

FÖRORD

Arbetet att ta fram ett förslag till generalplan för Mariehamn inleddes år 1999. Under åtta år har stadsarkitektkontoret, stadsplanenämnden och stadsstyrelsen tagit fram ett förslag till generalplan för Mariehamn. Generalplanen godkändes av fullmäktige den 26 september 2006.

Dessa åtta år har inrymt flera medborgarutställningar för att efterhöra stadsbornas synpunkter, planförslaget har varit på remiss till nämnder, grannkommuner och ett flertal föreningar och organisationer samt även formellt ställts ut.

Processen som lett fram till generalplanen som trädde i kraft 8 november 2006 redovisas nedan.

Stadsarkitektkontoret november 2006

Sirkka Wegelius
Stadsarkitekt

GENERALPLAN FÖR MARIEHAMN

REVIDERING AV INNERSTADENS OCH SÖDRA STADENS DELGENERALPLANER

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
INLEDNING
utredningen "BOSTADSÖAR I SLEMMERN"
förslag till BOSTADSÖ I ÖSTERHAMN
utdrag ur TRAFIKPLAN 2000, Ålandsvägen
utredningen "TRAFIKNÄTSANALYS" (13 maj 2003)
utredningsplan "ÖSTERLEDEN" (sept. 2002, dec. 2003)
Friköpsplatser
Museibyran (Forn- och militära lämningar), LS, april 2004
Miljöbyran, LS, maj 1999
Miljöbyran, LS, mars 2004
SAMMANSTÄLLNING AV ARKITEKTONISKT OCH
KULTURHISTORISKT VÄRDEFULLA BYGGNADER
SAMT K-MÄRKTA BYGGNADER
Vård och utveckling av den byggda miljön
Delgeneralplan för södra staden 1982 (markanvändningskartan)
Delgeneralplan för innerstaden 1988 (markanvändningskartan)
Delgeneralplan för norra staden 1999 (markanvändningskartan)

BOK
DEL 4

PROCESSEN

PROCESSEN

TEXT KARTOR

SIDNR

FÖRORD

1

MEDBORGARUTSTÄLLNING "Hjälp oss planera en stad för alla" 24.1 - 18.12.2001

FRÅGORNA OCH DE GIVNA SVAREN	4
STADSPLANENÄMNDENS BESLUT ANGÅENDE SCENARIER	51
UTSTÄLLNING (1-12 skärmar)	
INLEDNING	57
PLANERINGS- OCH BESLUTPROCESSEN	58
FÖRTÄTNING	59
NATUR- OCH KULTURSKYDD	60
BALANSERAD BEFOLKNINGSTILLVÄXT	61
VAR SKALL VI ARBETA	62
HUR OCH VAR BOR VI	63
OLIKA OMRÅDEN FÖR BOENDE	64
EN TJÄNSTVILLIG STAD 1	65
EN TJÄNSTVILLIG STAD 2	66
BILTRAFIKEN – PÅ VEMS VILLKOR ?	67
GÅNG OCH CYKELAVSTÅND TILL ALLT	68

MEDBORGARUTSTÄLLNING "Förslag till generalplan för Mariehamn" 18.10 - 17.12.2004

MEDBORGARINFORMATION, HUSHÅLLSUTSKICK	69
RESUMÉ ÖVER GENERALPLANEFÖRSLAGET	71
UTSTÄLLNING (1-15 skärmar)	
INLEDNING	73
VAD ÄR EN GENERALPLAN	74
KARAKTÄR	75
KONFLIKTLÖSNING	76
VISION	77
MÅL	78
STRATEGIER 1	79
STRATEGIER 2	80
MARKANVÄNDNING – KARTA	81
MARKANVÄNDNING – BESTÄMMELSER OCH REKOMMENDATIONER	82
ANTAL VÅNINGAR	83
EXPLOATERINGSTAL	84
TRAFIK	85
PARKERINGSLÖSNINGAR	86
GRÖNSTRUKTUR	87
SKYDDSVÄRD BEBYGGELSE	88
SYNPUNKTER OCH BESLUT	
GRUPP A	89
GRUPP B	221
GRUPP C	233
E	240
REMISS (D)	242
SAMMANSTÄLLNING AV SYNPUNKTER OCH STN:s BESLUT	315
SAMMANSTÄLLNING AV STADSARKITEKTKONTORETS	
ÄNDRINGSFÖRSLAG OCH STN:s BESLUT	327

DEN POLITISKA PROCESSEN

18 JANUARI 1999 – 13 SEPTEMBER 2004	329
23 SEPTEMBER 2004 – 26 SEPTEMBER 2006	372

EN STAD FÖR ALLA

ETT SAMTAL MED STADSBORNA OM REVIDERINGEN AV DELGENERALPLANERNA FÖR
INNER- OCH SÖDRA STADEN Utställningstid 24.1-18.2.2001

Stadsarkitektkontoret informerade sju gånger vid utställningarna (stadsbiblioteket/Ytternäs Skola),
ca 200 åhörare totalt. 146 enkätsvar har inlämnats och ett brev.

Ca 1.200 har besökt internetutställningen på hemsidan varav ca 50 enkätsvar och två längre
åsikter.

Totalt har 199 personer avgett sin åsikt.

STADSARKITEKTKONTORET 28.3.2001

SVAREN PÅ SCENARIEFRÅGORNA

FÖRTÄTNING.....NATUR OCH KULTURSKYDD

2 A FÖRTÄTNING SKYDD

Scenarier:

- 1 Stadens nya bostadsområden planeras fortsättningsvis med betoning på egnahems-
bebyggelse medan innerstaden förtätas med våningshus – även på bekostnad av den
äldre trähusbebyggelsen.
- 2 Bostadsproduktionen inriktas i sin helhet mer på lägenheter i våningshus och radhus,
stadskärnan förtätas för bl.a. ökat boende och det äldre genuina Mariehamn skyddas.

Scenario 1
35 (21 %)

Scenario 2
132 (79 %)

Jag anser att

- dock inte på bekostnad av den gamla trähusbebyggelsen. Det finns delar av innerstan, som kan
fortätas med våningshus, utan att den genuina delen av stan förstörs. Torggatan t.ex. är redan
förstörd.
- man noggrant måste överväga innan gamla hus rivs för att inte göra om tidigare misstag.
- småstadsmiljön med bevarade av grönområden och öppna platser är charmen med Mariehamn.
Små våningshus på lediga tomter är OK i de inre stadskvarteren, men bevara.
- stadens småskalighet måste bevaras. Det gäller även den äldre trähusbebyggelsen. Nya
bostadsområden kan bebyggas med en blandning av egnahemshus, radhus o mindre
våningshus. Ingen vill bo i höghusetton o dessa områden är inget att visa upp för turisterna inte
heller lockar de nya invånare. Boendemiljön är mycket viktig och att det finns möjlighet att välja
hur man vill bo.

- tillräckligt mycket av det gamla, genuina Mariehamn redan är förstört. Bygg inga fler Arken, museet m.fl. skräckbyggnader. NU RÄCKER DET 40-talister. Vi födda på 60-talet vill också ha något VACKERT att visa våra barnbarn !!!
- mera våningshus/flerfamiljshus i innerstaden dit de äldre gärna flyttar då de inte vill bo i egnahemshus längre - där finns servicen. Då får vi en flyttnrörelse inom staden.
- det äldre genuina Mariehamn är en kulturskatt.
- det äldre genuina Mariehamn skyddas.
- våningshus och radhus är det enda rätta om alla ska få plats i en så liten stad som Mariehamn.
- det är nödvändigt att bygga upp först i centrum själva kärnan i Mariehamn, där vill t.ex. pensionärer bo. Nödvändigt med hissar.
- höghusen skall vara inne i staden
- stadens nya bostadsområden skall omfatta såväl egnahemsbebyggelse som våningshus. De sistnämnda för ex. ungdomar och pensionärer.
- Mariehamn är en villastad som inte kommer (behöver) växa med 1/3.
- ge gärna bygglov för högre hus centrum ex 5 vån.
- man skulle bygga på höjden på de hus som står redan i innerstaden 4-5 våningar, det finns många hus som det skulle vara möjligt på.
- se till att få själva centrum innerstan uppbyggd på höjden varför inte 4-5 våningar med hiss.
- det lilla som är kvar av "det äldre genuina Mariehamn" skall ej "förtätas".
- nej bygg mer på det som finns i stan 4-5 våningar t.ex. på dem som nu är 2 el. 3 vån.
- man måste behålla det "gamla" av Mariehamn
- Dubbelt påstående i första alternativet. Trähusområden bör bevaras.
- tätbebyggelse inte alltid är av ondo - "stadsmässighet" kan vara positiv !
- man bör behålla äldre byggnation i stadskärnan så att staden behåller sin historia och identitet.
- allt tänkbart stöd och uppmuntran bör ges åt dem som renoverar/återställer gamla trähus och trädgårdar.
- stor försiktighet bör iakttas vid ökat boende i staden så att stadskärnans öppenhet bibehålles, småstadsprägel är A & O !
- tomter bör ställas till salu för olika former av boende. Stadskärnan får ej förtätas så den förlorar småstadens luftighet och charm.
- det viktigaste är att man inte river gamla trähus för att ge rum åt nya "klossar".
Skräckex: Projekt 77
- södra sidan av Skarpansvägen och södra sidan av Norragatan mellan Torggatan och Ålandsvägen kunde bebyggas med 3-4 våningshus. Flera tomter längs Ålandsvägen ser oexploaterade ut och borde bebyggas.
- scenario 2 är ett gott alt. Dock skall lägenhetshus undvikas i "Rutnätsstaden".
- förtätning endast med småhusbebyggelse, villastadsprägel skall behållas.
- undvik lägenhetshus så långt det går. Radhus OK, vackra fasader som smälter in i "trä-hus-Mariehamn".
- nya bostadsområden genom planeringen ska få lite olika karaktär, särskilt utbyggnaden av Oljehamnsområdet som bör bli anslående från inloppet till Mariehamn.
- att "Villa"-stadskaraktären bör bevaras och planeras mycket därefter.
- Mariehamn bör behålla sin "miljö profil" precis som Åland i stort bör satsa på obesprutad mat och ekologiska produkter. Det blir en nisch efter alkohol!!!
- man ska sluta bygga fula 80- och 90-talshus. De är skitfula. Riv Ålandsparken. Bygg bostäder / ngt snyggt. Riv Sittkoff. Bygg ny, snygg galleria. Funkis.
- det är viktigt att låta de gamla trähusen vara kvar. De är vackra.
- tillägget - "även på bekostnad av den äldre trähusbebyggelsen" är för provokativ. Annars omfattar jag alternativ 1.
- den äldre trähusbeb. bör bevaras liksom så mycket grönområden som möjligt
- obebyggda tomter skall bebyggas i Mariehamns gamla stil.
- satsa på den vanliga människan också, gärna att ni låter äldre M:hamn sparas, men satsa på mer förorter med **HYRES**lägenheter för unga & barnfamiljer.
- spara det gamla Mariehamn.
- bostadsproduktion är tillräcklig nu. **Sköt** om de bostäder som finns !!!
- det självklart att den lilla mängd av gamla hus måste skyddas.
- alltför stor del av det genuina Mariehamn redan har förstörts. Resten skall absolut sparas.
- behovet borde styra, men äldre trähusbebyggelsen sparas.
- söka behålla det äldre genuina Mariehamn men ej utelämna egnahemshus helt i de nya bostadsområden.
- man bör inte bygga för högt, max 4 våningar, de får inte bli för framträdande. Ej högre än träd och omgivande bebyggelse.
- förtätning får ej vara ett självändamål. Bibehåll de stora gröna tomterna i innerstaden! och radhus i nya bostadsområden.
- förtätning får ej vara ett självändamål. Bibehåll de stora gröna tomterna i innerstaden !

- landskapet och staden bör gemensamt studera stadens behov av tilläggsområden för att fortsättningsvis kunna fungera som Ålands motor.
- Varför bara att köpa? Finns det någonting att ha! Att skyddas nödvändigt!
- man i vissa fall kan frångå max 3 vån. och bygga på höjden, ex. i Västernäs (bef.hus)(och i norra stan.)
- det behövs mer lägenheter för tex ungdomar. Att det inte bara ska byggas dyra lägenheter utan också billiga!!
- bygg på höjden i centrum 4-6 vån.
- bygg på höjden i centrum.
- 2-5 våningar i staden.
- man skulle kunna bygga bara gammal stil i Horelli-området, med kullerstensvägar o lummig miljö i motsats till det hemska Västernäs med de fula betonghusen.
- Överstruken del av meningäven på bekostnad av den äldre trähusbebyggelsen. (4 enkäter)

2 B "Eviga" grönområden

Scenarier:

- 1 I brist på mark sprider staden ut sig även i dessa grönområden.
- 2 Staden växer sammanhållet och dessa grönområden sparas.

Scenario 1

9 (5%)

Scenario 2

186 (95%)

Jag anser att

- det mesta av nuvarande grönområden, speciellt i centrala delar, skall behållas
- det kan vara OK att någon gång utnyttja grönområden om stadsborna själva har gett sitt samtycke till det. Dvs med hjälp av ""folkombestämningar"" eller dylikt.
- området vid Nabben inte behöver omfattas detta. Där skall ett framtida badhus kunna placeras, med ett begränsat intrång i grönområdet.
- grönområden kan naggas i kanten då särskilda skäl föreligger, men den sammanlagda ytan av grönområden bör hållas konstant. dvs minskas den på ett håll bör den ökas på annat.
- man i stället för att bygga på fina grönområden bygga om förfallna hus eller rusta upp.
- det finns många "hål" i absoluta centrum där våningshus kunde byggas t.ex. längs Ålandsvägen där det finns tomma tomter. Likaså vid Stora gatan.
- en begränsad del av grönområdena kan tas i bruk för bosättning
- man kan ge avkall på vissa grönområden eftersom det finns grönområden relativt nära ändå på Åland, men i innerstaden bör de grönområden som finns bevaras.
- det är viktigt med grönområden för allas trivsel.
- det nuvarande förslaget reserverar för mycket grönområden. Tullarns Äng kan inte jämföras med en åker i rökerirondellen.
- dock att Storgårdens södra del kunde exploateras för bostadsbygg.
- Spara grönområdena. (2 enkäter)
- dock att grönområden skall kunna användas för alldeles speciella behov.
- allt med måtta. Finns i detta nu flera områden som kan utnyttjas för bebyggelse. Hur våga tala om "evig" ?
- grönområdet bör bevaras.
- tänk efter spara skogen och grönområdena.
- skogen o grönområdet bör bevaras.
- man verkligen bör tänka efter och spara mycket av den skog som finns kvar o de vackra ängarna på våren med alla vårblommor.
- Mariehamn skall förbli en grönskande oas. "De tusen lindarnas stad".
- bygget av nya bostäder behöver ej ske på grönområdena som är så "små". De behöver bevaras.
- Bevara grönområdena !
- vissa ställen kan grönområden som inte är snygga användas.
- det är uppenbart att även vattenområdena i princip bör betraktas som grönområden (vilket de ju tyvärr också håller på att bli)!
- en viss utbredning i dessa grönområden kan man nog måsta acceptera.
- Horelli området intill Oljehamnsvägen kunde med fördel byggas.
- alltför många grönområden redan offrats. Det är bättre att förtäta bebyggelsen och bygga på höjden.
- Alla har inte sommarstuga och för turister bör vi bevara grönområden som "lungor".
- Bygg på höjden.
- det är viktigt med parker och ängar för att vi skall få renare luft och bättre miljö. De behövs också för att folket skall få ro att promenera.
- Förstås inte allt, man kan nagga lite här o där.
- bostadsbyggande på grönområde kan tänkas om en majoritet av Mariehamnare genom folkombestämning så tycker.
- KK huset kunde dock byggas söderom Östra - Västra Esplanaden som motvikt till Lyceet.
- skydda grönområden så långt ni kan trots en utbyggnad av hyreslägenhetsområde =förortsområde.
- Spara naturen om stan ska va ekostad.

- om det går att skydda grönområden skall man göra det...så gott det går.
- alt 1 - delvis alt 2 - så långt det är möjligt
- alla grönområden skall sparas. Låt besökande och boende fortsättningsvis få uppfatta Mariehamn som en grön oas.
- grönområden bör sparas, men med urskiljning.
- grönområden finns kvar, vi behöver orörd natur att vistas i. Alla behöver det.
- ur miljösynvinkel bör grönområdena sparas men samtidigt göra dem strövvänliga.
- grönområdena sparas såvitt möjligt.
- våra efterkommande bör ha möjlighet att välja.
- Låt grönområdet vara. Nödvändigt att sparas K-märka.
- Tullarns äng inte till något pris får naggas i kanten.
- alla parkeringar i stan försvinner, var skall man parkera?

2 C Grönkorridorer

Scenarier:

- 1 I brist på mark sprider staden ut sig även i dessa grönkorridorer.
- 2 Staden växer sammanhållet och dessa grönkorridorer sparas.

Scenario 1

23 (12 %)

Scenario 2

174 (88 %)

Jag anser att

- alla grönkorridorer skall bevaras
- en del av dessa korridorer kan man göra smärre intrång i. Men de skall nog försöka bevaras.
- man inte ska bygga något längs stränderna det förstör för oss seglare. Jag seglar och för mig är det viktigt att folk som är intresserade av segling kan se på när de tar sig fram längs stränderna
- "Särskilt betydelsefullt är även att stadens stränder så långt som möjligt reserveras "
- de nuvarande grönkorridorerna är mycket bra och kan bli bättre. Dessa grönkorridorer är för små för att bebyggas.
- man kan gå in på korridorerna. (2 enkäter)
- dock att grönområden skall kunna användas för alldeles speciella behov.
- allt med måtta. Finns i detta nu flera områden som kan utnyttjas för bebyggelse. Hur våga tala om "evig" ?
- bygg ihop Västernäs o Östernäs.
- Mariehamn skall förbli en grönskande oas. "De tusen lindarnas stad".
- det dock kan finnas "grönområden" som kan undvaras.
- även här kan man bli tvungen att acceptera intrång.
- däremot att man kan vara lite sparsammare med "prydnadsplanteringar". Vanskötta dylika t.ex. stenparken och igenväxta rosenrabatter på biblioteksplan stöter ögat mera än det gläder. Få men välskötta planteringar men rikligt träd och buskar...
- Vad är grönkorridorer egentligen ?
- grönkorridorerna ovillkorligen bör sparas och varsamt vårdas.
- Badhuset skall som undantag placeras på Nabben !
- Alla har inte sommarstuga och för turister bör vi bevara grönkorridorer.
- Bygg på höjden. Snygga tak är dock ett måste. Då får vi fin utsikt från Lusse och Handels.
- grönkorridorer är trevliga och vackra.
- det är viktigt med dessa korridorer som "lungor" för alla o närbelägna lekställen för barn. (springa fritt i små skogspartier)
- bostadsbyggande på grönområde kan tänkas om en majoritet av Mariehamnare genom folkomröstning så tycker.
- om det går att skydda grönområden skall man göra det...så gott det går.
- grönområden bör sparas, men med urskiljning. Staden bör tillåtas en funktionell trafiksituation.
- i viss mån kan grönkorridorer bebyggas.
- grönområden får ej tas för idrottsanläggningar m.m. Baltichallen förstörde mycket. Parkeringen nästan tom.
- grönområdet mellan Ringvägen - Östra Ytternäsvägen kan användas för mindre egnahemsbebyggelse. P.g.a. att området ej nyttjas.
- våra efterkommande bör ha möjlighet att välja.
- Låt bli! Sparas K-märkas.
- stan bör kunna utvecklas utan att inverka på grönområden

2 D Rutnätsstaden

Scenarier:

- 1 Stadens förtätningstryck går ut över den gamla bebyggelsen och stadsbilden.
- 2 Staden förtätas disciplinerat med beaktande av kulturhistoria och traditionell stadsbild.

Scenario 1

8 (4 %)

Scenario 2

181 (96 %)

Jag anser att

- I det här sammanhanget önskar jag påpeka att ett badhus inklämt bakom Ö-leden, Lilla Holmen och tullarens äng inte tilltalar mig. Med förvåning har jag noterat hur experterna inom kommittén har talat med utomstående konsulter osv om hur bra och ekonomiskt det är med den platsen. Det är sorgligt att se hur prestigen slår ut sans och förstånd. Jag förstår att Arkipelag är ute och fiskar i grumliga vatten efter säkra badare. Jag skulle dock inte lita så mycket på dem utan mer på den åländska befolkningen som året runt behöver aktivitet. Sett ur deras synvinkel är det barnsligt att påstå att Nabben är för långt från centrum. Fnys! Det kan väl inte vara så dyrt att påla på Nabben som att spränga sig ner i berget under vattnet i Socishamnen. Förklara de den som kan. Min önskan är att kommittémedlemmarna med vidhängande politiska partikamrater glömmer sin prestige och låter demokratin och folkviljan segra. Det är inte så svårt att stå på den förlorandes sida som man skulle tro. Lycka till!
- man på sådana kvarter där det bara finns gamla hus i fint skick ska man bevara och inte förstöra med ny moderna höghus och liknande
- Återställ Södragatans byggnader och även andra gatans byggnader där det finns många tidstypiska byggnader och bygg höghus 8-10 våningar i stans absoluta centrum tex i och runt "Magazin-kvarteret", varför inte ett IT-hus m.m. Detta borde också medföra att det är bekvämare att ta stadsbussen eller cykla då jobben/affärer/bostäder finns i stans centrum.
- kultur och historia är viktigt och gör staden trevligare att bo i.
- man beaktar kulturhistoria och ursprunglig stadsbild.
- den gamla bebyggelsen måste sparas och skyddas.
- det **lilla** vi har kvar av gammal bebyggelse absolut bör bevaras.
- förstör ej mer av den gamla stadsbilden.
- man har förstört redan tillräckligt med gamla hus o stadsbild.
- det lilla som är kvar av den jämförelsevis unga stadens historia skall bevaras.
- man gott kunde få bygga lite högre hus för att spara tomtmark bara man bygger nära vattnet.
- de gamla trähusen från 1800-talet måste bevaras. Det är t.o.m. bättre att riva 1960-talets misstag längs exv. Södragatan.
- lägenhetshus bör undvikas.
- det är viktigt att behålla vackra trähus och så vidare, men jag tycker inte att man skall låta landskapsstyrelsen, lagtinget och musét samt Arkipelag, bestämma hur resten av staden skall se ut.
- alternativen är för styrda.
- centrum kunde förtätas enl. p.1.
- den fula betongterrassen vid museet bör rivas ner fortast möjligt. Den fyller absolut ingen funktion!
- endast det kulturhistoriska bör bevaras, den "traditionella" stadsbilden kan förbättras.

