



Mexikanska Cuauhtémoc under Cruise Mariehamn, 2007.

Västerhamn och Sjöpromenaden



Mariehamns Stad
Stadsarkitektkontoret

Jens Lindqvist
Landskapsarkitektstuderande

Mariehamn, augusti 2007

Västerhamn och Sjöpromenaden



Västerhamnen, Mariehamn.

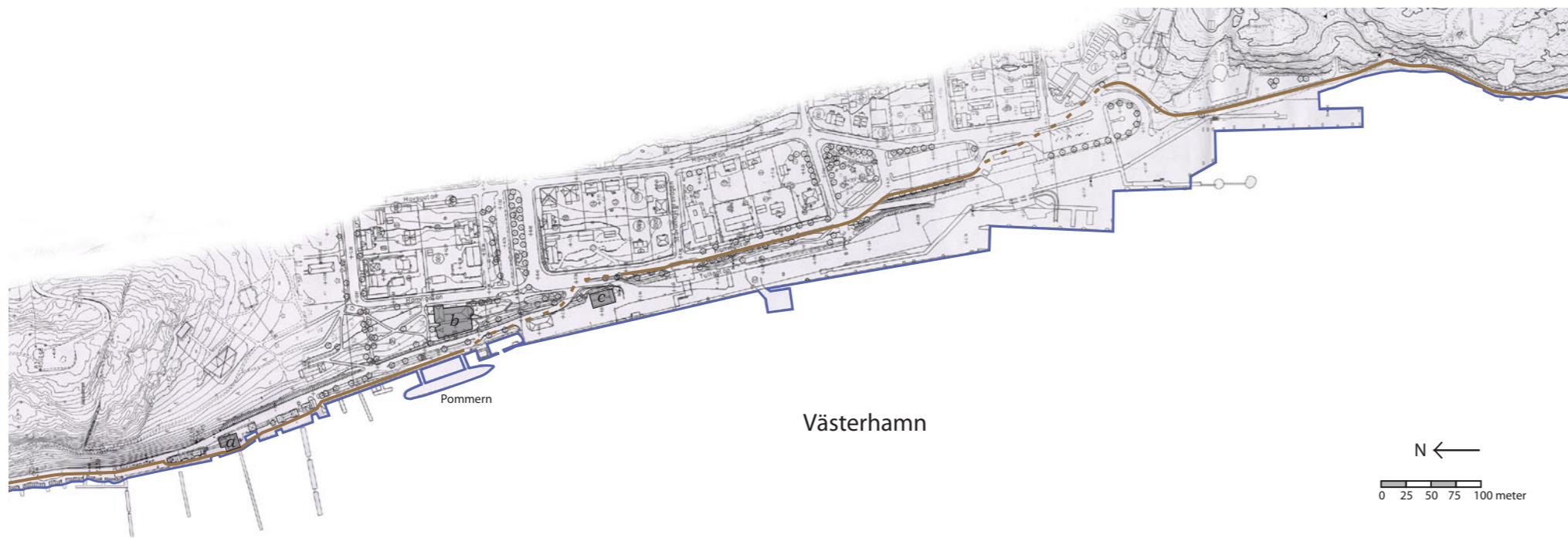
Innehållsförteckning

Introduktion	3
Västerhamnen	4
Trädinventering längs Västerhamnen	5
Analyser	
Grönstruktur	7
Visuell vattenkontakt	8
Tillgänglig strand	8
Total vattenupplevelse	9
Grad av urbanisering	9
SWOT analys	10
Detaljstudie ÅSS hamnområde	12
Förslag	
Tillgänglighet för alla	13
Stråk och noder i Västerhamnen	14
Designtema	15
Hamnutvidgning längs Hamngatan	16
Föreslagen stödmur	17
Alternativ utformning till skyddsavspärning	18
Belysnings som stämningsskapare	19
Inspirationsbilder	20
Trafiksituation	
Bilburen trafik i Västerhamnen	21
Hamngatan - Sjöpromenaden	22
Hamnområdet och parkeringsmöjligheter	23
Referensmaterial	24
Bilagor	
Stadsplan	25
Sjöfartmuseum	28
Kättingparken	31

Västerhamn och Sjöpromenaden



Museifartyget Pommern förtöjd nedanför Sjöfartsmuseet i Västerhamnen, sommaren 2007. Pommern en fyrmastad stål bark byggdes 1903 i skotska hamnstaden Glasgow. Hennes ursprungliga namn var Mneme, efter minnets gudinna i den grekiska mytologin. Hon köptes av den åländske redaren Gustaf Eriksson 1923 och donerades till Mariehamns stad 1953.



Västerhamnen utgör en viktig del av Mariehamn. Hamnens goda förutsättningar för sjöfarten hade en avgörande betydelse för placeringen av staden. ÅSS paviljong (a), Museifartyget Pommern, Sjöfartsmuseet (b) och Tull och packhuset (c) bidrar till en värdefull arkitektonisk och kulturell miljö. Sjöpromenaden utgör ett viktigt rörelsestråk längs strandlinjen med betydelse både för besökare och bofasta.

Introduktion

I en stad som fått sin prägel av sjöfart och med en stark koppling till havet och dess möjligheter utgör en hamn en central plats. Det är i hamnområdet besökare får sina första intryck. Det är också i hamnen man väntar på att få stiga ombord, en plats att ge ett sista gott intryck för att uppmuntra till återbesök. Västerhamnen fungerar som en entré till sjöfartsstaden Mariehamn. Hamnområdets utseende påverkar i hög grad den bild en besökare får av staden. En bild som de bär med sig och i framtiden delar med sig till sina vänner och bekanta.

Västerhamnen är därför en viktig plats som bör planeras och utformas med omtanke. Hamnområdet bör gestaltas på ett sätt att dess atmosfär och upplevelse överrenstämmer med bilden staden Mariehamn vill förmedla. Det är viktigt att vara konsekvent och väl medveten om vad man vill. En plats upplevelse ligger både i de stora detaljerna som dominerande byggnader, gaturummets utformning men även i mindre detaljer som materialval av trottoarkanter och belysningsarmaturer.

I enlighet med stadens antagna vision har Mariehamn uttryckt en vilja att uppfylla Europeiska kommissionens grundläggande kriterier för en attraktiv stad. Kriterier som omfattar bland annat tillgänglighet med krav på cykelvägar, gågata och trottoarer. Tillgänglighet för personer med fysisk funktionsnedsättning skall uppfyllas vid utformningen av den fysiska miljön, som gator, torg och parker.

Problemet med dagens Västerhamn består av områdets splittrade karaktär. Området innehåller många värdefulla miljöer och viktiga verksamheter som exempelvis ÅSS paviljong, Museifartyget Pommern, Engelska parken, Tull och packhuset, Sjöfartsmuseet och dagens moderna passagerarhamn. Det saknas ett helhetsgrepp och en utformning som gör det möjligt att enkelt och säkert röra sig genom området. En konsekvent planering och utformning i linje med stadens vision om en attraktiv sjöfartsstad med livskvalitet behöver genomföras i området.

Västerhamn och Sjöpromenaden



Västerhamnen avbildad på ett vykort. Till höger i bild är Viking, den första bilfärjan, som inledde sin trafik på rutten Roslagen-Mariehamn-Korpo sommaren 1959. I bakgrunden ligger museifartyget Pommern. Foto: E. Andersson.

Västerhamnen

Från att Alexander II grundade Mariehamns stad år 1861 fram till idag har Västerhamnen genomgått en drastisk utveckling. Förra sekelskiftets Västerhamn dominerades av en gräs- och träbeklädd strandlinje med träbryggor. Tull och packhuset hade uppförts 1896 efter ritningar av Lars Sonck (1870-1956) och utgör med sin utsmyckade fasad en del av hamnbilden. Söder om tull- och packhuset låg krängbroar som användes vid underhålls- och bottenarbeten på fartyg då staden ännu saknade en torrdocka.

Västerhamnen användes vid 1900-talets början av vinterliggare, segelskutor som ankrats för vintervilan. Fartygen genomgick en översyn och underhållsarbeten inför kommande säsong på Östersjö- och Nordsjöfarten. Djupsjöseglarna som senare gick på vetetraden mellan Europa och Australien tillbringade dock kortare perioder i hemmahamnen under sensommaren och hösten.

Med tiden började de äldre segelfartygen möta en allt större konkurrens från ångdrivna fartyg. I takt med att fartygen genomgick en förändring anpassades också Västerhamnen som etappvis byggdes ut. På 1930-talet sköttes den lilla passagerartrafiken med ångbåt som angjorde träkajen nedan tull- och packhuset.

Den gradvisa förändring av hamnen som skett under första hälften av 1900-talet ter sig blygsam mot den förändring som skulle komma under andra hälften. Sommaren 1959 inleddes en ny epok med Viking, den första bilfärjan, som sattes in på rutten Roslagen-Mariehamn-Korpo. Det nya konceptet blev en succé och passagerarvolymen växte kraftigt från första säsongen. I takt med att trafikvolymerna ökade och allt större och modernare passagerarfärjor togs i bruk ökade också behovet av en större och bättre anpassad hamn.

Utformningen av dagens Västerhamn skiljer sig markant från den hamn som fanns kring första hälften av 1900-talet. Den småskalighet och trädgårdstads karraktär som utgjordes av grässluttningar med träd och kajer av trä är idag nästan helt bortbyggd. Hamnbilden är istället ersatt av mer storskaliga anläggningar för att hantera dagens stora passagerarfärjor som trafikerar Mariehamn. Kajkanten är gjuten i betong och sträcker sig långt bortom den tidigare träkajen. Nya terminalbyggnader med bilramper och långa landgångar, skyways, sträcker sig allt längre utmed strandlinjen.



Museifartyget Pommern i Västrahamnen.



Dagens Västerhamn med moderna passagerarfärjor och slingrande landgångar.



Tull och packhuset, ritat av Lars Sonck, och uppfört 1896 har i över ett århundrade präglat hamnbilden.



Västerhamn och den första bilfärjan Viking.

Västerhamn och Sjöpromenaden



Trädinventering längs Västerhamnen

Idag finns det ett blandat utbud av träd längs strandlinjen i Västerhamnen. Från den genomförda inventering dras några övergripande slutsatser. Vårtbjörk, *Betula pendula*, förekommer längs med hela av den inventerade sträckan. Individerna är naturligt etablerade och växer i slumpvisa grupper. Björken är väl anpassad till de rådande förhållanden. De utvecklas mycket väl i det utsatta strandläget och växer bra på både torrare och fuktigare platser.

För formella strukturer, längs gatan, används planterade lindar. De uppvisar dock en tendens till hämmad kronutveckling i hårdgjorda ytor. En grupp välutvecklade silveroxlar finns planterade i en halvbåge söder om huvudterminalen. Längs Sjöpromenaden mellan Pommern och Sjöfartsmuseet finns större exemplar av silverpilar som förstärker intrycket vatten och strand.



Plats A: Bestånd av björk, lönn och flera silverpilar längs Sjöpromenaden mot Pommern.



Plats B: Äldre exemplar av björk, i gräs yta. God vitalitet och välutvecklade kronor.



Plats C: Klippal i förgrunden. Bakom yngre till medelålders bestånd av askar i grässlant.



Plats D: Äldre björkar, i gräsyta längs kanten av Hamngatan. Ett exemplar har flera halvdöda grenar i kronan.



Plats E: Yngre exemplar av lindar planterade i gräsyta. God vitalitet.



Plats F: Blandbestånd med björk. God vitalitet.



Plats G: En ung lind i förgrunden, god vitalitet och bra kronutveckling. Bestånd av oxel och sälg bakom.



Plats H: Bestånd av björk växer på en grässluttning. God vitalitet och välutvecklade kronor.

Västerhamn och Sjöpromenaden



Plats I: Yngre exemplar av lindar planterade i hårdgjord yta. God vitalitet men tecken på begränsad kronutveckling.



Plats J: Bestånd av björk växer på en grässlutning. God vitalitet och välutvecklade kronor. Ett mindre välutvecklat exemplar av klibbal.



Plats K: Planterade lindar i hårdgjord yta. God vitalitet tecken på hämmad kronutveckling. Ett exemplar av björk med skadad stam.



Plats L: Lönn planterad i mindre gräsyta. Kronans utveckling är hämmad och delar av kronan är mindre dekorativ. Nedsatt vitalitet.



Plats M: Yngre lindar planterade på rad i hårdgjord yta. God vitalitet.



Plats N: Medelålders oxlar planterade i en cirkelbåge. God vitalitet och välutvecklade kronor.



Plats O: Medelålders bestånd av asp, björk och tall. Inslag av yngre individer. Växer i grässlånt och längs med väggen.



Plats P: Äldre klibbal, tjock stam, god vitalitet. Marken har täckts av makadam.



Plats Q: Yngre blandbestånd av självetablerade träd av asp, björk, sälg och tall.

Västerhamn och Sjöpromenaden



Den smala gröna strimlan längs Hamngatan utgör de sista resterna av en tidigare grön och lummig strandlinje i Västerhamnen. Detta smala band av parkkaraktär kan te sig som oviktigt med sin futtiga yta, men utgör en viktig länk i ett rörelsestråk längs hamnen. Parkbandet förbinder Sjöpromenaden och rekreations området norr om Sjöfartsmuseet med rekreationsområdet i söder mot fiskehamnen. Den ringa parkytan med sina träd fungerar även som en grön barriär som mjuknar upp de skarpa och storskaliga anläggningarna i hamnen och återger atmosfären av en trädgårdsstad. Teckenförklaring: ASS paviljong (a) , Sjöfartsmuseet (b), Tull och packhuset (c), Birkaterminalen (d) och Huvudterminalen (e).

Trädens betydelse för stadsmiljön

- Bidrar med renare luft, fångar skadliga sotpartiklar
- Skapar en vackrare stad och en tilltalande offentlig miljö
- Bidrar positivt till en ökad biologisk mångfald
- Jämnare mikroklimat genom att upprätthålla en behagligare luftfuktighet, skydd mot gassande sol, bromsar upp kraftiga vindar
- Stimulerande och upplevelserik miljö, färg, form, doft och ljud
- Strukturerar och organiserar sammanhängande grönstruktur, skapar länkar mellan parker och grönområden
- Påverkar människors mentala hälsa och välbefinnande
- Skapar trygghet och igenkännande i en ny miljö

Grönstruktur

Våra parker, trädplanteringar och små kilar av till synes obetydliga icke hårdgjorda ytor utgör en viktig del av Mariehamn. Växtligheten och planteringarna bildar små oaser i den för övrigt till stor del hårdgjorda stadsmiljön. De ger oss ett stunds andrum och en chans till mental återhämtning på vägen till arbetet, eller stunden vi väntar på bussen. Även små kilar av grönt bidrar till vårt välbefinnande och hälsa.

Det finns idag forskning som påvisar att vistelse och närhet till grönområden är hälsosamt och att de som bor nära och har tillgång till mer grönska generellt uppvisar en bättre hälsa. Parkerna och träden gör staden grönare samtidigt som de tillsammans med annan vegetation renar luften, producerar syre och skapar ett bättre lokalklimat.

Utöver de positiva effekterna på vår fysiska och mentala hälsa finns det flera andra argument

för att vårda och investera i grönytor. Träd är och har alltid varit en betydelsefull del av stadsbyggandet. Träd ger karaktär åt en hel stad eller stadsdel, exempelvis Mariehamn och lindar är starkt förknippat. Med hjälp av träden kan stråk, knutpunkter och avgränsningar framhåvas. Esplanaden i Mariehamn har en stark visuell karaktär som formsatts med ett enhetligt artval av lindar i raka rader. Det är ett effektivt och starkt formgrepp. Grönstråk har dessutom en positiv inverkan på den biologiska mångfalden inom staden. Träden är utgör också en vital del av atmosfären av en trädgårdsstad, vilket är en uttalad målsättning i stadens antagna vision.

