

medborgarinformation om  
förslaget till

# GENERALPLAN FÖR MARIEHAMN

Staden skall få en ny generalplan.

En generalplan är en långsiktig och översiktlig plan över markanvändningen. Den tillsynes motsägelsefulla målsättningen i generalplanen är att både bevara staden som en trivsamt trädgårdsstad och samtidigt genom förtätning kunna bereda plats för nya invånare och nya eller förändrade samhällsfunktioner.

Meningen med utställningen är att engagera och involvera Dig i planförslaget samt att motivera Dig att ge oss Dina synpunkter.

När generalplanen är antagen av stadsfullmäktige kommer den att styra utvecklingen i Mariehamn och i Din stadsdel under lång tid. Därför är det viktigt att Du bildar Dig en uppfattning och att Du låter Din åsikt komma fram till beslutsfattare och tjänstemän.

**GRIP TILLFÄLLET ATT PÅVERKA !**

## **Stadsbiblioteket 18/10 – 14/11 2004**

Informationstillfällen: 18/10, 3/11, 9/11, 12/11 kl. 18.30-20.00  
och 7/11 kl. 14.00-15.30

Diskussionstillfälle för allmänheten måndagen 1/11 kl. 18.30  
Personal från stadsarkitektkontoret närvarar.

## **Stadshuset 15/11 – 17/12 2004**

Informationstillfällen: 18/11, 1/12, 9/12 kl. 14-15.30 och 23/11 kl. 18.30-20.00  
Personal från stadsarkitektkontoret närvarar.

## **Tekniska verken 18/10 – 17/12 2004**

Informationstillfällen: 3/11 kl. 9-10.30, 11/11 och 15/11 kl. 18.30-20.00  
samt 29/11 kl. 14.00-15.30

Personal från stadsarkitektkontoret närvarar.

Med reservation för smärre tidsändringar.

[www.mariehamn.aland.fi](http://www.mariehamn.aland.fi) 18/10 – 17/12 2004

Mariehamn skall få en hela stadsområdet täckande generalplan.  
Den skall ersätta delgeneralplanerna för norra staden, innerstaden och södra staden.

Generalplanen är en översiktsplan över markanvändningen i staden.  
Den skall för en tidsrymd av ca 30 år styra stadsplaneringen, planeringen av infrastruktur och annan detaljplanering. Den uppställer gemensamma målsättningar för myndigheternas åtgärder.

En av generalplanens uppgifter är att informera stadens invånare om utvecklingsproblem och de förändringar som föreslås inom stadens område.  
Generalplanen utgör också underlag för den offentliga diskussionen och det beslutsfattande, som uppställer ramar för alla utbyggnadsåtgärder i staden.

Generalplanen skall antas av fullmäktige men inte fastställas av landskapsregeringen.  
När generalplanen har antagits betyder det inte att gällande stadsplaner, byggnadslov eller andra tillstånd som givits av byggnadsnämnden eller andra myndigheter upphävs.  
En antagen generalplan är ett rättesnöre för stadens nämnder och tjänstemän.

I generalplanen anvisas vilka områden i staden som skall reserveras för boende, rekreation, arbetsplatser, offentliga tjänster och infrastruktur samt byggd- och naturmiljö som bör skyddas. Planen upptar också skyddsvärds byggda miljöer och naturmiljöer.

Planen innehåller en till synes motsägelsefull målsättning: att både bevara staden som en trivsamt trädgårdsstad och samtidigt genom förtätning kunna bereda plats för nya invånare och nya, eller förändrade samhällsfunktioner.

## UTSTÄLLNING

Stadsplanenämnden har 13 september 2004 godkänt förslaget till generalplan för Mariehamn och överlämnat ärendet till stadsstyrelsen. Generalplaneförslaget skickas nu på remiss till berörda nämnder. För att också få in synpunkter från stadsborna ordnas utställningar och presentationer av planförslaget på olika platser. Synpunkterna skall sedan behandlas av stadsplanenämnden och stadsstyrelsen som för generalplanen till stadsfullmäktige.

När generalplanen väl är antagen kommer den att styra utvecklingen i Mariehamn och i din stadsdel under en lång tid. Det är viktigt att Du bildar Dig en uppfattning och att Du låter Din åsikt komma fram till tjänstemän och beslutsfattare.

*Välkomna !*

## Förslag till GENERALPLAN FÖR MARIEHAMN

### KORT RESUMÉ

Mariehamn skall få en hela stadsområdet täckande generalplan. Den skall ersätta delgeneralplanerna för norra staden från 1999, innerstaden från 1988 och södra staden från 1982.

Generalplanen är en översiktsplan över markanvändningen i staden. Den skall för en tidsrymd av ca 30 år styra stadsplaneringen, planeringen av infrastrukturen och annan detaljplanering. Den uppställer gemensamma målsättningar för myndigheternas åtgärder.

En av generalplanens uppgifter är att informera stadens invånare om utvecklingsproblem och de förändringar som föreslås inom stadens område.

Generalplanen utgör också underlag för den offentliga diskussion och det beslutsfattande, som uppställer ramar för alla utbyggnadsåtgärder i staden.

Generalplanen skall antas av fullmäktige men inte fastställas av landskapsregeringen.

När generalplanen har antagits av stadsfullmäktige betyder detta inte att gällande stadsplaner, byggnadslov eller andra tillstånd som givits av byggnadsnämnden eller andra myndigheter upphävs.

I generalplanen anvisas vilka områden i staden som skall reserveras för boende, rekreation, arbetsplatser, offentliga tjänster och infrastruktur samt byggd- och naturmiljö som bör skyddas.

Planen innehåller en till synes motsägelsefull målsättning: att både bevara staden som en trivsamt trädgårdsstad och samtidigt genom förtätning kunna bereda plats för nya invånare och nya, eller förändrade samhällsfunktioner.

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

En grundtanke i planen är att staden skall förtätas inifrån och ut. Men för att ett förtätat Mariehamn skall bli en god boendemiljö föreslås i planen att grönområdena får ett starkare skydd och stadsbildens historiska värden bevaras. Nyttillskott skall utformas i enlighet med den lokala byggnadstraditionen.

Generalplanens markanvändning är måttsett för en årlig tillväxt med 110 invånare eller under planperioden fram till 2035 för ca 14.000 invånare.

Totalt ryms ca 17.000 invånare inom planeområdet. De fördelas så att norra staden skulle kunna ha ca 5.600 invånare och innerstaden ca 5.900 invånare (idag ca 4.200 resp. 3.700 inv.) medan södra staden skulle ha ca 4.400 invånare (idag ca 2.600 inv.). Därtill utreds en möjlighet att bygga bostäder på f.d. Rönnebergs torg och på en ö i Slemmern för ca 1.150 invånare, vilket innebär att innerstaden på sikt skulle bli folkrikast med drygt 7.000 invånare.

Utöver detta skall bostadsbebyggelse på Svinö utredas.

Planens målsättning är att boendet i innerstaden skall ha lika goda förutsättningar som i de övriga delarna av staden. Det betyder att tillgången på samhällsservice såsom t.ex. en egen grundskola är av central betydelse vad gäller att göra innerstaden attraktiv som boendemiljö. Stadens trafiksituation gynnas av att så många som möjligt bor centralt, vilket i regel innebär mindre bilberoende än ett mer perifert boende.

Staden saknar upplagsplats för schakt- och sprängmassor. Merparten av dessa massor förs ut ur staden och lagras i naturen. Staden har länge använt den grunda Slemmern för stadstillväxt genom utfyllnad. En fortsatt utfyllnad föreslås, i stället för att stranden bara flyttas utåt, arrangerad i form av en vattenomfluten ö med tillfart över en bro i Styrmanngatans förlängning. På denna ö kunde en centrumnära bostadsmiljö skapas för ca 1.000 invånare med vindskyddade småbåtshamnar och med bilfria markytor. Den huvudsakliga trafiken till och parkeringen för dessa bostäder arrangeras på lämpligt sätt under bostadshusen på ön.

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

Denna stadsbildskaraktär är värdefull och föreslås bevarad, speciellt i stadens äldsta delar. En försiktig förhöjning med en våning till fyra våningar tillåts dock längs Stora gatan i första hand för att motivera en ombyggnad av befintliga "taklösa" byggnader så att de bättre anpassas till den traditionella stadsbilden.

Vid gågatan eftersträvas ett bevarande av småstadskaraktärens stadsbild med tvåvåningsfasader invid gata medan på det inre av tomterna kan uppföras byggnader i III-våningar eller undantagsvis i IV-V-våningar.

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

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

Staden är en betydelsefull kulturbärare för hela landskapet.

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

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

Staden har som underlag för generalplanearbetet låtit en svensk konsult utföra en s.k.

trafiknätsanalys. Analysens slutsats är att biltrafikens framkomlighet är god medan gång- och cykeltrafikens säkerhet på många ställen är låg.

Trafikräkningar åren 1994 till 2002 visar anmärkningsvärt nog att biltrafiken på de flesta av de räknade interna gatorna inte har ökat eller rent av har minskat. Trafiken på infartsvägarna ökar däremot.

En förklaring till detta kan vara att landsbygden blir alltmer bilberoende.

I generalplanen har inte intagits någon markreservation för nya trafikleder. Stadens begränsade grönområden anses för värdefulla för att asfalteras. En kraftig befolkningsutveckling inom Järsö-Nåtöområdet, där alla kommer att vara bilberoende, kommer att öka genomfartstrafiken i staden. För att möta detta hot rekommenderas i planen att landskapet på sikt planerar och bygger en underjordisk förbindelse mellan Västra ytternäsvägen och Österleden.

På basen av trafiknätsanalysen föreslås olika åtgärder för att trafiken på huvudgatorna skall bli smidig och säker. Max. hastighet kan vara 50 km/h eller lägre medan hela det övriga gatunätet på sikt skall ha max. 30 km/h.

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.

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

En stad där trafiken är jämlik, där fotgängare och cyklister har samma tillgänglighet som biltrafiken är också en hälsosammare stad. Ökad motion gynnar folkhälsan. Modern trafikplanering räknar också med att ett sådant samhälle har en återhållsam effekt på bilåkandet.

Förslag till

# GENERALPLAN FÖR MARIEHAMN

## VARFÖR GENERALPLAN ?

Södra stadens delgeneralplan antogs av stadsfullmäktige 1982. Mindre justeringar i den har gjorts 1992 och 2004.

Innerstaden fick en av fullmäktige godkänd delgeneralplan år 1988.

Delen om trafiken godkändes 1991 och delen om den kulturhistoriskt- och arkitektoniskt intressanta bebyggelsen år 1992.

Norra stadens delgeneralplan antogs av fullmäktige 1999.

Det är dags att revidera södra stadens och innerstadens delgeneralplaner.

Enligt beslut skall dessa sammanslås med norra stadens delgeneralplan och bilda en hela staden omfattande generalplan.

En generalplan är en långsiktig och översiktlig plan över markanvändningen.

Staden står inför en motsägelsefull utmaning: att både bevara staden som en trivsam trädgårdsstad och samtidigt genom förtätning kunna bereda plats för nya invånare och nya, eller förändrade samhällsfunktioner. Detta är en av generalplanens främsta uppgifter att lösa.

## MENINGEN MED UTSTÄLLNINGEN

Stadsplanenämnden har 13 september 2004 godkänt förslaget till generalplan för Mariehamn och överlämnat ärendet till stadsstyrelsen. Generalplaneförslaget skickas nu på remiss till berörda nämnder. Samtidigt anordnas denna utställning rörande generalplanen för att få in synpunkter från stadsborna.

I utställningen ges en översikt över planförslaget och djupare inblickar i vissa viktiga frågor.

Meningen med utställningen är att engagera och involvera Dig i planförslaget samt att motivera Dig att ge oss Dina synpunkter.

När generalplanen är antagen av stadsfullmäktige kommer den att styra utvecklingen i Mariehamn och i Din stadsdel under en lång tid. Därför är det viktigt att Du bildar Dig en uppfattning och att Du låter Din åsikt komma fram till beslutsfattare och tjänstemän.

### Stadsbiblioteket 18/10 - 14/11 2004

Informationskvällar: 18/10, 3/11, 9/11, 12/11 k. 18.30-20.00 och  
7/11 kl. 14.00-15.30

Diskussionstillfälle för allmänheten måndagen 1/11 kl. 18.30

Personal från stadsarkitektkontoret närvarar.

### Stadshuset 15/11 - 17/12 2004

Informationstillfällen: 18/11, 1/12, 9/12 kl. 14.00-15.30 och  
23/11 kl. 18.30-20.00

Personal från stadsarkitektkontoret närvarar.

### Tekniska verken 18/10 - 17/12 2004

Informationstillfällen: 3/11 kl. 9.00-10.30, 11/11 och 15/11 kl. 18.30-20.00  
samt 29/11 kl. 14.00-15.30

Personal från stadsarkitektkontoret närvarar.

Med reservation för smärre tidsändringar.

[Www.mariehamn.aland.fi](http://www.mariehamn.aland.fi) 18/10 - 17/12 2004

## VAD ÄR EN GENERALPLAN ?

Generalplanen är en översiktsplan över markanvändningen i staden. Den skall under ca 30 år styra stadsplaneringen, planeringen av infrastrukturen och annan detaljplanering. I den formuleras gemensamma målsättningar för myndigheternas åtgärder.

I generalplanen anges vilka områden i staden som skall reserveras för boende, rekreation, arbetsplatser, offentliga tjänster och infrastruktur. Planen redovisar också skyddsvärda byggda miljöer och naturmiljöer.

## VILKEN VERKAN HAR GENERALPLANEN ?

Generalplanen skall antas av fullmäktige men inte fastställas av landskapsregeringen.

När generalplanen har antagits betyder det inte att gällande stadsplaner, byggnadslov eller andra tillstånd som givits av byggnadsnämnden eller andra myndigheter upphävs. Generalplanen är riktgivande mot framtiden.

En antagen generalplan är ett rättesnöre för stadens nämnder och tjänstemän vilket innebär att tjänstemän i sin planering och i beredningen av ärenden bör utgå från den av fullmäktige antagna generalplanen och om avvikelser görs från den bör detta anges i beredningen.

En av generalplanens uppgifter är att informera stadens invånare om utvecklingsproblem och de förändringar som föreslås inom stadens område. Generalplanen utgör underlag för den offentliga diskussionen och det beslutsfattande, som uppställer ramar för alla utbyggnadsåtgärder i staden.

# STADENS KARAKTÄR

Platsen för Mariehamn på landtungan mellan Slemmern och Svibyiken valdes för de goda hamnförhållandena. Den ryske kejsaren Alexander I ambitioner var högt ställda. Landets främste stadsplanerare arkitekt G.Th.Chiewitz anlätades för att uppgöra den första stadsplanen som karaktäriseras av breda korsande esplanader och alléplanterade rätlinjiga gator.

I hundra år räckte det 2,98 km<sup>2</sup> stora stadsområdet för stadens tillväxt. 1961 förstörades stadens landareal genom gränsjustering mot Jomala till 11,6 km<sup>2</sup>. Idag är markreserverna på nytt begränsade. Diskussioner med Jomala kommun rörande nya gränsjusteringar har varit resultatlösa.

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

För att kunna bereda plats för nya invånare och nya samhällsfunktioner måste staden hushålla med markresurserna.

En koncentrerad och förtätad stadsbyggd har blivit både ett måste och ett mål för Mariehamn. Stadens begränsade markreserver förutsätter en effektiv markanvändning. En sammanhållen stad är eftersträvansvärd för att den är kostnadseffektiv både vad gäller utbyggnadskostnader och drift, vilket också gynnar en hållbar utveckling.



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



Lillängen - ett exempel på nytt egnahemsområde.

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.



Anpassad nybyggnad (1) och rehabiliterat äldre bostadshus (2).



Mariehamns hamn har utvecklats till en av Östersjöns mest trafikerade.

Stora delar av innerstadens bebyggelse härstammar från badhusepoken runt sekelskiftet 1900. Dessa snickarglada byggnader, som bildar sinnebilden av Mariehamn, utgör tillsammans med den gamla stadsstrukturen stadens värdefullaste kulturarv. Det nya som byggts i innerstaden under de senaste decennierna har anpassats till den traditionella stadsbilden. Nya allégator har anlagts som komplement till de befintliga.



Våningshus i Västernäs. En påbyggnad har givit fler bostäder och vackrare hus.



# KONFLIKTLÖSNING

Markåtgången för bostadsbyggandet är beroende av fördelningen mellan flerbostadshus och egnahem, tomtstorleken, gatornas bredd och storleken på områdets interna grönområden. Bygger vi rymligt och utglesat kommer naturområdena att krympa och avståndet till servicen ökar. Även de kommunaltekniska kostnaderna per bostad ökar.

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

Den ökande äldre 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 boendet i egnahem.

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 återvändning och komplettering av det befintliga.

Stadens läge på ett smalt näs medför problem för trafikplaneringen. Österleden avlastar innerstadens gator från trafik men avskär samtidigt staden från vattnet.

Den söderifrån kommande biltrafiken leds mitt genom staden. Lemlands kommun ämnar utöka bebyggelsen på Järsö-Nåtöområdet. Trafiken därifrån kommer att växa. Avlastningsleder till Ålandsvägen har tidigare föreslagits i innerstadens grönområden. Skall staden lyckas kombinera en förtätning av stadsbygden med god stadsutveckling måste stadens få park- och rekreationsområden sparas. Detta är stadens gordiska knut.



Centrum förtätas med en arkitektur som "samtalat" med den traditionella stadskaraktären.

Med tanke på trafikutvecklingen är en sammanhållning och återsamling av stadsbygden också en fördel. I en tät stad är bilberoendet mindre än i en gles och utspridd. Planeringen, från helheter till detaljer, bör sträva till minskad bilanvändning och ökad tillgänglighet i staden för fotgängare och cyklist. Vi måste minska vårt bilburna rörelsebehov och färdas både angenämt naturnära och ekonomiskt. Vi skall locka fram flanören i stadsbilden på nytt.

Staden bör växa inifrån och utåt.

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.

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.



Ålandsvägen löper mitt genom staden. Konsekvenserna för omgivningen bör minimeras.



Österleden avskär staden från Österhamn. Vägen bör ombyggas så att ett antal trygga passager skapas.



Nya egnahemsområden byggs tätt och stadsmässigt.



Innerstadens villabebyggelse kan både sparas och förtätas på ett harmoniskt sätt.



## VISION

Staden blir aldrig färdig. Den är en levande organism som är stadd i ständig förändring. Förändringens riktning påverkas av våra visioner. Låt oss blicka 30 år fram i tiden.



Slemmernes strand blir alltmer urban.



Vi känner bra igen vår stad trots att mycket har förändrats. I Mariehamn bor nu 14.000 invånare men stadens gränser är oförändrade.

Här finns en tolerant atmosfär som bidrar till att stadens "inre" sociokulturella form bildar en skapande urban stadsmiljö. Stadens yttre form, stadsbilden är stadsmässig samtidigt som stadens särart och identitet har bibehållits och utvecklats.

Mariehamn har lyckats kombinera den vattenomslutna småstadens charm och trygghet med en betydligt förtätad och urbaniserad stadskaraktär. En bostadsö berikar sjöfronten i Österhamn.

Fortfarande dominerar stadshuset, kyrkan och Navigationsskolan stadens silhuett trots att bebyggelsen på många ställen har fått öka i höjd till IV- och ibland till V-våningar.



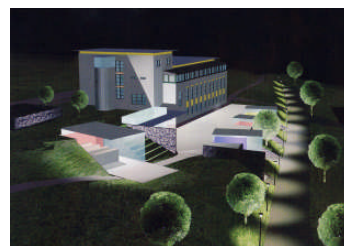
Kyrkan dominerar stadsbilden genom sitt läge och sin höjd.

Stora ansträngningar har ägnats åt den estetiska utformningen av innerstadens gatubilder.

Innerstaden har blivit betydligt tätare, inga hålrum i gatubilden syns längre. Badhusepokens vackra snickarglada villor sprider feststämning. Nybebyggelsen är harmoniskt anpassad till den traditionella stadsbilden.

Det har blivit populärt att bo i Mariehamn. Företagarandan är god. Den höga nivån på vården, skolan och omsorgen tillsammans med den vackra och trygga stadsmiljön inramad av det unika skärgårdslandskapet lockar allt fler. Östersjöns vattenkvalitet är på väg att bli bättre.

Parkerna och skogarna är sparade och flitigt utnyttjade av stadsborna. Staden är berömd för sina vackra fantasifulla fickparker.



Sjöfartsmuséets tillbyggnad.

I staden finns ett berömt underjordiskt sjöfartsmuseum och ett mångkulturhus. Idrottsarenan i centralparken är utbyggd och anpassad till moderna krav på teknik och åskådarutrymmen. Staden har tre goda grundskolor och en mängd andra läroinrättningar.



Kulturmiljö på Nabben.

Staden har ett behagligt tempo. Mariehamn är en utpräglad fotgängar- och cykelstad. Stadsborna flanerar gärna.

Allt fler har bosatt sig i innerstaden med servicen i stadskärnan på bekvämt gångavstånd.

Stadens centrum är livskraftigt. Här finns allt: bostäder, arbetsplatser, kommersiell service, kultur, etc. Rikligt med underjordiska långtidsparkeringar har byggts. Endast korttidsparkering är tillåten på gata. Trafiken på gatorna är anpassad efter fotgängare och cyklister. Gågatan löper från Torget till Biblioteksplatsen.

Trafiken på stadens gator löper smidigt men långsamt och säkert.

# Förslag till GENERALPLAN FÖR MARIEHAMN

## MÅL

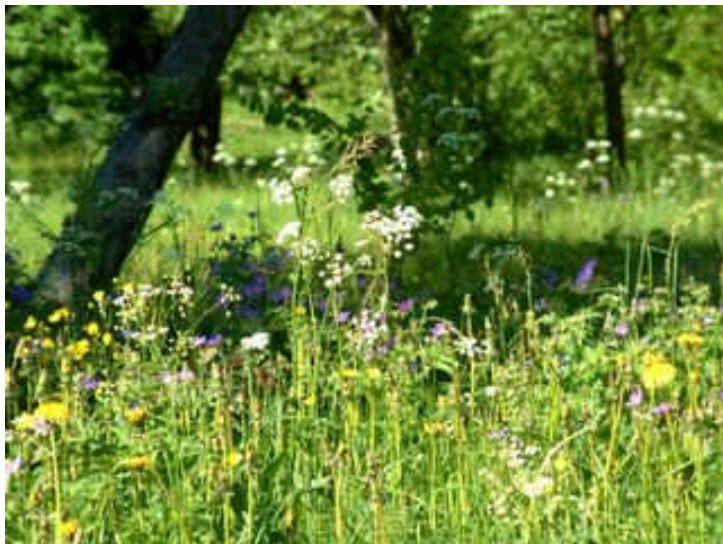
Genom formulerade generalplanemålsättningar slår staden fast vad som skall prioriteras och hur staden långsiktigt skall utvecklas.

### ÖVERGRIPANDE MÅL

Mariehamn som ekokommun skall sträva mot en hållbar utveckling. Detta ekosynsätt formuleras i generalplanen i form av följande övergripande målsättningar.

Staden skall i all planering och verksamhet uppfylla de fyra kretsloppsvillkoren:

1. Utsläppen av miljöskadliga ämnen måste minimeras och anpassas till vad de naturliga kretsloppen klarar av.
2. Förbrukningen av icke-förnyelsebara resurser måste minskas så att även kommande generationer har tillgång till sådana.
3. Förnyelsebara resurser får ej förbrukas i snabbare takt än de nybildas.
4. Ovanstående villkor måste uppfyllas på ett sådant sätt att den biologiska mångfalden bevaras.



Markanvändningen skall vara effektiv och planläggningen skall bygga på strategiska bedömningar av miljöaspekterna, blandning av flere funktioner i ett område, en minskning av transportbehovet och prioritering av ekologiskt sunda transportsätt, energisystem och materialval.

Betydelsen av att kunna röra sig, utbilda sig, delta i arbetslivet, ta del i fritidsaktiviteter och samhällsarbetet är självklara rättigheter. Målsättningen är att det staden producerar av fysiskt miljö och verksamheter skall vara tillgängligt för alla befolkningsgrupper oberoende av ålder, kön, ursprung eller funktionsnedsättning.

Planeringen skall sträva till hushållning med naturresurser och energi. Ett tvärsektorielt tänkande eftersträvas så att gemensamma framtidsvisioner skapas i förvaltningarna. Stadsinvånarnas delaktighet skall ökas genom information och öppenhet för dialog.

### ALLMÄNNA MÅL

Mariehamns karaktär av trädgårdsstad skall bevaras jämsides med en utveckling av staden som Ålands huvudstad och som en sjöfarts- och turiststad. Staden eftersträvar en befolkningstillväxt på i genomsnitt 110 invånare per år.

Stadens mål är

- att slå vakt om stadsområdets historiska dimensioner,
- att bevara stadsbildens luftiga och gröna intryck,
- att bibehålla öppenheten mot vattnet,
- att stärka norra och södra stadens identitet och invånarnas känsla av tillhörighet i sin del av staden genom att definiera lokala centra med platser före möten och betydelsefulla centrumfunktioner.

### BOENDE

Boendet i innerstaden bör öka och boendemiljön bör utvecklas för alla ålderskategorier, så att innerstaden blir en fullgod och konkurrenskraftig boendemiljö samtidigt som det äldre genuina Mariehamn skall skyddas och bevaras. Stadskärnan förtätas för bl.a. ökat boende.

Bostadsproduktionen inriktas huvudsakligen på lägenheter i våningshus och radhus. Ca 20 egnahemstomter bjuds ut per år.

### SERVICE OCH ARBETSPLATSER

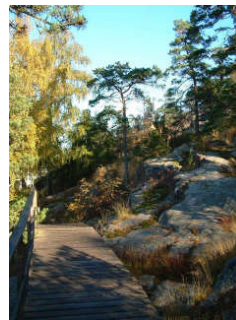
Innerstadens mångfasetterade och blandade verksamhets- och serviceutbud bör utvecklas. Södra stadens boendemiljö bör kompletteras med verksamheter och serviceutbud.

### TRAFIK

Trafiknätet uppdelas i två kategorier: dels infarter eller huvudgator och dels bostadsgator

Stadens mål är att sänka trafikens hastigheter och att leda biltrafiken på det befintliga gatu- och vägnätet, att inte bygga nya trafikleder i parkmark. Den av huvudtrafikleder splittrade stadsstrukturen i norra och södra staden knyts samman och rehabiliteras. Utbyggnaden för boende och verksamheter söder om innerstaden bör utvecklas så att härav föranlett trafiktryck på innerstaden kan anpassas till kravet på en god boendemiljö.

Fotgängare och cyklister ges med biltrafiken jämlika valmöjligheter.



Parkstigarna är uppskattade.



Lindesplanaden hör till stadens skydds värda kulturarv.

### SKYDD

#### SKYDD AV GRÖNOMRÅDEN OCH -KORRIDORER

Staden växer sammanhållet och i plan anvisade parker och grönområden tas inte i anspråk för exploatering. Dessa grönområden bör få ett starkare skydd i plan och göras tillgängliga.



Restaurerat K-hus.

#### RUTNÄTSTADEN

Staden förtätas disciplinerat.

Den historiskt och arkitektoniskt värdefulla stadsbilden skyddas och värdas. Ny arkitektur och stadsbildsutformning utvecklas på basen av den lokala traditionen och innerstadens historiskt och arkitektoniskt värdefulla karaktär.

Planskilda gångbroar över gatumark tillåts inte.

#### ENHETLIGA STADSPARTIER

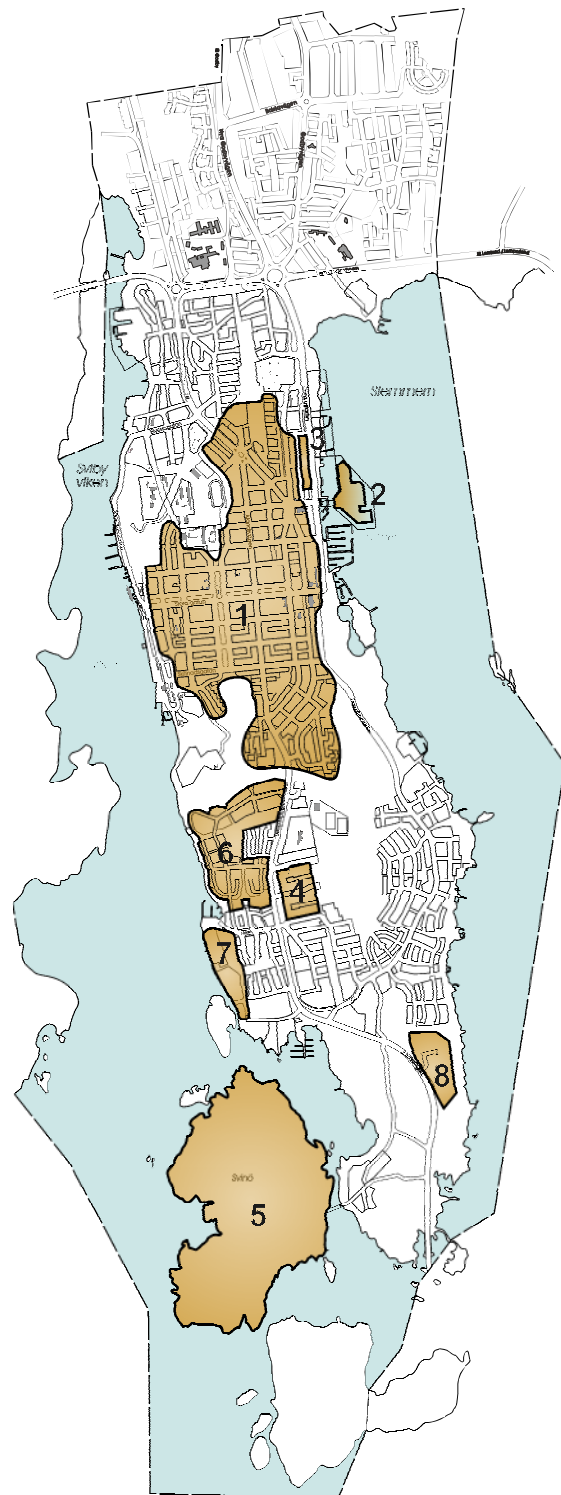
Enhetligt bebyggda områden förtätas på den befintliga bebyggelsens villkor och med stilkänsla.

#### ÖSTERNÄSVÄGEN

Vägen skyddas. Kurvor och höjdförhållanden bibehålls, trafikens hastighet begränsas.

# STRATEGIER

I konsekvens med generalplanens målsättningar föreslås följande markanvändningsstrategier:



## BOSTADSMARK

### 1 INNERSTADEN

De boende i innerstaden utökas med drygt 2000 invånare genom ökad exploatering, stadsbilsanpassad förtätning, miljövänlig trafikplanering, nya gång- och cykelvägar, ökat serviceutbud, natur- och kulturmiljöskydd.

### 2 BOSTADSÖ I SLEMMERN

Utreds om stadens överskott av stenmassor kan användas som utfyllnad för en bostadsö i Slemmern för ca 1000 invånare.

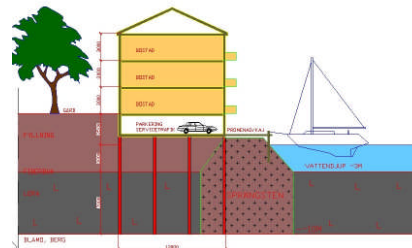


Bostadsön i förhållande till Slemmerns yta.



Staden har successivt vuxit genom utfyllnad i Slemmern.

Istället för att flytta strandlinjen utåt kan en fortsatt utfyllnad arrangeras som en ö.



Bostadsön bör ha så lång strandlinje som möjligt för att alla bostäder skall få utsikt över vattnet. Stranden är allmän promenad. Biltrafiken placeras under husen. De inre gårdarna är gröna oaser.

### 3 RÖNNBERGSTORG

Parkeringsområdet Rönnbergs torg avsätts som utredningsområde för bostadsbebyggelse för ca 250 invånare.

### 4 VÄSTERNÄS VÅNINGSHUSOMRÅDE

Västernäs våningshusområde förtätas i syfte att uppnå bättre stadsmässighet.

### 5 SVINÖ

Svinö reserveras som utredningsområde för bostadsbebyggelse. Om området bibehålls som grönområde betecknas det R, rekreationsområde.

### 6 VÄSTRA YTTERNÄS - LOTSBERGET

Ed. oljehamnsområdets planering integreras med Horelliområdet, vilket innebär en möjlighet till en sammanhållen stadsmässig exploatering.

### 7 LÖSKÄRSBERGET

Ändrad markanvändning. Det privata området avsätts för egnahemsbebyggelse dock med ett bibehållande av områdets naturliga strandmiljö och bergiga karaktär.

### 8 ÄNGLAMARKERNA

Området reserveras som utredningsområde för bostadsbebyggelse. Om området bibehålls som grönområde betecknas det SN, naturskyddsområde.



Tät egnahemsbebyggelse blir mera stadsmässig.



Staden förtätas på den befintliga stadens villkor.

# Förslag till GENERALPLAN FÖR MARIEHAMN

## STRATEGIER

### ARBETSPLATSER

#### ROSSEN

Områdets markanvändning ändras från enbart småindustri till större inriktning på kontors- och affärsverksamhet med möjlighet till integrerad bostadsbebyggelse.



ELVERKSGATANS FÖRVÄNDLING FRÅN INDUSTRI- OCH LAGERBETONAD VERKSAMHET TILL EN KONTORS- OCH AFFÄRSGATA HAR INLETTS MED TV:5 NYA HUS I EN ÄNDAN OCH IT-HUSET I ANDRA.

#### HORELLIOMRÅDET OCH LOTSGATAN ED. OLJEHAMNEN

Miljöanpassade arbetsplatser integreras med boendet.

#### SVINÖ

Småskaliga miljövänliga arbetsplatser integreras med ett ev. boende.

### SERVICE

#### DETALJHANDEL OCH ANNAN

##### KOMMERSIELL SERVICE

Staden planerar målmedvetet för att bibehålla och utveckla den kommersiella servicen i stadskärnan, i centra i södra staden och i norra staden.



Den kommersiella servicen i stadskärnan skall utvecklas.

#### SKOLA

Planeringen utgår från tre grundskolor omfattande nio årskurser: en i norra Staden, en i innerstaden och en i södra staden.

#### BARNOMSORG

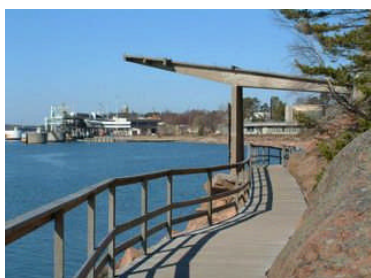
Mark reserveras för en behovsprövad utbyggnad av daghemspatser.

#### ÄLDREOMSORG OCH SERVICEBOENDE

Mark reserveras för en behovsprövad utbyggnad av servicehus och annat äldreomsorgsboende.

#### FRITID

Staden tillväxer med en effektiv och koncentrerad markanvändning. Stadens stränder och friområden görs tillgängliga för det rörliga friluftslivet. Mark reserveras för sport- och lekstråden.



Stränderna skall göras tillgängliga.

### BILTRAFIK OCH LÄTTA TRAFIKEN

Innerstadens trafik skall ledas på det befintliga gatu- och vägnätet. Nya leder i parkmark skall inte byggas.

Staden bör initiera och understöda miljövänliga trafikval som kollektiv- och lätttrafik. Gång- och cykeltrafikens leder kompletteras för att bilda ett hela staden omfattande nät som är kontinuerligt, trafiksäkert och smidigt. Skolvägarna prioriteras.

### KULTUR

Staden agerar aktivt för att en allsidig kultur skall ha fysiska möjligheter att utvecklas. Stadens kulturarv värnas och en tolerant atmosfär som stimulerar till skapande verksamheter eftersträvas.

### TURISM

Stadens turismpolicy baseras på mottot: om mariehamnarna upplever sin stad som god så trivs även stadens gäster här.



Staden lever i symbios med havet.

### PARKERINGSANLÄGGNINGAR

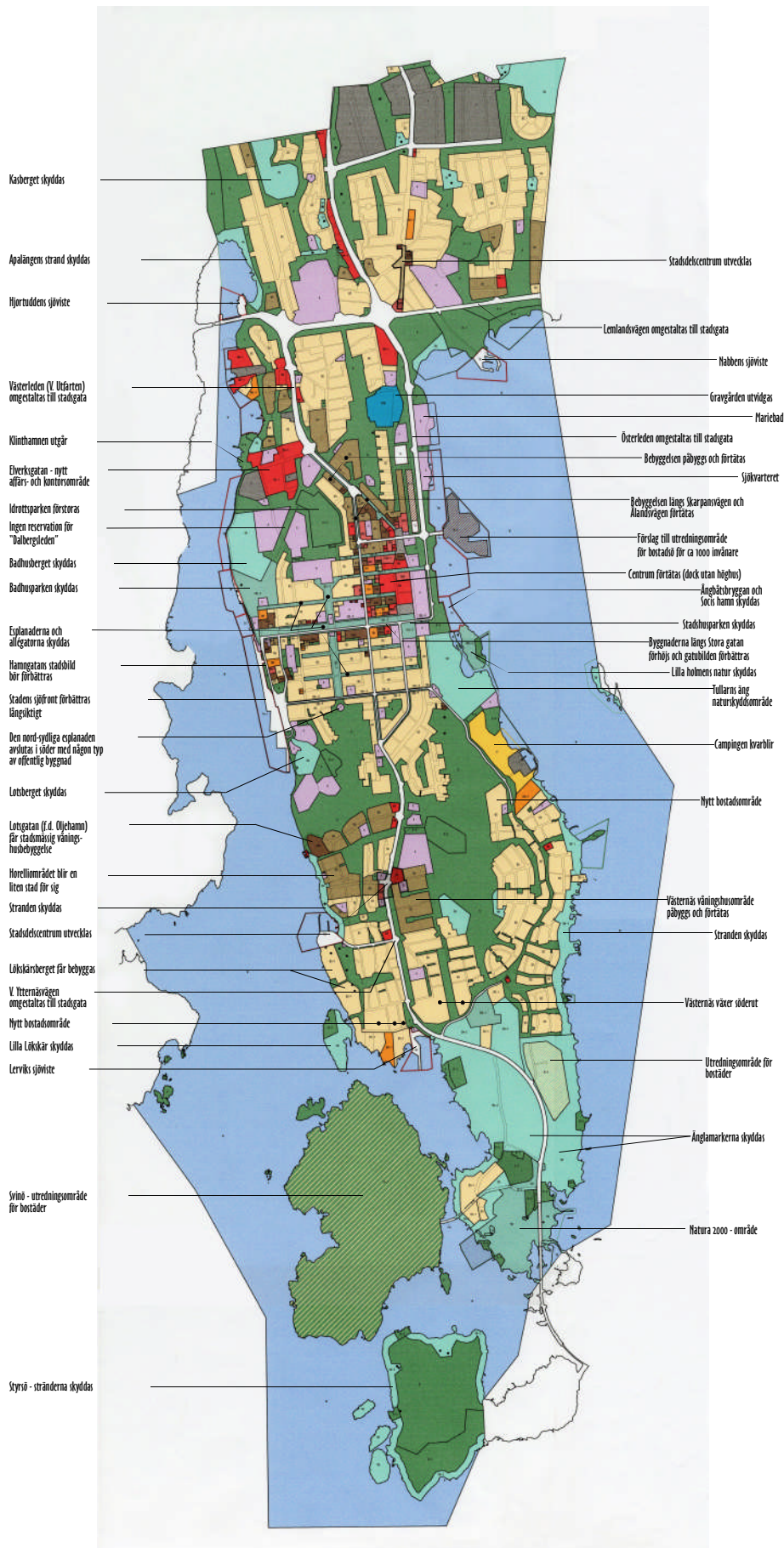
I stadskärnan prioriteras utbyggnaden av underjordiska parkeringsanläggningar. På gatumark tillåts endast korttidsparkering. För verksamheter anslutna till Västerhamn studeras möjligheterna att bygga en parkeringsgrotta i Lotsberget, under Navigationskolan eller i Badhusberget.



Miljöanpassad infart till underjordiska parkeringsanläggningar.

## MARKANVÄNDNING

Detta är generalplanens huvuddokument. Markanvändningskartan utvisar vad marken får användas till. På kartan har bl.a. markerats ett antal föreslagna förändringar, jämfört med de gällande delgeneralplanerna.

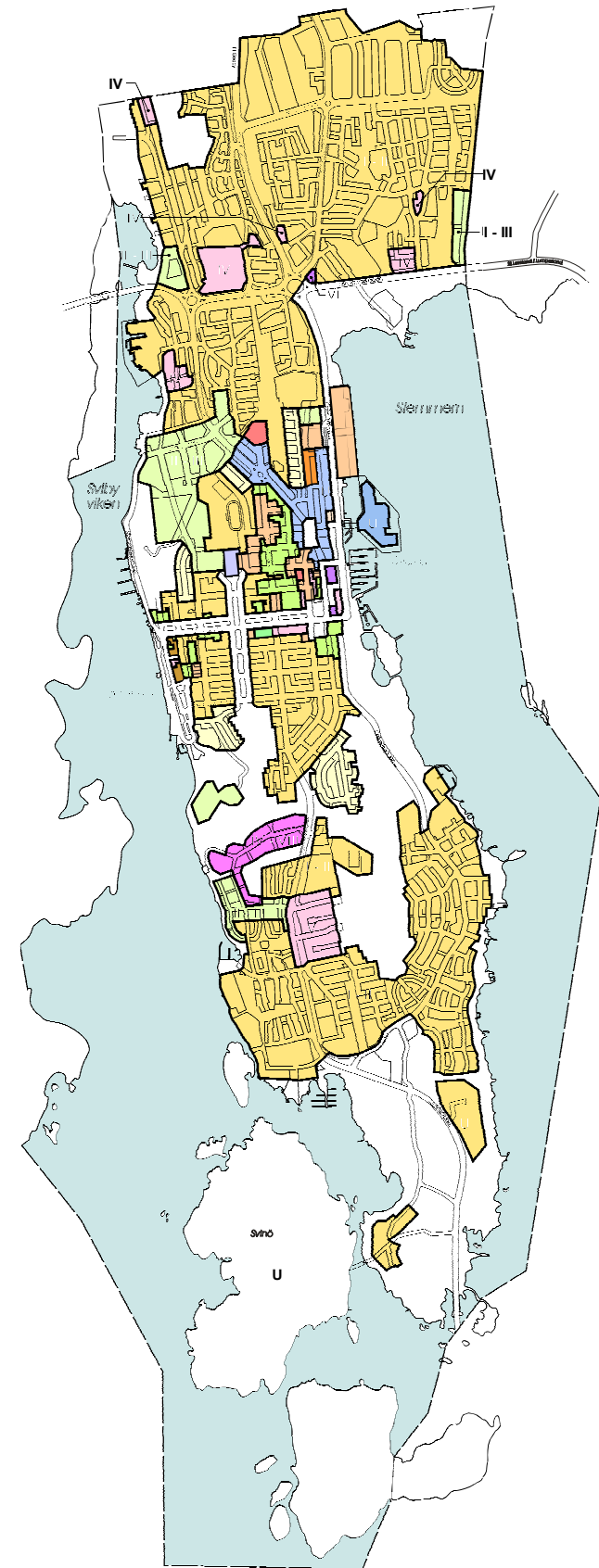




# ANTAL VÅNINGAR

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

Denna stadsbildskaraktär är värdefull och skall bevaras i stadens äldsta delar.

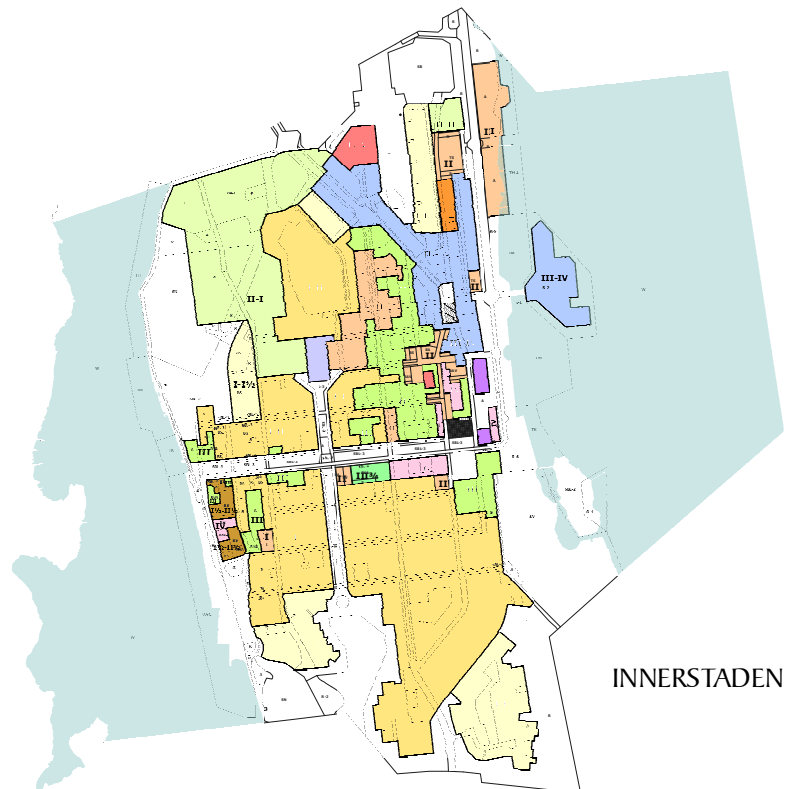


En försiktig förhöjning med en våning till IV-våningar tillåts dock längs Stora gatan mellan Torggatan och Neptunigatan i första hand för att motivera en ombyggnad av befintliga "taklösa" byggnader så att de bättre anpassas till den traditionella stadsbilden. I absoluta centrum eftersträvas ett bevarande av småstadskaraktärens stadsbild med tvåvåningsfasader invid gata medan inne på tomterna, i vissa fall kan uppföras III-våningar eller undantagsvis IV-V-våningar.

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

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

I konsekvens med ökad exploatering tillåts Ringvägens bebyggelse förhöjas från I till I ½ våning.



INNERSTADEN

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

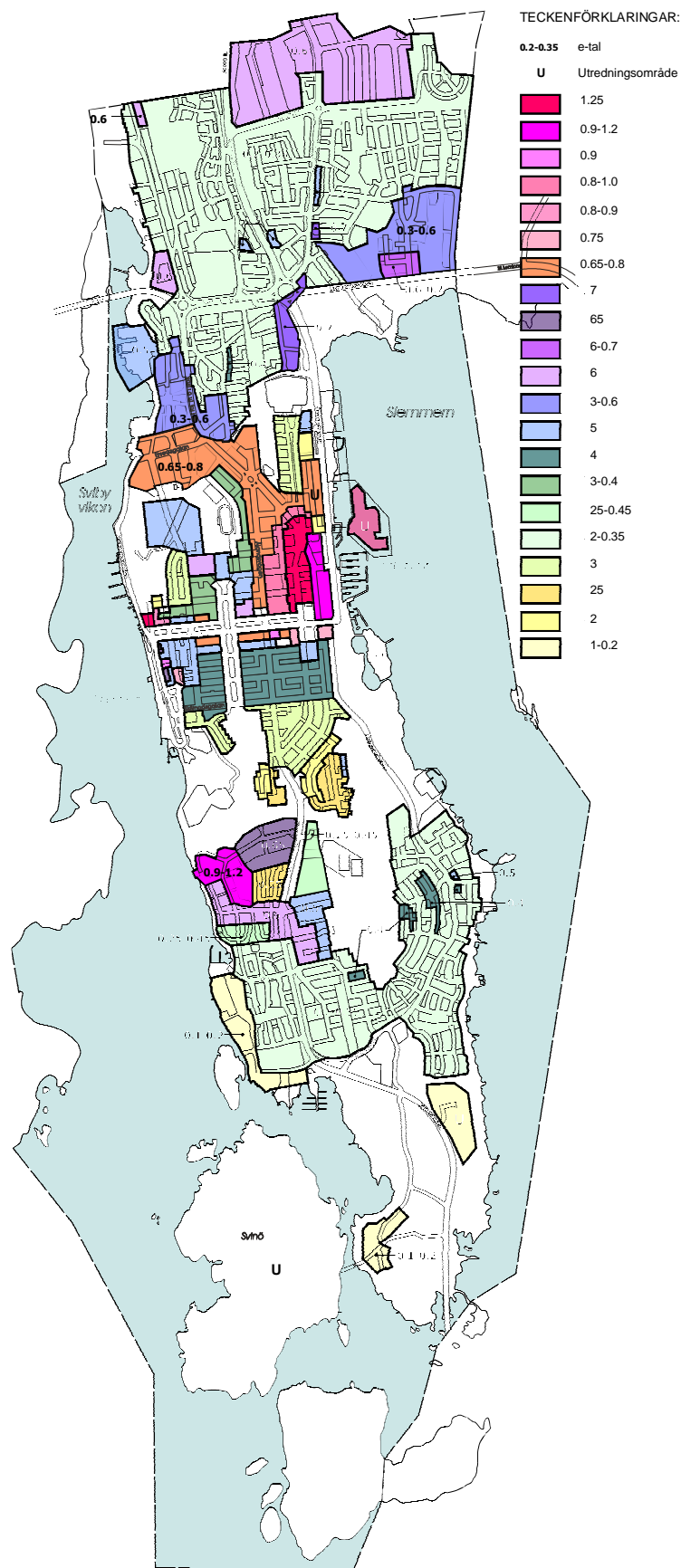
Byggnaderna bildar vägg i stadsrummet. Därför är det viktigt att husen i regel placeras i gatugränsen. Upplevelsen av gatan som rum är starkt beroende av förhållandet mellan gatubredd och hushöjd. Fasadväggen ger gatan karaktär, skala och proportioner.

För stadsbilden är våningstalet ett viktigare stadsplaneinstrument än det matematiska exploateringstalet.

# EXPLOATERINGSTAL

Med exploateringsstal förstås förhållandet mellan byggnadsrätt och tomtareal. Ex. en 1000 m<sup>2</sup> tomt med 250 m<sup>2</sup> byggnadsrätt har e-talet 0.25 (250/1000=0.25).

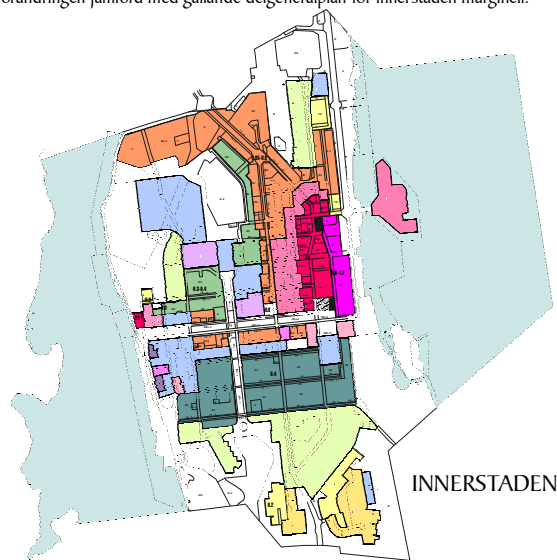
Om byggnadsrätten är lika stor som tomtarealen är e=1.0. Är byggnadsrätten dubbelt så stor som tomtarealen är e=2.0, etc.



I alla stadssamhällen tenderar e-talet i regel att vara högst i centrum och faller mot periferin. Så även i Mariehamn. Ett centrumområde avgränsat av Stora gatan i söder, Bussplan i norr, Strandgatan i öster och i väster Kaptensgatan med tänkt förlängning söderut föreslås få exploateringsstalet 1.25. Väster och norr om detta område avsätts en zon där e-talet kan variera mellan 0.8 och 1.0. Även e-talet för en bostadsö i Styrmanngatans förlängning faller inom dessa ramar. Väster och norr om denna zon följer ett relativt stort område med 0.65 - 0.8 längs Stora gatan (öster om Neptungatan), längs Ålandsvägen, Skarpansvägen, Elverkskatan (bl.a. Rossen f.d. industriområde) samt på Servicegatans anslutande kvartersmark. Kvarteren öster om Strandgatan med allmänna byggnader får ett e-tal som kan variera mellan 0.9 och 1.2. Allmänna tomter har i regel samma e-tal som omkringliggande bebyggelse. E-talet för hotelltomter i innerstaden har oberoende av placering varit 0.9 vilket nu föreslås efter in casu behandling kunna variera upp till 1.2.

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

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



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

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

DÅ E-TALET ANGES MED ETT INTERVALL GÄLLER FÖLJANDE RIKTLINJER FÖR STADSPLANERINGEN:

Ett högre e-tal kan användas

- på tomter som gränsar till zonen med högre e-tal
- på hörtomter

Ett lägre e-tal används

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

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

Utöver den byggnadsrätt som härleds ur e-talen (grundbyggnadsrätten i stadsplanen) kan tillägsbyggnadsrätt erhållas generellt för:

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

Efter särskild prövning kan utökad byggnadsrätt ges för:

- bostäder i centrum i kombination med underjordisk parkering på tomt 25 %
- bostäder i takvåning enligt särskilda villkor för stadsbildsrehabilitering
- kommunikationsytor och överglasade ytor 3 % resp. 3 %
- stadsbildsrehabilitering (15 objekt Sfmge 17 § 2002) 1)
- underjordiska utrymmen under stadens mark, efter prövning enl. ändamålsenlighet
- garage på egnahemstomter 30 m<sup>2</sup> våningsyta.

1) Till de delar ett förhöjt e-tal täcker in stadsbildsmässigt motiverad tillägsbyggnadsrätt förfaller denna.



# GENERALPLAN FÖR MARIEHAMN

## TRAFIK

En trafiknätsanalys har initierats och på konsultbasis genomförts som underlag för det pågående arbetet med generalplanen för Mariehamn. Huvudsyftet i analysen är att öka trafiksäkerheten.

I analysen funktionsindelas trafiknätet med avseende på den tunga trafiken (bilar, bussar, utryckningsfordon) och GC-trafiken (gående och cyklister). Anspråken visavi framkomlighet och säkerhet för de olika trafikslagen samt hur våldagens trafiknät möter anspråken redovisas.

Sammantaget konstateras i analysen att framkomligheten för den tunga trafiken är god medan gång- och cykeltrafikens säkerhet på många ställen är låg.

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

Trafiknätsanalysen inarbetas på följande sätt i generalplanen.

### INFARTER / HUVUDGATOR

Stadsområdet är anslutet till tre infartsvägar:  
Landsväg 1 (Eckerövägen)  
Landsväg 2 (Nya Godbyvägen)  
Landsväg 3 (Landsvägen) samt till Järsövägen

- Inom stadsområdet föreslås följande huvudgator:
- Nord-sydliga
    - Järsövägen från Gripen - Västra Yternäsvägen - Ålandsvägen - Västerleden (Västra uttären)
    - Osterleden
    - Osternäsvägen (utifrån Osternäs)
    - Torggatan mellan Ålandsvägen och Stora gatan
  - Havngatan (från Stora gatan söderut)
  - Hammngatan (från Stora gatan söderut)
  - (Gamla) Godbyvägen (från Bolstavägen till stadsgränsen)
  - Ost-västliga
    - Skilnadsgatan
    - Stora gatan
    - Styrmansgatan (från Ålandsvägen österut)
    - Stukhuvägen - Lemlandsvägen
    - Bolstavägen
    - Fiskehamnsvägen

I förslaget till generalplan har inte intagits någon reservation för den s.k. Dallerleden.

Huvudgata skall alltid förses med separat cykelbana antingen på ena eller båda sidor. Trafiken på huvudgatorna bör löpa smidigt men kan på vissa avsnitt ha lägre hastighet än 50 km/h.

Västerleden, Osterleden, Västra ÅLANDSVÄGEN - stadens Akilleshäli

Södra staden beräknades rymma ca 4 600 invånare i delgeneralplanen från 1982. Av dessa beräknades ca 3 200 ligga inom Västra Yternäsvägens upptagningsområde. Denna markreservation och beräknade folkmängd ligger som grund för den trafiklösning som annges av stadsfullmäktige för innerstaden med Ålandsvägen bishallen som huvudgatornämnd. Inga markreserverationer för nya trafikleder från söder görs i delgeneralplanen för innerstaden. Det bor ca 2 000 invånare i södra staden och av dessa ca 1 400 inom Västra Yternäsvägens influensområde. De planerade bostadsområdena på västra sidan av V. Yternäsvägen beräknas öka antalet invånare inom Västra Yternäsvägens influensområde till ca 3 000 inv. och södra stadens folkmängd med ca 1 600 till 4 200 inv. Med dessa bostadsområden kommer således fortfarande att ligga under de folkmängder som ligger som grund för gällande trafiklösning i innerstaden och från södra staden.

Trafiken som kommer att ströva av den av Lemlands kommun planerade bebyggelsen inom Järsö-Näsköområdet söder om Mariehamn och trafik från ex. bostadsområden på Svino och Anglamarkerna är tillagd jämfört med gällande delgeneralplaner och bör beaktas med tillagd i Ålandsvägens problematik. Centrumnära boende har betydligt bättre förutsättningar att skona trafiknätet på Ålandsvägen än en mer pentil berörande bebyggelse. En utbyggnad av en bostads- i stället för en utbyggnad på Svino och i Anglamarkerna. I detta syfte är det också viktigt att på bästa möjliga sätt utveckla GC-förbindelserna från Lotsgatans och Horellområdets nya bostadsområden mot centrum.

I dagens utredning utredas bebyggelsen av mångfunktionell och blandning av verksamheter, och att även biträffa här till stadivet. Den ortodoxa trafikplaneringen där alla trafikslag skall skjutas åt kritiserar på samma sätt som den zonade staden där arbetsplatser är skilda i en del av staden, bostäder i en annan, osv. Trafikplaneringens uppgift är att balansera framkomlighet och hög trafiksäkerhet mot varandra.

**OSTERLEDEN**  
Till skillnad från utredningen rörande Osterleden som landskapsregeringen utifrån föreslår endast en rondell (vid Styrmansgatan). Rondellen vid Lagerövägen lämnas bort. Strandgatan avslutas vid den utvidgade gravgården och ansluts till Osterleden via Vilgränd. Grindmatsvägen leds till Osterleden.



SKILNADSGATAN - EN AV STADENS HUVUDGATOR

### BILTÄTHETEN

Antalet bilar på Åland och i Mariehamn 31.12.2003

	Åland	Per/1000 inv.	Mariehamn	per/1000
inv.	15134	577	5803	516
Personbilar	11867	709	6841	644
Bilar totalt	18687	709	6841	644

omfattar personbilar, paketbilar, lastbilar, specialbilar och bussar

Billtäteten på Åland hör till den högsta i Europa. Mariehamn har 10% lägre billtätet än övriga Åland.

Trafikräkningar 1994-2002 visar att trafiken på stadens huvudleder ökar successivt medan trafiken på nästan alla räknade interna stadsleder annäringsvärt nog är oförändrad eller har t.o.m. minskat.

### GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

Mariehamn med över 900 invånare per kvadratkilometer är en av landets tätast bebyggda städer. Det i sig behöver inte vara något negativt, eftersom den ringa arealen liksom överskådigheten gör det lätt att gå och cykla i staden och ut i den utrustade naturen.

Mariehamn har ett jämförelsevett bra nät av gång- och cykelvägar. Stadsborna är flitiga fotgängare och cyklister. En komplettering och fortsatt utbyggnad av gång- och cykelvägar är en del av generalplanens målsättningar och överensstämmer med trafiknätsanalysens resultat. Det bidrar till att skapa attraktiva boendemiljöer och en miljövänlig utveckling.

Ålandsvägen kan med avseende på GC-trafiken uppdelas i fyra avsnitt:  
1 från Ålandsplan till Styrmansgatan  
2 Styrmansgatan - Stora gatan  
3 Stora gatan - Skilnadsgatan  
4 Skilnadsgatan - Ohnbergsvägen

Avsnitten 1 och 4 i vardera ändan är breda alléer där GC-trafiken leds avskilt från tråden och kommersen. Avsnittet 3 är redan utbyggt med GC-väg i form av en trottoar. Avsnittet 2 utgör en del av den s.k. centrumringen. Här saknas GC-väg.

På kartan redovisas med blå färg bef. gång- och cykelvägar samt gångstigar. Nödvändiga kompletteringar redovisas i rött.

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

**NORD-SYDLIGA GÅNG- OCH CYKELLEDER**, förslag till kompletteringar (röda markeringar)

- Led 1 GC-väg mellan Stora gatan och Hinderöblåvagen på Osterledens östra sida och över Nabben och Hinderöblåvagen (i dag till stora delar gångväg), samt i söder gångväg till Eckeröplan.
- Led 2 Gångväg från trövbanan till Bolstavägen och försättning som GC-väg till Lagerövägen. GC-trafikens säkerhet på Parkgatan bör förbättras i söder för längs GC-vägen från Liljängen till Slepner.
- Led 3 GC-väg från Skiljevägen längs Strandgatan - Söndskägen - Ohnbergsvägen - Ringövägen, gångväg från Gevelövs söderut. GC-trafikens säkerhet på Skiljevägen bör förbättras.
- Led 4 GC-väg längs Torggatan från Stora gatan till Ålandsvägen och längs Hamverkargatan - Ringövägen fram till Gavelövs. Mellan lederna A och B utbyggs gångväg.
- Led 5 GC-väg utbyggs längs Ålandsvägen mellan Styrmansgatan och Stora gatan.
- Led 6 o. 6B GC-väg längs Västra Yternäsvägens västra sida från Matrosгатan till Lenik och vidare till Eckeröplan. GC-trafikens säkerhet på Östra Eckeröplan mellan Stora gatan och Skilnadsgatan bör förbättras.
- Led 7 GC-väg definieras längs Svibyvägen, utbyggs genom Västra Kirken, längs Neutugatan mellan Västra Skolgatan och Skilnadsgatan, längs Grönskägen och Siegelmarksgatan genom Västra Yternäs fram till Fiskarevägen.

**ÖST-VÄSTLIGA LEDER**, förslag till kompletteringar (röda markeringar)

- Led A GC-led definieras fysiskt på Fiskarevägen och gångväg på Labbgränd, Tärnegränd och Skavgränd, norr om Liljängen till led 1.
- Led B GC-led definieras fysiskt på Stråkvägen och Kripgränd, gångväg i parkområde norr om Lindstigen till led 1.
- Led C GC-led definieras parallellt med Rederegatan och på Måsvägen, gångväg till och genom Osternäs och längs blåvägen till led 1.
- Led D Gångväg från led A norr om Horellområdet till Storbolstavägen och från Osternäsvägen längs Lovstrandsvägen till stadsgränsen led 1.
- Led E Ny GC-led mellan Grösten och Matrosгатan, längs Torggatan och Hamverkargatan samt gångförbindelse mellan led 7 och 8.
- Led F GC-led Skilnadsgatan mellan Neptungatan och Havsgatan.
- Led G GC-led längs Stora gatan från Havsgatan till Hammngatan. Måttigen ursprungliga raka linje över Ålandsvägen och mot Sundblomskvären bör återställas.
- Led H GC-led längs Nygatan från Östra Skolgatan till Ålandsvägen och från Torggatan till Osterleden.
- Led I GC-led längs Elverkargatan och fram till led 5, sammankoppling mellan österledens östra och västra GC-väg
- Led J GC-led längs vågbanken över Svibyiken.
- Led K GC-led längs Västra Stenleden.
- Led L GC-led längs Bolstavägen.

Samtliga lätta trafikens passager över Ålandsvägen bör utformas möjligst trygga. Körhastigheten på Ålandsvägen kan vara lägre än 50 km/h men trafiken bör löpa smidigt. Ålandsvägens korsningar med Styrmansgatan, Stora gatan,

- Led 1 GC-led längs Elverkargatan och fram till led 5, sammankoppling mellan österledens östra och västra GC-väg
- Led J GC-led längs vågbanken över Svibyiken.
- Led K GC-led längs Västra Stenleden.
- Led L GC-led längs Bolstavägen.

Samtliga lätta trafikens passager över Ålandsvägen bör utformas möjligst trygga. Körhastigheten på Ålandsvägen kan vara lägre än 50 km/h men trafiken bör löpa smidigt. Ålandsvägens korsningar med Styrmansgatan, Stora gatan,

### 30-OMRÅDEN / LOKALGATOR

De gator som inte ingår i huvudgatornätet föreslås i trafiknätsanalysen bli lokalgator där säkerhet och framkomlighet för gående och cyklister bör vara dimensionerande. Balanseras anspråk på förhastighet för stå tillbaka bl.a. för de lätta trafikslagens anspråk på att kunna korsas bilarnas körtarna säkert eftersom målpunkter ofta finns längs båda sidor på alla lokalgator. Högsta tillåtna hastighet 30 km/h i trafikslagens (barnvänlig bishall) och där detta skall införas begräppet 30-område. Dessa områden med lokalgator omges av huvudgator som näs inom en radie på max ca 400 meter. Genomgående gatuförbindelser som medför risk för så kallad smuttslag genom 30-område bör ses över i samband med förändringar i huvudnätet. Genomfartstråk kan minskas eller elimineras genom avstängningar, enkelstängningar och skänade fysiska åtgärder i trafikan. Inom 30-område är cykelvägen i regel på gata, vilket tillgodoser trafiksäkerhetsanspråket. Kartan bilägg generalplanen som ett instruktivt förslag.

Kartan bilägg generalplanen som ett instruktivt förslag.

Kartan bilägg generalplanen som ett instruktivt förslag.

Kartan bilägg generalplanen som ett instruktivt förslag.

Kartan bilägg generalplanen som ett instruktivt förslag.

Kartan bilägg generalplanen som ett instruktivt förslag.

Kartan bilägg generalplanen som ett instruktivt förslag.

Kartan bilägg generalplanen som ett instruktivt förslag.

Kartan bilägg generalplanen som ett instruktivt förslag.

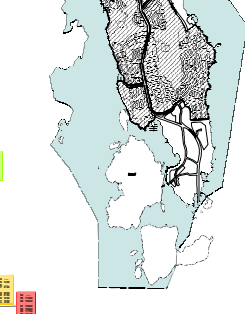
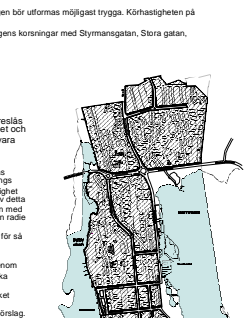
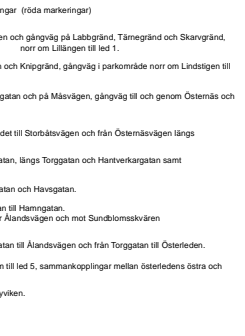
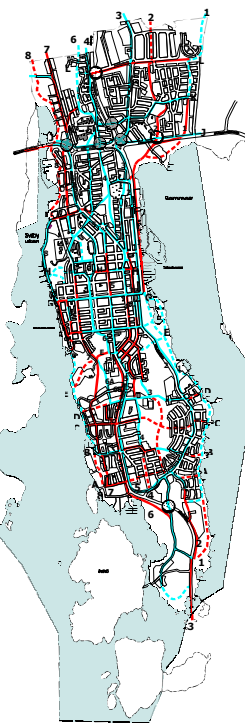
Kartan bilägg generalplanen som ett instruktivt förslag.

Kartan bilägg generalplanen som ett instruktivt förslag.

Kartan bilägg generalplanen som ett instruktivt förslag.

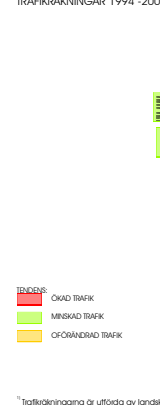
Kartan bilägg generalplanen som ett instruktivt förslag.

Kartan bilägg generalplanen som ett instruktivt förslag.



STADENS ÄLDSTA BYGGNAD OCH GC-VÄG TILL OSTERNÄS.

### TRAFIKRÄKNINGAR 1994-2002



Trafikräkningarna är utförda av landskapet trafikövervakning

# Förslag till GENERALPLAN FÖR MARIEHAMN

## PARKERINGSLÖSNINGAR

### CENTRUMPARKERINGEN

Behovet av bilplatser ökar successivt i centrum. Orsakerna till detta stegrade parkeringsbehov är att söka i ökad verksamhet och ökat antal arbetsplatser inom centrumområdet samt ökat allmänt bilinnehav. Härutöver tillkommer turismens inverkan och därmed servicenäringsarnas behov av extra parkeringsplatser under sommarmånaderna.

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

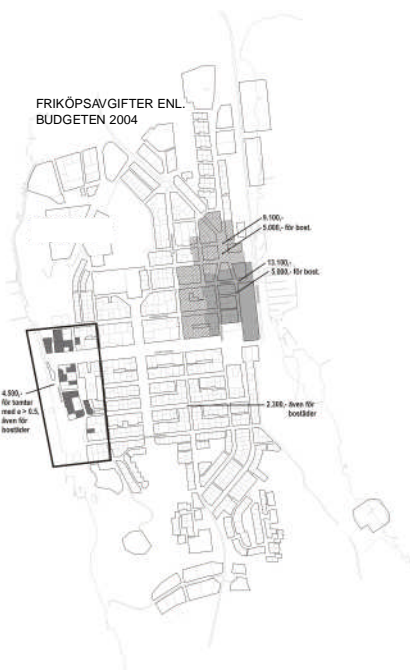
### UTBYGGNADSSVÄRIGHETER

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

### FRIKÖPSPLATSER

Staden har i flera årtionden tillämpat möjligheten att fastighetsägare kan friköpa sig från skyldigheten att anlägga bilplatser på tomt. Förfarandet förutsätter att respektive tomt i stadsplanen har inskriven rätt till sådant friköp, vilket i regel inte gäller bilplatser för boendet. Områden där friköpta bilplatser kan iordningställas definieras i stadsplan. Friköpt bilplats får inte reserveras för enskild parkering. Avgiften är tänkt att täcka kostnaderna för och driften av iordningställd bilplats. Hittills har drygt 300 bilplatser friköpts.

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



### PARKERINGSANLÄGGNINGAR

Centrumområdet förutsätter möjligast smidig trafik vad gäller fotgängare, cyklister och biltrafik. Det skall finnas ett så stort antal korttidsparkeringar som möjligt i gatuplanet, vilket förutsätter att de långtidsparkerade fordonen (huvudsakligen inpendling från landsbygden) placeras i parkeringsanläggningar under jord. Sedan flera årtionden tillbaka stöder staden underjordiska garageprojekt som kan komma att utgöra fungerande delar i en framtida underjordisk parkeringsstruktur.

### CENTRUMPARKERINGENS UTVECKLING

Markens höjdförhållanden i centrum möjliggör horisontella infarter från Österleden till en underjordisk parkeringsstruktur. Tre infarter föreslås: vid Självstyrelsegården, vid KK-huset/Nygatan och vid Stadsbiblioteket/Styrmansgatan. Den första leder till Sittkoffs garage inklusive utvidgning under angränsande tomtmark samt med möjlig tunnel under Torggatan till Nordeas garagevåning. Den planerade infarten till KK-huset kunde samutnyttjas för garage under Nygatan och Strandgatan jämte angränsande tomter. Infarten till bibliotekets garagevåning kan förlängas till ett garage under Biblioteksplatsen varifrån förbindelse till Nyfahlers garage och ett garage under Bussplan kan anordnas. De underjordiska P-anläggningarna bör förbindas sinsemellan så att en effektiv söktrafik under jord kan skapas.



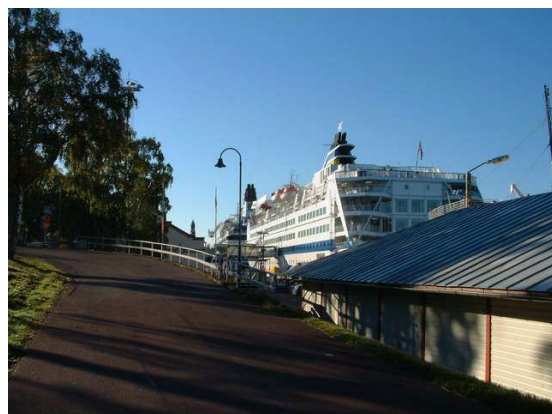
### HAMNVERKSAMHETENS PARKERINGSBEHOV

Hamnverksamhetens parkeringsbehov baseras på de som reser med färjorna, de som arbetar på färjorna och de som väntar på passagerare samt för befintlig och utökad landverksamhet i Västerhamn. I anslutning till hamnområdet och inom intilliggande gatuumråden finns drygt 300 parkeringsplatser.

En minimering av långsparkeringen på gatorna runt hamnområdet skulle för hamnens verksamhet förutsätta en ny parkering för ca 75 fordon. En dylik parkering kunde Lex. utbyggas som ett parkeringsdäck över hamnområdet söder om Vikingterminalen (ca 90 bilar). Tidigare har även diskuterats ett alternativ med en parkering insprängd i berget under Sjöfartsläroverket (ca 300 bilar) med infart från Havsgatan. En parkeringsgrotta i berget gör minst intrång i stadsbilden och kunde kombineras med ett befolkningskydd. Därefter kunde tidsbegränsad parkering införas på vissa gatuvägnitt.



UTÖKAD VERKSAMHET I FÄRJHAMNEN OCH MARIEPARK FÖRUTSÄTTER FLER PARKERINGSPLATSER.

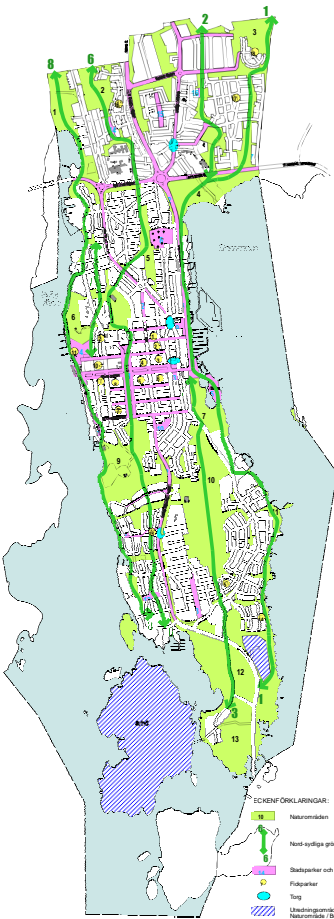


HAMNEN, MARIEPARK, ÄSS, BADHUSPARKEN, SJÖFARTSMUSEÉT  
En utökning av p-platserna i anledning av det stora parkeringsbehovet för hamnen och en växande verksamhet i Mariepark är nödvändig. Ett p-hus under Lotsberget kunde vara en lösning. Här finns redan reningsverkets bergsrum som kommer att utvidgas. En parkeringsgrotta under Lotsberget skulle kunna utgöra ett alternativ till ovan diskuterade utökning av hamnparkeringen eller ett komplement till den.

I norra hamnområdet finns parkerings- och trafikproblem. Strandpromenaden är smal och ganska tungt trafikerad. Verksamheten vid ÄSS erfordrar både trafik och parkering. Verksamheterna i samband med Sjöfartsmuseet, Sömmern och Badhusparken är idag stora och trafik- och platskrävande. Utökad verksamhet är planerad. Ett alternativ som bör utredas är att under en del av Badhusparken spränga in ett parkeringsområde. Infart till detta kunde arrangeras både från Norragatan (korsningen med Havsgatan), från Neptunigatan (uppfarten till Badhusberget) och från Strandpromenaden. Denna lösning kunde avlasta Sjöpromenaden en del genomfartstrafik.



# GRÖNSTRUKTUR OCH TORG



## A NATUROMRÅDEN (Se teckenförklaringen och numreringen på kartan)

- 1. SVBY Å OCH APALÅNGENS STRAND**  
Området visar ett skyddsvärt landskapskomplex av strandling lövskog med vass utanför strandlinjen vilket är viktigt som stadsrande och lövskog.
- 2. KASBERGET**  
Ett unikt och skyddsvärt landskapsområde som omfattar både en stenklipp, berg, små mossor och omgivande kulturlandskap.
- 3. ÖSTERBACKA**  
Området omfattar en anmärkningsvärd och skyddsvärd liten mossor och kulturlandskap.
- 4. NABBEN**  
Nabbenområdet omfattar dels en rest av den artrika lands- och kulturlandskap som tidigare dominerade Stenemans öarna och stora stränder och dels skyddsvärd strandområde.
- 5. KIVINSKOGEN/NYHÅGSHÖJDEN**  
Området är höglänt och beläget på vattendelaren i området och utgör en del av slagen mellan Kivins och Strandsöarna/Nyngången.
- 6. BADNISHÖRDET**  
Badnishördet är skyddsvärdt och bör till de mest utrymde friluftsområdena i staden.
- 7. BILLARNS ÄNGAR OCH VÄSTRA DELEN AV KATTIVÄT**  
Tullans äng har ett nationellt och lokalt värde med larv- och djurrik. Den landstade skiljningen invid strand har som landskapsöppning ett oerstattligt kulturellt, historiskt och landskapsöppande värde. Den vackra, öppna landskapen med löpgräns och skogslinje är värdefulla r.a. Ängarna och invidtill har en central betydelse för stadens utseende.
- 8. KATTIVÄT, ÖSTRADDELN**  
Kattiväts den grunda saltvattenfloden som ligger mellan Tullans äng och Lilla holmen, utgör en betydelsefull B-giltighet.
- 9. LÖVBERGET OCH STRANEN SÖDEROM "HORELLI"**  
Lilla berg av skyddsvärd skogsskärskär är fins söder om färjhamnen i väster. Naturen på berget är känslig, men vägar och stigar underlättar framkomligheten och minskar risken. Dagens natur är värdefull.
- 10. KVARNBERGET / SÖDRA SIOGEN (INOM ÖSTERNÄS)**  
Från Tullans äng i norr till Ytterns söder sträcker sig staden till arealen största sammanhängande rekreationsområde. I denna skog varvas torr och frisk meskog med bergskällor. Små lövskog och källor utgör värdefulla naturmiljöer. Parkeringens sydöstra del finns stenklipp och i närheten av dem finns riklig med vackra fjärrgräner. Genom området löper många strömlösa och några åttioåriga stigar och skogen är ett viktigt rekreationsområde.
- 11. ÖSTERNÄS STRAND**  
Grönskorridor mellan Göta Uddens camping- och bostadsområdet Lillängen fortsätter längs Stenemans strand ända ner i ill stadens sydpunkt på Esholmen. Stranden är långsträckt, bebyggelsen ligger nära strandlinjen och västgäkten har förutsättning att vara kammig. Ytterns strand har stort värde som rekreationsområde. Området landskapsöppande förutsätter förutsätter behovet av skydd för området som erbjuder stadens en av de mest intressanta landskapsområdena i Mariehamn. Ett viktigt värde är små sandstyg utbyggd. Gångvägen har högt värde och hela Stenemans betydelse för friluftsliv i Ma riehhamn.
- 12. "ÅNGLAMARKEN"**  
I Ytterns öppna sig ett speciellt vackert och naturligt landskap. Området som bland kallas "Ånglamarken" består av omfattande kvävs- och jordbrukslandskap. "Ånglamarken", som en estetiskt vackert och kulturhistoriskt intressant landskapsbildning i en varierande natur och terräng, är oerstattligt och skyddsvärdt.
- 13. ESPOHOLM**  
Espoholms lövskogslängor, som är skräga för det Bändiska kulturlandskapet, har ett nationellt värde och ingår i Natura 2000 programmet. På Espoholms yttersta spets finns ett naturreservat, som ägs av landskapet Åland.



Natur och hav i västerväster.

## B NORD-SYDLIGA GRÖNSKORRIDORER (Se teckenförklaringen och numreringen på kartan)

På grund av stadens snåla och tätgrädda form bildas naturligen ett antal nord-sydliga grönskorridorer. Dessa grönskorridorer följer tillräckligt stora delar av de huvudsakliga riktningarna i grönskorridorerna och har därför numrerats i enlighet med numreringen av den långa trafiklinjen med sydliga leden. Tillståndet i leden 1) i norra staden, leden 2) i norra och södra staden och leden 4 och 5 på hela sträckan eftersom de är mer eller mindre resodade gång- och cykelleder.

1. Österbacka - Nabben - Östra hamnen - Lilla holmen - Göta Udden - Ytterns strand - Esholm
2. Nabböle - Stenemans skärna - Nabben - fortsätter längs grönskorridor 1
3. Tullans äng och Kattiväts - Kvarnberget - Ånglamarken - Esholm
4. Kasberget - Kivinsögen/Nyngången - Hördensparken - Esplanaden - Lotsberget - genom Västra Ytterns - Lervik
5. Ceders - Fabriksgränd - Hördensparken - Badnishörden
6. Svby å - Apalången - Västra Kivins strand - Sjöpromenaden - Badnishördet - Västra hamnen - Föreningsskapsplan

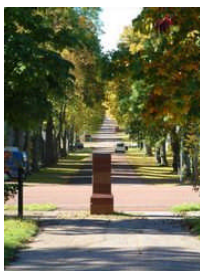
## C STADSPARKER OCH ALLÉGOR (Se teckenförklaringen och numreringen på kartan)

- 1. ESPLANADEN/ÅNGLAMARKEN**  
De för Mariehamn karakteristiska esplanadalléerna utgör utmärkt utgångspunkt för den första stadsparken som är 1860 års bebyggelse av arkitekt Chwast. Alléerna som är utlagd utgör det viktigaste arkitektoniska elementet i staden är skyddsvärdt. De många esplanadalléerna har utöver grundnivå vid placeringen av de viktigaste offentliga byggnaderna i staden.
- 2. ALLÉGOR**  
Färdplaner för överstörsta minstens utfästning om gas, avsevärd utbyggnad och insatser rörande på nödsituation. Stadsplaner utgör ett viktigt och skyddsvärdt del av den historiska Mariehamn och dess gamla kärna.
- 3. STADSPARKEN OCH SUNDHOLMSSKÄREN**  
Stadsparken och Sundholmskären bildar en skyddsvärd östlig avdelning på Indesplanaden. Platsen innehåller stadens största parkplanter och fungerar som en viktig mötesplats för stadens.
- 4. BADNISHÖRDET (INOM ENGELSKA PARKEN)**  
Badnishördet är en oerstattligt grönskorridor, dess historia är fascinerande och omgivningen vacker och speciell. Parken är skyddsvärd.
- 5. LILLA HOLMEN**  
Lilla holmen är en grönskorridor i centrum av Mariehamn. På holmen kan man belästa sig med fjädrin och sand, bada i det och njuta av parkerna. Parken bör skyddas med oerstattade ingång.
- 6. ÖSTRA HAMNOMRÅDET**  
Området som utgör en del av Nabben i norr och Lilla holmen i söder och ligger mellan Österleden och Stenemans har utifrån flera områden på den utbyggda strandlinjen har successfullt en rad akter och existerande. Hela området präglas av beaktans värdet och för tillfälle städer parkeringar stora områden av det utbyggda strandområdet. Vid gåskanalen har i stadsparken varit vid marker. Akter och parker, som fungerar som parkering och Marknaden, som till vidare består av ett vattenområde. Erfarenhet från kammarsrådet till stora delar utgöra av fyrbakstavar skiljer det sig markant från de andra grönskorridorerna och tillhör en urban parkering.
- 7. VÄSTRA HAMNOMRÅDET**  
Området har fortfarande en marin prägel även om färjerna ändrat form och utseende. Marknaden i centrum. Sjöfartsmuseet och Kivins arkitektoniska och kulturella värdefulla parkering och traditionella verksamhet ger området en unik karaktär med internationellt värde. Sjöpromenaden och Hamngatan sammanbinder området olika delar. Färjhamnen löper utefter kammarskären i samband med Mariehamns jousmuseet, som omfattas.

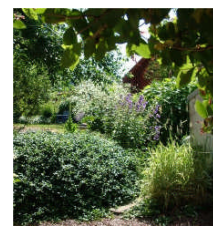
- 8. BEGRÄVNINGSPLATSEN**  
I stadsdelen Nyngången finns stadens begravningsplats som anläggs år 1881. Begravningsplatsens planering och skötsel ligger i Mariehamns församling. Platsen med sin lugnhet och värdedade välgång är en som "intressant trädgård". En sista utredning har beaktats i planen.
- 9. BIBLIOTEKETS NÄROMRÅDE**  
Staden Bändiska är beläget mellan två parker. Bändiska bibliotekets plats i väster och Skulpturen i öster ändrar karaktär när landskapets kongress- och kulturhus byggs på söms bredvid. Skulpturen har utformats med tillfälligt terrängområde och utgör en viktig planeringspunkt. Bibliotekets plats är för BEHÖRIG som parkens utseende ska skilja utifrån till ett torg till plats för fonden reserveras under marken.
- 10. LINDENS LERKÄR SVEDEN**  
Lindens lerkärl i stadsdelen Sveden utgör en integrerad del av området utgångspunkt stadspark. Område kan med blommande perenner och perenn gräs utvecklas till en fröjd för ögat.
- 11. HORELLIPARKEN**  
I centrum av "Horellområdet" utgöra en stadspark i form av ett triangelformat parkområde som utgör en utgångspunkt i väster. Sjöfartsmuseet i väster och Fyrstjärnens väster.
- 12. VÄSTRA YTTERNÄS - PARKOMRÅDE**  
Ett öst-västligt område i södra Västra Ytterns esplanadområde mellan föreläsningen i öster och Löttsberget i väster avsett som område för stadspark.
- 13. VÄSTERNÄS - PARKOMRÅDE**  
I form av en grotta i Västra Ytterns esplanadområde reserveras ett nord-sydligt område från Österleden i öster till Ängarna i norr som stadspark.
- 14. PARKOMRÅDET MELLAN KASBERGET OCH DALBÄ**  
Den del av stadsdelen nord-sydligt äs som ligger mellan stadsdelerna Dalbä och Kasberget och utgör en Svedens i söder och park i nordvästlig i norr reserveras som en för stadsparkerna gemensamt stadspark.
- 15. JOHANNEBO ÖSTRA**  
Central i bostadsområdet (östra) en tillräckligt stadspark mellan Knappstegen i norr och Bostängens i söder.
- 16. JOHANNEBO ÖSTRA - SÖNEMANS KARAVÄN**  
Mellan stadsdelerna Johannebo och Hindensölen och utgör en Hindensölen i söder och föremålsområdet norr för en till karaktären öppen stadspark.
- 17. BACKBERGET I D. KARÄN**  
Stadspark utgör en av utgångspunkterna längs Östleden i öster. Åskadsköns betydelse i väster. Lemnången i söder och Hindensölen i norr.



ÄSS PAVILJON - VÄSTERHAMNS FÄRJA.



Allégor av stadens signum.



Fickparker - maximalt innehåll på liten yta.

