyyteen ja asuinoloihin Vöyrinkaupungin puutalojen pihalla, jotka ovat erityisen alttiita näkyvyyteen, varjoisuuteen ja näkymiin liittyville vaikutuksille, on asunto-osuuskunnan ja sen asukkaiden toinen suuri huolenaihe.

Pohjanmaan museo on jo varhaisessa lausunnossaan todennut, ettei konepaja-alue sovellu korkeaan rakentamiseen kokonaisuutena, mutta erityisesti niiden suojeltujen rakennusten vieressä, jossa korkeat rakennukset varjostaisivat Vöyrinkaupunkia. Vaasan keskustan korkean rakentamisen selvityksen (kaavoitus 2014) mukaan *”mereltä päin katsottuna Vaasan kaupunkikuva on yhtenäinen, horisontaalinen ja kaupunkimainen”*. Tämä kuvaa hyvin myös Wärtsilän alueen rannan puoleista julkisivua. Punatiiliset horisontaaliset tehdasrakennukset antavat alueelle yhtenäisen ilmeen. **Pohjanmaan museo on selkeästi tuonut esiin, että nykyisten tehdasrakennusten tilalle suunnitellut rakennukset pirstovat tämän yhtenäisen ja elegantin ilmeen ja että alueen suunnittelun lähtökohdaksi tulisi ottaa nykyisen tehdasalueen kaupunkikuvallinen ja arkkitehtoninen yleisilme, joka myös kuvastaa alueen rakentamisen ja käytön historiaa.** Kaavaluonnosvaiheessa Pohjanmaan museo on kokenut välttämättömäksi antaa toisen lausunnon siitä, ettei alue ole sopiva paikka korkealle rakentamiselle, sekä viitannut museon aiempaan ehdotukseen nykyisen teollisuusalueen matalahkon, horisontaalisen profiilin säilyttämisestä myös tulevaisuudessa. Asunto-osuuskunnan tapaan museo on huomauttanut kaavoitusta siitä, että yksittäiset savupiiput ja muut tekniset laitteet, jotka rikkovat horisontaalisen profiilin mielenkiintoisella tavalla, eivät missään tapauksessa ole verrattavissa 14–19-kerroksisiin tornitaloihin! Museon mukaan korkeat tornit Vöyrinkaupungin konepaja-alueella luovat jyrkän kontrastin asema-kaavassa suojeltuihin veturitalliin ja 1-tehtaaseen. Korkeat tornit varjostavat sekä suojeltuja rakennuksia että ajoittain Vöyrinkaupungin arvokasta puutalokaupunginosaa. Korkean rakentamisen selvityksissä on tunnistettu kaupunkikuvallisesti herkimät paikat. Näille paikoille ei tulisi sijoittaa korkeaa rakentamista. Tällaisia paikkoja ovat avoimen kaupunkitilan reuna-alueet (tori ja rantavyöhyke) sekä valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. Museo on lausunnossaan katsonut, että Vöyrinkaupungin konepaja-alueen keskeisin kortteli ei ole sopiva paikka korkealle rakentamiselle.

Nämä lausunnot, jotka Pohjanmaan museo on erityisasiantuntijaviranomaisen ominaisuudessa antanut, on edelleen täysin unohdettu. Museon tavoin asunto-osuuskunta katsoo, etteivät kaavoituksen esittämät, tornitaloja puolustavat, perustelut edelleenkään kestä kriittistä arviointia. Alue sijaitsee keskeisellä ja näkyvällä paikalla, jossa Vaasan keskusta, Vöyrinkaupunki ja Palosaari kohtaavat. Erityisesti Palosaaren Onkilahden pohjoisrannasta avautuu suora näkymä kauas alueen suuntaan. Tässä tehdasalueen pohjoisosassa rakennukset muodostavat tasapainoisen ja yhtenäisen horisontaalisen kokonaisuuden. **Konepaja-alue on herkkä paikka, jolle selvityksen mukaan ei tule sijoittaa korkeaa rakentamista.** Kaavaselostuksessa on tässä yhteydessä harhaanjohtavasti viitattu suunnittelualueen alavuuteen, ja että alavuus vähentäisi vaikutusta kaupungin siluettiin. Näin asia ei käytännössä ole, vaan kaupunkikuvallisesti korkeusero muuhun keskustaan nähden on enemmän tai vähemmän merkityksetön. Lisäksi tornitalot on edelleen sijoitettu lähelle konepaja-alueen korkeinta kohtaa, eli Pitkänkadun ja Kalastajankadun risteykseen (jonka korkeus on noin 9,5 metriä merenpinnan yläpuolella), mikä entisestään korostaisi tornitalojen vaikutusta niin kaupungin siluettiin kuin muutoinkin (varjostus ja kielteiset vaikutukset viihtyvyyteen näkyvyyden ja näkymien kannalta, erityisesti Vöyrinkaupungin puutalojen pihoilla). Jostain syystä tornitaloja ei esitetä sijoitettavan konepaja-alueen lounaisosiin, keskustassa olemassa olevien korkeiden rakennusten viereen (huonoista vaihtoehdoista ’paras’), vaan juuri Pitkänkadun läheisyyteen / Kalastajankadun jatkeen varrelle ja Vöyrinkaupungin matalien puutalojen lähelle, jossa tornitalot kaikkein vähiten sulautuisivat ympäristöönsä ja jossa niiden kielteiset vaikutukset viihtyvyyteen ja asuinoloihin olisivat suurimmillaan. Miksi?



Visualisointikuva katsottuna Kalastajankadulta

Yllä oleva visualisointikuva osoittaa, kuinka brutaali vaikutus tornitaloilla edelleen olisi. Hädin tuskin enää mikään paikka Vöyrinkaupungilla antaisi puutalokaupunginosasta rikkomatonta kokemusta. Muun muassa Kalastajankadun katunäkymässä katseet siirtyisivät kadun molemmin puolin olevista harmonisista puutalorivistöistä muusta näkymästä täysin poikkeaviin tornitaloihin. Vöyrinkaupungilla huomion tulee pysyä katutasossa, eikä siirtyä taivaalle. Visualisointikuvasta ilmenee lisäksi, miten ilmeisen kielteinen vaikutus viihtyvyyteen tornitaloilla todellisuudessa olisi siihen, miten puutalojen pihaille näkyisi ja millaisen taustan nämä pihat saisivat, ei vain lähimpänä sijaitseviin puutaloihin vaan enemmän tai vähemmän suurimpaan osaan Vöyrinkaupungin puutaloista. Ilmeinen on myös varjostusvaikutus, kun aurinko on alhaalla tornitalojen takana (kuten on suuren osan vuorokaudesta vuoden pimeäimpinä aikoina). Kaavaselostuksessa korkeampaa mittakaavaa on puolusteltu sillä, että näkymien muuttuminen kuuluu kaupunkien kehitykseen, mutta erityisesti tornitalojen osalta kyse on aivan muista vaikutuksista kuin vain näkymien muuttumisesta.

Ei ole mitään selvitystä, joka osoittaisi, että konepaja-alueella olisi välttämätön tarve tornitaloille. Koko ajatus tornitaloista alueelle, jossa kaupunkikuvallisesta kontrastista tulee niin poikkeuksellisen jyrkkä ja jossa ympäröivät rakennukset (matalasti rakennetut puutalot avoimin sisäpihoin, suuri osa toiminnaltaan verrattavissa lähinnä omakotitalojen pihoihin) ovat erityisen herkkiä tornitalojen aiheuttamille kielteisille vaikutuksille viihtyvyyteen ja asuinoloihin (näkyvyys, varjot ja näkymät pihalta), tuntuu pakotetulta. Kaikkien edellä mainittujen kielteisten vaikutusten kannalta tornitalojen sijoittaminen konepaja-alueelle edellyttäisi painavia syitä, jotka puhuisivat sen puolesta, että tornitaloille on välttämätön tarve juuri Vöyrinkaupungin konepaja-alueella ja matalien puutalorakennusten läheisyydessä. Asunto-osuuskunnan mielestä on selvää, ettei tällaisia syitä ole.

Jäljelle jää vielä se tosiasia, ettei voimassa oleva yleiskaavakaan osoita konepaja-aluetta mahdolliseksi korkean rakentamisen paikaksi, vaan tälle on muut paikat. Asunto-osuuskunta kehottaa kaavoitusta harkitsemaan tornitalojen poistamista asemakaavamuutoksesta kokonaan.

Lopuksi

Asunto-osuuskunta kannattaa sinänsä edelleen Vöyrinkaupungin konepaja-alueen kehittämistä monipuoliseksi, kiinnostavaksi ja laadukkaaksi kaupunkiympäristöksi inhimillisessä mittakaavassa, ja kaavaehdotuksessa on toki myös hyviä asioita, joita asunto-osuuskunta yhtä hyvin olisi voinut tuoda esiin. **Sitä ei kuitenkaan voida unohtaa, että konepaja-alue rajautuu**

niin suoraan Vöyrinkaupungin puutaloalueeseen kuin se todellisuudessa tekee ja että suurimmat asemakaavamuutoksen vaikutukset kohdistuvat siksi juuri Vöyrinkaupunkiin ja sen asukkaiden elinympäristöön. Konepaja-alueen kehittäminen ei saa tapahtua Vöyrinkaupungin viihtyvyyden ja asuinolojen kustannuksella, ei liikenteen osalta eikä muutenkaan, erityisesti, kun on täysin mahdollista laatia asemakaavamuutos siten, että asunto-osuuskunnan tässä ja aiemmissa mielipiteissä esiin tuomat haitat voidaan välttää.

Huom! Kaavoituksen vastine, ks. 3.3.4.3. *Asunto-osuuskunta Framtid* 9.8.2024 (LYHENNETTY)



Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan liittyvän asukaskyselyn tuloksia

Luonnosvaiheen täydentävä materiaali 16.5.2023

KYSELYN TAUSTA

Alueella, jota kutsutaan Kaavoituksen aikaisella työnimellä *Vöyrinkaupungin Konepaja-alue* valmistellaan asemakaavamuutosta, jonka tarkoituksena on kehittää aluetta uutena kaupunginosana. Osana kaavamuutoksen vuorovaikutusta tullaan toteuttamaan useita karttapohjaisia kyselyitä kaavaprosessin eri vaiheissa. Ensimmäinen kysely *Osallistu Vöyrinkaupungin Konepaja-alueen suunnitteluun* oli avoinna osallistumis- ja arviointisuunnitelman ollessa nähtävillä 2.11.-1.12.2022, ja tähän raporttiin on kerätty kyselyn vastauksia. Kysely oli avoin kaikille alueesta kiinnostuneille, niin vaasalaisille kuin muualla asuville.

Kysely toteutettiin karttapohjaisella Maptionnaire-verkkosovelluksella. Sen sisällön suunnittelusta, kyselyn toteuttamisesta ja vastausaineiston koostamisesta vastasi Vaasan kaavoitus.

Lisätietoa alueen kaavoittamisesta: kati.vuohijoki@vaasa.fi

Lisätietoa raportista: annukka.ilonen@vaasa.fi

SISÄLTÖ



Perustietoa kyselystä ja vastaajista 4

Karttakysely menetelmänä ja aineiston käsittely 5

Kyselyn rakenne 6

Mainonnan vaikutus vastaajamäärään 7

Vastaajamäärä 8

Taustatiedot vastaajista 9-10

Kerros suhteestasi alueeseen 11-12

Vanha ja uusi nimistö 13

Nimistöstä yleisesti 14

Nykyinen paikannimi 15

Uusi paikannimi 16

Uusi nimistö 17

Vastaajien karttamerkinnot 18

Karttavastauksista yleisesti 19

Säilytettävä kohde 20-21

Säilytettävä rakennus 22

Uusi asuinrakentamisen paikka 23-24

Asuinrakentamisesta sanottua 25-26

Säilytettävät rakennukset ja uudet asuinrakentamisen paikat 27

Uusi palvelujen paikka 28

Palveluista sanottua 29

Uusi virkistyspaikan paikka 30

Virkistyspaikoista sanottua 31

Tulevaisuuden reitit 32-33

Alueen kehittämisestä sanottua 34

Alueen kehittämisen mallit 35

Yhteenveto 36

PERUSTIETOJA KYSELYSTÄ JA VASTAAJISTA

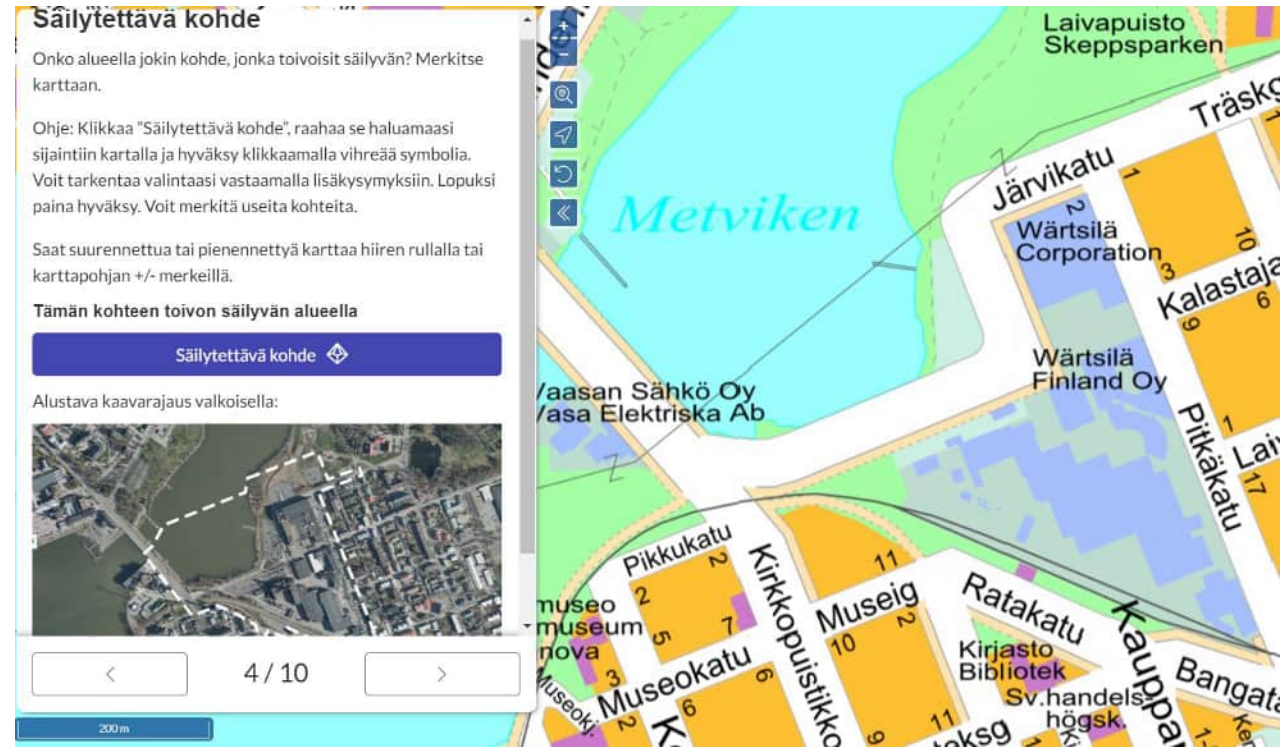
KARTTAKYSELY MENETELMÄNÄ JA AINEISTON KÄSITTELY

Osallistu Vöyrinkaupungin Konepaja-alueen suunnitteluun – kysely toteutettiin karttapohjaisena. Nimensä mukaisesti karttakyselyn perusta ovat kartat, joille vastaajat merkitsevät kohteita ja vastaavat niitä täydentäviin jatkokysymyksiin.

Karttakyselyn vastauksia on visualisoitu ja havainnollistettu erilaisin kuvaajin, kartoin ja sanapilvin. Sanapilvet ovat muodostettu nimistöön liittyvien kysymysten ja taustakysymyksenä olevan *kerro suhteestasi alueeseen* tekstivastauksista. Sanapilvissä vastauksissa yleisemmin käytetyt sanat kuvautuvat suurimmalla kirjasinkoolla.

Ennen sanapilvien muodostamista teksteistä tuli poistaa kaikki informaation sisältönsä köyhät sanat, kuten partikkelit ja pronominit. Muuten sanapilvien yleisimmät sanat olisivat täytesanoja ja ne korostuisivat varsinaisten ideoiden tai toiveiden sijasta sanapilvissä suurimmalla kirjasinkoolla yleisyytensä takia.

Koska kaikille karttamerkintöjen tekstivastauksille ei ole tilaa samalla kartalla ja niissä esiintyy päällekkäisyyttä, on vastauksista nostettu esiin otteita, jotka toistuivat usean vastaajan teksteissä.



KYSELYN RAKENNE

Kysely koostui viidestä osiosta:

1. **Taustatiedot ja kerro suhteestasi alueeseen.**
2. **Alueen nimistö** – Nykyisin käyttämäsi paikannimi ja ideat uudeksi nimeksi sekä muusta nimistöstä, kuten katujen ja puistojen nimet.
3. **Säilytettävät kohteet** – Voit merkitä kartalle säilyttämisen arvoisia kohteita, kuten rakennuksia tai maiseman.
4. **Ideoi ja suunnittele aluetta** – Voit merkitä kartalle uusia asuinrakentamisen, palveluiden ja virkistyspaikkoja sekä tulevaisuuden uusia reittejä eri kulkumuodoilla.
5. **Kehittämiskohteet** – Avovastauksessa voit pohtia, miten aluetta tulisi muilla tavoin kehittää.

Kaavoitettava alue sijaitsee Vaasan keskustassa Onkilahden rannalla. Wärtsilä on siirtämässä alueelta nykyisiä toimintojaan Vaskiluotoon. Tehdastoiminnan poistuessa alueelta sen käyttötarkoitus muuttuu. Lähtökohtana on luoda monipuolista ja omaleimaista kaupunkiympäristöä. Historiallinen tehdasmiljöö ja sijainti meren rannalla luovat tälle hyvät edellytykset. Tavoitteena on lisäksi luoda sujuvampia kulkuyhteyksiä Keskustan, Vöyrinkaupungin, Palosaaren ja Onkilahden rannan välille.

Tämä kysely liittyy asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan (OAS), joka on parhaillaan julkisesti nähtävillä. Löydät OAS:n [kaavan hankesivuilta](#).

Kysely on avoinna 2.11.-1.12.2022.

Huomioithan, että samanaikaisesti on auki myös Onkilahden puiston suunnittelua koskeva kysely. Pääset vastaamaan kyselyyn [täältä](#).

Kuva: Sami Peltoniemi

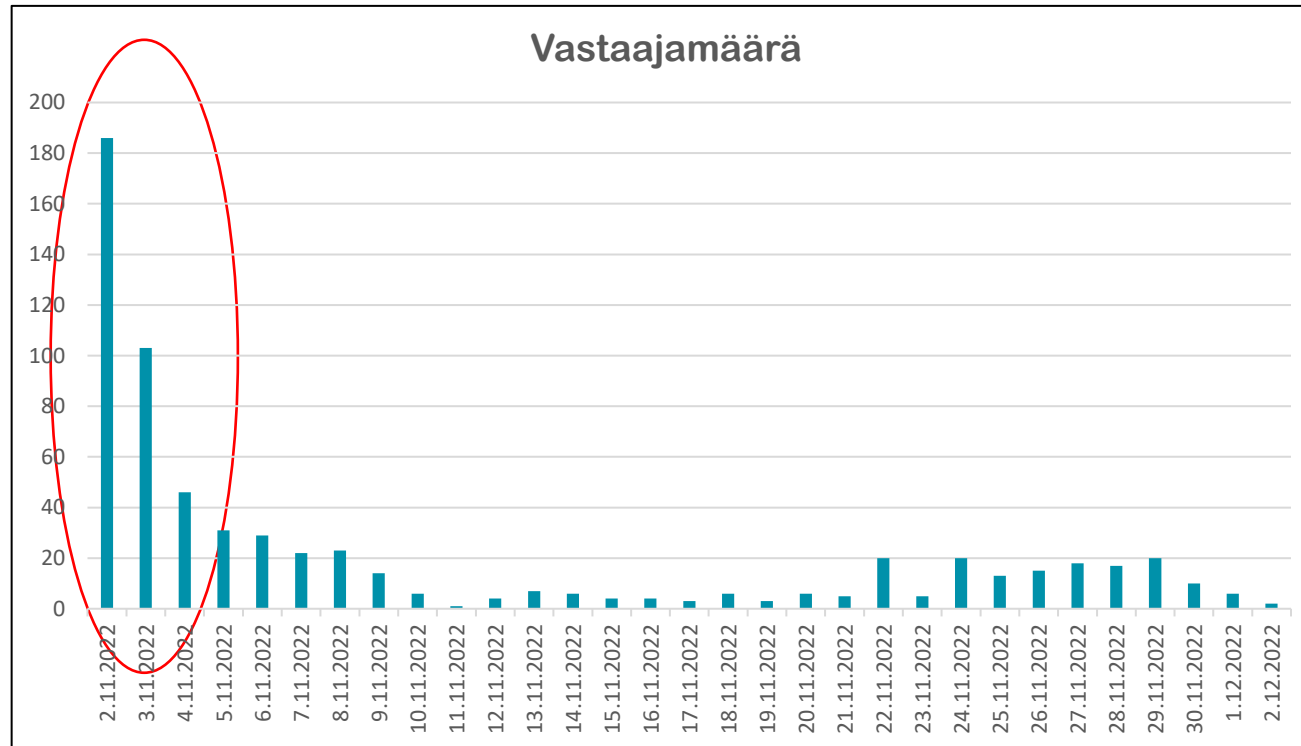
Suomi

1 / 10



MAINONNAN VAIKUTUS VASTAAJAMÄÄRÄN

Pääosa vastauksista annettiin ensimmäisen viikon aikana kyselyn aukeamisesta. Lisäksi vastaaminen aktivoitui 24.11 kaupungin Facebook-sivulla julkaistun muistutuksen myötä aukiolon loppua kohti.