Träd i stadsmiljö

För att maximalt utnyttja den investering som träd i stadsmiljö utgör är det viktigt att ge dem en möjlighet att utvecklas till fullvuxna och

friska exemplar. Det är nämligen som fullvuxna individer träd utträttar mest för för stadsmiljön, både ur ekologisk och estetik synvinkel.

Trots att vårt klimat tillåter flera sorters träd står ett fåtal arter för större delen av trädbestånden. Mindre variation i artvalet medför en ökad risk och större skador vid artrelaterade sjukdomar och insektangrepp, t ex almsjukan. Att använda flera arter ger stabilitet, men också större gestaltningsmöjligheter. En del av stadens kulturmiljöer är beroende av enhetliga trädplanteringar som alléer eller promenader.

Grönstruktur längs Sjöpromenaden

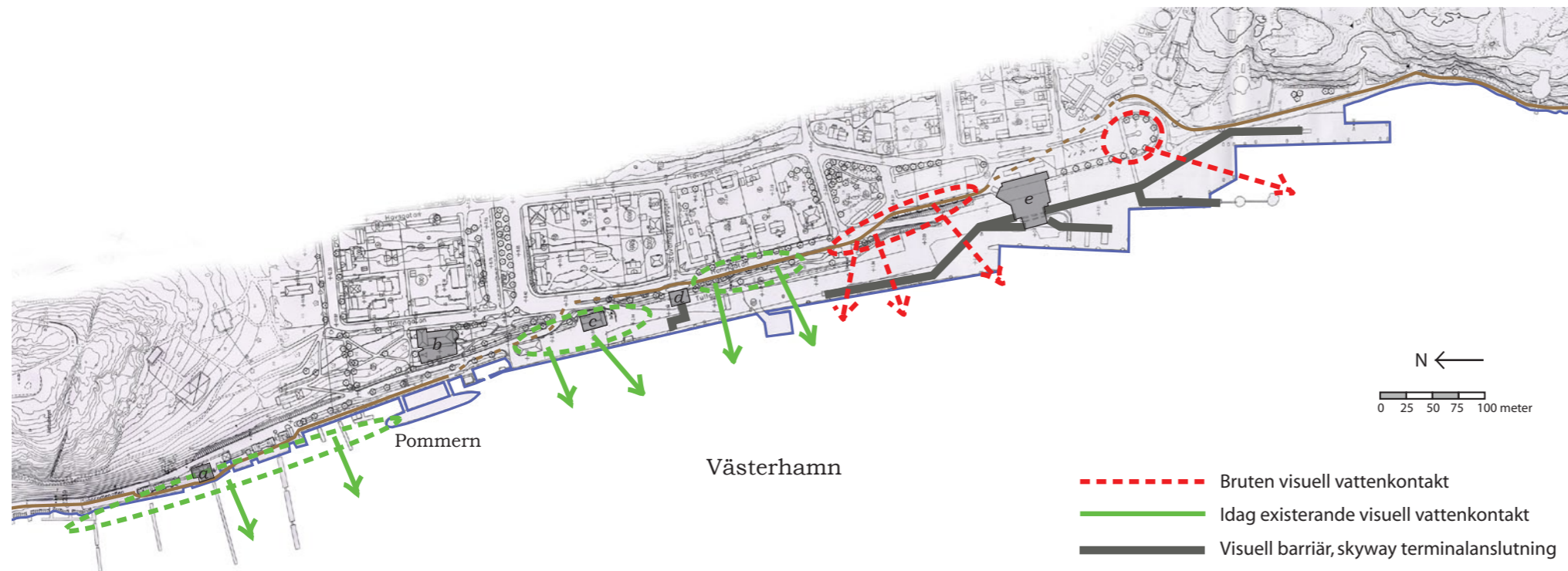
Av den tidigare relativt gröna och naturligt trädbeväxtade strandlinjen i Västerhamnen återstår några små smala band. Speciellt partiet längs Hamngatan söder om Storgatan till huvudterminalen har exploaterats kraftigt på bekostnad av grönytor.

Det smala kvarvarande band av parkkaraktär utgör viktig motvikt till de storskaliga byggnaderna i området. Parkremsan mjuknar upp upplevelsen av hamnen med dess hårdgjorda och relativt stora asfalts ytor. Träden fungerar som en grön barriär och bidrar med en lummighet avgörande för områdets karaktär.

Den relativt splittrade och sönder styckade karaktären i hamnområdet är i starkt behov av sammanlänkande enheter. Träd planterade på ett medvetet sätt kan bidra med att skapa den visuella och upplevda länk som området behöver. Genom att utnyttja den visuella effekten av en trädplantering bestående av en art kan kontinuiteten längs rörelsestråket förstärkas markant.

Platser och viktiga knutpunkter längs stråket kan framhåvas och accenteras med ett temopränt avbrott mot enheten. Ett bra exempel på detta är de strategiskt planterade silverpilarna mellan museifartyget Pommern och Sjöfartsmuseet. De upprättar en tydlig platsbildning i dagens Sjöpromenad och signalerar platsens betydelse på ett smakfullt sätt.

Västerhamn och Sjöpromenaden



Studie av visuell vattenkontakt längs strandlinjen i Västerhamn. Fri sikt mot vatten är en naturlig del av ett rörelsestråk längs med en strand. De rödmarkerade områdena har en starkt begränsad till obefintlig visuell kontakt med vatten. Teckenförklaring: ASS paviljong (a) , Sjöfartsmuseet (b) , Tull och packhuset (c) , Birkaterminalen (d) och Huvudterminalen (e).



Strandlinjens tillgänglighet utmärkt för Västerhamnen. Själva zonen mellan land och hav utgör en viktig del av det offentliga stadsrummet i en sjöfartsstad. Den skapar spänning och har en stark inneboende intensitet som påverkar oss indirekt. Det är därför viktigt att skapa förutsättning att kunna komma nära stranden på valda platser och utnyttja denna tillgång i stadsrummet. Teckenförklaring: ASS paviljong (a) , Sjöfartsmuseet (b) , Tull och packhuset (c) , Birkaterminalen (d) och Huvudterminalen (e).

Visuell vattenkontakt

Vatten är en självklar del av en upplevelse längs en Sjöpromenad. Det kan röra sig från att gå barfota i vattenbrynet till att skymta en blå vattenyta på avstånd. I figuren till vänster har den visuella vattenkontakten analyserats från rådande förhållanden i dagens Västerhamn. De sträckor rörelsestråket befinner sig nära stranden finns en naturlig kontakt med vatten. Däremot är det mer intressant att studera de partier där promenaden är belägen längre från strandlinjen.

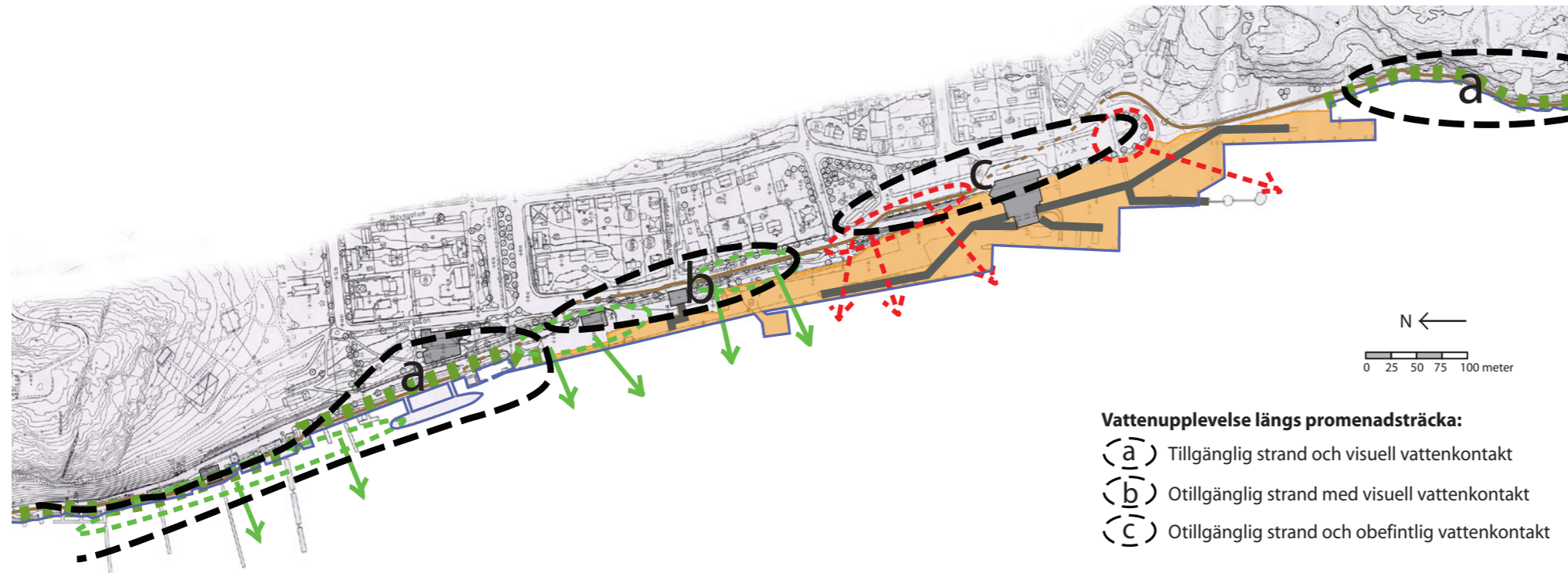
De grönmarkerade områdena indikerar platser där det idag finns en visuell kontakt med vatten. Man har fortfarande en upplevelse av strandlinjen trots att man befinner sig en bit ifrån. Däremot visar de röda områdena partier som har en starkt begränsad eller helt obefintlig visuell upplevelse av vatten. Speciellt platsen söder om terminalen (e) har blivit avskuren från sin tidigare öppna siktlinje ut mot faret. Den begränsade sikten mot vatten beror på de långa och omfattande utbyggnaderna av landgångar som sträcker sig längs kajen.

Tillgänglig strand

I en stad är det på de offentliga ytorna människor mötas och interagerar. Tillgängligheten och kvaliteten på dessa påverkar den stämning och atmosfär som byggs upp. Tillgängligheten av strandlinjen är viktig för en stad som profilerar sig som sjöfartsstad. Det är gränzonen mellan land och hav som har störst intensitet och står för majoriteten av upplevelsen i ett strandnära rörelsestråk. Att kunna komma nära havet på valda partier skapar spänning och har en stimulerande inverkan.

Figuren till vänster visar den otillgängliga strandlinjen inom det avspärrade hamnområdet. Området sträcker sig från Pack och tullhuset (c) bortom terminalbyggnaden (e). Avsaknaden av direkt strandkontakt behöver beaktas i utformningen och av det framtida rörelsestråket.

Västerhamn och Sjöpromenaden



Vattenlinjens tillgänghet i kombination med den visuella vattenkontakten ger en gradient av total upplevd vattenkontakt längs rörelsestråket, i Västerhamn. Områden med svagare vattenkontakt behöver en mer medveten utformning och planering för att skapa en kontinuitet och sammanlänkning som stråket är i starkt behov av.



Upplevelsen längs Sjöpromenaden. Översta raden: Sjöpromenaden norr om Pommern kantad av björkar, Pommern och området nedan Sjöfartsmuseet, Början på dagens moderna kajområde tagen i riktning mot söder. Undre raden: Hamngatan med flervåningsbyggnader, Området utanför entrén till huvudterminalen i Västerhamnen. Karaktären längs rörelsestråket förändras gradvis från en mer naturlig omgivning, i norr, mot en ökad upplevd urbanisering närmare dagens moderna hamnområde, i söder, man kommer.

Total vattenupplevelse

Genom att kombinera studien av den fysiska tillgängligheten av strandlinjen och studien av visuell vattenkontakt, kan man undersöka den totala upplevelse av vatten och strand i området. Figuren till vänster illustrerar den totala vattenupplevelsen med en identifiering av tre olika zoner av vattenupplevelse längs rörelsestråket i Västerhamnen.

Uppdelningen består av följande kategorier; (a) tillgänglig strand och visuell vattenkontakt, (b) otillgänglig strand men med visuell vattenkontakt, och (c) otillgänglig strand samt obetydlig visuell vattenkontakt. Med den ökade distanseringen från stranden och vattnet förändras upplevelsen längs rörelsestråket.

För utformningen av rörelsestråket är det viktigt att ha identifierat de olika områden och graden av upplevd vattenkontakt. Själva elementet vatten och associationer därav är en vital del av stråket och behöver användas på ett medvetet sätt.

Områden tillhörande kategori a har en inbyggd atmosfär av vatten och kräver mindre av utformningen för att förmedla vattenkänslan. Kategori c saknar denna upplevelse och kräver mera av gestaltningen för att kunna förmedla en vattenupplevelse. Vatten och strand är ett genomgående tema som behöver finnas representerat längs hela rörelsestråket för att skapa en kontinuitet och intuitiv känsla av ett identifierbart stråk. Däremot kan känslan av vatten utformas och förmedlas på olika sätt anpassade efter platsernas naturliga förutsättningar.

Grad av urbanisering

En person som rör sig längs rörelsestråket upplever en atmosfär av ökad urbanisering närmare hamnområdet man kommer. Gradienten av upplevd urbanisering är omvänd den av upplevd vattenkontakt, dvs en ökande grad av urbanisering sker med en minskande grad av upplevd vattenkontakt, i riktningen från område av kategori a till c.

Västerhamn och Sjöpromenaden



Styrkor idag. Översta raden: Det lilla parkområdet söder om terminalen utgör en grön oas i en annars hårdgjord hamnmiljö. Motiv i markbeläggning utförda i natursten, Museifartyget Pommern med omgivning utgör en kulturhistoriskt värdefull miljö. Mellersta raden: Smalt men viktigt parkstråk längs Hamngatan, Intressant och spännande hamnmiljö med Tull och packhusets som blickfång, Visuellt vattenkontakt längs delar av Hamngatan. Undre raden: Planterad trädrad skapar struktur och signalerar en rörelseriktning, Attraktiv och strandnära upplevelse längs Sjöpromenaden, Utblickspunkter mot hamnen och farleden.



Hamnområdet kring Tull och packhuset erbjuder en intressant miljö, både arkitektoniskt och kulturellt. Det erbjuder en attraktiv miljö och vy över hamnen och farleden, en plats där man kan beskåda när dagens stora passagerarfärjor angör hamnen. Området har goda möjligheter att förmedla en sjöfartskaraktär som Mariehamn strävar efter. I framtiden kan området öppnas upp för allmänheten med förslagsvis verksamheter som exempelvis någon servering i Tull och packhuset. Det är en plats staden bör värna om och som kan utgöra en knutpunkt i framtidens sjöfartsstad.

SWOT analys

Genom en SWOT analys på rörelsestråket i Västerhamnen lyfts områdets existerande styrkor och svagheter fram samt framtida möjligheter och hot. Resultatet är presenterat i tabellform nedan

med de viktigaste punkterna sammanställda under varje kategori. I bildserien till vänster samt i motsvarande serie på näst följande sida presenteras exempel i detalj på dagens styrkor och svagheter i området.

