

FÖRORD

Då Mariefhamn fyllde 100 år 1961 inkorporerade staden områden söder och norr om gamla stadsområdet och växte från 3 km² landareal (5 km² vatten) till 11.6 km² landareal.

I avsikt att "sy ihop" de nya områdena med innerstaden lät staden en konsult uppgöra en generalplan över hela stadsområdet. Den färdigställdes 1964 och blev riktgivande för stadsplaneringen.

För södra staden (söder om innerstaden) uppgjordes av stadsarkitektkontoret i början på 80-talet en delgeneralplan som godkändes av fullmäktige 1982. En smärre justering av denna gjordes 1992.

Innerstaden fick en av fullmäktige godkänd delgeneralplan år 1988. För trafikens del godkändes den 1991 och för den kulturhistoriskt- och arkitektoniskt intressanta bebyggelsens del 1993.

Norra stadens delgeneralplan antogs av stadsfullmäktige 1999.

Föreliggande generalplan innefattar en revidering av de äldre delgeneralplanerna för södra staden och innerstaden, vilka sammanslås med norra stadens delgeneralplan och bildar en hela staden omfattande generalplan.

Stadsarkitektkontoret september 2004

Arbetet med generalplanen inleddes med en måldiskussion som innefattade utställningar i olika delar av staden där centrala frågeställningar lyftes fram och invånarnas åsikter inbegärdes. Utgående från allmänhetens ställningstaganden formulerade stadsstyrelsen år 2000 en rad huvudmålsättningar för stadsutvecklingen.

En första version av generalplaneförslaget färdigställdes i september 2004 och utgjorde underlag för en omfattande remissrunda. Planförslaget var också utställt på biblioteket, i stadshuset och på tekniska verken. Dessutom var utställningen framlagd på stadens hemsida.

Många synpunkter på generalplaneförslaget inlämnades. Samtliga synpunkter har behandlats och i vissa fall lett till förändringar i planen.

Stadsplanenämnden godkände det omarbetade generalplaneförslaget den 16.05.2005.

Stadsarkitektkontoret i maj 2005

FOLKE WICKSTRÖM
Stadsarkitekt

GENERALPLAN FÖR MARIEHAMN

REVIDERING AV INNERSTADENS OCH SÖDRA STADENS DELGENERALPLANER

SIDNR

BOK

DEL 1

HISTORIK OCH INVENTERING

FÖRORD
INLEDNING
HISTORIK
UPPFÖLJNING
INVENTERING

BOK

DEL 2

PLANFÖRSLAG

FÖRORD
INLEDNING
PLANFÖRUTSÄTTNINGAR OCH MÅLSÄTTNINGAR
PLANFÖRSLAG

BOK

DEL 3

BILAGOR

FÖRORD	1
INLEDNING	3
utredningen "BOSTADSÖAR I SLEMMERN"	4
förslag till BOSTADSÖ I ÖSTERHAMN	17
utdrag ur TRAFIKPLAN 2000, Ålandsvägen	18
utredningen "TRAFIKNÄTSANALYS" (13 maj 2003)	26
utredningsplan "ÖSTERLEDEN" (sept. 2002, dec. 2003)	97
Friköpsplatser	115
Museibyrån (Forn- och militära lämningar), LS, april 2004	128
Miljöbyrån, LS, maj 1999	143
Miljöbyrån, LS, mars 2004	151
SAMMANSTÄLLNING AV ARKITEKTONISKT OCH KULTURHISTORISKT VÄRDEFULLA BYGGNADER SAMT K-MÄRKTA BYGGNADER	158
Vård och utveckling av den byggda miljön	225
Delgeneralplan för södra staden 1982 (markanvändningskartan)	242
Delgeneralplan för innerstaden 1988 (markanvändningskartan)	243
Delgeneralplan för norra staden 1999 (markanvändningskartan)	244

BOK

DEL 4

PROCESSEN

INLEDNING

Som stöd för och i anledning av arbetet med generalplanen har olika analyser och utredningar utförts. Innehållet i dessa studier reflekteras i generalplanen.

För att bibehålla planedelen möjligast lättläst men ändå möjliggöra fördjupade studier av de olika frågeställningarna har de i sin helhet bilagts generalplanen i denna avdelning.

BOSTADSÖAR

i

SLEMMERN



Utredningsrapport

8.10.2002

Utredning rörande förutsättningar att anlägga

BOSTADSÖAR I SLEMMERN

Bakgrund

I det pågående arbetet med revideringen av innerstadens delgeneralplan har stadsstyrelsen under rubriken bostadsmark formulerat följande målsättning rörande bostadsöar i Slemmern "Möjlighet att på sikt anlägga bostadsöar i Slemmern beaktas".

Till stadsfullmäktige har inlämnats en motion som går ut på att undersöka möjligheterna att på ett naturligt sätt lägga grunden för en framtida byggnation av bostadshus på konstgjorda öar i Slemmern.

Företag som sysslar med markarbeten i staden har efterhört om det kunde vara möjligt att finna en deponiplats för sprängsten i Mariehamn. Idag transporteras de till uppläggningsplatser utanför staden. Tekniska verken har framhållit att det är angeläget att finna en lämplig lösning på problematiken och pekar på möjligheten till olika utfyllnader i Slemmern.

På en idéskiss från 1991 presenteras ett förslag med tre bostadsöar vid Slemmerns nordvästra strand för totalt 630 lägenheter och ca 1.300 invånare.

Dagens förutsättningar

Sjökvarteret upptar idag 244 m och badhustomten 260 m av Slemmerns strand d.v.s. sammanlagt en halv kilometer. Norr om badhustomten vidtar naturskyddsområde och vattendjupet är där alltför ringa för anläggande av öar genom utfyllnad.

I det nya förslaget till utvecklingsplan för Österleden beaktas två möjliga trafikanslutningar till bostadsöar i Slemmern: en mellan badhustomten och Sjökvarteret och en i Styrmansgatans förlängning öster om Österleden.

Bostadsöarna bör placeras och utformas så att de inte stör utsikten från badhuset österut. De bör inte blockera segelleden till Sjökvarteret eller göra intrång i MSF:s marina. Hamnarna i Slemmern är oskyddade för många vindriktningar. Bostadsöarna skulle rätt placerade bli goda vågbrytar

Förslag till bostadsöar

Som underlag för föreliggande utredning har lagts ett förslag till två bostadsöar med trafikanslutning till Österleden på nämnda platser.

Öarnas konstruktion

Två alternativa förslag till teknisk konstruktion av öarna har utarbetats av konsulten Nord-engineering: en med massiv konstruktion och en med kringliggande skyddsbank.

Den massiva konstruktionen förutsätter att all lera (ned till blåmoskiktet) under de blivande öarna avlägsnas varefter fyllning med sprängsten genomförs.

Alternativet med skyddsbank innebär att en sprängstensvall runt öarna anläggs till fast botten. Bottenleran kan härvid lämnas kvar i det inre av öarna och beläggas med fibertextduk varefter sprängsten och annan fyllning kan påföras till önskad höjd.

I båda alternativen utförs anslutningsgator enligt den kompakta metoden förutom bropartierna. Bebyggelsen pålas till berg.

Den kompakta metoden beräknas totalt sett bli något dyrare (4.97 milj. €) än alternativet med skyddsbank (4.4. milj. €)

Öarnas form

Öarna bör formars utgående från målsättningen att erhålla så långa strandlinjer som möjligt i förhållande till öarnas areal. Stränderna är naturligt de mest attraktiva byggnadsplatserna. Alla lägenheter får där tillgång till utsikt mot vatten. Öarna blir härigenom i regel smala och långsträckta. I syfte att hålla stränderna fria från ansamling av alger och annat som kan påverka vatten- och strandmiljön på ett negativt sätt, utformas öarna så att vattnet kan strömma fritt mellan och genom dessa.

Genom att ge dem en fri form kommer kajer och bebyggelse att få en mångfasetterad framtoning samtidigt som öarnas inre rum mellan husen blir intima och omväxlande som i en medeltida stad. Många platser för skyddade båthamnar skapas.