VASTAAJAMÄÄRÄ

Kyselyyn vastasi yhteensä 678 henkilöä ja he merkitsivät kartalla yli 2600 paikkaa tai reittiä. Suhteutettuna Vaasan asukasmäärään ja suunnittelualueen laajuuteen vastaajamäärää voidaan pitää erittäin hyvänä.

Huomioitavaa on, ettei mihinkään kysymykseen ollut pakollista vastata. Tämän vuoksi vastaajamäärät vaihtelevat kysymyksittäin.

Kyselyyn vastanneiden lukumäärä: 678

Kyselyssä vierailleiden määrä: 1194

Karttamerkintöjen määrä: 2681

Avovastauksia yhteensä: 688

Avovastausten laajuus vaihteli kysymyksittäin. *Säilytettävä kohde*-kysymyksen vastaukset olivat pääosin yhden-kahden sanan kuvaus säilytettävästä asiasta (esim. rakennuksen nimi). Vastaavasti kysymykseen alueen kehittämisestä vastattiin laajasti ja monesta näkökulmasta pohtien.



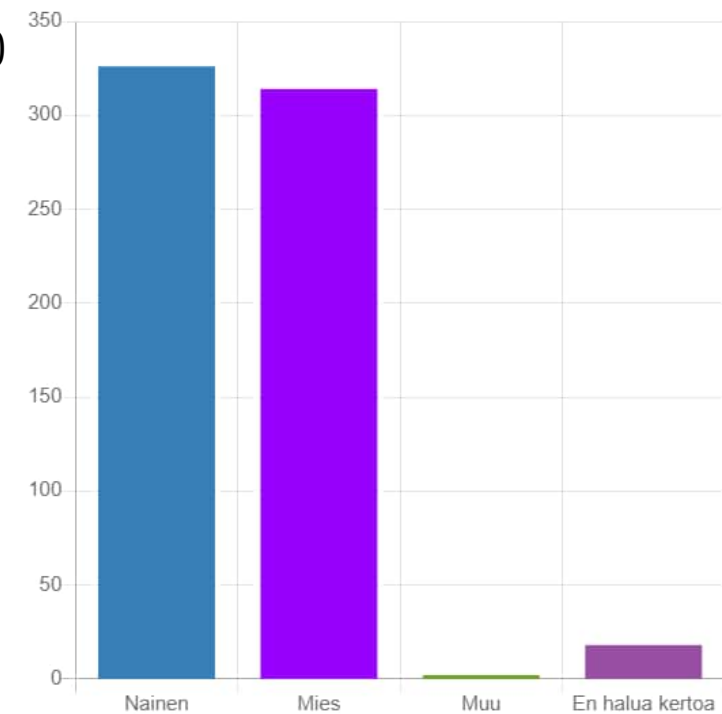
TAUSTATIEDOT

Kysely tavoitti varsin hyvin eri-ikäisiä vaasalaisia. Ottaen huomioon vastaajien ikäprofiiliin, karttakyselyn tuloksien voidaan sanoa kuvastavan työikäisten vaasalaisten mielipiteitä. Vähiten vastauksia jättivät ikäryhmät alle 18-vuotiaat ja yli 75-vuotiaat. Tulos vastaa aiempien kyselyiden ikäprofiilia eikä siten ole yllättävä.

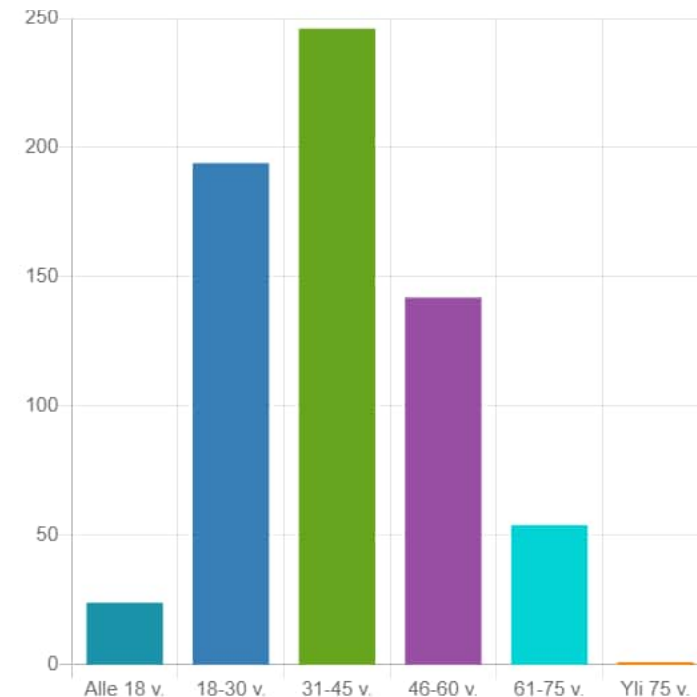
Keskiverto vastaaja on 31-45-vuotias nainen, joka asuu keskusta-alueella tai Palosaarella ja käyttää aluetta virkistytymiseen tai sen reittejä ohikulkumatkoillaan.

Vastauskielen perusteella vastaajat jakautuivat seuraavasti: Englanninkielisiä 66, ruotsinkielisiä 119 ja suomenkielisiä 486. Muutamissa vastauksissa on vastattu useammalla kielellä.

N = 660

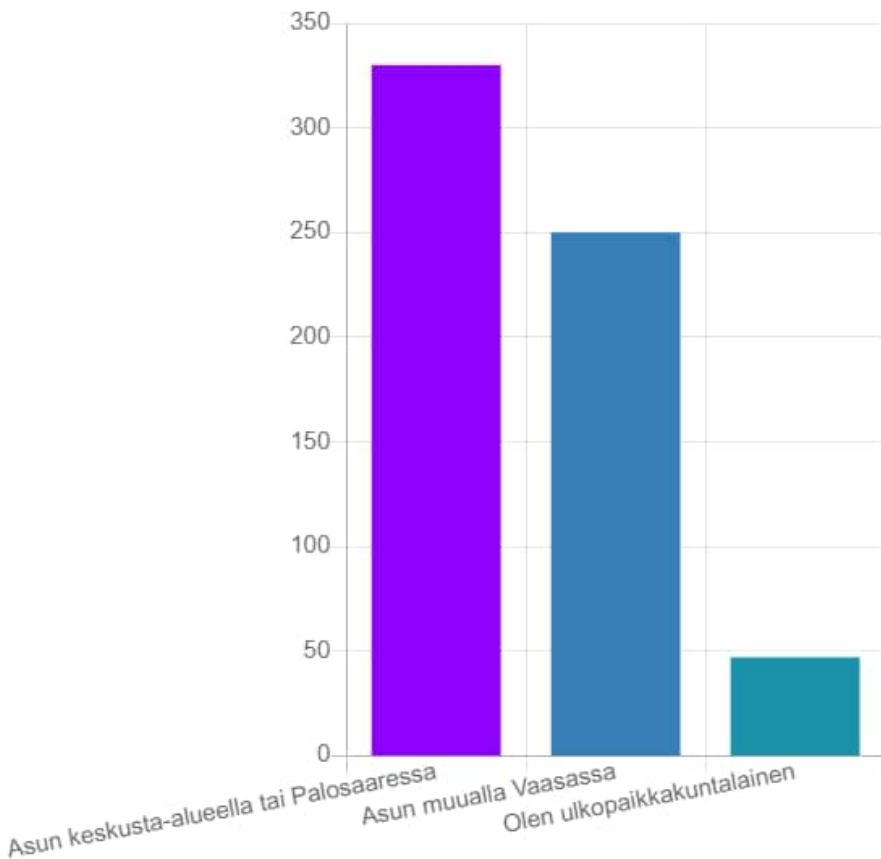


N = 660

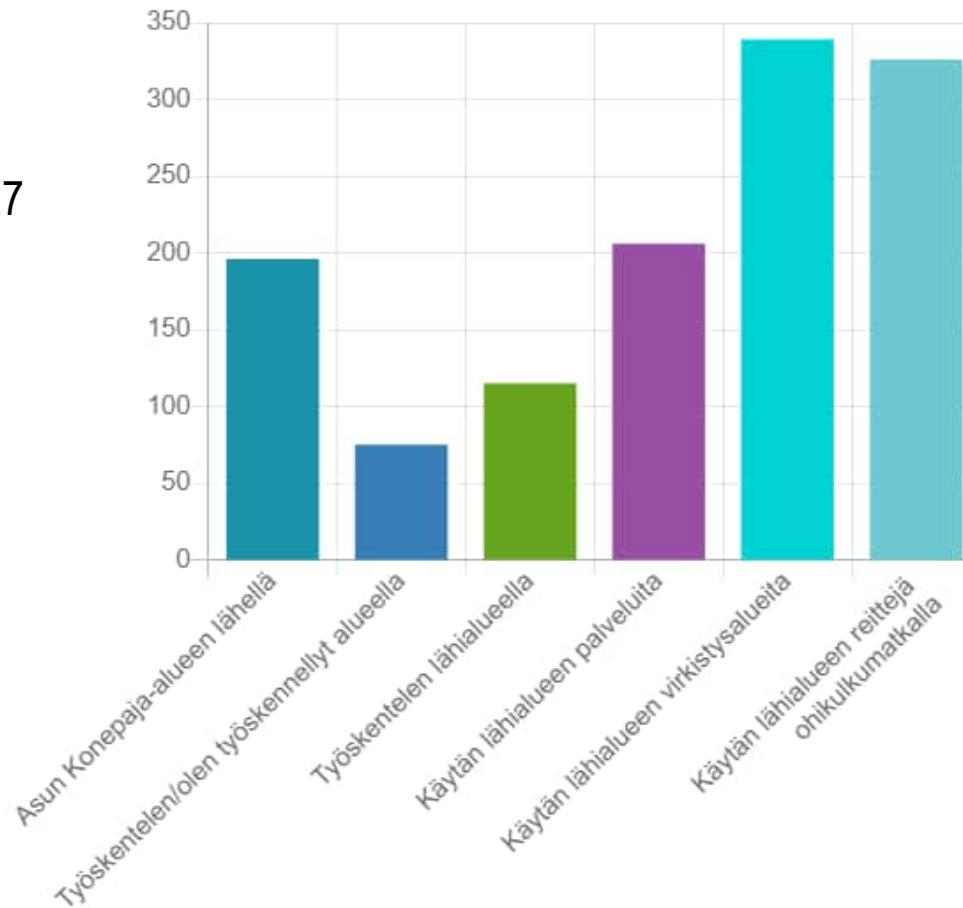


Huom. Pylväsdiagrammi kuvaa vastaajien lukumäärää eikä prosenttiosuuksia. Kaikki vastaajat eivät vastanneet kaikkiin kysymyksiin.

TAUSTATIEDOT



N = 627



N = 1257, useampi valinta per vastaus

Huom. Pylväsdiagrammi kuvaa vastaajien lukumäärää eikä prosenttiosuuksia. Kaikki vastaajat eivät vastanneet kaikkiin kysymyksiin.

KERRO SUHTEESTASI ALUEESEEN

Avovastauksia jätettiin yhteensä 75. Avokysymyksessä vastaajilla oli mahdollisuus kertoa tarkemmin suhteestaan alueeseen. Vastauksissa nousi esiin alla olevat viisi teemaa:

Työskennellyt alueella

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

Asuminen lähiympäristössä

”Olen asunut Onkilahden ympäristössä kymmeniä vuosia.”

Kiinnostunut asumaan alueella

”Alue kiinnostaa asuinalueena.”

Ulkoilu ja vapaa-ajan viettäminen lähiympäristössä

”Käyn alueen ympäristössä ulkoilemassa. Lasten kanssa käytetty Laivapuistoa paljon.”

Läpikulku alueella

”Ajan pyörällä keskustaan alueen läpi monta kertaa viikossa.”

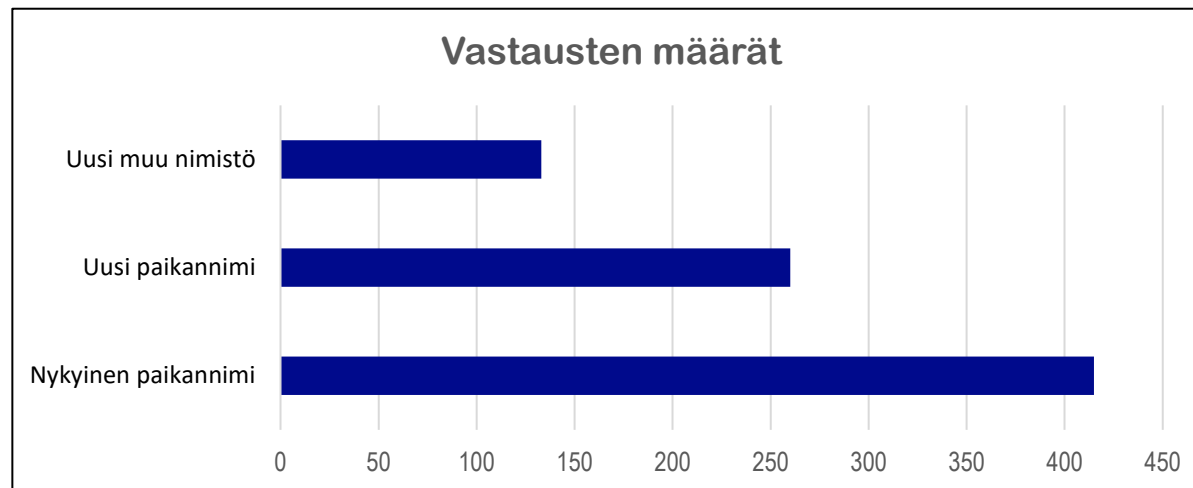
VANHA JA UUSI NIMISTÖ

NIMISTÖSTÄ YLEISESTI

Nykyään alueesta käytetään useimmiten nimiä Wärtsilä tai Wärtsilän alue.

Suosituimpia ehdotuksia alueen uudeksi paikannimeksi ovat Konepaja, Wärtsilä, Vanha Wärtsilä ja Wärtsilän ranta.

Uusien katujen, aukoiden ja puistojen nimet ehdotettiin johdettavan moottoriteknologiasta, junaliikenteestä tai merenkulusta. Runsaasti vastauksia saanut teemakokonaisuus on Wärtsilän historia, joka kattaa suunnittelijoiden, tehtaiden ja tuotteiden nimiä.



Huomioitavaa, että osa vastauksista sisälsi useamman kuin yhden nimen. Lisäksi etenkin paikan muun nimistön vastaukset olivat luonteeltaan enemmän nimeämisen teemoja ehdottavia kuin yksiselitteisiä nimiehdotuksia.

UUSI NIMISTÖ

Onko sinulla muita nimiehdotuksia (katujen, puistojen nimiksi)?

Vastaajien ehdotuksista alueen uudeksi nimistöksi koostettu sanapilvi. Sanapilven perusteella yleisimmät ehdotukset liittyvät Wärtsilään, tehtaisiin tai alueella olevaan veturitalliin. Eksaktien nimiehdotusten sijasta moni vastaus ehdotti nimistölle teemaa.

Huomioitavaa, että saman nimen eri kieliversiot on laskettu erikseen.



Yleisimmät
nimiehdotukset:

NIMIEHDOTUS	LUKUMÄÄRÄ
Wärtsilänkatu tai -kuja	12
Veturikatu	4
Tehdaskatu tai Tehtaankatu	4
Veturitallinkatu tai -aukio	4
Lyhytkatu	4
Moottorikatu*	4
Onkilahdenranta	3
Energiankatu tai Energiakatu	3

*Nimi on jo käytössä Vaasassa

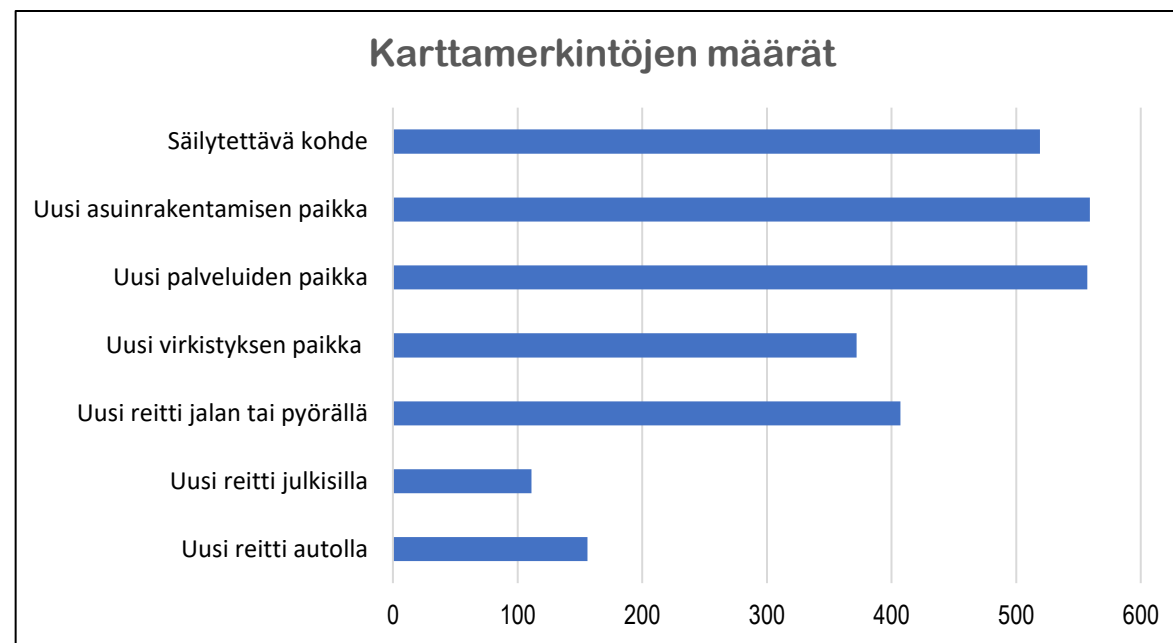
Vastaajien karttamerkinnot

KARTTAVASTAUKSISTA YLEISESTI

Yhteensä eri kysymyksiin liittyviä karttavastauksia kertyi yli 2600. Vastaajien merkitsemät karttamerkinnät jakautuivat määrällisesti varsin tasaisesti eri kysymysten välillä lukuun ottamatta julkisilla ja omalla autolla merkittyjä uusia reittejä. Karttamerkintöjä oli mahdollista täydentää avovastauksella.

Vastaajat toivovat usean tehdasrakennuksen säilyvän alueella ja niitä hyödynnettävän niin asuntona kuin palveluiden tiloina. Asumiseen suhtautuminen on ristiriitaista. Alueesta toivotaan kehittyvän monipuolinen kulttuurikeskus. Kaupunkiluonto koetaan tärkeäksi monella tasolla sen hyötyvaikutusten vuoksi. Alueen liikenneverkkoa toivotaan kehitettävän kävely- ja pyöräilypainotteisena.

