

# PLAN

	TEXT	KARTOR
	SIDNR	
INLEDNING	41	
MARKANVÄNDNING		
Balanserad befolkningstillväxt	42	
Stadens mål	43	
Förtätning	45	
Våningstal	46	50, 51
Exploateringstal	47	52, 53
Bostadsmark	54	
Arbetsplatser	60	
Service	62	
Hamnar	69	
Parker och grönområden	72	85
Riktlinjer för utvecklingen av grönområden och grönkorridorer	72	
Stadens grönstruktur	83	
Trafiknät	86	
Stadens mål	86	
Landskapsvägar och kommunalvägar	86	
Huvudgator	88	96
Lokalgator	92	97
Gång- och cykelvägar	92	98
Gång- och cykelpassager	94	99
Lokal busstrafik	95	
Utryckningstrafikens huvudleder	95	100
Parkeringslösningar		
Centrumparkeringen	101	
Parkeringssituationen i Västerhamn	106	
GENERALPLAN MED BESTÄMMELSER	109	
Norra staden		
Förslag till markanvändning		110
Avvikelse från markanvändningen i gällande delgeneralplaner	112	111
Innerstaden		
Förslag till markanvändning		113
Avvikelse från markanvändningen i gällande delgeneralplaner	115	114
Södra staden		
Förslag till markanvändning		118
Avvikelse från markanvändningen i gällande delgeneralplaner	120	119
Generalplanebeteckningar	122	
Generalplanebestämmelser och rekommendationer	125	
KOMMUNALTEKNIK	133	
EI	134	137
Fjärrvärme	134	138
Avfallshantering	134	139
Vatten och avlopp	135	140
Dagvatten	136	141
SKYDD AV MILJÖER OCH OBJEKT	142	
Bebyggelseklassificering	142	147
Arkitektoniska specialområden	144	148
Skyddsobjekt	145	149, 150
NAMNPLANERING	151	

## INLEDNING

Generalplanens uppgift är att definiera för vilka olika ändamål och hur marken i staden långsiktigt skall användas. Planen fokuserar på följande ämnesområden: markanvändning, parker och grönområden, trafiknät, parkeringslösningar, kommunal teknik, skydd av miljöer och objekt, vård av den byggda miljön samt namnplanering. De kartor texterna refererar till är samlade i slutet av respektive avsnitt. Den föreslagna markanvändningen och förändringarna jämfört med gällande delgeneralplaner redovisas både i materialet och som en bilagd karthelhet.

## MARKANVÄNDNING

	TEXT	KARTOR
	SIDNR	
BALANSERAD BEFOLKNINGSTILLVÄXT	45	
STADENS MÅL	46	
FÖRTÄTNING	48	
- utvecklingsmöjligheter	48	
- stadens mål	49	
- våningstal	49	53, 55
- e-tal	50	57, 59
BOSTADSMARK		
- bostäder för allt fler mariehamnare	61	
- faktorer som påverkar behovet av byggnadsmark	61	
- stadens mål	62	
- områden för bostadsbyggande	62	
ARBETSPLATSER	67	
- stadens mål	67	
- de viktigaste arbetsplatsområdena	68	
SERVICE	69	
- stadens mål	69	
- grundskolan	69	
- landskapets skolor och övrig utbildning	70	
- sociala sektorn	70	
- äldreomsorgen	70	
- barnomsorgen	71	
- fritiden	71	
- detaljhandeln och annan kommersiell service	72	
- turism	73	
- kultur	74	
HAMNAR		
- hamnar för större fartyg	76	
- småbåtshamnar	77	
PARKER OCH GRÖNOMRÅDEN	79	93
- riktlinjer för utvecklingen av grönområden och grönkorridorer	79	
naturområden	79	
nord-sydliga grönkorridorer	82	
stadsparker och allégator	83	
fickparker	86	
torg	89	
- stadens grönstruktur	90	
TRAFIKNÄT	95	
- stadens mål	95	
- landskapsvägar och kommunalvägar	95	
- huvudgator	97	105
- lokalgator	101	107
- gång- och cykelvägar	101	109
- gång- och cykelpassager	103	111
- lokal busstrafik	104	
- utryckningstrafikens huvudleder	104	113
PARKERINGSLÖSNINGAR		
- centumparkeringen	115	
- parkeringssituationen i Västerhamn	120	

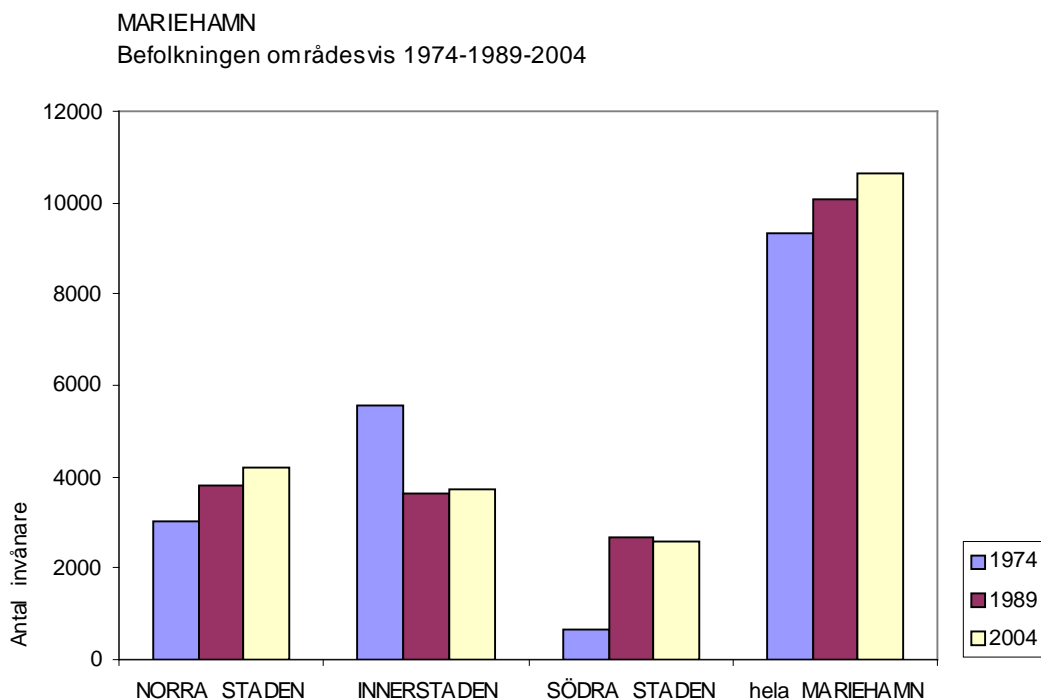
## MARKANVÄNDNING

Markanvändningen redovisar fördelningen av markarealen för de olika behov en god stadsutveckling förutsätter. Stadens begränsade markareal gör att hushållningen med marken blir en central fråga.

Nedanstående text ansluter till generalplanens huvuddokument markanvändningskartan.

## BALANSERAD BEFOLKNINGSTILLVÄXT

Mariehamn är Ålands administrativa och kommersiella centrum. Men det är också bostadsort för ca 10.600 ålänningar. Åland är för sin ekonomiska, sociala och kulturella utveckling beroende av ett starkt centrum och Mariehamn är för sin utveckling beroende av ett livskraftigt landskap. Detta leder till både rättigheter och skyldigheter som fortlöpande bör belysas och bearbetas av staden och landskapet.



Generalplaneinstrumentet är ett forum för ett översiktligt samtal rörande stadens problem och möjligheter inom ramen för en hållbar utveckling.

På landskapsnivå saknas motsvarande översiktliga planinstrument som samtalspartner.

Enligt föreliggande planering rymms nästan 16.000 invånare i Mariehamn, med uppskattningsvis 5.600 i norra staden, 5.900 i innerstaden och 4.350 i södra staden. Därtill kommer utredningsområden som (exkl. Svinö) kan rymma drygt 1.500 invånare. Sammantaget en möjlig (teoretisk) tillväxt med minst 7.000 till 17.500 invånare.

Landskapsstyrelsen satte som mål år 2000 att Ålands befolkning på 10 år skulle öka från 25.706 till 30.076 invånare. Mariehamn skulle växa med 1.784 invånare eller med 40% av denna tillväxt. Merparten av befolkningsökningen skulle bestå av inflyttning.

Landskapets befolkningstillväxt var 5.000 invånare under en period av 40 år (mellan 1960 och 2000).

Av den tillväxten stod staden för i genomsnitt 95 invånare/år, totalt 3.800 invånare, det vill säga 76%. Staden kunde relativt bekymmersfritt expandera på de inkorporerade områdena i norr och söder. Enligt stadens bedömning är det inte möjligt att nästan fördubbla den tillväxttakten till 178 invånare/år med tanke på att invånarna ökade med mindre än 30 per år under 90-talet och markresurserna nu är betydligt mer begränsade.

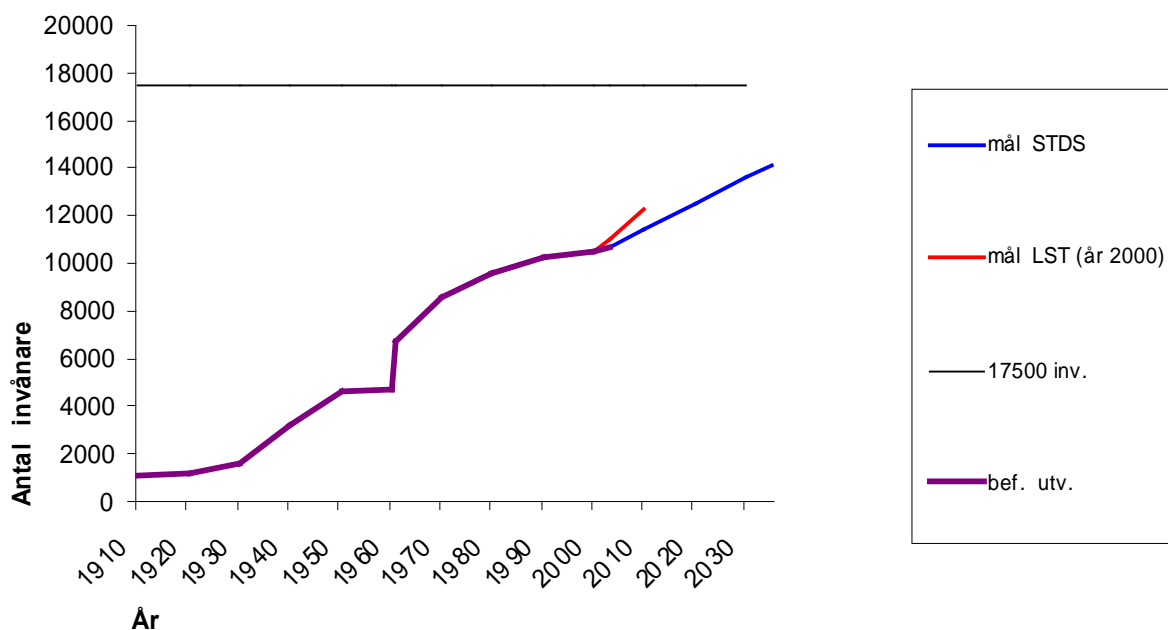
Stadens tillväxt bör huvudsakligen baseras på stadens födelseöverskott och på inflyttning till Åland.

**Stadens mål är**

- att staden skall kunna ta emot 90 - 110 invånare per år d.v.s. att staden år 2035 kan hysa ca 14.000 invånare. <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Stadsstyrelsen beslut 14.02.2002 § 107 110 invånare per år.

MARIEHAMN befolkningsutveckling 1910-2003 samt alternativa bef.prognoiser 2004-2035

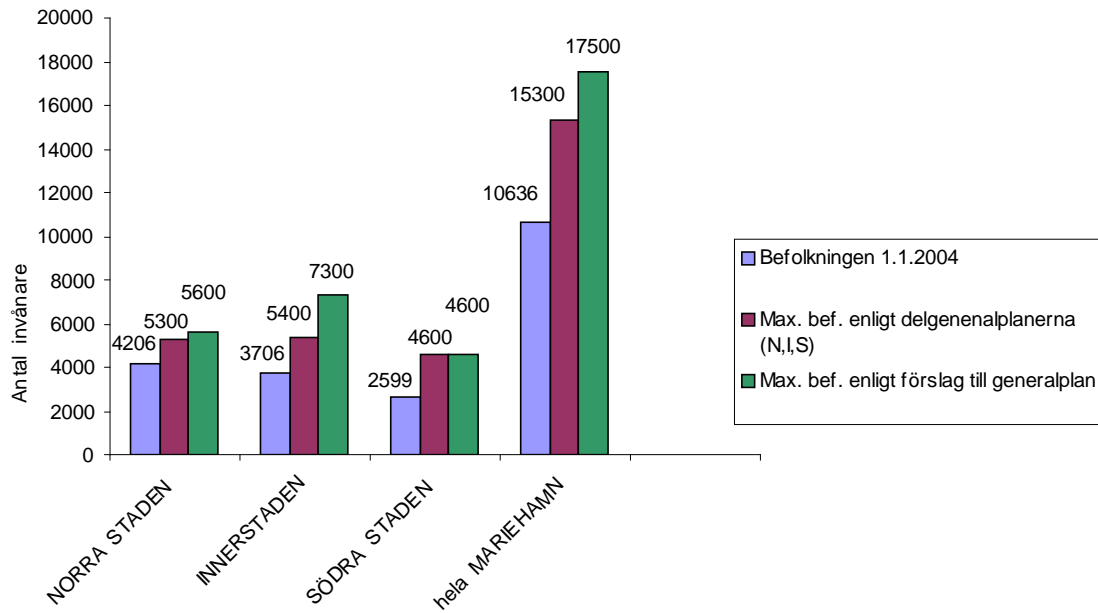


Prognoserna bygger på en befolkningsökning på 110 invånare (STDS=stadsstyrelsen) och 180 invånare för perioden 2000-2010 (LST=Ålands landskapsstyrelse år 2000).

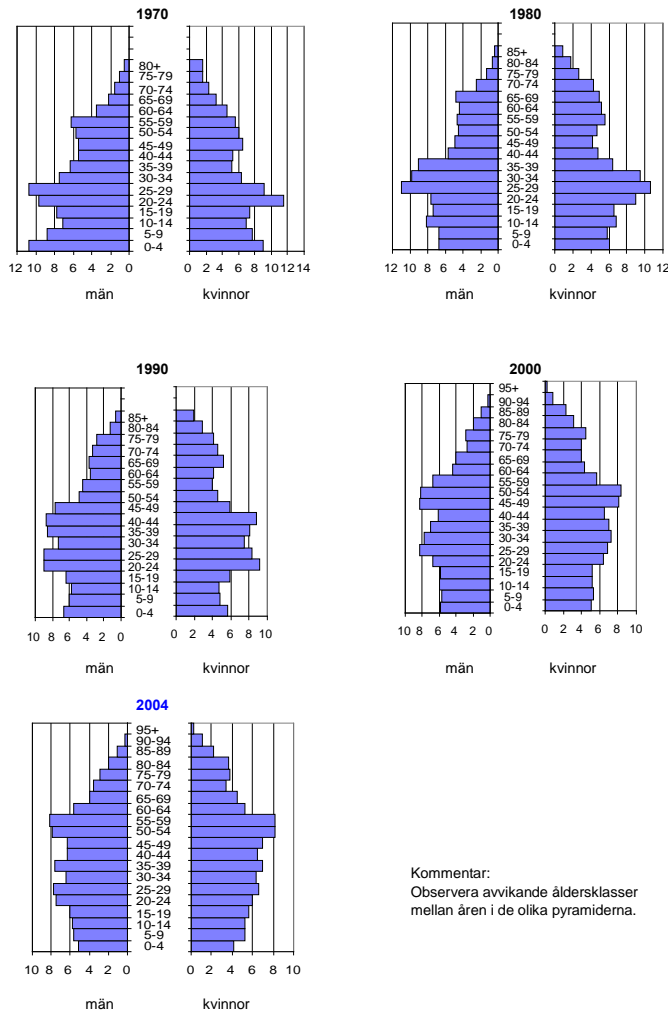
Möjlig teoretisk max. utbyggnad av Mariehamn (exkl. Svinö) uppskattas till 17.500 invånare.

Teoretiskt räcker stadens tomtmark (exkl. Svinö) till år 2065 enligt STDS's prognos.

MARIEHAMN Befolkningen stadsområdesvis 2004 och uppskattad befolkning enligt delgeneralplanerna och förslaget till generalplan



DEMOGRAFISK UTVECKLING 1970 - 1980 - 1990 - 2000 (- 2004)  
Befolkningspyramider för Mariefhamn 31.12 respektive år, procent av män och kvinnor



# FÖRTÄTNING

## UTVECKLINGSMÖJLIGHETER

Varje kommuns grundläggande målsättning är att de som önskar bosätta sig och verka i kommunen skall få göra det. Det gäller också för Mariehamn.

Staden med sina begränsade markområden har sett sig tvungen att prioritera bostadsbebyggelse framom en ytterligare förstärkning av den höga självförsörjningsgraden beträffande arbetsplatser och en ökad koncentration av småindustriarbetsplatser till Mariehamn. Bostadsproduktionen å sin sida måste i större utsträckning inriktas på lägenheter i radhus och våningshus.

På 30 ha ryms ca 1180 lägenheter i radhus och våningshus men endast en tredjedel eller ca 370 egnahem. Det är viktigt att i balansen mellan egnahem och flerbostadshus beakta invånarnas behov och önskemål.

Stadens markareal är 1160 ha. Av den är ca 455 ha tomtmark (stadsplanelagd). Nuvarande delgeneralplaner möjliggör ytterligare exploatering av ca 45 ha. Denna plan utökar den exploaterbara marken (kvartersmark, gator inte inräknade) med ca 8 ha och utredningsområden med ytterligare ca 60 ha. (Siffrorna dateras maj 2005)

Den ständiga fysiska stadstillväxtens tid är förbi. Våra resurser är ändliga och en stor del av dem går åt till förvaltning av det redan byggda. Vi måste hushålla med det vi har och återgå till ett mer traditionellt stadsbyggande med återanvändning och komplettering av det befintliga samt underlätta för generationsväxling för att frigöra egnahemsbyggnader.

En koncentrerad, förtätad och mångfaldig stadsbygd är både ett måste och ett mål för Mariehamn. Stadens begränsade markreserver förutsätter en effektiv markanvändning. En sammanhållen stad är också kostnadseffektiv både vad gäller utbyggnadskostnader och drift, vilket innebär en riktning mot en hållbar utveckling. Undersökningar visar att i småstäder brukas för förflyttning 20% mindre energi än i storstäder och glesbygd.

Ett utspritt samhälle leder till ett mer bilberoende liv än i en koncentrerad stadsbebyggelse. Mariehamn har också kortare lednings- och gatunät per invånare jämfört med glesbygden. Det är billigare och energisnålare per capita att bygga ut och underhålla infrastrukturen i en mer kompakt bebyggelse än i en utspridd.

I ett samhälle med ökad ekologisk medvetenhet och där en hållbar naturenlig utveckling eftersträvas kommer denna typ av värderingar kring bebyggelsestrukturen allt mer i fokus. Mariehamn liksom småstäder överhuvudtaget ligger bra till i ett ekologiskt perspektiv. Runt om i Norden är dessa täta småstadsmiljöer med relativt låga hus och närhet till grönområden eftertraktade boendemiljöer. Mariehamns vattenomslutna läge ger staden dessutom alldeles speciella kvaliteter.

Mariehamn har goda förutsättningar att även i framtiden vara en god stad för sina invånare och därmed också en stad där gäster och besökare trivs. För att utvecklingen skall bli gynnsam måste stadsplaneringen utgå från övergripande gemensamma värderingar och mål som ständigt hålls levande och synliga.

Morgondagens stad måste förena många olika krav: allt från krav på trygghet, social och kulturell mångfald, social stabilitet, lokal identitet, skönhet, naturanpassning och bevarande av historiska skikt till krav på bättre hushållning med energi, vatten och näringsämnen.

Det krävs en sammanhållning och återsamling av stadsbygden. Planeringen, från helheter till detaljer, bör sträva till minskad bilanvändning och ökad tillgänglighet i staden för fotgängare och cyklister. Vi skall locka fram flanören i stadsbilden på nytt.

### Stadens mål är

- att sträva till en allmän förtätning av bebyggelsen i syfte att uppnå ökad stadsmässighet men med bibehållen trädgårdsstadskaraktär
- att inrikta bostadsproduktionen huvudsakligen på lägenheter i våningshus och radhus
- att eftersträva att bjuda ut minst 20 egnahemstomter per år
- att förtäta speciellt stadskärnan för bl.a. ökat boende dock så att det äldre genuina Mariehamn skyddas
- att ge stadens vattenfront mot Västerhamn en mer sammanhållen och estetisk genomtänkt utformning
- att skydda planlagda grön- och friområden
- att bevara och utveckla de befintliga grönkorridorerna
- att förhindra en utglesning och utspridning av stadsstrukturen
- att förtäta och vitalisera boendet i centrumnära lägen
- att förnya föråldrade stadsplaner

### VÅNINGSTAL (se särskilda kartbilagor)

Mariehamn präglas av en måttfull byggnadsskala som i höjd inte överskrider esplanadernas lindar. Stadens främsta monumentala offentliga byggnader som kyrkan, stadshuset, navigationsskolan och lycéet kan i höjd urskiljas ur den övriga bebyggelsemassan.

Denna stadsbildskaraktär är värdefull och skall bevaras, speciellt i stadens äldsta delar. En försiktig förhöjning med en våning till IV-våningar tillåts dock längs Stora gatan öster om Ålandsvägen i första hand för att motivera en ombyggnad av befintliga "taklösa" byggnader så att de mer anpassas till den traditionella stadsbilden.

Våningstal i stadens absoluta centrum kan uppgå till IV-VI våningar. Längs Torggatans östra och västra sida kan våningstalet vara VI och sedan sjunka till IV för att övergången till de omkringliggande områdena med III-IV skall uppfattas som logisk och behärskad. Trevåningsfasader eftersträvas längs gatorna för att hålla gaturummet öppet och bevara småstadskaraktären. Arkitektoniska detaljer som stöder en god stadsbild medtas i en utformningsplan vid stadsplanläggning. Byggnadsprojekt behandlas in casu vid stadsplanläggning som inkluderar utformningsplan, för att uppnå en god stadsbildsutveckling.

Norr om det äldsta stadsområdet runt Biblioteksplatsen och Bussplan, längs Skarpsansvägens östra sida och norr om Ålandsplan samt bostadsön och bebyggelsen runt Strandgatans korsning med Nygatan tillåts III-IV-våningar. Det högre våningstalet kan motiveras på hörntomter och för att III-våningshus skall kunna påbyggas med en våning för hissinstallation.

Längs Elverksgatan och i Rossens industriområde får stadsbilden kraftigt förändras och III-våningshus byggas. Tekniska verkens nya kontorsbyggnad i III-våningar vid Elverksgatans entré och I-tiden huset i andra ändan har inlett förändringen.

I konsekvens med ökad exploatering (se nedan) tillåts Ringvägens bebyggelse förhöjas från I till I ½ våning.

I södra och norra staden avspeglar våningstalen i regel befintlig situation, gällande stadsplaner och stadsplanestommar. Längs Lotsgatan och i Horelli-området tillämpas våningstal som är osedvanligt höga i Mariehamn och som korresponderar med de höga e-talen. Västernäs våningshusområde tillåts växa med en våning.

Byggnaderna bildar vägg i stadsrummet. Därför är det viktigt att husen i regel placeras i gatugränsen. Upplevelsen av gatan som rum är starkt beroende av förhållandet mellan gatubredd och hushöjd. Fasadväggen ger gatan karaktär, skala och proportioner.

För stadsbilden är våningstalet ett viktigare stadsplaneinstrument än det matematiska e-talet.

## E-TAL (se särskilda kartbilagor)

Med exploateringstal förstås förhållandet mellan byggnadsrätt och tomtareal.

Ex. en 1000 m<sup>2</sup> tomt med 250 m<sup>2</sup> byggnadsrätt har e-talet 0.25 (250/1000=0.25).

Om byggnadsrätten är lika stor som tomtarealen är e=1.0. Är byggnadsrätten dubbelt så stor som tomtarealen är e=2.0, etc.

I alla stadssamhällen tenderar e-talet i regel att vara högst i centrum och faller mot periferin. Så även i Mariehamn.

I området i stadens absoluta centrum, där våningstalet kan uppgå till IV-VI, definieras exploateringstalet i stadsplan samtidigt som man uppgör ett s.k. utformningsprogram. Byggnadsrätten förutsätter att byggherren kan redovisa tillräckliga friytor samt tillräckligt antal parkeringsplatser på eller under tomt eller köp enligt avtal i stadens allmänna underjordiska parkeringar.

I utformningsprogrammet kan arkitektoniska detaljer som färg, fasadmaterial, fönster och liknande styrning medtas. Detta innebär att i absoluta centrum skulle e-talet inte på förhand vara fastslaget. Ett nytt sätt att planera som kan upplevas äventyrligt men som praktiserats med god framgång på annat håll.

Norr om absoluta centrum föreslås ett mindre område norr om Bussplan få ett exploateringstal om 1.25.

Väster och norr om detta område och absoluta centrum avsätts en zon där e-talet kan variera mellan 0.8 och 1.1.

Även e-talet för en bostadsö i Styrmansgatans förlängning faller inom dessa ramar.

Väster och norr om denna zon följer ett relativt stort område med 0.65 – 0.8 längs Stora gatan (öster om Neptunigatan), Ålandsvägen, Skarpansvägen, Elverksgatan (bl.a. Rossen f.d. industriområde) samt Servicegatans anslutande kvartersmark.

Kvarteren öster om Strandgatan med allmänna byggnader får ett e-tal som kan variera mellan 0.9 och 1.25.

Allmänna tomter har i regel samma e-tal som omkringliggande bebyggelse. E-talet för hotelltomter i innerstaden har oberoende av placering varit 0.9 vilket nu föreslås efter in casu-behandling kunna variera upp till 1.2.

I Ringvägenområdet ökas e-talet från 0.1 till normalt för egnahemsområden: 0.2 och 0.25.

I övrigt är förändringen jämförd med gällande delgeneralplan för innerstaden marginell.

I norra och södra staden har e-talszonerna avsatts enligt fastställda stadsplaner och stadsplanestommar. Norr om Elverksgatan justeras e-talet till 0.65-0.80 i enlighet med Rossens arbetsplatsområde. Längs Lotsgatan (f.d. Oljehamnsvägen) och i "Horelliområdet" används centrumbetonade e-tal: 0.95 och 1.0.

E-talet används i princip endast för våningsyta ovan mark. Under mark belägna ytor får inte användas för arbete eller kommersiell service utan främst för fastighetens interna behov (parkering, förråd).

E-talet för Västernäs våningshusområde höjs från 0.5 till 0.6 mot Västra Ytternäsvägen och från 0.4 till 0.5 mot öster.

### **Då e-talet anges med ett intervall gäller följande riktlinjer för stadsplaneringen:**

Ett högre e-tal kan användas

- på tomter som gränsar till zon med högre e-tal
- på hörntomter
- på tomter där särskilda främst stadsbildsmässiga skäl talar för det.

Ett lägre e-tal används

- på tomter som gränsar till zon med lägre e-tal
- på mellanliggande tomter
- på tomter där särskilda skäl såsom hänsyn till stadsbilden eller skyddsobjekt talar för det.

### **Utöver den byggnadsrätt som härleds ur e-talen (grundbyggnadsrätten i stadsplanen) kan överskridning av byggnadsrätt tillåtas för:**

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| - energibesparande ytterväggar (tjockare än 25 cm) | 5 %                                   |
| - utrymningstrappor på vissa villkor               | 15 m <sup>2</sup> / trappa och våning |
| - handikappanpassad hiss                           | 5 m <sup>2</sup> / våning             |



### efter särskild prövning utanför absoluta centrum för:

- bostäder i takvåning enligt särskilda villkor (se del 1 sid. 129 och 134)
- kommunikationsytor och överglasade ytor 3 % resp. 3 %
- stadsbilsrehabilitering (15 objekt Sfmge 17 § 2002, se del 1 inventeringsdelen sid. 149) <sup>1)</sup>
- garage på egnahemstomter 30 m<sup>2</sup> våningsyta.

<sup>1)</sup> Till de delar ett förhöjt e-tal täcker in stadsbildsmässigt motiverad tilläggsbyggnadsrätt förfaller denna.

Den hittillsvarande principen om byggnadsrätt i källare utöver stadsplanens e-tal utgår.

### Överflyttning av byggnadsrätt:

I Mariehamn har i vissa fall och efter särskild prövning tillåtits överflyttning av byggnadsrätt från en tomt till en annan i samband med stadsplaneändring. Överflyttning har tillämpats under förutsättning att den totala byggnadsrätten blivit oförändrad:

- mellan granntomter eller tomter på vardera sida av gata med samma ägare
- vid delning av tomt
- vid överlåtelse av k-hus jämte tomt till staden.

### Ursprunglig tomt

I stadsplanerna från 1969 och 1970 för gamla stadsområdet, vilka var en uppföljning av generalplanen från 1964, infördes begreppet ursprunglig tomt. Det innebär att byggnadsrätten beräknades utgående från resp. e-tal på den gamla ursprungliga tomtarealen. Vid delning av en del av tomten till t.ex. kvarterspark eller gatuområde överfördes hela byggnadsrätten till den kvarvarande beskurna tomtdelen, som härigenom naturligt nog fick ett högre e-tal.

Motivet härför var att staden skulle kunna inlösa de tomtdelar som betecknats som allmän mark eller gatumark i stadsplanen i form av råmark (d.v.s. mark utan byggnadsrätt).

Denna princip för beräkning av byggnadsrätt tillämpas sedan dess. Förfarandet dokumenteras med två e-tal på stadens inventeringskartor. E-tal inom parentes är beräknat på ursprunglig tomt.

### FRIOMRÅDEN OCH LEKYTOR PÅ BOSTADSTOMT

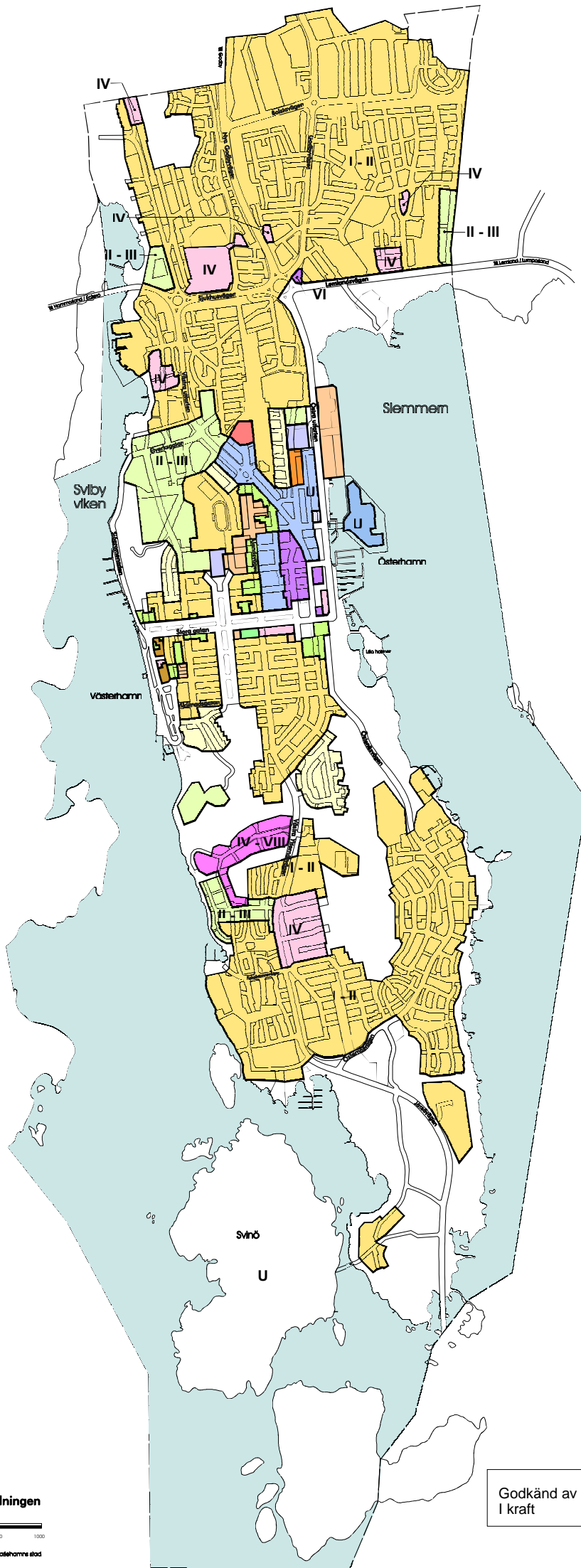
I staden har tillämpats följande norm för friområde och lekyta (den senare ingår i den förra) på bostadstomt:

e <0.5	50 m <sup>2</sup> friområde/bostad	10 m <sup>2</sup> lekyta / 100 m <sup>2</sup> bostadsvåningsyta
e 0.5-1.0	40 m <sup>2</sup> friområde/bostad	10 m <sup>2</sup> lekyta / 100 m <sup>2</sup> bostadsvåningsyta
e >1.0	30 m <sup>2</sup> friområde/bostad eller lägre	10 m <sup>2</sup> lekyta / 100 m <sup>2</sup> bostadsvåningsyta

















MARKANVÄNDNING  
VÅNINGSTAL

Stadsarkitektkontoret



TECKENFÖRKLARINGAR:

<b>IV</b>	Våningstal
<b>U</b>	Utredningsområde
	I-I½
	I-II
	I½-II½
	II
	II½
	II-III
	III
	III½
	II-IV
	III-IV
	IV
	IV-V
	V, V½, VI
	IV-VIII

Mätavdelningen



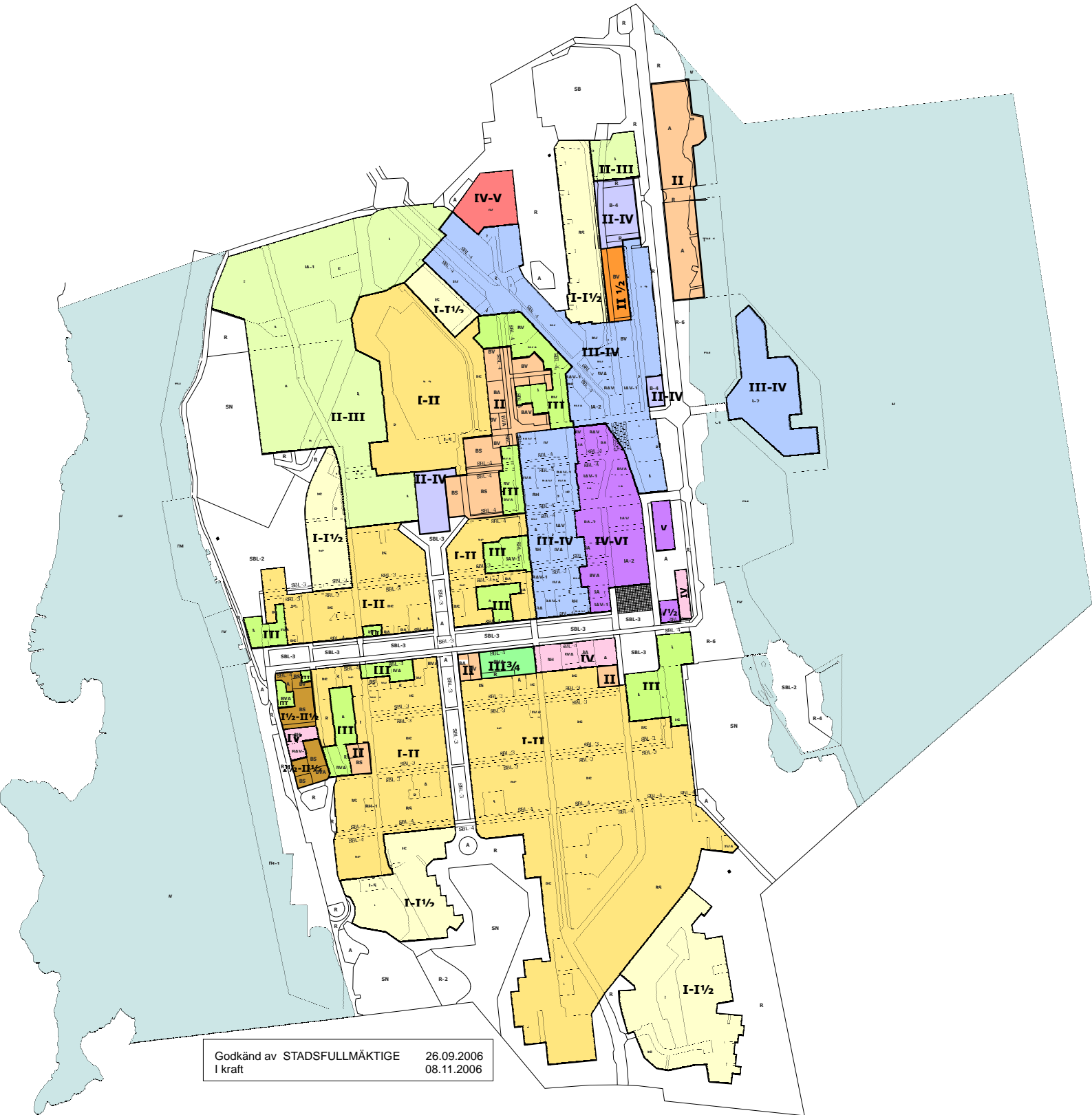
Copyright © Mariehamns stad

Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE 26.09.2006  
I kraft 08.11.2006

# MARIEHAMN GENERALPLAN INNERSTADEN

## MARKANVÄNDNING VÄNINGSTAL

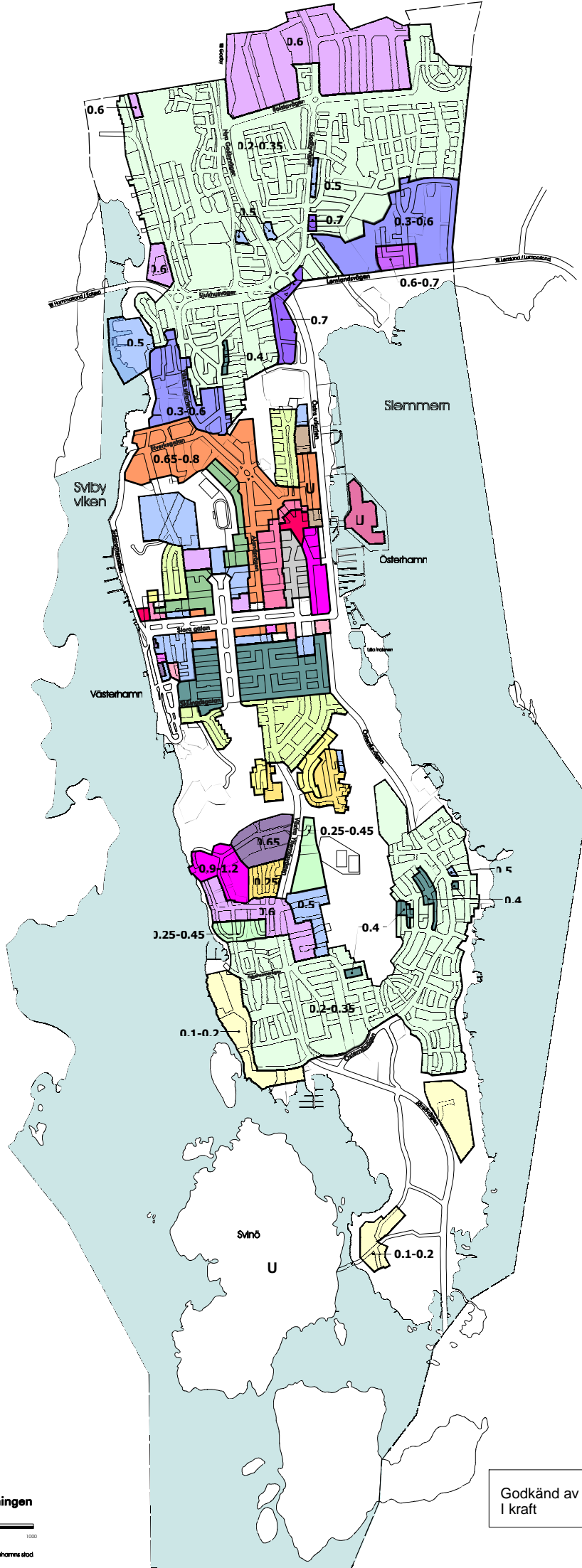
Stadsarkitektkontoret



Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE 26.09.2006  
I kraft 08.11.2006

## MARKANVÄNDNING EXPLOATERINGSTAL

Stadsarkitektkontoret



### TECKENFÖRKLARINGAR:

**0.2-0.35** e-tal

**U** Utredningsområde

	1.25
	0.9-1.25
	0.9
	0.8-1.1
	0.8-0.9
	0.75
	0.65-0.8
	0.7
	0.65
	0.6-0.7
	0.6
	0.3-0.6
	0.5
	0.4
	0.3-0.4
	0.25-0.45
	0.2-0.35
	0.3
	0.2-0.8
	0.25
	0.2
	0.1-0.2
	e-talet definieras i stadsplan

Exploateringsstal = e-tal  
 e-tal =  $\frac{\text{byggnadsrätt}}{\text{tomtareal}}$   
 e-tal x tomtareal = byggnadsrätt

Mätavdelningen



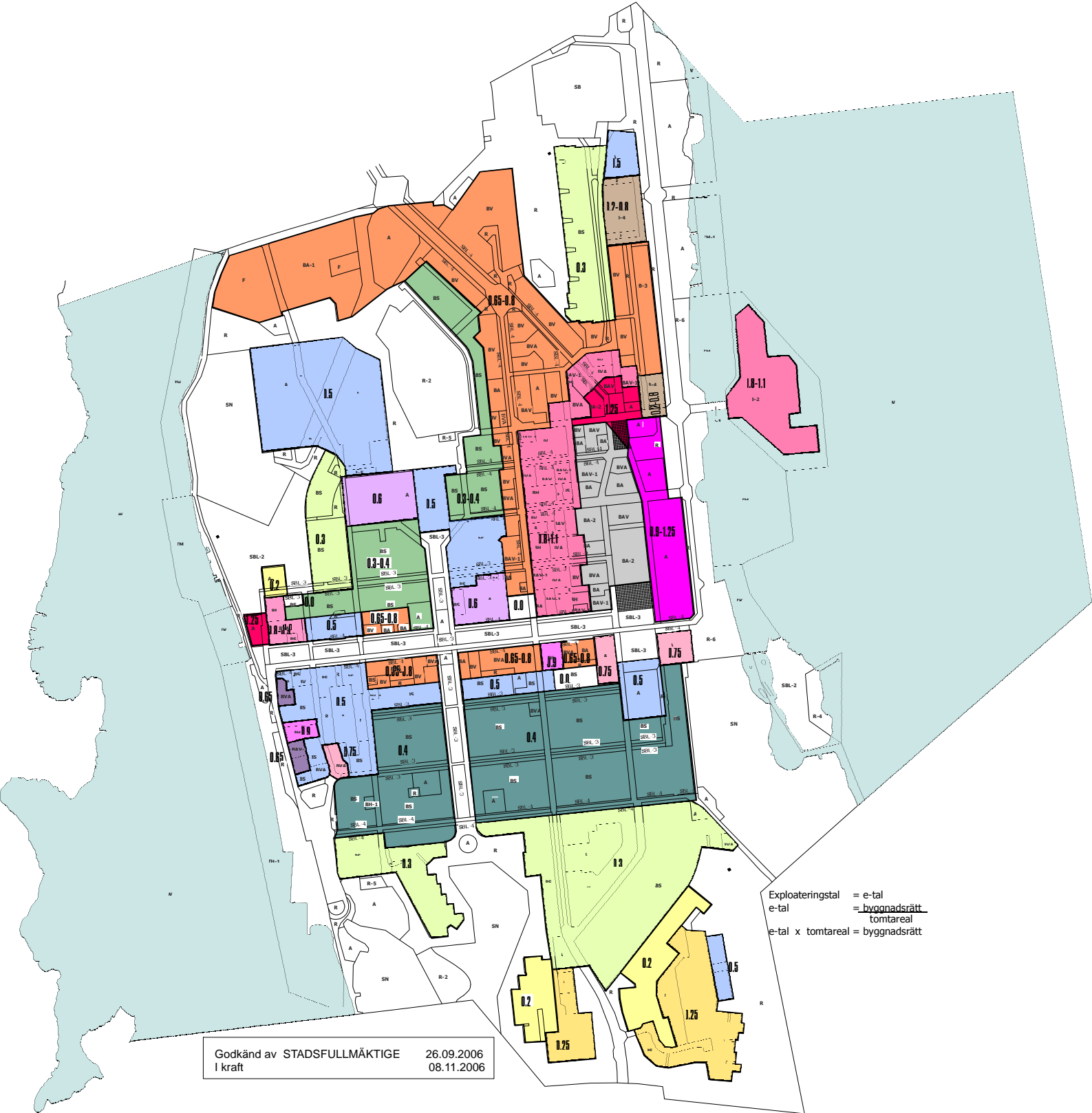
Copyright © Mariehamns stad

Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE 26.09.2006  
 I kraft 08.11.2006

**MARIEHAMN** GENERALPLAN  
INNERSTADEN

**MARKANVÄNDNING  
EXPLOATERINGSTAL**

Stadsarkitektkontoret



Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE 26.09.2006  
I kraft 08.11.2006

Exploateringsstal = e-tal  
e-tal =  $\frac{\text{byggnadsrätt}}{\text{tomtareal}}$   
e-tal x tomtareal = byggnadsrätt

# BOSTADSMARK

## BOSTÄDER FÖR ALLT FLER MARIEHAMNARE

På 90-talet ökade stadens invånare med 271 personer. Under samma period producerades emellertid så många som 440 nya bostäder. Mellan åren 2000-2003 färdigställdes eller påbörjades 420 bostäder men invånarantalet ökade med endast 150 personer. Sammantaget har det sedan 1990 producerats ca 850 lägenheter som enligt stadens medelhushållsstorlek 2.1 inv./lgh skulle rymma ca 1800 invånare. Stadens invånare har dock ökat med endast 420. Att det i Mariehamn trots en rekordartad produktion av bostäder råder bostadsbrist är svårförklarligt. Koefficienten 2.1 beaktar ju att det bor allt färre personer per hushåll. Mycket tyder på att många som innehar bostad i staden är skrivna i annan kommun.