Bebyggelsen

Bostadshusen föreslås uppförda i tre våningar. Den mindre ön vars area är 23.500 m² (inkl. allmänna promenadkajer) kunde med tre våningar rymma 22.500 m² v.y. vilket ger $e = 0.95$. Den större är 35.300 m² (inkl. allmänna promenadkajer) och beräknas med tre våningar rymma 32.400 m² v.y. enligt $e = 0.92$. Som beräkningsgrund används 12 m breda hus. Den lilla öns sammanlagda huslängder är 625 m och den stora öns - 900 m.

Trafikanslutning

Enligt den pågående utvecklingsplaneringen för Österleden kunde två bostadsöar meddels broar anslutas till huvudleden, dels norr om Sjö kvarteret och dels i Styrmansgatans förlängning öster om Österleden.

Den förra anslutningen behövs oberoende av ö-projektet för en nordlig infart till Sjö kvarteret samt för en s.k. attackväg till badhuset.

Den senare är trafikmässigt enkel att arrangera i den rondell som ändå planeras för Styrmansgatans möte med Österleden.

Parkering och trafik

Bostadsöarnas parkering arrangeras i byggnadernas bottenvåning (drygt 600 bilar ryms här). Härigenom skapas en buffert mellan bostadsvåningarna och fyllningsmassorna samtidigt som bostäderna lyfts upp från den allmänna gångtrafiken på kajerna runt öarna. Via garagevåningen kan fukt vädras ut och grunden kontinuerligt kontrolleras. Motsvarande lösning har nyligen genomförts på en bostadsö i Uleåborg. Öarnas markyta och kajer reserveras huvudsakligen för lätt trafik. På de inre gårdarna som ligger i nivå med den första bostadsvåningens golv (~+ 3,5 m) tillåts service- och utryckningsfordon.

Kostnader och tomtvärde

Enligt bilagd teknisk ekonomisk utredning skulle öarna med broförbindelse kosta ca 7.6 milj. €, vilket ger en tomtkostnad på € 125,00 m². Därtill tillkommer kostnader för gator, parker och andra allmänna områden samt belysning. Strandpromenaderna är enligt skisserna tillgängliga för allmänheten och kostnaderna för en utbyggnad av dessa bör därför beaktas.

Ifall man räknar med att ca hälften av ytan på öarna iordningställs av staden bör man räkna med en kostnad om ca 1,5 milj €. Enligt sakkunniga kan strandpromenaden i kajen utbyggas i trä på sådana ställen där den ligger skyddad medan man på utsatta ställen måste bygga en mera hållbar konstruktion i betong. Ifall man räknar med att hälften görs i trä och hälften i betong bör man räkna med en kostnad om ca 4,7 milj €. Troligen behövs inte en utbyggd kajkonstruktion på mer än hälften av sträckan (på resterande avsnitt byggs strandstigen med slänt) och då kan man räkna med ca 2,3 milj €, vilket använts nedan. Utöver detta bör man räkna med belysning över broarna, på allmänna områden och längs stränderna och kostnaderna uppskattas i detta skede till ca 200.000 €.

Utöver ovannämnda kostnad om 7,6 milj € för att bygga öarna med broförbindelse bör man således räkna med ca 4 milj € för tillkommande kostnader, dvs totalt ca 11,6 milj €. Tomtkostnaden blir då ca 200 €/m².

Den sammanlagda byggnadsrätten 54.900 m² v.y. är i centrumnära lägen värd ca 250,00 €/m² våningsyta eller ca 13.72 milj. €, vilket ger ett tomtvärde på ca 233,40 €/m².

Om man beaktar att staden troligen måste förskottera utbyggnaden av öarna och kommunaltekniken innan intäkterna kan noteras kan man i detta skede räkna med att projektet i stort kan betecknas som självfinansierat. Modellerna för hur investeringskostnaderna fördelas och ifall tomtägarna även skall delta i framtida underhåll bör diskuteras närmare ifall projektet förs vidare.

I kalkylen ingår inte kostnader för värme, el och VA-anslutning eftersom dessa finansieras genom avgifter.

Invånare och lägenheter

54.900 m² v.y. kan beräknas ge ca 550 lägenheter vilket med koefficienten 2.1 inv.ligh. innebär ca 1.150 invånare.

Med tanke på stadens begränsade markreserver för bostadsbyggande och en nästan permanent brist på bostäder skulle detta tillskott vara positivt. Speciellt gynnsamt är att bostäder kan byggas i innerstaden på gångavstånd till centrum.

Fahlers brvgaa

En utfyllnad enligt gällande stadsplan för Mariaparkens förverkligande norr om MSF:s klubbhus bör utföras senast i samband med att KK-huset byggs på motsatta sidan av Österleden.

Ett förverkligande av ovan nämnda rondell i korsningen mellan Österleden och Styrmansgatan förutsätter också utfyllnader i Fahlers småbåtshamn. Sammantaget kommer båthamnen att beskärvas väsentligt.

Föreslår därför att Mariaparkens yttre gräns får sammanfalla med Fahlers yttre pir samt att ersättande pিরer anläggs innanför den skyddande bostadsön både norr och söder om bron till ön. Innan utfyllnad av Mariaparken påbörjas bör ersättningsbåtplatser för Fahlers småbåtshamn ordnas (100 platser).

Stads- och landskapsbild

Ett projekt av den här storleksordningen innebär förändringar i den invanda stads- och landskapsbilden på innerstadens östra sida. Utfyllnader är dock ingenting nytt i detta område. Sedan 1930-talet har stadsområdet utökats med drygt 17 ha genom utfyllnad i den grunda Slemmern. De nu aktuella bostadsöarna utgör sammanlagt knappt sex hektar.

Öbebyggelsens arkitektur är i sista hand avgörande för om stadsbilden blir intressant och attraktivt.

Marinbiologiska synpunkter och MKB

Miljöprövningsnämndens tillstånd krävs för projektet. En miljökonsekvensbedömning måste utföras.

Bilagor: Förslag till Bostadsöar i Slemmern, Stark 19.06.2002
Mariehamns stad, Bostadsöar i Slemmern, teknisk beskrivning och preliminär kostnadskalkyl, Nord-engineering 15.09.2002
Mariehamn, Bostadsöar i Slemmern, Principskärning av bebyggelsen 1:200, Stark 23.09.2002