2 E Enhetliga stadspartier

Scenarier:

- 1 Områdena förtätas fritt och "fantasifullt".
- 2 Områdena förtätas på den befintliga bebyggelsens villkor och med stilkänsla.

Scenario 1

17 (9%)

Scenario 2

177 (91%)

Jag anser att

- Ta bort alla "platta tak. De förfular och är ej bra ur byggnadsteknisk synvinkel och orsakar onödiga driftkostnader.(ofta vattenläckor)
- det är viktigt med en helhetssyn på stadens bebyggelse.
- Vaga alternativ !
- men allt gammalt bör inte sparas, beroende på skick och kostnader att spara.
- de äldsta tomterna (fortfarande "fria") skall ej förtätas.
- Klart att man ej skall få bygga med hur "galen" stil som möjligt. Måste passa in.
- det kan ju ej se ut hur som helst.
- det redan har byggts för många våningshus som liknar lådor! Går det inte att bygga lite vackrare utan att fördyra alltför mycket?
- båda kan vara skoj. Bra med variation, inte sant ?
- det är tråkigt med allt för hårda och strikta byggnadsregler.
- Inga Dalbo komplex. Skitfula. Området vid Odalgården inkl. den är också rivningsobjekt. Ska det va stil ska det vara stil också. Inte bara likadant. Se på husen på Klinten, dom kunde dom (bortsett från det blåhuset; Mysiga hem, renoveringen borde inte ha fått skett)
- alternativ 1 är det bästa med tillägget - "och med stilkänsla".
- förbättra bef. bebyggelse.
- det inte får vara fult...t.ex. fyrkantiga cementlådor klarar man sig bättre utan att behöva se..
- det inte behövs flera betongklossar, typ "arken", utan stil.
- centrum kunde förtätas enl. p.1.
- VEM FÖRTÄTAR FRITT OCH FANTASIFULLT ? VEM KAN DET PÅ ÅLAND ???
- hellre fantasifullt än stilrent.

2 F Östernäsvägen

Scenarier:

- 1 Vägen saneras enligt gängse normer för nybyggnad.
- 2 Vägens kurvor och höjdförhållanden bibehålls, trafikens hastighet begränsas till 40 km/h.

Scenario 1
22 (12 %)

Scenario 2
165 (88 %)

Jag anser att

- Doseringen i kurvan norr om Gröna Uddens infart bör åtgärdas och att all väntetrafik till campingen bör hållas innanför området - farliga situationer uppstår då husbilar och husvagnar står tvärsöver vägen i väntan på att få checka in till campingen. Träd som står i ytterkurva närmare än 5m från vägaren bör avlägsnas -avkörning kan bero på andra faktorer än enbart för hög hastighet eller ovarsam körning. Det kan vara rimligt med sänkt hastighet genom bostadsområdet men övriga avsnitt bör nog hålla 50km/h .
- Rör inte denna väg i för stor utsträckning, möjligtvis breddas lite, och håll ytbeläggningen i skick!! Fortsätt ut till Östra utfarten via Tullarsäng!
- Trafiken fortsättningsvis bör vara 50 och inga de nu så populära fysiska trafik hinder.
- man inte skall raka ut vägarna det är mysigt med lite kurvor. Vår ö är ju inte så stor att man kan ta all mark till vägar.
- Östernäsvägen inte är lämplig för genomfartstrafik. För det första är vägen längre och krokigare än Ålandsvägen. För det andra finns det stora områden på Ålandsvägen med sparsam bebyggelse alldeles invid vägen .
- Även Parkgatan kan öppnas mot Östra in/utfarten och som gata med långsam trafik avlasta Ålandsvägen.
- cykel/gångvägen bör breddas vid avsnittet söder om Övernäsgränden
- Vägen kan breddas något med befintlig vägdragnings hastigheten begränsas till 50 km/h. stadens vägar skall anpassas stadsborna och framför allt barn och cyklister. Jag vill bo i en stad som är byggd för människor **inte** bilar.
- trafiken ska anpassa sig efter vägen och inte tvärtom. Det är en vacker väg!
- beroende på var genomfartsvägen Järsö - övriga Åland utformas.
- vägen K-märks !!
- Kan ev. K-märkas.
- Begränsning till 40, fungerar det ?
- Hastigheten borde sänkas (enbart).
- Sänk hastigheten.
- vissa delar måste justeras ex. söder om Alvägen.
- vägen har en inbjudande karaktär som borde bevaras.
- 40 km/h är ett önsketänkande, åtm. Där det inte är bebyggelse kan man gott behålla 50 km/h. Farten minskar effektivt t.ex. i kurvan innan fd Juselius hus. Har bott i Östernäs 32 år, uppfarterna kan vara svåra vintertid, men sandningen är vanligen tillfredsställande.
- 50 km/h tillåts från Marthastugan till Juselius.
- det är mycket bra att trafikhastigheten sänks. Idag är det riskfyllt att röra sig som fotgängare eller cyklist i Mariehamn, eftersom bilisterna sällan blinkar vid sväng, sällan lämnar företräde vid övergångsställen och ofta kör för fort. Inte ens polisbil stannar vid övergångsställena !!
- 50 km/h tillåts från Marthastugan till Juselius.
- max 30 km/h.
- moderat uppsnygning bör göras ! Bör inte inbjuda till utökad trafik.
- ingen ide med 40 km/h fartbegränsning, för ingen håller det. Men börja inte bygga om. Ni förstör naturen ännu mer.
- ja, här finns det massor av barn.
- vägen borde kulturminnesmärkas.
- Ingen åsikt.
- Bevara den gamla vägen!!!

- Fasta Ålands diameter är ca 45 km, så jävla bråttom är det inte att det måste gå snabbare än så. Högre hastighet (trots mindre kurvor) leder till mer olyckor!
- det finns så många hus som står så nära vägen där, och det finns väldigt mycket barnfamiljer i omr. Dessutom är vägen väldigt vacker i sin krokighet.
- Parkgatan öppnas för genomfartstrafik.
- låt vägen vara i nuvarande kondition.
- trafiken fortsättningsvis kan vara 50 km/h.
- det finns mycket barn o sådant i trakten o varför få fler bilar att ta den vägen ??
- Vägen K-märkt.
- Parkgatan bör öppnas för trafik åtminstone norrut för att avlasta trafiken på Ålandsvägen och innerstan.
- området runtomkring helt avgör vägens utseende.
- hastigheten i hela staden sänks till 40 km/h. Mer kurvor !
- då bör trafiken på Ålandsvägen ej hindras.

BALANSERAD BEFOLKNINGSTILLVÄXT

3 Allmänt

Scenarier:

- 1 Staden eftersträvar samma befolkningstillväxt som under de senaste 40 åren eller i genomsnitt med 95 invånare per år.
- 2 Staden agerar kraftfullt för ökning av befolkningstillväxten till i genomsnitt 180 invånare per år fram till år 2010 trots att stadens markreserver därmed snabbt reduceras.

Scenario 1
136 (87 %)

Scenario 2
21 (13 %)

Jag anser att

- STADEN INTE BEHÖVER VÄXA, EFTERSOM DET INTE GYNNAR DE SOM NU BOR I STADEN. (2 enkäter)
- staden inte behöver växa, eftersom lösningar på de problem som uppstår inte gynnar de som bor i staden nu.
- Mariehamn fortfarande skall vara en småstad med grönområden fördelade över hela staden.
- Vilken takt staden skall växa med bestämmer förhoppningsvis näringslivets behov av arbetskraft. (Den offentliga sektorn hoppas vi väl alla att inte skall svälla mera) Om intresse finnes för näringsverksamhet i Mariehamn måste det finnas alternativa boendeformer för dessa att erbjuda.
- Utvidga norrut (Jomala är ett problem, men Mariehamn är även deras stad med dess närhet) så ett utvidgande utöver komungränsen borde göras möjlig. Många i Jomala arbetar i Mariehamn så de borde nog ta del av Mariehamns utvidgning och inte bara äta av kakan och ha den kvar.
- befolkningen kommer att öka men med hur mycket har jag ingen aning om
- öka folkmängden men bygg på höjden !!!! inte på grönområden
- det påverkar livskvaliteten om stadens befolkning skall öka enl landskapsstyrelsens planer. Avstånd på Åland är så små att man borde försöka få en större del av befolkningsökningen till övr kommuner.
- Mariehamn bra kan rymma fler människor, mark är till för att användas.
- förslaget att öka befolkningen är fantasier, så länge bostadsbristen redan nu är det största hindret till inflyttning.
- staden agerar för den tillväxt som fortlöpande kan förväntas och uppstår.
- staden bör inte växa mera än i nuvarande takt. Knappt det.
- Varför skulle det komma så mycket folk. Varifrån skulle de komma ? Vad skall de arbeta med ? Var skall de bo ?
- befolkningstillväxten borde ske i våningshus, inte i egnahemshus som kräver mycket mera utrymme.
- Skolor och sjukvård med alla nedskärningar klarar inte en för stor ökning.
- De barn som kommer till Åland får mkt gärna vara adopterade, det finns många barn ute i världen som behöver hem. Vi behöver inte sträva efter att föda fler barn. Ta hit folk som behöver hem istället.
- man nog får öka befolkningen, men det får inte inverka på grönområden o.d. utan man måste då också öka arean på staden.
- alternativ 1 låter lugnast.
- man kunde utvidga mot Kalmarnäs med lägenhetshus.
- vi inte kan ta emot flera. Sprid ut på **hela** Åland.
- helst mindre per år.
- grannkommunerna har mer mark.
- staden bör ge möjlighet åt befolkningen att bo där de önskar.
- en kraftig bef. tillväxt ställer krav också på annan service, främst skola och barnomsorg.
- vi inte har rum och råd att ta in en massa folk tex från Finland.

VAR SKALL VI ARBETA ?

4 A Rossen

Scenarier:

- 1 Området bibehålls som småindustriområde.
- 2 På sikt får området bli ett affärs- och kontorsområde.

Scenario 1
61 (41 %)

Scenario 2
87 (59 %)

Jag anser att

- Området anpassas efter näringslivets behov. It eller tillverkningsindustri.
- Flytta verkstäder och större industribyggnader ut till Jomala. En stad skall inte ha industrier inom sig (se ut i värden hur det ser ut). Utveckla kommunaltrafiken till dessa industrier (Gratis buss med turlista anpassad efter arbetstider skattebetalarna kan nog finansiera detta för en bättre miljö i framtiden).
- även bostäder, flervåningshus, ska kunna byggas i området.
- eller en framtida allhallsplats
- det är viktigt att planera området trevligt och med grönområden.
- industrier kan man flytta bort till speciella områden.
- Annars flyttar affärer bort från staden, t.ex. i Jomala. [alt 2]
- Kan inte ta ställning, då jag inte känner till vare sig område el. behov.
- Var är det?
- Kan "avsättas" till småindustriområde och affärs- och kontorsområde.
- Var är Rossen ?
- man hellre använder stadens områden till bostadsområden. Flytta småindustrier till Jomala.
- området kan vara som det är.
- alt 1 med affärer o kontor.
- det är bra om det finns t.ex. en bilverkstad någorlunda nära centrum.
- Kan man inte kombinera småindustri med kontor? Kontor behöver väl inte ligga i innerstan?
- industrier ut ur stadens områden.
- äckligt med industrier, tråkigt med kontor.
- småindustri (=fula byggnationer) behöver inte finnas på de vackraste delarna av stan (=nära vatten o strand)
- det är bäst om arbetsplatsen är nära boendet för att undvika bilanvändning.
- det kan bli ett IT-område som förslagits någon gång.
- Rossen kunde av bli bostadsområde, ev höghus.
- en kombination av p. 1 o 2 är möjlig.
- man inte skall beskära antalet arbetsplatser i staden.
- Kan vara möjligt. Varför inte mera hyresbostäder?

4 B Stadscentrum

Scenarier:

- 1 Stadscentrum reserveras huvudsakligen för kontor, affärer och administration
- 2 Centrum blir alltmer mångfunktionellt med stort inslag av boende.

Scenario 1

23 (14 %)

Scenario 2

137 (86 %)

Jag anser att

- Trottoarkanterna dom kunde sänkas ner med ramp.
- Miljön skall ligga i prioritet 1. gång / cykelavstånd till arbete är då att föredra.
- En stad där dess centrum är till för enbart kontor och affärsverksamhet blir en död stad. Jag har sett stora delar av värden och kommer man till en stad där centrum är till för kontor och affärsverksamhet bedrivs så är den död efter arbetstid. Hur skall vår viktigaste näring (turism) reagera på det !! Mariehamns idyll i centrum skall bevaras om det skall vara intressant för turister och oss själva. Det skall finnas caféer restauranger och butiker där.
- fortsatt boende är livsviktigt för att undvika en död stad kvällstid med de problem det innebär
- vi ska bevara Mariehamn som en små stad. Det behöver inte finnas en massa kontor och affärer som inte går igenom.
- Bygg centrum på höjden. Tillåt sex våningar om minst hälften av en fastighet utgörs av bostäder.
- äldre människor, men också yngre trivs med att ha gångavstånd till olika former av service.
- boende och kontor och affärer, bygg fler garage underjord
- affärerna i huvudsak skall finnas i centrum för att bibehålla en levande innerstad.
- det är viktigt med befolkning i centrum. Det är inte trevligt att bo i en stad där centrum blir helt dött efter kl 17.
- vi måste ha liv och rörelse i stadscentrum.
- ett centrum skall ha liv också på kvällar o helger.
- centrum får inte bli "dött" nattetid och öppna för brottslighet o otrygghet.
- man skulle. [alt 2]
- ett levande stadscentrum är bäst.
- centrum måste "leva" också efter kontorstid.
- stan är ej kul efter kl 17. Allt "dör".
- alt 1 centrum ringen.
- det är viktigt att centrum lever även på kvällarna.
- boende, småbutiker och servicepunkter ryms sida vid sida (naturligtvis boende ovanför de övriga).
- Mariehamn är en småstad som gott o väl kan ha bostäder i centrum.
- bra med boendeplatser, kul med affärer.
- inslaget av boende ej **måste vara stort**. Ett balanserat inslag är att föredra. Småstads idyllen bör bevaras genom småskalighet.
- kontorerna behöver inte vara i centrala Mariehamn.
- både boende och kontor, affärer och administration skall få plats, centrum kunde utvidgas på ett stilfullt sätt.
- många, främst kanske äldre, vill bo centralt.
- en kombination av scenarierna vore lämplig.
- Svår fråga, kanske en kombination.
- ett par "torn towers" i centrum kunde övervägas.
- Bygg höga hus. (Se Stockholms gamla byggnader.) Affärer längst ner. Bostäder högre upp. Förresten är huset på bakgården till Gefoto snyggt och bra. Fler såna ute mot gatan.
- centrum bör vara en levande plats även på kvällstid.
- det behövs service för gamlas boende i centrumlägenheter.
- balans i det hela, ej för utstuderat kontorscentra eller boendecentra.
- vill folk bo i stan låt dom göra de.
- det skall vara brett och stort sortiment i centrum. Alla har **inte** bil !!
- stora fel gjordes då "stormmarknader" tilläts utanför staden.
- Som det har varit på Torggatan.

4 C Oljehamnen / Horelliområdet

Scenarier:

- 1 Området reserveras enbart för boende.
- 2 Området reserveras för både arbetsplatser och boende.

Scenario 1

68 (42 %)

Scenario 2

92 (58 %)

Jag anser att

- ett bad och kongresshotell vore inte så dumt
- man ska tänka efter vad som verkligen behövs. Behövs det en massa kontor?? Vi har ju just byggt Farlers. Det finns kanske något gammalt man kan rusta upp som står tomt.
- ev. kunde småindustri, typ snickerier o.d. tillåtas. (Tradition i området)
- buss/cykla till centrum där jobben finns
- Arbetsplatser = fåmansbolag
- området vid Oljehamnen är så vackert, där borde byggas något som alla kan få njuta av. Jag tycker att badhuset skulle vara lämpligt eller något annat som allmänheten kan få del av.
- det är viktigt att blanda.
- arbetsplatser är så klart lika viktiga. Arbetsplatser bör också kunna få finnas på attraktiva markområden.
- Viktigt att området inte blir en sovstad till Mariehamn.
- bevara den nuvarande miljön jordkällare mm.
- det är snart det enda området med skog o vacker natur, så bevara den.
- arbetsplatser ??
- lugnast för boende (speciellt barnfamiljer) att ej blanda ihop boende och arbetsplatser.
- oljehamnen kan bebyggas och skapa arbetsplatser.
- Här kan t.ex. IT centrum planeras in.
- området blir mera levande och attraktivt då.
- arbetsplatser omfattar olika slags service.
- service: exemp. Butiker, dagis, frissor etc
- våningshus borde prioriteras framom egnahemshus (eller harmonisk kombination).
- om nu en exploatering är nödvändig så kräver arbetsplatser för stora parkeringsytor.
- man skall kunna arbeta där man bor !
- området är för vackert för annat än boende.
- arbetsplats boende och service (butik barnomsorg osv) skall vara lättåtkomligt.
- satsa på lägenheter ! Bygg egnahemshus mot Lemland istället !
- bygg högt minst 10 vån.
- det blir trivsammare, tryggare och intressantare och framför allt levande.
- ej för höga hus. Max 4 vån. Egnahem-parhus närmast stranden. Höghusen längst in.
- Bra förslag. Vilken form av arbetsplatser.
- inga arbetsplatser = biltrafiken ökar för mycket genom stan.
- det behövs. [alt 1]

4 D Svinö

Scenarier:

- 1 Om en exploatering blir aktuell byggs enbart bostäder.
- 2 Om en exploatering blir aktuell blandas arbetsplatser och bostäder.

Scenario 1

91 (63 %)

Scenario 2

53 (37 %)

Jag anser att

- Här skall vi vara försiktiga att inte ett "lyxboende" blir av, det skall vara överkomligt för alla!!!
- en samhällsfinansierad vägförbindelse till Svinö är uteslutet inom en överskådlig framtid och med nuvarande ägoförhållande.
- badhuset kunde placeras här som ett förslag till svart häst
- natursköna Svinö inte skall bebyggas. Slå vakt om er princip att skydda naturen. Svinö är rikt på vilt och fågel. Fisket är bra vid stränderna.
- det blir "bökitigt" med trafik från andra delar av Åland till ett så udda område. Därför enbart bostäder.
- buss till centrum där jobben finns (2 enkäter)
- Svinö bör lämnas oexploaterat så länge som möjligt. Nuvarande fritidsbebyggelse skall givetvis få vara kvar. Vi skall inte tulla på ett av de få fritids/strövområden som finns i Mariehamn. En gångbro dit skulle givetvis underlätta för flanörer, markerade vandringsleder skulle också vara nödvändiga för att inte störa de boende och för att spara natur och mark.
- Arbetsplatser = fåmansbolag
- för att inte få för mycket trafik bör detta område vara reserverat för bostäder.
- Får **inte** exploateras. För dyrt för Mariehamn att ordna kommunal teknik och vägar. En vansinnig idé.
- varför inte bygga där också, så kan man bygga glest överallt i stället.
- kan vara ex. affär el kiosk mm. Ej stora industrier, kontor.
- arbetsplatser ??
- Skall förbli som det är stan behöver friluftsområden.
- Svinö skall lämnas orört.
- Svinö måste lämnas oexploaterat !
- Svinö bibehålls som grönområde utan broförbindelse.
- Bro och bank ifrån lervik med småbåtshamn på insidan och större båtar på utsidan.
- en exploatering är utesluten.
- exploatering bör ske i yttersta nödfall när andra tomtresurser är förbrukade. Intrång på privat mark, dyr kommunal teknik, transportproblem etc (=scenariet för en lekman).
- Ingen exploatering - onödig. Sparas som friluftsområde.
- Anse: Svinö sparas som friluftsområde.
- Svinö ej skall exploateras !
- Svinö skall bibehållas som ett grönområde utan ökning av hus.
- Svinö över huvud taget inte ska exploateras !!!
- Svinö ej bör exploateras.
- området är för vackert för annat än boende.
- Service.
- Ge fan i Svinö de blir för dyrt.
- det skall vara miljöanpassat där.
- Exploateras inte !
- en exploatering inte är aktuell inom 40 år.
- Svinö borde helst bli strövområde.
- Svinö överhuvudtaget **inte** skall exploateras, det behövs inte någon "gräddhylla", för det är väl vad det skulle bli, enbart för de med hög inkomst.
- Alt 1 Inklusiv närservice.
- i försiktig blandning.
- VAD BEHÖVS ?

- Svinö inte alls skall exploateras för bostäder. Orsak -för svåra trafiklösningar och för mycket trafik. Låt stadens mark på Svinö förbli strövområde ! Obs ! Jag äger ingenting på Svinö !
- Svinö skall bibehållas som grön och strövområde för mariehamnarna med en gångbro från Lökskär och ev. några utmärkta vandringsleder typ Järsö fritidsområde.
- Svinö bör sparas för framtida behov t.ex. forskningscentrum för skärgårdsmiljö el dyligt. Tänk på att trafiken på Ålandsvägen redan är tung.
- 1.Kanske? Även hyresmöjligheter. 2.Kanske, vilken form av arbetsplatser?
- Svinö inte skall exploateras.

HUR OCH VAR BOR VI I MORGON ?

5 A Bostadsöar i Slemmern

Scenarier:

- 1 Bostadsöar medtas i den långsiktiga planeringen.
- 2 Fortsatt utfyllnad i Slemmern undvikas i princip.