Styrkor	Svagheter
<ul style="list-style-type: none"> • Existerande grönområden utgör små men betydelsefulla oaser i en alltmer hårdgjord hamnmiljö. Exempel, Område söder om huvudterminalen, smalt men viktigt parkband längs Hamngatan ned mot Hamnen, Engelska parken och Badhusparken. • Museifartyget Pommern, Sjöfartsmuseet, ÅSS paviljong och angränsande områden, som Engelska parken och Badhusparken med en kulturhistorisk intressant och värdefull miljö. • Vattenkontakt och närhet till strandlinjen skapar en intressant och tilltalande miljö. Tillgängligheten till stranden är viktig för upplevelsen och bör värnas om inför framtida exploatering. Utblickar mot vattnet och faret skapar spänning i miljön. • Hamnområdet med tillhörande aktiviteter erbjuder en intressant och spännande miljö att beskåda. Speciellt området kring Tull och packhuset, ritat av Lars Sonck, har en gemytlig och inbjudande atmosfär. 	<ul style="list-style-type: none"> • Västerhamnen är svårframkomlig för fotgängare och cyklister. Sträckor längs Hamngatan saknar cykel och gångbana vilket resulterar i att man går på gatan. Många sträckor är helt oframkomliga för personer med fysisk funktionsnedsättning vilket motverkar Mariehamns uttalade vision att uppfylla Europeiska kommissionens grundläggande kriterier för en attraktiv stad. • Mindre bra trafiklösning längs Hamngatan med total fokusering på den bilburna trafiken. Många partier upplevs som otrygga och det är svårt att ta sig från Hamngatan ned till Sjöpromenaden vid nedfarten söder om Tull och packhuset. • Hamnområdets utformning saknar en medveten helhetstanke. Det är viktigt att stadens entré speglar visionen staden vill förmedla. Utformning och materialval som markbeläggning, belysningsarmaturer, gatumöbler bör harmonisera och samverka till en enhet, inte som idag med intrycket av en brokig och förvirrande upplevelse.
Möjligheter	Hot
<ul style="list-style-type: none"> • Området längs strandlinjen i Västerhamnen är varierande och har redan en tydlig atmosfär av hav och sjöfart. Ett lätt identifierbart och tillgängligt rörelsestråk längs stranden skulle ge staden Mariehamn och dess viktiga entré en väl uttalad prägel i enlighet med stadens vision om en sjöfartsstad. Områdets potential som ett rekreations och aktivitetsstråk är betydande. • Området kring Tull och packhuset kan utgöra navet i ett framtida Västerhamn. Platsen utgör en viktig nod där två viktiga rörelsestråk möts, det strandnära stråket som förbinder hamnområdet och Sjöpromenaden samt stråket längs esplanaden med sin central axel mot centrum. Området kan öppnas upp för allmänheten med olika verksamheter och någon typ av servering och café verksamhet i anknäring till Tull och packhuset. Platsens närhet till vattnet och sikten ut mot faret är en självklar central punkt i framtidens hamn och stadens offentliga stadsrum. Dess närhet till Pommern, Sjöfartsmuseet, ÅSS paviljong stärker dess betydelse. 	<ul style="list-style-type: none"> • Framtida utbyggnad av hamnanläggningar som inte beaktar stadsbilden och hur de påverkar helheten i Västerhamnen. Avsaknaden av planering och avvägning av flera intressen än direkta krav på en hamnexpansion kan ha en skadlig och negativ effekt på Mariehamns mål att uppnå sin vision om en sjöfartsstad och trädgårdstad. Med konsekvenser på framtida turism. • Ökad bilburen trafik i området med ökande buller och föroreningar som påverkar miljön negativt. Föroreningar har en direkt skadlig effekt på hälsan men påverkar även upplevelsen och atmosfären som förmedlas i hamnen, Mariehamns entré mot omvärlden.

Västerhamn och Sjöpromenaden

Slutsatser

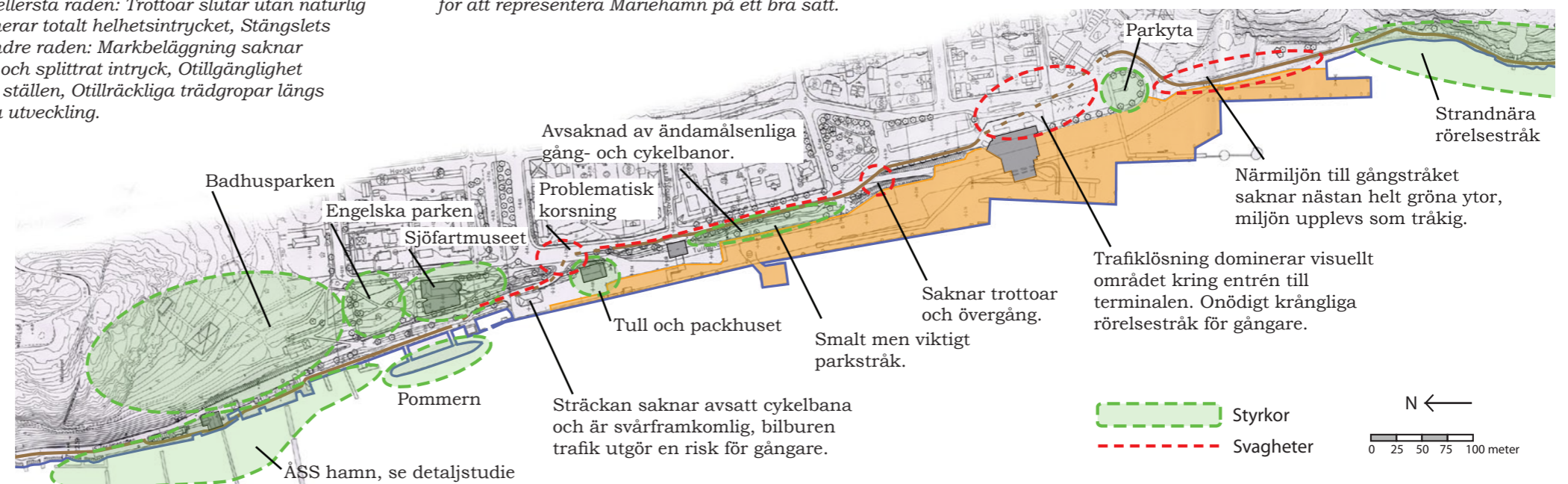
Enligt det sammanställda materialet av SWOT analysen erbjuder Västerhamnen en stor potential att utvecklas till ett attraktivt område för både besökare och boende. Platsens närhet till vatten och en attraktiv strandmiljö är en av de viktiga faktorerna. Det är därför helt

avgörande för platsens framtida utveckling att tillgängligheten till stranden bevakas vid framtida exploatering. Den visuella vattenkontakten måste beaktas. Rörligheten längs gång- och cykelstråk måste förbättras till en acceptabel nivå. Val av material för markbeläggning, belysningsarmaturer bör ske enligt en konsekvent och medveten plan.



ASS paviljong är en arkitektoniskt värdefull byggnad längs Sjöpromenaden, men det är också en svårframkomlig plats med flera smala passager och nivåskillnader. En populär plats behöver också vara tillgänglig för personer med fysisk funktionsnedsättning för att representera Mariehamn på ett bra sätt.

Svagheter idag. Översta raden: I brist på cykelbana längs Hamngatan är cyklister tvingade att leda sina cyklar, Dagens rörelses stråk längs Hamngatan är svår navigerat med följden att man går på körbanan, Växande landgångar stänger av den sista utblicken mot havet. Mellersta raden: Trottoar slutar utan naturlig försättning, Utformningen på trafiklösningen vid terminalen dominerar totalt helhetsintrycket, Stängslets utformning är mycket dominerande i hamnområdets södra del. Undre raden: Markbeläggning saknar helhetsgrepp med många materialbyten vilket skapar ett förvirrat och splittrat intryck, Otillgänglighet för personer med fysisk funktionsnedsättning existerar på många ställen, Otillräckliga trädgropar längs Hamngatan vilket ger en dålig förutsättning till trädets långsiktiga utveckling.



Existerande styrkor och svagheter utmärkta baserade på den genomförda SWOT analysen över Västerhamn och rörelsestråket.



Problematisks trafiklösning, övergången för gångare och cyklister upplevs som svår.

Västerhamn och Sjöpromenaden

Detaljstudie ÅSS hamnområde

Området kring ÅSS segelpaviljong och kajområdet fram till Tull och packhuset utgör en värdefull miljö för staden. Den bör vara tillgänglig för allmänheten och hinder för personer med fysisk funktionsnedsättning bör avlägsnas genom målmedveten planering och utformning. Figuren nedan visar en sammanställning över problem och möjligheter inom det berörda området.



Bild 1: Svår passage för fotgängare, speciellt för personer med fysisk funktionsnedsättning.



Bild 2: Ansamling av skräp och alger, Kajkant har mer eller mindre förlorat sin ursprungliga estetiska funktion. Platsen är svårframkomlig för fotgängare.



Bild 3: Båtramp kan flyttas mot Pommern med bilåtkomst till kajen. Krångliga nivåskillnader, platsen utgör ett onödigt avbrott på gångstråket längs vattenlinjen.



Bild 4: Lotbrons stängsel kan avlägsnas om lotsfunktionen flyttas till Korvvik. Sköljhuset kan användas som förråd till ÅSS.



Bild 5: Platsen vid Pommern bör utformas med ett klart formspråk efter platsens funktion som entré till Museifartyget Pommern. En mer värdig entréplats bör anläggas. Biljettförsäljning, souvenirbutik och offentliga toaletter kan inrättas i ett besökscentrum, en paviljong med delvis transparenta glasväggar som inte visuellt konkurrerar med Pommerns betydelse.



Bild 6: Nivåskillnader gör området svårframkomligt, en höjdskillnad bör tas upp med en lutning utformad efter godkända normer. Det brokiga materialvalet gör upplevelsen splittrad. Asfalt hör inte hemma i den maritima miljön utan bör användas på platser som exempel gator.



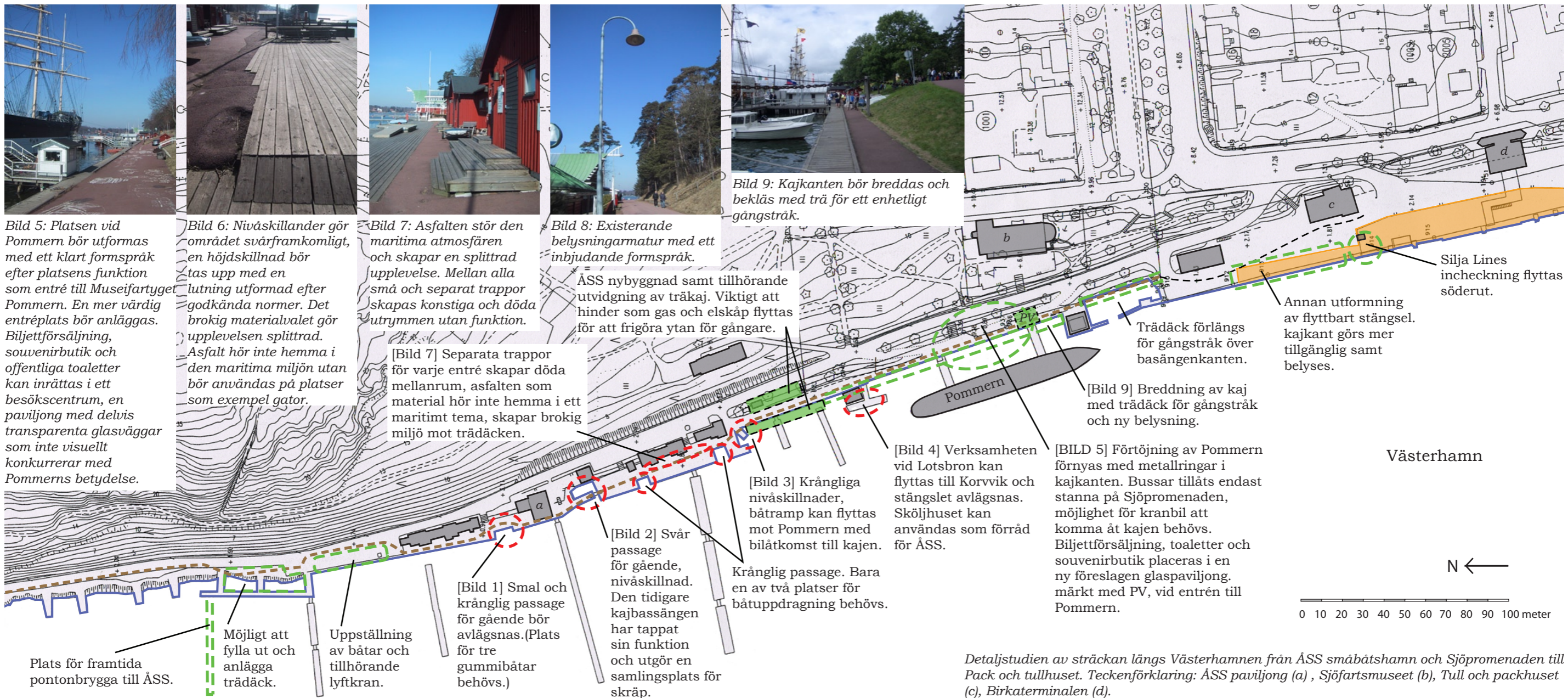
Bild 7: Asfalten stör den maritima atmosfären och skapar en splittrad upplevelse. Mellan alla små och separat trappor skapas konstiga och döda utrymmen utan funktion.



Bild 8: Existerande belysningsarmatur med ett inbjudande formspråk. ÅSS nybyggnad samt tillhörande utvidgning av träkaj. Viktigt att hinder som gas och elskåp flyttas för att frigöra ytan för gångare.



Bild 9: Kajkanten bör breddas och bekläs med trä för ett enhetligt gångstråk.



Detaljstudien av sträckan längs Västerhamnen från ÅSS småbåtshamn och Sjöpromenaden till Pack och tullhuset. Teckenförklaring: ÅSS paviljong (a), Sjöfartsmuseet (b), Tull och packhuset (c), Birkaterminalen (d).

Västerhamn och Sjöpromenaden



Bilden visar ÅSS småbåtshamn till vänster, kajkanten längs Museifartyget Pommern är belägen mot mitten. Det streckade paritet visar den tänkta dragningen av ett strandnära rörelsestråk. Ett rörelsestråk där tillgänglighet och framkomlighet är en självklarhet även för personer med fysisk funktionsnedsättning. Stråket erbjuder alla att kunna vara delaktiga i den maritima miljön i Västerhamnen, i linje med stadens vision om tillgänglighet i stadsmiljön. Dagens kajkant breddas alternativt förlängs på valda partier och föreslås kläs med ett trädäck som del av den maritima gestaltningen. Ett enhetligt belysningstema genomförs längs kajkanten och bidrar med sin del till en ny och mer sammanhållande stadsmiljö.

Tillgänglighet för alla

Ett brett trädäck längs hela sträckan av kajkanten från ÅSS Paviljong mot Museifartyget Pommern och som ansluter mot Tull och packhuset. Den tillgängliga staden kräver en väl planerad och genomförd utformning av sina offentliga miljöer för att kunna uppfylla dagens krav på en attraktiv och levande stadsmiljö.

Maritima Mariehamn ska vara tillgänglig för alla i enlighet med stadens antagna vision. Även personer med fysisk funktionsnedsättning ska på lika villkor kunna vara delaktiga i den maritima miljön i Västerhamnen. En moderna och väl fungerande stadsmiljö inbjuder till olika aktiviteter och former av rekreation och återhämtning. Det kan röra sig om en lugn och rofull vandring längs en träkaj till ett mer aktivt utövande av rekreation som jogging längs vattnet. Oavsett formen är förutsättningen en väl fungerande och tillgänglig miljö. Strandstråket behöver utföras med en tillräcklig bredd för att tillgodose kraven på en god och tillgänglig miljö.