## D FICKPARKER (Se teckenförklaringen och numreringen på kartan)

- Fickparker är en typ av små och tydliga grönskorridorer. I Mariehamns inre stad finns flera liknande grönskorridorer. I stadsparken utgör utgångspunkt för stadsparken som utgör en del av Nabben i norr och Lilla holmen i söder och ligger mellan Österleden och Stenemans har utifrån flera områden på den utbyggda strandlinjen har successfullt en rad akter och existerande. Hela området präglas av beaktans värdet och för tillfälle städer parkeringar stora områden av det utbyggda strandområdet. Vid gåskanalen har i stadsparken varit vid marker. Akter och parker, som fungerar som parkering och Marknaden, som till vidare består av ett vattenområde. Erfarenhet från kammarsrådet till stora delar utgöra av fyrbakstavar skiljer det sig markant från de andra grönskorridorerna och tillhör en urban parkering.
- 1. VILJA I BÖDGAJÄREN BUSKÖNSNÄSSTRANDEN kvarter 8**  
Vilja i Bödgajären buskösken är en betydligt utbyggd trädgård vid Vagator 8. I trädgården hittar man nyblom och prydnadsväxter i perennplanter som är typiska för de gamla trädgårdarna på Åland.
  - 2. KVARTERET KASSÖSKANSSTRANDEN kvarter 5**
  - 3. KVARTERET APOSTOLARENSSTRANDEN kvarter 1**
  - 4. GUSTAV ERIKSSONS STRANDEN kvarter 1**  
Gustav Erikssons gård i Nora Esplanaden 5 är en representativ trädgård där staden och landskapets gård är högt värdefull. Gården är en gemensam gård till landskapet och staden.
  - 5. KVARTERET SOMMERSKANSSTRANDEN kvarter 1**
  - 6. KVARTERET BONDHORNSTRANDEN kvarter 2**
  - 7. KVARTERET MEKANISERSTRANDEN kvarter 4**

- 8. KVARTERET SJÖKARAREN** (främmanberg kvarter 2)
- 9. KVARTERET NÄMGAJÖKEN** (främmanberg kvarter 1)
- 10. KVARTERET SKOPPAREN** (Daberg kvarter 2)
- 11. SJÖPROMENADEN-BADNISHÖRDET** (Daberg kvarter 6)
- 12. BÄDDHUSGÅNGEN**  
Området gränsar till Redbergs i söder, Gåskan i öster och Sörbåsvägen i norr.
- 13. BÄDDHUSGÅNGEN**  
Området ligger mellan Lillängens värd och strandparken.
- 14. "HÄLSIKEN"**  
Parken ligger centralt i bostadsområdet.
- 15. "HÄLSIKEN"**  
Området utgör en del av gårdsmiddeln mellan kvartern 15 och 18.
- 16. DÄMDET**  
Området ligger i kvarter 8 i bostadsområdet.
- 17. Hindensölen**  
Området ligger i kvarter 8 i bostadsområdet.
- 18. ÖSTERBACKA**, Stubben

## E TORG (Se teckenförklaringen och numreringen på kartan)

- 1. TORGET**  
Stadscentrum alltså ramar torg och torg, är stadens betydelsefullaste delar. Här står ett stadens alla. Här utgöra de viktigaste platserna och de viktigaste mötesplatserna i staden. Här bildas parker och symboliska platser och centrumtorg av betydelse för stadens utseende. Av dessa städer kan alla och torg, och här står många goda minnen från dess tid, avseende på bilden av en god stad, som inlemmas i glada och söta övert.
- 2. BIBLIOTEKSPLATSEN**  
Bibliotekets och bibliotekets omgivande betydelse har successfullt kompletterats med parker, Åskadsköns ha, biblioteket och Chwast samt som senare tillförs Nyfjärens. Platsen, vars utseende ämnas i konceptet, har förväntas till ett tillräckligt stadspark. Användningen i tillräckligt stadspark är att utforma Bibliotekets plats till en förutsättning på framtiden centralt i detta sätte planens en stor parkering under jord för att markplanet skall kunna reserveras för ett bibliotek och utvecklas till bibliotek. Byggnadsrit och byggnadsrit för en bokreservering i tillräckligt på Bibliotekets plats ingår i tillräckligt stadspark.

- 3. JOHANNEBO**  
Kvarteret utgör kring Godsvägen och Johannebovägen - Mellangöden är i planen avsatt som område för stadscentrum. Inom området kan en torgplats utvecklas.



Stadens torg kan utvecklas.

Området kring skolan, baden, barnen, Bostängens gård och Redbergs centrum kan utvecklas till stadscentrum.



MARIEHAMN  
FÖRSLAG TILL GENERALPLAN, UTSTÄLLNING 18.10-17.12.2004

STN 04.04.2005

## Grupp A

### Starks kommentarer och förslag i anledning av synpunkterna 1 - 17

	Sidnr.
1. Cristescu Radu Constantin 02.11 2004	2
2. Gudrun Widman 05.11.2004	8
3. Christina Engström 12.11.2004	10
4. Paula Hansen	11
5. Teboil 30.11.2004	15
6. Rundbergs Bil & Service Ab och Ab Mariehamns Parti/Byggvaruhuset 03.12.2004 Rundbergs Bil & Service Ab 17.12.2004	16
7. Tore, Börje, och Yngve Hägerstrand 07.12.2004	37
8. ÅLANDS BYGG AB 14.12.2004 ÅLANDS BYGG AB – tillägg 17.12.2004	40
9. Boende vid Torgatan och Lärlingsgränd 15.12.2004	43
10. Björn Eriksson 16.12.2004	66
11. Åsa Ceder 17.12.2004	68
12. Sven-Erik Johansson i egenskap av talesman för olika fastighetsbolag, 17.12.2004	75
13. Sven-Erik Johansson 17.12.2004	84
14. Stig Svahnström 20.12.2004	106
15. Karlssons och Ekströms 31.12.2004	117
16. Jan-Erik och Nina Lindfors 05.01.2005	119
17. Harry Karlsson, december 2004	127



## Mariehamn Generalplan

From:

Cristescu Radu Constantin

Neptunigatan nr 25 / bst 1.

222.100 Mariehamn

Phone: 23525

Mobil Phone: 0457-3427044

### For : FOLKE WICKSTRÖM – Stadsarkitekt – Mariehamn

Dear mister Wickström i send to you my proposition for the Generalplan of Mariehamn and Åland.

1. Last year i made a litle project call : **Development of the infrastructure in Åland**. I send to you also this project translate in english. The **Mariehamn Buss Terminal** cane be built nearst the Arkipelag Hotel in the large spaces used in the present alike parking places.  
Additional to this project i sugest that all the important route for busses nr 1 to 5 must have in the future special road for byke. In this case Åland cane have in summer a special programe for the turist wich want to travel by byke.

Also the arhitekt kontor must redesign the cross-roads wich use round spaces with vegetations in the midle. The green space from the midle is to big and the road is to litle. So the Williams buss travel by this intersections with difficulty. You must change the raport .The road must be more large and the green space from the midle more litle.Made a new calculation of the road and project them for a buss wich haveprobably more then 15 m.

2. Åland must developpe the Port for small and medium ships situated near the Arkipelag Hotel.

This Port must have a **Marine Center Complex**.

The complex will have:

- Rooms and litle apartments for the owner of the ships wich came and visit Mariehamn- Åland. This rooms cane be use free, they will pay only once a tax for the boat
- Bathrooms and toilets
- Non stop cafetaria – restaurant
- Small shops with souvenirs and fish equipments
- Special instalations for fuel,electricity and water . All the litle ships cane be conected to this instalations direct for the docks.
- Special space and rooms for emergency team
- Special space and rooms for „tulle,,
- Special rooms for administration of the harbour
- Special rooms for medical asistance

All this Marina Center cane be conected with the Mariebad and the small museum situated in the area.

Is possible that your arkitekt office , cane design an very nice construction but if you want something very modern and representative, contact the french arhitect Jean Nouvel at the adress: [www.jeannouvel.fr](http://www.jeannouvel.fr) Jean Nouvel have design for Le Havre,s port a Marina Center . The main feature is a 394 ft- high glass and steel tower.

Åalnd must invest and developpe the activity wich cane be more product for the economy of the island. The turism by private litle and medium size ships cane be in the future an important surces of revenue. But first we must know if it will be possible to include a project alike this in the Generalplan of Mariehamn.

3. In the same area must be built an **Cultural Complex**. This complex will have:
  - A big multifunctional construction used for: opera, theater, filarmonika,rock concerts, or for sports activity. The construction must have minimum 1000 places. The roof cane be open in the summer, and also cane be used for diferent sports activity.
  - 4 – 6 small cinema . Every cinema room will have maximum 200 places
  - Special places for a night bar – restaurants, cafetaria.
  - Special places for computer games and biliard table for young people
  - Special palces for a diskotec and cafetaria for young people. In this places will not be sell wine, and alkohol only soft drinks.

- A representative room for political and social events, connected with the restaurant and cafeteria. In this place can have also the vernisage for different cultural events: painting, books faire, political meeting etc

For a very new design for this Cultural Complex, contact the norwegian arhitecture firm **SNOHETTA** wich made the design for Alexandria Library Egypt and probably the next company wich received an award and a prize from the **AGA KHAN AWARD FOR ARHITECTURE SPOTLIGHTS NEW BULDINGS OR RESTAURATION PROJECTS**.

All this 3 big and important constructions : Buss Terminal, Marina Complex and the Cultural Complex must be connected and including in the General plan of the Mariehamn.

The constructions cover a large surface in the area. So all the parking situated in the area must be redesign. The land in this area is to value to be used only for parking activity.

**If Mariehamn,s Stadarkitektkontor want to developpe this programe i cane help you with a litle project for financial resources**

4. Development of a new tipe of constructions for car parking. To use at maximum the empty space from Mariehamn centrum ( used in the present alike parking spaces ) the Stadarkitekt Kontor must developpe a type project for parking cars. This parking buildings must be made from steal and concrete and have different capacity: 20 cars, 100 cars , 200 cars and 500 cars. In the centrum must be built parking car construction with P + 3 floor for 200 or 500 cars.  
Also the Mariehamns Stad must implement from 2006 the Euro Norme for car polution. So from 2006 it will be good to registred in circulation only the car wich have minimum Euro 3 Norm.  
Also for the car old then 10 year, all ready registred, the owner it will be good if they will pay an anual tax of 100 euro, to protect and have a fresh aire in Åland.  
I made a proposition that from the Medium tax to be built an **FONDER** to help the Åland people to bay new car. This **FONDER for an Fresh Aire in Åland** cane received a small suport from the year buget of Stadhus of Mariehamn.

**Example:**

If this Fonder will start with 3.600.000 euro with this monney is possible to pay the interest bank for 2.000 persons wich bay new cars from Åland in the first year of activity.

For a car wich is cost 20.000 euro and payble in 6 years the year interest of 1,5% will be for all this 6 years only 1.800 euro.

$20.000 \times 1,5 \% / \text{year} = 300 \text{ euro} / \text{year}$ .  $300 \text{ Euro} \times 6 \text{ years} = 1.800 \text{ euro}$  payable for 6 years.

$3.600.000 : 1.800 = 2000$ .

So 2.000 persons from Åland cane bay a new car in very god conditions. If this Fonder will received every year 3,6 Miliond Euro in 5 years all the private cars registred from Åland cane be new with Euro Norms 3 or Euro Norms 4.

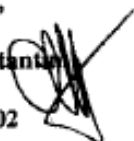
5. The Aireport from Mariehamn must be developpe and redesign to be able to received very havly and big transport airplane : Jumbo Jet , Antonov .  
Åland have the oportunity to built some constructions for deposit different freez products. So in the same area of the airport is possible to built a large and modern storage for freez products.  
The climateric conditions from Åland is very good for developpe in the future an important activity : transport, storage and handling of deep freez product. This products cane be storage at minimum - 18 Celsius grade for 1 or 2 years.  
Also in the future, Åland cane developpe a special harbour for handling and transport this „deep freez products,,  
In this case the Arkitekt Kontor of Åland Stadhus must include in the Generalplan of Åland special spaces for the development of Mariehamn,s Airport, special sites for constructions and a special place for harbour.  
All this 3 facilitys cane be developpe and transforme the Åland Island into the most important destinations for this deep freez products. After that from Åland this products cane go in all the Scandinavia.

**This are my proposals for the Generalplan of Mariehamn and Åland.**

**With kindest regards,**

**Cristescu Radu Constantiu**

**Mariehamn 2004.11.02**



## **Project no 1**

### **Title of the Project: Development of the infrastructure in Åland**

Short description: Project refers to the development of the infrastructure of Åland by taking the following actions:

#### **A.**

- ❖ To construct few new terminals for the network of public transport in Mariehamn, Ekerö, Golby, Geta, Saltvik, Vårdö and Lumparland.
- ❖ Recondition the bus stops at the lines 1, 2, 3, 4 and 5 by using modern constructions. The bus stops will be constructed from modules and their configuration will be modified following the seasons.

#### **B. Improvement of the roads and routes of Åland:**

- ❖ Enlarge the existing roads where busses no 1-5 are going.
- ❖ Construct new traffic circles without traffic lights in all places where possible. This operation may involve removing of some old trees in the centre of Mariehamn.
- ❖ Recondition the bus stops in the city of Mariehamn, which serve the lines from 1-5, by using modern constructions, modules

#### **C. To construct a telecommunication network assembled with cable of optical fibre, at roads where busses 1-5 go. The cable of optical fibre can be used for:**

- ❖ To serve all bus stops and terminals
- ❖ The construction will offer all applicants free and permanent access into INTERNET.
- ❖ In terms of this network system, it can be used for fix telephone and video.
- ❖ The network can be connected with Information Central System with non-stop program served by specialised personal

Model of the project implementation: Project includes the following stages:

- ❖ Setting up a management which will confirm the follow-up and implementation of the project.
- ❖ Elementary assessment of entire costs, the costs of stages and identification of possible financial sources.
- ❖ Preparation of conditions for job contracts (participated by national or international companies) for plans, execution and endow equipment, installations, machinery, and specific outfits.
- ❖ Advertising campaign by mass-media
- ❖ To uphold public offers (national or international)
- ❖ Evaluation of received offers and to declare the winners
- ❖ Insurance of financial resources
- ❖ To start works within the confines of financial limits
- ❖ Taking over and administration of the final works

Duration of the project implementation:

- ❖ Setting up a management which will confirm starting, proceeding and further operation and administration of the project time table = maximum 1 month
- ❖ Elementary assessment and identification of the financing source from 1 – 3 months
- ❖ Preparation of conditions for job contracts: time table 1-2 month
- ❖ Publication of the offers: time table 1 –4 weeks
- ❖ To uphold public offers: time table maximum 2 months from the publication
- ❖ Evaluation of received offers: maximum 1 week



- ❖ Insurance and implementation of financial resources: timetable = from the moment of starting the work until final inauguration.
- ❖ To start works within the confines of financial limits, time table = minimum 1 year – maximum 3 years
- ❖ Taking over and administration of the final works: 1 –4 weeks

**Advantages gained in:**

- ❖ Infrastructure of Åland
- ❖ Development and improvement of tourism achieved by the improved public transport
- ❖ Becoming new jobs for people working at the bus terminals and at the information centrals
- ❖ Improved activity of shops, restaurants, small hotels etc at the neighbourhood of these places
- ❖ Permanent offer of internet for free for all clients or possibility to rent a phone line for internet
- ❖ Introducing premiere of video phones
- ❖ Bus terminals will be light and heated and will involve drink automats
- ❖ In summer time, the bus stops that are near private houses, may be rented out for the purpose of small bars and bistros and they could be equipped with a stove that can be used as a grill for preparation of different kinds of grilled meals
- ❖ Supplemented car and lorry parking areas, with ecological WC
- ❖ The bus stops, terminals and busses will be connected into a telecommunication network assembled with cable of optical fibre including GPS system. Thereby the position of the busses can be located and the number of traveller at each moment. The system will permit programming of the travels for the following week.
- ❖ The system enables programming of traffic and a need of more or bigger/smaller busses into a certain line. The system leads to economical use of fuel.
- ❖ Implementation of modern telecommunication in a small commune will encourage bigger communes to adopt the system as well

**BUS TERMINAL OF MARIENHAMN**

A new bus terminal should be constructed at Marihamn. The characteristics of the bus terminal should involve:

1. The area of the terminal at least 20 000m<sup>2</sup>  
Location near the ferry boat or in the half way of the city and the ferry terminal
2. Architecture of the terminal following the style at Marihamn, construction using woods and use of traditional colours. The terminal could have large windows and terraces.
3. The construction will involve ferroconcrete structure, foundation accompanying terrace, subterranean installation for garage and service for cars, parter including a large hall with bank etc and a large electronic time table information, computers to get information, ticket-office, a place to rent a car, bicycle or even a boat, sanitary facilities, pharmacy etc. Using an escalator one can find bars and discotheques in the second floor.

Also offices for central informatic system are located in this building.

The dimension of the parter will enable in future passing of more busses and other traffic.

Large windows between the floors enable heating or ventilation with low costs.

Floor 1: a special place for drivers, with sanitary facilities, refreshments and two rooms (Maximum 6-8) places to take a nap, perhaps also a small hotel with bunk beds, a small kiosk and a cafeteria.

## Floor 2: A restaurant open all day

All the facilities of 1-2 floor are open with a large terrace, where one can sit and see to the ferry boats or to the center of city.

### FINISHING

Of the interior: floors made of granit or marble.

Of the walls: wood elements covered with special metal that is easy to clean.

Exterior walls made of wood and painted with traditional colours.

Windows made of woods.

Doors made of metal at the outer side and wood in the inner side of the door.

Automatic system to get open when needed.

Sanitary places made of steel.

As decoration fountains and art from Åland, to remind navigation at Baltic Sea as well as posters.

### INSTALLATION:

Air condition and ventilation, automatic system to detect and alarm fire, TV and telephone cables, cables for computer system, electric systems to watch criminality.

Underground 1: bus carages and service

Underground 2: heating and air condition technical support. Ventillation is located on the roof.

Busses can get into the underground carages via tunnels that are transportable and moved away during summer time.

# Cristescu Radu Constantin, infrastruktur på Åland

## Stark konstaterar:

Cristescu framför på basen av ett projektarbete rörande "Utveckling av infrastrukturen på Åland" en rad förslag:

- 1) En ny ca 20.000 m<sup>2</sup> bussterminal bör byggas i området mellan Hotel Arkipelag och biblioteket: Separata cykelvägar byggs längs bussruterna 1-5 och rondellerna måttsätts efter 15 meters bussar.
- 2) Ett marincenter med hamn för små och mediumskepp byggs nära Hotel Arkipelag och med förbindelse till Mariebad och Sjökvarteret. En specificerad rumsförteckning och förslag till lämplig fransk arkitekt redovisas.
- 3) Ett kulturkomplex med mångfunktionell konstruktion med plats för 1000 platser byggs i samma område. Komplexet skall innehålla 4-6 små biografier, restauranger, cafeteria och nattklubb. För ungdomar skall det finnas plats med dataspel och alkoholfria diskotek. Ett representativt rum för politiska och sociala tillställningar med möjlighet till olika typer av vernissager. En för ändamålet lämplig norsk arkitektbyrå nämns.
- 4) Parkeringshus för 20-500 bilar bör byggas på tomma platser i centrum. Staden bör implementera euronormer för bilens luftförorening fr.o.m. 2006.
- 5) Åland kan bli Skandinavien centrum för handel med djupfrysta produkter. På Åland kan utvecklas en speciell hamn för handel med och transport av djupfrysta. Inom flygfältsområdet bör byggas lager för djupfrysta produkter. Flygfältet bör byggas om för att kunna ta emot stora och tunga transportplan.

**Kommentar:** Förslagsställarens idéer är fördomsfria men känns också något överdimensionerade för Åland och småstaden Mariehamn.

- 1 Bussterminalen administreras av landskapsregeringen. Idag är den inhyst i en lagerlokal (ca 200 m<sup>2</sup>) invid bussplan. Bussterminalens placering har diskuterats genom åren. Det successivt minskade antalet bussar och önskan att bibehålla ett nära avstånd mellan terminal och stadscentrum har resulterat i bef. placering på bussplan. Platsen för den föreslagna placeringen av en ny bussterminal är upptagen av en annan markanvändning. Trafiksituationen i Mariehamn är problematisk: trafiken på huvudlederna in till staden ökar kontinuerligt beroende på att landsbygden blir alltmer bilberoende. I det perspektivet

välkomnar staden att landskapsregeringen gör en kraftfull satsning på Ålands kollektivtrafik. Om och när detta sker bör staden ställa nödvändig mark till förfogande.

2. MSF har idag en stor marina i Österhamn. En utfyllnad av strandlinjen (Mariaparken) enligt stadsplanen skulle möjliggöra ytterligare utbyggnad av MSF:s landberoende verksamhet i linje med de framförda idéerna. Ett eventuellt förverkligande av en bostadsö i vattnet nordost om bef. marina kan också kombineras med hamnplatser för medelstora fartyg. Ett nytt marinacenter vid Mariebad eller Sjökvarteret förordas inte.
3. Landskapsregeringen planerar ett mångkulturcentrum (KK-hus) invid Hotel Arkipelag, dock i en betydligt mindre storlek än förslagsställarens mångfunktionshus. Ca 600 platser har ansetts fylla de åländska behoven. Eftersom flygtrafiken är en flaskhals för landbaserade kongresser på Åland har behovet av den planerade anläggningen ifrågasatts.
4. Staden har gått in för att lösa parkeringsproblematiken i centrum med underjordiska parkeringsanläggningar. Parkeringshus, som även i storstäder ifrågasätts ur stadsbildssynpunkt, är inte aktuellt i småstaden Mariehamn. Den tomtmark som skulle åtgå behövs för mer produktivt byggande: bostäder, affärer, kontor, etc. Eu-normer för bilarnas utsläpp bör implementeras av landskapsregeringen.
5. Idén att göra Åland till ett nordiskt centrum för handel med djupfrysta varor är intressant men i detta skede mer av näringspolitisk karaktär. Om tanken skulle visa sig ha bärkraft bör för ändamålet nödvändig mark ställas till förfogande. Flygfältet ligger idag i Jomala.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.



## TILL STADSPLANENÄMNDEN OCH STADSARKITEKTKONTORET

**Ärende: Anmärkning mot och önskemål beträffande förslag till generalplan för Mariefhamn**

**Lägenhet: RNr 5 i Svinö by i Mariefhamn ("Solskär")**

### 1. ANHÅLLAN

Jag och min make anhåller hövligast om att planebeteckningen för Solskär primärt ändras så, att fastighetens faktiska nyttjande och karaktär som fritidsfastighet inte elimineras, och att vi således inte behandlas ojämnt i jämförelse med andra innehavare av fritidsfastigheter i den omedelbara omgivningen.

### 2. MOTIV

Det är med stor bestörtning jag kunnat konstatera, att min och min makes enda fritidsfastighet enligt förslaget till generalplan för Mariefhamn skall "konfiskeras" till rekreationsområde.

Detta kära sommarställe började mina föräldrar, Alfsol och Fjalar Häggblom, bygga upp för mer än femtio år sedan. De kom till en karg, stenig och trädlös ö, men såg möjligheter att med idogt arbete skapa ett sommarparadis för familjen och efterkommande. Träd planterades, mylla transporterades för att anlägga buskar, blommor och allehanda växter som tillhörde min mors stora intressen. Resurserna var begränsade, men komparerades med hårt arbete och en stark vilja.

Virke transporterades i små satsar och under obekväma förhållanden, och under hårt arbete skapades byggnader där familjen tillbringade alla barndomens somrar från skolslut till skolstart. Fotspår från min barndoms fötter finns avgjutna i fundamentet till flaggstången, som stått där i snart femtio år.

Allt detta skapade oförglömliga minnen och grundlade starka känslor för vårt sommarställe.

Under min mors sista levnadsår uttryckte hon en stark vilja att jag och min man skulle lösa in sommarstället för att vidare förvalta denna för henne och oss så kära egendom.

Vi övertog sommarstället 1989 och började i långsam takt renovera storstugan, såväl invändigt som utvändigt. För tre år sedan förnyades taket och eldtagning bekostades också vid ungefär samma tidpunkt. Min man, som pensioneras år 2005, har under lång tid planerat för fortsatt renoverings och/eller nybyggnadsarbete, och dragit upp riktlinjer för framtida åtgärder. Han har i lyriska ordalag berättat vad vi skulle göra där under vår pension för att upprätthålla en idyllisk rekreationsplats för oss, våra barn och barnbarn med familjer. Förra veckan blev dock jag och min man chockade då vi av en händelse fick kännedom att vårt sommarställe i praktiken skall "konfiskeras" för att användas som allmänt rekreationsområde.

I skrivande stund är jag fortfarande chockad över att någon bakom vår rygg tillika med våra framtidsplaner planerat att "konfiskera" detta ställe utan vår vetskap. Vi kan inte annat förstå än att ett misstag torde ha begåtts vid handläggningen av detta ärende, och vi bet därför stadsplanenämndens/stadsstyrelsens medlemmar betänka, att denna lilla holme nu utnyttjas som rekreationsplats för en familj på ca 10 personer, varav en del är bosatta i Mariehamn. Området är dessutom vårt enda ägandes fritidsområde och något alternativ att bygga upp något nytt står inte till buds.

Utgående från likställhetsprincipen borde samtliga fritidslägenheter i området behandlas på samma sätt. Därför anhåller vi att stadsplanenämnden/stadsstyrelsen omprövar beslutet och att lägenheten klassificeras på samma sätt som övriga lägenheter på Espholm, Svinö och Styrso.

I Mariehamn den 5 november 2004

Högaktningsfullt,

Gudrun Widman  
Svedenvägen  
22320 Ödkarby

Daniel Widman, enl. uppdrag

### **Stark konstaterar:**

Berör beteckningen på lägenheten Rnr 5 på Svinö.

Hänvisande till beteckningen på motsvarande bebyggda fritidslägenheter önskas beteckningen R, rekreationsområde ändrad till R-3, efter ändamålsenlighetsprövning av stadsstyrelsen kan enstaka bostadstomt eller fritidsparcell utbrytas.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Förordas.

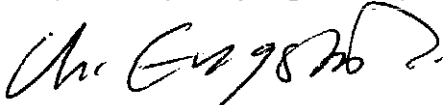
**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

3

Till stadsstyrelsen i Mariefhamn

15. 11. 2004

Jag upptäcker att mitt hem i Västra Ytternäs (Ytternäs by RN 13, objekt nummer 42) förekommer bland de byggnader som bör k-märkas i förslaget till ny generalplan för Mariefhamn. Detta har skett utan mitt tillstånd och är rätt förvånande då stadsplanen för tomten är ny och jag redan då tackade blankt nej till k-märkning. Jag kan sköta om byggnaden utan övervakning från museibyran och yrkar följaktligen på att objektet stryks.



Christina Engström

Mariefhamn den 12 november 2004

### **Stark konstaterar:**

Berör beteckningen B på befintlig bostadstomt på lägenheten Ytternäs by RNr 13, objekt 42 i Västra Ytternäs. Beteckningen önskas struken då den tillkommit utan ägarens tillstånd.

Beteckningen B står för "stadsbildsmässigt värdefull byggnad; bör K-märkas". Objektet ingår i "Sammanställning av arkitektoniskt- och kulturhistoriskt värdefulla byggnader samt K-märkta byggnader" i generalplanens bilagedel. Sammanställning av dessa objekt skall närmast betraktas som en katalog. I plandelen (sid. 170) beskrivs förfaringssätt vid K-märkning: K-märkning är en rekommendation beträffande objekten i grupp A och B. K-märkning genomförs genom avgiftsfri stadsplaneåtgärd på ägarens anhållan. I regel skall skyddsbestämmelse sammantaget med övriga stadsplanebestämmelser vara skälig för tomtägaren men där så icke är möjligt kan tomtägaren på anhållan kompenseras.

Enligt stadsarkitektkontorets uppfattning har byggnaden sådant värde att den bör kvarbli i sammanställningen.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.



Till Mariehamns stad  
Stadsarkitektkontoret Ärende: Generalplanen

Efter att ha tagit del av den utställda generalplanen för Mariehamn vill jag härmed komma med några kommentarer och synpunkter.

Visionerna är högtställda och fina och de vackra orden i texten skulle man mer än gärna vilja tro på, men verkligheten brukar vara helt annan.

" Det nya som byggts i innerstaden under de senaste decennierna har anpassats till den traditionella stadsbilden, stadens särart och identitet har bibehållits och utvecklats" Stämmer inte; oproportionerligt stora hus i avvikande stil har byggts bredvid små gamla trähus. Gamla vackra trähus har fått ge plats åt fula packlådor och dylika. T.ex. Arkipelag, Självstyrelsegården, Ömsen, Miranda tomten osv.

"för att stadens landområde skall kunna utnyttjas effektivt och räcka till måste staden förtätas och alltför bostäder byggas i flerbilshus"

Varifrån kommer detta skriande behov av bostäder när stadens invånarantal ökat endast med ca 2000 personer på 30 år, inberäknat gränsjusteringen mot Jomala.

Att bygga en bostadsö i Slemmern är att ingripa sig på den maritima naturen på ett katastrofalt sätt. På Åland är avstånden korta och alla människor vill inte bo i staden. Har man helt glömt bort den levande landsbygden och skärgården, eller är det meningen att de skall avfolkas och att alla skall flytta till Mariehamn?

"Stora ansträngningar har ägnats åt den estetiska utformningen av innerstadens gatubilder" Vilka gator är de fråga om? Mig har dessa åtgärder gått helt förbi. Torggatan är opersonlig och tråkig= stillös. Havsgatan, huvudinfarten till staden, håller på att förstöras. Hörnet Storgatan-Havsgatan har staden själv förstört och senaste tillskottet i förstöringen är en röd lada (privat), söt i för sig, men passar absolut inte mitt bland stadsvillor. Flera avvikande projekt är planerade vid samma gata trots att Havsgatans estetiska och harmoniska utseende borde vara av större betydelse som en första bild av staden. Det första intrycken är ofta de avgörande.

"I visionerna sägs det bli att staden är berömd för sina vackra och fantasifulla parker. " Det här väntar jag mig mycket av. Har personligen påpekat till staden om planteringarna / parkerna samt om skötseln av dem, där det ännu finns en hel del att önska.

" Staden har ett behagligt tempo. Mariehamn är en utpräglad fo jängar- och cykelstad. "

Hur skall detta gå till när Mariehamn redan är landets biltätaste stad. En verklig utmaning som låter som en saga. Hoppas den bli sann.

Sid 2

"I Mariehamn har den lummiga stadsgrönskan en stor betydelse för stadens karaktär och identitet och erbjuder möjlighet till aktivt friluftsliv"

Nu planerar man att ta bort en vacker och välskött oas mitt i staden genom att bygga KK-huset på Minigollbanans plats. En oas om någon som fyllt sin funktion och som varit flitigt frekventerad av både mariehamnare och gästande båtfolk från tidig vår till sent på hösten. Ännu är det inte för sent

att flytta det planerade KK-huset närmare biblioteket och anpassa stilen till biblioteksbyggnaden och sammankoppla husen. Då kunde man börja tala om ett mångkulturhus.

"Ett lägre exploateringsstal används på tomter där särskilda skäl såsom hänsyn till stadsbilden eller skyddsobjekt talar för." Hur skall detta förverkligas när byggnadsrätter tillåts att flytta kors och tvärs. Staden själv har i vissa fall totalt struntat i både hänsyn och särskilda skäl. Mirandatomten är ett skräckexempel på överexploatering i avvikande stil mot den omgivande bebyggelsen (bla k-märkta trähus). Fortsatta planer finns i samma stil längs Havsgatan, där det bla finns 3 stycken s.k. Kaptenshus i rad och som igen föreslås att skall kmärkas. OBS k-husen skall räknas som skyddsobjekt. Vill gärna veta vad en k-märkning enligt den nya generalplanen skall skydda emot.

"Trafiken" öppna ett sammanhängande nät av öst-västliga och nord-sydliga leder så att trafiken skall få goda valmöjligheter"

Trafiken från västrahamnen bör kunna ledas både längs Skillnadsgatan, som är en bred gata och längs Havsgatan. Parkgatan bör öppnas för trafiken för att lätta på trycket både från Östernäs och från hamnen. Att bredda Parkgatan med någon meter österut betyder inte att

Sid 3

man förstör Tullarnsäng. Tvärtom kan man göra slänten mot Tullarnsäng mycket vackrare än den är idag.

Sjöpromenaden kunde få en gångbana på östra sidan med vackra lyktor och trevliga bänkar att sätta sig på.

"Staden vill höja profilen vid vissa gator" t.ex genom ombyggnad av befintliga "taklösa byggnader" Glädjande att höra, men hur är det möjligt att man samtidigt låter förstöra andra gators utseende. Och hur går KK-husets "packlådor" ihop med detta?

Trottoarerna kunde vara mycket vackrare med lite färginslag. Allt behöver inte vara enfärgat grått och trist.

"Meningen med utställningen är att engagera och involvera dig i planförslaget samt att motivera dig att ge oss dina synpunkter."

Med o.v.n. vill jag bidra till utveckling av en både vackrare och bättre stad för alla.

Bifogar 8 st bilder.

Högaktningfullt

Paula Hansen Havsgatan 18 22100 Mariehamn

### **Stark konstaterar:**

Paula Hansen (PH i fortsättningen) anför en rad kritiska åsikter rörande stadsbilsfrågor och parkskötsel, dock endast få ändringsförslag.

- 1 PH anser att det är fel att säga att det nya som byggts i innerstaden under de senaste decennierna har anpassats till den traditionella stadsbilden, stadens särart och identitet har bibehållits och utvecklats. Som exempel på motsatsen anför hon Arkipelag, Självstyrelsegården, Ömsen och Miranda-tomten.

**Kommentar:** Dessa exempel är från 70-talet. Miranda-tomtens bebyggelse från år 2000 är en hörnbyggnad som är anpassad till karaktären hos närbeläget hörnhus. Vissa av husets detaljer kunde förvisso ha varit vackrare.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.



- 2 PH undrar varifrån stadens skriande behov av bostäder kommer då stadens invånartal stigit med endast 2000 på 30 år.  
**Kommentar:** Invånarantalet har stigit med drygt 1300 på de senaste 30 åren. Det största behovet av bostäder beror på att den genomsnittliga hushållsstorleken under 30 år minskat från 2.49 till 2.07. Denna förändring plus det ökande invånarantalet har skapat ett behov av drygt 1300 bostäder. Skulle boendetätheten bibehållits på 1975 års nivå hade behovet varit ca 560 bostäder. Den minskade genomsnittliga hushållsstorleken har i sig ökat bostadsbehovet med 132 %.  
**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.  
**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.
- 3 PH frågar sig om det är meningen att Ålands landsbygd och skärgård skall avfolkas och alla skall flytta till Mariehamn.  
**Kommentar:** Flera av Ålands kommuner växer befolkningsmässigt snabbare än staden. Mariehamn liksom andra kommuner vill kunna bereda plats för sitt födelseöverskott och för dem som önskar bosätta sig i kommunen, vilket framgår av förslaget till generalplan.  
**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.  
**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.
- 4 PH har inte uppfattat att "stora ansträngningar" har ägnats åt den estetiska utformningen av innerstaden gatubilder? Som exempel på motsatsen nämner hon Torggatan och Hamngatan. Den förra är enligt PN tråkig den senare håller på att förstöras bl.a. genom ett nytt uthus och Mirandatomtens bebyggelse.  
**Kommentar:** Vi utgår från att PH menar Torggatan i centrum. Här verkar liksom i alla stadscentra stora förändringskrafter. Ändå har tre hus k-märkts. Befintliga hus har ombyggt och anpassats (ATC), misspyrdande hus har rivits och nya anpassade uppförts (NORDEA). Staden har satsat målmedvetet på att skapa goda fotgängarmiljöer och underjordiska parkeringar. Havsgatan, vid vilken PH bor, har berörts under punkt 1. I stadsplanen från 70-talets början förutsattes det mesta av bebyggelsen längs gatans västra sida riven. Enligt gällande delgeneralplan och genom olika stadsplaneåtgärder kan bebyggelsen kvarstå. Stadsplanen för hotell Adlon har ändrats så att de tidigare planerade höga byggnadsmassorna mot Havsgatan utgått. Det nya uthuset vid havsgatan har sin like på hörntomten Norragatan-Havsgatan. De har olika uttryck beroende på den stora ålderskillnaden.  
**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.  
**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.
- 5 PH väntar sig mycket av visionstexten: "Staden är berömd för sina vackra och fantasifulla parker". Hon är missnöjd med dagens parkskötsel.  
**Kommentar:** Det finns väl all anledning då att ha en högt ställd vision om hur det borde vara?  
**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.  
**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.
- 6 PH anser att följande visionstext låter som en saga: "staden har ett behagligt tempo. Mariehamn är en utpräglad fotgängar- och cykelstad."  
**Kommentar:** Biltätheten är mycket hög på Åland men något lägre i Mariehamn. Trafikräkningar visar att den interna trafiken i staden under de senaste åtta åren inte ökat och på flera gator t.o.m. minskat. Staden har redan ett relativt bra GC-nät. Målsättningen är att bygga ut GC-nätet så att den lätta trafiken kan röra sig säkert och med många valmöjligheter vad gäller bekväma rutter i och genom staden. Det är ett av de viktigaste sätten att stävja onödig biltrafik.  
**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.  
**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.
- 7 PH anser att det är fel att placera KK-huset i en vacker och välskött park och på minigolfbanans plats.  
**Kommentar:** KK-huset planeras av landskapsregeringen på basen av en nordisk inbjuden arkitekturtävling. Huset har av funktionella skäl ansetts behöva ligga så nära hotell Arkipelag som möjligt. Vid ett förverkligande av KK-huset ämnar staden upplåta ny mark i närheten för minigolfen.  
**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.  
**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.
- 8 PH hävdar att staden tillåtit byggnadsrätter att flytta kors och tvärs och att staden struntat i både hänsyn och särskilda skäl vid fastställandet av exploateringstal. Som exempel nämns ånyo Miranda-tomten vid Havsgatan.  
**Kommentar:** Staden har regler för överflyttning av byggnadsrätt vilka tillämpats huvudsakligen vid K-märkning (Villa Julius och Nylundska gården).

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

- 9 Miranda-tomten och två av de tre tomterna med s.k. kaptenshus vid Havsgatan ingick i stadsplanen från början av 70-talet i en stor hotelltomt. All bebyggelse skulle rivas och exploateringstalet var 1.0. Genom senare stadsplanläggning har flera av de berörda husen K-märkts eller givits möjlighet att kvarstå. E-talet på Miranda-tomten har sänkts till 0.62 och byggnadsrätten har placerats i två byggnadsytor för anpassning till rytmen i befintlig gatubebyggelse. Se vidare under punkt 1.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

- 10 PH citerar ur avsnittet om trafik "öppna ett sammanhängande nät av öst-västliga och nord-sydliga leder så att trafiken skall få goda valmöjligheter." Därefter föreslås att trafiken från Västerhamn bör kunna ledas längs Skillnadsgatan och Havsgatan samt att Parkgatan bör öppnas för genomfartstrafik. Ett intrång med några meter i Tullarns äng kan göra denna del av parken vackrare.

**Kommentar:** Citatet gäller gång- och cykeltrafiken och är ologiskt i sammanhanget. Skillnadsgatan och Havsgatan ingår i planförslaget som huvudleder från Västerhamn. Parkgatan har diskuterats i STN men inte föreslagits som huvudgata. Motivet är att Östernäsvägen enligt Trafiknätsanalysen inte skall vara genomfartsled för trafik från Ytternäs och Järsö-Nåtöområdet. För Östernästrafiken bör Skillnadsgatan-Torggatan framhävas som huvudled. Parkgatan utgör en del av den nordsydliga GC-leden nr. 3. Om Parkgatan skulle ändras till huvudgata måste för GC-trafiken avsättas särskilt utrymme vilket ökar behovet av att gå in i Tullarns äng. En breddning av Parkgatan förutsätter rivning av Övernässtugans äldsta 1700-talsdel alternativt att en ny väg öster om detta museiområde anläggs inne i Tullarns äng. I norra ändan måste en förlängning av Parkgatan fram till Stora gatan föras runt Ålands museums tomt med stora ingrepp i parkmiljö som följd. Om Parkgatan skulle bli huvudled för genomfartstrafik skärs innerstaden av från strand- och parkmiljö även på detta avsnitt, som i själva verket är det enda som idag inte bildar buffert mellan innerstaden och Österhamn.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas. I anledning av TN:s förslag att Parkgatan skulle öppnas som en avlastningsgata för norrutgående trafik för boende bedömer STN att Torggatan mellan Skillnadsgatan och Stora gatan är tillräcklig för genomfartstrafik.

- 11 PH föreslår att Sjöpromenaden kunde få en gångbana på östra sidan med vackra lyktor och trevliga bänkar.

**Kommentar:** Sjöpromenaden skall inte planeras för genomfartstrafik (huvudgata) utan ha status av lokalgata med karaktär av just sjöpromenad. Biltrafikens hastighet begränsas till högst 30 km/h. En gångbana på östra sidan förutsätter omfattande schaktningsarbeten i den branta slänten. Stödmurar måste sannolikt uppföras och många träd fällas. Enligt stadsarkitektkontorets uppfattning skulle en sådan åtgärd inte vara ägnad att öka trivselen på Sjöpromenaden. Sjöpromenaden är i generalplaneförslaget reserverad som en del av den nordsydliga gång- och cykelleden nr.8. Utformningen är en detaljplanefråga.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

- 12 PH anser att stadens ambition att genom ombyggnad av befintliga "taklösa" byggnader anpassa dem till den traditionella stadsbilden inte rimmar t.ex. med KK-husets "packlådor".

**Kommentar:** KK-huset planeras av landskapsregeringen och staden har haft föga eller inget inflytande på den processen. De finska och svenska huvuddomarna i arkitekttävlingen rörande KK-huset ansåg att projektet primärt borde anpassas till Arkipelag och Självstyrelsegårdens arkitektur. Stadsarkitektkontoret har på olika sätt meddelat avvikande åsikt rörande det planerade KK-husets stadsbildsmässiga framtoning.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

5

**TEBOIL**

Mariehamns stad  
Stadsstyrelsen  
PB 5  
22101 MARIEHAMN

Helsingfors 30.11.2004

MARIEHAMNS STAD Stadsstyrelsen
02.12.2004
D Nr 51
Bet.

### Ref. Östra utfarten i Mariehamn

Oy Teboil Ab har tagit del av de planer, som finns gällande angående trafikarrangemangen vid Österleden/Strandgatan(Stadsarkitektkontoret 27.9.04) och vill framföra följande synpunkter, som vi hoppas att beaktas vid en fortsatt planering.

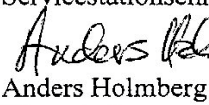
Den vägkorsning vid Österleden som nu är planerad i utredningsplanen är för trång. Speciellt tung trafik kommer att ha problem med in- och utfart. Vi föreslår att Österleden förses med separata körfiler för trafiken till servicestationerna. Detta skulle även förhindra stopp i trafiken då svängande fordon ej blockerar Österleden. Samtidigt anser vi att detta skulle öka trafiksäkerheten vid korsningen. Dessutom anser vi att Villagrändens anslutning till Österleden borde bevaras, åtminstone med sväng in mot staden och Storgatan – helst med anslutningsfil. Detta speciellt för att trygga den tunga trafikens smidiga utfart och underlätta trycket vid Sjökvarterets/servicestationernas vägkorsning. Som följd av detta minskar även den tunga trafiken invid bostadskvarteren längs Strandgatan mot centrala stadskärnan.

I utredningsplanen är Strandgatan planerad att sluta genast efter Hotell- Rest. skolan, vilket enligt oss ökar trafiktrycket på Österleden eller genomfarten via centrala staden. Vi anser att en anslutning från Strandgatan till Grindmattesvägen borde bevaras för att jämnare för dela trafiken till och från servicestationerna och underlätta vår kundtrafik från Eckeröhället.

Eftersom Teboil betjänar en stor del av Mariehamns bilister såväl lätt som tung trafik och har för avsikt att göra det även i framtiden med bättre utvecklade service- och affärsidéer önskar vi att ni beaktar våra synpunkter vid den fortsatta planeringen av Strandgatan och Österleden.

Högaktningsfullt

Oy Teboil AB  
Servicestationsenheten

  
Anders Holmberg  
Förs. chef

19132 50.000 1002

OY TEBOIL AB

Pääkontori Huvudkontoret  
Postiosoite Postadress  
PL 102 PB  
00121 HELSINKI HELSINGFORS

Katuosoite Gatuadress  
Bulevardi 26 Bulevarden  
00120 HELSINKI HELSINGFORS

Puhelin Telefon  
0204 7001  
Telefax  
(09) 643 856

Telex 124 620 SUPET FI  
Y-tunnus 0114795-2 FO-nummer  
Kotipaikka Helsinki  
Henrot Helsingfors

Internet  
www.teboil.fi

STARK 2 N



HANNES SNELLMAN

Mariehamn

3.12.2004

Mariehamns stad  
Stadsarkitektkontoret  
Pb 5  
22101 Mariehamn

BERNDT HEIKEL  
JUHANI MÄKINEN  
MAGNUS FOISETTE  
MATTI S. KURKELA  
ANTTI HEIKINHEIMO  
KARI LAUVIJÄRVI  
KENNETH NEOVIUS  
MIKAEL DAMSTÉN  
JOHAN AALTO  
JUHA LINDSTRÖM  
PEKKA INKEROINEN  
OUTI RAITASUO  
CARL-HENRIK WALLIN  
MÅRTEN ASPELIN  
PATRIK LINDFORS  
TOMAS HOLMBERG  
TAPANI MANNINEN  
HENRIK MATTSON  
HELI TERÄVÄINEN  
TUOMO VÄHÄPASSI  
KAISA FAHLUND  
DANIEL WIDMAN  
MIKA SAVOLA  
MIKKO HEINONEN  
MARKUS ENGBERG  
SARAH TÄHKÄLÄ

OF COUNSEL:  
ROBERT MATTSON  
JARL ENGBERG  
JOHAN G. SNELLMAN

ÖSSI HAAPANIEMI  
IRMELI TUOMONEN  
JARI TUUKKAINEN  
NINA HAKKARAINEN  
ILMO KORPELAINEN  
KLAUS ILMONEN  
ISMO KALLIONIEMI  
LILLEMOR WESTERHOLM  
NICOLAS BERNER  
RIIKKA LEINONEN  
ULLA VUOKILA  
ANDERS CEDERBERG  
SAKARI HELMINEN  
HEIKKI JAATINEN  
RABBE SITTIKOW  
MATTI ENGELBERG  
PÄIVI KULTUNEN  
ELLA MIKKOLA  
PETRA KUURLINEN  
PETRA SJÖSTRAND  
SARI WALLGREN  
ANTTI LEHTIMÄJÄ  
MARKUS BREMER  
MIKKO KEMPPAINEN  
MIKAEL WAHLBECK  
TUURE KUONONEN  
MIRJAMI KAJANDER  
ILKKA PERHEENTUPA  
MARIA LASSENILUS

SUSANNE HAUSTRIIP  
SARI GRENNAN  
MIKA POHJONEN  
MARKO VUORINEN  
ANNA VON FIEANDT-LEHTONEN  
NIINA PALAJA  
STEN OLSSON  
OLAV HERMANSON  
MARIKA VAKIPARTA  
VIRPI OJANEN  
NIINA PERILÄ  
REETA NIEMISVIRTA  
JOHANNA VENNSTRÖM  
MARIA CARLSSON  
HANNU KOSKENRANTA  
ALEXANDER BARGUM  
CHRISTEL FINNE  
JANNE VIINAMÄKI  
MERVI MÄKI-MARTTUNEN  
SONJA SIGGBERG  
JAAKKO KAIVONEN  
OUTI SIMES  
SARAH SKINNER  
HELI TUOMOLA  
REIJA YLÖNEN  
MATHIAS LINDQVIST  
CHRISTOFFER CHARPENTIER  
JANNE SIMULA  
PANU SIITONEN  
SARI HEIKKINEN  
JOHAN NYBERGH

ANTTI JÄRVINEN  
MARKUS SKRABR  
MARKUS SILTANEN  
MARKUS MANNINEN  
ANNE NIILUINEN  
HEIDI SULIN  
ANDERS BYGGLIN  
ANNA-KATRIINA SIIPONEN  
SAINI SIITARINEN  
JENNIFER NYSTRÖM  
JALMARI SASI  
ANTTI SUMMA

## YTTRANDE ANGÅENDE ÖSTERLEDEN OCH GENERALPLANSFÖRSLAGET

På uppdrag av Rundbergs Bil & Service Ab och Ab Mariehamns Parti/  
Byggvaruhuset översänds bifogat sagda bolags gemensamma yttrande angående  
Österleden och förslaget till generalplan. Tidigare yttranden i ärendet bifogas  
likaledes.

Enligt uppdrag

Kenneth Neovius

Bilagor: - yttrande 3.12.2004  
- kopior av tidigare yttranden

## YTTRANDE AVSEENDE ÖSTERLEDEN; GENERALPLAN FÖR MARIEHAMN

Avgivare av yttrande: Rundbergs Bil & Service Ab och Ab Mariehamns Parti  
aktiebolag, Mariehamn

Ombud: Kenneth Neovius  
Advokat, Mariehamn  
Advokatbyrå Hannes Snellman Mariehamn Ab  
Pb 180, 22101 Mariehamn  
Tel: 177 40  
Fax: 177 46  
E-post: [kenneth.neovius@hannessnellman.fi](mailto:kenneth.neovius@hannessnellman.fi)

Yttrande:

### A. Bakgrund

Österleden i Mariehamn har under en längre tid varit föremål för utredningar och planeringar. Utredningarna och planeringarna har motiverats av ett flertal orsaker; vi hänvisar i denna bemärkelse till det omfattande material som står till buds samtidigt som vi upprepar de synpunkter vi redan ett flertal gånger framfört under åren. I det följande kommenterar Rundbergs Bil & Service Ab (RBS) och Ab Mariehamns Parti (Byggvarhuset) speciellt trafiklösningen vid RBS' och Byggvarhusets näringsställen vid Österleden, med beaktande av de framförda alternativen.

I detta skede ser vi särskild orsak att ytterligare kommentera den utredningsplan över Österleden som behandlats i stadsstyrelsen bl.a. vid sammanträde 13.5.2004 (§ 280), liksom även det nu föreliggande förslaget till generalplan för Mariehamn. Till den del utredningsplanen och generalplanen gäller Österleden och dess trafiklösningar, är de tilltänkta lösningarna synnerligen otillfredsställande och till och med riskabla, om lösningarna inte anpassas efter de yttranden som RBS och/eller Byggvarhuset tidigare avgivit, och vilka preciseras nedan med beaktande av vad som tillkommit under ärendets behandling.

## B. Sakframställning

### 1. Trafiksituationen vid bensin- och servicestationerna

Det primära vid planeringen av Österleden i fortsättningen är, att trafiken flyter. Trafikintensiteten är redan hög, och den kommer utan vidare att öka i framtiden. Inom ramen för utredningarna har det gjorts trafikräkningar både på åtgärd av myndigheterna men också av RBS själv. Resultatet är redan myndigheterna bekant. Totalt per år ger RBS' statistik 695.782 fordon vid RBS' servicestation, vilket utslaget jämnt på hela året skulle ge 1933 fordon per dygn redan enbart för RBS, utan justering för variationer för olika dagar. RBS är när som helst beredd att låta staden eller annan myndighet verifiera RBS' beräkningar, som är direkt tagna ur RBS' datasystem.

Oavsett vilka trafikräkningar som används, utvisar räkningarna en ökad och intensiv trafik vid servicestationerna. (Med servicestationerna avses här Esso och Teboil). Redan detta talar för, att en så smidig lösning som möjligt måste framtas vid servicestationerna. För detta ändamål ser RBS ingen annan möjlighet än en rondell vid servicestationerna, samtidigt som Strandgatan måste hållas öppen. Alla faktaargument talar för en sådan lösning. Både staden och landskapet måste också beakta, att turisterna måste kunna komma åt att köra smidigt ut från staden. I takt med att planerna på att göra Ålandsvägen långsammare framskrider, kommer dessutom ett ökat tryck att uppstå på Österleden.

### 2. Trafiksituationen vid Byggvaruhuset

Också vid Byggvaruhuset förekommer en synnerligen intensiv trafik riktad åt flere håll. För Byggvaruhuset och dess kunder samt leverantörer är det en absolut förutsättning att trafiken flyter. Flyter inte trafiken, drabbas även hela det kringliggande området och alla andra trafikanter av stora framkomlighetsproblem. För att undvika sådana problem är en rondell vid Lagervägen en nödvändighet. En sådan rondell skulle också förenkla trafiken till och från Mariebad som tidvis är mycket intensiv, om in- och utfarten för Mariebad skulle flyttas längre norrut mitt emot Lagervägen. Samtidigt måste trafiken också kunna flyta via Grindmattesvägen och Strandgatan. Av dessa är Grindmattesvägen idag den viktigaste infarten vid Byggvaruhuset för i synnerhet tung trafik av ankommande och avgående gods. För de ankommande transportererna används 22 meters långträdare och för avgående Byggvaruhusets egna lastbilar. För våra kunder är Strandgatan en viktig transportled till och från Mariehamns centrum.

Byggvaruhuset planerar för tillfället en utbyggnad av verksamheten, vilket ytterligare kommer att öka kundströmmar och godstransporter. Skulle generalplanen avseende Österleden genomföras i föreslagen form omöjliggörs Byggvaruhusets verksamhet på nuvarande plats.

### 3. Strandgatan och Grindmattesvägen

I utredningsplanerna finns som alternativ angivet, att Strandgatan kan komma att stängas mot den förstörade begravningsplatsen. Likaledes finns som ett alternativ att Grindmattesvägen kan komma att stängas norrut. Dessa alternativ är helt förkastliga och skulle komma

att leda till en helt hopplös trafiksituation. Om det är meningen att trafiken skall flyta, är en sådan stängning utesluten. Det måste också beaktas, att en kommande utbyggnad av Hotell- och restaurangskolan förutsätter att trafiken flyter. En förutsättning för detta är, att Strandgatan hålls öppen runt den förstorade begravningsplatsen som en långsam gata. I själva verket skulle redan nu hela det överliggande området drabbas av stora trafiksvårigheter, om Strandgatan och Grindmattesvägen skulle stängas av. Tillgängligheten för kunder till de företag som ligger norr om RBS skulle samtidigt avsevärt försämrats. RBS vill också påpeka, att en trafikdragnings rakt över RBS' befintliga mätarområde och tankar måste uteslutas på grund av de oskäliga och allvarliga konsekvenser detta skulle ha för RBS.

#### 4. Antalet rondeller och deras placering

Vi ser inga hinder för att flere rondeller planeras på Österleden. Det väsentliga för ett flyt i trafiken är dock, att rondellerna placeras på rätta ställen och med beaktande av en utbyggd begravningsplats. För Byggvaruhuset behövs en rondell vid Lagervägen, medan församlingen vill ha en rondell söderut, dvs. vid servicestationerna. Detta sammanfaller med vad RBS yrkar på. Det är vid servicestationerna och vid infarten till Byggvaruhuset rondeller behövs.

En rondellösning vid servicestationerna skulle också vara till nytta för Sjökvarteret. Samtidigt kan påpekas, att staden ursprungligen planerade tomter för alla servicestationer på samma område. På grund av tombytesmöjlighet fick Shell-stationen bättre plats och trafiklösning än exempelvis Esso. Redan konkurrensmässigt borde också RBS behandlas likvärdigt vad trafiklösningarna beträffar. En rondellösning vid Shell utesluter på intet vis en rondellösning också vid Esso. Tvärtom är en rondell vid Esso minst lika mycket motiverad bl.a. med tanke på den tunga trafik som går över RBS' servicestation. Det förtjänar att nämnas, att i praktiken alla vägavgifter för tunga fordon till Sverige och övriga EU-länder hantearas av RBS. Vad den tunga trafiken beträffar kan också nämnas, att allt flytande bränsle till RBS' servicestation levereras med 22 meters tankbilar.

RBS har redan tidigare påvisat, att avståndet mellan flere rondeller på Österleden mycket väl kan vara avsevärt kortare än vad som framförs i utredningen. Exempelvis ett avstånd på 300 meter mellan rondellerna är inget problem; likartade lösningar är inte ovanliga t.ex. i Sverige.

En fördel med flere rondeller (varav en vid servicestationerna och en vid Byggvaruhuset) är, att de skulle avsevärt öka trafiksäkerheten samtidigt som trafiken skulle bli lugnare. Detta är väsentligt med tanke på den ökande mängden gång- och cykeltrafikanter, av- och påstigande bussresenärer samt övergångsställets placering. Det är samtidigt värt att notera den aktuella utredningsplanens utgångspunkt så som den angivits bl.a. i § 8 i stadsplanenämndens protokoll av 13.1.2003: "Huvudmålsättningen i utredningen har varit att med bibehållen kapacitet för fordonstrafiken och inom ramen för beslutade och planerade exploateringar i anslutning till Österleden samt en 35 % trafikökning på 20 år öka trafiksäkerheten för alla trafikslag." I samma protokoll finns även noterat, att bl.a. Essos synpunkter bör prövas, och att en rondell kunde inplaneras i korsningen vid servicestationerna.

## 5. Trafikljus?

I det underliggande materialet för en lösning för Österleden har som ett alternativ även nämnts trafikljus. Vi förespråkar enligt ovan en lösning baserad på rondeller, varav en måste placeras vid RBS' servicestation och en vid Byggvaruhuset. Detta skulle säkerställa en flytande men säker trafik vid sagda områden, både för våra och våra kunders behov men också för andras behov enligt ovan. RBS kan i andra hand tänka sig en lösning med trafikljus vid en korsning mellan Österleden och RBS' utfart. Detta är dock uppenbart en helhetsmässigt sett sämre lösning än en rondell på sagda ställe.

## C. Sammanfattning

Sammanfattningsvis betonar vi följande:


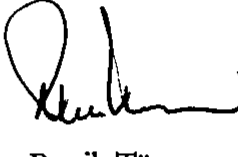
- Det primära är att trafiken flyter med så stor säkerhet som möjligt för samtliga trafikanter.
- Trafikräkningarna utvisar en hög trafiktätheten i det aktuella området vid Österleden vid servicestationerna Esso och Teboil.
- För att trafiken skall flyta med så stor säkerhet som möjligt på Österleden är det primära en rondell vid servicestationerna och en rondell vid Lagervägen.
- Trafiken kommer inte att flyta om Strandgatan stängs av mot den förstörade begravningsplatsen och om Grindmattesvägen stängs mot sjukhuset. Sådana stängningar måste sålunda uteslutas.
- En jämlik behandling av RBS jämfört med Shell-stationen vad trafiklösningen beträffar förutsätter rondell mot Österleden vid RBS' servicestation.

Mariehamn den 3 december 2004

RUNDBERGS BIL & SERVICE AB

  
Roger Rundberg  
verkställande direktör

AB MARIEHAMNS PARTI

   
Kjell Jansson  
verkställande direktör  
Patrik Törnroos  
varuhuschef för  
Byggvaruhuset



12.2.2002

Mariehamns stad  
Stadsstyrelsen

Ålands landskapsstyrelse  
Trafikavdelningen

Mariehamn 13.12.2002

**Ärende: Östra Utfarten i Mariehamn samt de tilltänkta rondellema**

Undertecknade företag har tagit del av den utredningsplan gällande trafiksäkerhetsåtgärder för väg 20, Österleden i Mariehamn. Utredningsplanen har publicerats i september 2002. Eftersom utredningsplanen enligt vår uppfattning innehåller vissa grova bristfälligheter som berör oss önskar vi redan i detta skede framföra dessa synpunkter så att de ordentligt kan beaktas vid en fortsatt planering.

Både Esso och Teboil ävensom Bilcenter är affärsrörelser som besöks av ett stort antal fordon per dygn. Trafiken är synnerligen intensiv och den består av olika typer av fordon. Det kan konstateras att enbart Esso-stationen besöks enligt tillförlitlig trafikutredning av ca 2.400 fordon som kör in och ut per dygn. För att dessutom erhålla en bättre helhetsbild av den totala trafiken i just detta område, måste till nämnda siffra läggas till besöksfrekvensen 1.400 fordon hos Teboil och Bilcenter samt även den övriga trafik som kommer från Strandgatan via Villagränd och samlas i den tilltänkta korsningen nedanför bränslestationerna.

Den vägkorsning vid Österleden som inritats i utredningsplanen nedanför bränslestationerna innehåller ingen trafikrondell. Med tanke på den nyss refererade stora trafikfrekvensen är det ett grovt misstag i själva utredningsplanen. Enligt vår uppfattning måste en trafikrondell tillsättas i vägkorsningen som utgör utfart från bränslestationerna och Bilcenter samt som även tar emot den trafik från Strandgatan som via Villagränd kommer till ifrågavarande korsning. Observera speciellt att Esso har åtagit sig att sälja vägskattebevis som behövs för tunga fordon utomlands. I praktiken innebär detta att hela den åländska tunga fordonstrafiken som skall trafikera utomlands kör via Esso för att köpa dessa vägskattebevis. Dessutom måste konstateras att såväl Esso som Teboil betjänar ett stort antal fordonsägare och inte minst tunga fordon. Det kan konstateras att Esso och Teboil tillsammans betjänar åtminstone 75 % av den tunga trafiken på Åland. Denna trafik söker sig till och från bränslestationerna

ifråga via Österleden. Det trafik kaos som kommer att uppstå vid Österleden om denna inte är försedd med trafikrondell, är fruktansvärd. Dessutom är trafiken så intensiv att den kommer att förorsaka flera farosituationer. Ur en trafiksäkerhetssynpunkt är det ett måste att bygga en trafikrondell vid den tilltänkta vägkorsningen nedanom bränslestationerna. Vi vill även påpeka att samtliga bussbolag på Åland anlitar Essos eller Teboils tjänster och trafikerar till och från dessa bränslestationer via den tilltänkta vägkorsningen vid Österleden.

Undertecknade företag vill i förebyggande syfte uppmärksamma såväl Mariehamns stad som landskapsstyrelsens trafikavdelning på ovannämnda faktum. Vi förutsätter att en trafikrondell planeras i korsningen nedanom våra affärsområden. I annat fall är risken synnerligen stor för att olycksfrekvensen på vägen ifråga ökar lavinartat. Vi önskar betona att vår skrivelse inlämnas redan i detta skede för att kunna beaktas i den fortsatta planeringen. Vi ser fram emot ett gott samarbete och en fortsatt framgångsrik planering av vägavsnittet ifråga.

#### Högaktningsfullt

Oy Esso Ab  
Rundbergs Bil & Service Ab

Oy Teboil Ab

Bilcenter Ab

---

Roger Rundberg

---

Sture Ackrén

---

Mikael Björkvall

#### Till kännedom:

- trafikansvarige landskapsstyrelseledamoten Runar Karlsson
- ordföranden i Mariehamns stads tekniska nämnd Fredrik Lindqvist

MARIEHAMNS STAD  
Tekniska Nämnden  
PB 5

22101 MARIEHAMN

### TRAFIKSÄKERHETSÅTGÄRDER - VÄG 20, ÖSTERLEDEN

Undertecknade bolag har tagit del av de planerade åtgärder som föreligger gällande trafiklösningarna i anslutning till Österleden.

Vi skulle vilja framföra följande.

En avstängning av trafiken längs Strandgatan från Restaurangskolan norrut till Lagervägen skulle väsentligt försämra tillgängligheten för våra kunder till respektive företag. Vi föreslår därför att nämnden bör förverkliga alternativ B2 med en dragning öster om nuvarande Strandgatan enligt utredningen.

Alternativ B2b kan inte förverkligas utan alvarliga konsekvenser för Rundbergs Bil & Service Kb eftersom dragningen går rakt över befintligt mätarområde och tankar.

I övrigt omfattar vi det föreliggande förslaget.

Mariehamn den 19 januari 2004

AB MARIEHAMNS PARTI

Byggvaruhuset



Patrik Tömroos

RUNDBERGS BIL & SERVICE KB



Roger Rundberg

Distr. G-MU

MARIEHAMNS STAD  
Tekniska Nämnden  
PB 5  
22101 Mariehamn

### TRAFIKSÄKERHETSÅTGÄRDER - VÄG 20, ÖSTERLEDEN

Undertecknade bolag har tagit del av de planerade åtgärder som föreligger gällande trafiklösningar i anslutning till Österleden.

Vi skulle vilja framföra följande:

Vårt förslag är att lösningen för Villagränd skall lösas på samma sätt som vid Ålands Hotell- och Restaurangskolan så att Villagränd böjer sig ut mot Österleden.

Mariehamn den 19 januari 2004

RUNDBERGS BIL & SERVICE AB



---

Roger Rundberg

MARIEHAMNS STAD Stadsstyrelsen
12.02.2004
D Nr _____
Bet. _____

Till stadsstyrelsen i Mariehamns stad

**Ärende: Trafiksäkerhetsåtgärder - väg 20, Österleden**

Mot bakgrund av tekniska nämndens beslut 20.1.2004 under § 5 önskar Esso genom Rundbergs Bil & Service Ab framföra nedannämnda.

Undertecknat bolag anser att den bästa lösningen med hänsyn till trafiksäkerheten skulle vara två trafikrondeller. Den ena rondellen skulle vara placerad på det sätt som framgår ur utredningsplanen uppgjord i december 2003 (se bilaga 1), således vid servicestationerna. Den andra rondellen skulle vara vid badhuset såsom framgår ur ursprungsförslaget.

Undertecknat bolag önskar påtala att trafikrondellen nedanför bränslestationerna är absolut nödvändig för att undvika trafikkaos. Såsom påtalats tidigare i en skrivelse daterad 13.12.2002 (se bilaga 2), besöks både Esso och Teboil ävensom Bilcenter av ett stort antal fordon per dygn. Enbart Esso bensinstation besöks enligt en tillförlitlig utredning av ca 2.400 fordon per dygn som kör in till och ut från bensinstationen. Därtill besöks Teboil och Bilcenter av 1.400 fordon per dygn. Dessutom trafikerar hela den åländska tunga fordonstrafiken som skall köra utomlands via Esso för att köpa de vägskattebevis som Esso säljer. Att inte anlägga en trafikrondell nedanför bensinstationerna skulle således leda till trafikkaos.

Avståndet mellan rondellen vid badhuset och rondellen vid servicestationerna skulle vara ca 300 m. Dessa två rondeller skulle öka trafiksäkerheten på ett betydande sätt och "lugna ner" trafiken på Österleden. Vid denna vägsträcka kommer det att röra sig en hel del gångtrafikanter samt cyklister. Busspassagerare kommer att stiga på och av bussarna vid den aktuella vägsträckan för att besöka badhuset och även övergångsställen gör det motiverat att planera för en långsam trafik. Om inte dessa två rondeller skulle byggas, kommer hastigheten på fordonstrafiken vara för hög, vilket redan idag är ett känt fenomen.

Mot bakgrund av det ovannämnda anser undertecknat bolag att det med hänsyn till trafiksäkerheten är högst motiverat med två trafikrondeller. Undertecknat bolag anser även att Strandgatan inte skall stängas av, eftersom även detta trafikalternativ behövs som genomfart.

Ytterligare önskar undertecknat bolag påtala att avstånden mellan de två rondellema på intet sätt är för kort. Detta kan man konstatera genom att se på trafikplaneringen i Sverige, där man på vissa områden i städer byggt rondeller lika tätt eller tätare än vad som nu är föreslaget.

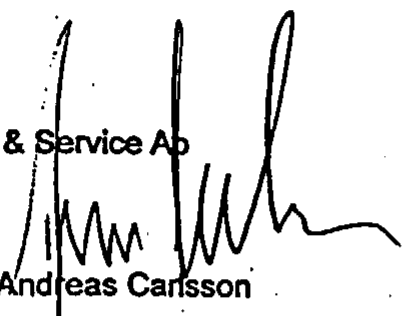
Undertecknat bolag önskar även hänvisa till skrivelse daterad 13.12.2002 till stadsstyrelsen (se bilaga 2).

Mariehamn den 12 februari 2004 .

Högaktningsfullt

Esso/Rundbergs Bil & Service Ab

genom ombudet



Andreas Carisson  
vicehäradshövding  
Uotila & Mattsson Ab  
Nygatan 7 B, 22100 Mariehamn  
Tel. 13366, fax. 13455



## Anmärkning mot planering samt initiativ.

Undertecknade mariehamnare har med oro tagit del av de planer för Strandnäs-området som föranletts av landskapets aktuella vägplan över Sjukhusvägen samt av församlingens anhållan om förstoring av begravningsplatsen.

Vi vill därför i brådskande ordning inför stfge och andra berörda myndigheter framföra våra kraftigaste protester mot att föreliggande planer skulle förverkligas. Om så sker blir trafikförhållandena avsevärt farligare och försvårade, närmiljön försämrad och den del av Strandnäs som ligger söder om Sjukhusvägen synnerligen orättvist behandlad. Vi motsätter oss detta på det bestämdaste med hänvisning till nedanstående motiveringar och initiativ:

### Grindmattesvägens avstängning från Sjukhusvägen

Enligt planerna tvingas all lokaltrafik till Österledens och Lagervägens korsning, en hårt belastad och långt farligare korsning än nuvarande utsläpp mot Sjukhusvägen. Kontakten med Klinten försvåras, biltrafiken västerut tvingas till långa omvägar och tidvis blir det helt omöjligt att komma ut från området. Grindmattesvägens och Sjukhusvägens korsning har god frisikt och den har i praktiken visat sig vara säker. Om det bedömes som nödvändigt kan den flyttas ett tiotal meter västerut och förses med stopp-plikt och en bred mittrefug.

### Utbyggnad av begravningsplatsen

Med bestörtning har vi erfarit att församlingen i tidigare planeringsskeden tydligen inte kunnat bedöma kommande utrymmesbehov. Man avser nu att successivt utvidga området åt alla håll. Vi anser detta vara kortsynt och konsekvenserna härav katastrofala och irreparabla för all framtid. Grindmattesvägens anslutning till Strandgatan avskärs, värdefulla parkområden försvinner och det nord-sydgående grönbältet genom staden stryps till. Vi kan ej se något förnuft i att utvidga begravningsplatsen på sådant sätt att befolkningen åsamkas bestående olägenheter. Dessutom kommer en begravningsplats, utbyggd österut, alltid att störas av Österledens trafikbuller och inte ha den frid man bör kunna kräva. Vi föreslår att staden i detta skede endast måtte tillåta minsta möjliga utvidgning åt lämpligast håll för församlingens akuta





Hur vi vill ha vår stad.

Synpunkter i anledning av förslaget till delgeneralplan över de norra stadsdelarna 1997.

Vi upprepar våra anmärkningar och vårt initiativ av den 11.4-89 (181 undertecknare) angående Strandnäs södra område och begravningsplatsen. Vi bifogar kopia av skrivelsen.

Yttermera synpunkter:

Sjukhusvägen från rökerirondellen ett stycke västerut borde breddas och förses med en särskild fil för vänstersvängande fordon till Grindmattesvägen.

Grindmattesvägen borde förses med trottoar på västra sidan. Åtgärder vidtas för att förhindra att omlastande långtradare blockerar gatan.

Begravningsplatsen bör ej få breda ut sig över parkmarken, som i naturvårdsinventeringen är betecknad som II kl. "värdefullt" område. Det är nu tredje eller fjärde gången inom ca. 30 år som församlingen yrkar på tilläggsområde! Vad härnäst?

Ett helt nytt område borde reserveras för ändamålet (ev. stadens mark österom Örtvägen)

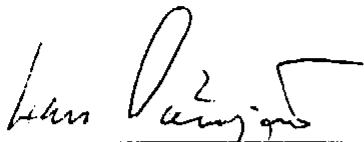
Trafikanslutning Grindmattesvägen - Österleden. Om en sådan framtvings gentemot vår önskan, så borde den av säkerhetsskäl förses med trafikljus. Utan ljusreglering kan man inte komma in på Österleden under trafikstark tid. Med trafikljus kan också en tryggare skyddsvägsövergång ordnas.

Det vore nu sannolikt mycket impopulärt att ånyo öppna Vedhuggsvägen för lokaltrafik. Men varje annat ingrepp i trafiksystemet kommer att öka belastningen på den redan nu svårt ansträngda Österleden.

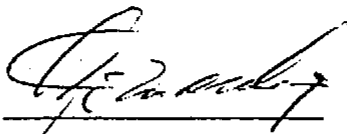
Om Grindmattesvägen ansluts till Österleden uppstår två problem:

- Synnerligen trafikfarligt rusningstid utan ljusreglering.
- Med trafikljus uppstår rusningstid långa köer, sannolikt ända in i rökerirondellen. (= totalt trafikstopp !)

Mariehamn den 24 april 1997



Lars Lönnqvist



Stig Carlson



Helge Mattsson

## MINDRE PROJEKT

1. Rökerirondellen, upprätning av tillfarter med kantsten, strypning av kanalbredder, siktröjning mm för cyklister.
2. Västra Utfarten vid Elverksgatan, förtydligande av funktion med kantstensåtgärder för att minska asfaltytor, kanalisation av gående och cyklister inklusive refuger eller utbyggnad av en rondell.
3. Sjukhusrondellen, förtydligande av funktion med kantstensåtgärder för att minska asfaltytor (i stället har körbanan breddats vid asfalteringar efter utbyggnaden).
4. Västra Utfarten, vid infarten till Rosenblads handelsträdgård, stängning av infarten.
5. Österleden vid Nygatan, förtydligande av funktion med kantstensåtgärder för att minska asfaltytor.
6. Österleden vid Styrmansgatan, förtydligande av funktion med kantstensåtgärder för att minska asfaltytor inklusive en ny tillfart till Sjöfartskvarteret.
7. Österleden vid Lagervägen, förtydligande av funktion med kantstensåtgärder för att minska asfaltytor.
8. Österleden vid Villagränd, förtydligande av funktion med kantstensåtgärder för att minska asfaltytor.
9. Västra Utfarten vid Varvsvägen, förtydligande av funktion med kantstensåtgärder för att minska asfaltytor, kanalisation av gående och cyklister inkl. refuger.
- \* 10. Sjukhusvägen/Grind-Mattesvägen, mittremsa på Sjukhusvägen för hinder av vänstersväng alternativt stängning alternativt hänvisning av byggmarknadstrafik till Östra Utfarten/Lagervägen.
11. Hammarlandsvägen vid östra landfästet av Svibybron, ny eller breddad refug.
12. Sjukhusvägen vid korsande gc-väg från Smedsgränd, ny eller breddad refug.
13. Lemlandsvägen vid Askuddsvägen, trafiksäkert övergångsställe speciellt sommartid.
14. Lemlandsvägen vid Nabbvägen, ny eller breddad refug.
15. Västra Ytternäsvägen vid Ringvägen, ny eller breddad refug.
16. Västra Ytternäsvägen vid Fiskehamnsvägen, mindre kantstensåtgärd för att tydliggöra korsande gc-stråk.
17. Österleden / infarten mot Restaurangskolan, stängning av anslutningen.
18. Österleden vid Storagatan, breddad refug.
19. Västra Ytternäsvägen söder om Fiskarevägen, ny gång och cykelöverfart med refug.
20. Västra Ytternäsvägen vid Öhbergsvägen, mindre kantstensåtgärd för att tydliggöra korsande gc-stråk.
21. Västra Ytternäsvägen vid Abborrgränd, ny gång och cykelöverfart med refug.
22. Västra Ytternäsvägen vid Ringvägen, ny gc-bana.
23. Östra Utfarten vid Sjöfartskvarteret, hopslagning till en gemensam anslutning, kantstensåtgärder.
24. Järsövägen/Espholmsvägen, ny refug och avsmalning.



17.12.2004

Stadsstyrelsen  
20.12.2004

D Nr \_\_\_\_\_  
Bet. \_\_\_\_\_

Stadsdirektör Ritva Sarin Grufberg  
Mariehamns stad  
PB 5  
22101 Mariehamn

- |                                     |                        |                          |
|-------------------------------------|------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/>            | enligt överenskommelse | sopimuksen mukaan        |
| <input checked="" type="checkbox"/> | för kännedom           | tiedoksi                 |
| <input type="checkbox"/>            | för godkännande        | hyväksyttäväksi          |
| <input type="checkbox"/>            | för underskrift        | allekirjoitettavaksi     |
| <input type="checkbox"/>            | för åtgärder           | toimenpiteitä varten     |
| <input type="checkbox"/>            | för vidarebefordran    | edelleen toimitettavaksi |
| <input type="checkbox"/>            | för uppbevaring        | säilytettäväksi          |
| <input type="checkbox"/>            | vänligen returnera     | pyydetään palauttamaan   |
| <input type="checkbox"/>            |                        |                          |

### YTTRANDE ANGÅENDE ÖSTERLEDEN OCH GENERALPLANSFÖRSLAGET

På uppdrag av Rundbergs Bil & Service Ab bifogas för kännedom yttrande angående Österleden och förslaget till generalplan. Tidigare yttranden samt en karta bifogas också.

Enligt uppdrag

  
Viviann Liljeström  
assistent

### BILAGOR

yttrande 3.12.2004  
kopior av tidigare yttranden  
karta

---

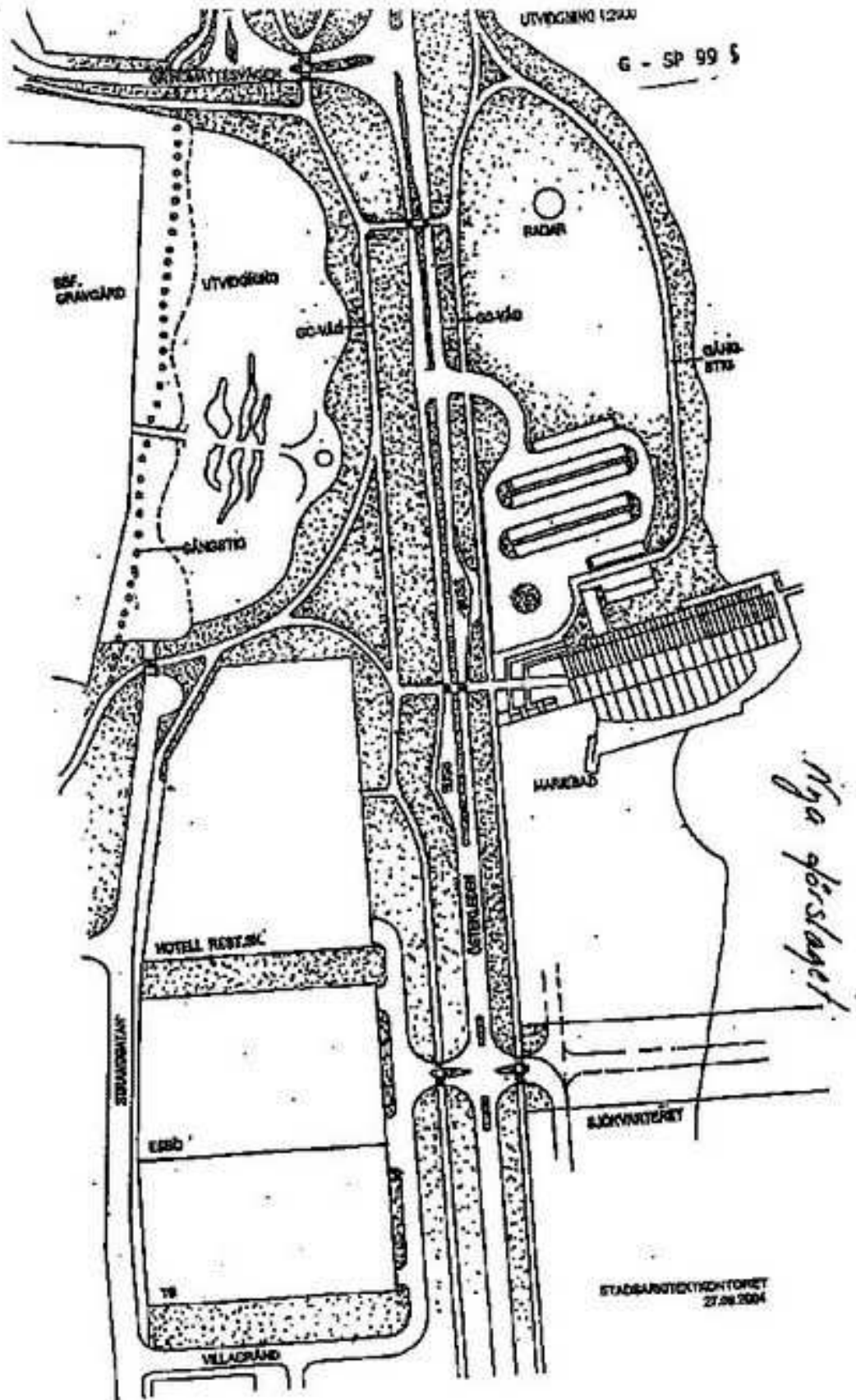
Advokatbyrå Hannes Snellman Mariehamn Ab

Gatuadress / Postadress  
Norra Esplanadgatan 1 / PB 180  
FIN-22100 / FIN-22101 MARIEHAMN, FINLAND  
Telefon +358 18 177 40  
Telefax +358 18 177 46

FO-nummer 0773565-9  
Hemort Mariehamn  
www.hannessnellman.fi

## OBS !

BILAGORNA ÄR IDENTISKA MED DEN TIDIGARE SYN-PUNKTEN FÖRUT UTOM KARTAN SOM ÄR BIFOGAD PÅ FÖLJANDE SIDA (stadsarkitektkontorets kommentar)



# ÖSTERLEDEN JÄMTE ANSLUTNINGAR

## **Stark konstaterar:**

OY Teboil Ab genom Anders Holmberg anser med tanke på trafikkapacitet och –säkerhet att Österleden bör förses med separata körfiler till servicestationerna, samt att Villagränds anslutning till Österleden och Strandgatans anslutning till Grindmattesvägen bör bibehållas. Det sistnämnda för att bl.a. underlätta servicestationernas kundtrafik från Eckeröhållet.

Rundbergs Bil & Service Ab och Ab Mariehamns Parti genom Kenneth Neovius framhåller sammantaget i olika yttranden att

- en rondell bör placeras vid Lagervägens anslutning,
- en rondell bör placeras vid servicestationernas anslutning,
- Grindmattesvägens anslutning till Sjukhusvägen bör bibehållas samt att
- Strandgatans förbindelse med Grindmattesvägen inte får brytas utan kvarstå som långsamgata.

Lars Lönnqvist (bilaga till ovan) framhåller med hänvisning till tidigare utlåtanden i ärendet att

- Grindmattesvägens anslutning till Sjukhusvägen och Strandgatan bör bibehållas
- en lösning med rondell vid Lagervägen enligt skiss 17.02.2004 kan godtas om status quo inte är möjligt.

**Kommentar:** Generalplaneförslaget möjliggör rondell vid Lagervägen samt en gemensam anslutning för berörda servicestationer till Österleden. Denna anslutning kan vid behov utformas som en rondell, vilket bör anges på trafikplanen (se Starks förslag 17.02.2004 alt. A och B).

Grindmattesvägen är klassad som lokalgata. Anslutningen mot Sjukhusvägen skall inte tas bort enligt planen, vilket föreslås förtydligat med en anslutningsanvisning på Sjukhusvägen.

I södra ändan föreslås Grindmattesvägen ansluten till Österleden i en rondell vid Lagervägen.

Strandgatan föreslås bruten vid Hotell- och restaurangskolan för att möjliggöra en maximal utvidgning av gravgården. Trafik från Eckeröhållet via Grindmattesvägen och Strandgatan till servicestationerna är inte önskvärd. Sådan trafik hör hemma på huvudvägarna. Att bibehålla Strandgatan som långsamgata (20 km/h) för tung trafik till byggvaruhuset eller servicestationerna är motsägelsefullt. Långsamgata tillämpas på gator där man så mycket som möjligt vill eliminera genomfartstrafik. Långsamgata görs därför osmidig för genomfartstrafik och är därför olämplig att trafikera med bl.a. tunga fordon. Trafiken till dessa nämnda målpunkter skall ledas på huvudgata.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Rondellsymbol inritas vid servicestationerna på Österleden (trafikkarta Infarter/huvudleder). En anslutningsanvisning införs på Sjukhusvägen vid Grindmattesvägens norra anslutning. I övrigt ingen åtgärd.

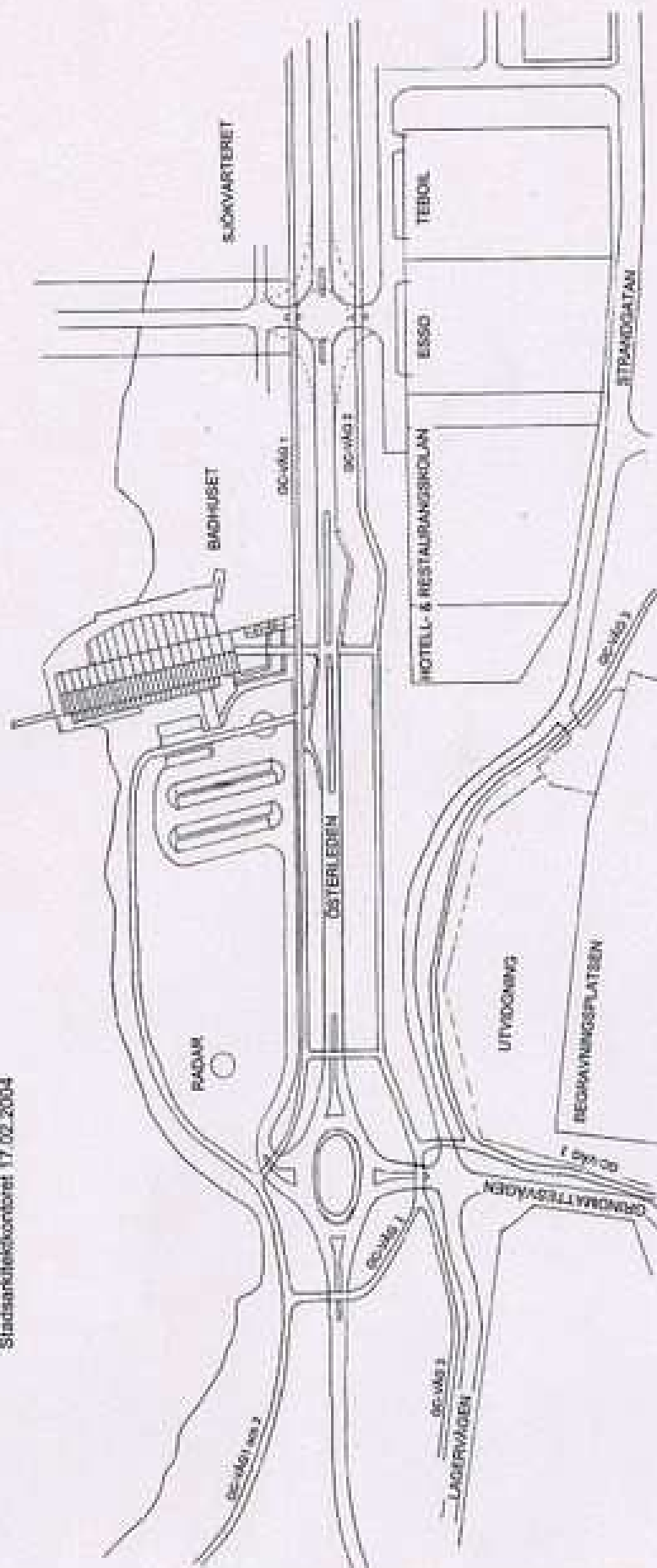
**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.