Mariehamn 8.10.2002



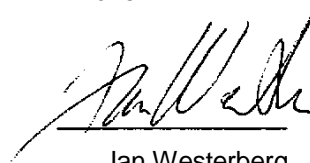
Folke Wickström
stadsarkitekt



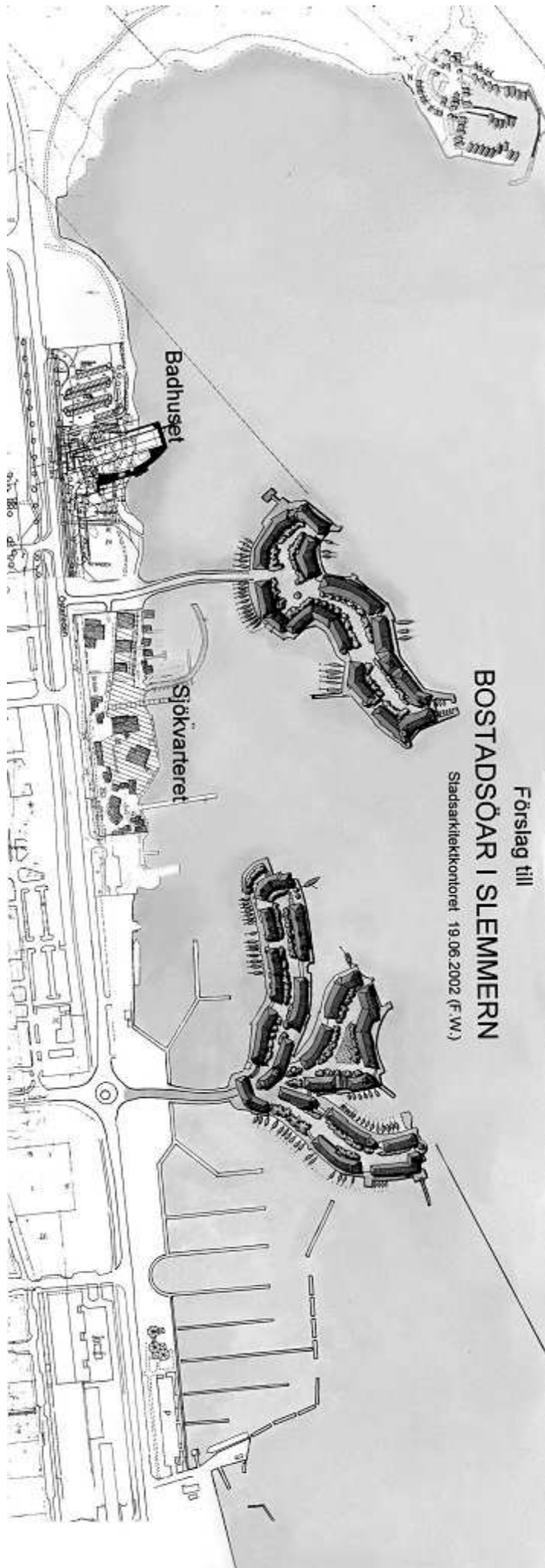
Kai Söderlund teknisk
chef



Jan Sundström
hamndirektör



Jan Westerberg
miljöchef

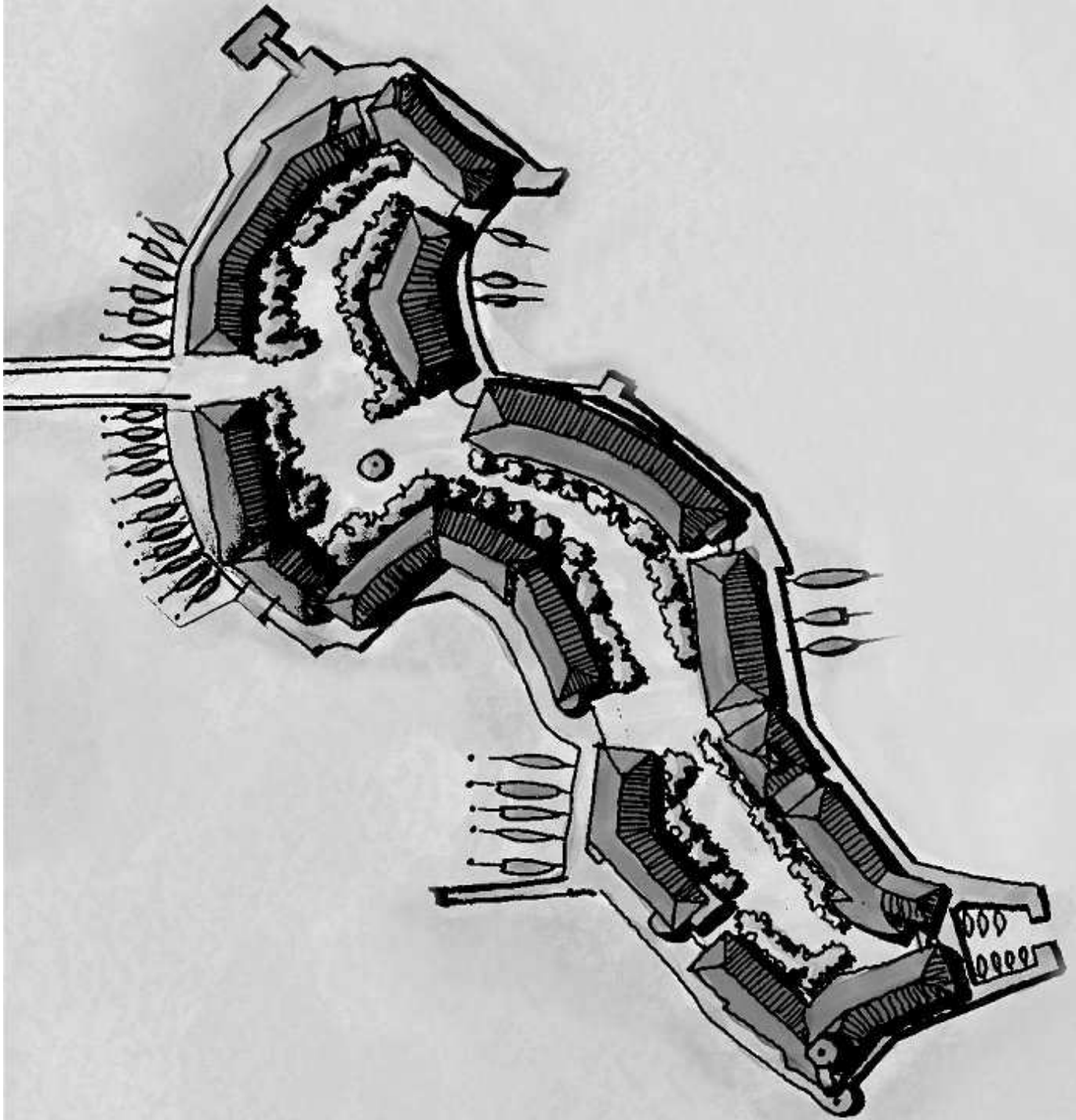


Förslag till

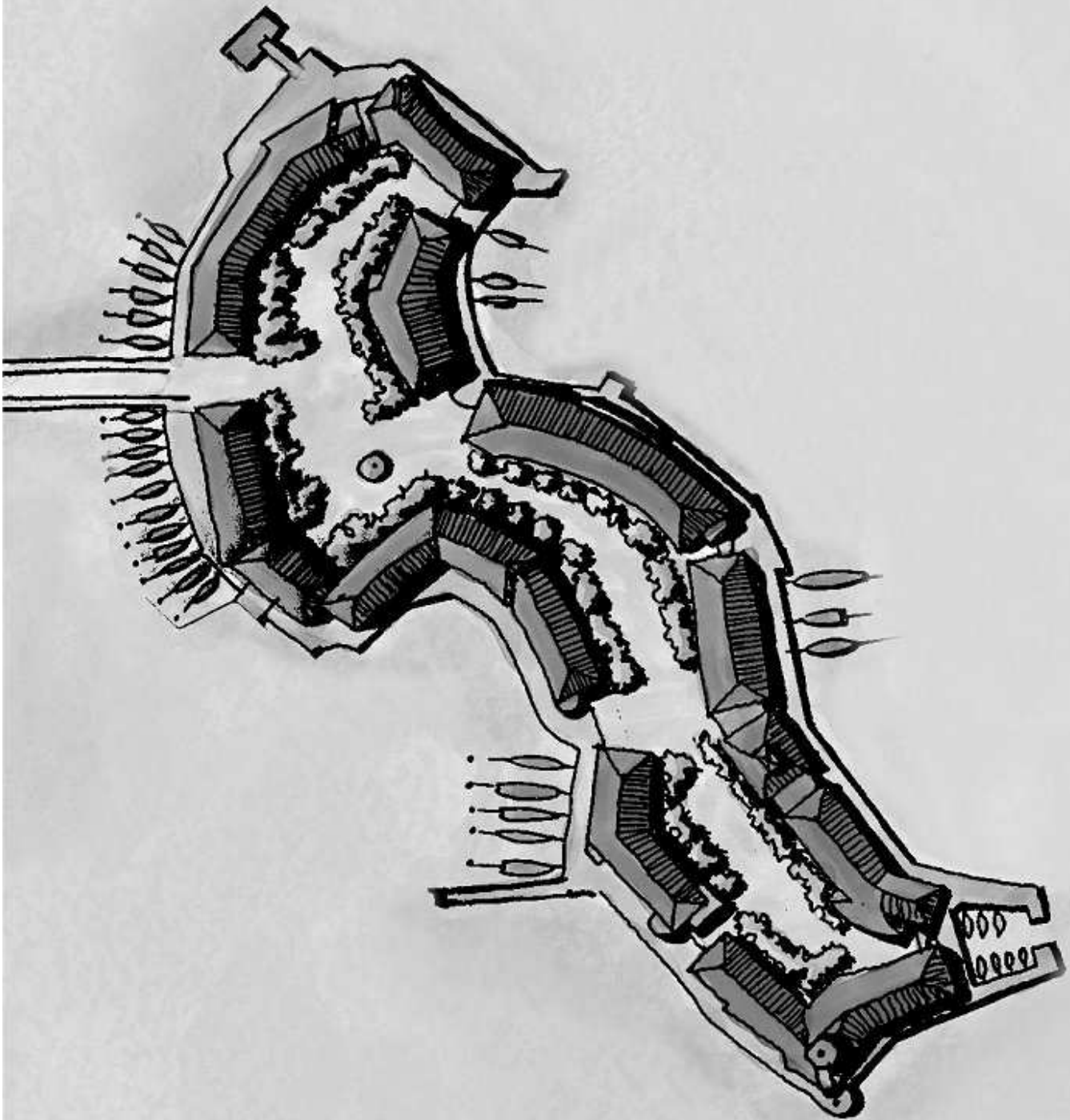
BOSTADSÖAR I SLEMMERN

Stadsarkitektkontoret 19.06.2002 (F.W.)