Karttamerkinnät kysymyksittäin:



SÄILYTETTÄVÄ KOHDE

Kohde, jonka toivoisin säilyvän

Karttamerkintöjä yhteensä 519.

Eniten säilytettäviksi kohteiksi merkittiin rakennuksia. Rakennusten kuvailtiin omaleimaisiksi antaen alueelle sen tunnistettavan ja muista alueista erottuvan leiman. Rakennuksia toivottiin hyödynnettävän eri käyttötarkoituksissa osana alueen tulevaa käyttöä.

Mikä kohde on kyseessä?

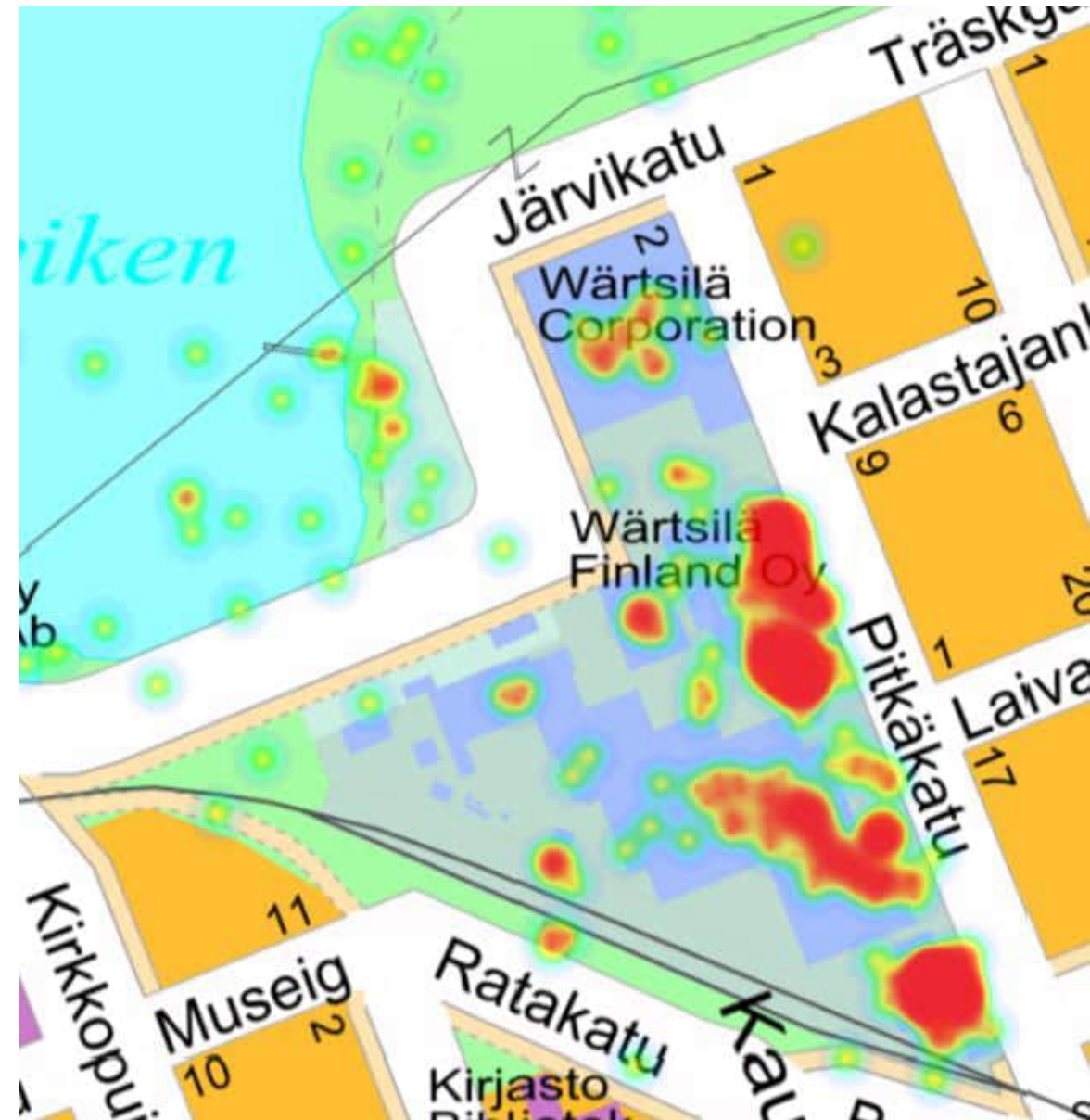
Rakennus: 231 / 357* merkintää

Kulttuurihistoriallinen kohde: 48 / 171* merkintää

Maisema/näkymä: 21 / 50* merkintää

Luontokohde: 8 / 30* merkintää

*HUOM. Ensimmäinen luku kuvaa vastauksia, joissa valittu vain yksi vaihtoehto. Toinen luku kuvaa vastaaja, joka on valinnut ponnahdusikkunasta useamman vaihtoehdon esim. rakennus ja luontokohde samaan karttapsiteeseen liittyväksi. Tämän vuoksi yksittäisiä vastauksia on enemmän kuin kaikki karttamerkinnot yhteensä.



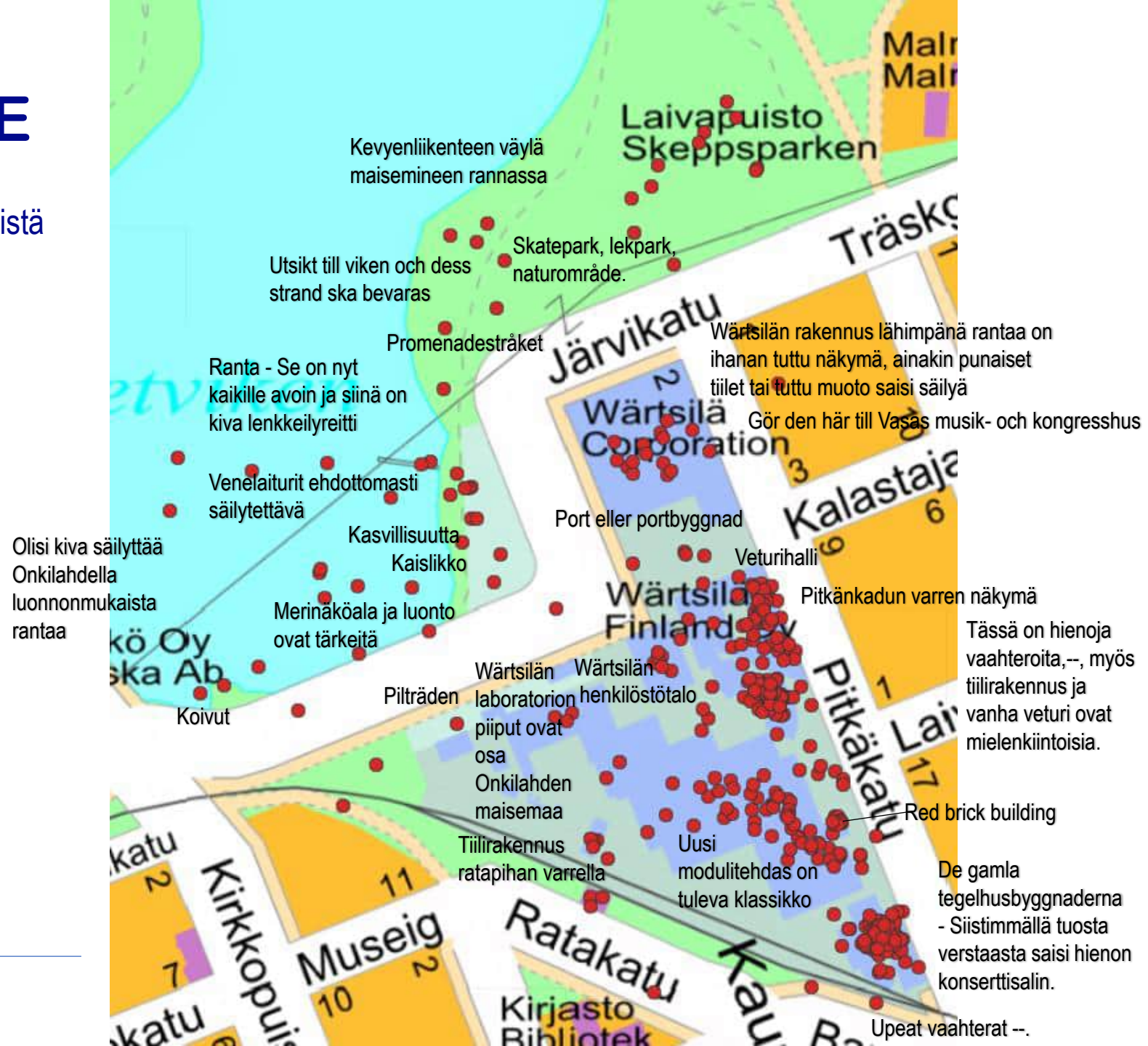
SÄILYTETTÄVÄ KOHDE

Viereisessä kartassa on osa karttamerkintöihin liitetystä tekstivastauksista. Alla on otteita yleisluonteisesti vastauksista.

"Koko vanha teollisuusmiljöö pitäisi mielestäni säilyttää. Jos tontille rakennetaan jotain uutta, tulisi sen olla samassa tyyliässä vanhojen suojeltujen rakennusten kanssa. Punatiiltä, teollisuusaluetyyliä. Tampereen Finlaysonin alueella uudet kerrostalot on saatu hyvin naamioitua vanhaan sopivaksi. --."

"Jos kulku kalastajankadulta järvikadulle avataan kävelykaduksi niin kalastajankadulta tuleva "alamäki" tulisi mielestäni mukulakivipäälystää. Niin kuin se aikoinaan oli."

"--. Voisi parantaa muutenkin kävelyreittiä koko Onkilahden ympäri siinä tehdasalueella ja kävelyreittiä tehdasalueen poikki."



SÄILYTETTÄVÄ RAKENNUS

Vastaajat toivovat erityisesti seuraavien rakennusten säilyvän: 1-tehdas, Veturitalli, Takamo ja Kiertokankitehdas.

SÄILYTETTÄVISTÄ RAKENNUKSISTA SANOTTUA:

”Vanha teollisuushalli, voisi tulevaisuudessa hyödyntää esim. tapahtuma-/keikkatilana.”

”Hieno vanha veturitalli, joka on hyvässä kunnossa nykyään. Monien mahdollisuuksien paikka.”

”Vanha tiilirakennus. Nämä on mielestäni ihania ja kaikki tämän tyyliiset rakennukset täytyisi ehdottomasti säilyttää.”

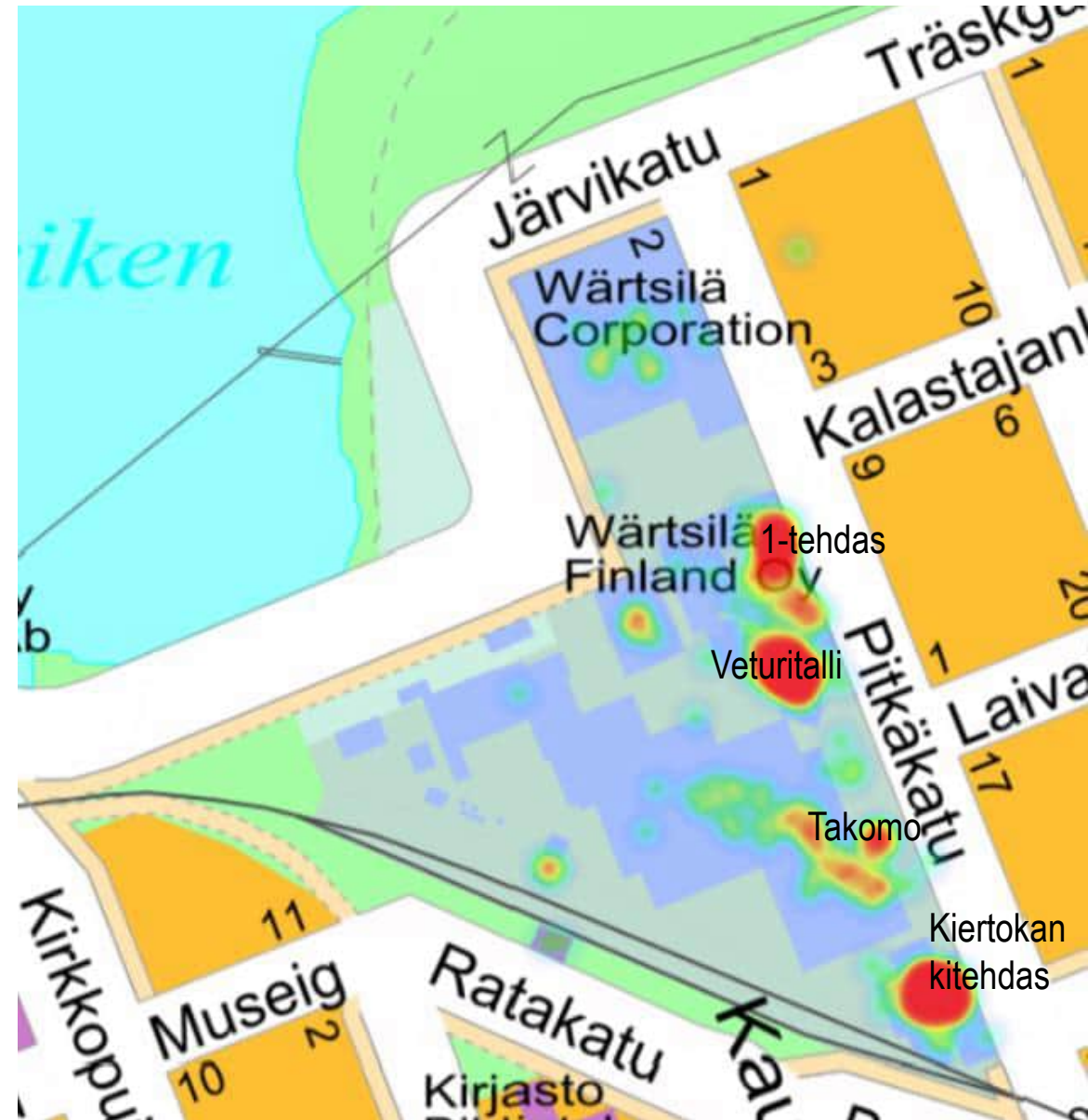
”Vanhat tiilirakennukset, mutta vain jos ne ovat hyvässä kunnossa ja niille on järkevää käyttöä.”

”Fint tegelhus med fina träd på gatusidan.”

Vanhoista tehdasrakennuksista loft-asuntoja.”

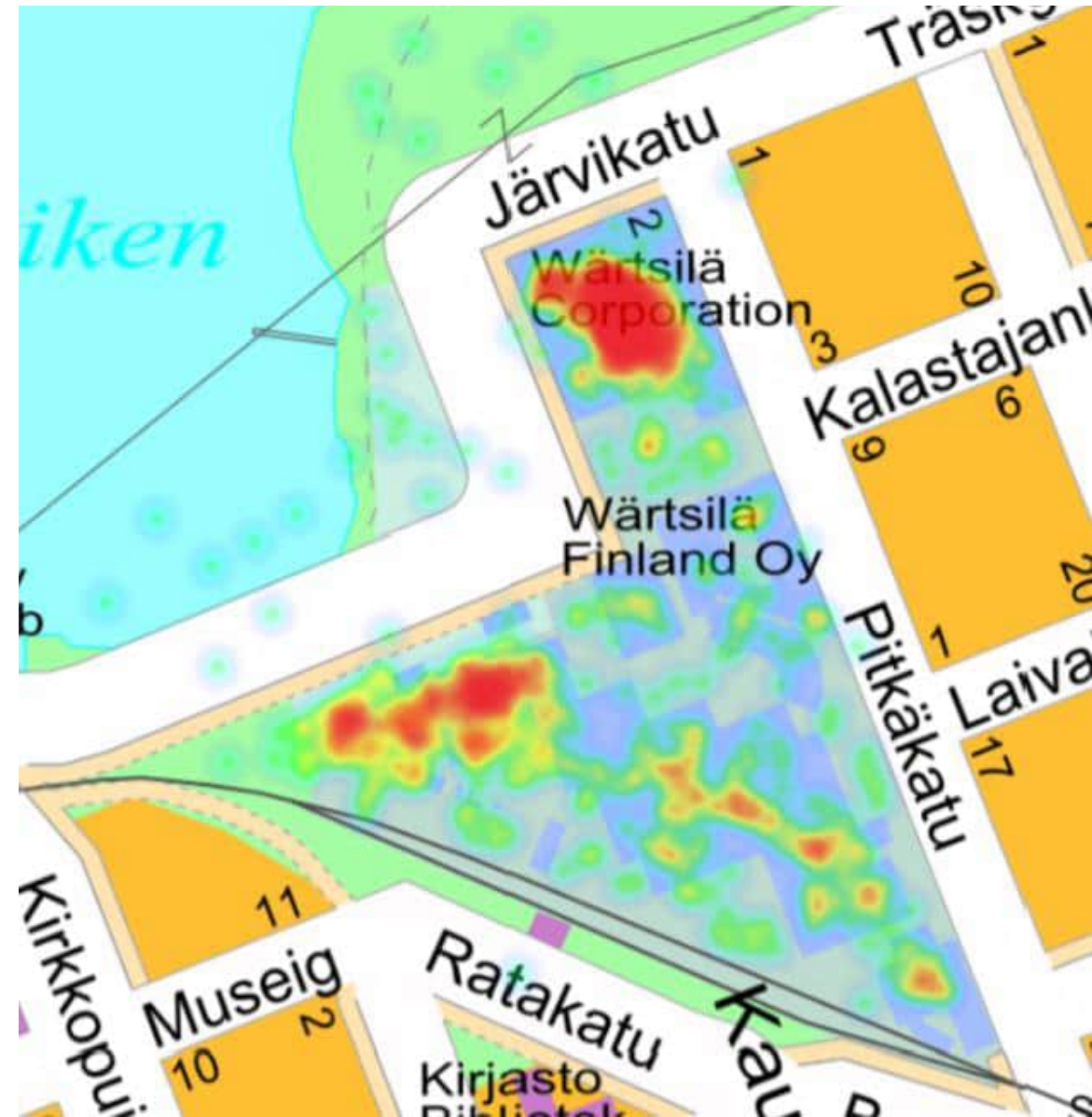
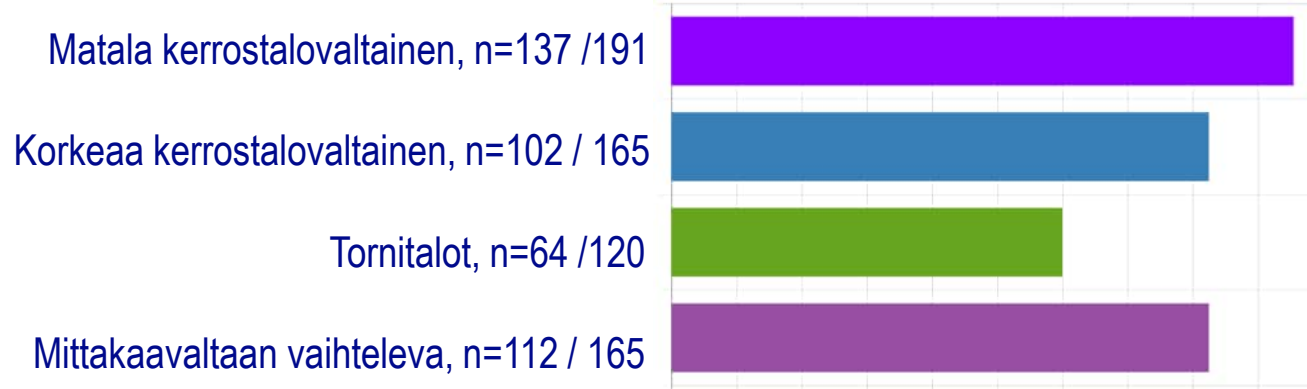
”--. Uudemmat hallit ym voisi purkaa ja muuttaa mutta vanhoja rakennuksia olisi kiva säästää.”

”Port eller portbyggnad.”



UUSI ASUINRAKENTAMISEN PAIKKA

Eri kysymyksistä eniten karttamerkintöjä jätettiin uusiin asuinrakentamisen paikkoihin liittyen, yhteensä 559 merkintää. Vastaukset jakautuivat eri rakentamistapojen välillä varsin tasaisesti, mutta eniten toivottiin matalaa kerrostalovaltaista rakentamista.