## FAKTORER SOM PÅVERKAR BEHOVET AV BYGGNADSMARK

Behovet av byggnadsmark är beroende av befolkningstillväxten, hur rymligt vi vill bo och hur effektivt marken utnyttjas.

Förändringen i boenderymligheten är resultat av sociala, ekonomiska och kulturella förändringar. I nästan hundra år dominerades Mariehamn av egnahemsbebyggelse. Först i slutet av 30-talet byggdes de första bostadsvåningshusen för att på 50-talet och efter 1961, på de inkorporerade områdena, bli ett vanligt inslag i stadsbilden. Staden förutsätts också kunna bjuda ut tomter för egnahemsbebyggelse.

Idag finns det efterfrågan på olika former av boende och markåtgången för bostadsbyggandet är beroende av fördelningen mellan flerbostadshus och egnahem, tomtstorleken, gatornas bredd och storleken på områdesvisa interna grönområden. Bygger vi rymligt kommer naturområdena att krympa och avstånden till servicen ökar. Även de kommunaltekniska kostnaderna per bostad ökar.

För att stadens begränsade landområde skall kunna utnyttjas effektivt och räcka till måste staden förtätas och allt fler nya bostäder byggas i flerfamiljshus.

Den ökande andelen äldre i befolkningen, nya generationer som vant sig vid en allt mer urban livsstil både i Mariehamn och utomlands samt en allt dyrare energi kommer sannolikt att ändra bilden av ett eftersträvanvärt sätt att bo. Att t.ex. bo i vackra och bekväma våningshus med utsikt över skärgården, med närhet till stadscentrum, service och natur kan komma att bli ett allt intressantare alternativ till boende i egnahem.

Samtidigt måste staden kunna erbjuda egnahemstomter för att de grupper som önskar detta boende inte skall tvingas bo utanför Mariehamn.

I stadens planering beaktas kravet på tillgänglighet och personer och –grupper med särskilda behov. Det kan röra sig om olika funktionsnedsättningar eller kravet på livslångt boende ställer på bostad och miljö – alla människor skall ha möjligheter att delta i samhällslivet med dess kulturutbud, utbildning etc. samt även ha tillgång till den fysiska miljön.

## Stadens mål är

### Innerstaden

- att öka boendet i innerstaden målmedvetet genom anpassad förtätning, miljövänlig trafikplanering, tillräcklig parkeringskapacitet, nya gång- och cykelvägar, ökat serviceutbud, natur- och kulturmiljöskydd

### Västra Ytternäs - Lotsberget

- att integrera oljehamnsområdets planering med Horelliområdet, vilket innebär en möjlighet till en hög exploatering

### Apalängen

- att ändra markanvändningen till förmån för egnahemsbebyggelse

### Västernäs våningshusområde

- att förtäta Västernäs våningshusområde i syfte att uppnå bättre stadsmässighet

### Storgärdan

- att bibehålla området oförändrat som bostadsmark

### Löskärsberget

- att ändra markanvändningen till förmån för egnahemsbebyggelse dock så att områdets naturliga strandmiljö och bergiga karaktär bibehålls

### Änglamarkerna

- att bibehålla området som bostadsmark

### Rönnergstorg

- att ändra markanvändningen på parkeringsområdet Rönnerbergs torg till förmån för bostadsvåningshus
- att utarbeta en helhetsstudie för den planerade bebyggelsen

### Bostadsö i Slemmern

- att ur teknisk, ekonomisk och miljösynpunkt utreda anläggandet av en bostadsö
- att utarbeta en helhetsstudie över Östra hamnområdet

### Svinö

- att genomföra en allsidig utredning beträffande en exploatering av landskapets mark och delar av den privata marken

## OMRÅDEN FÖR BOSTADSBYGGANDE

### 1. INNERSTADEN

Under 60- och 70-talet skedde en kraftig utglesning av boendet i innerstaden. En målinriktad planering i syfte att ersätta den 100-åriga trästaden med ny och större bebyggelse i sten ledde till omfattande rivningar, radikal omvandling av den traditionella stadsbilden och kontorsetableringar på bekostnad av bostäder.

Detta i sin tur skadade innerstadens identitet och boendetrivsel. En målmedveten satsning på bl.a. byggnadsskydd, anpassat nybyggande, gång- och cykelvägar samt på stadscentrum har sedan dess vänt trenden. Innerstaden har blivit populär för boende igen. Det är därför önskvärt att många nya bostäder kan byggas där. Enligt gällande praxis gynnas bostadsbyggandet i centrum med 25 % extra byggnadsrätt om tomtägaren anlägger allmän underjordisk parkering på tomt.

Samtidigt som staden förtätas och stadsmässigheten förtydligas måste Mariehamn slå vakt om resterande grönområden, trädgårdsstadskaraktären och den traditionella byggnadskulturen som gör Mariehamn till Mariehamn. Ett ökat boende i innerstaden förutsätter också säkrare och miljövänligare trafik, så att den lätta trafiken prioriteras, att biltrafiken löper möjligast smidigt och att parkeringsplatser finns tillgängliga.

**Markanvändning:** Boendet i innerstaden ökas målmedvetet genom ökad exploatering och förtätning, genom miljövänlig trafikplanering, tillräcklig parkeringskapacitet, nya gång- och cykelvägar, ökat serviceutbud samt natur- och kulturmiljöskydd.



Andelen bostäder och kontor som respektive markanvändning tillåter framgår av följande sammanställning:

#### Definition av andelen affärs- och kontorsverksamhet per markanvändning i stadsplan och delgeneralplan

Delgeneralplan markanvändning		andelen affär och kontor	
		förslag	praxis
BS	område för småhusdominerat bostadskvarter, upp till II-våningar	0 – 1/5	0 – 1/5
BV	område för våningshusdominerat bostadskvarter	0 – 1/5	0 – 1/5
BVA	område för våningshusdominerat samt affärs-, kontors- och serviceverksamhet	1/5 – 1/3	0 – 1/3
BAV	område för affärs- och kontorsverksamhet	1/3 – 1/1 <sup>1)</sup>	1/3 – 1/1
BA	område för affärs-, kontors-, service- och hotellverksamhet	1/1	1/1
BA-1	område för affärs-, kontors-, service- och hotellverksamhet	0 – 1/1	0 – 1/1
BH	område för hotellverksamhet		
BK	område för kulturhistorisk byggnad	0 – 1/1 <sup>2)</sup>	
TS	område för servicestation		

<sup>1)</sup> närmare definition av andelen införs vid behov

<sup>2)</sup> markanvändningen bestäms närmare i stadsplan och bör anpassas till k-märkta husets kulturhistoriska värde

Beteckningen BS inrymmer även tvåvåningshus som i stadsplan kan betecknas BV. Motiv härför är att stadskaraktären i speciellt innerstaden består i mycket av två vånings flerfamiljshus, som inte kan betecknas varken som radhus eller kopplade hus. Bostadsvåningshus i tre eller fler våningar inryms inte i BS.

## 2. LOTSBERGET OCH VÄSTRA YTTERNÄS

(omfattande f.d. Oljehamnen och Horelliområdet)

Detta område är stadens största råmarkreserv för bostadsbyggande. Det ligger på gångavstånd från centrum. Stadens el- och va-ledningar samt fjärrvärme finns redan inom området. Terrängen sluttar ned mot Svibyviken varför sällsynt vackra utblickar mot havet kan bjudas de framtida bosättarna. I samband med att Oljehamnen lades ned initierade stadsstyrelsen en stadsplan för området och en översyn av Horelliområdets stadsplan från 1990. Merparten av området har idag ny stadsplan. Målsättningen är att skapa ett högklassigt våningshusområde med påtaglig stadsmässighet vad gäller gatornas utformning och bebyggelsens placering vid trottoar. Söder och sydost om Horelliområdet avsätts områden för ca 30 - 50 egnahemstomter.

### Ny enslinje

Enslinjen för farleden till Västerhamn har fyra och linjetavlor inom området, vilket begränsar bebyggelsens höjd vid stranden.

**Markanvändning:** Området avsätts huvudsakligen för bostadsvåningshusbebyggelse.

### Riktlinje:

- Bebyggelsen och gatumiljön utformas med högt ställda krav på arkitektonisk kvalitet och stadsmässighet.

## 3. VÄSTERNÄS

Befintlig våningshusbebyggelse saknar önskvärd stadsmässighet och en till stadens image anpassad bebyggelse. En rehabilitering har påbörjats genom utbyggnad av vindsvåningar under synligt tak.

En bebyggelseförtätning vid gatorna bör också eftersträvas.

**Markanvändning:** Oförändrad markanvändning (BV).

### Riktlinjer:

- Tilläggsbebyggelse längs gatorna eftersträvas.
- Vindsvåning tillåts på bef. byggnader med platt tak.
- Fasadbefrämjande åtgärder befrämjas.

I södra Västernäs reserveras mark för egnahemsbebyggelse (ca 50 tomter).

**Markanvändning:** BS.

### Riktlinje:

- Bebyggelsen längst i sydost skall hållas tillbakadragen från angränsande väg och Västergårds miljörevir.

#### 4. LÖKSKÄRSBERGET

Området består huvudsakligen av en trädlös bergsrygg som tidigare var bebyggd med enstaka sommarstugor. I gällande delgeneralplan är området avsatt som strövområde med bestämmelser som syftar till att bef. bebyggelse på sikt skall utgå.

Stadsstyrelsen har emellertid beviljat flera dispenser för egnahem och sommarstugor på berget.

En ändring av användningsändamålet till bostadsbebyggelse är därför följdriktig.

**Markanvändning:** Området avsätts för egnahemsbebyggelse.

**Riktlinje:**

- Bebyggelsen planeras så att områdets natur och bergbundna karaktär bibehålls.

#### 5. STORGÄRDAN

Området som gränsar till Östernäs i söder utgör en del av det gamla stadsområdet.

I gällande delgeneralplan är hälften av detta område reserverat för bostadsbebyggelse (15 egnahem och 1 radhus) och hälften reserverat för parkområde som bör bevaras i naturtillstånd.

Hästkoområdet tillkom enligt stadsplanenämnden som ett alternativ till detta område.

Enligt stadsstyrelsens målsättningsbeslut utgår området som bostadsmark.

**Markanvändning:** Markanvändningen blir oförändrad (BS) för halva området och avsätts för det resterande området som egnahemsområde (BS).

**Riktlinje:** - En grön zon reserveras mot Östernäsvägen.

#### 6. APALÄNGEN

I och med att flygfältstrafiken flyttats bort från Svibyvägen öppnas möjligheter för utökad egnahemsbebyggelse i Apalängen. Området mellan Apalängens norra och Apalängens södra del planeras för egnahemsbebyggelse varvid 10 BE-tomter skapas.

**Markanvändning:** Markanvändningen ändras från R till BS.

#### 7. ÄNGLAMARKERNA

Enligt överenskommelse med de tidigare markägarna är detta område som ligger söder om det nya bostadsområdet Lillängen i gällande delgeneralplan avsatt för ca 60 stycken egnahemstomter och några radhus. Staden är idag ägare till området.

Området är i naturvårdsinventeringen klassat som I-klassområde. Den kulturframkallade ängsmarken som tidigare var kraftigt bevuxen med sly och gran har genomgått en restaurerande avverkning i syfte att återskapa en lövängskaraktär. Enligt stadsstyrelsens beslut bibehålls området som bostadsmark men skall inte exploateras i detta skede.

**Markanvändning:** Området avsätts som egnahemsområde (BS).

**Riktlinjer:**

- En planering för bebyggelse skall eftersträva koncentration och täthet i syfte att spara så mycket naturmark som möjligt.
- En inventering av naturmiljön genomförs.
- Staden eftersträvar att områdena införlivas med Natura 2000 <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Enligt rekommendation av landskapsregeringens miljöbyrå.

### UTREDNINGSSOMRÅDEN

#### 8. BOSTADSÖ I SLEMMERN

Staden saknar upplagsplats för schakt- och sprängmassor. Merparten av dessa massor förs ut ur staden och lagras i naturen. Staden har tidigare använt den grunda Slemmern för stadstillväxt genom utfyllnad. En fortsatt utfyllnad kan i stället för att stranden bara flyttats utåt arrangeras i form av en vattenomfluten ö med tillfart i Styrmanngatans förlängning. På denna ö kunde en bilfri och centrumnära bostadsmiljö skapas för ca 1.150 invånare med vindskyddade småbåtshamnar. Den huvudsakliga trafiken till och parkeringen för dessa bostäder arrangeras på lämpligt sätt under bostadshusen på ön. (Se "Bostadsöar i Slemmern", utredningsrapport, 8.10.2002.) I utredningen rörande bostadsöar uppges den södra ön vara ca 35300 m<sup>2</sup> stor. I generalplanen avsätts drygt 5 ha som utredningsområde för bostadsö.

**Markanvändning (eg. vattenanvändning):** Ett drygt 5 ha vattenområde avsätts som utredningsområde för utfyllnad för bostadsändamål.

**Riktlinje:**

- En miljökonsekvensutredning görs.
- En projektledning tillsätts.
- En helhetsstudie över östra hamnområdet utarbetas.

## 9. RÖNNBERGS TORG

Stadens gamla avstjäpningsplats utgör idag ett slags ingenmansland. Huvudsakligen är området reserverat för bilparkering (126 friköpsplatser) men upplåts även sommartid för gästande cirkusar. Denna del av staden var tidigare baksida. Idag vänder den sig mot stadens viktigaste infartsled. Områdets användning för bostadsbebyggelse har behandlats 1989 och 1995, dock utan vägledande beslut.

**Markanvändning:** Området avsätts som utredningsområde för bostadsbebyggelse och serviceinrättningar.

### Riktlinjer:

- En kontamineringsundersökning av markgrunden genomförs.
- Bebyggelsen utformas så att vattenkontakten från befintlig bebyggelse bakom bibehålls i största möjliga utsträckning.
- En helhetsstudie utarbetas.

## 10. SERVICESTATIONERNA

Inne i staden finns en rad servicestationer på attraktiva tomter. Dessutom är tomterna mycket stora om man jämför med motsvarande centrala placeringar i andra städer. En översyn och en långsiktig lösning av behovet av servicestationer och deras placering i staden görs.

**Markanvändning:** Områdena avsätts som utredningsområden för bostäder och serviceinrättningar.

## 11. SVINÖ

En ändring från strövområde till område för bostadsbebyggelse har anhängiggjorts av landskapsstyrelsen som är stor markägare. Stadsfullmäktige har beslutat att Svinö i delgeneralplan för södra staden skall betecknas som utredningsområde för bostäder.

En rad frågeställningar bör utredas: miljöpåverkan, landskapsbild, trafikanslutning (bro och/eller bank och var den skall placeras), kommunalteknik, exploateringstyngd och lokalisering, vilken typ av service eftersträvas, hur ställer sig övriga markägare till en exploatering, etc..

En lätt exploatering skulle bättre gå att anpassa till skärgårdsnaturen men blir dyr per hushåll och skulle inte bära lokal service på ön. Bilberoendet skulle öka.

En effektiv exploatering med inslag av våningshus skulle bryta mot naturmiljön men ge en rimligare kostnad per hushåll och kanske underlag för någon typ av service.

Två alternativa vägförbindelser till Svinö är möjliga: den ena via Espholm över Espholmsströmmen och den andra från Lervik till Svinö norra strand.

Den förra förbindelsen är planemässigt förberedd både i stadsplanen och i delgeneralplanen för södra staden. Nödvändig mark är i stadens ägo. Stadens äganderätt sträcker sig halvvägs över strömmen. Denna väg skulle även fungera som ny infart till Espholm. Gamla Espholmsvägen skulle bli intern bostadsgata.

En vägförbindelse från Lervik skulle betydligt förkorta avståndet mellan Svinö och södra stadens centrum i Västernäs.

Båda förbindelsealternativen har inverkan på speciellt den seglande båttrafiken men även på landskapsbilden.

**Markanvändning:** Området betecknas som utredningsområde för bostadsbebyggelse.

Utredningsområde för väg till Svinö redovisas över Espholmsströmmen.

### Riktlinjer:

- En exploatering blir beroende av utredningsresultatet och utbyggnadstakten i övriga delar av staden.
- Staden initierar en heltäckande fornminnes- och kulturmiljöinventering på Svinö.

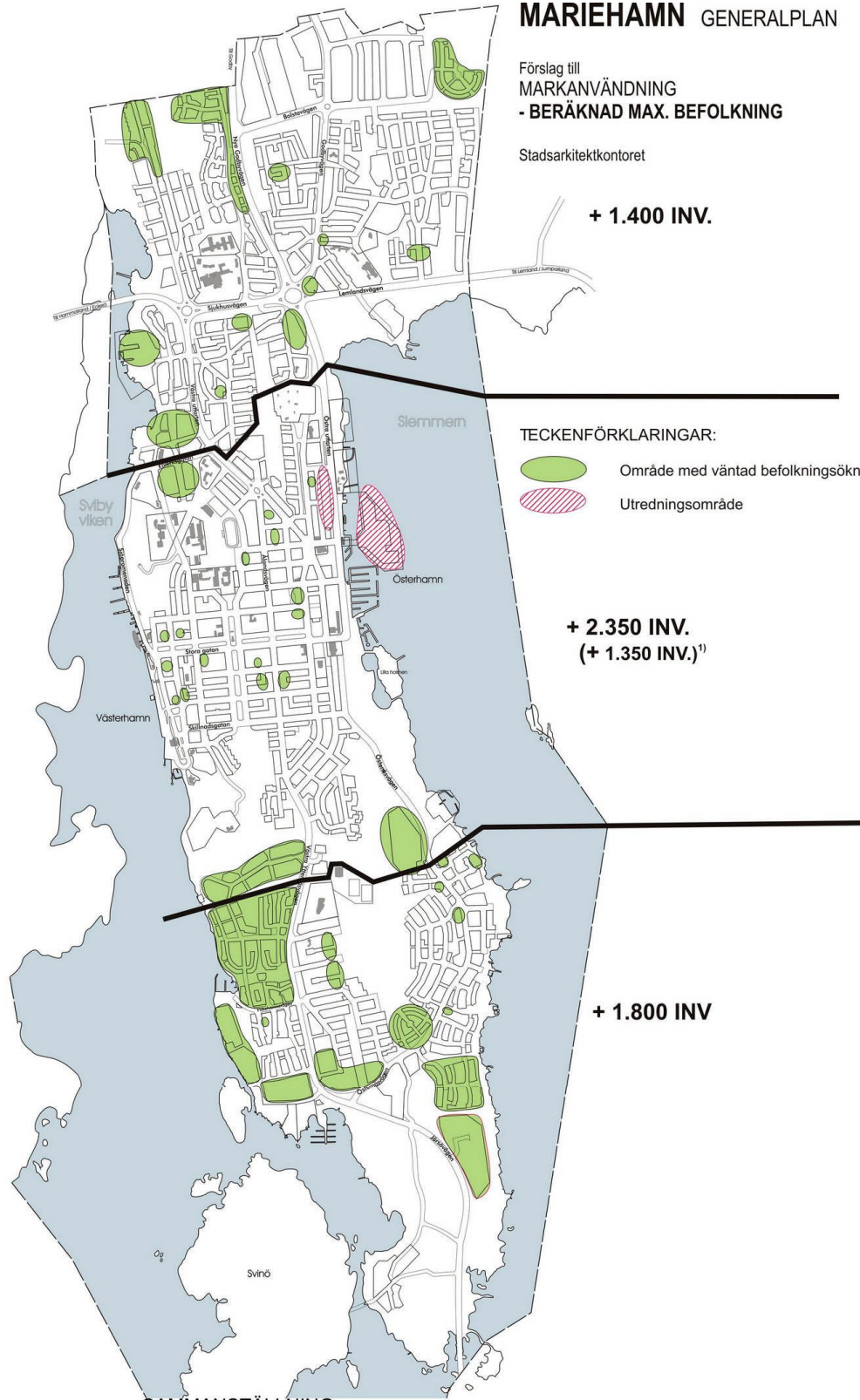
## Sammanfattning

På följande sida finns en sammanställning av befintlig befolkning och uppskattat befolkningstillskott enl. förslaget till generalplan. Totalt beräknas staden rymma 17.500 invånare exklusive Svinö som betecknats som utredningsområde. Enligt målsättningen i generalplanen bör staden kunna ta emot 90 - 110 nya invånare per år eller omfatta ca 14.000 invånare inom 30 år. Enligt denna beräkning finns det således utrymme för prioriteringar mellan olika utbyggnadsområden.

# MARIEHAMN GENERALPLAN

Förslag till  
MARKANVÄNDNING  
- BERÄKNAD MAX. BEFOLKNING

Stadsarkitektkontoret



## SAMMANSTÄLLNING

	BEFOLKNING 1.1.2004	UPPSKATTAT BEFOLKNINGSTILLSKOTT enligt förslag till generalplan	UPPSKATTAD MAX. BEFOLKNING utredn.område
NORRA STADEN	4.206 inv.	+ 1.391 inv.	ca 5.600 inv.
INNERSTADEN	3.706 inv.	+ 2.304 inv.	+ 1.350 inv. ca 7.400 inv.
SÖDRA STADEN	2.599 inv.	+ 1.978 inv.	ca 4.600 inv.
<b>Hela MARIEHAMN</b>	<b>10.636 inv.</b>	<b>+ 5.673 inv.</b>	<b>+ 1.350 inv.</b> <b>ca 17.700 inv.</b>

Mättningsavdelningen



Copyright © Mariehamns stad

## ARBETSPLATSER

Mariehamn har av tradition ett näringsliv som domineras av sjöfart och den närstående branscher. Staden är också säte för självstyrelsens administration. De flesta av landskapets skolor är lokaliserade till Mariehamn. Här finns ett vitalt näringsliv. Staden utgör centrum för landskapets handel, turism och informationsindustri.

Efter 1961-års inkorporering skapades i norra staden ett småindustriområde som under flera årtionden täckte en stor del av fasta Ålands behov. Sedan ca 10 år tillbaks har staden emellertid endast kunnat tillhandahålla ett fåtal tomter för service och småindustriverksamheter, samtidigt som t.ex. det halvcentrala industriområdet vid Elverksgatan successivt förvandlas till ett kontors- och affärsområde. I en samplanering mellan Mariehamn och Jomala har ansvaret för att utrymmeskrävande arbetsplatser och verksamheter skall kunna lokaliseras till centralortsområdet hänskjutits till Jomala kommun som har nästan 10 gånger så stor landareal som Mariehamn.

Att separera arbetsplatser från bostäder var tidigare en uttalad målsättning i planeringen. Idag eftersträvas en lämplig blandning mellan arbetsplatser och bostäder som i stadens centrum där det alltid kommer att vara attraktivt för kommersiell verksamhet och kontorsetableringar. En förtätning av arbetsplatserna i centrum är möjlig men bör inte ske på bekostnad av boendet.

Blandning av industri- och underhållsverksamhet med boende har i vissa områden visat sig problematisk. I ett Mariehamn med allt större stadsmässighet, med mer blandad och tätare stadsstruktur, är det viktigt att problem med buller och luftföroreningar beaktas. Invånarna i en stad måste acceptera ett visst mått av damm och buller, men störande buller och luftföroreningar kan och ska förhindras.

Ett aktivt och konkurrenskraftigt näringsliv är beroende av effektiva kommunikationer. Stadens hamn och det närbelägna flygfältet utgör goda förutsättningar för det. Trafikens utveckling är dock bunden till externa marknadsberoende skeenden, vilket är en osäkerhetsfaktor. Utvecklingen inom IT öppnar helt nya möjligheter för kunskapskommunikation och en ny typ av arbetsplatser.

En viktig del av näringspolitiken är att skapa goda fysiska förutsättningar för etablering. Förutom tillgång till byggnadsrätt är kanske den viktigaste förutsättningen att staden är attraktiv för företags- och arbetsmarknaden d.v.s. att miljön, skolan, barnomsorgen, kulturlivet och fritidsaktiviteterna är konkurrenskraftiga samt att tillgången på attraktiva bostäder är god.

Stadens praxis har länge varit att tillåta att upptill 20 % av våningsytan i egnahem får användas som arbetsplats.

### **Servicecentrum**

I norra stadens delgeneralplan definieras området runt Godbyvägens möte med Johannebovägen, Strandhagsvägen och Krokensvägen som område för stadsdelscentrum.

I syfte att decentralisera centrumfunktionerna och att även förstärka södra stadens identitet och egenbild definieras området runt Västernäs centrum på liknande sätt som området för stadsdelscentrum.

#### **Stadens mål är**

- att möjliggöra flera arbetsplatser i innerstaden
- att effektivisera markanvändningen och förbättra stadsbilden i befintliga arbetsplatsområden

#### **Rossen**

- att ändra områdets markanvändning från enbart småindustri till större inriktning på kontors- och affärsverksamhet med möjlighet till integrerad bostadsbebyggelse

#### **Oljehamnen / Horelliområdet**

- att ge möjlighet till integration av boende och arbetsplatser

#### **Svinö**

- att vid en exploatering ge möjlighet till integration av arbetsplatser och bostäder

## DE VIKTIGASTE ARBETSPLATZOMRÅDENA:

### NORRBÖLE

Stadens näst största arbetsplatsområde är industriområdet Norrböle. Här finns hälften av norra stadens arbetsplatser. Flertalet av tomterna är arrendetomter. Den mark som är i stadens ägo kan på sikt användas för annat ändamål.

**Markanvändning:** Området bibehålls oförändrat och betecknas som industriområde (F).

**Riktlinje:**

- En rehabilitering av miljön eftersträvas.

### SJUKHUSET

Sjukhuset och Gullåsen omfattar Ålands samlade hälso- och sjukvård med primärvård, sjukhusvård och sjukhus för äldre. Området är ett viktigt arbetsplatsområde, stadens tredje största. Inom området planeras nya utrymmen för landskapets psykiatriska vård.

**Markanvändning:** Området bibehålls oförändrat och betecknas som allmänt område (A).

**Riktlinje:**

- Staden ställer sig positiv till en utbyggnad av vårdverksamheter inom området.

### ROSSEN

Befintligt halvcentralt äldre småindustriområde förvandlas successivt till ett kombinerat småindustri-, kontors- och affärsområde.

**Markanvändning:** Området bibehålls oförändrat. Kontors- och affärsverksamhet med inslag av boende möjliggörs. Betecknas som BA-1.

**Riktlinje:**

- En rehabilitering av miljön eftersträvas.

### STADSCENTRUM

Mariehamns centrum är stadens viktigaste arbetsplatsområde. Affärscentrum förutsätter både god tillgång till parkeringsplatser och attraktiv stadsmiljö, därför måste allt fler parkerade bilar placeras under jorden. Den tunga och lätta trafiken bör löpa smidigt.

Den fysiska inramningen skall vara estetiskt tilltalande men också trygg och präglad av ordning och reda dock inte på bekostnad av mångfald. Området kan förtätas både med affärs- och kontorsverksamheter om byggandet håller hög arkitektonisk kvalitet. I en god centrummiljö bör inslaget av affärer och skyltfönster i gatunivå vara möjligast stort. Inom centrumringen bör gatunivån i bebyggelsen invid trottoar reserveras för butiker/affärsverksamheter och annan allmän service på Torggatan, Norra Esplanadgatan, Markströmsgränd, del av Nygatan, del av Köpmansgatan, Norragatan, Ekonomiegatan och runt Biblioteksplatsen och Bussplan samt ytterom centrumringen längs Skarpansvägen och Strandgatan till Skeppargatan.

Eftersträvarsvärt är att öka inslaget av boende i centrum.

**Markanvändning:** Centrum förstärks som affärs- och kontorsområde med ökat inslag av boende.

**Riktlinje:**

- Gatunivån i centrum reserveras i första hand för affärsverksamhet och annan allmän service (se särskild karta sid. 55).

### LOTSBERGET, VÄSTRA YTTERNÄS OCH VÄSTERNÄS

(omfattande f.d. oljehamnen och Horelliområdet)

Skola, daghem, sporthall, fotbollsplaner, butik, bank, församlingsgård, m.m. utgör basen för södra stadens centrum.

En blandning av icke miljöstörande arbetsplatser och boende är allmänt taget eftersträvarsvärd varför en etablering av arbetsplatser som är få i södra staden möjliggörs i planeringen av f.d. oljehamnen och Horelliområdet.

**Markanvändning:** Arbetsplatser i form av kontors- och affärsverksamheter möjliggörs i bostadsvåningshusens bottenvåningar. Beteckning BVA.

**Riktlinje:**

- Urbanitet eftersträvas med god gatuplanering och en blandning av service, kommersiella tjänster, kontor och boende.

### SVINÖ

Vid en eventuell exploatering av Svinö för bostadsbebyggelse bör en blandning med miljövänliga arbetsplatser och lokala servicepunkter eftersträvas.

**Markanvändning:** Utredningsområde.

## SERVICE

Om stadens befolkning enligt landskapets målsättning skulle öka från 10.500 till 12.276 invånare på 10 år eller med ca. 180 inv./år måste vid sidan av bostadsbyggandet framför allt kapaciteten inom dagvård och skola snabbt utökas. Även behovet av annan service skulle öka markant. Resurser måste beviljas för att utbudet av tjänster ska hålla jämna steg med efterfrågan. En mer balanserad befolkningsökning med ca 90 - 110 invånare/år möjliggör att stadens serviceutbud kan förkovras i en realistisk takt. Sedan 1990 har befolkningsökningen i genomsnitt varit 30 inv./år.

### Stadens mål är

#### Skola

- att utgå i planeringen från tre grundskolor: en i norra staden, en i innerstaden och en i södra staden

#### Barnomsorg

- att reservera mark för en behovsprövad utbyggnad av daghemsplatser

#### Äldreomsorg och serviceboende

- att reservera mark för en behovsprövad utbyggnad av servicehus och annat äldreomsorgsboende

#### Fritid

- att planera de redovisade grönområdena och grönkorridererna i planen aktivt för invånarnas friluftsliv
- att göra stadens stränder och friområden tillgängliga för det rörliga friluftslivet
- att reservera mark för sport- och lekomyråden

#### Kultur

- att agera aktivt för att en allsidig kultur skall ha fysiska möjligheter att utvecklas

#### Detaljhandel och annan kommersiell service

- att målmedvetet planera för att bibehålla och utveckla den kommersiella servicen i de tre stadsområdena

#### Turism

- att utveckla Mariehamn som destination för att locka flera långvariga besökare till Mariehamn
- att förbättra såväl intern som extern kommunikation kring service, utbud och infrastruktur

#### Övrigt

- att reservera mark för erforderlig småskalig kommersiell och offentlig service för boende och arbetsplatser
- att förbättra tillgängligheten och härvid prioritera den lätta trafiken

## GRUNDSKOLAN

En skola som är kreativ och öppen för förändringar i kombination med Mariehamns trygga småstadsmiljö bör vara ett lockande koncept vid företagslokalisering och val av bostadsort.

Stadens grundskolor är bra placerade och fördelade i stadsstrukturen och i förhållande till stadens idrottsområden: i norra staden, i innerstaden och i södra staden.

Stadens begränsade markresurser men även en god stadsutveckling förutsätter att alla delar av staden utnyttjas och att det i alla delar skall finnas förutsättningar för ett boende med nära avstånd till grundskolan.

I all skolplanering är det dock viktigt att som en grundförutsättning kräva att planeringen skall beakta framtida möjligheter till funktionella tillbyggnader.

En förtätning och utbyggnad av staden i närheten av befintliga skolenheter är den optimala lösningen både för skola och boende.

Den lätta trafikens leder bör byggas ut så att barnen tryggt kan gå eller cykla till skolan. Skolorna bör utvecklas till aktiva och kvällsöppna kultur- och aktivitetshus i respektive områdescentrum.

**Markanvändning:** Oförändrad.

**Riktlinje:**

- Grundskolorna ges expansionsmöjligheter som korresponderar med befolkningsutvecklingen inom resp. del av staden.

## LANDSKAPETS SKOLOR OCH ÖVRIG UTBILDNING

Mariehamn är en mångsidig skolstad.

Högskolan på Åland med landskapet som huvudman är placerad i Mariehamn. Studieprogrammen omfattar sjöfart, elektronik, företagsekonomi, sjukvård och hotell- och restaurangservice.

De av landskapets gymnasiala skolor som är placerade i Mariehamn är Ålands handelsläroverk, Ålands hotell- och restaurangskola, Ålands lyceum, Ålands sjömansskola, Ålands vårdinstitut och Ålands yrkesskola. Ålands musikinstitut upprätthålls av landskapet.

Därtill finns i staden Medborgarinstitutet, som upprätthålls av staden och ger service åt hela Ålands befolkning.

**Markanvändning:** Oförändrad.

**Riktlinje:**

- Staden ställer sig positiv till fysisk utbyggnad av nämnda skolor.  
- Ett utbildningscampus samt Rossens industriområde och "IT"-byn utvecklas.

## SOCIALA SEKTORN

En bastygghet skall erbjudas alla i samhället. Ansvar är fördelat mellan Ålands hälso- och sjukvård (landskapsnivå), Ålands Omsorgsförbund (kommunalförbund) och de enskilda kommunerna så att landskapet har hälso- och sjukvården, kommunerna det sociala ansvaret och Omsorgsförbundet omsorgen om de utvecklingsstörda.

Samhällsutvecklingen har de senaste årtionden betonat en ökad integrering av verksamheter och boende i samhället framom större enheter vilket innebär att antalet allmänna tomter behöver utökas i staden. Specialbostäder integreras med allmänna och privata bostäder.

**Markanvändning:** Allmän tomtmark för ändamålet reserveras i planen som enskilda mindre tomter. Vid ev. framtida detaljplanering av utredningsområden till bostadsmark bör behovet av allmänna tomter beaktas.

## ÄLDREOMSORGEN

Antalet äldre kommer bl.a. beroende på befolkningens tillväxttakt, stora årskullar och bättre hälsa att öka med 14-24 % fram till år 2010.

I den av fullmäktige godkända "Äldreomsorgsplanen 2002" slås fast att beviljande av boende till äldreboenden skall vara prioriterat för dem som har ett vård- och omsorgsbehov (serviceboende). Behovet av nya servicehus i staden uppskattas till en enhet motsvarande Odalgården i innerstaden och en i södra staden.

För flertalet äldre kommer boendet hemma att vara en realitet varför både privat och offentligt byggande av bostäder bör planeras för livslångt boende d.v.s. att bostäder med enkla medel kan byggas om för att motsvara den enskildes förändrade behov.

Nord-ost om Trobergshemmets tomt har staden tomtmark som med fördel kan utnyttjas för en utbyggnad av service och boende för äldre. Den centrala placeringen är bra.

**Markanvändning:** Allmän tomtmark för ändamålet reserveras i Trobergshemskvarteret och i närheten av södra stadens centrum.



## BARNOMSORGEN

Barnomsorgen i Mariehamn håller en erkänt hög nivå.

Barnomsorgens verksamhetsidé är att bidra till att barnen får goda uppväxtvillkor i en trygg och stimulerande miljö i sådan omfattning och form som familjens situation kräver.

Den väntade ökningen av antalet barn under skolålder har uteblivit och en viss omstrukturering av verksamheter och personalresurs görs för att möta den nya situationen.

Per den 31.12.2005 har därför antalet platser i daghem och familjedaghem minskat så att det i norra staden finns 144 platser, i innerstaden 155 och i södra staden 168 platser. Den totala kapaciteten är därmed 467 platser. Motsvarande siffra var per den 01.06.2004 540 platser.

Ytterligare minskningar kommer att göras under 2006.

Samtliga prognoser visar dock att barnantalet långsamt kommer att öka igen så att vi år 2010 når den nivå som förväntades till 2005.

I "planering av daghemsfastigheter" (godkänd av Stads §173/2003) redovisas det framtida plats- och utbyggnadsbehovet enligt följande: de bef. daghemmen Blåbäret, Backeberg, Nyängen ersätts och byggs till och ett nytt byggs i södra staden. De nya daghemmen byggs med 3-4 avdelningar samtidigt som daghem med en avdelning stängs.

Om i planeringen beaktas de senaste årens utveckling, genom tidsförskjutning i genomförandet av nya daghem, kan "planering av daghemsfastigheter" fortsättningsvis stå som grund för de planerade åtgärderna.

Under våren 2006 färdigställs daghemmet Blåbäret i södra staden och i norra staden inleds byggandet av ett nytt daghem i Backeberg. Nyängens daghem står därefter i tur och till 2010 bör även ett nytt daghem i Horelli stå klart. Samtidigt stängs de minsta daghemmen och stadens totala platsantal kommer då att vara drygt 500.

Under planperioden bedöms behovet vara en ny daghemstomt (i södra staden).

**Markanvändning:** Mark för ändamålet reserveras i planen.

## FRITIDEN

Samhällsutvecklingen går mot ökad sammanlagd fritid under befolkningens vitala livstid. Arbetet utgör endast ca 10 % av tiden. Det är därför angeläget att utforma stadsbornas fritid till en energikälla ur vilken nya möjligheter till personlig utveckling kan uppstå.

Samverkan mellan idrott och kultur, ett levande stadscentrum och en havsnära ren natur utgör stommen i utvecklingen av fritidsaktiviteter.

Situationen vad gäller markreserveringar för idrotts- och fritidsverksamheter är relativt tillfredsställande i staden.

En förtätning och sammanhållning av stadsstrukturen får inte leda till att grönområdena minskas i anslutning till etablerade idrottsanläggningar och friluftsleder. Grönområdena runt Backebergs sportfält, Idrottsparken i centrum och "Bomans ängar" i södra staden skall bibehållas och om möjligt förstöras.

Speciellt viktigt med tanke på det rörliga friluftslivet är att de befintliga nord-sydliga s.k. grönkorridorerna genom staden inte naggas i kanten eller skärs av.

I södra staden finns behov av en grusplan av full storlek, förslagsvis genom förstoring av knattebollplanen norr om Baltic Hallen.

Mark för mindre bollplaner och lekplatser beaktas i samband med stadsplaneringen av nya bostadsområden. Barn och unga skall beredas tillfälle att delta i utformningen av bollplaner och lekplatser och andra anläggningar för barn och ungdom.

Det nya badhuset har placerats så att även turistisk nytta uppnås.

Arkitektoniskt skall badhuset förstärka stadens identitet med rötter i sjöfart och badhusepok.

För båtfolket har ett sjöviste med båthus och strandbodas byggts på Nabben och liknande skall byggas i Lervik, på Notudden och i Sjökvarteret.

De strandnära promenaderna i Östernäs, Västra Ytternäs, på Lotsberget och i innerstaden bör kompletteras så att staden får en sammanhängande strandpromenad runt hela stadsnäset från

Nabben till Sviby ån. I samråd med grannkommunerna bör promenadstigarna planeras för en fortsatt sträckning in i Lemland och Jomala.

Vid utformningen av stadens fritidsaktiviteter och anläggningar skall barnperspektivet beaktas.

**Markanvändning:** Mark för det rörliga friluftslivet samt för idrotts- och fritidsverksamheter reserveras i planen.

## DETALJHANDEL OCH ANNAN KOMMERSIELL SERVICE

Den ökande andelen äldre i befolkningen och en växande urban livsstil förutsätter att den kommersiella servicen och speciellt dagligvaruhandeln finns nära bostaden.