Ett rörelsestråk ska möjliggöra olika former av rekreation och användning. Det är därför helt avgörande att bredden på ett trädäck är tillräcklig för att underlätta framkomligheten även om man är flera personer som vistas på platsen samtidigt. Inspirationsbild av en grupp med joggande personer längs träkajen i Karlskrona, Sverige. Foto: Britt Marie Trensmar

Västerhamn och Sjöpromenaden



Miljön kring Tull och packhuset är en arkitektoniskt värdefull och skulle komma till sin fulla rätt om den öppnades upp för allmänheten. Platsen utgör ett självklart nav i Västerhamnen och bör ingå i det offentliga stadsrummet i den framtida sjöfartsstaden Mariehamn.



Stråk och noder i Västerhamnen

Figuren nedan illustrerar en analys där de större och viktiga rörelsestråken är markerade. Ett stråk går längs Sjöpromenaden och följer strandlinjen. Det förbinder ÅSS paviljong, Badhusparken, Engelska Parken, Sjöfartsmuseet och Pommern med resten av Västerhamnen. Det andra identifierade stråket sträcker sig längs Hamngatan söderut mot dagens terminalområde och vidare längs ett promenadstråk mot Fiskehamnen i söder. Det tredje stråket utgör esplanaden och leder direkt in mot stadens centrum vinkelrätt mot strandlinjen.

I skärningspunkten för dessa tre huvudstråk uppstår en naturlig nod. En plats med en naturlig potential att fungera som ett centrum för rörelse och verksamheter i en framtida Västerhamn. Idag passerar man nästan ovetande förbi platsen. Platsen är en viktig punkt i stadens struktur och bör utnyttjas och gestaltats där efter.

Tull och packhuset - Navet i framtidens Västerhamn

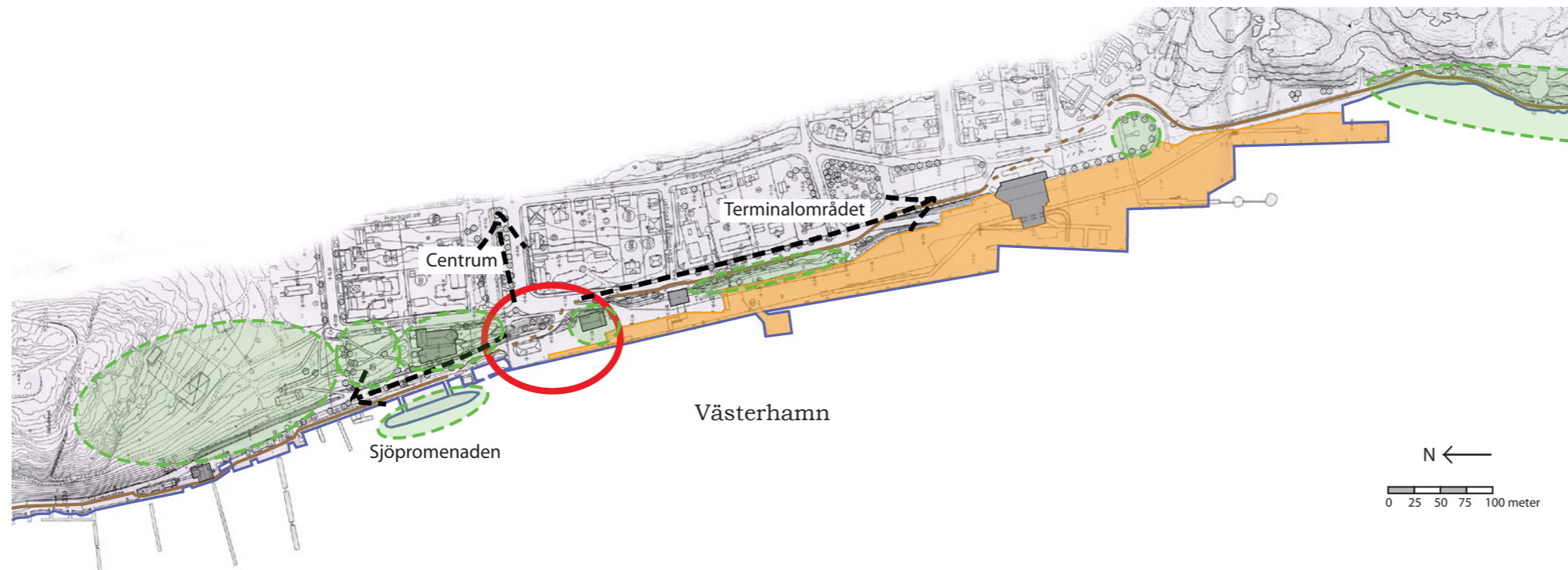
Hamnområdet kring Tull och packhuset ligger strategiskt med sitt läge i den identifierade noden för de tre större rörelsestråken. Platsen erbjuder en attraktiv och kulturhistorisk värdefull miljö med en magnifik utsikt över dagens moderna hamn. Området har en stor potential och en naturlig atmosfär av sjöfart och hav.

Själva platsen och den historiskt intressanta byggnaden bör göras tillgänglig för allmänheten och bli en självklar del av stadens sjöfartsprägel. Tull och packhuset med närområdet vid kajen kan utgöra navet i en aktiv och tillgänglig Västerhamn. Dess strategiska placering gör det till en självklar knutpunkt både för turister och besökare i området.

Det är en plats med närhet till Sjöfartsmuseet, Museifartyget Pommern, ÅSS paviljong, Esplanaden, Hamnterminalerna för passagerarfärjorna och attraktiva parkområden som Engelska parken och Badhusparken. Det framtida rörelsestråket längs strandlinjen i Västerhamnen kommer att passera genom det framtida navet.

Det är en plats där man kan beskåda när dagens stora passagerarfärjor anlöper hamnen och samtidigt njuta av en attraktiv miljö vid vattnet. Det finns goda möjligheter att i anslutning till Tull och packhuset anordna verksamheter som uteservering och café. Platsen är självklar som en informationsplats om sjöfartstaden Mariehamn och dess storslagna historia med segelfartyg. Även en utställningslokal, ett galleri med servering skulle kunna erbjuda ett attraktivt komplement till verksamheterna i dagens Västerhamn.

Tull och packhuset utgör en arkitektonisk värdefull del av Västerhamnen och skulle komma till sin fulla rätt om den utnyttjades i syfte att visa upp sjöfartstaden Mariehamn för besökare i området. Den borde utgöra en självklar del av det offentliga stadsrummet och medverka i stadens vision om en attraktiv och tillgänglig stad.



Tre huvudstråk i hamnområdet är identifierade och i dess skärningspunkt existerar en nod i stadens rörelsemönster. Det är en plats med goda förutsättningar som ett centrum i en framtida Västerhamn. En plats för verksamheter öppna för offentligheten exempelvis en servering, café, turistinformation eller ett galleri med försäljning.

Västerhamn och Sjöpromenaden



Miljön kring Pommern, längs dagens Sjöpromenad, har en stark atmosfär av sjöfart och utgör en naturlig inspirationskälla för ett design tema till det framtida rörelsestråket längs Västerhamnen.

Designtema

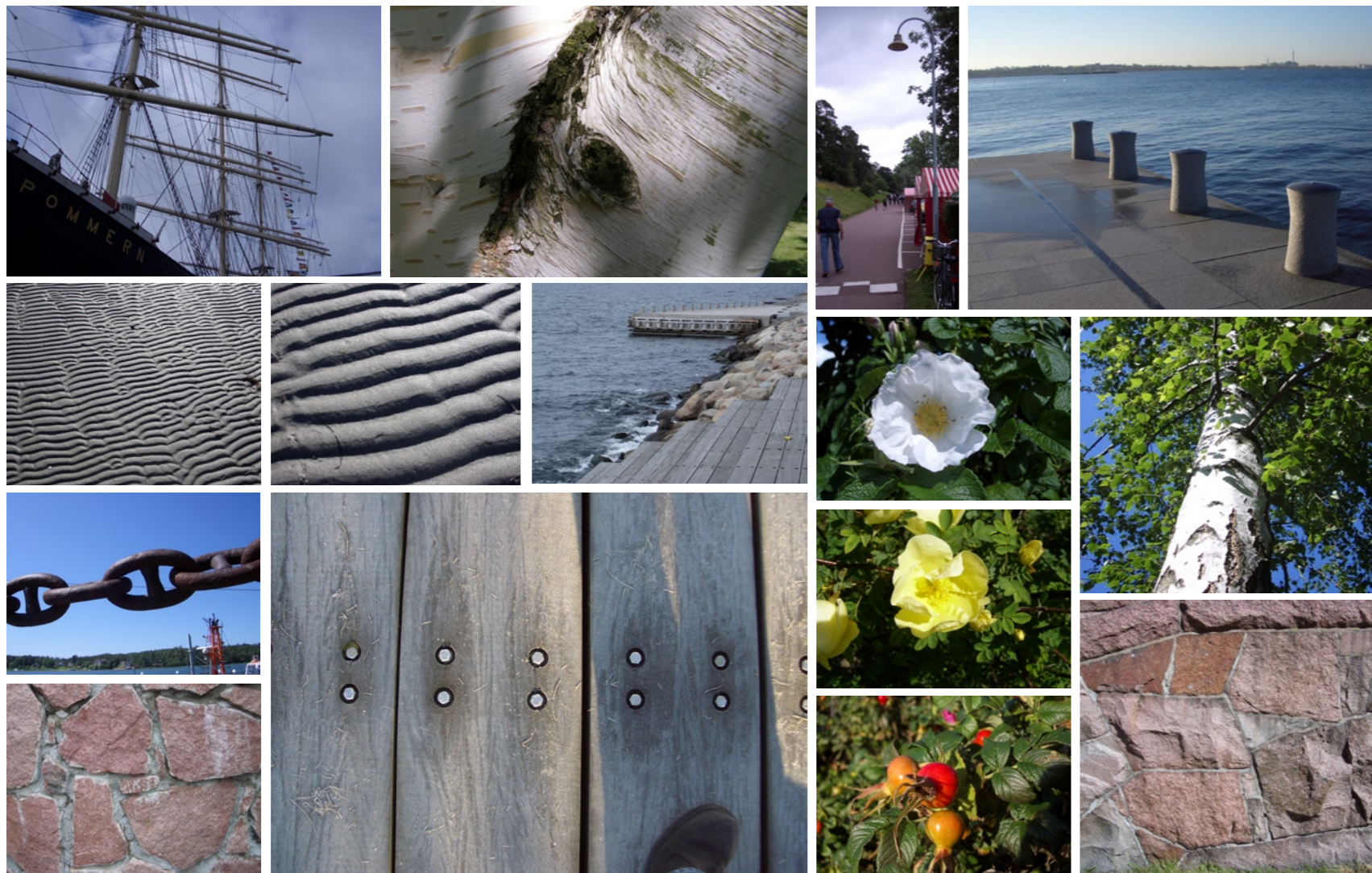
För en sjöfartsstad och ett promenadstråk längs strandlinjen behöves ett sammanbindande tema. Rörelsestråket och hamnområdet behöver en konsekvent utformning, en kontinuitet i gestaltningen som länkar samman det splittrade intryck som råder idag. Miljön kring Pommern och den gräsklädda stranden representerar en kulturhistorisk viktigt miljö med en stark prägel av sjöfart. Det faller därav naturligt att använda den som utgångspunkt och inspiration för en gestaltning.

Färg, form och material

Genom en analys av miljön kring Pommern,

bilden till vänster, har nyckelbegrepp för områdets karaktär extraherats. Resultatet finns presenterat i figuren nedan, och utgör en palett av färger, former och begrepp. Bildserien, nedan till vänster, är ett komplement till de framtagna begreppen och exemplifierar materialval, färger och växtval för rörelsestråket i Västerhamnen.

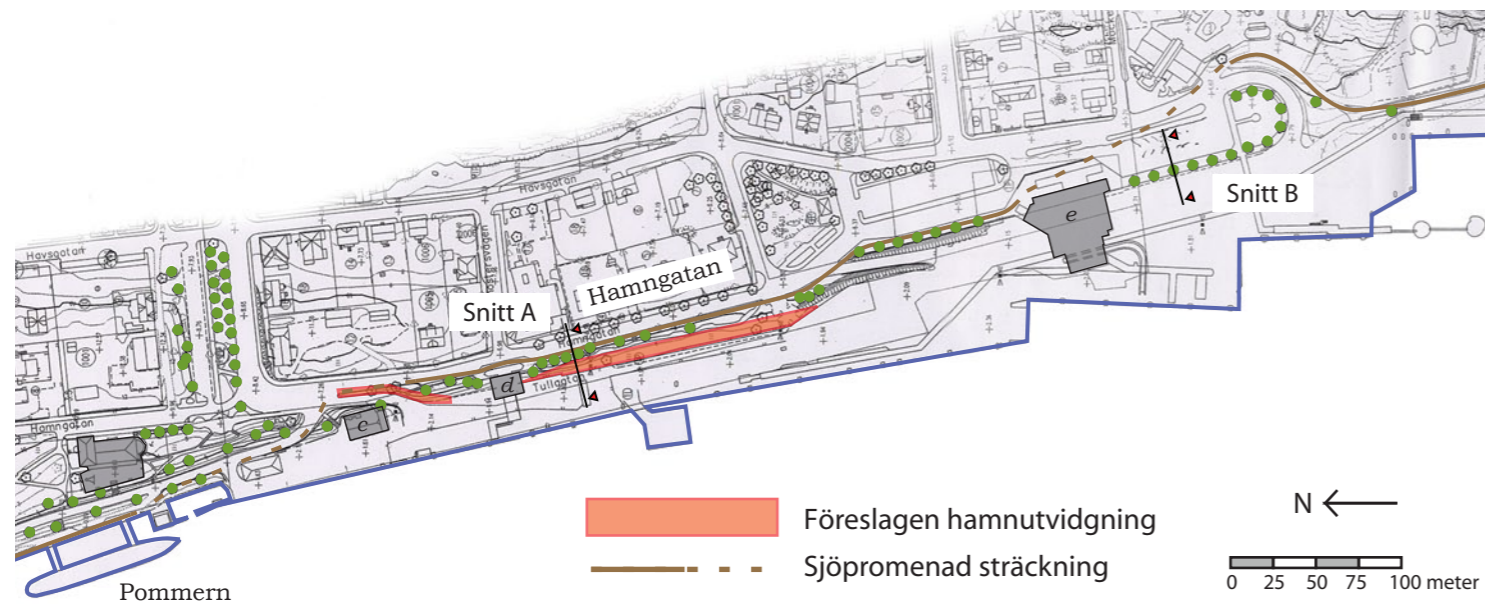
Den historiska gräs- och trädklädda strandlinjen är representerad med björk, en naturligt etablerad art som idag finns längs hela strandlinjen. Den röda granit finns representerad längs murar på Sjöfartsmuseet men även i den rödbruna färg på våra asfaltsvägar efter några års användning. Den utgör en naturlig del av den åländska maritima identiteten. Pommerns svarta och vita färg återkommer i björkarnas svarta och vita stammar.



Figuren ovan presenterar de nyckelbegrepp som filtrerats ut från atmosfären på platsen kring Museifartyget Pommern och den strandnära miljön med sjöfartsprägel. Nyckelbegrepp som fungerar som en verktygspalette och inspiration inför gestaltningen och planeringen av rörelsestråket kring Västerhamnen.

Bildserien till vänster: Inspirationsbilder till design koncept för område längs rörelsestråket i Västerhamnen. Bilderna illustrerar exempel på material, färger och former i anknytning till nyckelbegreppen presenterade i figuren ovan. Växtmaterial utgör björk (*Betula pendula*), vit vresros (*Rosa rugosa*), samt kinesisk gulros (*Rosa hugonis*), valda med tanke på det kargare och tuffare växtklimat som råder i det strandnära läget i Västerhamnen.