Scenario 1
61 (41 %)

Scenario 2
89 (59 %)

Jag anser att

- bostadsöar skulle ge Mariehamn en härlig och unik miljö. Samtidigt måste Slemmerns strand få en upprustning så att restaurang båtarna får en naturlig plats i denna miljö.
- Slemmerns karaktär av kontakt med vatten får absolut ej mer naggas i kanten!
- Med den täthet av byggnader som finnes i Mariehamn samt dess närliggande kommuner så finnest ingen som helst mening att bygga bostadshus / badhus / byggnader i vattnet.
- det är väl fantasifullt. Är det sådan kris med tomtmark skall M-hamnsolitikerna inkorporera sig med Jomala och expandera i Möckelö
- **DETTA ÄR EN UTMÄRKT IDE, SOM SKULLE GE DEN ANNARS RÄTT SLÄTSTRUKNA STRANDLINJEN EN INTRESSANT KARAKTÄR, OCH GE STADEN EN MER MARITIM INRAMNING. GÅNG- OCH CYKELAVSTÅND TILL CENTRUMKÄRNAN SKULLE MINSKA BILBEROENDET OCH DET ELÄNDE DET MEDFÖR. FÖRSLAGET STÖDES Å DET VARMASTE.**
- Slemmern skall vara till för båtar och INTE för bostäder.
- det vore ett stort och irreversibelt misstag att bygga bort fria vattenytor och försämra vattenomsättningen i stadens närmaste vattenområden. Risken är dessutom mycket stor att en utfyllnad misslyckas såtillvida att gyttja/lera väller upp på sidorna då man fyller med sten jmf. vad som inträffade vid vägbyggena i Haraldsby/Bruksviken vägbanken över Sviby viken och vägbanken vid gamla Överöbutiken i Föglö. Råmarksbehovet bör kunna lösas med diskussioner med /påtryckningar på grannkommunerna.
- Förslaget om "bostadsöar" i Slemmern är omdömeslöst och skulle fullständigt förstöra en unik miljö.
- mycket bra !!! och lite speciellt, lyckat för personer som vill bo mycket nära vattnet.
- Skulle bli fina attraktiva bostäder i mycket speciell miljö. Bevara dock öppenhet så att inte sjöutsikten täpps till för mycket. Håll stranden fri minst fram till Sjökvarteret. Sträckan sjökvarteret
 - Lilla holmen reserveras endast för fritidsverksamhet.
- Båthamnen mot Slemmern bör underhållas.
- bostadsöar låter som ett spännande och attraktivt boende.
- Förutom för Badhuset [alt 2]
- det skulle bli ganska förfulat, jag vill se vattnet, dessutom surfar jag och skulle mista vår fina surfplats.
- Absolut **inte några bostadsöar.**
- 1 = idiotiskt ! Staden skall ha fria vatten.
- inget av dessa förslag är bra.
- frågan är komplicerad, båda alternativen känns främmande.
- Nödlösning, bättre att lösa utbyggnadsområde i samråd med Jomala.
- Bevara Slemmern !
- Kan bli fint med bostäder, men bevara en del av Slemmern.
- planeringen bör göras snart så staden får lämpligt område för fyllnadsmassor.
- Slemmern borde fredas från utfyllnad.
- Jag är tveksam, låter lockande men problemen hotar...

- Kan ge ökat boende och trots detta bibehålla "öppet landskap" längs utfarten kan ge **mycket mycket** trevlig vattennära miljö.
- Slemmerna **bör inte** fyllas ut mera.
- "bostadsöar", alltså konstgjorda, saknar berättigande i vår region. Det vore ett fruktansvärt intrång på vår naturliga miljö. Gäller även s.k. Sosisprojekt.
- bostadsöar kan vara en bra lösning, så länge de smälter in i naturen och inte utgör en fara för miljön.
- bilder liknande de av KK-huset på Internet skulle vara till hjälp för att ta ställning.
- Slemmerna lämnas orörd.
- Genuin miljö ! [alt 2]
- utfyllnad kan försvaras men är ännu skeptisk till bostadsöar i vårt karga klimat.
- om bostadsöar byggs så försvinner sjöutsikten längs utfarten.
- MILJÖN! Vad vet vi om bostadsöar? Bla, bla. Slemmerna är redan tillräckligt förstörd. Rädda den istället för att förstöra mera.
- man skall låta Slemmerna vara, absolut ingen utfyllnad ! Tänk bara vilka härliga isar det är på vinter !? Då myllrar det ju av folk !
- tanken är spännande.
- Trevligt, nytt initiativ ! Ålands Venedig –
- spara sjön bygg på dom tomter som finns riv alla lådor som finns i stan.
- Slemmerna är för känsliga att planera projekt i.
- absolut **inte**. Förstör inte det lilla av sjöutsikt som finns.
- Alt 1 aldrig.
- naturen bör sparas och bli orörd.

5 B Rönnebergstorg

Scenarier:

- 1 Parkeringsområdet Rönnebergs torg bebyggs med bostadshus.
- 2 Rönneberg torg bibehålls som öppen obebyggd plats.

Scenario 1

112 (68 %)

Scenario 2

52 (32 %)

Jag anser att

- bostäder känns främmande på denna plats. Däremot vill jag utveckla stranden så att kullarna tas bort och placera en trevlig strandpromenad. Gärna med möjligheter att åka inlines. Strandpromenaden bör gå fram till nabbens badstrand. Busshållplatsen i centrum kunde med fördel flyttas norr om Shell. Nuvarande busshållplats kunde utnyttjas som en aktivitetspark.
- Inga höga hus, men sanering till parkliknande område som i viss mån ersätter det vi förlorat med Ö utfarten.
- Max tre våningar!!!
- Vid behov [alt 1]
- när man byggde hus i "gränderna" ville man ha havs utsikt. Fast egnahems villor skulle inte förstöra utsikten.
- detta är ett typiskt exempel på att det går att hitta en hel del mark inom staden idag. Klart att vi ska ha våningshus här.
- det är detta många turister ser på väg till stugbyarna från färjan. Alltså inte för tät bebyggelse här.
- vi håller på att bygga ut sjökvarteret och då skall vi inte klämma in ett bostadskvarter där också.
- Den föreslagna bebyggelsen ligger inom störningsområdet för trafikbuller från utfarten. Bostadsöar norr om sjökvarteret skulle ge tillskott i lägenheter med avståndet till trafiken skulle vara större och området skulle bevaras med "öppenhet" som är så viktigt i Mariehamn.
- Rönnebergs torg bibehålls obebyggd men kunde vara en park i stället för parkeringsplats/sopstation
- enbart låga hus skall ifrågakomma.
- låga hus.
- staden kan förtätas där. Viktigt med planering och vackra hus för de som redan bor där, och vi som far förbi på utfarten.
- området är ganska fult nu, jag skulle gärna ha en McDonalds där nu.
- det blir annars brist på P-platser. [alt 2]
- Skym ej sjöutsikten ännu mera.
- dessa ej placeras för tätt och inte heller alltför höga.
- området ej bör bebyggas överhuvudtaget eftersom sjöfartskvarteret då kommer i "fel" miljö samt att staden bör ha kontakt och utsikt över havet.
- Fult med parkering, bra plats för bostadshus.
- Måste finnas lite "tomrum" att andas.
- det i så fall är viktigt att byggnaderna inte ser "ödsliga" ut !
- utb. Är en god idé, men lågt och glest. Området i detta nu är osnyggt, vägarna usla, återv.stationen ett sorgebarn. Däremot är området öster om utfarten med plats för olika aktiviteter helt OK.
- max 2 vån.
- området bör snyggas till, fritidsaktiviteter, parkering för bostadsöarna.
- området öster om östra utfarten bör ej bebyggas ytterligare. En komplettering av bostadshus öster om Strandgatan kan vara berättigad.
- området borde bebyggas tätare än de föreslagna stjärnhusen.
- det ser bedrövt ut som det ser ut idag.
- bostadshusen bör hållas till 2-vånings hus.
- viktigt att husen blir vackra och höjer atmosfären. Ej för höga, ej "skokartonger".
- Men vackra hus!! [alt 1]
- Det behövs stora öppna platser för olika evenemang, samt att de används för parkering.
- det nu mest liknar en förtäckt avstjälningsplats.
- HYRESbostäder behövs ! M:hamn ska ej bli en "elitsamhälle i miniformat"! NEJ TACK !

- bygg högt.
- det skulle vara fint med bostadshus, typ det som redan finns.
- Vänta med bostäderna där tills marken blivit "fastare".
- Bebyggs med bostadshus. Bilparkering **under** jorden -husen.
- Alt 2 så långt möjligt.
- inget med av Strandgatsområdet borde exploateras.
- detta område bör prioriteras p.g.a. Sin "fulhet". Stadens ansikte mot norr.

5 C Västernäsberget

Scenarier:

- 1 Området bibehålls oförändrat som grönområde.
- 2 Området reserveras för utökning av Västernäs våningshusbebyggelse.

Scenario 1

93 (58 %)

Scenario 2

67 (42 %)

Jag anser att

- Området kan utnyttjas till parhus och tvåvåningshus. Höghus vill vi inte ha.
- Delar av detta grönområde måste kanske användas för bostäder i större utsträckning i framtiden.
- Jag är lite delad i åsikten. En viss utbyggnad kan man tänka sig. Stad behöver också sina grönområden så...
- man inte bör koncentrera all höghusbebyggelse till Västernäs. Det är redan i dag ett höghusghetto där. Bygg i sådana fall radhus el mindre flerfamiljshus.
- och grönområde. [alt 2]
- Ett höghus till, mitt på ett berg som syns i alla väderstreck främst från inloppet till Mariehamn. NEJ TACK.
- Ej mera pelare till Västernäs "getto stämpel".
- skogen där är stor nog, lite till kan man ta.
- staden har här stora möjligheter för bostadsbyggen men med måtta.
- där finns ju redan bygg mer där uppe på höjden dom får en vacker utsikt. Sätt hiss i husen.
- stövområden behövs nära.
- Finns tillräckligt med hyreshus i närheten. Behövs lite skog.
- Västernäshusen är fula, (gör det inte värre).
- Området redan en sorts slum.
- Passar ihop med nuvarande bebyggelse.
- våningshusbebyggelse mellan Måsvägens förlängning och Skrakvägen kan ske öster om GC-vägen, men ej djupt österut.
- vi borde få se bilder av hur det är tänkt att se ut.
- ev kan en liten del av skog tas.
- Västernäs bör få in service för att bli en mer levande stadsdel.
- grönt är skönt men rött är alltid rätt.
- det är en utmärkt plats för våningshus.
- stranden skall vara strövområde för alla stadsbor.
- om man bygger på höjden och tätt minst 10 vån.
- Absolut! 2.Kanske se till också hyresbostäder. [alt 1]

5 D Svinö

Scenarier:

- 1 Området bibehålls som strövområde.
- 2 Landskapets markområde och delar av den privata exploateras
 - a. för huvudsakligen egnahemsbebyggelse
 - b. för bostäder i våningshus och egnahem
 - c. för övervägande bostadsvåningshus, och
 - d. en bro byggs från Espholm
 - e. en bro byggs från Lervik samt
 - f. stränderna skyddas

Scenario 1

78 (53 %)

Scenario 2

68 (47 %)

Jag anser att

- med betoning på alternativen a och f
- a,d,f.
- Området bebyggs sparsamt med kontorslokaler/ bostäder om det finnes efterfrågan från näringslivet i övrigt strövområde
- Punkterna 2a 2d och 2f skall följas.
- Jag omfattar punkterna A,E,F. Tvåvåningshus parhus och radhus.
- man ska göra något för att verkligen använda det som strövområde för Mariehamnarna istället. Om staden förtätas behövs fritidsområden. En gångbro från Espholm är inte dumt.
- Naturmark tillsvidare -markreserv för framtida bebyggelse.
- Svinö är för byggtekniskt för dyr att bygga, stora delar av holmen består av berg.
- Mycket intressant förslag som ger attraktivt bostadsområde.
- Svinö är ett relativt utnyttjat område som kunde användas om det kan exploateras till rimlig kostnad, kollektivtrafik finns o bostadspriserna inte blir sådana att enbart förmögna personer har råd att bo där. Jag omfattar scenario 2:b o f. Har ingen åsikt om bron.
- bygg ingen bro från Espholm. Minns att staden har tagit över ridklubben Sleipner. Fler risvägar är nödvändiga och naturligt att anlägga på Svinö.
- a,e,f
- d, inte bro från Lervik
- d, det absolut inte skall byggas från Lervik
- d
- b,f, Grön- strövområde kan också finnas. Se ovan Änglamarkerna.
- a,f
- a
- a,f
- a,d,f
- a,e,f
- a,d
- Svinö blir ett väldigt dyrt alternativ.
- a,f
- b,d,f
- b,e,f
- folk inte känner till att det är strövområde, jag vet knappt hur man tar sig dit.
- b
- a,d,f
- a,d,f
- a,d,f
- a,d,f
- a,d,f
- b,d,f, Svinö bör utbyggas i sista hand efter Storgärdan.
- Får inte exploateras. För dyrt för Mariehamn att ordna kommunalteknik och vägar. En vansinnig idé.

- a,d,f
- a,d,f, utöka där också, så att man planerar långsiktigt o gärna på samma gång, så kan man välja.
- a,d,f
- a,d,f
- b,d
- b,d,f, hellre längre väg ej bro förstör sjön.
- b,e,f
- a,d,f
- strövområde behövs.
- a,d,f
- a,d e Idioti !!
- d -absolut inte ! , Svinö är viktigt att bevara som strövområde.
- Om alt 2 går måste ständerna skyddas.
- b,d,f
- om Svinö skall byggas ut skall trafiken oberoende av täthet komma ifrån Lervik. I början kan en "färglös, förarlös" vajerfärja användas.
- Svinö inte bör exploateras.
- c,d,e, broar från både Lervik och Espholm.
- b,d,e, stränderna privata för en gångs skull. Tänk er våningshus med egen strand, "bostadshotell" ...
- b,e,f
- a,d,f
- b,d,f
- b,d,f
- Har ingen erfarenhet eller uppfattning av området.
- idag ej är strövområde, förutom för sommarboare. Svinö måste ligga lågt på listan för exploatering. Svårt & dyrt. Glöm det.
- a,d,f
- b
- a,d,f
- c,e,f
- det är av yttersta vikt att Svinö bevaras som strövområde.
- a,d,f
- a,d,f
- a,e,f
- a,d,f
- Svinö fungerar ju inte som strövområde.
- a,d,f om en bro byggs bör de nya och gamla markägare betala brokostnaderna.
- c,e,f
- a,e,f e = minst genomfartstrafik ! Behåll strövområde längs stränderna, göm husen från vattnet sett!
- c,d,f
- bygg mera inne i stan i ställe för att sprida ut allt bygg högt.
- en bro kan byggas från Espholm och strandskydd.
- b,d
- b,d
- a,d,f
- a,d,f
- c,e,f
- Radhusbebyggelse vore på sin plats.
- en vacker, hög bro byggs, **absolut ej bankar**.
- Alt 1 tills vidare.
- a,e,f
- b,e
- Svinö inte alls skall exploateras för bostäder. Orsak -för svåra trafiklösningar och för mycket trafik. Låt stadens mark på Svinö förbli strövområde ! Obs ! Jag äger ingenting på Svinö !
- a,d,f
- a,f
- a,d
- området skall sparas för framtida behov.
- a,d,f

5 E Innerstaden

Scenarier:

- 1 Boendet i innerstaden ökas målmedvetet genom förtätning, miljövänlig trafikplanering, nya gång- och cykelvägar, ökat serviceutbud, natur- och kulturmiljöskydd.
- 2 Innerstadens boende gynnas inte särskilt, stadskärnan reserveras huvudsakligen för kontors-, affärs- och administrativa verksamheter.

Scenario 1

144 (89 %)

Scenario 2

18 (11 %)

Jag anser att

- det är viktigt att göra dagens gågata användbar för alla medborgare. Det bör genast läggas ner värmeslingor under gatan, så att alla handikappade och åldringar kan utnyttja den på vintern synnerligen hala och svårforcerade gågatan. det bör gå att utnyttja fjärrvärmens i detta projekt. Dessutom bör bokhandlarsgränd bli enkelriktad norr - söder och gör norrsgatan dubbelriktad till Ålandsvägen.
- den gamla trähusbebyggelsen skall bevaras.
- Mariehamn som är en ekostad borde ha utmärkta och lätt tillgängliga cykelvägar.
- kontor osv bör kunna utökas i innerstaden, högre hus borde få byggas.
- Trafikplanering med måtta!! Ålandsvägen bör få fortsätta oändrad. Även bilar behövs i många avseende. Skapa inte orsak till förargelse o. frustation.
- ej förtätning på de äldsta (ännu fria) delarna.
- ett levande centrum är viktigt.
- det första alternativet är bäst.
- en kombination av 1 & 2 vore lyckligare än den hårddragning som ni gjort ovan. Låt stadens framtida utbyggnad bli harmonisk.
- Går inte endel gång o cykelvägar som ni ritat in över privata tomter ? Är det faktiskt OK ?
- egnahemshus bör prioriteras i områden med gammal trähusbebyggelse.
- Låt Ålandsvägen vara för tung trafik och bygg inte onödiga refuger som orsakar flaskhalsar.
- Man ska bo i stan. Bygg på höjden.
- något ökat boende, mångfaldigt affärs- o service utbud eftersträvas.
- p. 1 är att föredra med hänsyn tagen till att trafiken **bör** vara smidig även i innerstaden för alla !
- bilarna eller bilkörning i staden behöver minskas. EKOSTADEN MARIEHAMN BEHÖVER VÄL INGA BILAR.
- söka att minska trafiken.

5 F Storgården

Scenarier:

- 1 Området bibehålls oförändrat som en del av den gamla södra skogen.
- 2 Området exploateras för bostadsbebyggelse.

Scenario 1

89 (63 %)

Scenario 2

53 (37 %)

Jag anser att

- MED TANKE PÅ DEN ÖKADE TRAFIK SOM ÅSTADKOMMITS ÖSTERNÄSVÄGEN OCH DESS NÄRBOENDE GENOM ATT HÄSTSKON OCH NU ÄNGLAMARKEN GODKÄNTS SOM BOSTADSOMRÅDEN. ANSER JAG ATT VIDARE EXPLOATERING ÄR ENDAST TILL ONDO I DENNA REGION"
- Inte vill jag vara politiker som tycker om grönområden samtidigt som det behövs mera områden till boende för att få till Mariehamn till en riktig stad.
- Jag kan inte se varför detta område skulle vara så speciellt att det skulle behöva bevaras.
- Ger för litet för att explatera
- Storgården i sin södra del kan exploateras för bostadsbebyggelse.
- området bibehålls till övriga nu planerade områden exploaterats.
- Allt med måtta. Området vid Ringvägen utgör möjlighet för utbyggnad. Området mellan Torggatan och Öhbergsvägen kan förtätas i likhet m. innerstaden. Nu alltför stora tomter.
- Vet ej var det är?
- vi behöver strövområden nära.
- alt 2 kan ske i nödfall, men Västernäsberget får hellre bebyggas lite om man måste kompromissa.
- måttlighet bör iakttas vid exploatering för bostadsbebyggelse.
- Vid behov. [alt 2]
- Men inte höghus. [alt 2]
- att inga kolosser ! Egnahem eller parhus.
- strövområdet där skall vara kvar.
- södra skogen är mycket viktig särskilt för äldre mariehamnare.

5 G Västra Ytternäs - Lotsberget

Scenarier:

- 1 Området bebyggs tätt och lågt.
- 2 Området bebyggs högt och glest.

Scenario 1

88 (62 %)

Scenario 2

54 (38 %)

Jag anser att

- STRANDLINJEN SKALL BEVARAS FÖR FLANÖRER.
- staden bör ta i med hårdhandskarna med obebyggda tomter och fastigheter, i synnerhet mellan fiskehamnsvägen och Horellivägen.
- lågt och glest (2 enkäter)
- stadens fulaste och ogästvänligaste områden är Västernäs och Strandnäs höghusområden - låt oss inte göra om det misstaget.
- något mittemellan är bäst.
- det skulle se bättre ut från havet med ett myller av hus istället för enstaka "klossar".
- Bygg lågt snygga småhus o kullerstengator som förr o stora tomter med fina träd o blommor o vackra staket.
- glest o lågt, bra från sjösidan. (2 enkäter)
- utbyggnaden kan omfatta såväl egnahemshus våningshus.
- höga hus inte passar vid farleden in till Mariehamn, ej heller i småhusstaden Mariehamn.
- Möjliggör för många att få ta in den underbara utsikten. "Utifrån" kan det även ge fin infart till Mariehamn.
- glest o lågt förstör ej insikten från sjön / tvärtom. Mariehamns ansikte utåt ! Var rädd om naturen !
- glest o lågt mer tilltalande från sjösidan.
- bebyggs lågt o glest breda gator gärna princip så att alla kan se sjön.
- absolut glest o lågt, tänk på den fina vyn från sjön.
- Vackrast från sjön med låga hus.
- glest o lågt. Mera tilltalande från sjön.
- alt 1 ex små parhus o egnahem koncentrerat.
- man kan bygga i stigande höjd, ju längre ut från stranden dess högre.
- med bergsanpassad arkitektur en fin "inlopps bild" av staden !
- området bebyggs **måttligt** tätt och lågt.
- Här behövs planering för en stadsdel som är vacker också från sjösidan. Sätt tak krav på höghusen Inga lådor på kant!
- låga hus är bland det värsta... Det är mycket ljusare och trevligare med höga hus ! (dock ej fula asbedsplattor !)
- Egnahem och parhus.
- bygg högt och tätt minst 10 vån.
- det inte skall byggas mera.
- Radhus bebyggelse vore på sin plats.
- Bör bedömas av utbildad person.
- här kunde man tänkas bygga lit högre hus, högst 5 våningar.
- Ge valmöjlighet.
- Inte ej håller badhusinrättningen på grund av den unika miljön!
- området nybebyggs, det syns bra ut mot havet och måste därför anpassas.

5 H Lökskärsberget

Scenarier:

- 1 Staden intar en restriktiv inställning till exploatering av området.
- 2 Området planeras för bostadsbebyggelse.

Scenario 1

80 (53 %)

Scenario 2

70 (47 %)

Jag anser att

- Lökskärsberget ska vara så orört som möjligt för det ser groteskt ut med alltför mycket bebyggelse så nära stranden.
- Bevara dom röda granitbergen... det är ju dessa man ser när man närmar sig Mariehamn med båt. Bra idag med bebyggelse bakom berget österut som inte är så iögonfallande från sjön. Det ska vara en naturupplevelse att närma sig Mariehamn
- En bro till Lilla Lökskär bör byggas snarast så att mariehamnarna får tillgång till det rekreationsområde som staden köpt för dyra pengar.
- Jag omfattar scenario 2 i fall staden ser till att infartsvägen till området ändras så man kommer upp på berget från fiskehamnen.
- området har en väldigt privat karaktär just nu, att bygga mer vore helt rätt, nu vågar man ju knappt gå där ens.
- Vet inte, så vitt jag vet är detta privat område och märkligt att staden går ut med denna del.
- varför inte, det är ju inte speciellt vackert som det ser ut nu.
- alla skall ha möjlighet att vara med i utlottningen av tomter.
- redan så bebyggt att några hus till inte stör.
- man kan förtäta bebyggelsen något.
- platsen är en viktig del av stadens ansikte när man sjöledes närmar sej staden.
- området kan svårigen användas som strövområde i nuvarande tillstånd utan störande befintlig bebyggelse.
- man skall bevara Lökskär som det är, istället för att göra nåt som man sedan får ångra.
- även sommarstugorna borde bort därifrån.
- Men bevara hamnen så långt det går. [alt 2]
- det skall finnas trevliga oexploaterade öar som man kan besöka om man vill ! (ja... jag vet att det finns öar... men de är oftast reserverade för häckande fåglar osv.)
- det är en fantastisk plats för bostäder.
- egnahems område. Stränderna för alla stadsbor.
- Obs! Endast egnahemsbebyggelse! Åger själv 2 tomter inkl. 1 sommarstuga och önskar bygga bygga egnahemshus där!
- Diskret och naturanpassad egnahemsbebyggelse.
- Ev egnahem -radhus.
- höghus byggande synnerligen negativt både för strandvyn o tidigare boende.
- på villkor att holmen Lilla Lökskär blir fritidsområde och att allmänheten får fritt tillträde dit.
- Låt Lökskä'r vara.