UUSI ASUINRAKENTAMISEN PAIKKA

31-45 v. toivoivat eniten tornitaloja. *

18-30-v. toivoivat eniten korkeaa kerrostalovaltaista rakentamista. *

18-30-v. toivoivat eniten matalaa kerrostalovaltaista rakentamista. *

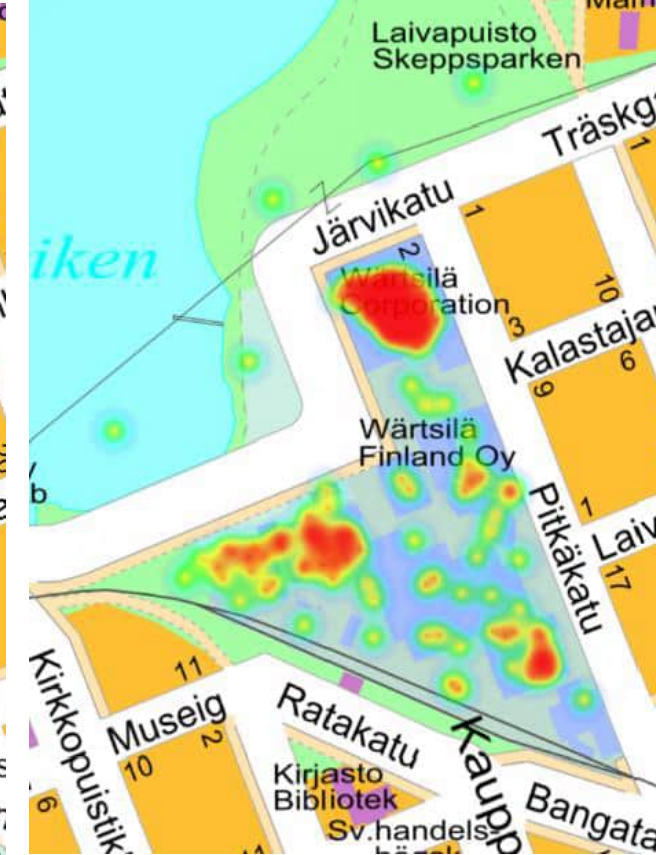
46-60-v. toivoivat eniten mittakaavaltaan vaihtelevaa rakentamista. *

Tornitalot

Korkeaa kerrostalovaltainen

Matala kerrostalovaltainen

Mittakaavaltaan vaihteleva



ASUINRAKENTAMISESTA SANOTTUA

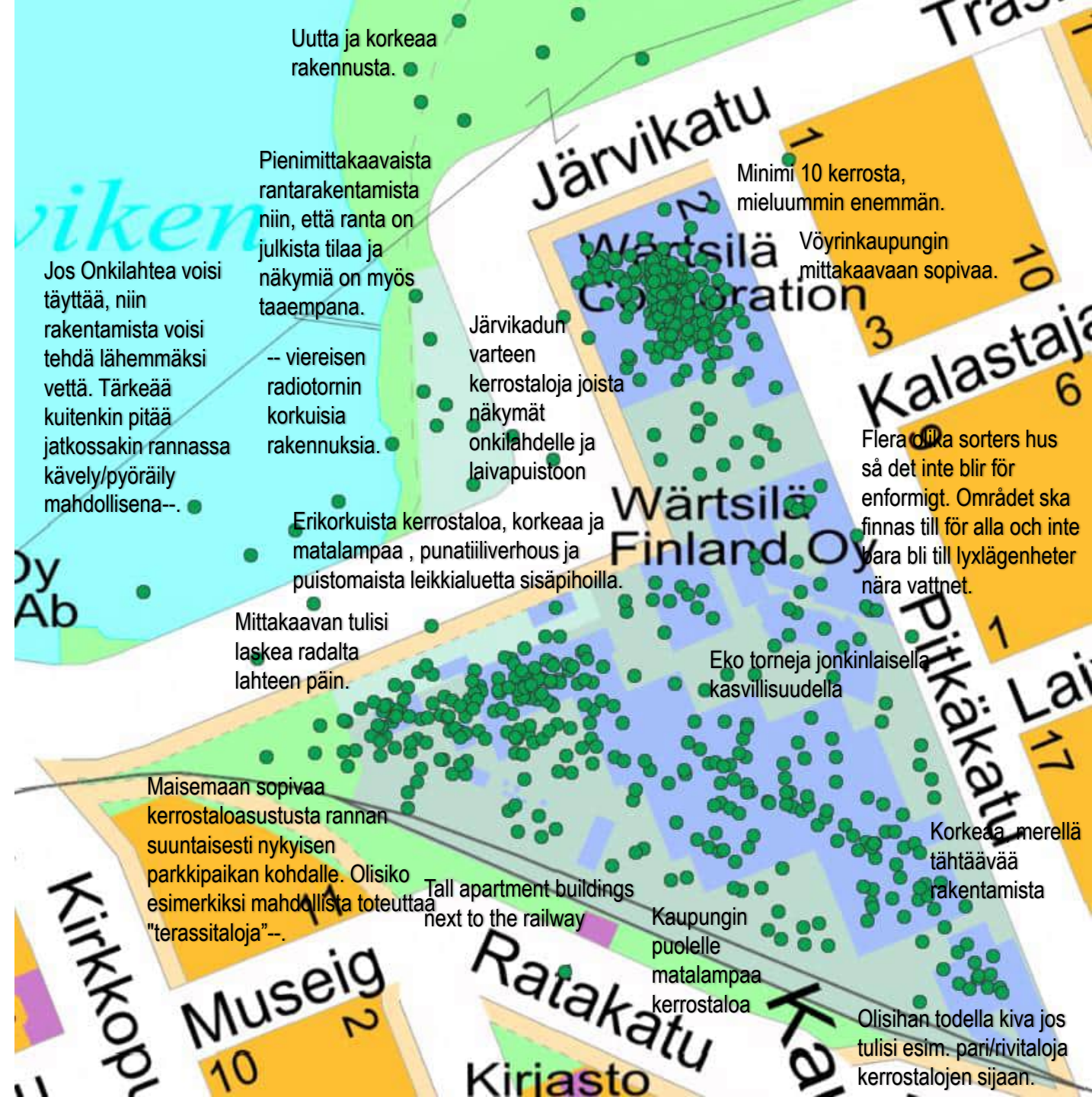
Viereisellä kartalla on osa karttamerkintöihin liitetystä tekstivastauksista. Vastauksista käy hyvin ilmi vastaajien ristiriitaiset ajatukset liittyen asuinrakentamiseen alueella.

"Näin lähellä keskustaa ja muutenkin keskeisellä paikalla korkea ja tiheä rakentaminen on mielestäni perusteltua, jotta palveluille riittää asiakkaita ja mahdollisimman moni pystyy asumaan keskeisellä paikalla. Sekaisin sopisi vähän korkeampia ja matalampia taloja."

"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."

"Olisi hienoa, että näin arvokkaalle paikalle rakennettaisiin jotakin innovatiivista ja erilaista, eikä "perus-kerrostaloja". Jotain arkkitehtonisesti "tanskalais-henkistä--."

"Käytettäisiin olemassa olevia rakennuksia mahdollisimman paljon."



ASUINRAKENTAMISESTA SANOTTUA



Vastaajat merkitsivät uudelle asuinrakentamiselle soveltuvia paikkoja varsin tasaisesti koko alueelle. Erityisesti Järvikadun varteen nykyisen pysäköintialueen ja 2-tehtaan kohdille tehtiin runsaasti karttamerkintöjä.

Avovastauksia jätettiin yhteensä 90. Avokysymyksessä vastaajilla oli mahdollisuus kertoa tarkemmin asuinrakentamiseen liittyvistä toiveistaan. Vastauksissa kuvattiin osittain ristiriitaisia toiveita rakennusten tyylin, korkeuteen ja sijoittumiseen liittyen. Vastauksissa nousi esiin alla olevat neljä teemaa:

Matalaa, Vöyrinkaupungin puutalojen ja Uumajan mittakaavaa

"Mielellään jotain matalaa, että puistomaisuus säilyy. Vörkkärin talot ovat nykyisellään matalia ja puutalovoittoisia, joten ei mitään korkeita tornitaloja --." "Uumajan tyyliin matalia kerrostaloja."

Korkeaa rakentamista merinäköaloilla

"Korkeaa, merellä tähtäävää rakentamista." "Keskustasta Onkilahteen laskevaa rakennuskorkeutta."

Vaihteleva mittakaava ja rakennustapa

"Umpinainen kortteli, veturitallin kanssa sopiva tiili/tasainen kivi. Veturitallin kaltaisesti harjakatto, mutta myös korkea tornimainen rakentaminen hyväksyttävää. Ottaen esim. Tampereen Hotelli Toni rakennuksen, joka sijoitettu samankaltaiseen ympäristöön."

Loft-asuntoja oleviin ja uusiin rakennuksiin

"Asuinrakennuksia vanhan tehdasrakennuksen jatkoksi samaan tyyliin loftina."

SÄILYTETTÄVÄT RAKENNUKSET JA UUDET ASUINRAKENTAMISEN PAIKAT

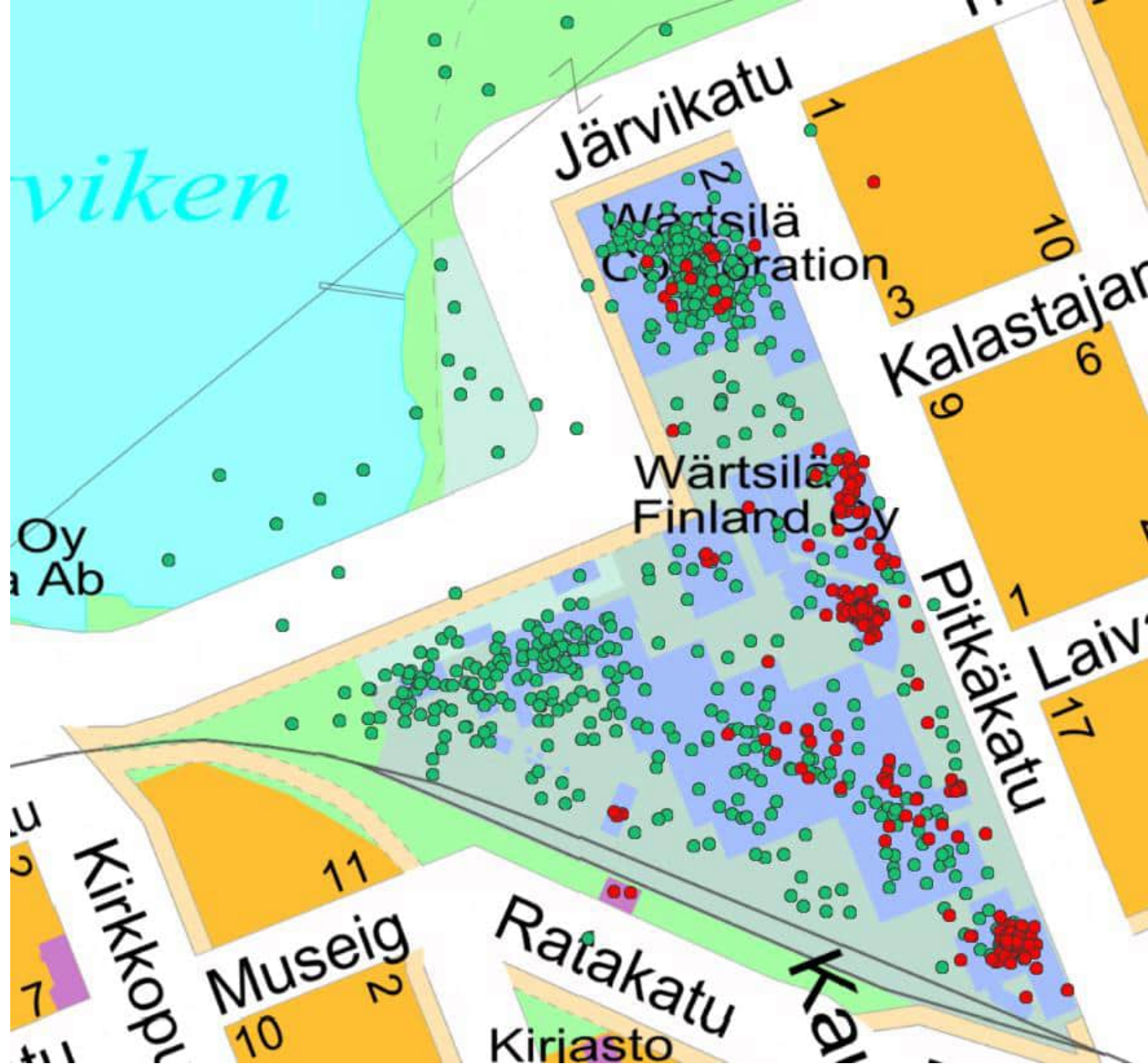
Punaisella säilytettävien rakennusten karttamerkinnot (n=231*)

Vihreällä uuden asuinrakentamisen karttamerkinnot (n= 559)

Karttamerkinnot uusista asuinrakentamisen paikoista ja säilytettävistä rakennuksista sijoittuvat varsin eri tavoin kartalla, mikä kuvaa vastaajien halua säilyttää tietyt rakennukset (esim. veturitalli) ja sijoittaa uusia rakennuksia muualle (esim. Järvikadun pysäköintialueille) joko nykyisellään rakentamattomiin kohtiin tai ei-säilyttämisen arvoiksi koettujen rakennusten tilalle.

Huomioitavaa, että moni vastaaja toivoi asuntoja nykyisiin rakennuksiin.

*HUOM. Luku kuvaa vastauksia, joissa valittu vain yksi vaihtoehto eli säilytettävä rakennus.



UUSI PALVELUJEN PAIKKA

Yhteensä karttamerkintöjä 557.

Kahvila- tai ravintolapalvelu: 68 / 267* merkintää

Ruokakauppa: 44 / 154* merkintää

Erikoisliike: 6 / 92* merkintää

Kulttuuripalvelut: 21 / 201* merkintää

Viihde- ja tapahtumapaikat: 37 / 226* merkintää

Liikunta- ja virkistyspalvelut: 26 / 133* merkintää

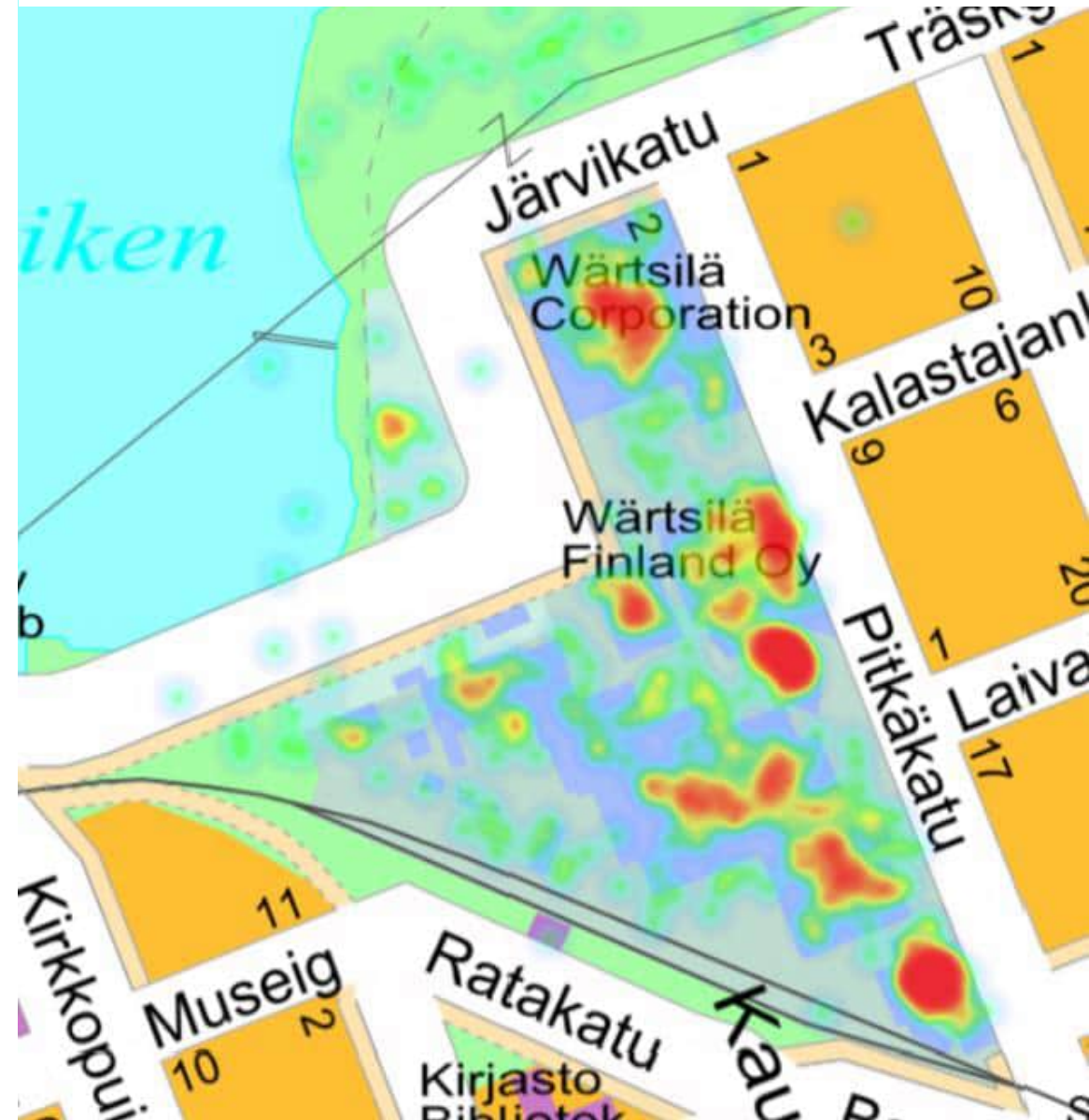
Työskentelytiloja: 28 / 118* merkintää

Päiväkoti tai muut lapsiperheiden palvelut: 13 / 56* merkintää

Palveluita senioreille: 3 / 46* merkintää

* HUOM. Ensimmäinen luku kuvaa vastauksia, joissa valittu vain yksi vaihtoehto. Toinen luku kuvaa vastaaja, joka on valinnut ponnahdusikkunasta useamman vaihtoehdon esim. rakennus ja luontokohde samaan karttapisteeseen liittyväksi. Tämän vuoksi yksittäisiä vastauksia on enemmän kuin kaikki karttamerkinnot yhteensä.

Uusien palveluiden koostekartta



PALVELUISTA SANOTTUA

Palveluihin liittyviä avovastauksia jätettiin yhteensä 157. Avokysymyksessä vastaajilla oli mahdollisuus kertoa tarkemmin palveluihin liittyvistä ideoistaan. Vastauksissa nousi esiin alla olevat kuusi teemaa:

TOIVOTUIMMAT PALVELUT IKÄRYHMITTÄIN:

Alle 18-v.

- kahvila- ja ravintolapalvelut

18-30, 31-45, ja 46-60-v.

- kahvila- ja ravintolapalvelut
- viihde- ja tapahtumapaikat

61-75-v.

- Kulttuuripalvelut
- kahvila- ja ravintolapalvelut
- Seniori-ikäisille suunnatut palvelut

Kahvila- ja ravintolapalveluita rantaan

”Restaurang vid stranden.”

Pieni ruokakauppa laajoilla aukioloilla

”Erityisesti toivoisin ruokakauppaa tähän.”

Tiedepuisto

”Heureka tyylinen tiedemuseo jossa voi tutkia kuinka esim. moottorit toimii. Tämä viittaisi mm. Wärtsilän taustaan. Myös vaihtelevia näyttelyitä eri teemoilla, avaruus, luonto/eläimet. Vaasasta puuttuu tällainen.--”

Kulttuurikeskus (konserttisali, keikka- ja tapahtumatilaja)

”Maailmalla on tullut jo perinteeksi luoda vanhoista veturitalleista kulttuurikeskuksia.--”Vanha VR:n halli / Wärtsilän paja taitaa olla täydellisin paikka keikka- ja tapahtumatilaksi--.”

Monipuolisia työ- ja toimistotiloja

”Työhuoneita taiteilijoille ja muusikoille.” - ”Valkoinen kaunis tehdashalli voisi olla ihan mainio toimistohotellina.”