**MARIEHAMN, ÖSTERLEDEN  
RONDELL VID LÄGERVÄGEN**

ALT. A, med Strandgatan 1:2000

Stadsarkitektkontoret 17.02.2004

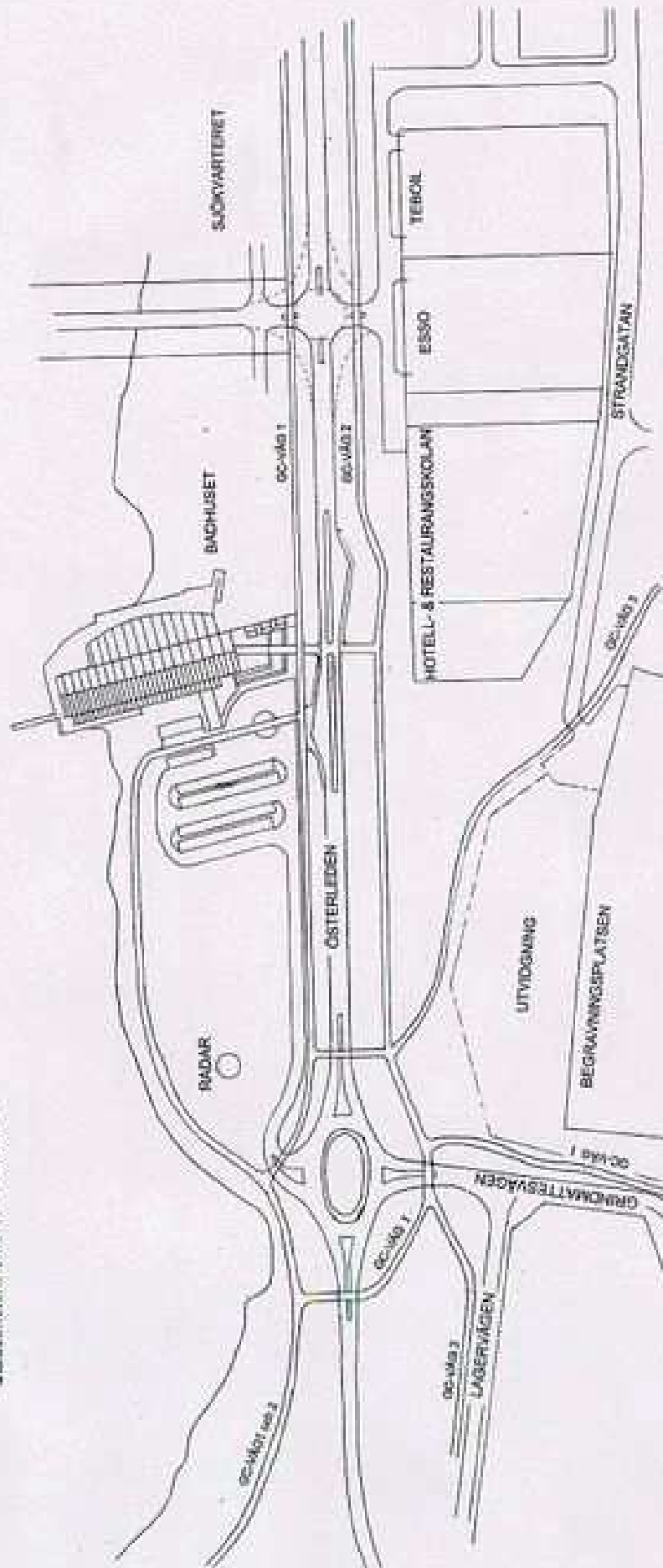




**MARIEHAMN, ÖSTERLEDEN  
RONDELL VID LAGERVÄGEN**

AL.T. B, utan Strandgatan 1:2000

Stadsarkitektkontoret 17.02.2004



7

Stadsstyrelsen
13. 12. 2004
D Nr _____
Bet. _____

Till Stadsstyrelsen i Mariehamn.

Med anledning av stadsstyrelsens i Mariehamn förslag till generalplan som framlagts till allmänhetens påseende önskar vi framföra följande:

Vi motsätter oss att:

- A. Vår ladugård K-märks
- B. Gångstig och bro planeras till Lilla Löskär

Såsom motivering till våra anmärkningar vill vi framföra följande:

A. Vi önskar inte få vår ladugård K-märks, men vi inser till fullo dess värde som en del av en gammal kulturmiljö tillsammans med pensionatsbyggnaden. Vi kommer därför också fortsättningsvis att underhålla byggnaden efter bästa förmåga men en K-märkning av en byggnad i den storleken kan komma att medföra orimliga kostnader för oss, i synnerhet med beaktande av att ladugården uppfördes på 1930-talet.

B. Stadens planerare har ända sedan 70-talet försökt förse Lilla Löskär med väg och bro. Det hela började då staden, på anstiftan av en privat markägare på Lilla Löskär, igångsatte planerna att med allmänna medel få till stånd en vägförbindelse till den privata markägarens sommarstuga över vår mark.

Undertecknade har dock hela tiden motsatt oss att väg och bro skall dras över vår mark och vårt vatten endast för att tillfredställa önskemål från en sommarstugeägare. Handläggningen av ärendet torde sakna motstycke i stadens historia och det är beklagligt att vi har varit tvungna att vända oss till domstolar för att värna våra rättigheter som mark- och vattenägare.

Vi har således ett flertal gånger tvingats överklaga stadens planering till olika instanser och utgången har alltid blivit densamma, vi har varje gång fått rätt.

De instanser som behandlat ärendet och vars utslag har givit oss rätt är:

1. Länsstyrelsen i landskapet Åland. Domen överklagades dock av broförespråkarna till:
2. Åbo Hovrätt. Också hovrättens dom gav emellertid oss rätt
3. Jorddomstolen. Ändring i jorddomstolens utslag kan icke sökas.
4. Västra Finland Vattendomstol

Vi anser inte att någonting har ändrat som skulle ge Mariehamns stad rätt att försöka ändra de laga kraft vunna domarna som finns i ärendet. Vi anser att de olika domstolsutslagen är entydiga och motsätter oss därför att Mariehamn stad återigen blandar sig i detta ärende som till syvende och sist handlar om en bro till holme som till cirka hälften ägs av en privat person.

Till yttermera visso så går ju även planerna om bro stick i stäv med stadens egen önskan att skydda Lilla Löskär, ett beslut som vi vill understryka att vi stöder. Lilla Löskär har ju ett unikt fågelliv och särskilt beståndet av häckande fisktärna och ejder är på Lilla Löskär antagligen större än på någon annan holme i Mariehamns skärgård.

Således är det bra att staden nu föreslår att större delen av holmen skall bli ett naturskyddsområde och följer de rekommendationer som Johannes Franzén och Heidi Lyytikäinen gav i det utlåtande som man gjorde på uppdrag av stadens Miljövårdskontor 1999. I utlåtandet räknar man upp många häckande fågelarter men skriver även vidare:

"holmen lämpar sig inte som rekreationsområde på grund av skärets ringa storlek, den för slitage känsliga floran samt dess betydelse som häckningsplats för fåglar".

Av ett annat utlåtande från Håkan Kulves och Jörgen Eriksson från Ålands landskapsstyrelses miljövårdsbyrå 29.01.2000 framgår även de negativa konsekvenserna av en bro. Författarna framhåller att: "Ifall en gångbro byggs till Lilla Lökskär föreslås att planbestämmelserna ändras så att tillträdesförbud 1.4-15.7 påförs södra delen av skäret med tanke på fågelskyddet och att området vid behov kan avgränsas med stängsel och anslag om fågelskydd uppsätts."

Det torde stå klart att vid byggande av en bro så kommer de ordningsproblem som finns vid stadens friluftsområden också skall drabba djurlivet på Lilla Lökskär. Låt oss ge två exempel:

I en debattartikel i Tidningen Åland den 21 juli 1998 skrev dåvarande stadsträdgårdsmästaren Jürgen Pastoor angående vandalismen på Lilla Holmen: "I fortsättningen återstår egentligen bara att förse ingångarna till Lilla Holmen med grindar försedda med en yttre krans av vassa stålspetsar av typen som man känner igen från sydländska hotellanläggningar. En sluten anläggning med bestämda öppenhetstider under tider då inga sabotageaktioner kan förmodas".

I en förstasidas artikel i Nya Åland i augusti 2003 berättas om omfattande vandalism på stadens fritidsområde på Järsö. Enligt artikeln är det inte första gången det svinas ner på Järsö utan det är ett återkommande problem.

Ett i viss mån jämförbart projekt med broplanerna till Lilla Lökskär är broprojektet till Slätholmen några kilometer från Ytternäs. Här ville husägarna på Slätholm ha en broförbindelse från Granholm. Ålands miljöprövningsnämnd sade dock nej till anhållan med motiveringen att nyttan med bron inte överstiger de skador som bron medför på miljön men också för de boende på Granholm som motsätter sig projektet. I miljöprövningsnämndens beslut står också att läsa: "Brobanken försämrar även rekreationsmöjligheterna, naturskönheten, kulturvärdena och trivseln i omgivningen vilket i sin tur leder till en värdesänkning av fastigheterna vid Granholms strand."

Vi hoppas att stadens beslutsfattare nu en gång för alla skall inse att Lilla Lökskär är en holme och till holmar färdas man med båt, om det inte är landstigningsförbud. Vi har tvingats till otaliga tvister och domstolsförhandlingar för att skydda oss mot de olika kränkningar som förekommit under den kamp som startade för snart 30 år sedan. Förutom de rent juridiska argumenten mot stadens broplaner har för under årens lopp ett antal nya saksak tillkommit som ger oss rätt, inte minst de ordnings- och miljöargument som vi framfört ovan.

Skulle bron strykas ur generalplanen skulle det också i förlängningen innebära att en stadsplan småningom kunde fastställas för de markområden vi nu äger.

Mariehamn 7.12.2004



Tore Hägerstrand                      Börje Hägerstrand                      Yngve Hägerstrand

# Bro till Lilla Lökskär, Tore, Börje och Yngve Hägerstrand

## Stark konstaterar:

I yttrandet framhålls att man motsätter sig

- K-märkning av ladugård
- att en gångstig och bro planeras till Lilla Lökskär.

Som motiv framhålls att en K-märkning kan medföra orimliga kostnader. En bro till Lilla Lökskär står enligt Hägerstrands i strid med olika domstolsutslag och förslaget att skydda naturen på ön eftersom allmänhetens tillträde dit skulle medföra liknande ordningsproblem som på andra stadens friluftsområden (Lilla holmen och Järsö).

En strykning av bron ur generalplanen skulle innebära att stadsplan för Hägerstrands markområden småningom kunde fastställas.

**Kommentar:** Ladugården är upptagen som objekt 35 i kategori B inom stadsdelen Västra Ytternäs. Beteckningen B står för "stadsbildsmässigt värdefull byggnad; bör K-märkas". Objektet ingår i "Sammanställning av arkitektoniskt- och kulturhistoriskt värdefulla byggnader samt K-märkta byggnader" i generalplanens bilagedel. Sammanställning av dessa objekt skall närmast betraktas som en katalog. I plandelen (sid. 170) beskrivs förfaringssätt vid K-märkning: K-märkning är en rekommendation beträffande objekten i grupp A och B. K-märkning genomförs genom avgiftsfri stadsplaneåtgärd på ägarens anhållan. I regel skall skyddsbestämmelse sammantaget med övriga stadsplanebestämmelser vara skälig för tomtägaren men där så icke är möjligt kan tomtägaren på anhållan kompenseras. Enligt stadsarkitektkontorets uppfattning har byggnaden sådant värde att den bör kvarbli i sammanställningen.

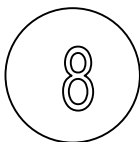
I gällande delgeneralplan för södra staden ingår en bro till Lilla Lökskär. Bl.a. med detta som underlag har staden år 1997 inköpt södra delen av ön. I föreliggande generalplaneförslag är stadens område och en del av de privata markerna avsatta som naturskyddsområde. Resten är en privat bebyggd parcell.

Liksom många andra naturskyddsområden i staden skall allmänheten ha tillträde hit. På alla allmänna områden, det må gälla gator eller parker skapar enstaka medborgare ordningsproblem. I ett civiliserat samhälle avstängs för den skull inte alla samhällsmedborgare från att vistas på dessa platser. Södra staden kommer att växa med ca 2000 invånare. Behovet av allmänna rekreationsområden kommer därför att öka. Det finns således ett stort socialt behov att göra Lilla Lökskär lättillgängligt för de boende. Självklart skall de begränsningar fågelskyddet uppställer mellan 1.4-15.7 beaktas. Det är missvisande att jämföra Lilla holmen och stadens fritidsområde på Järsö med Lilla Lökskär vad gäller risk för ordningsproblem. Uppsikten över dessa områden är begränsad. På Lilla Lökskär finns en säsongbostad och vid den blivande broentrén finns fast bosättning.

De domstolsutslag som nämns i yttrandet torde beröra ett tidigare vattenskipfte. Enlig byggnadslagen har kommunen s.k. planeringsmonopol. Det är upp till stadens beslutande organ att bestämma över markanvändningen i kommunen.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.



### **Mariehamns stad**

Stadsstyrelsen

Pb 5

22101 Mariehamn

Mariehamn 2004-12-14

### **Storängen I tomt nr 18**

Ålands Bygg AB har för ett under bildning varande Fastighetsaktiebolag:s räkning tecknat förköpsavtal med Ålands Landskapsstyrelse om köp av före detta Ålands hälsocentral .


För att köpet skall vinna laga kraft krävs lagtingets godkännande av köpet.

Trots att vi inte formellt äger tomten vill ändå ha synpunkter på den nya generalplanen.

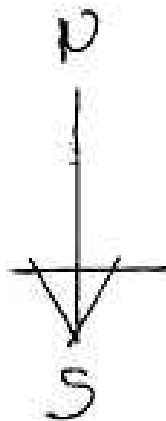
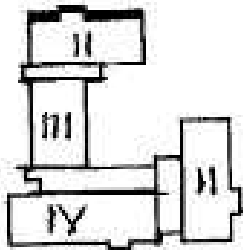
Vi önskar att man kan ändra våningsantalet enligt bifogade skiss.

Vi önskar också att man mot Östra Esplanadgatan Kan bygga ett K-hus som inte inkräktar på byggnads rätten

ÅLANDS BYGG AB



Erik Sundblom



Kommunstyrelse	Kommunstyrelse	Tomtnummer	Virksomhetens arkitektkontor/arkitekt för namn	
STORANGEN	I	18	Förskriften	Arkitekt
Byggnadsformering			HUVUDRITNING	6(13)
Byggnadsformeringens namn och adress			Förskriften	Måttskala
ÅLANDS FOLKHÄLSOFÖRBUND HÄLSOCENTRAL MARIEHAMN			FASAD MOT NORRAGATAN	1:100
Byggnadsformeringens namn, adress och adressnummer			Svarskontroll, typ nummer och förskriften nummer	
ÅBO 23.8.1980 A 12.5.81 E 26.11.1980 <i>Sigvard Eklund</i>			ARK 7909	<b>45</b>

Arkitektbyrå Sigvard Eklund Kb Åbo Auragatan 5 B Tel. 921-333466

Refererande till tidigare skrivelse gällande Storängen 1 tomt nr 18

Beteckningen A borde ändras så att möjlighet att bygga servicelägenheter blir möjlig.

Ålands Bygg AB

Erik Sundblom  
17.12.2004

# Markanvändningen för Storängen●1●18 (f.d. Hälsocentralen), Ålands Bygg genom Erik Sundblom

## Starks konstaterar:

Ålands Bygg har av landskapsregeringen inköpt f.d. Hälsocentralens tomt vid Norragatan. Ålands Bygg önskar ändra våningantalet från två till tre (ca 200 m<sup>2</sup>) och från två till fyra (ca 660 m<sup>2</sup> på två av de befintliga byggnadskropparna. Tomtens beteckning A önskas ändrad så att servicelägenheter kan byggas. Mot Östra esplanadgatan önskar man bygga ett "K-hus" som inte inskränker på byggnadsrätten.

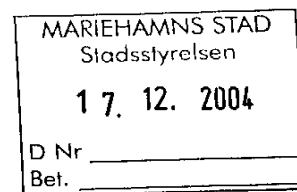
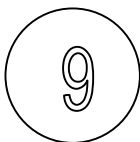
**Kommentar:** Enligt förslaget till generalplan kan e-talet höjas från 0.55 till 0.6. Max. våningstal inne på tomten föreslås bli tre (3). Tomten föreslås delad så att en mindre bostadstomt utbryts mot Östra Esplanadgatan. Tomten är idag 15462 m<sup>2</sup> inklusive 381 m<sup>2</sup> mark runt det s.k. Ruska huset som i samband med landskapets försäljning torde ha avskiljts för staden. Byggnadsrätten är idag 3000 m<sup>2</sup> av vilka 500 avsatts för en byggnad mot Östra Esplanadgatan och 2500 för f.d. Hälsocentralen. Av denna byggnadsrätt är 2430 m<sup>2</sup> v.y. utbyggd. En höjning av e-talet till 0.6 ger beräknat på hela tomtytan 3277 m<sup>2</sup> byggnadsrätt. Med tillägg för trappor och ytterväggar kan det ge totalt 3590 m<sup>2</sup> v.y.. En stadsbilsanpassad byggnad mot Östra Esplanadgatan uppförs lämpligen i två våningar och totalt med ca 300 m<sup>2</sup> v.y.. Återstår ca 3290 m<sup>2</sup> för f.d. Hälsocentralens byggnadskroppar, som därmed kan tillbyggas med 860 m<sup>2</sup> v.y.. Vilket räcker för de föreslagna påbyggnaderna.

Avvikelsen gällande våningstalet fyra och tomtens användningsändamål - det berörda kvarteret hör till stadens bäst bevarade vad gäller ursprunglig gatubebyggelse. Av tio gamla gatuhus har sju k-märkts. Endast två har tidigare rivits. Det är således viktigt att det inre av kvarteret bebyggs i rimlig balans med gatubilderna som domineras av 1 ½ - II -våningshus. III-våningar är ett lämpligt maximum. En fjärde våning kan endast övervägas om den utformas som en takvåning, vilket avstäms i stadsplan.

Beteckningen A innebär att det allmänna bör äga tomten. Staden var med om budgivningen på tomten men förlorade och har inte aviserat ett tvångsinlösningsförfarande. Beteckningen A bör därför utgå och ersätts förslagsvis med BVA.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Beteckningen A utgår och ersätts med BVA. I övrigt ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.



Till stadsplanenämnden samt  
Stadsstyrelsen i Mariehamns stad  
PB 5  
22101 Mariehamn

**Ärende: Synpunkter med anledning av förslag till trafiknät i förslaget till generalplan för Mariehamns stad.**

Inledning

Mariehamns stad har uppmanat stadsborna att fram till 17.12.2004 inge synpunkter på förslaget till generalplan för Mariehamns stad. Meningen med stadsbornas synpunkter är att påverka den slutliga utformningen av generalplanen.

Enligt förslaget till trafiknät i förslag till generalplan för Mariehamns stad (nedan kallad *förslaget*) skulle södra delen av Torggatan, den del som sträcker sig från Skillnadsgatan till Ålandsvägen, i sin helhet omvandlas till huvudgata. Vi undertecknade stadsbor motsätter oss förslaget och föreslår i stället att södra delen av Torggatan från Skillnadsgatan till Ålandsvägen blir en lokalgata / 30-område. Vi undertecknade motsätter oss även förslaget till den del man föreslår att korsningen Skillnadsgatan/Torggatan inte skall förses med en annan hastighets- och trafiksäkrande åtgärd (högsta tillåtna hastighet 30 km/h).

Grunder

1. *Trafiknätsanalys för Mariehamns stad daterad 13.5.2003*

Stadsstyrelsen beslöt 14.2.2002 att en trafiknätsanalys skall göras och därefter skall riktlinjer och mål fastslås för trafikplaneringen. SWECO VBB i Stockholm fick uppdraget att göra trafiknätsanalysen. I analysen har konsulterna beräknat att invånarantalet på Åland kommer att öka i framtiden. Man har även beaktat att invånarantalet i Mariehamn kommer att öka samt att antalet invånare på Järsö/Nåtö kommer att öka.



Analysen visar att framkomligheten för biltrafik, busstrafik och utryckningstrafik i huvudsak är god, medan säkerheten för de lätta trafikanterna (gående och cyklister) på många ställen är låg. I analysen har man vägt de olika trafikantgruppernas anspråk mot varandra. Där anspråken är motstridiga har man prioriterat lätta trafikanter (gående och cyklister).

I analysen har man presenterat två alternativa lösningar. För båda alternativen överstiger i stort sett inte avståndet till närmaste huvudgata 400 m från någon trafikant i ärendet. I de båda alternativen har SWECO VBB i trafiknätsanalysen ansett att den södra delen av Torggatan (sträckan mellan Skillnadsgatan och Ålandsvägen, nedan kallad *södra delen av Torggatan*) skall utgöra lokalgata / 30-område.

De alternativ som SWECO VBB framtagit såsom alternativ A och alternativ B bifogas denna skrivelse samt deras sammanfattning gällande de lätta trafikanterna (sidorna 44,45,48,49,51 och 52 samt 40, [Bilaga 1](#)). Hela analysen kan läsas på Internet, på sidan: [http://www.mariehamn.aland.fi/stark/httpgloben.mhstad.netstarklilla\\_stad.htm](http://www.mariehamn.aland.fi/stark/httpgloben.mhstad.netstarklilla_stad.htm)

## 2. *De lätta trafikanterna på södra delen av Torggatan*

Södra delen av Torggatan består av 14 hus på den västra sidan och 17 hus på den östra sidan. På södra delen av Torggatan bor många barnfamiljer. Gatan korsas dessutom av många barn och lätta trafikanter på grund av att Lindans lekpark är belägen väster om Torggatan. Lindans lekpark nyttjas även flitigt av barn bosatta på Öhbergsvägen och Ringvägen. Redan det faktum att så många barn bor längs den aktuella vägsträckan gör att det enda rimliga är att Torggatan skall vara en lokalgata med en fartgräns på 30 km/h samt trafikhinder.

## 3. *Sikten på södra delen av Torggatan*

På södra delen av Torggatan är sikten på ett ställe starkt begränsad på grund av en skarp kurva samt på grund av att husen är placerade direkt i anslutning till trottoaren. Den begränsade sikten samt de lätta trafikanterna i området gör att det är synnerligen olämpligt att göra Torggatan till huvudgata med 50 km/h. Den dåliga sikten på gatuavsnitten framgår ur bifogade fotobilaga ([Bilaga 2](#)).

## 4. *Husens placering vid södra delen av Torggatan*

När det gäller husens placering vid Torggatan från Skillnadsgatan till Ålandsvägen står samtliga hus gatans västra sida placerade direkt vid trottoaren. Flera hus har dessutom utgången rakt ut på trottoaren samt i en del fall garageutfart direkt ut på

trottoaren. I kombination med den dåliga sikten skulle en utökad trafikmängd vara såväl störande som direkt farlig.

#### 5. *Lindans lekpark*

Att göra södra delen av Torggatan till huvudgata skulle innebära att man stänger in Lindans lekpark samt dess grönområden mellan tre huvudleder (Torggatan-Ålandsvägen-Skillnadsgatan). Detta kan inte vara ägnat att prioritera de lätta trafikanterna.

"Lindans lekpark i stadsdelen Sveden utgör en integrerad del av områdets ursprungliga stadsplaneidé. Området kan med blommande perenner och perenna gräs utvecklas till en fröjd för ögat." Källa: [www.mariehamn.aland.fi/utställning/](http://www.mariehamn.aland.fi/utställning/)

#### 6. *Ingen orsak att avvika från trafiknätsanalysen för Mariehamns stad*

Det finns inga motiv att avvika från den trafiknätsanalys som stadsstyrelsen beställt av SWECO VBB. I analysen har man haft tillgång till statistik över trafikmängderna samt olycksstatistik. Man har även beaktat den framtida planeringen i analysen.

Vidare kan nämnas, att man i analysen föreslår att hastigheten vid korsningsområdet Skillnadsgatan/Torggatan och Ålandsvägen/Torggatan skall vara 30 km/h. Hastigheten i dessa korsningar skall även säkerställas med hastighetssäkrande åtgärder såsom t.ex. bumpers. I förslaget har man tagit bort kravet på hastighets- eller annan trafiksäkrande åtgärd i korsningen Skillnadsgatan/Torggatan, vilket är i strid med gåendes och cyklisters anspråk på säkra passager.

Bland annat med beaktande av att korsningen Skillnadsgatan/Torggatan tidigare har varit en av de mest olycksdrabbade korsningarna i Mariehamn gör att det inte kan anses motiverat att avvika från de förslag som trafiknätsanalysen kommit fram till.

#### 7. *Övriga grunder att beakta*

Trafiksäkerhetsplanering i både Sverige och Finland har kommit till samma målsättning inom stadstrafik: största delen av trafik samlas till huvudgator, som också skall vara så ohindrande som möjligt. Idén är att huvudgatorna genom sin smidiga trafik suger folk till sig för att använda dessa gator. Gällande andra gator skall dessa ha en hastighetsbegränsning om 30 km/h och åtgärder skall vidtas så att bilisterna verkligen håller denna hastighet. Det är även oacceptabelt att en huvudgata skall ha en sådan lutning som finns i Stadshusbacken. Enligt uppgift skulle det inte vara möjligt att sänka

Stadshusbacken så mycket som krävs för att göra den till en säker huvudgata alla årstider.

Att göra Torggatan till huvudgata skulle sannolikt även minska möjligheterna att parkera längs södra delen av Torggatan. För vissa boende i området är parkering på gatan enda möjligheten. Dessutom finns det näringsverksamhet som bedrivs i flera av husen och kunder måste kunna parkera nära dessa affärslokaler. Det finns även boende på området som har arbetsfordon parkerade på gatan.

### Sammanfattning

I förslaget till generalplan för Mariehamn stad anges att en av huvudmålsättningarna är att staden skall bevaras som "en trivsamt trädgårdsstad". Denna målsättning är delvis redan uppfylld i området längs södra Torggatan. Bebyggelsen härstammar från 1950-talet och i och med en pågående generationsväxling inom det aktuella området samt den faktiska utvecklingen, har nämnda gatuavsnitt karaktären av en trivsamt gårdsgatumiljö för en mängd barnfamiljer.

Längs södra delen av Torggatan, på avsnittet mellan Skillnadsgatan och Ålandsvägen, finns som tidigare nämnts 31 st bostadshus. På västra sidan av gatan, där fastigheterna är byggda fast i trottoaren, är husen relativt lågt byggda.

Mot bakgrund av allt det ovannämnda, anhåller vi undertecknade vördsamt om att såväl stadsplanenämnden som stadsstyrelsen beaktar våra synpunkter och låter södra delen av Torggatan utgöra en lokal gata / 30-område. På detta sätt trafiksäkras även korsningen Skillnadsgatan/Torggatan. Vi anhåller även vördsamt om att berörda nämnder förrättar syn på den södra delen av Torggatan.

Mariehamn den 15 december 2004

Underskrift:

Namnförtydligande:

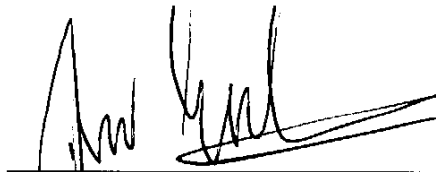
Adress:

Annika Kahrberg  
Annika Kahrberg  
Torgg. 34

Underskrift:

Namnförtydligande:


Adress:

  
 Andreas Carlsson  
 Torggatan 34

Underskrift:

Namnförtydligande:


Adress:

  
 Johan Karlsson  
 Torggatan 36

Underskrift:

Namnförtydligande:

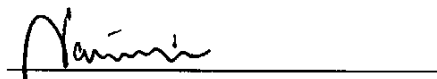
Adress:

  
 Per-Eric Karlsson  
 Torgg. 36 Fastighetsägare

Underskrift:

Namnförtydligande:


Adress:

  
 DANIEL WIDMAN  
 TORGGATAN 55

Underskrift:

Namnförtydligande:


Adress:

  
 KATI KERTÉN  
 TORGGATAN 55

Underskrift:

Namnförtydligande:


Adress:

  
 Anna Carlsson  
 Torggatan 38

Underskrift:

Namnförtydligande:

Adress:

  
 Simon Carlsson  
 Torggatan 38

Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

Anders Mansen  
ANDERS MANSEN  
TORGGATAN 44

Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

Runa Lundberg  
RUNA LUNDBERG  
TORGGAT. 42

Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

Stefan Grönberg  
Stefan Grönberg  
Torggatan 46

Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

Anki Williams  
ANKI WILLIAMS  
TORGGATAN 40

Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

Peter Linden  
PETER LINDEN  
TORGGATAN 42

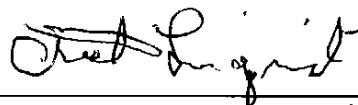
Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

Jannike Nörn  
JANNIKE NÖRN  
TORGGATAN 48


Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

Dagmar Lönnqvist  
DAGMAR LÖNNQVIST  
TORSG 59


Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

  
 \_\_\_\_\_  
 ETHEL LINDQVIST  
 \_\_\_\_\_  
 TOR 46 57  
 \_\_\_\_\_

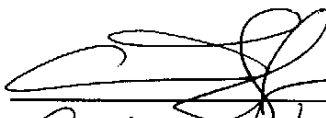
Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

  
 \_\_\_\_\_  
 MIA BORENIUS  
 \_\_\_\_\_  
 LÄRLINGSGRÄND 2A  
 \_\_\_\_\_

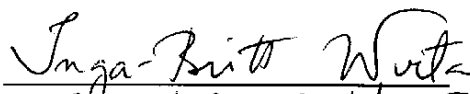
Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

  
 \_\_\_\_\_  
 Kjell Nordberg  
 \_\_\_\_\_  
 Torggatan 53  
 \_\_\_\_\_


Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

  
 \_\_\_\_\_  
 Carina Johansson  
 \_\_\_\_\_  
 Torgg 53  
 \_\_\_\_\_

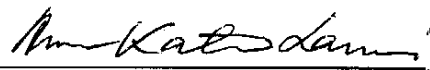
Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

  
 \_\_\_\_\_  
 INGA-BRITT WIRTA  
 \_\_\_\_\_  
 Torggatan 37  
 \_\_\_\_\_

Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

  
 \_\_\_\_\_  
 IRENE WAHLMAN  
 \_\_\_\_\_  
 TORGGATAN 37  
 \_\_\_\_\_

Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

  
 \_\_\_\_\_  
 Ann-Katrin Lammi  
 \_\_\_\_\_  
 Torggatan 33  
 \_\_\_\_\_

Underskrift: Harriet Blomkvist  
 Namnförtydligande: HARRIET BLOMKVIST  
 Adress: TORGGATAN 33

Underskrift: Lennart Alexandersson  
 Namnförtydligande: LENNART ALEXANDERSSON  
 Adress: TORGGATAN 31

Underskrift: Ulla Alexandersson  
 Namnförtydligande: ULLA ALEXANDERSSON  
 Adress: TORGGATAN 31


Underskrift: Eila Gustafsson  
 Namnförtydligande: Eila Gustafsson  
 Adress: Torgg. 39

Underskrift: Dick Häggblom  
 Namnförtydligande: DICK HÄGGBLOM  
 Adress: Torgg. 43


Underskrift: Henric Lamm  
 Namnförtydligande: HENRIC LAMM  
 Adress: TORGG 33

Underskrift: Hilding Berndtsson  
 Namnförtydligande: HILDING BERNDTSSON  
 Adress: Torggatan 29


Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

  
 MAJ-LIS STYRSTRÖM  
 Torgg. 35

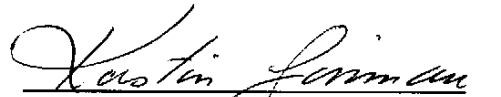
Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

  
 ANN-KRISTIN MANNERSTRÖM  
 Torgg. 44

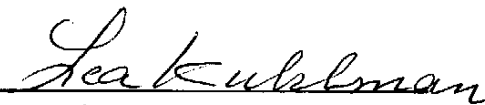
Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

  
 NIIL O LAMPI  
 Torggatan 41


Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

  
 KERSTIN FINMAN  
 Torggatan 45


Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

  
 LEA KUHLMAN  
 Torggatan 49

Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

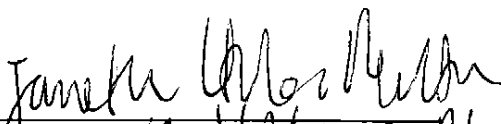
  
 Roberto Ferrari  
 TORGG. 60

Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:


  
 SISSI UUNILA  
 Torggatan 50



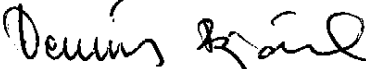
Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

  
 Janette Holm Malm  
 Torggatan 51


Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

  
 Jocke Rita Fagerström  
 Torggatan 54

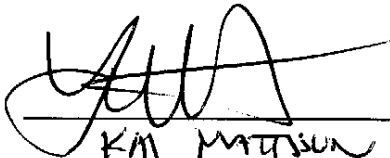
Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

  
 Dennis Björke  
 Torggatan 58

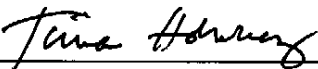
Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

  
 SANDRA SJÖBLOM  
 TORGGATAN 58

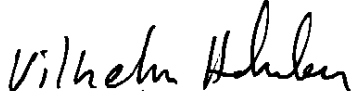
Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

  
 KAJ MATSSON  
 TORGGATAN 51

Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

  
 TINA HOLMBERG  
 TORGGATAN 47

Underskrift:  
 Namnförtydligande:  
 Adress:

  
 Vilhelm Holmberg  
 Torggatan 47

Underskrift:



Namnförtydligande:

Nils Gissman

Adress:

Torggatan 45

Underskrift:



Namnförtydligande:

HANS LAVONIUS

Adress:

TORGGATAN 50

Underskrift:



Namnförtydligande:

Roger Rundberg

Adress:

Torggatan 56

Underskrift:

\_\_\_\_\_

Namnförtydligande:

\_\_\_\_\_

Adress:

\_\_\_\_\_

Underskrift:

\_\_\_\_\_

Namnförtydligande:

\_\_\_\_\_

Adress:

\_\_\_\_\_

Underskrift:

\_\_\_\_\_

Namnförtydligande:

\_\_\_\_\_

Adress:

\_\_\_\_\_

Underskrift:

\_\_\_\_\_

Namnförtydligande:

\_\_\_\_\_

Adress:

\_\_\_\_\_

Underskrift: Gunn-Lis Anderson  
 Namnförtydligande: Gunn-Lis Anderson  
 Adress: Torggatan 38

Underskrift: Wishy  
 Namnförtydligande: Niklas Danielsson  
 Adress: Torggatan 38

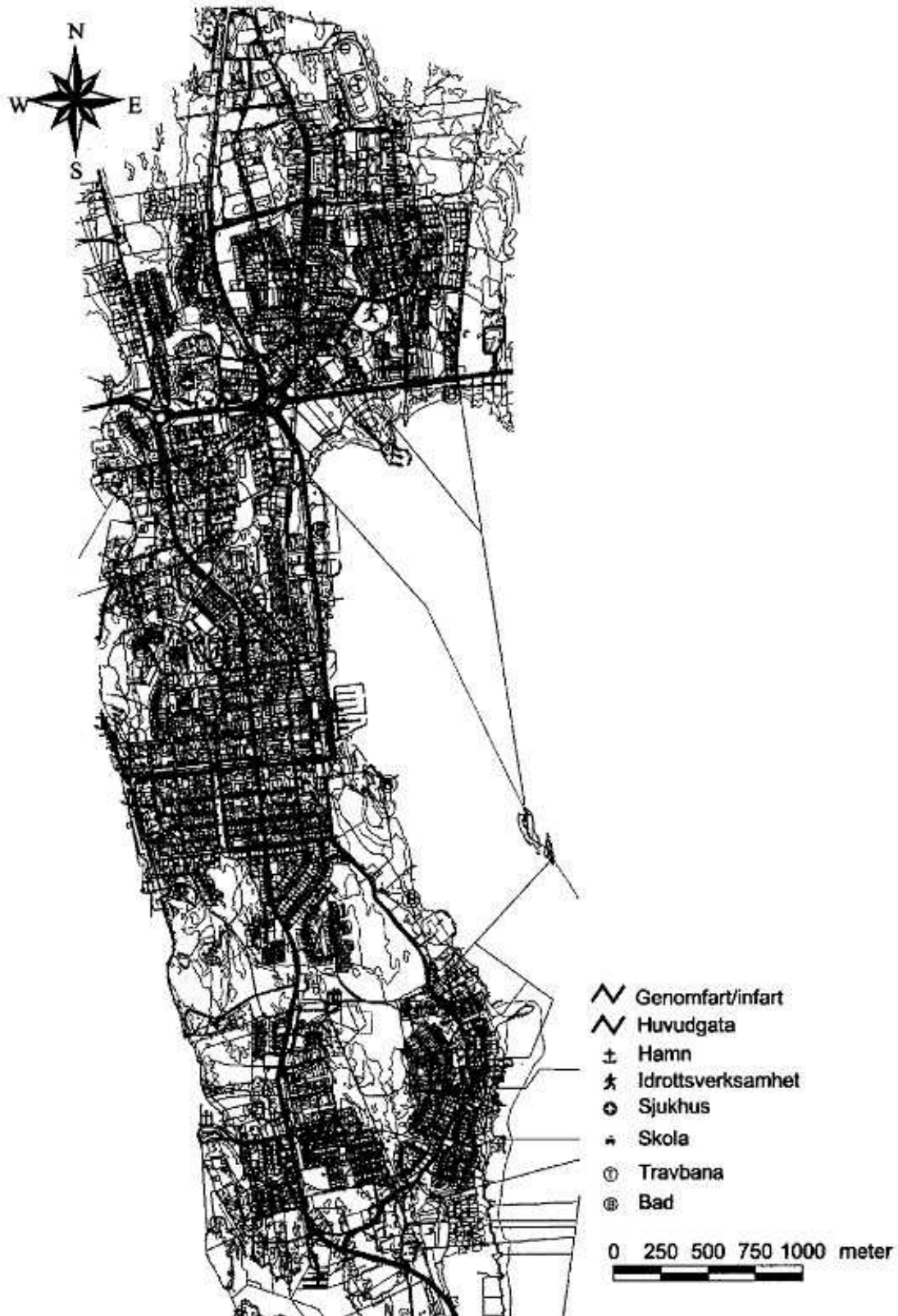
Underskrift: Margit Lindfors  
 Namnförtydligande: MARGIT LINDFORS  
 Adress: Torggatan 40

Underskrift: \_\_\_\_\_  
 Namnförtydligande: \_\_\_\_\_  
 Adress: \_\_\_\_\_

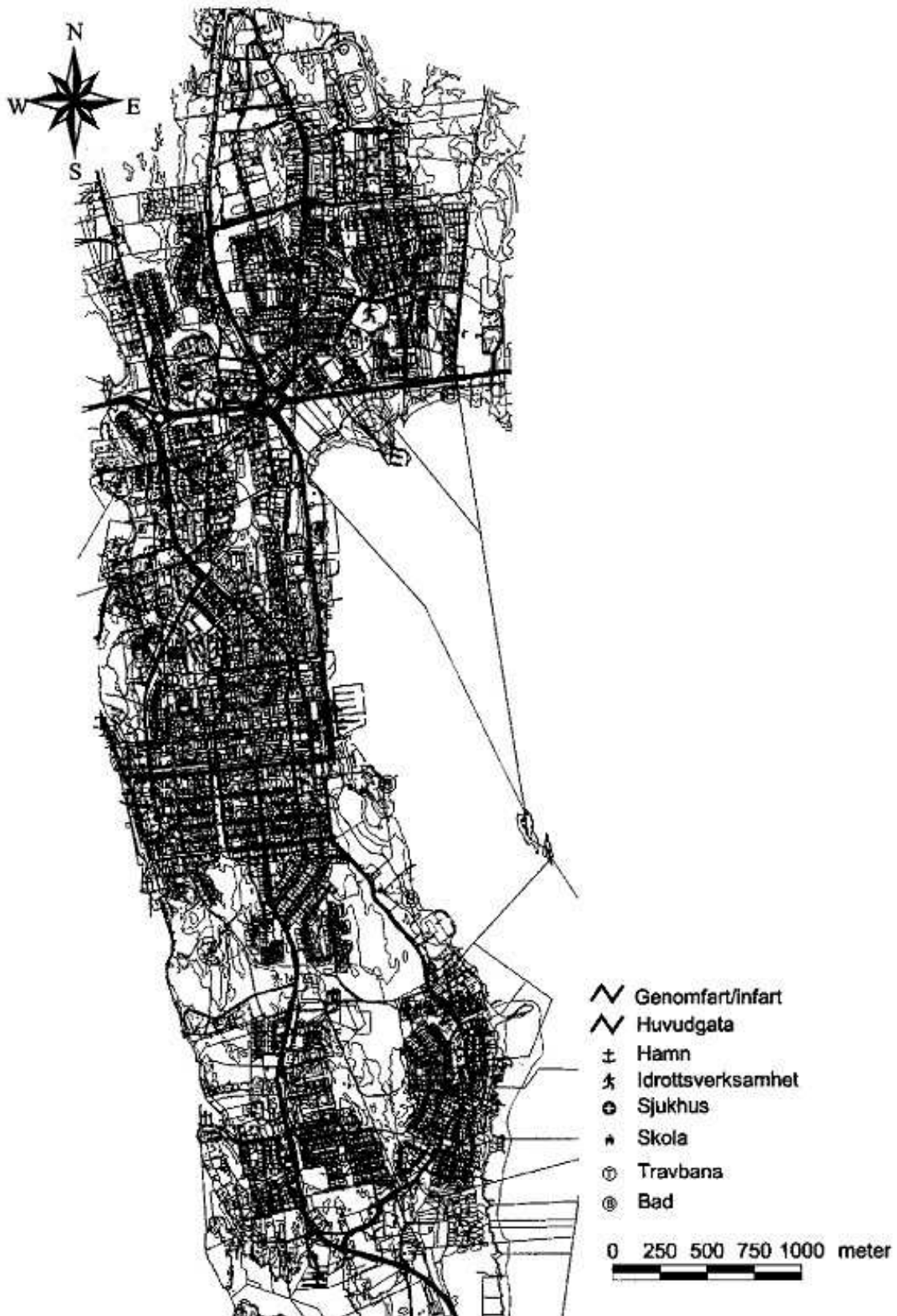
Underskrift: \_\_\_\_\_  
 Namnförtydligande: \_\_\_\_\_  
 Adress: \_\_\_\_\_

Underskrift: \_\_\_\_\_  
 Namnförtydligande: \_\_\_\_\_  
 Adress: \_\_\_\_\_

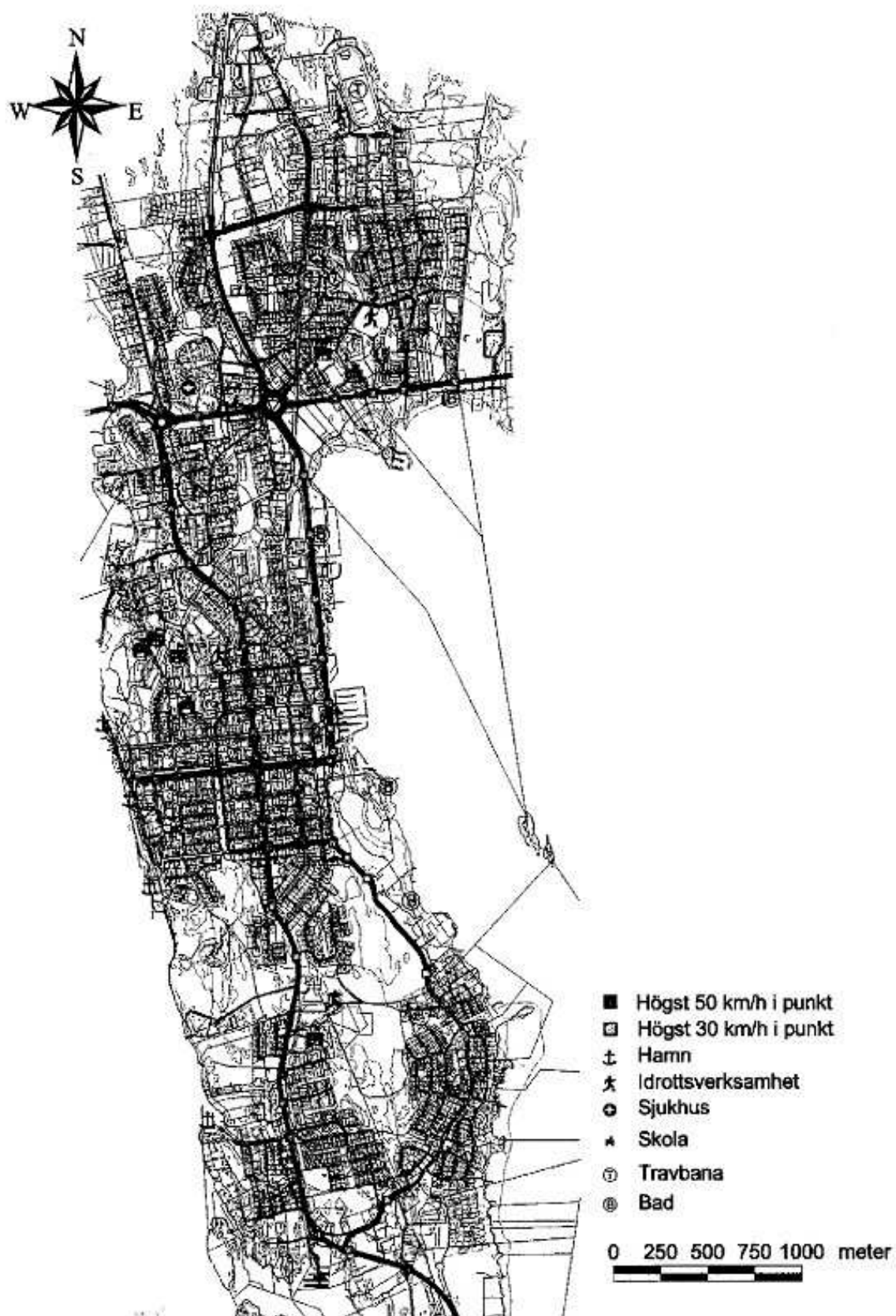
Underskrift: \_\_\_\_\_  
 Namnförtydligande: \_\_\_\_\_  
 Adress: \_\_\_\_\_



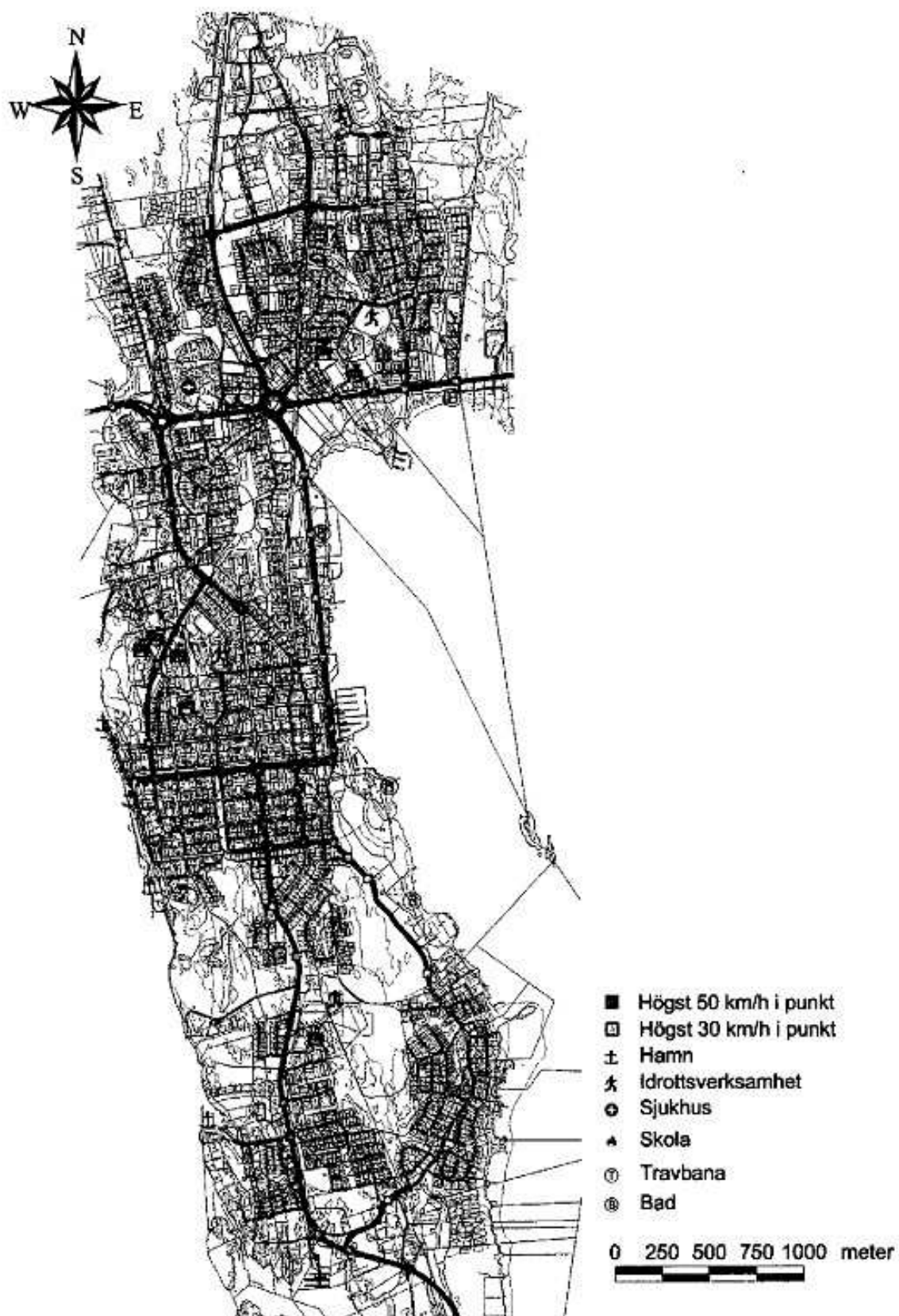
Karta 5.1 Alternativ A) Ålandsvägen, delen mellan Västra utfarten och Stora gatan



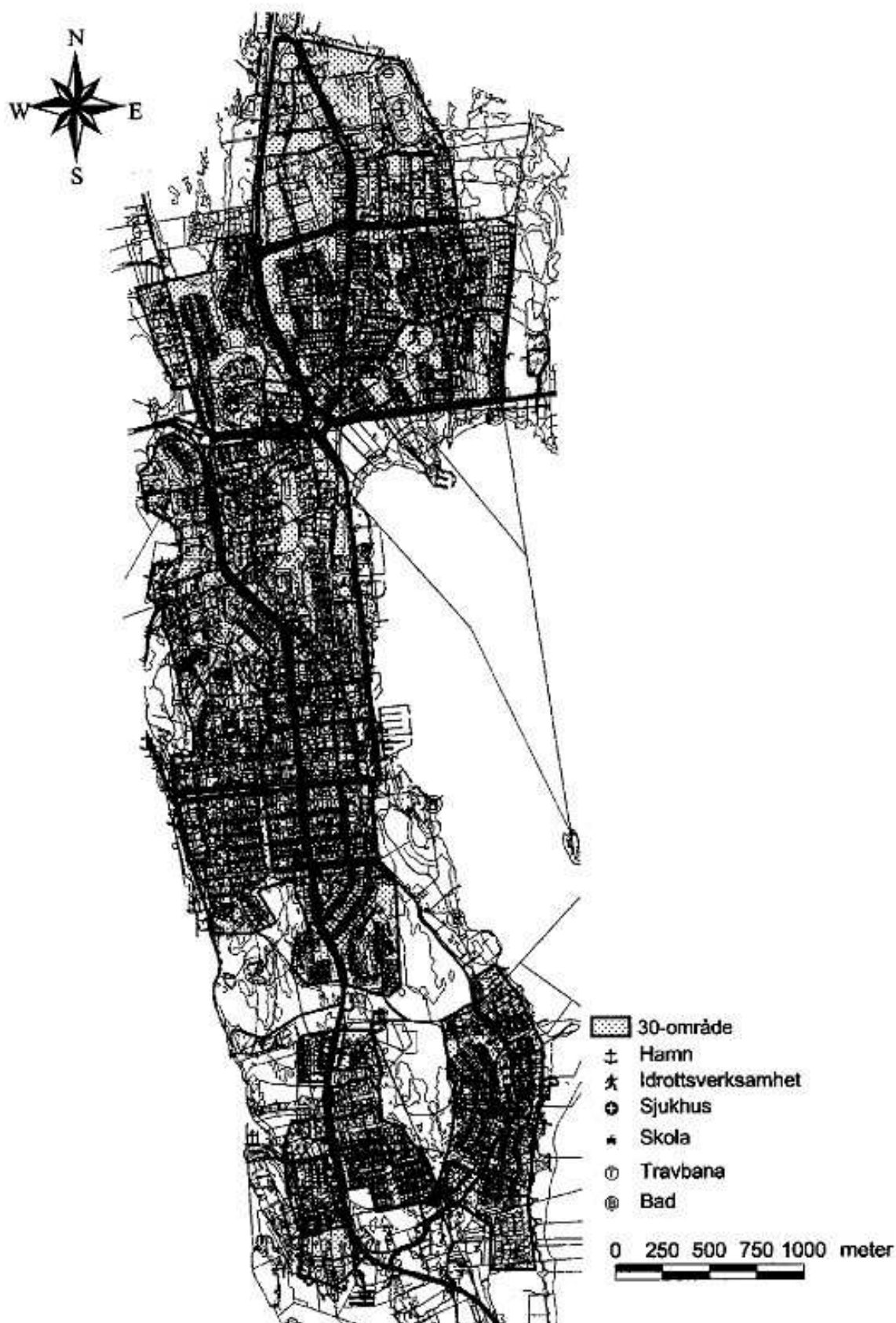
Karta 5.2 Alternativ B) En ny förbindelse mellan Havsgatan och Västra utfarten (alternativt mellan Havsgatan och Elverksgatan), Dahlbergsleden



Karta 5.4 Hastighetsklassificering av nytt bilnät, samt gåendes och cyklisters anspråk på att korsa säkert, alternativ A

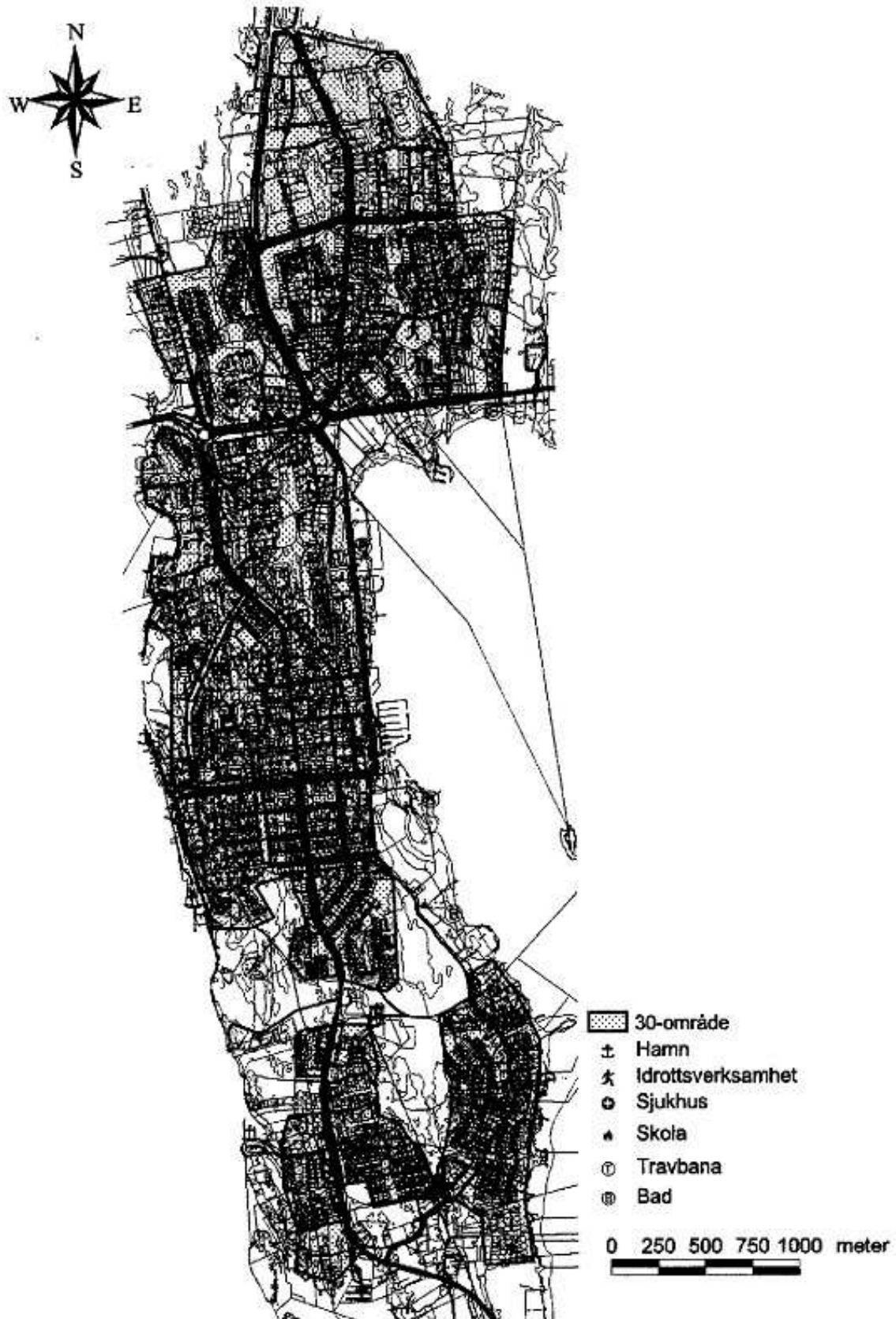


Karta 5.5 Hastighetsklassificering av nytt bilnät, samt gåendes och cyklisters anspråk på att korsa säkert, alternativ B



Karta 5.6 Förslag till indelning i 30-områden för alternativ A





Karta 5.7 Förslag till indelning i 30-områden för alternativ B

## **4.6 Kontroll mot olycksstatistik**

### **Fotgångar- och cyklistolyckor**

Som en kontroll av säkerheten för cyklister och gående har alla gång- och cykelolyckor som rapporterats till Ålands Ömsesidiga försäkringsbolag inom studerat område, märkts ut på en karta, se karta 4.5. Totalt rapporterades åtta cykelolyckor och fyra fotgångarolyckor mellan 1997 till och med november 2002.

För att få en mer heltäckande bild av olyckorna bör även fler källor analyseras som t ex sjukhusstatistik och polisrapporterade olyckor. I en separat uppföljning av trafiksäkerhetsprogrammet för Mariehamn stad kommer polisens olyckor även att bearbetas.

Den övervägande delen av olyckorna har inträffat längs huvudvägnätet och överensstämmelsen mellan inträffade olyckor och röd eller gul standard för korsande gång- och cykeltrafik är god.

## **4.7 Slutsats och kommentar**

I Mariehamn har de lätta trafikanterna fått stå tillbaka till förmån för övriga trafikslag. Framkomligheten för bilar, bussar och övriga fordon är god i nästan hela Mariehamn, men detta har skett till priset av en sämre trafiksäkerhet för gående och cyklister. Det finns många exempel på platser där säkerheten för denna grupp är oacceptabelt låg. Tyvärr finns inte lika många exempel som visar det motsatta, platser med hög trafiksäkerhet för samtliga trafikanter och ett mer jämställt förhållande mellan de olika trafikslagen.

## Dokumentinformation:

**Titel:**

Trafiknätsanalys för Mariehamns stad

**Version:**

1.0 - Slutrapport

**Datum:**

2003-05-13

**Filnamn (SWECO VBB):**

P:\2145\1914248\_MarRapport\Koncept Mariehamn\_ver 1.0.doc

**Beställare:**

Tekniska verken, Mariehamn

Bo Hoffman

Kai Söderlund

**Författare:**

SWECO VBB Trafikplanering

Stig Hedlund, uppdragsledare

Jessica Fellers

Malin Förs

Anders Atterbrand

**Dokumenthistoria:**

2002-10-25	Ver 0.7	Första utkast slutrapport
2003-01-13	Ver 0.9	Koncept till slutrapport
2003-03-13	Ver 0.91	Remissomgång
2004-05-13	Ver 1.0	Slutrapport



Bild A - vid Torggatan 46, mot norr



Bild B - vid torggatan 36, mot söder



## Torggatan som huvudgata, synpunkter undertecknade av 48 boende vid Torggatan och Läringsgränd

### **Stark konstaterar:**

I en initierad skrivelse motsätter man sig att södra ändan av Torggatan mellan Skillnadsgatan och Ålandsvägen avsätts som huvudgata och anser att gatan bör definieras som lokalgata / 30 område. Vidare önskar man att korsningen Skillnadsgatan-Torggatan i planen skall förses med "annan hastighets- och trafiksäkrande åtgärd (max. 30 km/h)".

Som motiv framhålls att

- trafiknätsanalysen som uppgjorts med beaktande av ökat invånarantal i Mariehamn och på Järsö-Nåtöområdet inte föreslagit detta gatuavsnitt som huvudgata utan som lokalgata (30-område),
- längs gatuavsnittet finns 31 bostadshus med många barnfamiljer,
- gatan korsas av fotgängare bl.a. till Lindans lekpark,
- en huvudgata här skulle leda till att Lindan och dess lekpark blev instängd av tre huvudgator: Skillnadsgatan, Ålandsvägen och Torggatan,
- sikten på gatan är begränsad på grund av att gatan kröker kraftigt och husen på norra och västra sidan ligger invid trottoaren med entré mot gatan och i en del fall med garageutfart direkt ut på trottoaren,
- parkering längs gatuavsnittet skulle försvåras till men för många boende, näringsidkare och sådana som idag parkerar arbetsfordon vid gatan.

Vidare anser man att Torggatan inte är lämplig som huvudgata då Stadshusbacken enligt uppgift inte kan sänkas så mycket som god trafiksäkerhet skulle förutsätta.

**Kommentar:** En av bristerna i trafiknätsanalysen är att den främst fokuserat på rådande förhållanden. Därför är t.ex. en kraftig tillväxt på Järsö-Nåtöområdet inte beaktad. Stadens egen planerade tillväxt i södra staden är i föreliggande plan ungefär lika stor som i gällande delgeneralplan för södra staden. Den planen har legat som underlag för beräkning av Ålandsvägens möjligheter att ensam ta emot trafiken söderifrån. Härvid konstaterades i början av 90-talet att då 800 bilar under årsmedeldygnstrafikens maxtimme (morgontoppen) uppnås norrom korsningen Ålandsvägen-Skillnadsgatan förbinder sig staden att göra en ny utredning om en avlastning av Ålandsvägen (STDS 803§1990). Enligt TV:s beräkningar är dagens situation ca 600 bilar. Det nyligen framlagda förslaget till delgeneralplan för Järsö-Nåtöområdet innebär en dramatisk ökning av byggnadsrätterna. Om allt byggs ut skulle invånarantalet växa med 240 % (från 282 till minst 1150). Planen är beräknad för 30 år. Enligt TV skulle detta öka maxtimmens bilar med minst 200 st, stadens egen tillväxt i söder obeaktad.

Ställda inför detta dilemma har stadsplanenämnden föreslagit att Torggatans södra del vid ett framtida behov kunde fungera som avlastningsled till Ålandsvägen. Alternativet att t.ex. bygga nya biltrafikleder i parkmiljö har avförts eftersom de få och små parkområden som finns i innerstaden behövs som rekreationsområden. Detta inte minst om innerstadens befolkning skall öka med ca 2000 invånare. Både TV:s och stadsarkitektkontorets åsikt är att Lemlands kommun måste minska tillväxten på öarna söder om Mariehamn. För helheten är det en bättre och hållbarare lösning att exploatera stadens södra områden som ligger på gångavstånd till centrum.

Det är förståeligt att berörda invånare vid Torggatan protesterar mot en plan som skulle förvandla deras lugna gata till en huvudgata. Förslaget måste dock ses som en yttersta reserv.

Rent tekniskt skulle gatan förses med en gång- och cykelbana där trottoaren finns. Därmed skulle biltrafiken flyttas längre från husen på norra och västra sidan men samtidigt i motsvarande grad göra intrång in på grönområdet på andra sidan och komma närmare dem som bor där. Sikten i kurvan skulle härigenom förbättras.

De korsande gatorna skulle förses med hastighetssäkrande åtgärder (30 km/h) vid övergångsställena på Torggatan. Om Torggatans södra del skall bli huvudgata bör korsningen Torggatan-Skillnadsgatan på trafikplanen kompletteras med symbol för rondell eller annan hastighets- och trafiksäkrande åtgärd. Stadshusbacken kan sänkas betydligt. Statens ämbetshus är faktiskt planerat för en sänkt backe. På basen av olycksstatistiken och trafikmängder har det hittills inte ansetts vara motiverat med en ombyggnad av backen.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Korsningen Torggatan-Skillnadsgatan förses på trafikplanen med rondellsymbol. I skrivningen om Torggatans södra del tilläggs: Torggatan mellan Ålandsvägen och Storgatan reserveras som huvudgata. Behovet av detta avsnitt prövas då maxtimestrafiken i korsningen Ålandsvägen-Skillnadsgatan överstiger 800 bilar.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas med tillägg. Korsningen Torggatan-Skillnadsgatan förses på trafikplanen med rondellsymbol. I skrivningen om Torggatans södra del tilläggs: Torggatan mellan Ålandsvägen och Storgatan reserveras som huvudgata dock så att förbud för tung genomfartstrafik införs.

Behovet av detta avsnitt prövas då maxtimmestrafiken i korsningen Ålandsvägen-Skillnadsgatan överstiger 800 bilar.



### Bemötande visavi förslaget till Generalplan för Mariehamn.

Med anledning av förslag till Generalplan för Mariehamn - informationstillfälle den 9/12 2004 i Mariehamns Stadshus aula av Stadsarkitekt Folke Wickström, önskar ägarna av Styrso enst. hemman hörande till Mariehamn, framföra följande.

#### Bakgrund

Styrso har varit under arrende från Landskapet Åland, från 1913 till 1947 (vid denna tidpunkt tillhörande Kastelholms Kungsgård), därefter inlöstes lägenheten av Sjöfartsrådet Gustaf Erikson i samband med den s.k. Sotava dekretet.

Undantag var tre mindre lägenheter på Styrso, vilka även var under arrende, samt med rätt till inlösen av arrendatorerna också 1947.

#### Bebyggelse

Styrso som vid denna tid var på arrende, bebyggdes 1902 med boningshus, jordkällare samt ladugård av kofferdiskepparen Wilhelm Eriksson från Lemland.

Arrendet övertogs av Gustaf Erikson 1913, i och med att Wilhelm Eriksson med ålderns rätt, och som änklings, flyttade till Söderby i Lemland.

Bebyggelsen utökades småningom med ett flertal hus på södra delen av Styrso, och äges i dagsläget av ättlingar till Gustaf Erikson, med för närvarande tre året om bosatta familjer.

#### Framtiden

Enligt Generalplanen för Mariehamn, är Styrso planerat som fritids område med runtom fredade stränder.

Ägarna önskar emellertid framhålla, att man inför framtiden har för avsikt att ytterligare stycka Styrso inom familjen, varvid önskan med all sannolikhet kommer att gles bebyggas på ett naturnära sätt.


Vid stränderna till de kommande tomterna / bebyggelsen, förbehålles därmed rätten att anlägga broar och båthus, i enlighet med Kommunens bestämmelser.

Ägarna anhåller därför vördsamt att dessa aspekter tas i beaktande vid fastställande av Generalplanen för Mariehamn, naturligtvis med undantag av allemansrätten då det gäller skog och mark.

Mariehamn, 2004-12-16.

Enligt uppdrag för ägarna:

Maria Erikson, Mette Erikson Leiknes, Margot Erikson och Marion Erikson.



Björn Erikson

# Marie Erikson, Mette Erikson, Margot Erikson och Marion Erikson genom Björn Erikson

Synpunkter rörande markanvändningen på Styrso.

## **Stark konstaterar:**

Släkten Erikson arrenderade Styrso av landskapet åren 1913-1947 och har sedan dess ägt området. I framtiden önskar ägarna ytterligare stycka Styrso inom familjen varvid möjlighet till glesbebyggelse är önskvärd. Vid bebyggelse nära stränder förbehålls rätt att anlägga bryggor och båthus i enlighet med kommunens bestämmelser.

**Kommentar:** Styrso är i planen huvudsakligen avsatt som rekreationsområde. Stränderna förutom två mindre parceller är betecknade som naturskyddsområde. Inom dessa områden får efter prövning av stadsstyrelsen anläggas bl.a. bryggor och båthus. Ca ¼ av öns södra del i anslutning till befintlig bebyggelse har betecknats R-3, rekreationsområde inom vilket enstaka bostadstomt eller fritidsparcell kan utbrytas efter ändamålsprövning av stadsstyrelsen.

Så långt överensstämmer planförslaget med ägarnas önskemål. Önskas däremot byggnadsrätter inom det renodlade rekreationsområdet inträder BO kapitel 5, särskilda bestämmelser angående byggande utom stadsplaneområdet. § 25 stipulerar att "område avsatt till strövområde får inte utan fullmäktiges samtycke utbrytas och bebyggas". Om fullmäktige avvisar ett sådant byggande torde staden kunna bli inlösningskyldig om ägarna önskar detta.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Se kommentar i grupp D i anledning av synpunkter från landskapets miljöbyrå sid. 48. SN-områdets bredd justeras till ca 75 meter.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.



# Förslag till GENERALPLAN FÖR MARIEHAMN

utställning 18.10 – 17.12.2004 i Stadsbiblioteket

Mitt namn är Åsa Ceder

## MINA SYNPUNKTER

Jag anser att området "Ceders" (Västra Klinten) RNr 3:75 och 3:80 skall bevaras oförändrat såsom kulturhistoriskt värdefullt område. Jag hänvisar till bifogad utredning.

17.12.2004

Åsa Ceder

BILAGA: Utlåtande över "Ceders" kulturmiljö på Klinten i Mariehamn av Ålands landskapsregering

Åsa Ceder  
Västra Utfarten L 121  
22100 MARIEHAMN

Hänvisning  
Anhållan om utlåtande

Kontaktperson  
Elisabeth Palamarz, tel. 25436

Ärende  
**UTLÅTANDE ÖVER "CEDERS" KULTURMILJÖ  
PÅ KLINTEN I MARIEHAMN**

Med anledning av Er anhållan har landskapsregeringen låtit museibyrån besiktiga och fotodokumentera det rubricerade området samt sammanställa ett PM med historik och beskrivning av kulturmiljön på "Ceders" (bifogas). Med utgångspunkt i dessa lämnar landskapsregeringen följande utlåtande.

I det aktuella fallet, där markägaren anhållit om kulturhistorisk värdering av hennes fastighet, har museibyrån strävat efter att insamla relevant historiskt material i arkiv och hos en del av brukarna/ägarna. Det har däremot inte ingått i museibyråns uppdrag att analysera platsens utvecklingsförutsättningar och begränsningar, ett arbete som sker främst genom stadsplaneringen och i dialog med olika berörda parter där alla tillför sin egen syn på och sin värdering av det aktuella området.

Museibyrån konstaterar att "Ceders" område fortfarande präglas av spår av jordbruks- och pensionatsverksamhet med rötter i 1930-talet, då lägenheten ännu inte var inkorporerad med Mariehamns stad och låg mellan Klintens varvs- och industrifastigheter.

Den sydöstra delen av området upptas idag av den stora huvudbyggnaden med trädgården i blickfånget, medan uthusen och ladugårdarna dominerar i norr. Mot sjön i väster breder ett glesbevuxet häst- och fårbeta ut sig. I mitten av det stora grönområdet finns en modern villa med utbruten tomt och längre upp i norr har nya affärsverksamheter etablerats, dels i den gamla ladugården, dels i en ny affärsbyggnad.

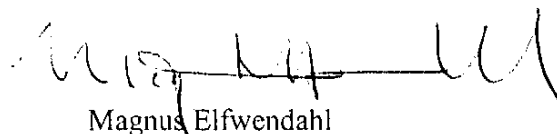
Fastigheten "Ceders" på Klinten brukas dels på ett traditionellt, dels på ett modernt sätt varmed den befinner sig i en ständigt pågående förändringsprocess.

Till de eventuella hotbilderna hör att en förtätad och/eller modern bebyggelse tillkommer i huvudbyggnadens närhet eller på betets mellersta eller södra del. Detta innefattar även strandområdet.

Den redan existerande moderna villan i cementtegel har redan gjort intrång i det "traditionella" landskapet vilket minskar en del av områdets värde. En planerad vandringsled längs stranden (som är i stadens ägo) är däremot historiskt förankrad genom den redan existerande stigen som löper i strandlinjen. Ett önskemål vore dock att den skulle hållas så naturlig så möjligt, följsam efter den redan existerande stigen. Krossgrus bör undvikas. En naturligt trampad stig kan utveckla området såsom ett kulturbärande element mellan de olika tidsepokerna.

En analys av bevarandemotiven leder till val av ambitionsnivå för det framtida bevarandet. I "Ceders" fall föreslår museibyrån att det beskrivna kulturhistoriska värdet ses som en positiv tillgång såsom en länk mellan det moderna och det förra Mariehamn: en äldre gårdsmiljö som visar hur den allt snabbare växande staden såg ut under självhushållstiden, då det ännu fanns hästar, kor och får på bete i stadsmiljön.

Landskapsantikvarie



Magnus Elfwendahl

Överantikvarie



Elisabeth Palamarz

Bilaga:**PM****av antikvarie Conny Andersson gällande kulturmiljön "Ceders" på Klinten, Mariehamn**

Museibyrå, 5.11.2004

**Området, dess historiska utveckling och särdrag:**

Området Klinten, som inkorporerades med Mariehamn år 1961, hörde ursprungligen till Sviby by i Jomala. Ända fram till 1900-talet kallades området för Sviby Söderäng, ett namn som är belagt redan i medlet av 1700-talet. Byn gränsade i söder mot Övernäs, som blev kärnan till Mariehamn år 1861. I väster mötte Svibyviken, i öster Dalkarby och i norr Möckelby.

Namnet Klinten härrör från den bergknall som ligger norr om elverket. I början av 1900-talet byggdes en stuga, som fick namnet "Klintstugan", uppe på berget.

Ceders markområde sett som helhet bildades av parcellerna Framnäs/Skönvik (från Jakos skattehemman nr. 2) och delarna Östergårds/Södergårds (från Nybonds nr. 3).

Sjökapten Ernst William Karlsson (senare Ceder) ägde i tiden Nybonds och Jakos hemman, men sålde så småningom delar av dem. Den del av området som utvärderas i detta utlåtande hör till Södergårds gamla område.

Den äldsta kända kartan över Sviby by är ritad 1741 av lantmätare Mårten Wetterwijk (reviderad 1751). Byn bestod av 5 krono-, ett skattehemman och kyrkojord. Det i detta utlåtande aktuella området, som i det närmaste motsvaras av nr. 72 på kartan, beskrivs som en *instängd skogsbacke i Söderängen med medelmåttig låg mark som är övervuxen med granskog och enbuskar. Åborna släppte in sina hästar på backen i körseltider*. Område nr. 78 i öster utgörs av någorlunda jämn mark med berg, granskog och enbuskar.

Nuvarande Parkstigen, som då ledde ner till Västra hamnen, är den gamla vägen i området. På kartan från 1700-talet finns en prickad sträckning, troligen vägen, som löper i samma riktning.

Mellan åren 1932-1936 byggdes en ny väg från nordvästra Åland genom Klinten till Ålandsvägen. Arbetet utfördes av Aktiebolaget Vägförbättringar från Stockholm. Vägen delade in Klinten i två delar, östra och västra (vilka blev geografiska begrepp). Mellan åren 1963-1967 byggdes västra utfarten.

Klinten har under lång tid varit ett hantverksområde, som så småningom utvecklats till småindustrier. Många fartyg har byggts här. År 1892 sjösattes barken Helmi (byggd av Söderström vid Sviby hällen). E.G. Zetterströms mekaniska verkstad och slip inledde ursprungligen sin verksamhet år 1904. Åren 1921-1922 (1923) byggdes skonertskeppet Dione på Klinten. Det var dock Algot Johansson som lade grunden till den moderna varvsindustrin i Mariehamn. År 1943 fattades beslut om att ett varv och en torrdocka skulle uppföras invid Svibyviken. Under åren 1948-1949 utförde varvet det första stora arbetet, ombyggnad av ett engelskt fartyg. Särskilt omvälvande var byggandet av ett lastfartyg. Arbetet inleddes år 1956 och slutfördes 1959, då fartyget sattes i fraktfart. Det nuvarande varvet är en stor arbetsgivare.

Carl Rundberg grundade år 1938 en mindre kvarn- och såganläggning på Klinten. I hans verksamhet ingick även försäljning av bränslen. År 1940 började ett nytt sågverk byggas nere vid Svibyviken. Först år 1946 togs den moderna sågen och snickeriet i drift. Verksamheten upphörde 1974, men på sin tid var Klintens trä en stor arbetsgivare med 30-40 anställda. Industriverksamheten har påverkat området i hög grad.

## Beskrivning/analys av området:

”Ceders” område präglas av jordbruks-, och pensionatsverksamhet. I sydöstra delen dominerar huvudbyggnaden med trädgården i blickfånget, medan uthus och ladugårdar dominerar i norr. I väster ligger det stora betet med strandzon, ett grönområde.

### Bebyggelsen:

Huvudbyggnaden, som troligen är ritad av Fritiof Lindholm, är uppförd av Nancy och William Ceder år 1937. Huset har imponerande yttermått: 15,10 x 10,40 meter. Byggnaden var redan från börjad planerad för pensionatsverksamhet, vilken pågick till 1939 då kriget bröt ut. Ännu på 1950-talet hyrde Nancy en tid ut rum åt nattgäster. Under mangårdsbyggnadens terrass finns en jordkällare, troligtvis från 1800-talet. Det gamla 1800-tals huset plockades ner år 1938 och flyttades till östra sidan om västra utfarten.

William Ceder var kontorstjänsteman. Jordbruket sköttes som en bisyssla.

Lillstugan är uppförd 1905-1910 av Ernst William Karlsson. Den byggdes om och förstörades 2001-2002.

På betet intill huvudbyggnaden står en gammal bod, som varit dubbelt större. I den magasinerades säd, saltat kött och fisk.

I norra delen av området finns en äldre ladugård, byggd av sten och trä, från början av 1800-talet.

Nordost om den förra står den nyare ladugården från 1932. Den gjordes om till verkstad i början av 1960-talet. Fram till 1969 fanns även en ria i området, men den flyttades till Kungsö.

I norra delen av området finns även några modernare byggnader: ett garage, en affärsfastighet och en villa. Servicebyggnaderna påverkar inte kulturmiljöbildens i någon större omfattning eftersom de är samlade i ett begränsat område och relativt undanskymda.

### Landskapsbilden

Jordbrukslandskapet på 1940-talet bidrog ännu till ett myllrande fågelliv. Klinten omtalas i stora lovord i Runar Salminens naturdagbok från 1946. Han konstaterar bl.a. det var en vacker natur med härliga björkdungar och sjöstränder. En del av detta finns bevarat ännu idag.

Nancy och William Ceder odlade cirka 3,5 ha mark. Åkrarna var dock inte särskilt rationella att odla då de låg mellan bergknallar och djupa diken. På den tiden hade de 3-4 kor, en häst, 8-10 höns, gris och några får. De upphörde med kor i början av 1960-talet då Västra utfarten byggdes. Jordbruket har sitt sin prägel på miljön, fortfarande hålls betesdjur på området. Här betade djur redan i mitten av 1700-talet.

Ett berg, som präglas av enbuskar och rönnar, gränsar i sydväst mot sjösidan. I början av 1920-talet arrenderade en familj Forslund en stuga med bastu här. Stugan brann ner för några år sedan, men bastun står kvar. Berget var även en populär simplats i sin tid. Bukten längre norrut var nämligen inte lämplig för denna aktivitet. Strandlinjen domineras av stora alar och den vasskantade bukten. Här löper även en slingrande stig från norr till söder. Den härstammar från den tid då de anställda vid Zetterströms varv gick på arbeten till västra hamnen. Intill stigen finns en gammal brunn, vid vilken man bykte förr under somrarna. Brunnsvattnet blev så småningom obrukbart och år 1959 anslöts Klinten till vattenledningsnätet.

Betet avgränsas mot stranden i väster och huvudbyggnaden i öster. Den stora gröna ytan kontrasterar mot den urbana bebyggelsen som gränsar emot i norr och söder. I norra delen finns en välskött björkhägnad i strandområdet.

Runt mangårdsbyggnaden är en trädgård anlagd med tillhörande häckar och gångar. En hög pilhäck är planterad invid Västra utfarten. En stor del av trädgården är anlagd på 1930-talet, men en del av äppelträden är möjligen upp till hundra år gamla.

## **Sammanfattning**

Ceders område på Klinten är en välbevarad kulturmiljö med spår av jordbruk och turistservice. Den imponerande gården med trädgård tillsammans med uthus, beten och strandområde skapar en bevarandevärd helhet som är sällsynt i det moderna Mariefhamn. Här kan man skapa sig en bild av hur staden såg ut då det ännu fanns får, kor och hästar där. Området kan ses som en länk mellan det förflutna och det moderna Mariefhamn.

# Markanvändningen på "Ceders" på Klinten ; Åsa Ceder

## **Stark konstaterar:**

Åsa Ceder föreslår med hänvisning till museibyråns PM 5.1.2004 rörande kulturmiljön "Ceders" på Klinten, Mariefhamn att lägenheterna 3:35 och 3:80 skall bevaras oförändrade som kulturhistoriskt värdefullt område. Conny Andersson har i ett PM på ett förtjänstfullt sätt beskrivit Klintenområdet och "Ceders" historiska utveckling. Sammanfattningsvis konstateras att Ceders område på Klinten är en välbevarad kulturmiljö med spår av jordbruk och turistservice. Den imponerande gården med trädgård tillsammans med uthus, beten och strandområde skapar en bevarandevärd helhet som är sällsynt i det moderna Mariefhamn. Här kan man skapa sig en bild av hur staden såg ut då det ännu fanns får, kor och hästar där. Området kan ses som en länk mellan det förflutna och det moderna Mariefhamn.

PM:et fogas till generalplanens historik.

**Kommentar:** Åsa Ceder är en av flera delägare till nämnda lägenheter.

Landskapsregeringens museibyrå konstaterar i sitt formella utlåtande att det mitt i det stora grönområdet (lgh 3:80) finns en modern villa med utbruten tomt, vilken redan gjort intrång i det "traditionella" landskapet, något som minskar en del av områdets värde.

Områdets huvudbyggnad finns i generalplaneförslaget upptagen på förteckningen över kulturhistoriskt och arkitektoniskt värdefull bebyggelse (objekt 30 på V. Klinten, kategori A) som kan K-märkas. Övrig äldre bebyggelse kan kvarhållas om ägarna så önskar.

Cederska områdets västra del (lgh 3:80) har under år 2004 detaljplanerats i samråd med släkten Ceder.

Härvid infördes mer park- och rekreationsområden i planen jämfört med markanvändningen i delgeneralplanen för norra staden. Bebyggelsen koncentrerades huvudsakligen till våningshusbebyggelse vid södra gränsen i anslutning till bef. våningshus vid Elverksgatans norra sida (I-tiden). Förslaget genomfördes inte på grund av olika syn på exploateringsvillkoren. Markanvändningsförslaget har dock överförts till föreliggande förslag till generalplan.

**Förslag:** Synpunkten antecknas, PM:et fogas till generalplanens historikdel (del 1).

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

**KOMMENTAR till förslag till generalplan för Mariehamn 2004.**

Vi anser att fastigheterna Ålandsvägen 15 bör göras till 4 våningshus med e: tal 0,8. Krav på utökning av skyddsrum bör utgå.

ALGOTS HUS AB.

**KOMMENTAR till förslag till generalplan för Mariehamn 2004.**

Vi anser att fastigheten Ålandsvägen 18 bör ha en våning IV. Med avseende till fyrvåningshuset borde det övervägas möjlighet att placera en beboelig vindsvåning av typ Skönvik ovan fjärde våningen eller att garagebyggnaden inne på tomten förses med 2 bostadsvåningar. Fastigheten har en strategisk placering vid Ålandsplan. Ålandsvägen är en paradgatan och infartsled till stadens centrum. Därtill är den genomfartsled till stadens södra delar.

Skarpansvägen leder trafik direkt in till stadens norra centrum varefter gågatan stänger vidare trafik söderut utan förnyat besök till Ålandsvägen eller alternativt till Östra utfarten. Under sådana bör Ålandsvägens bebyggelse minst ges samma höjd och exploatering som Skarpansvägens.

I anslutning till stadsrehabilitering kring Ålandsplan har noterats en tillbyggnad norr om fastigheten från Ålandsvägen/Ålandsplan längs Gesällgatan.

Krav på utökning av skyddsrum bör utgå.

ALGOTS HUS AB.





**KOMMENTAR till förslag till generalplan för Mariehamn 2004.**

Vi anser att fastigheterna Ålandsvägen 17 bör göras till 4 våningshus med e: tal 0,8.  
S.k. radiohuset bör förses med två kontor- eller bostadssvåningar.  
Krav på utökning av skyddsrum bör utgå.

ALGOTS HUS AB.



**KOMMENTAR till förslag till generalplan för Mariehamn 2004.**

Vi anser att fastigheten Mariegatan 35 bör i sin vindsvåning inrymma en halv bostadsvåning.  
Detta skulle samtidigt leda till stadsrehabilitering av huset för en ökad anpassning till  
omgivande byggnader.  
Krav på utökning av skyddsrum bör utgå.

ALGOTS HUS AB.



**KOMMENTAR till förslag till generalplan för Mariehamn 2004.**

Vi anser att fastigheterna Skarpansvägen 15 bör göras till 4 våningshus med e: tal 0,8.  
Krav på utökning av skyddsrum bör utgå.

ALGOTS HUS AB.



**KOMMENTAR till förslag till generalplan för Mariehamn 2004.**

Vi anser att fastigheterna Trobergsgränd 1-3, 5-7 och 9 bör i anslutning till deras  
stadsrehabilitering och anpassning till miljön vid Ålands plan kunna göras till 4 våningshus.  
Krav på utökning av skyddsrum bör utgå.

ALGOTS HUS AB.



## **KOMMENTAR till förslag till generalplan för Mariehamn 2004.**

Vi anser att fastigheten **Norra Esplanadgatan 16** fortsättningsvis skall vara tomt för hotelländamål. Tomten bör i generalplan inskrivas som hotelltomt med samma stadsplaneringsvillkor som hotell Arkipelag. D.v.s. e:tal = 0,9 –1.2 och 5 våningar.

Tomten ligger med strålande utsikt över den vackra Sviby viken och även ut mot Ålands hav. Den har en förnämlig kontakt mot hamnen och dess verksamheter. Den representerar en utomordentlig samhörighet med Sjöfartsmuseets, med restaurant Nauticals och ÅSS-anläggningens intressen.

Detta hotell skulle erbjuda även en internationell kräsen publik en attraktion.

Vi är övertygade om att sedan den kris landskapet och landskommunerna upplever och i vissa avseenden Mariehamn upplever aktivt och kreativt lösts på olika områden kommer detta att få högst påtagliga effekter bl.a. för åländskt näringsliv och därmed även för hotellbranchen.

ALGOTS HUS AB.



## **KOMMENTAR till förslag till generalplan för Mariehamn 2004.**

Vi anser att fastigheten **Bostads Ab Torgatan 1** bör erhålla rätt till en fjärde våning mot Köpmansgatan och Strandgatan.

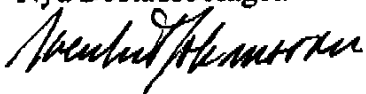
Bostads Ab Torggatan 1



## KOMMENTAR till förslag till generalplan för Mariehamn 2004.

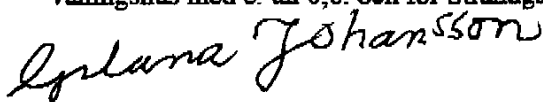
Vi anser att fastigheten **Nya Bostadsbolaget, Nygatan (Bio Savoy)** bör erhålla rätt till en tredje våning mot Ålandsvägen. Huvudbyggnaden har i sin södra del en tilläggs våning som tillkom emedan de återkommande och de icke-reparabla läckagen ej kunde elimineras. Detta önskar vi kunna ersätta med en våning i en till byggnadens funktisstil anpassad stil. Med tanke på huvudbyggnadens anpassning till konferens- och teaterändamål krävs en tillbyggnad i minst 2 våningar mellan huvudbyggnad och bostadsbyggnad. Huvudbyggnad avses i framtiden kunna K-märkas. Till detta hörande önskas tillfullo beaktad eventuellt för en fjärde våning för bostadshuset.