5 I Änglamarkerna

Scenarier:

- 1 Området restaureras till hagmark.
- 2 Området bebyggs med egnahemshus och radhus i enlighet med gällande delgeneralplan.

Scenario 1

83 (53 %)

Scenario 2

75 (47 %)

Jag anser att

- något av det gamla Ytternäs ska sparas för kommande generationer och för "gamla Mariehamnare" hemkänsla.
- Det finns ett flertal hästar i området men inga ridvägar. För allas trevnad och säkerhet borde det planeras ridvägar i södra Mariehamn"
- men är en framtida markreserv för bostäder.
- En markreserv
- En blandning av båda alternativen. En del av tomterna kan tas bort.
- Beror av Svinö planering - bebyggs Svinö kunde detta få vara grönområde.
- staden inte skall exploatera resten av Änglamarkerna.
- om man redan börjat bygga så bör man inte ändra sig, endel hagmark bör dock sparas.
- vackra radhus.
- Hur mycket hagmark har staden ?
- detta är **självklart**. [alt 1]
- Bra ställe att bygga på.
- Bra ställe att bygga fina radhus på.
- Alternativt bebyggs åkrarna och änglamarkerna sparas delvis.
- det kanske är önsketänkande, men ett stycke orörd, obebyggd strand bör bevaras - hoppas på utbyggd strandpromenad fram till Gripen. En stor ros till alla som medverkat till förverkligandet av våra underbara strandpromenader!
- Alt 1 i mån av möjlighet.
- området hålls i "malpåse" för framtida behov, beroende av hur annan tillgänglig disponibel mark används.
- det är ett av de vackraste områden i Mariehamn, så varför förstöra det med egnahemshus ?
- området är en oas att ströva i. Rör det så lite som möjligt.
- Sleipners hästar måste få mat. Finare plats finns inte. Inga fler hus.
- Viktigt bevara gammal kulturmark.
- Håll det naturligt inte stelt parkliknande och oljegrus.
- dagens stressade människa skulle må bättre av att ta sig tid att ströva i hagmark. Det vinner hela samhället på i längden.
- Som sådan reservera oasen av grönområde.
- området är värt att skyddas.

6 A Skola

Scenarier:

- 1 Staden planerar för tre nioklassiga grundskolor: en i norra staden, en i innerstaden och en i södra staden.
- 2 Staden planerar för två nioklassiga grundskolor: en i norra staden och en i innerstaden alternativt i södra staden varvid skolan i södra staden alt. i innerstaden blir sexklassig.

Scenario 1

112 (78 %)

Scenario 2

31 (22 %)

Jag anser att

- det är dags att göra en omvärdering av skolorna i staden. Det är dags att se vad som händer innanför väggarna i större utsträckning.
- finns det så mycket personal att man kan ha tre skolor med klasser från 1-9. Det har ju varit lärarbrist åtminstone i Övernäs högstadium.
- en högstadieskola i Västernäs är onödig. Eleverna vill inte ha den och 13-åringar klarar av att ta sig in till Övernäs. Då sparar man också pengar för något mer nödvändigt. Det ska ju vara en massa lärartjänster till i såfall också.
- Skynda er med högstadie till Ytternäs.
- enhetsskolor är framtiden och tycker att det är viktigt med helhetssynen på eleverna.
- med flera innevånare så behövs troligen fler skolor, små skolor ger bättre trygghet.
- Mindre skolor bättre för eleverna. Närheten ger trygghet, mobbning undviks lättare. Staden bör lyssna på vad föräldrar, elever och lärare anser.
- Små skolor. (3 enkäter)
- tror absolut att små skolor är bäst.
- Bekvämast för barnfamiljerna. [alt 1]
- man inte bör hindra ungdomarna från att naturligt röra sig över större delen av staden. Byte av skola är oftast positivt !
- det kanske räcker med 2 högstadier, ett i norr och ett i södra stan och 6 kl i innerstan pga utrymmesbrist?
- 2 skolor är tillfylles om man tänker på avstånd bostad - skolan. Andra aspekter för komplicerade för bedömning.
- Strandnäs och Övernäs fortsättningsvis är nioklassiga, medan Ytternäs bibehålls sexklassigt så länge man inte utvidgar åldersintegrering är det okej.
- man ska vara mycket försiktig med att blanda in skolpolitik i stadsplaneringen !
- det är bättre för barnen med lite mindre skola och trafiken till och från skolan blir inte lika intensiv som från en stor skola.
- Inga integrerade klasser. Det är hemskt. Går ej att utvecklas lika bra för de äldre/bättre. Se till att stimulera dem med ambitioner.
- det är roligt att träffa nya människor och samtidigt socialt utvecklande !
- det sparar trafik.
- det blir dyrt med tre och eleverna kommer nog inte att öka. Två ordentliga, 100 % satsning räcker. I innerstaden 6-klasser och högstadiet i Ytternäs lågstadium. Riv ÖHS då kommer bergen tillbaka, lågstadiet är ju renoverat, eller...
- av erfarenhet var det väldigt bra att byta skola...träffa nya vänner...mobbade personer kan få en andra chans att hitta vänner...
- om befolkningen ökar bör skolbehovet vara förberett.
- skolan i södra stan kan förbli sexklassig.

6 B Barnomsorg

Scenarier:

- 1 Staden prioriterar privat barnomsorg.
- 2 Staden bygger successivt ut daghemsplatser efter behov.

Scenario 1

15 (11 %)

Scenario 2

124 (89 %)

Jag anser att

- man ska inte bygga en massa före det verkligen är bevisat att det behövs.
- man bör gå in barnomsorg i både privat och stadens regi. alltför stora daghem bör undvikas.
- båda behövs, det bör finnas privata möjligheter (som inte skall styras av staden).
- Både och.
- även privat barnomsorg bör finnas.
- Kvalitativ fördel. [alt 2]
- till endel kan privat barnomsorg också behövas.
- Bäst med en kombination av båda alternativ.
- idag prioriteras daghem alltför mycket.
- utbyggnaden skall vara "rimlig".
- ska finnas i offentlig regi tillsammans med privat regi.
- jag inte kan bedöma frågan, kanske behövs som hittills en kombination - alla barn klarar inte av stöjig daghemsvistelse.
- båda alternativen bör finnas med kvalitativ vård.
- v-politikerna de senaste 15 åren "kommunaliserat" barnomsorgen, och att återföra den till ideellt/privat ansvar är nog att vakna upp för sent.
- man bygger daghem med stil, stora, ljusa och fräsha, och att man ordnar det så, att alla barn får plats.
- daghem skall vara byggda från början för det ändamålet.
- barnomsorgen är en av bottenpelarna i målet att locka boende till staden.
- mindre dagisar av olika typ är bättre för barnen och föräldrar. Trafiken till och från blir inte lika intensiv som från ett stort dagis.
- Barn ... äh. [alt 2]
- båda skall följas efter barnens behov.
- daghem leder till stressade barn. Satsa på lekparkerna. Tre timmar ute/dag gör friska barn.
- det är bra för barn att träffa många andra småpiltar.
- det beror på hur mycket staden är med och finansierar privat barnomsorg. Det är väl så att det byggs successivt ut det med.

6 C Äldreomsorg och serviceboende

Scenarier:

- 1 Staden prioriterar äldrevård hemma.
- 2 Staden agerar för successiv utbyggnad av seniorhus och institutionsplatser för äldre.

Scenario 1

72 (47 %)

Scenario 2

81 (53 %)

Jag anser att

- äldre troligen vill bo hemma så länge de kan men att det ska finnas hem där de kan bo. Det skulle vara bra om det skulle finnas några närbutiker.
- sociala kontakter är viktiga. Man blir inte enbart lycklig av att bo kvar hemma.
- båda alternativ bör finnas, men när äldre behöver institutionsboende måste det finnas platser. Hemvården är inte särskilt bra idag o de äldre blir lätt isolerade hemma. Bra att kombinera äldreboende och daghem.
- staden i stort bör noga hörsamma vårdpersonalen och sjuksköterna på trobergshemmet. Planera först efter att ni har diskuterat med oss.
- båda scenarierna i tillräcklig utsträckning behövs.
- 1. och 2 utesluter inte varandra. Seniorhus och äldrevård hemma behövs båda!
- Både och
- de äldre vill bo hemma så länge det är möjligt, bättre för dem och faktiskt billigare för staden.
- staden skall satsa på både och.
- äldre vill säkert kunna vara hemma så länge som möjligt.
- man vill helst bo i sitt eget, så länge man kan, varför en äldrevård hemma. Man känner sig trygg där.
- en kombination. (3 enkäter)
- OBS! Men bådadera behövs! [alt 3]
- i vissa fall, kanske det inte är genomförbart, så både och behövs. [alt 1]
- man ska kunna välja om man vill ha vård hemma.
- Trivsammast och billigast. [alt 1]
- Här går det inte att välja, båda alternativen behövs parallellt.
- de äldre måste få känna sig "trygga" och de har rätt att få ha det bra.
- Självklart, de äldre skall ha det bra. [alt 2]
- ska finnas i offentlig regi tillsammans med privat regi. [alt 2]
- servicehusboende (Odalgården) förefaller nära sej idealet, men om man planerar liknande på Lotsberget är det viktigt med nära bussförbindelse. Hörnet Norrag./Ålandsv. Är väl ett perfekt läge för ett servicehus?
- Gamlingarna skall ha max valfrihet.
- Båda alternativ behövs.
- både äldrevård hemma och seniorhus samt institutionsplatser bör prioriteras. Valmöjlighet dock efter behov viktigt.
- äldrevård hemma bör vara möjlig för de som vill och kan, men "institutionsplatser" måste finnas tillgängliga den dag egenvård ej längre är möjlig. Alltså EJ antingen -eller.
- kanske inte just i centrum, men på en lugnare plats.
- båda är viktiga, huvudsaken är att äldre har möjlighet att välja.
- seniorhus i norr, i söder och ett i innerstaden.
- Det de äldre vill ha.
- gamla människor har rätt att bo tryggt i sina egna hus/lägenheter.
- det verkligen behövs. [alt 2]
- de äldre mår bra av att inte lämnas ensamma, de bör ha möjlighet att umgås med "sina jämnåriga" och ha service nära. De har byggt upp vårt välfärdssamhälle !
- båda scenarier behövs i hög grad.
- om punkt 1 ska fungera behöver hemvård och hemsjukvård verkligen expandera och få mycket mer personal etc fast det är att föredra än punkt 2 men i praktiken blir det aldrig att fungera de har för lite resurser.
- Så mycket som möjligt. [alt 1]
- detta inte utesluter alt 2. [alt 1]

6 D Fritid

Scenarier:

- 1 Stadens grönområden äts successivt upp av en expanderande glesbebyggelse.
- 2 Staden tillväxer med en effektiv och koncentrerad markanvändning, intrång i grönområden undviks.

Scenario 1

4 (3 %)

Scenario 2

143 (97 %)

Jag anser att

- Större områden borde reserveras som idrotts- och fritidsområden
- inget av scenarierna är bra. Vissa grönområden kan "offras" men inte alla.
- viktigt att spara grönområden centralt belägna och med en tillräcklig utsträckning.
- ströva i grönområden (de få som finns) är en viktig och stor del av fritiden för många människor, både gamla och unga.
- Ett tredje alternativ borde ha funnits.
- mycket parker o strövområden det blir då en vacker stad.
- man bygger glest med mycket grönområden, det är viktigt för människan med natur.
- Självklart ! [alt2]
- stadens grönområden är ganska små i innerstaden och få- de borde bevaras.
- man bör vara mycket försiktig med att gör intrång i grönområden.
- bägge förslagen är lika. Rör ej parker och små skogspartier.
- Låt får beta vid Tullarns äng, ordna slätter osv.
- om staden växer bör också grönområdena växa.
- Men jag anser att om Mariehamnarna så vill så kan grönområden bebyggas.
- Naturligtvis ! Koncentrera bebyggelsen. [alt 2]
- Badhuset trafikvänligt SO från rökerirondellen.
- bygg på höjden och ner i marken.
- grönområden skall bevaras som de är, dock underhållas.
- grönområden sparas.

6 E Kultur

Scenarier:

- 1 Staden agerar aktivt för att en allsidig kultur skall ha fysiska möjligheter att utvecklas.
- 2 Staden är välvilligt inställd till ett växande kulturutbud i staden.

Scenario 1

66 (45 %)

Scenario 2

81 (55 %)

Jag anser att

- Glöm ett kongress och kulturhus !!!
- alternativ 2 bör även omfatta alt. 1
- även Rockoff måste accepteras under vissa tider. Vi skall väl ha en levande stad för alla?
- Kulturhusets frånvaro är en skam för oss alla, mest för politikerna!!
- kulturhuset skall ritas om. HEMSKT FULT JUST NU PÅ RITNINGARNA.
- Båda.
- kulturen är en stor och viktig del av fritiden för många människor, även den, för så väl gammal som ung.
- Inga motsatser. Båda alternativ understöds.
- Dumma alternativ ! Hur skall man besvara detta ?
- man inte vet vad som är kultur, här bör även ideelt ingå.
- 1 och 2 betyder samma sak !?
- utomhusaktiviteter i stil med jazzfestival och streetrace inte är lämpliga i innerstaden trots "allsidig kulturutbud".
- kulturen skapas av innevånarna, och bör ej styras av kommunen. Livskraftiga och berättigade behov bör tillgodoses i relation till reella behov.
- man bör bygga ett KK-hus för alla, samt att exempelvis ungdomsorkestern och dansskolan skall få vettiga utrymmen.
- Också för unga! OBS! Alla spelar INTE innebandy! [alt 1]
- utrymme för instrumentalister, kammarorkester, symfoniorkester bör finnas. Bygg ett ordentligt konserthus o skrota det **fula** KK-huset.
- p. 2 med prioritering av kulturhus.
- kultur behöver alla.

6 F Detaljhandel och annan kommersiell service

Scenarier:

- 1 Staden planerar målmedvetet för att bibehålla och utveckla den kommersiella servicen i södra staden och innerstaden.
- 2 Stormarknaderna utanför stadsgränsen får överta alltmer av stadens detaljhandel och kommersiella service.

Scenario 1

134 (89 %)

Scenario 2

16 (11 %)

Jag anser att

- scenario två slår mycket hårt mot miljön, äldre och personer utan bil.
- det är i linje med en ekostad att man inte skall vara bilberoende för sina dagliga uppköp.
- annars kommer bilismen att öka.
- Staden har försummat. Genom att alltmer stänga för biltrafik tar man bort möjligheterna. Observera Ålandsvägens betydelse i sammanhanget.
- man skall försöka hålla lite butiker kvar i stan, men stormarknader är väl bra å.
- Undvik onödig bilkörning.
- de små butikerna är "bättre" än att stormarknader tar över.
- Sätt glastak på några gator i centrum.
- butiker och dyl. bör finnas nära.
- även stormarknader utanför staden bör utvecklas.
- Ps. Badhuset placeras ej i Socis-hamnen.
- Badhuset i Socishamnen ej kan påverka detaljhandeln i centrum.
- utbud och prisnivåer är utslagsgivande - tyvärr. Tomma affärsutrymmen i ytterområdena finns, likaså kunder.
- vi behöver både och.
- En livlig stad viktigt.
- skall staden hållas levande så bör servicen bibehållas. Alla har inte tillgång till bil.
- Vet int. Stäng MJ Penny, MIX o.s.v. Ny egen Marimekko butik.
- båda skall utnyttjas.
- det är helt snedvidet att södra Mariehamn (Östernäs Västernäs) bara har en butik + kiosk.
- absolut - en utglesning/utflyttning gagnar ingen
- lätt tillgänglighet för mammor med barnvagn och åldriga med rollator utan bil personlig service flera jobb nära bostaden.
- balans, gärna mer utbud av stora handels marknader utanför stan som typ "Arninge". Allt finns nära: mat, kläder, apotek, skor, järn, armaturer.
- detta är oerhört viktigt - ett levande centrum med stort utbud.
- staden kan knappast stödja privathandeln så att den kan konkurrera med stormarknaderna trenden kanske vänder.

6 G Turism

Scenarier:

- 1 Stadens turistpolicy baseras på äkthet och mottot "om mariehamnarna upplever sin stad som god så trivs även stadens gäster här".
- 2 Staden marknadsförs huvudsakligen med tax free-resor och utåtriktade internationellt gångbara evenemang

Scenario 1
132 (88 %)

Scenario 2
17 (12 %)

Jag anser att

- utåtriktade internationellt gångbara evenemang ändå skall vara möjliga att genomföra både privat och offentlig regi."
- Kombinera alt.1 och 2 i så stor utsträckning som möjligt.
- satsa 8 milj. på att rusta upp Gröna Uddens camping var toppen att man sedan snålar med att enligt hörsågen ha en varmvatten boiler på 50 liter åt alla campare är idioti. Då har man inte fattat iden med campingområde.
- Detta är viktigt. Staden är i första hand mariehamnarnas. [alt 1]
- alt 1 är självklart. Men en stor förtätning slår hårt mot trivseln i Mariehamn, försämrar livskvalitén och slår också mot turismen. Turister kommer hit för att uppleva småskaligheten, trähus mm. Storstäder har de nog av själva. Vill faktiskt Mariehamnarna att staden skall växa så mycket som ni planerar- Det tror inte jag!!!
- det även som Mariehamnare skall vara möjligt att vara i staden på sommaren.
- alt 1 låter som en löjlig klyscha.
- alt. 2 är dålig planering.
- det äkta gamla Mariehamn sparas o återskapas.
- Går det att få bort alternativ 2 ?
- man skall marknadsföra Mariehamn med en mix av punkt ett och 2 men ej med taxfree-resor eftersom detta endast ligger i rederiernas intresse.
- man kan kombinera dessa alternativ. Staden är så liten, men rymmer så mycket.
- här behövs kombination och balans.
- turismen är viktig, men det är fjantigt att arrangera evenemang och bygga idrottshallar enbart för att locka hit turister. Det är väl ändå Ålands befolkning som **bor** här ?
- risken med scenario 1 är att vi gör för lite för turismen. Vi måste satsa resurser på att vara "äkta".
- det ena utesluter inte det andra. En kombination är bäst !
- Mycket folk är bra. Men det ska vara balans. Utåtriktat, absolut, men utan att förstöra.
- Absolut viktigt att inte taxfree spriten skall dränka Åland/Mariehamn.
- det är väl klart att vi vill ha det så. [alt 1]
- taxfree upphör snart - ingen hållbar utveckling.
- turisterna skall bo på landet bygg "Skarpans" för turism kongresser. Här på Åland finns inga avstånd för turister. Busspendeltrafik miljövänliga bussar med möjlighet till guidning på band på olika språk.
- gågatan bör förstöras för både Mariehamnare och turister.

BILTRAFIKEN - på vems villkor ?

7 A Österleden

Scenarier:

- 1 Vägen klassas ned till gata med trygga övergångsställen men med växande trafik.
- 2 Vägen klassas upp och den tunga trafiken prioriteras, korsande lätt trafik leds via tunnlar och broar.

Scenario 1
106 (72 %)

Scenario 2
42 (28 %)

Jag anser att

- Det går att bygga bostadshus "bussparkeringen" intill Shell bl.a. Omstaden "vandar" norrut, kommer inte den långa Österleden att uppfattas som så lång och MH får stadsfunktion tidigare. Idag är Ö-leden med bil en lång transportsträcka fram till centrum och sedan tycks staden "ta slut".
 - tunnlar och broar inte är att föredra men däremot ett fåtal skyddsvägar med tryckknappsreglerade trafikljus. Har man väl kommit över på rätt sida så är man där därför behövs det inte fler än 2-3 skyddsvägar med trafikljus.
 - All busstrafik skall gå ut från stan via Östra utfarten. Modern, handikappanpassad och rymlig terminal för bussar byggs på "Shells norra" parkeringsytor. Stadsbussen gör en avstickare in till terminalen på varje tur och sköter således all matartrafik från såväl innerstan som från de yttre regionerna. Trafikljus vid utfarten reglerar busstrafiken på ett smidigt sätt. Förutom tidsvins för bussbolagen får man effektivare och mera lättarbetade lastnings- och lossningsplatser chaufförerna får utrymmen som motsvarar dagens krav på arbetsplats o.s.v...
 - Hur kan man klassa ner utfarten till en gata med trygga övergångsställen och samtidigt ha en växande trafik??? Tycker att utfarten är bra som den är nu!
 - trafiken borde ledas ner i tunnel mellan Arkipelag och MSF på en sträcka av 50-100 m
 - någonstans måste den tunga trafiken finnas.
 - vi bor i en småstad, vi vill inte ha "motorvägar" i Mariehamn.
 - vägen är verkligen en trafikled och trafiken bör flyta på där.
 - hastighetsövervakningen bör ske **fortlöpande**, varvid "grisar" kan lämnas bort. Skärpning, polisen !
 - Led den tunga trafiken hit. Vägen är ändå ful.
 - den fungerar bra som den är idag.
 - Tryggare. [alt 2]
 - och eventuellt några tunnlar. [alt 1]
 - eftersom bostäder byggs på Klinten kunde en stor del av trafiken via Västra Utfarten ledas mot Östra utfarten i stället. Förslagsvis kunde Västra Utfarten enkelriktas. (vilket dock blir ett problem för Räddningsverket...)
 - öppna Parkgatan och en tunnel eller trafikljus för övergång vid MSF:s gästhamn.
 - tyvärr den enda vägen ut ur stan, eller ? Dålig lösning - alternativ utfart borde hittas !
 - Parkgatan förblir i nuvarande status.
 - Vore bra, men var ska man då köra ? Med ökad befolkning. [alt 1]
 - vägen är bra som den är men lite tätare med belasta övergångsställen. Vi har så korta sträckor här på Åland. Ska vi va en ekostad så ska det vara möjligt att ta sig fram till fots bra.
 - det bör vara en rondell i korsningen Styrmansgatan - Östra Utfarten.
 - köerna vid rondellen med morgontrafik från Lemland, Jomala och Eckerö/H:land måste åtgärdas. "Stora rondellen" blivit för begränsad (betänk 12200 inv. i M:hamn....)
- Tänk på oss som kör den tunga trafiken.