Västerhamn och Sjöpromenaden



Figuren visar den av hamnen föreslagna utvidgningen: I. Nedfarten vid Tull och packhuset (c) förses med en extra fil, till totalt tre stycken jämfört med dagens två. II. Området söder om Brikaterminalen (d) omfattar en breddning av det avspärrade hamnområdet med uppskattningsvis 7,2 meter mot öster in i dagens parkstråk längs Hamngatan. Två snitt är markerade på kartan. Snitt A är placerat i höjd med bilincheckningen och snitt B är placerat söder om huvudterminalen (e).



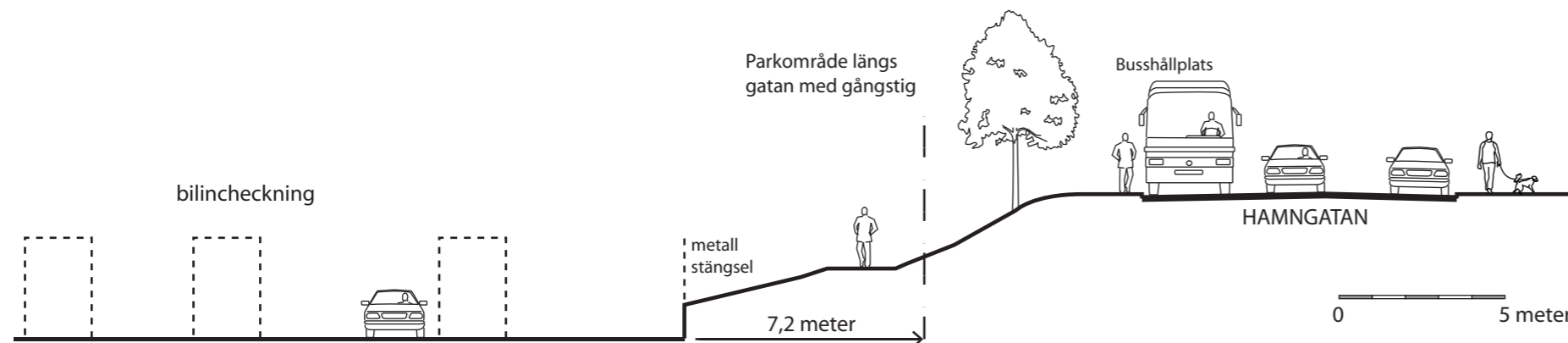
Dagens metallstängsel längs nedre kanten av parkområdet, vy mot söder.

Hamnutvidgning längs Hamngatan

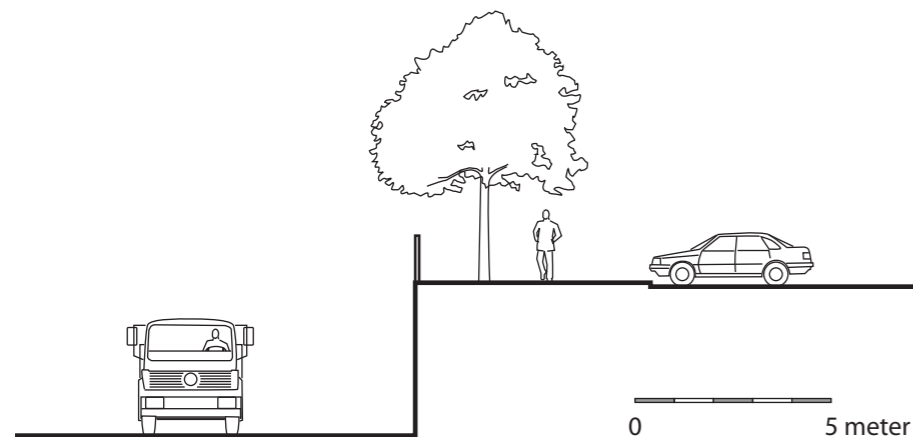
Efter ett behov på en snabbare bilincheckning till färjorna finns det ett förslag på en expansion av hamnområdet. De markerade partierna, i figuren längs till vänster, visar den tänkta utvidgningen: I. Nerfarten vid Tull och packhuset (c) föreslås ökas från dagens två filer till tre. II. Vid området söder om Brikaterminalen består utvidgningen av två nya incheckningsfiler som uppskattningsvis tar 7,2 meter i anspråk av dagens parkstråk längs Hamngatan.

Snitt A visar dagens situation där den tänkta expansionen av hamnområdet är markerad. Snittet är taget vid bilincheckning och utgör den plats där det resterande parkstråket blir som smalast. Snitt B är taget söder om huvudterminalen (e) och visar dagens situation.

Både snitt A och B visar dagens situation och de rådande höjdskillnaderna mellan den offentliga gatunivån och det avspärrade hamnområdet. Båda snitt visar att den totala höjdskillnaden är runt 4 meter mellan gatunivån och hamnområdet. I snitt B finns en stödmur av betong med en totalhöjd på 4 meter och ett fallskydd runt 120 cm. I snitt A utgörs användas ett 2 meter högt metallstängsel samt en lägre stödmur på lite under 1 meter. Nivåskillnaderna mellan gatunivån och hamnområdet är likvärdig på båda platser.



Snitt A visar dagens situation söder om Brikaterminalen i höjd med personbilsincheckningen. Den föreslagna utvidgningen på uppskattningsvis 7,2 meter är utsatt med en streckad linje. Dagens parkområde består av ett långsträckt område längs Hamngatan med en nivåskillnad på runt 3,5 meter. I anslutning till Brikaterminalen finns en busshållplats. Den totala höjdskillnaden mellan gatunivån och hamnområdet är i genomsnitt 4 meter.

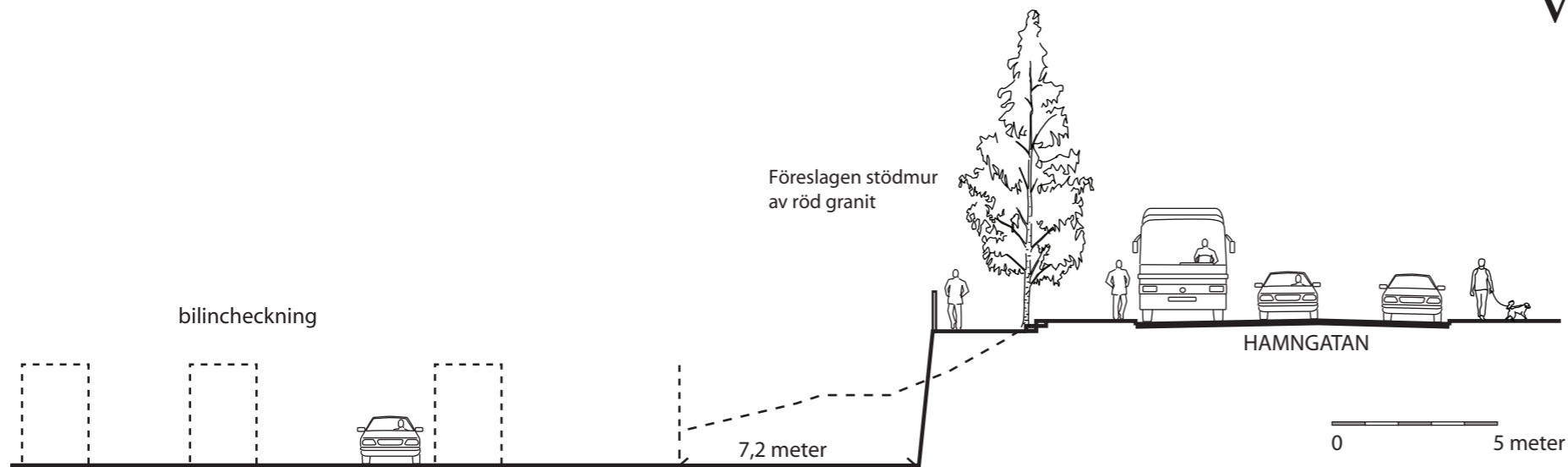


Snitt B visar området söder om huvudterminalen. Höjdskillnaden mellan gatunivån och hamnområdet är uppskattningsvis 4 meter. Kanten består av en gjuten stödmur av betong. Ett fallskydd på 110-120 cm är sammanfogat med stödmuren.

Bilderna till höger visar den gjutna betongmuren i snitt B. Genom att stödmuren och fallskyddet är gjutet i ett upplevs muren högre och mer dominant. Även det vertikala mönstret förstärker känslan av murens höjd.



Västerhamn och Sjöpromenaden



Förslag på utformning efter hamnutvidgningen, på platsen vid bilincheckningen söder om Birkaterminalen. Dagens marknivå är markerad med en streckad linje. De föreslagna höjdskillnaden tas upp med en stödmur som lutar inåt mot Hamngatan. Dagens park med gångstig har ersatts med en mer minimalistisk och stiliserad park, där björkar planterats i en urbaninspirerad parkmiljö.



Bilden visar en naturstensmur i granit med oregelbundna fogar, Marsstrand, Sverige. Genom att stödmuren utformas med en viss lutning mildras det stela intrycket. Istället får muren ett mer dynamiskt och livfullt uttryck.

Föreslagen stödmur

Figuren till vänster visar ett snitt på samma plats som snitt A, vid bilincheckningen söder om Brikaterminalen. Det resterande parkstråket efter hamnens föreslagna utvidgning på 7,2 meter föreslås utformas med en stödmur. Utan en stödmur att ta upp höjdskillnaden skulle det kvarvarande parkstråket bli mer eller mindre otillgängligt på grund av en allt för brant sluttning. Den streckade linjen markerar dagens marknivå. Den nya stödmuren kommer att ta upp en höjdskillnad på drygt 4 meter motsvarande dagens höjdskillnad i snitt B, söder om huvudterminalen. Det förfaller därför rimligt att ett fallskydd i kombination med den nya stödmuren kan utgöra en adekvat hamnavspärrning med tanke på att en likande lösning idag existerar söder om huvudterminalen.

Utformning av stödmur

I linje med områdets karaktär och vikten av en enhetlig gestaltning av Västerhamn, stadens entré bör särskild vikt läggas vid materialval och utformning. Genom att den nya stödmuren utförs med en viss lutning inåt, kring 8-12 % skapas en mer dynamisk och inbjudande visuell upplevelse. Lutning påverkar även upplevelsen av murens höjd till det lägre samt minskar dess dominans i stadsbilden.

Förslagsvis används natursten som beklädnadsmaterial då det redan förekommer i området. Den betongkänslan som råder idag vid huvudterminalen bör undvikas. Med tanke på helhetsbilden av hamnområdet och de redan existerande inslagen av röd granit längs Pommern och Sjöfartsmuseet faller det naturligt att fortsätta i den färgskalan och material. En stödmur av röd granit med viss bakåtlutning kan mildra den negativa effekt hamnens utvidgning har på stadsbilden. Muren kan bidra med att förmedla en mer harmonisk atmosfär i en annars brokig och splittrad miljö som dagens hamnområde utgör.



Bilder medurs från nedre vänstra hörnet: i) Röd granit utgör ett naturligt material och används på flera ställen i staden. bilden visar en privat trädgårdsmur i Mariehamn. ii) I slutet av Sjöpromenaden används en stödmur beklädd med röd sandsten, ett naturligt förekommande material. Den röda färgen fungerar bra i kombination med den annars vanliga röda graniten. iii) Kring Sjöfartsmuseet finns flera murar med röd granit. Dessa kan i kombination med den föreslagna stödmuren fungera som en smalande kraft i ett annars splittrat Västerhamn område. Ett splittrat intryck som delvis beror på den brokiga och osammanhängande valet av material i stadsrummet.

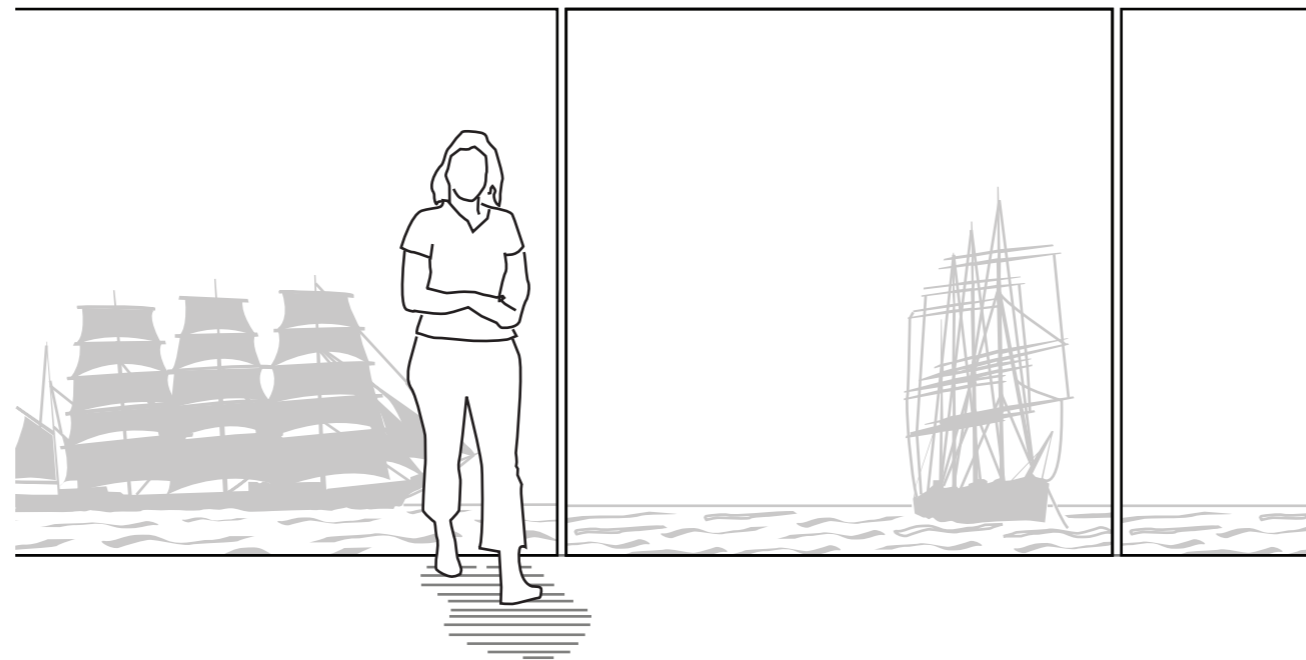
Västerhamn och Sjöpromenaden



För avspärningen i hamnen används idag metallstängsel nere på kajnivån.



Inspirationsbild av en glasbarriär med segelmotiv vid besökscentrumet för Fregatten Jylland, Ebeltoft, Danmark.
Foto: Britt Marie Trensmar



Alternativ utformning av intrångsskydd för hamnområde vid placering i gatunivå. De föreslagna motiven föreställer siluetter av segelfartyg etsat på en skyddsbarriär av armerat glas. Motiven kan belysas kvällstid för att skapa en mer intressant och tilltalande miljö. Materialet är transparent och kombinerar den avspärrande funktionen med en bibehållen siktlinje mot vattnet och resten av hamnområdet samtidigt som ett mervärde skapas av de framtagna sjöfartsmotiven.

Alternativ utformning till skyddsavspärning

Intrångsskyddet för hamnens säkerhet består idag av bland annat ett två meter högt metallstängsel. Metallstängslet är funktionellt för miljön nere i hamnområdet på kajnivå. Däremot är det inte ändamålsenligt att utföra ett liknande intrångsskydd på gatunivå. Avspärningen i gatuplanet bör gestaltas med tanke på dess visuella inverkan på stadens gatumiljö och hamnens entréområde.

Ett alternativ till metallstängsel är en avgränsning av armerat glas. Materialet är transparent och finns för olika behov av strukturell styrka. För att skapa en koppling till sjöfart och hamn kan glasytorna förses med etsade motiv. Bilden till vänster illustrerar ett exempel på en dylik skyddsavspärning.