Lilla ön



Lilla ön



MARIEHAMNS STAD BOSTADSÖAR
TILL SLEMMERN TEKNISK
BESKRIVNING KOSTNADSKALKYL,
PRELIMINÄR 15 09 2002

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

01	Allmänt		
02	Grundförhållanden		
03	Konstruktioner		
03.1	Massiv konstruktion		
03.2	Kringliggande . skyddsbank		
04	Mängder och kostnader		
05	Ritning NE 1558 001 Tekniskt utförande	15 09 2002	1.2000, 1:1000

01 Allmänt

Denna tekniska beskrivning gäller för byggandet av holmar för bostadsbyggande i Slemmern i Mariehamn

Som byggnadsmaterial användes sprängsten från olika byggplatser i staden och närliggande områden.

Anslutningsbankarna till land förses med broar alt stora under vattnet placerade trummor för vattencirkulering.

Höjd på bankkrön bör vara MW +2.000.

02 Grundförhållanden

Botten utgörs av lera på ca 3 meters djup. Leran sträcker sig till ca 10 ...11 meters djup, varunder det ligger ett tunt lager av blåmo på berg.

Grundundersökning har ej utförts, men antagandet baserar sig på erfarenheter från närliggande kajer i området.

03 Konstruktioner

Som konstruktionstyp kan två olika alternativ väljas, att

- bygga holmarna kompakta helt av sprängsten
- bygga strandpartierna såsom skyddsbankar av sprängsten och lämna leran kvar i mitten med ett överliggande skikt av sprängsten.

Slänterna byggs i lutningen 1.1, sjösidan handplockas med större sten

03.1 Kompakt konstruktion, än helt av sprängsten

Denna metod kräver att leran ända till blåmoskiktet måste grävas ur och bortmuddras, varefter fyllning med sprängstenen kan utföras.

Bostadshusen pålas till berg, pålarna utgöres krysspålar av stål, som slås igenom sprängstensfyllningen.

Anslutningsgatorna till holmarna utföres kompakta, förutom bropartierna.

03.2 Skyddsbank runt, med kvarlämnad kärna av lera.

Sprängstenfyllningen fås ned till botten genom att

- bygga banken två-tre meter ovanför slutlig höjd och låta övervikten ligga kvar t ex i två års tid
- spränga ned banken till fast botten i takt med stenuforslingen.

Leran i holmens mitt lämnas kvar och beläggs med fibertextduk och ovanpå läggs sprängstenfyllning med ca fem-sex meters mäktighet .

Av bankmassorna undanträngd lera kan placeras med grävmaskin i mitten.

Husen pålas.

04 Mängder och kostnader

Sprängstenen med transport antages erhållas gratis

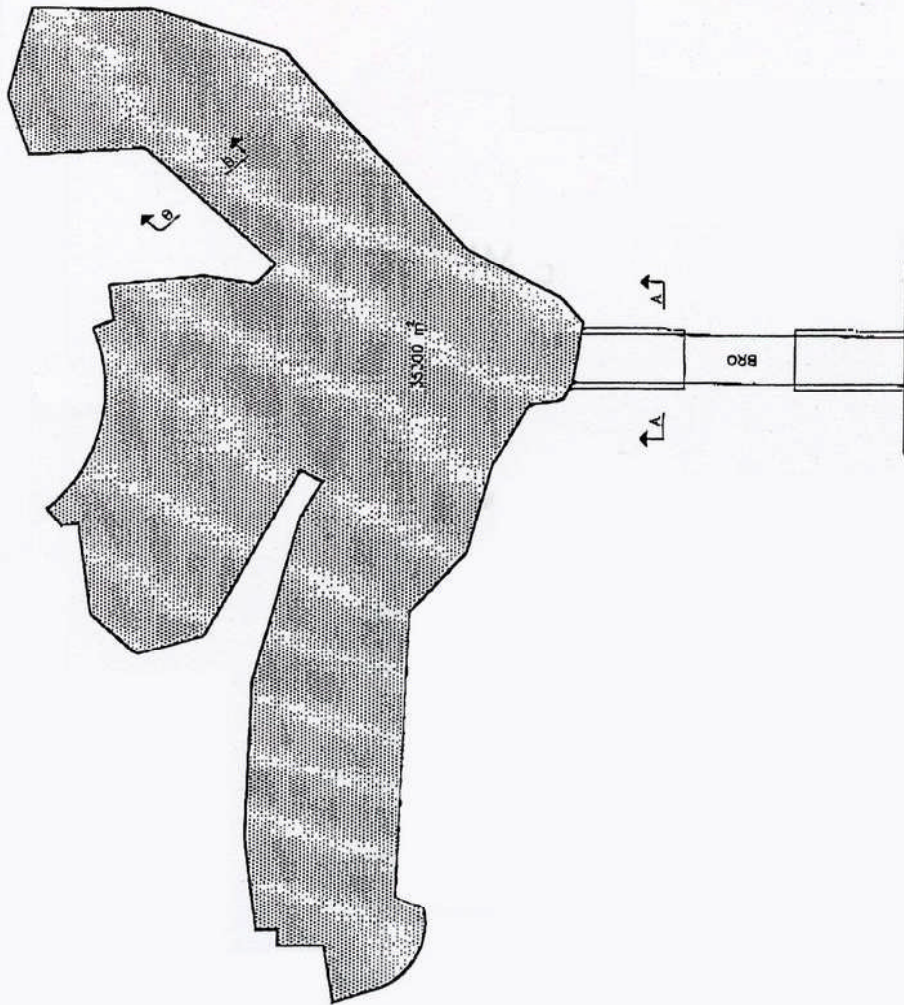
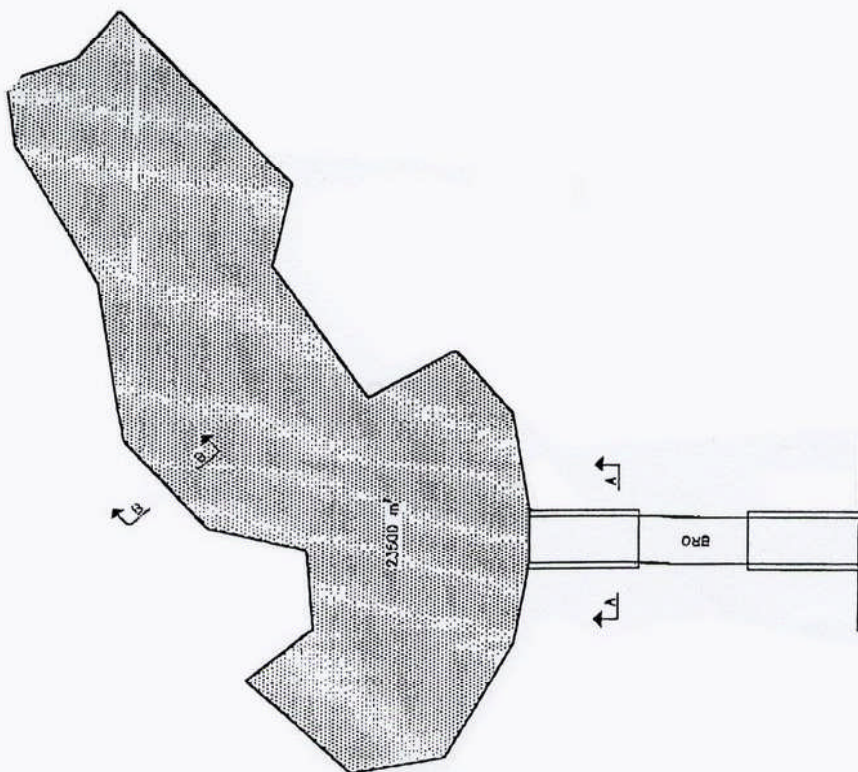
Kostnadskalkylen är riktningvisande.