- Tänk på oss som kör den tunga trafiken.
- andra alternativ är värre. [alt 2]
- tung trafik undviks. Speciella platser för långtidsparkering.
- Parkgatan öppnas i anslutning till Österleden.
- privatbilismen i allmänhet måste minskas genom tvingande åtgärder. Biltrafikanternas behov får inte tillgodoses obegränsat. Deras behov av parkeringsutrymme måste stävjas! Bygg parkeringsautomater om det inte går att få bukt på bilismen på annat sätt, bygg upp matartrafik med stadsbussen, gör en större del av innerstan bilfri, gör det lätt och roligt att cykla och gå!

7 B Ålandsvägen

Scenarier:

- 1 Vägen byggs till "lugna gatan" med kontinuerlig gång- och cykelled på östra sidan.
- 2 Biltrafiken prioriteras och regleras med fler trafikljus, cykeltrafiken hänvisas till andra gator.

Scenario 1

85 (54 %)

Scenario 2

71 (46 %)

Jag anser att

- Det är ingen bra lösning att öppna Parkgatan. Det är trots allt bättre att hålla Ålandsv. kvar som trafikled med lugna ner trafiken. Vi kan inte göra så mycket åt exploateringen på Järsö, Nåtö.
- trafiken måste få löpa smidigt. Gatan är en huvudled och kan inte få karaktären av lugna gatan med avspärningar. Ålandsvägen är ingen bostadsgata som inte tål trafik.
- Man kan verkligen inte bygga om Ålandsvägen till lugna gatan då måste ju i princip all trafik köra på utfarten!! Sätt upp fler trafikljus istället och få ner farten på bilarna på det sättet.
- fortsatt 50 och inga farthinder
- man inte ska bygga en massa bumpersar det är bar farligt och skadar bilarna
- någon miljö måste offras och då är Ålandsvägen så att säga redan använd.
- vi som bor i södra delarna av staden bör ha en bra väg att ta oss fram på och cykelvägar finns ju både på Torggatan och längs med V. Esplanadgatan, Ö Skolg. och eftersom jag cyklar en hel del i M:hamn vet jag att man inte förlorar så många minuter på att ta någon av dessa vägar genom stan med cykel. Jonas Pettersson
- Ålandsvägen skall regleras så, att trafiken kan flyta i inom tätort föreskriven hastighet, de gående skall kunna tryggt korsa gatan, och de cyklande skall ha möjlighet att cykla. Vilken gata som är huvudled skall klart och tydligt framgå i gatukorsningarna.
- båda scenarier är dåliga. Hitta på bättre alternativ!
- Se nedan. [alt 2]
- vägarna skall byggas för människor inte för bilar.
- även denna trafikled är viktig för att trafiken inte skall stocka sig. En fungerande snabb trafik är mer miljövänlig än trafik som stockar sig.
- Ålandsv. är en viktig huvudled, det blir trafikkaos, om den byggs om till "lugna gatan".
- Öhbergsvägen borde byggas först om till lugna gatan.
- hastighetsövervakningen bör ske **fortlöpande**, varvid "grisar" kan lämnas bort. Skärpning, polisen! "Grisar" förstör trafiken för bussar, snöplogning m.m.
- Ålandsvägen är livsnerven genom staden och behövs. Samstämigt har brand-taxi-bussrörelser samt enskilda tagit avstånd men som vanligt har staden inte brytt sig om opinionen. Gör det nu innan det är för sent.
- väldigt viktigt! [alt 1]
- man behöver ej ha så brått i staden.
- biltrafiken fungerar bra nu även gång och cykelbanor fungerar.
- Finns cykelvägar på andra gator, mera trafikljus.
- det är en svårlöst fråga, men jag tror på trafikljus trots en viss ökning av tomgångskörning. Ljusen Nygat/Ålandsv får inte tas bort som det ryktats. Kanske skulle det också behövas trafikljus Skillnadsg/Ålandsv och Styrmansg/Ålandsv om trafiken söderifrån ökar. (Trots att det inte hör här, nog skulle väl trafikljusen behövas Bolstavägen/Nya Godbyvägen?)
- Mariehamn skall vara en stad för människor, inte bilar.
- Bilfri innerstad.
- Ålandsvägen behövs som trafikled västerut (H:land, Eckerö).
- Hänger ihop med föregående fråga - båda lösningar är dåliga!
- Vet inte säkert, kanske alt 1 med trafiken måste nog gå någonstans.
- man bör bygga fungerande cykelleder över hela staden.
- om Ålandsvägen blir "lugna gatan" så kommer inte Österleden att kunna svälja all trafik, utan atta gator drabbas. Hastigheten på Ålandsvägen kan ändå sänkas till 40 km/h.
- kompletterande leder bör planeras!
- kompletterande leder bör planeras!

- det har byggts tillräckligt med farthinder redan men GC-vägen borde utökas från Södragatan norrut.
- det är en huvudväg genom hela staden ut mot Järsö.
- mera ett måste än en önskan. [alt 2]
- man hittar kompromissen mitt emellan alternativen.
- det behövs en huvudled, bygg inte bort den.
- det är mycket olyckligt med tunga trafiken ledd genom centrala staden se "Östernäsvägen".
- trafikljusen vid Nygatan bör bibehållas.
- lägga tyngd från Ålandsvägen till Österleden.
- biltrafiken skall inte prioriteras. Den skall göras krångligare överallt.
- Vilka är alternativen om ej Parkgatan öppnas?

7 C Östernäsvägen

Scenarier:

- 1 Vägen byggs om enligt normal standard i syfte att bli trafiksäker.
- 2 Vägens kulturhistoriska karaktär bibehålls och ökad trafiksäkerhet eftersträvas i första hand med fysiska åtgärder för sänkt hastighet.

Scenario 1

30 (19 %)

Scenario 2

131 (81 %)

Jag anser att

- fortsatt 50 och inga fysiska åtgärder
- Parkgatan borde öppnas för trafik norrut
- Parkgatan kan öppnas som förlängning på Östernäsvägen och med långsam trafik avlasta Ålandsvägen.
- Östernäs är ett tätt bebyggt område med många barn, **bygg barnsäkerhet.**
- vägens kulturhistoriska karaktär bibehålls.
- Ej tunnel utan "mindre" gata ej autostrada.
- det är mycket småbarn i området nu. Om 15 år kanske man kan höja hastigheten igen.
- en vacker (gammal) väg måste vi ha kvar i staden.
- vissa delar måste justeras ex. söder om Alvägen.
- bumpers är av ondo! Parkgatan borde öppnas igen för genomfartstrafik, det är inte bara Östernäsbor som anser det! Inte går man ju till Tullarns äng för det!
- sänkt hastighet motiverad, men utan strikt övervakning ringa betydelse. Ett jämt flyt vore idealet.
- ni har samma fråga två gånger !!
- ni har ställt den här frågan två gånger. Förstår inte skillnaden.
- Vi har så korta sträckor här på Åland. Ska vi va en ekostad så ska det vara möjligt att ta sig fram till fots bra.
- det är mysigt med krokiga vägar, inte raksträckor.
- Parkgatan bör öppnas för genomfartstrafik.
- det finns ratt på bilarna.
- inga fysiska hinder på en kulturväg hastigheten som förut 50 km/h.
- fortsättningen av Östernäsvägen bör gå via Parkgatan till Östra utfarten !
- vägen kunde bräddas på den smalaste biten mellan Löfstrandsvägen och Sälgstigen. Häcken där kan mycket väl tas bort.
- Parkgatans öppnande beaktas vid Östernäsvägens utformning.
- Detta alternativ låter bra. [alt 2]

7 D Västra Ytternäsvägen

Scenarier:

- 1 Planskilda korsningar för fotgängare och cyklister vilket skulle signalera "fri framfart" för biltrafiken och kräva att alla viktiga korsningar görs planskilda.
- 2 Långsamgata med konstruktioner som endast tillåter hastigheter upp till 40 eller 50 km/timme.

Scenario 1

39 (25 %)

Scenario 2

117 (75 %)

Jag anser att

- "Fri framfart" kan begränsas trots att planskilda korsningar byggs, för lätt trafik.
- "Fri framfart" kan begränsas trots att planskilda korsningar byggs, för lätt trafik.
- Vägen skall vara som den är nu! Det finns ju redan en GC-väg längs hela vägen så i princip behöver ingen annan än bilarna vara på vägen kan ju bygga gångtunnlar vid tex Skravvägen och Måsvägen så personer från fiskahamns sidan kan gå/cykla till GC-vägen utan att korsa vägen.
- fart 50 inga konstruktioner
- trafiken från söder ska ledas in den här vägen för att skona den östra sidan. Bygg tunnlar under vägen.
- 30-40 km/h
- Se nedan. [alt 1]
- även Västernäs har många barn som skall ta sig över vägen, ännu fler blir det när Horelli byggs. Nu kör bilarna alldeles för hårt. Det är en tidsfråga innan vi har ett allvarligt tillbud där.
- om Svinö byggs ut behövs här en gata som tål en viss hastighet, tunnlar för fotgängare kunde vara ett alternativ här.
- eftersom Östernäsvägen skulle bli "långsam" måste V.Ytternäsv. löpa bättre, i synnerhet som flera bostadsomr. byggs.
- den gamla Ytternäsvägen var smal o slingrig, låg hastighet.
- Viktigt ! [alt 2] (5 enkäter)
- det är absolut nödvändigt att få ner hastigheten. Skola = barn.
- livsviktigt, där körs så hårt behövs göras omedelbart, avsmalnande avsnitt grönt, små rondeller trevliga planteringar mm.
- man bör tänka på att där finns skola m.m.
- Tänk på alla barn i trakten som mest består mest av barnfamiljer ! OBS ! Avsmalnande väg o vackra planteringar.
- Flera refuger och övergångsställen.
- väg med tunnel från V. Ytternäsvägen till Parkgatan - Östra utfarten.
- väg med tunnel från V. Ytternäsvägen till Parkgatan - Östra utfarten.
- trafiken måste löpa och farterna övervakas.
- om bara utryckningsfordonen kommer fram så kan ingen annan ha så bråttom att de måste köra över 40.
- scenario 2 är bäst med tanke på skolans läge.
- Hästarna ska man vara försiktig med.
- det är mysigt med krokiga vägar, inte raksträckor.
- enbart skyltning 50 km/h inga fysiska hinder.
- användning av trafikljus inom staden är alldeles för ringa.
- Bygg en tunnel från Lervik till rökerikorsningen för tung- och genomfartstrafik.
- planeringen varit mycket kortsiktig -bör lösas smidigt -ev rondeller -trafikljus
- skilda konstruktioner är dåliga men hur skall man få bilisterna att köra 50 km/h ??
- både tunnel och farthinder bör införas.
- vägen byggs om till en mer mänskovanlig väg, tar bort dom fula elstolparna och gör om diket till "något trevligare" (allt dagvatten rinner ut och förorenar Ytternäsfjärden).
- man i så fall överexploaterar de södra stadsdelarna. [alt 2]
- Båda alternativen låter vettigt.

7 E Järsövägen

Scenarier:

- 1 Trafiken från Lemlands öar ökar så mycket att staden måste begränsa sitt eget byggande i södra staden.
- 2 Staden dämpar hastigheten på Västra Ytternäsvägen och Ålandsvägen i avsikt att förbättra boendemiljön i södra staden och innerstaden och dämpar därmed genomfartstrafik från Järsö-Nåtö-området.

Scenario 1

13 (10 %)

Scenario 2

116 (90 %)

Jag anser att

- Största trafiken till Järsö verkar vara "söndagsåkare" som kör ner en sväng och återvänder efter några minuter. En utbyggd gång och cykelled vore önskvärd där det är möjligt.
- Mellanting av scenario 1 och 2 vore det bästa
- Förr eller senare är man tvungen att leda trafiken söderifrån norrut på ett vettigare sätt enklast skulle det vara att dela den vid Baltichallen och förena den med Östernäs vägen i riktning mot Övernäsgården och öppna Parkgatan för trafik fast med tunnel under Parkområdet om så behövs.
- Vägtullar kanske skulle minska bilismen, jämför Oslo
- Inte är det bara öborna som kör i Ytternäs och på Ålandsvägen. Gör en undersökning med "träd över vägen" före ni sätter ytterligare relevans till denna punkt.
- Staden bör kunna växa i södra delarna man Järsö-Nåtö kommer också att bebyggas, därför är det enda realistiska att möjliggöra trafik på V.Ytternäsvägen och Ålandsvägen.
- 40-50 km/h.
- Detta är en konstig fråga, trafiken kommer att öka hur man än gör.
- Det är viktigare att bygga i södra staden än "ute i Lemland". Därför varken 1 eller 2.
- Alt. 2 med tvekan. Jag anser att boende i Järsö-Nåtö-området + södra stan måste kunna ta sig till centrum utan onödiga begränsningar. 50 km/h på nämnda vägar är nog. Jmf. Boende i Möckelö, Dalkarby, Kalmarnäs.
- Lemlands kommun borde åläggas att ordna trafiken och betala. Som det är nu skall beboarna ha alla fördelarna men inte betala något till Mariehamn.
- Det måste bli nr. 2.
- Västra Ytternäsvägen och Ålandsvägen kan vara genomfartsled från Lemland-Järsö.
- Det skulle gå att kombinera!
- Vet ej.
- Scenario 1 oberättigat. Med en väl avvägd hastighetsbegränsning kan trafikproblem begränsas.
- Det viktigaste ändå är att man bibehåller Järsövägen som den natursköna väg den är idag.
- Ingen åsikt.
- Självklart! [alt 2]
- trafikövervakningen i Mariehamn är för dålig från polisens sida
- Vet ej vad jag ska svara.
- Inget av dessa två alternativ. Staden "tar över" Nåtö - Järsö efter överenskommelse med Lemland. Kan sedan planera själv.
- Men gör inte "trädgårdsgata" av Ålandsvägen. [alt 2]
- Tunnel Lervik - Rökerikorsning.
- planeringen varit mycket kortsiktig -bör lösas smidigt -ev rondeller -trafikljus
- Parkgatan bör öppnas så att trafiken norrut avlastar Ålandsvägen och innerstan. Det här gäller förstås mest trafiken från Östernäsvägen.
- trafiken måste planeras så att den flyter även med ökad bebyggelse **både** i södra stan **och** i Järsö-området.
- trafiken från Lemland Järsö skulle begränsas.
- dock inte Ålandsvägen som "lugna gatan". [alt2]
- Detta alternativ. [alt2]
- det bra som det är i Järsö!! Rör inte om allt!!

GÅNG OCH CYKELAVSTÅND TILL ALLT

8 A Allmänt

Scenarier:

- 1 Nätet av gång- och cykelvägar byggs ut enligt förslaget för att fotgängare och cyklister skall ha stor valfrihet att färdas säkert mellan olika punkter i staden.
- 2 Gång- och cykelvägarna är tillräckligt utbyggda.

Scenario 1
129 (85 %)

Scenario 2
22 (15 %)

Jag anser att

- det finns mycket att göra inom detta område. Vi har mycket GC-vägar redan men några till behövs. Ålandsvägen - Västra Ytternäsvägen behövs för biltrafik så styr in den lätta trafiken på Torggatan - Skarpansvägen. Vid ombyggnad används sedan alla redan befintliga GC-vägar (T.ex behöver väl inte led 1 byggas på östra sidan om Östra utfarten den finns ju redan på västra sidan). Både lätt och tung trafik måste kunna samsas på lika villkor.
- man med hjälp av cykel och sina egna ben ska kunna ta sig fram vart som helst på Åland. Det behöver inte vara en massa skyddade cykelvägar. i Staden finns det bra med cykelvägar.
- det är viktigt att kunna cykla i ekostaden.
- i och med att höjdskillnaden mellan Genvägen och Öhbergsvägen är stor lämpar sig Hantverkargatan väldigt dåligt som cykelled korsningen Hantverkargatan-Öhbergsvägen är direkt livsfarlig för cyklister.
- det har gått troll i alla cykelvägar. Trots egna banor håller sig cykl. Inte där utan trottoaren utnyttjas också (se Torggatan) och utgör fara för fotgängarna.
- Bra med cykling o gång.
- vi borde uppfostra våra barn att cykla o gå mer, sätt gärna P-automater i stan, så kanske det är besvärligare att ha bil.
- cykling o gång är bara positivt.
- när man gör sån reklam om att Åland är ett cykelparadis, så borde det väl finnas mer cykelvägar. Bra att få fler cyklister i stället för bilister.
- Bra för barnen också. [alt 1]
- speciellt cykelväg längs hela Ålandsvägen bör prioriteras.
- GC-nätet redan är rätt bra, åtm. Söderifrån, men kan säkert utökas och förbättras. (Skulle ha en del att säga om sandningen Östernäs - Västernäs, men det är en annan historia...)
- hela innerstaden kan vara bilfri liksom i de flesta mellan-europeiska städer. Man glömmer lätt att Mariehamn är en mycket liten stad - det finns inga avstånd i centrum som är för långa att gå eller cykla.
- Går inte endel gång o cykelvägar som ni ritat in över privata tomter ? Är det faktiskt OK ?
- man bör få ett fungerande nät av cykelvägar så fort som möjligt.
- På endel ställen bör alternativen ses över.
- barn skall inte behöva skjussas de skall röra sig själva.
- det går fortare att cykla.
- välutbyggda cykelvägar är nödvändiga förskonar miljön, minskar biltrafiken och skapar en tryggare stad !!!
- några få cykelvägar ännu behövs.
- lätt trafik prioriteras. Bilvägarna försummas för att få folk att lämna bilen hemma.
- Utökning av detta alternativ. [alt 1]

ÖVRIGA SVAR

Svarsblankett nr 143

1. Behåll det gröna.
2. Åtgärda morgontrafiken.
3. Tänk på cyklisterna.
4. Tänk om ni vill bygga ut M:hamn till "internationell genomfartsställe mellan Sverige/Finland eller "småstad" där stadsborna trivs.
5. Bygg hyresbostäder också! M:hamn ska ej bli en elitstad för rika. Tänk på unga & barnfamiljer.
6. Fundera igenom vad allt innebär att öka på invånartalet, tänk på helheten! Dagensplatser, mer biltrafik, hälso- och sjukvårdsplatser, underhåll av vägen, flera lunchställen, caféer osv.
7. Bygg ut M:hamn med förorter med apotek, mataffärer och dylikt, restauranger, hälso och sjukvård, dagis, men behåll grönområden emellan + inne i staden. Gör "cityn" mer gång + cykelvänlig, betona havet där. Kontor, affärsverksamhet i cityn osv.

Svarsblankett nr 171

Jag tar mig friheten att tycka till fast jag bor i Jomala men staden är ju viktig för hela Åland och Mariehamn har ju synpunkter på Jomalas planering, t.ex.

Svarsblankett nr 173

Ökat samarbete med Jomala kommun !

- minska biltrafiken och öka cykel och buss trafik
- söka att eftersträva en hållbar utveckling ur miljö och ekologisk synvinkel
- ta hänsyn till kommande stora byggprojekt som kulturhus och badhus även på långsikt

Svarsblankett nr 174

Begränsa biltrafiken

Undertecknad gratulerar avsikten i planeringen att minska på biltrafiken i Mariehamn. Som bekant har biltrafiken under de senaste decennierna ökat markant, och i dag har de flesta familjerna flera bilar i trafik. Ofta är det endast en person i bilen. Bilarna används regelbundet för korta sträckor som mellan Västernäs och centrum. Detta har lett till att stan blivit bullrig och bilarna släpper ut avgaser vilket minskar trivseln. Det är mariehamnarna själva som står för största delen av biltrafiken. Avsikten med gratis busstrafik är fin, men det verkar inte som om många bilister nappat på det. Nu krävs fler åtgärder för att göra biltrafiken mindre förmånlig och mindre smidig.

Nödvändiga åtgärder mot biltrafiken är:

- åtminstone de allmänna parkeringsplatserna gör avgiftsbelagda som i andra städer,
- hastighetsgränsen sänks till 40 km/t, vilket även minskar olycksrisken (varför skall bilarna komma snabbare fram än cyklisterna ?),
- farthinder, enkelriktade gator m.m. trafikarrangemang,
- parkeringsplatser i utkanterna av staden för lantsortsborna därifrån de kan ta bussen,
- gågatan förstoras söderut. Varför skall turiststaden Mariehamn ha den minsta gågatan ?
- Tunga fordon bör ej få parkera i bostadsområden, vilket sker t.ex. i Västernäs. Skilda parkeringsplatser för tunga fordon utanför bostadsområden.

Detta är en del av de åtgärder som bör vidtas för att minska på biltrafiken i Mariehamn och härmed öka trivseln för stadsborna och gästerna.

Svarsblankett 184

Jag vill att begreppet ekostad fylls med innehåll.

Jag vill att fullmäktige beslutar om konkreta miljömål som skall uppnås inom en viss tid, t.ex. att de korta privatresorna med bil i centrum minskas med hälften före 2010, m.m.

I dag är ekostaden Mariehamn nästan en skymf!

e-mail

Exempel på en genomtänkt stadsplanering är kvarteret Hästskon, där trafiken till och ifrån området leds direkt till huvudled.

Trafiklösningen däremot till och från Ringvägen är en halvmesyr, då man leder trafiken genom ett befintligt bostadsområde via Skillnadsgatan-Öhbergsvägen-Hantverkargatan-Ringvägen. Det naturliga skulle vara att man leder även detta fall trafiken till och ifrån området via Västra Ytternäsvägen som är huvudled. Hantverkargatan och Läringsgränd är ett problem eftersom trafikmärket "körning till tomterna tillåten" i praktiken tolkas så att det räcker ifall tomten finns någonstans på Åland. Stadsplanerarna ombedes härmed utföra följande experiment i trafiken –kör med bil Skillnadsgatan-Öhbergsvägen-Hantverkargatan-Ringvägen tur retur. Ställ Er sedan frågan är det en ändamålsenlig väg ? Människan är en påhittig varelse, därför väljer flertalet –helt emot trafikreglerna- Torggatan-Hantverkargatan-Ringvägen, för man måste ju uppför den branta backen med fart. Detsamma gäller Hantverkargatan som GC-väg. Tag en tur med cykeln, åk vägen upp och ner. Ställ er frågan är den ett bra alternativ eller en pappersprodukt. På vägen nedför måste man ha bra bromsar för att inte hamna med fart i korsningen och på vägen upp är man tvungen att stiga av cykeln. I det fallet är Läringsgränd ett betydligt bättre alternativ med mindre lutning. För övrigt anser jag att innan man bygger ut lugna gator i stadens periferi borde Öhbergsvägen byggas om till gårdsgata, vilket den redan är i praktiken.

Barn leker långs hela gatan och på gatan vilket kanske inte är så särdeles ofarligt som det är idag.

e-mail

Hej!