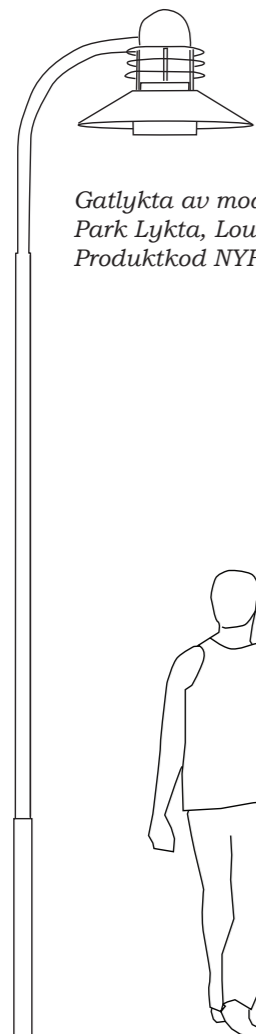
Belysning kvällstid

Glasmotiven kan belysas kvällstid så att siluetterna framträder mer markant och skapar en stämningsfull och trevlig upplevelse. Belysningen monteras så att ljuset leds upp inuti glaset och bryts utåt i de frostade ytorna. Det är därför viktigt att glaset är frostade och inte bara försedda med någon slags plastfolie med tryckta mönster. Konsultation med en belysningsexpert är viktigt under konstruktions och monteringsfasen.



Förslag på motiv för skyddsbarriär med anknytning till sjöfart och stadens vision om en sjöfartsstad. Siluetter av segelfartyg och andra symboler kopplade till sjöfart kan användas som motiv. Även motiv bestående av olika fyra kopplade till Åland kan användas. Bildserien ovan visar siluetten av Pommern ur olika vinklar och situationer.

Västerhamn och Sjöpromenaden

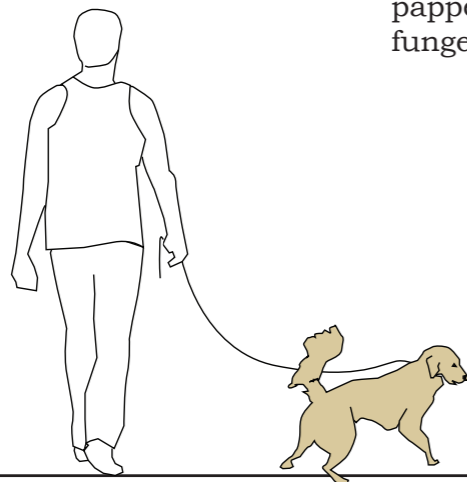


Gatlykta av modell: Nyhavn Park Lykta, Louis Poulsen, Produktkod NYH-PA-LY.

Belysning som stämningsskapare

Ljus har en direkt inverkan på vårt välbefinnande och trivsel. Genom att tillämpa en genomtänkt belysningsstrategi där val av belysningsarmaturer och olika parametrar som ljusstyrka, spridningsvinkel och färg beaktas kan man förstärka olika platsers atmosfär och upplevelse.

Olika teman och karaktärer kan förmedlas på ett intuitivt sätt genom belysning. En karaktär i samspel med övrig gestaltning i form av materialval och gatumöbler som bänkar, papperskorgar och markbeläggning skapar en väl fungerande helhet.



Belysningspollard av modell: Starke Louis, Louis Poulsen, Produktkod SL-PO.

En väl genomförd belysning har även en positiv effekt på hur trygg och säker vi upplever en offentlig miljö. Det är viktigt att vara medveten om att bara öka belysningsstyrkan på en plats inte självklart skapar en tryggare plats. Istället upplever man sig mera utsatt i en stark strålkastarlik belysning, vilket motverkar det ursprungliga syftet.

Förslag till belysning

Figuren nedan till vänster illustrerar tre olika zoner där ett medvetet val av belysningsarmaturer kan förstärka områdenas funktion och atmosfär. Det gulmarkerade området utgör den strandnära och tillgängliga kajkanten samt småbåtshamnen. Där valet av en belysningspollard kan intensifiera kajen och skapa en intim och småskalig känsla.

Det andra identifierade området utgör rörelsestråket längs Sjöpromenaden och Hamngatan. En gatlykta inspirerad av befintliga armaturer föreslås användas för att skapa en kontinuitet längs stråket. Det förstärker den upplevda identiteten och helheten. Förslag på

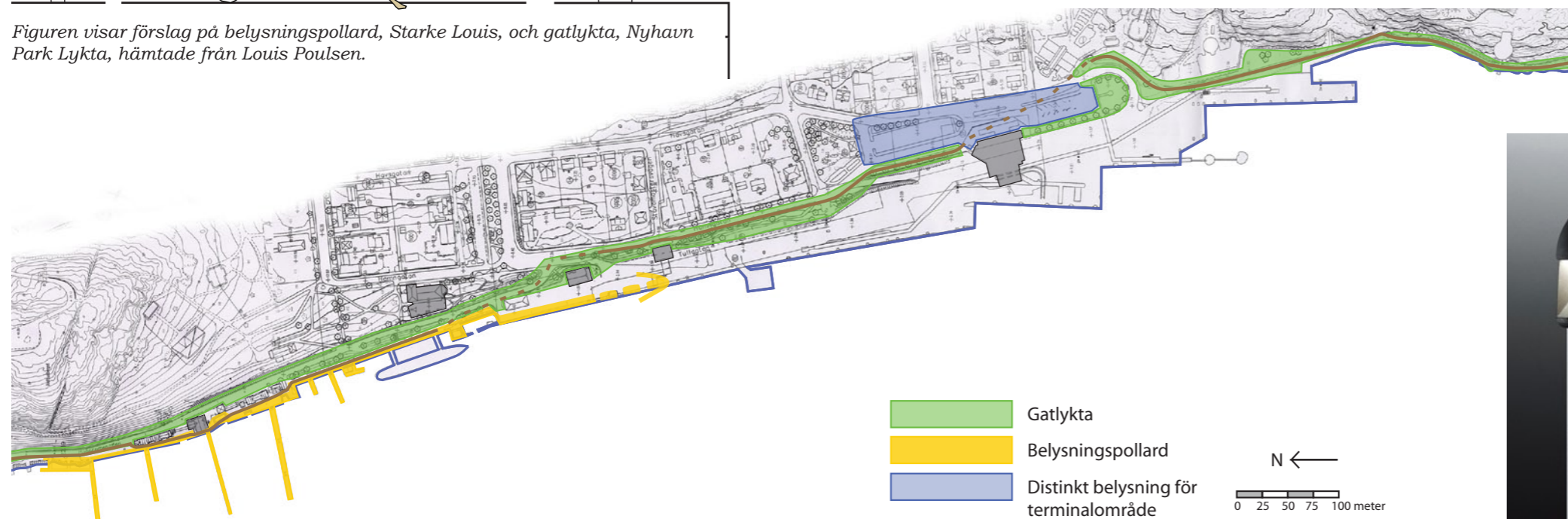
armaturer till belysningspollard samt gatlykta visas i figuren till vänster.

Slutligen föreslås att det blåmarkerade terminalområdet utgör en specifik plats och bör tillägnas en egen belysningsgestaltning i samspel med den dominerande terminalbyggnaden.

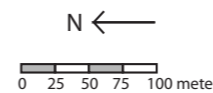


Dagens gatubelysning längs delar av Sjöpromenaden. Belysningsarmaturen skapar med sin enkla men distinkta form en trevlig och inbjudande atmosfär, en känsla av småskalighet och parkkaraktär. Denna egenskap fungerar bra i området och har använts som förebild för valet av belysningsarmaturer.

Figuren visar förslag på belysningspollard, Starke Louis, och gatlykta, Nyhavn Park Lykta, hämtade från Louis Poulsen.



- Gatlykta
- Belysningspollard
- Distinkt belysning för terminalområde



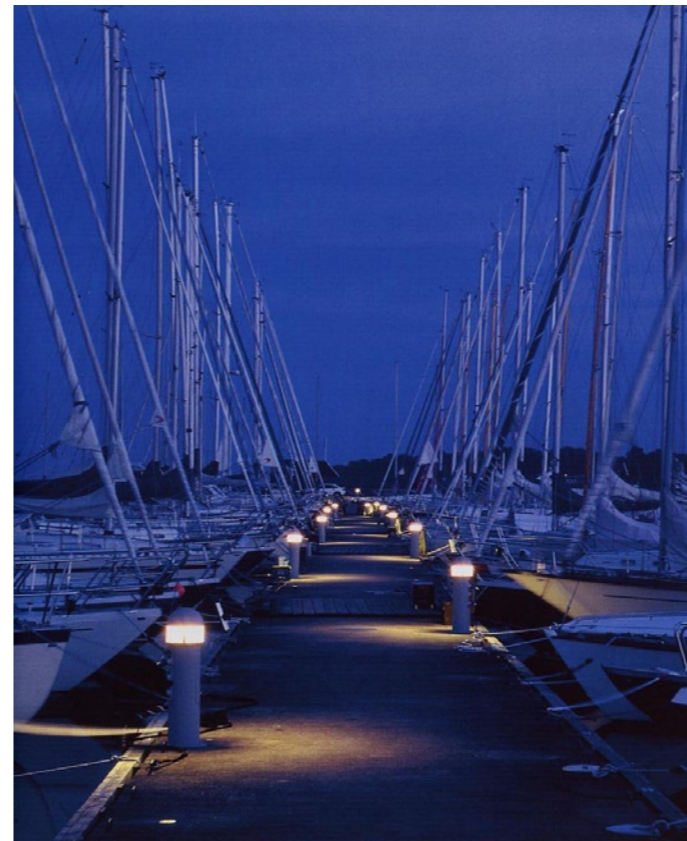
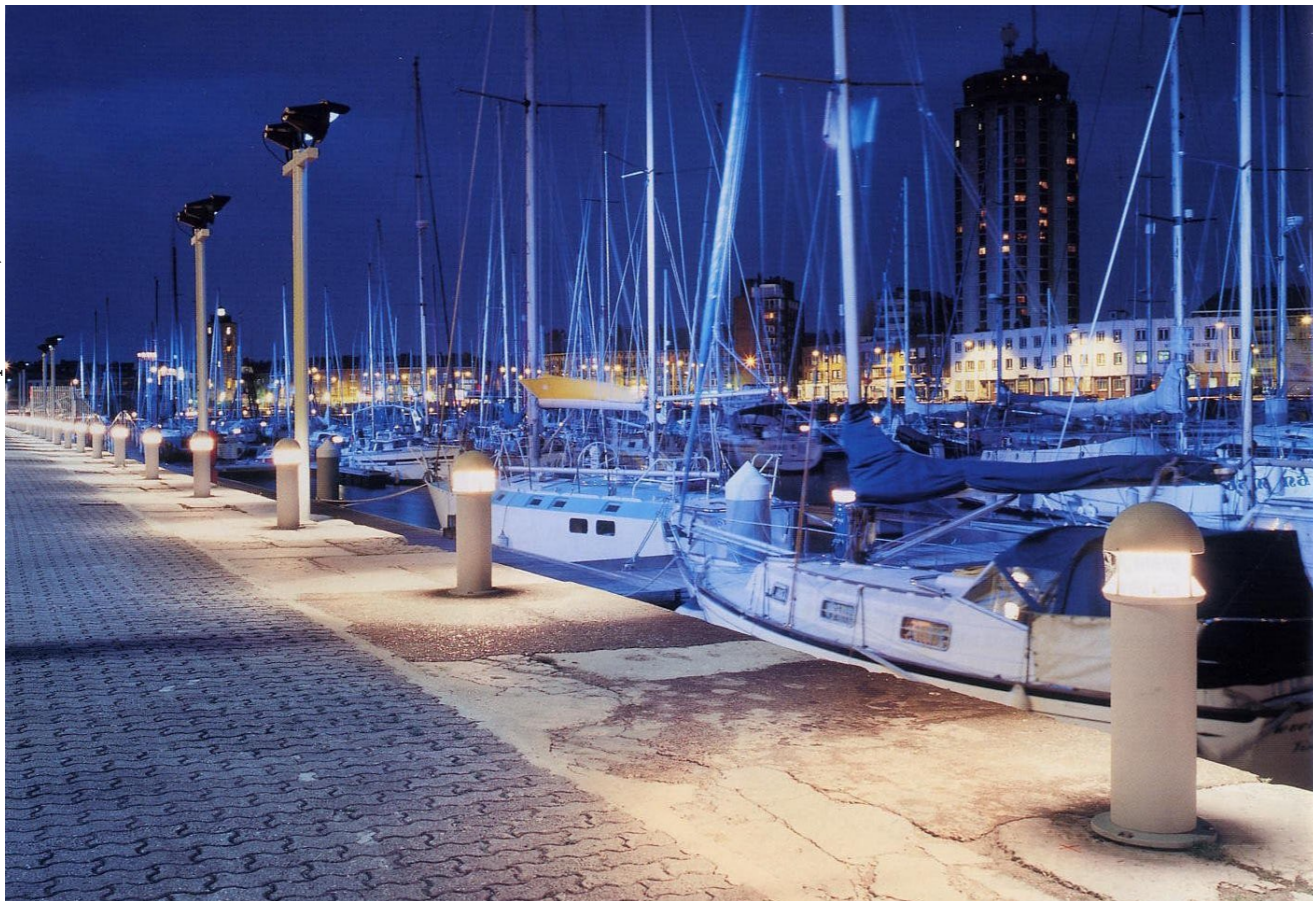
Valet av belysningsarmaturer används för att skapa starkare karaktärer inom olika delar av promenadstråket. Kajkanten och områden i direkt anslutning till vattnet har en egen identitet som förstärks med valet av en belysningsarmatur av pollardmodell. Den grönmarkerade zonen längs Sjöpromenaden och Hamngatan har en mer parkkaraktär och i visionen att skapa en kontinuitet längs rörelsestråket har en gatubelysningsarmatur valts inspirerad av en existerande armatur. Terminalområdet utgör en specifik plats och bör tillägnas en egen belysningsgestaltning i samspel med den dominerande terminalbyggnaden.



Bild till vänster, belysningspollard av modell: Starke Louis, Louis Poulsen, Produktkod SL-PO. Bild till höger, Gatlykta av modell: Nyhavn Park Lykta, Louis Poulsen, Produktkod NYH-PA-LY. Bilder hämtade från tillverkarens produktblad.

Västerhamn och Sjöpromenaden

Dunkerque hamn, Foto: Paul Koslowski



Rungsted Marina, Foto: Anders Sune Berg

Inspirationsbilder

Bilderna visar den omgestaltade hamnen i Dunkerque, Frankrike samt Rungsted Marina, Danmark. Hamnområdet i Dunkerque genomgick en omfattande upprustning på mitten av 1990-talet. Det målmedvetna valet av en maritim belysningsstrategi har gett hamnområdet en stark och unik identitet i staden.

Belysningspollarder längs kajkanterna samt längs småbåtshamnens kan skapa en kontinuitet i Västerhamnen, en plats med en egen karaktär och identitet. Belysningspunkterna formar intuitiva rörelsestråk längs kajkanterna med en inbjudande och varm känsla.