Sisäliikuntatiloja

”Osa moderneista halleista olisi kenties muunnettavissa sisäpelikäyttöön, esim. sähly/tennis/padel/koripallo/lentopallo. Halleissa riittäisi korkeus--.”

UUSI VIRKISTYKSEN PAIKKA

Yhteensä karttamerkintöjä 372.

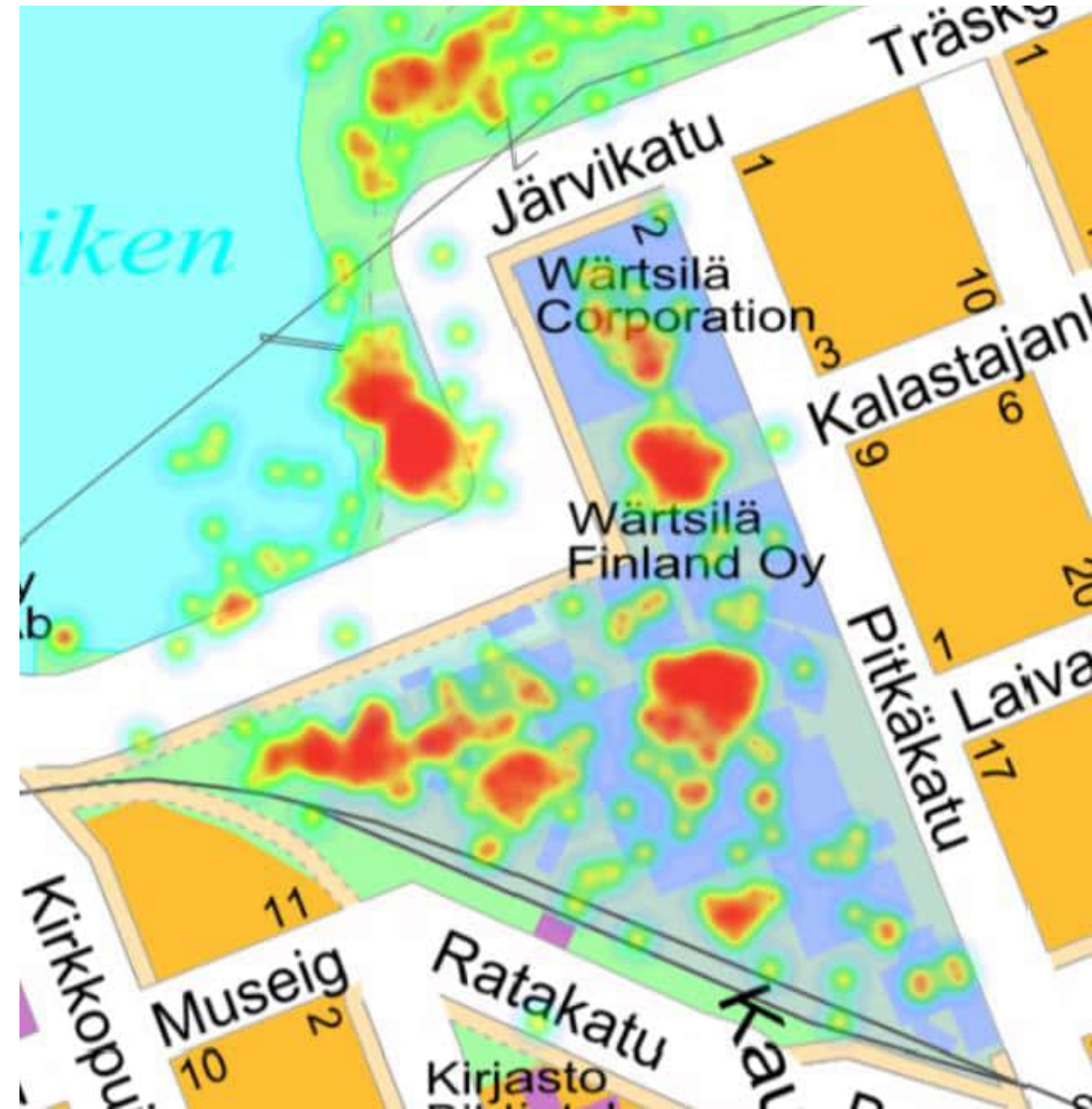
Rakennettu ja hoidettu puisto: 104 / 184* merkintää

Rakennettu, kaupunkimainen tori/aukio: 47 / 100* merkintää

Paikka liikunnalle: 24 / 86* merkintää

Leikkipuisto: 6 / 52* merkintää

Paikka kaupunkiviljelylle: 29 / 61* merkintää



*HUOM. Ensimmäinen luku kuvaa vastauksia, joissa valittu vain yksi vaihtoehto. Toinen luku kuvaa vastaaja, joka on valinnut ponnahdusikkunasta useamman vaihtoehdon esim. rakennus ja luontokohde samaan karttapisteeseen liittyväksi. Tämän vuoksi yksittäisiä vastauksia on enemmän kuin kaikki karttamerkinnot yhteensä.

VIRKISTYSPAIKOISTA SANOTTUA



Avovastauksia jätettiin yhteensä 101. Avokysymyksessä vastaajilla oli mahdollisuus kertoa tarkemmin virkistyspaikkoihin liittyvistä ideoistaan. Vastauksissa nousi esiin alla olevat seitsemän teemaa:

Liikennehaitoilta suojaaminen kasvillisuudella

”Asuinaluetta voisi suojella tiheällä viheralueella liikenteen meluilta ja saasteelta.”

Lisää kaupunkiluontoa

”Ei välttämättä oma puisto tarvitse olla, mutta vehreyttä olisi tärkeä saada alueelle.”

Paikkoja kaupunkiviljelyä varten

”-- Kaupunkiviljelypaikka kuulostaisi myös hyvältä, keskustan asukkailla ei ole siihen ollutkaan sopivaa paikkaa aiemmin.”

Kävelykatuja

”Alueen keskellä vain jalankulkijoille tarkoitettu rakennetun kulttuuriympäristön alue (aukioita, kujia, käytäviä ym).”

Aukioita reunustavine kahviloineen

”Tänne tehdasalueelle sopivaan kohtaan sopisi hyvin jokin viihtyisä aukio kahviloineen ym.”

Sisäliikuntapaikkoja

”Liikuntatiloja tehdasrakennuksiin” - ”Tehdashalleihin sopisi hyvin erilaisia sisäliikuntatiloja.”

Rantareitin jatkaminen koko kierroksen

”Rantareitin jatkaminen, hoidetussa kunnossa - Lenkipolku jatkuisi koko onkilahden ympäri ilman tien ylityksiä.”

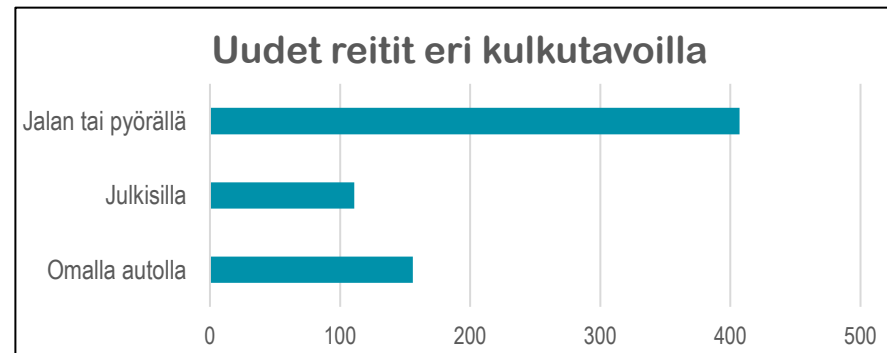
TULEVAISUUDEN REITIT

Eniten uusia reittejä kaikilla kolmella kulkutavalla toivoivat lähialueen virkistysaluetta ja aluetta ohikulkumatkoilla käyttävät.

Miehet ja naiset merkitsivät suunnilleen saman määrän kevyen liikenteen reittejä, mutta miehet merkitsivät enemmän julkisen liikenteen ja selvästi enemmän oman auton uusia reittejä.

18-30-v. ikäryhmä on merkinnyt eniten uusia reittejä kaikilla kulkutavoilla suhtautettuna ikäryhmän vastausten kokonaismäärään.

Nykyisin läpikulkuliikenteeltä suljetun tehdasalueen läpi toivottiin useita uusia reittejä. Kevyen liikenteen osalta erityisesti Kalastajankadulta suoraan Järvikadulle jatkuva reitti ja Laivakadulta Järvikadulle viistäen jatkuva reitti korostuivat karttamerkinnoissä. Julkisen liikenteen ja yksityisautoilun osalta eniten merkitty reitti on suora yhteys Kalastajankadulta Järvikadulle.



TULEVAISUUDEN REITIT

Jalan tai pyörällä, 407 merkintää



Julkisilla, 111 merkintää



Omalla autolla, 156 merkintää



ALUEEN KEHITTÄMISESTÄ SANOTTUA



Vuokrattavia yhteistiloja eri käyttötarkoituksiin

"Vuokrattavia työtiloja ja kulttuurille vuokrattavia tiloja (huutava pula bänditreeneitiloista, taiteilijoiden ateljeista ym.)"

Keikka- ja konserttipaikka

"Vasa behöver en lokal för musikevenemang." --. "Keikkapaikoille ehdottomasti tarvetta kaupungissa --". "Konserttitalon uusi paikka Wasatadionin sijasta."

Sisäliikuntapaikka

"Tänne olisi mahtavaa saada liikuntatiloja paikallisille urheiluseuroille." "Tuolla valmiita halleja joista saisi tekemisellä ison palloiluhallin Vaasaan joka täältä puuttuu."

Tilaa kaupunkivihreälle

"Alueelle riittävästi tilaa myös vihreälle, puille ja nurmikoille." "Bevara naturen så långt det går."

Monipuolisesti eri käyttötarkoituksia

"Kunhan alue olisi suurimmaksi osaksi muuta kuin asumiskäyttöön. --."

Olemassa olevien rakennusten monipuolinen hyödyntäminen

"Toivottavasti alueen teollisia tiloja saisi muunnettua loft-henkiseksi asumiseksi (ja yritystilaksi)). Säästäkää mahdollisimman paljon vanhoja rakennuksia, mutta rakentakaa uutta niiden tiloihin."

Alueen suunnittelu kevyt liikenne edellä ja huomioitava duo-raiteen mahdollisuus

"-- Liikenteen suunnittelun pitäisi mennä julkinen, kävely ja pyöräily edellä." "-- Otettava huomioon mahdollinen tulevaisuuden olemassa olevan raiteen käyttö esim raidebussille."

Toimintoja rannoille

"Vaasaan muuttaneena, 20v. sitten on tuntunut siltä, ettei täällä päättäjät ymmärrä meren suurta merkitystä. Palvelut ovat parantuneet ja Laivapuisto on upea! Palveluita rannan läheisyyteen lisää. --"

ALUEEN KEHITTÄMISEN MALLIT

Vastaajat toivot esiin runsaasti toteutuneita esimerkkejä vanhoista tehdasalueista tai –rakennuksista, jotka on muutettu uuteen käyttötarkoitukseen. Monet mainituista kohteista ovat nykyisin kulttuuritoiminnan käytössä, esimerkiksi elokuvateatterina, keikkapaikkoina tai taidegallerioina.

Vastaajat mainitsivat seuraavat kotimaiset referenssikohteet: Helsingin Teurastamo, Konepaja ja Kaapelitehdas, Turun Logomo, Tampereen Tullikamarin Pakkahuone, Finlaysonin alue ja Vapriikki, Seinäjoen Rytmikorjaamo, Fiskarsin ruukkikylä, Hämeenlinnan Verkatehdas, Porvoon Taidehalli, Rovaniemen Korundi. Ulkomaan kohteista mainittiin esimerkkinä Tallinnan Telliskivi.

Esimerkiksi hyvästä sisäliikuntahallista mainittiin Helsingin Urhea-halli.

Keskeisintä on kehittää merenrannassa sijaitsevaa aluetta kaikille kaupunkilaisille avoimena paikkana, kuten yksi vastaaja toteaa alueesta Tehtaanrannan nimellä ”*Fabriksstranden ska bli en plats för alla!*”

YHTEENVETO

Kyselyä mainostettiin eri kanavissa kaupungin, medioiden ja yksityisten henkilöiden toimesta. Se tavoitti todella hyvän vastaajamäärän suhteutettuna kaupungin asukaslukuun.

Vastaajat jättivät runsaan määrän avovastauksia ja merkitsivät keskimäärin 3-4 karttamerkintää vastaajaa kohti.

Vastaajien vastauksissa toistuivat tietyt teemat kysymyksestä riippumatta. Tarve kulttuurin esittämispaikeille ja sisäliikuntapaikoille sekä kaupunkivihreän tärkeä merkitys vastaajille toistuivat läpi kyselyn.

Vastaajat jättivät eniten keskenään ristiriitaisia vastauksia liittyen asuinrakentamiseen. Lähtökohtaisesti se, tulisiko alueelle rakentaa asuinrakennuksia jakoi vastaajia. Myös rakentamisen massiivisuuteen, kuten talotyyppeihin ja kerroslukuun, liittyvät mielipiteet olivat ristiriitaisia. Kuitenkin kysymykseen *minne alueella voisi rakentaa uusia asuinrakennuksia* jätettiin eniten karttamerkintöjä, mistä voi päätellä aiheen kiinnostaneen vastaajia.

Liikennejärjestelyjen osalta kevyen liikenteen suunnitteluun toivottiin kiinnitettävän erityistä huomiota ja uusia reittejä koettiin tarvittavan juuri jalkaisin ja pyörällä liikkumiseen. Monet vastaajat kokivat autoliikenteen aiheuttaman häiriön niin ongelmalliseksi, että toivoivat rakennuksia sijoitettavan melumuuriksi vilkkaasti liikennöityjen katujen ja junaraiteen varsille sekä kokonaan autottomia alueita.



Kaavaluonnokseen liittyvän asukaskyselyn tuloksia

Ehdotusvaiheen täydentävä materiaali 21.5.2024

KYSELYN TAUSTA

Alueella, jota kutsutaan kaavoituksen aikaisella työnimellä *Vöyrinkaupungin Konepaja-alue*, valmistellaan asemakaavamuutosta, jonka tarkoituksena on kehittää aluetta uutena kaupunginosana.

Osana kaavamuutoksen vuorovaikutusta on toteutettu useita karttapohjaisia kyselyitä kaavaprosessin eri vaiheissa. Toinen kysely *Osallistu Vöyrinkaupungin Konepaja-alueen suunnitteluun II* oli avoinna kaavaluonnoksen ollessa nähtävillä 8.-30.6.2023, ja tähän raporttiin on kerätty kyselyn vastauksia. Kyselyn tarkoituksena oli kerätä vastaajien mielipiteitä kaavaluonnoksista.

Kysely toteutettiin karttapohjaisella Maptionnaire-verkkosovelluksella. Sen sisällön suunnittelusta, kyselyn toteuttamisesta ja vastausaineiston koostamisesta vastasi Vaasan kaavoitus.

Lisätiedot alueen kaavoittamisesta: kati.vuohijoki@vaasa.fi
Lisätiedot raportista: annukka.ilonen@vaasa.fi

SISÄLTÖ



Perustietoa kyselystä ja vastaajista 3

Karttakysely menetelmänä ja aineiston käsittely 4

Kyselyn rakenne 5

Mainonnan vaikutus vastaajamäärään 6

Vastaajamäärä 7

Taustatiedot vastaajista 8-9

Kaavaluonnosten kommentointi 10

Vaihtoehto 1 yleiskuva 11

Vaihtoehto 1 hyvää vaihtoehdossa 12

Vaihtoehto 1 huonoa vaihtoehdossa 13

Vaihtoehto 2 yleiskuva 14

Vaihtoehto 2 hyvää vaihtoehdossa 15

Vaihtoehto 2 huonoa vaihtoehdossa 16

Vaihtoehto 3 yleiskuva 17

Vaihtoehto 3 hyvää vaihtoehdossa 18

Vaihtoehto 3 huonoa vaihtoehdossa 19

Alueen kehittäminen 20

Yhteenveto 21

PERUSTIETOJA KYSELYSTÄ JA VASTAAJISTA

KARTTAKYSELY MENETELMÄNÄ JA AINEISTON KÄSITTELY

Osallistu Vöyrinkaupungin Konepaja-alueen suunnitteluun II – kysely toteutettiin karttapohjaisena. Nimensä mukaisesti karttakyselyn perusta ovat kartat, joille vastaajat merkitsevät kohteita ja vastaavat niitä täydentäviin jatkokysymyksiin.

Karttakyselyn vastauksia on visualisoitu ja havainnollistettu erilaisin kuvaajin, kartoin ja sanapilvin. Sanapilvi on muodostettu kysymykseen *onko sinulla muita ajatuksia alueen kehittämisestä* tekstivastauksista. Sanapilvissä vastauksissa yleisemmin käytetyt sanat kuvautuvat suurimmalla kirjasinkoolla.

Ennen sanapilvien muodostamista teksteistä tuli poistaa kaikki informaation sisältönsä köyhät sanat, kuten partikkelit ja pronominit. Muuten sanapilvien yleisimmät sanat olisivat täytesanoja ja ne korostuisivat varsinaisten ideoiden tai toiveiden sijasta sanapilvissä suurimmalla kirjasinkoolla yleisyytensä takia.

Koska kaikille karttamerkintöjen tekstivastauksille ei ole tilaa samalla kartalla ja niissä esiintyy päällekkäisyyttä, on vastauksista nostettu esiin otteita, jotka toistuivat usean vastaajan teksteissä.

Kommentoi vaihtoehtoa 1

Tällä sivulla voi kertoa mielipiteesi vaihtoehdosta 1. Voit kommentoida, mikä vaihtoehdossa on mielestäsi hyvää ja mikä huonoa. Kommentit jätetään merkitsemällä ensin kartalla, mitä kohtaa kommentti koskee ja sen jälkeen kirjoittamalla kommentti avautuvaan ikkunaan. Voit lisätä niin monta kommenttia kuin haluat.

Mitä hyvää vaihtoehdossa 1 on?

Hyvää vaihtoehdossa 1 😊

Mitä huonoa vaihtoehdossa 1 on?

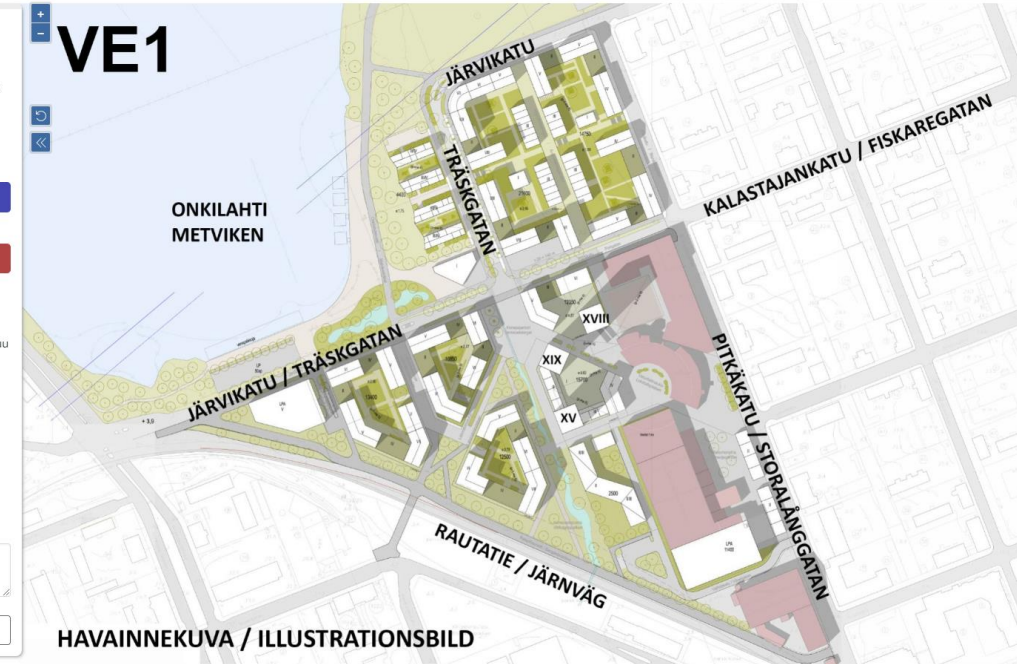
Huonoa vaihtoehdossa 1 😞

OHJE

Siirtyminen kartalla
Karttaa saat zoomattua joko sivun ylälaudassa olevilla +- ja -painikkeilla tai hiirtä rullaamalla. Siirtyminen eri kohtiin onnistuu raahaamalla karttaa hiiren vasen painike pohjassa.