Kostnader uppstår från mottagning, utjämning, muddring, fiberduk och broar .

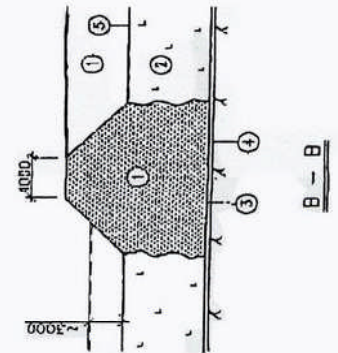
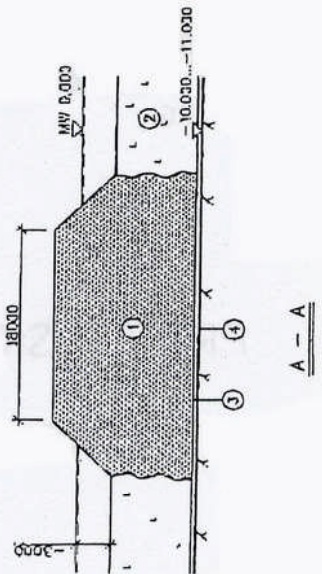
	större holmen	mindre holmen
area	35300 m ²	23500m ²
totalvolym	460000 m ³	310000 m ³
kostnader:		
- kompakt konstruktion:	3500000,00	2900000,00
muddring		
mottagning, utjämning		
anslutningsgata med bro		
oförutsett	1050000,00	870000,00
ad	<u>420000,00</u>	<u>350000,00</u>
totalt	€ 4970000,00	€ 4120000,00
- konstruktion med skyddsbank :	3100000,00	2250000,00
muddring		
mottagning, utjämning		
fiberduk		
anslutningsgata med bro		
oförutsett	930000,00	675000,00
ad	<u>370000,00</u>	<u>270000,00</u>
totalt	€ 4400000,00	€ 3195000,00