Om placeringen av dessa tjänster förutsätter bilanvändning inverkar det negativt på samhällets energianvändning och även på sociala förhållanden så att åldringar, personer med funktionshinder, barn och unga behöver ökad hjälp.

Stadskärnan och stadsdelscentra är den naturliga mötesplatsen för handel, boende, fritid, kultur och samvaro. Ett livskraftigt och attraktivt centrum lockar nya invånare, besökare och företag till staden. Den befintliga handelns livskraft bör gynnas, redan utbyggd infrastruktur och befintliga utrymmen bör i första hand utnyttjas, vilket också gynnar utvecklingen av stadsmässigheten.

Tillgängligheten och parkeringen i centrum bör förbättras. I stadskärnan bör den underjordiska parkeringen byggas ut och skyltas på ett åskådligt sätt. Den lätta trafiken skall prioriteras.

Trivseln i den offentliga miljön och gaturummet måste ägnas speciell uppmärksamhet. Mariehamns stadskaraktär med sin historiska dimension och sina kulturmiljövärden skall vårdas och utvecklas. Staden bör undvika projekt som kan hota områdescentra och stadskärnan men arbeta för närservice i nya bostadsområden i form av små butiker eller livsmedelskiosker.

Externetableringar utanför stadsgränsen som konkurrerar ut dagligvaruhandeln i stadskärnan i stället för att komplettera den har inte visat sig lyckosamma

Mariehamn uttalade i ett yttrande över byggnadsplanen norr om stadsgränsen sin oro för affärlivet i staden om de planerade köphallarna för dagligvaror skulle förverkligas. Placerade strax utanför stadsgränsen bidrar de nu till att konkurrera ut dagligvaruhandeln i stadskärnan och stadsborna får det sämre.

Stadens motdrag mot hallarnas dränering av köpkraften i Mariehamn har varit en målmedveten satsning på stadscentrum för att höja kvaliteten på stadskärnans fysiska utformning. Detta fordrar också en god trafikillgänglighet och tydlig redovisning av parkeringsmöjligheter.

En livskraftig stad måste ha en frisk stadskärna. Där ska finnas handel, privat och offentlig service, utbildning, kultur, nöjen och boende. Staden måste med alla medel göra centrum intressantare och funktionellt mer mångfasetterat. En stad med tynande centrum är inte livskraftig.

**Markanvändning:** Planen möjliggör förstärkning av stadscentrum och områdescentra i norra och södra staden. Som motdrag till externa stormarknader utvecklas tillgänglighet och expansionsmöjligheter för affärsverksamhet i stadens centrum samt centrumutveckling i södra och norra staden.

### Affärscentrum

För ett levande stadscentrum är det betydelsefullt att det finns ett mångfald av butiker med skyltfönster uppradade som på ett pärlband längs centrumgatorna. På nedanstående karta över centrum visas de kvartersgränser mot gata där ren kontorsetablering inte bör vara tillåten i gatuplanet.



## TURISM

Havet begränsar stadens tillväxtmöjligheter, men skänker i rika mått vackra utblickar och möjligheter till sjöfart, båtsport och turism.

Självstyrelsen har möjliggjort att det åländska samhället kunnat profilera sig i omvärlden. Mariehamn, som det självstyrda Ålands "huvudstad", får härigenom mycket uppmärksamhet och många gäster. Samtidigt är det förpliktigande att leva upp till denna status.

Stadens stolta badhusepok med bevarad sekelskiftesarkitektur, den stilrena stadsplanen med sina esplanader och alléer samt Mariehamns trädgårdsstadskaraktär är sammantaget en uppskattad kulturhistorisk klangbotten både för stadsborna och stadens gäster.

Idrottsturismen är viktig för Mariehamn. Utöver Idrottsparken finns det ändamålsenliga och vackra bollplaner i norra och södra staden. I Baltic Hallen, Islandia, Bollahalla och Idrottsgården samt i det nya Mariebad kan många olika sporter och idrotter utövas.

Mariehamns långa sjöfartstraditioner kan avläsas på många sätt och lockar genom sin äkthet många besökare. Sjökvarteret byggs successivt ut och befäster sin position som mötesplats och forum för det växande intresset för gamla träbåtar. Sjöfartsmuseets utbyggnad har klargjorts i en arkitektävling.

Nya utrymmen för konferensturism och för kulturen planeras.

Turiststaden Mariehamn skall på bästa sätt utnyttja sitt vattennära läge och bidra till att sjöfartstraditionerna både hålls levande och utvecklas vidare. Mariehamn behöver också skydda och marknadsföra sitt kulturarv och sina byggnadshistoriska minnen samt bibehålla en hög ambition vad gäller den fysiska miljös estetiska kvaliteter.

Maritima Mariehamn kan accentueras med markeringar och konstverk. Tydlig skyltning med symboler som anknyter till sjöfarten bör finnas.

Stadens bäddkapacitet uppgår till 1482 bäddar. 1080 bäddar finns i hotell och 402 i vandrarhem, pensionat, stugbyar och camping.

Vid t.ex. större kongresser eller evenemang i staden måste bäddkapacitet utanför staden nyttjas. Flera av stadens hotell kan byggas ut. Campingområdet har nyligen genomgått en omfattande ansiktslyftning och utbyggnad för husvagnsturism. Ett antal uthyrningsstugor kan ytterligare byggas där. Stadens båda marinor för gästande båtar kan ytterligare utvecklas. I dag har ÅSS ca 160 och MSF ca 300 båtplatser. Sammanlagt innebär det drygt 1500 bäddplatser.  
**Markanvändning:** Turismens behov har beaktats i planen.

## KULTUR

Staden är en betydelsefull kulturbärare för hela landskapet. Kulturen är en av de viktigaste förutsättningarna för en kvalitativ stadsutveckling. Forskningen visar att de städer som dels slagit vakt om och utvecklat sin särart vad gäller bebyggelsekultur d.v.s. stadens identitet samt befordrat ett rikt kulturliv har haft framgång. Tidigare satsade städer på expansion genom att med t.ex. tomtpolitiska åtgärder locka till sig företag som i sin tur behövde arbetskraft. I dag satsar framgångsrika städer på ett mångsidigt kulturutbud och en tolerant atmosfär för att locka till sig intressanta och skapande människor som i sin tur själva startar företag eller lockar företag att etablera sig. En stad som invånarna trivs i och som stimulerar dem till skapande verksamheter lockar besökare och nya invånare.

I generalplanen ägnas stort utrymme åt värden av dels den byggda och dels den naturliga miljön. Båda är av grundläggande betydelse för stadens livskvalitet och identitet.

I norra och södra staden uppmärksammas äldre kulturhistoriskt och arkitektoniskt intressanta skyddsobjekt samt vissa enhetligt bebyggda områden som bör behandlas varsamt vid tillbyggnader och förtätning.

Stadsbiblioteket har utvecklats till stadens kultur- och informationscentrum som genom sina årligen återkommande litteraturdagar även blivit en institution i ett nordiskt perspektiv.

Sjöfartsmuseet och Pommern, båda internationellt uppmärksammade, lyfter fram Mariehamns betydelsefulla sjöfartshistoria.

Staden ställer sig positiv till ett förverkligande av planerna på en utbyggnad av Sjöfartsmuseet. Pommern har blivit en omistlig del av Mariehamns stadsbild och image.

Sjökvarteret slår vakt om träbåtskulturen och utvecklas till ett unikt hantverksområde som bidrar med ett intressant inslag i stadsbilden och längs stadens östra sjöfront.

Det planerade kultur- och kongresshuset ger möjlighet till kulturella evenemang av olika slag.

Musiklivet i staden är mångfasetterat. Musikinstitutet har egna lokaliteter och ungdomsorkestern har en ny övningsal i den om- och tillbyggda Strandnäs skola. Staden saknar dock fortfarande en konsertsal. En sådan är dock inplanerad i KK-huset. Utomhuskonserter kan hållas i Badhusparken och Mariepark.

Dansulturen har egna övningsutrymmen.

För konstintresserade finns förutom Ålands museum ett flertal privata utställningslokaler. Staden tillämpar procentprincipen vid nybyggnader, vilket tillför staden olika typer av konstnärlig utsmyckning.

En försummad men viktig förutsättning för en hållbar och kvalitativ stadsutveckling är att den allmänna kunskapen om staden kan förbättras och att dess historia kan levandegöras och spridas till allmänheten och nya generationer stadsbor.

Det är därför angeläget att det länge bearbetade stadsmuseiprojektet med inriktning i huvudsak på utnyttjande av befintliga byggnader och modern pedagogik förverkligas. Modellstaden Mariehamn på 1920-talet bör ha en permanent utställningslokal.

Grundskolorna planeras för att bilda grundpelare i södra och norra stadens områdescentra och fungera som aktivitetscentra.

Stadens torg genomgick på 90-talet en omfattande förvandling och ansiktslyftning i avsikt att förbättra torghandeln och kulturutbudet. Det är positivt att det finns privata entreprenörer som arrangerar storeevenemang. Mera sådant behövs. Staden bör också engagera sig aktivt för detta. Målsättningen för centrumutvecklingen från 1994 var att det skulle hållas månadsvisa storeevenemang samt

veckovisa och dagliga aktiviteter i centrum. För att arrangemangen ska bidra till en möjligast positiv utveckling i staden är det angeläget att de utformas så att så många som möjligt accepterar dem. Staden och speciellt dess centrum är till för alla.

Badhusområdet inkluderande Doktorsvillan och Pub Bastun utvecklas för kulturändamål.

**Markanvändning:** Kulturens behov har beaktats i planen i form av olika A-tomter.

**Riktlinjer:**

- Kulturtjänsterna bör göras lättillgängliga och beakta alla ålderskategorier.

# HAMNAR

Inom staden finns hamnar både för större fartyg och för små båtar samt turisthamnar.

## HAMNAR FÖR STÖRRE FARTYG

I Västerhamn i den djupa och skyddade Svibyviken finns följande hamnar för större fartyg.

- 1 Färjhamnen
- 2 Klinthamnen för styckegods
- 3 Fiskehamnen
- 4 Kraftverkskajen
- 5 Reparationskajen
- 6 Uppläggningskajen

1. Färjhamnen utvecklas successivt i takt med den växande trafiken. Hamnens utrymme begränsas i norr av museifartyget Pommern vars plats är given i stadsplanen invid Sjöfartsmuseet.

I söder förverkligas 2004 en utbyggnad av en sjätte kaj. En ytterligare ökning av hamnkapaciteten kan ske genom en förlängning av kaj 6 och dels genom en omläggning av kajstrukturen så att kajerna vinklas något ut varvid fartygen delvis kommer att ligga omlott. De allt längre landgångstuberna och konstruktionerna dominerar stadens sjöfront och begränsar den fria utsikten mot havet. Stadsbildsmässigt är detta ett växande problem.

Det smala och begränsade hamnområdet tillåter endast marginell tillväxt av trafikytorna på hamnplanen. Det av hamnen alstrade parkeringsbehovet belastar gatunätet med många långtidsparkerade bilar (drygt 300 platser). Ett frigörande av dessa platser kan göras i form av parkeringsanläggningar i angränsande berg eller i p-hus. De senare skulle ytterligare belasta hamnmiljön med stadsbildsmässigt problematiska tekniska konstruktioner. En utbyggnad av trafikallstrande verksamheter i närmiljön (Sjöfartsmuseet, Mariepark) komplicerar parkeringssituationen och bör vägas in i planeringen.

**Markanvändning:** Oförändrad.

**Riktlinjer:**

- Vid den fortsatta planeringen och utbyggnaden av färjhamnen bör större vikt läggas vid stadsbildsmässiga aspekter.
- Den aktiva byggnadsverksamheten i färjhamnen och dess framträdande plats som ansikte mot havet och turismen förutsätter att färjhamnen jämte byggnader och konstruktioner bör utbyggas med stadsplan eller annan stadsbildsmässig helhetsplan och målsättning.
- En långsiktig plan utarbetas för förbättring av hamnens befintliga byggnader och konstruktioner vad gäller arkitektonisk utformning och kvalitet.

2. Klinthamnen, föreslås utgå. Styckegodshanteringen är beaktad i planeringen av kaj 6.

**Markanvändning:** Hamnområdet utgår.

3. Fiskehamnen förlorar i betydelse i samma takt som havsfisket minskar. Hamnens yttre pir har nyligen reparerats. På sikt kan hamnen eller delar av den användas som småbåtshamn för den ökande bosättningen på Lotsberget och i Horelliområdet. Även lotsarnas och sjöbevakningens hamnbehov kunde tillgodoses här.

**Markanvändning:** Hamnens utvidgning söderut på privat mark utgår.

4. Kraftverkskajen behövs för leverans av oljebränsle till kraftverket.

**Markanvändning:** Oförändrad.

5. Uppläggningskajen är en dykdalhamn som ligger mellan kraftverket och "Sopudden".

**Markanvändning:** Oförändrad.

6. Reparationskajen är en dykdalhamn som ligger mellan "Sopudden" och ÅSS.

**Markanvändning:** Oförändrad.

## SMÅBÅTSHAMNAR

### Stadens

1. Notudden  
**Markanvändning:** Småbåtshamn (TM).  
**Riktlinje:** Kan utbyggas med sjöviste
2. Ceders strand  
**Markanvändning:** Småbåtshamn (TM).
3. Pommern  
**Markanvändning:** Kulturhistoriskt intressant hamnmiljö (TK).  
**Riktlinje:** Kan komma att utgå för Pommerns behov.
4. Lervik  
**Markanvändning:** Småbåtshamn (TK).  
**Riktlinje:** Kan utbyggas med sjöviste.
5. Socishamn  
**Markanvändning:** Kulturhistoriskt intressant hamn (TK).
6. Skärgårdshamnen  
**Markanvändning:** Småbåtshamn (TM).
7. Fahlers  
**Markanvändning:** Småbåtshamn (TM).  
**Riktlinje:** Kommer att förändras vid utbyggnad av Mariaparken och bostadsön.
8. Nabben  
**Markanvändning:** Småbåtshamn (TM).  
**Riktlinje:** Kan utbyggas med sjöviste.

### Privata och föreningar

9. ÅSS  
**Markanvändning:** Småbåtshamn (TM).
10. Skötbåtshamnen, Ytternäs  
**Markanvändning:** Naturskyddsområde (SN-2).  
**Riktlinje:** Skötbåtsanläggning får byggas.
11. MSF  
**Markanvändning:** Småbåtshamn (TM).
12. Sjökvarterets norra del  
**Markanvändning:** Småbåtshamn (TM) för allmogebåtar och andra träbåtar.  
**Riktlinje:** Sjöviste får utbyggas.
13. Sjökvarterets södra del  
**Markanvändning:** Varvsverksamhet för kulturhistoriska båtar/fartyg.

### Övriga

14. Planen möjliggör att privata föreningar enligt prövning kan bygga småbåtshamnar på stadens mark längs Östernäs och Ytternäs stränder.  
**Markanvändning:** Naturskyddsområde (SN-1).
15. Småbåtsvarv, Storgärdan  
**Markanvändning:** Område för icke miljöstörande industri (F).
16. Zetterströms varv  
**Markanvändning:** Område för affärs-, industri- och kontorsverksamhet (BA-1).  
**Riktlinje:** Varvsverksamhet får bedrivas i området.

## **Turisthamnar**

17. ÅSS, båtplatser ca 160 stycken.

**Markanvändning:** Småbåtshamn (TM).

**Riktlinjer:** Kapaciteten kan utökas marginellt.

18. MSF, båtplatser ca 300 stycken.

**Markanvändning:** Småbåtshamn (TM).

**Riktlinje:** Kapaciteten kan utökas.

Stadens allmänna småbåtsplatser uppgick år 2004 till 674 stycken, av vilka nästan alla var uthyrda.

En marginell utökning av stadens befintliga småbåtsplatser är möjlig.

I samband med en utbyggnad av en bostadsö i Slemmern kan ett större antal småbåtsplatser förverkligas samtidigt som angränsande bef. hamnar får vindskydd.



## PARKER OCH GRÖNOMRÅDEN <sup>1)</sup>

I Mariehamn har den lummiga stadsgrönskan och de unika kulturlandskapen stor betydelse för stadens karaktär och identitet. Stadsbornas hembygdkänsla bygger på tradition, trygghet och trivsel som staden erbjuder sina invånare. Dessa betingelser förstärks till en del av den grönstruktur som skapar ramen för hela stadsbebyggelsen. I Mariehamn byggs den säregna landskapsbilden upp av den karaktärsfulla topografin, av havet som breder ut sig i vikarna på båda sidor om staden, av skärgårdsnaturen och av den till stora delar bevarade trästadsbebyggelsen med tillhörande tomtgröniska. Natur- och parkstråk binder samman grönytor och erbjuder möjlighet till aktivt friluftsliv. Samtidigt utgör grönområdena det viktiga ekologiska nätverket för både djur och växter.

### Stadens mål är

#### Grönområden

- att växa sammanhållet och att i plan anvisade parker och grönområden inte tas i anspråk för exploatering
- att ge dessa grönområden ett starkare skydd i plan

#### Grönkorridorer

- att växa sammanhållet och befintliga grönkorridorer sparas
- att ge dessa grönkorridorer ett starkare skydd i plan.

## RIKTLINJER FÖR UTVECKLINGEN AV GRÖNOMRÅDEN OCH GRÖNKORRIDORER

De viktiga grönytorna presenteras enligt indelningen som gjorts utgående från grönytans krav på skötsel. Under rubriken *Naturområden* presenteras områden och landskap som till sitt yttre är naturliga och som kräver tämligen litet underhåll. Under rubriken *Stadsparker* presenteras de anlagda grönytorna och den övriga stadsbildsmässiga grönskan som kräver betydligt mer skötsel. Dessutom presenteras stadens *Grönkorridorer* som utgörs av gröna kilar mellan parkerna och naturområdena. Rekreations- och idrottsområden såsom idrottsparken, Gröna Uddens camping, Sleipners ridstall, Baltichallen inklusive spelplanerna och Gnistens vintersportplats eller de många enskilda lekparkerna refereras inte som enskilda parker även om dessa beaktats i planeringen av grönkorridorerna.

Naturum/tittskåp som informerar om den lokala naturen och flora och fauna anläggs t.ex. vid Sviby åns mynning, Lilla holmen, Tullarns äng och Änglamarkerna.

Namngivningen är bristfällig vad gäller parker och andra grönområden. Kulturnämnden bör ges i uppdrag att i samråd med stadsarkitektkontoret namnge de parker som saknar namn.

## A NATUROMRÅDEN

### 1. Sviby å och Apalängens strand

Området visar ett landskapskomplex av strandäng-hage-löväng med vass utanför strandängen och är viktigt som strövområde och fågelbiotop.

#### Markanvändning:

- Området skyddas som naturskyddsområde (SN) och som rekreationsområde för dagvattenhantering (R-1).

### 2. Kasberget

Ett unikt landskapselement som omfattar både en stenåker, berg, små mossar och omgivande hållmarksskog.

**Markanvändning:**

- Området skyddas som naturskyddsområde (SN).

**3. Österbacka**

Området innehåller en anmärkningsvärd och skyddsvärd liten mosse och hållmarkskog.

**Markanvändning:**

- Området skyddas som naturskyddsområde (SN).

**4. Nabben**

Nabbenområdet utgör en rest av den artrika lund- och kulturmark som tidigare dominerade Slemmernes västra och norra stränder. Viktig för florán, faunan och landskapsbilden.

**Markanvändning:**

- Området skyddas som naturskyddsområde (SN) och som rekreationsområde för dagvattenhantering (R-3).

**5. Klintskogen / Nyängshöjden**

Området är höglänt och beläget på vattendelaren i området och utgör resten av skogen mellan Klinten och Strandnäs/Nyängen.

**Markanvändning:**

- Området bevaras som rekreationsområde (R).

**6. Badhusberget**

Ovanför Sjöpromenaden, där gräsmattan slutar, tar den torra moskogen och bergsterrängen vid. Badhusberget når en höjd på hela 40 meter över havet och högst uppe öppnar sig en vy över innerstaden i sydost och Ålands hav i väster. Förutom en asfalterad bilväg leder mindre stigar upp till berget. Den speciellt vackra Kärleksstigen som anlades redan år 1895 i en utvidgad spricka i berget, har senare restaurerats så att den igen är tillgänglig för allmänheten. Badhusberget hör till de populäraste och mest utnyttjade friluftsområdena i staden. I den gällande stadsplanen finns en reservation för en omfartsväg som går över området på dess östra sida. En utbyggnad av denna s.k. Dalbergsled skulle medföra att grönområdet mister sitt ekologiska, historiska, kulturella och estetiska värde. I gällande delgeneralplan för innerstaden är "Dalbergsleden" slopad.

**Markanvändning:**

- Området skyddas som naturskyddsområde (SN).

**7. Tullarns äng jämte västra delen av Katthavet**

Ängen som uppkallats efter tullförvaltaren C. J. Calonius har redan i den första stadsplanen uppmärksammat som ett naturskönt landskap. Området var avsett att tjäna som stadsbornas "allmänna promenadpark".

Tullarns äng har ett nationellt och lokalt värde med tanke på växt- och djurvärld. Den lundartade slätterängen invid en strand har som landskapstyp ett oersättligt kulturellt, historiskt och landskapsmässigt värde. Den vackra, öppna lundängen med iögonfallande rik vårörtsflora, fågelfauna och insektliv har en central betydelse för stadens ekologi.

I Tullarns äng bedriver TV/markavdelningen landskapsvård, vilket resulterat i att ängen fått behålla sin karaktär av hage även om djur inte betat på området sedan 1940-talet.

**Markanvändning:**

- Området skyddas som naturskyddsområde (SN).

**8. Katthavet, östra delen**

Katthavet, den grunda saltvattensfladan som ligger mellan Tullarns äng och Lilla holmen, utgör en betydelsefull fågelbiotop. Speciellt många sångarter och andfåglar trivs i den täta vassen och det frodiga al - älggräset. Katthavet är en reminiscens av hur vassruggen sett ut på östra sidan av Mariehamn.

Vallen med gångvägen som för tillfället leder från Tullarns äng till Lilla Holmen sluter till vattenflödet i Katthavet. Detta medför att Katthavet bildar en frodig fågeloas med botten av dy och gyttja. Som resultat av muddrings- och fyllnadsarbeten på 1970-talet och 1986 finns öar av fyllnadsmassa i fågeldammen norr om Katthavet. På vallen och på öarna växer björk, vilket är ovanligt för ifrågasvarande landskapskaraktär.

**Markanvändning:**

- Områdets västra sida beaktas som naturskyddsområde (SN) och dess östra sida som en del av Lilla Holmen (SBL-2)

### 9. Lotsberget och stranden nedanom "Horelli".

Ett berg av unik karaktär finns söder om färjhamnen i väster. Vid ankomsten till hamnen finns den gamla Lotsstugan på berget som blickfång. I väster är berget kraftigt söndersprängt och en betongkonstruktion från 1930-talet finns fortfarande kvar alldeles vid stranden. Lotsbergets friluftsområde sträcker sig ända in i rutnätsstaden i norr och mot Horelliområdet i söder.

Lotsberget är ett populärt rekreationsområde. Efter att stigen och spången längs stranden byggts ut har utnyttjandet av området ytterligare ökat. Naturen på berget är känslig, men vägar och stigar underlättar framkomligheten och minskar slitaget. Den säregna naturen är en rikedom och de krokiga martallarna är redan i sig attraktiva.

#### Markanvändning:

- Bergsområdet i anslutning till Lotsstugan skyddas som naturskyddsområde (SN), övriga delar betecknas rekreationsområde (R) och strandområdet skyddas som naturskyddsområde med landskapsmässigt värdefulla strandområden (SN-1).

### 10. Kvarnberget / Södra skogen (inom Östernäs)

Från Tullarns äng i norr till Ytternäs i söder sträcker sig stadens till arealen största sammanhängande rekreationsområde, Östernäs del av södra skogen. I denna skog varvas torr och frisk moskog med karg hållmark. Små lövskogs- och kärrområden uppträder ställvis. I parkskogens sydvästra del finns stenåkrar och i närheten av dem finns rikligt med vackra kryppgranar. Kvarnberget är ett populärt friluftsområde i centrumets omedelbara närhet. Genom området löper många upptrampade och några anlagda stigar och dessutom ett motionsstråk. Idrottsplanerna och parkeringen bildar en glugg i den enhetliga skogen.

#### Markanvändning:

- Området bevaras som rekreationsområde i sitt nuvarande tillstånd (R).

### 11. Östernäs strand

Grönstråket mellan Gröna Uddens camping och bostadsområdet Lillängen fortsätter längs Slemmernes strand ända ner till stadens sydspets på Espholm. Östernäs strand skiljer sig från stadens andra stränder. Stranden är långgrund, bosättningen ligger nära strandlinjen och växtligheten har förutsättning att vara mer lummig än på motsvarande strand i väster. Naturen längs stranden har ställvis på ett vackert sätt skonats men på grund av hög exploatering har strandens naturliga karaktär på många ställen gått förlorad. Dessutom har privat skövlande av strandvegetationen lett till förändrat mikroklimat i trädgårdarna och till att stranden uppfattas som privat mark istället för allmänt rekreationsområde.

Ytternäs strand har stort värde som rekreationsmark. Områdets landskapsmässiga förtjänster förstärker behovet av skydd för området som erbjuder stadsbor en upplevelserik promenad längs stranden av Slemmern. För tillfället finns en smal gångstig utbyggd längs stranden. Gångstigen har höjt strandens och hela Slemmernes betydelse för friluftslivet i Mariehamn.

#### Markanvändning:

- Området skyddas som naturskyddsområde med landskapsmässigt värdefulla strandområden (SN-1) mellan Gröna Uddens camping och bostadsområdet Lillängen och strandområdet söder om Lillängen skyddas som naturskyddsområde (SN)).

### 12. "Ånglamarkerna"

I Ytternäs öppnar sig ett speciellt vackert och naturskönt landskap. Området som ibland kallas "Ånglamarkerna" består av omväxlande lövängs- och jordbrukslandskap. Den särpräglade helheten består av kulturhistoriskt och landskapsmässigt värdefull åkermark, verksam odlingskultur i form av bl.a. kolonilotter samt lövängs- och hagmarker där får fortfarande betar.

Kombinationen av olika slags markanvändning ger området dess speciella karaktär.

Betesmarkerna som breder ut sig ända ner till strandlinjen i väster, vittnar för sin del om områdets tidigare användning och bidrar med för Åland säregna lövängar. Tack vare avbetning och röjningen av främst granar, har lövträden haft utrymme och tillräckligt solljus för att utveckla särpräglade gestalter.

På området finns lövträd såsom björk, ask, ek, apel, lönn och hagtorn. Lövträdmassan varierar av enstaka enbuskar och idegranar. Mark- och örtfloran har betats av fåren. Området erbjuder goda fågel- och viltbiotoper i närheten av staden.

"Ånglamarkerna", som en estetiskt vacker och kulturhistoriskt intressant landskapshelhet med varierande natur och terräng, är oersättlig och värd att skyddas. Eftersom området under en lång tid påverkats av människan, är vegetationen tämligen slitstark, varför området utgör ett synnerligen

värdefullt friluft- och rekreationsområde.

**Markanvändning:**

- Området skyddas som naturskyddsområde (SN-2).

### 13. Espholm

Lövsöksängar som är säregna för det åländska kulturlandskapet och som också har ett nationellt värde finns på Espholm. På den yttersta spetsen av Espholm finns ett naturreservat, som ägs av landskapet Åland.

Området betas av får. På Espholm finns Sleipners ridstall och enstaka egnahem. I området finns en reservation för väg till Svinö. På västra stranden finns stadens badplats med utomhusgrill. Espholm har många naturvårdsvärden. Längs stranden breder före detta lövängar ut sig i olika stadier av igenväxning. Ställvis domineras trädsnittet av granar, men öppnare gläntor förekommer fortfarande naturligt.

Den lummiga strandvegetationen består av al, björk, havtorn, tall och enstaka granar. Havtornen bildar speciellt vackra bestånd längs stranden. Den steniga stranden är långgrund. Nere vid vattnet förekommer gräsbestånd och ställvis täta vassruggar. På strandängen påträffas orkidén *ängsnycklar* som fortlöpande borde hävdas med slåtter<sup>1</sup>. Den täta strandvegetationen utgör ett viktigt område för olika fågelarter, bl.a. många sångare. I närheten av stranden finns också en påfallande stor koloni av häckande skäggdoppingar och sothöns<sup>2</sup>.

Hänvisningar: <sup>1</sup>och<sup>2</sup> enligt Ålands landskapsstyrelse 11.3.2003

**Markanvändning:**

- Espholm skyddas som naturskyddsområde (SN-2).
- Området är införlivat i nätverket Natura 2000.
- Vägreservationen markeras som utredningsområde.

## B NORDSYDLIGA GRÖNKORRIDORER

Nord- och sydliga grönkorridorer följer lätta trafikens huvudleder då de huvudsakligen rör sig i grönområden och har därför nedan numrerats i enlighet med numreringen av den lätta trafikens nord-sydliga leder. Sålunda fattas leden 3 i norra staden, leden 7 i norra och södra staden och lederna 4 och 5 på hela sträckan eftersom de är mer eller mindre renodlade GC-leder.

**Markanvändning:**

- Grönkorridorerna är beaktade i planen.

1. Österbacka - Nabben – Östra hamnen – Lilla holmen – Gröna Udden – Ytternäs strand – Espholm
2. Norrböle – Snellmans åkrarna – Nabben – fortsätter längs grönkorridor 1
3. Tullarnas äng och Katthavet – Kvarnberget – Änglamarkerna – Espholm
6. Kasberget – Klintskogen/Nyängshöjden – Idrottssparken - Esplanaden – Lotsberget – genom Västra Ytternäs – Lervik
7. Ceders – Fabriksgatan – Idrottssparken – Badhusparken
8. Sviby ån – Apalängan – Västra Klintens strand – Sjöpromenaden - Badhusberget – Västra hamnen – Fiskehamnen – Lervik

## C STADSPARKER OCH ALLÉGATOR

### 1. Esplanadanläggningarna

De för Mariefhamn karakteristiska esplanadanläggningarnas korsformiga utseende fastslogs redan i den första stadsplanen som år 1860 utarbetades av arkitekt Georg Theodor Chiewitz (1815-1862). Anläggningarna utgör än idag det viktigaste arkitektoniska elementet i staden. Den mäktiga esplanadanläggningen har utgjort grundmotiv vid placeringen av de viktigaste offentliga byggnaderna i staden.

Kyrkan placerades i skärningspunkten mellan esplanaderna och prästgården, skolhuset, rådhuset, societetshuset, hamnen och torget placerades alla som markörer för den östvästliga huvudesplanaden som redan tidigt utgjorde den viktiga axeln mellan hamnarna. Stadshuset, självstyrelsegården och statens ämbetshus är senare tillskott av offentliga anläggningar vid huvudesplanaden.

#### Lindesplanaden

Den lövrika lindesplanaden, som binder ihop färjhamnen i väster och småbåtshamnen i öster, framstår inte enbart som en väl utnyttjad trafikled, utan utgör samtidigt den viktigaste delen av stadens gröna ryggrad. Idag pryder 100 åriga lindar esplanaden. Gångbanan i mitten av esplanaden kantas av lindar i två rader på var sida och gatorna som inramar lindplanteringen omges ytterligare av träd.

Lindesplanaden består alltså av sammanlagt sex ståtliga rader av träd. Lindesplanaden hör till stadens främsta attraktioner och är i sin stadsbildsmässiga dominans i särklass även i europeiskt perspektiv.

#### Nordsydliga esplanaden

Den nordsydliga esplanaden skiljer sig i sin mer naturliga karaktär från lindesplanaden.

Motsatsparet bildar en intressant kontrast i stadsbilden. Den nordsydliga esplanaden leder naturen in i centrum. Tvärs över esplanaden mellan Väktargränd och MekMattesgränd löper ett gammalt avtryck av den historiska vägen mellan Övernäs by och Svibyviken. Lindesplanaden, kyrkan och gamla Rådhuset delar den nordsydliga esplanaden i två. De två från varandra skilda delarna har sinsemellan olika karaktär; den norra delen uppträder som en anlagd park med gräsmatta och träd även i rad medan den södra delen består av ängsvegetation. Avvikande från gatu- och esplanadstrukturen har en trädallé av amerikansk bok planterats mitt på Västra Esplanadgatans norra avsnitt av trafiksäkerhetsskäl.

#### **Markanvändning:**

- Esplanadanläggningarna skyddas som kulturhistoriskt värdefull (SBL-3).

### 2. Allégator

Trädplanteringar påverkar människans uppfattning om gatan, visar årstidsväxlingarna och inverkar renande på stadsluften. Stadens luftiga gator med de lummiga alléerna utgör en väsentlig del av Mariefhamns gröna karaktär. Breda, luftiga brandgator planerades tidigt in i stadsplanen.

De första detaljerade alléplanteringarna, utöver esplanadernas planteringar, finns inritade i stadsplanen från år 1926. Planen visar hur träden längs Norragatan, Södragatan och Mariegatan förstärker sambandet mellan Österhamn och Västerhamn. Tillsammans med allégatorerna utgörs stadens luftiga intryck av vyerna som öppnas mot havet.

Vattenvyerna längs Styrmansgatan, Köpmansgatan och Nygatan är värda att skyddas.

#### **Markanvändning:**

- Alléerna längs Norragatan, Södragatan och Mariegatan utgör en del av det stadsbildsmässiga kulturarvet och skyddas som kulturhistoriskt värdefulla (SBL-3).

- Alléerna längs Skillnadsgatan, Nygatan, Köpmansgatan, Ålandsvägen, Stora gatan, Norra Esplanadgatan, Hamngatan och Skarpansvägen skyddas och/eller kompletteras som stadsbildsmässigt synnerligen viktiga alléer (SBL-4).

- Nya alléer som stöder Mariefhamns stadsbildsmässiga struktur anläggs längs: Nya Godbyvägen, Godbyvägen, Strandhagsvägen och del av Hindersbölevägen, Bolstavägen, Norrbölevägen, Sjukhusvägen, Lemlandsvägen, Västra Ytternäsvägen, Lotsgatan och Redaregatan.

### 3. Stadshusbacken och Sundblomsskvären

Stadshusbacken och Sundblomsskvären bildar östlig avslutning på lindesplanaden. Platsen innehåller stadens äldsta parkplanering och fungerar som en viktig mötesplats för stadborna.

Den första egentliga planteringsplanen för stadshusbacken utarbetades 1956 av trädgårdsmästare Homer Häggblom och den har i stort sett följts fram till våra dagar. Springbrunnen från 1953 är en

donation av Mariehamns Gårdsägareförening.

**Markanvändning:**

- Området skyddas som kulturhistoriskt och stadsbildsmässigt värdefull park (SBL-3).

#### 4. Badhusparken och Engelska parken

I och med Badhusparken och Engelska parken introduceras folkparken i Mariehamn.

År 1889 inleddes badhusverksamheten i området. År 1900 öppnade Badhotellet sina dörrar i Västra hamnen ovanför den nuvarande Engelska parken. Trädgårdsarkitekt Rydberg ritade upp Badhusparkens dispositionsplan.

Badhusparken är en omtyckt promenadpark, dess historia är fascinerande och omgivningen vacker och speciell. Den tämligen brant sluttande backen och utsikten ner till vattnet lockar flanören att sätta sig ner för att njuta av kvällssolen och iaktta hamnlivet. De kala tallstammarna är karakteristiska för parken.

**Markanvändning:**

- Parkerna skyddas som kulturframkallade naturparker (SBL-2)

#### 5. Lilla holmen

Lilla holmen är en grön oas i centrum av Mariehamn. På holmen kan man bekanta sig med fjäderfån och smådjur, bada året om och njuta av parknatur. Lilla holmen hör till stadens främsta och mest uppskattade gratisattraktioner.

Den första bron ut till Lilla holmen (f.d. Ahlgrundet) byggdes på privat initiativ år 1870. Holmen var från början tänkt som ett yttersta fäste för båttrafiken, men friluftsentresset kom snart att ta över.

År 1881 övertog staden upprätthållandet av parken. Fågeldammen som fortfarande är i bruk, fick sin start på initiativ av Fågelskyddsföreningen under 1930-talet. Successivt blev fågelverksamheten så omfattande att behovet av ett nytt fågelhus uppstod, vilket förverkligades i slutet av 1980-talet. På 1990-talet fick smådjuren nya burar och idag är kaninerna den främsta attraktionen för barnen.

**Markanvändning:**

- Stora delar av området skyddas som kulturframkallad naturpark (SBL-2). Resterande del av området reserveras som simstrand (R-4).

#### 6. Östra hamnområdet

Området som avgränsas av Nabben i norr och Lilla holmen i söder och ligger mellan Österleden och Slemmern har utfyllts i flera omgångar. På den utflyttade strandlinjen har successivt en rad aktiviteter etablerats. Hela området präglas av biltrafikens närhet och för tillfället slukar parkeringsytorna stora områden av det värdefulla strandområdet. Vid gästhamnen har i stadsplanen avsatts två parker;

Alexandersparken fungerar som parkering och Mariaparken består tills vidare av ett vattenområde. Eftersom östra hamnområdet till stora delar utgörs av fyllnadsmassor skiljer det sig markant från de andra grönyrtorna och tillåter en urbanare parkplanering.

**Markanvändning:**

- Området betecknas som rekreativt område (R-6).

#### 7. Västra hamnområdet

Västra hamnens goda förutsättningar för sjöfarten är den viktigaste orsaken till att örikets huvudstad anlades just här. Området har fortfarande en maritim prägel även om fartygen ändrat form och utseende.

Museifartyget Pommern, Sjöfartsmuseet och ÅSS´ arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefulla paviljong och traditionella verksamhet ger området en unik karaktär med internationell bärighet. Ett förverkligande av Sjöfartsmuseets prisbelönta planer för en tillbyggnad kommer att förstärka området som kulturmiljö och dess upplevelsekraft.

Sjöpromenaden och Hamngatan sammanbinder områdets olika delar. Färjhamnen är Mariehamns ansikte mot omvärlden.

**Markanvändning:** Området betecknas dels som hamnområde (TH-1 färjhamn, TK hamnområde /kulturhistoriskt intressant hamnmiljö, TM område för småbåtshamn) och dels som gatuområde.

#### 8. Begravningsplatsen

I stadsdelen Nyängen finns stadens begravningsplats som grundades år 1881.

Begravningsplatsens planering och skötsel handhas av Mariehamns församling. Platsen är en sann "minnenas trädgård" dels tack vare den lummiga och välvårdade växtligheten. Den rofyllda

atmosfären, det stilla lugnet och den gripande tystnaden utgör en del av platsens skönhetsvärde och bereder besökaren möjlighet till en stunds meditativ reträtt utom räckhåll för stadsvimlet. Begravningsplatsen omges av vackra murar av granitblock. Begravningsplatsen har utvidgats i repris, senast år 2002.

**Markanvändning:** Mark reserveras för en utvidgning österut.

## 9. Bibliotekets närområde

Stadens bibliotek är beläget mellan två parker. Både biblioteksplatsen i väster och Stenparken i öster ändrar karaktär när landskapets kongress- och kulturhus byggs på tomten bredvid. Stenparken har utformats med kraftiga terrängformationer och upphöjda planteringsytor. Biblioteksplatsen tjänar för tillfället som parkeringsyta men blir ledig då plats för fordonen reserveras under markytan.

## 10. Lindans lekpark (Sveden)

I Lindans lekpark i stadsdelen Sveden kan man med blommande perenner och perenna gräs utveckla området till en fröjd för ögat. Steget mot ekologisk planering och trädgårdsprakt har man tagit genom att upprätta stendammor som uppsamlingsområden för dagvattnet från närliggande bostadsområden.

Dammarna kunde ytterligare prydas med lämplig växtlighet. Barn föredrar att leka i en vacker park och de stressade föräldrarna, som gör dem sällskap, är tacksamma över att då och då kunna låta blicken vila i en smakfull omgivning.

**Markanvändning:** Området är i gällande stadsplan delvis betecknad P, parkområde och PL, parkområde som bör iordningställas till kvarterslekplats. Ingen ändring.

## 11. Horelliparken

I centrum av Horelliområdet reserveras för ändamålet ett triangelformat parkområde som avgränsas av Redaregatan i söder, Segelmakaragatan i öster och Fyrvaktargatan i väster.

**Markanvändning:** Området betecknas rekreativområde (R).

## 12. Västra Ytternäs´ parkområde

Ett öst-västligt område i södra Västra Ytternäs egnahemsområde mellan Forellvägen i öster och Löskärsberget i väster avsätts som parkområde.

**Markanvändning:** Området betecknas som rekreativområde (R).

## 13. Västernäs´ parkområde

I form av en grön ryggrad i Västernäs egnahemsområde reserveras ett nordsydligt parkområde från Östernäsvägen i söder till Åsgränd i norr.

**Markanvändning:** Området betecknas rekreativområde (R).

## 14. Parkområdet mellan Kasberget och Dalbo

Den del av stadsnäsets nordsydliga ås som ligger mellan stadsdelarna Dalbo och Kasberget och avgränsas av Stenliden i söder och park i naturtillstånd i norr reserveras som ett för stadsdelarna gemensamt centralt parkområde.

**Markanvändning:** Området betecknas rekreativområde (R).

## 15. Johannebo (västra)

Centralt i bostadsområdet finns ett långsträckt parkområde som avgränsas av Knappelstensvägen i norr och Bastuvägen i söder.

**Markanvändning:** Området betecknas rekreativområde (R).

## 16. Johannebo (östra, ”Snellmans åkrarna”)

Mellan stadsdelarna Johannebo och Hindersböle och avgränsat av Hindersbölevägen i söder och fornminnesområdet i norr finns ett öppet parkområde.

**Markanvändning:** Området betecknas rekreativområde (R).

## 17. Backebergs åkrar

Området avgränsas av våningshusbebyggelsen längs Örtvägen i öster, Askuddsvägens bebyggelse i väster, Lemlandsvägen i söder och Hindersbölevägen i norr.

**Markanvändning:** Området betecknas rekreativområde (R).

## D FICKPARKER

*"I Mariehamn får Du uppleva naturen och ta del av lummig trädgårdsprakt i det lockande utbudet av anlagda oaser som böljar fram bland bebyggelsen. I de dolda paradisparkerna kan Du njuta av svalkande grönska under heta sommardagar, ta del av höstens flammade färgprakt, se vintersolen glittra på frostvita kvistar och känna våren brista ut i fågelsång. Trädgårdsstaden Mariehamn hälsar Dig välkommen på en stimulerande vandring som fröjdar ögat och vederkvicker själen - året om!"*  
Ännu är detta inte verklighet. Men snart skall stadsborna fröjdas över sin sköna stad. Detta är inledningen till ett ännu vackrare och trivsammare Mariehamn.