Nya Bostadsbolaget.



## KOMMENTAR till förslag till generalplan för Mariehamn 2004.

Vi anser att fastigheterna **Strandgatan 5** till **Servicegatan** gränsande del bör gälla ett 4 våningshus med e: tal 0,8. och för **Strandgatan** fastigheten 2 1/2-våningshus bostad/kontor.



Gitana Johansson



Sven-Erik Johansson

# Sven-Erik Johansson i egenskap av talesman för olika fastighetsbolag har inkommit med 10 kommentarer rörande bolagenas fastigheter och tomter i innerstaden

## Starks kommentar:

I samtliga kommentarer förutsätts att krav på utökning av skyddsrum bör utgå. Inrikesministeriet utfärdar normerna för befolkningskydd även på Åland. Länsstyrelsen kan bevilja undantag från bestämmelserna rörande befolkningskydd om det föreligger särskilda skäl. Det är således ingen generalplanefråga.

### 1. Ålandsvägen 15, Algots Hus Ab

Bolaget anser att fastigheterna bör göras till fyravåningshus med e-talet 0.8.

**Kommentar:** Tomten ingår i område som efter prövning föreslås kunna bebyggas med III-IV våningar och med e-talet 0.65-0.8.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### 2. Ålandsvägen 17, Algots Hus Ab

Bolaget anser att fastigheterna bör göras till fyravåningshus med e-talet 0.8.

**Kommentar:** Tomten ingår i område som efter prövning föreslås kunna bebyggas med III-IV våningar och med e-talet 0.65-0.8.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### 3. Trobergsgränd 1,3,5,7 och 9, Algots Hus Ab

Bolaget anser att fastigheterna vid stadsbilsrehabilitering bör anpassas till miljön vid Ålandsplan och göras till fyravåningshus.

**Kommentar:** Tomten ingår i område som efter prövning föreslås kunna bebyggas med III-IV våningar

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### 4. Skarpansvägen 15, Algots Hus Ab

Bolaget anser att fastigheterna bör göras till fyravåningshus med e-talet 0.8.

**Kommentar:** Tomten ingår i område som efter prövning föreslås kunna bebyggas med III-IV våningar och med e-talet 0.65-0.8.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### 5. Ålandsvägen 18, Algots Hus Ab

Bolaget anser att fastigheten bör få en fjärde våning plus en vindsvåning typ Skönvik, alternativt att på garagebyggnaden inne på tomten får påbyggas med två bostadsvåningar. Som motiv framhålls att Ålandsvägens bebyggelse bör ges samma höjd som den vid Skarpansvägen.

**Kommentar:** Tomten ingår i område som föreslås kunna byggas med trevåningshus. I ett av stadsfullmäktige antaget stadsbilsrehabiliteringsprogram ingår tomten som objekt nr. 1, Byggnadsrätten är i stadsplanen 1830 m<sup>2</sup> v.y.. Tomten föreslås få sammanlagt 818 m<sup>2</sup> v.y. tilläggsbyggnadsrätt vilket ökar e-talet från 0.45 till 0.65 (en höjning med 45 %). Huvudmotiv för stadsbilsrehabiliteringen är att förbättra Ålandsplans stadsbildsmässiga inramning. På södra sidan möts betraktaren idag av fönsterlösa husgavlar på ömse sidor av Ålandsvägen. Objekt 2 och 3 på motsatta sidan av Ålandsvägen har åtgärdats såtillvida att stadsplaneändringar för kompletterande trevåningsbebyggelse genomförts. En höjning till fyra våningar på ifrågasatt tomt överensstämmer inte med rehabiliteringsprogrammet och skulle skapa obalans vid entrén till Ålandsvägen. En påbyggnad med ett landmärke kan övervägas i samband med stadsplaneändring.

En påbyggnad av bef. gårdsgarage är ingen stadsbilsangelägenhet och problematiskt då byggnadens långsida tangerar tomtgräns mot granne.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### 6. Nygatan 14, Nya Bostadsbolaget (Bio Savoy)

Bolaget anser att tomten bör ha rätt till en tredje våning mot Ålandsvägen. Bef. byggnad avses i framtiden kunna K-märkas men då bör gatuhuset eventuellt kunna uppföras i fyra våningar. Bio Savoys senare tillkomna våning på den ursprungliga takterassen önskas ersatt med en ny funkisanpassad påbyggnad.

**Kommentar:** Tomten ingår i det av stadsfullmäktige godkända rehabiliteringsprogrammet som objekt nr. 6. Enligt programmet har tomten 1000 m<sup>2</sup> byggnadsrätt enligt  $e=0.5$ . Tomten föreslås få totalt 670 m<sup>2</sup> extra byggnadsrätt en ökning med 67 % till  $e=0.78$ . Nybyggnadsrätten är placerad i en trevåningsbyggnad längs Ålandsvägen. Befintlig biografbyggnad bör K-märkas och återställas exteriört. Generalplaneförslaget överensstämmer med rehabiliteringsprogrammet.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen ändring.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

#### 7. Torggatan 1, Bostads Ab Torggatan 1

Bolaget anser att fastigheten bör erhålla rätt till en fjärde våning mot Köpmansgatan och Strandgatan.

**Kommentar:** Den åsyftade delen av tomten ingår i område som efter prövning föreslås kunna byggas med III-IV-våningshus och med  $e=1.25$ . på resterande del av tomten finns en större K-märkt byggnad. Tomten är redan idag totalt utbyggd enligt  $e=1.50$ .

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

#### 8. Norra Esplanadgatan 16, Algots hus Ab.

Bolaget anser att fastigheten fortsättningsvis skall vara tomt för hotelländamål med samma stadsplanevillkor som hotel Arkipelag: e-talet 0.9-1.2 och fem våningar. När krisen i landskapet är löst behövs ett hotell här som attraktion för en kräsen internationell publik.

**Kommentar:** I gällande delgeneralplan för innerstaden är tomtens beteckning BAV, affärs- eller bostadsvåningshus, e-talet är 0.77 och våningstalet är III. I planförslaget ingår tomten i område för våningshusdominerad bostadsbebyggelse i tre våningar och med e-talet 0.8-0.9. I gällande stadsplan är  $e=0.75$ . Tomten gränsar till småskalig K-husbebyggelse i norr och öster. På motsatta sidan av Hamngatan finns Sjöfartsmuséets byggnader i II-III-våningar. Muséets planerade tillbyggnad placeras i huvudsak under mark för att så lite som möjligt konkurrera med bef. byggnad.

Hotel Arkipelag ligger i stadens centrum med en tomt som sluttar med en våning så fem våningar mot Slemmern betyder fyra våningar mot Strandgatan. Någon efterfråga på hotelltomter har inte funnits på länge. Outnyttjad byggnadsrätt för hotellverksamhet finns. I stadens planer har den s.k. stenkrossen på Lotsberget reserverats för en större representativ hotellanläggning.

I förslaget till generalplan sägs (sid. 43) att i innerstaden kan hotelltomternas e-tal efter in casu behandling variera upp till 1.2. Vid en bedömning skall stadsbildskriterier sammanvägas med tomtens förutsättningar vad gäller terräng och placering i staden. Den aktuella, tomten som ligger på plus 12 meter över havet, är en av de högst belägna i innerstaden. En femvåningsbyggnads vattentak skulle nå upp till ca. 30 meter över havet. Därmed skulle den bli lika hög i stadsbilden som stadshuset och högre än alla byggnader i innerstaden förutom kyrkan, vattentornet och Navigationsskolan.

Stadsarkitektkontoret förordar inte fem våningar på denna plats. Stadens primära mål är att öka antalet boende i innerstaden. Hotell kan etableras efter in casu behandling.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

#### 9. Mariegatan 35, Algots Hus Ab

Bolaget anser att på bef. byggnads vind bör i stadsbilsrehabiliterande syfte kunna inredas en halv bostadsvåning.

**Kommentar:** Tomten är utbyggd med ett bostadsvåningshus i två våningar och på hög sockel. Exploateringsgraden är 0.68. Den östra granntomten (Edlagården) är exploaterad enligt  $e=0.45$ . I övrigt är e-talet i denna del av staden mellan Södragatan och Skillnadsgatan i regel 0.4. Bebyggelsen är småskalig. Exploateringen är således redan idag relativt hög på tomten. Enligt gällande delgeneralplan för innerstaden kan staden efter prövning tillåta vindsinredning för bostadsändamål om t.ex. bef. byggnad med platt tak förses med synligt vattentak och /eller anpassas till platsens karaktär, den allmänna stadsbilden och den lokala traditionen. Samma princip föreslås i planen tillämpad även i fortsättningen. Konstateras att ett bifall till den sökta vindsinredningen i en stadsplaneändring ytterligare skulle betona tomtens särbehandling vad gäller byggnadsrätt.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

#### 10. Strandgatan 5, Gitana och Sven-Erik Johansson

Ågarna till den östra delen av den ursprungliga tomten som genom stadsplaneändring delats anser att här bör få byggas fyra våningshus med e-tal 0.8 samt på den västra delen mot Strandgatan bör tillåtas 2 ½-våningar och bostäder/kontor.

**Kommentar:** I förslaget till generalplan ingår tomterna i område betecknat BV, våningshusdominerad bostadsbebyggelse i två våningar med  $e=0.65-0.8$ . 1/5 av byggnadsrätten får utnyttjas för affärer och kontor. I stadsplanen från 1999 är tomterna betecknade BVA, kvartersområde för bostadvåningshus där 1/3 av den utbyggda våningsytan får utnyttjas för affärsändamål. E-talet är 0.70. På sökandens del mot öster får byggas ½ II-våningar och mot Strandgatan II-våningar.

Beteckningen BV är motiverad av huvudmålsättningen att gynna och öka boendet i innerstaden. Viss kontors- och affärsverksamhet tillåts både i stadsplanen och förslaget till generalplan.

Exploateringstalet 0.7 är en höjning med 40 % från  $e=0.5$  i tidigare stadsplan vilket fortfarande gäller för granntomterna. På en annan tomt i kvarteret har nybebyggelse uppförts enligt en stadsplan med  $e=0.7$ .

Våningstalet är anpassat efter stadsbilden och terrängen. Att tillåta fyrvåningsbebyggelse här skulle förrycka alla strävanden till harmoni i gatubilden.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.





## Kommentar 1.

### **till förslag till generalplan för Mariehamn 2004.**

Ett omfattande arbete ligger bakom det föreliggande förslaget till generalplan. Den förslagna planen innehåller emellertid fundamentala brister i sin underbyggnad.

I en krampaktig strävan att inrymma för mycket i en sedan många år för trång stadsbildning gör planen våld på det redan uppbyggda. Man blundar för stadens ansvar att ha betryggande tillgång till råmark för de mångfaldiga behov som är kärnan i ett stadssamhälle. Man blundar för att tillgången till denna råmark måste vara säkrad för en lång tid framåt.

Nya tider ställer nya krav och öppnar nya behov som vi i dagens samhälle kan göra oss till förmyndare för. Vi skall överlämna ett samhälle som är öppet för framtidens utmaningar och starkt att tackla dess prövningar.

I förslaget till generalplan redovisas ett samhälle som är så avskärmat från sin omgivning och omvärlden. En utomstående kunde tro att Mariehamn vore en isolerad ö ute i Ålands hav.

Genom att bokstavligen draga ned en gardin vid sina gränser blundar man för den omutliga verklighet vi lever i. Mariehamn är om vi så vill eller inte vill helt beroende av den värld som omger oss.

Oavsett om det gäller lokal eller internationell påverkan så styr detta långt stadens utveckling. Mariehamn måste aktivt vidtaga åtgärder som tillgodogör sig de fördelar som står att finna, Samtidigt måste man minimera risker och effekter som kan skada samhället.

Mariehamn är ett stagnerande samhälle där befolkningstalet de senaste 10 åren stått och stampat på stället. (Se bilaga 1-4)  
Demografisk utredning bör ingå i förslaget till generalplan.

### **Generalplanen en omfattande organisk helhet.**

En generalplan är en omfattande organisk helhet. Mariehamn är strikt beroende av att i sin planering tillvarata alla möjligheter och att värja sig för de faror som hotar inte blott vårt samhälle utan även de som är beroende av oss. Mariehamn är en viktig del av vår åländska värld men tillika endast en kugge bland andra.

Planeringen för den organiska helheten kräver insatser av olika experter med omfattande erfarenhet. Arkitekter har viktig funktion men räcker ensamma inte till detta. Exempelvis ekonomiska och sociala experter är lika viktiga.

Politiker har sin viktiga funktion men kan inte saklöst utse sig själva till experter.

## Kommentar 2.

### **Förväntningar på bostaden.**

För hyreshusboende i 5 rummare på 70-talet stod valet i mellan att bo kvar eller bygga ett egna hem. Småningom blev detta en realitet även för dem som bodde i 4-rummare. Idag tycks gränsen redan i många fall ha flyttats ned till 3-rums nivån.

Egnahemshuset blir till en kapitalresurs. Man betalar hyran till sig själv och eventuell merkostnad blir ersättning för extraförmåner. En attraktion som ej kommer av sig själv utan kräver egna insatser och ansvar för lån.

Den starka strävan till egna hemmet uttrycker ett behov av självständighet men även ett sökande efter gemenskap. Hyreshusets trapphusanonymitet har inte kunnat ge denna gemenskap.

Där stadsplaneringen samlar egnahemshus kring ett gemensamt begränsat parkområde skapas en större gemenskap.

Hyreshusets utbud av olikartad och olika stora lägenheter uppmuntrar till en i många fall stor omsättning av hyresgäster allt efter som familjen utvecklas. Därigenom blir det ofta ett påfallande anonymt boende. Det äldre boendet skapar dock avvikelser från detta mönster. Detsamma gäller boende i bostadsaktiebolag,

Mariehamn har påfallande stora svårigheter att tillfredställa tillgången till egnahemstomter. Som resultat av detta har inte oväntat många unga familjer sökt sig till Jomala där det bl.a. i Kalmarnäs i en tilltalande havsnära miljö nu byggs upp ett stort samhälle. I Västra Kalmare planeras omfattande egnahemsutbyggande. Allt detta kommer att dränera Mariehamns förutsättningar att konkurrera om den ungdomliga generationen.

Frågan är hur långt Mariehamn vill driva en satsning på en i huvudsak äldre befolkningsstruktur. Inflyttningen från skärgård och landsbygd kan inte bortses från.

## Kommentar 3,

### **Ett samhälleligt rationellt byggande.**

Rationell tillgång till råmark, rationell planering och rationellt byggande skapar hållbara lösningar tillrimlig kostnad och bra service åt innevånarna.

Tillgången till lämplig råmark är avgörande för en stad som vill samla sina fritidsanläggningar i en gemensam anläggning för att vinna byggnads- och driftsekonomiska fördelar. Utrymme måste givetvis finnas för nya anläggningar och för utbyggnader. Även kultur- och näringslivs intressen kan tillkomma för att uppnå maximala synergieffekter.

Detta är i liten skala men under framgångsrik utvecklig i Godby. En del av anläggningen har fått det självklara namnet Ålands Idrotts Centrum.

Mariehamn gavs 1991 möjlighet att utveckla samma projekt enligt utredningen All-aktivitetscentret för Åland. (se bilaga 5)

Men beslutsfattarna sov och fördjupade sig inte i projektet. Samma sorgliga beteende upprepades då Allhallen halkade iväg till Eckerö.

I Mariehamn urskulda man sig med att man inte hade råmark att tillgå. Man sneglade på Slemmern men badhusprojekt i Socis-hamnen blev inte uppskattat. Mariebad har delvis kravlat sig upp på stranden.

All-aktivitetscenter utredningens omfattande fördelar ekonomiskt och för besökarna negligerades i Mariehamn. Istället valde man att efter amatörmässiga utredningar, planeringar och kalkyler att sprida Islandia, Baltichallen och badhuset så långt ifrån varandra som möjligt. Samtidigt förstärktes sysselsättningsgraden hos föräldrar som fick börja göra frekventa besök även till Eckerö Allhall.

En omfattande skjutsningstrafik inleddes i Mariehamn. Gratis bussarna skulle smidigt ha kunnat sköta detta till en samlad anläggning.

Alla dessa projekt skulle perfekt ha passat i All-aktivitetscentret för Åland beläget nära Nabben på Jomala sidan.

Åland och Mariehamn undgick på det sätt att få ett även i Norden unikt centrum med en mångfald fritidsaktiviteter samt konferensverksamhet i stor skala.

Det är tveksamt om beslutsfattarna skulle ha gått in för projektet även om Mariehamn haft det nödiga råmarksområdet. Partigprestige kräver att det egna partiet varit först med idén. Mariebad blev förverkligat men självfallet på kunde man komma överens om en placering som inget parti egentligen ville ha. Mönstret är det välkända även vad gäller planering, byggande och överstora kostnader.

Må detta vara en lärdom om partidisciplinen. En uppmuntran till självständigt kritiskt tänkande och civil kurage skulle ha berikat det politiska beslutsfattandet.

## Kommentar 4.

### **Mariehamns markbehov.**

Som framgått arbetar beslutsfattare och planerare med en självpåtagen brist på råmark med ödesdigra följder för stadens utveckling.

### **Inkorporeringen.**

Inkorporeringen aktualiserades i slutet på 50-talet på grund av ett utbrett missnöje i Strandnäs, Klinten och Ytternäs med Jomala kommuns bristfälliga intresse för dessa kommundelar. Innevånare vände sig till statsrådet i Helsingfors som sedermera gav sitt stöd för inkorporeringen.

I Mariehamn förelåg först blandade känslor för detta. Man fattade emellertid beslut att genomföra projektet. Redan då konstaterades det dock att genom Ålands länsstyrelses ingripande kom inkorporeringen att inte omfatta delar av Västra Kalmare och Karlmaräs.

Redan i slutet av 60-talet beslöts att förnya kravet på ytterligare inkorporering. Man hade redan då konstaterat att Mariehamns behov av råmark var långt ifrån tryggt.

Både i Jomala och i landskapsstyrelsen bedrevs en fördröjningspolitik med frågan enär landskapet kunde påräkna att bli huvudinstans för inkorporeringsfrågor på Åland. I nya självstyrelselagen skulle inskrivas att detta uppdrag skulle överföras från statsrådet till landskapsstyrelsen.

En oansvarig landskapsstyrelse förväntades ställa sig på tvären om inkorporering aktualiserades. Detta blev aldrig testat.

Mariehamn tappade modet och beslöt att gå i idé. Den politiska kraften saknades.

Man insåg inte att det ankom på Mariehamn själv att påvisa att landskapsstyrelsen hade skyldighet att visa omsorg om den åländska centralorten. Likaså ankom det på Mariehamn att utreda alla de fördelar inkorporeringen skulle innebära inte blott för Mariehamn utan även för Jomala men och för övriga åländska kommuner.

Idag vet vi att inkorporeringen ledde till stor kreativitet och stimulans. Man kan konstatera att detta skedde trots att är en långt mer komplicerad och konkurrensinriktad värld allt mer gjort sig kännbar.

Av falska föreställningar eller lättja hos beslutsfattare har Mariehamn blivit ett stagnerande samhälle utan den kreativa helhetssyn våra föregångare på 1950-talet visade. Att låta den framtidsinriktade samhällssynen och planeringen fortsättningsvis hänga i sin malpåse därtill förstärkt med nya euforismalkulor är ett svek mot mariehamnarna och Åland.

## Kommentar 5.

### **Jomala – Mariehamn. En stark kombination till nytta för hela Åland.**

Situationen idag ger ett klart besked om att en inkorporering är för sent väckt. Den skulle göra mera skada än nytta. Jomala skall bli stympat.

Jomalas ovillighet att gå med på en ny inkorporering har öppnat vägen till en framtida hållbar lösning för Jomala och Mariehamn; en kommunsammanslagning. Endast på det sättet kan en ansvarig, välfungerande, kreativ samhällsplanering komma tillstånd.

### **Jomala skulle vinna stort.**

Politisk skulle Jomalas inflytande bli större än man skulle kunna föreställa sig. Jomala skulle kunna bli den starkaste enheten i stadsfullmäktige. Många mariehamnare stöder nämligen ofta landsbygden i lagtingsval. Härtill kommer Mariehamns politiska "partiers" absurda fixering vid en enögd partidisciplin. Jomala styr rentav den gemensamma kommunen?

I den sammanslagna kommunen skulle den totala samhällsplaneringen kunna lyftas till nya nivåer. Avsaknaden av råmark ger inte det behövliga utrymmet för en hållbar samhällsplanering i Mariehamn.

De nu hårt splittrade industriområdena skulle ersättas av ett stort sammanhängande område som skapar samarbets- och synergieffekter. De likaså djupt splittrade fritidsanläggningarna och anknyttande verksamheter skulle småningom i ev. symbios med kulturlivets och näringslivets behov samlas inom ett sammanhängande område i en attraktiv natur.

Lantbruks- och skogslandskapet i Jomala kan ges en egen demokratisk lösning med speciellt ansvar och egna budgetmedel.

Endast genom en kommunsammanslagning har Mariehamn och Jomala möjlighet att skapa en smidig ansvarsfull samhällsplanering.

## Kommentar 6.

### **Konfliktlösning.**

I Mariehamn liksom i andra gamla småstäder finns en väletablerad affärsgata som har tiden emot sig. Stora köpcentra tar över mer och mer utanför städerna eller genom att riva centrumkvarter. För Torggatan väntar en tillvaro som gammaldags affärsgata som skapar en viss exotism för turister (jmf. Gamla Stan). Däremot kommer handel anpassad för större attraktiva köpcentra att söka nya vägar.

Det är av största vikt att Mariehamn öppnar möjligheter för detta i exempelvis Västernäs. Med detta kunde en betydande del av "köptrafiken" till centrum eller genom staden minimeras.

Det finns ingen positiv anledning att tillföra nya överstora byggnader till centrum och öka den disharmoni i Torggatans arkitektur och miljö. En uppfattning som även planeförslaget tar fasta på.

De byggnadsrätter som ännu inte utnyttjats är en stor tillgång för Torggatans miljö.

När fröken Zeipels nätta gamla hus och vackra trädgård försvann för att ersättas med varuhuset, förlorade Torggatan en viktig del av sin själ. Staden är skyldig att återställa detta. Genom att inlösa tomtmark på andra sidan av gatan kan där skapas en genuint vacker park med ett Mariehamns stadsmuseum i det K-märkta stenet.

För sprängmassorna måste rationellare ändamål sökas än en missriktad bosättning ute i Slemmern.

### **Förtätning.**

Den "motsägelsefullhet" som framhålles i förslaget till generalplan är inte motsägelsefull utan en flummig formulering som försöker dölja sanningen. Man kan inte ta till vad som helst för att dölja den grundläggande bristen i förslaget till generalplan. Man kan i dagens läge längre underlåta att erkänna att Mariehamn behöver en kommunsammanslagning nu. Man kan inte vänta 30 – 40 år till innan man aktualiserar frågan,

Man kan inte vara främmande för att under 30-40 år skulle en omfattande planering ske i Jomala. Detta skulle leda till en allt mer komplicerad situation med allt mer omöjliga frågor att lösa.

I förslaget lovordar man staden och dess egenskap av "trädgårdsstad". Att i samma andetag hänge sig åt "förtätningens" välsignelser är magstarkt.

Trädgårdsstadsbegreppet står i harmoni med upplevelsen av hela Åland. En identifiering i klass våra sjöfartstraditioner och Pommern. Ett vinnande koncept som på inga villkor får störas. Istället bör vi själva upptäcka hur betydelsefullt det är och hur viktigt det är att förstärka det.

Vi har 330 K-hus som inte skall framstå som solitärer i en främmande miljö. En miljö som radikalt avviker från begreppet trädgårdsstad. K-husen skall i stället tillåtas smälta in som viktiga delar i den helhet som trädgårdsstaden utgör.

## Kommentar 7.

### **Klimatologiska konsekvenser för en generalplan.**

Mariehamns marina miljö med kraftiga rådande vindar från sydväst och nord påverkar starkt miljön vid väster hamn och öster hamn.

Miljön vid dessa stränder blir speciellt under vinterhalvåret därför ofta ogästvänlig. Den råa kraftiga vinden och den låga upplevda temperaturen kan då ligga 5-6 grader under vad termometern visar.

Det ”värmmande” skydd skogar och berg utgör för innerstaden och förstäder saknas helt vid stränder och utom allt tvivel även på tilltänkta Slemmern-öar. Lotsbergsprojektet har likaså ett problem med dessa vindar. Avhuggningen av Horelliområdet kan komma att bidra till problemet.

En noggrann klimatologisk analys saknas helt i förslaget till generalplan.

### **Utredningsområden.**

Östra stranden på västra sidan om Östra utfarten bör utformas som ett park- och vistelseområde. Under årens lopp har staden fråntagit stadens innevånare tillgången till vackra strandmiljöer. Den mjuka vänliga miljö som härigenom skulle skapas skulle korrespondera med den attraktion Slemmern utgör.

## Kommentar 8.

### **Landskapets delaktighet i planeringen.**

Landskapet har avbördat sig ansvaret att övervaka kommunernas planering. Den formen innebar att varje kommun för sig ansvarar för sin kommunplanering. En överilad åtgärd med tanke på att landskapet rimligtvis bör ha ett visst begrepp om vad som sker.

Landskapet har även elegant avstått från sitt ansvar för en av självstyrelsens viktigaste funktioner; att planera Åland för en i alla avseenden hållbar framtid.

Landskapet har därtill även avstått från ett eget planeringsorgan som kunde vara den övergripande samhällsplaneringens samordnare och stimulerare.

Landskapet kan inte stillatigande lämna dessa frågor därhän och låta egocentrisk lokalpatriotism styra Ålands utveckling. Samtidigt är landskapet i andra ändan underkastad förmyndarskap från Bryssels och Helsingfors sida.

Mariehamn stad måste engagera lagting, landskapsregering och landskommuner i det för alla parter starka behovet av en välutvecklad och för alla parter stimulerande centralort för Åland.



**2.1. Bosatt befolkning per kommun 31.12.1950-2003***Population by municipality 31.12.1950-2003*

Kommun	1950	1960	1970	1980	1990	1991	1992	1993	1994
Brändö	927	766	612	550	529	532	536	538	546
Eckerö	942	846	690	685	811	822	843	829	820
Finström	2 089	1 801	1 678	2 052	2 206	2 220	2 239	2 243	2 250
Föglö	1 188	1 022	684	608	606	607	600	602	603
Geta	775	594	471	471	478	472	471	475	467
Hammarland	1 454	1 202	1 024	1 196	1 233	1 261	1 290	1 300	1 299
Jomala	3 413	1 977	2 051	2 615	3 025	3 069	3 102	3 129	3 150
Kumlinge	788	625	523	454	465	453	444	445	442
Kökar	683	561	369	304	296	303	303	300	318
Lemland	1 342	927	691	954	1 269	1 333	1 363	1 374	1 391
Lumparland	448	359	312	302	322	325	329	333	333
Saltvik	2 041	1 656	1 489	1 564	1 634	1 655	1 660	1 661	1 627
Sottunga	299	259	175	149	133	129	130	134	129
Sund	1 382	1 151	949	939	948	959	951	946	953
Vårdö	646	550	422	387	386	397	394	387	401
Mariehamn	3 273	6 685	8 546	9 553	10 263	10 310	10 338	10 406	10 429
Landskomm.	18 417	14 296	12 120	13 230	14 341	14 537	14 655	14 696	14 729
-Landsbygden	13 886	10 513	9 335	10 778	11 926	12 116	12 248	12 290	12 290
-Skärgården	4 531	3 783	2 785	2 452	2 415	2 421	2 407	2 406	2 439
<b>Åland</b>	<b>21 690</b>	<b>20 981</b>	<b>20 566</b>	<b>22 783</b>	<b>24 604</b>	<b>24 847</b>	<b>24 993</b>	<b>25 102</b>	<b>25 158</b>

Kommun	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Brändö	548	534	538	525	517	514	501	502	515
Eckerö	823	816	810	835	846	830	839	884	895
Finström	2 246	2 283	2 273	2 276	2 277	2 298	2 304	2 332	2 371
Föglö	602	598	599	596	600	595	589	600	608
Geta	461	475	480	473	482	478	476	470	461
Hammarland	1 283	1 319	1 332	1 333	1 348	1 351	1 373	1 379	1 365
Jomala	3 156	3 175	3 195	3 250	3 288	3 328	3 356	3 433	3 444
Kumlinge	439	441	440	436	431	405	404	399	387
Kökar	314	320	321	318	312	296	292	307	293
Lemland	1 443	1 458	1 506	1 537	1 553	1 585	1 618	1 670	1 662
Lumparland	334	339	348	387	358	377	381	367	383
Saltvik	1 636	1 618	1 625	1 641	1 674	1 679	1 721	1 714	1 747
Sottunga	127	120	131	126	122	129	128	132	134
Sund	968	965	992	980	1 004	1 013	1 013	1 030	1 039
Vårdö	404	397	393	398	402	409	404	406	417
Mariehamn	10 418	10 399	10 408	10 534	10 492	10 488	10 609	10 632	10 626
Landskomm.	14 784	14 858	14 984	15 091	15 214	15 288	15 399	15 625	15 721
-Landsbygden	12 350	12 448	12 562	12 692	12 830	12 940	13 081	13 279	13 367
-Skärgården	2 434	2 410	2 422	2 399	2 384	2 348	2 318	2 346	2 354
<b>Åland</b>	<b>25 202</b>	<b>25 257</b>	<b>25 392</b>	<b>25 625</b>	<b>25 706</b>	<b>25 776</b>	<b>26 008</b>	<b>26 257</b>	<b>26 347</b>

Fotnot/Note: Delar av Jomala inkorporerades med Mariehamn 1.1.1961. Inkorporeringen är dock beaktad i siffrorna för 1960/ On 1.1.1961, parts of Jomala were incorporated into Mariehamn. The incorporation is observed in the figures for 1960.

Källa/Source: ASUB, Befolkningsregistercentralen/Statistics Åland, Central Population Register



## BILAGA 2.

## 2.6. Befolkning efter ålder per kommun 31.12.2003

Population by age and municipality 31.12.2003

Kommun	Aldersgrupp/Age													
	Totalt	0-14		15-64		65+		18+	75+	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24
		Antal	%	Antal	%	Antal	%							
Brändö	515	92	17,9	305	59,2	118	22,9	405	73	22	26	44	26	16
Eckerö	895	162	18,1	561	62,7	172	19,2	700	97	46	54	62	54	45
Finström	2 371	461	19,4	1 539	64,9	371	15,6	1 817	179	141	157	163	148	114
Föglö	608	97	16,0	371	61,0	140	23,0	488	82	33	28	36	30	31
Geta	461	75	16,3	278	60,3	108	23,4	362	52	21	22	32	33	25
Hammarland	1 365	246	18,0	900	65,9	219	16,0	1 072	111	68	83	95	73	64
Jomala	3 444	728	21,1	2 286	66,4	430	12,5	2 576	204	201	240	287	211	136
Kumlinge	387	63	16,3	220	56,8	104	26,9	311	52	15	16	32	23	20
Kökar	293	53	18,1	174	59,4	66	22,5	226	33	20	19	14	16	4
Lemland	1 662	376	22,6	1 084	65,2	202	12,2	1 209	82	102	144	130	118	67
Lumparland	383	71	18,5	269	67,6	53	13,8	301	20	24	23	24	17	17
Saltvik	1 747	331	18,9	1 101	63,0	315	18,0	1 352	167	94	111	126	98	81
Sottunga	134	20	14,9	76	56,7	38	28,4	110	26	5	6	9	6	5
Sund	1 039	193	18,6	658	63,3	188	18,1	808	80	45	75	73	52	35
Vårdö	417	63	15,1	253	60,7	101	24,2	333	44	17	22	24	30	12
Mariehamn	10 626	1 696	16,0	7 194	67,7	1 736	16,3	8 569	922	507	586	603	598	701
Landskomm.	15 721	3 031	19,3	10 065	64,0	2 625	16,7	12 070	1 292	854	1 026	1 151	935	672
-Landsbygden	13 367	2 643	19,8	8 666	64,8	2 058	15,4	10 197	982	742	909	992	804	584
-Skärgården	2 354	388	16,5	1 399	59,4	567	24,1	1 873	310	112	117	159	131	88
<b>Åland</b>	<b>26 347</b>	<b>4 727</b>	<b>17,9</b>	<b>17 259</b>	<b>65,5</b>	<b>4 361</b>	<b>16,6</b>	<b>20 639</b>	<b>2 214</b>	<b>1 381</b>	<b>1 612</b>	<b>1 754</b>	<b>1 533</b>	<b>1 373</b>

Kommun	Aldersgrupp/Age													
	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90+
Brändö	13	25	36	38	38	38	40	35	24	21	37	19	11	6
Eckerö	45	41	67	58	73	70	62	48	44	31	39	32	19	7
Finström	117	142	186	179	157	180	171	145	107	85	59	63	35	22
Föglö	35	28	34	34	45	47	49	38	26	32	32	18	22	10
Geta	21	14	27	43	34	19	25	37	31	25	22	12	11	7
Hammarland	78	90	103	106	84	106	112	84	61	47	56	26	21	8
Jomala	172	246	305	246	267	257	268	178	139	87	85	67	31	21
Kumlinge	9	7	26	27	32	36	24	17	32	20	21	16	9	6
Kökar	8	15	35	16	17	21	22	20	16	17	9	11	7	6
Lemland	64	120	130	135	122	126	113	90	66	54	44	17	9	12
Lumparland	21	25	26	32	23	25	43	30	17	16	8	7	2	3
Saltvik	78	95	117	124	143	135	142	88	76	82	73	38	26	20
Sottunga	5	5	6	12	12	6	12	8	5	7	9	11	5	1
Sund	58	62	96	72	70	71	84	58	59	49	32	24	17	7
Vårdö	20	14	30	26	24	41	31	25	25	32	20	13	5	6
Mariehamn	748	701	776	692	753	855	839	531	439	375	340	307	194	81
Landskomm.	744	929	1 223	1 146	1 141	1 176	1 198	901	728	605	546	374	230	142
-Landsbygden	654	835	1 057	993	973	988	1 020	758	600	476	418	286	171	107
-Skärgården	90	94	166	153	168	188	178	143	128	129	128	88	59	35
<b>Åland</b>	<b>1 492</b>	<b>1 630</b>	<b>1 999</b>	<b>1 838</b>	<b>1 894</b>	<b>2 031</b>	<b>2 037</b>	<b>1 432</b>	<b>1 167</b>	<b>980</b>	<b>886</b>	<b>681</b>	<b>424</b>	<b>223</b>

Källa/Source: ÅSUB, Befolkningsregistercentralen/Statistics Åland, Central Population Register

## 2.6. BEFOLKNING EFTER ÅLDER (FEMÅRSGRUPPER) PER KOMMUN 31.12.1993

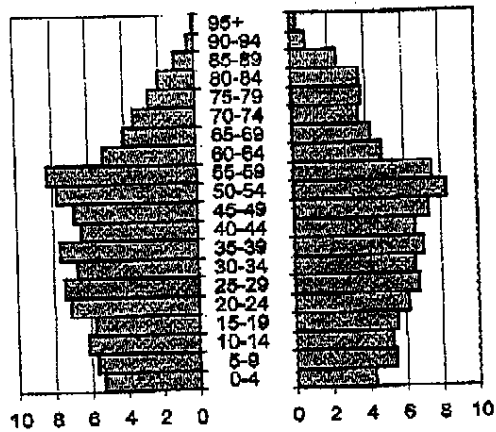
Kommun	Åldersgrupp						Åldersgrupp, antal personer							
	Totalt		0-14		15-64		65-		18-75-		0-4 5-9 10-14 15-19			
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%						
Brändö	538	78	14,5	317	58,9	143	26,6	451	66	39	25	14	15	
Ekerö	829	162	19,5	490	59,1	177	21,4	642	90	56	59	47	46	
Finström	2.243	433	19,3	1.490	66,4	320	14,3	1.717	158	147	147	139	152	
Föglö	602	102	16,9	358	59,5	142	23,6	476	73	32	33	37	36	
Geta	475	107	22,5	261	54,9	107	22,5	359	65	35	38	34	16	
Hammarland	1.300	259	19,9	849	65,3	192	14,8	1.000	86	100	69	90	73	
Jomala	3.129	685	21,9	2.034	65,0	410	13,1	2.321	182	241	223	221	209	
Kumlinge	445	83	18,7	248	55,7	114	25,6	356	61	29	27	27	14	
Kökar	300	41	13,7	183	61,0	76	25,3	251	48	15	21	5	11	
Lemland	1.974	335	16,9	880	44,6	159	8,0	988	76	110	123	102	86	
Lumparland	393	72	18,3	214	54,4	47	11,9	250	22	19	21	32	18	
Saltvik	1.661	304	18,3	1.041	62,7	316	19,0	1.295	164	102	96	106	102	
Sotunga	184	25	13,6	69	37,5	40	21,7	106	16	9	9	7	4	
Sund	946	165	17,4	612	64,7	169	17,9	746	97	69	55	41	55	
Vårdö	387	69	17,8	237	61,2	81	20,9	305	41	22	30	17	21	
<b>Landskomm.</b>	<b>14.696</b>	<b>2.920</b>	<b>19,9</b>	<b>9.283</b>	<b>63,2</b>	<b>2.493</b>	<b>17,0</b>	<b>11.263</b>	<b>1.245</b>	<b>1.025</b>	<b>976</b>	<b>919</b>	<b>858</b>	
-Centralkomm.	8.046	1.712	21,3	5.253	65,3	1.081	13,4	6.026	502	598	562	552	520	
-Randkomm.	4.244	810	19,1	2.618	61,7	816	19,2	3.292	438	281	269	260	237	
-Städgården	2.406	398	16,5	1.412	58,7	596	24,8	1.945	305	146	145	107	101	
<b>Marichamn</b>	<b>10.406</b>	<b>1.743</b>	<b>16,7</b>	<b>7.057</b>	<b>67,8</b>	<b>1.606</b>	<b>15,4</b>	<b>8.337</b>	<b>782</b>	<b>637</b>	<b>561</b>	<b>545</b>	<b>590</b>	
<b>Hela Åland</b>	<b>25.102</b>	<b>4.663</b>	<b>18,6</b>	<b>16.340</b>	<b>65,1</b>	<b>4.099</b>	<b>16,3</b>	<b>19.600</b>	<b>2.027</b>	<b>1.662</b>	<b>1.537</b>	<b>1.464</b>	<b>1.448</b>	

	Åldersgrupp, antal personer													
	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-
Brändö	91	36	36	32	34	39	44	25	25	45	32	26	21	19
Ekerö	38	52	56	64	68	59	43	32	32	44	43	39	30	21
Finström	134	164	165	157	187	177	141	113	100	73	89	71	56	31
Föglö	26	36	22	49	52	39	30	25	43	36	33	34	25	14
Geta	14	22	41	42	18	19	34	30	25	24	18	24	27	14
Hammarland	83	92	110	96	102	113	71	64	55	62	44	41	24	21
Jomala	179	197	220	249	266	271	192	143	108	128	100	90	57	35
Kumlinge	14	26	31	36	31	24	17	30	25	32	21	21	25	15
Kökar	17	29	16	15	15	20	19	19	22	13	15	21	16	11
Lemland	62	62	112	111	122	116	86	62	61	51	32	28	25	23
Lumparland	26	15	27	18	22	25	28	18	17	10	15	9	6	7
Saltvik	94	87	105	125	130	148	85	81	84	89	63	70	48	46
Sotunga	3	8	9	7	8	10	7	5	8	10	14	9	5	2
Sund	46	62	63	75	63	79	64	65	40	37	35	43	33	21
Vårdö	13	29	31	18	32	22	18	24	29	19	21	13	11	17
<b>Landskomm.</b>	<b>780</b>	<b>917</b>	<b>1.044</b>	<b>1.084</b>	<b>1.150</b>	<b>1.161</b>	<b>879</b>	<b>736</b>	<b>674</b>	<b>673</b>	<b>575</b>	<b>539</b>	<b>409</b>	<b>297</b>
-Centralkomm.	458	515	607	603	677	677	490	382	324	314	265	230	162	110
-Randkomm.	218	238	292	324	301	330	254	226	198	204	174	185	144	109
-Städgården	104	164	145	157	172	154	135	128	152	155	136	124	103	78
<b>Marichamn</b>	<b>866</b>	<b>990</b>	<b>721</b>	<b>743</b>	<b>839</b>	<b>895</b>	<b>575</b>	<b>446</b>	<b>392</b>	<b>390</b>	<b>434</b>	<b>362</b>	<b>244</b>	<b>176</b>
<b>Hela Åland</b>	<b>1.646</b>	<b>1.907</b>	<b>1.765</b>	<b>1.827</b>	<b>1.989</b>	<b>2.056</b>	<b>1.454</b>	<b>1.182</b>	<b>1.066</b>	<b>1.063</b>	<b>1.009</b>	<b>901</b>	<b>653</b>	<b>473</b>

Befolkning efter kön och ålder 31.12.2003, %  
 Population by sex and age 31.12.2003, %

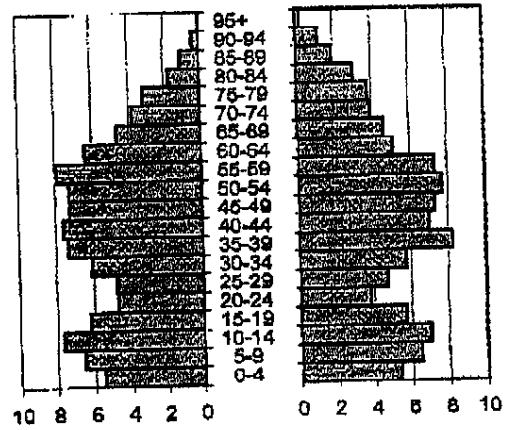
Mariehamn



Män/Males

Kvinnor/Females

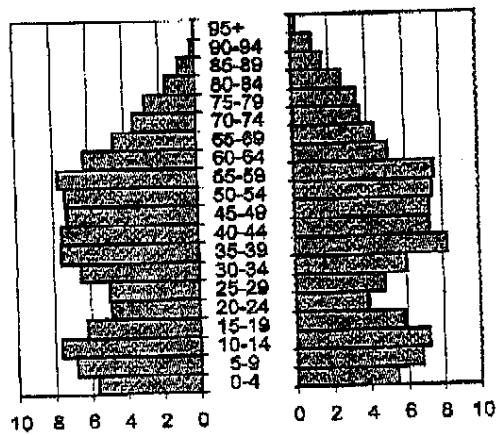
Landskommunerna



Män/Males

Kvinnor/Females

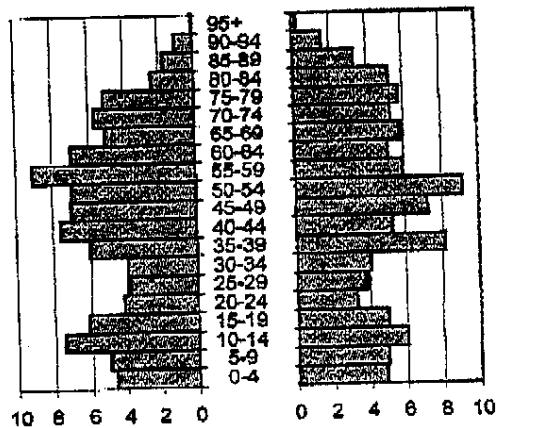
Landsbygden



Män/Males

Kvinnor/Females

Skärgården



Män/Males

Kvinnor/Females

## ARBETSGRUPPEN FÖR ETT ALLAKTIVITETS-CENTER FÖR ÅLAND

**Ålands Idrottsdistrikt utsåg den 25 april 1990 arbetsgruppen Björling Ingvar, Lindholm Norah, Rautatammi Timo, Johansson Sven-Erik (sammanställare och ordförande), Liljeblad Tom sedermera ersatt av Bror Myllykoski samt Woivalin Dan-Erik sedermera ersatt av Göran Löfroth.**

**med uppdrag**

**att utreda förutsättningarna för ett större all-åländskt flexibelt hallprojekt som kan tillgodse idrottens, kulturens och näringslivets behov av utrymmen och som tillfredsställer dels åländska men även internationella krav.**

## ETT ÅLÄNDSKT ALLAKTIVITETS-CENTER.

**Det sjuder av liv** både inom den idrottsliga och kulturella sektorn. Mycket engagemang och många obetalda timmar läggs ned på en intensiv fritidsverksamhet.

**All denna aktivitet** ställer självfallet krav på en mångfald av olika utrymmen, som är nödvändiga för att svara mot dessa många viktiga samhällsinsatser, som berikar vårt samhälle i så många avseenden.

**Det ställs krav** på att dessa verksamheter skall kunna vidmakthållas och att dessa men även nya verksamheter skall kunna utvecklas i takt med den övriga samhällsutvecklingen.

**I en rad fall** har man på olika håll runt Åland gjort viktiga investeringar i anläggningar av olika art. Problemet är att kommunernas begränsade ekonomi inte tillåter de satsningar som skulle behövas. Detta leder till en rad kompromisser vars svaga sida är att endast viss grupp eller vissa grupperns intressen kan tillgodoses. Därtill har man varit tvungen att kompromissa även i andra avseenden såsom när det gäller storleken och användbarheten.

**Det säger sig därför självt** att de olika kommunerna i sin strävan att på ett godtagbart sätt ställa upp med nya investeringar är mycket begränsade. Därtill leder det fort till alltför små anläggningar.

**I en dylik situation** blir det nödvändigt att söka sig till ett alternativ där inte blott kommunerna utan även landskapet och näringslivet kan koncentrera sina intressen och sin investeringsverksamhet i ett stort anläggnings-centrum där olika aktiviteter kan utövas sida vid sida i goda utrymmen. Där vältilltagna markområden även ger rum för utomhusverksamhet och för nya anläggningar och tillbyggnader. Där komplexet kan byggas ut undan för undan.

**Centret skulle samtidigt** fungera för idrott, kommersiell verksamhet och kultur och därmed alla slag av sammankomster, sportutövningar, tillställningar, konserter, konferenser, mässor, idrottsläger o.s.v.

**Under en längre tid** har man eftersträvat ett stort dragplåster för Åland. Man har talat om bl.a. Trouville-projekt och Stor-Arken utbyggnaden; investeringar i mer än 200 miljonersklassen. I sig förmodligen förtjänstfulla ideér men ingen av dem skulle få så långt gående effekter för Åland som detta projekt med förankring både i det lokala och det nationella och internationella.

## ETT FLEXIBELT ÅLÄNSKT ALLAKTIVITETS-CENTER.

Här skulle man i **idrottsutrymmen av internationell klass** kunna erbjuda en av TV bevakad nordisk idrottsarena. Här skulle mässor och utställningar av olika art härbärgeras. Här skulle underhållnings- och andra kulturevenemang skapa en ytterligare attraktionskraft för Åland o.s.v.

**För ålänningarna** skulle det öppna sig en mångfald av fritidsaktiviteter. Dessa skulle därtill samtidigt öppna möjligheter för familjen att samtidigt inom centret ägna sig åt sitt favoritintresse inom sport och kultur för att sedan sammanstråla t.ex. i badanläggningen. Olika generationers: barn, ungdom, medelålders, pensionärens, särskilda behov skall kunna tillgodoses.

**För den seriösa ålandsturisten** skulle detta bli ett verkligt dragplåster; ett efterlängtat stöd för åretrunt-turismen.

**Idrotten och kulturen** upplevs som homogena enheter. Ser man till deras anläggningar får man uppleva en förbryllande spridning. Anläggningar finns på olika håll; respektive idrottsgren eller kulturinriktning lever ett liv för sig; har man en gång kommit in i en så kan det emotionellt bli en mycket lång väg till den andra; speciellt gränsöverskridningen mellan kultur och idrott kan vara mycket svår.

**I stället för att man redan i unga år** styr in ungdomar i en viss typ av idrott och en viss idrottsgren skulle ett allaktivitetscenter uppmuntra ungdomarna att bekanta sig med så många idrotter som möjligt i lekfull anda. Senare kan en specialisering ske.

**Med tanke på den mur** som ibland tycks finnas mellan idrott och kultur vore det bestickande att även kulturen allt mer skulle inrikta sig på en liknande uppgift; att redan i unga år låta ungdomar bekanta sig med olika sidor av den kulturella världen.

Detta är emellertid endast **ett halvt steg i rätt riktning**; därtill borde både idrotten och kulturen uppmuntra till gränsöverskridningar mellan varandra; då har vi en chans att erbjuda våra ungdomar en bättre start och ett fullödigare liv .

Här kommer **det gemensamma idrotts- och kulturcentret** på ett avgörande sätt in i bilden.

**För Ålands Landskapsstyrelse** utgör initiativet till denna kombinerade anläggning en viktig möjlighet att på ett avgörande sätt kunna befrämja kultur, idrott, utbildning, näringsverksamhet, turism, sociala frågor o.s.v.; skapa en mångfald där man inte avskärmar sig från varandra utan stöder och stimulerar varandra. Samtidigt erbjuds en enastående möjlighet att genom koncentrerade insatser skapa ett mer-värde för Åland och ålänningarna.

## INNEBÖRDEN AV ETT ALLAKTIVITETS-CENTER

**Vi kan idag knappast överblicka alla positiva effekter** ett all-aktivitetscenter skulle innebära för det åländska samhället

**För kommunerna** kan det utgöra det en efterlängtdad möjlighet att kunna satsa på centrets verksamheter men samtidigt att kunna avlasta sig kraven på att måsta lösa frågan med ett flertal anläggningar i hemkommunen, vilket inte skulle vara genomförbart eller dra alltför långt ut på tiden.

**För idrotten** innebär centret en länge eftersträvad möjlighet att kunna svara upp emot det stora intresse inte blott ungdomar utan alla visar för idrott, motion och vård av hälsan.

**För kulturen** öppnas nya möjligheter att utveckla sina mångfasetterade verksamhetsformer och därmed skapa mer intresse för den åländska kulturen och miljön; att göra kultur i allt högre grad till allas egendom.

**För näringslivet** ges möjlighet att genom mässor och utställningar ge ålänningarna en förbättrad service och skapa ett intresse härför även utanför Ålands gränser.

**För turismen** ges möjlighet att uppnå en tryggare året-runt-turism och att få fram nya övernattande resandegrupper som utnyttjar centret; turismen får ett "slagskepp" som inte blott på pappret utan även i verkligheten skapar en övertygande året runt attraktionskraft inte blott för centret utan för hela turismen. Åland ges möjlighet att med nya fräscha idéer säljas ännu bättre internationellt.

**För landstinget och landskapsstyrelsen** ges möjlighet att bygga upp en anläggning på lång sikt; efter de första satsningarna som t.ex. inbegriper en stor simanläggning och en flexibel hall med flexibla servicefunktioner.

**Sedan kan man år efter år satsa på nya funktioner och bygga upp en enastående anläggning; projektet är unikt och därför viktigt för oss ålänningar och för vår turism.**

**För hela Åland** skulle centret utgöra en nödvändig och viktig stimulans direkt och indirekt; vi kan inte enbart förlita oss på naturen som givit oss en unik skärgård och ett unikt geografiskt läge. Vi har även fått en unik rätt att själva sköta vårt samhälle; nu bör vi även skapa något unikt för oss själva och för den turism som idag är vårt största näringsfång; ett all-aktivitetscenter.

**Landskapet måste i alla händelser bygga ut dessa verksamhetsformer. Vad är då bättre än att göra det i form av ett välplanerat allaktivitetscenter.**

## ALLAKTIVITETS-CENTRETS PLACERING.

**Allaktivitets-centret har såsom bl.a. ovan konstaterats en rad oavvisliga krav på sin placering:**

- centret får redan i inledande skedet en betydande storlek; avsikten är ej att upprepa vad som redan åstadkommits i landskapet,

- centret skall fortlöpande förstöras eller tillbyggas allt efter det motiverade behov uppträder och finansiering föreligger,
- centret behöver betydande utomhusområden för bl.a. sportplaner, utomhussimbassänger,
- centret behöver betydande ytor för utomhusarrangemang,
- centret behöver betydande ytor för fordons parkering,
- centret behöver grön- och naturområden för motion, promenader, skidåkning, orientering o.s.v.; intressant omväxlande natur är en fördel,
- centret bör ligga i nära anslutning till huvudvägnätet,
- centret bör passa bra in i busskommunikationsnätet; stöder bussverksamheten och skapar samtidigt förutsättningar att ytterligare utveckla denna.
- centret bör om möjligt ligga i område med olikartat utbud av fritidsaktiviteter,
- centret har fördel av att ligga i nära anslutning till badstrand,
- centret bör ligga i nära anslutning till Ålands viktigaste befolkningscentrum; Mariehamn,
- centret bör ligga lätt tillgängligt även för dagsturisterna,

**De ovan beskrivna förutsättningarna för placering av allaktivitets-centret pekar på Mariehamn, Strandnäs/Jomala, Västra-Kalmar.**

**Inom ett sammanhängande område** som börjar vid Nabben i Mariehamn och dess badstrand löper ett grönområde via Bollhalla, Travbanan, Skyttebanan och Vikingahallen. Därtill finns motionsbanor och skidspår. Utmärkta vintersportmöjligheter går även bra att anordna.

## Jomala - Mariehamn.

Den höga levnadsstandarden på Åland kontrasterar bjärt mot den låga befolkningsnumerären som därtill är splittrad på 16 kommuner.

Utvecklingen är nu i ett skede där olika intressegrupper ställer allt mer långtgående krav på service alltmedan kommunerna med något av förtvivlans mod försöker ställa upp.

Resultaten blir ofta endast en lättnad för stunden; de svåra ekonomiska avvägningarna leder lätt till halvdana lösningar som alltför hårt kompromissat med användbarheten och storleken hos den planerade anläggningen.

Det går ej att klandra de olika kommunerna; de har gjort vad de själva förmår men deras ekonomi räcker inte till.

Det står därför klart att ingen av de åländska kommunerna förmår att ensam uppföra en komplett anläggning som både svarar mot olikartade sport-, kultur- och kommersiella aktiviteter och därtill i ett adekvat format och med tillhörande infrastruktur.

**En samverkan mellan Jomala och Mariehamn skulle säkerställa nödig infrastruktur, nödigt centralbeläget befolkningsunderlag samt närhet till den stora turistströmmen.**

## ALLAKTIVITETS-CENTRETS UTFORMNING.

**Centret skall gradvis utbyggas** alltefter det motiverade behov och nödvändig finansiering föreligger:

- landskapets, kommuners och privat skapade investeringars insatser garanteras en nödig tidsrymd för spridning av den ekonomiska bördan,
- en koncentration av anläggningar skapar synergieffekter och ekonomiska fördelar,
- en koncentration av anläggningar till ett område med frikostiga utrymmen ger möjlighet till snabba insatser utan omständig beredning och förplaneringsprocess. Samtidigt föreligger färdiga, förberedda möjligheter till projektstarter.
- projekt kan placeras idealiskt med tanke på en rad väsentliga behov som måste uppfyllas för att göra respektive projekt attraktivt,
- satsningarna kan ges den omfattning som motiveras av ej blott stundens utan framförallt framtidens behov; man undgår för små och/eller felpacerade eller utformade projekt, som saknar nödig anknytning till annan infrastruktur.

## ALLAKTIVITETS-CENTRETS INNEHÅLL.

**Centrets olikartade verksamheter och utrymmen avses ej lösas utan kännetecknas av stor flexibilitet.**

Det inledande skedet kommer att vara begränsat till ett projekt med 2, möjligen 3 hallar med stor flexibilitet. En långsiktig plan byggs upp för den fortsatta projektutvecklingen.

### **A. Inledande skedet:**

1. **Först utbyggs en simanläggning**, som erbjuder service både för tävlingssimning och avkoppling. Denna vattenmiljö blir något av en hörnsten för den fortsatta uppbyggnaden av centret. Även hälsoinriktad och terapeutisk service bör kunna erbjudas.

Simanläggningen får en funktion av förenande länk mellan olika generationer och olika intressebakgrunder t.ex. kultur och sport.

Simanläggningen är brådskande då projektet länge uppskjutits. En fördel har dock varit att tidigare föreslagen placering vid Lotsberget måste av flere skäl betecknas som misslyckad; för trång plats, ej utbyggnadsmöjligheter, ej parkeringsutrymme, trafiktekniskt felpacerad eller fel placerad i förhållande till turismen/centrum.



2. **I anslutning till simanläggningen bör samtidigt en första hall, en storhall med god flexibilitet byggas.**

Denna hall skall parallellt kunna betjäna projektets tre huvudkategorier: sport, kultur- och merkantila intressen. Särskild uppmärksamhet skall härvid fästas vid AV-utrustning, akustik, ventilation, ljushantering, o.s.v.

Vid besök i Fyrishov-anläggningen i Uppsala kunde det konstateras att denna anläggning som till en del består av äldre delar (storhall och simanläggning) även visat sig fungera för konserter. Sålunda skall Esa-Pekka Salonen den 16 maj leda Sveriges Radios Symfoniorkester och en 110 man stark kör, bestående av Orphei Drängar och mansstämmorna ur Radiokören och Eric Ericsons Kammarkör i Igor Stravinskys stora operaorium "Oedipus Rex", vilket självfallet innebär att denna idrottshall väl fungerar även för krävande konserter.

**B. Fortsatta utbyggnadsskedet**

I detta utbyggnadsskede beaktas i högre grad specifika intressen som har svårigheter (t.ex. till rimlig kostnad) att verka i en omgivning där kravet på flexibilitet är stort.

Den fortsatta utbyggnaden bör inriktas på att tillgodose att så många verksamhetsformer som möjligt ges utrymme att utvecklas och dels att dessa verksamhetsformer ges möjlighet till en fungerande, realistisk utformning.

## ALLAKTIVITETS-CENTRETS FINANSIERING

**A. Projektet är uppbyggt på fyra ekonomiska grundtankar:**

1. För landskapet och kommunerna är det bättre att få tillstånd ett flexibelt, mångfasetterat stor-projekt i stället för en rad betungande projekt i de olika kommunerna.
2. För landskapet och kommunerna är det bättre att ett storprojekt eller en rad enskilda projekt inte förverkligas i ett sammanhang utan i stället fördelat över en längre tidsperiod.
3. För landskapet och kommunerna är det bättre att satsa en del av resurserna på ett fortlöpande storprojekt då medlen därigenom kan komma till effektivare användning.
4. För landskapet och kommunerna är det bättre att få tillstånd ett storprojekt i stället för att få nöja sig med relativt små enskilda projekt med bristfälliga nyttjandemöjligheter till samma eller dyrare kostnad..

**B. Projektet bygger på följande finansieringsförutsättningar:**

**1. Landskapets finansiering via**

**- ordinarie medel;**

Utöver vad som ankommer på finansiering genom ordinarie medel kan det konstateras att tips-, lotto- och liknande medel faller under ordinarie stat. Dessa medel avses uttryckligen stöda idrott och kultur;

att det är angeläget för Åland att säkerställa och möjliggöra utveckling av för Åland viktiga verksamheter, vilka i brist på nödiga adekvata lösningar eljest riskerar att direkt förtvina,

att Allaktivitets-centret i ovan beskriven form är genomförbart.

## Förslag

**att ett fortsatt bearbetnings- och planeringsarbete igångsättes med deltagande av landskapet, kommuner, idrott, kultur och näringsliv och**

**att detta arbete i första hand leder till underlag för en internordisk tävling för utformningen av ett Allaktivitetscenter byggande på bl.a. denna utredning.**

Mariehamn den 21 mars 1991

### ARBETSGRUPPEN FÖR ETT ALLAKTIVITETS-CENTER PÅ ÅLAND

Johansson Sven-Erik

Björling Ingvar

Lindholm Norah,

Rautatammi Timo

Myllykoski Bror

Löfroth Göran

**Bilagor:**

- A. Fyrishovanläggningen i Uppsala (nr 1-4).**
- B. Culturum i Nyköping.**
- C. Konsert & Kongresshus i Växjö.**
- D. Norrtälje Sport Centrum.**
- E. Globen i Stockholm (nr 1-2).**
- F. Typhoon i Åbo.**
- G. Impivaaras motions- och idrottscentrum (nr 1-2).**
- H. Kuppis motionscentrum.**
- I. Idrottsparken i Åbo och Samppalinna simstadion.**
- J. Kråkkärrets idrottscentrum.**
- K. Ikaalisten Kylpylä (nr 1-4).**
- L. Hakas Sörnäs projekt och Ishallsdagarna 23-25.4.91.**
- M. Planeringsskiss: Centralorten på Åland.**
- N. Orienteringskarta för delar av Centralorten på Åland.**
- O. Kartblad över delar av Centralorten på Åland.**
- P. Utredningen "Ny simhall i Mariehamn".**
- Q. Utredningen "Ett kulturhus".**
- R. Kulturutskottets betänkande nr 9/1985-86 "Kultur-och kongresshus".**
- S. Programutredning "Konferens- & kulturcentrum".**
- T. Adressregister.**

## Sven-Erik Johansson har lämnat 8 kommentarer rörande förslaget till generalplan.

1. S-E J anser att Mariehamn planeras som en från omgivningen avskärmad del.

**Kommentar:** Stadsstyrelsens uppdrag är att stadsplanenämnden skall utarbeta en generalplan för Mariehamn. Byggnadslagen medger inte att staden generalplanerar i grannkommunen. En kommunreform tar lång tid varför ett utökat samarbete samt en utvecklad arbetsfördelning mellan kommunerna kan vara realistiska alternativ till ändring av kommunindelningen.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen ändring.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

S-E J: En demografisk utredning bör ingå i förslaget till generalplan.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. En demografisk redogörelse biläggs generalplaneförslaget.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

S-E J: Generalplanen är en organisk helhet som förutom arkitekter också behöver ekonomiska och sociala experter.

**Kommentar:** Generalplanen är en fysisk plan. En ekonomisk konsekvensutredning utförs parallellt med planarbetet. Ett synnerligen omfattande remissförfarande (bl.a. till socialnämnden och socialkansliet) bör garantera en allsidig prövning av planens hållbarhet. En bärande tanke i hela planförslaget är att Mariehamn genom sin arealmässiga litenhet har en synnerligen ekonomisk stadsstruktur och att hushållning med marken överensstämmer med ekologiska hållbarhetsmål. Stadens speciella trafikproblem lindras också bättre i en förtätad stad än i en gles och utspridd.

**Förslag:** Synpunkten antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

2. S-E J hävdar att hyrorna i hyreshus stigit sedan 70-talet då kostnaderna för fem rum motsvarade kostnaderna för ett egnahem. Idag är gränsen i många fall vid tre rum. Detta plus sökandet efter gemenskap och självständighet har ökat efterfrågan på egnahem. Hyreshusens trapphusanonymitet har enligt S-E J inte kunnat ge denna gemenskap. Staden har begränsade markresurser för egnahem. Jomala har planerat havsnära egnahemsområden vilket dränerar Mariehamns förutsättningar att konkurrera om den nya generationen.

**Kommentar:** I staden är fördelningen mellan markbostäder (egnahem, radhus och kopplade hus) och bostäder i våningshus 42 % mot 55 %. En fifty-fifty fördelning anses vara eftersträvansvärd bl.a. av sociala och ekonomiska skäl. Samtidigt som den av S-E J skisserade trenden kan ha sin riktighet finns det en efterfrågan på våningshuslägenheter. Prissättningen styrker detta. Det är inte självskrivet att staden skall ha monopol på egnahemsbyggandet i regionen. Jomala utvecklar sitt område enligt den tomtefterfrågan som finns. Stadens trafiksituation förvärras inte lika mycket av en exploatering för bostadsbebyggelse i Jomala som t.ex. på Järsö-Nåtöområdet i Lemland. Därifrån skall all trafik genom staden på bostadsgator. Men en in i Jomala utspridd gles stadsstruktur är mer trafikalkstrand än en förtätning av Mariehamn.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Synpunkter rörande kommunindelningen behandlas i ett särskilt nytt tillägg till generalplanen som placeras efter avsnittet SAMORDNA PLANERINGEN MED JOMALA som ett eget avsnitt.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

3. S-E J beklagar att de planer som Ålands idrottsdistrikts arbetsgrupp för ett Allaktivitetscenter på Åland från 1991 inte har förverkligats. S-E J var ordförande för gruppen. Centret föreslogs ligga i Strandnäs och Västra Kalmare.

**Kommentar:** Sedan 1991 har olika beslut tagits (Islandia, Eckeröhallen, KK-huset, Botniahallen, Mariebad och byggnadsplaner i Jomala) som kullkastat det mesta av innehållet i arbetsgruppens planer på ett sammanhållet allaktivitetscentrum.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

4. S-E J anser att staden arbetar med en självpåtagen brist på råmark, att staden tappat modet rörande nya inkorporeringar och gått i ide. Falska föreställningar, lättja hos beslutfattare och avsaknad av politisk kraft har gjort Mariehamn till ett stagnerande samhälle. 50-talets kreativa helhetssyn efterlyses. Inkorporeringen 1961 ledde till stor kreativitet och stimulans.

**Kommentar:** Strukturomvandlingen inom näringslivet, jordbrukets rationalisering och privatbilismens framväxt i medlet av förra seklet skapade både problem och möjligheter, vilket under 50-talet i Finland, liksom i de flesta länder, ledde till dels en stark storstadstillväxt och dels till en omfattande avfolkning av landsbygden. Utvecklingen på Åland var den samma. Mariehamn växte från 1950 till 1960 med drygt 3.400 personer eller med 204 % (exkl. inkorporeringen) medan Ålands befolkning minskade från 21.650 till 20.861. Samtliga landskommuner tappade invånare. Utvecklingen oroade landskapsmyndigheterna och småningom präglades målsättningen att hela Åland skall leva. Sedan dess har landskapskommunerna mer eller mindre framgångsrikt och på olika sätt agerat för att stärka eller bibehålla sitt befolkningsunderlag. Efter inkorporeringen 1961 minskade faktiskt stadens invånartal med drygt 100 invånare fram till 1970. S-E J har missat generalplanens kärna. I stället för att underblåsa en utveckling mot en konventionell URBAN SPRAWL d.v.s. mot en biltrafikalstrande gles och utspridd stadsstruktur innehåller planen ett kreativt nytt synsätt: Stadens arealmässiga koncentration ses som en fördel. Den här typen av småstäder är enligt forskare 20 % billigare i drift än glesbyggd och storstäder. Det är ekonomiskt, trafikmässigt och med tanke på den urbana kvaliteten mest ändamålsenligt att förtäta städer inifrån och utåt. Denna insikt är inte originell, det är uppenbart för de flesta städer idag.

I planen visas att staden mer än väl kan ta emot 110 invånare per år under planperioden fram till 2035. Därmed är staden ingalunda "färdig". Nya generationer kommer att se med nya ögon på Mariehamn. Generalplanering är en rullande process. Följande revidering av planen kanske görs om 10 år.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Synpunkter rörande kommunindelningen behandlas i ett särskilt nytt tillägg till generalplanen som placeras efter avsnittet SAMORDNA PLANERINGEN MED JOMALA som ett eget avsnitt.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

5. S-E J talar för en kommunsammanslagning Jomala-Mariehamn. Enligt honom är detta enda sättet att skapa en väl fungerande samhällsplanering. Jomala skulle vinna mest på en sammanslagning och skulle rentav kunna styra utvecklingen i den nya storkommunen. Genom sammanslagning kan den totala samhällsplaneringen lyftas till nya nivåer.

**Kommentar:** Förändringen i den kommunala indelningen ingår inte i planuppdraget. S-E J:s logik talar för att en hela Åland omfattande samhällsplanering skulle vara det optimala för Åland. En sådan har funnits men lagts ner av lagtinget.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Synpunkter rörande kommunindelningen behandlas i ett särskilt nytt tillägg till generalplanen som placeras efter avsnittet SAMORDNA PLANERINGEN MED JOMALA som ett eget avsnitt.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

6. S-E J föreslår att miljön runt affärsgatan på Torggatan bevaras, att nya överstora byggnader inte skall tillföras centrum och öka disharmonin i Torggatans arkitektur och miljö. Plats för nya stora affärsetableringar bör därför inte reserveras i centrum men t.ex. i Västernäs. Den trädgård som försvann då varuhuset Zeipels etablerades bör kompenseras genom att staden löser in tomtmark för en grön oas runt det K-märkta stenhuset inne på tomten på motsatta sidan av Torggatan. Enligt S-E J är det magstarkt att som i planen i samma andetag tala om trädgårdsstad och förtätning. Det är viktigt att våra 330 K-hus smälter in i en trädgårdsstadshelhet.

**Kommentar:** Tanken att överlämna affärsgatan i centrum åt en exotisk slummer omfattas inte. Tvärtom är det viktigt att Mariehamn får ett livskraftigt och pulserande centrum med affärer, kontor, kultur och boende, dock så att gatubildernas småstadskaraktär bibehålls. Generalplaneförslaget innehåller reservation för centrumutveckling i Västernäs.

Att "återuppväcka" Zeipels trädgård på andra sidan Torggatan är en sympatisk idé. Berörda tomtägare har dock andra planer för tomtmarken. Ett genomförande av förslaget torde därför kräva tvångsinlösen, vilket skulle kräva förhållandevis stora ekonomiska satsningar. Generalplanen innehåller en rad förslag till s.k. fickparker i bl.a. centrum, vilka i jämförelse är betydligt billigare att genomföra.

Trädgårdsstaden Mariehamn skall enligt planförslaget förtätas längs Stora gatan, Ålandsvägen, Skarpansvägen och inom utredningsområden i Österhamn. Planen slår vakt om det som finns kvar av bebyggelsen från gamla Mariehamn och även senare tillkomna helgjutna bebyggelseområden. S-E J har för sin del som utlåtande på planförslaget äskat avsevärd förtätning på innerstadstomter som tillhör bolag han representerar. Starkt omfattar helt principen att det är viktigt att våra K-husmiljöer beaktas i trädgårdsstadshelheten.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

7. S-E J saknar en klimatologisk analys i planförslaget. Mer specifikt oroar han sig för konsekvenserna av nord- och sydvästvindarna på det planerade Horelli- och Lotsbergsområdet och på den planerade bostadsön. Rönnebergstorg bör enligt S-E J utformas som ett park- och vistelseområde.

**Kommentar:** I Horelliplanen ingår ett ca 30-50 m brett strandparti där träden skall bevaras. Österom området bevaras ett skogbeväxt bergsparti som parkmark. Dessa områden läar i viss mån för sydvästvindar. S-E J berömmar Jomala för att planera havsnära bostadsområden på Kalmarnäs. I det havsomflutna Mariehamn strävar också staden att erbjuda tilltalande bostadslägen med utsikt över vatten.

I samband med en detaljplanering av en bostadsö i Slemmern finns det skäl att beakta S-E J:s synpunkt. Mariehamn är och förblir dock en skärgårdsstad med de för- och nackdelar det medför av vackert men för havsvindar utsatt läge.

Rönnebergstorg är avsatt som utredningsområde för bostäder. Fler bostäder i stadens centrum är ett av planens huvudmål. Om det inte blir bostäder här kan ett val naturligtvis uppställas mellan trafikområde, som det är idag, och parkområde. Förändringar i dagens markanvändning måste föregås av en lösning beträffande de friköpsplatser som finns i området samt tillskapande av de nya parkeringsanläggningar som föreslås i planen.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

8. S-E J kritiserar landskapet för att ha avhånt sig det övergripande ansvaret för samhällsplaneringen på Åland (slopandet av regionplaneringen och planeringsrådet år 1995). Han uppmanar staden att engagera lagting, landskapsregering och landkommuner för behovet av en välutvecklad och för alla parter stimulerande centralort för Åland.

**Kommentar:** Synpunkterna kan omfattas men de faller utanför generalplaneuppdragets ram.

**Förslag:** Synpunkter rörande kommunindelningen behandlas i ett särskilt nytt tillägg till generalplanen som placeras efter avsnittet SAMORDNA PLANERINGEN MED JOMALA som ett eget avsnitt.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## SYNPUNKTER PÅ FÖRSLAGET TILL GENERALPLAN

D Nr	1
Bet.	

Som tidigare engagerad i stads- och generalplanering i staden liksom även i landskapets regionplanering under 70-talet har jag med stort intresse tagit del av förslaget till generalplan för Mariehamn.

Ett synnerligen stort arbete har nedlagts på förslaget och presentationen är föredömligt och vacker i sammanställningen på totalt 560 sidor liksom på utställda skärmar och överskådligt på Internet.

Mycket är bra och kan allmänt omfattas. En inläga med synpunkter bör dock vara kort för att inte redigeras till ett sammandrag. Koncentrerar mig därför på att framföra några kritiska synpunkter på några mer betydelsefulla huvudprinciper.

### **ATLANTIS FRITT SVÄVANDE I RYMDEN.**

Allt kartmaterial upphör abrupt vid stadsgränsen som om det inte finnes en värld utanför. En värld med betydelse för och självklar påverkan på staden och dess planering. Att den juridiska avgränsningen för en generalplan sammanfaller med stadsgränsen behöver ju ingalunda begränsa information om angränsande förhållanden som är en förutsättning för en översiktlig helhetsbedömning. Inte ens av staden ägt bostadsområde öster om Hindersböle är redovisat. Det hade varit instruktiv om även centralortsplanen från 1994 och stadens samt Jomalas kommunöversikter från 1999 hade närmare presenterats även i detta sammanhang.

**Ett översiktskartblad omfattande även närområdena med byggnader, industrier vägnät, planlagda områden samt befolkningsantal skulle ha underlättat för såväl beredare som beslutsfattarna att insätta staden i sitt fysiska sammanhang.**

Illustrationerna över områdena utanför stadsgränserna kunde uppgjorts i samarbete eller sammanställts enskilt av respektive kommun.

**Bristen på ett översiktskartblad och den pågående diskussionen om kommunsammanslagningar inom landskapet motiverade att staden skulle begära in utlåtanden över generalplaneförslaget från de berörda kommunerna. För att synpunkterna skall kunna vägas in i den förestående behandlingen borde utlåtandena föreligga innan stadsplanenämnden och stadsstyrelsen åter och fullmäktige slutligen behandlar förslaget**

Visionen på ruta 5 anför att "30 år fram i tiden" situationen fortfarande är sådan att **"STADENS GRÄNSER ÄR OFÖRÄNDRADE"**

Den senare tidens händelser och diskussioner visar med all tydlighet att påståendet inte mer äger sin riktighet. Kommunsammanslagningar tar sin gilla tid. Men i dagsläget är det uppenbart att ett utökat interkommunalt samarbeten blir nödvändigt för att inte säga nödtvunget även för staden. Detta kommer att resultera i nya strukturer för ett flertal samhällsfunktioner och deras lokalisering.

Även landskapets ekonomiska situation torde komma att påskynda för att inte säga framtinga denna process. Det är väl endast en tidsfråga innan landskapsregeringen som villkor för beviljande av landskapsbidrag fordrar utredningar och motiverat samarbete för att rationalisera de utbyggnader och verksamheter för vilka landskapsbidrag beviljas.

**Några centrala förslag i planen borde på nytt övervägas och revideras mot den nya situation som nu föreligger.**

## EKONOMISKA REALITETER BÖR BEAKTAS.

### UNDERJORDISK PARKERING.

**Underjordisk parkering på egen tomtmark** i samband med **nybyggnation** är ekonomiskt försvarbart och ett lämpligt sätt att erbjuda långtidsparkering för anställda. Kostnaderna är skäliga då grund dock skall grävas och byggas, externa ledningar belastar sällan tomten och ventilationen kan samordnas med övrig mekanisk ventilation. Utbyggnad, drift och övervakning är samordnad med övrig verksamhet och kostnaderna belastar endast tomtägaren. Att med samhällsmedel understöda utbyggnad på egen tomt i form av understöd eller förhöjd byggnadsrätt är orättvist gentemot övriga tomtägare i staden och därmed odemokratiskt.

### Underjordisk parkering under färdigställd gatumark

Genomförandet innebär att riva upp befintlig funktionerande gatunät med investeringar i gator, trottoarer, gatubelysning, planteringar och nedgrävd berörd kommunalteknik. Redan detta är en kapitalförstörelse på tusentals euro. Härefter skall allt åter byggas upp med ev. förstärkning av grannfastigheternas grunder, nydragning av berört ledningsnät, fuktisolerat bjälklag för tung trafik liksom ramper, personuppgångar, installation av mekanisk ventilation med kanaldragningar och utblåsningstorn samt återuppbyggnad av gator och gatumiljön med gatubeläggning, trottoarer med kantstenar, cykelleder, gatubelysning, planteringar i förhöjda muravgränsningar, skyltning, ersättningar för förlorad omsättning under byggnads-skedet i angränsande affärer m.m. Ursparningar för några träd har ej visats.

**Byggnadskostnad.** Beräknad kostnad per m<sup>2</sup> golvyta är ej redovisad. I det följande utgår jag från en jämförelse med enhetspriset för prefabricerade egnahem i träkonstruktion med platta på mark. Medelkostnad per m<sup>2</sup> våningsyta uppgår i dagsläget till **1.600 –1.700 euro/m<sup>2</sup>** våningsyta. Byggnadskostnaden för en underjordisk parkeringsplats under **uppriven** gatumark bör enligt min bedömning minst motsvara, närmare överstiga dessa enhetskostnader. Utöver byggnadskostnaden tillkommer den diskonterade kostnaden för underhållet som uttas som en engångskostnad vid friköpet. Årskostnaden för underhållet i Sittkoff angavs för år 1998 till 1000 mk/bilplats. För att säkert **underskrida** verkliga kostnad för **friköp inklusive underhållskostnaden** utgår jag i detta räkne-exempel från en **byggnadskostnad per m<sup>2</sup> golvyta av 1.400 € eller 8.300 gamla mark och en friköpsavgift inkl. underhållsavgifte på 1.600 € eller 9.500 gamla mk.**

**Golvnya per parkeringsplats** kan i rationellt utnyttjande beräknas till ca 25 m<sup>2</sup>. I trånga passager kan golvytan genom ofördelaktig form gå upp emot 40 m<sup>2</sup> golvnya per bilplats.

**Kostnad för friköp i underjordisk parkering under uppriven gatumark uppgår härmed till 25 x minst 1.600 € = 40.000 € eller ca 240.000 gamla mark.**

I generalplaneförslaget anges priset för friköp inom centrum med angränsande områden till 13.100, 9.100 och 5.000 euro eller i medeltal till ca 9.070 euro. Detta utgör i medeltal knappt 1/4 av de verkliga kostnaderna. Kostnaden för friköp för bostäder är 5.000 euro eller 1/8 av de av mig uppskattade kostnader enligt resonemanget ovan. Biblioteksplatsen helt utbyggd har en yta av ca 7.500 m<sup>2</sup>. Utbyggnaden skulle enligt detta resonemanget ovan kosta ca 7.500 x 1.400 euro = 10,5 M € eller dryga 62 M gamla mark. Exemplet visar att innan staden tar ställning till friköp under existerande gatumark bär realistiska kostnadsberäkningar föreligga.

Tre frågor inställer sig beaktande föreliggande framtidsutsikter för samkällsekonomin

- A. Är det realistiskt att tänka sig att staden har råd och näringslivet ekonomi att betala dessa summor för lösandet av parkeringsfrågan genom utbyggnad under existerande gatunivå.
- B. Om detta inte är realistiskt är det då riktigt och ärligt att föresväva politikerna att detta är lösningen på stadens parkeringsproblem.
- C. Borde inte i stället lösningar intas som har kostnader mindre än 1/10 av ovan illustrerade kostnader.



## TILLÄGGSMARK LÄNGS ÖSTRA STRANDLINJEN

Med anledning av bl.a. att det föreligger ett behov av en deponiplats för sprängsten i staden har förslag framförts att utöka antalet öar i landskapet från 6.500 till 6.502.

Ett förslag som redan ingick i generalplaneförslaget från 1964 förefaller mig angelägnare, riktigare och vackrare samtidigt som det skulle lösa problematiken med deponiplatser. Nämligen att ytterligare utfylla centrumområdet mot öster och här skapa tilläggsmark för bl.a. utökade grönområden som en fortsättning på Tullarns äng, en genomgående strandpromenad och ett urbant avslut av strandlinjen mot Slemmern genom en fortlöpande stadsmässig kajkonstruktion. Inom detta område kunde även utbyggas parkeringsområden för långtidsparkering med lämplig uppdelning och omsorgsfull ansluten plantering. Även området nedan om Strandgatan mellan Biblioteket och KK-huset kunde med fördel snyggas upp genom en ordnad parkering med omgivande vintergröna häckar.

**Så kunde det ekonomiskt orealistiska förslaget om utbyggnad under befintlig gatumark ersättas med parkeringsområden öster om Strandgatan och på utfyllnad av Slemmern.**

## BEHOV AV UTBYGGNADSRESERV FÖR HÖGHUSBEBYGGELSE

Bostadsområdet Västra Ytternäs – Lotsberget har stadsplan och kommunalteckningen är redan delvis utbyggd. Området kan utbyggt omfatta ca 1.600 personer. Stadens mål är att staden tillväxer med 110 invånare per år.

**Reserven i Ytternäs kan sålunda teoretiskt erbjuda erfordrigt antal bostäder för de närmast 15 åren. Beaktande detta behöver ej överilade överexploateringar ske i staden. Tid för sans och ekonomiska utredningar föreligger. Beträffande detta se bl.a. nedan.**

### **Påbyggnad med ytterligare en 4;de våning och förhöjda våningstal**

Lokala erfarenheter föreligger från Marstads påbyggnad med en fjärde våning i Västernäs. Förhållandena för nu föreslagna områden i centrum är de samma som förelåg i Västernäs. Nämligen trapphusen är för smala för inbyggd hiss varför nya utvändiga hiss-schakt måste byggas vartill kommer kostnaden för hissen, för ny korridor i befintlig lägenhet från hiss-schaktet till ingångsplanet i varje våning. Detta gör intrång i bef. lägenheter i varje våning och minskar uthyrbar golvyta, i Marstad 1 summa 19 m<sup>2</sup> lägenhetsyta per trapphus. Omsorgen om att inte regnvatten skall tränga in i nedanförliggande våningar i samband med avlägsnande av det bef. yttertaket bidrar ytterligare att påbyggnaden blir mycket dyr. Hela byggnaden bör utrymmas under byggnadstiden, hyresinkomsterna uteblir under byggnadstiden och tillfälliga lägenheter bör erbjudas vilket i praktiken är möjligt för bolag som samtidigt har möjlighet att överta en motsvarande nybyggnad. Fordran på parkerings- och friytor tillkommer enligt stadsplanebestämmelserna och detta på oftast redan fullt utnyttjade friytor.

**En påbyggnad men nybyggt utvändigt hiss-schakt och hiss har oskäligt höga byggnadskostnader och minskar den uthyrbara ytan i de befintliga våningarna. Även för en fastighetsägare med tillgänglig nyproduktion torde det inte vara ekonomiskt motiverat med en påbyggnad. För fastigheter med ett flertal privata aktieägare anser jag det i praktiken inte är möjligt att genomföra en påbyggnad på grund av de stora kostnaderna, svårigheten med ersättningsbostäder och den interna beslutsgången beträffande intrånget i lägenheter och den ekonomiska ersättningen för detta.**

**Och något enstaka genomförande kan man ju inte acceptera inom dessa föreslagna enhetliga områden som i stället borde skyddas som värdefulla exponenter för sin tid.**

Storagatan har en sällsynt enhetlig följd av byggnadsvolym och hushöjd som bör kvarstå för att inte överflygla bebyggelsen på motstående sida av Esplanaden och de värdefulla officiella byggnaderna runt torget och kring kyrkan samt esplanaden trädallé.

Bebyggelsen öster om Skarpansvägen är ett värdefullt exempel på den funktionalistiska öppna stadsplanen och lösningen med genomgående lägenheter med sol från såväl öster som väster. Raden upp till rondellen borde i stället K-märkas som ett helgjutet exempel för sin tid.

Bebyggelsen längs Torggatan i centrum har tidtypiska byggnader som illustreras olika tidsepoker. Att här förhöja byggnadsrätten så att våningstalen överskrider nuvarande höjder överensstämmer inte med målsättningen att bevara småstadskaraktären.

Att i denna generalplan markera och ev. tillåta en säger en (1) tomt i detta område med IV-V våningar är ett gravt brott mot en av de grundläggande principerna inom nordisk stadsplanering, nämligen den likvärdiga behandlingen av närstående tomtägare.

### ARKITEKTONISKT OCH HISTORISKT VÄRDEFULLA BYGGNADER.

I detta sammangång må endast två fall här kommenteras;

#### Zeipels

Man måste med stor häpnad konstatera att Zeipels byggnad i stadens absoluta centrum inte är K-märkt. Då man för övrigt i våra grannregioner K-märker och restaurerar byggnader från tidig funktionalism visar kulturstaden i detta avseende en flagrant brist i denna bevarandefråga.

#### De officiella byggnaderna runt torget

Att Självstyrelsegården, Ålands museum, Arkipelag och Statens Ämbetshus är antecknade som "Rehabiliteringsområde" är ju en skandal ur såväl kulturell, arkitektonisk- som bevarandesynpunkt. Härutöver är det då det gäller Självstyrelsegårdens och museets byggnader i överförd bemärkelse ett förringande av hela självstyrelsen och dess kultur.

Om inte sakkunskap och intresse för att driva dessa frågor föreligger varken hos stadsarkitekten eller museet vore det skäl att inbjuda utomstående sakkunniga så att frågan får en allsidig belysning. Rättelse kan härefter intas i detta förslag till generalplan liksom i för övrigt även tillämpas i den fortsatta behandlingar av det befintliga byggnadsbeståndet i staden.

### BEARBETNING AV PLANEN.

Som av ovan framgått anser jag att det vore till fördel om vissa ställningstagande i planen kunde närmare utredas och revideras. Stadsarkitekten har gjort en stor arbetsinsats och lagt ned hela sin själ i det digra materialet. Beaktande detta är det för mycket begärt att fordra att han med öppet sinne skulle kunna engagera sig i en bearbetning. Lämpligt vore därför att utnyttja möjligheten att en ny planerare utan förutfattade åsikter kunde utföra bearbetningen.

Mariehamn den 20 december 2004.

  
Stig Svahnström

arkitektbyrå svahnström & co tel. 018-13931, fax 018-17131, e-post; svahnstromark@aland.net

## **Starks kommentar:**

Stig Svahnström är arkitekt och fungerade på 60-talet och i början av 70-talet som konsult i stads- och generalplaneärenden åt Mariehamn. SS utarbetade 1964 ett generalplaneförslag för det förstörade stadsområdet. År 1968 deltog SS i arbetet rörande en ändring av stadsplanen för stora delar av innerstaden. Planen förutsatte rivning av det mesta av den då befintliga bebyggelsen. 1974 utarbetade SS ett förslag till centrumplan.

## **Planens kartunderlag, centralortsplanen och grannkommunernas synpunkter på planen.**

Generalplanen redovisar stadsområdet på samma sätt som generalplanen 1964 (uppgjord av S. Svahnström). Centralortsplanen redovisas för stadens del i bilagedelen. Jomala kommun har ensidigt frångått planen. Grannkommunernas synpunkter på planförslaget har inbegärts och redovisas sammantaget med övriga yttranden.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. En utvidgning av generalplanens kartunderlag utöver stadens gränser övervägs.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas inte.

## **Stadens gränser.**

Visionen skall motsvaras av planen och vice versa.