Jag anser att det är ett hån mot oss mariehamnare att säga: "Var med och påverka". När trafikplaneringen var aktuell till Lögargränd i norra stan så var MAJORITETEN av de boende i området EMOT den lösningen som är nu, dvs. genomfartstrafik på Bastu- och Knappelstensvägen. Det betydligt kortare och därför också det miljövänligare alternativet var att använda sig av Barfotagränd hade varit det rätta.

Att nu ett par-tre år senare gå ut med att man kan vara med och påverka är som ett slag i ansiktet för oss som kämpade för en VETTIG LÖSNING. Vi engagerade oss, och agerade, gick samman, och vi var som sagt i KLAR MAJORITET. Man undrar var allt gick snett då.

Inlämnat brev inkl. karta

Om planeringen av Mariehamns stad.

Vi besökte Stadsbiblioteket i kväll och lyssnade till Folke Wickströms presentation av planeringen av Mariehamns stad. Utställningen hade mottot: En stad för alla. Jag förstår vad man menar med det men det kan tolkas på flera sätt. Och på ett sätt ifrågasätter jag det: Vem har sagt att alla som inte bor på landet eller i skärgården skall bo i Mariehamn?

Ett annat motto löd: Förtätning - ett mål och ett måste. FW förklarade att det var ett mål såtillvida att driftkostnaderna för staden blir lägre ju tätare bebyggelsen är. Och det är naturligtvis ett argument, men tveksamt om det kan motivera att skönhetsvärden går förlorade. Jag tycker att de nuvarande villatomterna om 500-600 m² är på tok för små och ger ett förkrympt intryck. Istället för en riktigt trädgård arrenderar man en kolonilott på Espholm. Inget ont om dom, där är jättetrevligt och naturligtvis en möjlighet för de boende i stadens hyreshus att odla sina grönsaker och blommor, få en naturupplevelse och social gemenskap, men det naturligaste vore väl ändå att odla sin täppa i anslutning till sitt hus. Jag har förunnats att vandra omkring i en av de få återstående stadsträdgårdarna. Det är som att komma in i en annan värld, en hemlig trädgård. Stadens brus

och myller försvinner och själen finner ro. Dom flesta verkar lovorda den ökade byggnadsrätten på dessa trädgårdar, och jag kan förstå att det föreföll vara en bättre lösning än många andra när de ekonomiska intressena gjorde sig påmind, men ack vilka värden som har gått och går förlorade! Många av trähusgatorna har blivit Potemkinkulisser och tittar man bakom dem blir man snabbt besviken.

Ett måste - ja, utgår man från landskapets målsättning att stadens befolkning skall öka med 180 personer varje år beräknas tomtmarken vara slut om 25 år. Enligt stadsarkitektens långsammare förslag skulle den räcka 50 år. Men sedan då? Om vi inte tror att världens undergång kommit då, fortsätter ju människor att finnas här. Skall Mariehamn då övergå från villastad till höghusstad? Är det det vi vill, skapa en storstadsmiljö på Åland?

I den undersökning som nu görs där man efterlyser allmänhetens åsikter presenteras på varje fråga två scenarier. Jag skulle vilja framföra ett tredje alternativ: Stirra er inte blinda på Mariehamn. Vem har sagt att det bara skall finnas en stad på Åland? I många länder har man två stora metropoler: Helsingfors - Åbo, Stockholm - Göteborg, Moskva - St. Petersburg, New York - Washington etc. I stället för att förstöra miljön i Mariehamn med krystade lösningar för att kunna härbärgera alla, börja fundera på en ny stad på Åland. Det naturliga alternativet blir då Godby. Där skulle man kunna börja från scratch och göra något stort och fint i stället för den nuvarande misären. Det går en historia om att två väninnor som ett gig hade vanan att skicka vykort till varandra av fula miljöer. Den här vanan upphörde när den ena väninnan sänt ett kort av Godby av den anledningen att de insåg att något fulare skulle de inte kunna hitta. Och det stämmer. Men i den där gropen, som utgör Godby centrum, skulle det vara rätt att uppföra lite högre bebyggelse, administrativa byggnader, handelshus och hyresbostäder. Resten av staden skulle utgöras av villabebyggelse, som kan sprida ut sig obegränsat är söder, väster och norr, om man nu inte vill ha vägen genom stan. Det är tom tänkbart att låta bebyggelsen sprida sig ända till andra sidan Färjsundsbron. Inte är det något ovanligt med städer som är delade av vattendrag. Det finns också tomtmark för industri.

En starkt bidragande orsak till att förskönandet av Mariehamn inte når sin maximala potential är konflikten mellan olika arkitektoniska ideologier. På 60-talet var det funktionalismen som satt vid rodret, nu är det "ruckelromantiken" som här gäller. Som jag ser det har båda stilarna sina fördelar, men kräver var sin miljö. När de blandas är det upplagt för konflikter. Nu tror jag att en stor majoritet vill låta Mariehamn ha trähusprägel. Men på en ny plats, där man inte behöver ta hänsyn till befintlig bebyggelse så mycket skulle det kunna bli spännande att låta andra, modernare stilar blomma ut.

Jag vet inte om det bara gäller bebyggelsen eller om ni också är intresserade av andra aspekter på boendet t.ex. trafiken. Jag tycker nämligen att man skulle göra om delar av Mariehamn till gå - och cykelstad. En större del av city skulle göras bilfritt enligt bifogade karta (fast parkeringarna kunde vara kvar tills man löst den frågan t.ex. så att kultur och kongresshusets parkering kunde dagtid användas av besökarna till city). Jag har också ritat in föreslagna bussruter och tanken med dem är att få bort bussarna från stans smala gator och gränder. En "gata" som inte är smal, men ändå kunde vara bilfri är Storagatan och Esplanaden, alltså hela allén från öster till väster. Den skulle vara ett promenadstråk för turisterna från färjhamnen, och för mariehamnarna själva. Biltrafiken till färjorna kunde ledas via Ålandsvägen och Skillnadsgatan. Det förutsätter vidare att man sammanbinder Parkgatan med Östra utfarten och öppnar den för genomfartstrafik. Den där frågan är ju infekterad och har gått prestige i men gatan finns där redan och kan med minimala förbättringar ta upp trafiken från Östernäsvägen. Vad är vitsen med att dra in Östernästrafiken till Torggatan och Storagatan?

Likaså såg jag att man som andra alternativ för Horelli har hyreshus. Inte är det sådana besökarna som kommer med färjan från Stockholm vill se, utan miljöanpassade villor, som man kan se i skärgården när man far med färjan både österut och västerut. Det talades föraktfullt om "sovstad", vilket skulle undvikas med industribyggnader på området. Men ett område med egnahemshus är inte bara till för att sova i. Där skall man sköta trädgården, umgås med grannarna, tvätta bilen och vad man nu gör på sin lediga tid.

Och slutligen: Bygg för allt i världen inte ut Änglamark! Kom ihåg Evert Taubes sång! Jag kommer från Småland, skogarnas land, och jag har rest genom Schwarzwalds bokskogar på hösten, men något så vackert som Änglamark har jag aldrig sett. Ingenting går upp mot skogen där. Jag älskar att gå där och det är inte sant som det påstods i utställningen att det är en massa sly där, större delen betas ju!



EN STAD FÖR ALLA SCENARIER ENLIGT ENKÄT

ENKÄTSVAR 1)

STADSPLANENÄMNDENS BESLUT (SP 2001 § 47, § 53, § 57, § 73)

1 BALANSERAD BEFOLKNINGSTILLVÄXT

Scenario 1	Staden eftersträvar samma befolkningstillväxt som under de senaste 40 åren eller i genomsnitt med 95 invånare per år.	136	(87 %)
Scenario 2	Staden agerar kraftfullt för ökning av befolkningstillväxten till i genomsnitt 180 invånare per år fram till år 2010 trots att stadens markreserver därmed snabbt reduceras.	21	(13 %)

Nämnden omfattar scenario 1.

2 FÖRTÄTNING SKYDD

Scenario 1	Stadens nya bostadsområden planeras fortsättningsvis med betoning på egnahemsbebyggelse medan innerstaden förtätas med våningshus – även på bekostnad av den äldre trähusbebyggelsen.	35	(21 %)
Scenario 2	Bostadsproduktionen inriktas i sin helhet mer på lägenheter i våningshus och radhus, stadskärnan förtätas för bl.a. ökat boende och det äldre genuina Mariehamn skyddas.	132	(79 %)

Nämnden omfattar scenario 2.

Hamngatans stadsbild (ny brännpunkt)

Stadsplanenämnden konstaterar att stadens vattenfront mot Västra hamnen är splittrad och stadskänslan är svag. De storskaliga tekniska hamnkonstruktionerna för färjtrafiken dominerar stadsbilden. Nämnden efterlyser ett illustrationsmaterial över en mer sammanhållen gatubebyggelse från Stora gatan till Ålandsparken.

"Eviga" grönområden

Scenario 1	I brist på mark sprider staden ut sig även i dessa grönområden.	9	(5 %)
Scenario 2	Staden växer sammanhållet och dessa grönområden sparas.	186	(95 %)

Nämnden förordar att vissa områden blir eviga grönområden men kan ej i detta skede fastställa exakt vilka gränsdragningarna blir.

Grönkorridorer

Scenario 1	I brist på mark sprider staden ut sig även i dessa grönkorridorer.	23	(12 %)
Scenario 2	Staden växer sammanhållet och dessa grönkorridorer sparas.	174	(88 %)

Nämnden omfattar scenario 2.

Rutnätsstaden

Scenario 1	Stadens förtätningstryck går ut över den gamla bebyggelsen och stadsbilden.	8	(4 %)
Scenario 2	Staden förtätas disciplinerat med beaktande av kulturhistoria och traditionell stadsbild.	181	(96 %)

Nämnden omfattar scenario 2.

Enhetliga stadspartier

Scenario 1	Områdena förtätas fritt och "fantasifullt".	17	(9 %)
Scenario 2	Områdena förtätas på den befintliga bebyggelsens villkor och med stilkänsla.	177	(91 %)

Nämnden omfattar scenario 2.

Östernäsvägen

Scenario 1	Vägen saneras enligt gängse normer för nybyggnad.	22	(12 %)
Scenario 2	Vägens kurvor och höjdförhållanden bibehålls, trafikens hastighet begränsas till 40 km/h.	165	(88 %)

Nämnden omfattar scenario 2 d.v.s. en K-märkning omfattas.

3 HUR OCH VAR BOR VI I MORGON ?

Bostadsöar i Slemmern

Scenario 1	Bostadsöar medtas i den långsiktiga planeringen.	61	(41 %)
Scenario 2	Fortsatt utfyllnad i Slemmern undvikas i princip.	89	(59 %)

Nämnden omfattar scenario 1. Helhetsstudie ²⁾.

Rönnergstorg

Scenario 1	Parkeringsområdet Rönnergstorg bebyggs med bostadshus.	112	(68 %)
Scenario 2	Rönnergstorg bibehålls som öppen obebyggd plats.	52	(32 %)

Nämnden omfattar scenario 1. Helhetsstudie ²⁾.

Västernäsberget

Scenario 1	Området bibehålls oförändrat som grönområde.	93	(58 %)
Scenario 2	Området reserveras för utökning av Västernäs våningshusbebyggelse.	67	(42 %)

Nämnden omfattar scenario 1 (omröstning) - Området bevaras som park.

Västernäs våningshusområde (ny brännpunkt)

Nämnden konstaterar enhälligt att Västernäs våningshusområde bör kunna förtätas.

Svinö

Scenario 1	Området bibehålls som strövområde.	78	(53 %)
Scenario 2	Landskapets markområde och delar av den privata exploateras a) för huvudsakligen egnahemsbebyggelse b) för bostäder i våningshus och egnahem c) för övervägande bostadvåningshus, och d) en bro byggs från Espholm e) en bro byggs från Lervik samt f) stränderna skyddas	68	(47 %)

Nämnden omfattar scenario 2. Dock anser nämnden att en exploatering bör föregås av en noggrann utredning. Nämnden anser vidare att en exploatering inte prioriteras i detta skede.

Innerstaden

Scenario 1	Boendet i innerstaden ökas målmedvetet genom förtätning, miljövänlig trafikplanering, nya gång- och cykelvägar, ökat serviceutbud, natur- och kulturmiljöskydd.	144	(89 %)
Scenario 2	Innerstadens boende gynnas inte särskilt, stadskärnan reserveras huvudsakligen för kontors-, affärs- och administrativa verksamheter.	18	(11 %)

Nämnden omfattar scenario 1.

Storgärdan

Scenario 1	Området bibehålls oförändrat som en del av den gamla södra skogen.	89	(63 %)
Scenario 2	Området exploateras för bostadsbebyggelse.	53	(37 %)

Nämnden omfattar scenario 1 d.v.s. området skall utgå som bostadsmark.

Västra Ytternäs - Lotsberget

Scenario 1	Området bebyggs tätt och lågt.	88	(62 %)
Scenario 2	Området bebyggs högt och glest.	54	(38 %)

Stadsplanenämnden beslutar som grund för den fortsatta planeringen att oljehamnsområdets planering bör integreras med Horelliområdet, vilket innebär en möjlighet till en hög exploatering i linje med gällande stadsplan. Dock kan detaljer i gällande stadsplan ses över.

Löskärsberget

Scenario 1	Staden intar en restriktiv inställning till exploatering av området.	80	(53 %)
Scenario 2	Området planeras för bostadsbebyggelse.	70	(47 %)

Stadsplanenämnden konstaterar att bebyggelsen är mycket splittrad och sjöfronten är inte tilltalande - berget är varken vackert bebyggt eller bibehållet som naturområde. Nämnden är därför beredd att ändra sitt tidigare beslut och föreslår att en relativt tät exploatering för egnahemsbebyggelse kan tillåtas, dock med ett bibehållande av områdets bergiga karaktär.

Änglamarkerna

Scenario 1	Området restaureras till hagmark.	83	(53 %)
Scenario 2	Området bebyggs med egnahemshus och radhus i enlighet med gällande delgeneralplan.	75	(47 %)

Området kan bibehållas som tomtreserv men skall i prioriteringsordning komma efter det att Västra Ytternäs (inkl. Horelliområdet) och Lotsberget (Oljehamnsområdet) är fullt exploaterade.

4 VAR SKALL VI ARBETA ?

Rossen

Scenario 1 Området bibehålls som småindustriområde. 61 (41 %)

Scenario 2 På sikt får området bli ett affärs- och kontorsområde. 87 (59 %)

Stadscentrum

Scenario 1 Stadscentrum reserveras huvudsakligen för kontor, affärer och administration 23 (14 %)

Scenario 2 Centrum blir alltmer mångfunktionellt med stort inslag av boende. 137 (86 %)

Nämnden omfattar scenario 2. Stadsplanenämnden överväger att bostäder integreras inom området.

Nämnden omfattar scenario 2.

Oljehamnen / Horelliområdet

Scenario 1 Området reserveras enbart för boende. 68 (42 %)

Scenario 2 Området reserveras för både arbetsplatser och boende. 92 (58 %)

Nämnden återremitterar frågan för ytterligare utredning.

Svinö

Scenario 1 Om en exploatering blir aktuell byggs enbart bostäder. 91 (63 %)

Scenario 2 Om en exploatering blir aktuell blandas arbetsplatser och bostäder. 53 (37 %)

Nämnden omfattar scenario 2. Nämnden avser här främst småskaliga och miljövänliga arbetsplatser.

5 EN TJÄNSTVILLIG STAD

Skola

Scenario 1 Staden planerar för tre nioklassiga grundskolor: en i norra staden, en i innerstaden och en i södra staden. 112 (78 %)

Scenario 2 Staden planerar för två nioklassiga grundskolor: en i norra staden och en i innerstaden alternativt i södra staden varvid skolan i södra staden alt. i innerstaden blir sexklassig. 31 (22 %)

Nämnden omfattar scenario 1.

Barnomsorg

Scenario 1 Staden prioriterar privat barnomsorg. 15 (11 %)

Scenario 2 Staden bygger successivt ut daghemsplatser efter behov. 124 (89 %)

Nämnden omfattar scenario 2, men påpekar att barnomsorgen även kan drivas i annan regi än stadens.

Äldreomsorg och serviceboende

Scenario 1 Staden prioriterar äldrevård hemma. 72 (47 %)

Scenario 2 Staden agerar för successiv utbyggnad av seniorhus och institutionsplatser för äldre. 81 (53 %)

Nämnden omfattar att staden både arbetar för äldrevård hemma och för successiv utbyggnad av seniorhus och institutionsplatser för äldre.

Fritid

Scenario 1	Stadens grönområden äts successivt upp av en expanderande glesbebyggelse.	4	(3 %)
Scenario 2	Staden tillväxer med en effektiv och koncentrerad markanvändning, intrång i grönområden undviks.	143	(97 %)

Nämnden omfattar scenario 2.

Kultur

Scenario 1	Staden agerar aktivt för att en allsidig kultur skall ha fysiska möjligheter att utvecklas.	66	(45 %)
Scenario 2	Staden är välvilligt inställd till ett växande kulturutbud i staden.	81	(55 %)

Nämnden omfattar scenario 1 (omröstning).

Detaljhandel och annan kommersiell service

Scenario 1	Staden planerar målmedvetet för att bibehålla och utveckla den kommersiella servicen i södra staden och innerstaden.	134	(89 %)
Scenario 2	Stormarknaderna utanför stadsgränsen får överta alltmer av stadens detaljhandel och kommersiella service.	16	(11 %)

Nämnden omfattar scenario 1. Nämnden anser att staden bör planera målmedvetet för att bibehålla och utveckla den kommersiella servicen.

Turism

Scenario 1	Stadens turispolicy baseras på äkthet och mottot "om mariehamnarna upplever sin stad som god så trivs även stadens gäster här".	132	(88 %)
Scenario 2	Staden marknadsför huvudsakligen med tax free-resor och utåtriktade internationellt gångbara evenemang	17	(12 %)

Nämnden omfattar scenario 1.

6 BILTRAFIKEN - på vems villkor ?

Österleden

Scenario 1	Vägen klassas ned till gata med trygga övergångsställen men med växande trafik.	106	(72 %)
Scenario 2	Vägen klassas upp och den tunga trafiken prioriteras, korsande lätt trafik leds via tunnlar och broar.	42	(28 %)

Nämnden omfattar scenario 1. Helhetsstudie²⁾.

Ålandsvägen

Scenario 1	Vägen byggs till "lugna gatan" med kontinuerlig gång- och cykelled på östra sidan.	85	(54 %)
Scenario 2	Biltrafiken prioriteras och regleras med fler trafikljus, cykeltrafiken hänvisas till andra gator.	71	(46 %)

Nämnden omfattar scenario 1.

Östernäsvägen

Scenario 1	Vägen byggs om enligt normal standard i syfte att bli trafiksäker.	30	(19 %)	
Scenario 2	Vägens kulturhistoriska karaktär bibehålls och ökad trafiksäkerhet eftersträvas i första hand med fysiska åtgärder för sänkt hastighet.	131	(81 %)	En K-märkning omfattas.

Västra Ytternäsvägen

Scenario 1	Planskilda korsningar för fotgängare och cyklister vilket skulle signalera "fri framfart" för biltrafiken och kräva att alla viktiga korsningar görs planskilda.	39	(25 %)	
Scenario 2	Långsamgata med konstruktioner som endast tillåter hastigheter upp till 40 eller 50 km/timme.	117	(75 %)	Långsamgatusstatus övervägs.

Järsövägen

Scenario 1	Trafiken från Lemlands öar ökar så mycket att staden måste begränsa sitt eget byggande i södra staden.	13	(10 %)	
Scenario 2	Staden dämpar hastigheten på Västra Ytternäsvägen och Ålandsvägen i avsikt att förbättra boendemiljön i södra staden och innerstaden och dämpar därmed genomfartstrafik från Järsö-Nätö-området.	116	(90 %)	Nämnden omfattar scenario 2.

GÅNG OCH CYKELAVSTÅND TILL ALLT

Scenario 1	Nätet av gång- och cykelvägar byggs ut enligt förslaget för att fotgängare och cyklister skall ha stor valfrihet att färdas säkert mellan olika punkter i staden.	129	(85 %)	Nämnden omfattar scenario 1.
Scenario 2	Gång- och cykelvägarna är tillräckligt utbyggda.	22	(15 %)	

NOTER:

- 1) **UTSTÄLLNINGEN
EN STAD FÖR ALLA
ETT SAMTAL MED STADSBORNA OM REVIDERINGEN AV DELGENERALPLANERNA FÖR INNER- OCH SÖDRA STADEN**
Utställningstid 24.1-18.2.2001

Stadsarkitektkontoret informerade sju gånger vid utställningarna (stadsbiblioteket/Ytternäs Skola), ca 200 åhörare totalt. 146 enkätsvar har inlämnats och ett brev. **Ca 1.200 har besökt internetutställningen på hemsidan varav ca 50 enkätsvar och två längre åsikter. Totalt har 199 personer avgett sin åsikt.**
STADSARKITEKTKONTORET 28.3.2001

- 2) Stadsplanenämnden efterlyser en helhetsstudie över Östra hamnområdet i anslutning till frågeställningarna "Bostadsöarna i Slemmern", Rönnerbergs torg" och "Österleden".

Hjälp oss planera EN STAD FÖR ALLA

Målet med planen

Norra stadens delgeneralplan antogs av fullmäktige 1999. Nu ska delgeneralplanerna för innerstaden och södra staden revideras och därefter sammanföras med den norra till en hela staden omfattande generalplan. En generalplan är en långsiktig och översiktlig plan över markanvändningen. Den tillsynes motsägelsefulla målsättningen i planarbetet är att både bevara staden som en trivsamt trädgårdsstad och samtidigt kunna bereda plats för nya invånare och nya eller förändrade samhällsfunktioner.

Meningen med utställningen

Meningen med den här utställningen är att engagera och involvera Dig i ett tidigt skede av planeringen. I utställningen ger vi en översikt över dagens situation och visar på utvecklingsmöjligheter, ibland alternativa sådana.

När den nya delgeneralplanen väl är antagen kommer den att styra utvecklingen i Din stadsdel under en lång tid, så det är viktigt att Du bildar Dig en uppfattning och att Du låter Din åsikt komma fram till tjänstemän och beslutsfattare.

Det kan Du göra bland annat genom att svara på våra frågor och förslag.

Stadsbiblioteket 24/1 - 18/2 2001

Informationskvällar: 24/1, 31/1 och 14/2 klockan 18.30-20.00

Personal från stadsarkitektkontoret närvarar.