### Fickparkernas framtid i Mariehamn

Fickparkerna hör hemma i städer och områden där de fyller upp mellanrum, försköner stadsbilden och gör staden intressantare och mera upplevelserik. De fungerar som gröna oaser där man kan vika in och koppla av, äta lunch eller bara njuta av grönskan. I Mariehamns innerstad finns för tillfället endast Villaträdgården Tusenskönan som har karaktär av äkta fickpark.

Ordet fickpark härstammar från engelskans *pocketpark*. Som namnet säger handlar det om små grönytor där man trollat fram angenäma parker. Ofta har parkerna karaktär av undangömda trädgårdar som skapats och byggts upp kring ett särskilt tema. Men även om parkerna uppträder som dolda paradiser möter de ofta ett högt intresse bland stadens invånare – eller just därför.

Det utkorade temat för fickparken kan genom val av växtmaterial uttryckas i färger, former, dofter och tusentals olika stämningar. Likaså kan stadens trädgårds- och odlingskultur eller strävan till ökad miljöfostran och miljömedvetenhet bland stadsborna bilda temat för en enskild park. Även olika aktiviteter kan vara utgångspunkt för skapandet av en fickpark i staden. Ideologin bakom dessa miniatyrgrönytor är att de skall bilda parker av olika karaktär så att upplevelsen av en promenad genom dem blir så innehållsrik som möjligt. Fickparkens uppgift är att locka såväl bleka datorungdomar och stressade tjänstemän som ensamma åldringar till uppfriskande promenader i staden. Fickparker har en tendens att öka känslan av samhörighet i staden. Engagemanget för den gemensamma miljön stärker invånarnas självkänsla och samarbetsvilja. Självklart uppskattas det att staden aktivt arbetar för människornas välbefinnande genom att skapa gemensamma vardagsrum i det offentliga.

Enligt goda boendepinciper bör staden erbjuda sina invånare ett parkområde på 200 meters avstånd från bostaden.

I en tät stadsstruktur krävs en mångfald av fickparker för att kravet skall uppfyllas. En enskild alléplantering i all sin grönska uppfyller alltså inte behovet rekreativt område i dess rätta bemärkelse. I Mariehamns innerstad finns flera lummiga grönytor, f.d. brandgator, som i stadsplanerna uppträder som parkmark, men som allmänt uppfattas som antingen privat eller ovårdat område p.g.a. inhägnader eller svällande fält av ogräs. Att utnyttja dessa brandgator för att anlägga fickparker, är en av lösningarna till hur Mariehamn skall kunna utmärka sig som en mera attraktiv och hälsosam stad.

Anläggandet och upprätthållandet av fickparker kan förefalla dyrt och besvärligt men detta är en ren myt. Satsningar på en trivsam miljö är ett långsiktigt arbete och genom målmedveten och sakkunnig planering håller man kostnaderna nere. Städerna Enköping i Sverige och Kotka på fastlandet är ypperliga exempel på hur respektive parkavdelningar målmedvetet satsat på en vackrare omgivning och hur väl de lyckats inleda sin triumfgång. Hemligheten ligger i perennerna d.v.s. i de mångåriga växterna som växer fram år efter år. I motsats till ettåriga sommarblommor behöver inte växter för perenna planteringar införskaffas årligen, men ändå lyckas man framställa ett fyrverkeri av färger med hjälp av dem.

### Fickparker - gröna oaser och kvartersparker i centrum

I många av rutnätsstadens kvarter finns parkmark som för tillfället står outnyttjad. I Mariehamn uppfattas centrumområdet som relativt litet, vilket ger de små grönytorerna stor betydelse för trivseln i stan. Parkerna inne i kvarteren utgör delar av de gamla brandgatorna som med sin lummighet tryggade brandsäkerheten i trästaden.

Grönytorerna ligger nära varandra, vilket gör det möjligt att skapa kontinuerliga promenader genom kvarteren. Grönytorerna i kvarteren ger lösningen till hur Mariehamn skall framhäva sin karaktär av trädgårdsstad; genom att omforma brandgatorna till miniatyrbesöksområden görs staden attraktiv. Målet är att man skall kunna sticka sig in i dessa små allmänna trädgårdar, koppla av, äta lunch eller enbart njuta



av grönskan. Möjligheten och behovet av att anlägga nya fickparker i innerstan finns. Att binda samman fickparker så att de bildar sammanhängande stråk fungerar bättre än om de förekommer ensamma utan stöd av varandra. De lummiga brandgatorna i stadsdelen Storängen i kvarteren 2 (Apotekaren) och 5 (Kassörskan) kunde planeras så att de tillsammans med Villaträdgården Tusenskönan (Borgmästaren) binds ihop till en sammanhängande promenad genom centrum. Markanvändningen möjliggör att antalet bostäder ökar i innerstaden och på de på tomter som gränsar till parkerna. Därför är det av intresse att upprätta bl.a. lekparker i kvarteren.

Genom de tre kvarteren Konditorn (Kvarnberg•2kv.), Sömmerskan (Kvarnberg•1kv.) och Sjöfararen (Främmanberg•2kv.) löper ett långt parkstråk som finns utmärkt i stadsplanen. En sanering av parkerna kunde uppskattas av grannarna och bli en speciell attraktion som "historisk vandring längs äkta brandgator". Eftersom parkerna angränsar till tomter med bostäder är det av intresse att upprätta bl.a. lekparker i kvarteren.

Brandgatan mellan tomterna Stora gatan 19 och 20a, som enligt gällande stadsplan är parkområde, omges för tillfället av ett privat stängsel. Den smala remsan kunde utnyttjas som en fickpark via vilken man kunde ta genvägen upp till Sjöfartsläroverket eller ner till Havsgatan. Fickparken kunde utgöra en utvidgning av Sjöfartsläroverkets park som utformades 1956 av trädgårdsmästare Tore Carlstedt.

För att öka känslan av gemenskap, kunde anlagda parker skapas i områdena avsedda för centrumfunktioner i ytterstan. De angränsande grönområdena till Västra Ytternäsvägen kunde utformas till angenäma trafikområden med välplanerad grönska. Även de föreslagna nya rondellerna på Österleden borde förvandlas till vackra blomsterhav.

**Markanvändning:** Oförändrad.

#### **1. Villaträdgården Tusenskönan (Storängen-8)**

Villaträdgården Tusenskönan är en undangömd trädgård vid Nygatan 8. Trädgården är anlagd i den gamla äppelträdgården vid Villa Julius. I trädgården hittar man nytto- och prydnadsväxter i perennplanteringar som är typiska för de gamla trädgårdarna på Åland. Trädgårdens arkitektur har utformats på stadsarkitektkontoret i Mariehamn och den upprätthålls av privata entusiaster som åtog sig arbetet för att anläggandet av parken skulle vara möjligt.

**Markanvändning:** Området är i gällande stadsplan betecknat P, parkområde. Ingen ändring.

#### **2. Kvarteret Kassörskan (Storängen-5)**

**Markanvändning:** I gällande stadsplan är området betecknat PL, parkområde som bör iordningställas som kvarterslekplats. Ingen ändring.

#### **3. Kvarteret Apotekaren (Storängen-2)**

**Markanvändning:** I gällande stadsplan är området betecknat PL, parkområde som bör iordningställas som kvarterslekplats. Ingen ändring.

#### **4. Gustav Eriksons gård (Storängen-1)**

Gustav Eriksons gård vid Norra Esplanadgatan 5 är en representationsträdgård där stadens och landskapets gäster högtidligt välkomnas. Gården är en gemensam gåva till landskapet och staden, där själva byggnaden underhålls av landskapet Åland och trädgården av Mariehamns stad. Genom trädgården rinner en liten bäck och vackra planteringar bildar smakfulla kompositioner. Trädgården är ett högt prioriterat område i fråga om drift.

**Markanvändning:** Trädgården K-märks.

#### **5. Kvarteret Sömmerskan (Kvarnberg-1)**

**Markanvändning:** I gällande stadsplan är området betecknat PL, parkområde som bör iordningställas som kvarterslekplats. Ingen ändring.

-

#### **6. Kvarteret Konditorn (Kvarnberg-2)**

**Markanvändning:** I gällande stadsplan är området betecknat PL, parkområde som bör iordningställas som kvarterslekplats. Ingen ändring.

-

#### **7. Kvarteret Mekanikern (Främmanberg-4)**

I stadsdelen Främmanberg i kvarter 4 (Mekanikern) finns ett minimalt utrymme intill Mek-Mattes gränd som kunde utformas som en grön ficka. I stadsplanen har området reserverats som kvarterslekpark men i verkligheten har platsen ett större värde som en grön oas för exempelvis

åldringarna i Edlagården (Mariegatan 31-33).

**Markanvändning:** I gällande stadsplan är området betecknat PL, parkområde som bör iordningställas som kvarterslekplats. Ingen ändring.

#### 8. Kvarteret Sjöfararen (Främmanberg-2)

**Markanvändning:** I gällande stadsplan är området betecknat PL, parkområde som bör iordningställas som kvarterslekplats. Ingen ändring.

#### 9. Kvarteret Navigatören (Främmanberg-1)

Parken vid Sjöfartsläroverket, den smala remsan mellan tomterna Stora gatan 19 och 20a, som enligt gällande stadsplan är parkområde, står för tillfället outnyttjad. På området kan anläggas en miniatyrpark med kontakt till Sjöfartsläroverkets park.

**Markanvändning:** I gällande stadsplan är området betecknat P, parkområde. Ingen ändring.

#### 10. Kvarteret Skepparn (Dalberg-2)

**Markanvändning:** I gällande stadsplan är området betecknat P, parkområde. Ingen ändring.

#### 11. Sjöpromenaden-Badhusparken (Dalberg)

Möjligheten att utveckla en fickpark i branten mellan Sjöpromenaden och Badhusparken strax norr om Pub Bastun kunde utforskas. En terrasspark skulle kanske inte vara tillgänglig för rullstolsbundna eller familjer med barnvagn, men planteringar skulle försköna den annars dystra gräsvallen. En trappa i etage upp till badhusparken skulle också locka flanörer att promenera upp för att blicka ut över båthamnen i kvällssolen.

**Markanvändning:** I gällande stadsplan är området betecknat PK, kulturhistoriskt värdefullt parkområde som bör skyddas. För slänten som tillkommit senare kan för ändamålet lämplig markanvändning övervägas.

#### 12. "Badhusgatan" (Dalberg-6)

**Markanvändning:** rekreatjonsområde .

### SÖDRA STADEN

#### 13. Redaregatan

Området gränsar till Redarevägen i söder, Galeasvägen i öster och Storbåtsvägen i norr. Området som ligger vid entrén till Horelliområdet och egnahemsområdet Storbåtsvägen – Skötbåtsvägen är bergbundet.

**Markanvändning:** Området betecknas som rekreatjonsområde (R).

#### 14. "Lillängen"

Området ligger mellan Lillängsvägens vändplan och strandparken.

**Markanvändning:** Området betecknas som rekreatjonsområde (R).

#### 15. "Hästskon"

Parken ligger centralt i bostadsområdet.

**Markanvändning:** Området betecknas som rekreatjonsområde (R).

### NORRA STADEN

#### 16. Dalbo, Hjortronstigen

Området utgör en del av gatuområdet mellan kvarteren 15 och 18.

**Markanvändning:** Del av småhusområde (BS)).

#### 17. Hindersböle, Blomstervägen

Området ligger i kvarter 8 invid Blomstervägen.

**Markanvändning:** Området betecknas som rekreatjonsområde (R).

## 18. Österbacka, Stubben

**Markanvändning:** Området betecknas som rekreatiomsområde (R).

## E TORG

### 1. Torget

Redan i Mariehamns första stadsplan reserverades mark för ett stort Handelstorg i form av en utvidgning av den öst-västliga Esplanaden mellan Torggatan och Strandgatan. I samband med tävlingen om Självstyrelsegårdens utformning inköptes två stadsgårdar norr om torget. I det vinnande förslaget behövdes emellertid inte dessa tomter för projektet varför de införlivades med torget. Sundbloms skvår upptar i dag största delen av det ursprungliga Handelstorget. Torget har flyttats norrut och omfattar de nämnda f.d. tomterna och till dem anslutande gatumark (N. Esplanadgatans förlängning österut).

På torget har uppförts en utescen med publikutrymmen och en kiosk/kafébyggnad. Här bedrivs torghandel och en lekpark har inretts i den parkbetonade delen av Torget.

Stadscentrums allmänna rum, huvudgator och stadstorg, är stadens viktigaste byggnadsverk. Hit kommer stadsborna oftast. Här utspelas de viktigaste dagliga scenerna, och här utformas höjdpunkterna i stadens liv. Både praktiskt och symboliskt spelar torg och centrumgator en avgörande roll för stadsmedvetenheten. Är dessa stadsrum vackra och trevliga, och har man många goda minnen från dessa rum, avtecknar sig bilden av en god stad, som invånarna är glada och stolta över. Är de centrala stadsrummen tillfälligt och tarvligt behandlade, försvagas stadsmedvetenheten i stället.

Det centrala stadsrummet är också det första ställe som stadens gäster söker upp, det är här man promenerar och ser på staden. Mer än något annat fungerar stadscentrums allmänna rum som stadens ansikte.

**Markanvändning:** I gällande stadsplan är området betecknat PM, öppen plats/torg och parkområde inom vilket får idkas torghandel. Ingen ändring.

### 2. Biblioteksplatsen

Bussplanens och Biblioteksplatsens omgivande bebyggelse har successivt kompletterats med polishus, Andelsbankens hus, biblioteket och Chipshuset samt som senaste tillskott Nyfahlers.

Platsen, vars inramning därmed är komplett, har förvandlats till ett långsträckt stadsrum.

Ambitionen i gällande stadsplan är att utforma Biblioteksplatsen till en fortsättning på Torggatans centrummiljö. I detta syfte planeras en stor bilparkering under jord för att markplanet skall kunna reserveras för ett bilfritt torg och entréplats till biblioteket. Byggnadsrätt och byggnadsyta för en kiosk/restaurang i II-våningar på Biblioteksplatsen ingår i gällande stadsplan.

**Markanvändning:** I gällande stadsplan är området betecknat torg, där en byggnad för kiosk- och restaurangverksamhet samt max. 100 m<sup>2</sup> kontorsutrymme får uppföras. Ingen ändring.

### 3. Johannebo

Korsningsområdet kring Godbyvägen och Johannebovägen – Mellangårdsvägen är i delgeneralplanen för norra staden avsatt som område för stadsdelscentrum. Inom området kan en torgfunktion utvecklas.

**Markanvändning:** Oförändrad.

-

### 4. Västernäs

Området kring skolan, butiken, banken, församlingsgården samt Redaregatans entré kan utvecklas till stadsdelscentrum.

**Markanvändning:** Området betecknas som stadsdelscentrum

-

## STADENS GRÖNSTRUKTUR

Som mål för delgeneralplanen har stadsstyrelsen godkänt strävan att bevara Mariehamns karaktär av trädgårdsstad vid utvecklingen av boendemiljön i innerstan. Ytterligare har grönområdenas och -korridorernas fortsatta existens betonats och ett starkare skydd mot exploatering krävts. (Se av stadsstyrelsen antagna mål för generalplanen Sfmge 107§2002.)

Grönytorna är viktiga för såväl människorna som naturen. Naturens mångfald och den hälsosamma stadsmiljön beror på och utformas enligt grönytornas areal och lummighet. Grönområdena påverkar såväl det hur stadsborna upplever landskapet som deras möjligheter till rekreation. Med grönområden avses alla för rekreation avsedda områden; parker, idrottsplatser, odlingsmark och diverse obebyggda naturområden.

### MÅLSÄTTNINGAR

#### **Stadens grönstruktur bevaras och utvecklas.**

Parkerna, naturarealerna och de övriga grönområdena bildar en helhet som är värdefull med tanke på stadens karaktär, naturens mångfald, stadens kulturhistoria och friluftsliv.

- Mål:**
- Grönytorna och -korridorerna som gynnar både ekologi och friluftsliv bevaras och utvecklas.
  - Den befintliga grönstrukturen bevaras tillräckligt omfattande.
  - I närheten av bebyggelse bevaras sammanhängande och attraktiva grönytor.
  - De planlagda grönytorna inköps av staden.

#### **Landskapets särdrag bevaras.**

Den visuella landskapsstrukturen byggs upp av geologiska, biologiska och kulturhistoriska element. Landskapets rumsliga struktur styr upplevelsen av den.

- Mål:**
- I planeringen av specifika grönytor och angränsande områden iaktas varsamhet och landskapsbilden respekteras.
  - Planeringen av grönytorna görs utgående från miljöns biologiska bärkraft, områdets kulturarv och landskapets rumsliga struktur.

#### **Grönområdenas karaktär bevaras.**

Den enskilda grönytans karaktär byggs upp av områdets natur och jordmån, historia och kulturarv. I Mariehamn finns såväl skogbevuxen hållmark som maritim miljö, jordbrukslandskap och urban rutnätsstad.

- Mål:**
- Grönområdena planeras så att deras naturliga och genuina egenskaper fortsättningsvis framträder.
  - De kulturhistoriskt värdefulla landskapshelheterna skyddas.
  - De stadsbildsmässigt värdefulla helheterna skyddas.
  - Stadsparkerna bevaras och vidareutvecklas.
  - Grönområdets naturliga och kulturella karaktär framhävs genom parkinredning och växtlighet.

#### **Natur- och landskapsskydd skapas i harmoni med ny bebyggelse och ökat friluftsliv.**

Stränder, kulturmiljöer och exklusiva naturområden är värdefulla för rekreation samtidigt som de uppträder som skyddsvärda på grund av naturvärden eller av historiska skäl.

- Mål:**
- Staden erbjuder sina invånare mångsidiga möjligheter till friluftsliv samtidigt som skyddsvärda natur- och landskapshelheter bevaras.
  - Vid skydd av natur- och kulturmiljöer beaktas friluftslivets behov.
  - Kulturmiljöer reserveras för rekreation.

#### **En estetiskt hållbar trafikmiljö utformas i enlighet med stadsbilden.**

Längs huvudvägarna och innerstadens gator färdas tusentals stadsbor och turister. Trafikmiljöns utseende styr uppfattningen av staden och påverkar trafiksäkerheten.

- Mål:**
- Miljön invid lederna planeras trafiksäker och upplevelsefull. Centrumområdets gatugrönska planeras i harmoni med stadsbilden.
  - Den kulturhistoriskt värdefulla gatugrönskan bevaras, kompletteras och skyddas.
  - Den stadsbildsmässigt värdefulla gatugrönskan bevaras, kompletteras och skyddas.
  - Vägkanter, rondeller och gatugrönska planeras och utformas smakfullt.
  - Miljön vid parkeringsytorna förbättras.
  - Buffertzonerna invid de livligt trafikerade infartsledningarna bevaras gröna.
  - Infartsledningarna till centrum markeras med alléplanteringar.

**Aktiviteter på grönområdena erbjuds alla och resursallokering för skötsel av grönytor ökas.**

Parkerna förbättrar livskvaliteten då de erbjuder funktionella friluftsmiljöer och skapar möjligheter för naturupplevelser. Detta är möjligt endast då parkerna är ändamålsenliga och välskötta.

- Mål:**
- Staden erbjuder sina invånare en attraktiv och trivsamt livsmiljö.
  - De anlagda parkernas grad av skötsel höjs.
  - I innerstaden planeras och upprättas nya miniatyrparker / fickparker.
  - Inom de befintliga grönområdena planeras aktiviteter som stöder parkens funktion.

**Hamnområden, representationsparker och platser för sammankomst rustas upp.**

Mariehamns hamnområden utgör för många entrén till landskapet Åland och stadens ansikte mot omvärlden.

Upplevelsen av trädgårdsstaden bygger främst på mängden attraktiva stadsparker.

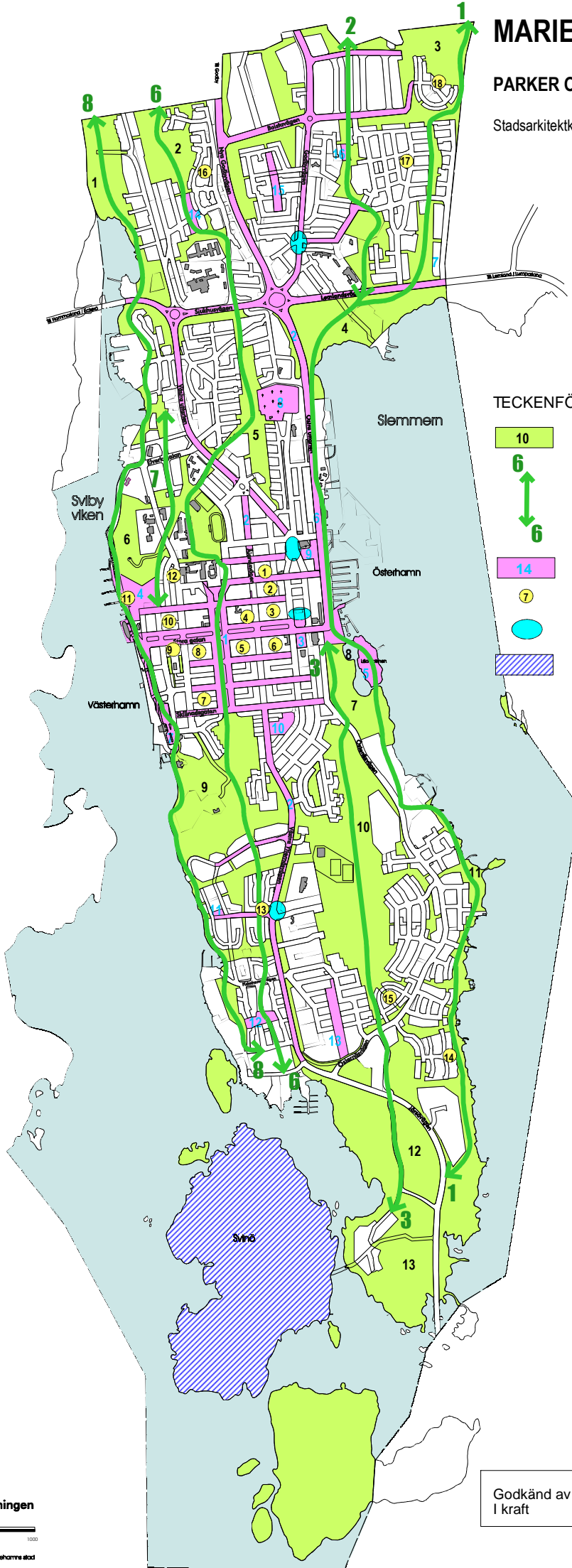
- Mål:**
- Staden satsar på sin karaktär som trädgårdsstad och arbetar för en mera attraktiv stadsbild.
  - Färjhamnen utformas för att gestalta örikets huvudstad Mariehamn. Vid utformningen av hamnen beaktas dess uppgift att välkomna resenärer och ta farväl av dem.
  - De anlagda stadsparkernas antal ökas genom allmänna trädgårdar och fickparker.
  - De befintliga parkerna och mötesplatserna rustas upp.

1)

Karaktärsanalysen över de olika grönytorna har formulerats på basen av ett praktikantarbete inom utbildningsprogrammet för landskapsarkitektur vid Helsingfors Tekniska högskola av stud. Heidi Saaristo och i samarbete med TV/markavdelning under sommaren 2002. Målet med arbetet var att bereda jordmånen för ett växande intresse för stadens grönytor, påvisa landskaps- och stadsbildsmässiga rikedomar och fundera ut möjligheter för vidareutveckling av parkerna.

## PARKER OCH GRÖNOMRÅDEN

Stadsarkitektkontoret



### TECKENFÖRKLARINGAR:

- 10 Naturområden
- 6  Nord-sydliga grönkorrider
- 14 Stadsparker och allégator
- 7 Fickparker
- Torgplatser
- Utredningsområde  
Naturområde / Bostadsbebyggelse

Mätningsskalan



Copyright © Mariehamns stad

Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE 26.09.2006  
I kraft 08.11.2006

# TRAFIKNÄT

## INLEDNING

TRAFIKNÄTSANALYS FÖR MARIEHAMN, 13.05.2003.

Trafiknätsanalysen har initierats och på konsultbasis genomförts som en del av det pågående arbetet med en generalplan för Mariehamn inkluderande översyn av södra stadens och innerstadens delgeneralplaner.

Huvudsyftet med analysen är att öka trafiksäkerheten.

Arbetet baseras på den metodik som utarbetades i handboken "Lugna gatan" från 1998.

Trafiknätet funktionsindelas med avseende på den tunga trafiken (bilar, bussar, utryckningsfordon) och GC-trafiken (gående och cyklister). Anspråken visavi framkomlighet och säkerhet för de olika trafikslagen redovisas.

Därefter beskrivs i termer av framkomlighet och säkerhet hur väl dagens trafiknät möter anspråken. Sammantaget konstateras att framkomligheten för den tunga trafiken är god medan GC-trafikens säkerhet på många ställen är låg.

I utredningen föreslås förändringar i nätstrukturen utgående från en prioritering av den lätta trafiken. Förändringarna handlar huvudsakligen om ombyggnader för att hastighetssäkra passager mellan tung och lätt trafik.

### Stadens mål är

- att utveckla på basen av tillämpliga delar av Trafiknätsanalysen 2003 stadens trafiknät
- att förbättra på basen av Trafiksäkerhetsprogram för Mariehamns stad 1998 trafiksäkerheten
- att minska landsvägarnas negativa inverkan på miljön
- att differentiera trafiknätet i infarter / huvudgator och lokalgator
- att sänka trafikens hastigheter
- att leda biltrafiken på det befintliga gatu- och vägnätet
- att inte bygga nya trafikleder i parkmark
- att eliminera eller minska obehövlig biltrafik i bostadsområden
- att komplettera och göra GC-trafikens huvudleder kontinuerliga, trafiksäkra och smidiga varvid skolvägarna prioriteras
- att utveckla i samarbete med grannkommunerna och landskapsregeringen GC-trafikens huvudleder över kommungränsen samt
- att utveckla kollektivtrafiken så att den är heltäckande visavi bostads-, institutions-, skol- och arbetsplatsområdena, bekväm och väl fungerande på stadsinvånarnas villkor

## LANDSKAPSVÄGAR OCH KOMMUNALVÄGAR

Inom staden finns följande typer av allmänna vägar:

- landsväg
- bygdeväg
- kommunalväg
- gator och annat område som är upplåtet för allmän trafik eller som allmänt används för trafik

Landsväg är allmän väg, som är nödvändig för genomgående långväga samfärdsl eller annan sådan allmän samfärdsl, som icke huvudsakligen endast är av lokal betydelse eller om vägen anses nödvändig för annat allmänt behov (LL M25 §7).

Bygdeväg är allmän väg som huvudsakligen är nödvändig för kommunens inre samfärdsl eller som endast har lokal betydelse (LL M25 §8).

Landskapet är i regel väghållare för och har vägrätt (äger) till landsväg och bygdeväg. Vägrätt omfattar byggande och underhåll av väg.

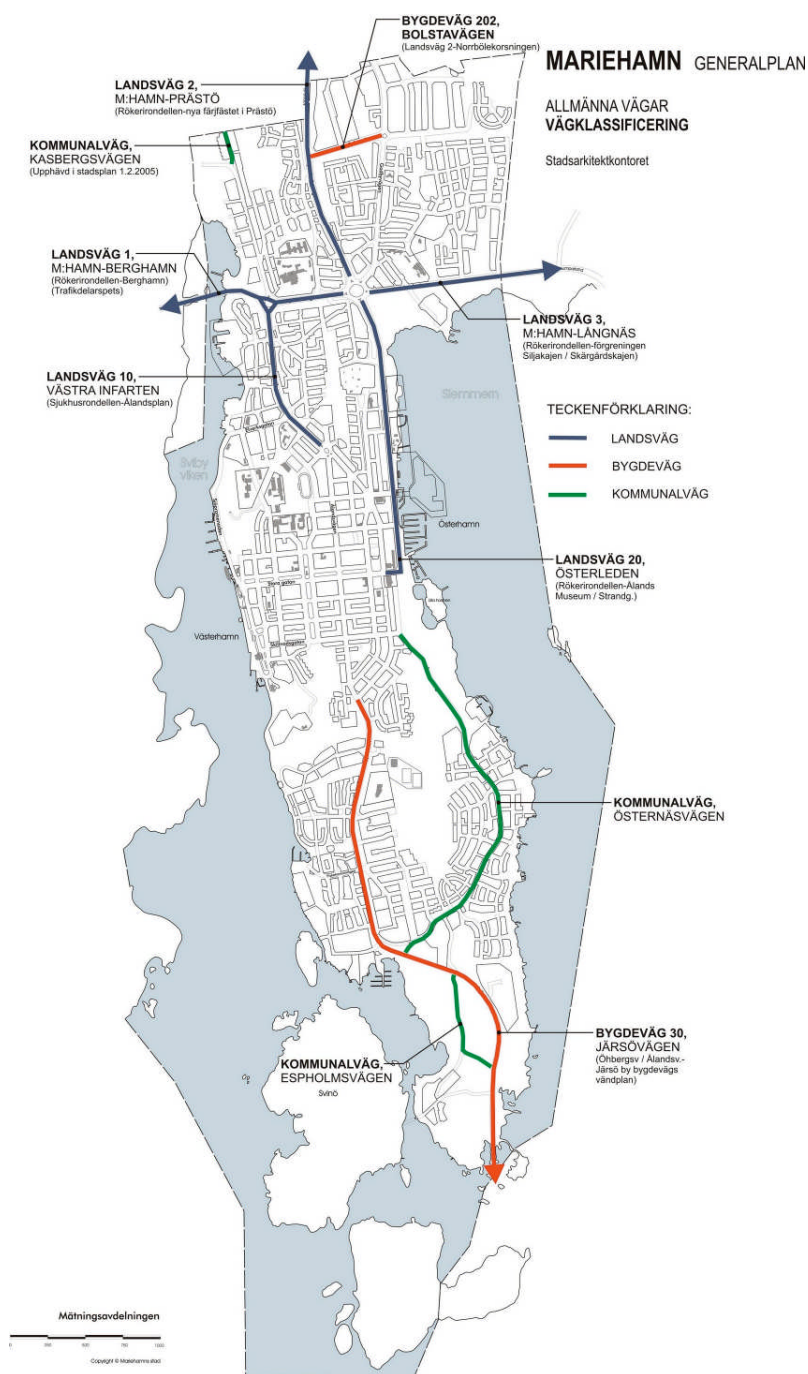
Förrän beslut rörande indragning av landsväg eller bygdeväg fattas bör stadsfullmäktige beredas tillfälle att avge utlåtande i ärendet (LL M25 §24).

Kommunalväg är allmän väg som kommunen övertagit från landskapet och som därför inte faller under lagen om allmänna vägar (LL M26 §1).

Väghållningen sköts av kommunen som också har vägrätt. Kommunen kan av landskapet också söka bidrag för vägunderhåll. Kommunen beslutar om kommunalväg skall indras. Beslutet skall underställas landskapsregeringen för fastställelse (LL M26 §22).

Kommunalväg kan upphävas genom stadsplan.

Övriga allmänna vägar ägs och förvaltas av staden. De har i regel tillkommit genom stadsplanering för trafikförsörjningen till kvarters- och tomtmark, hamn- och fritidsområden etc. Samlingsnamnet för dem är gator.





Parkeringsproblematiken är inte heltäckande utredd i trafiknätanalysen, trots att den är en förutsättning för en väl löpande biltrafik utan onödiga extrakörningar och för en levande stadskärna med detaljhandel och dygnetruntverksamhet.

Parkeringsproblematiken behandlas därför i generalplanen i ett särskilt avsnitt.

## **TRAFIKNÄTSANALYSEN INARBETAS PÅ FÖLJANDE SÄTT I GENERALPLANEN**

### **INFARTER / HUVUDGATOR**

Stadsområdet är anslutet till tre infartsvägar:

- Landsväg 1 (Eckerövägen)
- Landsväg 2 (Nya Godbyvägen)
- Landsväg 3 (Lemlandsvägen) samt till Järsövägen

Inom stadsområdet utgör följande vägar huvudgator:

#### **Nordsydliga**

- 1 Järsövägen från Gripen - Västra Ytternäsvägen – Ålandsvägen – Västerleden (Västra utfarten)
- 2 Österleden
- 3 Östernäsvägen (utanför Östernäs)
- 4 Havsgatan (från Stora gatan söderut)
- 5 Hamngatan (från Stora gatan söderut)
- 6 (Gamla) Godbyvägen (från Bolstavägen till stadsgränsen)

#### **Öst-västliga**

- 1 Skillnadsgatan
- 2 Stora gatan
- 3 Styrmansgatan
- 4 Sjukhusvägen – Lemlandsvägen
- 5 Bolstavägen
- 6 Fiskehamnsvägen

#### **Riktlinjer:**

- Hastigheten för huvudgata är 50 km/h förutom i de korsningsområden där säkerheten för den lätta trafikens passage garanteras enligt karta gång- och cykelpassager.
- Huvudgata skall alltid förses med separat cykelbana antingen på ena eller båda sidor.

### **ÅLANDSVÄGEN**

Som en del av delgeneralplanen för innerstaden utarbetades år 1989 med hjälp av trafikkonsulten Jürgen Hammer en trafikplan 2000 för Mariehamn. Planen biläggs föreliggande generalplan del 3 bilagor till de delar den berör frågan om genomfartstrafiken.

I planen behandlas bl.a. Ålandsvägens framtida roll och följande 8 olika möjligheter att minska trafiken och/eller leda den söderifrån kommande trafiken genom innerstaden analyseras:

- 1 Utbyggnad av Ålandsvägen.
- 2 Utbyggnad av en genomfartsled Västra Ytternäsvägen – Torggatan – Strandgatan / Österleden.
- 3 Utbyggnad av en genomfartsled Västra Ytternäsvägen – Neptunigatan Dalbergsleden – Västra Utfarten.
- 4 Utbyggnad av en genomfartsled från Västra utfarten – via Öhbergsvägen och tunnel till Österleden.
- 5 Utbyggnad av en genomfartsled från Västra Ytternäsvägen via tunnel under Ringvägen och rakt fram till Österleden.
- 6 Utbyggnad av en genomfartsled från Västra Ytternäsvägen öster om Ringvägen och längs Kvarnberget ner till Tullarns Ång och vidare till Österleden.
- 7 Utbyggnad av stadsbussbetjäningen.
- 8 Utbyggnad av GC-nätet.

I analysens sammanfattning konstateras att med en breddning av Ålandsvägen med 2-4 meter kan kapaciteten ökas med 300-400 bilar/h. vilket skulle motsvara tillväxten i trafiken från Ytternäs med en total befolkning om 4.500 invånare.

Om kapaciteten på Ålandsvägen av olika anledningar ändå inte skulle räcka till skulle man besluta om

- en ytterligare ökning av Ålandsvägens kapacitet
- acceptera smittrafik av olika slag
- eller bygga ut en alternativ genomfartsled.

I den av fullmäktige antagna delgeneralplanen för trafiken intogs ingen reservation för ny genomfartsled.

I delgeneralplanen för södra staden från 1982 reserverades kvartersmark för ca 4.600 invånare.

Av dessa beräknades ca 3.200 ligga inom Västra Ytternäsvägens upptagningsområde.

Denna markreservation och beräknade folkmängd låg som grund för den trafiklösning som antogs av stadsfullmäktige för innerstaden med Ålandsvägen bibehållen som huvudgenomfartsled.

Inga markreservationer för nya trafikleder från söder gjordes i delgeneralplanen för innerstaden.

Staden förband sig att göra en ny utredning om en avlastning av Ålandsvägen när trafikmängden vid morgontoppen överskrider 800 fordon/h vid korsningen Skillnadsgatan – Ålandsvägens norra tvärsnitt. Trafikmängden 08.06.1989 var 441 fordon/h.

I november 2002 hade trafikmängden vid ovan nämnda punkt stigit till 555 fordon/max.h.

I november 2005 hade trafikmängden vid ovan nämnda punkt stigit till 580 fordon/ max.h.

Idag bor ca 2.600 invånare i södra staden och av dessa ca 1.400 inom Västra Ytternäsvägens influensområde. Bostadsområdena på västra sidan av V. Ytternäsvägen beräknas öka antalet invånare i södra staden med ca 1.600 till 4.200 inv. och de inom Västra Ytternäsvägens influensområde till ca 3.000 inv.

Med dessa bostadsområden kommer vi således fortfarande att ligga under de folkmängder som låg som grund för gällande trafiklösning i innerstaden och från södra staden.

Trafiken som kommer att alstras av den planerade bebyggelsen inom Järsö-Nåtö-området söder om Mariehamn och utredningsområdena på Svinö och Änglamarkerna är tillägg jämfört med gällande generalplaner och bör inplaceras med rätt tyngd i Ålandsvägens problematik. Centrumnära boende har betydligt bättre förutsättningar att skona trafikmiljön på Ålandsvägen än en mer perifer bilberoende bebyggelse. En utbyggnad av en bostadsö i Slemmern bör i detta perspektiv prioriteras framför en utbyggnad på Svinö och i Änglamarkerna.

I trafiknätsanalysen konstateras allmänt att inga större kapacitetsproblem finns i nätet varken under sommaren eller under resten av året (sid.38 BILAGOR) samt att biltrafiken har hög framkomlighet i Mariehamn (sid. 53 BILAGOR). Analysen innehåller ingen ny länk från södra staden.

Mot ovan relaterade bakgrund är det inte motiverat att planera nya leder som alternativ till Ålandsvägen. Skillnadsgatan i sin helhet reserveras dock som huvudgata för att avlasta Ålandsvägen. Det är också viktigt att på bästa möjliga sätt utveckla GC-förbindelserna från Västra Ytternäs och södra Lotsberget mot centrum.

I dagens urbandiskussion poängteras betydelsen av mångfunktionalitet och blandning av verksamheter, och att även biltrafik hör till stadslivet. Den ortodoxa trafikplaneringen där alla trafikslag skall skiljas åt kritiserar på samma sätt som den zonerade staden där arbetsplatser är åtskilda i en del av staden, bostäder i en annan, osv..

Trafiken på Ålandsvägen ger staden puls. Trafikplaneringens uppgift är att balansera framkomlighet och hög trafiksäkerhet mot varandra. I fyra korsningar (Styrmansgatan, Stora gatan, Skillnadsgatan och Torggatan) föreslås rondeller eller annan hastighets- och trafiksäkrande åtgärd.

Ålandsvägen kan uppdelas i fyra avsnitt

- 1 från Ålandsplan till Styrmansgatan
- 2 Styrmansgatan – Stora gatan
- 3 Stora gatan – Skillnadsgatan
- 4 Skillnadsgatan - Öhbergsvägen

Avsnitten 1 och 4 i vardera ändan är breda allégator där GC-trafiken leds avskilt mellan träden och tomtmarken.

Avsnittet 3 är redan utbyggt med GC-väg i form av en trottoar.

Avsnittet 2 utgör en del av den s.k. centrumringen. Här saknas GC-väg.

Samtliga lätta trafikens passager över Ålandsvägen bör utformas möjligast trygga

**Markanvändning:** Oförändrad förutom att det i korsningarna med Styrmansgatan, Stora gatan, Skillnadsgatan och Torggatan beaktas trafikområde för rondeller eller annan hastighets- och trafiksäkrande åtgärd.

**Riktlinjer:**

- Framkomligheten bibehålls.
- Trafiksäkerheten förbättras.

## TUNNEL VÄSTRA YTTERNÄSVÄGEN - ÖSTERLEDEN

I ett längre perspektiv och beroende på utvecklingen inom Järsö-Nätöområdet i Lemland kan en förbindelse mellan Västra Ytternäsvägen och Österleden genomföras i någon form av tunnel. Som underlag för beslut av tunnelbygge gör staden en trafikflödesanalys när Ålandsvägens trafikmängd överstiger 800 bilar/max.h. Analysen bör även visa konsekvenser av 25% och 50% ökning av trafikmängden. Tunnelns sträckning och trafikanslutningar utreds.

**Markanvändning:** Oförändrad förutom markreservation för trafikanslutningar till tunneln.

**Riktlinje:** I samråd med lanskapsregeringen utreds tunnel från Västra Ytternäsvägen – Österleden.

## ÖSTERLEDEN

Till skillnad från den avslutade utredningen<sup>1)</sup> rörande Österleden som lanskapsregeringen utfört och stadsstyrelsens beslut (SS 280 § 2004) rörande rondell vid Lagervägen föreslås endast en rondell (vid Styrmansgatan). Rondellen vid Lagervägen lämnas bort. Strandgatan avslutas vid den utvidgade gravgården och ansluts till Österleden via Villagränd. Grindmattesvägen leds direkt till Österleden.

**Markanvändning:** Oförändrad förutom att det i korsningen med Styrmansgatan och Lagervägen har beaktats trafikområde för rondell eller annan hastighets- och trafiksäkrande åtgärd.

**Riktlinje:**

- Staden framhåller för Ålands lanskapsregering att Rökerirondellens trafikkapacitet bör ökas.
- Anslutningen av Sittkoffs och Självstyrelsegårdens parkering utformas med av- och påkörningsfiler.

<sup>1)</sup> Utredningsplan, trafiksäkerhetsåtgärder väg 20, Österleden i Mariefhamn sept. 2000

## VÄSTERLEDEN (V.Utfarten)

Korsningen med Elverksgatan och Klintvägen förses med rondell eller annan hastighets- och trafiksäkrande åtgärd.

**Markanvändning:** Oförändrad förutom att det i korsningen med Elverksgatan och Klintvägen beaktas trafikområde för rondell eller annan hastighets- och trafiksäkrande åtgärd.

## STORA GATAN

Korsningen med Torggatan förses med rondell eller annan hastighets- och trafiksäkrande åtgärd.

**Markanvändning:** Oförändrad förutom att det i korsningen med Ålandsvägen och Torggatan beaktas trafikområde för rondell eller annan hastighets- och trafiksäkrande åtgärd.

**Riktlinjer:**

- Intrång för trafikarrangemang skall minimeras i huvudesplanaden.

## SJUKHUSVÄGEN

Korsningen med Doktorsvägen förses med rondell eller annan hastighets- och trafiksäkrande åtgärd.

**Markanvändning:** Oförändrad.

## STYRMANSGATAN

I trafiknätsanalysen ingår Styrmansgatan i 30-område. Avsnittet mellan Österleden och Ålandsvägen, som är en del av den s.k. centrumringen, har därmed utgått som huvudgata och centrumringen avförts.

I generalplanen bibehålls centrumringen och Styrmanngatan som huvudgata.

**Markanvändning:** Oförändrad.

## VÄSTRA YTTERNÄSVÄGEN

I trafiknätsanalysen är behandlingen av Västra Ytternäsvägen motstridig: Å ena sidan förespråkas hastighetsbegränsande GC-passager, å andra sidan cykeltunnel vid skolan.

I övrigt ges liten vägledning beträffande en av TV och STN föreslagen utbyggnad av tre till fyra rondeller längs Västra Ytternäsvägen.