Pistemerkintä
Valitse klikkaamalla "hyvää vaihtoehdossa 1" tai "huonoa vaihtoehdossa 1"; jolloin piste ilmestyy kartalle. Raahaa piste haluamaasi kohtaan kartalla ja klikkaa karttaa. Avautuvassa ikkunassa voit perustella, mitä hyvää tai huonoa luonnosvaihtoehdossa mielestäsi on. Lopuksi paina valmis.

Jos karttamerkinnän tekeminen ei onnistu, voit vaihtoehtoisesti kirjoittaa mikä vaihtoehdossa 1 on hyvää ja mikä huonoa:



Osallistu Vöyrinkaupungin Konepaja-alueen kehittämiseen kommentoimalla kaavaluonnoksia

Kaavoitettava alue sijaitsee Vaasan keskustassa Onkilahden rannalla. Wärtsilä on siirtämässä alueelta nykyisiä toimintojaan Vaskiluotoon. Tehdastoiminnan poistuessa alueen käyttötarkoitus muuttuu, ja sen tulevaa käyttöä suunnitellaan nyt.

Tämä kysely liittyy asemakaavan valmisteluvaiheen kuulemiseen, jonka yhteydessä nähtävillä on kolme vaihtoehtoista kaavaluonnosta. Luonnosvaiheen materiaali on kokonaisuudessaan katsottavissa [kaavan hankesivuilta](#).

Vastausdata käsitellään luottamuksellisesti ja vastauksia hyödynnetään asemakaavan seuraavan vaiheen, asemakaavaehdotuksen, laadinnassa.

Kysely on avoinna 8.-30.6.2023.

Suomi



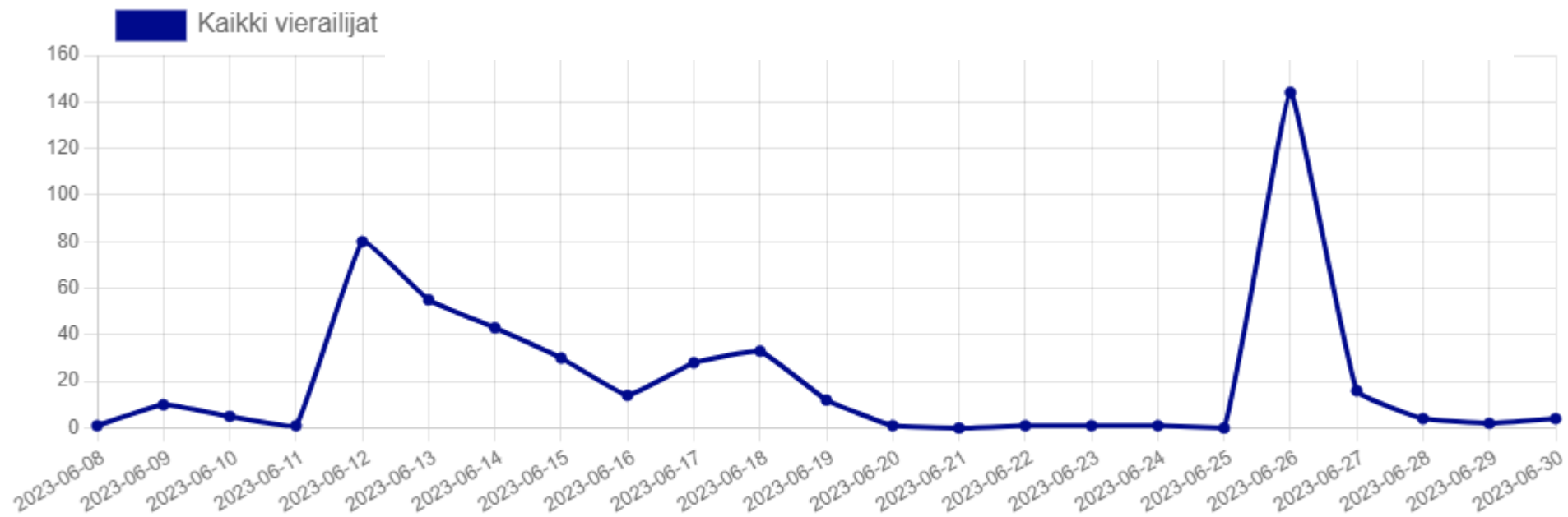
KYSELYN RAKENNE

Kysely koostui neljästä osiosta:

1. **Taustatiedot ja kerro suhteestasi alueeseen.**
2. **Kaavaluonnosten esittely** – Kolme kaavaluonnosta esitellään yleisesti ja kerrotaan niitä yhdistävät asiat.
3. **Kaavaluonnosten kommentointi** – Kukin kolmesta luonnosvaihtoehdosta esitellään tarkemmin ja vaihtoehtoja voi kommentoida.
4. **Kehittämiskohteet** – Avovastauksessa voi pohtia, miten aluetta tulisi muilla tavoin kehittää.

MAINONNAN VAIKUTUS VASTAAJAMÄÄRÄN

Kyselyyn vastaamisaktiivisuus poikkesi jonkin verran tavanomaisesta, sillä kyselyn ensimmäisinä päivinä vastaajia oli verrattain vähän. Taustalla on todennäköisesti kyselyn varsinaisen mainostamisen ajoittuminen myöhemmäksi. Vastanneiden määrä seurasi voimakkaasti kyselyn esilläoloa tiedostusvälineissä, kun artikkelit paikallislehdissä ja Ylellä sekä mainos kaupungin sosiaalisen median kanavilla aktioivat vastaajia.



VASTAAJAMÄÄRÄ

Kyselyyn vastasi yhteensä 311 henkilöä ja he merkitsivät 228 karttavastausta.

Huomioitavaa, ettei mihinkään kysymykseen ollut pakollista vastata. Tämän vuoksi vastaajamäärät vaihtelivat kysymyksittäin. Suurin osa vastaajista vastasi vain taustakysymyksiin ja tekstiä sisältävän karttavastauksen jätti pieni osa vastaajista. Ensimmäistä luonnosvaihtoehtoa kommentoivia karttavastauksia jätettiin selvästi enemmän verrattuna kahteen muuhun vaihtoehtoon, mikä on tavallista esitellessä useita suunnitelmia. Kokonaisuutena kyselyyn vastaamiseen käytettiin keskimäärin todella lyhyt aika.

Kyselyyn vastanneiden lukumäärä: 311

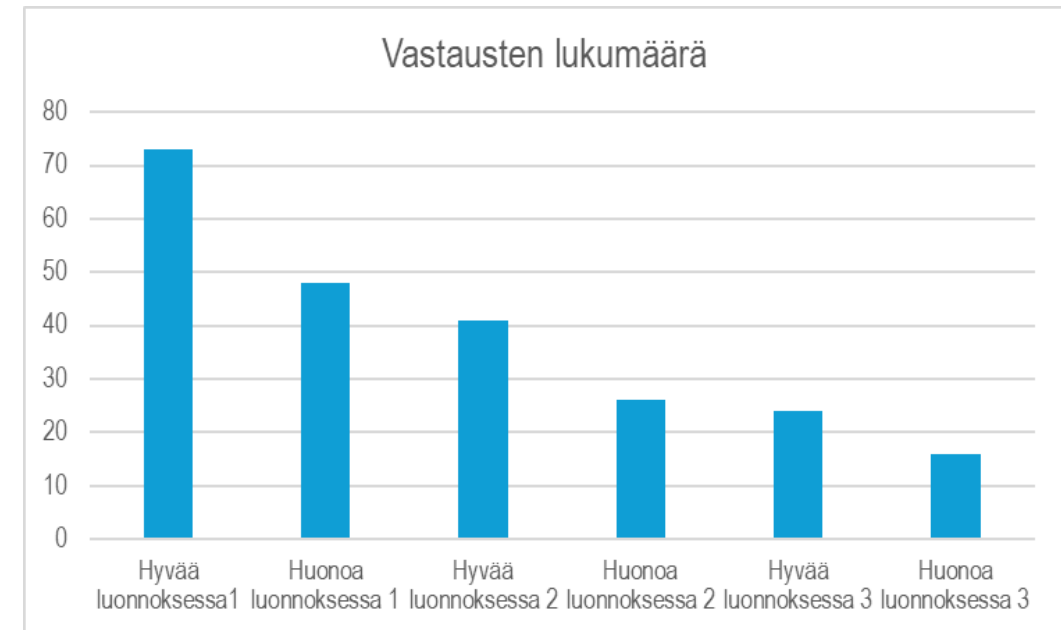
Kyselyssä vierailleiden määrä: 503

Karttamerkintöjen määrä: 228

Karttamerkintöjä tehneiden lukumäärä: 57

Avovastauksia yhteensä: 18

Kyselyn ainoa avokysymys oli *onko sinulla muita ajatuksia alueen kehittämisestä.*



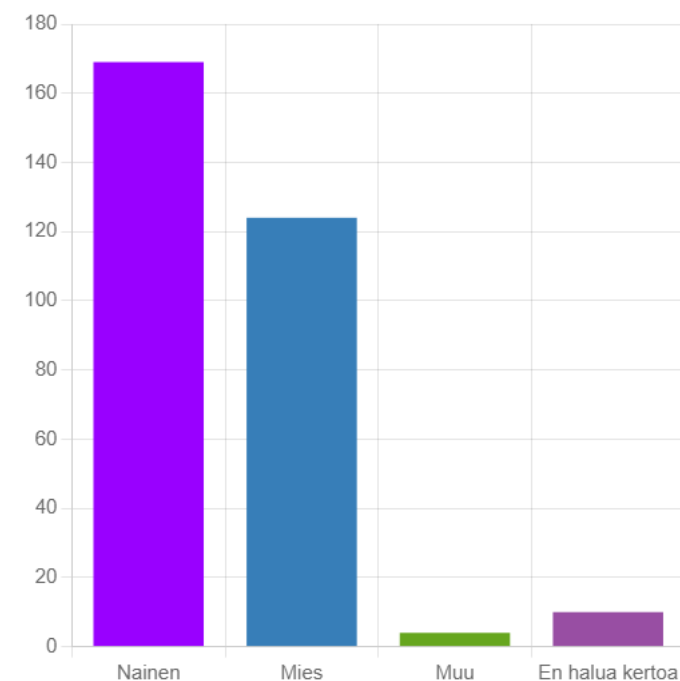
N = 307

TAUSTATIEDOT

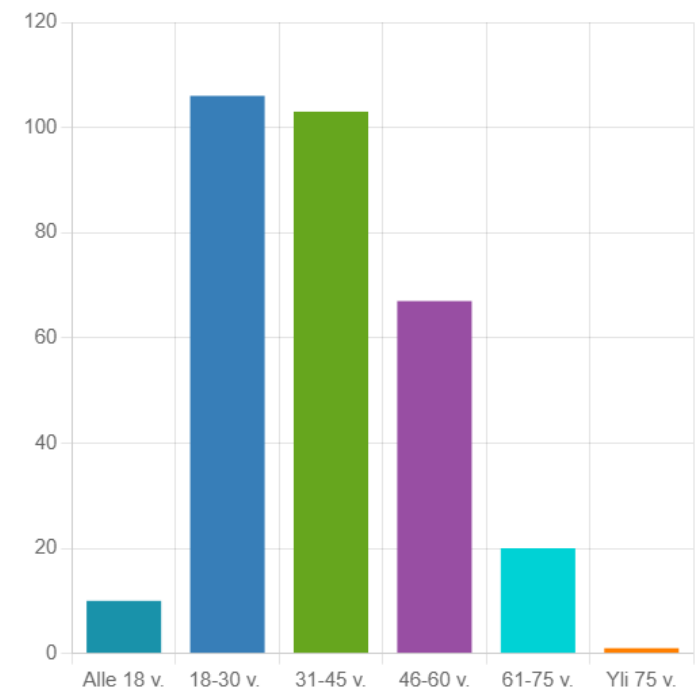
Kysely tavoitti varsin hyvin eri-ikäisiä vaasalaisia. Ottaen huomioon vastaajien ikäprofiiliin, karttakyselyn tuloksien voidaan sanoa kuvastavan työikäisten vaasalaisten mielipiteitä. Vähiten vastauksia jättivät ikäryhmät alle 18-vuotiaat ja yli 75-vuotiaat. Tulos vastaa aiempien kyselyiden ikäprofiilia eikä siten ole yllättävä.

Keskiverto vastaaja on 31-45-vuotias nainen, joka asuu keskusta-alueella tai Palosaarella ja käyttää aluetta virkistytymiseen tai sen reittejä ohikulkumatkoillaan.

Vastauskielen perusteella vastaajat jakoutuivat seuraavasti: englanninkielisiä 31, ruotsinkielisiä 51 ja suomenkielisiä 220. Muutamissa vastauksissa on vastattu useammalla kielellä. Suhteutettuna vastaajamäärään kyselyyn vastasi enemmän englanninkielisiä kuin aiempiin kyselyihin.



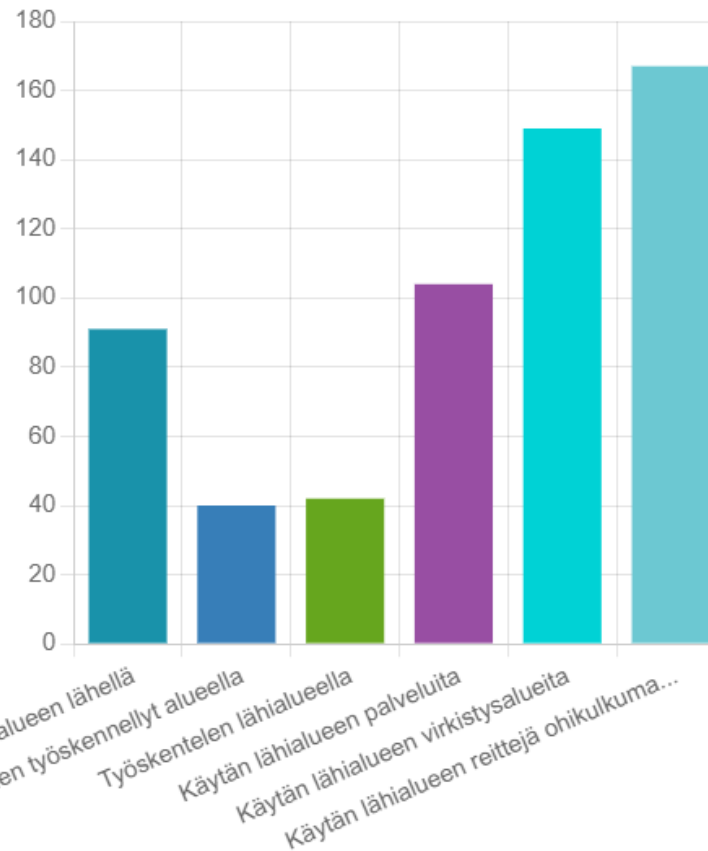
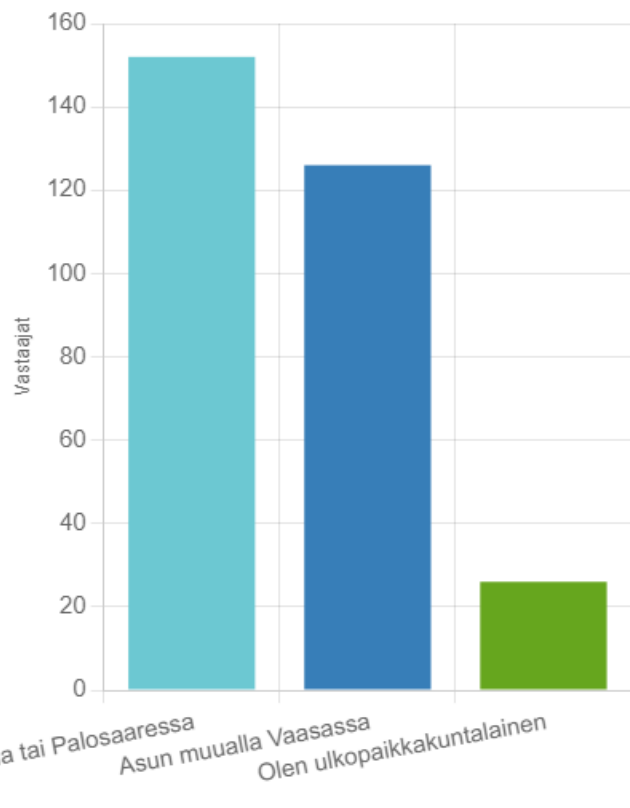
N = 307



Huom. Pylväsdiagrammi kuvaa vastaajien lukumäärää eikä prosenttiosuuksia. Kaikki vastaajat eivät vastanneet kaikkiin kysymyksiin.

TAUSTATIEDOT

N = 303



N = 276, useampi valinta per vastaus

Huom. Pylväsdiagrammi kuvaa vastaajien lukumäärää eikä prosenttiosuuksia. Kaikki vastaajat eivät vastanneet kaikkiin kysymyksiin.

KAVALUONNOSTEN KOMMENTOINTI

VAIHTOEHTO 1

Yleiskuva

Vastaajien lukumäärä: 46

Vastausten lukumäärä: 121

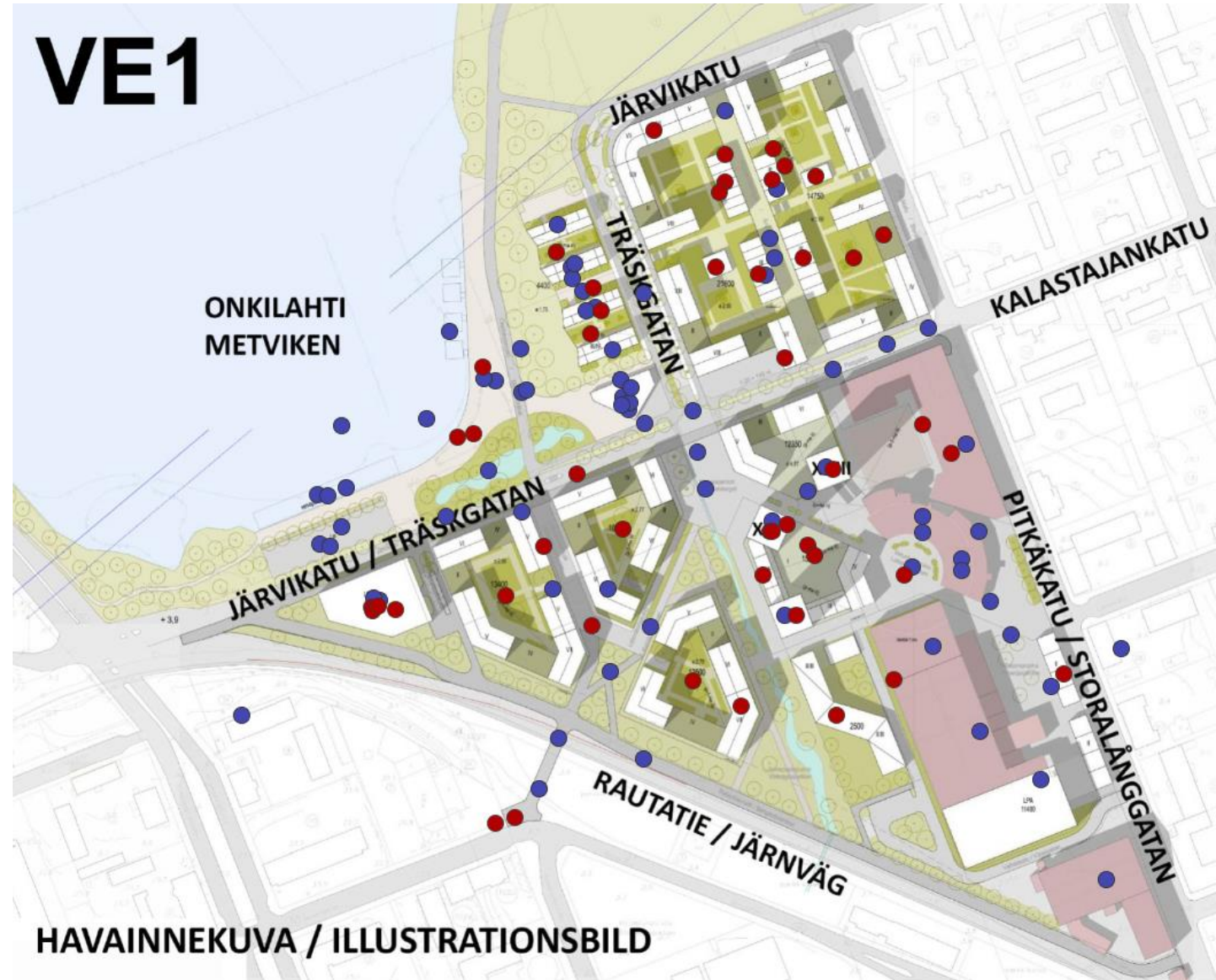
Vieressä on koostekartta, jossa hyväksi koetut ratkaisut ovat sinisellä ympyrällä ja huonoksi koetut punaisella ympyrällä.