Om visionen skulle nämna ändringar i kommunindelningen borde stadsstyrelsens mål och strategier ha utformats enligt det. Stadsstyrelsens uppdrag är att stadsplanenämnden skall utarbeta en generalplan för Mariehamn. Byggnadslagen medger inte att staden generalplanerar i grannkommunen. Som SS nämner kan en kommunreform ta lång tid och ett utökat samarbete samt en utvecklad arbetsfördelning mellan kommunerna kan vara realistiska alternativ till ändring av kommunindelningen.

**Förslag:** Synpunkter rörande kommunindelningen behandlas i ett särskilt nytt tillägg till generalplanen som placeras efter avsnittet SAMORDNA PLANERINGEN MED JOMALA som ett eget avsnitt.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## **Underjordisk parkering på egen tomt.**

SS omfattar principen att tomtägarna bygger underjordisk parkering på egen tomt för de anställdas långtidsparkering. Att med samhällsmedel understöda utbyggnad av p-platser på egen tomt i form av understöd eller förhöjd byggnadsrätt är enligt SS orättvist gentemot övriga tomtägare i staden och därmed odemokratiskt.

**Kommentar:** I en förlängning av detta resonemang skulle det också vara odemokratiskt med olika exploateringsstal i en stad, att egnahemstomter har  $e=0.25$  medan centrumtomter har  $e=1.25$  eller m.a.o. att det finns en stadsförtätning som kallas stadskärna.

Som redovisas i planen har staden tillämpat principen att ge 25% extra byggnadsrätt för bostäder om tomtägaren på egen tomt i centrum anlägger en underjordisk parkering som kan utgöra en del av stadens allmänna underjordiska parkeringsstruktur.

Parkeringsnormen innehåller en viss kvot för kunder. Tomtvisa parkeringsgrottor fungerar emellertid dåligt som allmänna parkeringsplatser för kunder. De upplevs som privata. Därför eftersträvas att de, liksom i Svahnströms centrumplan från 1974, ansluts på ett bekvämt sätt till gatunätet och sinsemellan t.ex. under stadens mark. Staden har ekonomiskt stött sådana åtgärder.

Genom denna princip uppnår staden två centrala mål: bostäder byggs i absoluta centrum och ett underjordiskt parkeringssystem byggs successivt ut. Stadsarkitektkontoret håller med SS om att till funktionen och karaktären helt privata underjordiska tomtparkeringar inte skall subventioneras av samhället eller berättiga till extra byggnadsrätt.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## **Underjordisk parkering under allmän mark.**

SS har beräknat att kostnaden för en parkeringsplats under gatumark blir ca 40.000 € eller 240.000 mark. Som beräkningsgrund används 25 m<sup>2</sup> golvyta per p-plats inkl. del i körväg och 1.600 €/m<sup>2</sup>. Enligt denna beräkning skulle ett 7500 m<sup>2</sup> stort garage under Biblioteksplatsen kosta 10.5 milj. € eller 62 milj. mark. Dagens taxa för friköp inom centrumområdet är 13.100 € för kontor, affärer och dyl. samt 5.000 € för bostäder.

SS frågar sig mot denna bakgrund om staden och näringslivet har råd att lösa parkeringsfrågan under allmän mark. Frågan är berättigad och bestickande.

SS anser att det skulle vara angelägnare, riktigare och vackrare att fylla ut Österhamns strandområde enligt generalplaneförslaget från 1964 (Svahnströms) och använda tilläggsmarken för bl.a. centrums behov av bilparkeringsplatser.

**Kommentar:** I generalplaneförslaget från 1964 föreslås att stadens strand mot Slemmern skulle utfyllas och formas till en drygt kilometerlång spikrak kaj från Ångbåtsbryggan till Nabben. I centrumplanen från 1974 vidareutvecklar SS dessa tankar och föreslår att tre parkeringsområden skall utbyggas på utfyllnaderna: vid Ångbåtsbron (108 pl.), vid Fahlersbrygga (50 pl.= och på Rönnergstorg (60 pl.). Av dessa har 60 pl. förverkligats vid Ångbåtsbryggan och ca 170 på Rönnergstorg. Erfarenheter från flera årtionden visar att dessa parkeringsanläggningar inte fungerar som centumparkering. De är för långt borta. Att fortsätta en utbyggnad av centumparkeringsplatser på nya utfyllnader i Slemmern på andra sidan Österleden är därför inte funktionellt hållbart. Enligt gällande planer skall Mariaparken d.v.s. vattenområdet mellan MSF och Fahlersbrygga, förverkligas genom utfyllnad. Området är tänkt som en representativ park som bl.a. kan betjäna den stora gästhamnens behov av område för kringverksamheter.

Ett förverkligande av 1964 års plan i övrigt är överspelat på grund av Sjökvarterets och Mariebads etablering. Enligt stadsarkitektkontorets mening skulle en fortsatt utfyllnad för att skapa en rak strandlinje inte tillföra småstaden något estetiskt mervärde. Det räcker med Västerhamns ändlösa kajanläggningar.

Mariehamns centrum har en stark konkurrent i stormarknaderna norr om stadsgränsen i Jomala. Där finns gott om parkeringsplatser invid entréerna. De dränerar stadens köpkraft vilket påtagligt har glesat ut dagligvaruhandeln i hela Mariehamn. Det är ett allvarligt hot mot livskvaliteten i småstaden. Därför råder stor politisk samsyn beträffande behovet av ett stort antal allmänna parkeringsplatser under jorden så nära köpcentrum som möjligt. Det är säkert billigare att bygga bilplatser på utfyllnader i Slemmern än under marken i centrum. Men lika fullt är det en dyr lösning om de billiga parkeringsplatserna inte används. En förlitan på sådana externa parkeringsytor skulle därför öka parkeringsproblemen i centrum och skulle dessutom utgöra ett ödsligt inslag i strandmiljön. Om Mariehamn skall ha ett livskraftigt och lättillgängligt centrum är staden tvungen att satsa på det dyrare alternativet.

Enligt byggnadslagen § 29 p. 5 och byggnadsförordningen § 30 p. 17 ankommer det på samhället att se till att det finns tillräckligt med parkeringsplatser, både allmänna och privata. Kostnaderna för underjordiska parkeringsanläggningar under stadens mark skall utredas av särskild konsult.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### **Bostadsö**

SS ironiserar över förslaget med en bostadsö i Slemmern och säger att stadens syfte är att öka antalet öar i landskapet från 6500 till 6502.

**Kommentar:** Staden har föga direkt nytta av att övriga Åland är örikt. En bostadsö i Slemmern föreslås för att:

- centrum behöver ett starkt tillflöde av boende,
- skolan och den kommersiella servicen i innerstaden behöver förstärkt befolkningsunderlag,
- ett centrumnära boende är mindre bilberoende än ett externt,
- parkeringen och trafiken kan lösas under bebyggelsen i samband med att ön konstrueras,
- med en utbyggnad av Horelliområdet och f.d. Oljehamnsområdet följer stora mängder sprängsten och schaktmassor som bl.a. av kostnadsskäl bör deponeras inom staden,
- staden kan endast indirekt påverka en utbyggnad och förtätning på privata tomter i innerstaden men på en bostadsö som kan utbyggas i etapper kan staden direkt påverka bostadsbyggandet i centrum,
- en ö-formad utfyllnad ger stark identitet åt platsen och många strandnära byggnadsplaceringar.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### **Utbyggnadsbehov och –reserv för våningshus**

SS anser att Horelliområdet och f.d. Oljehamnen med utrymme för ca. 1600 invånare teoretiskt bör räckas för ca 15 års tillväxt och möjliggör därmed en mer sansad förtätning av innerstaden. Förslaget att på vissa områden tillåta en påbyggnad av trevåningshus med en fjärde våning omfattas inte av SS. Fyra våningar förutsätter hiss vilket i de flesta fall är komplicerat att installera i äldre trevåningsbyggnader med smala trapphus. Själva ombyggnaden är komplicerad och förutsätter att alla boende i resp. hus tillfälligt flyttar ut. Kravet på parkerings- och friytor ökar. En påbyggnad bör göras enhetligt så att idag harmoniska områdesdelar inte förstörs. Som exempel på en sällsynt enhetlig stadsbild som inte bör få påbyggas nämns Stora gatan. Här finns enligt SS risk för att en fjärde våning överflyglar Esplanadens lindar. Ett annat exempel är våningshusen öster om Skarpansvägen som enligt SS borde K-märkas och inte påbyggas. I centrum anser SS att Torggatans småstadskaraktär skall bevaras och omfattar därför inte höjda byggnadsrätter som leder till höjda våningstal här. SS anser att förslaget att tillåta IV-V-våningar på en tomt (Storängen kv. 5) är ett gravt brott mot principen om likvärdig behandling av närstående tomtägare.

**Kommentar:** Stora gatans våningshusbebyggelse är allt annat än enhetlig. Putsade, renmurade, skivbeklädda och panelade fasader avlöser varandra. Bitvis är husen försedda med synligt tak bitvis med platta.

Mellan Ö. Esplanadgatan och Ålandsvägen föreslås därför en försiktig höjning med en ¾-våning (vindsinredning). Mellan Ålandsvägen och Torggatan en förhöjning men en våning i kombination med att husen förses med någon form av synliga tak. Förslaget syftar till en förbättrad stadsbild och fler centrumnära bostäder utan att överflygla Esplanadens lindallé som är ca 20 meter hög (1985 ca 15 meter).

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

**Kommentar:** Skarpansvägens snedställda våningshus bildar en enhetlig och för Mariehamn värdefull stadsbild. Husens arkitektoniska kvalitet varierar. Förfrågningar rörande vindsinredning har förfallit på grund av befintliga låga takhöjder. En höjning av husen skulle underlätta en sådan åtgärd. Husen förutsätts bibehålla sin placering och yttre karaktär.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. I planen förtydligas principen att en förtätning genom påbyggnad skall göras med bibehållande av områdets och befintliga byggnaders karaktär genom följande komplettering efter sid. 43:s första mening med: "En förtätning genom påbyggnad skall göras med bibehållande av områdets och befintliga byggnaders karaktär. Om- och tillbyggnader på Självstyrelsegårdens byggnader och Ålands museum skall utformas så att byggnadernas huvudsakliga karaktär skall beaktas men samtidigt så att de upptar en dialog med Mariehamns traditionella byggnadsskick".

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

**Kommentar:** De relativt sett högre exploateringsstegen i centrum medger högre byggnadsrätter. Vid sidan av näringsliv, service, administration och kultur skall ett levande centrum också innehålla ett stort utbud av bostadslägenheter. Strävan till god gatubild och möjlighet till förtätning genomsyrar generalplanen också här. Torggatans småstadskaraktär i centrum värnas i planen. I gatulinjen föreslås därför II-våningsbebyggelse såvida hus med flervåningar inte redan förverkligats.

Innanför denna gatufrent i två våningar tillåts tre våningar. Undantagsvis i nämnda kvarter föreslås att inne på två tomter skulle få uppföras IV-V-våningar. IV-våningar överensstämmer med Apoteksgården i grannkvarteret. Den femte våningen är en kompromiss mellan tomtägarens önskemål om betydligt högre bebyggelse och de krav en enhetlig stadsbildsutveckling uppställer. Den femte våningen bör utformas som en takvåning. Förslaget med V-våningar kan dock bli ett svårhanterligt prejudikat som i förlängningen kan leda till fem våningars sky-line i centrum

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Bestämmelser rörande femte våningens utformning som takvåning iförs i planen (STO-5) genom följande tillägg under rubriken VÅNINGSTAL före sidans sista mening följande mening: "Den femte våningen bör utformas som en takvåning."

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas inte.

### **Arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefulla byggnader**

SS är förvånad över att Zeipels affärsbyggnad inte är K-märkt eftersom tidiga funktionalistiska byggnader K-märks i grannregionerna. SS anser det vara en skandal att Självstyrelsegården, Ålands museum, Arkipelag och Statens ämbetshus ingår i område betecknat "Rehabiliteringsområde", att det föringar hela självstyrelsen och dess kultur. Frågan bör enligt SS avgöras av utomstående expertis.

**Kommentar:** Zeipels affärsbyggnad som är uppförd 1964, är ingen representant för tidig funktionalism (1930-tal). Stadsarkitektkontoret har specialutbildad personal i restaureringskonst och arkitekturhistoria och har full förståelse för K-märkning av 30-talets avantgarde-byggnadskonst.

1960-talets "lådarkitektur" kan inte behandlas under samma arkitekturrubrik. Zeipels kulturhistoria är dock intressant. Det är ett av två varuhus som byggdes ungefär samtidigt vid Torggatan. Det andra som hette Varmans har förlorat både sitt namn och sitt ursprungliga utseende. När de byggdes innebar det en smärre revolution för centrumhandeln i Mariehamn och är en milstolpe i handelns utveckling i staden. Nytt i Zeipels var att flera köpman gick samman i ett hus och kring en affärsentré. Detta koncept fungerar fortfarande i Zeipels. Stadsbildsmässigt är huset misslyckat; byggnadsvolym, fasadmateriell och -karaktär avviker från den äldre inramande gatubebyggelsen (Cityhuset och Boreniuska huset). Den splittring i gatubilden byggnaden åstadkommer är typisk för tidsandan på 60-talet. Frågan är om vi skall spara en splittrad stadsbild för all framtid för att den är tidstypisk. Stadsarkitektkontoret anser inte det. Byggnaden kan varsamt till- och ombyggas så att det går att avläsa dess historia som årsringar i en utveckling.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

**Kommentar:** Landskapets byggnader är uppförda inom ramen för det s.k. Projekt -77. Vilket i sin tur föga överensstämmer med det vinnande förslaget i tävlingen om Ålands förvaltnings- och kulturcentrum i Mariehamn år 1966 (där SS var tävlingssekreterare). Arkitekturen har på intet sätt anpassats till platsens karaktär (genius loci) eller till den åländska kulturen.

Allmänhetens åsikter om de nämnda byggnaderna är mycket delade. Det torde inte vara någon överdrift att påstå att gemene man knappast älskar dem. Kontrasten till det folkära Socis som fanns på Självstyrelsegårdens plats kan knappast vara större.

Självstyrelsemyndigheterna har anhållit och beviljats en stadsplaneändring för om- och tillbyggnad av Självstyrelsegården. Hotell Arkipelag har haft och kommer sannolikt att ha behov av olika om- och tillbyggnader. Det är viktigt att alla tillägg till dessa byggnader utformas så att de beaktar byggnadernas huvudsakliga karaktär men också upptar en dialog med Mariehamns traditionella byggnadsskick. Självstyrelsen är inget statiskt tillstånd och då kan inte heller utseendet på dess symbolbyggnader vara det.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. I planen införs ett förtydligande att om- och tillbyggnader rörande nämnda byggnader skall utformas så att byggnadernas huvudsakliga karaktär beaktas men samtidigt så att de upptar en dialog med Mariehamns traditionella byggnadsskick genom följande komplettering efter sid. 43:s första mening med: "En förtätning genom påbyggnad skall göras med bibehållande av områdets och befintliga byggnaders karaktär. Om- och tillbyggnader på Självstyrelsegårdens byggnader och Ålands museum skall utformas så att byggnadernas huvudsakliga karaktär skall beaktas men samtidigt så att de upptar en dialog med Mariehamns traditionella byggnadsskick."

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### **Bearbetning av planen**

Planförslaget överensstämmer inte till alla delar med arkitekt Svahnströms åsikter. Han anser slutligen att stadsarkitekten inte kan förväntas ha öppet sinnelag för att pröva generalplaneförslaget mot dessa hans synpunkter och bör fråntas den rätten.

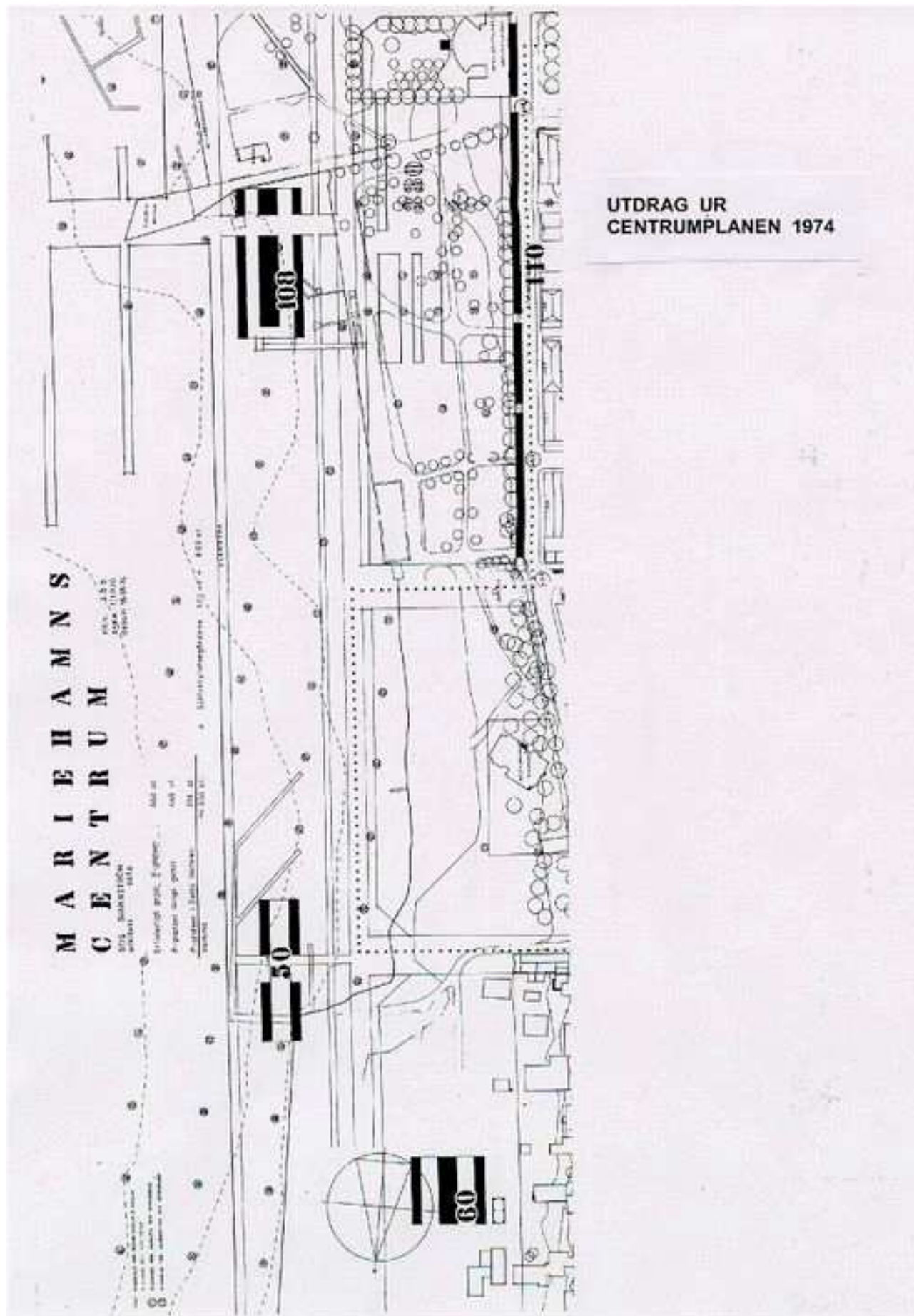
**Kommentar:** Generalplanering är en kontinuerlig process. Föreliggande plan har säkert sina brister. De inkomna synpunkterna är till för att pröva planens hållbarhet men också för att slipa bort felaktigheter och för att göra förtydliganden. Efter några år kommer en ny generation politiker och nya tjänstemän att revidera generalplanen efter nya samhälleliga och kanske fysiska förutsättningar. Föreliggande arbetsprestation bör ses som en helhet.

SS åsikter och synpunkter är värdefulla och de sätter ljuset på centrala frågeställningar men de är inte alenarådande. SS förslag innehåller ett djupt ringaktande av politikernas roll i planeringsprocessen. Rent kollegialt sett är SS förslag anmärkningsvärt. På ett personligt plan är anklagelserna mot stadsarkitekten också kränkande.

**Förslag:** Synpunkten antecknas.

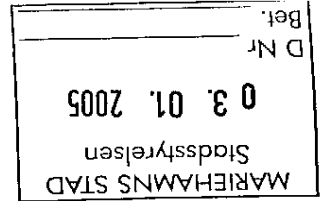
**Stadsplanenämndens beslut:** Generalplanen utförs som ett projekt inom staden i ett samspel mellan politiker och tjänstemän. I den mån extern sakkunskap erfordras används sådan (trafikplanering). För den löpande generalplaneringen är stadens tjänstemannaresurser tillräckliga.











Till Mariehamn stad

**Beträffande förslaget till Generalplan för Mariehamn vill vi som markägare på Espholm och Svinö framhålla följande.**

### SN områden inom Espholm

Det privatägda SN området på ängarna upplevs som ett bra förslag och vi godkänner det med förbehållet att ifall vägprojektet till Svinö förverkligas så att vägen byggs genom den gamla ängsmarken skall områdets beteckning för den del av området som tillhör oss, i och med detta, ändras till BS område.


SN-2 området längs stränderna upplever vi som ett bra förslag och ställer oss i princip positiva till, men är förvånade över att förslaget inte konsekvent genomförs längs stadens alla privatägda stränder. Vi upplever som markägare att vi genom förslaget utsätts för en paradoxal och negativ särbehandling. De markägare som tidigare låtit bli att respektera strandskyddet erhåller genom förslaget byggnadsrätt ända fram till strandlinjen. Ifall man respekterat strandskyddet och vårdat stränderna på ett traditionellt sätt blir marken enligt förslaget SN område med krav på tillstånd från stadens politiska organ!

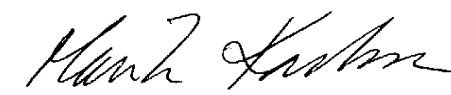
Vi förbehåller oss även i fortsättningen rätten att vid behov och enligt tradition anlägga enklare båtlänningar och småbryggor inom vårt område, utan inblandning av stadens politiska organ. Det måste anses självklart att ett gammalt skärgårdshemman alltid skall ha tillgång till sjöbodar och andra småskaliga strandbyggnader. Vid behov om tillbyggnad eller komplettering bör byggnadslov anhållas och beviljas för detta. Vi ställer oss även positiva till att inleda ett samarbete med sakkunniga gällande skötseln av stora landskapshelheter och kulturlandskap. Det förutsätts emellertid att förslaget till draging av en meter breda stigar för det rörliga friluftslivet och till stadens simstrand inte gäller vårt område. För att godkänna förslaget till generalplan för vårt område vill vi att ovanstående påpekanden skall förtydligas i planen genom att en ny beteckning för skyddsvärda privatägda stränder införs i syfte att undvika oklarheter beträffande de åtgärder som är önskvärda på vår mark. Detta förslag bör presenteras för oss innan generalplanen fastställs.

### B-1 utredningsområde för bostadsbebyggelse på Svinö.

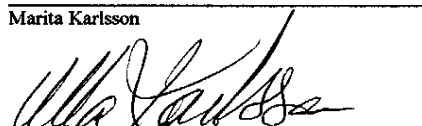
Vi har i tidigare sammanhang uttalat oss om värdet av att bibehålla Svinö som rekreationsområde och kommer även i fortsättningen att motsätta oss en exploatering av ön för bostadsändamål.

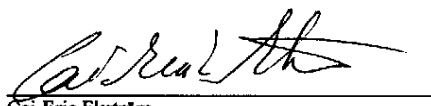
Mariehamn den 31.12.2004

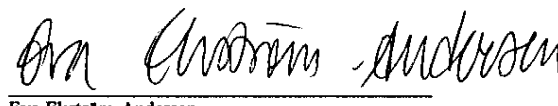
  
Benita Karlsson-Eklund

  
Marita Karlsson

  
Christina Mattsson

  
Ulla Karlsson

  
Cai-Eric Ekström

  
Eva Ekström-Andersen

# Planeringen av Espholm och Svinö

## Stark konstaterar:

Benita Karlsson-Eklund, Christina Mattsson, Cai-Eric Ekström, Marita Karlsson, Ulla Karlsson och Eva Ekström-Andersen, samtliga markägare på espholm, omfattar planen med följande kommentarer, önskemål och villkor:

1. Om vägen till Svinö förverkligas skall det privata SN området norr om vägen betecknas BS.
2. Det privata SN-2 området längs stränderna omfattas men upplevs som orättvist jämfört med dem som tidigare inte respekterat strandskyddet och nu får byggnadsrätt fram till strandlinjen. De som vårdat stränderna får SN på sin mark.
3. Markägarna förbehåller sig rätten att på egen strand få byggnadslov/tillstånd för att bygga båtlänningar, småbryggor och bodar, som hör till ett skärgårdshemman.
4. Förslaget att på SN-område bygga en meter breda stigar för det rörliga friluftslivet och till stadens simstrand förutsätts inte gälla den privata marken.
5. Man föreslår en särskild beteckning för privata skyddsvärda stränder som förtydligar och garanterar att de framförda synpunkterna beaktas.
6. Man motsätter sig en exploatering av Svinö för bostadsändamål.

## Kommentar:

1. Vägen till Svinö är utredningsområde och en utbyggnad är avhängig av beslut rörande Svinös markanvändning. Vägområdet är i sin helhet i stadens ägo. Frågan om den privata markens status norr om vägen prövas lämpligen om och när en väg byggs.
2. Den strandnära bebyggelse och byggnadsrätt som kan åsyftas finns endast från Lervik västerut till och med Löskärsberget samt en tomt i Östernäs söder om Algrundet. Varven har av naturliga skäl alltid legat vid stranden. Inom det första området är flera byggnader från tidigt 1900-tal och från Jomalatiden. I samband med att gällande delgeneralplan för södra staden uppgjordes togs ett politiskt beslut i anledning av markägarnas synpunkter att marken längs V.Ytternäs södra strand skulle betecknas som kvartersmark (Stds 834§/1982). Någon ändring härvidlag har inte införts i denna plan. Kvartersmark på Löskärsberget har dock tillkommit. Här finns både äldre och nyare strandbebyggelse etablerad. Flera politiska beslut har medfört att åretrunt bebyggelse fått uppstå på berget. Strandtomten i Östernäs söder om Algrundet är bebyggd med strandnära bebyggelse ursprungligen från Jomalatiden. Tomten är delvis utfylld i stadens vatten. I Förhandlingarna med ägarna har eftersträvat ett genombrott över den privata marken för strandstigen i utbyte mot att utfyllnaden på stadens område skulle accepteras.
3. Enligt förslaget till generalplanebestämmelser för SN-2 område får de anläggningar som önskas byggas. Staden har hittills ansett att traditionella strand- och båthus jämte bryggor väl passar in i skärgårdsstadens sjöfront.
4. Att i staden regi bygga allmänna gångstigar på privat mark är möjligt endast med markägarens tillstånd.
5. Mot bakgrund av konstaterandena under punkterna 3 och 4 torde ingen särskild bestämmelse för privat SN-2 mark behövas. Byggandet på strand är i likhet med annat byggande underkastat byggnadsnämndens prövning.
6. Generalplaneförslaget innebär att bostadsbebyggelse på Svinö skall utredas. När utredningen är klar fastslås markanvändningen efter att synpunkter inhämtats av berörda. Mot planeförslaget kan inlämnas anmärkning och över fullmäktiges beslut besvär i vanlig ordning.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

MARIEHAMNS STAD  
Stadsstyrelsen

07. 01. 2005

D Nr \_\_\_\_\_

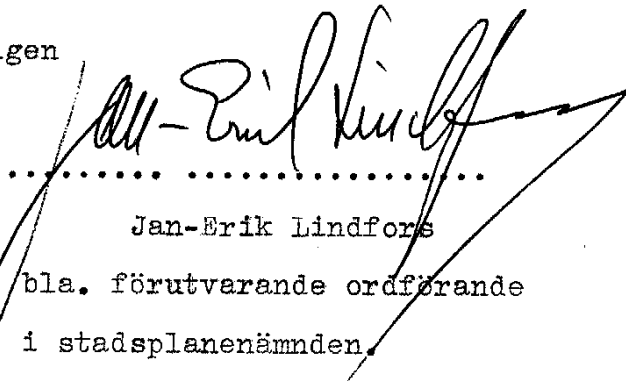
Bet. \_\_\_\_\_

Till stadsstyrelsen.

Eftersom vi beretts tillfälle därtill översände  
vi närslutet några synpunkter på förslaget till generalplan för Mariehamn.

Mariehamn, den 5 januari 2005

vänligen



.....  
Jan-Erik Lindfors  
bla. förutvarande ordförande  
i stadsplanenämnden.



.....

Nina Lindfors  
kommunalt engagerad;  
jämte maken delägare till  
tomten Främmanberg-1-6.

## FÖRTÄTNING.

=====

På sidan 42 i Planförslaget anges att stadens (första) mål är " att sträva till en allmän förtätning av bebyggelsen ..... "

Redan en längre tid har man tillåtit, ja, eftersträvat en förtätning av bebyggelsen inom " gamla staden ". Naturligtvis finns det många faktorer, som kan uppfattas som rent positiva till en sådan medveten strävan. Å andra sidan kan man inte värja sig för en viss känsla av obehag när man som gammal mariehamnare år efter år får uppleva att den fina trädgårdsstaden förvandlas, att grönområden och gårdsmiljöer grävs bort och ersätts av ibland ganska stora flervåningshus inne på de gamla gårdarna. Ofta med de gamla husen kvar mot gatan som patetiska kulisser, kulisser som i ganska ringa mån förmår dölja vad som skett i de gamla miljöerna. Ganska säkert i alla fall har trivseln för gårdarnas innevånare reducerats. Självfallet har det i många fall varit åtminstone försvarbart att utnyttja och bebygga gamla gårdsmiljöer som har skett i Mariehamn men nu frågar man sig om man inte nått det vägskäl där man kunde stanna upp och värdera det som finns kvar av trivsel för människorna mot kommunalekonomernas eviga gnat om effektivt utnyttjande av varje meter tomtmark. Det förefaller inte vara särskilt trivselfrämjande att fler och fler innebyggare i staden endast skall ha grannens husvägg som utsikt. Om man vill kunde man i detta avseende nämna tex. Folkhälsans synnerligen inklämda storbygge eller flerfamiljshuset som håller på att klämmas in vid N. Esplanadgatan 13.

Jomala kommun har under utbyggnad eller planläggning flere utmärkta bostadsområden i stadens omedelbara närhet. Utan svårigheter slås man av tanken att dessa luftiga och ljusa tomtområden kan komma att locka till sig beboare framom boendemöjligheter inom den förtätade, fd. trädgårdsstaden Mariehamn.

Nu har staden inköpt mark från Östergårds i Ytter-näs. Det är alldeles utmärkt. Ev. borde man också åtminstone inleda förhandlingar med ägarna till Västergårds om förvärv av mark ( och vattenområden). Stadsarkitekten har också lagt fram ett intressant förslag om en bostadsö

(sid. 56-57)

i Slemmern. Man borde betrakta och hantera detta (goda) förslag som ett realistiskt alternativ till fortsatt förtätning av Mariehamn - utom ev. då vad beträffar den absoluta centrumkärnan - eller till förslaget att bygga fast strandområdet längs Östra Utfarten.

Även om förtättningsivern skulle dämpas något skulle staden ändå ha att erbjuda tomtmark inom det sk. Horelliområdet och norr därom, inom det nyinköpta området söder om Lillängen, inom för bostadsändamål tänkta områden i stadsdelen Rossen samt i viss mån inom området av Åsvägens fortsättning norrut. Samt naturligtvis inom bostadszonen i Slemmern. Sedan är vi så långt fram i tiden att ingen utan en kristallkula kan sia om hur vår stad då ser ut eller vilka krav som måste tillgodoses. Sannolikt har Mariehamn och Jomala inom kommande 20 - 25 år gått samman till en kommun.

Det långa talets korta summa skulle alltså vara: Att stadens första mål (sid. 42) inte skulle definieras vara " en allmän förtätning av bebyggelsen ". En balanserad och återhållsam förtätning i kombination med ibruktagande av ny tomtmark för varierande ändamål det borde vara stadens viktigaste målsättning inom denna synnerligen betydelsefulla huvudgrupp.

~~PARKGATAN~~

PARKGATAN.

På sidan 97 har antecknats att det inte skulle vara motiverat att planera nya leder som alternativ till Ålandsvägen. Härtill kan fogas : Storagatan. Det här måste betecknas som en ganska korttänkt och inte i ett längre perspektiv motiverad skrivning. Att ganska omgående inleda planeringen av Parkgatans förenande med Östra utfarten måste nog tvärtom betecknas som förständig trafikplanering.

Redan en blick på plankartan (sid. 103) visar tydligt hur " naturligt " det skulle falla sig att sammanbinda Östernäsvägen ( Skillnadsgatan ) med Östra utfarten via en öppnad Parkgata. Trafiken till/från Västerhamn till/från östra Åland skulle i varje fall-i viss utsträckning-avlasta Storagatan , som nu vissa tider är överbelastad med fordonstrafik. Även trafiken till/från Östernäs-, Hästsko- och Lillängs-området skulle tjäna på en " trafikrännil " längs en ny Parkgata. Även Torggatan och Ålandsvägen kunde tjäna på om en del av fordonstrafiken kunde ledas ut mot landsbyggden längs en ny led. Man kan också i detta sammanhang tänka på den säkert alltmer ökande trafiken från områden söder om stadsgränsen. Det är svårt att förstå varför man inte skulle försöka ta vara på de små möjligheter Mariehamn har att förbättra trafiksituationen ( och därmed också trivseln för stora grupper boare).

=====  
TIDNINGSSINSÄNDARE  
=====

" Bläcket på stadsarkitektens underskrift på förordet till förslaget till ny generalplan för M:hamn " hade knappt hunnit torka förrän medlemmen av stadsplanenämnden Peter Andersson såg sig manad att författa en kritisk tidningsinsändare (2.11.04) som för övrigt efter vanligheten beträffande Anderssons uttalanden och skrivelser inte har varit lätt att lätt förstå. En i tiden synnerligen bidragande orsak till att

de " två privatvillorna från 60- talet och senare " inte placerades i gatulinjen var att denna del av stadens Esplanadområde, närmast gatan, för 40-50 år sedan bestod av mycket vattensjuk mark, nästan utan fast botten. Att bygga stenhus i gatulinjen hade kanske även då varit tekniskt möjligt men mycket dyrbart och förutsatt betongpålar av tiotals meters längd. Stadsplaneändringen, fastställd av landskapsstyrelsen den 31 mars 1960 tog fasta på realiteterna och gav rätt att dra in huset på tomten Främmanberg-I-1 b precis det antal meter som också skedde (garagedelen). Bostadsdelen av huset kunde nu byggas på stabil berggrund. Ur byggnadsinspektörens utlåtande till magistraten då byggnadslovet prövades kan antecknas: " Byggnaden är belägen inom stadsplanens byggnadsruta och beaktar även övriga stadsplanebestämmelser." Gällande stadsplan av år 1969 visar att samtliga fyra tomter har rätt till indragna hus. De mera östliga tomterna har beteckningen EVR och de västliga tomterna beteckningen BER. Att nu börja föra fram tankar om " ny-exploatering med cirka tre våningar i gatulinjen " vittnar om missriktad teoretisk lek med ord och termer, för att nu uttrycka tilltaget med mindre otrevliga ord.

Enligt inhämtade upplysningar har stadsplanenämnden fattat sitt beslut 13.09.2004 enhälligt eller i varje fall utan till protokollet fogad reservation. Alltså under medverkan också av Peter Andersson.

Eftersom åtminstone villan på tomten Främmanberg-I-6 i ett bildverk om staden Mariehamn avbildats som ett (fint) exempel på modern 60- tals arkitektur får det nog anses motiverat att uppföra bägge de av Andersson aktualiserade privatvillorna på listan över Byggnader i kategori C som kan K-märkas (sid. 179) om och när ägarna så skulle begära.

=====

#### TRAFIKLJUSEN.

Det faller väl inte precis inom stadsplanenämndens beslutssfär att ta ställning till den omdebatterade frågan om en ombyggnad av Alandsvägen, inkluderande ett slopande av trafikljusen men det här till-



fället för en vanlig bilförare av äldre åtgång att komma till tals är för bra för att inte utnyttjas.

Alltså, vänligen, förstör inte Alandsvägen med bumpers eller andra farthinder och slopa inte trafikljusen som representerar en beaktansvärd trygghetsfaktor för vanliga bilförare, som för övrigt gott kan vänta erforderliga minuter om trafikljusen inte skulle slå om fort nog ävensom också för gångtrafikanterna som nu har en viss säkerhetsfaktor gentemot fordonsförarna. Om trafiken i hårt belastade gatukorsningar skall hanteras endast av bilförare som förutsätts kunna och rätta sig efter trafikreglerna kommer livet att bli mycket svårare såväl för (äldre) bilförare som för dito gångtrafikanter..

Ett gott förslag förankrat i verkligheten och inte i konsulter utredningar skulle vara att bibehålla, ja, utöka trafikljusen i Mariehamn. Ett trafikljus till i den helt livsfarliga korsningen Elverksgatan - Västra Utfarten ( som ju skall ombildas till vanlig stadsgata) borde vara n:o 1. N:o 2 kunde mycket väl vara den redan i dag litet märkligt konstruerade korsningen Skillnadsgatan - Torggatan och n:o 3 korsningen Alandsvägen - Skillnadsgatan. I synnerhet efter det att Parkgatan öppnats för genomfart och en del av trafiken från Västerhamn letts via Skillnadsgatan.

## Stark konstaterar:

- Jan-Erik Lindfors, Nina Lindfors anför synpunkter rörande
- förtätning
  - Parkgatan
  - Främmanberg•1•1b (20b)
  - trafikljus

### Förtätning

En fortsatt förtätning av innerstaden förstör trädgårdsstadskaraktären och trivseln. De kvarvarande gatuhusen blir patetiska kulisser framför nya våningshus inne på tomterna. Bostadsön är ett bra och realistiskt alternativ till förtätning, liksom Horelliområdet, områdena norr om Åsvägen och söder om Lillängen. Absoluta centrum kan dock förtätas men inte strandområdet längs Österleden.

Stadens mål bör vara "En balanserad och återhållsam förtätning i kombination med ibruktagande av ny tomtmark för varierande ändamål", inte en allmän förtätning av bebyggelsen.

**Kommentar:** Stadens mål är en årsvis ökning av invånarantalet med 110. Under planperiodens 30 år innebär det en ökning till ca 14000 invånare. Det är viktigt att innerstaden också kan växa. Ett boende nära centrum upplevs av många som attraktivt. Övernäs grundskola behöver elevunderlag. I en levande innerstad bör affärer och kontor kompletteras med boende. Men framförallt gynnas stadens komplicerade trafiksituation av innerstadsboende vilket i regel är mindre bilberoende än extern bosättning. Om bostadsön kan förverkligas minskar behovet att ytterligare förtäta innerstadens bostadskvarter. Generellt är förtätningen i innerstaden inriktad på gatubebyggelsen och inte på det inre av kvarteren. Därvid kan en förtätning ofta förenas med ett helande av stadsbilden och att fylla tomrum i gatubilden. På det hela taget är det fråga om en balanserad och återhållsam förtätning där kultur- och naturmiljöer i stor utsträckning föreslås sparade och skyddade.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Parkgatan

Trafiken från Östernäs, Hästskon och Lillängsområdet skulle behöva en "trafikrännil" längs en ny Parkgata mellan Skillnadsgatan och Stora gatan. Även den ökande trafiken från områden söder om staden skulle betjänas av en sådan led.

**Kommentar:** Parkgatan har diskuterats i STN men inte föreslagits som huvudgata. Motivet är att Östernäsvägen enligt Trafiknätsanalysen inte skall vara genomfartsled för trafik från Yternäs och Järsö-Nåtöområdet.

För Östernästrafiken bör Skillnadsgatan-Torggatan framhävas som huvudled. Parkgatan utgör en del av den nordsydliga GC-leden nr. 3. Om den skulle ändras till huvudgata måste för GC-trafiken avsättas särskilt utrymme vilket ökar behovet av att gå in i Tullarns äng. En breddning av Parkgatan förutsätter rivning av Övernässtugans äldsta 1700-talsdel alternativt att en ny väg öster om detta museiområde anläggs inne i Tullarns äng. I norra ändan måste en förlängning av Parkgatan fram till Stora gatan föras runt Ålands museums tomt med stora ingrepp i parkmiljö som följd.

Om Parkgatan skulle bli huvudled för genomfartstrafik skärs innerstaden av från strand- och parkmiljö även på detta avsnitt, som i själva verket är det enda som idag inte bildar buffert mellan innerstaden och Österhamn.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas. I anledning av TN:s förslag att Parkgatan skulle öppnas som en avlastningsgata för norrutgående trafik för boende bedömer STN att Torggatan mellan Skillnadsgatan och Stora gatan är tillräcklig för genomfartstrafik.

### Främmanberg•1•1b

Lindfors familj äger nämnda tomt och redogör för historiken bakom bebyggelseplaceringen på tomten och varför byggnaderna inte är uppförda i gatugränsen. Medlemmen i stadsplanenämnden, Peter Andersson, har i en insändare ifrågasatt att den indragna byggnaden på denna tomt och på den östra granntomten i generalplaneförslaget del 3 upptas som arkitektoniskt värdefulla. PA förespråkar i stället att tomterna bebyggs med våningshus i gatulinjen på samma sätt som föreslås längs Storgatan från Neptunigatan österut. Lindfors omfattar generalplanen till denna del och att bebyggelsen på tomten kan K-märkas om och när ägarna så skulle begära.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## Trafikljus

Lindfors anser att Ålandsvägen inte skall förstöras med bumpers eller andra farthinder samt att trafikljusen skall vara kvar och utökas på V.Utfarten och Skillnadsgatan. De utgör en trygghetsfaktor både för bilförare och fotgängare.

**Kommentar:** Trafikljusens trafiksäkerhet är överdriven. Enligt statistiken sker det faktiskt fler allvarliga olyckor i ljusreglerade korsningar än normalt sätt i andra korsningar. En förklaring är att fotgängare invaggas i en säkerhet som är bedräglig. Många bilister chansar vid gult ljus och det är inte ovanligt att köra mot rött. I båda fallen accelereras hastigheten för att den korsande biltrafiken inte skall hinna få grönt.

Modern trafikplanering utgår från att fotgängare och bilister skall vara möjligast jämspelta i stadsmiljö. Därför planeras möten i plan så att bilisterna måste sakta farten. Det skall vara mindre förbud och färre röda ljus. Gatorna skall planeras så att eftersträvat körsätt blir det naturliga och enda möjliga.

**Förslag:** Synpunkten antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

# Missriktad k-märkning i förslaget till generalplan

En eloge till media för en fördömlig bevakning av förslaget till generalplan för Mariehamn, men när jag ser att Ålandstidningen (23.10) i god tro kopierar utställningens pedagogiska översikt över planen med en uppenbar felaktighet anser jag att exponeringen är så stor att det bör påpekas.

I den aktuella översikten anges att "Byggnaderna längs Storagatan förhöjs och gatubilden förbättras". Detta anser jag vara en utmärkt målsättning, men den föreslås endast förverkligad öster om Neptunigatan medan två privatvillor från 60-tal och senare väster om Neptunigatan föreslås k-märkas trots att de inte är placerade i gatulinjen och definitivt är avvikande vad beträffar anpassning till höjdlinjen.

Enligt min mening borde man även här ha kunnat gå in för nyexploatering med cirka tre våningar i gatulinjen, då det inte finns objektiva skäl för att k-märka byggnaderna; de är skapligt konstruerade i och för sig, men deras projektörer har knappast siktat in sig på Världsarvslistan.

Bland de sammanlagt 214 byggnader som föreslås k-märkta är de också tämligen unika för sin stil och ålder trots att det hade



**Storagatan.** I den aktuella översikten som anger att "Byggnaderna längs Storagatan förhöjs och gatubilden förbättras" är en utmärkt målsättning, men den föreslås endast förverkligad öster om Neptunigatan, påpekar insändarskribenten.

DANIEL ERIKSSON

funnits många liknande att välja på.

### Onödig byråkrati

Med en k-märkning följer också krav på att till exempel justering av mellanväggar ska granskas av museiförvaltningen, vilket i synnerhet i detta fall förefaller vara en något onödig byråkrati. Allmänintresset, både ifråga om stadsbild och högre exploatering av befintlig tomtmark, talar i detta fall för en moderniserad stadsplan med åtskilligt mer våningshöjd och -yta,

i stil med den som nu är aktuell i hörnet Neptunigatan – Stora Gatan (SPN, 4.10, § 97).

Parentetiskt kan påpekas att de omfattande k-märkningarna i planförslaget inte uppmärksammas särskilt mycket; förmodad orsak: lågt allmänintresse; årgårdssinskränkningar och balanserande kompensation innebär dock att det för de berörda individerna är den kanske viktigaste delen.

Peter Andersson (s)  
ledamot av stadsplanenämnden

## Harry Karlsson

### Synpunkter över generalplanen, förslag för Mariefhamn

1. Regler för friköp av parkeringsplatser i centrum borde ändras så att friköp kan göras endast i underjordiska parkerings-garage t ex. under Bussplan.
2. Vid förstoring av begravningsplatsen skall Strandgatan finnas kvar runt den förstörade begravningsplatsen, som en "långsamgata" bl.a. för kollektivtrafiken och dom närboendes trafiksäkerhet.

### 3. Fordonstätheten (biltätheten) sid. 115, felaktigt angiven i planen

Motorfordon Mariefhamn: 31.12.2003		6 841 st
	Motorcyklar	249 st
	Traktorer o. Motorredskap	304 st
	Mopeder	330 st
Summa motorfordon:		7 724 st

Motorfordon Hela Åland: 31.12.2003	Bilar	18 627 st	Personbilar 15 194 st
	Bussar	40 st	
	Motorcyklar	777 st	
	Traktorer o. Motorredskap	3 763 st	
	Mopeder	986 st	
Summa motorfordon:		24 193 st	

4. Alternativa trafiklösningar för biltrafiken söderifrån till stans centrum eller genom stans centrum saknas i planen.  
Generalplanen är väl tänkt att gälla 20-30 år framåt. Skall Ålandsvägen svälja hela denna trafikökning?  
Att föreslå Torggatans södra del på avsnittet  
Ålandsvägen-Storagatan som huvudgata utan att först utreda följderna, är INTE bra.  
Se särskild skrivelse från boende
5. Vid uppgörande av en Generalplan för Mariefhamn som siktar 20-30 år framåt där man går in och ganska hårt detaljstyr biltrafikströmmarna borde en dagsaktuell trafikräkning över trafikleder, gator och korsningar utredas på nytt och inte använda en 3-4 år gammal trafikräkning.

### 6. Ålandsvägen

Ålandsvägen är idag den gata i Mariefhamn där flest trafikolyckor inträffar, också med svåra personskador som följd. Orsakerna är flera: tät trafik, hög hastighet, tät tvärtrafik innefattar också gång och cykeltrafik, gatan saknar GC-led i centrum.

Under senaste fyra åren har på Ålandsvägen hänt 120 st trafikolyckor varav 22 st med svåra personsador som följd, dom flesta på avsnittet Styrmansgatan-Storagatan samt i korsningen med Skillnadsgatan. Mörkertalet är stort för lättare personsador bland fotgängare och cyklister där ingen statistik finns att tillgå, dessa olyckor registreras sällan till varken polis eller försäkringsbolag.

Ökning av trafikvolymen på Ålandsvägen kommer att ske inom en snar framtid då Lotsgatan och Horelliområdet byggs ut med ca. 1 700 personer och 700 motorfordon.

Ökning kommer också från Lemland-Järsö-Nåtö området när det nu börjar byggas ut med ca. 1 600 personer och 600 motorfordon, i framtiden också eventuellt från Svinö.

Var ska denna ökade trafik kanaliseras genom stadens centrum?

Staden har förbundit sig att göra en ny utredning om en avlastning av Ålandsvägen när trafikmängden vid morgontoppen överskrider 800 fordon/ h vid korsningen Skillnadsgatan-Ålandsvägen. Trafikmängden vid denna punkt var 441 fordon/ h vid den trafikräkning som gjordes 08.06.1989. Senare trafikräkningar visar November 2002 toptimmen 555 fordon, December 2003 toptimmen 620 fordon. Dygnsmedeltrafik i samma korsning är 7250 fordon.

Med den ökade trafiken från Lotsgatan-Horelli området samt Järsö-Nåtö området kommer vi snart att uppnå den av staden bestämda gräns på 800 fordon/ toptimme i nämnda korsning.

Var finns då alternativen?

Ett av alternativen borde vara att leda trafiken från Östernäs och Lillängsområdena norrut och öppna Parkgatan för genomfartstrafik som en "långsamgata" 30km/ h för att avlasta Ålandsvägen och med en attraktiv GC-led, se karta.

Med hopp om att nya Generalplanen skall minska antalet trafikolyckor med tillhörande personsador i staden.

Harry Karlsson

*Ledamot i tekniska nämnden*

*Suppleant i stadsstyrelsen*

*Stadsstyrelsens representant i stadsplanenämnden*



## Starks kommentar:

- 1) Systemet med friköp av bilplatser har tillkommit för att dels underlätta byggandet i centrum och andra tättbebyggda delar av staden och dels för att med härigenom influera medel finansiera utbyggnaden av allmänna p-platser. Över friköpta platser för TV ett register för att t.ex. dubbelförsäljning skall undvikas. Detta kan ha lett till den felaktiga uppfattningen att friköpt plats går att reservera för enskilt bruk. Friköpsplatser är allmänna platser.

Inledningsvis fanns det enbart markplatser. Senare har p-platser i underjordiska garage intagits i systemet. De avgifter staden tar för friköp bör motsvara anläggningskostnaderna och driften. Staden har idag en hög prissättning på friköpsplatser i centrum men tillhandahåller både billiga markplatser och dyra garageplatser.

Det är inte oändamålsenligt att med friköpspengar bygga ut p-platser där de behövs i markplaner. Men det är en trovärdighetsfråga att till samma pris sälja platser på gata och i garage under marken. För att slippa detta problem kan staden, som Karlsson föreslår, endast sälja friköpsplatser i underjordiska garage. De hittills sålda friköpsplatserna på mark torde dock svårligen gå att omförhandla till mångdubbelt dyrare garageplatser.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Generalplanen förtydligas genom att komplettera under riktlinjer under punkt 3 efter två meningar med följande mening: " I fortsättningen bör friköp i centrum endast gälla underjordiska p-platser."

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

- 2) Strandgatan berörs av gravgårdens utvidgning. Österleden har byggts för att avlasta stadens interna gatunät. Därför bör både Strandgatans norra ände och Grindmattesvägens södra anslutas till Österleden. Enligt samma princip är Klintvägen ansluten till V. Utfarten och den tidigare genvägen till Scheffersgränd avklipp. Begreppet långsamgata tillämpas på gator där man med olika hinder vill ha så lite genomfartstrafik som möjligt. Det är därför motsägelsefullt att offra parkmark för att bygga en gata som egentligen inte skall ha genomfartstrafik. Att bygga en långsamgata för kollektivtrafiken är inte ändamålsenligt. Det innebär en försämring jämfört med idag och farhindren är inte omtyckta av chaufförerna. Det innebär också ett accepterande att den tidvis dåliga kapaciteten på Österleden/Rökerirondellen. Det bör också vara möjligt att även på Åland tillämpa förkörsrätt för kollektivtrafiken.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

- 3) De siffror som använts i generalplaneförslaget rörande biltätheten motsvarar de som Karlsson presenterar.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

- 4) Stadens egen planerade tillväxt i södra staden är i föreliggande plan ungefär lika stor som i gällande delgeneralplan för södra staden. Den planen har legat som underlag för beräkning av Ålandsvägens möjligheter att ensam ta emot trafiken söderifrån. Härvid konstaterades i början av 90-talet att då 800 bilar under årsmedeldygnstrafikens maxtimme (morgontoppen) uppnås norrom korsningen Ålandsvägen-Skillnadsgatan förbinder sig staden att göra en ny utredning om en avlastning av Ålandsvägen (STDS 803§1990). Enligt TV:s beräkningar är dagens situation ca 600 bilar. Det nyligen framlagda förslaget till delgeneralplan för Järsö-Nätöområdet innebär en dramatisk ökning av byggnadsrätterna. Om allt byggs ut skulle invånarantalet växa med 240 % (från 282 till minst 1150). Planen är beräknad för 30 år. Enligt TV skulle detta öka maxtimmens bilar med 200 st, stadens egen tillväxt i söder obeaktad.

Ställda inför detta dilemma har stadsplanenämnden föreslagit att Torggatans södra del vid ett framtida behov kunde fungera som avlastningsled till Ålandsvägen. Alternativet att t.ex. bygga nya biltrafikleder i parkmiljö har avförts eftersom de få och små parkområden som finns i innerstaden behövs som rekreativområden. Detta inte minst om innerstadens befolkning skall öka med ca 2000 invånare.

Både TV:s och stadsarkitektkontorets åsikt är att Lemlands kommun måste minska tillväxten på öarna söder om Mariehamn. För helheten är det en bättre och hållbarare lösning att exploatera stadens södra områden som ligger på gångavstånd till centrum.

Det är förståeligt att berörda invånare vid Torggatan protesterar mot en plan som skulle förvandla deras lugna gata till en huvudgata. Förslaget måste dock ses som en yttersta reserv.

Rent tekniskt skulle gatan förses med en gång- och cykelbana där trottoaren finns. Därmed skulle biltrafiken flyttas längre från husen på norra och västra sidan men samtidigt i motsvarande grad göra intrång in på grönområdet på andra sidan och komma närmare dem som bor där. Sikten i kurvan skulle

härigenom förbättras.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. I skrivningen om Torgg. södra del tilläggs: Torggatan mellan Ålandsvägen och Storgatan reserveras som huvudgata. Behovet av detta avsnitt prövas då maxtimme trafiken i korsningen Ålandsv-Skillnadsg. överstiger 800 bilar. Markanvändning: oförändrad mellan Stora gatan och Skillnadsgatan. Ny mellan Skillnadsgatan och Ålandsvägen.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas med tillägg. I skrivningen om Torgg. södra del tilläggs: Torggatan mellan Ålandsvägen och Storgatan reserveras som huvudgata dock så att förbud för tung genomfartstrafik införs. Behovet av detta avsnitt prövas då maxtimme trafiken i korsningen Ålandsv-Skillnadsg. överstiger 800 bilar. Markanvändning: oförändrad mellan Stora gatan och Skillnadsgatan. Ny mellan Skillnadsgatan och Ålandsvägen.

- 5) Stadsarkitektkontoret utför inte trafikräkningar och har därför av tekniska verken beställt de senaste uppgifterna om trafikens storlek i Mariehamn. Vi har erhållit en intressant sammanställning av trafikräkningar åren 1994.2002. En trafikräkning 2003 har av TV betecknats som inte tillförlitlig.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. TV tillser att färsk och relevant trafikräkning finns att tillgå.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

- 6) Parkgatan har diskuterats i STN men inte föreslagits som huvudgata. Motivet är att Östernäsvägen enligt Trafiknätsanalysen inte skall vara genomfartsled för trafik från Ytternäs och Järsö-Nåtöområdet. För Östernästrafiken bör Skillnadsgatan-Torggatan framhävas som huvudled. Parkgatan utgör en del av den nordsydliga GC-leden nr. 3. Om den skulle ändras till huvudgata måste för GC-trafiken avsättas särskilt utrymme vilket ökar behovet av att gå in i Tullarns äng. En breddning av Parkgatan förutsätter rivning av Övernässtugans äldsta 1700-talsdel alternativt att en ny väg öster om detta museiområde anläggs inne i Tullarns äng. I norra ändan måste en förlängning av Parkgatan fram till Stora gatan föras runt Ålands museums tomt med stora ingrepp i parkmiljö som följd.

Om Parkgatan skulle bli huvudled för genomfartstrafik skärs innerstaden av från strand- och parkmiljö även på detta avsnitt, som i själva verket är det enda som idag inte bildar buffert mellan innerstaden och Österhamn.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Se även kommentar i anledning av TV:s och TN:s synpunkter i grupp D sid. 14

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas. I anledning av TN:s förslag att Parkgatan skulle öppnas som en avlastningsgata för norrutgående trafik för boende bedömer STN att Torggatan mellan Skillnadsgatan och Stora gatan är tillräcklig för genomfartstrafik.



**Grupp B**

Starks kommentarer och förslag i anledning av synpunkterna som inlämnats vid utställningarna (35 st).

Sidnr.

1.	Galina Andrejew	2
2.	Bertil Karlsson	2
3.	Roger Norin	3
4.	Mia Mattsson	3
5.	Susanna Siljander	3
6.		3
7.	Johan Pettersson	3
8.	Boende i staden – än så länge	4
9.	Anonym	4
10.	Mikael Brenner	4
11.	Maria Palme	5
12.	G. Palenius	5
13.		5
14.	Gerd Häggblom	6
15.		7
16.	Roger Eriksson	7
17.	Päivi Alho	8
18.	Mia Grann	8
19.	Ester Miiros	8
20.	Gunnar Sydén	8
21.	Ann Riis	9
22.		9
23.		9
24.	Carita Dahlberg	9
25.	Erica Sundblom	10
26.	Ungdom	10
27.	Rainer Johansson	10
28.	Tom Bengtsson	10
29.	K F	11
30.		11
31.	Johan & Johanna Ceder	11
32.	Mats-Erik Ceder	11
33.	Åsa Ceder	11
34.	Gustaf Perander	12
35.	Ingaliil Karanko	12

## 1. Galina Andrejew

Rena tokerier med V våningar. Stadens tjustning är ju de rara trähusena och villor samt centrum med II-III våningar. Varför finns det skarpa trottoarkanter?

Har ni inte tillräckligt med holmar och öar här på våra kobbar och klintar. Varför bygga? M:hamns stad en konstgjord holme? Bygg hus och hem på alla möjliga holmar som finns rikligt överallt. Vad blir det att kosta? Vem betalar vad? Inte i alla fall från mina skattepengar! Men? kanske mitt finns till då: (Till all lycka) Eller vad?

Varför tas roskisarna bort till vinter? T.ex. vid Pelles livs busshållplats är den redan borta 20.10.2004. Vart kastar vi nu rosk? Undrar på att det slumpas ut i natur och mark. Bättre kollektivbusstrafik både i Mariehamn och landet. T.ex. finns ingen stadsbuss på lördags sommartid. Ingen trafik ut till landet på en söndag för att delta i en högmässa?

Rena rama dårskap.

**Starks kommentar:** Förslagen med V-våningar är undantag i innerstaden. Söder om Stora gatan och väster om Ålandsvägen finns innerstadens trähusmiljöer. Dessa har i planen betecknats som historiskt och arkitektoniskt värdefull stadsbild eller bebyggelsehelhet.

Motiven till att anlägga en bostadsö framgår av planen. Meningen är att boendet på ön skall vara självbärande. Ön gör också att staden får ett tillskott av ca. en km allmänna kajer och stränder, många hamnplatser och vindskydd för befintliga marinor och Sjökvarteret.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 2. Bertil Karlsson

En kommunsammanslagning (Åland= 1 kommun) bör vara alternativ nr 1 då man önskar frigöra mark för boende. På Åland som helhet råder ingen brist på mark. Utfyllnaden av en bostadsö får svåröverblickbara konsekvenser, inte minst för vattenmiljön, tar lång tid och kommer under flera år att göra Slemmern till en byggarbetsplats. Kostnaderna är inte försvarsbara.

Viktigt att skapa kontakt mellan centrum (Torggatan) och Slemmern. Kunde Österleden grävas ned och byggas över? Arkipelag står som en mur mellan centrum och vattnet – kunde öppnas mittför Ekonomiagatan.

Parkering längs gatorna bör utnyttjas i högre grad – många gator är breda och rymmen bilar på båda sidor. Nu tvingas tomtägarna att asfaltera fina gårdar för att skapa bilplatser. Överhuvudtaget är kraven på bilplatser för olika verksamheter för hårda.

Verksamheten vid Algots varv bör tryggas – problemen med damm och oljud måste gå att lösa. Många småstäder t.ex. i Danmark har varv mitt i stan. Vi skall nog försöka behålla de få produktionsindustrier vi har.

Våtmarker bör anläggas vid Svibyåns mynning för att förbättra vattenkvaliteten i Svibyviken. Överhuvudtaget bör man undvika att dagvatten ofiltrerat rinner ut i sjön.

**Starks kommentar:** Ändring i kommunindelningar berörs i ett särskilt tillägg till planen.

Motivet med en bostadsö framgår av planen. En miljökonsekvensbedömning skall göras som en del av den fortsatta utredningen. Se även kommentarer till punkt 1 ovan.

Österleden kan grävas ner eller byggas över. Kostnaderna blir dock astronomiska och i det senare fallet skapas stora stadsbilda- och miljöproblem.

Parkeringsnormerna överensstämmer med Ålands rekordhöga biltäthet. Planen syftar till långtidsparkering under mark och korttidsparkering på gata.

Algots varv kan enligt planen bli kvar men området kan också utnyttjas för annan verksamhet.

Varvsverksamheten bör uppfylla miljö- och stadsplanekrav.

Våtmark kan enligt planen anläggas vid Svibyvikens mynning. Målsättningen är att dagvatten inte skall rinna ofiltrerat ut i havet.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### 3. Roger Norin

Vidtag konkreta åtgärder för att minska hastigheten på biltrafiken på Ålandsvägen. Ett fåtal bilister håller tillåten hastighet. Bygg rondeller eller andra "hinder".

Förbjud mopedtrafik på cykel- och gångbanor. Jag har själv råkat ut för ett antal incidenter på gångvägen nedanför Lotsberget (mellan Matrosgatan och Skillnadsgatan) med små barnbarn.

En EU-moped körs ofta i 50-60 km/tim. det är fullständigt livsfarligt när ett antal lyckliga gossar kommer farande på dessa i grupp.

**Starks kommentar:** Planen innehåller förslag till hastighetsdämpande åtgärder i olika punkter på Ålandsvägen, bl.a. rondeller.

Problemen med mopedtrafik är bekanta men inte en generalplane fråga.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### 4. Mia Mattsson

Det där med konstgjord ö låter konstigt när det finns massor av öar här hos oss. Bygg villor, stugor och hyreshus på någon färdig ö ute i skärgården istället. Ordna ett levande samhälle ute på öarna med turismen, jakt, natur, hantverk, affär, apotek, skola, post, läkare. Djurfaunan är gratis, resten kostar. En konstgjord ö kostar rör sig kanske ca ; miljonklass i stackars kommande släktgren som skall punga ut det ; skall spara natur i Mariehamn, öka skräpkorgarna mera, kanske minskar roskishögarna i skogarna.

Skyddade områden för äldre, handikappade och djur.

Ordna mitt i centrum året runt blomsterarrangemang i krukor, lämna bänkarna kvar lite här och där.

**Starks kommentar:** Motivet med en bostadsö har klargjorts i planen. Se även kommentaren ovan under punkt 1.

Planen innehåller en försvarlig del skyddade naturområden och parker samt förslag till fickparker med möjlighet till olika blomsterarrangemang.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### 5. Susanna Siljander

Gratis buss är bra.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### 6

Mariehamn är en bra plats. Här trivs jag. Här finns det bra utsikt. Min pappa bor här med min halvsystem.

**Förslag:** Synpunkten antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### 7. Johan Pettersson

Ej höghus vid Torggatans centrum vid torget.

Ej arrangerad ö.

Lättare för gående utan trottoarkanter.

Ej platta tak.

Planera noggrant, vid bygg som ska förhindra mögelskador i framtiden. Det lönar sig i längden.

Mera bänkar och roskkorgar.

**Starks kommentar:** Planen föreslår ingen höjning av bebyggelsen runt Torget jämfört med nuläget eller gällande stadsplan. Undantag utgör Statens Ämbetshus med platt tak som genom en påbyggnad med en våning kunde anpassas till den traditionella stadsbilden med synliga tak.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 8. Boende i staden – än så länge

Inför parkeringsavgifter med parkeringsautomater på samtliga p-platser i stan. Ger inkomster, drar ner antalet bilar i centrum. Är ohållbart att alla turister ska komma hit och parkera gratis och smutsa ner luften i "Miljöstaden" Mariehamn.

Det går bara inte att komma med ett miljöpåstående och sedan inte göra något för att förbättra miljön!!!

Utveckla bussförbindelserna till landsbygden!

Att stadsbussen är gratis påverkar antalet bilar i staden mycket marginellt. Det är ju folket från landsbygden som arbetar i staden som står för det största antalet bilar i stan. Staden måste utöva påtryckningar på resten av landskapet för att det ska bli någon ändring tillstånd. Trafiklösningarna i staden kan inte ses separat från trafiklösningarna i resten av landskapet!!!

Tryck på för billigare bussförbindelser till/från landet + vettigare avgångstider – d.v.s. fler tider.

Då kommer antalet bilar att bli mindre i stan med bättre utomhusmiljö

Att anlägga bostadsöar i Slemmern är bland det fånigaste jag hört. Måste alla bo i stadskärnan? Integrera Mariehamn med omkringliggande kommuner!!!

Bygg uppsamlingsparkeringsplatser nära Sparhallen och anordna skytteltrafik med buss så att bilarna kan lämnas utanför stadskärnan.

**Starks kommentar:** Parkeringsavgifterna är en viktig del av stadens parkeringsstrategi men faller inte direkt in i generalplanens ramar.

Synpunkterna rörande busstrafiken på Åland och uppsamlingsparkeringar utanför staden med skytteltrafik är bra men kan inte ingå i generalplanen för Mariehamn.

Motivet med en bostadsö framgår av planen.

Planen utgår inte från att alla måste bo i centrum. Se även kommentaren ovan under punkt 1.

Stadens mål är inte alla skall bo i innerstaden. Det stora problemet är att innerstaden tappat ca. 2000 invånare. Ett boende i centrum är bl.a. mindre bilberoende och gynnar därmed trafiksituationen i staden.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 9. Anonym

Jag är helt emot bostadsöar i Slemmern! Jag är rädd för att bostäderna kommer att bli så dyra att bara rikemansbarn kommer att kunna bo där på bekostnad av skattemedel.

**Starks kommentar:** Motivet med bostadsö framgår av planen. Se även kommentar under punkt 1.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 10. Mikael Brenner

En mindre bilburen bro till Svinö. Parcellera holmen för egnahemsboende (rejåla tomter).

En bilfri bostadsbebyggd holme i Slemmern kan ses som mycket attraktiv.

Effektivt och ekonomiskt att bygga fyrkantiga lådor – men oj, oj vad ful och tråkig stadsbilden blir.

Eventuell underjordisk bilparkering i Västra hamnens närområde ses redan idag som nödvändig.

Långtidsparkerade bilar parkeras idag längs närliggande vägkanter.

F.d. oljehamnsområdet – Mariehamns utåt – får ej bebyggas med höghus.

**Starks kommentar:** Svinö är utredningsområde. Bostadsbebyggelse på Svinö är mer bilberoende än Horelli- och Lotsbergsområdet. Ålandsvägens kapacitet sätter gränser för vad som är möjligt att exploatera i södra staden.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 11. Maria Palme

Att bygga tre rondeller vid Sparhallen tycker jag att låter som en dålig idé. Det kommer att stoppa upp trafiken.

Väghinder tror jag heller inte att hjälper stoppa trafikolyckor. Då är det bättre med en lägre hastighet och fler trafikljus där barn går till skolan.

Bussen som kör utanför Mariehamn är otroligt dyr. Då tar man ju hellre bilen till jobbet. För alla passar det inte med årskort om man inte använder det dagligen i flera år.

**Starks kommentar:** "Väghinder" är till för att reglera körhastigheten. Vid 50 km/h dör 80 % av fotgängarna vid krock med bil, vid 30 km/h 20 %. Farten dödar.

Övriga synpunkter berör inte planen.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 12. G. Palenius

Vi har inga närbutiker i Östernäs eller vid Örtvägen.

Någonting för 30-års generalplanering. Inte heller apotek, post. Ytterst besvärligt med allt detta är sommarlördagarna när det inte finns kollektivtrafik å la stadsbussen.

Hur skall vi äldre då komma fram?

Visst ska det förbättras i staden men inte allt i centrum och Västernäs utan även i Östernäs. Vi hade en gång i tiden en närbutik som hette Pelles livs men när den stängde sina dörrar definitivt så är vi nog i skogen.

Bygg ej en konstgjord ö i öarnas land. Satsa bättre för oss att komma fram i närheten där vi bor.

**Starks kommentar:** Planen innehåller två affärstomter i Östernäs. Butiksetablering sker på privat initiativ och utgående från marknadsekonomiska spelregler. Motivet med en bostadsö framgår av planen. Se även kommentar ovan. Under punkt 1.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 13

- Inga öar i Slemmern. Fyll istället ut viken mellan Nabbens sjövissten och "Radar". Tillsammans med Strandnäs-ängarna blir det ett fantastiskt bostadsområde i stil med t.ex- Västra Klintens höghusområde.
- Höga punkthus istället för långa, man lägre, huslängor.
- Tillåt generellt 5-6 våningar inom det absoluta city-området (Storagatan-Ålandsvägen-Skarpansvägen-Strandgatan). Speciellt kvarteret mellan Skarpansvägen och Kaptensgatan bör få bebyggas i höjd med Nyfahlers-huset. Likaså bör Magazin- och Zeipelstomterna få en byggnadshöjd motsvarande närliggande City-huset och Boreniuska huset. På innergårdarna eventuellt ännu högre.
- Skapa någonting spektakulärt – ett riktigt landmärke – av den gamla stenkrossen.
- Bra att Löskärsberget får byggas "på riktigt".
- Västernäs höghus får gärna byggas på med 1-2 våningar, men däremot inte förtätas med nya byggkroppar mellan befintliga hus.
- Generellt måste tillväxten ske på höjden, inom vissa koncentrerade områden – inte genom att "tränga ihop" och "klämma in" på innergårdar (skräckexempel "fånggården" mellanbefintliga hus på Kaptensgatan och Folkhälsans nybygge).
- Är staden fullt utbyggd på det sätt som vi trivs med, så är det fullt. Då är det ingen lösning att förstöra det vi har, utan lösningen finns i såfall i form av samarbete med Jomala och dess närliggande områden (märk väl SAMARBETE – inte tvång och diktat, som tyvärr har präglat försöken till dialog tillsvidare.)
- Bered mera utrymme för kontor i det absoluta centrum, där de hör hemma och ger liv och näring åt staden.

**Starks kommentar:** Stranden mellan Nabben och "Radar" är i miljövärdsinventeringen och gällande stadsplan klassad som naturskyddsområde (bl.a. viktigt häckningsområde för fåglar).

Punkthus i upp till VIII-våningar ingår i planen för Lotsgatans bebyggelse.

Höghusbebyggelse i 5-6-våningar inom det föreslagna centrumområdet skulle helt förändra Mariehamns småstadskarakter. Stora kontraster mellan lågt och högt skulle under långa tider prägla stadsbilden och i slutändan utplåna det mesta av den befintliga bebyggelsen där det också finns fler exempel på arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Mycket av stadens identitet skulle därmed gå förlorad. I planen

föreslås istället en moderat förtätning. Magazintomterna föreslås förtätade med ett bevarande av Torggatans småstadskaraktär men högre bebyggelse inne på tomterna. Zeipelstomten ingår i stadens stadsbilsrehabiliteringsprogram.

Planen möjliggör utökning av kontorsverksamhet i centrum.

Synpunkter rörande kommunindelningen behandlas i ett särskilt tillägg till planen.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 14. Gerd Häggblom

Markanvändning: Jag gillar inte planeringen av bostadsområdet som är föreslaget i Norra Mariehamn, öster om Skogshyddsvägen. Vi har redan fått nog av tjtandet omkring Algots Varv och dess störande, trots att varvet var där först. I Norrböle blir det säkert samma sak. Ex: Renhållningen skramlar för mycket och börjar före 07.00 eller "Chips fisk" och "Royal Canin" släpper ut illaluktande odörer, särskilt sommartid. Eller högtalarna från travbanan dånar vid nordlig vind så det stör.

Mitt förslag: Anlägg istället trädgårdskompostering i 3 delar. 1 del per år så det hinner bli fin jord var tredje år till Mariehamns stads rabatter. Vi Mariehamnare har inte nån speciell plats att göra av med gräs och löv.

Buskar som beskärs kan väl köras till flis? Jag föreslår detta med tanke på just i det område är det mycket sankmark. Ekonomiskt blir det billigare med kompost där än att bygga bostadsområde längre upp på berget, då man måste borra och spränga för avlopp och dylikt. Jag understöder bostadsbygge på Svinö, med tanke på att innerstaden redan är trång och förstör idyllen med höghus. Ta till exempel de höga fyrkantiga lådorna på Skönviksområdet. De är skrämmande fula.

Jag kan inte riktigt förstå varför det skulle pressas in 7000 människor till i Mariehamn? Vi är väl tillräckligt med kommuninvånare bara vi inte slösar bort vår ekonomi på fel "grejer"?

Bostadsbrist blir det ju, har vi sett, eftersom samhället strävar efter att dela på familjer. Det blir två bostäder per familj så länge samhället/kommunen betalar ensamstående mödrar pga separation. Kvinnor och män idag tar hellre till flykten med sina problem än försöker lösa dem. Just av den orsaken. Karlarna kanske av "lättja" och kvinnorna för att de får extra bidrag. (Hörsägen)

Varför inte bygga upp ett system för att sträva efter att vara en familj. Som det nu är, anser jag det vara väldigt orättvist mot männen. Vid separation med barn inblandade och delad vårdnad får kvinnan – barnbidrag, bostadsbidrag, ensamförsörjarestöd och underhåll av karln. Mannen får ha barnen kanske vecka-vecka och betala underhåll ändå. Jag anser dem lika ansvariga till separationen, om det inte föreligger våldshandlingar som orsak. Männen är alltid i underläge när det gäller barnvårdnad och våld. Det finns massor med kvinnor som utövar psykisk misshandel mot sina män. Men det syns inte.

Sätt pengarna på vården att fungera och att daghemmen får tillräckligt med anslag så barnen får en bra grund. Pga: Dagens stressade samhälle då båda föräldrarna måste jobba för att ha råd med dyra hyror och att få mat på bordet, finns inte mer än ca 2 timmar per dag för föräldrarna att ägna sig åt barnen.

Sätt ekonomin på det som behövs för människorna, istället för att bygga underjordiska parkeringar med dyra fläktsystem för att de inte skall vara hälsovådliga att vistas i. Eller massa farthinder på vägarna som gör att man inte kan ekonomiköra över huvudtaget. Ju mer "broms och gas" desto mera avgaser i vår profilerade Eko-stad? Dessa farthinder är bara till besvär. Chaufförerna i stadsbussen kommer troligtvis att ha omfattande ryggbesvär efter att sitta varje dag och guppa på 126 farthinder. Varje dag! De kör ju faktiskt inte bara en tur per dag runt sin linje.

Med tanke på uttryckningsfordon ex ambulansen. Den stackare som får hjärtinfarkt, bör nuförtiden, läggas på mage i ambulansen för att då få automatisk hjärtmassage på väg till sjukhuset. Brandbilarna kanske får gungningar i vattentanken och välter, vilket leder till att de inte hinner fram till enbrand. Det är kanske så Mariehamn vill ha det. INTE JAG SOM BOR HÄR.

Övrigt gällande trafiken. Dagens fotgängare och cyklister verkar tro att de är odödliga då de rör sig i trafiken. Int ser de något heller. Tag till exempel väjningsplikten för cyklisterna vid bussplan på Styrmansgatan.

Cyklisterna skall stanna. Eko-stad bör ha jämnare trafikflöde för bilarna med tanke på avgasutsläppen då det blir knycigt. Därför anser jag att fotgängare och cyklar skall vänta för motorfordonen. Gångare och cyklar släpper inte ut avgaser, då de startar efter ett stopp.

Var är trafikläran som fanns redan 1975? Jag har inte blivit påkörd än, int mormor på 85 år heller. Vad beror det på att yngre idag tror de får göra hur som helst, och gör så? Har de ingen självbevaringsdrift eller har de redan ledsnat på livet?

PS: Att hålla så mycket av näringslivet som möjligt på hemmaplan ger arbete åt ortsbefolkningen, vilket i sin tur leder till skattebetalning för kommuners ekonomi. Istället för beställningar av billiga tjänster och varor utifrån så vi blir arbetslösa och tvingas laka ur kommunens ekonomi. (Jag blir uppsagd för att trycksaker skickas till Åbo & Estland för tryckning. HÅLL NÄRINGEN HEMMA!!!)

Några funderingar av mig som alltid blir i kläm då det gäller samhällliga frågor. Jag är ett "Maskrosbarn" som misstolkas i vårdsammanhang hela tiden och nu blir jag arbetslös pga: samhällets näringsideologi.

"Ibland så trött"

Tack för ordet

**Starks kommentar:** Bostadsbebyggelse på Svinö är inget alternativ till den redan i stadsplan fastslagna bostadsbebyggelsen i Österbacka. De kommunaltekniska kostnaderna för en bebyggelse på Svinö är betydande och ett bebyggt Svinö ökar trafikproblemen på Ålandsvägen.

Siffran 7.000 är en teoretisk beräkning av hur många nya invånare kunde rymmas i Mariehamn enligt förslaget till generalplan. Stadens mål är att kunna ta emot 110 personer årligen eller 3.300 inom planperioden fram till år 2035.

Det är en korrekt iakttagelse att familjesplittringen försvårar bostadsbristen och i sig ökar behovet av bostadsbyggande.

Trafik i stadsmiljö och på landsbygden är inte samma sak. I en stad finns det många grupper som har lika rätt till stadens gemensamma offentliga rum, gatorna : förutom bilisterna har vi fotgängarna, cyklisterna vilka kan indelas i flera olika kategorier med olika behov och möjligheter att röra sig i staden. Vid ekonomikörning i 50 km/h dör 80 % av fotgängarna vid kollision med bil. I 30 km/h dör 20 %. Farten dödar! Därför måste fysiska åtgärder tillgripas för att göra gatorna möjligast jämlika för alla brukare.

På landsvägarna är problematiken en helt annan: där är det mötet bil mot bil i hög hastighet, som orsakar flest olyckor.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 15

Bygg ej på höjden!

**Starks kommentar:** I planen föreslås en moderat höjning av våningstalet inom vissa områden. Höghus och höga e-tal i innerstadsmiljö sparar mark men är stadsbildsmässigt problematiskt och leder till vanligen sterila gårdsmiljöer och parkeringsproblem.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 16. Roger Eriksson

Trafiken i innerstaden.

Min åsikt för att göra trafiken i innerstaden smidigare är att enkelrikta Parkgatan (söder-norr).

Då slipper Ålandsv en hel del trafik tex morgonrusningen.

Många barnfamiljer bosätter sej på Skillnadsgatan och Ålandsvägen nu när äldre människor säljer bort sina hus.

Detta är det ändå vettiga tänk på miljön, och tänk på dom som bor vid tex Ålandsv.

Sen vill jag också ha buss till postterminalen i Sviby. Vi är säkert 150 personer som jobbar där och ingen transport finns anordnad.

Det betyder att många familjer har varit tvungna att skaffa en extra bil till familjen.

Tack

**Starks kommentar:** Att öppna Parkgatan skulle mycket marginellt avlasta Ålandsvägen.90 av 600 skulle vid maxtimme välja Parkgatan enligt TV:s beräkningar. Däremot skulle åtgärden innebära stora negativa konsekvenser för miljön.Se även kommentar i grupp A punkt 4.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 17. Päivi Alho

Vi vill inte ha mer stenar och utfyllnadsmaterial i sandviken Slemmern.  
Ingen bostadsö med andra ord.

**Starks kommentar:** Motivet för en bostadsö framgår i planen. En miljökonsekvensutredning skall föregå projektet. Se även kommentaren ovan under punkt 1.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 18. Mia Grann

- Renhållningens verksamhet är en plats för hälsonämnden att kolla. Adress: Skogshyddevägen!
- Det öppna diket på Odalgården, Snellmansåkrar kunde också åtgärdas. På våren och vid hårt regn så forsar vattnet i diket längs Bolstavägen på Chips och HJ.Foods sida.
- Cykelbana från rondellen österut? Tung trafik – livsfarligt, att cykla där.

**Starks kommentar:** Stark utgår från att MG avser GC-väg österut från nya rondellen på "gamla" Godbyvägen. I planen förslås GC-väg ända från Dalbo till den nya stadsdelen Österbacka längs Bolstavägens södra sida.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 19. Ester Miiros

Jag bor i Östernäs och mina synpunkter utgår från att jag jobbar på landet och använder bil.

- Jag tycker Parkgatan skall bli en biltrafikled. Bef. Parkgata kan fortsättningsvis vara gång- och cykelled, men en "smal" 2-filig väg är definitivt önskvärt. Att leda all trafik från Östernäs-Västernäs över Skillnadsgatan-Ålandsvägen samtidigt som dessa områden får fler invånare och de ovannämnda gatorna är så "utbyggda" som de kan bli, tycker jag är onödig belastning. Vi HAR träd och parker och hav. Några kan vi avstå från.
- för högre hus
- för nästan allt annat också ...

**Starks kommentar:** Problematiken kring Parkgatan har belysts i flera av Starks kommentarer ovan och i tekniska verkens synpunkter.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 20. Gunnar Sydén

Jag tycker som trafikant i Mariehamn att det redan finns tillräckligt med rondeller. På väg hemifrån till skolan kommer jag att måsta köra genom 5 rondeller. Man kan satsa pengarna på annat istället. Bygg en motorbana istället, utan rondeller.

**Starks kommentar:** Rondeller är en metod att trafik- och hastighetssäkra korsningar mellan bilar och lätt trafik. Inom staden finns inte utrymme för en motorbana.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.



## 21. Ann Riis

- bra att grönområden bevaras
- underlätta för privatpersoner som vill bygga på egen mark på icke stadsplanerat område, speciellt då byggnationen följer delgeneralplan.

**Starks kommentar:** Staden har ett markpolitiskt program och en byggnadsordning som reglerar planeringen och byggandet på privat råmark. Enligt planen skall vissa bebyggda parceller (R-3) efter prövning kunna bebyggas med åretruntbostäder.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 22

- Det är bra att Mariehamn för en långsiktig plan för sin utveckling, då blir det framtida Mariehamn säkert mycket trevligare. I dag känns staden väldigt sönderhackad, jag tänker på till exempel Torggatan som blivit bättre, man fortfarande är bedrövlig. Det är bra om cyklister och gångare får bättre "utrymme" i stadsbilden.
- Parkeringssituationen är under all kritik i dagsläget.
- Jag tror inte på att "bygga sönder" gator som exempelvis Ålandsvägen.
- I stället för att bygga ut begravningsplatsen borde man satsa på en helt ny.
- Jag vill inte ha höga hus längs Östra utfarten.

Ett önskemål: Det här är ju en stor plan. Det skulle vara intressant att se hur den påverkar mitt kvarter. Då är det lättare att förstå vad den betyder. Det är ändå den närmaste närmiljön som är mest angelägen.

**Starks kommentar:** Torggatan har bebyggelse från olika tider och har bl.a. därför en variationsrik gatubild. Successivt skall en rehabilitering göra miljön mera harmonisk men lika viktigt är att centrum fylls av liv och verksamheter.

Ålandsvägens estetiska kvalitet mellan Styrmansgatan och Stora gatan kan diskuteras. På många ställen är trottoarerna under all kritik och kantstenarna fulla av skador. Idag är biltrafiken prioriterad och gatan mycket olycksdrabbad.. Mycket lite har gjorts för den korsande lätta trafiken. Stadsarkitektkontoret hävdar att en ombyggnad som ökar trafiksäkerheten för alla brukare av gaturummet inte behöver bli en "sönderbyggd" gata utan en estetiskt betydligt behagligare och jämlik miljö.

En etablering av en ny begravningsplats har diskuterats. Någon plats för en sådan har inte funnits och församlingen prioriterar bl.a. av ekonomiska skäl en samlad gravgård.

Rönnebergs torg är utredningsområde i planen. Höga hus (IV-våningar) kan utformas så att utsikten från bakomliggande hus skymms mindre än av en lägre och mer utbredd bebyggelse.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 23

Planen på bostadsö i Slemmern är ett ypperligt exempel på idiotiskt storhetsvansinne och bristande verklighetsuppfattning.

**Starks kommentar:** Motivet och kostnadsuppskattningen för en bostadsö redovisas i planen. Se även kommentarer ovan under punkt 1..

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 24. Carita Dahlberg

Behålla gamla vackra hus.

Parker är viktiga.

Behåll havsutsikten!

**Starks kommentar:** Planen slår vakt om byggnadskulturen och naturmarken. Havsutsikten är värdefull. En bostadsö kan delvis skymma utsikten mot Slemmern med ger de planerade bostäderna tillgång till vackra vyer över hav och vatten.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 25. Erica Sundblom

Jag anser att Mariehamns starka, direkta kontakt med Slemmern och Svibyviken vara mycket väsentligt för Mariehamns karaktär. Därför motsätter jag mig byggande av bostadsö i Slemmern.

**Starks kommentar:** Planen slår vakt om byggnadskulturen och naturmarken. Havsutsikten är värdefull. En bostadsö kan delvis skymma utsikten mot Slemmern med ger de planerade bostäderna tillgång till vackra vyer över hav och vatten.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 26. UNGDOM

Bygg högre! 8 vån. är lagom!

**Starks kommentar:** Småstadsmiljön i Mariehamns innerstad är sårbar. Höghus som i en storstad eller i ett avskilt nybebyggelseområde, ser naturliga ut skulle här helt förändra stadens karaktär.

I planen föreslås en moderat höjning av våningstalet på vissa platser i innerstaden. I Horelli- och Lotsbergsområdet har staden gått in för högre bebyggelse IV-VIII våningar.

Se även kommentaren ovan punkt 1, 7 och 13.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 27. Rainer Johansson

En bra generalplan bibehåller M:hamn som trädgårdsstad – VIKTIGT.

Men i längre perspektiv – Mariehamn + Jomala = stark kommun!

**Starks kommentar:** Frågeställningar rörande kommunindelning behandlas i ett särskilt tillägg till planen.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 28. Tom Bengtsson

- Bygg bostäder på Svinö. Perfekt att erbjuda strandtomter så nära staden.
- Utnyttja det tomma området mellan Shell och TB till bostäder. Området ser ju bedrövt ut idag. Jord- och grushögar prelis vid utfartsvägen som alla turister och ålänningar åker är inte så snyggt. Dessutom skulle området ge underbar sjöutsikt. Kanske en saluhall och lite kafeer för att bygga "hop" stadens centrum med sjöfartskvarter och Mariebad.
- Förslagen till högre hus i centrum är bra, ön i Slemmern mindre kul ...

**Starks kommentar:** Svinö är utredningsområde liksom Rönnerbergs torg. I båda fallen gäller det att analysera bostadsbyggandets förutsättningar och konsekvenser. Se även kommentaren under punkt 10 och 14.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 29. K F

Parkgatan byggs ut för att trafiken från Östernäs inte behöver köra genom stan.

**Starks kommentar:** Se kommentarer ovan rörande Parkgatan.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 30

Inga fyrkantiga lådor. Både hus och båtar börjar se för jävliga ut.

**Starks kommentar:** Strävan i stadsplaneringen har sedan 80-talet varit att anpassa nybebyggelsen till det traditionella byggnadsskicket i staden med synliga tak. De främsta företrädarna för det platta taket Självstyrelsegården, Hotell Arkipelag och Ålands Museum liksom KK-husets planer har tillkommit genom arkitekttävlingar där staden har haft föga inflytande.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 31. Johan & Johanna Ceder

Vi anser att området "Ceders" på Västra Klinten Rnr 3:75 och 3:80 bör bevaras i sitt nuvarande skick, p.g.a. det kulturhistoriska värdet.