**Markanvändning:**

I planförslaget reserveras utrymme för fyra rondeller / korsningar som på annat sätt är hastighets- och trafiksäkrade vid Västra Ytternäsvägens korsning med Lotsgatan, Redaregatan, Fiskehamnsvägen och Fiskarevägen.

Den i trafiknätsanalysen föreslagna tunneln vid skolan bör utgå.

Korsningen med gamla Espholmsvägen förses med planskild korsning för GC-trafik.

## HUVUDGATA SOM DISKUTERATS MEN AVFÖRTS

### DALBERGSLEDEN

En genomgripande förändring i nätstrukturen i innerstaden diskuteras i trafiknätsanalysen i form av ett alternativ B med den s.k. Dalbergsleden återuppväckt. Befintligt nät benämns alt. A. Båda alternativen förutsätter att hastighetsbegränsningar genomförs i nätet. Genom den nya Dalbergsleden blir restiden från punkten Stora gatan/Havsgatan till "Sjukhusrondellen" kortare i alternativ B än i A. Likaså blir framkomligheten för utryckningstrafiken och kollektivtrafiken bättre med en Dalbergsled än i dagens nät. Alternativ B förbättrar framkomligheten för lätta trafikanter eftersom en del av fordonstrafiken kan ta Dalbergsleden som alternativ genomfartsväg genom staden. Emissionerna i centrum minskar härigenom. Allt detta räknas upp som fördelar med en utbyggnad av Dalbergsleden.

Som enda negativa konsekvens av en Dalbergsled framhålls kort att "Den nya leden gör dock intrång i grönområdet".

Utredningens målsättning och arbetsmetodik omfattas i stort. Däremot konstateras att bedömningen av Dalbergsleden och alternativ B är ensidig. Ätminstone följande frågeställningar måste vägas in i sammanhanget: stadens målsättningar rörande den fysiska planeringen och för ett ökat boende i innerstaden, arbetsplatsernas lokalisering, grönområdenas grundläggande betydelse för staden samt ekonomiska aspekter.

I innerstadens delgeneralplan är utökad bosättning en av huvudmålsättningar. Detta uppnås inte med att bygga en tung huvudled genom och förbi idag lugna och idealiska bostadsområden i Dalberg och genom att skära av de boende från rekreationsområden.

Därför sägs det också i delgeneralplanens målsättning att nya trafikleder i parkmark inte skall byggas. Den mark där Dalbergsleden i trafiknätsanalysen är inritad är i delgeneralplanen betecknad som parkmark.

Arbetsplatserna i innerstaden är huvudsakligen koncentrerade till den s.k. centrumringen som i väster avgränsas av Ålandsvägen. Dalbergsleden leder in trafiken åt fel håll; mot hamnen, som i och för sig några veckor under sommaren är mycket trafikalstrande. Därutöver är trafiken emellertid måttlig och förekommer sporadiskt och under begränsade tider under dygnet.

Ett avledande av trafiken via en Dalbergsled till och från Västerhamn bryter sönder logiken med centrumringen (Österleden – Styrmanngatan – Ålandsvägen – Stora gatan). Enligt den skall de inkommande huvudlederna anknyta till ringen.

I alternativ B med Dalbergsled kommer ringens nordvästra hörn att hänga i luften.

Skall Dalbergsleden ta en stor del av Ålandsvägens trafik (man måste rimligtvis utgå från att det är därför den skulle byggas) ökar trafiktrycket både på Havsgatan, Norragatan och Stora gatan med konsekvenser för boendet vid dem.

En förtätad innerstad, som enligt markanvändningen kan ha dubbelt så många boende som idag förutsätter att så mycket parkmark som möjligt sparas. Dalbergsleden skulle bli ca 950 m lång och ödelägga kanske 1,5 ha grönområde. Trafiken på den skulle sprida emissioner och buller i områden som idag är tysta oaser med frisk natur. Den skulle tangera Idrottsparken som är något av stadens centralpark och enligt förslaget stryka tätt förbi egnahem och bostadsvåringshus i båda ändarna (vid Badhusgatan och Trobergsgränd/Idrottsgatan).

En utbyggd Dalbergsled beräknas minska bullernivån i centrum med ca 2 dB, vilket enligt utredningen knappt motsvarar hörbar förändring. Däremot skulle förändringen längs den tilltänkta Dalbergsledens idag tysta miljö förändras högst påtagligt - redan en viskning kan noteras i ett tidigare tyst rum.

Att planera in en Dalbergsled i stads kroppens grönlungor strider i grunden mot Mariehamns ekostadsprofil.

Stadsfullmäktige upprepar i varje budget att i stads- eller generalplan avsatt parkmark inte får exploateras.

På grund av stadens lokalisering till ett smalt näs och den första stadsplanen lades tvärs över kapades de naturliga grönförbindelserna mellan södra och norra staden. Därför har begreppet grönkorrridor blivit av central betydelse för Mariehamn. De smala grönytor som finns i stadsstrukturen och som förbinder större rekreationsytor med varandra är livsviktiga för stadsutvecklingen. Skall innerstaden kunna förtätas måste grönkorrridorerna sparas och utvecklas. Också detta är stadens målsättning rörande generalplaneringen.

Dalbergsleden strider mot detta. Där den skulle löpa fram är idag stadens viktiga diagonala grönförbindelse. Den skär också av den nord-sydliga Esplanadens gröna fortsättning norrut.

Det har sedan en tid planerats för en skolcampus med de bef. yrkesskolorna vid Neptunigatan som utgångspunkt. Dalbergsledens genomfartstrafik skulle skära rakt igenom den skolenheten. Neptunigatan skulle till största delen ha kvar sin matarfunktion vid sidan av en Dalbergsled varför området skulle bli mycket splittrat och föga utvecklingsdugligt som campus.

Förutom ovan berörda genomgripande konsekvenser för innerstadsmiljön och boendet är också de ekonomiska konsekvenserna av en Dalbergsled betydande - både de direkta och de indirekta kostnaderna, det vill säga kostnaderna att bygga leden och kostnaden för en försämrad natur- och boendemiljö med ringverkningar i hela innerstaden. Det är inte rimligt att till de sammanlagda sannolikt stora kostnaderna bygga en led som förkortar vissa ressträckor med ett antal sekunder.

**Markanvändning:** På basen av det ovan anförda intas ingen markreservasjon för Dalbergsleden. Marken reserveras för rekreation (R) och idrott (R-2).

## LOKALGATOR

De gator som inte ingår i huvudgatunätet föreslås i trafiknätsanalysen bli lokalgator där säkerhet och framkomlighet för gående och cyklister bör vara dimensionerande. Bilisternas anspråk på färdhastighet får stå tillbaka bl.a. för de lätta trafikanternas anspråk på att kunna korsa bilarnas körbana säkert eftersom målpunkter ofta finns längs båda sidor på alla lokalgator.

Hastighetsbegränsningen i bostadsområdena skall vara 30, 40 eller 50 km/h.

Dessa områden med lokalgator omges av huvudgator som nås inom en radie på max 400 meter. Genomgående gatuförbindelser som medför risk för så kallad smittrafik genom bostadsområde bör ses över i samband med förändringar i huvudnätet. Genomfartstrafik kan minskas eller elimineras genom olika fysiska åtgärder (se trafiknätsanalysen) avstängningar, enkelriktningar och liknande åtgärder i trafiknätet.

Inom bostadsområde är cykelnätet i regel på gata, vilket tillgodoser trafiksäkerhetsanspråket (sid. 34 BILAGOR).

## GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

Mariehamn med över 900 invånare per kvadratkilometer är en av landets tätast bebodda städer. Det i sig behöver inte vara något negativt, tvärtom. Den rimliga storleken liksom överskådligheten gör det lätt att gå och cykla i staden och ut ur den, ut i naturen.

Mariehamn har ett jämförelsevis bra nät av gång- och cykelvägar (GC-vägar). Stadsborna är flitiga fotgängare och cyklister. Det syns i en stagnerad ökning och till och med minskad biltrafik på vissa gator. Däremot ökar trafiken på infartsvägarna. En förklaring till detta kan vara att landsbygden blivit allt mer bilberoende.

Stadens målsättning för gång- och cykeltrafiken är att skapa trafiksäkra skolvägar och att öppna ett sammanhängande nät av öst-västliga och nord-sydliga leder, så att lätta trafiken skall få minst lika goda valmöjligheter som biltrafiken. Alla in- och utfartsvägar skall förses med separerade GC-vägar och strandparkerna ska göras tillgängliga för fotgängare.

En fortsatt utbyggnad av GC-nätet stämmer överens med målsättningen att skapa attraktiva boendemiljöer och en miljövänlig utveckling.

På kartan redovisas med blå färg bef. GC-vägar och gångstigar. Följande nödvändiga kompletteringar redovisas i rött:

På 30-område är cykelnätet i regel på gata. Till den delen är blå eller röd beteckning en redovisning av nätets struktur.

De GC-vägar som används som skolvägar skall prioriteras vad gäller trafiksäkerhetsåtgärder och underhåll under alla årstider.

Torggatan på avsnittet Norragatan – Biblioteksplatsen betecknas som gågata (tillåter även cykel).

### **NORD-SYDLIGA LEDER, förslag till åtgärder**

- Led 1 GC-väg mellan Stora gatan och Hindersbölevägen på österledens östra sida och över Nabben och Hindersböle ängar (i dag till stora delar gångväg), samt i söder till Espholm.
- Led 2 Gångväg från Travbanan till Bolstavägen och fortsättning som GC-väg till Lagervägen. GC-trafikens säkerhet på Parkgatan bör förbättras.
- Led 3 GC-väg från Skiljevägen längs Strandgatan - Sonckstigen - Önbergsvägen – Ringvägen, gångväg från Genvägen söderut. GC-trafikens säkerhet på Skiljevägen bör förbättras.
- Led 4 GC-väg längs Torggatan från Stora gatan till Ålandsvägen och längs Hantverkargatan – Ringvägen fram till Genvägen. Mellan lederna A och B utbyggs gångväg.
- Led 5 GC-väg utbyggs längs Ålandsvägen mellan Styrmansgatan och Stora gatan.
- Led 6 o. 6B GC-väg längs Västra Ytternäsvägens västra sida från Matrosgatan till Lervik och vidare till Espholm. GC-trafikens säkerhet på Östra Esplanadgatan mellan Stora gatan och Skillnadsgatan bör förbättras.
- Led 7 GC-väg definieras längs Svibyvägen, utbyggs genom Västra Klinten, längs Neptunigatan mellan Västra Skolgatan och Skillnadsgatan, längs Gnistvägen och Segelmakargatan genom Västra Ytternäs fram till Fiskarevägen.
- Led 8 En strandnära gångväg utbyggs längs Svibyviken ned till Elverksgatan samt i söder över Löskärsberget, en GC-väg definieras på Hamngatan mellan Stora gatan och Lotsbroverket. På badhusberget noteras befintliga stigar som 8A och på Lotsberget införs gångvägar till Stenkrossen som 8A.

### **ÖST-VÄSTLIGA LEDER**

- Led A GC-led definieras fysiskt på Fiskarevägen och gångväg på Labbgränd, Tärnegränd och Skarvgränd, gångväg i parkområde norr om Lillängen till led 1.
- Led B GC-led definieras fysiskt på Skrakvägen och Knipgränd, gångväg i parkområde norr om Lindstigen till led 1.
- Led C GC-led definieras parallellt med Redaregatan och på Måsvägen, gångväg över till och genom Östernäs och längs Båtnäsvägen till led 1.
- Led D Gångväg från led A norr om Horelliområdet till Storbåtsvägen och från Östernäsvägen längs Lövstrandsvägen till strandstigen led 1.
- Led E Ny GC-led mellan Gnisten och Matrosgatan, längs Torggatan och Hantverkargatan samt om möjligt gångförbindelse mellan led 7 och 8.
- Led F GC-led Skillnadsgatan mellan Neptunigatan och Havsgatan.
- Led G GC-led längs Stora gatan från Havsgatan till Hamngatan. Mittgångens ursprungliga raka linje över Ålandsvägen och mot Sundblomsskvären bör återställas.

Led H	GC-led längs Nygatan från Östra Skolgatan till Ålandsvägen och från Torggatan till Österleden.
Led I	GC-led utbyggs längs Elverksgatan och fram till led 5, sammankopplingar mellan österledens östra och västra GC-väg
Led J	GC-led längs vägbanken över Svibyviken.
Led K	GC-led längs Västra Stenliden.
Led L	GC-led längs Bolstavägen.

## GÅNG- OCH CYKELPASSAGER

Trafiknätsanalysen visar att trafiksäkerheten för de lätta trafikanterna vad gäller passager över biltrafikens huvudgator är generellt sett oacceptabelt låg.

Huvudgatorna är hastighetsklassificerade till 50 km/h (i undantagsfall 70 km/h). Denna hastighet utgör den största säkerhetsrisken för den korsande GC-trafiken. Därför måste hastighetssäkrande åtgärder för högst 30 km/h i punkt tillgripas i samband med GC-passager över huvudvägnätet.

Stadens målsättning är att utveckla ett tätt och ändamålsenligt GC-nät som ger lätta trafiken samma standard vad gäller valmöjligheter och kontinuitet som biltrafiken redan har. Där GC-led möter huvudled (50 väg) bör planskild korsning utbyggas, speciellt om terrängförhållande är gynnsamma. Inne i stadsmiljö kan andra trafiksäkerhetsåtgärder tillgripas (se Trafiknätsanalysen).

Trafiknätsanalysens förslag till GC-passager omfattas (se bilagd karta) med följande justeringar / kompletteringar:

### VÄSTRA YTTERNÄSVÄGEN – JÄRSÖVÄGEN

passage insätts vid	Lotsgatan
	Redaregatan
	Fiskarevägen
passage utgår vid	Doppingvägen
planskild passage vid gamla	Espholmsvägen

### ÖSTERLEDEN

passage placeras förutom i anslutning till badhusets entrén också vid cirkulationsplatserna.

### LEMLANDSVÄGEN

planskild korsning öster om Strandnäs högstadium.

### NYA GODBYVÄGEN

planskild korsning vid Bolstavägen.

### SJUKHUSVÄGEN

planskild korsning i Smedsgränds förlängning,

## LOKAL BUSSTRAFIK

Låg kvalitet på framkomlighet för busstrafiken orsakas i många fall av korta hållplatsavstånd där retardations- och accelerationssträckorna utgör större delen av körsträckorna. Avstånd mellan hållplatser måste dock ställas mot anspråket på korta avstånd mellan målpunkt och hållplats.

## UTRYCKNINGSTRAFIKENS HUVUDLEDER

Utryckningstrafiken har höga krav på framkomlighet. Under rusningstrafik är det speciellt viktigt att utryckningsfordon har god framkomlighet på det primära utryckningsvägarna där hastighetsanspråket är 50 km/h.

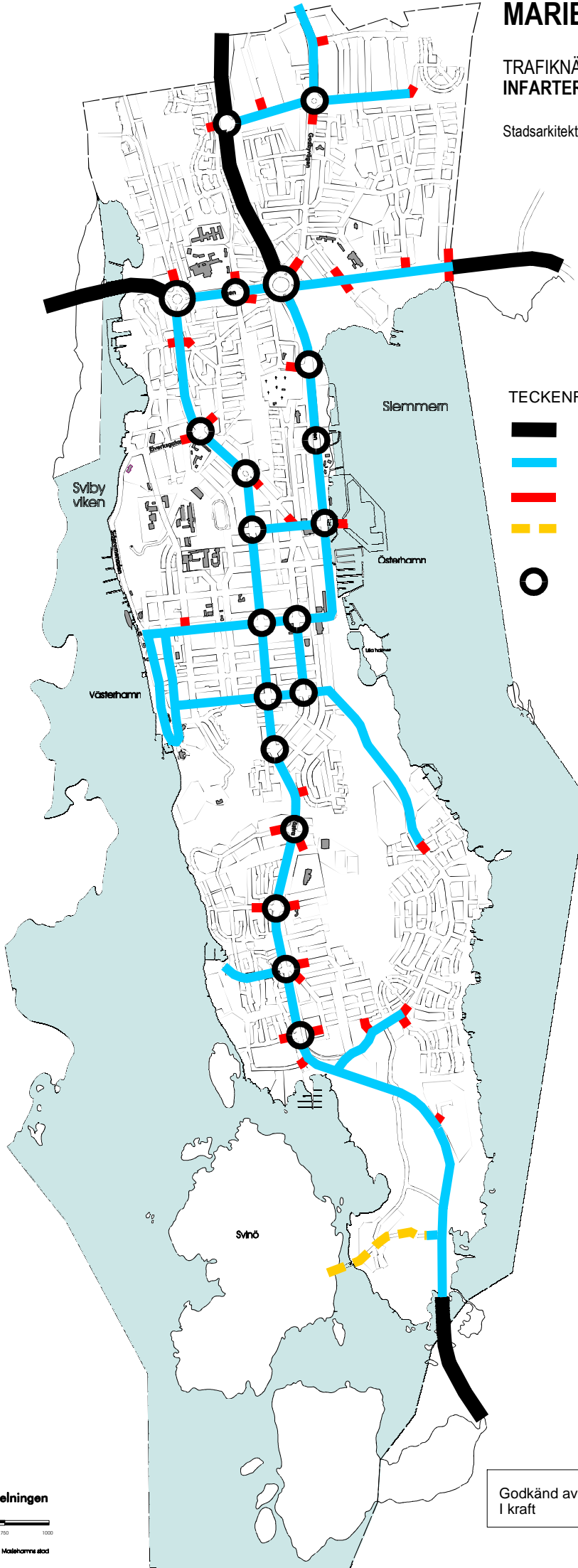
Hastighetssäkrade passager för GC-trafik över utryckningsnätet utformas med fysiska åtgärder som är anpassade för både utryckningsfordon och GC-trafik.

Utryckningsnätet omfattar infarter och huvudgator.



## TRAFIKNÄT INFARTER / HUVUDGATOR

Stadsarkitektkontoret



### TECKENFÖRKLARING:

-  Infart
-  Huvudgata
-  Anslutning till lokalgatunät
-  Alternativ vägförbindelse till Svinö
-  Rondell eller annan hastighets- och trafiksäkrande åtgärd

Mätavdelningen



Copyright © Mariehamns stad

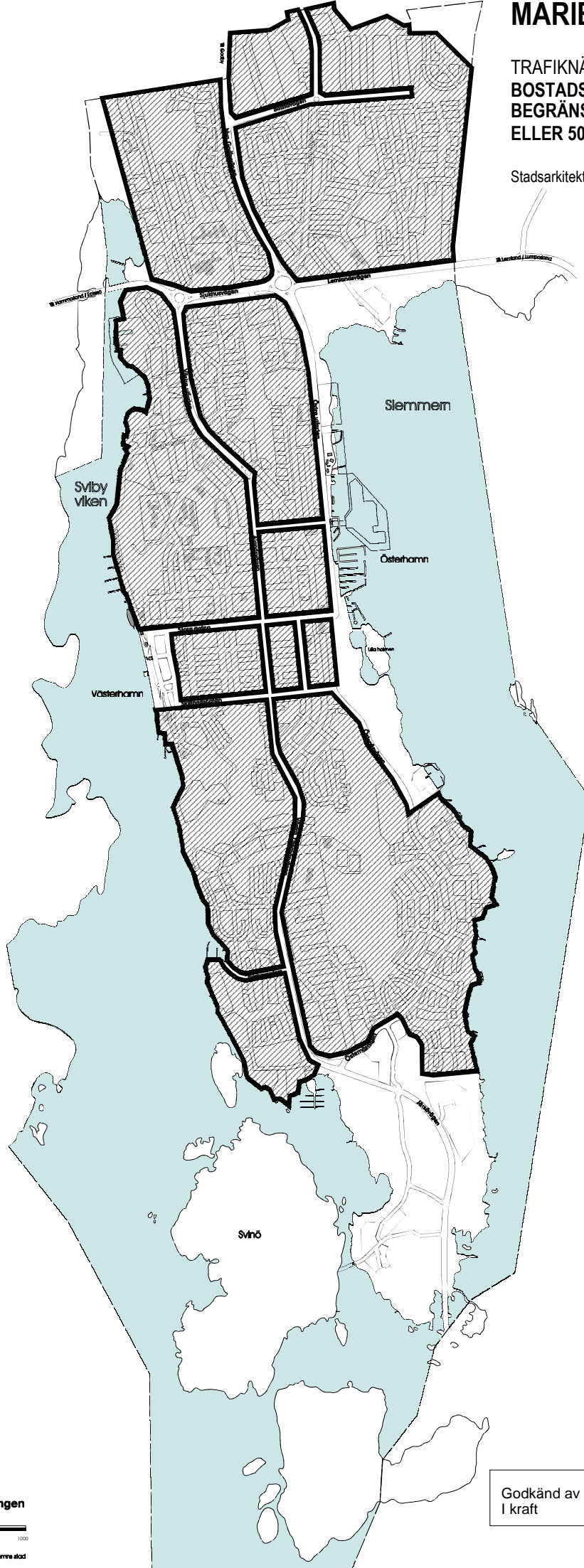
Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE  
I kraft

26.09.2006  
08.11.2006

# MARIEHAMN GENERALPLAN

TRAFIKNÄT  
BOSTADSOMRÅDEN DÄR HASTIGHETS-  
BEGRÄNSNINGEN SKALL VARA 30, 40  
ELLER 50 km/h

Stadsarkitektkontoret



Mätavdelningen

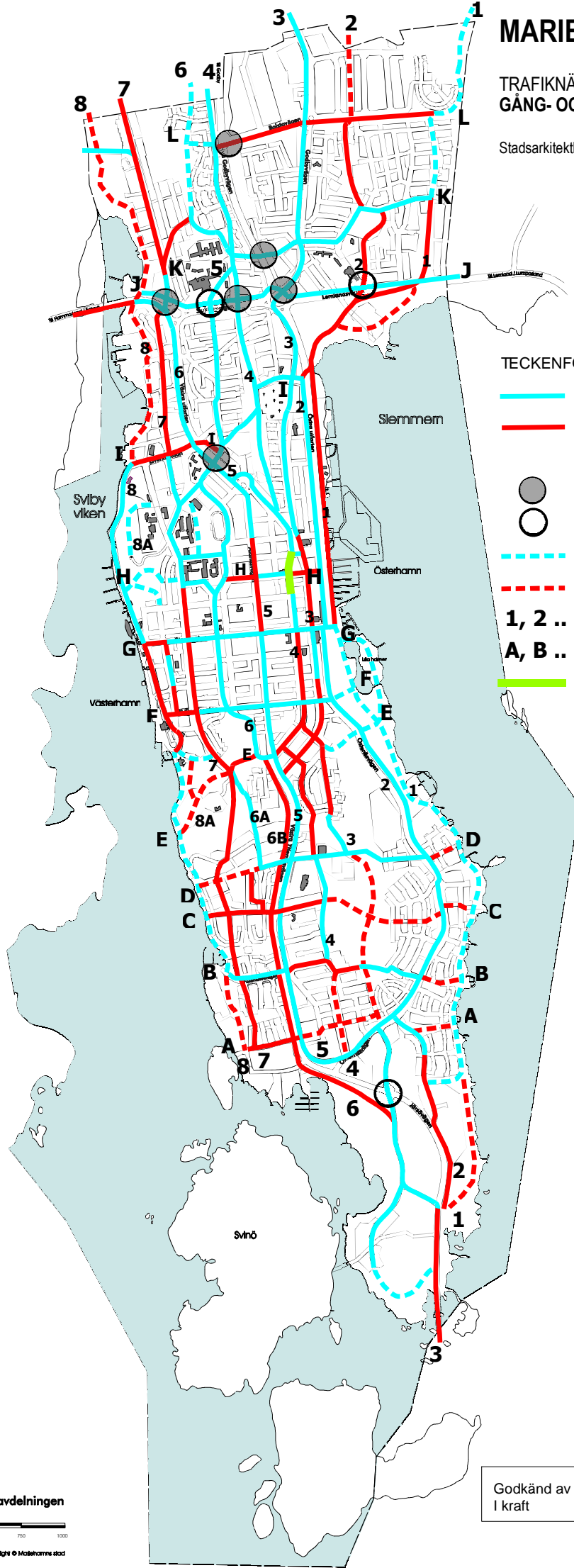


Copyright © Mariehamns stad

Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE 26.09.2006  
I kraft 08.11.2006

## TRAFIKNÄT GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

Stadsarkitektkontoret



### TECKENFÖRKLARINGAR:

- Bef. GC-väg / blandtrafik
- Utbyggd / icke färdigställd GC-väg / blandtrafik i bostadsområde
- Planskild korsning, bef.
- Planskild korsning, planerad
- - - Bef. Gångväg
- - - Utbyggd gångväg
- 1, 2 ..** Nord-sydliga leder
- A, B ..** Öst-västliga leder
- Gågata

Mätningssvdelningen

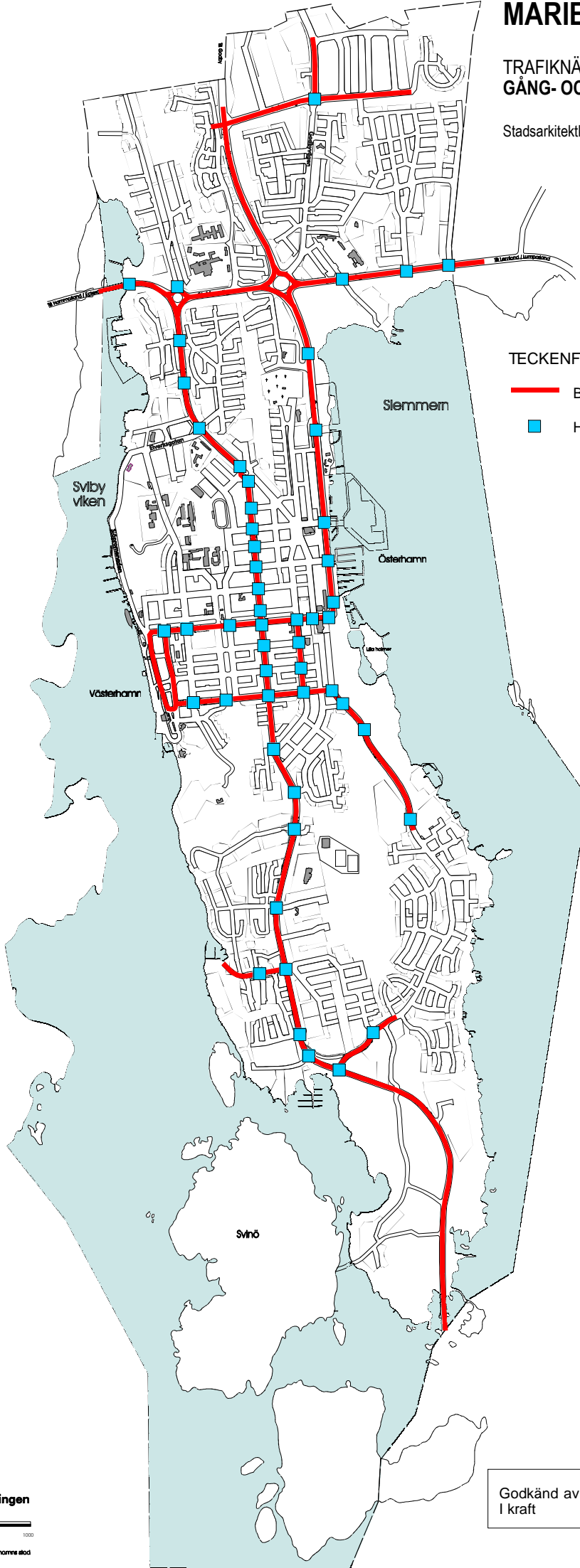


Copyright © Mariehamn stad



Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE 26.09.2006  
I kraft 08.11.2006

## TRAFIKNÄT GÅNG- OCH CYKELPASSAGER

Stadsarkitektkontoret



### TECKENFÖRKLARINGAR:

-  Biltrafikens huvudgata
-  Högst 30 km/h i punkt

Mätavdelningen



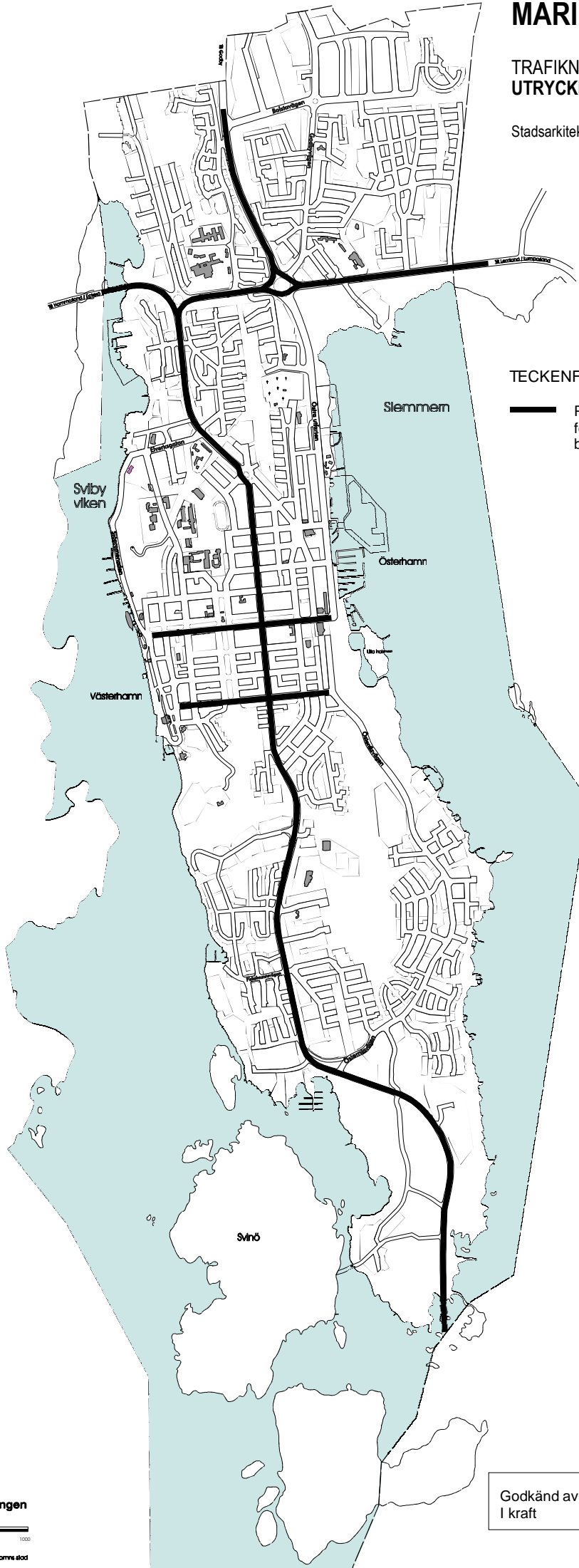
Copyright © Mariehamns stad

Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE  
I kraft

26.09.2006  
08.11.2006

TRAFIKNÄT  
UTRYCKNINGSTRAFIKENS HUVUDLEDER

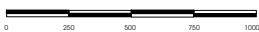
Stadsarkitektkontoret



TECKENFÖRKLARINGAR:

— Primär utryckningsväg  
för ambulans och  
brandkår

Mätavdelningen



Copyright © Mariehamns stad

Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE  
I kraft

26.09.2006  
08.11.2006

# PARKERINGSLÖSNINGAR

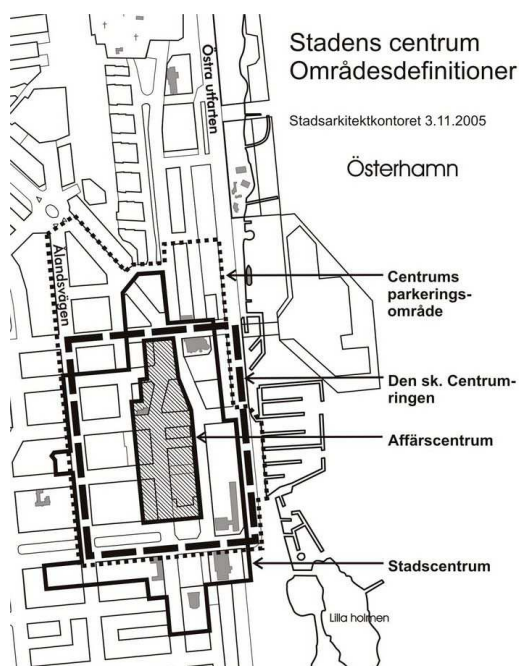
## CENTRUMPARKERINGEN

Behovet av bilplatser ökar successivt i centrum.

Orsakerna till detta stegrade parkeringsbehov är att söka i ökad verksamhet och ökat antal arbetsplatser inom centrumområdet samt ökat allmänt bilinnehav.

Härutöver tillkommer turismens inverkan och därmed servicenäringarnas behov av extra parkeringsplatser under sommarmånaderna.

Den lokala trafikulturen, som innefattar att med minsta möjliga inskränkningar tillåta biltrafik in i centrum har i samverkan med turismen medfört att fordringarna på parkeringsutrymmen inom centrumområdet är högt ställda.



## BILTÄTHETEN

Antalet bilar på Åland och i Mariehamn 31.12.2005

	Åland	Per/1000 inv.	Mariehamn	per/1000 inv.
Personbilar	15.882	593	6.356	590
Bilar totalt <sup>1)</sup>	19.599	732	7.536	700

<sup>1)</sup> omfattar personbilar, paketbilar, lastbilar, specialbilar och bussar

Biltätheten på Åland hör till den högsta i Europa.

Mariehamn har en lite lägre täthet än övriga Åland. Trafiken på stadens huvudleder ökar successivt medan trafiken på många interna stadsgator är oförändrad eller t.o.m. minskar (trafikräkningar tekniska verken/Landskapet 1994-2002 se sid.40 BILAGOR).

## ANSVARSFÖRDELNING

Kostnaderna för anläggandet av erforderliga parkeringsplatser åligger i princip den som alstrar parkeringsbehovet.

Byggnadslagstiftningen ger inte några regler för hur parkeringsfrågorna i praktiken skall lösas.

Ansvarsfördelningen mellan den enskilda fastighetsägaren och kommunen är därför en politisk fråga som bör fastställas i målsättningen för parkeringspolitiken.

## UTBYGGNADSSVÅRIGHETER

Vid fullt utnyttjande av givna byggnadsrätter kan det på affärs- och hotelltomter uppstå svårigheter att iordningställa samtliga parkeringsplatser på den egna tomtmarken. Grönytorna tenderar att försvinna nästan helt.

En huvudmålsättning i generalplanen är att öka boendet i innerstaden och därmed även i centrum.

Bostadsbyggandet i centrum kompliceras emellertid av parkeringsfrågan.

Kravet på en bilplats per bostad innebär vid e-tal från 1.0 och högre att tomtens friyta äts upp av parkeringsytorna i markplanet. Utan det gröna inslaget blir boendemiljön steril och saknar den charm ett småstadsboende förväntas innehålla. Placeras bilarna som relateras till boendet under markplanet uppkommer stora kostnadspåslag på de redan relativt sett höga markpriserna vilket underminerar bostadsbyggandet i centrum.

Generalplanens inriktning på att öka servicen, handeln och antalet arbetsplatser i centrum förutsätter välfungerande parkeringslösningar.

## SAMUTNYTTJANDE

Enligt svenska beräkningar torde det totala behovet av parkeringsplatser kunna reduceras med upp till 50 % vid ett effektivt dubbelutnyttjande av parkeringsplatserna. Där detta är möjligt bör staden därför sträva efter ett så omfattande samutnyttjande som möjligt. Åtminstone inom centrumområdet torde ett sådant samutnyttjande vara möjligt mellan enskilda och allmänna parkeringsbehov.

## FRIKÖPSPLATSER

Staden har i flera årtionden tillämpat möjligheten att fastighetsägare kan friköpa sig från skyldigheten att anlägga bilplatser på tomt. Förfarandet förutsätter att respektive tomt i stadsplanen har inskrivet rätt till sådant friköp som i regel inte gäller bilplatser för boendet. Områden där friköpta bilplatser kan iordningställas definieras i stadsplan.

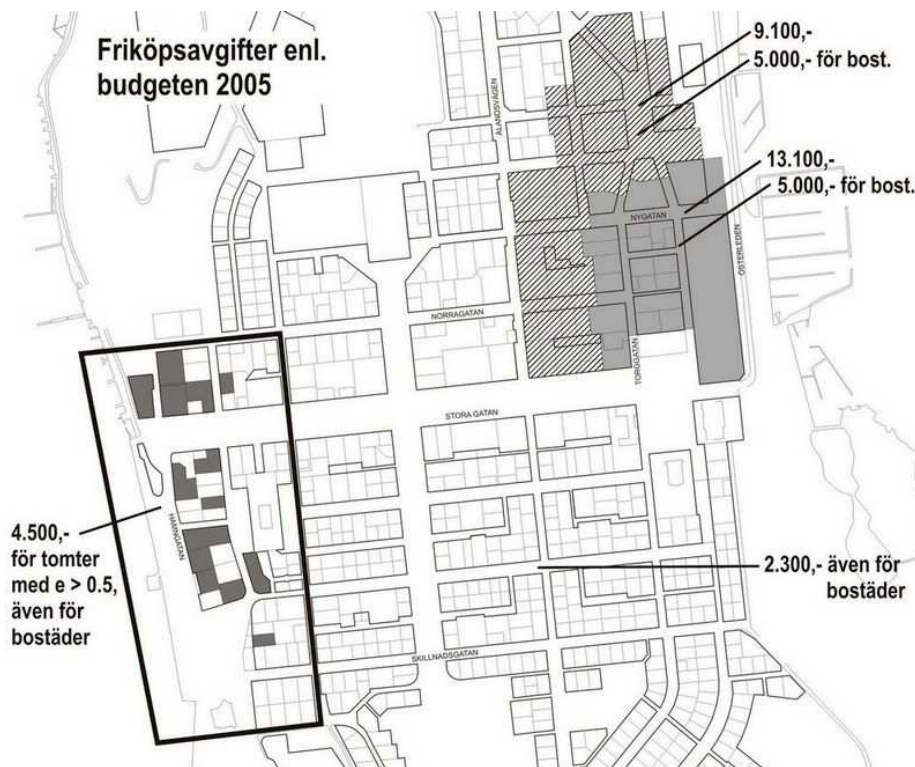
Friköpt bilplats får inte reserveras för enskild parkering.

Avgiften är tänkt att täcka kostnaderna för och driften av iordningställd bilplats. Detta gäller för iordningställd bilplats ovan jord. Kostnaden för anläggandet av underjordisk parkering uppgår beroende på omständigheterna till 25.000 – 40.000 €.

Hittills har friköp tillämpats på följande platser:

	sålda platser	osålda platser
Havgatan	18 st	-
Havets folk	7st	31 st
Kaptensgatan	18 st	-
Kaptensgatan östra	9 st	-
Köpmansgatan	7 st	4 st
Mekmattesgränd	9 st	-
Möckelöbrinken	29 st	25 st
Norra Esplanadgatan	9 st	5 st
Rönnerbergs torg	126 st	21 st
Sittkoffs underjordiska parkering	67 st	22 st
Sonckstigen	6 st	-
(Stavamostersvägen)	16 st	(Största delen på tomt enl. ny stadsplan)
Strandhagsvägen	11st	-
Alexandersparken (Österhamn)	13 st	46 st
Nyfahlers underjordiska parkering	-	65 st
<b>SUMMA</b>	<b>336 st (352 st)</b>	<b>219 st</b>

Kostnaderna för friköpsplatser varierar beroende på var sökandens tomt är placerad och för vilket byggnadsändamål friköp söks: kontor, affärer hotell och dyl. å ena sidan och bostäder å andra sidan. Se karta nedan. Högsta avgiften (13.100 €) uppbärs för tomter i centrum. För bostadsbyggande är friköpskostnaden här dock betydligt billigare (5.000 €). Följande prisnivå (9.100 €) gäller för tomter väster och norr om centrum. För bostäder gäller även här en billigare taxa (5.000 €). Därefter kommer ett område med en halverad prisnivå vid Västerhamn (4.500 €, vilken även gäller för bostäder). Billigaste priset (2.300 €) uppbärs för övriga tomter i rutnätsstaden oberoende om det gäller bostäder eller kontor/affärer/hotell och dyl.



### SYSTEM FÖR PARKERINGEN I CENTRUM

Staden har idag totalt 1172 parkeringsplatser varav 760 platser är korttidsbunden parkering och 412 är långtidsparkering. Av dessa är 154 friköpsplatser placerade i underjordiska anläggningar och 401 friköpsplatser placerade ovan mark.

Idag upptas ett stort antal korttidsparkeringsplatser av långtidsparkerade fordon vilket skapar ett tryck på flera underjordiska parkeringar i centrum. Övervakningen kan ske antingen genom införande av parkeringsskivor eller genom avgifter. Effektivare övervakning i kombination med införande av parkeringsskivor eller avgifter skulle skapa en större tillgänglighet i centrum genom att flera parkeringsplatser då frigörs.