Beställare: Dunkerque stad
Arkitekt: Cabinet Delisle
Foto: Paul Koslowski

Rungsted Marina, Rungsted, Danmark
Foto: Anders Sune Berg

Källa: NYT, The Louis Poulsen magazine of lighting and architecture 2004, - 578



Rungsted Marina, Foto: Anders Sune Berg



Dunkerque hamn, Foto: Paul Koslowski

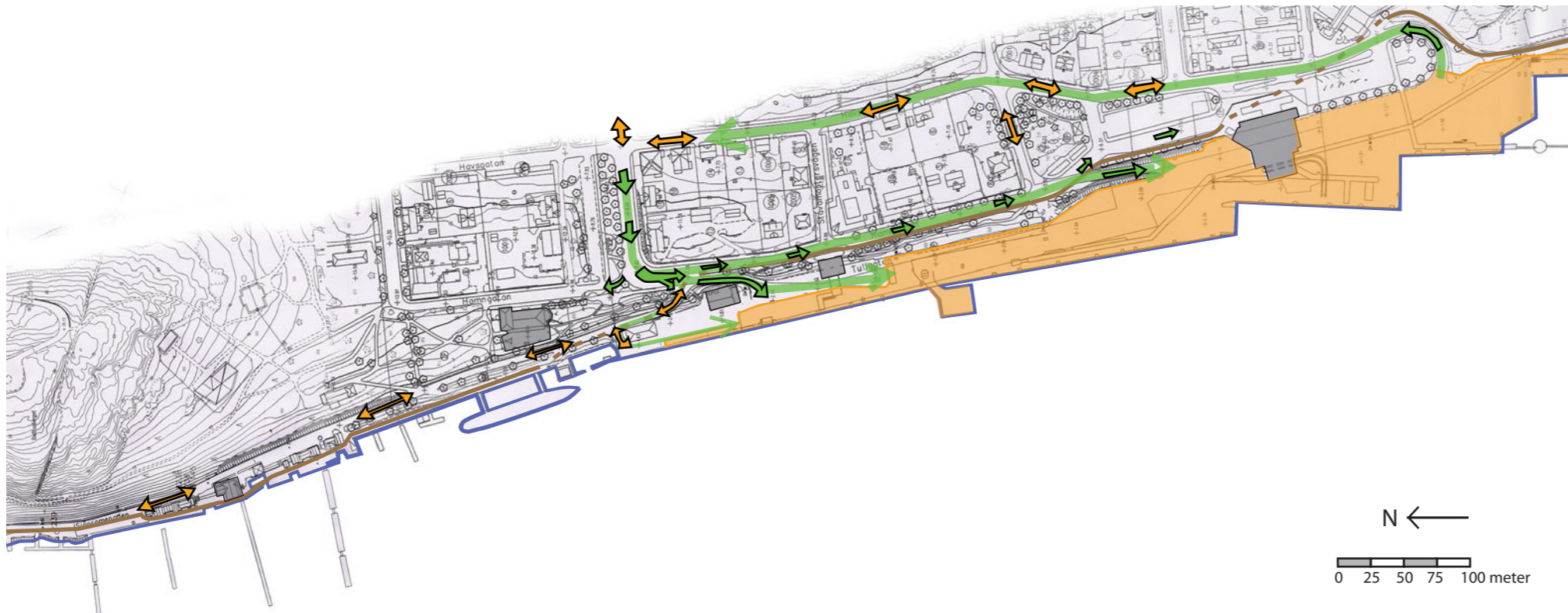
Västerhamn och Sjöpromenaden

Bilburen trafik i Västerhamnen

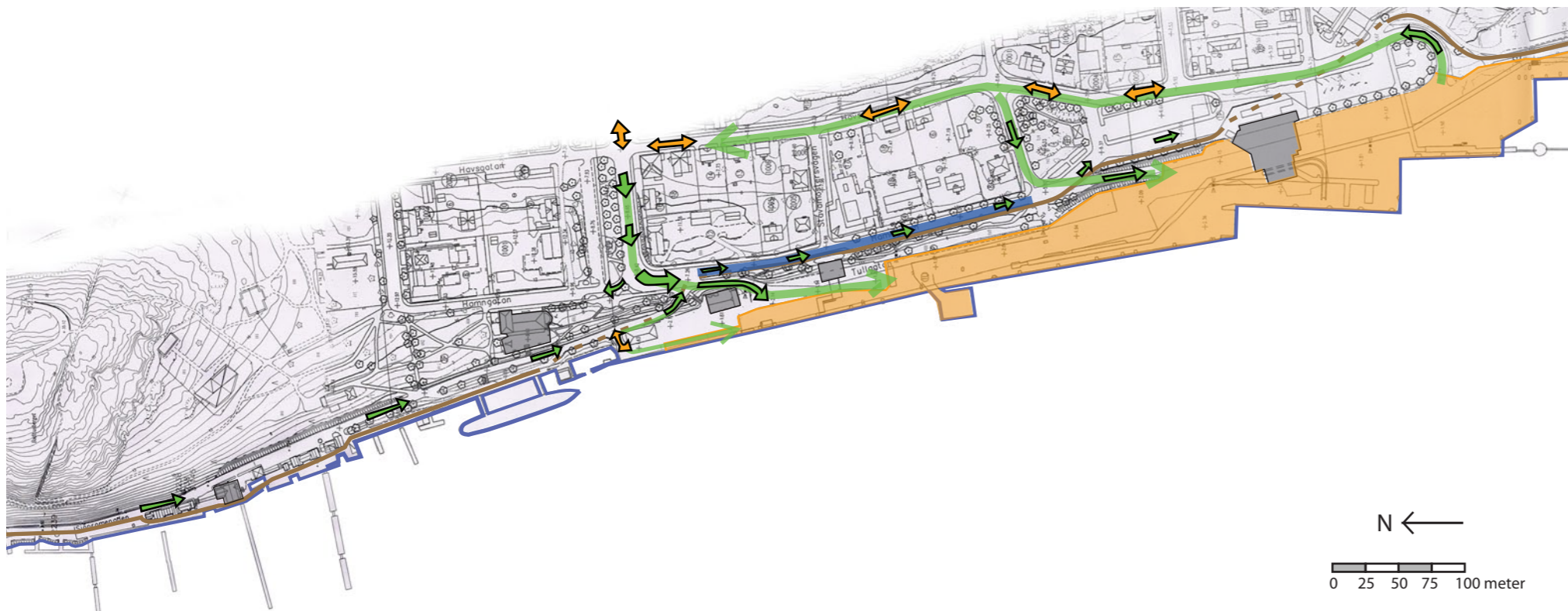
Figuren till vänster visar dagens bilburna trafik i hamnområdet. De grönmarkerade heldragna flödespilarna visar den trafik som skall ned till hamnområdet och checkas in. Figuren under visar en alternativ lösning där Sjöpromenaden är enkelriktad samt bilflödet längs Hamngatan, det blåmarkerade avsnittet, har minskat. Istället flyttas den trafik som skall checkas in via nedfarten vid Huvudterminalen från Hamngatan till Havsgatan.

Den problematiska korsningen mellan Hamngatan och Storgatan kan genom enkelriktningen få en enklare lösning. Dagens situation är relativt krånglig samt att med den föreslagna utvidgningen av en extra fil på nedfarten vid Tull och packhuset blir det än värre. Korsningens läge mitt i den viktiga noden i stadens gatumiljö och rörelsestråk kräver att den får en ändamålsenlig lösning. En lösning som även tar hänsyn till gång och cykeltrafikens behov i området. Det är viktigt att själva utformningen och gestaltningen är i samspel med det maritima tema som Västerhamnen föreslås få.

Områdets betydelse som stadens entré utgör ytterligare en motivering att prioritera en fullgod lösning i samspel med den antagna visionen om en levande och attraktiv stad. En stad där tillgänglighet för alla oavsett färdmedel och fysisk förmåga beaktas på ett respektfullt sätt.



Dagens trafikflöde i Västerhamnen. De grönmarkerade pilarna visar enkelriktade gator medan de gula visar dubbelriktade. Den motorburna trafiken ned till hamnområdet och incheckningen är markerad med heldragna gröna flödespilarna.



Alternativt scenario där den bilburna trafiken har enkelriktats längs hela Sjöpromenaden. Den blåmarkerade delen av hamngatan föreslås få en minskad bilburen trafikmängd. Istället föreslås den bilburna trafiken som skall checkas in till hamnområdet via nedfarten vid huvudterminalen flyttas över till Havsgatan. På detta sätt fördelas trafikflödet över en större yta och korsningen vid Storgatan och Hamngatan kan få en enklare trafiklösning.

Västerhamn och Sjöpromenaden

Hamngatan - Sjöpromenaden

Korsningen mellan Sjöpromenaden och Hamngatan, vid Tull och packhuset, är en problematisk punkt i dagens gatunät. Storagatan med fyra enkelriktade filer leder idag majoriteten av all bilburen trafik ned till hamnområdet. Personbilsincheckningen sker i huvudsak via nedfarten sydost om Tull och packhuset, en mindre del av personbilstrafiken sker längs en nedfart i anslutning till Sjöpromenaden norr om Tull och packhuset.

Korsningen upplevs som svårforcerad för cyklister och icke bilburen trafik. Dess utformning och bredd i kombination med avsaknaden av en klar och tydlig zon för gående avskräcker besökare och boende från att röra sig i området. Med tanke på områdets karaktär av en potentiellt viktig nod i Västerhamnen och stadens offentliga miljö bör korsningens utformning prioriteras. Både bilburen trafik samt gående och cyklister ska på ett säkert och ändamålsenligt sätt kunna röra sig på platsen.

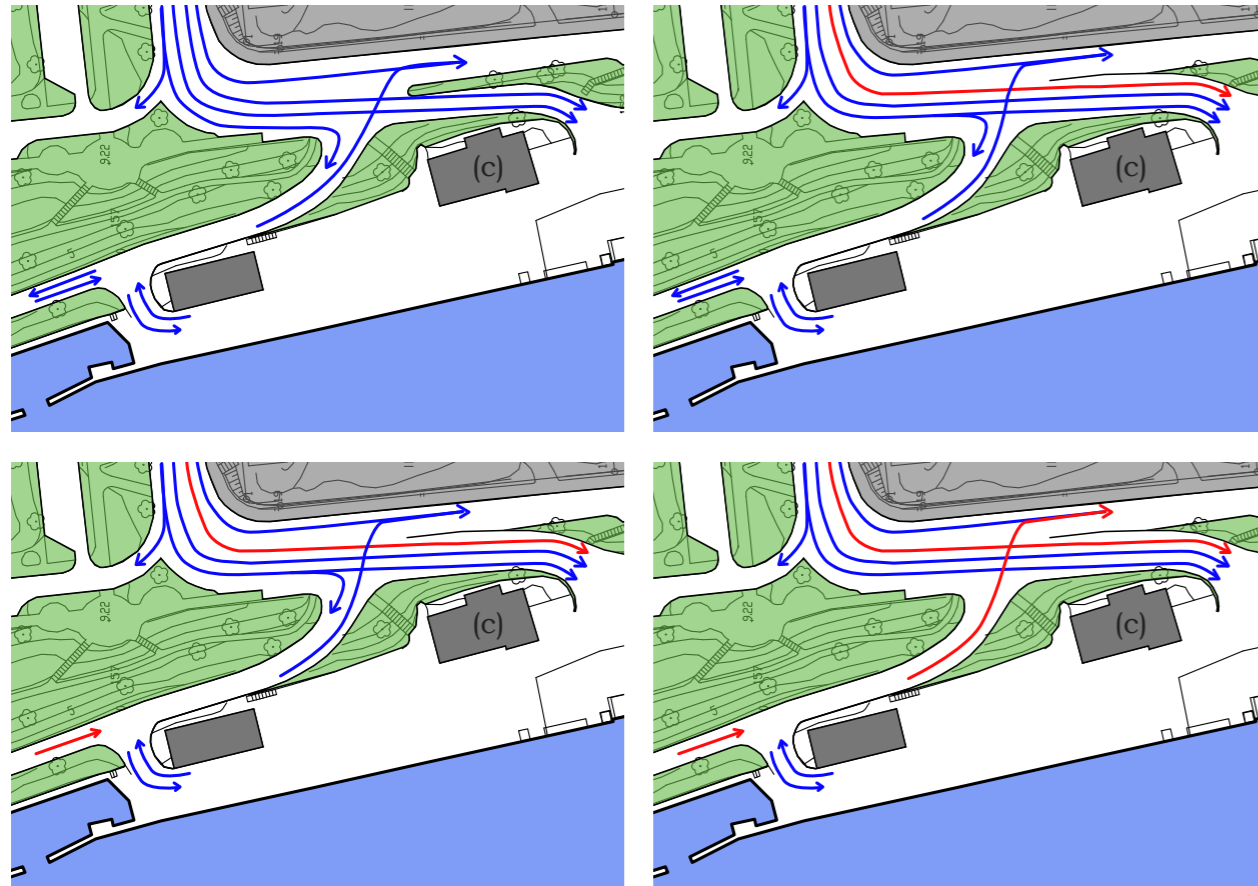
Alternativa trafikflöden

Bildserien till vänster visar dagens trafiksituation i korsningen samt tre alternativa scenarion efter

hamnens föreslagna utvidgningen. Utvidgningen föreslår att nedfarten sydost om Tull och packhuset föreslås breddas med en tredje fil mot öster. Den tredje filen skulle delvis komma att byggas på dagens Hamngata.

Bildserien visar även tre alternativ på trafikflöden i korsningen efter hamnens föreslagna utvidgning. Alternativ I visar i stort sett dagens situation med en extra fil rödmarkerad i bilden. I övrigt är resterande körfält oförändrade. Alternativ II har största delen av Sjöpromenaden enkelriktad mot söder, endast den delen som idag används som nedfart till hamnen är dubbelriktad. Alternativ III illustrerar fallet då hela Sjöpromenaden är enkelriktad. Genom att ta bort möjligheten att köra norrut på Sjöpromenaden kan istället Storagatans filer i största möjliga utsträckning användas till nedfarten till bilincheckningen.

Den enkelriktade Sjöpromenaden blir även mer lättframkomlig för motorfordon samtidigt som mer utrymme för icke bilburen trafik kan tillgodoses.



Trafikflödet i korsningen Storagatan och Hamngatan. Medurs från översta vänstra hörnet: Dagens situation med två filer i nedfarten till hamnområdet vid Tull och packhuset (c). Alternativ I: en extrafil till nedfarten till hamnområdet. Alternativ II: en extrafil samt Sjöpromenaden från Pommern och norrut enkelriktad. Alternativ III: en extrafil till nedfarten till hamnområdet samt hela Sjöpromenaden enkelriktad.

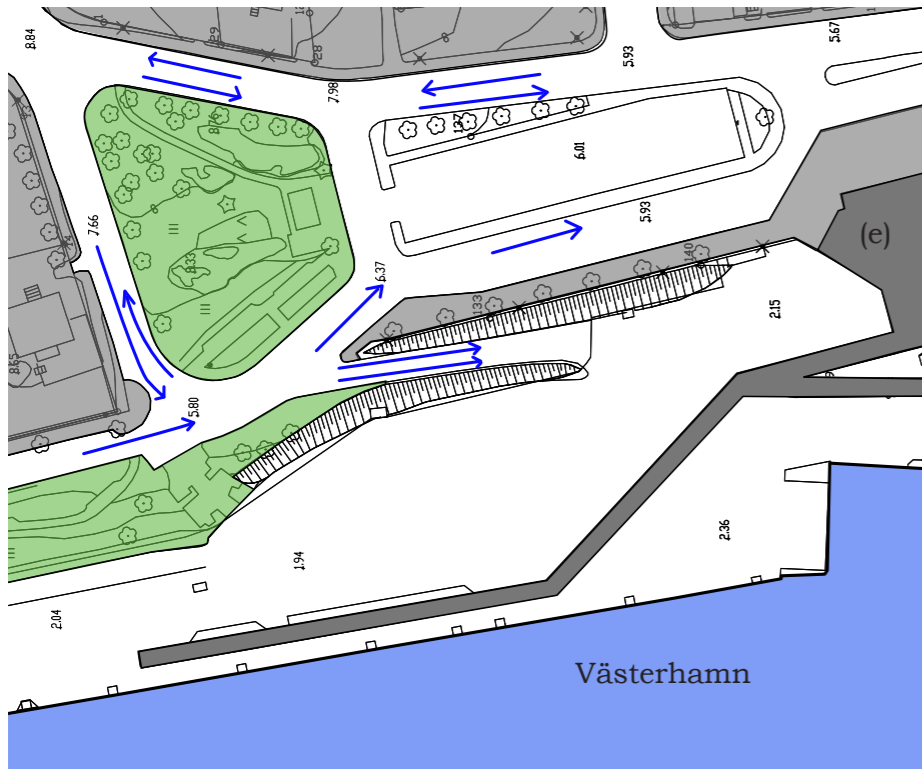


Dagens trafiklösning vid korsningen mellan Storagatan, Sjöpromenaden och Hamngatan är problematisk. Majoriteten av den bilburna trafiken till hamnområdet skall passera platsen. Bilden är tagen från Sjöpromenaden upp mot Hamngatan. Nedfarten vid Tull och packhuset skymtar till höger i bild. Bilen till vänster i bilden kommer från Storagatan som med fyra filer leder trafiken från centrum Västerhamnen. Gångare och cyklister är helt utsatta i korsningen och den väldiga bredden av upplevs som svår att passera säkert.