Kaksi vastaajaa jätti yhteensä yli 30 vastausta. Muut vastaajat tekivät 1-3 karttamerkintää vastaajaa kohti.

Hyväksi ja huonoksi koetut ratkaisut sijoittuvat osittain samoihin kohtiin, mikä kertoo vastaajien osittain vastakkaisista mielipiteistä; esimerkiksi toinen haluaa rantaan asuntoja ja toinen ei.

Hyvää vaihtoehdossa = 73 vastausta

Huonoa vaihtoehdossa = 48 vastausta



VAIHTOEHTO 1

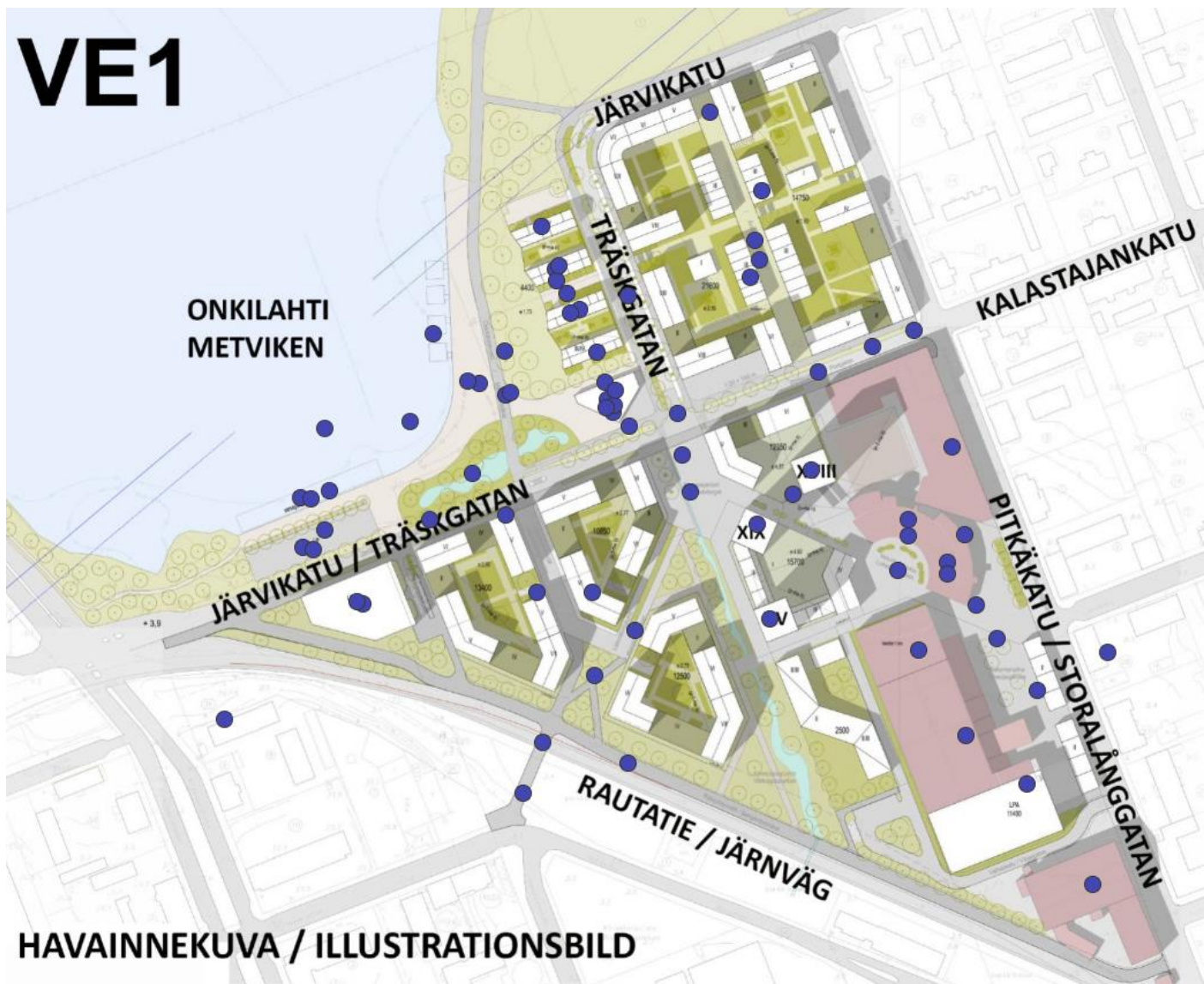
Hyvää vaihtoehdossa

Vastaajien lukumäärä: 42

Vastausten lukumäärä: 73

Hyväksi koetut ratkaisut sijoittuvat alueellisesti varsin tasaisesti eri puolille suunnittelualueetta. Havaittavissa on kaksi keskittymää: Onkilahden rannalla ja sinne sijoitettujen rakennusten (asuin- ja liikerakennus) kohdalla sekä Veturitallin ympärillä. Rannan liikerakennukseen ehdotettiin kahvila- ja ravintolapalveluita ja pienimittakaavaisen asuinrakentamisen katsottiin sopivan hyvin lähelle merta.

Liikenteellisiä ratkaisuja, kuten kevyen liikenteen tasoristeys Raastuvankadulle ja Kalastajankadun avaaminen, pidettiin onnistuneina.



VAIHTOEHTO 1

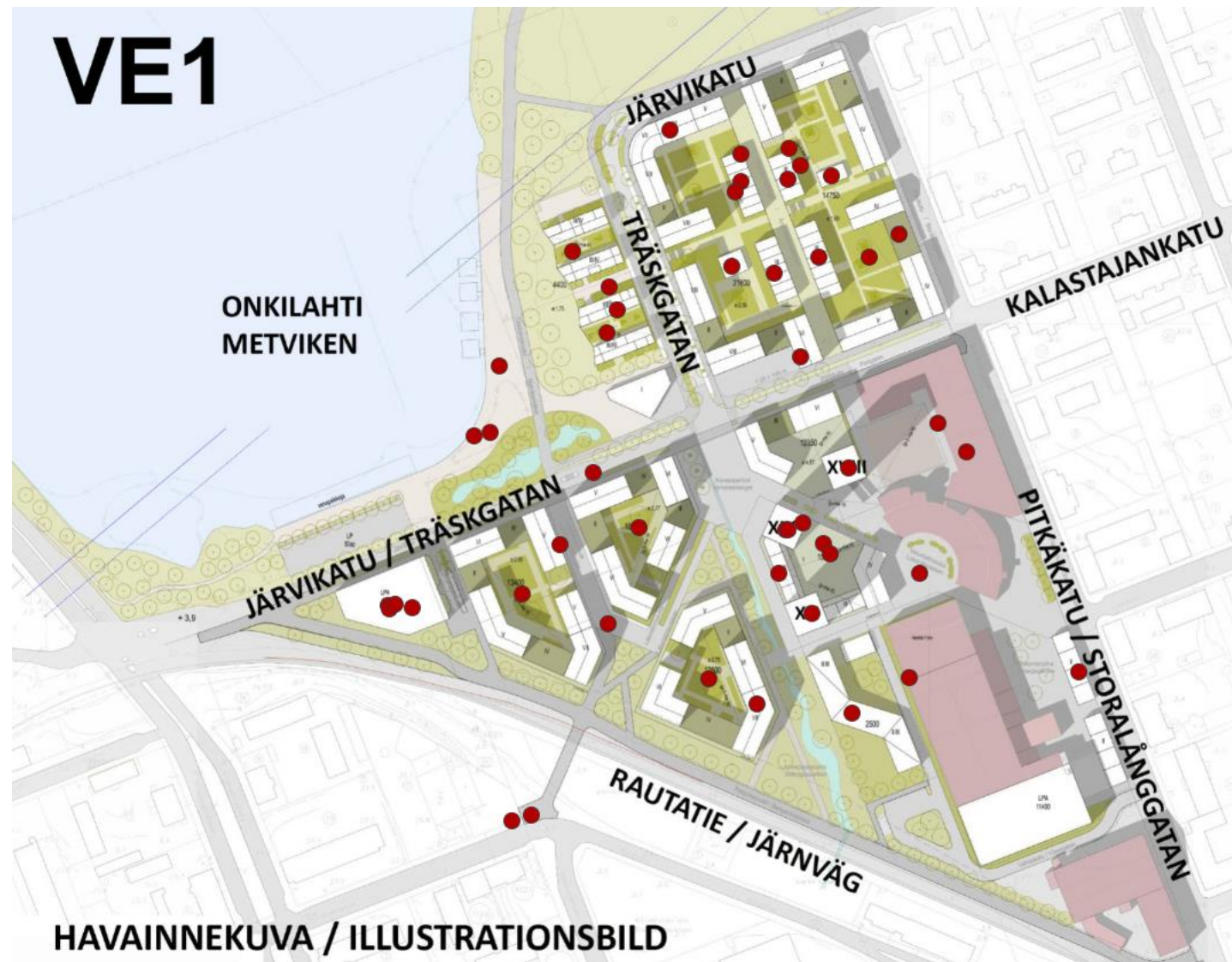
Huonoa vaihtoehdossa

Vastaajien lukumäärä: 20

Vastausten lukumäärä: 48

Huonoksi koetut ratkaisut painottuvat alueen keski- ja pohjoisosiin. Kalastajankadun pohjoispuolella oleviin asuinkortteleihin kohdistui useita merkintöjä: townhouseja ei koettu realistisiksi, vaan niiden sijasta tulisi rakentaa kerrostaloja. Toisaalta kerrostalokorttelit koettiin huonolla tavalla lähiömäisiksi. Tornitalot koettiin liian korkeiksi varjostamisen ja näkymien peittämisen vuoksi. Järvikadun pysäköintitalosta ei pidetty sen viedessä tilaa muilta toiminnoilta keskeisellä paikalla.

Yleisesti ottaen asuinrakentamisen suurta määrää kritisoitiin ja toivottiin enemmän tilamahdollisuuksia kulttuuri- ja liikuntapalveluille.



VAIHTOEHTO 2

Yleiskuva

Vastaajien lukumäärä: 31

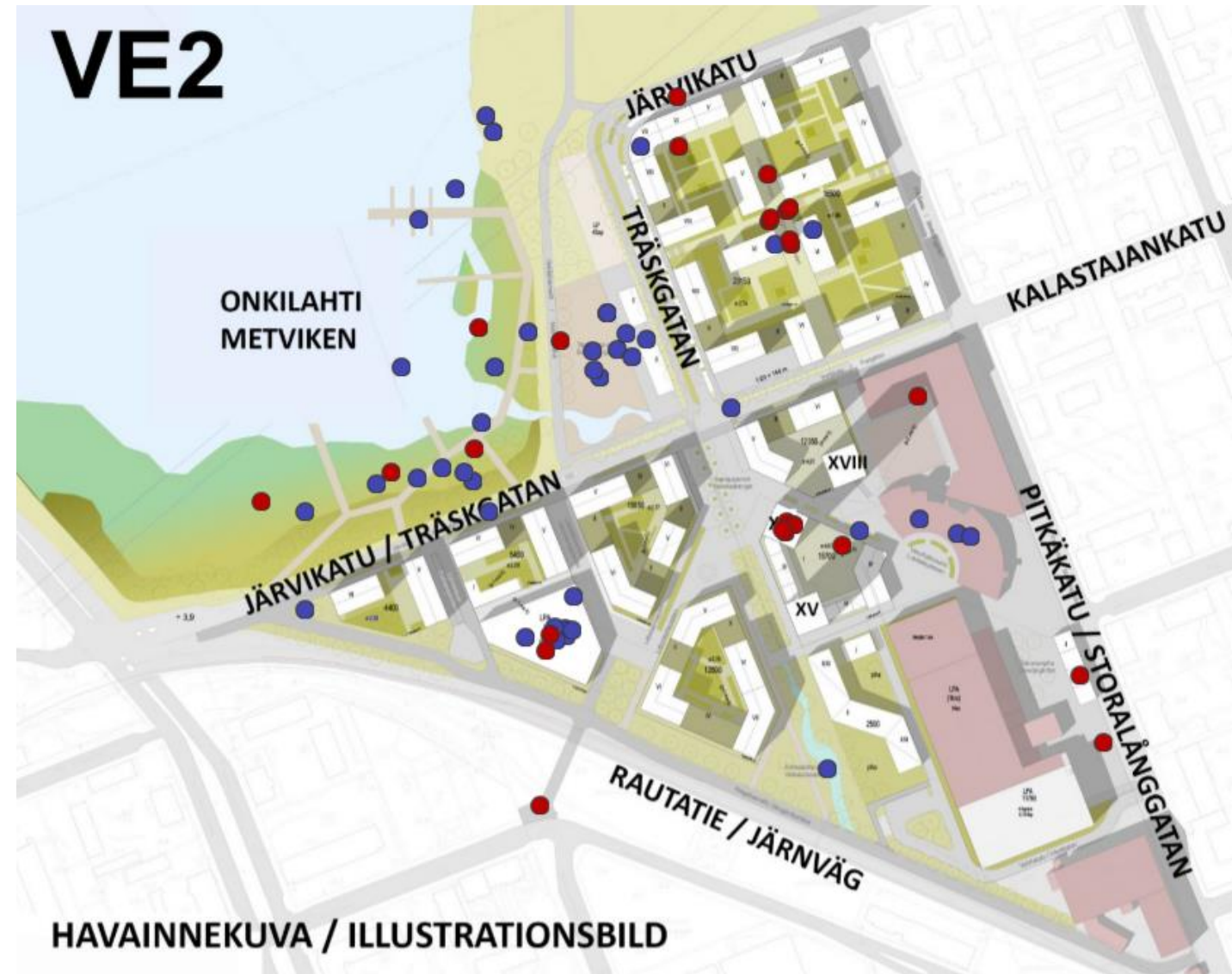
Vastausten lukumäärä: 67

Hyvää vaihtoehdossa = 41 vastausta

Huonoa vaihtoehdossa = 26 vastausta

Vastaukset keskittyvät pistemäisesti seuraaviin paikkoihin: rautatien läheiseen pysäköintitaloon, eri puolille ranta-alueetta, pohjoiskortteleihin, tornitaloihin ja Veturitalliin.

Lukuun ottamatta Veturitallia ja tornitaloja kaikki muut paikat jakavat vastaajien mielipiteitä. Veturitallin säilyttäminen koetaan yksimielisesti positiivisena asiana ja sen tulevaa käyttötarkoitusta odotetaan innolla. Vastaavasti tornitaloihin suhtauduttiin yksimielisesti kielteisesti.



VAIHTOEHTO 2

Hyvää vaihtoehdossa

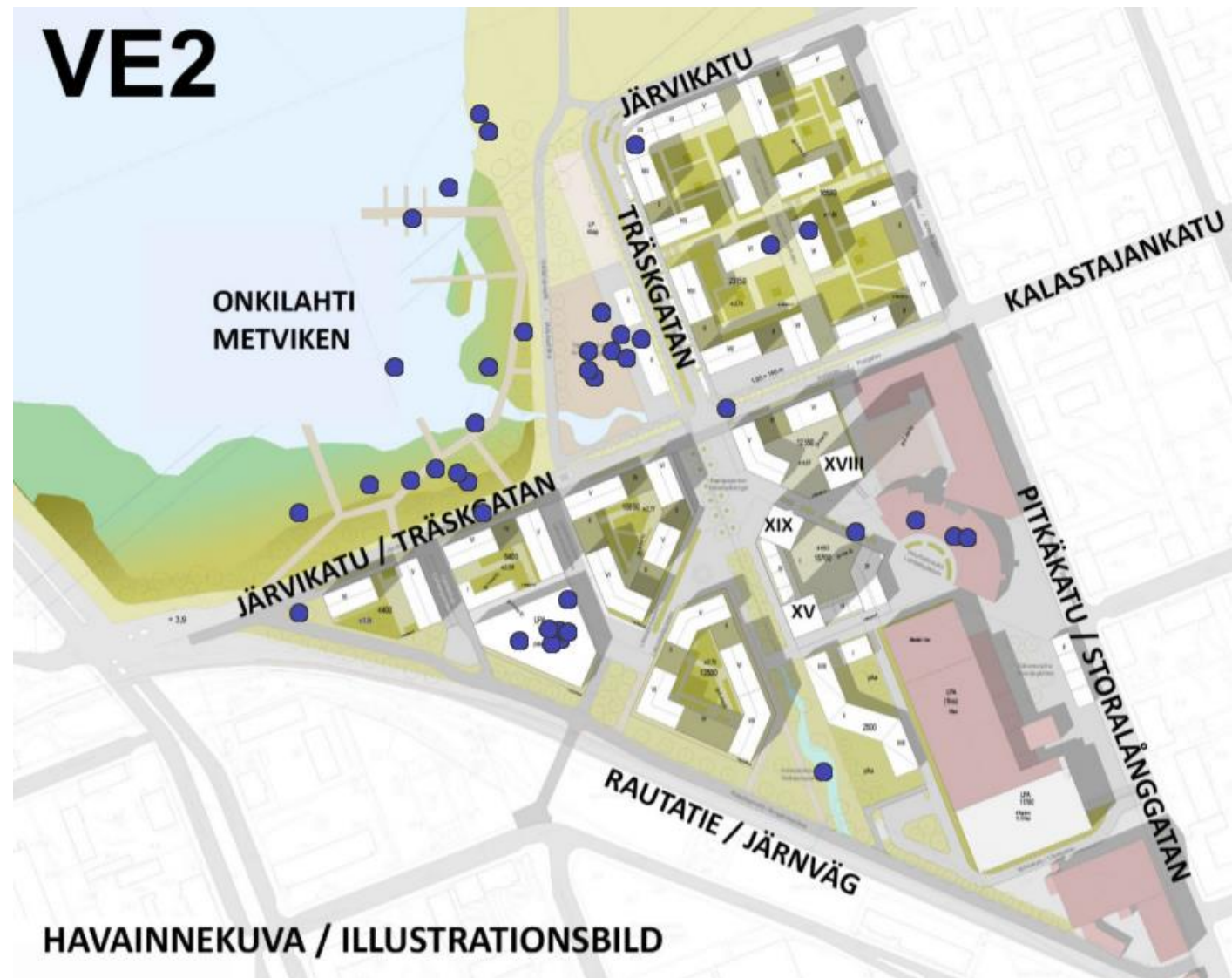
Vastaajien lukumäärä: 30

Vastausten lukumäärä: 41

Hyväksi koetut ratkaisut painottuvat ranta-alueelle, rautatien lähistöllä olevaan pysäköintitaloon ja Veturitalliin.

Ranta-alueen jättäminen asuinrakentamisen ulkopuolelle ja luonnonmukaisuus koetaan positiivisena asiana käyttäjien ja luonnon näkökulmasta.

Ensimmäiseen vaihtoehtoon verrattuna pysäköintitalon katsotaan sijoittuvan paremmin, koska sen ajatellaan palvelevan paremmin asukkaita ja sijoittuvan vähemmän keskeiselle paikalle rantaan nähden.