### PARKERINGSANLÄGGNINGAR

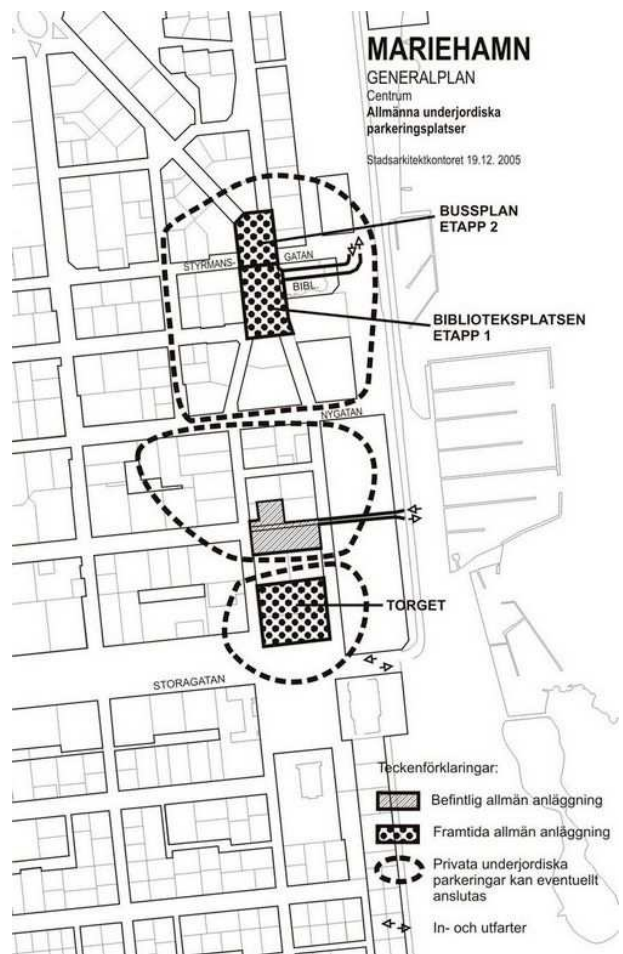
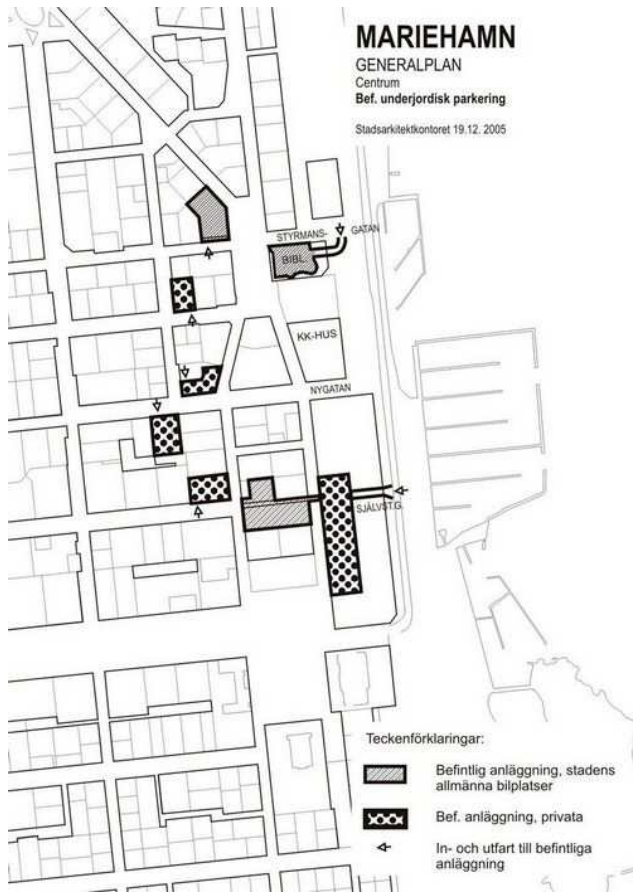
Centrumområdet förutsätter möjligast smidig trafik vad gäller fotgängare, cyklister och tung trafik. Det skall finnas ett så stort antal korttidsparkeringar som möjligt i gatuplanet, vilket förutsätter att de långtidsparkerade fordonen (huvudsakligen inpendling från landsbygden) placeras utanför centrum eller i parkeringsanläggningar under jord.

Parkeringshus är även i storstadsförhållanden en stadsbildsmässigt komplicerad lösning. På 90-talet då vården av stadsbilden blev viktig revs många p-hus. I en småstad som Mariehamn skulle ett p-hus i centrum strida mot målsättningarna rörande stadsbildens rehabilitering. Därmed återstår underjordisk parkering.

Sedan flera årtionden tillbaka stöder staden underjordiska garageprojekt som kan komma att utgöra fungerande delar i en framtida underjordisk parkeringsstruktur.

Framtida huvudalternativ för utbyggnad av underjordiska parkeringar är Biblioteksplatsen (med en andra utbyggnadsetapp under Bussplan) och Torget. Erfarenheter bl.a. från Stockholm visar att en underjordisk anläggning, för att upplevas användarvänlig, bör utformas med korta tillfarter och enkel till sin konstruktion (rektangulär). Långsmala, trånga underjordiska parkeringar med långa tillfarter upplevs av många människor såsom obehagliga och skrämmande. Dock bör även beaktas möjligheten att till den allmänna anläggningen ansluta privata underjordiska parkeringsanläggningar. Motivet är att kunna minska antalet in- och utfarter.





## STADENS PARKERINGSNORM

Egnahem	1 bilplats per bostadslägenhet
Flerfamiljshus (innerstaden)	1 bilplats per bostadslägenhet
Flerfamiljshus (norra och södra staden)	1,4 bilplatser per bostadslägenhet för de 5 första bostäderna och 1 bilplats per bostadslägenhet för de resterande
Våningsyta i K-hus	1 bilplats per 200 m <sup>2</sup> påbörjad våningsyta
Kontors- eller affärsutrymmen	3 bilplatser per 100 m <sup>2</sup> våningsyta
Industri, hantverk	6 bilplatser per 10 anställda
Hotell	5 bilplatser per 10 gästrum
Restauranger	1 bilplats per 10 sittplatser
Matbarer och cafeer	1,5 bilplatser per 10 sittplatser
Samlingslokaler, biograf, teatrar	1 bilplats per 10 sittplatser
Sportanläggningar	2,5 bilplatser per 10 åskådarplatser
Undervisningslokaler	7 bilplatser per 10 anställda, 3 bilplatser per 10 elever över 18 år

Utbyggs på samma tomt restaurang, matbar, caféer eller konferensutrymmen i anslutning till hotell får vid beräkningen av bilplatsbehovet för dessa utrymmen avdras ett antal sittplatser som motsvarar 2 gånger hotellanläggningens gästrumsantal.

Kvartersmark betecknad med A

Antalet bilplatser bestäms utgående från en av sökanden företedd utredning baserad på stadens p-normer

### Stadens mål är

- att bevara Mariehamns karaktär av trädgårdsstad med lummighet och grönska
- att slå vakt om grönytor på tomter med tanke på boendestandarden och barnens lekmiljö
- att finna enhetliga bilfria områden på tomterna för lekrekreation, vilka kan nås från bostäderna utan beröring med bilväg eller parkeringsplats
- att undvika att viktiga centrumaktiviteter till följd av otillräckliga parkeringsmöjligheter flyttar till andra områden
- att skapa bilfria gångtytor inom centrumområdet
- att prioritera utbyggnaden av underjordiska parkeringsanläggningar

### RIKTLINJER:

- Stadens parkeringsnormer ändras inte med hänsyn till trafiksituationen och biltätheten i Mariehamn och i landskapet i övrigt.
- Kostnaderna för iordningställandet och underhållet av parkeringsplatserna bör i princip åläggas den som förorsakar detta parkeringsbehov.  
(Skyldighet att ansvara för behovet av parkeringsplatser kan enligt gällande åländsk byggnadslag åläggas fastighetsägare endast i samband med beviljande av byggnadslov.)
- Friköpsmöjligheter inom rutnätstaden bibehålls för fastighetsägare till affärs- och hotelltomter samt undantagsvis för bostäder. Friköpsavgifterna ses över för att bättre motsvara de verkliga kostnaderna men det är sannolikt inte möjligt att nå full kostnadstäckning för byggande av underjordisk parkering. Principfrågan till vilken del det allmänna skall iklä sig kostnadsansvar för utbyggnad av parkeringsplatser klagörs. Priset för friköp skall fortsättningsvis gynna bostadsbyggandet i centrum och dess närhet.  
I fortsättningen bör friköp i centrum endast gälla underjordiska p-platser.  
Den högsta avgiftsklassen utvidgas till att omfatta hela affärscentrum (se bild sid. 123).
- Friköpet regleras genom ett separat, privaträttsligt avtal mellan fastighetsägaren och staden. Staden åtar sig härvid att mot överenskommen ersättning av fastighetsägaren iordningställa och underhålla överenskommet antal parkeringsplatser. På detta sätt friköpta parkeringsplatser får inte reserveras för en särskild fastighet utan skall vara allmänna parkeringsplatser med möjligheter till effektivt samutnyttjande.

- Framtida underjordiska parkeringar föreslås under Biblioteksplatsen (etapp 1), Bussplan (etapp 2) samt Torget. Parkeringarna skall vara lättillgängliga och enkla till sin konstruktion. Trafikanlutningarna specialstuderas in casu.
- Tomt som erhåller extra byggnadsrätt ökar ekonomiskt i värde. Extra byggnadsrätt är sådan byggnadsrätt som beviljas tomt utöver gällande stadsplan (inkluderande de gängse tillägg vilka kan tillgodoräknas).  
Om tomtägaren som inte kan anvisa tillräckligt antal parkeringsplatser på tomten, bör tomtägaren anlägga och bekosta de parkeringsplatser som saknas. Detta sker genom avtal med staden. Influtna medel bör reserveras och användas för utbyggnad av stadens underjordiska parkeringsplatser.  
  
Om en tomtägare anlägger underjordisk parkering under egen tomt och antalet platser inte fyller parkeringsnormen, kan tomtägare genom stadsplaneändring och enligt avtal med staden ges dispositionsrätt till stadens markområde för att utvidga den underjordiska parkeringen. Tomtägaren svarar då för utbyggnadskostnaderna och kostnaderna för återställande av trottoar- och gatumark samt övrig infrastruktur.
- Vid privat byggande av underjordiska parkeringar under stadens mark skall det ske enligt principen att tomtägaren bekostar, tredje parts rätt inte kränks och inga andra olägenheter uppkommer för staden. Staden bör genom planering och avtal med fastighetsägare för upplåtande av stadens mark för parkeringar gynna uppkomsten av funktionella, ev. allmänna parkeringar som inte är i stadens ägo men kan underlätta stadens åtaganden beträffande underjordiska parkeringar i staden
- Övervakningen av parkeringen i centrum bör effektiveras och parkeringsskivor införas.
- Tidsbegränsningar på korttidszonparkering som gäller idag kvarstår och utökas med två timmars zonparkering för ytterligare 123 parkeringsplatser vid Kaptensgatan, Skarpansvägen och Ålandsvägen (idag långtidsparkering).
- En informationskampanj genomförs angående kort- och långtidsparkering. Kampanjen riktas till allmänheten, företagare i centrum och speciellt större arbetsgivare i centrum.

## PARKERINGSSITUATIONEN I VÄSTERHAMN

### HAMNVERKSAMHETENS PARKERINGSBEHOV

Hamnverksamhetens parkeringsbehov baseras på de som reser med färjorna, de som arbetar på färjorna och de som väntar på passagerare samt för befintlig och utökad landverksamhet i Västerhamn.

I anslutning till hamnområdet och inom intilliggande gatuområden finns följande parkeringsplatser: <sup>1)</sup>

Plats	Tidsbegränsning	Antal P-platser ca
Långtidsparkeringen vid Vikingterminalen	ej begränsad	70
Korttidsparkeringen vid Vikingterminalen	två timmar	63
Långtidsparkeringen vid Havets folk	ej begränsad	35
Gatuparkering på Hamngatan	två timmar	15
Gatuparkering på Havsgatan	trettiio minuter <sup>2)</sup>	10
Marieparks parkering	obegränsad <sup>3)</sup>	55
Stavamosters gränd	nittio minuter	16
Gatuparkering på Skillnadsgatan	obegränsad <sup>4)</sup>	30
Gatuparkering på Mariegatan	obegränsad	20
Gatuparkering vid ÅSS	obegränsad	22
<b>TOTALT ca</b>		<b>336</b>

- 1) TV:s beräkning 2004
- 2) Gäller parkering på västra sidan mellan Möckelöbrinken och Skillnadsgatan. Resterande delar av Havsgatan parkeringsförbud.
- 3) Gäller mellan 8-22. Resterande tider parkeringsförbud.
- 4) Gäller hela gatan förutom avsnittet Havsgatan - Neptunigatan, södra sidan, där det är nittio minuters begränsning.

De nya färjanlöpen som tillkommer under 2004 är Tallink, Birka Paradise och Silja Europa. Dessa anlöp kommer enligt hamnförvaltningen inte att medföra behov av nya allmänna parkeringsplatser. Dock bör beaktas en utökad personalparkering på grund av Birka Paradise.

En minimering av längsparkeringen på gatorna runt hamnområdet skulle för hamnens verksamhet förutsätta en ny parkering för ca 75 fordon (enl. TV). En dylik parkering kunde t.ex. utbyggas som ett parkeringsdäck över hamnområdet söder om Vikingterminalen (ca 90 bilar). Tidigare har även diskuterats ett alternativ med en parkering insprängd i berget under Sjöfartsläroverket (ca 300 bilar) med infart från Havsgatan och en överdäckning av parkeringen öster om Vikingterminalen.

Den sistnämnda är stadsbildsmässigt oacceptabel. En parkeringsgrotta i berget gör minst intrång i stadsbilden och kunde kombineras med ett befolkningsskydd. Därefter kunde tidsbegränsad parkering införas på vissa gatuavsnitt.

#### **HAMNEN, MARIEPARK, ÅSS, BADHUSPARKEN, SJÖFARTSMUSÉET**

En utökning av p-platzerna i anledning av det stora parkeringsbehovet för hamnen och en växande verksamhet i Mariepark är nödvändig.

Ett p-hus under Lotsberget kunde vara en lösning. Här finns redan reningsverkets bergsrum som kommer att utvidgas.

En parkeringsgrotta under Lotsberget skulle kunna utgöra ett alternativ till ovan diskuterade utökning av hamnparkeringen eller ett komplement till den.

Infarten till en p-grotta under Lotsberget är förenad med vissa trafikanslutningsproblem. En anslutning till den enkelriktade uppfarten från hamnen är omöjlig. En infart via Lotsbroverkets serviceväg, som är en parallellväg mellan hamnens uppfart och Mariepark, är möjlig men förutsätter t.ex. trafikljus vid mötet med Hamngatan. Vid fartygsanlop ges trafiken från färjhamnen företräde för undvikande av trafikstockning på hamnplan. Infarten i berget skall placeras så att den minimerar intrång i naturskyddsområde och den gamla ursprungliga lotstrappan upp till den K-märkta Lotsstugan bör inte att brytas.

En infart från öster förordas inte eftersom den skulle medföra ökad trafik på "Gnistvägen" som inte är planerad för allmän biltrafik. En nödvändig utrymningstunnel kunde möjligen riktas österut.

I norra hamnområdet finns parkerings- och trafikproblem. Strandpromenaden är smal och ganska tungt trafikerad. Verksamheten vid ÅSS erfordrar både trafik och parkering. Verksamheterna i samband med Sjöfartsmuseet, Pommern och Badhusparken är idag stora och trafik- och platskrävande. Utökad verksamhet är planerad.

Ett alternativ som bör utredas är att under en del av Badhusparken spränga in ett parkeringsområde. Infart till detta kunde arrangeras både från Norragatan (korsningen med Havsgatan), från Neptunigatan (uppfarten till Badhusberget) och från Strandpromenaden. Denna lösning kunde avlasta Sjöpromenaden en hel del genomfartstrafik.



# GENERALPLAN MED BESTÄMMELSER

	TEXT SIDNR	KARTOR
INLEDNING	109	
NORRA STADEN		
FÖRSLAG TILL MARKANVÄNDNING		110
AVVIKELSE FRÅN MARKANVÄNDNINGEN I GÄLLANDE DELGENERALPLANER	112	111
INNER STADEN		
FÖRSLAG TILL MARKANVÄNDNING		113
AVVIKELSE FRÅN MARKANVÄNDNINGEN I GÄLLANDE DELGENERALPLANER	115	114
SÖDRA STADEN		
FÖRSLAG TILL MARKANVÄNDNING		118
AVVIKELSE FRÅN MARKANVÄNDNINGEN I GÄLLANDE DELGENERALPLANER	120	119
GENERALPLANE BETECKNINGAR	122	
GENERALBESTÄMMELSER OCH REKOMMENDATIONER	125	

## INLEDNING

I syfte att underlätta läsningen av generalplanen redovisas områdesvis de förändringar i markanvändningen som införts jämfört med gällande delgeneralplaner för norra staden, innerstaden och södra staden.

Generalplanen innehåller särskilda bestämmelser för markens bebyggande och användning. Förutom bestämmelser har i planen också formulerats rekommendationer som mer fördjupat och strategiskt beskriver hur markanvändningen borde genomföras.

# MARIEHAMN GENERALPLAN

Delområde NORRA STADEN

## MARKANVÄNDNING

Stadsarkitektkontoret



Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE I kraft	26.09.2006 08.11.2006
--	--------------------------

**AVVIKELSE FRÅN MARKANVÄNDNINGEN I  
GÄLLANDE DELGENERALPLAN**

Stadsarkitektkontoret 13.06.2006





# AVVIKELSE FRÅN MARKANVÄNDNINGEN I GÄLLANDE DELGENERALPLAN FÖR NORRA STADEN

BESKRIVNING TOMT- /OMRÅDESVIS AV NY MARKANVÄNDNING RELATERAD TILL  
TIDIGARE MARKANVÄNDNING

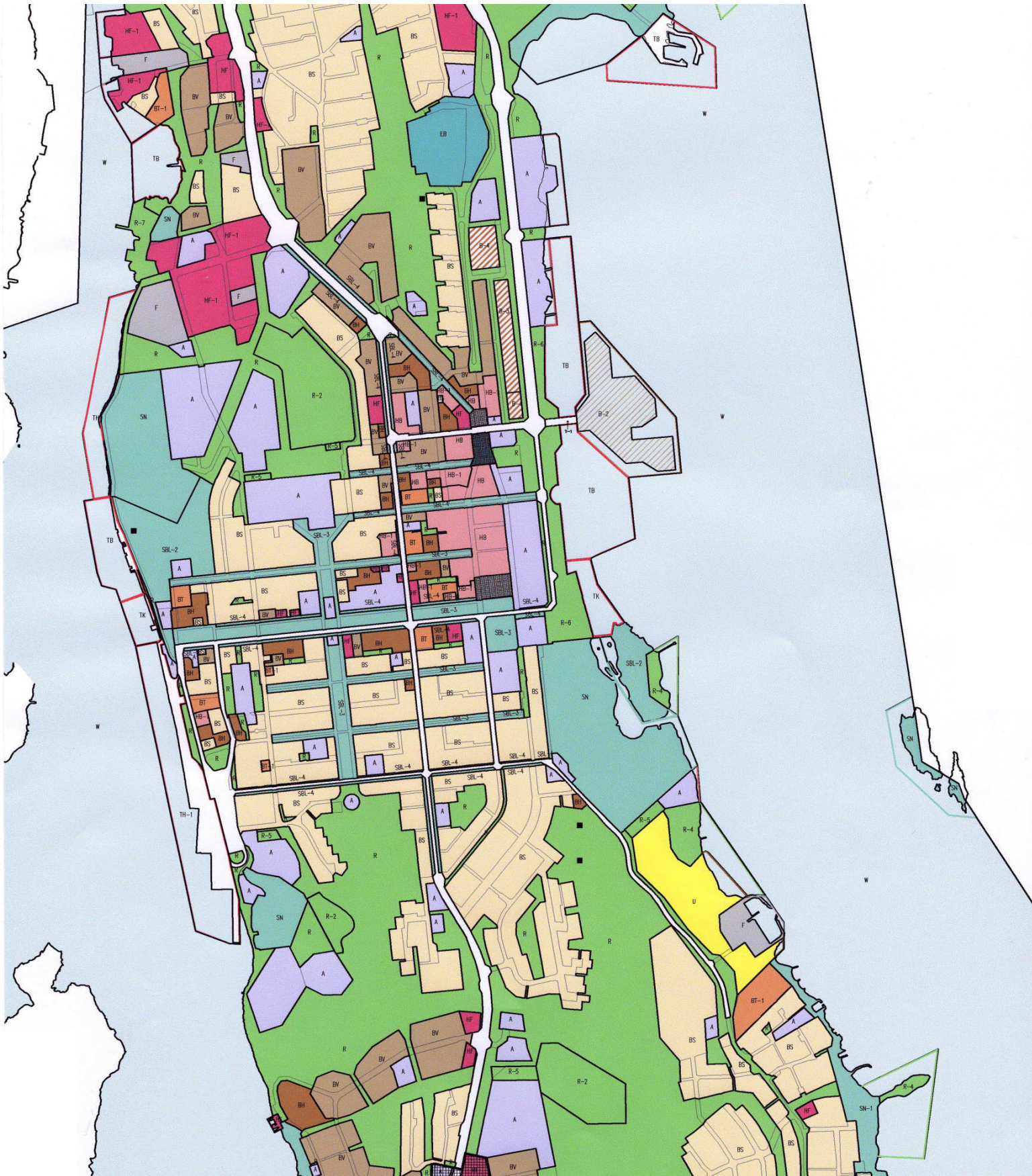
Föreslagen Markanvändning	Tomt	Kommentar	Gällande markanvändning
BS	Apalängen		R
BT-1	Johannebo-8-12 Västra Klinten-6-9	Strandnäs motell Strandbergs	BA BA
HB	Johannebo-2-12 Strandnäs-5-9 Strandnäs-8-8	Maritas Livs Ål. Banken	C C BA
BH	Johannebo-5-	gamla Edos	C
BV	Johannebo-1-5 Dalbo-5-1 Apalängen (Sviby by del av 1:11, 1:16) Västra Klinten Västra Klinten	oplanerat område Ceders	BS BS A BS BS
R	Västra Klinten	Ceders	BS
R-1	Norrböle Johannebo/ Hindersböle		R R
R-7	Västra Klinten		TV
SN	Nabben		R-1 R-4

# MARIEHAMN GENERALPLAN

Delområde INNERSTADEN

## MARKANVÄNDNING

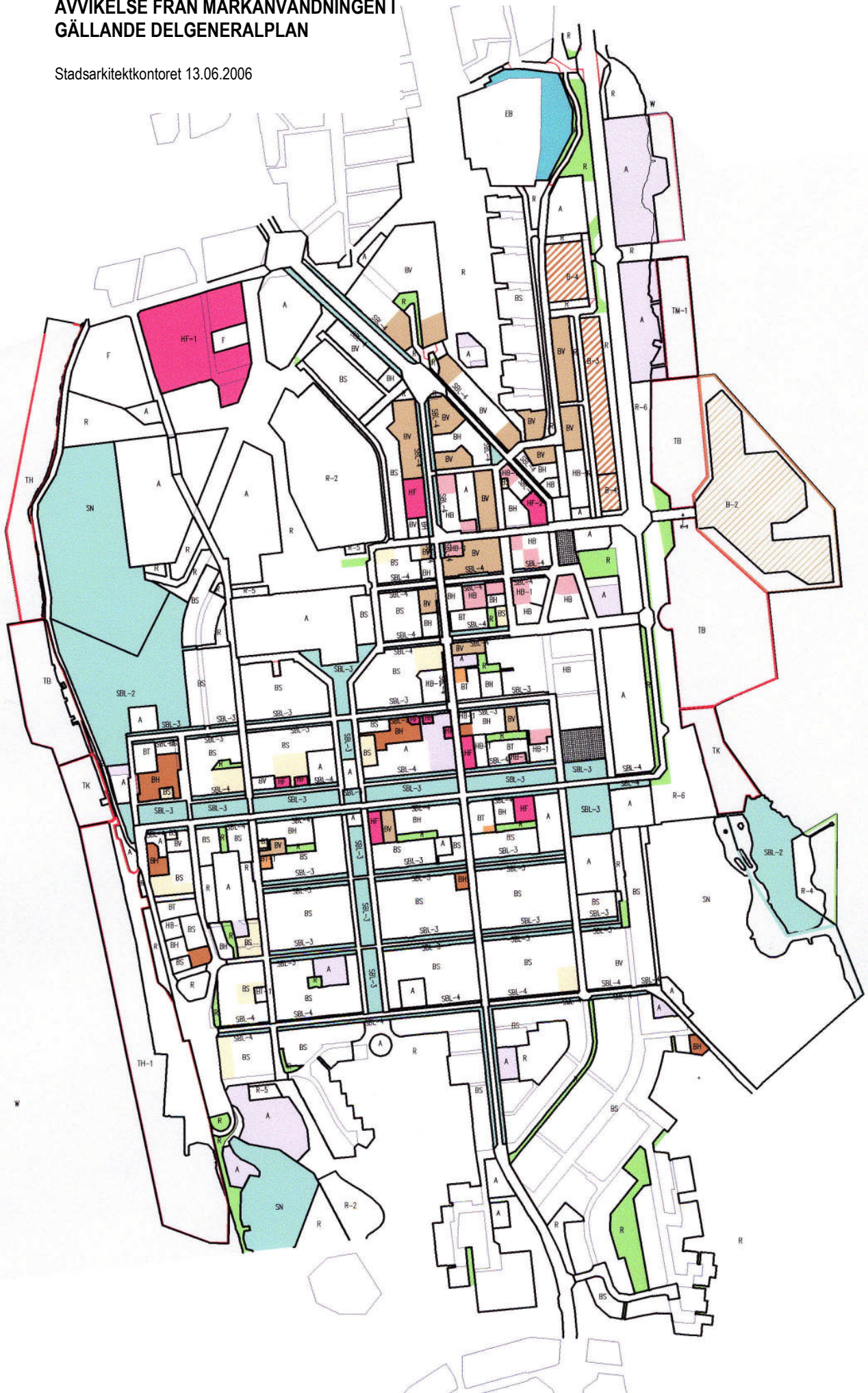
Stadsarkitektkontoret



Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE I kraft	26.09.2006 08.11.2006
--	--------------------------

**AVVIKELSE FRÅN MARKANVÄNDNINGEN I  
GÄLLANDE DELGENERALPLAN**

Stadsarkitektkontoret 13.06.2006



## AVVIKELSE FRÅN MARKANVÄNDNINGEN I GÄLLANDE DELGENERALPLAN FÖR INNERSTADEN

BESKRIVNING TOMT- /OMRÅDESVIS AV NY MARKANVÄNDNING RELATERAD TILL TIDIGARE MARKANVÄNDNING

Föreslagen markanvändning	Tomt	Kommentar	Gällande markanvändning
A	Nyängen-24-1	badhuset	P, vattenområde
	Nyängen-23-2	Sjökvarteret	P, vattenområde
	Nyängen-11-1	daghemmet Nyängen	P
	Storängen-17-1	KK-hus	P
	Storängen-5-15	Villa Carita - tomten	BVA
	Storängen-1-10,17	GE-tomten, Övre Mathis	BV, BAV
	del av Dalberg-13-1	Sjöfartsmuseum	P
	Främmanberg-1-13	dagcenter Hildas hus	BVA
	Främmanberg-4-31	Edlagårdarna	BER
	Främmanberg-parkomr.	Mariapark	P
	Främmanberg-parkomr.	Lotsbroverket	P
	Sveden-4-12	Parkgatan 24	BE
Sveden	Lindans parkområde	P	
BT	del av Storängen-5-19	hotell Park Alandia	BVA
	del av Kvarnberg-2-	hotell Esplanad	BER
BT-1	Främmanberg-2-23	gästhem Neptun	BER
HF	Vreten-1-16	Radio Åland	BAV
	Vreten-4-10	Fahlers	BAV
	Storängen-14-11	Andelsbanken	BAV
	Storängen-14-6		BAV
	Storängen-9-6	Posten	BAV
	Storängen-10-2	Ålandsbanken	BAV
	del av Storängen-1-18		A
	Storängen-1-20, 22		BE
	Storängen-2-14	GE-kontoret	BAV
	Storängen-2-16	PAF	BAV
	Dalberg-3-22, 25		BVA
	Kvarnberg-1-7		BH
	Kvarnberg-2-9		BAV
HF-1	Rossen-3-	arbetsplats/industriområde	F
	Rossen-4-4,5,9,11	arbetsplats/industriområde	F
	Rossen-5-3	arbetsplats/industriområde	F
HB	Vreten-3-9,10		BVA
	Vreten-3-19	Folkhälsan	A
	Storängen-2-4		BVA
	Storängen-9-1003,2003,3003		BVA
	Storängen-10-3		BVA
	Storängen-14-2,10		BVA
	Storängen-8-18		BVA
HB-1	Vreten-4-14,15		BVA
	Storängen-13-7		BVA
	Storängen-8-17		BVA
	Storängen-9-7,8,9		BVA
	Storängen-2-8		BVA

BH	Storängen-1-18		A
	Storängen-2-13		BAV
	Dalberg-1-6		BE
	Dalberg-1-1001,10		BAV
	Främmanberg-7-7		BER, gatuområde
	Främmanberg-8-19		A
	Kvarnberg-3-41		BER
Sveden-16-2	gästhem Kvarnen		BE
BV	Nyängen-8-4	Skeppargården	P
	Nyängen-10-1,6		BVA
	Nyängen-12-4		BVA
	Nyängen-5-1		BVA
	Nyängen-16-		BVA
	Nyängen-17-4,6		BVA
	Nyängen-18-4,10,13		BAV
	Vreten-1-7,11,21		BVA
	Vreten-2- 8, 10, 11, 12		BVA
	Vreten-3-12,13,16,17		BVA
	Storängen-14-10		BVA
	Storänängen-13-5, 6, 9, 10, 11, 12		BVA
	Storängen-12-11		BVA
	Storängen-7-13,14		BVA
	Storängen-5-16		BVA
	Storängen-2-9		BVA
	Kvarnberg-1-19		BVA
Främmanberg-2-30		BVA	
BS	Vreten-4-16		BVA
	Storängen-8-15,16		BVA
	Storängen-12-14		P
	Storängen-6-14,23		BVA
	Storängen-1-17, del av 18		A
	Dalberg-1-9		BAV
	Dalberg-2-9		A
	Dalberg-3-24		BVA
	Främmanberg-2-26		BVA
	Främmanberg-1-14,15,16		BVA
	Främmanberg-5-22		BH
	Främmanberg-6-5,6		BVA
	Främmanberg-8-17		BH
	Främmanberg-11-1,8		BVA
Kvarnberg-6-7		BVA	
B – 2	Storängen-	"bostadsön"	oplanerat, vatten
B – 3	Nyängen-	"Rönnbergs torg"	trafikområde
EB	Nyängen-19-	Begravningsplats	P, gatuområde
SBL-2	Dalberg		P
	Lilla holmen		P
SBL-3	Esplanaderna		P
	stadshusbacken, Sundbloms skvären		P
	söder om Nautical alléerna Södra gatan, Mariegatan, Norragatan		A gatuområde
SBL-4	alléerna Skillnadsgatan, Nygatan, Köpmansgatan norra Ålandssvägen, Skarpansvägen, södra Västra Utfarten		gatuområde
SN	Dalberg		P
	Främmanberg		P

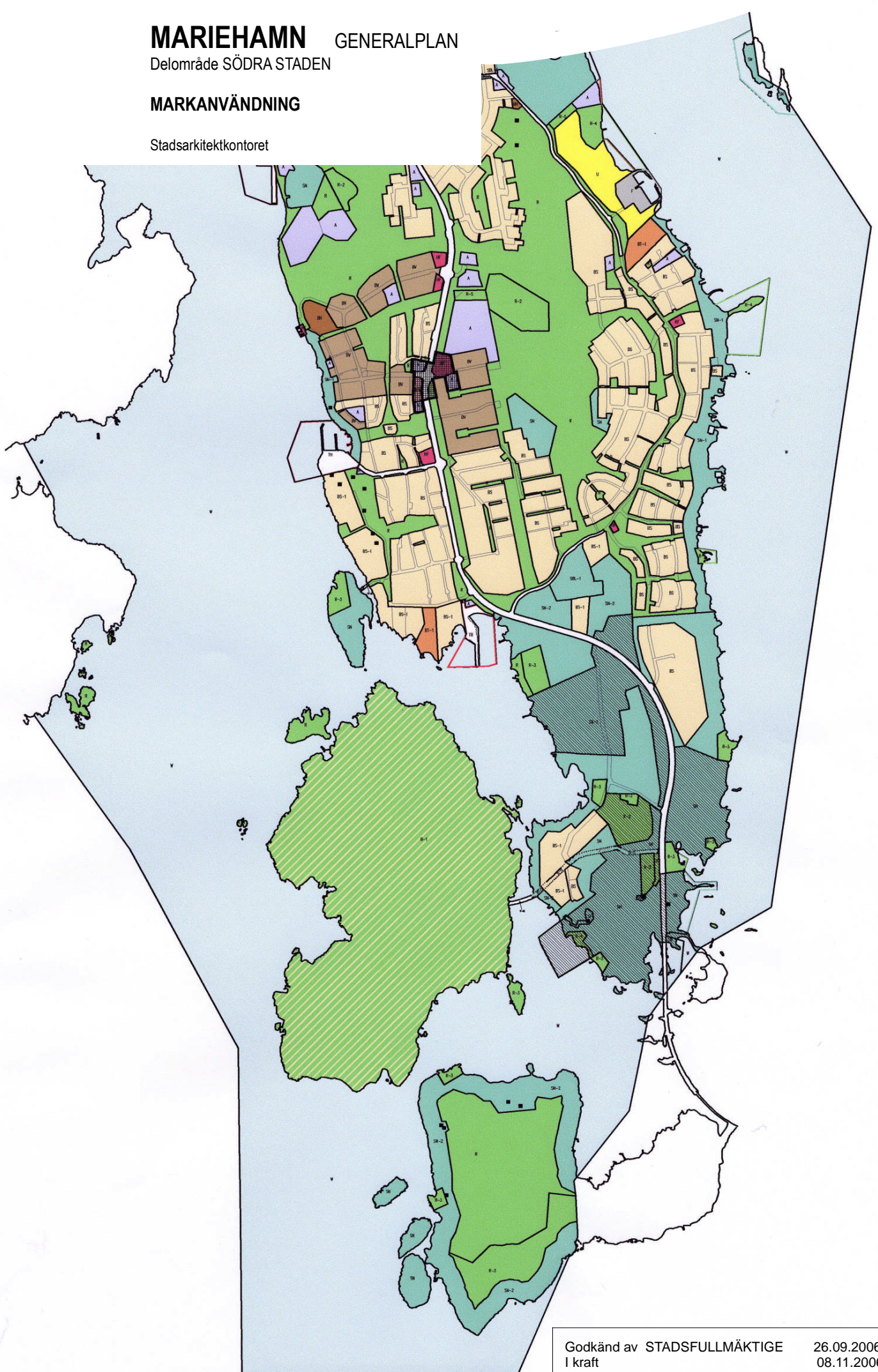
R	Nyängen Vreten Storängen  Dalberg Främmanberg  Kvarnberg Sveden		oplanerat, gatuomr. gatuområde vatten, gatuomr., A, BVA, BAV BE (inne i kvarten) BER, BVA, gatuomr., TH BVA, BER, gatuomr. BE, gatuområde
B-4	Nyängen Nyängen	Esso, Teboil Shell	TS TS
Gatuområde	Nyängen  Storängen	Österleden  Österleden	grönområde  grönområde

# MARIEHAMN GENERALPLAN

Delområde SÖDRA STADEN

## MARKANVÄNDNING

Stadsarkitektkontoret



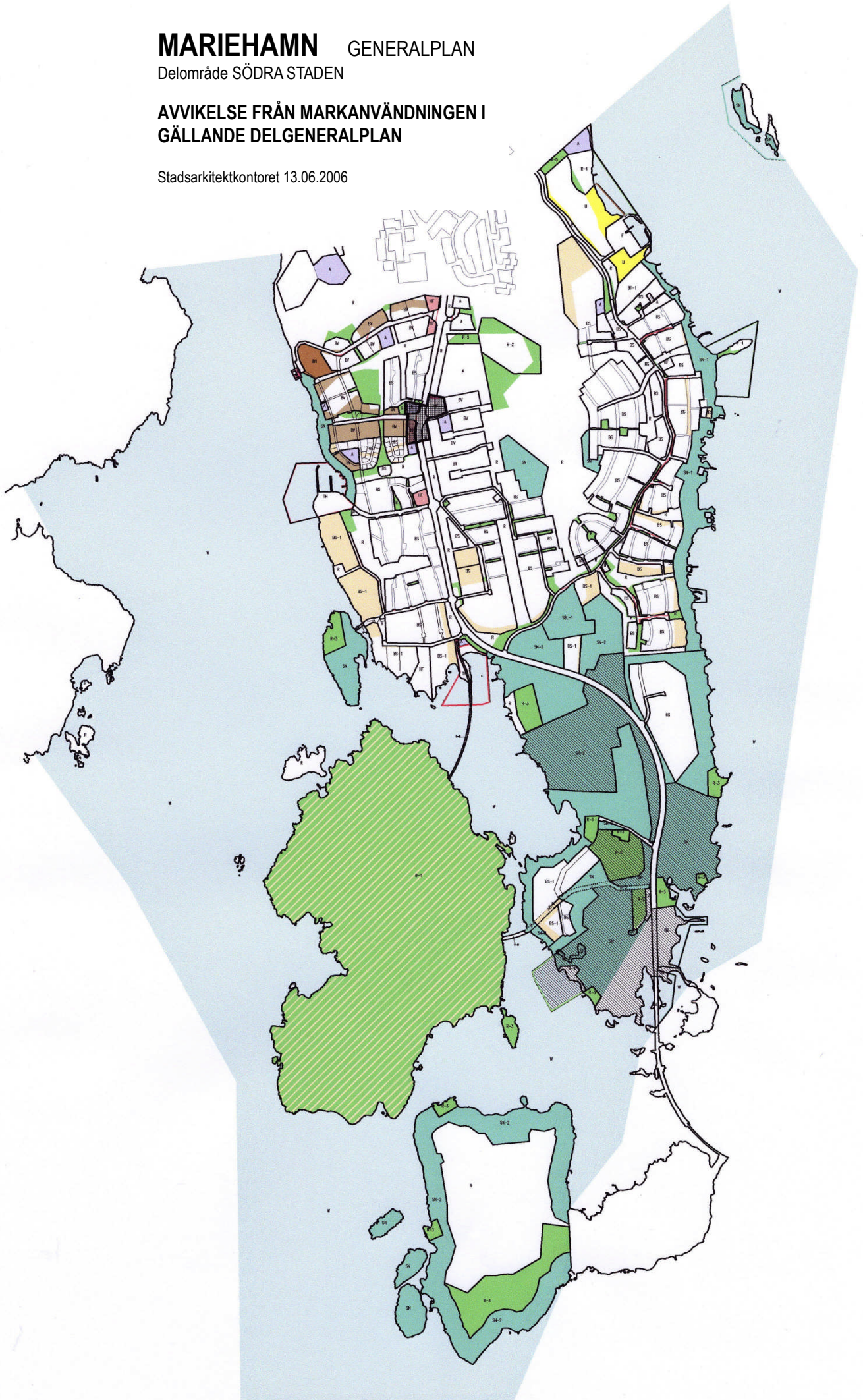
Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE 26.09.2006  
I kraft 08.11.2006

# MARIEHAMN GENERALPLAN

Delområde SÖDRA STADEN

## AVVIKELSE FRÅN MARKANVÄNDNINGEN I GÄLLANDE DELGENERALPLAN

Stadsarkitektkontoret 13.06.2006





## AVVIKELSE FRÅN MARKANVÄNDNINGEN I GÄLLANDE DELGENERALPLAN FÖR SÖDRA STADEN

BESKRIVNING TOMT- /OMRÅDESVIS AV NY MARKANVÄNDNING RELATERAD TILL  
TIDIGARE MARKANVÄNDNING

Föreslagen markanvändning	Tomt	Kommentar	Gällande markanvändning
A	Sveden-26 Sveden-28-1 Västernäs-2-2 Lotsberget-8-1 Lotsberget-14-3 Västra Ytternäs-27-1 Västra Ytternäs-40-? Västra Ytternäs-38- Västra Ytternäs-47-1 Västra Ytternäs Storgärdan	oplanerat dagem Vinkelbodan Margaretagården Sjöbevakningen  Horellivillan  Lervik-transformator "Naturum"	BER, P P BV PN P, BV BA BV BR BE hamnorråde PN
HF	Lotsberget-15-3 Lotsberget-16-3 Lotsberget-17-1 Västra Ytternäs-23-1 Västernäs-1-6 (utökning av bef. tomt)		P, BV P, vägorråde PN, vattenorråde FAH, BE P, AU
HB	Västra Ytternäs-27-? Västra Ytternäs-47-2, ? (1:68)		BA BE, vägorråde
BH	Lotsberget-10-2		BV, vägorråde
BV	Lotsberget-13-1 Lotsberget-14-2 Lotsberget-16-1,2 Västra Ytternäs-33-41  Västra Ytternäs-?		PN, vägorråde P PN, vägorråde P, PN, AS, vägorråde PN, BE, BR
BS	Sveden-26 Östernäs Västernäs Västra Ytternäs Ytternäs	oplanerat	PN A, P, PN P, I, vägorråde P, vägorråde PN, I
BS-1	Västra Ytternäs Ytternäs		TH, TM, US, PN, P L, vägorråde
B – 1	Svinö		US
R	Sveden Sveden-26 Lotsberget Västra Ytternäs, norra  Västra Ytternäs, södra Västernäs Ytternäs Östernäs	oplanerat	A BER BV, trafikorråde BA, BV, BVR, BR, BE, trafikorr. hamnorråde, US BE, vägorråde L, vägorråde BE, BER, BA,




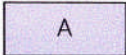

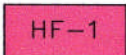

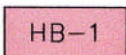


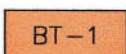
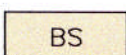
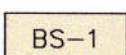

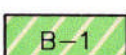



	Storgärdan/Sveden Storgärdan		BVR, vägområde BER UCN, vägområde
R-2	Västernäs Espholm		PN, I AK, PN, IH, B, vägområde
R-3	Västra Ytternäs Ytternäs Espholm Styrsö Svinö	Lilla Lökskäret	B US, B US, SN, B US US
R-4	Storgärdan Östernäs		UCN, I vattenområde
R-5	Västernäs Storgärdan		AU P, UCN, vägomr.
U	Storgärdan		P, PN, IS
SBL-1	Ytternäs	Östergårds	BLK, vägområde
SN	Lotsberget Västra Ytternäs Västernäs Östernäs Espholm  Styrsö Ytternäs	ovanför reningsverket Lilla Lökskär	PN PN, TM PN PN US, PN, B, vägområde US PN
SN-1	Västra Ytternäs Östernäs	strandzon strandzon	PN PN
SN-2	Ytternäs Espholm Styrsö		PN, L, vägområde US, P US
Gatuområde	Västra Ytternäs/ Östernäs	Västra Ytternäsvägen	P

# MARKANVÄNDNING GENERALPLANE BETECKNINGAR



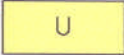
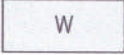



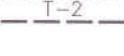
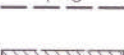




Beteckning    Textförklaring

---

## TECKENFÖRKLARINGAR:

	Gräns för område och del av område.
	Instruktiv gräns för område och del av område.
	Bestämmelsegräns.
	Område för offentlig service och förvaltning.
	Område för handel, förvaltning och service.
	Område för handel, förvaltning och industriverksamhet.
	Område för handel och bostäder.
	Område för handel och bostäder.
	Område för bostadsvåningshus, handel och service.
	Område för hotellverksamhet.
	Område för hotellverksamhet.
	Småhusdominerad bostadsbebyggelse.
	Småhusdominerad bostadsbebyggelse.
	Våningshusdominerad bostadsbebyggelse.
	Utredningsområde för bostadsbebyggelse (Svinö).
	Utredningsområde för bostadsbebyggelse (bostadsö i Slemmern).
	Utredningsområde för bostadsbebyggelse och serviceinrättningar (Rönnerbergs torg).
	Utredningsområde för bostäder och serviceinrättningar (servicestationer).