- tomtkostnaden ca € 125,00 / m²

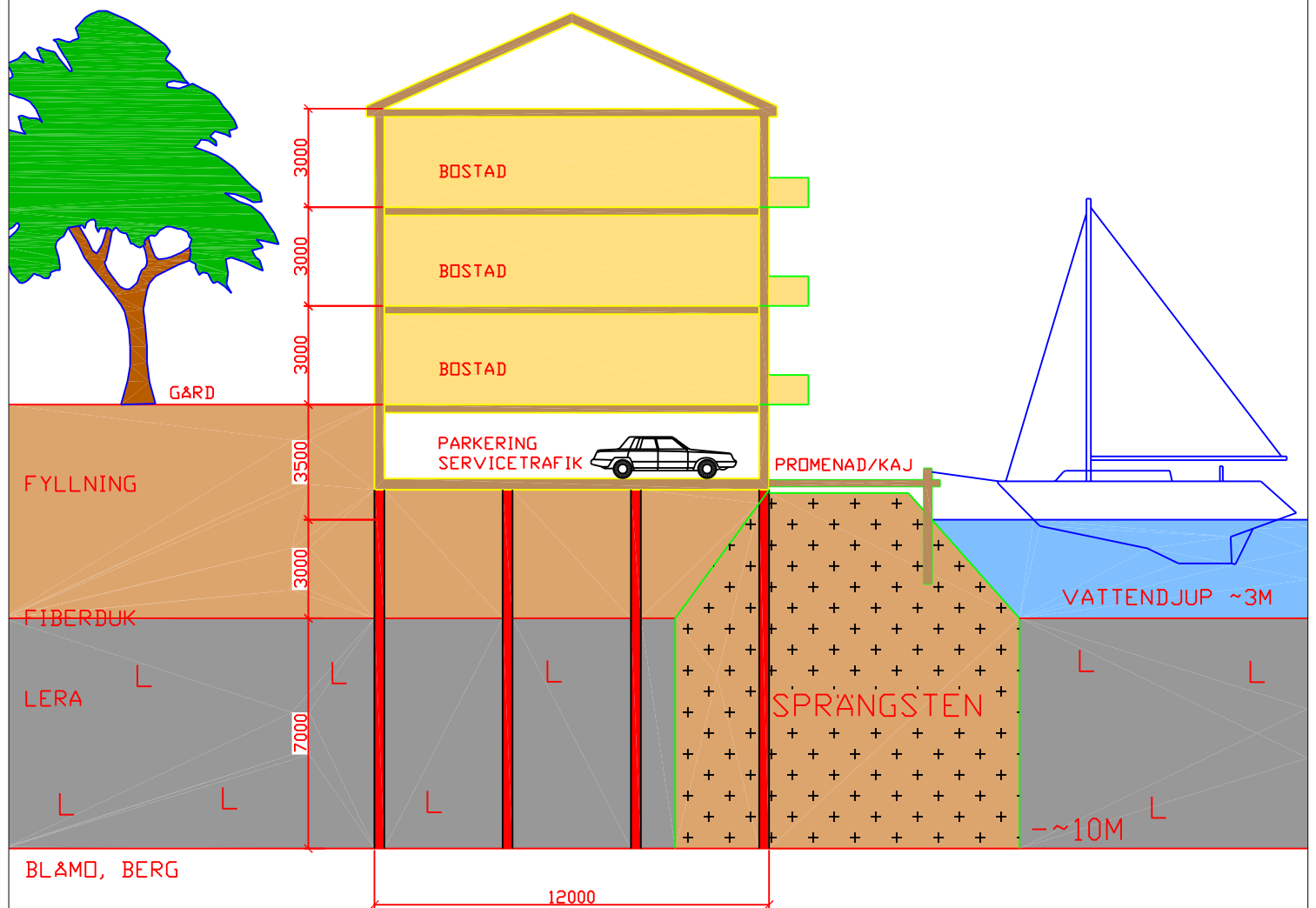
150902jh



- SPRÄNGSTENSFYLNING
- ① LERA
 - ② BLÅND
 - ③ BERG
 - ④ FIBERDUK
 - ⑤



MARIEHAMN BOSTADSÖAR I SLEMMERN



PRINCIPSKÄRNING AV BEBYGGELSEN 1:200

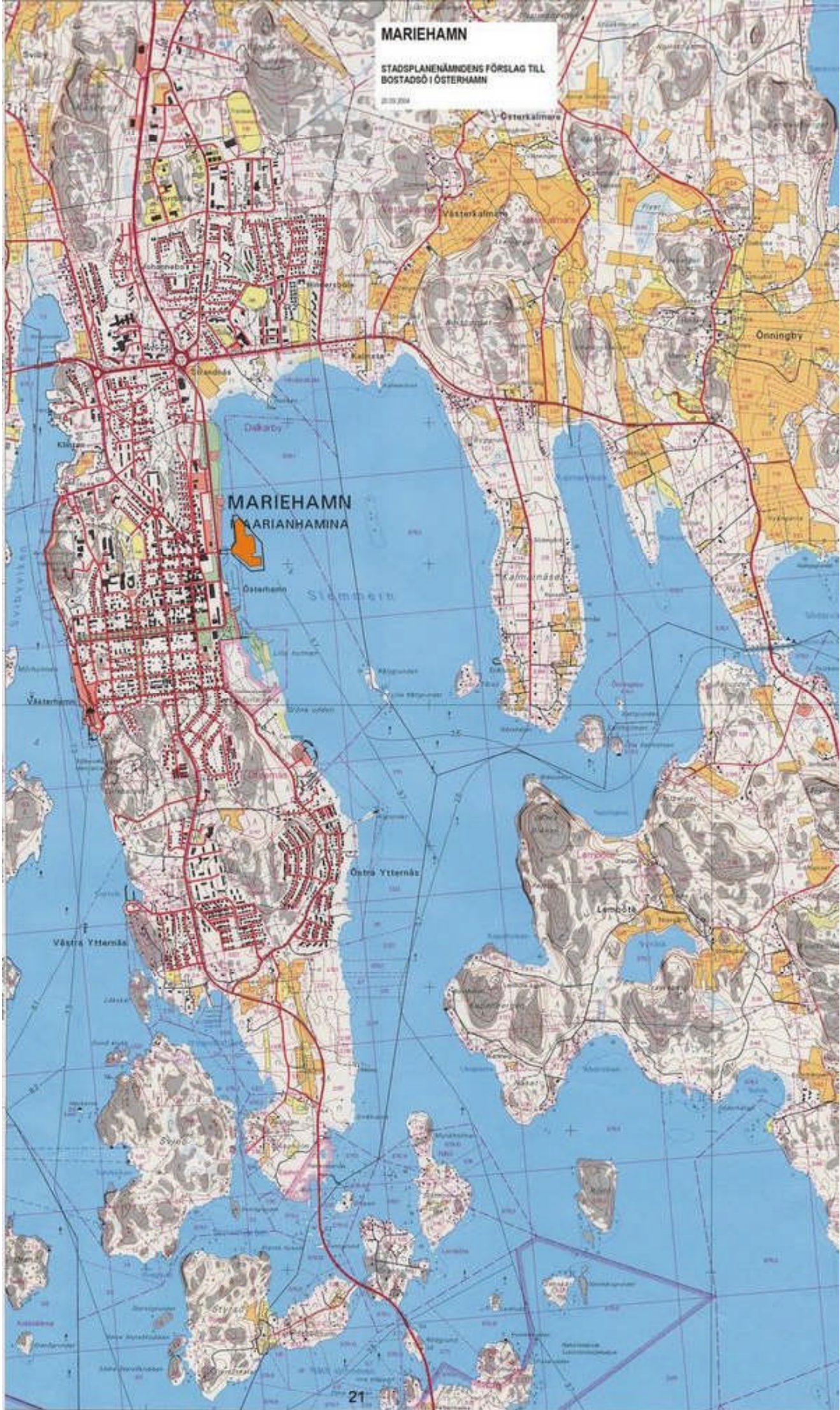
STADSARKITEKTKONTORET

23.9.2002

MARIEHAMN

STADSPLANENÄMNDENS FÖRSLAG TILL
BOSTADSGÖ I ÖSTERHAMN

2019/2024



MARIEHAMN
MARIANHAMINA

TRAFIKPLAN 2000 FÖR MARIEHAMNS STAD (1989)

ÅLANDSVÄGENS FRAMTIDA ROLL

Om det kommer att ske en fördubbling av invånarantalet på Ytternäs, kommer trafiken på Östra och Västra Ytternäsvägen också att fördubblas. Det får betydelse på Ålandsvägen, där trafiken inte ryms inom kapacitetsgränserna för de befintliga korsningarna.

Med sikte att anvisa möjligheter för en ökning av kapaciteten har 8 olika möjligheter analyserats. Möjligheterna kan kombineras på olika sätt.

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

1. Utbyggnad av Ålandsvägen Fig.12

På Ålandsvägen kommer kapacitetsproblemen att visa sig på sträckan mellan Styrmansgatan och Storagatan. Skall man öka kapaciteten blir man tvungen att utbygga alla korsningar med vänstersvängs- och kombinerade rakt fram/ och högersvängsfil, om man inte förbjuder vänstersvängande trafik.

Med en befintlig vägprofil på 10,5 m:s bredd kommer man inte att kunna göra detta utan att öka bredden på vägen.

Beroende på den befintliga bebyggelsen kommer detta att ge svårigheter, och i varje fall kommer man knappast att kunna göra detta på ett symmetriskt sätt. Det kommer att bli svårt att respektera de rätta linjerna i rutnätsplanerna om man önskar en 3-filig väg med refuger mellan den norr- och södergående trafiken. Se fig.13.

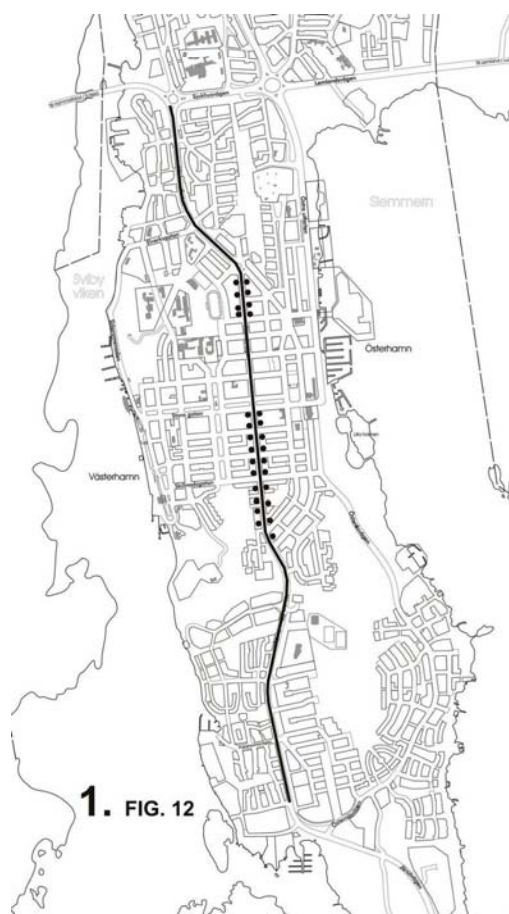
En fortsatt utbyggnad av Ålandsvägen kommer att öka barriäreffekten inom staden mellan den östra och västra delen av innerstaden och öka buller- och avgasbelastningen bl.a. i den norra och södra delen, som har karaktär av bostadsgata även om den används som huvudgenomfartsled inom staden.

Signalreglering och gröna vågor

Om trafiken växer på Ålandsvägen kommer man att signalreglera allt fler korsningar. Då uppstår ett behov att beakta möjligheter till gröna vågor.

Gröna vågor i ena riktningen är inget problem. Om alla signalregleringar styrs av samma ur, kan man anpassa gröna fasens början så att den överensstämmer med den önskvärda hastigheten på sträckan. Men om man vill ha gröna vågor i båda riktningarna ställs det krav på ett lämpligt korsningsavstånd beroende på omloppstiden inom signalregleringen och den önskvärda hastigheten på sträckan.

Just på Ålandsvägen skulle gröna vågor i båda riktningarna vara bra beroende på att man under topptrafiken har ungefär lika många bilar i vardera riktningarna.