**Starks kommentar:** Se kommentar ovan under synpunkter grupp A punkt 11

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 32. Mats-Erik Ceder

Mina synpunkter är att Ceders området Nr 3:80 bevaras som det är i dag. Området är kulturhistoriskt värdefullt med gamla byggnader och träd från 1800-talet. Området som betas av får och hästar är ett uppskattat naturområde.

**Starks kommentar:** Se kommentar ovan under synpunkter grupp A punkt 11.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 33. Åsa Ceder

Se enskilda synpunkter.

**Starks kommentar:** Se kommentar ovan under synpunkter grupp A punkt 11.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 34. Gustaf Perander (MTV Pens.)

Det finns för mycket grönomr. i staden. Dom hinner inte sköta om dem. Mera bostäder i stället.

**Starks kommentar:** En mer allmän bedömning är att staden har för lite grönytor. I stort sett sköts grönytorna väl. De anlagda parkerna som kräver mer underhåll utökas i takt med att staden växer men budgetanslagen minskar relativt sett. Det är ett problem. En turiststad måste ha god kvalitet på sina parker.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 35. Ingalill Karanko

Det föreligger en avvikelse mellan markanvändningsplanen och kartan "Parker och grönområden" när det gäller Allégatans utsträckning vid Redaregatan.

Enligt min mening/åsikt är markanvändningsplanen det bästa alternativet och bör således förverkligas.

**Starks kommentar:** Konstaterandet är korrekt.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Kartan över parker och grönområden justeras enligt markanvändningskartan vad beträffar Redaregatans allé.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

**Grupp C**

Starks kommentarer och förslag i anledning av synpunkterna som inlämnats via stadens hemsida (14 st).

	Sidnr.
1. Konstnären	2
2. Jan-Erik	2
3. Ben	2
4. Fredrik Sjölund	2
5. Kim Johansson	3
6. Jack Christenbrunn	3
7. Ola Gottberg	4
8. Jack Christenbrunn	4
9. Yngve Söderlund	4
10. Brita Enroth-Lindén	4
11. Harriet Andersson	5
12. Bjarne	5
13. Veronika Häggblom	6
14. Tage Silander	6

## 1. Konstnären

Jag anser att angående trafikplanen inom Mariehamn, att..

... ni bör öppna reguljära flyglinjer. Rutterna kan gå Järsö-Möckelö, eventuellt Järsö-Godbyvägen, med mellanlandningar när så behövs.

Dräneringen inom Mariehamns stad har sedan länge vid idogt regnande varit undermålig. Jag anser det således som skäl vara att överväga ett bortgrävande av samtliga vägar inom staden och ersätta dessa med s.k. "huvuddiken" eller utfall. Dessa kan då bättre leda bort vattnet och man får dessutom en mycket reducerad trafik. De befintliga och framtida farthindren kan med smärre justeringar av höjd användas som "överfarter" eller broar.

PS! Ett mindre drastiskt beslut skulle annars vara att bygga 1 st farthinder per utfart, då vissa människor har setts backa ur sina garage med en otillbörlig hastighet och fara uppstår.

**Starks kommentar:** Stadens trafikproblematik har utförligt redovisats i planen. Konstnärens spexartade förhållningssätt är roande men löser inte de verkliga problemen.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 2. Jan-Erik

Jag anser att..

framförhållning=prioritering ur trafiksäkerhetssynpunkt är något som tycks saknas hos våra beslutsfattare (kanske något som återspeglas även i andra sammanhang skulle jag vilja påstå) med en hopplös önskan om förbättring

**Starks kommentar:** Staden har bl.a. låtit utarbeta ett trafiksäkerhetsprogram 1998, en uppföljning av trafikolyckor 1989-2002 och en trafiknätsanalys i syfte att göra staden trafiksäkrare. De budgetmedel som skulle behövas för de föreslagna åtgärderna har dock inte beviljats i tillräcklig utsträckning. Landskapsregeringen är väghållare för stadens in- och utfarter som också berörs av stadens program och analyser. Inte heller från det hållet har nödvändiga medel för trafiksäkerhetsåtgärder i staden beviljats.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 3. Ben

Mera öar med trevliga promenader nära vattnet och brygg- och kajmiljöer, hellre det än bygga på höjden! Har dock ingen aning om vad det kostar att bygga öar... Kanal rakt igenom stan hade varit perfekt, men det lär väl vara svårt.

**Starks kommentar:** Se kommentar i grupp B punkt 1.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 4. Fredrik Sjölund

---

Jag anser att nybyggnation i Mariehamns innerstad inte längre kan begränsas till 5 våningar. Vi bör helt klart tillåta 7-9 våningar, särskilt på "innegårdar". Utåt Torggatan bör antalet våningar vara 4 eller mer.

Vad gäller obebyggda tomter bör man verkligen sätta press på tomtägarna. Det finns ju relativt gott om platser i staden som kan bebyggas. Dessa tomter har säkert bygggrätt, men ägarna utnyttjar inte denna rätt. Kunde man inte se till att där byggs på ett eller annat sätt. Vid trafikljusen på Torggatan - Storagatan, längs Ålandsvägen på flera ställen, bredvid/ bakom Tele ring på Norragatan osv. Annars en bra plan.

**Starks kommentar:** Se kommentar i grupp B punkter 1, 7, 13.

Staden följer med byggnationen och ger med jämna mellanrum byggnadsuppmaningar till tomtägare med obebyggda tomter. I vissa fall önskar staden se över stadsplanen före sådan uppmaning ges i andra fall bör tomtägaren se till att tomten bildas i enlighet med fastställd stadsplan för att uppmaning skall kunna ges.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 5. Kim Johansson

Jag anser att Askuddsvägen bör ingå i 30-områdes förslaget. Askuddsvägen är idag fullständigt livsfarlig då bilisternas hastighet sällan underskrider 70 km/h. Innevånarna i "bikupan" har dessutom en tendens att överskrida 90 km/h på denna 40-väg.

Alltså: 30 km/h begränsning samt farthinder är absolut nödvändiga på Askuddsvägen! Det är bara en tidsfråga innan något barn på cykel råkar illa ut.

**Starks kommentar:** Enligt trafiknätsanalysen och planförslaget är Askuddsvägen 30-gata.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 6. Jack Christenbrunn

Jag anser att planen i det stora hela är väl genomtänkt men önskar dock att man tänker över följande detaljer:

Ifall Torggatan är tänkt att avlasta Ålandsvägen vilket är det naturliga för all trafik som skall ledas norrut förbi stadens centrum, bör man belägga Torggatan med förkörsrätt och avlägsna hindret i korsningen Torggatan/ Skillnadsgatan för att öka framkomligheten. Hindret kan istället flyttas till Skillnadsgatan av säkerhetsskäl som har betydligt mindre trafik. Öhbergsvägen som hör till stadens äldsta bostadsområden är inne i en generationsväxlingsfas, där barnfamiljer i allt större utsträckning flyttar in i de äldre husen, varför man i planeringen borde beakta detta genom att till exempel göra avsnittet Läringsgränd- Hantverkargränd till gårdsgata. Under alla omständigheter bör hastighetsnedsänkande åtgärder vidtas så att hastigheterna sänks ifrån nuvarande 70-90 till 30km/h.

**Starks kommentar:** Om Torggatans södra del blir huvudgata bör korsningen med Skillnadsgatan hastighets- och trafiksäkras.

På gårdsgata är all sådan biltrafik förbjuden som inte skall till parkeringsplats eller fastighet vid gårdsgatan (Vägtrafiklagen 42§).

En gata som i övrigt är avsedd för genomgående trafik kan således inte på ett mellanliggande avsnitt betecknas som gårdsgata.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Åtgärd, se grupp A punkt 9.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas med tillägg. I skrivningen om Torgg. södra del tilläggs: Torggatan mellan Ålandsvägen och Storagatan reserveras som huvudgata dock så att förbud för tung genomfartstrafik införs. Behovet av detta avsnitt prövas då maxtimmestrafiken i korsningen Ålandsv.- Skillnadsg. överstiger 800 bilar. Markanvändning: oförändrad mellan Stora gatan och Skillnadsgatan. Ny mellan Skillnadsgatan och Ålandsvägen.

## 7. Ola Gottberg

Jag anser att staden bör göra en utskriftsvänlig version av det aktuella förslaget till generalplan så att detta lättare kan skrivas ut, eftersom det är utsatt på internet. Då behöver man inte sitta vid datorn och läsa eller närmare göra sig förtrogen med förslaget, som i övrigt är förtjänstfullt uppgjort. Det är inte alla som klarar av att skriva ut hela texten som det nu är uppgjort. Då borde sådana anvisningar finnas med. Det är också en kostnadsfråga: Alla har inte ännu bredband och alla har kanske inte får tag i det på annat sätt.

Mvh  
Ola Gottberg

**Starks kommentar:** Vi beklagar detta. Stadens kapacitet är ännu inte vad den borde vara i detta avseende. Vi arbetar på det och hoppas att den slutliga planen skall kunna skrivas ut enligt önskemålet.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Staden arbetar på detta.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 8. Jack Christenbrunn

Jag anser att Oljehamnsberget bör bebyggas med terrassradhus som smyger upp längs sluttningen och ger de boende en makalös utsikt över havet. Att bygga höghus på detta område vore en arkitektonisk skandal.

**Starks kommentar:** Terrasshus är bland det dyraste sättet att bygga. Tak- och grundläggningsytorna blir mycket stora. Takyterna som samtidigt är terrasser måste vara platta för att inte skrymma utsikten. Sådana ytor är i regel problematiska i vårt klimat. Höghus kan göras hur arkitektoniskt intressanta som helst. Staden har högt ställda ambitioner.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 9. Yngve Söderlund

Den befintliga planskilda korsningen "Västerleden och gc-vägen vid tekniska verken" borde markeras på kartan.

Tycker planen överlag verkar bra.

**Starks kommentar:** Korrekt påpekande. Beteckningen för befintlig planskild korsning har fallit bort på kartan sid. 107.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Trafiknätskartan över GC-vägar kompletteras med beteckning för planskild korsning söder om tekniska verken.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 10. Brita Enroth-Lindén

Jag anser att..

Vi inte ska ha bostadsöar i Slemmern.

**Starks kommentar:** Motivet för en bostadsö framgår i planen. Se även kommentar grupp B punkt 1.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.



## 11. Harriet Andersson

Här några reflexioner

- Ohållbart att Mariehamns stad och kringliggande kommuner inte vill samarbeta om en gemensam generalplan.
- Hur skall Mariehamn t.ex. klara all genomfartstrafik, om stora bostadsområden byggs söderut i Lemland? Tunnel?
- Tror planerarna verkligen att folk, som bosätter sig i Horelli-området, kommer att promenera eller att ta cykeln till centrum, som det sagts i en del framföranden?
- Undertecknad cyklar dagligen 3km t/r genom stan i ur och skur. Barnen är utflugna, har två personers hushåll. Byter vinterdäck/somnardäck på cykeln. Det är ibland jobbigt att ta sig fram, hittills har det gått bra. Men hur klarar t.ex. en barnfamilj och äldre personer dylika transporter i regn och rusk, i snömodd eller blixthalka med cykel eller till fots?
- Ålandsvägen och Torggatan kommer knappast att kunna svälja all kommande trafik. Redan nu är det svårt att ta sig ut och in från tomten (gäller även för cykel) vid rusningstid.

Vill samtidigt passa på att tillägga ett par andra ärenden:

- Vänligen färdigställ snarast cykelvägen på Ålandsvägen mellan Norragatan och Styrmansgatan.
- Bumpers vid trafikljus (vid kyrkan) ger falsk säkerhet. Om en bil saktar in vid ett övergångsställe börjar du reflexmässigt gå över gatan. Hjärnan tolkar det som om bilen saktar in just för dig eller för rött ljus och du börjar gå över gatan trots att trafikljuset lyser rött för gångtrafikanten. Det är flera personer som uppmärksammat detta.

Tack för ordet.

**Starks kommentar:** Byggnadslagen tillåter inte generalplanering över kommungräns. Landskapsregeringen skall enligt lagen om kommunöversikt sammanställa alla åländska kommuners kommunöversikter. Lagen har varit i kraft 10 år. Fortfarande torde det inte finnas någon sammanställning.

Staden har på olika sätt uttryckt oro för att konsekvenserna av en kraftig exploatering på Järsö-Nåtöområdet blir trafikmässigt allvarliga för staden. I planen sägs att ett boende på Horelli- området på gränsen till innerstaden är mindre bilberoende än ett boende t.ex. på öarna söder om Mariehamn. Självklart uppstår det situationer då bilen behövs i stadens nya våningshusområde. Viktigt skulle det vara att bygga ut attraktiva, bekväma och trafiksäkra GC-vägar från Horelli- och Lotsbergsområdet in mot centrum. Det är svårt att tvinga folk till ett visst beteende. Det är bättre att skapa förutsättningar för en önskad utveckling.

Problemet med Ålandsvägen torde behandlas av tekniska verken i en vidare utredning.

GC-vägen längs Ålandsvägen ingår i planen. Ett förverkligande av den utgör en del i ett större projekt rörande ombyggnaden av Ålandsvägen mellan Stora gatan och Ålandsplan, vilken tills vidare inte prioriterats.

Synpunkter beträffande bumpers vid trafikljuset för GC-trafiken över Stora gatan är viktiga och bör uppmärksammas av tekniska verken.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas och meddelas tekniska verken till kännedom.

**Stadsplanenämndens beslut:**

## 12. Bjarne

Jag anser att den s.k. bostadsön i Slemmern strykes från generalplanen, att Dalbergsleden förverkligas (snarast) och att Östernäsvägen och Östra utfarten ansluts genom Tullarns äng.

**Starks kommentar:** Beträffande bostadsön se kommentar ovan grupp B punkt 1.

Frågan om att förbinda Östernäsvägen med Österleden har kommenterats ovan bl.a. i grupp A punkt4. Dalbergsledens vara eller icke vara har utförligt behandlats i planen.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 13. Veronika Häggblom

Jag anser att...

- beträffande fastigheten 2-6-Backeberg bör våningstalet bättre korrespondera med tomtarna söder om, snarare än norr om.  
Är idag II/III men borde kunna tillåtas upp till IV mot gatsidan för att möjliggöra ändamålsenligt utnyttjande av fastigheten.
- har K-märkningsmöjligheter för uthuset på innergården till K-märkta fastigheten Södragatan 18 genomgått?

**Starks kommentar:** Tomten, som har beteckningen BR, kvartersmark för radhus eller andra kopplade byggnader, ligger vid askuddsvägen mellan bostadsvåningshus i III – ½ III våningar i söder och egnahemshus i 1/2I våning i norr. Genom stadsplaneändring 1999 höjdes våningstalet från II till II/III på den aktuella tomten, vilket innebär att bebyggelsen på den sluttande tomten får vara III våningar mot Askuddsvägen och II våningar in mot tomten. Bebyggelsen kan sålunda bilda en lämplig stadsbildsmässig övergång mellan de angränsande byggnadsskalorna: den blir från Askuddsvägen sett en våning lägre än det närmaste våningshuset och en våning högre än egnahemmet norr om.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## 14. Tage Silander

Kommentarer:

Jag anser att e-talet måste ha en mycket mindre betydelse i avgörandet huruvida byggnationen passar in i miljön. När det gäller t.ex. Zeipels bör där kunna byggas ett fullständigt t.ex. fyrvåningshus. Härtill bör bilplatsbehovet i redan bebyggda kvarter, som i det fallet, vara måttligt av den anledningen att det inte är ekonomiskt eller ens praktiskt genomförbart att klara av det teoretiska behovet. Med villkor som gör att projekt kan förverkligas kommer de också att bli förverkligade. Annars mycket tveksamt.

Samma sak gäller tomten mellan Ömsen och Andelsbanken (Olofssonska gården). Om den tomten skall bebyggas med 1.500 kvm våningsyta kan det bli knepigt att klara av ekonomin (med måttliga hyror). Varför inte höja byggrätten för att därmed se till att något händer.

Ett bra sätt är att först avgöra hur stadsbilden kommer att se ut med ett tillräckligt byggande, för att därefter ge möjlighet till utbyggnaden genom att samtidigt kräva att byggnaden skall förses med tillräckligt många bostäder.

Dessa två exempel är nära min vardag och därför bekanta. Men det finns säkert många fler liknande exempel.

När det gäller bostadsöarna är jag i det här skedet avogt inställd till dylika grepp. I första hand skall vi nog använda den mark vi har och genom t.ex. kommunsammanslagning mellan Mariehamn och Jomala klara av vårt markbehov ändå.

Härtill två extra karameller:

- 1) Bygg eller möjliggör byggande av ett eller flera parkeringshus. Även parkeringshus kan vara vackra om arkitekten får leva ut sin fantasi.
- 2) 2) Kortare parkeringsrutor i centrala staden vilket tvingar folk att köpa mindre bilar. Passar händelsvis även till motorcyklar. Vill man ha en stor vräkig bil får man med andra ord vara beredd att promenera en bit. (Tja... det här sista kanske inte var riktigt allvarligt menat)

Lycka till!

---

**Starks kommentarer:**

E-talet

I generalplanen förs ett resonemang kring förhållandet mellan e-tal och våningstal (sid. 43, del 2). Där sägs att "för stadsbilden är våningstalet ett viktigare stadsplaneinstrument än det matematiska e-talet".

E-talet anger förhållandet mellan byggnadsrätt och tomtareal varför det direkt påverkar tomtens värde. I planen indelas staden i olika e-talsområden. De högsta e-talen finns av naturliga skäl i absoluta centrum.

### Zeipels

Det har också framförts synpunkter att Zeipels borde K-märkas. I stadens stadsbilsrehabiliteringsprogram ingår Zeipels som ett objekt som genom lämplig till- och påbyggnad kan anpassas till närliggande bebyggelse vid Torggatan.

### Olofssons

Grundbyggnadsrätten 1.500 räcker till. Om på tomten kan anläggas underjordiskparkering (minst 80% av tomtarealen) med anslutning till stadens planerade allmänna parkering under Biblioteksplatsen kan staden pröva 25 % tilläggsbyggnadsrätt för bostäder. Inräknas även tillägg för trappor, hissar och ytterväggar kan planerad utbyggnad om ca 2.000 m<sup>2</sup> v.y. förverkligas.

### P-platser

Vid nybyggnad bör p-platser anläggas på tomt enligt de normer fullmäktige antagit. Staden har bl.a. för vissa centralt belägna tomter tillämpat olika typer av friköpsmöjlighet (BO 54 §). Eftersom det är av största betydelse för centrumutvecklingen att det finns tillräckligt med centralt placerade p-platser har staden sett sig tvungen att planera för underjordisk parkering. Den tomtmark som finns bör reserveras för produktiv markanvändning. Parkeringshus är en 60-tals företeelse. Idag rivs de och ersätts av underjordisk parkering. I småstäder är P-hus mycket sällsynta. Underjordisk parkering är dock kostsam att förverkliga. När dessa kostnader läggs på lokal- eller bostadskostnaderna kan nivåerna bli orealistiskt höga och projekt avskrivs, centrumutvecklingen avstannar.

En central fråga är därför: hur långt kan och skall staden med skattemedel delta i utbyggnaden av underjordisk parkering och vilka byggnadsrätter skall gälla i centrum?

En höjning av byggnadsrätterna ökar ytterligare behovet av bilplatser, d.v.s. behov av större underjordisk parkering, men kan totalt sett underlätta genomförandet av projekt. Hittills har  $e=1.25$  med 25% tillägg för bostäder i kombination med underjordisk parkering ansetts vara max. för centrum. En höjning av e-talet kan öka pressen på höjt våningstal och därmed till att den intima småstadskaraktären och den harmoniska stadsbilden med kyrkan, stadshuset och Navigationskolan som dominerar rubbas och försvinner.

En underjordisk parkering under Biblioteksplatsen ingår i generalplanen och är också fastslagen i stadsplanen. Det är viktigt projekt för centrumutvecklingen. Om staden skall engagera sig kraftfullt i underjordiska parkeringar under allmän mark bör det enligt Stark göras möjligast koncentrerat. I stadsplanen för polishustomten har en extraordinär tilläggsbyggnadsrätt villkorats med tomtägarens engagemang i Biblioteksplatsens underjordiska parkering.

Skall projektet Biblioteksplatsen kunna genomföras krävs deltagande från fler tomtägare i centrum. Mot den bakgrunden kunde en extra utökning av byggnadsrätt sammankopplas med att tomtägare engageras i p-platser under Biblioteksplatsen till den del projektets p-platser inte går att anlägga på tomten.

### Bostadsö

Beträffande bostadsö se kommentarer och förslag under grupp B punkt 1.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. I del 2 under rubriken "parkeringsanläggningar/riktlinjer sid. 118 och under rubrik "efter särskild prövning för " införs en punkt 6 och respektive ett nytt franskt streck med texten "Extra utökning av byggnadsrätt kan sammankopplas med att tomtägare engageras i utbyggnad av allmän P-plats under gata eller annan allmän mark."

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas. Stark ges i uppdrag att synkronisera texten rörande 25 %:s tillägg med denna text.

## Grupp E

### Starks kommentarer och förslag i anledning av pressröster om förslaget till generalplan och den kommunala indelningen

#### Kommentar

Generalplaneringen skall vara en rullande planering. Generalplanering behövs kontinuerligt i en stad. Med jämna mellanrum skall den pågående utvecklingen analyseras och riktlinjerna för den framtida planeringen ses över. Arbetet med föreliggande plan har aktualiserats av att innerstaden och södra stadens delgeneralplaner är föråldrade.

Ändring i den kommunala indelningen är en komplicerad fråga som kräver minst två kommuners medverkan och samtycke. Att vänta med generalplaneringen tills frågan om den kommunala indelningen är utredd och politiskt beslutad skulle kasta staden in i ett "planlöst" tillstånd under obestämd tid.

Målsättningen för generalplanarbetet är bl.a. att åstadkomma en ekologiskt och ekonomiskt hållbar stadsstruktur, att återanvända den stad vi har och effektivt utnyttja den. Härvidlag skiljer den sig från tidigare planering som i mycket har gått ut på fysisk expansion d.v.s. att sprida ut staden. Det har varit en kostsam och arealkrävande stadstillväxt som också har ökat bilberoendet och därmed trafikproblemen. I ett Mariehamn som enligt denna gamla modell skulle fortsätta "blåsa upp sig" och dessutom negligera innerstadsutvecklingen skulle vi få ett högt trafiktryck och latent centruminfarkt.

Förslaget till generalplan visar att Mariehamn kan rymma ca 17.500 invånare (plus Svinö). Planens horisontår är 2035. Fram till dess är staden beredd att växa med 110 invånare / år (vilket är ett osannolikt högt tal) eller till totalt 14.000 invånare. Den är således långt ifrån fullt utbyggd inom 30 år. Tillväxten föreslås ske genom stadstillbyggnad inifrån och utåt och med stor vikt lagd på att skapa ett konkurrenskraftigt och vitalt centrum. Något Hongkong (minst 30 våningar) föreslås inte utan en moderat höjning av våningstalet med en våning till fyra inom några vissa specifika områden. Stor vikt har i planen lagts vid skyddet av natur- och kulturmiljön. Efter ca 10 år kommer egnahemstomter att bli en bristvara i Mariehamn, såvida inte Svinö till stor del reserveras för småhusbebyggelse.

Det sägs att unga familjer som bosätter sig utanför staden bara ökar pendeltrafiken. Men samtidigt sägs det att det är en önskvärd och naturlig utveckling att staden växer norrut in i Jomala-områden - som redan idag befolkas av dessa unga familjer. Vad skulle det trafikmässigt vara för skillnad om det är mariehamnare eller jomalabor som pendlar in till centrum ?

Oberoende om det i framtiden blir ändringar i den kommunala indelningen eller inte bör den befintliga staden med dess centrum omhändertas. Det är också skäl att i framtiden beakta det faktum att ett centrumnära boende är mindre bilberoende än ett perifert.

Stadens centrumutveckling förutsätter att parkeringsfrågan kan lösas. Centrumhandels intresseorganisationer anser att parkeringsanläggningarna bör ligga så centralt som möjligt. 30 års erfarenheter av avsidesparkering på Rönnebergs torg bekräftar detta. Att ordna parkering på centrala rivningstomter eller i parkeringshus enligt 60-talsmodell är stadsbildsmässigt negativt. Den tomtmark som finns behövs istället för produktiv markanvändning. Stor enighet råder därför kring målet att placera långtidsparkeringen i underjordiska anläggningar i anslutning till gågatumuljöerna i centrum.

Det är en dyr lösning, som måste till, oberoende av hur stor landareal Mariehamn i framtiden kommer att ha.

I debatten har detta uppenbart ansetts vara en ekonomisk felinvestering, att bygga om staden på dyraste sätt.

Med felinvestering kan också ha avsetts de stora satsningar på idrottsanläggningar som hamnat utanför Mariehamn (i Eckerö och Finström).

Som lösning på problemet med "felinvesteringar" krävs ett samgående med Jomala eller att hela Åland bildar en kommun.

Ett samgående med Jomala löser inte stadens parkeringsproblem och gör inte centrum mer dynamiskt. Tvärtom, en utbredning av staden in i Jomala ökar trafik- och parkeringstrycket i centrum. I värsta fall kan vi få se ett centrum som dukar under och slocknar. Den utvecklingen är bekant bl.a. från USA.

Eller skall det främsta syftet med ett starkt och dynamiskt Mariehamn utökat med Jomala och kanske hela Åland utläsas som en strategi att genom centralisering förhindra "felinvesteringar" utanför centralorten.

Idag kan förvisso utvecklingen på Åland många gånger beskrivas som "allas krig mot alla". Men skulle ett Åland med en mycket kraftig och dynamisk centralort vara en garant för en någorlunda jämlik behandling av Ålands alla hörn?

Vi ser hur dagligvaruhandeln koncentrerats till några servicepunkter på Åland. Kommunerna lägger ner skolor och daghem med motivet att en utspridd service kostar.

Ett Åland utan kommunala gränser underlättar sparåtgärder och en accelererande utveckling mot ett allt mer koncentrerat serviceutbud. Syftet är ju att spara genom att rationalisera.

Mariehamns tidigare strategier har varit att påvisa att staden är i akut behov av tilläggsmark. Det har inte varit en hållbar argumentation med dagens ögon sett. Fortfarande ryms många människor och verksamheter här. När detta mera korrekta konstaterande sägs ut i förslaget till generalplan blir främst de äldre kommunala aktörerna besvikna och rent av upprörda.

Svenska utredningar har visat att den här typen av måttfulla småstäder är 20 % billigare i drift än glesbygd och storstäder.

Idag har staden en synnerligen ekonomisk stadsstorlek. Det gäller både utbyggnad och underhåll. Att staden kan hålla ett mycket lågt skatteöre måste bl.a. sökas i detta förhållande.

Mariehamn omfattar 11.6 km<sup>2</sup> och Jomala 142.0 km<sup>2</sup>. Att administrera och upprätthålla stadsservice inom ett drygt tolv gånger större stadsområde med knappt en tredjedels befolkningsökning måste påverka skatteöret.

Som ett snabbare alternativ till dramatiska kommunsammanslagningar bör olika former av samarbete kommunerna emellan utvecklas. Även en övergripande landskapsplanering som bl.a. kan ingripa i interkommunala konflikter bör utvecklas.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. I ett särskilt nytt tillägg till generalplanen som ersätter avsnittet "Samordna planeringen med Jomala" berörs frågor rörande kommunindelningen.

**Stadsplanenämndens beslut:** Förslaget omfattas.

MARIEHAMN  
FÖRSLAG TILL GENERALPLAN, UTSTÄLLNING 18.10-17.12.2004

STN 04.05.2005

## Grupp D

### Starks kommentarer och förslag i anledning av inkomna remissyttranden.

REMISSORGAN		SIDNR.
Byggnadsnämnden	03.01.2005	2
Fritidsnämnden	16.12.2004	4
Hamnnämnden	13.12.2004	5
Kulturnämnden	8.12.2004	8
Miljönämnden	15.12.2004	9
Räddningsnämnden	15.12.2004	10
Skolnämnden	13.12.2004	11
Socialnämnden	20.12.2004	13
Tekniska nämnden	01.02.2005	14
Äldrerådet	04.01.2005	26
Jomala kommun	04.01.2005	28
Lemlands kommun	29.12.2004	34
Ålands landskapsregering	Museibyran 31.12.2004	39
	Trafikavd. 02.02.2005	44
	Miljöbyran 16.02.2005	49
	ÅHS -	
Byalag	-	
FFC:s fackliga platsorganisation på Åland	27.01.2005	59
Mariehamns församling	26.11.2004	60
Mariehamns Gårdsägarförening	-	
Rädda Barnen	22.12.2004	61
Stiftelsen Sjökvarteret	17.11.2004	64
Ålands Företagarförening	30.12.2004	66
Ålands Handelskammare	24.01.2005	68
Ålands Hyresgästförening	22.12.2004	70
Ålands Köpmannaförening	29.12.2004	71
Ålands Natur och Miljö	29.12.2004	73
Ål ands Vattenskyddsförening	13.12.2004	75

# BYGGNADSNÄMNDEN

## Byggnadsnämnden 215 §, 13.12.2004

Stadsstyrelsen inbegär byggnadsnämndens utlåtande över föreliggande förslag till generalplan för Mariehamn. Utlåtandet bör vara inlämnat före 31.12.2004.

**Byggnadsinspektörens förslag:** Nämnden upptar förslaget till diskussion, vilken skall ligga till grund för den fortsatta beredningen av ärendet. Ärendet bör bordläggas till byggnadsnämndens sammanträde 03.01.2005.

**Beslut:** Förslaget godkänns. Ärendet bordläggs.  
Ärendet förklaras omedelbart justerat.

-----

## Byggnadsnämnden 11 §, 03.01.2005

Man kan konstatera att generalplaneförslaget är resultatet av ett imponerande arbete. Förslaget skapar en bra plattform som utgångsläge för den fortsatta stadsplaneringen. Tyvärr har vi inte i den åländska byggnadslagen någon aktualitetsprövning av äldre stadsplaner i samband med prövning av byggnadslov, såsom fallet är i rikets markanvändnings- och bygglag. Det skulle ge generalplanen mera tyngd. Det vore därför angeläget att vi i kommande nya bygglag fick samma bestämmelse.

Beträffande bilplatser kan påminnas om att vid uppgörande av stadsplaner skall enligt BF § 30 tillses, "att allmänna parkeringsplatser anordnas i tillräcklig utsträckning samt att nödigt antal privata bilplatser finnes". Det innebär att summan av de privata och de allmänna (friköpta eller med allmänna medel iordningställda) bilplatserna bör täcka behovet som uppstår av byggnadsåtgärderna. Då man vid k-märkning ger en lindrigare bilplatsnorm för tomten bör således behovet tillgodoses utanför tomten. Som exempel kan nämnas att vid k-märkningen av Strandgatan 12 minskades bilplatskravet för byggnaden till endast 4 bp. För det sammanlagda personantal lokalerna i byggnaden är godkända för, skulle enligt stadens parkeringsnorm erfordras 38 bp. Här har således "försvunnit" 34 bp.

Av samma anledning borde de allmänna platserna utökas, då byggande av bostäder i vindsvåning/takvåning tillåts, även om bilplatser inte kan iordningställas på tomten.

Stadsplaner där tomtägare befrias till 100 % från skyldigheten att iordningställa bilplatser, om denne i samråd med staden bygger underjordisk parkering på tomten och upplåter dessa till allmän parkering är i sig en bra idé. Men om dessa platser sedan säljs som friköpsplatser såsom t.ex. under Sittkoffs, minskar utökningen av bilplatser i närområdena. Parkeringsplatsernas antal under Sittkoffs motsvarar i stort sett behovet för enbart Sittkoffs enligt normal bilplatsnorm. Då platserna dubbelutnyttjas uppfyller de ej längre behovet i området.

För att exploatera Rönnerbergs torg med bostadsbebyggelse gäller det således att förutom anläggande av nya bilplatser för nybyggnationen även bibehålla eller omplacera de 144 bilplatser som friköpts på området.

En höjning av exploateringsstalet för bebyggda tomter medför vid utbyggnad att även såväl bilplatsernas antal som den för bostäderna erforderliga friytan (utöver parkeringsytorna) behöver utökas, såvida inte normen för friytorna sänks. Ett alternativ värt att närmare utreda kunde vara, att man på samma sätt som man kan friköpa bilplatser även kunde friköpa/reservera grönytor i de s.k. fickparkerna om de angränsar till tomten.

När det gäller utbyggnad av våningsyta på tomt utöver byggnadsrätten bör man undvika formuleringen "inräknas inte i våningsytan" (häfte 1 sid. 130) och istället använda "får utbyggas utöver byggnadsrätten", eftersom stadsplanen inte inverkar på hur en byggnads våningsyta beräknas.

Beträffande underjordiska garage- och källarutrymmen (häfte 1 sid. 131) påpekas att BO § 19 medger att källarutrymmen får byggas, förutom inom byggnadsområdet, även under gårdsplanens naturliga markhöjd, där byggande inte uttryckligen är förbjudet. Uttryckligt förbud kan t.ex. vara servitutsområde. Antalet källarvåningar är inte längre begränsat i BO. För byggande av regelrätta källarutrymmen även utanför byggnadsytan erfordras således inget omnämnande i stadsplanen. Däremot i sådana fall, att utrymmen som inräknas i byggnads våningsyta skall tillåtas även i källarvåning.

5 % överskridning av byggnadsrätten är ingen extra byggnadsrätt såsom anges i häfte 2 på sidan 44, utan anger gränsen för vad som skall betraktas som sådan mindre avvikelser, som byggnadsnämnden kan

godkänna av värmeekonomiska (över 250 mm tjocka väggar) eller arkitektoniska (burspråk o.d.) skäl. Gränsen baserar sig på ett landskapsstyrelsebeslut. Denna gräns kan eventuellt ändras i samband med ändring av bygglagen.

Beträffande Östernäs strand (häfte 2, sid. 76) påminnes om stadgandet i BO § 34: "Sådan stadens mark, som är upplåten till allmänt nyttjande, såsom gatumark, parker, planteringar, ... samt rekreations- och trafikområden, underhålls av staden. Staden kan genom avtal med enskild person överlåta underhållet av visst område på bestämda villkor; likväl ansvarar staden för att underhållet skötes på ändamålsenligt sätt". Det är således tekniska verkens markavdelning som ansvarar för anläggande, skötsel och underhåll av området mellan tomternas tomtgränser och stranden. Vidare är det mättningsavdelningen som kan kontrollera tomtgränserna (inte byggnadsinspektionen). Byggnadsnämnden kan dock, i stöd av BO § 14, ålägga tomtägarna att ingärda tomterna och även fastställa typ av ingärdning. Enligt gällande stadsplan bör tomtinhägnaden utföras med häck.

I samband med översynen av parkeringsbehovet för hamnen och Mariepark (häfte 2, sid. 120) kan påpekas, att Mariepark i gällande stadsplan saknar parkeringsnorm.

**Byggnadsinspektörens förslag:** Nämnden förordar förslaget till generalplan med ovanstående påpekanden.

**Beslut:** Förslaget godkänns med tillägget att nämnden anser att de skyddsvärda objekten kunde utökas med Skarpansvägens norra sida, Cityhuset, Apoteksgården, Borenius och Böndernas hus samt eventuellt Ålandsbanken.

### **Starks kommentar:**

Det är ett korrekt påpekande att summan av de allmänna och de privata bilplatserna bör täcka det samlade behovet av p-platser inom ett område. I centrum med höga exploateringar, mycket arbetsplatser och livlig trafik skärps parkeringsproblematiken och det allmännas skyldighet att engagera sig i olika lösningar ökar. Det gäller t.ex. kulturhistoriskt värdefulla byggnader. När de ursprungligen byggdes krävdes inga bilplatser. Vid ändring av användningsändamålet kan dock enligt BL§12g krävas att p-platser anordnas. I det nämnda fallet fanns endast två alternativ: antingen rivning av (Nylundska) gatuhuset eller K-märkning med tillhörande p-norm (1 bpl/ 200 m<sup>2</sup> v.y.). Äldre affärshus i centrum, K-märkta eller inte, alstrar idag även med bibehållen markanvändning betydligt större p-platsbehov än då de byggdes för snart mer än 50 år sedan. Det är en realitet, men då säger vi inte att p-platser "försvunnit".

Skall staden slå vakt om kulturarvet och dessutom öka boendet i centrum måste det allmänna träda till och lösa en del av parkeringsproblematiken.

Friköpta p-platser är allmänna och får inte reserveras för enskild användning. Utlåtandet kan tolkas så att dubbelutnyttjande av p-platser försämrar tillgången på parkering. I själva verket innebär ett effektivt samutnyttjande av p-platser en reducering av upp till 50 % av behovet av p-platser (se del 2, sid. 15).

Rönnebergs torg är utredningsområde för bostäder. Förutom att de rent byggnadstekniska förutsättningarna skall studeras bör också den påpekade parkeringsproblematiken utredas.

Påpekandena rörande underjordiskt garage och utrymmen som inte inräknas i våningsytan är korrekta och ändringar införs och ersätter nuvarande text i planen (del 1, sid. 131) enligt följande: "BO § 19 medger att källarutrymmen får byggas, förutom inom byggnadsområdet, även under gårdsplanens naturliga markhöjd, där byggande inte uttryckligen är förbjudet. Uttryckligt förbud kan t.ex. vara servitutsområde. Antalet källarvåningar är inte längre begränsat i BO. För byggande av regelrätta källarutrymmen även utanför byggnadsytan erfordras således inget omnämnande i stadsplanen. Däremot i sådana fall, att utrymmen som inräknas i byggnads våningsyta skall tillåtas även i källarvåning."

Formuleringen rörande 5 % överskridning av byggnadsrätten för energibesparande ytterväggar ändras i enlighet med landskapsstyrelsens beslut B.D. 1986/173-83 så den definieras som tillåten överskridning (del 2, sid. 44).

Påpekandet rörande kontrollen av tomtgränserna längs Östernäs strand är korrekt. Texten ändras så att byggnadsinspektionen byts mot mättningsavdelningen ( del 2, sid. 76).

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ändringar i planen införs enligt ovan.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.



# FRITIDSNÄMNDEN

## **Fritidsnämnden 101 §, 20.11.2004**

Förslaget till generalplan för Mariehamn har skickats för utlåtande till stadens nämnder. Utlåtandet skall inlämnas till stadsstyrelsen inom detta år.

Generalplanen skall ersätta delgeneralplanerna för norra staden, innerstaden och södra staden. Generalplanen är en översiktsplan för markanvändningen i staden och skall styra stadsplaneringen i ca. 30 år. I generalplanen anvisas vilka områden i staden som skall reserveras för boende, rekreation, arbetsplatser o.dyl. Planens målsättning är att både bevara stadens som en trivsamt trädgårdsstad och samtidigt genom förtätning kunna bereda plats för nya invånare och nya eller förändrade samhällsfunktioner.

Ett antal informationstillfällen om generalplanen hålls under oktober-december.

**Förslag:** Fritidsnämnden diskuterar förslaget till generalplan för Mariehamn.

**Beslut:** Ärendet återremitteras.

-----

## **Fritidsnämnden 107 §, 16.12.2004**

### Utlåtande

Stadsborna har redan nu och kommer också i framtiden att ha goda möjligheter till ett rikt fritids- och idrottsliv bl.a. genom att mark reserveras för grönområden, grönkorridorer, idrottsplatser, lekplatser och spontanidrottsplatser samt tillgången till öppet vatten. I det stora hela kan förslaget till generalplan omfattas med följande påpekanden:

Markområden i närheten av stadens ridanläggning, (Espholm och Änglamarkerna)

Stadens ridanläggning på Espholm kan inrymma upp till 30 hästar. I anläggningen bedriver ridklubben ridskoleverksamhet för ca. 130 flickor. Den verksamhet som ridklubben bedriver bidrar till att könsfördelningen bland det sammanlagda antalet deltagare i olika ledarledda fritidsverksamheter i Mariehamn är ganska jämn, 45% flickor och 55% pojkar (enligt undersökning år 2002). Det är viktigt att värna om denna verksamhet. För att bedriva ridskoleverksamhet krävs stall och ridbanor men också mark för bete och ridning (ridvägar). Ridanläggningens placering är olycklig med tanke på alla de naturvårdande restriktioner som markerna runt ridanläggningen är belagda med (SN-område). Staden har deltagit i att utvecklandet av anläggningen och stöder verksamheten. Därför är det oerhört viktigt att verksamhetsförutsättningarna för ridningen redan nu förbättras och för framtiden säkras. Delar av markområdena på Espholm och Änglamarkerna måste reserveras för bete för hästar och ridvägar.

Ungdomsgårdar

Ungdomsgårdarna Uncan och Tvärsan vars verksamhet riktas till högstadiungdomar är placerade i de områden där högstadieskolorna finns. Det uppstår ett behov av flera strategiskt placerade ungdomsgårdar p.g.a. planeringen av tre 1-9 skolor och den förväntade befolkningsutvecklingen i de olika stadsdelarna. Speciellt i södra staden kommer det att finnas behov av en ungdomsgård.

R-området vid Nabben (åkrarna vid Rökerirondellen)

Här planerar fritidsförvaltningen redan nu att med enkla medel iordningställa området till en bollplan för s.k. som spontanfotboll och andra fritidsaktiviteter. (Jfr med "Nabben-arena" norr om Nabben vid Lemlandsvägen). Det bör utredas om markområdet om beteckning R tillåter detta.

Skrivningen under rubriken FRITIDEN sid 65-66, del 2

Här finns utrymme för att utveckla skrivningen och mycket tydligare lyfta fram idrottsstaden Mariehamn. Satsningar på idrottsturism, idrottsevenemang, bra anläggningar och olika idrottsprestationer av hög klass såväl nationellt som internationellt skapar uppmärksamhet utanför Åland vilket ger positiva kringeffekter för hela landskapet.

**Förslag:** Fritidsnämnden avger ovanstående som utlåtande över förslaget till generalplan för Mariehamn.

**Beslut:** Förslaget godkänns.

## Starks kommentar:

Som FN konstaterar är placeringen av Sleipners ridanläggning olycklig. Kanske på bekostnad av de naturvårdande restriktionerna rörande närområdena. Placeringen är också problematisk på grund av att staden kontinuerligt expanderar söderut och ridklubbens revir blir alltmer inträngt på stadsuddens sydspets. Om den planerade vägen till Svinö byggs skär den sönder Sleipners "gårdstun". Å andra sidan kan vägen kanske öppna delar av Svinö för ridning. Att avsevärt förbättra Sleipners verksamhetsförutsättningar går knappast att lova. Däremot är målet att bibehålla nuvarande rörelsefrihet mer realistiskt. Generalplanen stipulerar att smala stigar får byggas inom Sleipners närområde (SN och SN-2) samt rekommenderar att betning av markerna fortsätter. Ridning och betning bör tidsmässigt anpassas så att områdena inte stängs för allmänheten då naturen sommartid är som vackrast.

Stadsarkitektkontoret har i annat sammanhang föreslagit att den s.k. Horellivillan skulle vara lämplig som ungdomsgård i södra staden.

Bestämmelserna rörande beteckningen R på Nabben invid Rökerirondellen) möjliggör FN:s planer.

En skrivning rörande idrottens betydelse för Mariehamn finns under rubriken Turism. Här kunde säkert också göras tillägg. Vi har försökt hålla plantexterna kortfattade. Ändå omfattar den totalt nästan 600 sidor.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen Åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Beteckningen SN och SN-2 kompletteras på följande sätt; Efter prövning ... , gång- och cykelvägar, "ridvägar" och ... Beteckningen SN kompletteras under rubriken Rekommendation på följande sätt; Vissa ställen ... mot land. "Området hävdas genom bete av bl.a. hästar." Beteckningen SN kompletteras under rubriken Rekommendation på följande sätt; Betning av markerna "även med hästar" fortsätter ...

## HAMNNÄMNDEN

### Hamnnämnden 60 §, 08.11.2004

Stadsstyrelsen har bland annat också inbegärt hamnnämndens utlåtande över förslag till generalplan för Mariehamn.

Utlåtandet bör före 31.12.2004 inlämnas till stadsstyrelsen.

**Hamndirektörens förslag:** Förslaget till generalplan genomgås och diskuteras vid hamnnämndens möte.

Ärendet återremitteras till hamnverket för vidare beredning.

**Beslut:** Förslaget godkänns.

-----

### Hamnnämnden 64 §, 13.12.2004

#### Bilagor:

- Karta; B – HN 64 §
- Utdrag ur Mariehamns stads hamnordning; C – HN 64 §

I Mariehamns stads hamnordning godkänd av stadsfullmäktige 14.11.2002 ingår följande text i § 2: "Till Mariehamns stads hamnområde räknas de land- och vattenområden vars gränser inritats på bilagda karta (bilaga 1)."

Synpunkter på förslaget till generalplan:

Algots Varv

Ett varv bör finnas i en sjöfartsstad som Mariehamn.  
För kommande underhåll av segelfartyget Pommern är varvet av stor vikt.

### **Klintkajen**

Den nya kaj 6 ersätter inte helt Klintkajen som lastkaj.  
Upplag i veckor av t ex skrotbilar, grus mm lämpar sig inte vid kaj 6 som i huvudsak är passagerarkaj.  
Så länge ingen annan lösning finns för cementsilo, skrotbilar mm så bör Klintkajen finnas kvar som lastkaj.

### **Henlings**

Tidigare beslut i hamnämnden att husen skall rivas och området tas i bruk som hamnområde bör stå kvar.

### **Nya kaj 6**

Allt som är vattenområde innanför och syd om kajen bör fortsätta också syd om kajen som hamnområde, här finns t ex en pollare i strandkanten ca 46 m syd om kajen.  
Om behov skulle uppstå finns det också möjlighet att förlänga denna kaj mot syd..TH-1 bör utökas enligt bilaga B.

### **Bostadsö i Slemmern**

Här bör man tänka på att de ca 100 småbåtspplatserna i Fahlers småbåtshamn bör ersättas.

### **Parkeringsplatser i Västerhamn**

Parkeringsplatserna räcker inte till och bör lösas på sikt, t ex in i berg som också nämns i planförslaget.

### **Vattenområden som hamnområde**

De vattenområde som enligt bilaga 1 i hamnordningen utgör hamnområde bör kvarstå som hamnområde.

**Hamndirektörens förslag:** Hamnämnden föreslår följande angående förslaget till ny generalplan för Mariehamns stad:

### **Algots Varv**

Varvet är viktigt för en sjöfartsstad som Mariehamn samt med tanke på Pommerns kommande underhåll.  
Varvet bör finnas kvar.

### **Klintkajen**

Eftersom den nya kaj 6 inte helt kan ersätta Klintkajen som lastkaj bör den finnas kvar t ex med tanke på lagring av skrotbilar, virke, grus samt för cementsilo för Ålands behov.  
Att använda kaj 6 som lagringsplats lämpar sig inte med tanke på passagerartrafiken i hamnen,  
Området vid kaj 6 är också trångt.

### **Henlings**

Henlings bör kvarstå som hamnområde och tas i bruk för hamnens behov i samband med Klintkajen.

### **Nya kaj 6**

Vattenområdet innanför och sydvart från kajen bör kvarstå som hamnområde.  
TH-1 bör utökas enligt bilaga B så att hamnområdet utökas till 150 m syd om kajen samt allt vattenområde innanför kajen.

### **Bostadsö i Slemmern**

De ca 100 småbåtspplatserna i Fahlers småbåtshamn bör ersättas.

### **Parkeringsplatser i Västerhamn**

Parkeringsplatserna bör utökas t ex genom sprängning in i berg.

### **Stadens vattenområden**

Också de vattenområden som enligt bilaga 1 i hamnordningen utgör hamnområde bör kvarstå som hamnområde, med undantag för en mindre justering utanför Sjökvarteret.

**Beslut:** Förslaget godkänns.

Hamnämnden föreslår också att man bör beakta trafiklösningen till hamnen.

## Starks kommentar:

### Algots varv

Beteckningen är densamma som i delgeneralplanen för norra staden från 1999. Enligt stadsplanen får varvsverksamhet bedrivas på området men den får inte förorsaka buller eller luft- och vattenföroreningar eller andra störningar på angränsande tomter och övrig omgivning.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Klintkajen

En långsiktig målsättning är att markanvändningen längs Elverksgatan successivt ändras från tillverkningsindustri till mer kontors- och affärsbetonat arbetsplatsområde. Förändringen är inledd på flera tomter (TV, f.d. Lunmek, I-tiden). Att reservera det attraktiva strandområdet för skrotbils- och sandupplag, för cementdistribution etc. omfattas inte.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Henlings

Området utgör en grön oas mellan Elverksgatan och Klinthamnen. Bakom ett införlivande med hamnen måste finnas ett motiv att utöka befintlig verksamhet på Klintkajen. En sådan utveckling rimmar inte med den långsiktliga målsättningen för Elverksgatans utveckling. Se även ovan.

**Förslag:** Synpunkter antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Nya kaj 8

Kravet att pollaren i strandkanten måste ligga inom hamnområdet leder till framtida krav på ytterligare inhägnader i strandlinjen och därmed till att den nordliga entrén till den populära strandstigen ytterligare kan förfulas med förlängda stängsel och vandrarna utestängs från vattenkontakten.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Bostadsö i Slemmern

**Förslag:** Synpunkten antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Parkeringsplatser i Västerhamn

**Förslag:** Synpunkten antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Stadens vattenområden

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Trafiken till hamnen

Kommentar: Västra hamnen är ansluten till huvudvägnätet via Hamngatan, Havsgatan, Stora gatan och Skillnadsgatan, vilket i regel motsvarar hamnens behov. Vissa tider med rusningstrafik kan kapacitetsproblem uppstå: Dessa åtgärdas vid detaljplaneringen av gatanätet.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

# KULTURNÄMNDEN

## Kulturnämnden 119 §, 10.11.2004

### Bilaga:

- Generalplan volym 2, planförslag, s. 67-68, A-KN 119 §

I en kort resumé över generalplanen sammanfattar stadsarkitekten kulturens betydelse:

" Staden är en betydelsefull kulturbärare för hela landskapet.

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

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

En mer utförlig beskrivning ges i bilagan Riktlinjer för stadens förvaltningar och nämnder, ss. 67-68.

**Förslag:** Kulturnämnden uppmanas att bekanta sig med generalplanen genom material som finns tillgängliga på Kulturbyrån, vid utställningar i Stadsbiblioteket, Stadshuset och Tekniska verken samt på stadens hemsida. Kulturnämndens utlåtande till stadsstyrelsen tas på mötet i december.

**Beslut:** Förslaget godkänns.

## Kulturnämnden 127 §, 8.12.2004

Kulturnämnden har bekantat sig med generalplanen för att förbereda sitt utlåtande till stadsstyrelsen.

**Förslag:** Kulturnämnden sammanställer utlåtandet på mötet.

**Beslut:** Förslaget godkänns. Kulturnämndens utlåtande levereras till stadsstyrelsen inom december 2004.

## BILAGA

Kulturnämnden omfattar med tillfredsställelse skrivningarna i generalplanen om kulturen och dess betydelse för en framgångsrik stad.

Viktigt för staden är tillgängligheten till grönområden och även den omedelbara kontakt med vatten stadsborna har genom de promenadvägar som erbjuds invid strandområden.

Som en prioritering för att försäkra sig om att staden skall kunna erbjudas utrymme för nya invånare anser kulturnämnden att man kunde gå vidare med att planera Svinö som ett alternativ för bebyggelse.

Trafikmässigt bör jämställdheten mellan olika sätt att färdas beaktas; kollektivt, med bil eller cykel och gång. Med tanke på bevarandet av bebyggelsen kunde ett byggande av en tunnel under stadshuset beaktas.

Kulturnämnden anser det viktigt att tillvarata kulturhistoriskt viktiga byggnader och även att i mån av möjlighet använda dem som ändamålsenliga samlingsutrymmen för innevånare och föreningar i staden. Det behövs även offentliga utrymmen för t.ex. byalagsverksamhet.

Staden bör även få en tillräckligt stor scen för teater och musikframträdanden.

## Starks kommentar:

Svinö är utredningsområde för bostäder. En tunnel under stadshuset skulle komma i konflikt med bef. befolkningsskydd. Alternativ med biltunnel för trafiken från söder har tidigare diskuterats och kan ånyo aktualiseras.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.  
**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## MILJÖNÄMNDEN

### Miljönämnden 58 §, 24.11.2004

#### **Bakgrundsinformation**

Förslag till generalplan för Mariehamns stad har ställt ut och miljönämnden har fått i uppdrag att lämna synpunkter på planen. Som bakgrundsbeskrivning refereras till stadsarkitektens korta resumé.

Från miljöhall finns anledning att trycka på de fördelar som en förtätning av bebyggelsen kan medföra, Sådan fördelar är minskat bilberoende i stadens centrala delar, samt en attraktivare social miljö med mera liv i gatubilden än vad som är fallet idag. Förutsättningen är emellertid, att trafikflödet genom stadens centrum till och från de södra stadsdelarna kan fås att fungera. Med ett större antal boende kommer även trafikflödet att öka om inte en global energikris får trafikvolymen att börja krympa.

I förslaget till generalplan borde frågan om en snabb genomfartsled från stadens södra delar anpassad stadens utformning i övrigt belysas närmare. Inte minst utvecklingen med stormarknader norr om staden föranleder en sådan fördjupad analys. Frågan är komplicerad redan idag och kommer inte att bli enklare längre fram i tiden när befolkningstätheten ökar. Den trafiknätsanalys, som presenteras i förslaget till generalplan verkar att vara anpassad till nuvarande förhållanden, medan generalplanen avser framtida förutsättningar.

Ifråga om bostadsöarna kan dessa bli ett intressant komplement i stadsbilden. För att inte vattenmiljön skall komma till skada är det viktigt att tillräcklig hänsyn tas till vattenströmningen runt öarna i samband med förverkligandet.

I generalplanen anges ett antal övergripande mål bl.a. avseende energiproduktion m.m. Det är viktigt att tillräckliga utrymmen reserveras för anläggningar som behövs för miljöanpassad infrastruktur. Markbehoven kan möjligen mötas genom att utnyttja mark utanför staden gränser. I de fall något sådant inte är möjligt bör markreservationer inom staden göras redan nu.

I övrigt är det viktigt att stadens karaktär av trädgårdsstad med omfattande grönområden kan bibehållas även i fortsättningen.

**Miljöchefens förslag:** Att miljönämnden konstaterar att i förslaget till generalplan bör frågan om trafiken mellan stadens södra och norra delar genom stadens centrum belysas närmare, samt att nödvändiga markreservationer görs för stadens framtida energi- och avfallsanläggningar samt övrig infrastruktur.

**Beslut:** Ärendet bordläggs.

-----

### Miljönämnden 66 §, 15.12.2004

**Miljöchefens förslag:** Att miljönämnden konstaterar att i förslaget till generalplan bör frågan om trafiken mellan stadens södra och norra delar genom stadens centrum belysas närmare, samt att nödvändiga markreservationer görs för stadens framtida energi- och avfallsanläggningar samt övrig infrastruktur.

**Beslut:** Förslaget godkänns med tillägget:

I fråga om bostadsöarna är det viktigt att tillräcklig hänsyn tas till vattenströmningen runt öarna i samband med förverkligandet.

## Starks kommentar:

Frågeställningar rörande trafiken mellan stadens södra och norra delar genom innerstaden torde komma att belysas i en särskild utredning.

Markreservationer för framtida energianläggning finns intagen i planen. Stadens begränsade markresurser gör det svårt att reservera mark för framtida avfallsanläggningar. Placering av källsorteringsstationer bestäms i detaljplaneringen.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## RÄDDNINGSNÄMNDEN

### Räddningsnämnden 63 §, 15.12.2004

Förslaget till generalplan för Mariehamn har skickats för utlåtande till räddningsnämnden. Utlåtandet skall lämnas inom december 2004.

Generalplanen baserar sig på delgeneralplanerna för norra, södra och innerstaden. Planen skall fungera som en översiktsplan för markanvändningen i staden och skall styra stadsplaneringen i ca. 30 år framöver.

I generalplanen anvisas vilka områden i staden som skall reserveras för boende, rekreation, arbetsplatser, offentliga tjänster och infrastruktur samt byggd- och naturmiljö som bör skyddas.

**Brandchefens förslag:** Räddningsnämnden lämnar följande påpekanden angående förslaget till generalplan för Mariehamn:

- Ålandsvägen är räddningstjänstens viktigaste trafikled genom staden för att nå Västerhamn och de södra delarna av staden. Ålandsvägen måste därför förbli en huvudgata och om man önskar sänka hastigheten längs Ålandsvägen så bör detta ske utan förhöjda korsningsområden eller bumpers.
- Dalbergsleden bör fortsättningsvis finnas kvar som en ev. framtida trafikled genom Mariehamn.
- Ett beslut att fastställa Klintkajen som ett nytt rekreativområde innebär en stor katastrof för räddningstjänsten fortsatta möjlighet att bedriva utbildningsverksamhet i området. Klintkajen måste fortsättningsvis vara ett hamnområde.
- Den planerade höjningen av våningstalet i staden ser vi mycket positivt på. Våningstalet kan, utan att det påverkar räddningstjänstens beredskap, höjas till VIII-våningar inom staden.
- För att förbättra framkomligheten i staden bör underjordiska parkeringar prioriteras.

**Beslut:** Förslaget godkänns.

## Starks kommentar:

### Ålandsvägen

Ålandsvägen har avsatts som huvudgata i planen. Hastighetsregleringar och vägens geometri utformas i detaljplaneringen.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Dalbergsleden

Dalbergsleden har på basen av utförlig motivering i planen inte medtagits som gatureservation.

Trafiknätsanalysen lade mycket av fokus på Dalbergsleden medan diskussionen kring avlastningsled för Ålandsvägen söderifrån är mycket kortfattad. Dalbergsledens trafikavlastande funktion är ifrågasatt; den

leder trafiken åt fel håll i förhållande till centrum. Största nyttan skulle enligt analysen räddningsverket ha av en Dalbergsled.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Klintkajen

Klintkajens beteckning R-6 är felaktig. Under den beteckningen behandlas strandområden i Österhamn. Klintkajen kan fungera som hamn för vissa funktioner som Sjöbevakningen, sjöräddningen och angöring av fartyg. Hamnområdets nuvarande användning som upplag för bl.a. skrotbilar, sand och cement är dock inte lämplig med tanke på den angränsande markanvändningen längs Elverksgatan. På sikt bör området innanför Klintkajen konverteras till en hamnpark med möjlighet till olika icke miljöstörande aktiviteter. Staden bör söka samsyn med landskapsregeringen rörande en flyttning av Klinthamnens styckgodsfunktioner till Möckelö. I gällande stadsplan är norra delen av Klintkajsområdet avsatt som parkområde.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Beteckningen på Klintkajen ändras till R-7 enligt följanden: "R-7 : Rekreativområde (Klintkajen). Området reserveras som rekreativområde. Efter prövning av stadsstyrelsen får på området byggas infart till tomt / område, parkeringsplatser, GC-väg, anslutningar för hamn- och fritidsverksamheter, bedrivs restaurangverksamhet samt utföras service på kommunaltekniska ledningar. Rekommendation: Området utformas till en attraktiv hamnpark. Strandskoningen kompletteras eller utformas möjligast naturlig. Större och mindre fartyg får angöra vid kaj. Upplag tillåts inte på området."

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas med tillägg. Beteckningen på Klintkajen ändras till R-7 enligt följanden: "R-7 : Rekreativområde (Klintkajen). Området reserveras som rekreativområde. Efter prövning av stadsstyrelsen får på området byggas infart till tomt / område, parkeringsplatser, GC-väg, anslutningar för hamn- och fritidsverksamheter, bedrivs utbildningsverksamhet för maritima och räddningsändamål, restaurangverksamhet samt utföras service på kommunaltekniska ledningar. Rekommendation: Området utformas till en attraktiv hamnpark. Strandskoningen kompletteras eller utformas möjligast naturlig. Större och mindre fartyg får angöra vid kaj. Upplag tillåts inte på området."

### Åtta våningar

Räddningstjänstens beredskap att hantera upp till VIII-våningshus.

**Förslag:** Synpunkten antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Underjordisk parkering.

**Förslag:** Synpunkten antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## SKOLNÄMNDEN

### Skolnämnden 105 §, 13.12.2004

Stadsstyrelsen inbegär skolnämndens utlåtande över förslaget till generalplan, som skall styra planeringen för en tidsrymd av ca 30 år.

#### Förslaget ur skolans perspektiv

Stadsfullmäktige har år 2000 beslutat att målsättningen skall vara att indela staden i tre distrikt med en grundskola omfattande årskurserna 1-9 i varje. Även förslaget till generalplan utgår från samma målsättning. Arbetet i denna riktning har också påbörjats. I norra staden är 1-9-skolan genomförd, planeringen av södra stadens grundskola pågår och en preliminär organisationsplan över förverkligandet av innerstadens skola har utarbetats av en skolplaneringskommitté.

#### Befolkningstillväxt

Befolkningstillväxten är av stort intresse för skolsektorn. Antalet invånare och därav antalet barn i läropliktålder är en avgörande faktor för skolplaneringen.

I förslaget talas om en balanserad befolkningstillväxt. Planens markanvändning är måttsett för en tillväxt om 110 invånare per år.



Enligt förslaget skall på sikt ca 16.000 invånare rymmas i Mariehamn med uppskattningsvis 5.600 invånare i norra staden, 5.900 i innerstaden och 4.400 i södra staden. Motsvarande invånarantal är i dag 4.200, 3.700 respektive 2.600.

Staden har i dag 1.100 grundskolelever varav ca 40 från Järsö-Nåtö.

Av erfarenhet vet man att ca 10 % av stadens invånare är barn i läropliktsåldern . Om man utgår från förslaget om en årlig befolkningsökning på 110 personer skulle det innebära en elevtillväxt på ca 10 per år. Det skulle då innebära att behovet är en skolkapacitet för totalt 1.400 elever inom de närmaste 30 åren. (= +300).

Ett politiskt beslut om det framtida elevunderlaget för de tre distrikten bör tas som grund för dimensioneringen av skolbyggnaderna.

Enligt gällande avtal mellan Mariehamn och Lemland är det skolnämnden som beslutar i vilken skola barnen från Järsö-Nåtö går. Att låsa placeringen till en skola förordas inte. Skrivningen "Järsö-Nåtö-området i Lemland utgör ett naturligt upptagningsområde för Ytternäs skola" bör därför strykas.

#### Skoldistrikt

Det är viktigt att notera att stadsplanens områdesdefinitioner av norra staden, innerstaden och södra staden inte är helt identiska med skolans distriktsdefinitioner.

I förslaget sägs att samtliga skoldistrikt bör planeras för ungefär lika stort elevantal . Detta är en bra målsättning under förutsättning att elevunderlaget är ungefär lika stort i de tre distrikten. Det borde inte vara omöjligt att förverkliga om intentionen att öka boendet i innerstaden nås. Och omvänt - en fullvärdig grundskola 1-9 i Övernäs är en mycket viktig förutsättning för att innerstaden skall uppfattas som en attraktiv boendemiljö för barnfamiljer.

I skolplaneringen bör målsättningen beaktas så att grundskolorna ges expansionsmöjligheter som korresponderar med befolkningsutvecklingen inom respektive del av staden, vilket även betonas i förslaget till generalplan.

#### Trafiksäkerhet, tillgänglighet och skolstad

Följande i förslaget ingående riktlinjer kan särskilt understödjas:

Förslaget betonar trafiksäkra vägar så att barnen tryggt kan gå eller cykla till skolan.

Skolornas funktion som mötesplats och kunskapscentrum lyfts fram och bilden av staden som en utbildningsstad och betydelsefull kulturbärare betonas.

All planering skall genomsyras av tillgänglighetskravet så att verksamheter och fysiska miljöer skall vara tillgängliga för alla befolkningsgrupper oberoende av ålder, kön, ursprung och funktionsnedsättning.

#### Övrigt

Skolan har i dag ett gott samarbete över kommungränsen när det gäller ordnandet av träningsundervisning samt Järsö-Nåtö-elevernars skolgång. Staden bör även i framtiden ha en positiv inställning till samarbete i skolfrågor med andra kommuner.

**Skoldirektörens förslag:** Skolnämnden delger stadsstyrelsen ovannämnda synpunkter som utlåtande över förslaget till generalplan.

**Beslut:** Förslaget godkänns.

### **Starks kommentarer:**

#### Befolkningstillväxt

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Texten "Järsö-Nåtö- området i Lemland utgör ett naturligt upptagningsområde för Ytternäs skola " stryks (del 2, sid. 64)

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

#### Skoldistrikt

**Förslag:** Synpunkten antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

#### Trafiksäkerhet

**Förslag:** Synpunkten antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

#### Övrigt

**Förslag:** Synpunkten antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

# SOCIALNÄMNDEN

## Socialnämnden 157 §, 20.12.2004

Stadsplanenämnden har inbegärt utlåtanden om förslaget till generalplan senast 31.12.2004. Förslaget finns utställt till påseende på olika offentliga ställen och nämndledamöterna i staden har fått egna exemplar av förslaget. Därtill har stadsarkitektkontoret ordnat ett antal informationstillfällen om generalplanen.

Socialförvaltningen har uppmärksammat några frågeställningar som har särskild betydelse för socialvården:

### 1. Befolkningstillväxten

I generalplanen räknar man med en befolkningstillväxt på 100 inv/år. Det är fråga om det mål som stadsstyrelsen antog år 2002. En befolkningsökning med 100 inv/år överensstämmer också med barnomsorgens investeringsplaner och med äldreomsorgsplanen och investeringsplanen för äldreomsorgen. För Mariehamns del skulle en snabbare befolkningsökning genom ökad inflyttning troligtvis snedvräta befolkningsstrukturen. Andelen barn skulle minska och andelen äldre öka.

### 2. Tillväxt genom förtätning

I förslaget till generalplan utgår man från att staden växer genom förtätning. För Mariehamns del är detta en nödvändighet p.g.a. brist på tomtmark. Förtätningen av innerstaden skall bl.a. ske genom ökad våningshöjd på vissa tomter, nya våningshus på Rönnerbergs torg och bostadsöar i Slemmern.

En förtätning av särskilt innerstaden skulle få många positiva konsekvenser. Underlaget för service förbättras och behovet av att använda bil minskar. Staden får mera liv, servicen förbättras och trafikproblemen minskar.

För de äldre är det enbart positivt med flera bostäder i centrum och tillgång till service på gångavstånd. I dag är avsaknaden av närbutik ett stort problem för många äldre. För funktionshindrade är bilden liknande.

För barnfamiljer är bilden mera splittrad. Det är positivt med service och korta avstånd, men långa avstånd från bostad till utelekplats och stadstrafiken är problem. Vid förtätning av staden bör därför uppmärksamhet fästas vid att det ordnas lekplatser på tomterna, grönområden i närheten av bostäderna och att barnens behov uppmärksammas när trafikmiljön utformas.

### 3. Service inom äldreomsorgen

Förslaget till generalplan bygger på äldreomsorgsplanen och kommittéförslaget om investeringar inom äldreomsorgen. Den s.k. Mathistomten används för om- och tillbyggnad av Trobergshemmet. Därtill finns en tomt i Horelliområdet för ett framtida serviceboende i södra delen av staden. Förslaget överensstämmer med stadens planering för äldreomsorgen i övrigt.

### 4. Service inom barnomsorgen

Förslaget till generalplan möjliggör förverkligandet av investeringsplanen för barnomsorgen. Backeberg och Nyängen förstoras.

När det gäller Backebergs daghem borde man utreda huruvida en placering närmare Strandnäs skolområde är möjlig. Dels undviker man behovet av ersättande utrymmen under byggtiden, dels skulle en sådan placering underlätta transporterna till och från daghem för familjer med barn i både daghem och skola. Backebergs daghem förstoras och därmed torde ett mindre daghem i området upphöra. En mera central placering i norra staden är säkert att föredra ur ett brukarperspektiv. Förslaget torde kräva en stadsplaneändring och den förskjutning i projektets tidsplan som uppstår måste ställas i relation till nyttan på lång sikt.

I Horelli finns en daghemstomt i anslutning till grönområdet mot Fiskehamnen och vid sjukhuset finns det en ny tomt. Därtill kan daghemstomter skapas på planeringsområdena i Lilläng och på Svinö.

### 5. Service inom socialvården i övrigt

I bostadsproduktionsprogrammet analyseras behovet av gruppboenden för olika grupper inom socialvården. Det finns åtminstone följande grupper som har behov av gruppboenden.

- Personer med fysiska funktionshinder.
- Personer med psykiska funktionshinder.
- Utvecklingsstörda inom specialomsorgen.
- Personer med missbruksproblem.

Behovet av gruppboendestäder för de här grupperna kommer att öka efterhand. I förslaget till generalplan har ett antal tomter reserverats för allmänna ändamål, bl.a. vid Vedhuggsvägen, Lindan och i Västernäs. Utbudet är i alla fall begränsat och det står klart att staden inte kan tillgodose alla dessa gruppers framtida behov av gruppboendestäder med dessa tomter. För framtiden måste därför gruppboendestäder i våningshus och eventuellt prioritering av gruppboenden för mariehamnare övervägas.

Förslag: Socialnämnden godkänner redogörelsen ovan som sitt utlåtande om förslaget till generalplan.

**Socialdirektörens förslag:** Socialnämnden godkänner ovanstående förslag.

**Beslut:** Förslaget godkänns.

## Starks kommentar:

### 1 Befolkningstillväxten

Stadsstyrelsen har fastslagit som målsättning att staden bör kunna ta emot 110 nya invånare per år, inte 100.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### 2 Tillväxt genom förtätning

I planen redogörs för konsekvenserna av dagligvaruhandelns koncentration utanför stadsgränsen. Bl.a. försvinner närbutiker, vilket gör att många får längre avstånd till butiken, äldre och barnfamiljer får problem och staden förlorar en viktig del av sin livskvalitet. I generalplanen skapas fysiska förutsättningar för handelns utveckling.

På tomter för flerfamiljshus bör enligt stadens normer avsättas både friområden och lekplatser. Kravet på lekplatsernas storlek har sänkts från 15 m<sup>2</sup> / lgh till 10 m<sup>2</sup> / 100 m<sup>2</sup> våningsyta på basen av ändringar i hushållsstorleken och RT-rekommendationen.

**Förslag:** Synpunkten antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### 3 Service inom äldreomsorgen

**Förslag:** Synpunkten antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### 4 Service inom barnomsorgen

Enligt en av fullmäktige antagen stadsplan skall Backebergs nya daghem placeras på befintlig daghemstomt.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### 5 Service inom socialvården i övrigt

**Förslag:** Synpunkten antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Under rubrik SERVICE under rubrik SOCIALA SEKTORN ( del 2 sid. 65) kompletteras före Markanvändning med följande text; Gruppboende för funktionshindrade och andra i behov av specialboendestäder integreras med allmänna och privata boendestäder.

## TEKNISKA NÄMNDEN

### Tekniska nämnden 156 §, 29.11.2004

Stadsarkitekt Folke Wickström informerar.

**Tekniska chefens förslag:** Nämnden antecknar sig informationen för kännedom.

**Beslut:** Förslaget godkänns.

Tekniska nämnden anhåller hos stadsstyrelsen om tilläggstid t o m vecka 5 för att kunna behandla generalplanen.

-----

#### **Tekniska nämnden 168 §, 15.12.2004**

**Tekniska chefens förslag:** Nämnden behandlar målsättningarna med den fortsatta beredningen av generalplaneförslaget.

**Beslut:** Ärendet bordläggs.

-----

#### **Tekniska nämnden 8 §, 11.01.2005**

##### **Bilaga:**

- Tekniska nämndens tidigare utlåtanden gällande generalplanen; E – TN 8 §

Tekniska nämnden fick möjlighet att i ett tidigare skede inkomma med synpunkter på generalplaneförslaget. Beredningen inför nämnden och nämndens beslut bifogas även i detta ärende i bilaga E med tanke på att utlåtandet fortfarande är högaktuellt och bör få komma fram i sin helhet. Dessutom kan nämndens beslut i § 89 av den 8.6.2004 inte återfinnas i protokollen vid den fortsatta behandlingen i stadsplanenämnden.

Tekniska nämnden beslöt vid sitt möte den 4.5.2004 att föreslå:

- att generalplanen omarbetas så att detaljerade direktiv särskiljs till ett separat dokument (som kan bifogas som ett underlag till generalplanen)
- att generalplanen kompletteras med en kostnadskonsekvensanalys av föreslagna förändringar
- att en närmare konsekvensanalys av ett effektivare utnyttjande av befintligt gatunät för avlastning av Ålandsvägen görs och behovet av alternativa gatudragningar med anledning av utökat invånarantal (inkl effekterna av eventuell utbyggnad på Järsö-Nåtö och Svinö) genomförs
- att generalplanen kompletteras med en analys av trafikens miljöeffekter och en åtgärdsplan.

Ärendet skulle upptas till ny behandling i nämnden när ovannämnda ändringar och kompletteringar genomförts. Av ovannämnda punkter har stadsstyrelsen givit centralförvaltningen i uppdrag att göra en kostnadskonsekvensanalys medan de övriga punkterna ännu inte beaktats.

Vid mötet den 8.6.2004 godkände nämnden förslaget om att man skulle konstatera att behandlingen i stadsplanenämnden inte föranleder en ändring av den tidigare beredningen och vidhålla att de föreslagna ändringarna och kompletteringarna av generalplaneförslaget bör beaktas. Nämnden beslöt dessutom efter omröstning att för att avlasta Ålandsvägen bör Parkgatan öppnas för trafik norrut p g a ökad trafik från Lillängsområdet och Hästskon. Östernäsvägen och Parkgatan bör fungera som långsamgator.

I många av de utlåtanden som stadsarkitektkontoret erhållit under utställningstiden berörs trafikfrågorna och man håller på med en sammanställning av materialet. Vid diskussioner med representanter för trafikavdelningen vid landskapsregeringen har också framkommit att man där har åsikter gällande infartslederna och den långsiktiga planeringen och avser att inkomma med sitt utlåtande inom januari. Tekniska nämnden bör beredas tillfälle att ta ställning till dessa vid den fortsatta behandlingen av detta ärende.

**Tekniska chefens förslag:** Nämnden för en fortsatt diskussion gällande generalplaneförslaget. Ett slutligt förslag presenteras vid nämndens nästa möte.

**Beslut:** Ärendet återremitteras.

##### **Bilaga:**

- Ledamot Harry Karlssons synpunkter på generalplanen; F – TN 8 §

-----

#### **Tekniska nämnden 20 §, 01.02.2005**

##### **Bilagor:**

- Trafikplan 2000; I – TN 20 §
- Innerstaden delgeneralplan, förslag till riktlinjer för trafikplaneringen; J – TN 20 §

##### **Allmänt**

Förslaget till delgeneralplan indelas i tre dokument:

- **del 1**, med historik, uppföljning och inventering innehåller en detaljerad kartläggning av dagens situation inom olika delområden
- **del 2**, med själva planförslaget är logiskt uppbyggt, har en hög kvalitet och man får en bra uppfattning om stadsplanenämndens visioner med planen
- **del 3**, innehåller de bilagor som utgjort grund för planförslaget.

Arbetet har genomförts professionellt och ambitionsnivån har varit mycket hög. Slutprodukten är ett imponerande verk utgående ifrån de förutsättningar man valt på stadsarkitektkontoret och stadsplanenämnden och med beaktande av stadsstyrelsens beslut gällande brännpunkterna för arbetet. Stadsarkitektkontoret har kritiserats för att man planerat för de gränser Mariehamn har idag, men utgångsläget har varit helt korrekt; man måste planera för det man har och inte det man eventuellt kan få någon gång. Å andra sidan, under tiden för denna remissomgång har man i Jomala beslutat om en förstudie kring ett samgående med Mariehamn. Ifall detta till sist leder till något konkret resultat innebär det, att förutsättningarna för generalplanen helt förändras. Stadsplanenämnden har å sin sida föreslagit, att staden inte skulle omfatta utkastet till delgeneralplan för Järsö-Nåtöområdet och att staden skulle initiera en gränsjustering mot Lemlands kommun. Innan stadsstyrelsen går in för en detaljerad genomgång av denna plan bör man ta ställning till på vilket sätt dessa frågor skall beaktas. Den kartläggning som gjorts av läget idag är mycket värdefull och det naturliga är väl ändå att staden fortsätter sin planering och sedan reviderar generalplanen ifall ovannämnda frågor leder till resultat.

Den beredning som presenteras nedan har tagits fram för att genom några exempel beskriva till vilka delar förslaget till generalplan bör kompletteras eller ändras. Tekniska nämnden deltar gärna i detta arbete till den del det berör nämndens verksamhetsområde.

### **Generalplanen är så detaljerad att den föråldras, separera detaljerna till eget dokument**

Enligt tekniska nämndens åsikt är målsättningen med en generalplan att man framför en tydlig viljeyttring och att man presenterar en vision inför den framtida stads- och detaljplaneringen. Kännetecknande för det aktuella förslaget till generalplan är, att man presenterat ett flertal detaljlösningar som egentligen gör, att hela planen tappar en del av sin kraft och betydelse. En alltför detaljerad generalplan föråldras och blir snabbt inaktuell. Det går ju naturligtvis att göra ett avsteg i någon detalj, men ju fler gånger en ändrad verklighet innebär att man måste göra ett avsteg från planen, desto mindre trovärdig blir den. Å andra sidan, meningen kan väl inte vara att den framtida planeringen slaviskt skall följa detaljerna i en generalplan utan man måste kunna acceptera mindre förändringar under tiden. Vid det senaste mötet hade tekniska nämnden en mycket bra diskussion om på vilket sätt nämnden skall ta ställning till generalplaneförslaget. Tekniska verken och även nämnden finner det varken fruktbart eller ändamålsenligt att börja debattera detaljer. Tekniska nämnden vidhåller sitt förslag om att detaljerna skall särskiljas till ett separat dokument så att man kan föra en diskussion om målsättningar och riktlinjer.

### **Trafiklösningarna baserar sig inte på tillräckliga konsekvensanalyser**

Tekniska nämnden konstaterar, att det inkommit en hel del reaktioner från allmänheten och remissinstanserna kring trafikdelen. Eftersom dessa frågor hör till nämndens verksamhetsområde bör remissvaren även tas upp i tekniska nämnden och inte bara i stadsplanenämnden. Med hänvisning till att det i underlaget för förslaget till generalplan inte finns aktuella trafikberäkningar och med hänvisning till att de utredningar som tekniska nämnden efterlyst i sitt beslut av den 4.5.2004 inte gjorts, vidhåller nämnden att dessa bör göras innan tekniska nämnden kan ta slutlig ställning till förslaget.

Tekniska verken och nämnden har i sina tidigare utlåtanden efterlyst en närmare konsekvensanalys av ett effektivare utnyttjande av befintligt gatunät för att avlasta Ålandsvägen och behovet av alternativa gatudragningar med anledning av utökad invånarantal (inkl Järsö-Nåtö). Stadsplanenämnden har efter tekniska nämndens beslut reviderat förslaget och anvisat Torggatan som en huvudgata, men bakom förslaget finns inga alternativa analyser eller en bedömning över trafikmängder och -flöden. Dessutom finns ingen fastslagen gräns för när trafik i praktiken skall ledas till Torggatan. I den nu gällande generalplanen nämns att staden förbinder sig att göra en ny utredning om en avlastning av Ålandsvägen när trafikmängden överskrider 800 bilar/h vid maxtimme norr om korsningen Ålandsvägen – Skillnadsgatan. Staden skall inte heller genom planeringsåtgärder omöjliggöra de alternativ som framtagits i Trafikplan 2000.

Inför beredningen av detta ärende och utkastet till delgeneralplan för Järsö-Nåtö har tekniska verken gjort en analys över vilka effekter en utbyggnad av bosättningen i enlighet med de båda planernas målsättning har på trafiken längs Västra Ytternäsvägen. Stadsarkitektkontoret och markavdelningen har gjort en

sammanställning av befolkningsmängderna för upptagningsområdet för Västra Ytternäsvägen-Ålandsvägen för åren 1989 och 2004.

	År 1989	År 2004
Staden *)	2.208	2.111
Järsö-Nåtö	<u>209</u>	<u>282</u>
Totalt	2.417	2.393

\*) Som upptagningsområde i staden har definierats stadsdelarna Västernäs, Västra Ytternäs, Espholm, Ytternäs och byarna Espholm, Svinö och Styrso samt den del av trafiken som väljer Ålandsvägen från stadsdelarna Sveden och Östernäs samt Ytternäs by.

Motsvarande siffror för den trafik som kommer längs Östernäsvägen och fortsätter vidare till Torggatan för år 1989 är 924 personer och för år 2004 1.032 personer.

De senaste mätningarna norr om korsningen Ålandsvägen – Skillnadsgatan visar att maxtimmen ökat från 441 bilar/h till 600 bilar/h samtidigt som befolkningsmängden stått stilla (den har ökat på Järsö-Nåtö och minskat i staden). Årsmedeldygnstrafiken (ÅMD) har uppmätts till 5.700. ÅMD i förhållande till befolkningsmängden avviker från de uppskattningar man normalt räknar med, vilket troligen beror på ett större bilberoende än på andra orter och på att man gör fler resor per dag. Maxtimmens förhållande till ÅMD är ganska normalt.

I proportion till den nuvarande maxtrafikmängden (600 bilar/h på en befolkning om 2.393 personer) skulle en befolkningsökning på Järsö-Nåtö om 873 personer till 1.155 öka maxtimmen med 220 bilar/h och stadens planerade befolkningsökning om ca 3.090 personer (inkluderar utredningsområdet) till 5.201 personer skulle öka maxtimmen med 770 bilar/h. Totalt skulle maxtimmen då bli ca 1.600 bilar/h i stället för dagens 600 bilar/h.

Stadsplanenämnden konstaterar i sin beredning av utkastet till delgeneralplan för Järsö-Nåtö att stadens trafiknät och övrig infrastruktur inte klarar av den planerade utvecklingen. Stadens egen planerade befolkningsökning är mer än trefaldig och i förhållande till den tidigare fastslagna nivån om 800 bilar/h är ökningen naturligtvis oacceptabel. I Trafikplan 2000 presenteras på sidan 15 en figur som visar förhållandet mellan väntetider och trafikmängd. Ovannämnda framtida bilantal är så högt att det innebär köbildning och gatans barriäreffekt ökar. På de renodlade infartslederna kan man genom kanalisering och ökning av filer förbättra situationen, men denna möjlighet finns inte längs Ålandsvägen, speciellt inte på det centrala avsnittet. Dessutom bygger trafikplaneringen idag i allt större omfattning på säkerhetstänkande och på att även den lätta trafikens anspråk beaktas.

Ovannämnda siffror påverkas naturligtvis ifall man kan uppnå ett minskat bilberoende eller av att man med olika restriktioner kan begränsa biltrafiken, men då bör det föreligga en trovärdig plan för detta. Ju längre från centrum befolkningsökningen blir, desto mindre kan man påverka siffrorna. I den nu gällande delgeneralplanen finns en målsättning om att kollektivtrafiken skulle överta 15 % av det totala antalet resor, vilket inte alls uppfyllts trots avgiftsfrihet och flerdubblat antal turer. Maxtimmen har i stället ökat med 160 bilar/h utan en befolkningsökning.

Sammanfattningsvis konstaterar tekniska nämnden att det aktuella förslaget till generalplan inte innehåller ovannämnda resonemang och analyser, varför nämnden vidhåller att förslaget skall kompletteras med en konsekvensanalys i enlighet med nämndens tidigare förslag.

### **Parkgatan**

Tekniska nämnden beslöt den 8.6.2004 att Parkgatan bör öppnas för att avlasta Ålandsvägen. På basen av ovannämnda befolknings- och trafikmängder bedömer tekniska verken att högst 90 av de 600 under maxtimmen skulle kunna överflyttas från Ålandsvägen. Detta förutsätter att Östernäsvägen dimensioneras även för genomgående trafik t ex från Lillång och Hästskon. Den stora ökningen i framtiden kommer från Västernäs och Västra Ytternäs och denna trafik kan rimligen inte flyttas till Parkgatan om inte man aktivt leder dit den från Västra Ytternäsvägen enligt något av de förslag som presenterades i Trafikplan 2000. En analys av dessa alternativ borde föreligga ifall man går in för att diskutera Parkgatans framtida status.

### **Separat arbetsgrupp för trafikdelen**

Tekniska nämnden vill peka på hur den nu gällande delgeneralplanen för innerstaden togs fram. Som bilagor till detta ärende presenteras därför Trafikplan 2000 från oktober 1989 och innerstadens delgeneralplan,

förslag till riktlinjer för trafikplaneringen från januari 1991. Man finner en bra balans i beredningen av dessa dokument och tekniska nämnden var också intimt involverad i hela arbetet. I det första dokumentet tog man fram relevant bakgrundsmaterial och man presenterade alternativa trafiklösningar inklusive konsekvenserna av de olika alternativen. Faktamaterialet behandlades sedan av en referensgrupp med sakkunskap inom olika områden. Till sist gjordes en politisk sammanvägd bedömning och om man läser det slutliga dokumentet så håller texten fortfarande, även om man inom staden till vissa delar brutit mot delgeneralplanens beslut gällande trafikdelen. Tekniska nämnden anholder om att en speciell arbetsgrupp tillsätts och att förslaget till generalplan till denna del remitteras till gruppen som får i uppdrag att komplettera underlaget och komma med ett förslag.

### **Trafiknätsanalysen som en del av generalplanen**

Trafiknätsanalysen som presenteras i del 3, bilagor, baserar sig på en behovsanalys (de olika trafikanternas anspråk) och en sammanvägning av dessa. För att kunna ta till sig trafiknätsanalysen och dess resonemang krävs att man får tillgång till den i färg (de olika anspråksklasserna har färgerna grön, gul och röd). De som har tillgång till originalet får en bra förståelse för den problematik som finns som grund, men i och med att analysen återges helt i svartvitt i bilaga 3 betyder det att läsarna inte kan tillgodogöra sig materialet. Risken är därför uppenbar att analysen inte ges dess rättmätiga betydelse. Det kan noteras att också Österledsplanen presenteras i svartvitt medan alla kulturhistoriskt och/eller arkitektoniskt värdefulla byggnader återges i färg!

Enligt trafiknätsanalysens utredningsdel är ett av de största problemen i staden att den lätta trafikens säkerhet och framkomlighet inte är acceptabel samtidigt som de övriga trafikanternas behov tillgodoses bra eller mycket bra. Tekniska verken vill peka på en motsättning mellan trafiknätsanalysen och de riktlinjer som föreslås för infarter/huvudgator. Trafiknätsanalysen bygger på att ifall man även i framtiden vill använda sig av det nuvarande huvudgatunätet innebär det att man måste säkra alla passager för den lätta trafiken genom att sänka bilarnas hastighet till 30 km/h vid dessa platser. Detta åskådliggörs av bilden på sidan 109. Samtidigt har man i stadsplanenämnden gått in för en annan prioritering utan att samtidigt redovisa motiven till eller konsekvenserna av detta. På sidan 96 och 97 säger man att trafiken på huvudgatorna bör löpa smidigt, men kan på vissa avsnitt ha lägre hastighet än 50 km/h. Med trafik avses biltrafik och tonvikten ligger helt klart på bilarnas framkomlighet avvikande från trafiknätsanalysens slutsatser. Ifall staden inte är beredd att skapa likvärdiga förutsättningar för trafikanterna på huvudgatorna bör man ta konsekvenserna och bygga nya trafiksäkra kringfartsleder med god framkomlighet för bilarna förbi centrum.