Ytternäs skola 30/1 - 9/2 2001

Skolan har Öppethusdagar 30/1 och 6/2

Informationstillfällen: 30/1 kl. 10-12, 8/2 kl. 19-21 och 6/2 kl. 12-14

Personal från stadsarkitektkontoret närvarar.

www.mariehamn.aland.fi 24/1 - 18/2 2001



PLANERINGS- OCH BESLUTSPROCESS FÖR GENERALPLANELÄGGNING

STADSSTYRELSEN INITIERAR DELGENERALPLANEPROCESSEN



STADSPLANENÄMNDEN PÅBÖRJAR PLANEPROCESSEN

STADSARKITEKTKONTORET

- insamling av historik
- inventering av dagens situation samt revidering av tidigare delgeneralplan
- få synpunkter från landskapsstyrelsen, stadens förvaltningar
- invånarsamtal (möten, utställningar)
- analyser av synpunkter, dagens situation, hotbilder samt av önskvärd utveckling
- framtagning av utkast till planemålsättningar (=brännpunkter)

VI BEFINNER OSS HÄR



STADSPLANENÄMNDEN OCH STADSSTYRELSEN BEHANDLAR
UTKAST TILL PLANEMÅLSÄTTNINGAR

STADSARKITEKTKONTORET

- planemålsättning konkretiseras
- framtagning av planeutkast (texter, kartor, bilder)
- genomgång av planeutkastet med stadens berörda förvaltningar



STADSPLANENÄMNDEN BEHANDLAR PLANEUTKASTET...



STADSSTYRELSEN BEHANDLAR PLANEUTKASTET

- medborgarinformation
- skickas på remiss till nämnder och berörda föreningar
- stadsplanenämnden behandlar synpunkter från invånarna, föreningar och nämnder
- styrelsen tar ställning till utkastet
- stadsstyrelsen ställer ut förslaget till delgeneralplan i enlighet med lagen
- remissvaren behandlas av stadsplanenämnden och stadsstyrelsen
- styrelsen godkänner planeförslaget



STADSFULLMÄKTIGE BEHANDLAR PLANEFÖRSLAGET
(+ 30 dagars besvärstid)

DELGENERALPLANEN ÄR GÄLLANDE



Hjälp oss planera EN STAD FÖR ALLA



FOTO: KJELL SÖDERLUND

LOCKA FRAM FLANÖREN IGEN

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 måste minska vårt bilburna rörelsebehov och färdas både angenämt naturnära och ekonomiskt. Vi skall locka fram flanören i stadsbilden på nytt.

UTVECKLINGSMÖJLIGHETER

Den ständiga fysiska stadstillväxtens tid är förbi. Våra resurser är ändliga och en stor del 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.

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 blandning, social stabilitet, lokal identitet, skönhet, naturanpassning och bevarande av historiska skikt till krav på bättre hushållning med energi, vatten och näringsämnen.



FOTO: STADSARKITEKTKONTORET

FÖRTÄTNING - ett mål och ett måste...

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 dock sett sig tvungen att prioritera bostadsbebyggelse framom en ökad koncentration av småindustri-arbetsplatser till Mariehamn. Bostadsproduktionen å sin sida måste alltmer inriktas på lägenheter i radhus och mindre våningshus.

På 30 ha ryms ca 1180 lägenheter i radhus och våningshus men endast en tredjedel eller ca 370 egnahem. Stadens markareal är 1160 ha. Av den är ca 440 ha tomtmark. Nuvarande planer möjliggör ytterligare exploatering av ca 60 ha. Resten eller ca 57 % är grönområden och trafikområden.

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 flyttning 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 naturlig utveckling eftersträvas kommer bebyggelsestrukturen allt mer i fokus. Mariehamn liksom måttfulla småstäder överhuvudtaget ligger bra till i det perspektivet. Runt om i Norden är dessa täta småstadsmiljöer med låga hus och trädgårdar eftertraktade boendemiljöer.

SEX REGLER FÖR BYGGANDE I INNERSTADEN

Gamla byggda miljöer har nästan alltid egenskaper som får stadsbilden att verka enhetlig. En gammal miljö upplevs vanligen som en balanserad helhet. Enhetlighet behöver dock inte vara beroende av att byggnader är byggda samtidigt och har samma utseende. Många olika typer av arkitektur kan i princip harmoniera med sin omgivning, men en viktig förutsättning för det är att man vid byggandet utgår från följande sex grundregler:

1

Att planera en nybyggnad i en gammal miljö kräver **kunskap** om stadsbildens historia och byggnadsplatsens lokala egenskaper.

2

En ny byggnad ska utformas **på omgivningens villkor** så att den blir en naturlig del av helheten.

3

Byggnadens **placering** på tomten bör överensstämma med tidigare spelregler. Därför bör en byggnad vanligen placeras i gatulinjen. Indragningar kan motiveras om man till exempel sparar värdefull växtlighet. Omotiverade indragningar skapar trasiga gatubilder. Dessutom bör en ny byggnad placeras så att rytmen i gatubilden inte fördäras. Det innebär att byggnaderna varken placeras för tätt eller för gles längs gatan.

4

En ny byggnads storlek bör anpassas till **skalan** på befintlig bebyggelse. Här krävs skicklighet för att de alltså större byggnadskropparna ska inordnas i miljön.

5

En ny byggnads **takform och taklutning** bör ägnas speciell uppmärksamhet. Platta och osynliga tak passar sällan in i äldre stadsmiljöer. Däremot kan ett vackert tak ge positiva bidrag till stadsbilden. I Mariehamn har den äldre karaktäristiska trähusbebyggelsen i I-1 ½ våning nästan undantagsvis åstak med höga gavlar, medan bebyggelse i II-våningar har åt alla håll sluttande tak, s.k. valmat tak.

6

Vid utformningen av en ny byggnads **fasad** bör följande viktiga omständigheter beaktas:

- Spontade träfasader lämpar sig bäst i innerstadens villakvarter.
- Stenfasader bör rappas. Tegelfasader bör undvikas.
- Fönsteröppningar bör helst vara stående. Alla äldre offentliga och privata byggnader har sådana fönster. Liggande fönster och s.k. bandfasader med långa rader av fönster vid fönster är främmande för stadsbilden.
- Sockelhöjden är viktig i innerstaden. Byggnader med för låga socklar faller vanligen helt ur bilden och förefaller insjunkna i marken. En välavvägd sockelhöjd ger byggnaden en grundvärdighet. Sockeln skall rappas eller bekäns på lämpligt sätt om den utförs i betong eller muras och får inte vara indragen från ovanliggande fasadiv.

...som förutsätter ett ökat natur- och kulturskydd



"EVIGA" GRÖNOMRÅDEN

Vissa större naturområden föreslås klassade som "eviga" grönområden där exploatering för nybebyggelse inte skall vara möjlig.

Scenarier:

- 1) I brist på mark sprider staden ut sig även i dessa grönområden.
- 2) Staden växer sammanhållet och dessa grönområden sparas.

GRÖNKORRIDORER

För både människor och djurliv är det viktigt att stadens nord-sydliga grönkorridorer inte naggas i kanten eller skärs av. Särskilt betydelsefullt är även att stadens stränder så långt som möjligt reserveras för det allmänna friluftslivet. Gång- och cykelvägar sammanbinder grönområden och korridorer till kontinuerliga system.

Scenarier:

- 1) I brist på mark sprider staden ut sig även i dessa grönkorridorer.
- 2) Staden växer sammanhållet och dessa grönkorridorer sparas.

RUTNÄTSSTADEN

Delar av den gamla rutnätsstaden betecknas som historiskt och arkitektoniskt värdefull stadsbild där befintlig äldre värdefull bebyggelse bör bevaras och nybyggnationen bör ske med särskild hänsyn tagen till den kulturhistoriska stadsbild.

Scenarier:

- 1) Stadens förtätningstryck går ut över den gamla bebyggelsen och stadsbild.
- 2) Staden förtätas disciplinerat med beaktande av kulturhistoria och traditionell stadsbild.

ENHETLIGA STADSPARTIER

Yngre enhetligt bebyggda stadspartier som bör vårdas så att ny-, om- och tillbyggnader stilmässigt anpassas till områdets tidstypiska karaktär.

Scenarier:

- 1) Områdena förtätas fritt och "fantasifullt".
- 2) Områdena förtätas på den befintliga bebyggelsens villkor och med stilkänsla.

ÖSTERNÄSVÄGEN

Stadens äldsta stadselement är Östernäsvägen med rötter i 1600-talet. En sådan väg bör behandlas som ett kulturhistoriskt minnesmärke då den anpassas till dagens trafik.

Scenarier:

- 1) Vägen saneras enligt gängse normer för nybyggnad.
- 2) Vägens kurvor och höjdförhållanden bibehålls, trafikens hastighet begränsas till 40 km/h.



Diskuterad markanvändning i förhållande till gällande delgeneralplan.

Mariehamn är Ålands administrativa och kommersiella centrum. Men det är också bostadsort för ca 10.500 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 hittillsvarande planering rymms ca 15.000 invånare i Mariehamn, med uppskattningsvis 5.300 i norra staden, 5.200 i innerstaden och 4.600 i södra staden. När denna folkmängd kommer att uppnås beror på den årsvisa tillväxttakten.

Landskapsstyrelsen har förutsatt att Ålands befolkning på 10 år skall öka från 25.706 till 30.076 invånare. Utan samråd med staden utgår landskapsstyrelsen från att Mariehamn skall växa med 1.784 invånare eller med 40% av denna tillväxt. Merparten av befolkningsökningen skall bestå av inflyttning. Med en sådan tillväxt skulle staden vara fullbyggd inom ungefär 25 år, vilket är en både ohållbar och osannolik utveckling.

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 stadsarkitektkontorets bedömning är det inte möjligt att nästan fördubbla den tillväxttakten till 178 invånare/år med tanke på att markresurserna nu är betydligt mer begränsade.

En kraftig satsning på tillväxt i Mariehamn kan på kort sikt också bidra till befolkningsminskning på övriga

Åland - det är lättare att flytta inom Åland än till Åland. En tillväxt i Mariehamn huvudsakligen på bekostnad av landskapets övriga kommuner är ogynnsam med hänsyn till den regionala balansen och målsättningen rörande en levande landsbygd och skärgård. Stadens tillväxt bör huvudsakligen baseras på stadens födelseöverskott och på inflyttning till Åland.

En fortsättning av de senaste årens tillväxttakt med i genomsnitt 95 invånare/år förefaller mer ändamålsenlig och realistisk. Då skulle stadens byggnadsrätter och byggbara mark för bostäder räcka till i minst 50 år.

Scenarier:

- 1) Staden eftersträvar samma befolkningstillväxt som under de senaste 40 åren eller i genomsnitt 95 invånare per år.
- 2) Staden agerar kraftfullt för ökning av befolkningstillväxten till i genomsnitt 180 invånare per år fram till år 2010, trots att stadens markreserver därmed snabbt reduceras.



FOTO: KJELL SÄDERLIND

Hjälp oss planera EN STAD FÖR ALLA

VAR SKA VI ARBETA?

Mariehamn har av tradition ett näringsliv som domineras av sjöfart och den närstående branschen. Staden är också säte för självstyrelsens administration som successivt byggs ut. De flesta av landskapets skolor är lokaliserade till Mariehamn. Här finns ett vitalt näringsliv.

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 tillbaka 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 utrymmekrävande 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 är möjlig men bör inte ske på bekostnad av boendet.

Blandningen av industriverksamhet och 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 t.ex. bullerproblem beaktas. Invånarna i en stad måste acceptera ett visst buller, men oskäligt och störande buller 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 enligt sakkunniga helt nya möjligheter för kunskaps-kommunikation och en ny typ av arbetsplatser. En viktig del av näringspolitiken är att skapa 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, dagvården, 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 egna hem får användas som arbetsplats.



ROSSEN 1

Befintligt halvcentralt äldre småindustriområde förvandlas successivt till kontors- och affärsområde.

Scenarier:

- 1) Området bibehålls som småindustriområde.
- 2) På sikt får området bli ett affärs- och kontorsområde.

STADSCENTRUM 2

Stadens viktigaste arbetsplatsområde. Affärscentrum förutsätter både god tillgång till parkeringsplatser och attraktiv stadsmiljö, därför måste allt fler parkerade bilar placeras under jorden. Den fysiska inramningen skall vara estetiskt tilltalande men också trygg och präglad av ordning och reda dock inte på bekostnad av mångfald. Området kan förstås både med affärs- och kontorsverksamheter om byggandet håller hög arkitektonisk kvalitet och utgår från det traditionella byggnadsskicket i Mariehamn.

Scenarier:

- 1) Stadscentrum reserveras huvudsakligen för kontor, affärer och administration.
- 2) Centrum blir alltmer mångfunktionellt med stort inslag av boende.

OLJEHAMNEN HORELLIOMRÅDET 3

Skola, daghem, sporthall, fotbollsplaner, butik, bank, församlingsgård, m.m. utgör basen för södra stadens centrum. En blandning av icke miljöstörande arbetsplatser och boende är alltså taget eftersträvaransätt värför arbetsplatserna som är få i södra staden kunde utökas när oljehamnen och Horelliområdet planläggs.

Scenarier:

- 1) Området reserveras enbart för boende.
- 2) Området reserveras för både arbetsplatser och boende.

SVINÖ 4

Vid en eventuell exploatering av Svinö för bostadsbyggande bör en blandning med miljövänliga arbetsplatser eftersträvas.

Scenarier:

- 1) Om en exploatering blir aktuell byggs enbart bostäder.
- 2) Om en exploatering blir aktuell blandas arbetsplatser och bostäder.

Hjälp oss planera EN STAD FÖR ALLA

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. Att det i Mariehamn trots det råder bostadsbrist beror delvis på att det bor allt färre personer per hushåll och att vi bor allt rymligare.

Landskapsstyrelsen förutsätter att denna befolkningsökning under följande 10-års period skall sjufaldigas till ca 1800 personer. Målsättningen är högt ställd och kräver att exceptionellt många bostäder byggs årligen under 10 år. Stadens tomtreserv skulle härigenom snabbt försvinna. Bland annat därför förordas en mer balanserad tillväxttakt med ca 100 invånare/år.

Stadens största markreserver för boende finns i södra staden i anslutning till det s.k. Horelliområdet. Här finns möjligheter att skapa ett centrurnära och högklassigt boende vid havet.

Ett ökat boende i innerstaden har länge varit en huvudmålsättning i stadens planering. Framtida markreserver kan finnas på Svinö och eventuellt i den grunda Slemmern genom utfyllnader.

HUR OCH VAR BOR VI I MORGON?

FAKTORER SOM PÅVERKAR BEHOVET AV BYGGNADSMARK

Behovet av byggnadsmark är beroende av befolkningsstillväxten, 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. Fortfarande förutsätts staden kunna bjuda ut tomter för egnahemsbebyggelse.

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 förtäts 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 lockande 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.



Hjälp oss planera EN STAD FÖR ALLA



BOSTADSÖAR I SLEMMERN 1

Staden har länge använt den grunda Slemmern för stadstillväxt. En fortsatt utfyllnad kunde i stället för att stranden bara flyttas utåt arrangeras i form av vattenomflutna öar. På dessa kunde bilfria och centrinnära bostadsmiljöer skapas för kanske 1.500 invånare med vindskyddade småbåtshamnar. Sjökarter kunde få en egen lagun med inseglingsled för större fartyg. Parkeringen för dessa bostäder måste arrangeras på lämpligt sätt inom det egentliga stadsområdet.

- Scenarier:
1) Bostadsöar medtas i den långsiktiga planeringen.
2) Fortsatt utfyllnad i Slemmern undviks i princip.

RÖNNBERGS TORG 2

Stadens gamla avstjälpningsplats utgör idag ett slags ingenmansland. Huvudsakligen är området reserverat för bilparkering men upplåts även sommartid för gästande cirkusar. Denna del av staden var tidigare bak sida. Idag vänder den sig mot stadens viktigaste infartsled. Områdets användning för bostadsbebyggelse har behandlats 1989 och 1995, dock utan vägledande beslut. En vackert utformad bostadsbebyggelse i ex. i form av fem stycken 3-4 våningar höga stjärnhus med 30 m mellanrum kunde ge en intressant och mer enhetlig stadsbild samtidigt som 150-200 lägenheter kunde byggas här utan att avskärma bakomliggande bebyggelse från vattenkontakten. Befintlig kommunalteknik kan utnyttjas.

- Scenarier:
1) Parkeringsområdet Rönnbergs torg bebyggs med bostadshus.
2) Rönnbergs torg bibehålls som öppen obebyggd plats.

VÄSTERNÄSBERGET 3

I en fullmäktigemotion har efterlysts en utredning i samband med revideringen av södra stadens delgeneralplan rörande möjligheten att bygga våningshus i östra ändan av Måsvägen och Doppingvägen. Det aktuella området är i delgeneralplanen avsett som park i naturtillstånd men saknar stadsplan. Terrängen består huvudsakligen av berg i dagen med en skog av låga vackra marfallar. Tre tomter för sammanlagt 80-100 lägenheter i femvåningshus kunde anslutas till gatornas värdplaner. Den höga terrängen skulle göra bebyggelsen synlig i alla väderstreck. En exploatering skulle omfatta ca 1,5 ha skogsmark och tangeras södra stadens helysta motions slinga och skidspår. Fritidsbyrån önskar att bef. grönområdena invid idrottsområdet Bomans ångar inte beskrås.

- Scenarier:
1) Området bibehålls oförändrat som grönområde.
2) Området reserveras för utökning av Västerås våningshusbebyggelse.

SVINÖ 4

I gällande delgeneralplan är Svinö betecknat som strövområde. En ändring från strövområde till område för bostadsbebyggelse har anhängsytts av landskapsstyrelsen som är stor markägare. En rad frågeställningar bör utredas: miljöpåverkan, landskapsbild, trafikanslutning (tro och/ei/er bank och var skall den placeras), kommunalteknik, exploateringsstyng och lokalisering, vilken typ av service efterträvas?, hur ställer sig övriga markägare till planändringen?, 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 har diskuterats: den ena via Espoln över Espolmsströmmen och den andra från Lervik till Svinö norra strand. Den förre förbindelsen är planmässigt förberedd i delgeneralplanen för södra staden och nödvändig mark är i stadens ägo. Stadens äganderätt sträcker sig halvvägs över strömmen. Denna väg skulle även fungera som ny infart till Espoln. Gamla Espolmsvägen skulle bli intern bostadsgrata. En vägförbindelse från Lervik skulle betydligt förkorta avståndet mellan Svinö och södra stadens centrum i Västerås. Båda förbindelsealternativen har inverkan på speciellt den seglande biltrafiken men även på landskapsbilden.

- Scenarier:
1) Området bibehålls som strövområde.
2) Landskapets markområde och delar av den privata exploateras
a) för huvudsakligen egnahemsbebyggelse
b) för bostäder i våningshus och egnahem
c) för övervägande bostadsvåningshus, och
d) en bro byggs från Espoln
e) en bro byggs från Lervik samt
f) stränderna skyddas

INNERSTADEN 5

Under 60- och 70-talet skedde en kraftig utglesning av boendet i innerstaden. Rivningar, försommad stadsvård och kontorisering var huvudsaker. 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 önskvärdt att många nya bostäder kan byggas där. Enligt gällande praxis gynnas bostadsbyggnandet i centrum med 25 % extra byggnadsrätt om tomtägaren anlägger allmän underjordisk parkering på tomt. Samtidigt som staden förätas och stadsmässigheten förtydligas måste Mariehamn slå vakt om trädgårdstadskaraktären och den traditionella byggnads-kulturen som gör Mariehamn till Mariehamn. Ett ökat boende i innerstaden förutsätter också säkrare och miljövänligare trafik, att den lätta trafiken prioriteras.

- Scenarier:
1) Boendet i innerstaden ökas målmedvetet genom förtätning, miljövänlig trafikplanering, nya gång- och cykelvägar, ökat servicebud samt natur- och kulturmiljöskydd.
2) Innerstadens boende gynnas inte särskilt; stads kärnan reserveras huvudsakligen för kontors-, affärs- och administrativa verksamheter.

STORGÄRDAN 6

I gällande delgeneralplan är detta område reserverat för 15 egnahem och 1 radhus. Hästsområdet tillkom enligt stadsplanenämnden som ett alternativ till detta område. Stadsstyrelsen önskar dock kvarhålla områdesreservationen i delgeneralplanen tills vidare.

- Scenarier:
1) Området bibehålls oförändrat som en del av den gamla södra skogen.
2) Området exploateras för bostadsbebyggelse.

VÄSTRA YTTERNÄS LOTSBERGET 7

(omfattande f.d. Oljehamnen och Horelliområdet)

Detta område är stadens största markreserv för bostadsbyggnande. Det ligger på gångavstånd från centrum. Stadens el- och vattendningar samt fjärrvärme finns redan inom området. Terrängen slutar ned mot Sviby viken varför sällsynt vackra utblickar mot havet kan bjudas de framtida bostätarna. I samband med att oljehamnen lades ned initierade stadsstyrelsen en stadsplan för området och en översyn av Horelliområdets stadsplan från 1990.

Två principiellt olika utvecklingslinjer kan skissas:
1. "tätt och lågt"

Den befintliga Horellio planen med fyra storkvarter med grönytor i mitten och kringbyggda med åtta egnahemslika flerbostadshus. Förebild finns i innerstaden. Längst mot stranden ett "pärland" av egnahemsvillor och på berget i bakgrunden sex stycken punkthus. Förslaget har stadsmässig prägel. Sammantaget rymmer Horellio planen ca 200 lägenheter.

2. "högt och gles"
Ett alternativt med övervägande våningshusbebyggelse i tre, fyra och fem våningar, placerad så att möjligast många lägenheter kan få havsutsikt. Trots en effektivare exploatering har alternativt mindre stadsmässig prägel än gällande Horellio planen. Förslaget ger:

Horelliområdet	230 - 265 lgh
Oljehamnsområdet	230 - 285 lgh
Övriga områden	100 - 125 lgh
Totalt	560 - 700 lgh

- Scenarier:
1) Området bebyggs tätt och lågt.
2) Området bebyggs högt och gles.

LÖKSKÄRSBERGET 8

Området består huvudsakligen av en trädlös bergsrygg som tidigare var bebyggd med enstaka sommarstugor. I gällande delgeneralplan är området avsett som stövområde 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 skulle därför vara följdriktig.

- Scenarier:
1) Staden intar en restriktiv inställning till exploatering av området.
2) Området planeras för bostadsbebyggelse.

ÄNGLAMARKERNA 9

Enligt överenskommelse med markägarna är detta område som ligger söder om det nya bostadsområdet Lilläng i gällande delgeneralplan avsett för ca 60 stycken egnahemsomtomter och några radhus. Området är i naturvårdsinventeringen klassat som I-klassområde. Idag är den kulturframkallade ängsmarken kraftigt bevisen med sly och gran. En restaurering av naturen är möjlig. Politiska viljetryningar har på senare tid framhållit att området bör sparas.