1. FIG. 12

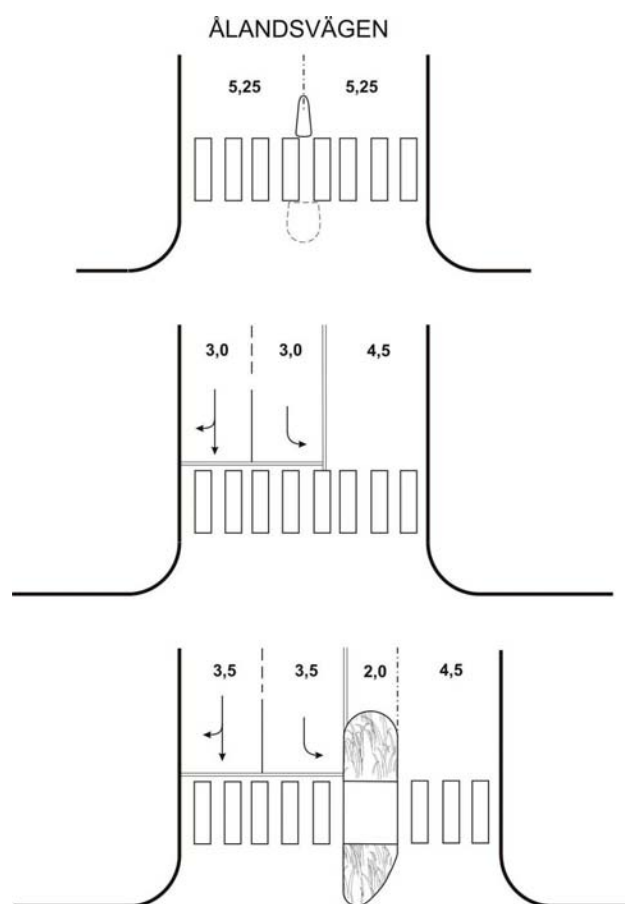


FIG. 13

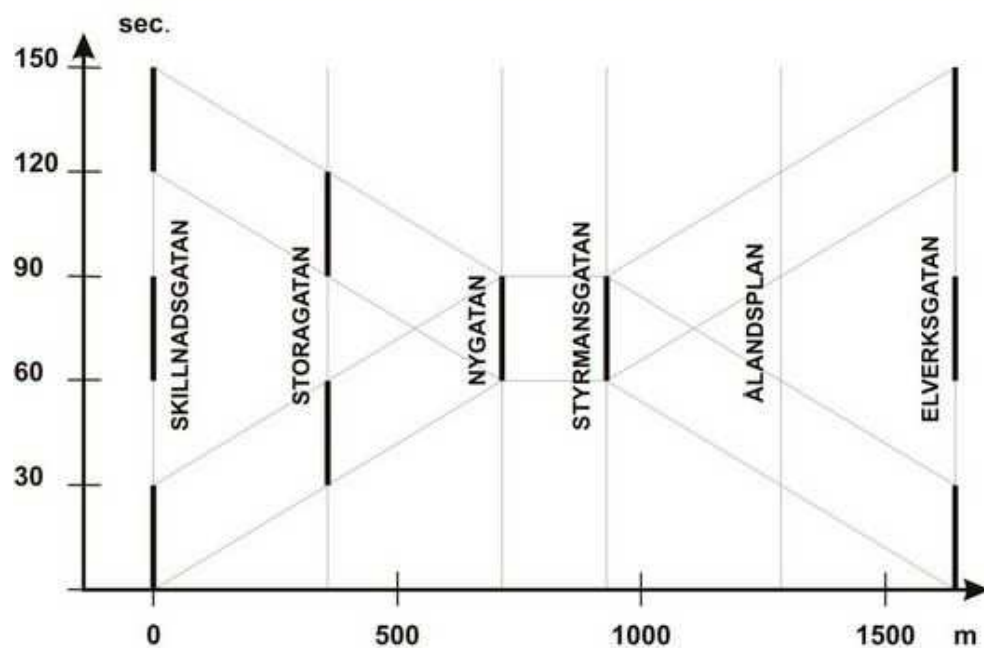
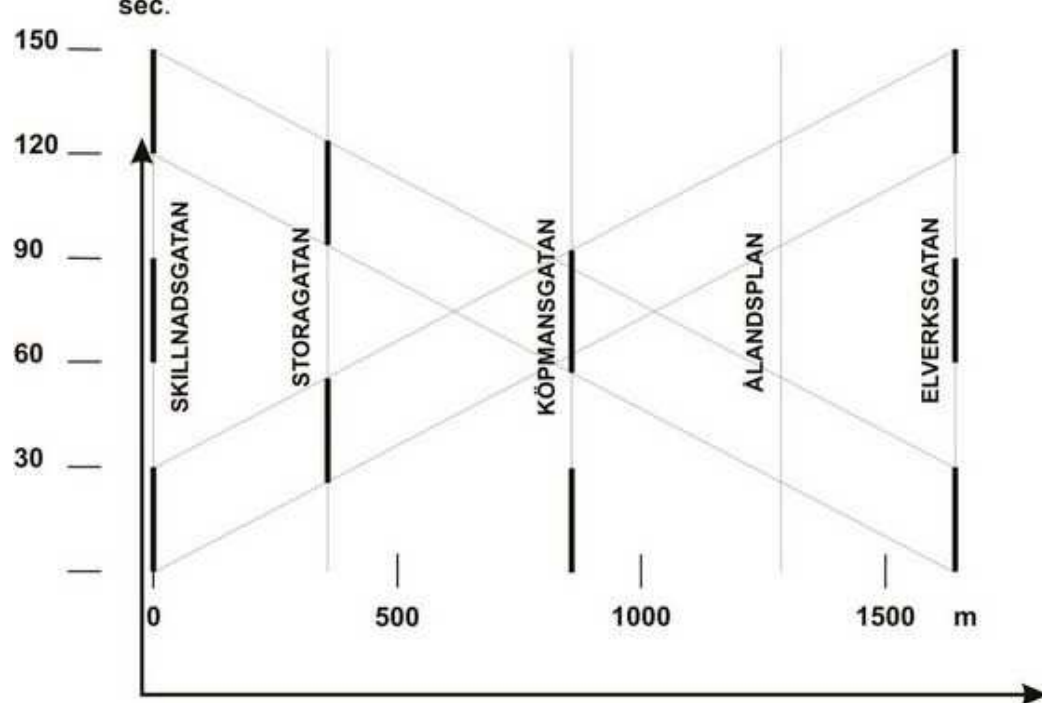


FIG. 14 EX. PÅ GRÖNA VÅGOR PÅ ÅLANDSVÄGEN

Om man t.ex. tänker sig en omloppstid på 60 sek och en önskvärd-medelhastighet-på.50 km/h bör avstånden vara ungefär 400 m.

Det passar med avstånden mellan Skillnadsgatan – Storagatan - Köpmansgatan – Ålandsplan - Elverksgatan och Varvsvägen och dom möjliga gröna vågorna är illustrerade i fig. 14.

Men Köpmansgatan är inte tänkt att signalregleras utan man har redan en signalreglerad korsning vid Nygatan och planerar att signalreglera vid Styrmansgatan.

Styrmansgatan är en del av centrumringen och har i andra ändan anknötning till östra utfarten.

På grund av de korta avstånden mellan Nygatan och Styrmansgatan kommer det att innebära nackdelar för den gröna vågen.

Det lämpligaste vore att låta de två signalregleringarna vara kopplade så att de har en samtidig gröntid. Se fig. 14. Då kommer man fortfarande att ha gröna vågor i båda riktningarna men man kommer att se att kapaciteten av de gröna vågorna är reducerade i förhållande till det andra exemplet.

Ombyggnaden är inte kostnadsberäknad ännu.

2. Avlastning genom Torggatan Fig. 15

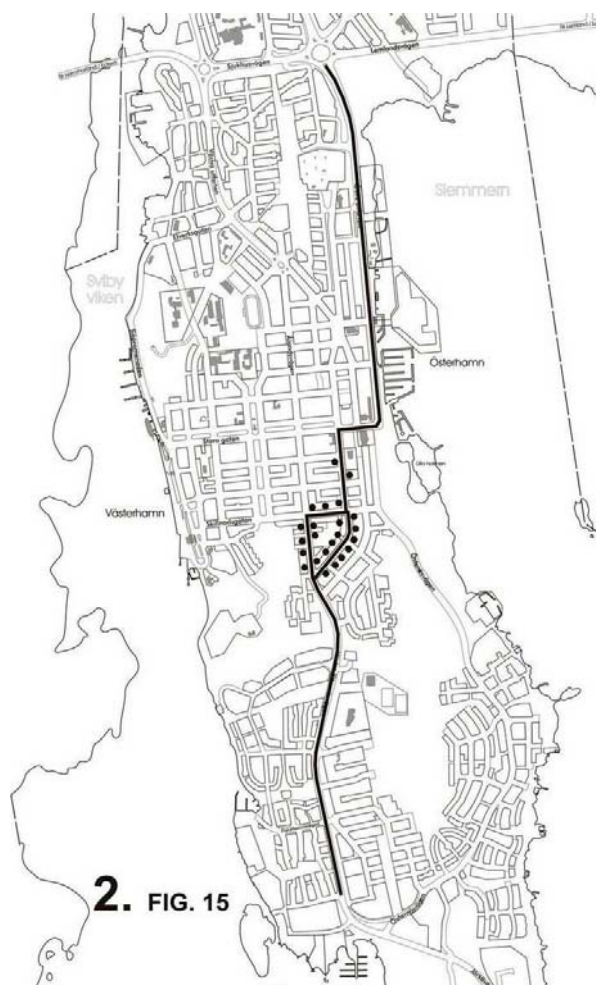
Om Strandgatan blir enkelriktad från Storgatan och norrut kommer Torggatan att bli mera intressant. Om Torggatan skall användas som realistisk avlastning av Ålandsvägen måste korsningen Torggatan - Ålandsvägen ombyggas så det blir lämpligt att svänga ner längs Torggatan, när man kommer från Ytternäs.