Bilars framkomlighet styrs av en mängd olika saker. Gatans bredd, antalet körfält, antalet korsningar, korsningarnas utformning, antalet korsande fordon, antalet korsande lätt trafik osv. Att bygga hastighetssäkrade övergångsställen för den lätta trafiken innebär inte automatiskt att framkomligheten för bilar minskar. På exempelvis Ålandsvägen är genomsnittshastigheten på basen av mätningar 35 km/h vid maxtrafik på morgonen, alltså under den tid det oftast finns behov av bättre framkomlighet (kapacitet). Att på denna sträcka bygga ett antal hastighetssäkrade (max 30km/h) övergångsställen skulle inte innebära försämringar i framkomligheten för bilar under den kritiska tidpunkten, men en avsevärd förbättring av säkerheten och en minskning av antalet olyckor både mellan bilar och mellan bilar och den lätta trafiken.

Stadsplanenämnden har gjort även andra avsteg från trafiknätsanalysens förslag. Tekniska nämnden har avsiktligt valt att inte gå igenom alla ändringar i detta skede med hänvisning till att nämnden föreslår att en separat genomgång av trafikdelen görs i samråd med tekniska verken. Ifall stadsstyrelsen anser att generalplanen skall behandlas i nuvarande form önskar nämnden tillräcklig tid för en detaljgenomgång av de förslag som presenteras.

Kartan på sidan 109 skall enligt förslaget bifogas generalplanen som ett instruktivt förslag. Detta beskriver på ett karaktäristiskt sätt planens ambitioner och inriktning. Den skiss som är en av de absolut viktigaste delarna i trafiknätsanalysen är ett instruktivt förslag, medan man på sidorna 73-94 till och med definierar gångstigars bredd, parkbänkars placering och tidpunkten för när strandängar skall slåttras!

### **Underjordiska parkeringsplatser**

Tekniska verken omfattar resonemanget om att en förtätning i centrum ställer krav på ett ökat antal parkeringsplatser under jord eller i gemensamma parkeringsanläggningar. Tekniska verken omfattar att man koncentrerar anläggningarna i stället för att sprida ut enskilda mindre anläggningar. Frågan om hur platserna skall finansieras tas upp på sidan 118, men det blir aningen oklart i och med att man först konstaterar att det är den som föranleder behovet som skall stå för kostnaderna, men senare talar man om att frågan skall klargöras och att friköpsmöjligheterna skall bibehållas. Åtminstone idag innebär systemet en betydande subventionering av fastighetsägarna på skattebetalarnas bekostnad. I den planerade kostnadskonsekvensanalysen bör en analys av hela problematiken därför ingå. Om det blir så, att

parkeringarna skall anläggas delvis stödda med skattemedel uppstår en intressant fråga ifall det är försvarligt att gynna bilismen genom att anlägga parkeringsplatser i centrum, men att samtidigt inte vara beredd att finansiera trafiksäkerhetsåtgärder och sådana åtgärder som minskar bilarnas negativa effekter på boendemiljön och trivseln i staden.

### **Förtätning av centrum**

I förslaget ingår en omfattande förtätning av centrum. Med tanke på tekniska verkens verksamhetsområde är en sådan utveckling gynnsam. Nuvarande infrastruktur kan till stora delar utnyttjas och den ökande befolkningen ger också ett välbehövligt stöd för näringslivet. Ett centrumboende minskar bilberoendet, men lyfter samtidigt upp de negativa konsekvenserna av att ha en huvudtrafikled igenom centrum. Ålandsvägens barriäreffekt kommer att beröra ett större antal människor och trafiken borde fungera allt mer på den lätta trafikens villkor.

### **Landskapsregeringens vägar i staden**

I förslaget ingår att staden skulle överta de flesta av landskapets vägar i staden. Det är aningen förvånande ifall detta kunde förverkligas med tanke på att hamnen utgör den viktigaste knutpunkten för trafik till och från övriga delar av landskapet. För stadens del är det naturligtvis angeläget att kunna förbättra möjligheterna att påverka planeringen inom stadens gränser. Den planerade kostnadskonsekvensanalysen bör innehålla ett sådant material att man kan ta ställning även till de ekonomiska följderna för staden. En viss signal på ifall, och i så fall under vilka förutsättningar, landskapet kan tänka sig att överlåta vägarna fås i och med att landskapets utlåtande över förslaget erhålls. Tekniska nämnden bör beredas tillfälle att ta ställning i denna fråga efter att landskapets utlåtande föreligger.

Landskapsregeringen och staden tog i samråd fram en utredningsplan för Österleden. Planen har behandlats av staden, men ännu inte av landskapet. Ett slutligt beslut om planen och även begravningsplatsens framtida status måste tas separat med tanke på att hela beredningen av ärendet inte framkommer i förslaget till generalplan. Tekniska nämnden hänvisar till sina utlåtanden i bägge ärenden. Enligt preliminära uppgifter från landskapsregeringen kommer man i sitt utlåtande, med hänvisning till motsvarande planeringsinstanser i fastlandet och i Sverige, att inkomma med förslag om markreservationer dels för trafiken längs Österleden och dels längs Västra Utfarten (man talar om dubbla körfiler) samt för Dalbergsleden. Även i övrigt för man fram en tveksamhet gällande kapaciteten på nuvarande leder. Övannämnda vägvagnsplaner har från början planerats som infartsleder och har en helt annan status än Ålandsvägen och Torggatan som av stadsplanenämnden föreslås ta hela trafiken från de expanderande södra stadsdelarna och Järsö-Nåtöområdet.

### **Kommunalteknisk försörjning**

Förtätningen av centrum kan innebära att flera transformatorstationer måste byggas för att klara elförsörjningen. Nya stationer torde i de flesta fall placeras i nybyggnader, varför det bör ingå reserveringar för stationerna i generalplanen och vid ändringar av stadsplaner. För att undvika kostnaderna för en flyttning av befintliga ledningsvägar (el, tele, fjärrvärme, vatten och avlopp) inom kvarteren bör man bättre beakta ledningarna redan i planeringsskedet. Ifall man går in för nya grönområden med beteckningar som naturskyddsområde etc skall tillräckliga servitutsområden för kommunalteknik reserveras.

Befintliga VA-ledningar på stadens mark (även på olika R- och SN-områden) måste kunna underhållas. Med hänvisning till diskussionerna gällande dagvattenhanteringen från Jomala föreslås att R-området vid "Snellmans åkrar" och R-området i Norrböle vid stadsgränsen norrom Bo-Bil ändras till R-1 områden, rekreativområden med dagvattenrening.

### **Lotsberget**

I samband med att tekniska nämnden anhöll om besked ifall det är möjligt att transportera stenmassor till stenbrottet vid Lotsberget efterlystes av stadsstyrelsen en beskrivning av alternativa utvecklingsmodeller för området. Tekniska nämnden har för avsikt att inkomma med en beredning av ärendet, varvid även områdets status i generalplanen kommer att fastställas.

**Tekniska chefens förslag:** Tekniska nämnden betonar att den tidigare beredningen i nämnden (beslutet av den 4.5.2004 i § 65 inklusive markavdelningens utlåtande och beslutet av den 8.6.2004 i § 89) utgör en integrerad del av denna beredning och skall föras fram och beaktas vid den fortsatta behandlingen.



Nämnden har avsiktligt valt att inte gå igenom de detaljer som presenteras i förslaget till generalplan. Nämnden vidhåller sitt tidigare förslag om att generalplanen omarbetas så, att detaljerade direktiv särskiljs till ett separerat dokument.

Nämnden konstaterar att det finns brister i underlaget för generalplanens trafikdel och föreslår att den av nämnden tidigare föreslagna konsekvensanalysen med anledning av utökat invånarantal genomförs.

Nämnden anhåller om att få behandla remissvaren och stadsplanenämndens bemötande av dessa i samband med den fortsatta beredningen.

Nämnden föreslår, att det för en fortsatt beredning av trafikdelen utses en arbetsgrupp i likhet med den som fanns när den nu gällande delgeneralplanen för innerstaden togs fram.

Nämnden föreslår att generalplanen kompletteras med en analys av trafikens miljöeffekter och en åtgärdsplan.

**Beslut:** Förslaget godkänns.

### **Starks kommentar:**

I anledning av TN:s beslut konstateras att:

- STN har den 10.05.2004 § 59 tagit ställning till TN:s beslut 04.05.2004 § 65 och den 14.06.2004 § 80 behandlat TN:s beslut 8.6.2004 § 89 rörande Parkgatan.
- STN har 59 § 2004 tagit ställning till och avfärdat förslaget att splittra generalplanen så att "detaljerade direktiv" skulle avskiljas till ett separat dokument.
- STN har 10 § 2005 tagit ställning till TN:s anhållan att få behandla remissvaren och STN:s bemötanden som ett led i den fortsatta beredningen.

**Tekniska nämnden konstaterar att det finns brister i underlaget för generalplanens trafikdel, att en kostnadsanalys i anledning av utökat invånarantal genomförs, att för trafikdelens fortsatta beredning bör utses en arbetsgrupp och att generalplanen kompletteras med en analys av trafikens miljöeffekter och en åtgärdsplan.**

#### Planens trafikunderlag

Som underlag för generalplanearbetet har stadsarkitektkontoret av TV inbegärta bl.a. en redovisning av trafikflödena på stadens gator och huvudleder. Av den redovisning Stark fått framgår att trafikräkningarna inte genomförts på ett konsekvent sätt och att t.ex. den senaste räkningen 2003 till stora delar inte är tillförlitlig.

1991 beslöts att staden regelbundet skulle följa med och redovisa ökningen av trafiken i korsningen Skillnadsgatan – Ålandsvägens norra tvärsnitt. Någon sådan redovisning har Stark inte fått ta del av tidigare. Nu, i samband med remissyttrandet, presenteras sådana siffror.

Som underlag för trafikplaneringen i det pågående delgeneralplanearbetet gav stadsstyrelsen (14.02.2002 § 107) TN i uppdrag att utarbeta en trafiknätsanalys som sedan utfördes av konsulten SWECO VBB i Stockholm med Tekniska verken som beställare (Hoffman och Söderlund). Analysen som genomfördes 2002 – 2004, är omfattande och mångsidig. Som stöd för utredningen utsågs en bred referensgrupp. Tidtabellen för generalplanearbetet uttjänades rejält på grund av trafiknätsanalysen.

I analysen ges stort utrymme åt Dalbergsleden medan alternativa förslag till trafikmatning från söder avförs på några rader (sid. 64, del 3).

Som delförklaring till detta kan vara att TV har visat ett rent "privat" intresse av en Dalbergsled, vilket t.ex. framkom i samband med anhållan om stadsplaneändring för TV:s tomt 17.09.2001.

Trafiknätsanalysen har av stadsstyrelsen överstyrts (333 § 2003) till stadsplanenämnden som en del av underlaget för generalplanearbetet. TN antecknade sig analysen till kännedom (74 § 2003).

#### En strävan att minska biltrafikens effekter

Generalplanen genomsyras av den allmänt vedertagna målsättningen att en inifrån och utåt förtätad stad leder till en hållbarare stad än en utspridd, inte minst vad gäller trafikens miljöeffekter. Planens grundstomme består av en rad strategier och åtgärder som syftar till att uppnå detta övergripande mål.

Trafiknätsanalysen innehåller en uppskattning av vilka Dalbergsledens miljöeffekter skulle kunna bli i centrum genom att Ålandsvägens trafik härigenom förutsätts kunna löpa långsammare och glesare: Emissionerna skulle minska i centrum och bullernivån sjunka med 2 db (A), vilket enligt analysen knappt motsvarar hörbar förändring. Den andra sidan av myntet redovisas dock inte: emissioner och buller förs ut i parkmiljöerna, som är stadens lungor och i bostadsmiljöer som idag är "rena". Någon analys av den söderifrån kommande trafikens miljöeffekter på Ålandsvägen och innerstaden finns inte i trafiknätsanalysen.

I stadsarkitektkontorets yttrande över trafiknätsanalysen 13.5.2003 (Ö – SP 100 §) konstateras bl.a. att de ekonomiska konsekvenserna av en Dalbergsled bör beaktas. Men varken beträffande den eller någon annan del av nätet utfördes i Trafiknätsanalysen någon ekonomisk konsekvensanalys.

TN:s konstaterande att det finns brister i trafikdelens underlag innebär att analysen, som TV basat över, till stora delar nu underkänns som underlag för generalplanens trafikdel. Allt det som TV nu säger att brister i trafikdelens underlag borde ha ingått i analysen.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. De av TV/TN konstaterade bristerna i underlaget för generalplanens trafikdel åtgärdas av TV/TN i skyndsam ordning och i samråd med Stark/STN.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas med tillägg. De av TV/TN konstaterade bristerna i underlaget för generalplanens trafikdel åtgärdas av TV/TN i skyndsam ordning och i samråd med Stark/STN samt i enlighet med rekommendation från den gemensamma diskussionen mellan TN och STN 29.03.2005 (SP §31/2005).

#### **Beträffande TV:s synpunkter i beredningen 1.2.2005 konstateras:**

##### **TV:s delaktighet i generalplaneprocessen**

TV ger sken av att inte ha fått delta i generalplanearbetet.

Utarbetandet av generalplanen ingår i STN:s verksamhetsområde. TV/TN har liksom andra stadens förvaltningar givits flera tillfällen att delta i arbetet med synpunkter och underlagsmaterial. Redan den 17.3.1999 hölls ett första diskussionsmöte med TV angående generalplanearbetet. TV har dock föredragit åskådarens passiva position i processen men med rätt att kritisera utarbetade planförslag. TV har dock beordrats ta fram en trafiknätsanalys som underlag för generalplanearbetet (se ovan).

**Förslag:** Synpunkten antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

##### **Planens detaljeringsgrad**

Stadsarkitektkontoret har under STN 59 § 2004 bemött TV:s kritik på denna punkt och redogjort för varför en s.k. fördjupad generalplan är motiverad för en befintlig stad.

Inom filosofin brukar man säga att framtiden är endimensionell eftersom den ännu inte har omformats av verkligheten. Nuget med sitt förgångna är däremot flerdimensionellt eftersom dess stomme är livet, som det verkligen kom att bli. Av samma orsak är en generalplan på råmark enkel till sitt innehåll jämfört med en generalplan som skall styra förändringarna i en befintlig och mångfasetterad stadsmiljö med sin speciella historia.

TV/TN befarar att en alltför detaljerad generalplan föråldras och blir snabbt inaktuell.

Det är uppenbart att TV/TN missbedömt generalplanens funktion genom att uppenbarligen stirra på prognostiden 30 år och missat den viktiga meningen på sid. 6 i plandelen: "Planen bör revideras med jämna mellanrum, s.k. rullande planering".

Det finns också ett demokratimotiv bakom planens upplägg. Det är vanligt att översiktliga generalplaner lätt blir så teoretiska och abstrakta att lekmannens intresse för planen inte går att fånga. Om planen istället görs konkret och påtaglig finner stadsborna det lättare att engagera sig i de framtidsfrågor planen behandlar. Generalplanen uppgörs inte enbart för TV/TN.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### **TV:s beräkning av maxtimmens trafik**

TV uppskattar med enkel reguladetri att en befolkningsökning med 3.090 personer i södra staden och en ökning av invånarna på Järsö – Nåtö med 873 till 1.155 skulle öka maxtimestrafiken i korsningen Ålandsvägen – Skillnadsgatans norra tvärsnitt till 1.600 bilar/h.

Omvänt skulle detta förutsätta en årsmedeldygnstrafik (ÅMD) på 15.200 (600 bilar/maxtimme beräknas av TV motsvara 5.700 ÅMD), vilket är mer än ÅMD på Nya Godbyvägen och Österleden, vilket inte kan vara rimligt.

I beräkningarna görs ingen skillnad i bilberoendet på Järsö – Nåtö och vid Lotsgatan i innerstaden.

TV:s siffror är inte trovärdiga. Se särskild bilaga med beräkning av årsmedeldygnstrafik och "maxtimme".

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Vederhäftiga siffror för trafiken efterlyses.

**Stadsplanenämndens beslut:** Ett sakligt sifferunderlag bör föreligga för den arbetsgrupp för trafikplanering och säkerhetsfrågor som överenskommit på det gemensamma mötet mellan TN och STN 29.03.2005.

### **Parkgatan**

Resonemanget omfattas.

Trafikflödet på en öppnad Parkgata med bibehållen status på Östernäsvägen (icke huvudgata genom bosättningen) bör rimligtvis ge en betydligt lägre maxtimme än 90 bilar/h och i ännu mindre grad motivera ett öppnande av gatan.

**Förslag:** Synpunkten antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas. I anledning av TN:s förslag att Parkgatan skulle öppnas som en avlastningsgata för norrutgående trafik för boende bedömer STN att Torgatan mellan Skillnadsgatan och Stora gatan är tillräcklig för genomfartstrafik.

### **Separat arbetsgrupp för trafikdelen**

Se kommentar ovan under planens trafikunderlag.

**Förslag:** Synpunkten antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### **Trafiknätsanalysens presentation i plandel 3, bilagor**

TV kritiserar att analysrapporten återges svartvitt medan t.ex. förteckningen över värdefull bebyggelse återges i färg.

Trafiknätsanalysen har tidigare publicerats och spridits som en egen utredning i färg. K-husen presenteras här för första gången. Trafiknätsanalysens tre kvalitetsklasser grön, gul och röd återges även med texterna grön, gul och röd varför innehållet bör vara förstäligt även i svartvitt. Stadsplanenämnden har sparat på kostnaden för tryckningar där det varit möjligt.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### **Hastighet på huvudgata**

TV anser att texten (sid. 96 och 97, del 2) "trafiken på huvudgatorna bör löpa smidigt, men kan på vissa avsnitt ha lägre hastighet än 50 km/h "strider mot kartan över gång- och cykelpassager" (sid. 109, del 2).

Texten innebär att hastigheten på huvudgata, som det står, kan vara t.ex. 40 eller 30 km/h vilket överensstämmer med nämnda karta.

TV anser att denna skrivning i planen inte syftar till likvärdiga förutsättningar för bilar och GC-trafiken, att planens tonvikt ligger på bilarnas framkomlighet.

Påståendet är anmärkningsvärt för att komma från TV som i utlåtandet över det preliminära generalplane-förslaget 30.3.2004 (AAA – TN 65 §), säger att "den i trafiknätsanalysen ingående huvudstrukturen för cykelvägarna är tillfyllest för Mariehamn" och att generalplane-förslagets GC-nät är "oändamålsenligt och överarbetat".

I själva verket saknar trafiknätsanalysens GC-vägar ambitioner, speciellt med beaktande av generalplanens långsiktiga tidsperspektiv. Föga föreslås utbyggt under kommande 30 år.

Generalplanens GC-nät är utformat för att skapa ett med biltrafiknätet jämförbart valfritt rutnät för den lätta trafiken. De nordsydliga och östvästliga lederna beskriver en ambition att åstadkomma kontinuerliga banor som kan bestå av olika typer av sammankopplade vägar: strandstigar, gångvägar, blandtrafiksgator, trottoarer och GC-vägar.

Även om gatorna på 30-område "automatiskt" blir lättrafikgator är det viktigt att visa på en GC-kontinuitet genom skogar, parker och i bostadsområden.

Att ha en hög ambitionsnivå för lätta trafiken bör knappast betecknas som överarbete i en ekostad.

Stadsarkitektkontoret håller dock med TV i kritiken att det är fel att kartan på sid. 109 del 2 endast skall biläggas generalplanen som ett instruktivt förslag. Kontoret anser att kartorna på sidorna 103 – 109 samt sid. 113 i del 2 bör få en mer framträdande betydelse i planen.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Texten "biläggs generalplanen som ett instruktivt förslag" stryks under rubrikerna 30-områden/lokalgator, gång- och cykelpassager, utryckningstrafikens huvudleder.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Underjordiska parkeringar

Stadsarkitektkontoret omfattar i stort resonemanget. Det är dock förenklat att påstå att stadens finansiella engagemang i underjordiska p-anläggningar enbart gynnar bilismen.

Ett levande centrum med bl.a. affärer och bostäder är A och O för alla städer.

Dagligvaruhandeln i Mariehamn har en kraftig konkurrent i stormarknaderna utanför stadsgränsen där kundernas bilar har gott om utrymmen. Utan en målmedveten satsning på bekväma underjordiska p-platser och på den offentliga gatumiljön skulle centrum i Mariehamn bli fattigare.

Ett boende i city blir oproportionellt dyrt om inte det allmänna på olika sätt gör det rimligt att bygga bostäder med tillgång till p-platser där.

Att ställa trafiksäkerhetsåtgärder mot underjordiska p-platser fungerar agitatoriskt bättre än att t.ex. söka orsaker till handlingsförlamningen visavi en säkrare trafikmiljö t.ex. i bristfällig pedagogik och konkurrens från kostsamma (men behövliga) kommunala byggprojekt.

**Förslag:** Synpunkten antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Hamntrafiken och landskapets vägar

Trafiken till och från Västerhamn går idag, som den alltid gjort, på stadens gator. Senare har Österleden och V. Utfarten kopplats på av landskapet. Det torde vara självklart att staden månar om att trafiken till stadens hamn skall fungera smidigt. Staden är dock bättre rustad än landskapet vad gäller att balansera trafikbehovet mot andra viktiga aspekter av stadslivet.

Vad beträffar V. Ytternäsvägen gav trafiknätsanalysen inget svar på frågan hur trafiken skulle ledas in i innerstaden. Den ställde inte ens frågan. ( Se ovan).

**Förslag:** Synpunkterna antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Kommunaltekniska ledningar och anläggningar

TV säger att nya transformatorstationer måste byggas i ett förtätat centrum och att de i regel byggs in i nybyggnader, varför det bör ingå reserveringar för stationerna i generalplanen.

Stadsarkitektkontoret har som underlag för generalplanearbetet inbegärt TV:s synpunkter på bl.a. elnätet och ritat in alla uppgifter TV inkommit med på bl.a. el-kartan sid. 157, del 2. Nu begär TV att i översiktsplanen skall införas en mycket detaljerad (tomtvis) reservation för framtida transformatorstationer, vilket givetvis kan göras om TV i skyndsam ordning levererar underlag för dessa. Starkt anser dock att en dylik rent teknisk plan kan utarbetas helt oberoende av generalplanen.

Kommunaltekniska ledningar skall kunna underhållas på R- och SN-områden, vilket för tydlighetens skull införs som ett påpekande i generalplanebestämmelserna och rekommendationerna.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Generalplanebestämmelserna för R- och SN-område kompletteras efter texten "Efter prövning av stadsstyrelsen" får service på kommunaltekniska ledningar utföras.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## Dagvattenrening

Anläggningar för dagvattenrening har införts i planen i samråd med TV och på basen av TV:s önskemål. Att ytterligare införa de två områden för dagvattenrening i planen, som TV nu föreslår, är naturligtvis möjligt.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Beteckningen R ändras till R-1 norr om BO-Bil och på Snellmans åkrar.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## Lotsberget

TV har argumenterat för en igenfyllning av dagbrottet och har även fått i uppdrag av stadsstyrelsen (464 § 28.9.2004) att ta fram en plan för utfyllnad av dagbrottet och för tillgängligheten i området. Enligt TV skulle områdets status i generalplanen därmed vara fastställd.

Någon plan har ännu inte (1.3.2005) presenterats av TV. Stadsplanenämnden har den 8.11.2004 för TV presenterat en plan för hur tillgängligheten på Lotsberget snabbt kunde förbättras även för handikappade och som ett permanent alternativ till den populära men tyvärr avstängda strandstigen.

Landskapsregeringens museibyrå har yrkat på att "stenkrossen" bör bevaras som ett industriminne, vilket stadsarkitektkontoret förordat.

Generalplanens funktion är att möjligast allsidigt belysa olika aspekter på markanvändningen. TV:s syn på Lotsbergsproblematiken är förenklad.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Stenkrossen skyddas i generalplan enligt förslag under kommentarer i anledning av museibyråns synpunkter. Sid. 167 kompletteras med en femte punkt med följande text: "5) Industriminnet "Stenkrossen". Anläggningen på Lotsberget består av en utsprängd krater på berget och en makadamsilo i betong vid stranden. Den härstammar från tiden kring andra världskriget. Markanvändning: Anläggningen skyddas i stadsplan. En exploatering av området i enlighet med markanvändningskartan genomförs så att skyddsobjektets väsentliga karaktär bevaras." Sid. 173 kompletteras med att skydda Stenkrossen och komplettera teckenförklaring "kulturhistoriskt värdefull väg eller vägfragment" med "eller annat objekt".

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas med smärre justeringar. Stenkrossen skyddas i generalplan enligt förslag under kommentarer i anledning av museibyråns synpunkter. Sid. 167 kompletteras med en femte punkt med följande text: "5) Industriminnet "Stenkrossen". Anläggningen på Lotsberget består av en utsprängd krater på berget och en makadamsilo i betong vid stranden. Den härstammar från tiden kring andra världskriget. Markanvändning: Anläggningens **väsentliga karaktär** skyddas i stadsplan. En exploatering av området i enlighet med markanvändningskartan genomförs så att skyddsobjektets väsentliga karaktär bevaras." Sid. 173 kompletteras med att skydda Stenkrossen och komplettera teckenförklaring "kulturhistoriskt värdefull väg eller vägfragment" med "eller annat objekt".

## BILAGA

### Beräkning av årsmedeldygnstrafik och "maxtimme" <sup>1)</sup>

Maxtimme antas generellt vara 12 % av ÅRSMEDEL DYGNSTRAFIKEN (ÅMD)

Maxtimme infaller i regel under den s.k. morgontoppen.

I korsningen Skillnadsgatan – Ålandsvägen infaller "maxtimme" dock enligt de gjorda trafikmätningarna under eftermiddagstrafiken. Likaså gäller här enl. TV 20 % av ÅMD.

ÅMD räknades förut med slang under t.ex. 3 dygn varvid det totala antalet räknade fordon dividerades med antalet dygn, d.v.s. i detta exempel med tre.

Idag utför landskapet trafikräkningar (även åt staden) med optikräknare (focell) och tömmer ur räkneverket med handdator som levererar resultatet som rapportblanketter.

Trafikräkningar genomförs på ca 30 mätpunkter av vilka de på gator med mindre trafik räknas vartannat år. Räkningen år 2003, som omfattade 34 mätpunkter, har inte offentliggjorts av TV på grund av att många mätpunkter inte är tillförlitliga.

År 2004 räknades 22 mätpunkter. Resultatet har inte presenterats.

1) Enligt uppgift från TV jan 2005

Kommentar:

Skillnaden mellan 12 % och 20 % ger stort utslag. 20 % på t.ex. 3000 fordon gör 600 fordon/maxtimme medan 12 % motsvarar endast 360 fordon/maxtimme.

Eftersom talet 800 fordon/maxtimme har fastslagits som en övre gräns för korsningen Skillnadsgatan – Ålandsvägens norra tvärsnitt bör beräkningsgrunden för maxtimmen klargöras. Likaså bör regelbundna räkningar utföras i detta tvärsnitt (vilket fastslogs av STFMGE 118§1991).

# ÄLDRE RÅDET

## Äldrerådet 57 §, 07.12.2004

Äldrerådet diskuterar generalplanen samt avger ett utlåtande i enlighet med stadsstyrelsens beslut. Äldrerådets diskussion kring generalplanen koncentreras i stort sätt till två huvudområden: bostadsmiljön samt trafiken. Gällande stadstrafiken tycker flera ledamöter bl.a. att Parkgatan bör öppnas för trafik samt att Ålands-  
vägen bör lämnas i stort sätt oförändrad.

Äldrerådet motsätter sig planerna för en allmän förtätning av bebyggelsen men har förståelse för en viss punktförtätning i innerstaden. För att minska förtättnings behovet föreslås bl. a. förverkligande av bostadsöar, inköp av mark t. ex. Västergårds samt utökad samarbete med grannkommunerna.

**Beslut:** Äldrerådet beslutar om att ordföranden samt sekreteraren med hänvisning till punkterna ovan formulerar ett utkast till utlåtande som kan ligga som grund till ett slutgiltigt utlåtande som formuleras vid nästa möte.

-----

## Äldrerådet 5 §, 04.01.2005

### Bilaga:

Utkast till äldrerådets utlåtande gällande förslaget till generalplan; D - AL 5 §

Äldrerådet utformar ett slutgiltigt utlåtande utgående från det bilagda utkastet.

**Beslut:** Förslaget godkänns.  
Ärendet förklaras omedelbart justerat.

Till stadsplanenämnden:

D – AL 5 §  
Mariehamn 04.01.2005

### Äldrerådets utlåtande gällande förslaget till generalplan.

Äldrerådet godkänner i stort det föreliggande förslaget till generalplan. Efter en diskussion där en rad synpunkter fördes fram, har äldrerådet valt att samla kommentarerna till förslaget i två punkter:

#### Förtätningen.

En viss förtätning av bebyggelsen i centrum kan på grund av bristen på bostadstomter accepteras, men den borde med tanke på trivseln inte överdrivas. Punktvis kan dock en förtätning ske och högre hus tillåtas. För att avhjälpa bristen på tomtmark rekommenderar äldrerådet att staden underhandlar med grannkommunerna samt går in för att om möjligt köpa Västergårds i Ytternäs. Bostadsö i Slemmern är också ett tänkbart alternativ.

#### Trafiken.

Vid eventuell ombyggnad av Ålandsvägen bör man, bland annat med tanke på äldre och sjuka samt framkomligheten för utryckningsfordon, undvika att försämra åtkomligheten och försvåra framkomligheten genom att bygga en mängd hastighetsdämpande arrangemang, som så kallade "bumpers".

Vi anser också att man borde gå in för att minska trafiktätheten i centrum och göra trafiken från Västerhamn smidigare genom att leda trafiken från färjorna och Östernäs via Parkgatan till Östra utfarten. Om Parkgatan enkelriktas behöver den breddas endast marginellt.

Äldrerådet i Mariehamns stad

Stefan Snellman  
Ordförande

Robert Mann  
Sekreterare

## Starks kommentarer:

### Förtätningar

I generalplaneförslaget ingår en försiktig höjning av våningstalet inom vissa områden i innerstaden. Punktvis förtätning med högre hus har undvikits av stadsbilda- och jämlikhetsskäl. Se även kommentarer grupp B punkter 1, 7 och 13.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Trafiken

Ålandsvägen definieras som huvudgata i planen. Ombyggnadernas art och omfattning regleras i detaljplaneringen. Viktigt är att hastigheten i korsningspunkterna med den lätta trafiken kan regleras till högst 30 km/h. Se även kommentar ovan under bl.a. Räddningsverkets synpunkter.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

Parkgatans status har kommenterats på flera ställen t.ex. i grupp A punkt 4.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.





**JOMALA KOMMUN**

Mariehamns stad  
Stadsstyrelsen  
Pb 5  
22101 MARIEHAMN

MARIEHAMNS STAD  
Stadsstyrelsen

05. 01. 2005

D Nr \_\_\_\_\_

Bet. \_\_\_\_\_

Jomala den 4 januari 2005

DNr 13

**Ärende: Generalplan för Mariehamn, utlåtande**

Kommunstyrelsen i Jomala har den 3 januari 2005 beslutat meddela stadsstyrelsen att Jomala kommun med omtanke om vattenmiljön inte omfattar förslaget om en konstgjord bostadsö i Slemmern. Kommunstyrelsen har i övrigt inget att invända mot förslaget till generalplan utan förenar sig med områdesarkitektens utlåtande enligt bilaga A.

Protokollsutdrag bifogas.

På kommunstyrelsens vägnar:

Kommundirektör



Harry Jansson

Områdesarkitektkontoret 2004-12-27  
Ursula Koponen  
Områdesarkitekt

Till kommunstyrelsen i Jomala

### Utlåtande över Mariehamns stads generalplan

Staden har utarbetat en omfattande, detaljerad och omsorgsfullt motiverad generalplan som täcker utvecklingen under de kommande 30 åren. Generalplanen med sina bilagor är en värdefull dokumentering av stadens utveckling och historia och är verkligen intressant att läsa. Det här utlåtandet koncentreras dock endast till de frågor som berör Jomala och vilka jämfört med generalplanens hela innehåll är få men kanske desto viktigare.

#### Allmänt

Åland med sina ca 26 000 invånare och korta avstånd bildar i praktiken ett enda boende- och arbetsplatsområde med Mariehamn som centrum. Stadens framtida utvecklingsplaner berör därför hela Åland. Ett dynamiskt centrum är viktigt för hela landskapet. Jomala stöder varmt stadens övergripande mål för en hållbar stadsutveckling.

Enligt generalplanen är en av stadens mål att *"söka samordning med planeringen i Jomala så att aktiviteter som står i konflikt med varandra och som inte gynnar samhället i stort, inte placeras i respektive kommun"*. Stora delar av Jomala hör redan i dag till det område som bildar landskapets dynamiska centrum. Därför är det inte motiverat att begränsa samarbetet med Jomala endast i "aktiviteter som står i konflikt" utan det borde omfatta alla "gränsövergripande" markanvändningsfrågor. Stadens problem är att markresurserna är begränsade. Om alla önskade verksamheter skall rymmas inom stadsgränsen betyder det att också sådana nya områden skall tas i bruk vilkas exploatering strider mot planens ekologiska målsättningar. Jomala har mark och en omfattande delgeneralplanering på gång. Om staden tar hänsyn till Jomalas planer och resurser underlättar det avsevärt trycket på att börja exploatera t.ex. Svinö eller konstgjorda holmar i Slemmern. Det bidrar också till att bilda ett dynamiskt centralortsområde där markresurserna utnyttjas hållbart, vilket starkt betonas i stadens generalplan.

#### Markanvändningsplaner i Jomala

Staden har valt att i generalplanen använda en baskarta som tar slut vid kommungränsen. Om man hade använt en karta, där också grannkommunernas nuvarande byggnation syns, hade det kommit tydligare fram, att staden är endast en del av ett större centrum, där det planeras och byggs mycket. I stadens gränsområden har Jomala bl.a. följande planer:

1. En fastställd delgeneralplan i Möckelö. I den planen har 23 ha nya bostadsområden och 25 ha nya arbetsplatsområden reserverats. Ökningen av invånarantalet beräknas bli 446.
2. En fastställd delgeneralplan i Kalmarnäs. I den planen har 24 ha nya bostadsområden + 45 st. enstaka tomter reserverats. Hälften av områdena är redan byggnadsplanlagda och bebyggda och en stor del av de enstaka, privata tomterna har också sålts. Ökningen av invånarantalet beräknas bli 406.

3. Ett förslag till delgeneralplan för Vester- och Österkalmare färdigställs inom kort. I den planen visas 52 ha nya bostadsområden + 55 nya enstaka tomter samt 6 ha nya arbetsplatsområden. Ökning av invånarantalet beräknas bli ca 350.
4. En delgeneralplan för Sviby och Torp har påbörjats. Också i den planen kommer nya bostadsområden att visas. En byggnadsplanläggning av ett område med ca 40 egnahemstomter samt tre radhustomter har påbörjats parallellt med delgeneralplaneringen.
5. I Dalkarby och Östra Sviby finns fastställda byggnadsplaner där stora, tills vidare oexploaterade områden för arbetsplatser har visats.

Jomala har alltså planerade men tills vidare oexploaterade bostadsområden, tillsammans 87 ha, i de områden som gränsar till staden, vilket innebär ca 1.200 nya invånare under delgeneralplanernas utbyggnadsperiod (ca 30 år). Ytterligare är nya områden på kommande i delgeneralplanen för Sviby - Torp. Alla dessa områden är attraktiva bostadsområden, eftersom de ligger nära staden. När familjer söker tomt verkar det inte spela större roll, om tomten ligger i Jomala eller i Mariehamn. Viktigast är att tomten är stor och ligger inom centralortsområdet. Enligt generalplanen kommer Mariehamn att ha huvudvikten i våningshus- och radhusbebyggelse, vilket passar bra för Jomala som väl kan ta hand om egnahemsområden och erbjuda stora tomter.

### **Arbetsplatsområden**

Enligt delgeneralplanen har staden hänskjutit ansvaret för en lokalisering av utrymmeskrävande arbetsplatser och verksamheter till Jomala och visar inte dessa områden i generalplanen. Också Jomala har svårigheter att hitta nya arbetsplatsområden. I Jomala delgeneralplaner finns endast 31 ha nya arbetsplatsområden. I Möckelö -områdena är anläggandet av kommunalteknik på gång och de privata tomterna för lager- och småindustriverksamheter är redan sålda. Detta visar att efterfrågan är stor. Det hade kanske varit på sin plats, att staden först hade tagit reda på om det överhuvudtaget är möjligt att placera den här typen av arbetsplatsområdena i Jomala och var de potentiella områdena ligger. Mariehamns stad äger ett relativt stort område i Vester - Österkalmare. Staden har motsatt sig att området visas som arbetsplatsområde i Vester - Österkalmare delgeneralplan, fastän det ligger i omedelbar anslutning till ett befintligt arbetsplatsområde och tillräckliga skyddszoner mot stadens bostadsområden kan lämnas. Strävan till korta avstånd mellan hem, arbetsplats och service är en av generalplanens mål. Var skall arbetsplatserna i så fall ligga?

### **Service**

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

Faktum är att köphallarna byggdes via undantagslov och var på plats långt före Jomala överhuvudtaget hade planer på att ytterligare exploatera området. Eftersom bristen på mark för arbetsplatser var akut, bestämde Jomala att med hjälp av sin byggnadsplanering binda dessa hallar till centralortsstrukturen och samtidigt planlägga tomter till småindustri och verkstäder. Dessa nya tomter är inte för dagligvaruhandeln eller för sådana verksamheter som söker sig till stadscentrum, tvärtom. Man borde också här se helheten. Reservering av dessa tomter har bland annat möjliggjort att staden i större mån kan reservera mark för boende. Att köphallarna står där betyder inte att alla stadsbor har fått det sämre. Hallarna ligger på gångavstånd från Dalbo och dalbobor använder flitigt de gång- och cykelleder som Jomala har byggt till hallarna. Efter att nya tunnlar under Godbyvägen blir färdiga, har man smidiga

förbindelser till hallarna också från Johannebo och området binds ihop med Norrböle industriområde. Hallområdet ligger faktiskt närmare Dalbo än stadscentrum.

### **Sammandrag**

Jomala kommun har inget att invända mot stadens generalplan. Utgångspunkten i Jomalas delgeneralplaner är en fungerande centralort där Mariehamn är en del. Jomala önskar att staden också beaktar centralortens existens i sina framtida beslut. Infrastrukturen tar inte slut vid kommungränsen.

Jomala kommun meddelar i inbegärd utlåtande att förslaget till generalplan omfattas förutom vad gäller förslaget till bostadsö i Slemmern. Kommunstyrelsen förenar sig också med områdesarkitektens utlåtande.

## Starks kommentar:

### Bostadsö

Förslaget med en bostadsö är utförligt motiverat i planförslaget. Jomalas negativa inställning har däremot inte motiverats på något sätt.

### Områdesarkitektens utlåtande

I områdesarkitektens utlåtande antyds däremot att staden bör avstå från tankarna på en bostadsö (och exploatering av Svinö) för att istället låta Jomala växa i gränsområdena mot staden och att staden borde anpassa sin planering efter Jomalas planering. Analysen är anmärkningsvärt ytlig och tyder på att generalplaneförslagets innehåll inte är bekant.

Jomala saknar en heltäckande fysisk planering. Den planering som bedrivs är nästan helt koncentrerad till områdena mot stadens gränser. Under senare år har planeringstakten ökat. Planeringen bygger helt på närheten till staden. Det är stadens ackumulerade satsningar som gjort gränsområdena mot staden attraktiva.

Staden har alltid haft som målsättning att endast stadsplanera av staden ägd mark. I prissättningen på färdig tomtmark har självkostnadsprincipen gällt. Härigenom har staden effektivt kunnat motverka prisstegringarna på mark, vilket är gynnsamt med tanke på bostadskostnaderna och råmarkspriset.

I de fem stadsnära planeområdena i Jomala (tot. 87 ha) som nämns i utlåtandet, är det privata ägandet dominerande. Kommunen överlåter tomtförsäljningen och prissättningen åt markägarna vilket leder till marknadspris och stegrade kostnader även på råmark. På så sätt undermineras stadens markpolitik av Jomalas policy.

Enligt uppgift utgår man i Jomala från att trafiken till och från det nya bostadsområdet i Sviby och Torp för 40 egnahem och tre radhus i praktiken skall ledas längs Svibyvägen in till staden. Beslut om byggnadsplanen tas inom kort. Staden har genom målmedveten planering lyckats få bort genomfartstrafiken till flygfältet från Svibyvägen, som i generalplaneförslaget är klassad som bostadsgata inom 30-område.

En utökad smittrafik från Jomala är därför inte önskvärd på Svibyvägen. Något som helst samråd med staden i denna fråga har inte ägt rum.

### Arbetsplatsområden

Jomala kommun kritiserar staden för att i generalplaneförslaget ha hänskjutit lokaliseringen av utrymmeskrävande arbetsplatser till Jomala och anser att staden först borde ha frågat Jomala om det är möjligt.

Staden har i drygt 50 år försörjt stora delar av det åländska näringslivet med tomtmark för arbetsplatser. Staden har köpt mark för ändamålet och arrenderat ut den till självkostnadspris. Stadens självförsörjningsgrad vad gäller arbetsplatser är idag 136 % (exkl. sjöfarten).

I centralortsplanen som godkändes av Jomala fullmäktige var en av huvudmålsättningarna att lösa markfrågan för bl.a. utrymmeskrävande arbetsplatser och därför avsattes stora arbetsplatsområden i Jomala. Nu säger kommunen att det är svårt att hitta områden för detta ändamål i Jomala som dock har tolv gånger större landareal än staden. Mark för bostadsbebyggelse, som är betydligt "lönsammare" än arbetsplatsområden, tycks det dock finnas mer än nog av.

### Köphallar

I samhällsplanerardebatten i Norden och Europa är problemet med externhandeln centralt. De dränerar städernas köpkraft, urvattnar stadslivet och ökar bilberoendet. I vissa stater lagstiftar man för att skydda stadslivet från externhandeln eller för att minska dess negativa konsekvenser.

Jomala kommun nonchalerar de problem köphallarna innebär för dagligvaruhandeln i staden och säger att de ju betjänar stadsdelen Dalbo i Mariehamn. Men vad betjänar de i Jomala? Även där ökar de bilberoendet.

Jomalas utlåtande är i detta avseende helt politiskt och utgår inte från en professionell samhällsanalys.

Jomala förutsätter att staden skall beakta centralortens existens i sin generalplanering. För sin del säger sig Jomala planera för en fungerande centralort där staden är en del.

Konstateras att Jomala dock ensidigt har beslutat skrota den gemensamt med Mariehamn utarbetade och antagna centralortsplanen. Jomala har ingen heltäckande generalplan för kommunen där den kommunala samhällsbalansen och –utvecklingen analyserats ur bl.a. ett ekonomiskt och ekologiskt perspektiv.

Kommunens aktiva planering är nästan helt koncentrerad till områdena runt stadsgränsen.

Man säger vidare att stadens planering strider mot de ekologiska målsättningarna som finns i planen och nämner som ex. planerna på en bostadsö och Svinö.

Detta påstående minskar i trovärdighet när Jomala i samma andetag säger att det är bättre att exploatera i Jomala. Vad skulle det vara för ekologisk vinst i detta? Är Jomalas naturområden på Möckelö, i Kalmarnäs, Vester- och Österkalmare, Sviby, Dalkarby och Torp ekologiskt sett mindre värda.

Motiven för en bostadsö i Slemmern framgår av planen. Några av de centrala är att

- inte behöva deponera stadens sprängstensmassor i naturen utanför stadsgränsen (i Jomala)
- förstärka centrum och innerstaden med många bostäder
- centrumnära boende är mindre bilberoende än en gles och utspridd bebyggelse.

Den ökande bilismen är inte bara ett växande trafikproblem för staden. Bilismen är en av de största orsakerna till den pågående klimatförändringen (koldioxiden) och eutrofieringen av haven (övergödning genom bilarnas kväveutsläpp).

Att skapa mindre bilberoende samhällen är därför en av samhällsplaneringens viktigaste utmaningar.

Att sprida ut bebyggelsen med en markslösande planering runt stadens gränser minskar inte bilberoendet.

Stadens miljönämnd har som övergripande mål för staden beslutat föreslå att energiförbrukningen inte får överstiga 2002 års nivå. Den målsättningen förpliktigar till konkret handling och stöder generalplaneförslagets inriktning mot en energibesparande stadsstruktur för Mariehamn.

Utlåtandet från Jomala kritiserar stadens planering för att inte vara ekologiskt riktig.

Jomala saknar en heltäckande planering och därmed en konsekvensanalys av den pågående utvecklingen i kommunen, t.ex. i ett ekologiskt perspektiv.

**Starks förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.



**LEMLANDS KOMMUN**  
**Kommunstyrelsen**

MARIEHAMNS STAD  
Stadsstyrelsen

30. 12. 2004

D Nr

Bet.

Lemland den 29 december 2004.  
Dnr 1718/2004  
Hänvisning: Stadsstyrelsens skrivelse nr 206  
25.10.2004.  
Ärende: Begäran om utlåtanden över förslag  
till generalplan för Mariehamn

Till Stadsstyrelsen i Mariehamn

Kommunstyrelsen beslöt 20.12.2004 att avge följande utlåtande till Mariehams stad gällande den aktuella delgeneralplaneringen i Mariehams stad:

- Områden som planeras för den sociala sektorn, skolsektorn bör dimensioneras så att även de boende på Järsö-Nåtöområdet i Lemland innefattas i planeringen så att staden kan beakta Lemlands intresse för köptjänster.
- Staden bör uppmärksammas på att förslaget till delgeneralplan för Järsö- Nåtöområdet möjliggör att invånarantalet ökar från 282 st till ca 930 st. vid full utbyggnad.
- Befintliga landsvägar inom staden bör få oförändrad status för att säkerställa Lemlands framtida behov av förbindelser. Vid en eventuell ombyggnad av befintliga landsvägar bör även den lätta trafiken (GC-vägar) beaktas.
- Avloppsplanen bör kompletteras med befintlig tryckavloppsledning till Järsö-Nåtöområdet.
- På bilagan över befintliga ledningar för vatten- och avlopp är kommunens huvudavloppsledning på Espholm till Järsö- Nåtöområde inte inritad dock finns Ålands Vattens huvudvattenledning till nämnda område inritad.
- Konstateras att planen innehåller en del förslag gällande genom-fartstrafiken till Järsö-Nåtöområdet. Gällande utvecklingen av denna trafik anser kommunen att staden och Lemlands kommun behöver föra en aktiv dialog. Detsamma gäller också den övriga kommunaltekniska servicen till Järsö-Nåtö området (EI, telefon, data, vatten, avlopp).
- Det finns ett uppenbart behov av en smitfil vid rökerirondellen mellan östra utfarten och Lemlandsvägen, för trafiken ut till Jomala, Lemland och Lumparland då det tidvis uppstår trafikstockningar längs östra utfarten.
- Noteras att det i dagsläget är bristfälligt med parkeringsplatser i stadens centrum.

I övrigt och mera generellt önskar kommunstyrelsen att samarbetet med Mariehamn kan vidareutvecklas på ett positivt sett som kan vara till fördel för båda parter gällande den

Lemlands kommun  
Kommunrundan 7  
Söderby  
AX-22610 LEMLAND

Tfn 018-34940  
Fax 018-349470  
E-post [info@lemland.aland.fi](mailto:info@lemland.aland.fi)

ÅABP 660100-1118249  
Andb 557804-196

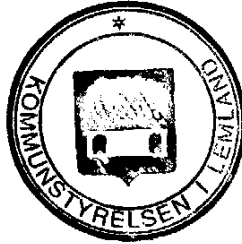
kommunala servicen till invånare speciell gällande service till invånare och fastighetsägare inom Järsö Nåtö regionen. Detta gäller främst inom äldreomsorg, skolväsende och barnomsorgen.

På sikt kan en sådan vidareutveckling skapa förutsättningar som avspeglas i ett utökat utbud av servicetjänster i södra delen av staden inte enbart inom offentliga sektorn utan förhoppningsvis även inom den privata sektorn i form av butiker mm. Ett koordinerat samarbete kan trygga ett mera lokalt privat och offentligt service utbud för såväl södra staden som Järsö/Nåtö området.

På tjänstens vägnar:



Mikael Smeds  
Kommundirektör



Bilaga: Utdrag ur kommunstyrelsens protokoll 20.12.2004, 312 §.



## Stark konstaterar:

Kommunen framhåller att

- staden bör dimensionera sin äldre- och barnomsorg samt sitt skolväsende så att även de boende på Järsö-Nåtöområdet i Lemland innefattas i planeringen och så att staden kan beakta lemlands intresse för köptjänster. Staden uppmärksammas på att Järsö-Nåtöområdet kan växa till 930 invånare.
- staden skall säkerställa lemlands framtida trafikbehov på befintliga landsvägar och att GC-vägar beaktas
- en smitfil mot Lemland behövs i Rökerirondellen samt
- att det finns bristfälligt med parkeringsplatser i stadens centrum.

Vidare konstateras att på vatten- och avloppsplanen sid. 161 del 2 saknas avloppsledningen till Järsö-Nåtöområdet.

Kommunen önskar slutligen en aktiv dialog med staden rörande den kommunaltekniska servicen till Järsö-Nåtöområdet (el, telefon, data, vatten, avlopp) och den kommunala servicen till områdets invånare.

Ett koordinerat samarbete kan på sikt trygga utbudet av både privat och offentlig service i södra staden och på Järsö-Nåtöområdet, anser kommunstyrelsen.

## Starks kommentar:

Enligt kommunallagens 3 § skall kommunen primärt i all sin verksamhet sträva efter att främja kommuninvånarnas välfärd och en ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling inom kommunen. Genom avtal med annan kommun kan kommunen handha sina lagstadgade uppgifter, vilket också sker idag.

Mariehamn torde dock inte kunna tvingas dimensionera sin kommunala och kommunaltekniska service efter en befolkningstillväxt på Järsö-Nåtöområdet som inte kan omfattas (inte 930 invånare utan ca. 1200). Skall staden kunna beakta Järsö-Nåtöområdet i sin generalplan skall staden också ha inflytande över planeringen där.

För staden är det primärt att göra Västra Ytternäsvägen trafiksäker och förhindra en utveckling som på grund av extern planering skapar problem med genomfartstrafik på stadens bostadsgator. Generalplanen utgår från att det är en ekologiskt och ekonomiskt mer hållbar utveckling att planera för boende på gångavstånd inom staden än utglesat långt ute i periferin för uppenbart bilberoende.

(Se bifogad bilaga "Utkast till delgeneralplan för Järsö-Nåtö i Lemlands kommun", stadsplanenämndens utlåtande)

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

Beträffande redovisade ledningar på vatten- och avloppsplanen baseras den på det material TV lämnat oss som underlag för planeringen.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Stark inbegär kompletterande uppgifter rörande kommunaltekniken till Järsö-Nåtö från tekniska verken och inför eventuellt saknade ledningar på vatten- och avloppsplanen sid. 161 och elplanen sid. 157, del 2.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

Förslaget om en aktiv dialog mellan staden och Lemlands kommun rörande Järsö-Nåtöområdet är mer en politisk fråga än en planfråga.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

Stadens planerade GC-vägar är redovisade ända till stadsgränsen i söder.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

Trafiken i Rökerirondellen behandlas under kommentarer i anledning av trafikavdelningens utlåtande.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## Utkast till delgeneralplan för Järsö - Nåtö i Lemlands kommun

### Stadsplanenämnden 4 §, 17.01.2005

Järsö – Nåtöområdet hör till Lemlands kommun. År 1971 förenades dessa öar med en fast vägförbindelse med Mariehamn. Därefter inträder en problematisk situation både för Lemlands kommun, för dem som är markägare i området och/eller bosätter sig där samt för Mariehamns stad.

Områdets naturskönhet och närhet till staden har gjort det attraktivt för fast- och fritidsbosättning.

Avloppsfrågan saknade länge en hållbar lösning. Idag är området anslutet till stadens reningsverk. Därmed underlättas rent tekniskt sett en utökad exploatering.

Området hör formellt till Lemland men de som bosätter sig där blir i praktiken mariehamnare. Man utnyttjar både stadens offentliga och privata service.

För att kunna klara ut problemen på Järsö – Nåtö tillsatte Mariehamns stad och Lemlands kommun redan 1973 en samarbetskommitté.

År 1977 fastslogs en målsättningsplan av kommunfullmäktige och 1980 färdigställdes en markdispositionsplan. På basen av den planen intogs i kommunens byggnadsordning följande generella kvot för markägarnas byggnadsrätt:

*1 bostads- eller fritidshus per 3 ha markområde utgående från resp. fastighets storlek den 1 januari 1968 och därefter utbrutna eller genom laga fång överlåtna byggnadstomter.*

År 1968 omfattade planeområdet 171 fastigheter. I slutet av år 2003 hade fastigheternas antal stigit med 240 % till 411 st. Kvarvarande byggnadsrätter enligt gällande kvotberäkning är 59 st.

Planeområdets invånareantal var 1.1.2004 282 st.

Den nu aktuella planeringen baseras på målsättningar som godkändes av kommunstyrelsen 1997 och över vilka staden gavs tillfälle att yttra sig. I stadens yttrande (SS 153 § 1997) uppmärksammades Lemlands kommun på det faktum att all exploatering på Järsö – Nåtöområdet påverkar staden direkt och indirekt. Den största negativa konsekvensen är att trafiktrycket söderifrån på Mariehamns innerstad och Ålandsvägen kommer att öka. Tillåts exploateringen öka markant kan det leda till en ohållbar situation; staden måste avstå från att exploatera sina egna marker i södra staden.

Det framlagda förslaget till delgeneralplan för Järsö – Nåtöområdet utgår huvudsakligen från markägarnas egna önskemål rörande byggnadsrätter på sina marker. I någon mån har kommunens arbetsgrupp övervägt enskilda önskemål mot det allmännas (Lemlands) bästa.

Det bestående intrycket av planförslaget är att egenintresset fått dominera. Ingen hänsyn har tagits till den trafikproblematik staden uttryckt oro för.

Planen dimensioneras för 253 nya byggnadsrätter (197 egnahem och 56 fritidshus), en ökning med 429 %. Med beräkningsgrunden 3 personer per tomt innebär det att invånarantalet kan stiga med 678 permanent bosatta invånare på planeområdet till totalt 930 invånare. Till detta skall läggas områden som skall byggnadsplaneras varvid ytterligare förtätning är möjlig (Granö – Skedholm sid 40) samt Slätholm som om den får fast vägförbindelse kan få minst 30 stadigvarande bostäder.

Totalt bör staden gardera sig för att nästan 1.200 invånare enligt planen och i planbeskrivningen antydda möjligheter kan bosätta sig på Järsö – Nåtöområdet. Till detta skall ytterligare läggas fritidshusbebyggelse som stora delar av året är lika trafikallstrande som den fasta bosättningen.

Under rubriken konsekvenser för kommunen (Lemland) konstateras i planbeskrivningen att om invånarnatalet på Nåtö – Järsöområdet växer i genomsnitt med 30 invånare per år och Lemland i övrigt växer som idag blir kommunens totala tillväxt per år 3,5 %. Detta kan jämföras med stadens målsättning om en ökning med 110 invånare per år eller 1,03 %.

Avståndet till kommuncentrum är betydligt längre än till staden vars service därför kommer att vara attraktiv. Affärslivet i kommuncentrum gagnas därför inte av tillväxt i Järsö – Nåtöområdet. Det är heller inte ekologiskt hållbart att skjutsa barnen i planeområdet 25 km till Lemlands kommuncentrum förbi stadens skolor och genom innerstaden.

Avslutningsvis konstateras i planbeskrivningen att det är viktigt att reagera i tid om denna del av kommunen börjar växa på de andra byarnas bekostnad. Eftersom staden framförallt trafikmässigt påverkas negativt av en stor tillväxt i Järsö – Nåtöområdet bör samma resonemang naturligtvis tillämpas gentemot Mariehamn.

Delgeneralplanen skall fastställas av landskapsregeringen och får därmed juridiska rättsverkningar. De i planen avsatta privata rekreationsområdena kan sålunda komma att leda till att kommunen blir inlösningsskyldig. Härvid bör enligt planbeskrivningen Mariehamn liksom landskapet delta i inlösen av rekreations- och skyddsområden inom Järsö – Nåtöområdet i Lemland.(sid. 56).

Detta sista konstaterande beskriver värtaligt hur problematisk utvecklingen inom planeområdet är; stadens synpunkter beaktas inte men förväntas vara med och finansiera planens genomförande.

Stadens utlåtande över målsättningen för arbetet med föreliggande delgeneralplan för Järsö – Nåtöområdet förutsatte att befolkningstillväxten skulle begränsas till ett minimum. Planförslaget möjliggör emellertid en kraftig tillväxt vilket allvarligt försvårar stadens planering.

Förslaget till delgeneralplan för Järsö – Nåtöområdet i Lemlands kommun av den 3 november 2004 kan därför inte omfattas.

Den omständigheten att Lemlands kommun genom sin planering både direkt och indirekt påverkar Mariehamns utvecklingsmöjligheter illustrerar behovet av en översiktlig landskapsplanering där interkommunala konflikter kan prövas.

Den hittillsvarande utvecklingen och framförallt delgeneralplaneförslaget har fått stadsarkitektkontoret övertygat om att konflikten mellan Järsö – och Nåtöområdet och staden inte kan lösas utan en kommunreform som överför öarna till staden. Den processen bör genomföras så fort som möjligt. Området är en närande del av Lemlands kommun och varje ytterligare tillväxt försvårar en sådan process.

Omständigheter som motiverar en överföring av Järsö – Nåtöområdet till stadens förvaltning:

öarna är inte längre en naturlig del av Lemlands kommun,

områdets kommunalteknik i form av vägförbindelse, avlopp och el är ansluten till staden, avståndet till stadens centrum är mellan 6 och 10 km och till Lemlands centrum ca 25 km, all trafik mellan öarna och moderkommunen måste ledas via två andra kommuner, Mariehamn och Jomala, med befolkningsökning följer ökad trafik, vilket direkt påverkar Mariehamn utan att staden har möjlighet att ingripa i processen,

områdets invånare utnyttjar stadens kommersiella service och i stor utsträckning även den offentliga servicen,

ett bibehållande av öarnas naturvärden och rekreationsområden enligt en fastställd delgeneralplan torde förutsätta omfattande och dyra markinlösningar som Lemlands kommun knappast orkar med, om inlösning inte sker måste markägarna tillåtas ökad exploatering, vilket ytterligare skulle öka trafikproblemen i Mariehamn,

Västra Ytternäsvägen och Ålandsvägen skall av boendemiljöskäl klassas som "miljöanpassade genomfarter" vilket försvårar trafiken till och från öarna i Lemland.

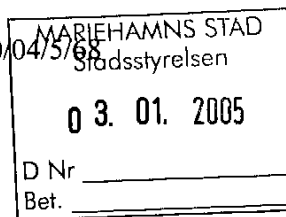
#### STADENS UPPGIFT SOM FÖRVALTARE AV OMRÅDET

Vad gäller trafikproblematiken är det ingen skillnad om det är mariehamnare eller lemlänningar som bor på Järsö – Nåtöområdet. Även om området skulle höra till Mariehamn bör av trafikskäl en ökning av invånarantalet minimeras. Det är både ekonomiskt och ekologiskt bättre att förtäta staden på gångavstånd från centrum än exploatera för bilberoende långt ute i periferin. Stadens uppgift skulle bli att planera området så att ändamålsenlig balans uppnås mellan denna del och staden som helhet.

**Stadsarkitektens förslag:** Stadsplanenämnden omfattar inte utkastet till delgeneralplan för Järsö - Nåtöområdet och föreslår inför stadsstyrelsen att staden initierar diskussioner rörande en gränsjustering mot Lemlands kommun så att Järsö – Nåtöområdet överförs till stadens administrativa område.

**Beslut:** Stadsplanenämnden föreslår inför stadsstyrelsen att staden inte omfattar utkastet till delgeneralplan för Järsö – Nåtöområdet emedan invånareantalet tillåts fyrdubblas jämfört med situationen idag och stadens trafiknät och övrig infrastruktur inte klarar av en sådan utveckling.

All trafik mellan Lemlands kommuncentrum och planeområdet planeras ske genom stadens kommunala gatunät. Stadsplanenämnden föreslår inför stadsstyrelsen att staden efter en konsekvensbedömning initierar diskussioner på basen av ovan i beredningen anförda motiv rörande en gränsjustering mot Lemlands kommun så att Järsö – Nåtöområdet kunde överföras till stadens administrativa område.



Hänvisning

**Begärt utlåtande**

Byggnadslagen 1979:61, § 9

Kontaktperson

Överantikvarie Marita Karlsson

Överantikvarie Elisabeth Palamarz

Antikvarie Per-Ove Högnäs

Ärende

**UTLÅTANDE ÖVER FÖRSLAG TILL  
GENERALPLAN FÖR MARIEHAMN**

Ålands landskapsregering, museibyrån ger med anledning av Er anhållan följande utlåtande.

Museibyrån konstaterar att byrån bistått staden med underlagsmaterial under planens beredningsskede samt vid flertal tillfällen givit utlåtanden beträffande delar av generalplanförslaget och att de påpekanden som gjorts i samband med detta på ett tillfredsställande sätt inarbetats i förslaget.

Vid arbetet med utlåtandet har museibyrån lagt tyngdpunkten på att granska hur bevarandeintressena beträffande kulturminnesvärden tillgodosetts i planförslaget.

**Fornminnen**

Museibyrån noterar att de kända fornlämningarna i planförslaget betecknats antingen med punktmarkering (fornlämning) för enstaka fornlämningar eller som avgränsad yta ("fornminnesområde") då sammanhängande fornlämningar berörs. I planförslaget har de kända fornlämningarnas skydd beaktats så att deras bevarande i framtiden bör kunna tillgodoses. Det vore dock till fördel om punktmarkeringarna för fornlämning kompletteras med beteckningen SF.

I fråga om lagstiftningen konstateras att hänvisningen till landskapslagen om fornminnen i planförslagets del 1, sidan 5, bör vara ÅFS 1965/9 ändrad 1999/55.

Beträffande Svinö, som i planen betecknats som utredningsområde för bostadsbebyggelse, konstaterar museibyrån att en heltäckande fornminnes- eller kulturmiljöinventering av ön inte föreligger i dagsläget.

Sådana bör göras som nödvändigt underlag för den långsiktiga planeringen av ön.

### **Kulturmarker**

Planförslagets intention att lyfta fram och bevara de värdefulla kultur- och naturmarkerna genom att de får beteckningar som SN och R områden är positivt. På flera ställen har beteckningen kombinerats med skyddet av fornlämningar som på detta sätt ger skydd också för fornminnets närområde.

På en punkt förhåller sig dock museibyrån avvaktande. Detta gäller de s.k. Änglamarkerna i södra Ytternäs, som består av mycket värdefulla kulturmarker. Området har i planen fått beteckningen B-4, vilket innebär exploatering för bostadsändamål. Museibyrån anser att en noggrann inventering och värdering av området bör genomföras i syfte att i stället överväga ett långsiktigt bevarande av Änglamarkerna såsom SN område.

### **Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse**

Planförslagets målsättning att bevara den äldre bebyggelsestrukturen för att förstärka de kulturhistoriska sambanden och också vidta åtgärder för att rehabilitera den arkitektoniska stadsbilden är mycket bra.

Det är ett omfattande utredningsarbete som presenteras. Museibyrån föreslår, efter att ha tagit del av utredningsmaterialet, att planförslaget kompletteras med ställningstaganden ifråga om bevarande (k-märkning med minimikrav på "varsamt underhåll") av följande byggnadskomplex som alla är arkitektoniskt enhetliga representanter för sin tid och fortfarande väl bevarade urbana miljöer:

- de för upplevelsen av stadens centrum betydelsefulla och dominerande stenbyggnaderna:
  - Cityhuset,
  - Boreniushuset,
  - Apoteksgården,
  - Ålandsbankens äldre byggnadsdel,
  - Böndernas hus ("Medis"),
- de stilrena och enhetligt byggda fem bostadshusen på östra sidan av Skarpansvägen.

Utöver dessa bör även övervägas k-märkning av följande anläggningar:

- de för hamnmiljön karaktäristiska sköljhuset vid gamla ångbåtsbryggan i Österhamn,
- de delar av Algots varv som är värda att bevara som industrimiljö,
- industriminnet Lotsberget med stenkrossen.

### **Vägar**

Stadens intention att inventera vilka delar av det gamla vägnätet som finns kvar är föredömligt. Utvärdering av inventeringen skapar förutsättningar för ett framtida bevarande.

Museibyrån noterar att genomfartstrafiken inte berör Tullarns äng vilket är mycket viktigt för bevarandet av upplevelsen av kulturmarkerna.

**Sammanfattning.**

Museibyrån konstaterar att föreliggande förslag till generalplan är väl förankrat i inventeringsunderlaget och beaktar de kulturhistoriska aspekterna på ett tillfredsställande sätt. Museibyrån anser därför att planförslaget, efter att de av museibyrån föreslagna kompletteringarna och ändringarna görs, kan godkännas ur antikvarisk synpunkt.

Museibyrån vill även lyfta fram Ålands Museum som resurs för Mariehamns stad ifråga om framtida samarbete kring utställningar om stadens kulturhistoriska betydelse.

Stf avdelningschef



Stina Colerus

Överantikvarie



Marita Karlsson

För kännedom: Avdelningschef Yvonne Eliasson,  
Överinseende landskapsregeringsledamot

## Stark konstaterar

Museibyran påpekar inledningsvis att punktmarkeringarna för fornlämning med fördel kunde kompletteras med beteckning SF samt att hänvisningen till landskapslagen om fornminnen del 1, sid 5 bör vara ÅFS 1965/9 ändrad 1999/55.

**Starks kommentar:** På grund av markanvändningskartans skala undviks teckenförklaringar där så är möjligt. Däremot kunde generalplanebestämmelserna kompletteras på önskat sätt.

**Förslag:** Synpunkterna noteras. Generalplanebestämmelserna för beteckningen fornlämningar kompletteras på följande sätt "Fornminne (SF) som är skyddat enligt LL om fornminnen".

I del 1 sid. 5 kompletteras ÅFS 1965/9 med ändrad 1999/55.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## Svinö

En heltäckande fornminnes- eller kulturmiljöinventering saknas.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Riktlinjerna för markanvändningen på Svinö (sid 58) kompletteras med texten "Staden initierar en heltäckande fornminnes- och kulturmiljöinventering på Svinö".

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## Kulturmarker

"Änglamarkerna" som betecknats B – 4, utredningsområde för bostadsändamål borde genomgå en noggrann inventering och värdering i syfte att bevara det som naturskyddsområde (SN).

**Starks kommentar:** Olika naturvårdsinventeringar och flera utlåtanden från landskapets miljöbyrå har understrukt "Änglamarkernas" stora naturmiljövärden. Av den anledningen har också merparten av dessa områden betecknats som naturskyddsområde (SN). På grund av stadens begränsade tomtreserv för egnahemsbebyggelse har också en del av naturmarkerna i planförslaget betecknats som utredningsområde för bostadsbebyggelse.

I anledning av miljöbyråns utlåtande över planen föreslår stadsarkitektkontoret att området beskärs med ca 1/3 i söder. (Se kommentar ovan). En ytterligare naturinventering förordas.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Riktlinjerna under rubriken "Änglamarkerna" kompletteras med texten "- en inventering av naturmiljön genomförs".

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

## Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Museibyran föreslår att staden ytterligare tar ställning till ett bevarande (K-märkning med minimikrav på "varsamt underhåll") av följande byggnadskomplex som vart och ett på sitt sätt är enhetliga representanter för sin tid och fortfarande utgör väl bevarade urbana miljöer: Cityhuset, Boreniuska huset, Apoteksgården, Ålandsbankens äldsta del, Böndernas hus samt de fem bostadsvåningshusen på Skarpansvägens nordöstra sida.

Vidare bör staden enligt museibyran överväga K-märkning av sköljhuset vid Ångbåtsbryggan i Österhamn, av de delar av Algots varv som är värda att bevara som industrimiljö samt av industriminnet Lotsberget med stenkrossen.

**Starks kommentar:** De föreslagna byggnaderna i centrum är samtliga stadsbildsmässigt betydelsefulla och värda att bevara. Flera av dem är arkitektritade. Cityhuset t.ex. har som upphovsman den namnkunnige prof. Lars Sonck. På de flesta husen har en rad åtgärder under årens lopp förändrat det yttre utseendet i stort och smått: Apoteksgårdens entrédörrar i ek är utbytta mot metalldörrar, ÅAB:s glasparti i hörnet Torggatan – Nygatan är helt förändrat, Cityhusets och Boreniuska husets färgsättningar kan ifrågasättas och Böndernas hus' fasad är tilläggsisolerad och nyputsad i sin helhet.

Dessa nämnda åtgärder visar att en K-märkning med krav på "varsamt underhåll" är väl motiverat.

De fem bostadsvåningshusen i III-våningar längs Skarpansvägen saknar hissar. I syfte att ekonomiskt underlätta hissinstallation föreslås i planen att de skall kunna byggas på med en våning. En sådan påbyggnad skulle göras med behållande av områdets och befintliga byggnaders karaktär. Se även kommentar under grupp A punkt 14, sid. 112.

Sköljhuset vid Ångbåtsbryggan och industriminnet Lotsberget bör K-märkas eller skyddas på lämpligt sätt. Som underlag för ett ställningstagande till skyddsvärden i industrimiljön vid Algots varv behövs en inventering.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Cityhuset, Boreniuska huset, Apoteksgården, ÅAB:s äldsta del samt Böndernas hus införs i förteckningen över arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefull bebyggelse kategori B där en K-märkning med minimikrav på "varsamt underhåll" av byggnadernas fasader rekommenderas. Del 3 sid. 160- och del 2 sid. 177 kompletteras med dessa objekt. Sköljhuset vid Ångbåtsbryggan medtas likaså i förteckningen över skyddsobjekt kategori B. Stenkrossen föreslås medtagen på kartan över skydd av miljöer och objekt sid. 173. Staden inbegär en inventering av ev. skyddsvärda objekt och miljöer på Algots Varv av Museibyran.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas med smärre justeringar. Cityhuset, Boreniuskahuset, Apoteksgården, ÅAB:s äldsta del samt Böndernas hus införs i förteckningen över arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefull bebyggelse kategori B där en K-märkning med minimikrav på "varsamt underhåll" av byggnadernas fasader rekommenderas. Del 3 sid. 160- och del 2 sid. 177 kompletteras med dessa objekt. Sköjljhuset vid Ångbåtsbryggan medtas likaså i förteckningen över skyddsobjekt kategori B. Beträffande Stenkrossen se beslut grupp D tekniska nämnden. Staden inbegär en inventering av ev. skyddsvärda objekt och miljöer på Algots Varv av Museibyrån.

Vägar mm.

Museibyrån anser att stadens intention att inventera skyddsvärda delar av det gamla vägnätet är föredömligt. Byrån noterar att genomfartstrafiken inte berör Tullarns äng vilket enligt byrån är viktigt för bevarande av upplevelsen av kulturmarkerna. Museibyrån lyfter fram Ålands Museum som resurs även för Mariehamns stad.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.





Mariehamns stad  
Stadsstyrelsen  
PB 5

MARIEHAMNS STAD  
Stadsstyrelsen

02.02.2005

22101 MARIEHAMN

Nr

Bet.

Hänvisning  
Nr 206 S/25.10.2004

Kontaktperson

Ärende  
**GENERALPLAN FÖR MARIEHAMN**

Ålands landskapsregering beslöt den 26 januari 2005 avge följande utlåtande om förslaget till generalplan för Mariehamn:

**1. Österleden**

- Rondellen eller rondellernas placering bör utredas ytterligare. Med endast en rondell försvåras trafiken till och från serviceanläggningar på västra sidan av leden för tunga fordon.
- Kapacitetsberäkningar bör göras för Östra utfarten/Rökerirondellen.
- Tillräckligt breda trafikområden bör reserveras (möjliggöra dubbla körfiler).
- Eventuellt borde det planeras för en separat fil, utanför rondellen, mot Lemland.
- Lätta trafikens korsande över leden är inte tillräckligt säkra.

I februari, efter att mer information erhållits från Vägverket, Solna, kan eventuellt fler synpunkter finnas.

**2. Västra utfarten**

- Tillräckligt breda trafikområden bör reserveras (möjliggöra dubbla körfiler).
- Markreservat för rondell Elverksgatan bör finnas.
- Anslutningen till Rosenblads borde tas bort och trafiken till detta område ordnas på annat sätt utan anslutning till Västra utfarten.

**3. Sjukhusvägen**

- Tillräckligt breda trafikområden bör reserveras (möjliggöra dubbla körfiler).
- Markreservat för en gång- och cykeltunnel vid gamla sjukhusanslutningen bör göras.
- Grindmattsvägens anslutning mot sjukhusbacken borde tas bort och trafiken ledas via rondell på Österleden.

**4. Västra Ytternäsvägen**

- a) Markreservat för 4 st. rondeller kan göras men borde även göras för flere planskilda korsningar för den lätta trafiken.
- b) En utredning om vägen kommer inom kort att göras efter vilken man kan säga mera.
- c) Vägen bör ha karaktären av genomfartsväg för att garantera åtkomligheten från Järsö/Nåtö och därför bör tillräckliga markreserveringar göras.

**5. Västra och östra utfarten**

Förslaget om att Mariehamns stad skulle överta Östra och Västra utfarten samt Ytternäsvägen omfattas om staden kan garantera att trafiken till och från Västra hamnen löper smidigt. Sjukhusbacken och Lemlandsvägen borde dock kvarbli i landskapets ägo.

**6. Dalbergsleden**

Markreservat bör finnas kvar för framtida trafiklösningar.

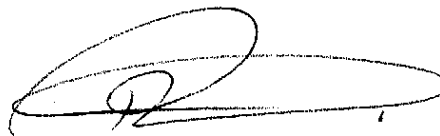
**7. Planskilda korsningar**

Mariehamns stads principer för var planskilda korsningar för gång- och cykeltrafiken utförs borde fastslås. Som det nu är föreslås sådana för platser med relativt liten fordons-, gång- och cykeltrafik medan det för betydligt mer trafikerade vägar inte föreslås dylika.

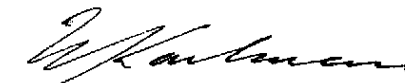
**Övrigt**

Det bör reserveras tillräckliga områden för framtida trafikleder/-lösningar för Västra hamnen samt i stadens södra område för genomfartstrafik.

För att uppnå eftersträvd säkerhet vid gång- och cykelpassager längs infarts- och genomfartsleder kan planskilda korsningar byggas. Detta möjliggör samtidigt smidig trafik och därför bör tillräckliga markreserveringar göras.



Landskapsregeringsledamot      Runar Karlsson



Avdelningschef      Niklas Karlman

## Stark konstaterar:

### 1. Österleden

#### Starks kommentar:

Allmänt

Den svenska konsulten Bjerking AB utarbetade under åren 2002 – 2004 på uppdrag av Mariefhamns stad och Landskapsregeringen en rätt omfattande "Utredningsplan, trafiksäkerhetsåtgärder för väg 20, Österleden i Mariefhamn". Planen uppgjordes för en 20-årig trafikökning (35 %) och med bibehållande av ett körfält i vardera riktningen i samtliga korsningar. Belastningsgraden ur framkomlighetssynpunkt ansågs bli acceptabel i de beräknade korsningspunkterna. Kapaciteten skulle förbättras trots tillkommande passager och avsmalningar i körfälten mellan Nygatan och Storgatan (sid. 109 i utredningsplanen i del 3).

På uppdrag av staden gav konsulten ett yttrande (25.2.2004) över en alternativ utformning av Lagervägens anslutning till Österleden. (Utredningsplanens rondell mitt framför gravgårdens tilläggsmark föreslogs flyttad till Lagervägens nuvarande anslutning, vilket sedan blev stadsstyrelsens beslut). I utlåtandet konstaterades liksom i "Utredningsplanen" (del 3, sid. 93) att Rökerirondellens kapacitet måste förbättras. Anmärkningsvärt nog hade Rökerirondellen inte medtagits i utredningsplanen.

Punkterna a – e.

- I planen har föreslagits markreservationer för tre rondeller (Styrmansgatan, servicestationerna och Lagervägen) i syfte att förbättra trafiken bl.a. till serviceanläggningarna.
- Mot bakgrund av den färskaste "Utredningsplanen" är det något förvånande att ånyo göra kapacitetsberäkningar på Österleden, i Rökerirondellen är det däremot angeläget.
- I stadsplanen är Österledens trafikområde 30 m brett. Vägen är idag 7,5 m plus 0,5 m sidoområden. En breddning till dubbla körfiler är således möjlig.
- En "smitfil" från Österleden mot Lemlandsvägen förbi Rökerirondellen torde vara möjlig att bygga inom gränserna för nuvarande vägområde. En diagonalväg över Nabbenåkrarna förordas inte.
- Passagera över Österleden har uppmärksamats i "Utredningsplanen", i stadens "Trafiknätsanalys" och i förslaget till generalplan (karta gång- och cykelvägar, sid. 109, del 2)

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### 2. Västra utfarten

#### Starks kommentarer:

- Vägområdet är ca 30 – 40 meter (inklusive 10 meter skyddsområde) brett, vilket bör räcka för dubbla körfiler.
- Reservation för en rondell i korsningen med Elverksgatan har intagits i planen.
- Någon anslutning till Rosenblads finns inte antydd i planen.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### 3. Sjukhusvägen

#### Starks kommentarer:

- Vägområdet är minst 35 meter brett, vilket bör räcka för dubbla körfiler.
- Planskild GC-korsning saknas i planen.
- Ett slopande av Grindmattsvägens anslutning mot Sjukhusvägen omfattas inte. En sådan åtgärd orsakar berörd bosättning och verksamheter vid Grindmattsvägen stora olägenheter och ökad trafik i korsningen Lagervägen – Österleden. Skulle även kunna framtinga genomfartstrafik på Vedhuggsvägen och i det centrala parkområdet, vilket skulle strida mot god samhällsplanering.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. En markering för planerad planskild korsning i Smedsgränds förlängning över Sjukhusvägen införs på kartan över gång- och cykelvägar, sid. 107 med motsvarande text på sid. 102 under en ny mellanrubrik "Sjukhusvägen" med texten "Planskild korsning i Smedsgränds förlängning."

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

#### 4. Västra Ytternäsvägen

##### Starks kommentarer:

- a) Både rondeller och planskilda korsningar syftar till ökad trafiksäkerhet för den lätta trafiken. Att välja endast planskildhet för GC-trafiken signalerar "fri" hastighet för biltrafiken och gör därmed passager i plan över huvudtrafikled farligare. Stängsel längs vägens båda sidor bör i sådana fall uppföras, vilket skapar estetisk otrivsel.  
Om samhället anser sig ha råd är anläggandet av både rondeller (eller annan hastighets- och trafiksänkande åtgärd) och planskilda GC-passager att föredra.  
Bebyggelsen längs Västra Ytternäsvägens västra sida medger dock få eller inga öppningar för ramper till planskilda GC-passager, varken ovan eller under mark.  
Beteckningen rondell eller annan hastighets- och trafiksänkande åtgärd, bör dock även kunna innefatta möjlighet till planskilda lösningar för lätta trafiken.  
**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.  
**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.
- b) Landskapet aviserar en utredning om Västra Ytternäsvägen.  
**Förslag :** Synpunkten antecknas.  
En sådan utredning välkomnas och bör förutsätta stadsplanenämndens och stadsarkitektkontorets medverkan.  
**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.
- c) Västra Ytternäsvägen bör enligt trafikavdelningen ha karaktär av genomfartsled till Järsö – Nåtöområdet.  
V. Ytternäsvägen går genom ett område med tätt bebyggd bostadsbebyggelse på vardera sidan. Stadens primära mål är att vägens barriäreffekt d.v.s. att den funktionellt klyver området i två delar så mycket som möjligt motverkas.  
Beträffande trafiken till Järsö – Nåtöområdet se kommentarer i anledning av Lemlands kommuns utlåtande över generalplaneförslaget för Mariefhamn och STN:s utlåtande över förslaget till delgeneralplan för Järsö – Nåtöområdet.  
**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.  
**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

#### 5. Stadens övertagande av huvudleder

**Starks kommentar:** Västra hamnen är stadens egen hamn. Den ansluter till stadens gatunät. Det är ett primärt intresse för staden att trafiken till hamnen löper smidigt även efter att staden eventuellt skulle överta väghållningen av Österleden och V. Utfarten. Staden måste dock samtidigt beakta och balansera många andra krav som en fungerande och trivsamt stad i sin helhet uppställer.  
Sjukhusvägen och Lemlandsvägen blir allt viktigare stadshuvudleder med behov av utpräglade urbana åtgärder beträffande trafiksäkerhet och estetik.  
Tyvärr har av staden framförda önskemål därvidlag mestadels runnit ut i sanden eller så har överenskomna åtgärder förhalats (t.ex. planskild GC-korsning vid Strandnäs skola och säkerhetsåtgärder för gång- och cykeltrafiken över Lemlandsvägen till badstranden).  
Under sådana förhållanden och för att kunna smidigt tillmötesgå mariefhamnarnas berättigade önskemål och krav anser staden att en lösning är att överta väghållningen. Självklart måste förhandlingar och utförliga avtal föregå ett sådant övertagande.  
**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.  
**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

#### 6. Dalbergsleden

Trafikavdelningen anser att markreservationen för Dalbergsleden skall finnas kvar.

**Starks kommentar:** I planen finns utförligt redovisat motiven för att inte göra någon markreservation för en Dalbergsled. Någon sådan finns inte heller i gällande delgeneralplan för innerstaden.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

#### 7. Planskilda korsningar

**Starks kommentar:** I planen (karta sid. 107, del 2) har föreslagits att följande tre planskilda korsningar för GC-trafiken skall utbyggas: i korsningen Nya Godbyvägen – Bolstavägen (byggs som bäst). Lemlandsvägen vid Strandnäs högstadieskola (överenskommelse med landskapet, stadsplanen färdig sedan okt. 2002) och vid Järsövägens korsning med Espholmsvägen (finns medtagen redan i gällande delgeneralplan för södra staden från 1982).

Utöver nämnda tre planskilda nya korsningen har föreslagits en fjärde i Smedsgränds förlängning över Sjukhusvägen (se ovan).

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

Inne i stadsmiljö kan andra trafiksäkerhetsåtgärder tillgripas (se Trafiknätsanalysen).

**Förslag:** Synpunkten antecknas. I planförslaget infogas under rubriken "Gång- och cykelpassager" sid 101, del 2 följande formulering rörande principerna för anläggande av planskilda GC-korsningar: Stadens målsättning är att utveckla ett tätt och ändamålsenligt GC-nät som ger lätta trafiken samma standard vad gäller valmöjligheter och kontinuitet som biltrafiken redan har. Där GC-led möter huvudled (50 väg) bör planskild korsning utbyggas, speciellt om terrängförhållande är gynnsamma.

Inne i stadsmiljö kan andra trafiksäkerhetsåtgärder tillgripas (se Trafiknätsanalysen).

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

**8. Övrigt,** tillräckliga trafikområden bör finnas för trafiken till Västra hamnen och för genomfart i södra staden samt för planskilda korsningar på genomfartsleder.

**Starks kommentar:**

Trafiken är viktig i en stad men det finns också andra viktiga ingredienser: t.ex. tillräckligt med ostörd naturmiljö, tilltalande bostadsområden och en estetiskt utformad stadsmiljö.

Att bygga staden full av planskilda korsningar gör kanske trafiken säker och smidig men det strider ofta mot de andra väsentliga kraven på god stadsmiljö.

De befintliga planskilda korsningarna plus de fyra föreslagna nya torde fylla säkerhetskraven under planperioden. Dessutom kan, om fysiska och finansiella möjligheter finns och stadsbilden det tillåter även föreslagna rondellplatser förse med planskilda korsningar.

Västra hamnen och dess trafikmatning går genom stadsmiljö. Det är inte hållbart att ensidigt prioritera hamnens behov på den övriga stadens bekostnad, t.ex. att börja riva stadskvarter eller delar av dem för hamnen och dess biltrafik. Det gäller att anpassa hamnen efter de förutsättningar den befintliga staden bjuder. Härvidlag uppfyller de ofta breda gatorna från Mariehamns första empirestadsplan också de behov dagens trafik ställer. Beträffande genomfartstrafiken i södra staden se kommentar ovan.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

Mariehamns stad  
Stadsstyrelsen  
Pb 5  
22101 Mariehamn

Hänvisning

Kontaktperson  
Håkan Slotte

Ärende  
**YTTRANDE ÖVER GENERALPLAN FÖR  
MARIEHAMN**

Miljöbyrån konstaterar att generalplanen för Mariehamn och tillhörande underlagsmaterial i många aspekter är fördömligt grundlig och genomtänkt. I synnerhet är beskrivningen av bebyggelse och bebyggelsevärden detaljerade. Mark för rekreation och naturvård redovisas också förhållandevis detaljerat. Miljöaspekterna i övrigt behandlas mer kortfattat.

När planen i övrigt är så detaljerad är det motiverat att den innehåller redovisning av buller, i första hand trafikbuller längs huvudvägar. Vaghållaren kan i framtiden ställas inför krav från fastighetsägare om bullerbegränsande åtgärder. Vid ny- och ombyggnad bör därför planföreskrifter innehålla krav om byggnadstekniska åtgärder för att uppnå bullerbegränsning i bostadsrum.

Anläggningar i Svibyviken och Nabben för rening av tillrinnande vatten och dagvatten kan stå i konflikt med områdenas användning för naturvård och rekreation. Bäst är om enskilda avlopp kopplas till Lotsbroverket.

Miljöbyrån nämner nedan endast sådan markanvändning som vi funnit väsentlig att kommentera. Siffrorna nedan hänvisar till en karta som bifogas yttrandet.

1. Nabben. SN-område borde utökas till att omfatta stränder på båda sidor om TM-området.
2. BV-område vid rondell. Trafikbuller på platsen kan vara betydande. Området bör därför om möjligt flyttas något norrut. Balkonger och sovrum kan behöva vändas mot den mindre bullerstörda sidan.

3. Bostadsö i Slemmern. Översiktligt bedömer miljöbyrån att en bostadsö främst har en negativa inverkan på landskapsbilden. Trafikbuller och om förutsättningarna finns för att ha kvar sjökvarteret i området bör vägas in i bedömningen om området är lämpligt för bostadsbebyggelse.

4. Lökskärsberget. I mot sjön sluttande släta och vackra berghällar i stort sett utan träd och buskar i ett mycket exponerat läge mot farleden. Även med särskilda krav på byggnads- och VA- teknik torde miljön och landskapsbilden kraftigt påverkas av bostadsbebyggelse. Hus kan möjligtvis anpassas till miljön på och bakom höjdrönet.

Den exponerade sluttningen ca 80 meter från stranden bör inrättas som R-område.

5. Område nära Lervik. Gårdsmiljön vid Östergård är ett värdefullt och vackert odlingslandskap. Det är viktigt att det finns en trädbevuxen zon mellan det öppna landskapet och bostadsområdet. Om husen tränger fram i landskapsrummet kommer gårdsmiljön att bli ett kulturhistoriskt värdefullt punktobjekt från att ha varit en helhetsmiljö.

6. Änglamarkerna. Miljöbyrån har tidigare framfört att området är ur naturvårdsynpunkt olämpligt för bebyggelse. Genom bostadsbebyggelse i Östernäs har stora arealer ängs- och hagmarker försvunnit, senast genom Lillängen. Området bör förbli naturmark. Om inte detta är möjligt bör åtminstone den södra 1/3 av utredningsområdet planläggas som SN-område.