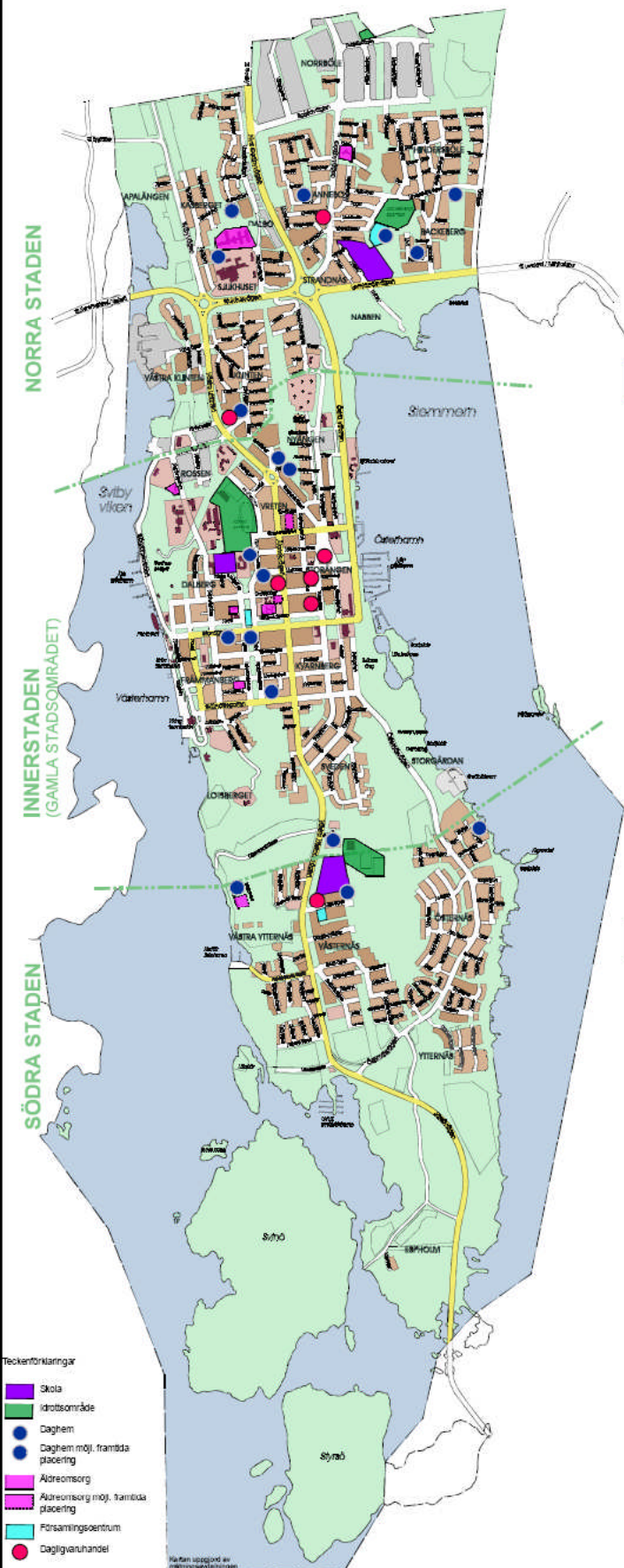
- Scenarier:
1) Området restaureras till hagmark.
2) Området bebyggs med egnahemshus och radhus i enlighet med gällande delgeneralplan.

Hjälp oss planera EN STAD FÖR ALLA

EN TJÄNSTVILLIG STAD

Om stadens befolkning enligt landskapets målsättning skall öka från 10.500 till 12.276 invånare på 10 år måste vid sidan av bostadsbyggnad framför allt kapaciteten inom dagvård och skola utökas. Även behovet av annan service ökar markant.

Extraordinära resurser måste beviljas för att utbudet av tjänster ska hålla jämna steg med efterfrågan. Om inte, sker en nedmontering av välfärden, vilket inte lockar till ökad inflyttning. En mer balanserad befolkningsökning med ca 100 invånare/år möjliggör att stadens serviceutbud kan förkovras i en realistisk takt.



SKOLAN

En skola som är kreativ och öppen för förändringar i kombination med den trygga småstadsmiljön, är en stark konkurrensfördel.

Stadens grundskolor är bra placerade och fördelade i stadsstrukturen och i förhållande till stadens idrottsområden: i norra staden, i innerstaden och i södra staden. I målsättningen från de senaste budgeterna tas det om tre separata skoldistrikt och att en ny ledningsmodell för skolorna skall införas.

Strandnäs skola ska byggas ut och moderniseras under åren 2001 och 2002.

Övemäs högstadieskola är byggnadstekniskt och funktionellt undermålig. Det är av stor vikt att den hålls kvar och moderniseras med tanke på servicenivån för ett utökat boende i innerstaden. Yttermäs skola skall betjäna stadens största utbyggnadsområde. Skolan är idag för liten. Stor tomreserv finns för en utbyggnad.

En fortätning av staden kring befintliga skolenheter är den optimala lösningen både för skola och boende. Den lätta trafikens leder bör byggas ut så att barnen riskfritt kan gå eller cykla till skolan. Skolorna bör utvecklas till aktiva och kvällsöppna kultur- och aktivitetshus i respektive områdescentrum.

Scenarier:

- 1) Staden planerar för tre nioklassiga grundskolor: en i norra staden, en i innerstaden och en i södra staden.
- 2) Staden planerar för två nioklassiga grundskolor: en i norra staden och en i innerstaden alternativt i södra staden varvid skolan i södra staden alt. i innerstaden blir sexklassig.

ÄLDREMSORGEN

Antalet äldre kommer beroende på befolkningens tillväxttakt att öka med 14-24 % fram till år 2010. Oberoende av prognos förutsätter detta ett nytänkande beträffande vårdprinciperna. Servicemodellerna måste utökas och nya boendeformer som möjliggör för äldre att bo hemma så länge som möjligt måste utvecklas.

De äldre är inte en passiv folkgrupp som enbart vill ha trygghet i boendet. De ställer krav på aktiviteter, möjlighet till studier och skönhetsupplevelser. Utomlands skapas "Seniorakademier" och "Äldringsskollektiv".

Folkhälsans planer för seniorboende i innerstaden visar ett välkommet nytänkande. Stadens servicehus Odalgården är också en bra lösning för äldreboende.

Vid Trobergshemmet har staden köpt tomtmark som med fördel kan utnyttjas för en utbyggnad av service och boende för äldre. Den centrala placeringen är bra. Tomten bör så snart som möjligt bebyggas och byggnaderna bör planeras så att en övergång till institutionsvård är möjlig. Enligt äldreomsorgsplanen skall stadens institutionsplatser byggas ut åren 2011-2015. Under en överskådlig framtid är utbyggnadsbehovet troligen 2 servicehus. I samband med planeringen av Hörellemrådet bör mark för detta ändamål reserveras.

En kombination mellan serviceboende för äldre och daghem förordas.

Viktigt för äldre är att kunna handla själva i närbutik. Stadsbussens funktion bör anpassas till de äldres behov.

Scenarier:

- 1) Staden prioriterar äldreboende hemma.
- 2) Staden agerar för successiv utbyggnad av seniorhus och institutionsplatser för äldre.

BARNOMSORGEN

Barnomsorgen i Mariefhamn håller en erkänt hög nivå. Fördelningen av barnomsorgsplatser (daghem och familjedagvårdare) är 213 platser i norra staden, 227 platser i innerstaden och 93 platser i södra staden. Den sammanlagda kapaciteten är 533 platser. Den av landskapsstyrelsen önskade befolkningsökningen i staden med 180 invånare per år under 10 år beräknas förutsätta en ökning med 96 barnomsorgsplatser vilket motsvarar nästan tre nya daghem medan en tillväxt med 100 invånare/år innebär ett behov av 75 nya platser. Trots att staden nu får ett nytt daghem i södra staden måste ytterligare kapacitet byggas ut där.

Ett långsiktigt framtida utbyggnadsbehov inom Mariefhamn är troligen 6 daghem a 42-63 platser vari finns inräknat utbyggnadsbehov orsakat av gällande lagstiftning.

Scenarier:

- 1) Staden prioriterar privat barnomsorg.
- 2) Staden bygger successivt ut daghemplatser efter behov.

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 bör utgöra stommen i utvecklingen av fritidsaktiviteter

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

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

Speciellt viktigt är också att de befintliga nord-sydliga s.k. grönkorrridorerna genom staden inte naggas i kanten eller skärs av.

I södra staden finns behov av en grusplan av full storlek, förslagsvis genom fortstoring av knattebollplanen norr om Baltic-hallen.

Mark för mindre bollplaner och lekplatser beaktas i samband med planeringen av nya bostadsområden.

Ett nytt badhus planeras och bör placeras så att även maximal turistisk nytta uppnås.

Arkitektoniskt bör det förstärka stadens identitet med rötter i sjöfart och badhusepok.

För båtfolket har ett sjösviaste med bådhus och strandbodas byggts på Nabben och liknande skall byggas i Lervik och på Notudden.

Det strandnära promenaderna i Östemäs, Västra Yttermäs, på Lotsberget och i innerstaden bör kompletteras så att staden får en sammanhängande strandpromenad runt hela stadsnätet från Nabben till Sviby ån. I samråd med grannkommunerna bör promenadstigarna planeras för en fortsatt sträckning in i Lemland och Jomala.

Scenarier:

- 1) Stadens grönområden åts successivt upp av en expanderande glesbebyggelse.
- 2) Staden tillväxer med en effektiv och koncentrerad markanvändning, intrång i grönområden undviks.

Teckenförklaring

- Skola
- Idrottsområde
- Daghem
- Daghem möj. framtida placering
- Äldreomsorg
- Äldreomsorg möj. framtida placering
- Föreningscentrum
- Dagligvaruhandel

Kartan utgörad av rikskartografiska

Hjälp oss stada EN STAD FÖR ALLA

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 bostaderna.

Om placeringen av dessa tjänster förutsätter bilavandring inverkar det negativt på sambaltes energianvändning och även på sociala förhållanden så att äldre, handikappade, barn och unga behöver ökad hjälp.

Stadskärnan och stadsdelcentra 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 handels livskraft bör gynnas, redan utbyggd infrastruktur och befintliga utrymmen utnyttjas, d.v.s. stadsmässigheten bör utvecklas. Tillgängligheten och parkeringen i centrum bör förbättras. I stadskärnan bör den underjordiska parkeringen byggas ut. Den lätta trafiken skall prioriteras.

Trivselen i den offentliga miljön och gatuummet måste ägnas speciell uppmärksamhet. Den historiska dimensionen och kulturmiljövärden skall värdas 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.

STORMARKNADER

Staden, liksom varje kommun, bestämmer den huvudsakliga inriktningen på markanvändningen inom sitt område. Vill staden växa om sin stadskärna, med all vad den innebär av handel och verksamheter, kulturhistoria och socialt liv, så går det genom övertänt planering.

Esternebetalningar som tillåts konkurrera ut stadskärnan i stället för att komplettera den har inte visat sig lyckosamma för någon stad. Stormarknaderna är vanligtvis ett gissel för stadsbild. Om de blir så stora att de utarmar stadskärnan så utarmar de på sikt också omlandet.

I Danmark har man av omsorg om stadslivet förbjudt externa stormarknader. I den nya fysiska byggnadsplanen ägnas detta problem stort utrymme. I Vasa är representanter för fyra partier demonstrerat på torget mot nya externa etableringar. Boverket i Sverige varnar för fler stormarknader.

Mariehammn uttalar i ett yttrande över byggnadsplanen norr om stadsgränsen sin oro för affärslivet i staden om de planerade köpklarna för dagligvaror skulle förverkligas, men för döva ironi. 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 centrum för att höja kvaliteten på stadskärnan.

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 mångfaciterat. En stad med flytande centrum är inte livskraftig.

Scenarier:

- 1) Staden planerar målmedvetet för att bibehålla och utveckla den kommersiella servicen i södra staden och innerstaden.
- 2) Stormarknaderna utanför stadsgränsen får överta allier av stadens detaljhandel och kommersiella service.

TURISM

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

Stadens stolta badhuspark med bevarad selektiv arkitektur och den sträna stadsplanen med sina esplanader är en uppskattad kulturhistorisk klängbotten både för stadsborna och stadens gäster.

Stadens långa sjöfartstraditioner kan avnjås på många sätt och lockar genom sin äkhet många besökare.

Självsstyrelsen har möjliggjort att det blånska samhället kunnat profilera sig i omvärlden.

Mariehammn, som det självstyrd Ålands "huvudstad", får härigenom mycket uppmärksamhet och många gäster. Samtidigt är det förpliktigande att leva upp till denna status.

Målsättningen för turiststaden Mariehamn bör därför vara att på bästa sätt utnyttja sitt vattenära 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 miljöns estetiska kvaliteter.

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

Vid t.ex. större kongresser eller evenemang i staden måste bäddkapacitet utanför staden nyttjas.

Flera av stadens hotell kan byggas ut. På Lotsberget finns mark reserverad för ett kongresshotell.

Campingområdet har nyligen genomgått en omfattande ansiktslyftning och utbyggnad för husvagnstourism. Ett stort antal utnyttningstugor kan ytterligare byggas.

Stadens båda marinor för gästande båtar kan ytterligare utvecklas.

Scenarier:

- 1) Stadens turistpolicy baseras på lälet och motlet "om mariehammna upplever sin stad som god så tvis även stadens gäster här".
- 2) Staden marknadsför huvudsakligen med lav free-resor och utåtriktade internationellt gångbara evenemang.

KULTUR

Kulturtjänsterna bör göras lättillgängliga och beakta alla åldersgrupper.

Det planerade kultur- och kongresshuset skall kunna erbjuda mariehammarna och alla ålläringar en ändamålsenlig teater och musikskola med möjligheter till filmsning. Dess arkitektur bör anpassas till stadens traditionella byggnadsskick och utformas både för fest och vardag. Det bör planeras för att uppnå största möjliga kontaktyta med hela befolkningen.

Sjöfartsmuseet bör få en stadsbildsmässigt tilltalande och funktionell tillbyggnad.

Sjökarveret skall utvecklas till ett unikt hantverksområde som bidrar med ett intressant och tilltalande inslag i stadsbilden och längs stadens östra sjöfront.

En församlad viktig förutsättning för en hållbar och kvalitativ stadsutveckling är att den allmänna karnsaken om staden kan förbättras och att dess historia kan levandegöras och spridas till allmänheten och nya generationer stadsbor. Det länge bearbetade stadsmuseiprojektet måste därför förverkligas.

Stadens torg genomgick på 90-talet en omfattande förändring och ansiktslyftning i avsikt att förbättra torgplanen och kulturambudet. De senaste somrarna har veckolänga rockkonserter hållits på torget vilket tilltalat speciellt ungdomen. Många äldre och boende i innerstaden har emellertid haft kritiska synpunkter beträffande ljudvolymen nattetid, de råa och skrymmande tekniska konstruktionerna och inhägnaderna i stadens hjärta.

Det är positivt att det finns privata entreprenörer som arrangerar storevenemang. Mer sådant behövs. Staden bör också engagera sig aktivt för detta. Målsättningen för centrumutvecklingen från 1994 var ju att det skulle hållas månadsvis storevenemang samt veckovisa och dagliga aktiviteter i centrum. Men 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 är speciellt dess centrum är till för alla.

Scenarier:

- 1) Staden agerar aktivt för att en allsidig kultur skall ha fysiska möjligheter att utvecklas.
- 2) Staden är välvilligt inställd till ett växande kulturambud i staden.



FRITID



SKOLAN



DETALJHANDEL



ÅLDREMSORG



TURISM



BARNOMSORG



KULTUR

Hjälp oss planera EN STAD FÖR ALLA

GÅNG- OCH CYKELAVSTÅND TILL ALLT

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-västra 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.

Vill vi gynna cyklisten och flanören, och få ett heltäckande nät av gång- och cykelvägar i Mariehamn, bör följande kompletteringar göras:

NORD-SYDLIGA LEDER

- Led 1 GC-väg mellan Stora gatan och Nabben på Östra Utfartens östra sida (i dag gångväg).
- Led 3 GC-väg från Söljevägen längs Strandgatan - Soreslättnen - Öbergsvägen fram till Ålandsvägen (komplettering från Stora gatan söderut).
- Led 4 GC-väg utbyggs längs Torggatan från Stora gatan till Ålandsvägen och längs Hantverkargatan - Ringvägen fram till Gemvägen. Mellan lederna B och C ändras gångväg till gång- och cykelväg.
- Led 5 GC-väg byggs ut längs Ålandsvägen mellan Ålandsplan och Stora gatan.
- Led 7 GC-väg definieras/utbyggs längs Svibyvägen genom Västra Klinten, längs Neptunigatan - Gröndvägen och genom Västra Ytterås fram till Löskärsvägen.
- Led 8 En strandnära gångväg utbyggs längs Svibyvilken ned till Elverksgatan och över Löskärssberget.

ÖST-VÄSTLIGA LEDER

- Led I GC-led utbyggs längs Elverksgatan och fram till led 5, kompletteras på Nabben mot stadsgränsen i öster.
- Led H GC-led utbyggs längs Nygatan från Östra Skolgatan till Ålandsvägen och från Torggatan till Österleden.
- Led G GC-led utbyggs längs Stora gatan från Havsgatan till Hamngatan.
- Led F GC-led utbyggs längs Skilnadsgatan mellan Neptunigatan och Havsgatan.
- Led E Ny GC-led mellan Grösten och Matrosgatan; längs Torggatan och Hantverkargatan.

Scenarier:

- 1) Nätet av gång- och cykelvägar byggs ut enligt förslaget för att fotgängare och cyklister skall ha stor valfrihet att färdas säkert mellan olika punkter i staden.
- 2) Gång- och cykelvägarna är tillräckligt utbyggda.



Teckenförklaringar:

- Bef. GC-väg
- Utbyggt icke färdigställt GC-väg
- - - - Bef. gångväg
- · - · - Utbyggt gångväg
- 1, 2 .. Nord-sydliga leder
- A, B .. Öst-västra leder

Hjälp oss planera EN STAD FÖR ALLA

BILTRAFIKEN - på vems villkor?

Stadens läge på ett smalt näs skapar problem för trafikplaneringen. Skall den söderifrån kommande huvudtrafiken genom staden ledas ytterom bosättningen i strandparkerna eller mitt genom innerstaden?

Båda lösningarna är dåliga. Problemet förvärras av att Lemlands öar söder om staden i rask takt bebyggs med egna och fritidshus. Där det för 25 år sedan inte fanns en enda bil finns det idag minst två i många av hushållen. All trafik härifrån går genom stadens bostadsmiljöer.

Staden har uttryckt sin oro över utvecklingens konsekvenser, men kan inte påverka situationen.

När trycket på Ålandsvägen blir för stort är det genom Östernäs och Tullarns äng och/eller i Lotsbergets grönområden som avlastningsleder måste byggas. Eller så måste staden avstå från att bygga ut sina egna bostadsområden i södra staden till förmån för Lemlands expansion på Nåtö och Järsö.

Östra utfarten är byggd i det positiva syftet att avlasta innerstaden från trafik men avskiljer samtidigt staden från vattnet på ett olyckligt sätt.

Miljön kring stadens huvudgator, infarts- och genomfartsleder störs av buller. Bullernivåerna kan sänkas genom minskad trafik, lägre hastigheter och bullerskydd.



ÖSTERLEDEN

Stadens viktigaste infartsled. Landskapet är våghällare. Avskiljer staden från vattnet. Aktiviteter utvecklas fortsättningsvis på stranden. Tunnelar för den lätta trafiken under är tekniskt komplicerade och borrar över påverkar stadsbilden negativt.

Scenarier:

- 1) Vägen klassas ned till gata med trygga övergångsställen men med välsädd trafik.
- 2) Vägen klassas upp och den tunga trafiken prioriteras, korsande lättraffik leds via tunnelar och borrar.

ÅLANDSVÄGEN

Innerstadens huvudgenomfart. Trafiken skapar en barriär mitt i staden och stör boendet med buller och luftföroreningar.

Scenarier:

- 1) Vägen byggs till "lugna gatan" med kontinuerlig gång- och cykelled på östra sidan.
- 2) Biltrafiken prioriteras och regleras med fler trafikljus, cykeltrafiken härvas till andra gator.

ÖSTERNÄSVÄGEN

Stadens äldsta väg med rötter i 1600-talet. Vägens smala krokiga karaktär är därför värd att bevaras, vilket även gynnar ett långsammare körsätt (40 km/timme). Genomfartstrafiken bör minimeras. Vägen föreslås K-märkt.

Scenarier:

- 1) Vägen byggs om enligt normal standard i syfte att bli trafiksäker.
- 2) Vägens kulturhistoriska karaktär bibehålls och ökad trafiksäkerhet eftersträvas i första hand med fysiska åtgärder för sänkt hastighet.

VÄSTRA YTTERNÄSVÄGEN

Huvudinfart från söder som på grund av sin raka sträckning inbjuder till höga hastigheter och bildar därmed en trafikfarlig barriär mellan V. Ytternäs och Västernäs.

Scenarier:

- 1) Planskildra korsningar för fotgängare och cyklister vilket skulle signalera "fri framfart" för biltrafiken och kräva att alla viktiga korsningar görs planskildra.
- 2) Långsamtgående med konstruktioner som endast tillåter hastigheter upp till 40 eller 50 km/timme.

JÄRSÖVÄGEN

Trafiken från Lemlands öar söder om staden väser i samma takt som fritidsbebyggelsen och fast boende ökar och belastar stadens gatunät, boendemiljöer och centrum. Staden påverkas direkt av utvecklingen där utan att kunna påverka skedd. Enligt utredning torde minst 50 st byggnadsätter på öarna återstå utgående från dagens planeringsprinciper. Dagens planering indikerar dock att markägarna skall få framlägga önskemål om exploatering, vilket drastiskt torde öka exploateringstrycket. Vad skall staden göra med trafiken härifrån på sikt?

Scenarier:

- 1) Trafiken från Lemlands öar ökar så mycket att staden måste begära sitt eget byggande i södra staden.
- 2) Staden dämpar hastigheten på Västra Ytternäsvägen och Ålandsvägen i avsikt att förbättra boendemiljön i södra staden och innerstaden och dämpar därmed genomfartstrafik från Järsö-Nåtö-området.



ÖSTERLEDEN



ÅLANDSVÄGEN



ÖSTERNÄSVÄGEN



VÄSTRA YTTERNÄSVÄGEN



JÄRSÖVÄGEN