B-5	Utredningsområde för trafikled (väg till Svinö).
B-6	Utredningsområde för trafikled (väg till Svinö).
F	Område för industri- och lagerbyggnader.
R	Rekreationsområde.
R-1	Rekreationsområde (dagvattenrening).
R-2	Rekreationsområde (idrottsplatser).
R-3	Rekreationsområde (parceller).
R-4	Rekreationsområde (badplatser).
R-5	Rekreationsområde (parkeringsplatser).
R-6	Rekreationsområde (Österhamn).
R-7	Rekreationsområde (Klintkajen).
SF	Fornminnesområde.
SN	Naturskyddsområde.
SN-1	Naturskyddsområde.
SN-2	Naturskyddsområde.
EB	Specialområde. Begravningsplats.
SBL-1	Område eller objekt som skall skyddas med stöd av lagstiftning. Kulturhistorisk värdefull bebyggelsemiljö (Västergårds).
SBL-2	Område eller objekt som skall skyddas med stöd av lagstiftning. Kulturhistorisk värdefull miljö. (Badhusparken).
SBL-3	Område eller objekt som skall skyddas med stöd av lagstiftning. Kulturhistorisk värdefull miljö.
SBL-4	Område eller objekt som skall skyddas med stöd av lagstiftning. Stadsbildsmässig värdefull miljö.
TH	Hamnområde.
TH-1	Hamnområde.

	Område för småbåtshamn.
	Hamnområde. Kulturhistoriskt värdefull miljö.
	Område för fritid och turism.
	Vattenområde.
	Biltrafikens huvudnät.
	Biltrafikens lokalnät.
	Instruktiv vägförbindelse (bostadsö).
	Instruktiv vägförbindelse (Svinö).
	Instruktiv vägförbindelse (Lilla Löskär).
	Natura 2000.
	Fornlämning.
	Område för stadsdelscentrum.
	Torg.

## MARKANVÄNDNING

### GENERALPLANEBESTÄMMELSER OCH REKOMMENDATIONER

Beteckning    Textförklaring

---

#### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Generalplanen anger användningsändamålet för stadens olika markområden. Byggande förutsätter huvudsakligen stadsplan.

Utöver de bestämmelser som gäller för ett område kan följande byggnadsverksamheter tillåtas såvida de inte medför olägenheter för områdets huvudsakliga användningsändamål:

- istandsättande och anläggande av gång- och cykelvägar, friluftsleder, parker, torg och andra motsvarande områden
- byggande av anläggningar för teknisk försörjning samt
- byggande av skyddsrum.

- A**            **Område för offentlig service och förvaltning**  
Området reserveras för offentliga förvaltnings- och servicelokaliteter.  
På särskild kartbilaga (sid. 73 PLANFÖRSLAG) redovisas kvartersgräns mot gata där renodlad kontorsetablering inte är tillåten i gatuplan.
- HF**            **Område för handel, förvaltning och service**  
Området reserveras för renodlade handel-, förvaltnings- och serviceverksamheter. Enstaka bostäder kan dock tillåtas.  
På särskild kartbilaga (sid. 73 PLANFÖRSLAG) redovisas kvartersgräns mot gata där renodlad kontorsetablering inte är tillåten i gatuplan.
- HF-1**        **Område för handel, förvaltning och industriverksamhet**  
Område reserveras för affärs-, kontors- och servicebetonade arbetsplatslokaler som betjänar boendet.  
Bostäder max. 1/5 av den totalt utbyggda våningsytan samt småindustri och hantverk kan tillåtas.
- HB**            **Område för handel och bostäder**  
Området reserveras för affärs- och kontorslokaliteter.  
På området kan av den totalt utbyggda våningsytan även tillåtas max. 1/3 bostäder. På särskild kartbilaga (sid. 73 PLANFÖRSLAG) redovisas kvartersgräns mot gata där renodlad kontorsetablering inte är tillåten i gatuplan.
- HB-1**        **Område för handel och bostäder**  
Området reserveras för affärs- och kontorslokaliteter.  
På området kan av den totalt utbyggda våningsytan även tillåtas max. 1/2 bostäder. På särskild kartbilaga (sid. 73 PLANFÖRSLAG) redovisas kvartersgräns mot gata där renodlad kontorsetablering inte är tillåten i gatuplan.
- BH**            **Område för bostadsvåningshus, handel och service**  
Området reserveras för bostadsvåningshus. Av den totalt utbyggda våningsytan får max. 1/5-1/3 utnyttjas för affärs-, kontors- och serviceverksamhet.

På särskild kartbilaga (sid. 73 PLANFÖRSLAG) redovisas kvartersgräns mot gata där renodlad kontorsetablering inte är tillåten i gatuplan.

**BT Område för hotellverksamhet**

Området reserveras för hotellverksamhet.

På särskild kartbilaga (sid. 73 PLANFÖRSLAG) redovisas kvartersgräns mot gata där renodlad kontorsetablering inte är tillåten i gatuplan.

**BT-1 Område för hotellverksamhet**

Området reserveras för härbärgeringsverksamhet.

**BS Småhusdominerad bostadsbebyggelse**

Området reserveras för småhusdominerad bostadsbebyggelse.

På området kan även tillåtas till bostadsmiljön anpassade arbetslokaler eller affärs- och kontorsutrymmen max. 1/5 av den totalt utbyggda våningsytan.

Beteckningen BS inrymmer även tvåvåningshus som i stadsplan kan betecknas BV. Motiv härför är att stadskaraktären i speciellt innerstaden består i mycket av tvåvånings flerfamiljshus, som inte kan betecknas varken som radhus eller kopplade hus. Bostadsvåningshus i tre eller fler våningar inryms inte i BS.

**BS-1 Småhusdominerad bostadsbebyggelse**

Området reserveras för gles småhusbebyggelse.

**Rekommendation:** Bebyggelsen på Lökskärsberget planeras så att områdets natur och bergbundna karaktär beaktas.

**BV Våningshusdominerad bostadsbebyggelse**

Området reserveras för flervåningshus med tre eller fler våningar.

Av den totalt utbyggda våningsytan får max. 1/5 användas för affär- och kontorsändamål.

Tvåvånings flerfamiljshus kan betecknas BV då varken radhus eller kopplade hus är eftersträfvansvärt.

**B-1 Utredningsområde för bostadsbebyggelse (Svinö)**

Svinö reserveras som utredningsområde för bostadsbebyggelse.

Om området bibehålls som grönområde betecknas det R, rekreationsområde.

**Rekommendation:** Följande frågeställningar bör utredas: miljöpåverkan, landskapsbild, exploateringstyngd, bebyggelselokalisering samt service och arbetsplatser.

En lätt exploatering skulle bättre gå att anpassa till skärgårdsnaturen men blir dyr per hushåll och skulle inte bära lokal service på ön. Bilberoendet skulle öka. En effektiv exploatering med inslag av våningshus skulle bryta mot naturmiljön men ge en rimligare kostnad per hushåll och kanske underlag för någon typ av service.

Därmed torde en kombination av våningshus och egnahem sökas.

**B-2 Utredningsområde för bostadsbebyggelse (bostadsö i Slemmern)**

Ett drygt 5 ha vattenområde avsätts som utredningsområde för utfyllnad för bostadsändamål. Om området inte används som bostadsbebyggelse bibehålls det som vattenområde.

**Rekommendation:** En MKB initieras. En projektledning tillsätts. En helhetsstudie över östra hamnområdet utarbetas.

- B-3 Utredningsområde för bostadsbebyggelse och serviceinrättningar (Rönnerbergs torg)**  
 Området avsätts som utredningsområde för bostadsbebyggelse och serviceinrättningar. Om området inte används för bostadsbebyggelse betecknas det R-5.  
**Rekommendation:** En kontamineringsundersökning av markgrunden genomförs. Bebyggelsen utformas så att vattenkontakten från befintlig bebyggelse bakom bibehålls i största möjliga utsträckning. En helhetsstudie utarbetas.
- B-4 Utredningsområde för bostäder och serviceinrättningar (servicestationer)**  
 Området reserveras som utredningsområde för bostäder och serviceinrättningar. Om området bibehålls som område för servicestationer betecknas det TS.
- B-5 Utredningsområde för trafikled (väg till Svinö)**  
 Området reserveras som utredningsområde för trafikled. Om området bibehålls som grönområde betecknas det SN, naturskyddsområde.
- B-6 Utredningsområde för trafikled (väg till Svinö)**  
 Området avsätts som utredningsområde för trafikled. Om området inte utnyttjas som trafikled betecknas det BS-1, gles småhusdominerad bostadsbebyggelse.
- F Område för industri- och lagerbyggnader**  
 Området reserveras för icke miljöstörande ( se def. miljöförorening i LL 2001:30 om miljöskydd och miljötillstånd 1 kap 3 §) industri- och lagerlokaler samt till dem anslutna affärslokaler. På området kan även tillåtas kontorslokaler.
- R Rekreatiomsområde**  
 Området reserveras som rekreatiomsområde.  
 Inom området får utövas rekreatioms- och fritidsverksamheter samt allmänt friluftsliv. På området tillåts småskaligt byggande som betjänar friluftslivet eller annan allmän rekreatiomsverksamhet. För fällning av träd, grävning, sprängning, utjämning eller fyllning eller annan därmed jämförbar åtgärd på området behövs tillstånd enligt 23 § BL. Efter prövning av stadsstyrelsen får i området byggas stigar, gång- och cykelvägar, bostadsgata för tomt och område, lek område/ lekplats/bollplan samt utföra service på kommunaltekniska ledningar.
- R-1 Rekreatiomsområde (dagvattenrening)**  
 Området reserveras för rekreatiomsändamål.  
 Efter prövning av stadsstyrelsen får anläggningar för dagvattenbehandling byggas och service på kommunaltekniska ledningar utföras.  
**Rekommendation:** Områdets åkrar skall skötas som odlingar eller ängar. På området skall mellan odlad åker och vattenfåra lämnas en skyddszon eller –remsa som är ouppodlad och täckt av permanent växtlighet. Områdets skogar skall vårdas som mångbruks- eller parkskogar.  
 Kalhuggning av trädbestånd som avgränsar vattendrag eller öppna fält tillåts inte. De delar av området som ansluter sig till bosättningen skall vårdas som park.
- R-2 Rekreatiomsområde (idrottsplatser)**  
 Området reserveras för idrotts-, rekreatioms- och fritidsfunktioner samt för allmänt friluftsliv. Efter prövning av stadsstyrelsen tillåts ett till verksamheten anpassat byggande i anslutning till dessa funktioner och att service på kommunaltekniska ledningar får utföras.



- R-3 Rekreatjonsområde (parceller)**  
Området reserveras som rekreatjonsområde.  
Efter ändamålsenlighetsprövning av stadsstyrelsen kan enstaka bostadstomt eller fritidsparcell utbrytas och service på kommunaltekniska ledningar utföras.
- R-4 Rekreatjonsområde (badplatser)**  
Området reserveras som rekreatjonsområde.  
Efter prövning av stadsstyrelsen får simstrand och för den nödvändiga anläggningar byggas samt service på kommunaltekniska ledningar utföras.
- R-5 Rekreatjonsområde (parkeringsplatser)**  
Området reserveras som rekreatjonsområde.  
Efter prövning av stadsstyrelsen får p-platser byggas och service på kommunaltekniska ledningar utföras.
- R-6 Rekreatjonsområde (Österhamn)**  
Området reserveras som rekreatjonsområde.  
Efter prövning av stadsstyrelsen får byggas infart till tomt/område, parkeringsplats, GC-vägar, anläggningar för hamn- och fritidsverksamheter, upplägningsområde för fritidsbåtar, bedrivs restaurangverksamhet samt utföras service på kommunaltekniska ledningar.  
**Rekommendation:** Strandområdet utformas till en attraktiv mötesplats. Vid planeringen framhävs områdets urbana karaktär. En fiskmarknad anläggs vid stranden i Nygatans axel. Mariaparken reserveras huvudsakligen för marinans behov av aktiviteter och serviceverksamheter.
- R-7 Rekreatjonsområde (Klintkajen)**  
Området reserveras som rekreatjonsområde. Efter prövning av stadsstyrelsen får på området byggas infart till tomt / område, parkeringsplatser, GC-väg, anslutningar för hamn- och fritidsverksamheter, bedrivs utbildningsverksamhet för maritima och räddningsändamål, restaurangverksamhet samt utföras service på kommunaltekniska ledningar.  
**Rekommendation:** Området utformas till en attraktiv hamnpark. Strandskoningen kompletteras eller utformas möjligast naturlig. Större och mindre fartyg får angöra vid kaj. Upplag tillåts inte på området.
- SF Fornminnesområde**  
Området reserveras som skyddsområde för fornminnen.  
Fornminne (SF) som är skyddat enligt LL om fornminnen.
- SN Naturskyddsområde**  
Området reserveras med stöd av BL § 125 som naturskyddsområde.  
På området tillåts endast sådant byggande av ringa omfattning som betjänar områdets användningsändamål. Fällning av träd, grävning, sprängning, utjämning, fyllning eller annan därmed jämförbar åtgärd på området får inte utföras i större utsträckning än vad parkskogsvården förutsätter och så att det inte rubbar områdets naturtillstånd.  
Efter prövning av stadsstyrelsen får inom området byggas högst 1 m breda stigar för det rörliga friluftslivet, samt motions slingor, gång- och cykelvägar, ridvägar och anslutning till tomter och område samt utföras service på kommunaltekniska ledningar.

**Rekommendation:**Området hävdas och trädbeståndet bevaras. Sly avlägsnas. Strandängar slåttas under sensommaren. På vissa ställen avlägsnas vass för att öppna vattenspegeln mot land. Området hävdas genom bete av bl.a. hästar. Skyltar som informerar om områdets status samt flora och fauna uppsätts vid gångstigarnas entréer till området. Strandpromenad anläggs i enlighet med stadsfullmäktiges beslut 47 § 2002. Vid Svibyviken anläggs ett naturum. Nabbens sjöviste sammanbinds medels gångstigar med GC-vägen genom området.

## SN-1 Naturskyddsområde

Området reserveras med stöd av BL § 125 som naturskyddsområde.

Området omfattar landskapsmässigt värdefulla strandområden.

Skyddandet av området tryggas genom byggnadslagen.

På området tillåts endast sådant byggande av ringa omfattning som betjänar områdets användningsändamål. Fällning av träd, grävning, sprängning, utjämning, fyllning eller annan därmed jämförbar åtgärd på området får inte utföras i större utsträckning än vad parkskogsvården förutsätter och så att det inte rubbar områdets naturtillstånd. Efter prövning av stadsstyrelsen får byggas högst 1 m breda stigar för det rörliga friluftslivet, anläggas simstrand samt utföras service på kommunaltekniska ledningar.

**Rekommendation:** Ett särskilt utvecklingsprojekt för användningen av stadens stränder inleds. Ågarna till tomterna ovanför stranden får entydiga direktiv för hur stranden vårdas och stadens byggnadsinspektion kontrollerar tomtgränserna tillsammans med tomtägarna. Till området gränsande tomter inhägnas så att gränsen mellan naturskyddsområde och tomtområde synliggörs. Den befintliga strandstigen längs Slemmern byggs ut mot Espholm. Den nuvarande strandlinjen får påverkas eller ändras (t.ex. byggande av småbåtshamnar, bryggor och båthus) endast efter prövning av stadsstyrelsen. Strandvegetationen bevaras och vårdas på grund av dess betydelse för det rika fågellivet och dess värde för landskapsbilden. Sly borttas och strandängarna slåttas på sensommaren. Vid skötseln av strandområdet bör en skötselplan uppgöras i samarbete med landskapets miljövårdsbyrå. Skyltar som informerar om områdets status samt flora och fauna uppsätts vid gångstigarnas entréer till området. Sittplatser ställs ut där vattenvyerna är speciellt vackra. Inom området anläggs en naturstig.

## SN-2 Naturskyddsområde

Området reserveras med stöd av BL § 125 som naturskyddsområde.

Området omfattar landskapsmässigt värdefull jordbruksmark, natur och stränder.

På området tillåts endast sådant byggande av ringa omfattning som betjänar områdets användningsändamål. Fällning av träd, grävning, sprängning, utjämning, fyllning eller annan därmed jämförbar åtgärd på området får inte utföras i större utsträckning än vad parkskogsvården förutsätter och så att det inte rubbar områdets naturtillstånd.

Efter prövning av stadsstyrelsen får byggas anslutning till bostadstomt/område, stigar, gång- och cykelvägar, ridvägar, skötbåtsanläggning, marina och enskilda bryggor, båthus, anläggas simstrand och kolonilotter och bedrivs småskaligt jordbruk samt utföras service på kommunaltekniska ledningar.

**Rekommendation:** De kringliggande naturområdena som gränsar till åkrarna bevaras naturenliga och lummiga. Västergårds och Östergårds öppna kulturlandskap vårdas och upprätthålls öppet för att bibehålla landskapets karaktär. Betningen av markerna även med hästar fortsätter för att hindra igenväxning av lövängarna. Igenvuxna lövängar återskapas. Granar röjs för att garantera att solljuset kan tränga ner till markskiktet.

Enstaka gamla träd bevaras av ekologiska skäl. Vyn från Västergårds till Lervik öppnas delvis. Miniaturodling inom området i form av kolonilotter främjas på grund av verksamhetens rekreativvärde. Skötselplan över koloniodlingen sammanställs och odlarna informeras om befintliga regelverk. Samarbete med markägarna gällande skötseln av stora landskapshelheter och kulturlandskap inleds. Nuvarande åkerareal bevaras öppen t.ex. som betesmark. Sikten från Järsövägen till odlingslotterna öppnas delvis.

Skyltar som informerar om områdets status samt flora och fauna uppsätts vid gångstigarnas entréer till området och på lämpliga platser. Ett naturum anläggs.

Rekreativstig från Ytternäs östra strand till Espholms byväg byggs ut. Korsningen

mellan Espholmsvägen och Järsövägen görs trafiksäker dock så att Espholmsvägen behåller sin karaktär som gammal byväg. Inom området anläggs en naturstig.

**EB Specialområde. Begravningsplats**

Området reserveras för Mariehamns församlings behov av begravningsplats. Områdets inhägnad bör vara enhetlig.

**SBL-1 Område eller objekt som skall skyddas med stöd av lagstiftning. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelsemiljö (Västergårds)**

Miljö vars byggnads- och kulturhistoriska innehåll och landskapsbild bör skyddas med stöd av BL § 125.

**Rekommendation:** Byggnads- eller kulturhistoriskt värdefulla konstruktioner samt byggnader jämte gårdsplan och park skall bevaras. Vid byggande på området måste byggnad vad beträffar placering, storlek, stil och material vara anpassad till miljön och i planteringarna skall områdets traditionella växter användas. Landskapsrumsliga och visuella skador i landskapet skall korrigeras. Fällning av träd, grävning, sprängning, utjämning, fyllning eller annan därmed jämförbar åtgärd på området får inte utföras i större utsträckning än vad parkskogsvården förutsätter och så att det inte rubbar områdets naturtillstånd. Områdets åkrar bör skötas som odlingar eller ängar. Växtligheten vid skogskanter samt för landskapsbilden betydande alléer, häckar och enskilda träd skall bevaras. Om stadens ansvar för dessa åtgärder avtalas skilt.

**SBL-2 Område eller objekt som skall skyddas med stöd av lagstiftning. Kulturhistoriskt värdefull miljö (Badhusparken)**

Område som skall skyddas med stöd av byggnadslagen § 125.

Området utgör en värdefull kulturframkallad naturpark.

GC-vägar och små anläggningar får efter prövning byggas.

**Rekommendation:** Parken bibehålls i sin stilfulla och enhetliga utformning. Promenaden i parken görs mer upplevelserik med hjälp av dekorativa planteringar. Dessa får dock inte minska parkens helhetskaraktär. Utsikten från parken ut mot Svibyviken och hamnområdet är viktig och får inte planteras igen. Fler bekväma sittplatser placeras ut. Stämningfull belysning skall locka till promenader under mörknande höstkvällar. Stilenliga informations-tavlor om den korta men blomstrande badhusepoken uppsätts så att Badhusparkens värdefulla kulturhistoriska bakgrund görs synlig för besökaren.

En detaljerad parkskötselplan uppgörs och följs upp vart femte år av TV / markavd.

**SBL-3 Område eller objekt som skall skyddas med stöd av lagstiftning. Kulturhistoriskt värdefull miljö**

Område som skall skyddas med stöd av byggnadslagen § 125.

Området är kulturframkallad park, esplanad eller allégata av synnerligen stort stadsbildsmässigt värde.

**Rekommendation:**

Öst-västliga Esplanaden

Utformningen och skötseln av den öst-västliga esplanaden bör förverkligas så att karaktären av "grön gotisk katedral" förstärks. En långsiktig plan för förnyring av den öst-västliga Esplanadens lindar utarbetas. Vid nyplanteringar i lindesplanaden och längs Stora gatan och Norra Esplanadgatan föredras plantering av den traditionella parklinden. Träd som inte stöder lindesplanadens homogena karaktär avlägsnas på sikt. Lindarnas kronor beskärs under åren 2010-2015. Slutet av lindesplanaden i västra hamnen saneras och omplaneras till en mera attraktiv mötesplats. Avsnittet där lindar saknas mellan Hamngatan och Havsgatan planteras.

Trafikarrangemang och skyltning är inte tillåtet i esplanaderna.

Smidigare anslutning för cyklister till Sjöpromenaden från innerstans GC-nät tillgodoses.

Nord-sydliga esplanaden

Trädplanteringar i den nord-sydliga esplanaden skall stärka den nuvarande karaktären och ge ett intryck av att de enskilda träden vuxit upp slumpmässigt på området.

I den norra delen av den nordsydliga esplanaden bör tendensen att träden bildar rader eller andra mönster frångås. En högst en meter bred grusad gångstig som följer den upptrampade stigen i det södra avsnittet i den nord-sydliga esplanaden iordningställs. Det skönjbara avsnittet av den historiska vägen mellan Övernäs by och Svibyviken som korsar den nord-sydliga esplanaden utmärks på lämpligt sätt. Vyn mot Lyceet öppnas längs Västra Esplanadgatan genom att alléträden mellan cykelvägen och körfältet avlägsnas. Trafikarrangemang och skyltning är inte tillåtet i esplanaderna.

#### Stadshusbacken

Området sköts som representationsområde. Saneringen av stadshusbacken fortsätter. Vid saneringen beaktas speciellt växternas hållbarhet och mångårighet.

### **SBL-4 Område eller objekt som skall skyddas med stöd av lagstiftning. Stadsbildsmässigt värdefull miljö**

Området som är eller föreslås bli allégata är av stort stadsbildsmässigt värde.

**Rekommendation:** Alléplanteringen längs Nygatan fullbordas med lindar ned till Österleden. Alléplanteringar längs Österleden och Västerleden (Västra Utfarten) kompletteras. Alléplanteringen vid Skillnadsgatan fullbordas med lindar ned till Havsgatan. Alléplanteringen vid Skarpansvägen fullbordas. Trädplanteringar i alléer skyddas med sju meters radie från stammen för att spara rötterna och därmed förlänga trädets ålder med ca 100 år.

### **TH Hamnområde**

Området reserveras för Mariehamns stads behov av hamnfunktioner.

### **TH-1 Hamnområde**

Området reserveras som hamn för färjor och kryssningsfartyg.

Inom området kan styckegodshantering tillåtas

**Rekommendation:** Vid den fortsatta planeringen och utbyggnaden av färjhamnen bör större vikt läggas vid stadsbildsmässiga aspekter. Den aktiva byggnadsverksamheten i färjhamnen och dess framträdande plats som ansikte mot havet och turismen förutsätter att färjhamnen jämte byggnader och konstruktioner bör utbyggas med stadsplan eller annan stadsbildsmässig helhetsplan och målsättning. En långsiktig plan utarbetas för förbättring av hamnens befintliga byggnader och konstruktioner vad gäller arkitektonisk utformning och kvalitet.

### **TB Område för småbåtshamn**

Området reserveras för småbåtshamn.

Området får utbyggas efter närmare direktiv av stadsstyrelsen.

### **TK Hamnområde. Kulturhistoriskt värdefull miljö.**

Inom området finns en kulturhistoriskt intressant hamnmiljö som bör skyddas enligt BL § 125.

### **TS Område för servicestation**

Området reserveras för affärs- och restauranglokaler samt verksamhetsfunktioner i anslutning till servicestation. Ämnen som lagras och hanteras på området får inte medföra risk för att grundvattnet förorenas.

### **U Område för fritid och turism**

Området reserveras för campingändamål. Inom området får för verksamheten nödvändiga byggnader, stigar, vägar och anläggningar utbyggas. Ingreppen i naturen får inte vara större än vad parkskogsskötseln förutsätter.

## W

### Vattenområde

Områden som avses bevarade som vattenområden. Området omfattar både stadens och privata vatten. Husbehovsfiske är i regel fritt inom stadens vattenområden. Den direkta dagvattentillrinningen bör minimeras och där det går filtreras genom fördröjningsbassänger. På området får anvisas båtplatser för mer än fem båtar efter prövning i stadsstyrelsen.

Vattenkvaliteten skall skyddas enligt Vattenlagen 5 kap. 1 §.

### Biltrafikens huvudnät

Omfattar infarter, genomfarter och huvudgator. Huvudsaklig trafikuppgift är att leda biltrafik till eller genom stadsområdet och mellan stadens delområden.

**Rekommendation:** GC-trafik bör ledas på separata banor eller trottoarer. Högsta hastighet på huvudgata 50 km/h på sträcka och med lägre hastighet i korsningspunkt med GC-trafik.

### Biltrafikens lokalnät

Omfattar lokalgator. Huvudsaklig trafikuppgift är att sörja för biltrafiken inom ett område. Säkerhet och framkomlighet för gående och cyklister bör vara dimensionerande.

**Rekommendation:** Högsta hastighet för biltrafik 30 km/h. GC-trafik i form av blandtrafik.

## T – 1

### Instruktiv vägförbindelse

Området reserveras för vägförbindelse och skall studeras i samband med en utredning rörande utbyggnad av bostadsö. Stadsbilden och vattengenomströmningar bör ägnas särskild uppmärksamhet.

## T – 2

### Instruktiv vägförbindelse

Området reserveras för vägförbindelse och skall studeras i samband med en studie av planering av bostäder på Svinö.

Förbindelsen utformas som en till landskapet anpassad bro för GC- och biltrafik. Vattengenomströmningen i Espholms strömmen får inte inskränkas.

## T – 3

### Instruktiv vägförbindelse

Området reserveras för gångtrafik till Lilla Lökskär.

Förbindelsen utformas som en till landskapet anpassad lätt bro.

Vattengenomströmningen får inte inskränkas.

...

### Natura 2000

Område som hör till eller föreslagits hör till nätverket Natura 2000.

Områdets grundkaraktär skall bibehållas och gynnsam skyddsnivå ges för de arter och livsmiljöer som finns inom området.

▪

### Fornlämning

Fornminne (SF) som är skyddat enligt LL om fornminnen.

### Område för stadsdelscentrum

Området reserveras för kontors-, affärs- och servicelokaliteter samt för bostäder.

**Rekommendation:** Torg och samlingsplatser bör anläggas. Skola, idrottsanläggning, församlingsutrymme m.fl. jämförbara lokaliteter integreras med området.

### Torg

Området reserveras för torgverksamhet.

# KOMMUNALTEKNIK OCH SJÄLVFÖRSÖRJNINGSGRAD

## Stadens mål är

- att basera planeringen på en strävan att hushålla med naturresurser och energi
- att söka nya tekniska infrastrukturella lösningar som bygger på kretsloppsprincipen
- att prioritera ekologiskt sunda energisystem och material
- att minska användningen av dricksvatten för toalettspolning
- att minska kväve- och fosformängderna i avloppsvattnet
- att omhänderta dagvatten-, grå- och svartvattenhantering i princip skall så nära källan som möjligt
- att rena dagvatten i utjämningsbassänger före utsläpp i havet
- att basera produktionen av fjärrvärme och el skall på förnyelsebara naturresurser och så att självförsörjningsgraden höjs
- att främja utbyggnaden av vindkraftverk, utvinning av solenergi och jordvärme m.fl. alternativa förnyelsebara energiproduktionsmetoder.

En målsättning bör vara att kommunaltekniken i framtiden anläggas så att hushållning med naturresurser och energi uppnås. Mariehamns täta bebyggelsestruktur och relativt korta avstånd är härvid i sig en god förutsättning. Nya tekniska infrastrukturella lösningar som bygger på kretsloppsprincipen bör sökas och ekologiska energisystem och materialval prioriteras.

Viktigt är även att höja självförsörjningsgraden inom energiproduktion och uppvärmning. En högre grad av diversifierad självförsörjning innebär att samhällets sårbarhet minskar. Satsning på olika typer av förnyelsebar energi är en förutsättning för en hållbar utveckling.

Fjärrvärme är viktig med tanke på de rationaliseringsvinster som kan uppnås med en central värmeanläggning. Många punktvisa och svårkontrollerbara utsläpp är sämre än ett centralt som kan underställas noggrann reglering.

Dagens fjärrvärme är till stor del en biprodukt från elenergiproduktionen, vilket i sig är god resursanvändning. Men så länge energin utvinns ur olja är det ingen hållbar eller "grön" energiproduktion varken i form av el eller värme. Centralisering innebär också ökad sårbarhet.

En del av fjärrvärmen produceras utgående från flis som bränsle. Denna del kan med fördel utökas. En framtida sopförbränningsanläggning, med högt ställda utsläppskrav, kunde i kombination med flis och annat förnyelsebart bränsle vara en lösning.

Målet bör därför vara inställt på en ökning av alternativa förnyelsebara energikällor. Det gäller både el- och fjärrvärmeproduktion men också det stora antal småkonsumenter, vilka knappast kommer att anslutas till det centrala värmesystemet.

VA-hanteringens bör inriktas på att vattenförbrukningen skall minskas, att kväve och fosformängderna i avloppsvattnet skall minskas samt att dagvatten-, grå- och svartvattenhanteringen skall omhändertas nära källan.

## Riktlinjer:

- Underjordiska ledningar skall placeras så att anläggandet av alléplanteringar inte försvåras.
- Kommunaltekniken, d.v.s. el, telefon, informations- och kommunikationsteknik (IKT), fjärrvärme, vatten, avlopp och dagvatten bör samlas i gemensamma ledningsgravar.

## EL, TELEFON OCH IKT

Kartan visar elförsörjningens befintliga huvudnät samt de förändringar som planeras i form av nya ledningsdragningar och borttagning av ledningar.

För att skapa en framförhållning i enlighet med målsättningen bör för uppvärmning av fastigheterna i staden **värmeplanen** revideras. En **energispårplan** och en **långsiktig energipolitik** bör tas fram omfattande framtida uppvärmning och elenergiproduktion samt vilka metoder och vilken teknik som skall användas för att uppnå önskade mål.

### Riktlinjer:

- Samtliga luftledningar skall ändras till jordkablar.
- Fiberteknikens behov av ledningsutrymme i marken beaktas och samordnas med övrig kommunalteknik för undvikande av onödiga ingrepp i naturmiljön.
- En omläggning av elmatningen till Järsö – Nätömrådet över Svinö är bundet till eventuellt beslut rörande exploatering av Svinö

## FJÄRRVÄRME

Den utbyggda fjärrvärmedragningen redovisas på karta. Därtill redovisas utbyggnadsområden för den framtida fjärrvärmens och förslag till utbyggnadsår. Planen är anpassad till stadens framtida utbyggnadsområden och till en utbyggnad av fjärrvärme i innerstaden.

### Riktlinjer:

- En fjärrvärmeplan framtas omfattande hela stadens fjärrvärmeförsörjning.
- På sikt bör så många fastigheter som möjligt anslutas till fjärrvärmenätet.

## AVFALLSHANTERING

Avfallshantering kommer att skötas av ett kommunförbund, Ålands Miljöservice, som ägs av medlemskommunerna, av vilka Mariehamns stad är en. Förbundet skall fungera som en renhållningsmyndighet och beställare. Inom staden skall enligt fullmäktiges beslut finnas en bemannad miljöstation samt ett antal obemannade. Farligt avfall tas omhand av ett kommunalt bolag, Ålands problemavfall Ab. I lag regleras vad som är farligt avfall.

### Riktlinjer:

- Tillräckligt antal områden bör reserveras för allmänna uppsamlingsplatser för hela stadens renhållningssystem.
- Alla fastigheter i staden skall ha möjlighet att på ett bekvämt och ändamålsenligt sätt klara sin avfallshantering.

## Återvinningsplatser

### Bakgrund

Stadsfullmäktige godkände 26.10.1989 ett program för källsortering och återanvändning av avfall.

Ett antal placeringar framtogs under 1990-91.

De föreslagna återvinningsstationerna placerades på mark som i gällande stadsplan är betecknad som park, gata eller tomtmark. Byggnadsinspektionen uppfattade en dylik anläggning som en mindre avvikelse från gällande stadsplan som bör godkännas av stadsstyrelsen. Anläggningarna krävde byggnadslov vilket innebar att berörda grannar hördes

Åtta återvinningsstationer byggdes 1991 - 92. Senare har en av återvinningsstationerna (med byggnadslov) tagits bort p.g.a. tomtägarens begäran.

### Situationen idag

I Mariehamn finns idag följande återvinningsalternativ för allmänheten:

- återvinningsstationer
- återvinningspunkter och
- miljöskåp

Återvinningsstationerna är en större anläggning där ett flertal återvinningskärl (glas, papper, metall, tetrar, batterier) samlats inom en av staket inhägnad yta (9 m x 6 m) eller en takförsedd motsvarande (5m x 10m). De flesta har byggnadslov eller dispens.

Idag finns 12 stycken: Dalbo, Johannebo/Hörngrillen, Strandnäs/parkeringen vid St.Mårtens, Klinten, Scheffersgränd, Rönnbergstorg, Västernäs, Östernäs, Ringvägen (för anslutna), ÅSS norra (sommarsäsong), ÅSS södra (sommarsäsong) och MSF (sommarsäsong).

Återvinningspunkterna är en samlingspunkt för insamlingskärl (glas, papper, metall, batterier) av en mera temporär karaktär. Dessa kräver inte byggnadslov. Flertalet är placerade på privat mark genom överenskommelse.

Idag finns fem platser: Godbyvägen/Malins Livs, Norra gatan/Mathishallen, Stora gatan/Rådhuset, Stadshuset och Ålandsvägen/"Jansons Livs".

Miljöskåp är en samlingspunkt för farligt avfall. Dessa skåp är ca 2m x 1m stora och är placerade på privat mark enligt överenskommelse.

Idag finns sex platser: Notudden, Byggvaruhuset, Esso, Teboil, Shell och Lervik.

I stadsplaner finns följande platser reserverade men inte utbyggda för återvinning: vid Österbacka, i norra Dalbo, vid Lögargränd i Johannebo, vid Hästskon och vid Lillängen.

Därtill finns i stadsplanenämndens och tekniska nämndens beslut följande platser föreslagna: norra Neptunigatan i stadsdelen Dalberg (STN), stadshuset (TN), Mariegatan/Öhbergsvägen (STN) och parkeringen vid Mariepark (STN).

På karta " För allmänheten öppna återvinningsplatser" redovisas situationen 2005 inklusive reserveringar i stadsplan.

#### **Riktlinjer:**

- alla återvinningsplatser skall ha byggnadslov eller dispens
- målsättningen är att återvinningspunkterna ges en mera permanent karaktär på lämplig plats
- vid stadsplanering av större egnahemsområden skall mark reserveras för återvinning.

## **VATTEN OCH AVLOPP**

Planerad utbyggnad av framtida vatten- och avloppsledningar redovisas på karta. Planen är anpassad till stadens framtida utbyggnad.

Stadens avloppsreningsverk, Lotsbroverket, som är byggt invid den plats där den gamla Lotsbron tidigare låg, togs i bruk år 1979. Anläggningen har kapacitet att rena kommunalt avloppsvatten motsvarande 30.000 personekvivalenter. Staden erbjuder möjlighet även åt andra kommuner att ingå samarbetsavtal för rening av avloppsvatten i Lotsbroverket. Verksamheten i Lotsbroverket drivs och utvecklas i enlighet med gällande miljökrav. I anslutande berg har reserverats områden för anläggningens framtida utvidgningar. VA-verkets verksamhetsområde utvidgas i takt med att de återstående oplanerade områdena får stadsplan. Endast ett fåtal fastigheter ligger utanför verkets verksamhetsområde och saknar anslutning till stadens vatten- och avloppsnät.

#### **Riktlinjer:**

- För att skapa en framförhållning i enlighet med målsättningen utarbetas en **avloppsplan** som visar hur stadens avloppsnät byggs ut och underhålls.
- Motsvarande plan utarbetas även för dricksvattenförsörjningen.
- I **planen för hushållsvatten** undersöks möjligheter till olika sätt att spara vatten (t.ex. separata ledningar för dricksvatten och tvätt-/spolvatten).



## DAGVATTEN

Staden strävan är att separera dagvattnet från avloppsvattnet för att bl.a. förhindra "översvämning" i reningsverket vid skyfall. De allt större hårdgjorda ytorna inom staden och norr om stadsgränsen har förorsakat översvämningar i stadens bostadsområden vid häftiga regn. Därför ingår i planeringen utjämnings- och fördröjningsbassänger vilka även fungerar som reningsanläggningar. Det är viktigt att även belastning från dagvattenutsläppen i stadens havsvikar minskar.

Sålunda bör tillräckliga områden reserveras för utbyggnad av lämpliga anläggningar för rening av dagvatten vid mynningarna av de största utfallsdiken, bl.a. på Nabben och vid Sviby ån i norra staden samt på SN- och R-områden i södra staden. Målsättningen bör vara att den bästa tillgängliga tekniken som också ekonomiskt är möjlig används för att minska belastning av närings- och syreförbrukande ämnen till stadens havsområden. Noggranna studier av områdenas förutsättningar och anläggningars genomförandet bör göras.

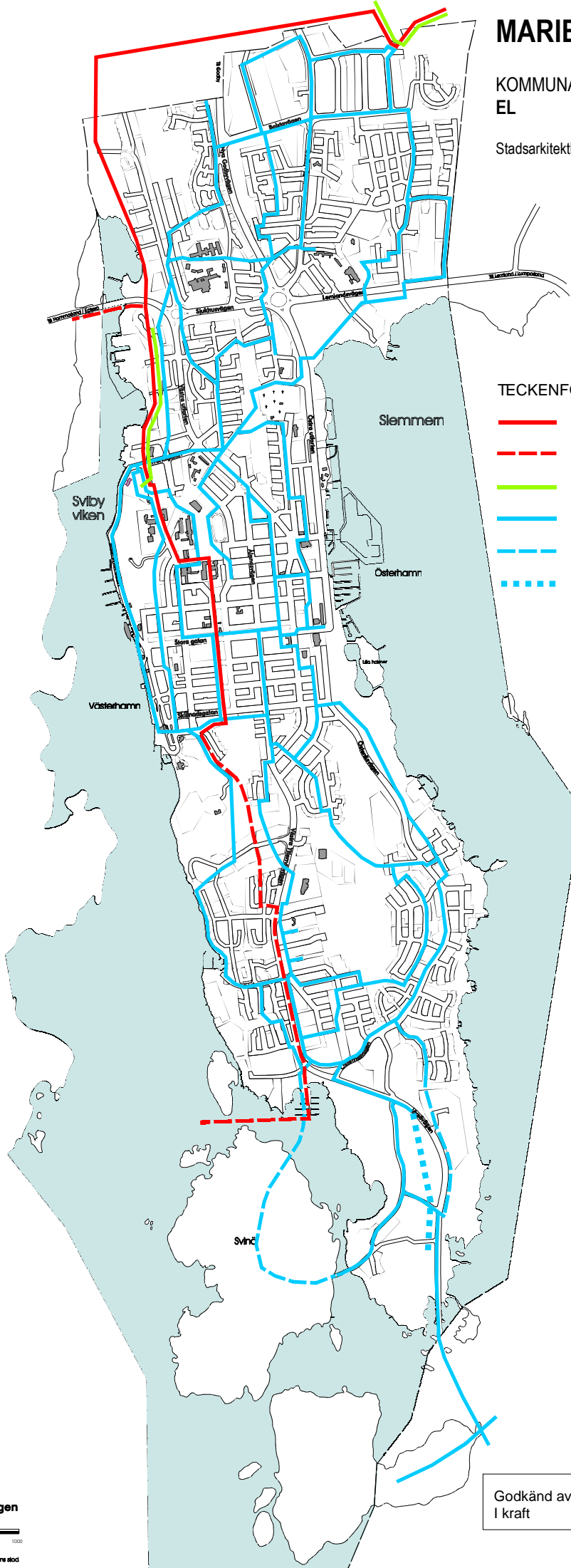
Kartan visar förutom de huvudsakliga vattendelarna i stadsområdet, befintliga dagvattenledningar och diken samt planerade sådana. Dessutom föreslås områden där utbyggnad av anläggningar (t.ex. utjämnings- och sedimenteringsbassäng eller s.k. lamellavskiljare) för behandling av dagvatten ger stora positiva effekter i vattenmiljön.

### Riktlinje:






- För att skapa en framförhållning i enlighet med målsättningen bör en **plan för dagvatten** utarbetas som visar bl.a. var och hur dagvattnet kan omhändertas lokalt i framtiden.