7. Ytternäs-Espholm. Miljöbyrån konstaterar med tillfredsställelse att för sociala- och vetenskaplig naturvården viktiga områden planläggs som SN-områden. Området är av internationellt bevarandevärde.

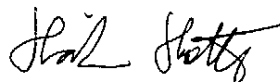
SN-områdenas status och långsiktighet är svårbedömt. På bifogad karta anges område som ägs av Mariehamns stad som förtjänar att införlivas i Natura-2000 utan att föreslagen markanvändning nämnvärt påverkas. Dessa områden skulle då få högre status och det skulle kunna finnas möjlighet att från EU utverka stöd för landskapsvård. Det bör i sammanhanget påpekas att området är mer värdefullt för vetenskaplig naturvård än Tullarns äng. Det bör även övervägas om inte hela eller delar av området borde säkerställas genom beslut enligt landskapslagen om naturvård. Det förutsätter dock att området inte ingår i område som stads- eller byggnadsplanerats.

8. Svinö. Miljöbyrån har tidigare framfört att området är mindre lämpligt för bebyggelse. Lämpligare områden för bebyggelse som alternativ finns i trakten av Baltic hallen och strax norr och öster om stadens nuvarande gränser.

Ny kraftledning över Svinö till Styrö är mindre lämpligt ur natur- och landskapssynpunkt. Ledning till Styrö bör kunna dras i sjön.

9. Styrnö. En strandzon i form av SN-område borde omfatta minst 50 meter. Det bör vara större än nuvarande strandskydd enligt byggnadsordning.

Naturvårdsintendent



Håkan Slotte

BILAGA

Karta



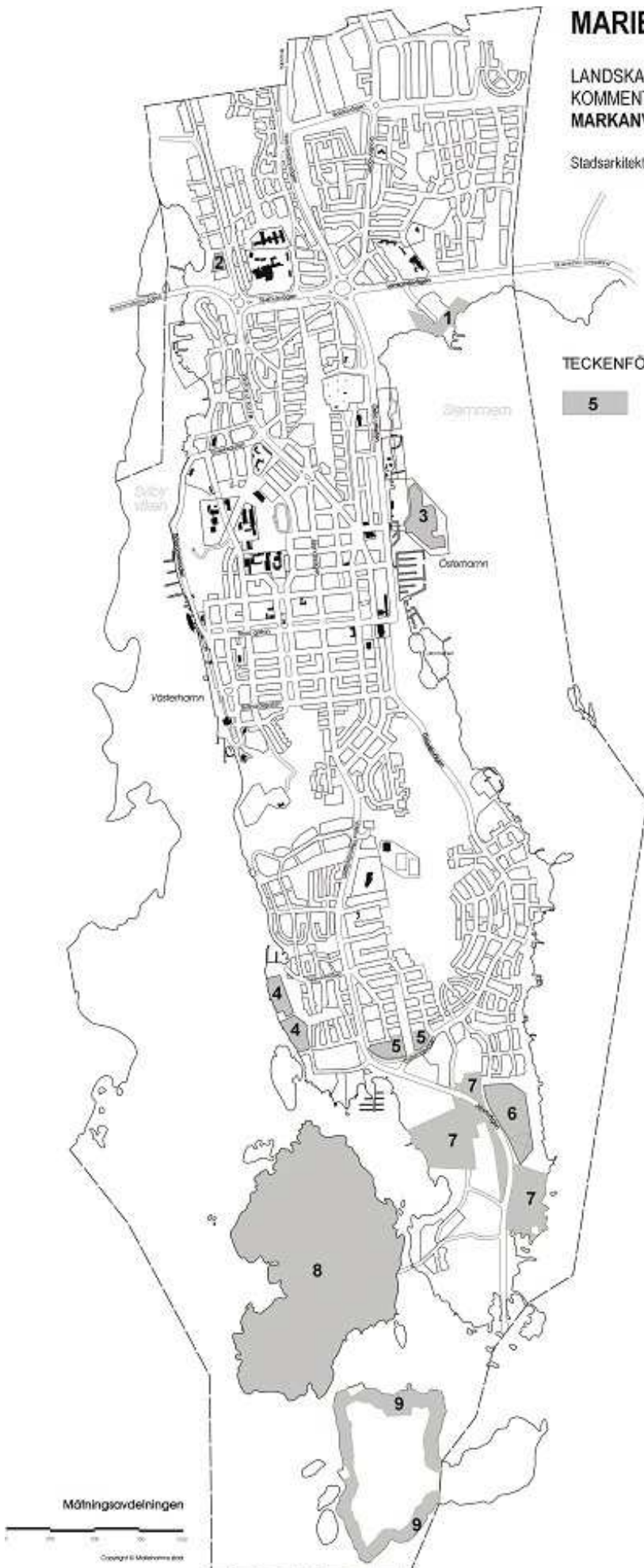
# MARIEHAMN GENERALPLAN

## LANDSKAPETS MILJÖBYRÅNS KOMMENTARER TILL MARKANVÄNDNING

Stadsarkitektkontoret

### TECKENFÖRKLARING:

5 Texthänvisning



## Stark konstaterar:

Miljöbyrån efterlyser en redovisning av trafikbuller längs huvudvägar samt att planföreskrifter skall innehålla krav på bullerbegränsande konstruktioner för ny- och ombyggnader.

**Starks kommentar:** Trafiknätsanalysen ger en fingervisning om trafikens bullereffekt.

På sidan 87, del 3 redogörs för de beräknade miljöeffekterna av en s.k. Dalbergsled på miljön i centrum.

Emissionen från biltrafiken skulle minska lokalt (men knappast totalt). Om trafikens hastighet på Ålandsvägen genom utbyggnad av en Dalbergsled kunde sänkas från 50 km/h till 30 km/h skulle bullernivån sänkas med 2 db (A), vilket enligt analysen knappt motsvarar hörbar förändring.

I stadens stadsplanering har sedan länge tillämpats decibelnormer för nybyggnad invid huvudled.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Bullerproblematiken kan inkluderas i den utökade trafikkonsekvensanalys som TV/TN torde utföra.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

Miljöbyrån befarar att dagvattenrening i Svibyviken och på Nabben kan stå i konflikt med områdets användning för naturvård och rekreation. Enskilda avlopp bör kopplas till Lotsbroverket.

**Starks kommentar:** Dagvattenledningar skall i princip inte kopplas till reningsverket. Vid störtregn kan reningsprocesserna slås ut och svartvattnet rinna orenat ut i Svibyviken.

Dagvattnet bör renas i anläggningar som på naturligt sätt syresätter vattnet och i s.k. kvävefällor som tar hand om övergödningsämnen. Svibyviken tar emot urlakningsämnen från stora åkerarealer i Jomala. Vid Nabben rinner sådant dagvatten ut som kommer ända från stormarknaderna i Jomala och de allt mer asfalterade arbetsplatsområdena i Jomala och Mariehamn. Dagvattenreningsanläggningar kan göras som naturliga och positiva tillskott i rekreationsområdena.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

Övriga synpunkter 1 – 9

### 1. Utökat SN-område på Nabben

**Starks kommentar:** Befintligt SN-område på Nabben har avsatts för att på anhållan av miljöbyrån skydda en värdefull fågellokal omfattande strand –och vattenmiljö. Naturens karaktär förefaller vara densamma även längre österut. Stadsarkitektkontoret ser positivt på förslaget. Gångstigar och befintlig bilväg till Nabbens sjöviste bör få finnas i området.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. SN-området utökas enligt miljöbyråns förslag.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### 2. BV-område vid nordvästra rondellen

**Starks kommentar:** Vid detaljplaneringen fastställs bebyggelsens exakta placering inom BV-området varvid också krav på bullerdämpande fasadkonstruktioner införs.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### 3. Bostadsö i Slemmern

**Starks kommentar:** Olika planförutsättningar och inverkningar på bef. verksamhet i Österhamn kommer att vägas in i den miljökonsekvensbedömning som projektet skall genomgå.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

**4. Löskärsberget,** bergsluttningen på en bredd av 80 meter från stranden bör inrättas som rekreationsområde ( R ). Möjligen kunde hus anpassas till miljön på och bakom höjdrönet.

**Starks kommentar:** Förslaget innebär att merparten av den föreslagna småhusdominerade bostadsbebyggelsen skulle utgå. I gällande delgeneralplan är hela Löskärsberget betecknat som rekreationsområde. En rad politiska beslut har emellertid möjliggjort att befintliga oansenliga fritidshus fått ersättas av nybyggda sådana och av egnahemshus.

Denna praxis är prejudicerande och på sikt torde det leda till att berget blir bebyggt. Mot den bakgrunden har STN föreslagit (sid. 56, del 2) att berget reserveras för egnahemsbebyggelse dock på ett sådant sätt att

bebyggelsen skall utformas så att områdets natur och bergbundna karaktär bibehålls. Se även kommentar i grupp A punkt 15.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Under bestämmelsen för beteckningen BS-1 införs följande tillägg som rekommendation för Lökskärsberget: Bebyggelsen på Lökskärsberget planeras så att områdets natur och bergbundna karaktär bibehålls.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas med smärre justering. Under bestämmelsen för beteckningen BS-1 införs följande tillägg som rekommendation för Lökskärsberget: Bebyggelsen på Lökskärsberget planeras så att områdets natur och bergbundna karaktär beaktas.

## 5. Södra Västernäs och gårdsmiljön vid Östergårds (torde avse Västergårds)

**Starks kommentar:** Det västra av de utpekade områdena är redan bebyggt med indragen äldre bebyggelse. Någon större förändring föreslås inte i planen.

Det östra området är delvis bebyggt med ett vägnära egnahem som tillhört Västergårds och rätt väl ansluter till den gamla gårdsmiljön. Tillkommande bebyggelse bör hållas tillbaka från vägen och Västergårds miljörevir.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Införs ett nytt stycke under rubriken "Områden för bostadsbyggande" " Västernäs" : " I södra Västernäs reserveras mark för egnahemsbebyggelse (ca 40 tomter). Markanvändning: BS. Riktlinje: Bebyggelsen längst i skall hållas tillbakadragen från angränsande väg och Västergårds miljörevir."

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas med smärre justeringar. Införs ett nytt stycke under rubriken "Områden för bostadsbyggande" " Västernäs" : " I södra Västernäs reserveras mark för egnahemsbebyggelse (ca 40 tomter). Markanvändning: BS. Riktlinje: Bebyggelsen längst i sydost skall hållas tillbakadragen från angränsande väg och Västergårds miljörevir."

6. **Änglamarkerna**, olämpliga för bebyggelse, åtminstone södra 1/3 av utredningsområdet bör planeras som naturskyddsområde (SN).

**Starks kommentar:** Stadsarkitektkontoret är medvetet om områdets stora naturvärden vilket också framgår av miljöbyråns tidigare utlåtande. Det främsta motivet för en exploatering är stadens begränsade utbud av egnahemstomter. En exploatering förstör för all framtid ovärderlig ängs- och hagmark. Stark omfattar förslaget.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Utredningsområdets yta minskas enligt utlåtandet.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas inte. Som motiv framhålls riktlinjen i planförslaget " att en planering för bebyggelse skall eftersträva koncentration och täthet i syfte att spara så mycket naturmark som möjligt" sid. 57 del 2.

7. **Ytternäs – Espholm**, de med SN betecknade områdena har internationellt bevarandevärde, de är mer värdefulla för vetenskaplig naturvård än Tullarns äng. Områdena förtjänar att införlivas i Natura - 2000 och de skulle därmed få ökad status och möjlighet till EU-stöd. Markanvändningen skulle inte nämnvärt påverkas. Bör även övervägas om områdena eller delar av dem borde säkerställas genom beslut enligt landskapslagen om naturvård (naturreservat).

**Starks kommentar:** Staden har ställt sig avvaktande till inrättandet av naturreservat på stadens område genom landskapsbeslut (ex. Tullarnas äng). Däremot har flera områden införts eller föreslagits införda i Natura – 2000 programmet.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Införs följande text under rubriken "Änglamarkerna" (sid. 57, del 2) och riktlinjer: Staden eftersträvar att områdena införlivas med Natura – 2000 enligt rekommendation av landskapsregeringens miljöbyrå.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas. Bilagan CC – SP 45 § med text och karta rörande Natura 2000 område i Änglamarkerna godkänns.

8. **Svinö**, mindre lämpligt för bebyggelse och att dra ny kraftledning tvärs över och vidare till Styrsö (karta sid 157, del 2).

**Starks kommentar:** Svinös lämplighet som bostadsområde har trafiktekniskt beskrivits i Starks kommentarer till inkomna synpunkter. En bosättning på Svinö blir bilberoende vilket ökar trafiktrycket på Ålandsvägen.

En utredning bör allsidigt belysa för- och nackdelar med en exploatering av Svinö.

En omläggning av elmatningen till Järsö – Nåtöområdet över Svinö och Styrsö kan ifrågasättas. Speciellt en dragning över Styrsö strider mot föreslagen markanvändning.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Under riktlinjer rörande elnätet sid. 156, del 2 bifogas följande text "En omläggning av elmatningen till Järsö – Nåtöområdet över Svinö är bundet till eventuellt beslut rörande exploatering av Svinö"

Dragningen över till Styrso avförs från karta sid. 157, del 2 och inritas från Svinö längs vägdragningen från och över Espholm.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas med smärre justeringar. Under riktlinjer rörande elnätet sid. 156, del 2 införs följande text "En omläggning av elmatningen till Järsö – Nåtöområdet över Svinö är bundet till eventuellt beslut rörande exploatering av Svinö"

Dragningen över till Styrso avförs från karta sid. 157, del 2 och inritas från Svinö längs vägdragningen från och över Espholm.

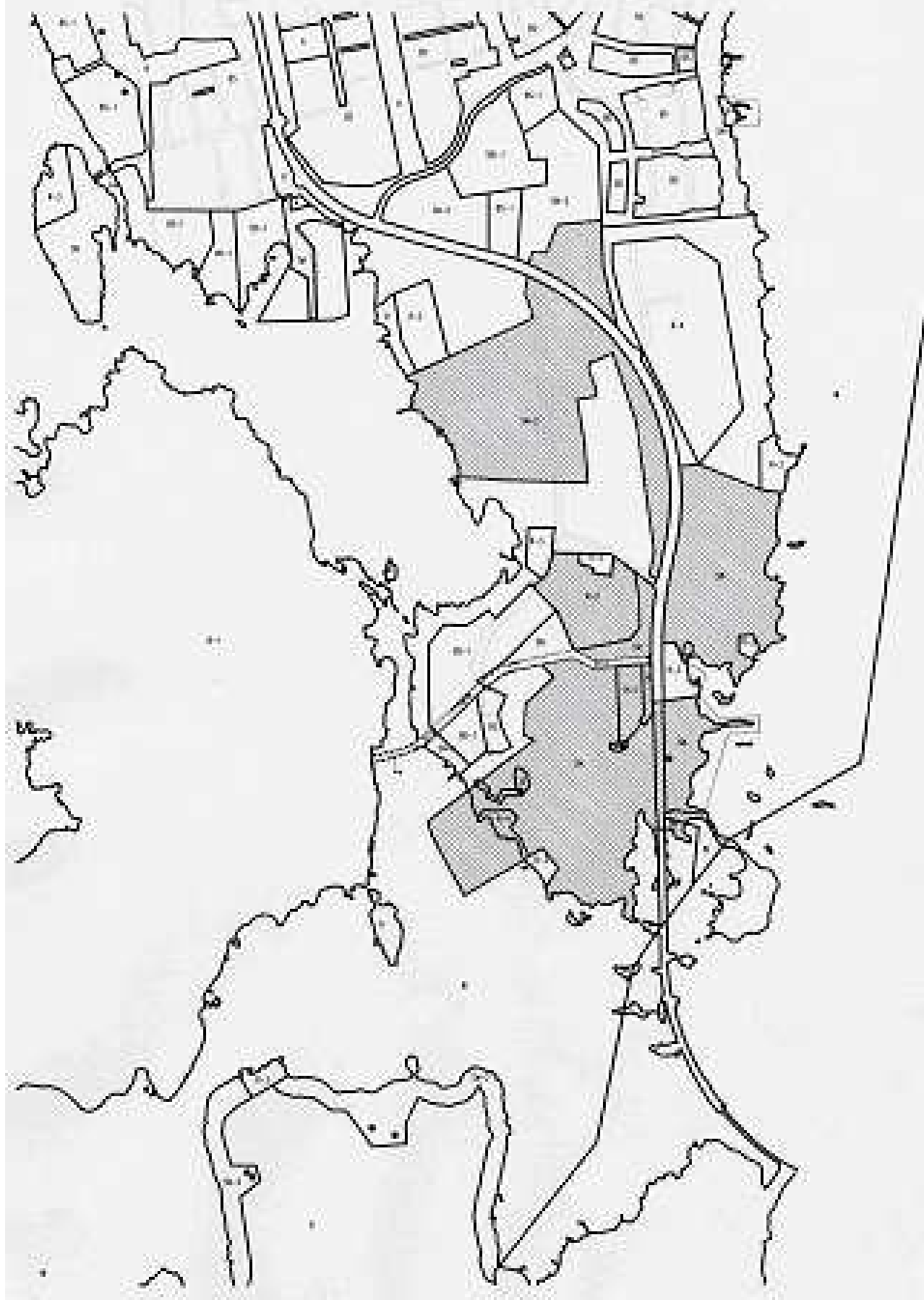
**9. Styrso, SN-områdets bredd** längs strandzonen borde omfatta minst 50 meter eller vara minst lika brett som nuvarande strandskydd enligt stadens byggnadsordning.

**Starks kommentar:** Enligt stadens byggnadsordning 29 § mom. 2 rörande byggande utom stadsplaneområdet får byggnad, förutom båthus eller sjöbod, inte placeras närmare än 75 meter från strandlinjen. I förslaget till markanvändningskarta är SN-området längs stränderna på Styrso ca 40 meter brett.

Synpunkten är korrekt.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. SN-områdets bredd justeras till ca 75 meter.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.



31. 01. 2005

D Nr \_\_\_\_\_  
Bet. \_\_\_\_\_

Mariehamn den 27 januari 2005

Mariehamns stad

22101 Mariehamn

Ärende: generalplan för Mariehamn

FFCs fackliga platsorganisation på Åland har på sitt möte den 26.01.2005 kommit fram till följande åsikter.

Det är viktigt att så mångindustriellt olika arbetsplatser beredes utrymme i staden. När vi studerat förslaget till generalplan anser vi att affärsverksamhet samt IT-verksamheten ha beretts väl stort utrymme i allmänhet.

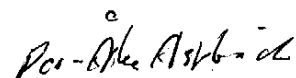
Tanken att Mariehamn som stad skall kunna växa med 5.500 till 7.000 personer torde detta innebära att staden också skall kunna erbjuda förslagsvis över 4.000 nya arbetsplatser.

Platser som Norrböle, Rossen, etc. kanske inte kan erbjuda denna tillväxt. Södra staden bör få det som anges i generalplanen men kanske en mera mångsidig tillväxt av arbetsplatser kunde vara möjlig.

Kanske den pågående diskussionen om kommunreform på Åland också kunde lösa tillväxten av arbetsplatser men också lösa bristen på bostadsområden även när det gäller staden Mariehamn. Kanske detta också skulle underlätta med tanken på trafiklösningar i staden.

Med vänlig hälsning

FFCs fackliga platsorganisation på Åland



Per-Åke Aspback, ordförande

Tel. 0407615912, 19312, arb. 27544

**Starks kommentar:**

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Förändringar i kommunindelningen kommer att behandlas i ett tillägg till planförslaget.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

Kyrkorådet	Kallelsedatum		
Nr 17/2004	10.11.2004		
Sammanträdesplats	Sammanträdesdatum	Klockslag	Sida
Prästgårdssalen	16.11.2004	18.30-21.45	17

## § 286 UTLÅTANDE ÖVER FÖRSLAG TILL GENERALPLAN FÖR MARIEHAMN

Stadsstyrelsen inbegär församlingens utlåtande över förslaget till generalplan för Mariehamn. Utlåtandet bör vara inlämnat till staden inom år 2004.

Församlingens huvudintresse är att i generalplanen har reserverats ett utvidgat område för begravningsplats vilket tillmötesgår församlingens tidigare framförda önskemål. I förslaget till generalplan är det nuvarande området för begravningsplats utvidgat mot öster.

Generalplanens markanvändning är målsatt till att Mariehamns innevånare under en period om 30 år kan växa i antal till 16 000 innevånare. En sådan utveckling av antalet innevånare i staden påverkar även församlingen. I detta sammanhang kan dock konstateras att församlingen har verksamhetsutrymmen i stadens norra, centrala samt södra delar vilka även tillgodoser behovet av en tillväxt av antalet invånare i staden.

### Bilaga

1/§286/04 Bifogat finns stadsarkitektens resume över förslaget till generalplan För den medlem av kyrkorådet som närmare önskar bekanta sig med förslaget till generalplan jämte bilagor finns dessa på ekonomikontoret.

### EKONOMICHEFENS FÖRSLAG:

I utlåtandet noteras att i förslaget till generalplan för Mariehamn beaktats begravningsplatsens markbehov.

### BESLUT:

Kyrkorådet beslutar konstatera att i förslaget till generalplan för Mariehamn beaktas begravningsplatsens markbehov.

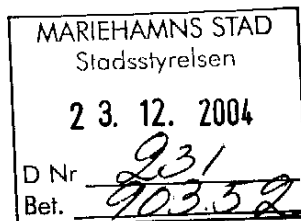
Protokolljusterarnas signaturer. Protokollet justerat den 22 november 2004.

Sten Eriksson

Vivan Nikula

### Starks kommentar:

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.  
**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.



**Rädda Barnen**

Mariehamn 22 dec, 2004

## Utlåtande över Generalplan för Mariehamn

Stadsstyrelsen beslutade 7.10.2004 inhärmta Rädda Barnen på Åland r.f:s utlåtande över förslaget till generalplanen för Mariehamn, Nr 206 S/25.10.2004.

Rädda Barnen på Åland r.f. är en religiöst och politiskt obunden förening. Rädda Barnen på Åland r.f. grundades år 1959. Föreningens målsättning är att åstadkomma goda levnadsvillkor för barn och unga i enlighet med FN:s konvention om Barnets rättigheter, som är en ledstjärna för hela Rädda Barnens verksamhet.

Inom Rädda Barnen på Åland r.f. verkar Barnombudsmannen. BO:s främsta uppgift är att utifrån Förenta Nationernas konvention om Barnets rättigheter lyfta fram frågor som berör barn samt arbeta för en ur barnperspektiv positiv utveckling. Därigenom arbeta med frågor kring de åländska barnens välmående, delaktighet och inflytande. Med orden barn och unga åsyftas alla under 18 år.

Generalplanen är en översiktsplan över markanvändningen i staden. Den skall för en tidsrymd av ca 30 år styra stadsplaneringen, planeringen av infrastrukturen och annan detaljplanering. Den uppställer gemensamma målsättningar för myndigheternas åtgärder.

Generalplanen är en möjlighet att redovisa stadens intentioner och avsikter, speciellt när det gäller barn och ungas uppväxtmiljö. Det är ett tillfälle för att accentuera stadens målsättning att göra Mariehamn till en säker och trygg stad för barn och ungdomar. Generalplanen ger därtill tillfälle att ge övergripande direktiv för att prioritera insatser som rör barn och unga. Det är viktigt att generalplanen poängterar vikten av barn och ungas delaktighet och inflytande, då den skapar riktlinjer för stadens förvaltningar och nämnder.

Framtagningsförfarandet av förslaget till generalplan har vissa brister ur ett barnperspektiv. Barn och ungas delaktighet i framtagandet av generalplanen kunde ha förbättrats. Generalplansförslaget kunde eventuellt ha distribuerats till alla skolor, exempelvis i förenklad form för de yngre barnen för deras åsikter. Informationstillfällen kunde ha företagits på högstadie- och gymnasiala skolor för att säkra deras inflytande. Frågor som berör barn och unga direkt, kunde även i högre grad ha klassificerats såsom brännpunkter.

Generalplanen bör, för ett bättre helhetsperspektiv, innehålla en speciell avdelning eller avsnitt där man just tittar på åtgärder eller målsättningar som berör barn och unga. Dessa finns i dagsläget utspridda över hela generalplanen. Detta gör bilden svåröverskådlig och diffus. Generalplanen bör även innehålla en uppmaning till stadens förvaltningar och nämnder att genomföra barnkonsekvensanalyser vid alla beslut som rör och påverkar barn. Detta skulle vara ett stort steg mot att ta barnens bästa i beaktande.





Ett exempel på fördelen med ett uttalat barnperspektiv kan ses i stadens mål gällande trafiknätet på sid 95, bok 2. Där framhålls målet att komplettera och göra GC-trafikens huvudleder kontinuerliga, trafiksäkra och smidiga varvid skolvägarna prioriteras. Till detta bör staden ha som mål att kontinuerligt utveckla och förbättra barns och unga vuxnas trafikmiljö. Unga vuxna har ofta åldersspecifika trafikmiljö ärenden, till exempel mopedkörande, vilka gradvis försvinner och ofta glöms bort med ökad ålder. Barnkonsekvensanalys bör efterfrågas vid förändring i trafiknätet för att se hur just denna grupp eller mer generellt, hur gruppen barn och ungdomar påverkas av en eventuell förändring.

Generalplanen bör även efterfråga en bättre uppföljningsmekanism. Då stadens förvaltningar och nämnder fattar beslut bör naturligt en uppföljning göras kring hur barnperspektivet samt barns inflytande har säkerställts.

En för barn och unga viktig fråga är gång och cykeltrafikens huvudleder. På sid 71, bok 1, påpekas att huvudmålsättningen skall vara att skapa trafiksäkra skolvägar. På sid 65, bok 2, understryks detta med en beskrivning där det betonas att den lätta trafikens leder bör byggas så att barnen tryggt kan gå eller cykla till skolan. Denna intention att förenkla och förbättra kommer dock inte fram i de generella riktlinjerna när det gäller huvudleder för gång och cykeltrafiken. Därför föreslås en ytterligare skrivning som säger att skolvägar bör vara prioriterade vad gäller underhåll, även vintertid.

Rörande generalplanens avsnitt kring den sociala sektorn sid 64 och framåt, bok 2, bör ett avsnitt med inriktning kring hur barn och unga påverkas inorporeras i generalplanen. Inom rubriken barnomsorgen på sid 65, bok 2, bör en skrivelse infogas som understryker barn och ungas rätt att komma till tals samt vikten att genomföra alla projekt med barnets bästa i åtanke. Inom rubriken fritid på samma sida, bör man även där ha med en skrivelse som förtydligar vikten av att utforma stadsbornas fritid, utifrån ett barnperspektiv.

Positivt är bland annat att mark för mindre bollplaner och lekplatser skall beaktas i samband med stadsplaneringen av nya bostadsområden, sid 66, bok 2. Det bör dock finnas en extraskrivning som poängterar vikten av att barn och unga skall vara med i arbetet med att realisera dessa bollplaner och lekplatser.

Genom att inte understryka vikten av ett barnperspektiv riskerar generalplanen att utestänga ca 20 procent av befolkningen i staden - alla under 18 år. Om man till detta lägger den uttalade intentionen att fylla innerstaden med fler barnfamiljer, rimmar det illa. Förhoppningsvis kan Mariehamns Generalplan bli en plan som går i förgrunden när det gäller att sätta barns rättigheter i fokus, för vad är framtiden, om inte våra barn?

Peter Carlberg  
Barnombudsman  
Rädda Barnen på Åland r.f.

## Stark konstaterar:

Föreningen arbetar med barn och unga under 18 år och speciellt med frågor rörande deras välmående, delaktighet och inflytande. I utlåtandet understryks vikten av att en generalplan också har ett barnperspektiv och att informationstillfällena riktade speciellt till högstadie- och gymnasiala skolor kunde ha anordnats.

Föreningen föreslår att generalplanen kompletteras med:

- 1) en skrivning som uppmanar alla stadens förvaltningar och nämnder att göra barnkonsekvensanalyser vid alla beslut som kan röra och påverka barn t.ex. vid förändringar i trafiknätet
- 2) en skrivning som efterfrågar en bättre uppföljning av förvaltningarnas och nämndernas beslut i ett barnperspektiv
- 3) en skrivning som säger att skolvägar bör vara prioriterade vad gäller underhåll, även vintertid, bör införas under rubriken gång- och cykelvägar på sid. 100 i del 2
- 4) en skrivning under rubriken barnomsorg (sid. 65 del 2) som understryker barns och ungas rätt att komma till tals samt att projekt skall genomföras med barnets bästa i åtanke
- 5) en skrivning under rubriken fritid på sid. 65 del 2, som förtydligar att stadsbornas fritid också skall beakta barnperspektivet
- 6) en skrivning på sid. 66 del 2 som förtydligar att barn och unga skall få vara med och utforma bollplaner och lekplatser.

## Starks kommentar:

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. I anledning av förslag 1 och 2 införs följande skrivning på sid. 34 del 2 (efter MKB). Barnkonsekvensanalys. Barn- och unga under 18 år saknar rösträtt. Det är därför viktigt att deras rättigheter tas tillvara i stadens fysiska och funktionella planering samt att barnkonsekvensanalyser genomförs i samband med beslut som kan röra eller påverka barn och unga. Förvaltningar och nämnder bör följa upp dylika beslut ur ett barnperspektiv.

I anledning av förslag 3 införs på sid. 100 i del 2 följande tillägg: de GC-vägar som används som skolvägar skall prioriteras vad gäller trafiksäkerhetsåtgärder och underhåll under alla årstider.

I anledning av förslag 4 införs under rubriken Barnomsorg på sid. 65 del 2 följande tillägg: Barn och unga har rätt att komma till tals i planeringen av barnomsorgens anläggningar vilka skall förverkligas med barnets bästa i åtanke.

I anledning av förslag 5 och 6 införs under rubriken fritid sid. 66 del 2 följande tillägg: Vid utformningen av stadens fritidsaktiviteter och anläggningar skall barnperspektivet beaktas. Barn och unga skall beredas tillfälle att delta i utformningen av bollplaner, lekplatser och andra anläggningar för barn och ungdom.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

SJÖKVARTERET  
MARIEHAMN • ÅLAND

Till stadsstyrelsen i Mariehamn

UTLÅTANDE ÖVER FÖRSLAG TILL GENERALPLAN FÖR MARIEHAMN

Stadsstyrelsen har 07.10.2004 inbegärt Stiftelsen Sjöfartskvarterets utlåtande över förslag till generalplan för Mariehamn.

Stiftelsen Sjöfartskvarterets styrelse önskar i enlighet med styrelsebeslut 10.11.2004 § 50 inkomma med följande utlåtande:

Områdesbeteckning

Sjökvarterets tomt (Nyängen 23:2) har beteckningen A (offentlig förvaltning) i Planförslaget. Området öster om tomten (som bl.a. omfattar Sjövistet), som Sjökvarteret nyligen fick arrendera av staden, har beteckningen TM (hamnområde).

Beteckningen på hela Sjökvarteret borde ändras till BA-1 (område för affärs-, industri- och kontorsverksamhet) eller F (område för icke miljöstörande industri) eller möjligen SBL-2 (kulturhistoriskt värdefull miljö). Det allra bästa torde vara om Sjökvarteret fick status som specialområde med till stora delar museal verksamhet. Områdesbeteckningen inverkar på hur reglerna för byggande, brandskydd, m.m. tolkas.

Bostadsön

Bostadsön kommer om den byggs att ha mycket stor inverkan på Sjökvarteret. En (enda) positiv följd skulle vara att den skyddar mot sydostlig vind. De negativa följderna är många och svåröverblickbara:

- vi skulle få en byggarbetsplats utanför kvarteret för kanske ett decennium framåt vilket ur turistsynpunkt skulle vara negativt för både staden och Sjökvarteret.
- ön kommer på den föreslagna platsen att helt skymma den fria sikten från Sjökvarteret över vattnen väster om Rättgrundet mot inloppet till Slemmern.
- stor risk för att muddringar och utfyllnadsarbeten i samband med bygget skulle påverka vattenmiljön negativt. Igenslammning, grumligt vatten och ökad växtlighet kan bli följden. Strömmarna längs Slemmerns strand påverkas i synnerhet som öppningen i vägbanken till ön inte blir särskilt stor.
- stor risk för uppgrundning utanför stenvallarna som skall omge ön, erfarenheten från vågbrytarbygget i Sjövistet pekar på detta. Detta kan innebära att det muddrade området kring Albanuspiren (ca 20 m) samt den 20 m breda rännan som muddrats ca 100 m i sydostlig riktning från pirnocken grundas upp. Avståndet från Albanuspiren till bostadsöns norra udde är endast ca 100 m.
- stor risk för att segelskutornas verksamhet på sikt kommer att regleras med hänsyn till det blivande bostadsområdet på ön.

Överhuvudtaget finns skäl att ifrågasätta nyttan av ön i relation till de många osäkerhetsfaktorer som vidlåter byggandet, inte minst i tekniskt avseende. Eftersom inga pliktningar av hur djupt berget ligger gjorts blir en ekonomisk kalkyl lätt missvisande.

Mariehamn 17.11.2004



Britt-Marie Lundberg, styrelseordförande  
AX-22100 MARIEHAMN, Åland

tel +358-(0)18-16033

fax +358-(0)18-16034

[info@sjokvarteret.com](mailto:info@sjokvarteret.com)

[www.sjokvarteret.com](http://www.sjokvarteret.com)

## **Starks kommentar:**

Sjökvarteret omfattar ett landområde med viss möjlig utfyllnad i Slemmern. Genom särskilt beslut och en specialstadsplan medges kvarteret rätt att utnyttja en del av stadens vattenområde utanför kvarteret för anläggande av bl.a. pirar och vågbrytare.

Sjökvarteret är en stiftelse som grundats av Mariehamns stad och Ålands landskapsstyrelse. Stiftelsen förvaltas av en styrelse som tillsätts av en delegation bestående av stadsstyrelsen och stadsfullmäktiges presidium. Inför framtiden planeras att delegationen avskaffas varefter stiftelsens styrelse torde utses av stadsstyrelsen.

Enligt stiftelsens stadgar är ändamålet med stiftelsen att enbart verka för allmännyttiga syften.

I stadsplan är tomten betecknad AM, där m:et syftar på museal verksamhet d.v.s. byggnationen i området skall i huvudsak betjäna verksamheter av kulturhistorisk karaktär och anknyta till åländska sjöfartstraditioner

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:**

## **Bostadsön**

Syftet med bostadsön är utförligt redovisat i planförslaget. Genom ett sådant projekt kan staden få användning för det överskott av sprängstensmassor som på grund av utrymmesbrist idag deponeras i naturen utanför staden samtidigt kunde invid centrum byggas bostäder som skulle berika centrum och ge underlag för bl.a. grundskola samtidigt som centrumboendet är mindre bilberoende än externt boende.

De negativa konsekvenserna som framförs skall naturligtvis utvärderas i den miljökonsekvensutredning som bör föregå projektet.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.



MARIEHAMNS STAD Stadsstyrelsen
05.01.2005
D Nr _____
Bet. _____

## Ålands Företagareförening rf

Mariehamns stad  
Stadsstyrelsen  
PB 5  
22101 MARIEHAMN

Hänv. Brev nr 206S/25.10.2004 Dnr. Stds 231/2004

Ärende: **Yttrande över förslag till generalplan för Mariehamn**

Efter att ha tagit del av förslaget, konstaterar vi att de allmänna målsättningarna om att bevara en trivsamt trädgårdsstad som samtidigt är öppen för förändring och expansion kan omfattas.

För näringslivets del är faktorer som tillgänglighet och mångsidighet i butiks- och serviceutbud vägledande och däri ingår även att tillgodose behovet av parkeringsplatser i anslutning till dessa verksamheter, vilket föreslås ske i form av utbyggd underjordisk parkering i centrum.

Beträffande utvecklingen av industri- och arbetsplatsområden finner vi det positivt att denna status bibehålls såväl i Norrböle som i Rossen, samt att nya möjligheter skapas i Västernäsområdet.

Vi vill understryka vikten av att stadens genomfartsleder bibehålls utan farthinder och utan ytterligare inskränkningar i hastighetsbegränsningarna för dessa gator, i syfte att möjliggöra effektiva gods- och servicetransporter. Optimal framkomlighet gynnar den fysiska trafiksituationen även under tider av hög belastning samt minimerar avgasutsläppen.


Samtidigt främjas planförslagets mål om ett mångsidigt centrum med ett brett utbud av verksamheter, eftersom man i annat fall riskerar att handel och servicefunktioner i ännu större utsträckning flyttar till stadens utkanter och infartsområden.

I fråga om nybyggnadsregleringen anser vi att man i vissa fall kunde tillåta byggnader med avvikande våningshöjd som alternativ. Med centralt placerade hus på 6-8 våningar löser man den önskade förtätningen på ett effektivt sätt och skapar ett blickfång, jämför t. ex. "Turning Torso" i Malmö. Förutsättningen är naturligtvis att byggnadens arkitektoniska kvalitet och placeringen fyller höga krav.

Slutligen ser vi även positivt på förslaget om en konstgjord ö i Slemmern och anser att detta projekt kan vara till fördel för såväl ett mångsidigt och aktivt centrum som framtida turism.

Mariehamn den 30 december 2004

ÅLANDS FÖRETAGAREFÖRENING rf

  
Jonny Mattsson  
Ombudsman

## **Starks kommentar:**

### Huvudgatornas kapacitet

I olika utredningar rörande trafiknätet (se del 3) har trafikexperter rekommenderat att åtgärder vidtas för att säkra den lätta trafikens passager över huvudgatorna. Avsikten är således inte primärt att förhindra biltrafikens framkomlighet. Syftet är att göra trafikmiljön mera jämlik för alla som utnyttjar den.

Sålunda är experterna ganska eniga om att trafikljus "stoppar upp" trafiken medan t.ex. rondeller ger ett smidigare flöde samtidigt som korsande GC-trafik kan göras säkrare.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Höghus

I planen föreslås en moderat höjning av våningstalet inom vissa områden i innerstaden samt att småstadskaraktern bibehållas. För stadsbornas trivsel och turismen är det viktigt att stadens identitet värnas.

I ett stadslandskap som huvudsakligen består av privata tomter är det ur ett jämlikhetsperspektiv svårt att gynna någon speciell tomtägare med märkbart avvikande mycket byggnadsrätt och antal tillåtna våningar.

Prejudikatsproblematiken blir svårhanterlig.

"Turning Torso" är byggd som en del av en helt ny stadsdel på ett av Malmö stad i sin helhet ägt utfyllnadsområde, vilket förenklar planeringen avsevärt.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Bostadsö

**Förslag:** Synpunkten antecknas.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.



ÅLANDS  
**HANDELSKAMMARE**  
ÅLAND CHAMBER OF COMMERCE

MARIEHAMNS STAD

Stadsstyrelsen

24. 01. 2005

D Nr \_\_\_\_\_

Bet. \_\_\_\_\_

Mariehamns Stad  
PB 5  
AX-22101 MARIEHAMN

## ÄRENDE: UTLÅTANDE GÄLLANDE GENERALPLAN FÖR MARIEHAMN

Ålands Handelskammare har blivit ombedd att lämna synpunkter kring förslaget till generalplan för Mariehamn och har icke några specifika påpekanden gällande generalplanen vilken vi upplever som väl genomarbetad.

Vi ser med glädje att staden planerar för utvidgning, förtätning och en omfattande befolkningstillväxt samtidigt som stadens småstadskaraktär skall bibehållas.

Vi vill dock rent generellt framhålla behovet av byggnation på höjden och vikten av att det måste finnas parkeringsplatser centralt i Mariehamn. Om det byggs parkeringshus i periferin så dör centrum. Vid byggnation på höjden erhåller man utrymme för mer affärsytor i bottenvåningen-kontor i första våningen och bostäder ovanför detta.

En levande lättillgänglig stadskärna är av högsta vikt dit det skall vara lätt att komma med bil eller buss samt säkert att röra sig till fots eller per cykel.

Vi ser det som ytterst viktigt att Mariehamn kan bibehålla ett livskraftigt centrum med ett attraktivt butiks- och restaurangutbud till glädje för både lokalt bosatta och turisterna samt ser fram emot en fortsatt aktiv dialog mellan staden och näringslivet gällande den framtida stadsplaneringen.

Mariehamn den 19 januari 2005

ÅLANDS HANDELSKAMMARE

  
Johan Eriksson

## **Starks kommentar:**

### Byggandet på höjden

Planförslaget innehåller dels möjligheter till moderata förhöjningar av våningstalet på vissa platser i innerstaden och dels en strävan att bibehålla småstadskaraktern med låga hus. Det är viktigt för mariehamnarnas trivsel och för turismen att staden slår vakt om sin identitet. I planen ges näringslivet möjlighet till expansion bl.a. i centrum. Affärscentrum gynnas av att affärer finns i gatunivån. Rena kontorsutrymmen kan placeras på andra våningsplan. Ett levande centrum behöver också många bostäder, vilket är en central målsättning i planen. Centrumparkeringen föreslås utbyggd så nära verksamhetspunkterna som möjligt, d.v.s. i fastigheternas källarvåning. I planen föreslås att staden aktivt deltar i skapandet av en underjordisk parkeringsstruktur, bl.a. genom att upplåta allmän mark för ändamålet.

**Förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.



Mariehamn den 22 december 2004

Mariehamns stad  
Box 5

22 101 Mariehamn

### **Generalplan för Mariehamn, Dnr Stds 231/2004**

Bristen på hyresbostäder, är som bekant, stor i staden. En ökning av befolkningen även i innerstadsområdet är enligt vår mening behövligt, detta gäller även hyresboendet. Vår åsikt är att denna ökning även skulle leda till en mera levande stadskärna under flera timmar av dygnet. Hyresbostäder av olika storlekar skulle även leda till att bl.a. barnfamiljernas antal skulle kunna öka. De positiva följderna är flera.

I allmänhet kan vi också säga att byggandet av flervåningshus tär inte på markresurserna i lika hög grad som ex.vis enfamiljshusen. Som känt är tillgången på råmark ytterst begränsad i staden.

I övrigt kommer vi att följa beslutsgången mycket noga och lämnar gärna synpunkter om så önskas.

Med vänlig hälsning  
ÅLANDS HYRESGÄSTFÖRENING r.f.



Eva Ringwall, ordförande

### **Starks kommentar:**

**Förslag:** Synpunkten antecknas.  
**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

MARIEHAMNS STAD  
Stadsstyrelsen  
30.12.2004  
D Nr 23/0352  
Bet.

# ÅLANDS KÖPMANNAFÖRENING

## Centrumutskottet

### UTLÅTANDE RÖRANDE MARIEHAMNS STADS FÖRSLAG TILL GENERALPLAN

Ålands Köpmannaförening har blivit ombedd att lämna synpunkter kring förslaget till generalplan för Mariehamn. Föreningen har remitterat ärendet till sitt centrumutskott som tagit del av materialet samt haft personlig visning från stadsarkitekten. Nedan följer Köpmannaföreningens centrumutskotts synpunkter i korthet.

Köpmannaföreningens centrumutskott anser det vara glädjande att staden planerar för utvidgning, förtätning och en omfattande befolkningstillväxt, samtidigt som man även fortsättningsvis avser att värna om stadens småstadskaraktär, grönområden och kulturvärden med mera. En på alla sätt levande stadskärna anses vara av högsta vikt. Utskottet anser vidare tillgängligheten vara en av de enskilt viktigaste punkterna i den långsiktiga planeringen av staden och dess centrum. Det ska vara lätt att komma in till staden med bil eller buss, lätt att hitta parkering i anslutning till butikerna och tryggt och säkert att röra sig till fots eller per cykel på stadens gator. Inga enskilda befintliga näringar bör få sämre tillgänglighet än idag!

Utskottet konstaterar att planen nu är att staden skall få växa inifrån och utåt och att det i förslaget till generalplan talas om nya "småcentrum" i de nuvarande ytterkanterna. Detta bör dock tillämpas med försiktighet om man menar allvar med strävan efter en levande stadskärna.

Inne i centrum anser utskottet det vara viktigt att aktivt söka få stopp för kontoriserings- lokalerna i gatuplan bör förbehållas det privata näringslivet och då i synnerhet säljande och andra servicenäringar. Gågatans eventuella förlängning norrut bör lyftas fram tydligare i generalplanen och möjligheterna till förlängning söderut bör utredas närmare.

Vidare anser centrumutskottet det vara viktigt att centrum utsmyckas med dekorationer och belysning. Estetiska krav bör ställas inte bara på fast byggnation utan även på tillfälliga byggnader såsom glasskiosker och försäljningsbodar.

Andra konkreta förslag till förändringar i centrum, som bör lyftas fram tydligare i planeringen:

- Förlängning av gågatan norrut.
- Ordna fler offentliga toaletter i centrum.
- Ge fysiska möjligheter för evenemang och frekvent torgförsäljning på Torget.
- Turistinformationen bör finnas i absoluta centrum.
- Verka för att lokalerna på bottenplan i centrum används till privat försäljning och service.
- Förbättra skyltningen i centrum så att turister hittar till butiker och serviceställen.
- Utöka antalet korttidsparkeringar i gatunivå och bygg underjordiska p-däck för långtids- och boendeparkering.

Avslutningsvis vill centrumutskottet framföra önskemål kring en fortsatt aktiv och direkt dialog mellan staden och näringslivet i den framtida stadsplaneringen.

För Köpmannaföreningens centrumutskott, Mariehamn 29.12.2004

Erik Brunström, ombudsman ÅKF

### **Starks kommentar:**

Konstateras att generalplaneförslagets innehåll överensstämmer med föreningens åsikter beträffande centrumhandeln. Förslaget att utveckla centrumfunktioner utanför innerstaden syftar till att berika stadskänslan också i södra staden och i norr. Trafikmässigt är det också bra om handeln, service och arbetsplatser kan decentraliseras inom stadskroppen, som naturligtvis bör ha endast ett hjärta.

Beträffande de framförda förslagen konstateras att:

- gågatan saknas i planen, en förlängning norrut förordas
- i planen ingår förslag till förbud mot kontorisering av fastigheternas gatuvåningar i stadscentrum,
- förslag till heltäckande underjordisk parkering i centrum och att dessa utrymmen skall reserveras för långtidsparkering medan endast korttidsparkering skall tillåtas på gatorna
- övriga förslag behandlas i detaljplaneringen.

**Förslag:** Synpunkterna antecknas. Gågatan införs i planen med förlängning till Biblioteksplatsen genom att kartan gång- och cykelvägar (sid. 107) kompletteras med en ny beteckning för gågata och en förlängning till Biblioteksplatsen. Texten "Torggatan på avsnittet Norragatan - Biblioteksplatsen betecknas som gågata." sätts in på sid. 100 som punkt 8.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas med smärre justeringar. Gågatan införs i planen med förlängning till Biblioteksplatsen genom att kartan gång- och cykelvägar (sid. 107) kompletteras med en ny beteckning för gågata som förlängs till Biblioteksplatsen. Texten "Torggatan på avsnittet Norragatan - Biblioteksplatsen betecknas som gågata." sätts in på sid. 100 som punkt 8.

TILL MARIEHAMNS STAD

Mariehamn den 29 december 2004

3 1. 12. 2004
D Nr. 231
29 december 2004

Ärende: Utlåtande angående förslag till ny generalplan

Ålands Natur och Miljö har tagit del av förslaget till ny generalplan för Mariehamns stad och vill kommentera vissa saker.

Förslaget visar ej anslutning till grannkommunerna, vilket gör att kartan är ofullständig och gör att helheten saknas. Namn och höjdkurvor saknas på kartorna. Likaså är det svårt för lekmän att se vilka områden som redan har befintlig bebyggelse och var det planeras att byggas.

Ålands Natur och Miljö anser det viktigt att grönområden bibehålls i staden och att naturskyddsområden hålls orörda. De s.k. Ånglamarkerna bör bevaras orörda, bör alltså ej planeras för bebyggelse.

Däremot anser föreningen inte det befogat att skydda alla befintliga holmar från bebyggelse, och sedan skapa konstgjorda holmar för bebyggelse. Åland behöver ej konstruera holmar, här finns redan naturliga sådana. Konstgjorda holmar i Slemmern förstör dess miljö. Stränderna växer igen. Tillräckligt rent fyllnadsmaterial är otroligt dyrt, och risken blir då att icke renat fyllnadsmaterial skulle användas, vilket medgör en miljörisk. Och att spränga orörd natur för att få fyllnadsmaterial till konstgjorda holmar anser föreningen helt förkastligt.

Mariehamns stad bör planera bostadsområden på redan befintlig mark, såsom Mariehamns stads mark i Jomala kommun Västerkalmare samt på Svinö. Bebyggelsen bör vara anpassad till områdena, naturnära boende. T.ex. på Svinö bör man ej bygga onödiga vägar och bebyggelsen bör vara nära infarten till ön, överfarten kan gå via Lervik. På Svinö är det även viktigt att avsätta tillräckligt stort friluftsområde.

Vid planering av nya bostäder bör staden mäta olika klimatförhållanden och ha dem i beaktande vid byggandet.

Ålands Natur och Miljö anser det viktigt att man kompletterar planen med friluftsleder. Viktigt är också att man på plats har skyltar som utmärker lederna, alltså hur man tar sig till Mariehamns stad friluftsområden och rekreationsområden. Vissa är idag svåråtkomliga för Mariehamns stads invånare.

Ålands Natur och Miljö r.f.  
Styrelsen

## Starks kommentar:

### Generalplanekartan

Staden är ca 9 km lång. För att få ett hanterligt format på planen valdes skala 1:10 000 varvid kartan blir 95 cm hög. I skalan 1:5000 skulle kartan bli nästan två meter lång. På det valda kartmaterialet ryms varken namn eller höjdkurvor om man vill bibehålla en acceptabel grafisk klarhet. Det är heller inte regel med dessa attribut på generalplanekartan som skall vara översiktlig. I planen ingår en lång rad sektorkartor som förtydligar planens innehåll och bl.a. redovisar utbyggnadsområdena. En redovisning av delar av Jomala kan övervägas men förorsakar antingen en förstoring av kartan eller val av ännu mindre skala.

**Starks förslag:** Synpunkten antecknas. Redovisning av området utanför stadsgränsen på planekartan övervägs.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas. En karta över centralortsområdet medtas i det nya avsnittet om kommuninledning.

### Naturskyddsområden och Änglamarkerna

Naturskyddsområden kan inte lämnas orörda. De kräver olika form av underhåll för att den natur man önskar skydda skall få de rätta betingelserna. Det kan gälla utgallring av gran ur löväng, slåtter för florans överlevnad och bete för att återskapa strandängar etc. Naturskyddet är enligt Stark i hög grad en socialt betingad åtgärd d.v.s. skyddet är till för att människan skall kunna njuta av naturen. För tillgängligheten är det därför nödvändigt att tillåta gångstigar även i naturskyddsområden inte minst med tanke på personer med funktionsnedsättning, äldre och barnfamiljer.

Änglamarkerna är betecknade som utredningsområde i planen.

**Starks förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Skydd av öar och bostadsö

I planen skyddas inte alla öar. Råttgrundet, Styrso stränder jämte tillhörande öar och Lilla Lökskär föreslås skyddade på basen av beslut eller förslag av landskapsregeringens miljöbyrå.

I övrigt är öarna rekreativområde eller utredningsområde för bostäder, Svinö.

Åland behöver inte konstruera öar men Mariehamn har ingen direkt nytta av att Åland är rikt på öar. Av planen framgår tydligt vilka motiv staden har för att utreda möjligheten att bygga bostäder på en öformad utfyllnad i Österhamn. Ett av motiven är att kunna deponera det stora mängder ren sprängsten som är en biprodukt av byggnadsverksamheten i staden. Nu deponeras sprängstensmassorna i naturen utanför stadsgränsen. Bostadsön är planerad invid stadens centrum där boendet är mindre bilberoende än t.ex. på Svinö eller i Jomala. På en central bostadsö skulle nya invånare berika och stöda stadskärnan med sin handel och service. Ingenstans i planen står det att staden skulle spränga naturmark enbart för att få sprängsten för utfyllnaden.

**Starks förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Bostadsområde i Jomala och på Svinö

Det är anmärkningsvärt att föreningen inte är insatt i byggnadslagstiftningen. Generalplan i staden kan inte omfatta delar av Jomala, inte ens mark som ägs av staden. Generalplaneförslaget säger att staden kan ta emot 110 nya invånare/ år och växa till ca 14.000 invånare inom planperioden fram till 2035.

Svinö är betecknat som utredningsområde för bostäder i planförslaget. Ett boende på Svinö är mer bilberoende än ett boende i stadscentrum på en bostadsö.

**Starks förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

### Mätning av klimatförhållanden

**Starks förslag:** Synpunkten antecknas. Förslaget (mätning av klimatförhållanden) är bra och bör byggas in i detaljplaneringen.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

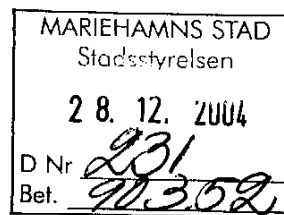
### Friluftsleder och deras skyltning

Att exakt bestämma friluftsledernas placering faller utanför generalplanens ram. På planen över parker och grönområden (del 2, sid. 93) redovisas grönkorridorer och på planen över gång- och cykelvägar (del 2, sid. 107) redovisas behovet av gångvägar. I planbestämmelserna rörande rekreativ- och naturskyddsområdena (del 2, sid. 149-151) finns flera förslag rörande olika typer av stigar och skyltningen av områdena. Det finns områden som är svåråtkomliga som t.ex. öar utan broförbindelse. Mariehamn har dock generellt sett fått mycket beröm för sina park- och strandstigar.

**Starks förslag:** Synpunkten antecknas. Ingen åtgärd.

**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

Mariehamns Stad  
Pb 16  
22 101 Mariehamn



2004-12-13


### Utlåtande om generalplanen

Vi vill lämna följande synpunkter på förslaget till ny generalplan för Mariehamn.

I planförslaget är det bara de föreslagna bostadsöarna som direkt berör vattenmiljön. Vi anser inte att de på något avgörande sätt behöver försämra vattenmiljön. De ger också ett positivt bidrag genom att tillföra stadens centrum bostäder vilket vi uppfattar som en bristvara.

Hänsyn måste tas till vattenmiljön under byggtiden vid grävning och fyllningsarbeten, antagligen bör man skärma av byggplatsen från det fria vattnet. Muddermassor, slam och sediment måste hindras från att sprida sig. Planeringen och dimensioneringen måste också säkerställa att fri strömning av vatten runt öarna är möjlig och att man undviker att skapa områden med stillastående vatten.

I övrigt har vi inga synpunkter.

Ålands Vattenskyddsförening  
  
Gm Lennart Isaksson

### Starks kommentar:

**Förslag:** Synpunkten antecknas.  
**Stadsplanenämndens beslut:** Omfattas.

Sammanställning av åtgärdsförslag i anledning av inkomna synpunkter - STN:s beslut				
				rev. 4.5.2005
VEM	OMRÅDE / VAD	VAR - sida	STARKS FÖRSLAG	STNS BESLUT 4.4., 18.4., 2.5.2005
			Ingen åtgärd	<b>Åtgärd</b>
				STN:s kompletteringar införts som fet text
<b>GRUPP A - Starks kommentarer och förslag i anledning av synpunkterna 1-17</b>				
1. Cristescu Radu Constantin			Ingen åtgärd.	Omfattas.
2. Gudrun Widman				R ändras till R-3 (Svinö by Rnr 5)
3. Christina Engström	Lyfta obj. 42 från K-lista		Ingen åtgärd.	Omfattas.
4. Paula Hansen	Stadsbilsfrågor		Ingen åtgärd.	Omfattas.
	Öppna Parkgatan		Ingen åtgärd.	Omfattas. I anledning av TN:s förslag att Parkgatan skulle öppnas som en avlastningsgata för norrutgående trafik för boende bedömer STN att Torgatan mellan Skillnadsgatan och Stora gatan är tillräcklig för genomfartstrafik.
5.6. OY Teboil, Rundberg Bil & Service Ab, Mariehamns Parti	Österleden jämte anslutningar	del 2 sid. 103		Rondellsymbol inritas vid servicestationerna på Österleden (trafikkarta Infarter/huvudleder).
		del 2 sid. 103		En anslutningsanvisning införs på Sjukhusvägen vid Grindmattesvägens norra anslutning.
7. Hägerstrands	bro till Lilla Lökskär		Ingen åtgärd.	Omfattas.
8. Ålands Bygg	Storängen-1-18	del 2 sid. 131, 133		A ändras till BVA
9. Fyrtioåtta boende vid Torgg. och Läringsgr.	Torgg. som huvudgata	del 2 sid. 103		Korsningen Torgg.-Skillnadsg. förses på trafikplanen med rondellsymbol.
		del 2 sid. 97		I skrivningen om Torgg. södra del tillägs: <b>TORGGATAN</b> Torggatan mellan Ålandsvägen och Storagatan reserveras som huvudgata <b>dock så att förbud för tung genomfartstrafik införs</b> . Behovet av detta avsnitt provas då maxtimestrafiken i korsningen Ålandsv-Skillnadsg. överstiger 800 bilar. Markanvändning: oförändrad mellan Stora gatan och Skillnadsgatan. Ny mellan Skillnadsgatan och Ålandsvägen.
10. Familjen Erikson	Styrsö	del 2 sid. 139, 141		SN-områdets bredd justeras till ca 75 meter.
11. Åsa Ceder	Västra Klinten	del 1 sid.7		PM:et fogas till historikdelen (del 1)
12. S-E Johansson & bolag			Ingen åtgärd.	Omfattas.
13. S-E Johansson	Planering		Ingen åtgärd.	Omfattas.
		del 2 sid. 40-41		En demografisk redogörelse biläggs generalplaneförslaget.

		del 2 sid. 36		Synpunkter rörande kommunindelning behandlas i ett särskilt nytt tillägg i generalplanen som placeras efter avsnittet SAMORDNA PLANERINGEN MED JOMALA som ett eget avsnitt.	Omfattas.
	Allaktivitetscenter		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Trädgårdsstad		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Klimatologisk analys		Ingen åtgärd.		Omfattas.
<b>14. Svahnström</b>				En utvidgning av generalplanens kartunderlag utöver stadens gränser övervägs.	Omfattas inte.
		del 2 sid. 36		Synpunkter rörande kommunindelningen behandlas i ett särskilt nytt tillägg till generalplanen. Se grupp A punkt 13b.	Omfattas.
	Underjordisk parkering - privat tomt		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Underjordisk parkering - allmän mark		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Bostadsö		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Utbyggnadsbehov		Ingen åtgärd.		Omfattas.
		del 2 sid. 43		I planen förtydligas principen att en förtätning genom påbyggnad skall göras med bibehållande av områdets och befintliga byggnaders karaktär genom följande komplettering efter sid. 43:s första mening med: "En förtätning genom påbyggnad skall göras med bibehållande av områdets och befintliga byggnaders karaktär. Om- och tillbyggnader på Självstyrelsegårdens byggnader och Ålands museum skall utformas så att byggnadernas huvudsakliga karaktär skall beaktas men samtidigt så att de upptar en dialog med mariehamns traditionella byggnadsskick."	Omfattas.
		del 2 sid. 42		Bestämmelser rörande femte våningens utformning som takvåning iförs i planen (STO-5) genom följande tillägg under rubriken VÅNINGSTAL före sidans sista mening följande mening: "Den femte våningen bör utformas som en takvåning."	Omfattas inte.
	K-hus		Ingen åtgärd.		Omfattas.



	Bearbetning av planen				Generalplanen utförs som ett projekt inom staden i ett samspel mellan politiker och tjänstemän. I den mån extern sakkunskap erfordras används sådan (trafikplanering). För den löpande generalplaneringen är stadens tjänstemannaresurser tillräckliga.
<b>15. Ekströms och Karlssons</b>	Espholm, Svinö		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	SN-2		Ingen åtgärd.		Omfattas.
<b>16. Lindfors</b>	Förtätning		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Parkgatan		Ingen åtgärd.		Omfattas. I anledning av TN:s förslag att Parkgatan skulle öppnas som en avlastningsgata för norrutgående trafik för boende bedömer STN att Torgatan mellan Skillnadsgatan och Stora gatan är tillräcklig för genomfartstrafik.
	K-hus		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Trafikljus		Ingen åtgärd.		Omfattas.
<b>17. Harry Karlsson</b>		del 2 sid. 118		Generalplanen förtydligas genom att komplettera under riktlinjer under punkt 3 efter två meningar med följande mening: " I fortsättningen bör friköp i centrum endast gälla underjordiska p-platser."	Omfattas.
	Strandg. långsamgata		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Trafikräkning		Ingen åtgärd.		Omfattas.
				I skrivningen om Torgg. södra del tilläggs: <b>TORGGATAN</b> Torggatan mellan Ålandsvägen och Storagatan reserveras som huvudgata <b>dock så att förbud för tung genomfartstrafik införs</b> . Behovet av detta avsnitt prövas då maxtimmestrafiken i korsningen Ålandsv-Skillnadsg. överstiger 800 bilar. Markanvändning: oförändrad mellan Stora gatan och Skillnadsgatan. Ny mellan Skillnadsgatan och Ålandsvägen.	Omfattas med samma tillägg som i grupp A 9b.
				TV tillser att färsk och relevant trafikräkning finns att tillgå.	Omfattas.
	Parkgatan				Omfattas. I anledning av TN:s förslag att Parkgatan skulle öppnas som en avlastningsgata för norrutgående trafik för boende bedömer STN att Torgatan mellan Skillnadsgatan och Stora gatan är tillräcklig för genomfartstrafik.

**GRUPP B - Starks kommentarer och förslag i anledning av synpunkterna som inlämnats vid utställningarna (35 st)**

1. Galina Andrejew			Ingen åtgärd.		Omfattas.
2. Bertil Karlsson			Ingen åtgärd.		Omfattas.
3. Roger Norin			Ingen åtgärd.		Omfattas.
4. Mia Mattsson			Ingen åtgärd.		Omfattas.
5. Susanna Siljander			Ingen åtgärd.		Omfattas.
nr 6			Ingen åtgärd.		Omfattas.
7. Johan Pettersson			Ingen åtgärd.		Omfattas.
8. Boende i staden			Ingen åtgärd.		Omfattas.
9. Anonym			Ingen åtgärd.		Omfattas.
10. Mikael Brenner			Ingen åtgärd.		Omfattas.
11. Maria Palme			Ingen åtgärd.		Omfattas.
12. G. Palenius			Ingen åtgärd.		Omfattas.
nr. 13			Ingen åtgärd.		Omfattas.
14. Gerd Häggblom			Ingen åtgärd.		Omfattas.
nr. 15			Ingen åtgärd.		Omfattas.
16. Roger Eriksson			Ingen åtgärd.		Omfattas.
17. Päivi Alho			Ingen åtgärd.		Omfattas.
18. Mia Grann			Ingen åtgärd.		Omfattas.
19. Ester Miros			Ingen åtgärd.		Omfattas.
20. Gunnar Sydén			Ingen åtgärd.		Omfattas.
21. Ann Riis			Ingen åtgärd.		Omfattas.
nr. 22			Ingen åtgärd.		Omfattas.
nr. 23			Ingen åtgärd.		Omfattas.
24. Carita Dahlberg			Ingen åtgärd.		Omfattas.
25. Erica Sundblom			Ingen åtgärd.		Omfattas.
26. Ungdom			Ingen åtgärd.		Omfattas.
27. Rainer Johansson			Ingen åtgärd.		Omfattas.
28. Tom Bengtsson			Ingen åtgärd.		Omfattas.
29. KF			Ingen åtgärd.		Omfattas.
nr. 30			Ingen åtgärd.		Omfattas.
31. Johan & Johanna Ceder			Ingen åtgärd.		Omfattas.
32. Mats-Erik Ceder			Ingen åtgärd.		Omfattas.
33. Åsa Ceder			Ingen åtgärd.		Omfattas.
34. Gustaf Perander			Ingen åtgärd.		Omfattas.
35. Ingalill Karanko	kartan Parker och grönområden	del 2 sid. 93		Kartan över parker och grönområden justeras enligt markanvändningskartan vad beträffar Redaregatans allé.	Omfattas.

**GRUPP C - Starks kommentarer och förslag i anledning av synpunkterna som inlämnats via stadens hemsida (13 st)**

1. Konstnären			Ingen åtgärd.		Omfattas.
2. Jan-Erik			Ingen åtgärd.		Omfattas.
3. Ben			Ingen åtgärd.		Omfattas.
4. Fredrik Sjölund			Ingen åtgärd.		Omfattas.
5. Kim Johansson			Ingen åtgärd.		Omfattas.

6. Jack Christenbrunn	Torggatan	del 2 sid. 97, 103		I skrivningen om Torgg. södra del tilläggs: TORGGATAN Torggatan mellan Ålandsvägen och Storagatan reserveras som huvudgata <b>dock så att förbud för tung genomfartstrafik införs</b> . Behovet av detta avsnitt prövas då maxtimestrafiken i korsningen Ålandsv-Skillnadsg. överstiger 800 bilar. Markanvändning: oförändrad mellan Stora gatan och Skillnadsgatan. Ny mellan Skillnadsgatan och Ålandsvägen.	Omfattas med samma tillägg som i grupp A 9b.
7. Ola Gottberg	Informationsmaterial		Staden arbetar på detta.		Omfattas.
8. Jack Christenbrunn			Ingen åtgärd.		Omfattas.
9. Yngve Österlund	Bef. planskild korsning vid Västra utfarten	del 2 sid. 107		Trafiknäskartan över GC-vägar kompletteras med beteckning för planskild korsning söder om tekniska verken.	Omfattas.
10. Brita Enroth-Linden			Ingen åtgärd.		Omfattas.
11. Harriet Andersson			Ingen åtgärd.		Omfattas.
12. Bjarne			Ingen åtgärd.		Omfattas.
13. Veronika Häggblom			Ingen åtgärd.		Omfattas.
14. Tage Silander				I del 2 under rubriken "parkeringsanläggningar/Riktlinjer sid. 118 och under rubrik "efter särskild prövning för" införs en punkt 6 och respektive ett nytt franskt streck med texten "Extra utökning av byggnadsrätt kan sammankopplas med att tomtägare engageras i utbyggnad av allmän P-plats under gatu- eller annan allmän mark."	Omfattas. Stark ges i uppdrag att synkronisera texten rörande 25 %:s tillägg med denna text.
<b>GRUPP D - Starks kommentarer och förslag i anledning av inkomna remissyttranden</b>					
Byggnadsnämnden	inte inräknas i v.y.	del 1 sid. 131		Ersätt text ang. underjordisk garage o källarutrymmen med : BO § 19 medger att källarutrymmen får byggas, förutom inom byggnadsområdet, även under gårdsplanens naturliga markhöjd, där byggande inte uttryckligen är förbjudet. Uttryckligt förbud kan t.ex. vara servitutsområde. Antalet källarvåningar är inte längre begränsat i BO. För byggande av regelrätta källarutrymmen även utanför byggnadsytan erfordras således inget omnämnande i stadsplanen. Däremot i sådana fall, att utrymmen som inräknas i byggnads våningsyta skall tillåtas även i källarvåning.	Omfattas.
	5% överskr. av byggn.r.	del 2 sid. 44		Rättelse; tilläggsbyggnadsrätt ändras till tillåten överskridning.	Omfattas.
	kontroll av tomtgräns	del 2 sid. 76		Rättelse; byggnadsinspektionen byts mot mättningsavdelningen.	Omfattas.

					Beteckningen SN och SN-2 kompletteras på följande sätt; Efter prövning ... , gång- och cykelvägar, <b>ridvägar</b> och ... Beteckningen SN kompletteras under rubriken Rekommendation på följande sätt; Vissa ställen ... mot land. <b>Området hävdas genom bete av bl.a. hästar.</b> Beteckningen SN kompletteras under rubriken Rekommendation på följande sätt; Betning av markerna <b>även med hästar</b> fortsätter ...
<b>Fritidsnämnden</b>		del 2 sid.150, 151	Ingen åtgärd.		
<b>Hamnnämnden</b>	Algots varv		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Klintkajen		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Henlings		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Nya kajen 8		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Bostadsö		Synpunkten antecknas.		Omfattas.
	P-platser I Västerhamn		Synpunkten antecknas.		Omfattas.
	Stadens vattenomr.		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Trafiken till hamnen		Ingen åtgärd.		Omfattas.
<b>Kulturnämnden</b>			Ingen åtgärd.		Omfattas.
<b>Miljönämnden</b>			Ingen åtgärd.		Omfattas.
<b>Räddningsnämnden</b>	Ålandsvägen		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Dalbergsleden		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Klintkajen	del 2 sid. 125, 127, 150		Beteckningen på Klintkajen ändras till R-7 enligt följanden: "R-7 : Rekreatjonsområde (Klintkajen). Området reserveras som rekreatjonsområde. Efter prövning av stadsstyrelsen får på området byggas infart till tomt / område, parkeringsplatser, GC-väg, anslutningar för hamn- och fritidsverksamheter, bedrivs <b>utbildningsverksamhet för maritima och räddningsändamål</b> , restaurangverksamhet samt utföras service på kommunaltekniska ledningar. Rekommendation: Området utformas till en attraktiv hamnpark. Strandskoningen kompletteras eller utformas möjligast naturlig.Större och mindre fartyg får angöra vid kaj. Upplag tillåts inte på området."	Omfattas med tillägg.
	Åtta våningar		Synpunkten antecknas.		Omfattas.
	Underjordisk parkering		Synpunkten antecknas.		Omfattas.

<b>Skolnämnden</b>		del 2 sid. 64		Texten "Järsö-Nåtö-området i Lemland utgör ett naturligt upptagningsområde för Ytternäs skola" stryks.	Omfattas.
	Skoldistrikt		Synpunkten antecknas.		Omfattas.
	Trafiksäkerhet		Synpunkten antecknas.		Omfattas.
	Övrigt		Synpunkten antecknas.		Omfattas.
<b>Socialnämnden</b>	Befolkningstillväxt		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Förtätning		Synpunkten antecknas.		Omfattas.
	Äldreomsorg		Synpunkten antecknas.		Omfattas.
	Barnomsorg		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Socialvård	del 2 sid. 65	Synpunkten antecknas.		Under rubrik SERVICE under rubrik SOCIALA SEKTORN kompletteras före Markanvändning med följande text; Gruppboende för funktionshindrade och andra i behov av specialbostäder integreras med allmänna och privata bostäder.
<b>Tekniska nämnden</b>	Trafiken på Ålandsvägen			De av TV/TN konstaterade bristerna i underlaget för generalplanens trafikdel åtgärdas av TV/TN i skyndsam ordning och i samråd med Stark/STN <b>samt i enlighet med rekommendation från den gemensamma diskussionen mellan TN och STN 29.03.2005 (SP §31/2005).</b>	Omfattas med tillägg.
	Delaktighet i process		Synpunkten antecknas.		Omfattas.
	Planens detaljering		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Maxtimme			Vederhäftiga siffror för trafiken efterlyses.	Ett sakenligt sifferunderlag bör föreligga för den arbetsgrupp för trafikplanering och säkerhetsfrågor som överenskommit på det gemensamma mötet mellan TN och STN 29.03.2005.
	Parkgatan		Ingen åtgärd.		Omfattas. I anledning av TN:s förslag att Parkgatan skulle öppnas som en avlastningsgata för norrutgående trafik för boende bedömer STN att Torgatan mellan Skillnadsgatan och Stora gatan är tillräcklig för genomfartstrafik.

	Arbetsgrupp		Synpunkten antecknas.		Omfattas.
	Trafiknätsanalys		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Hastighet huvudgata	del 2 sid. 99, 102		Texten "Riktlinje: Kartan biläggs generalplanen som en instruktivt förslag." stryks under rubrikerna 30-områden/lokalgator, gång- och cykelpassager, uttryckningstrafikens huvudleder.	Omfattas.
	Underjordiska parkeringar		Synpunkten antecknas.		Omfattas.
	Hamntrafiken, landskapets vägar		Synpunkten antecknas.		Omfattas.
	Kommunalteknik	del 2 sid. 149-151		Generalplanebestämmelserna för R- och SN-område kompletteras efter texten "Efter prövning av stadsstyrelsen" får service på kommunaltekniska ledningar utföras.	Omfattas.
	Dagvattenrening	del 2 sid. 125, 127, 129, 163		Beteckningen R ändras till R-1 norr om BO-Bil och på Snellmans åkrar.	Omfattas.
	Stenkrossen	del 2 sid. 167, 173		Stenkrossen skyddas i generalplan enligt förslag under kommentarer i anledning av museibyråns synpunkter. Sid. 167 kompletteras med en femte punkt med följande text: "5) Industriminnet "Stenkrossen". Anläggningen på Lotsberget består av en utsprängd krater på berget och en makadamsilo i betong vid stranden. Den härstammar från tiden kring andra världskriget. Markanvändning: Anläggningens <b>väsentliga karaktär</b> skyddas i stadsplan. En exploatering av området i enlighet med markanvändningskartan genomförs så att skyddsobjektets väsentliga karaktär bevaras." Sid. 173 kompletteras med att skydda Stenkrossen som turkos och komplettera teckenförklaring "kulturhistoriskt värdefull väg eller vägfragment" med "eller annat objekt".	Omfattas med smärre justering.
<b>Äldrerådet</b>	Förtätningar		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Trafiken		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Parkgatan		Ingen åtgärd.		Omfattas.
<b>Jomala kommun</b>			Ingen åtgärd.		Omfattas.
<b>Lemlands kommun</b>	Dimensionering av komunal service		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Redovisad kom.teknik	del 2 sid. 157, 161		Stark inbegär kompletterande uppgifter rörande kommunaltekniken till Järsö-Nätö från TV och inför ev. saknade ledningar på VA-planen sid. 161 och elplanen sid. 157.	Omfattas.
	Dialog		Ingen åtgärd.		Omfattas.

	Redovisade GC-vägar		Ingen åtgärd.		Omfattas.
<b>Åreg-museibyran</b>	SF beteckning	del 1 sid. 5		Generalplanebestämmelserna för beteckningen fornlämningar kompletteras på följande sätt "Fornminne (SF) som är skyddat enligt LL om fornminnen". I del 1 sid. 5 kompletteras ÅFS 1965/9 men <u>ändrad 1999/55</u> .	Omfattas.
	Svinö	del 2 sid. 58		Riktlinjerna för markanvändningen på Svinö kompletteras med texten "Staden initierar en heltäckande fornminnes- och kulturmiljöinventering på Svinö".	Omfattas.
	Kulturmarker	del 2 sid. 57		Riktlinjerna under rubriken "Änglamarkerna" kompletteras med texten " - en inventering av naturmiljön genomförs".	Omfattas.
	K-hus	del 2 sid. 167, 169, 173, 177, 179 och del 3 sid. 160-		Cityhuset, Boreniuskahuset, Apoteksgården, ÅAB:s äldsta del samt Böndernas hus införs i förteckningen över arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefull bebyggelse kategori B där en K-märkning med minimikrav på "varsamt underhåll" av byggnadernas fasader rekommenderas. Del 3 sid. 160- och del 2 sid. 177 kompletteras med dessa objekt. Sköljhuset vid Ångbåtsbryggan medtas likaså i förteckningen över skyddsobjekt kategori B. <del>Stenkrossen föreslås medtagen på kartan över skydd av miljöer och objekt sid 173.</del> <b>Beträffande Stenkrossen se beslut grupp D tekniska nämnden.</b> Staden inbegär en inventering av ev. skyddsvärda objekt och miljöer på Algots Varv av Museibyran. Stenkrossen föreslås medtagen på kartan över skydd av miljöer och objekt sid 173.	Omfattas med smärre justering.
	Vägar		Synpunkten antecknas.		Omfattas.
<b>Åreg-trafikavd.</b>	Österleden		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Västra utfarten		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Sjukhusvägen	del 2 sid. 102, 107		En markering för planerad planskild korsning i Smedsgränds förlängning över Sjukhusvägen införs på kartan över gång- och cykelvägar, sid. 107, med motsvarande text på sid. 102 under en ny mellanrubrik "Sjukhusvägen" med texten "Planskild korsning i Smedsgränds förlängning."	Omfattas.
	Västra Ytternäsvägen		Planskilda lösningar. Ingen åtgärd.		Omfattas.
			utredning	En sådan utredning(Västra Ytternäsvägen) välkomnas och bör förutsätta stadsplanenämndens och stadsarkitektkontorets medverkan.	Omfattas.

			genomfartsled mot Lemland. Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Dalbergsleden		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Övertagande av vägar		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Planskilda korsningar	del 2 sid. 101		I planförslaget infogas under rubriken "Gång- och cykelpassager" följande formulering rörande principerna för anläggande av planskilda GC-korsningar: Stadens målsättning är att utveckla ett tätt och ändamålsenligt GC-nät som ger lätta trafiken samma standard vad gäller valmöjligheter och kontinuitet som biltrafiken redan har. Där GC-led möter huvudled (50 väg) bör planskild korsning utbyggas, speciellt om terrängförhållande är gynnsamma. Inne i stadsmiljö kan andra trafiksäkerhetsåtgärder tillgripas (se Trafiknätsanalysen).	Omfattas.
	Tillräckliga trafikomr.		Ingen åtgärd.		Omfattas.
<b>Areg-miljöbyrån</b>	Trafikbuller			Bullerproblematiken kan inkluderas i den utökade trafikkonsekvensanalys som TV/TN torde utföra.	Omfattas.
	Dagvattenrening		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Utöka SN på Nabben	del 2 sid. 125, 127, 129		SN-området utökas enligt miljöbyråns förslag.	Omfattas.
	BV-omr. vid rondellen		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Bostadsö		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Löskärsberget	del 2 sid. 148		Under bestämmelsen för beteckningen BS-1 införs följande tillägg som rekommendation för Löskärsberget: Bebyggelsen på Löskärsberget planeras så att områdets natur och bergbundna karaktär <del>beaktas</del> <b>beaktas</b> .	Omfattas med smärre justeringar.
	Västergårds	del 2 sid. 56		Införs ett nytt stycke under rubriken "Områden för bostadsbyggande" " Västernäs" : " I södra Västernäs reserveras mark för egtnahemsbebyggelse (ca 40 tomter). Markanvändning: BS. Riktlinje: Bebyggelsen längst i <del>söder</del> <b>sydost</b> skall hållas tillbakadragen från angränsande väg och Västergårds miljörevir."	Omfattas med smärre justeringar.
	Änglamarkerna	del 2 sid. 57?, 139, 141, 143		Utredningsområdets (Änglamarkerna) yta minskas enligt utlåtandet.	Omfattas inte. Som motiv framhålls riktlinjen i planförslaget " att en planering för bebyggelse skall eftersträva koncentration och täthet i syfte att spara så mycket naturmark som möjligt" sid 57 del 2.



	Ytternäs-Espholm	del 2 sid. 57		Införs följande text under rubriken "Änglamarkerna" och riktlinjer: Staden eftersträvar att områdena införlivas med Natura – 2000 <sup>1)</sup> <sup>1)</sup> Enligt rekommendation av landskapsregeringens miljöbyrå.	Omfattas. Bilagan CC – SP 45 § med text och karta rörande Natura 2000 område i Änglamarkerna godkänns.
	Svinö	del 2 sid. 1576, 157		Under riktlinjer rörande elnätet sid. 156 bifogas införs följande text "En omläggning av elmatningen till Järsö – Nåtöområdet över Svinö är bundet till eventuellt beslut rörande exploatering av Svinö". Dragningen över till Styrso avförs från karta sid. 157 och inritas från Svinö längs vägdragningen från och över Espholm.	Omfattas med smärre justeringar.
	Styrso	del 2 sid. 139, 141, 143		Styrso:SN-områdets bredd justeras till ca 75 meter.	Omfattas.
<b>FFC</b>		del 2 sid. 36		Förändringen i kommunindelningen kommer att behandlas i ett tillägg till planförslaget.	Omfattas.
<b>Mariehamns församling</b>			Ingen åtgärd.		Omfattas.
<b>Rädda Barnen</b>		del 2 sid. 34		Efter MKB införs ett nytt avsnitt: Barnkonsekvensanalys. Barn- och unga under 18 år saknar rösträtt. Det är därför viktigt att deras rättigheter tas tillvara i stadens fysiska och funktionella planering samt att barnkonsekvensanalyser genomförs i samband med beslut som kan röra eller påverka barn och unga. Förvaltningar och nämnder bör följa upp dylika beslut ur ett barnperspektiv.	Omfattas.
		del 2 sid. 100		Följande tillägg: de GC-vägar som används som skolvägar skall prioriteras vad gäller trafiksäkerhetsåtgärder och underhåll under alla årstider.	Omfattas.
		del 2 sid. 65		Under rubriken Barnomsorg införs följande tillägg: Barn och unga har rätt att komma till tals i planeringen av barnomsorgens anläggningar vilka skall förverkligas med barnets bästa i åtanke.	Omfattas.
		del 2 sid. 66		Under rubriken fritid införs följande tillägg: Vid utformningen av stadens fritidsaktiviteter och anläggningar skall barnperspektivet beaktas. Barn och unga skall beredas tillfälle att delta i utformningen av bollplaner och lekplatser och andra anläggningar för barn och ungdom.	Omfattas.
<b>Stiftelsen Sjökvarteret</b>	Sjökvarteret		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Bostadsö		Ingen åtgärd.		Omfattas.
<b>Ålands Företagarförening</b>	Huvudgatornas kapac.		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Höghus		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Bostadsö		Synpunkten antecknas.		Omfattas.

<b>Ålands handelskammare</b>			Ingen åtgärd.		Omfattas.
<b>Ålands Hyresgästförening</b>			Synpunkten antecknas.		Omfattas.
<b>Ålands Köpmannaförening</b>		del 2 sid. 100, 107		Gågatan införs i planen med förlängning till Biblioteksplatsen genom att kartan gång- och cykelvägar (sid. 107) kompletteras med en ny beteckning för gågata och en förlängning som förlängs till Biblioteksplatsen. Texten "Torggatan på avsnittet Norragatan-Biblioteksplatsen betecknas som gågata." sätts in på sid. 100 som punkt 8.	Omfattas med smärre justeringar.
<b>Ålands Natur och Miljö</b>	Generalplanekartan			Redovisning av området utanför stadsgränsen på planekartan övervägs.	Omfattas. En karta över centralortsområdet medtas i det nya avsnittet om kommuninledning.
	Naturskyddsomr.		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Skydd av öar		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Bost.omr. i Jomala		Ingen åtgärd.		Omfattas.
	Klimatförhållanden			Förslaget (mätning av klimatförhållanden) är bra och bör byggas in i detaljplaneringen.	Omfattas.
	Friluftsleder		Ingen åtgärd.		Omfattas.
<b>Ålands Vattenskyddsförening</b>			Synpunkten antecknas.		Omfattas.

**Sammanställning av STARKS ändringsförslag - STN:s beslut 18.4.2005**

rev. 19.04.05

18.4.2005

VAD		SIDNR.	FÖRSLAG	STNS BESLUT
				18.4.2005
<b>PLANFÖRSLAG</b>				
		del 2 sid. 4	kompl. med "våningstal, e-tal" under förtätning och "Den kommunala indelningen" under övergripande målsättningar i innehållsförteckningen samt ange respektive sidnr	Omfattas.
		del 2 sid. 36	infoga ett avsnitt med rubriken "Den kommunala indelningen".	Omfattas. Frågor gällande kommunindelning och samarbetet med grannkommunerna flyttas till avsnittet ÖVERGRIPANDE MÅLSÄTTNINGAR, del 2.
		del 2 sid. 40	rätta o kompl. stadens mål till: - att staden skall kunna ta emot 110 invånare per år d.v.s. att staden år 2035 kan hysa 14.000 invånare.	Omfattas.
byggnadsrätt		del 2 sid. 44	förtydliga genom att ange sidnr	Omfattas.
		del 2 sid. 55	"Affärscentrum..." flyttas till avsnittet SERVICE sist under rubriken detaljhandel och annan kommersiell service (sid. 67)	Omfattas.
parker o grönområden		del 2 sid. 93	rätta: färga Styrso grönt	Omfattas.
GC-karta	stigar på Badhus- & Lotsberget	del 2 sid. 100, 107	kartan sid. 107 kompletteras med bef. och outbyggda gångvägar och texten kompletteras på sid. 100 under led 8 till sist med " På Badhusberget noteras befintliga stigar som 8A och på Lotsberget införs gångvägar till Stenkrossen som 8A."	Omfattas.
			kompl: beteckning för bef. planskild korsning redovisas vid Bolstavägens möte med Nya Godbyvägen.	Omfattas med smärre justering.
underjordisk parkering		del 2 sid. 118	under riktlinjer punkt 3 kompletteras andra meningen på följande sätt; Priset för friköp i allmän underjordisk p-anläggning justeras för att bättre motsvara kostnaderna men skall fortsättningsvis gynna bostadsbyggandet i centrum och dess närhet.	Omfattas.
		del 2 sid. 118	under riktlinjer punkt 3 kompletteras punkten till sist med: <b>Priszonindelningen</b> för centrum förstoras.	Omfattas med smärre justering.
Norm för lekplats på tomt	Stds § 32/2005, 20.01.2005	del 2 sid 117	"10 m <sup>2</sup> / 100 m <sup>2</sup> bostadsvåningsyta"	Omfattas.

avfallshantering		del 2 sid 156	Komplettera mellan avsnitten fjärrvärme och vatten och avlopp med följande tillägg: "AVFALLSHANTERING Avfallshantering kommer att skötas av ett kommunförbund, Ålands Miljöservice, som ägs av medlemskommunerna, av vilka Mariehamns stad är en. Förbundet skall fungera som en renhållningsmyndighet och beställare. Inom staden skall enligt fullmäktiges beslut finnas en bemannad miljöstation samt ett antal obemannade. Farligt avfall tas omhand av ett kommunalt bolag, Ålands problemavfall Ab. I lag regleras vad som är farligt avfall. Riktlinjer:- Tillräckligt antal områden bör reserveras för allmänna uppsamlingsplatser för hela stadens renhållningssystem. - Alla fastigheter i staden skall ha möjlighet att på ett bekvämt och ändamålsenligt sätt klara sin avfallshantering."	Omfattas.
stadens reningsverk		del 2 sid 156	Avsnittet Vatten och avlopp kompletteras före riktlinjer med följande tillägg: "Stadens avloppsreningsverk, Lotsbroverket, som är byggt invid den plats där den gamla Lotsbron tidigare låg, togs i bruk år 1979. Anläggningen har kapacitet att rena kommunalt avloppsvatten motsvarande 30.000 personekvivalenter. Staden erbjuder möjlighet även åt andra kommuner att ingå samarbetsavtal för rening av avloppsvatten i Lotsbroverket. Verksamheten i Lotsbroverket drivs och utvecklas i enlighet med gällande miljökrav. I anslutande berg har reserverats områden för anläggningens framtida utvidgningar. VA-verkets verksamhetsområde utvidgas i takt med att de återstående oplanerade områdena får stadsplan. Endast ett fåtal fastigheter ligger utanför verkets verksamhetsområde och saknar anslutning till stadens vatten- och avloppsnät."	Omfattas.
skydd av miljöer o obj.		del 2 sid 167	ändra rubriken SKYDDSVÄRDA VÄGAR till "SKYDDSVÄRDA OBJEKT" och komplettera första meningen under rubriken med " och ett industriminne"	Omfattas.
K-hus lista, objekt som rivits	objekt N 18	del 1 sid 169, 177 del 3 sid 133, 137	stryks, korrigerig av tabell	Omfattas.
	objekt S 9	del 1 sid 169, 177 del 3 sid 189, 190	stryks, korrigerig av tabell	Omfattas.
<b>BILAGOR</b>		del 3 sid. 127-	Åreg:s miljö- och museibyråns utl (3 st) bifogas som information.	Omfattas.