Torggatans södra del måste utbyggas t.ex. 9 m med trottoar på båda sidor. Korsningen Skillnadsgatan - Torggatan måste signalregleras dels beroende på dåliga översiktsförhållanden, dels den dubbelriktade cykelleden och dels för att säkra bra kapacitet på genomfartsleden om man inte ändrar förkörsrätten i korsningen.

Förslaget är ett brott mot delgeneralplanens storkvartersindelning och kommer att förstöra det befintliga bostadsområdet längs Torggatans södra del väldigt mycket.

Kostnaderna kommer att ligga i storleksordningen 1 milj. mk.

Om man inte vill bygga ut Torggatans södra del är alternativet att försöka locka trafiken från Västernäs att svänga till höger vid Skillnadsgatan eller Storgatan genom att favorisera den högersvängande trafiken i signalregleringen.



3. Avlastning genom Neptunigatan Fig. 16

I tidigare trafikplaner (t.ex. generalplan 1964) har visats en genomfartsled från Ytternäs via Neptunigatan - Dalbergsleden till Västra Utfarten.

Genom denna genomfartsled har man främst sökt tillgodose Västerhamns behov av trafikförbindelse norr- och söderut.

Trafikräkningarna visar emellertid tydligt att i dagens trafiksituation är det inte hamnen utan centrum och de större bostadsområdena som genererar den största trafiken.

Trafikräkningarna visade, att när det gäller trafik norrifrån rör det sig om ett 70-tal bilar som kan väntas flytta från Ålandsvägen till Dalbergsleden om den byggs.

När det gäller trafiken söderifrån har största delen behov av att komma till östra delen av staden och de som skall genom staden kommer knappast att uppfatta Neptunigatan som en snabb förbindelse norrut även om Dalbergsleden har byggts ut.

T.ex registrerades i morgonrusningstrafiken endast 7 % svängande trafik från Ålandsvägen mot Västerhamn och Neptunigatan vid Skillnadsgatan.

Kostnaderna kommer att ligga i storleksordning 3,4 milj. mk varav 1,4 milj. mk för Dalbergsleden och 2 milj. mk för Neptunigatans förlängning till Västra Ytternäsvägen.



4. Avlastning genom Öhbergsvågen Fig. 17

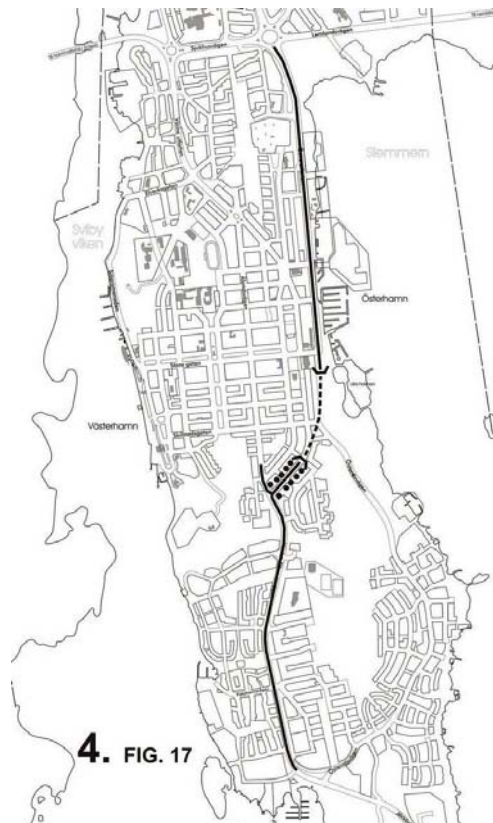
Möjligheten att komma via tunnel från Öhbergsvågen till Östra utfarten har också undersökts.

Liksom i förslag 2 tycks det vara fel att använda en bostadsgata som genomfartsled även om Öhbergsvågen är mycket bred.

Om tunneln skall kunna komma under Marthastugan utan att förstöra berget måste tunneln på södra delen ligga delvis under vattenytan och det kommer att bli en ca 100 m lång ramp i norra delen av Tullarns äng.

Genomfartsleden kommer inte att få kontakt till östra Ytternäsvågen och Skillnadsgatan.

Kostnaderna kommer att ligga i storleksordningen 16 milj. mk.



4. FIG. 17

5. Avlastning genom tunnel direkt från västra Ytternäsvågen till östra utfarten. -Fig. 18

Om man inte skall förstöra befintliga bostadsområden, finns det möjlighet att gå i tunnel under Ringvägen rakt fram till en ramp i Tullarns ängs norra del före anknypningen till Östra utfarten.

Genomfartsleden kommer inte att få kontakt till östra Ytternäsvågen eller Skillnadsgatan.

Tunneln kommer att bli 1 km lång och kostnaden kommer att ligga i storleksordningen 23 milj. mk. Som i förslag 4 måste tunneln på sista delen ligga under vattenytan om man skall kunna komma tillräckligt långt ned under den bebyggda delen av berget.



6. Avlastning med genomfartsled öster om Ringvägen Fig. 19

Genomfartsleden är ett försök att visa, att det är möjligt att koppla ihop såväl trafiken från Västra som Östra Ytternäsvägen och föra den fram till östra utfarten. Genomfartsleden kommer att kunna säkra den optimala avlastningen av Ålandsvägen när det gäller trafiken till och från Ytternäs, men tyvärr berör den Tullarns äng på ett långt stycke.

I södra delen av Tullarns äng finns möjlighet att anknyta Skillnadsgatan och Östra Ytternäsvägen i två skilda T-korsningar innan vägen stiger upp på berget, där den svänger mot väster söder om Ringvägen.

Mellan Oljehamnsvägen och Ytternäs skola sker anknytningen till den befintliga Västra Ytternäsvägen.

Vägen kommer att bli fasadlös och trafiksäker och får endast två korsningar på sträckan från Oljehamnsvägen till Storgatan.

Befintliga gång-/cykelleder kommer att kunna föras nivåskilda under vägen. Det finns olika traceringsmöjligheter. Om man vill kan vägen läggas på ett sådant sätt, att det blir ett passligt avstånd på 60 100 m till de närmaste bostads områdena.

Kostnaderna för den 1,7 km långa vägen kommer att ligga i storleksordningen 3,4 milj. mk.



7. Utbyggnad av stadsbussbetjäningen

Kollektivtrafiken inom Mariefhamn har på de senare åren haft sjunkande passagerarantal. Genom en ekonomisk satsning på en bättre servicenivå och genom betydande restriktioner i biltrafikens möjligheter att komma till och parkera i centrum kan resenärerna lockas tillbaka till stadsbussen.

Är man från stadens sida redo att göra en satsning när det gäller kollektivtrafiken och välja en trafikpolitik där kollektivtrafiken favoriseras på bekostnad av den individuella trafiken ?

Även om man väljer en sådan trafikpolitik vet man av erfarenhet, att man i vårt ekonomiskt välställda samhälle endast kan reducera biltrafiken med i storleksordningen 10 - 15 %.

8. Utbyggnad av gc-nätet

Det finns knappast erfarenhet av att ett bättre gc-nät som enda initiativ kan minska biltrafiken samtidigt med ekonomisk tillväxt. I vissa tillfällen som t.ex. i holländska städer har man genom en utbyggnad av högklassiga gc-leder kombinerat med en trafikpolitik som minskade kapaciteten av vägnätet och p-platsmöjligheterna i vissa områden, kunnat minska biltrafiken samtidigt som gc-trafiken ökade. I alla nordiska länder har gc-nätet generellt byggts ut i takt med att cykeltrafiken fått allt sämre förhållanden beroende på den ökande biltrafiken. Gc-nätets viktigaste syfte har varit att ge ungdomarna en säkrare mobilitet. Även om gc-nätet har en viss konkurrenskraft på sommaren, när det gäller att locka bilägare, finns det inte mycket konkurrenskraft kvar på vintern, om man inte kombinerar sin gc-planering med en restriktiv trafikpolitik när det gäller biltrafik.