## KOMMUNALTEKNIK EL

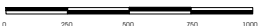
Stadsarkitektkontoret



### TECKENFÖRKLARINGAR:

-  Kraftnät Åland
-  45 kv-ledning
-  Framtida ledning 45 kv
-  Ålands Elandslag, 10 kv
-  Mariehamn Elverk
-  10 kv-bef. ledning
-  Framtida ledning 10 kv
-  Ledning tas bort

Mättingsavdelningen

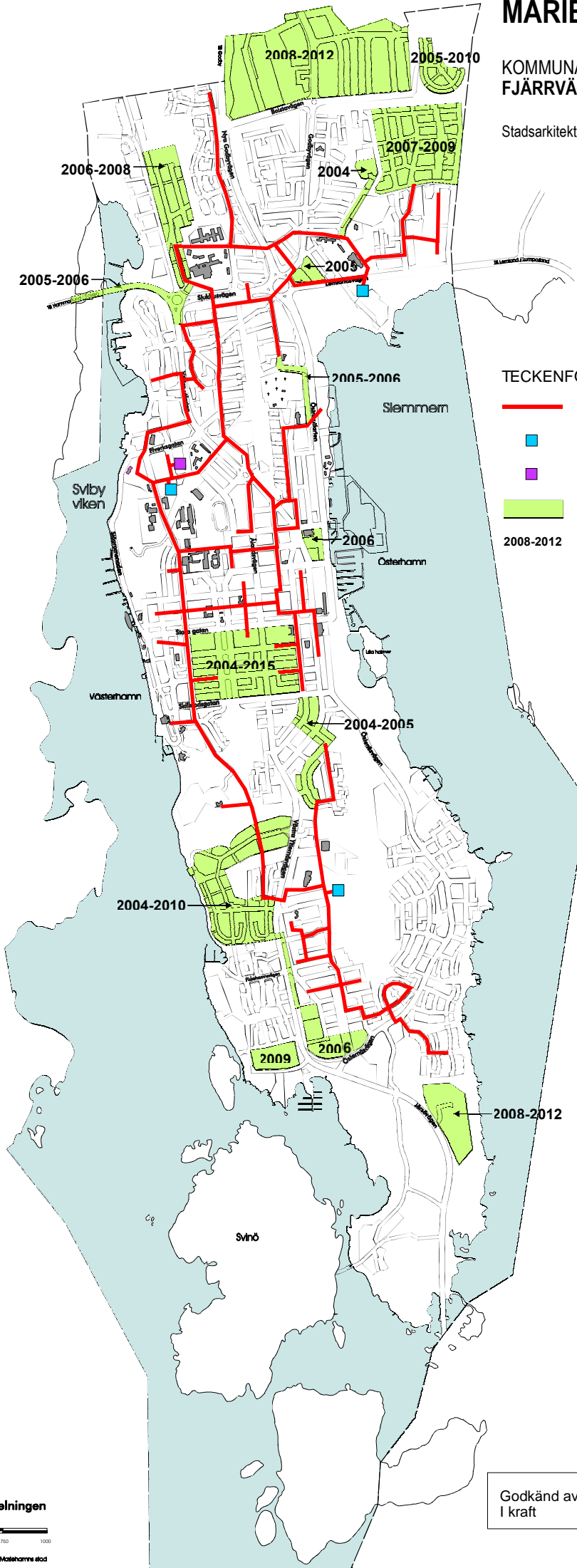


Copyright © Mariehamns stad

Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE 26.09.2006  
I kraft 08.11.2006

## KOMMUNALTEKNIK FJÄRRVÄRME

Stadsarkitektkontoret



### TECKENFÖRKLARINGAR:

- Befintlig huvudnät
- Panncentral, Mariehamns Energi
- Panncentral, Bioenergi
- Utbyggnadsområde
- 2008-2012 Eventuellt utbyggnadsår

Mätningsskalan

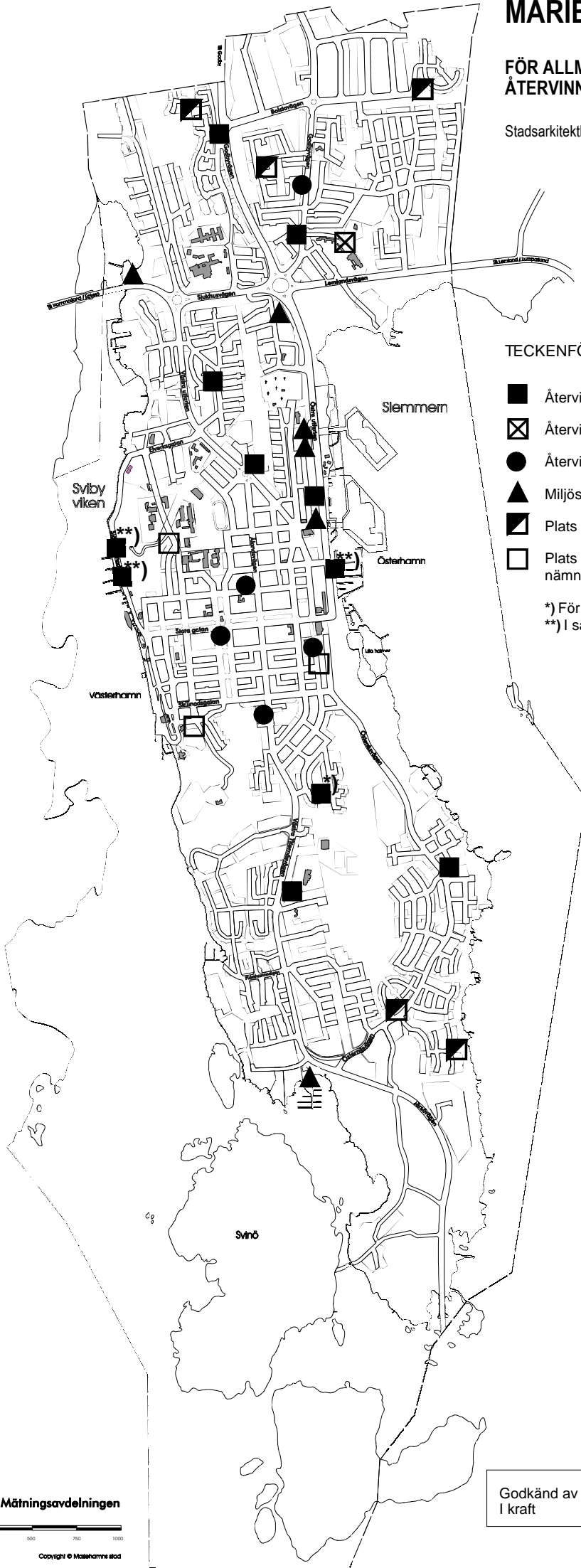


Copyright © Mariehamns stad

Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE 26.09.2006  
I kraft 08.11.2006

## FÖR ALLMÄNHETEN ÖPPNA ÅTERVINNINGSPLATSER

Stadsarkitektkontoret



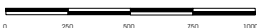
### TECKENFÖRKLARINGAR:

- Återvinningsstation, byggnadslov / dispens
- ⊗ Återvinningsstation, temporär, TV:s tillstånd
- Återvinningspunkt
- ▲ Miljöskåp
- ▤ Plats för återvinning enligt stadsplan
- Plats reserverad för återvinning i nämndbeslut

\*) För anslutna

\*\*) I säsonganvändning

Mätavdelningen



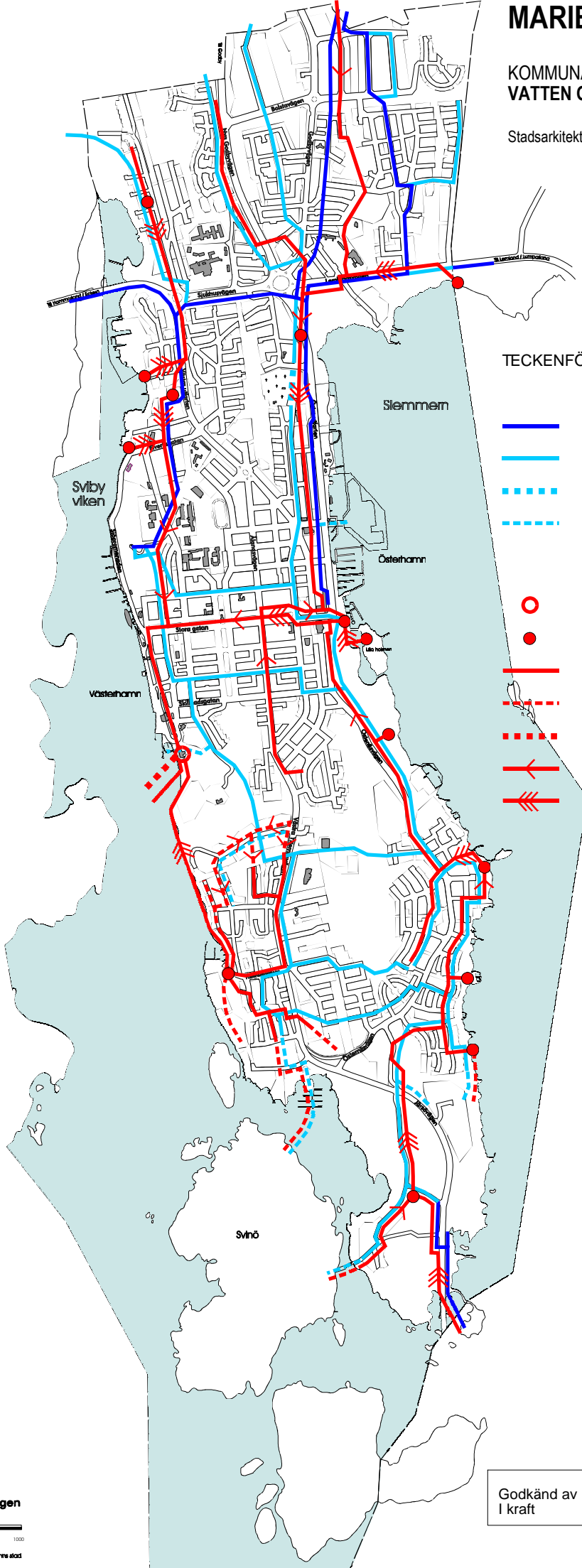
Copyright © Malmvarens stad

Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE  
I kraft

26.09.2006  
08.11.2006

## KOMMUNALTEKNIK VATTEN OCH AVLOPP

Stadsarkitektkontoret



### TECKENFÖRKLARINGAR:

#### VATTEN

- Ålandsvatten -befintlig
- Befintlig huvudledning
- - - Ledning som flyttas
- - - - Möjlig framtida ledning

#### AVLOPP

- Reningsverk
- Pumpstation
- Bef. huvudledning
- - - Möjlig framtida ledning
- - - - Ledning som utgår i framtiden
- Självfall
- Tryckledning

Mätavdelningen

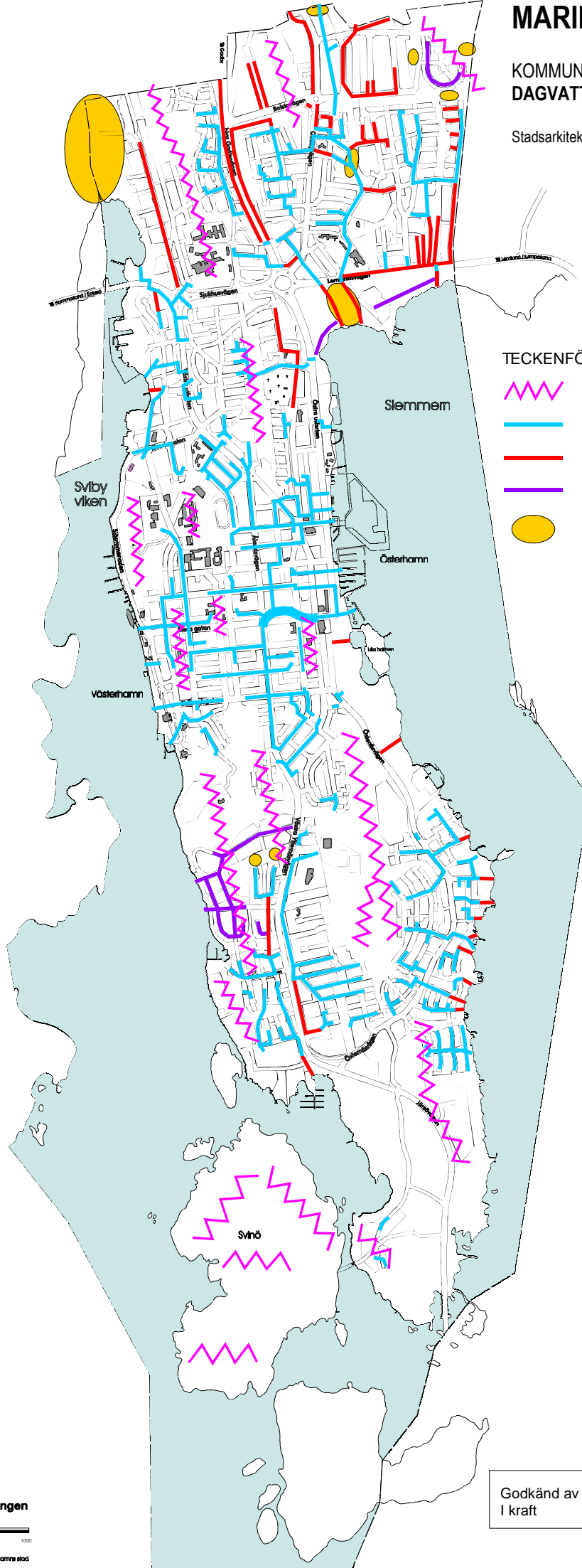


Copyright © Mariehamns stad






Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE 26.09.2006  
I kraft 08.11.2006

## KOMMUNALTEKNIK DAGVATTEN

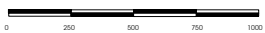
Stadsarkitektkontoret



### TECKENFÖRKLARINGAR:

-  Vattendelare
-  Befintlig ledning
-  Befintligt dike
-  Planerad ledning / dike
-  Utjämning och rening av dagvatten

Mätavdelningen



Copyright © Mariehamns stad

Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE 26.09.2006  
I kraft 08.11.2006

## SKYDD AV MILJÖER OCH OBJEKT

Byggnadslagen och byggnadsförordningen förutsätter att stadsplaneringen och byggnadslovgivningen särskilt skall beakta att estetiska och kulturhistoriska värden inte förstörs (BL § 27 och 125, BF § 60). Generalplan skall uppgöras som ledning för stadsplaneringen. En inventering av det skyddsvärda byggda kulturarvet bör därför ingå i generalplanen.

### Stadens mål är

#### Rutnätstaden

- att förtäta staden disciplinerat
- att skydda och vårda den historiskt och arkitektoniskt värdefulla stadsbilden
- att utveckla ny arkitektur och stadsbildsutformning på basen av den lokala traditionen och innerstadens historiskt och arkitektoniskt värdefulla karaktär
- att inte tillåta planskilda gångbroar över gatumark

#### Enhetliga stadspartier

- att förtäta enhetligt bebyggda områden på den befintliga bebyggelsens villkor och med stilkänsla

#### Gamla vägar och stigar.

- att inventera och bedöma ur skyddsvärdessynpunkt gamla vägsträckningar och stigar inom stadsområdet

#### Västerhamn

- att vårda och utveckla Västerhamn kulturmiljö från ÅSS i söder till Tullpackhuset i norr

#### Österhamn

- att slå vakt om området kring Socishamnen och ångbåtsbryggan så att hamnens kulturmiljöer bevaras

## BEBYGGELSEKLASSIFICERING

Stadens stadsbild är uppbyggd av områdesvisa särdrag som grundar sig på olika historiska och arkitektoniska utvecklingsskeden.

### ( HI ) Kulturhistoriskt och arkitektoniskt värdefull stadsbild

#### Innerstaden

Kulturhistoriskt mest intressant och värdefull är den gamla rutnätstaden mellan Nygatan och Skillnadsgatan vars form härleder sig ur de första stadsplanerna från åren 1860 och 1871.

Empirens öppna och luftiga stadsbild kan fortfarande avläsas i samspelet mellan allégator och trähusbebyggelsen. Denna del av staden utgör för de flesta själva sinnebilden av begreppet Mariehamn. En stor del av gatubebyggelsen börjar bli 100 år gammal.

Glesheten i områdets karaktäristiska bebyggelsestruktur utgör emellertid ett latent hot mot den harmoniska stadsbilden. Trycket på en högre exploatering av tomterna än den ursprungliga har legat permanent över dessa tomter sedan 1960-talet. Nybyggnadsrätten är i regel avsevärt mycket större än den befintliga bebyggelsen. Då är det av största vikt att det nya planeras så att särskild hänsyn tas till den kulturhistoriska stadsbilden.

Socishamnen och Ångbåtsbron är kulturhistoriskt värdefulla hamnmiljöer.

Pommern; Ett väsentligt inslag i den historiska stadsbilden utgör segelfartyget Pommern som sedan 1953 är i stadens ägo.

#### Allmänna riktlinjer:

För HI-området utarbetas särskilda rekommendationer för att utforma nybyggnation och ombyggnad i syfte att bevara områdets kulturhistoriska karaktär.

**Riktlinjer:**

Inom detta område är det med tanke på stadskaraktären viktigt

- att kulturhistoriskt, arkitektoniskt och för stadsbilden värdefull bebyggelse vårdas och bevaras,
- att nybebyggelsen inplaceras med beaktande av den karaktäristiskt gläsa rytmen i gatubilden,
- att nybyggnads proportioner, fasadmateriell och –uppbyggnad, färgsättning jämte tak- och sockelutförning ägnas speciell uppmärksamhet samt
- staden bör långsiktigt ha beredskap att bevara Pommern inom nuvarande område.

**Norra staden**

Delgeneralplanen upptar tre områden av denna typ:

Strandnäs gård och Ceders gårdsbebyggelse vilka medtas i planen.

**Riktlinjer:**

- Kulturhistoriskt, arkitektoniskt och för stadsbilden värdefull bebyggelse vårdas och bevaras.
- Nybyggnaders anpassning till miljön ägnas speciell uppmärksamhet.

**Södra staden**

Delgeneralplanen för södra staden upptar Västernäs gård som historiskt och arkitektoniskt värdefull bebyggelsehelhet, vilken medtas i planen. Östergårds bebyggelse som är av yngre datum upptas som B-objekt.

**Riktlinjer:**

- Kulturhistoriskt, arkitektoniskt och för stadsbilden värdefull bebyggelse vårdas och bevaras.
- Nybyggnaders anpassning till miljön ägnas speciell uppmärksamhet.

**( A ) Arkitektoniskt relativt helgjutna områden**

Efter andra världskriget börjar ytterom stadens kärnområde nya bostadsområden växa upp – Lindan, Berggatan, Badhusgatan, Idrottsgatan, Nyängen, Ringvägen, Matrosgatan, etc. Dessa områden uppvisar idag en helgjuten och tidstypisk stadsbild.

I norra staden ingår i delgeneralplanen de äldsta delarna av Klinten, Johannebo och Hindersböle samt bostadsområdet mellan Blomstervägen och Örtvägen, vilka medtas i planen.

I södra staden intas Västernäs enhetligt byggda egnahemsområde från 70- och 80-talet samt den arkitektoniskt helgjutna kopplade egnahemsbebyggelsen öster om Granvägen i Östernäs under samma områdesbeteckning.

**Riktlinje:**

- Det är viktigt att byggnadsåtgärderna inom dessa områden stilmässigt anpassas till de specifika stadsbildskvaliteter som respektive område eller gatuavsnitt har. För att uppnå detta utarbetas särskilda kvarters- eller områdesplaner med rekommendationer med syfte att bevara de relativt helgjutna områdenas arkitektoniska kvaliteter.

**( R ) Rehabiliteringsområden**

I centrum av staden och längs den gamla stadskärnans östra (Park- och Strandgatan) och västra (Hamngatan) kanter har uppstått en splittrad stadsbild. Inslag av traditionell bebyggelse står sida vid sida och i konfliktfylld kontrast med en nybebyggelse som har avvikande skala, form, material, placering och som sinsemellan uppvisar en disharmonisk totalbild.

Bebyggelsen längs Styrmanngatan och norrut vid Ålandsvägen upp mot Skarpansvägen samt mellan Strandgatan och Servicegatan är med några få undantag sådan att en totalsanering kan rekommenderas. Speciellt viktigt är det att stadsbilden mot Slemmern och Östra Utfarten omskapas på ett sätt som svarar mot det representativa läget. Även tomrum och ojämnheter i stadsbilden bör rättas till.

Västernäs våningshusområde från början av 70-talet har en för Mariehamn stadskaraktär främmande bebyggelse. Befintliga våningshus kan med fördel ombyggas med takvåning under synligt tak. Stadsmässighet kunde åstadkommas med nya gatubyggnader och annan förtätning.

**Riktlinjer:**

- Dessa stadspartier bör genom om- och nybyggnader samt förtätning utformas med större stadsmässighet. Dock är det viktigt att förändringarna anpassas till det lokala byggnadsskicket och den traditionella stadsbilden.



### **Stadens färjhamn**

Under snart 50 år har västra hamnen genomgått en oavbruten utbyggnadsprocess för en successivt växande färjtrafik. Trots att detta är stadens viktigaste ansikte mot merparten av turisttrafiken har behovet av estetiska och stadsbildsmässiga kvaliteter inte i tillräcklig grad uppmärksammats vid planeringen av byggnader och anläggningar på hamnområdet. Resultatet är i dag en hamn med god trafikkapacitet men med föga genomtänkt stadsbild.

#### **Riktlinjer:**

- Vid den fortsatta planeringen och utbyggnaden av färjhamnen bör större vikt läggas på stadsbildsmässiga aspekter.
- Den aktiva byggnadsverksamheten i färjhamnen och dess framträdande plats som ansikte mot havet och turismen förutsätter att färjhamnen jämte byggnader och konstruktioner bör utbyggas med stadsplan eller annan stadsbildsmässig helhetsplan och målsättning.
- En långsiktig plan utarbetas för förbättring av hamnens befintliga byggnader och konstruktioner vad gäller arkitektonisk utformning och kvalitet.

## **ARKITEKTONISKA SPECIALOMRÅDEN**

Mariehamns första stadsplan ritades i slutet på 1850-talet med utgångspunkt i de då rådande empireidealerna. Bland de viktigaste karaktärsdragen var breda esplanader med inkomponerade offentliga byggnader. Det korsande esplanadsystem är sålunda Mariehamns mest betydelsefulla stadsbildselement – det utgör en oskiljaktig del av själva stadsplaneidén i Mariehamn.

Vid sidan av esplanaderna har det under årens lopp bildats andra betydelsefulla arkitektoniska specialområden av största vikt för stadsbildens kvalitet. Hit hör stadshuset, sjöfartsläroverket och lyceet på varsin kulle. Sjöfartsmuseet, Pommern, tullpackhuset, packhusmagasinet jämte äldre hamnanläggningar bildar en arkitektoniskt- och kulturhistoriskt betydelsefull miljöhelhet med stort symbolvärde.

Hamngatan och färjhamnen som utgör stadsfasad mot havet är ett särskilt viktigt specialområde. Torggatan i egenskap av stadens viktigaste affärsgata och därmed något av stadens allrum bör ägnas speciell uppmärksamhet i planeringen.

Självstyrelsegården och dess huvudbyggnad har i stadsbilden infört landskapets fysiskt mest påtagliga självstyrelsesymbol men också en i hög grad avvikande arkitektur. Här krävs samtidigt både en speciell hänsyn till bef. byggnad och anpassning till närmiljön vid om- och tillbyggnader.

Sålunda ser vi hur staden har fyra viktiga stadsbildsaxlar: de två korsande esplanaderna plus affärslivets, kulturens och administrationens axel längs Slemmerna samt färjhamnen och sjöfartskulturens axel vid Svibyvikens.

#### **Riktlinjer:**

- Det är av betydelse att åtgärder i dessa arkitektoniska specialområden och på de tomter som inramar dessa utförs så att stadsbilden förkovras och hänsyn tas till områdets huvudbyggnad eller stadsrumskaraktär.
- Speciell betydelse får de platser där dessa axlar överlappar varandra, d.v.s. huvudesplanadens östra och västra avslutning samt området kring kyrkan. Här bör planeringen syfta till att utforma platsens fysiska karaktär och dess inramning så att den motsvarar både stadskaraktären och platsens arkitektoniskt och rumsligt viktiga funktion i stadskroppen.

## SKYDDSOBJEKT

Skyddsvärda byggnader indelas i tre grupper:

- Kategori A** Arkitektoniskt- och kulturhistoriskt värdefull byggnad, bör K-märkas.  
Då det berör bevarande av hela gårdsmiljöer kan det bli nödvändigt att freda tomterna från nybyggnation. Om skyddsbestämmelse är oskälig (ex. sänkt byggnadsrätt) kan tomtägaren på anhållan kompenseras.  
Byggnader och miljöer i kategori A kan skyddas i stadsplan eller i stöd av byggnads-skyddslagen.
- Kategori B** Stadsbildsmässigt värdefull byggnad, bör K-märkas.  
Berör frivilligt skydd av gårdsmiljöer och de viktigaste K-husen. Dessa gårdsägare kan erhålla viss kompensation av staden genom en stadsplanering som möjliggör skälig nytta av tomtmarken.
- Kategori C** Byggnad som stöder stadsbilden, kan K-märkas.  
Berör gårdsmiljöer och hus som i stadsplan kan K-märkas, dock utan särskild ersättning i stadsplan eller på annat sätt. Gårdsägaren bör genom information och rådgivning förmås att frivilligt anhålla om K-märkning. Smidighet från stadens sida iaktas vid stadsplaneändring, tomtindelning, och dylikt.

I föreliggande hela staden omfattande generalplan redovisas skyddsvärda miljöer och objekt enligt följande principer:

### Norra staden

Förteckningen omfattar samma miljöer och objekt som i delgeneralplanen för norra staden från 1999 med två undantag:

- objekt 18 är struket på grund av gravt stilbrytande ombyggnader,
- ett nytt objekt N17 är infört (Lärbostäderna vid Strandnäs skola, ritade av ark. Jonas Cedercreutz)

### Innerstaden

Förteckningen omfattar samma objekt som i innerstadens delgeneralplan från 1988 med följande kompletteringar:

- flera objekt i grupp B har flyttats upp till grupp A och objekt i grupp C har flyttats upp till grupp B och A
  - dessutom har nya objekt införts i samtliga grupper.
- Motivet härför är att denna inventering år 2004 är mer heltäckande och att objekten blivit nästan 20 år äldre sedan senaste inventering.
- bland de nya objekten i grupp C bör nämnas 17 byggnader som representerar 40-talets lokala tolkning av den funktionalistiska stilen samt fyra representanter för 60- och 70-talsfunkisen.

### Södra staden

Här har ingen tidigare systematisk inventering utförts.

Sex objekt har spontant k-märks. Med samma kriterier som i övriga staden har förutom dessa K-hus 17 objekt placerats i grupp A och 21 i grupp B.

Bedömningskriterier för skyddsobjekt:

- autenticitet vad gäller arkitektonisk stil och material
- kulturhistoriskt värde
- teknisk kondition
- representativitet
- grad av unikum samt
- om objektet är en värdefull del av stadens och platsens kulturarv.

## Sammanställning av skyddsobjekt

	Norra staden st	Innerstaden st	Södra staden st	Totalt st
<b>K-märkta byggnader</b>	<b>7</b>	<b>106</b>	<b>6</b>	<b>119</b>
Kategori A	8	95	16	119
Kategori B	13	30	21	64
Kategori C	2	33	-	35
	30	264	43	337

### Riktlinjer:

I avsikt att förhindra en överexploatering av kulturhistoriskt och arkitektoniskt värdefulla miljöer intas följande **riktlinjer och grundregler beträffande exploateringsgrad och kompensation vid K-märkning:**

- Byggnader och hela gårdsmiljöer i kategori A (mest skyddsvärda) kan skyddas med stöd av byggnadslagen eller byggnadsskyddslagen och med "tvingande bestämmelser" varvid tomtägaren kan kompenseras.
- Byggnader i kategori B kan skyddas på frivillig väg varvid tomtägaren i viss mån kan kompenseras.
- Byggnader och gårdsmiljöer i kategori C skyddas utan kompensation.
- Den gällande regeln om att den totala exploateringsgraden på K-hustomter eller vid delning av sådana tomter inte får överstiga 0.5 (K-hus plus nybyggnad) och med undantag för tomter vars exploateringsgrad redan är större än 0.5 underställs en särskild utredning i avsikt att framta nya principer för kompensation.

### Förfaringssätt vid K-märkning

K-märkning är en rekommendation beträffande objekten i grupp A och B.

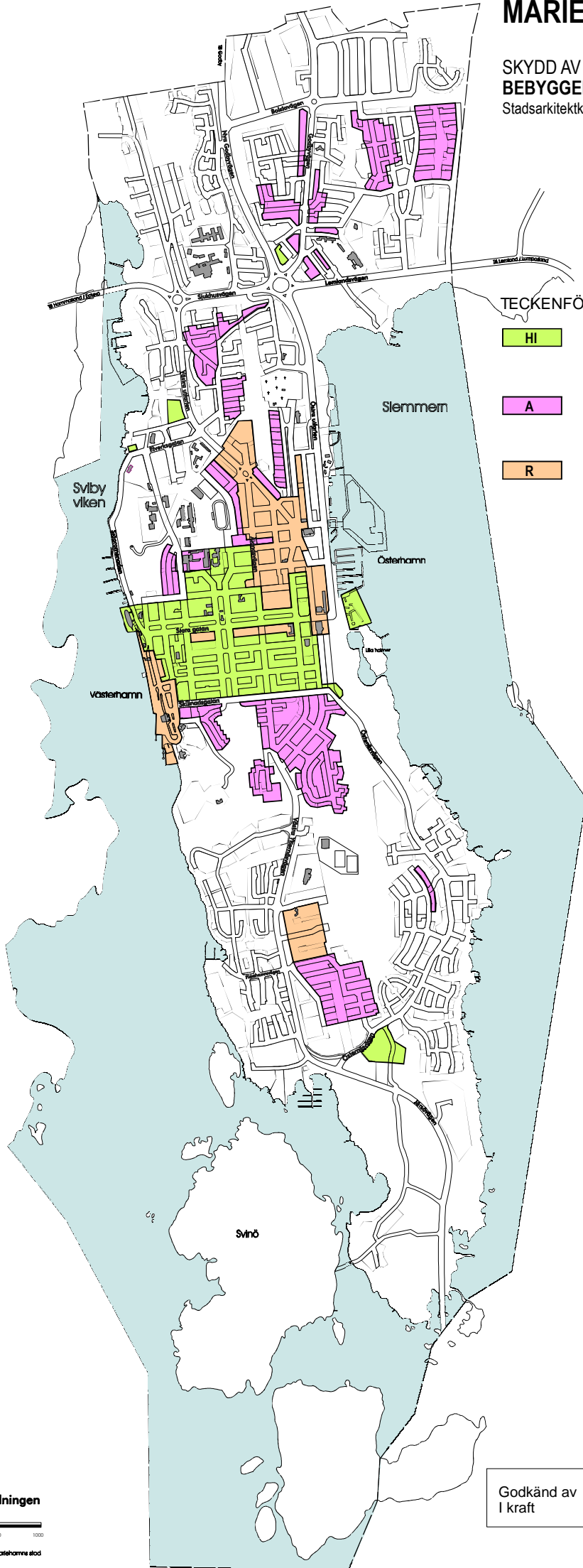
K-märkning genomförs genom avgiftsfri stadsplaneåtgärd på ägarens anhållan.

I regel skall skyddsbestämmelse sammantaget / med övriga stadsplanebestämmelser vara skälig (skälig nytta, se nedan) för tomtägaren men där så icke är möjligt kan tomtägaren på anhållan kompenseras.

All K-märkning föreslås vara frivillig och de objekt som angivits för K-märkning har inte detaljbehandlats. De kartor (sid. 177 och 179) som berör K-märkningen är information och utgör inte en bindande del av generalplanen.

## SKYDD AV MILJÖER OCH OBJEKT BEBYGGELSEKLASSIFICERING

Stadsarkitektkontoret



### TECKENFÖRKLARINGAR:

- HI Historiskt och arkitektoniskt värdefull stadsbild eller bebyggelsehelhet
- A Arkitektoniskt relativt helgjutet område
- R Rehabiliteringsområde  
Område där ny- och ombyggnader anpassas omsorgsfullt till den traditionella stadsbildens karaktär

Mätningsskalan



Copyright © Mariehamns stad

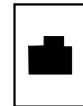
Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE 26.09.2006  
I kraft 08.11.2006

# MARIEHAMN GENERALPLAN INNERSTADEN

## SKYDD AV MILJÖER OCH OBJEKT ARKITEKTONISKA SPECIALOMRÅDEN

Stadsarkitektkontoret

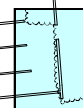
### TECKENFÖRKLARINGAR:



Inom området bör vid bygnadsåtgärd största hänsyn tas till huvudbyggnadens monumentala arkitektur och symbolvärden. Omgivande arkitektur bör underordnas huvudbyggnad eller kulturminne. Nybyggnad bör ansluta på ett harmoniskt sätt till den traditionella stadsbilden.



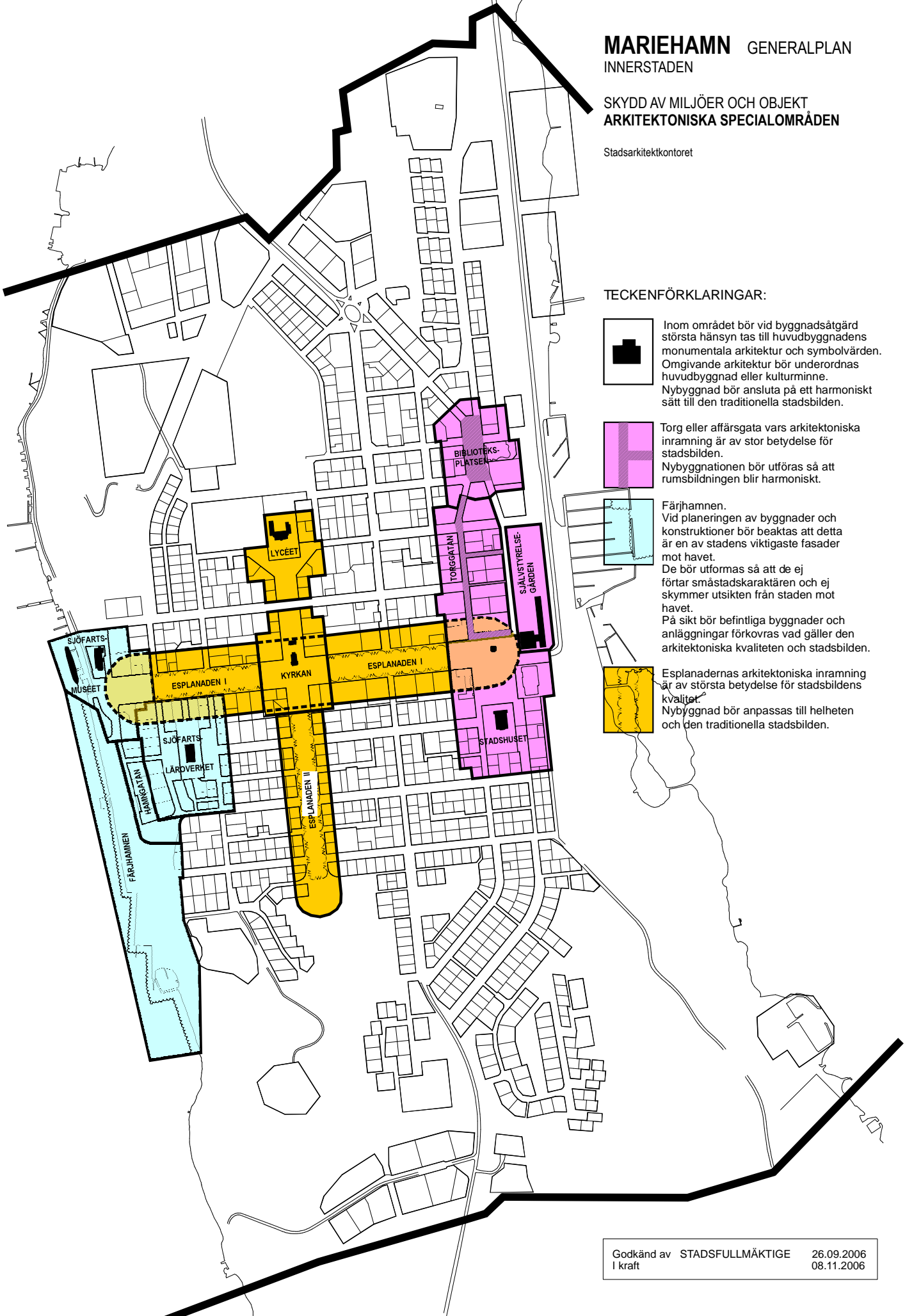
Torg eller affärsgata vars arkitektoniska inramning är av stor betydelse för stadsbilden. Nybyggnationen bör utföras så att rumsbildningen blir harmonisk.



Färjhamnen. Vid planeringen av byggnader och konstruktioner bör beaktas att detta är en av stadens viktigaste fasader mot havet. De bör utformas så att de ej skymmer utsikten från staden mot havet. På sikt bör befintliga byggnader och anläggningar förkovras vad gäller den arkitektoniska kvaliteten och stadsbilden.



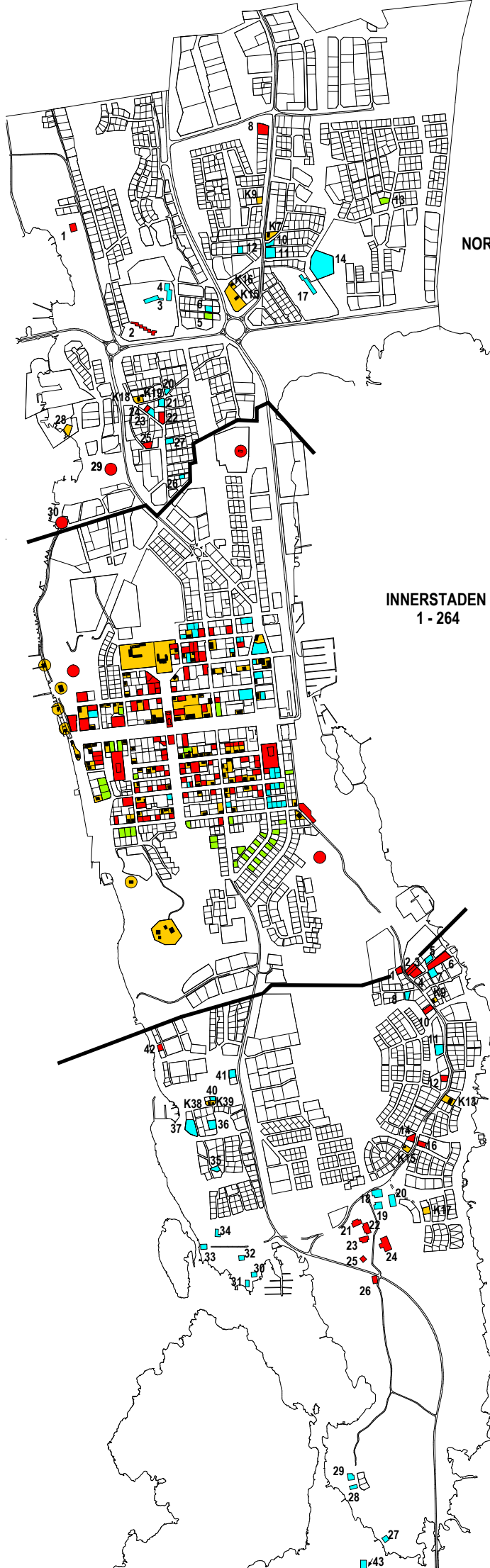
Esplanadernas arkitektoniska inramning är av största betydelse för stadsbildens kvalitet. Nybyggnad bör anpassas till helheten och den traditionella stadsbilden.



Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE 26.09.2006  
I kraft 08.11.2006





## SKYDD AV MILJÖER OCH OBJEKT SKYDDSOBJEKT

Stadsarkitektkontoret



**NORRA STADEN**  
1 - 30

### TECKENFÖRKLARINGAR:

-  Byggnader som har K-märkts
-  Byggnader i kategori A som bör K-märkas
-  Byggnader i kategori B som bör K-märkas
-  Byggnader i kategori C som kan K-märkas

**INNERSTADEN**  
1 - 264

**SÖDRA STADEN**  
1 - 43





Godkänd av	STADSFULLMÄKTIGE	26.09.2006
I kraft		08.11.2006

# MARIEHAMN GENERALPLAN INNERSTADEN

## SKYDD AV MILJÖER OCH OBJEKT SKYDDSOBJEKT

Stadsarkitektkontoret

### TECKENFÖRKLARINGAR:

-  Byggnader som har K-märkts
-  Byggnader i kategori A som bör K-märkas
-  Byggnader i kategori B som bör K-märkas
-  Byggnader i kategori C som kan K-märkas

## INNERSTADEN 1 - 264

Godkänd av STADSFULLMÄKTIGE 26.09.2006  
I kraft 08.11.2006

# NAMNPLANERING, förslag

## ORTNAMN – MINNEN I MILJÖN <sup>1)</sup>

Den byggda miljön kryllar av namn som vi har behov av dagligen och stundligen. Städer, byar, kvarter, hus och byggnader av olika slag har sina namn, officiella eller inofficiella. Ett centralt inslag i vår byggda miljö är det nätverk av namn som behövs för att samhället över huvud taget skall kunna fungera: vägar och gator med namnskyltar och vägvisare, affärer, hotell, restauranger och andra företag med sina namn på ljus- och reklamskyltar.

Det finns emellertid också många namnlösa platser i vår stad.

Ortnamnen kan sägas bilda ett nät som täcker vår fysiska omgivning, t.o.m. i flera lager ovanpå varandra. De namn som fångar in de stora områdena bildar ett stormaskigt nät, och ju mindre områden det handlar om desto finmaskigare blir nätet av namn. De här näten utgör koordinat-system med vilkas hjälp vi organiserar vår värld. Ett enskilt namn gör det möjligt att placera objektet, direkt efter minnet eller med hjälp av en karta.

I all kommunikation är det viktigt att kunna tala om enskilda geografiska objekt. Om ett budskap blir korrekt uppfattat är det lättare att handla och tänka på avsett sätt i en given situation. Namnen gör det också lättare att gestalta större helheter och att organisera olika sammanhang.

Namngivningen sker i regel vid stadsplanläggning och i samråd med kulturnämnden. I samband med stadsplaneringen namnges alltid vägar, gator, gränder och ibland även platser, områden och parker. Stadsplanen antas av stadsfullmäktige. På basen av delegeringsbeslut kan stadsstyrelsens fastställa stadsplaneändring omfattande namngivning. Någon systematisk framförhållning och översiktlig planering av namngivningen existerar dock inte.

Namnbeståndet i stadsplanen behöver inte bara utgöra en del av planens innehåll utan kan också uppgöras som en självständig plan som kompletterar områdets namnbestånd. Varje namn måste vägas utifrån hur det stämmer överens med namngivningsobjektet och med andra lokala namn, vilket namnets innehåll är, vilka signaler det ger, språkdräkten osv. Det är många slags objekt som kan namnges: nya områden, vägar, gator, torg, skvärer, gångvägar, planskilda trafikkonstruktioner, parker, friluftsstråk, idrottsplaner och andra specialområden. Namnen behövs för att lokalisera objekt som avviker från det vanliga adressbeståndet, t.ex. om man i parker bygger anläggningar el.dyl. som behöver skyltas, om en underfart utgör knutpunkt på ett friluftsstråk, om det ordnas evenemang på en viss parkeringsplats o.dyl.

---

<sup>1</sup> Texten baseras på texten i publikationen "Ortnamn – minnen i miljön" utgiven för seminariet Europas byggnadsarv 11-12.9.1999



Staden har gått in för att parallellt med lagstadgad sifferbeteckning ange den gamla rutnätsstadens kvarter med namn. Detta förfarande kunde successivt utökas till att åtminstone omfatta hela gamla stadsområdet (innerstaden).



### Förslag:

Föreslås att en systematisk namnplanering igångsätts dels av namnlösa objekt men även som framförhållning. I första hand bör namngivningen baseras på den lokala särprägel och historiskt underlagsmaterial.

Planeringen utförs som ett samarbetsprojekt mellan kulturnämnden och stadsplanenämnden och med hjälp av sakkunniga. Namnen fastställs som hittills i samband med stadsplanering.