VAIHTOEHTO 2

Huonoa vaihtoehdossa

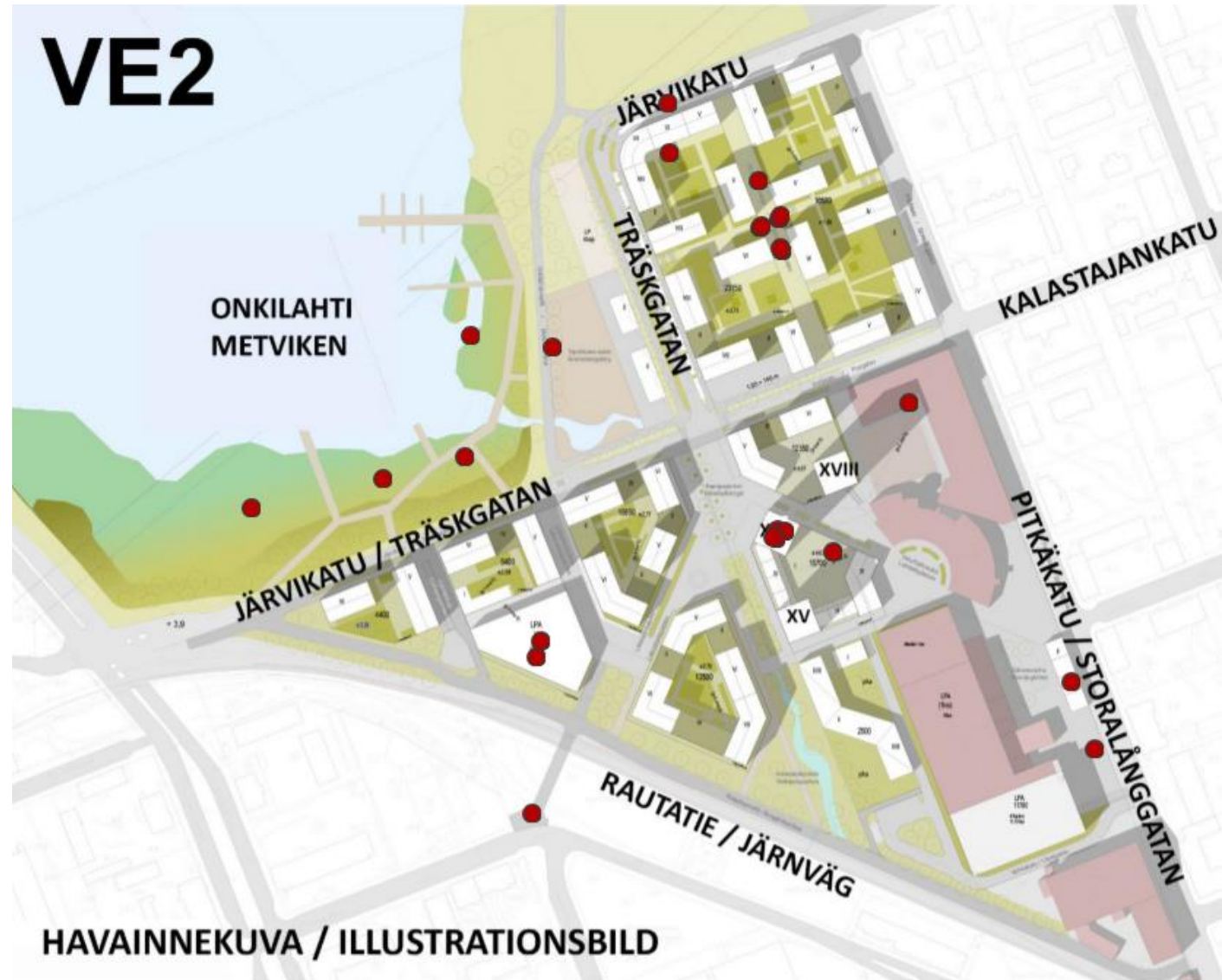
Vastaajien lukumäärä: 18

Vastausten lukumäärä: 26

Ranta-alueen säilyttäminen luonnonmukaisena koetaan pääosin hyvänä ratkaisuna, mutta muutama vastaaja toivoi rannan käsittelyä avoimemmaksi yhteisöllistä toimintaa mahdollistavaksi (tapahtumia ym. varten). Lisäksi rantarakentamisen ajatellaan olevan taloudellisesti järkevää.

Pohjoiskorttelissa vastaajat kokivat olevan liikaa rakentamista ja kerrostalojen lisäksi toivottiin pientalorakentamista (kuten vaihtoehdossa 1).

Tornitaloihin suhtauduttiin yksimielisen kielteisesti.



VAIHTOEHTO 3

Yleiskuva

Vastaajien lukumäärä: 23

Vastausten lukumäärä: 40

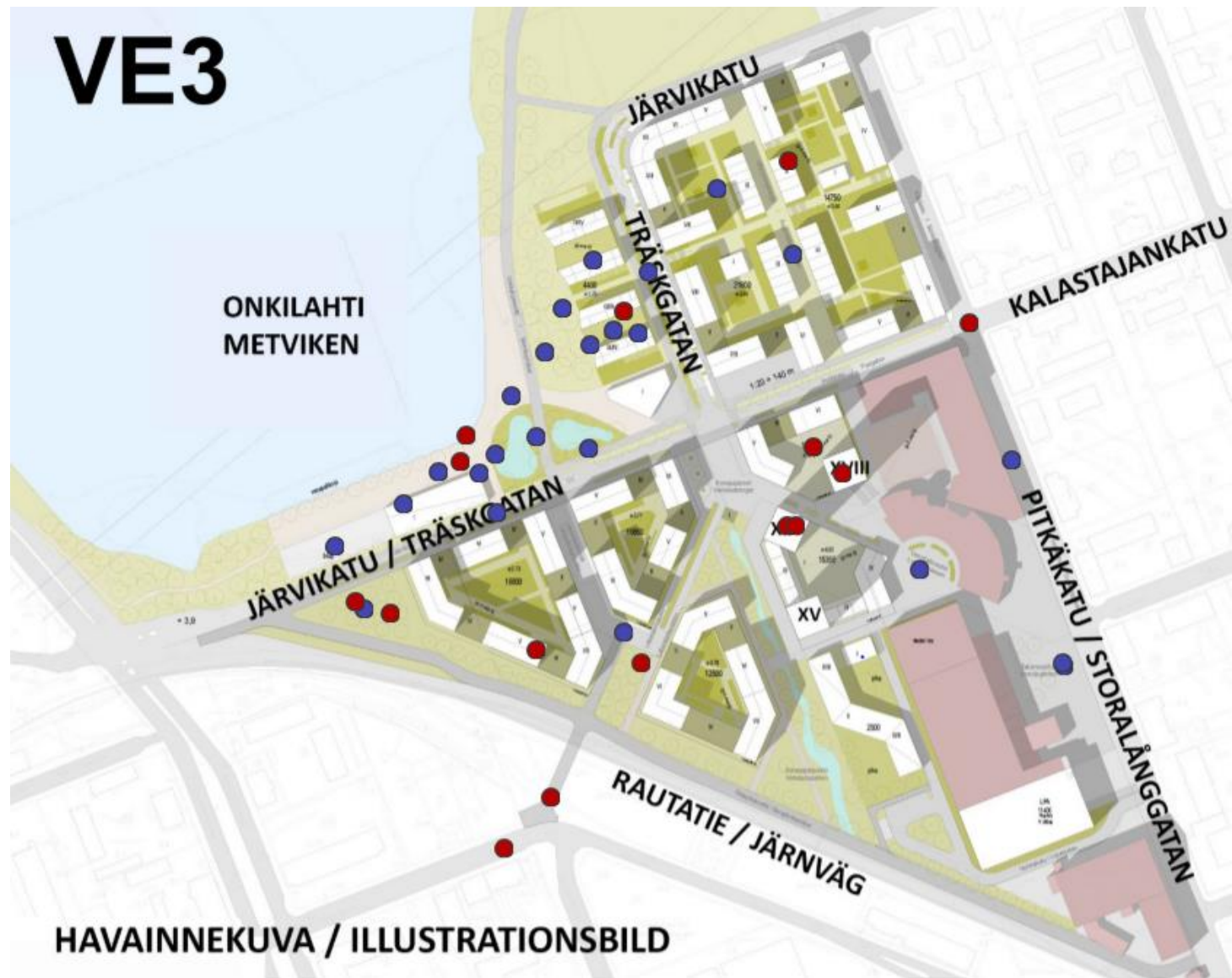
Hyvää vaihtoehdossa = 24 vastausta

Huonoa vaihtoehdossa = 16 vastausta

Liikerakennusten sijaintiin suhtauduttiin ristiriitaisesti: kahvila- ja ravintolapalveluiden sijoittumista ranta-alueelle pidettiin hyvänä ratkaisuna, mutta myymälätiloja toivottiin mieluummin Pitkäkadun varrelle.

Asuinrakennuksia ranta-alueelle ei toivottaisi.

Rautatien läheisyydessä olevan pysäköintitalon puuttumiseen suhtauduttiin ristiriitaisesti.



VAIHTOEHTO 3

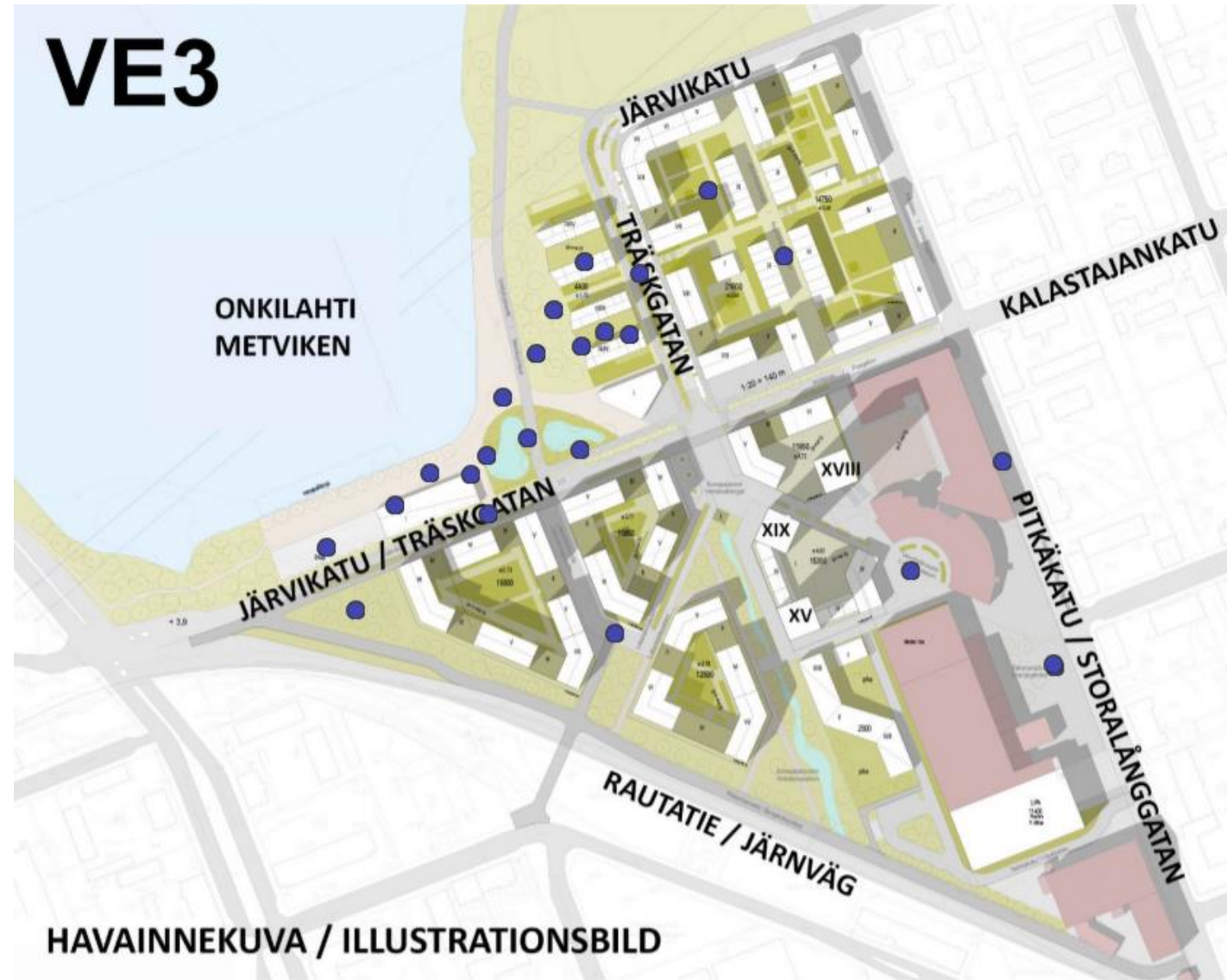
Hyvää vaihtoehdossa

Vastaajien lukumäärä: 18

Vastausten lukumäärä: 24

Hyväksi koetut ratkaisut keskittyvät ranta-alueelle, ja vastauksissa korostuu toive kahvila- ja ravintolapalveluista rantamaisemien äärelle.

Yksittäisinä vastauksina todettiin pohjoiskorttelien townhousit ja Pitkädulta avoin katunäkymä hyväksi ratkaisuksi.



VAIHTOEHTO 3

Huonoa vaihtoehdossa

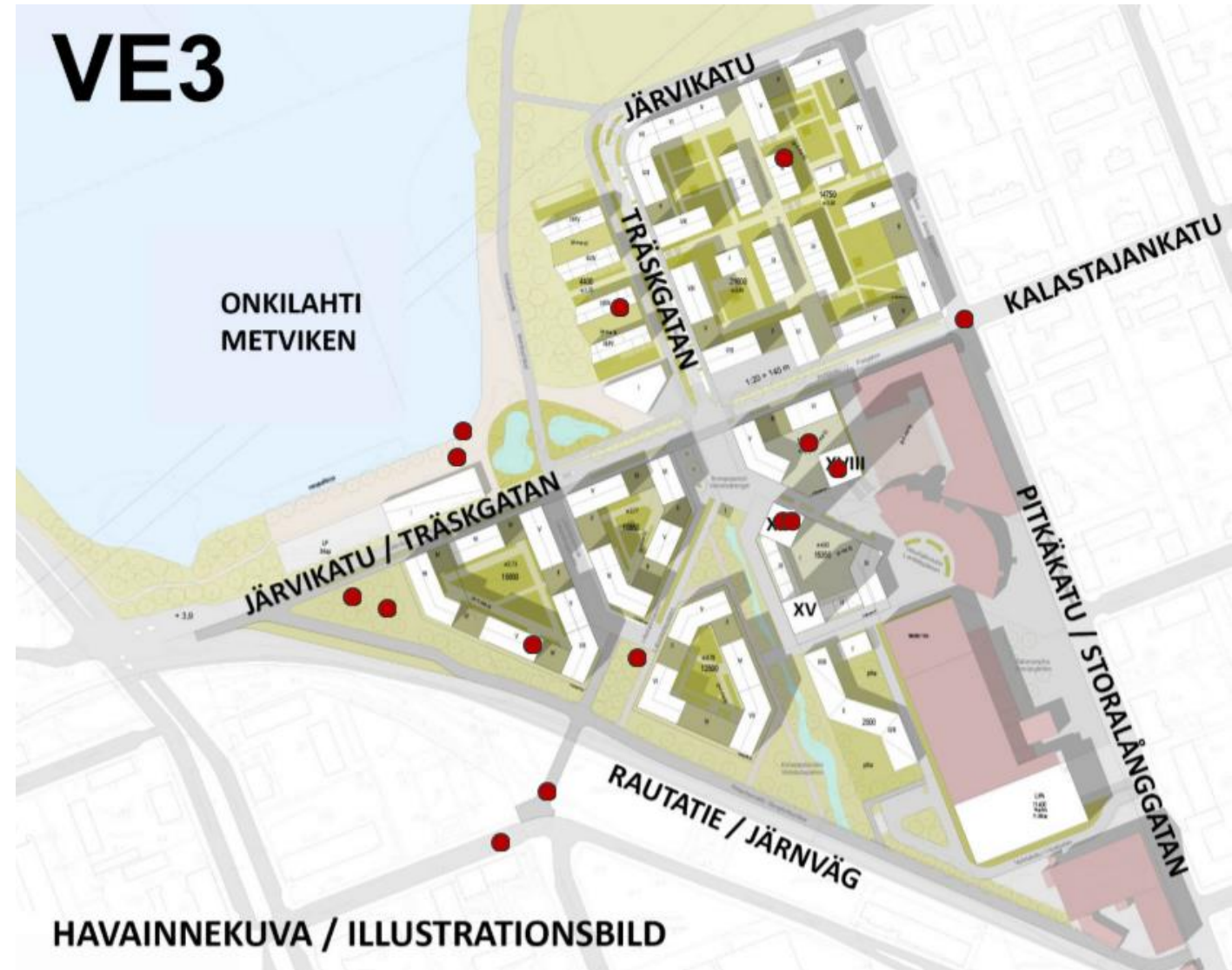
Vastaajien lukumäärä: 13

Vastausten lukumäärä: 16

Ranta-alue toivottiin jätettävän asuinrakentamisesta vapaaksi tilaksi.

Raidealueen läheisen pysäköintitalon puuttumisen muutama vastaaja koki ongelmaksi, koska he epäilivät pysäköinnin riittävyyttä.

Järvikadun eteläpuolen kerrostalokorttelit yksi vastaaja koki liian ahtaaksi. Tornitaloihin suhtauduttiin yksimielisesti kielteisesti.



ALUEEN KEHITTÄMINEN

Vastaajien määrä: 18

Vieressä oleva sanapilvi on muodostettu kysymyksen *Onko sinulla muita ajatuksia alueen kehittämistä vastauksista.* Kirjainten koko kertoo, kuinka yleinen sana oli vastauksissa.

Vastausten vähäisen määrän vuoksi muutama kertaan käytetyt sanat korostuivat vastauksissa. *Tehdä, rakentaa, bygg, palveluita, asuntoja, kerrostaloja, moderneja, bostäder, ut, grönt, keskustan, dagis* ja *alue-* sanan taivutukset esiintyivät sanoina eniten, minkä perusteella alueesta toivotaan kehittyvän vehreä, monipuolinen asuin- ja palvelualue.

Vastauksissa korostuu kaksi teemaa: ranta-alueen säilyttäminen luonnonmukaisena ja kulttuuri- ja liikuntapalveluiden sijoittaminen vanhoihin tehdasrakennuksiin.

Asuinrakentamisen laatuun ja määrään liittyvät vastaukset ovat keskenään ristiriitaisia, koska osa vastaajista toivoi yksilöllistä rakentamista (tonwhouseja, loft-asuntoja tehdasrakennuksiin) ja osa edullisia, pieniä kerrostaloasuntoja.



YHTEENVETO

Kyselyyn vastasi reilut 300 vastaajaa. Monet vastasivat vain taustakysymyksiin. Luonnosvaiheen vaihtoehtoja kommentoivia vastauksia jätti noin 60 vastaajaa, jotka tekivät reilut 220 karttamerkintää. Muutamit yksittäiset vastaajat jättivät lukuisia vastauksia, minkä seurauksena heidän vastauksensa korostuivat kyselyn varsin pienessä vastausdatassa.

Syitä olla tekemättä karttavastauksia on varmasti useita. Vastaajat voivat kokea, ettei heidän mielipiteillään ole vaikutusta suunnittelun lopputulokseen, vaihtoehtojen välisiä eroja ei ole pidetty oleellisina, alueen suunnitelmia ei ole pidetty realistisina ja niiden toteutumisen on voitu ajatella tapahtuvan kaukana tulevaisuudessa. On myös mahdollista, ettei alueen suunnittelua ole koettu itselle tärkeäksi tai vastaaminen on koettu vaikeaksi kyselyn teknisten ominaisuuksien, kuten kuvien vaikealukuisuuden, vuoksi.

Vaihtoehdosta riippumatta vastaajat kommentoivat samoja paikkoja: ranta-alue korostui vastauksissa erityisesti, minkä lisäksi pohjoiskorttelin asuinrakennuksia ja rautatien lähistön pysäköintijärjestelyjä kommentoitiin varsin paljon. Tämä kuvaa hyvin aiemmissa kyselyissä suunnittelualueella ja muualla kaupungissa saatuja tuloksia: Ranta-alueiden toivotaan olevan asukkaiden yhteisiä olohuoneita, pysäköintiä tarvitaan mutta sen sijainti tulee suunnitella huolella ja tulee rakentaa talotyypeiltään monimuotoisia asuinrakennuksia erilaisten asukkaiden tarpeisiin. Tornitalojen ei kuitenkaan katsottu sopivan alueen rakennuskantaan.

Liikennejärjestelyihin liittyen jätettiin hyvin vähän vastauksia, mikä on poikkeuksellista aiempiin kyselyihin verrattuna. Kalastajankadun avaaminen ja uusi kevyen liikenteen tasoristeys Raastuvankadulle kommentoitiin olevan hyvä ratkaisu yksittäisissä vastauksissa.

Vastaajien pienen määrän vuoksi kommentit on analysoitu yksittäisten ihmisten mielipiteinä, eikä niistä voi tehdä kovin yleistäviä johtopäätöksiä suhtautumisesta kaavaluonnokseen.