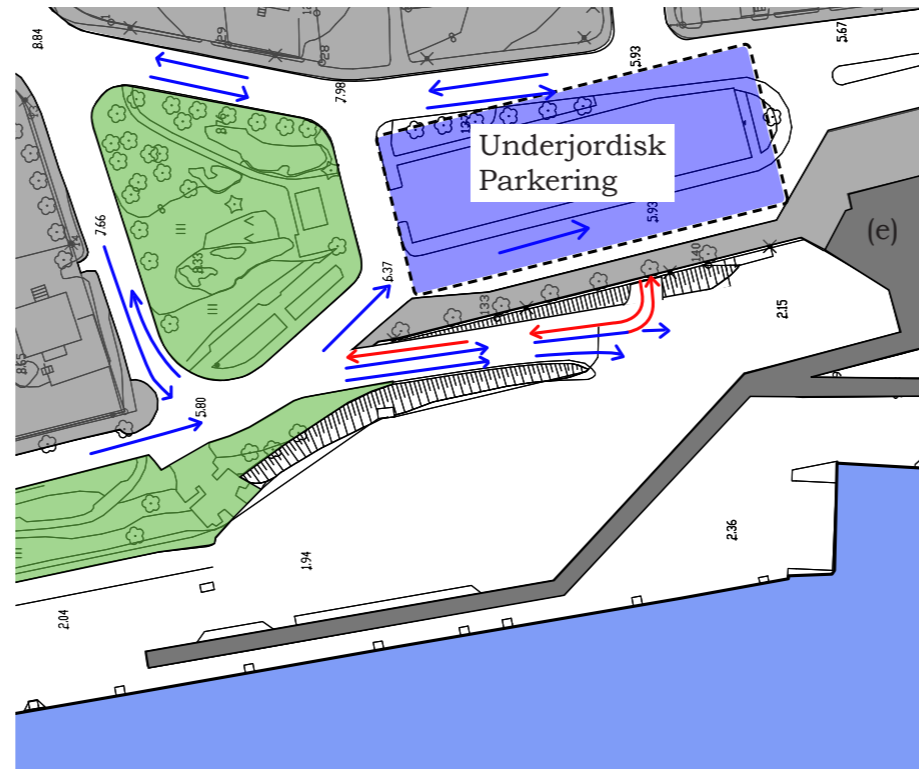


Utan ett tydligt och självklart gångstråk söker sig gående egna vägar att ta sig fram. Att gående går mitt på körbanan indikerar att platsens utformning brister samt risken för olyckor ökar. Ett mer tydligt identifierbart rörelsestråk med avsatt yta för gående längs Hamngatan behövs.

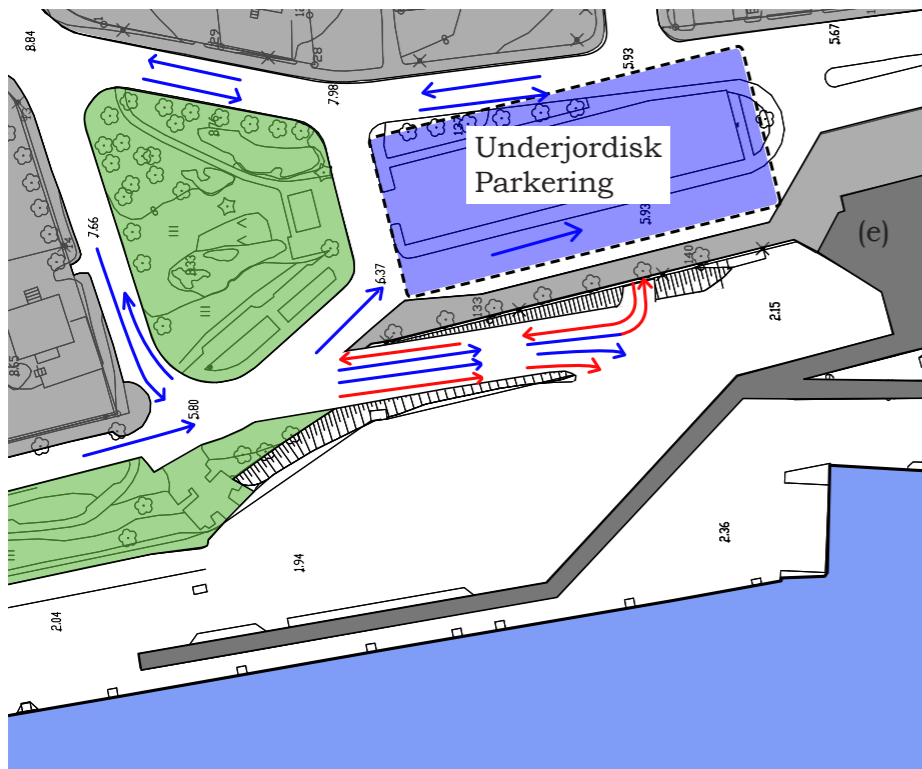
Västerhamn och Sjöpromenaden



Dagens situation vid Huvudterminalen (e). Den tvåfiliga nedfarten till hamnområdet används för bland annat incheckning av lastbilar och bussar. Hamnområdet har idag en begränsad parkeringskapacitet som i framtiden kan behövas kompletteras.



Alternativ I: Dagens nedfart till hamnen har kompletteras med en extra fil för åtkomst till det underjordiska parkeringgaraget. Parkeringgaraget är beläget under dagens långtidsparkering. Teckenförklaring: Huvudterminal (e).



Alternativ II: Dagens nedfart till hamnen har kompletteras med två extra filer för åtkomst till det underjordiska parkeringgaraget. Teckenförklaring: Huvudterminal (e).

Hamnområdet och parkeringsmöjligheter

Dagens hamnområde vid Huvudterminalen (e) i bilden längs till vänster har begränsat med parkeringsmöjligheter. I framtiden kan en möjlig lösning utgöras av ett underjordiskt parkeringsgarage. Genom att flytta parkeringsplatserna under jorden kan en större mängd platser skapas utan att i större utsträckning påverka stadsmiljön.

Tillgången av långtidsparkering nere i hamnen är idag rätt begränsad vilket resulterar i att man är tvungen att söka parkeringsmöjligheter längre bort längs gator i angränsande områden. En underjordisk parkeringsyta i vid terminalbyggnaden skulle underlätta för både besökare och boende.

Alternativ I och II visar två möjliga alternativ för anslutning till ett underjordiskt parkeringsgarage. Dagen nedfart för bussar och lastbilar har kompletterats med en respektive två nya filer för att hantera trafiken till garaget. Genom att utnyttja den befintliga rampen kan utrymmer sparas i det framtida parkeringsgaraget samt som ytan ovan jord frilägges för annan användning.



Dagens långtidsparkering i Västerhamnen är mestadels fullstätt. Besökare och bosatt tvingas söka alternativa parkeringsmöjligheter längs gatorna i närbelägna områden. Ett framtida underjordiskt parkeringsgarage skulle lösa bristen på parkeringsplatser i anslutning till Huvudterminalen samtidigt som ytan ovan jord friläggs. Förhoppningsvis kan en del av den frilagda ytan användas för att kompensera delar av den grönyta som hamnens exploateringar har förbrukat.

Västerhamn och Sjöpromenaden

Referensmaterial

Muntliga

Sirkka Wegelius, Stadsarkitekt, Mariehamns Stad

Britt Marie Trensmar, Maritima Mariehamn,
Mariehamns Stad

Skriftliga

Filip Azam, Arkitektplanerare vid stadsarkitektkontoret, *God tillgänglig miljö i Mariehamn, Kriterier och åtaradsplan*, Stadsarkitektkontoret februari - 2005

Gröna Fakta 2/1997, Trädplanens ABC, Alnarp: Movium, 1997

Mariehamn Generalplan, Riktlinjer för stadens förvaltningar och nämnder, 08.11.2006, Mariehamn, 2006

Vision Mariehamns Stad, Mariehamn, 2007

Kjell Ekström, Håkan Skogsjö, *Fler hälsningar från ett svunnet Åland. Vykort från 1900-talets första hälft Åländska bilder, del 4*, Mariehamn: Skogsjömedia och författarna, 2004

Kjell Ekström, Håkan Skogsjö, *Innan minnerna bleknar. Åländska färgbilder från 1900-talets mitt*, Mariehamn: Skogsjömedia och författarna, 2002

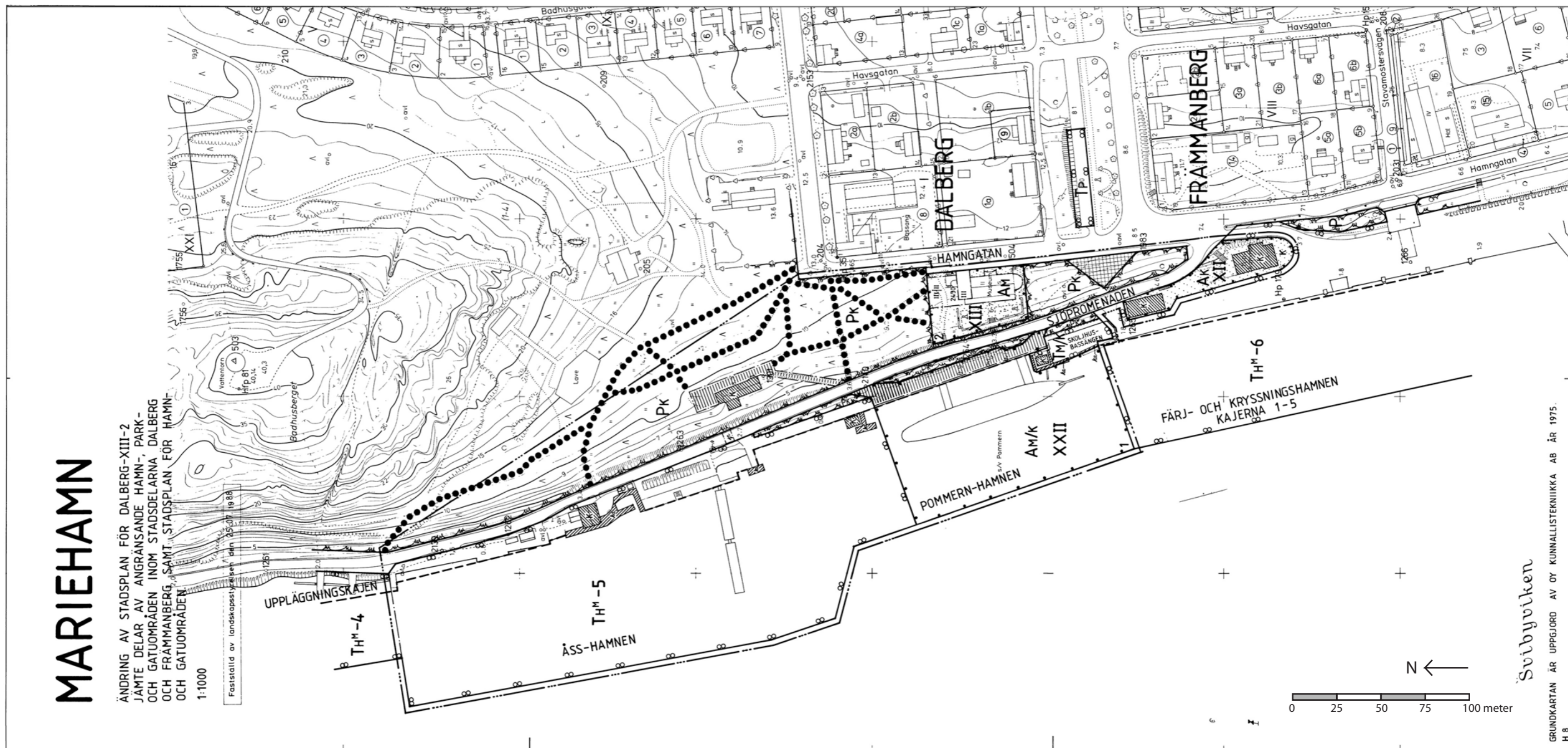
Kjell Ekström, Håkan Skogsjö, *Hälsningar från ett svunnet Åland. Vykort från 1900-talets första hälft*, Mariehamn: Skogsjömedia och författarna, 2000

NYT, The Louis Poulsen magazine of lighting and architecture 2004, - 578, Louis Poulsen Lighting A/S.

Bilaga Stadsplan

Bilaga Stadsplan

Befintlig stadsplan över område kring Pommern, ÅSS paviljong, och Tull och packhuset i Västerhamnen.



Bilaga Stadsplan

TECKENFÖRKLARINGAR OCH STADSPLANEBESTÄMMELSER:

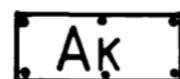
	Linje 3 m utanför det planeområde fastställelsen avser.
	Gräns för kvarter, del av kvarter och område.
	Gräns mellan delar av område för vilka olika stadsplanebestämmelser är gällande.
	Gräns för utbyggnad av hamnkonstruktioner och dykdalber. Området kan efter särskild prövning av stadsstyrelsen utfyllas och utnyttjas för verksamhet med anknytning till respektive hamnfunktion, såvida detta icke strider mot annan områdesbestämmelse.
	Stadsdelsgräns.
	Gräns för stadsområde.
DAL	Namn på stadsdel.
SJÖPRO	Namn på gata eller område.
X	Överkorsad beteckning anger att denna avlägsnats.
	Del av område reserverad för allmän gångtrafik. Området får enligt stadsstyrelsens direktiv användas för fordonstrafik och fordonsparkering.
	Instruktiv gångväg.
	Öppen plats eller torg.
	Del av område som bör skötas och underhållas med beaktande av de arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefulla samt för stadsbilden betydelsefulla byggnader, vilka ger karaktär åt platsen.
	Specialområde, vattentäkt med brunnsvatten. På området får enligt stadsstyrelsens direktiv uppföras pumphus.
	Del av gatuområde över vilken får utbyggas portal. Frihöjd från gatunivå får ej understiga 4, 1 m.
	Byggnadsområde.
	Del 3v tomt som bör planteras häri dock icke inräknad den del som utnyttjas som väg eller för bilparkering.
III	Romersk siffra anger det största tillåtna antalet våningar ovan mark för del av byggnad

III|II

Angives två romerska siffror med skiljelinje emellan anger de romerska siffrorna det största tillåtna antalet våningar ovan mark vid respektive byggnadsområdesgräns parallell med skiljelinjen.

2430

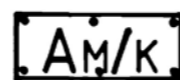
Arabisk siffra anger det största tillåtna antalet m² våningsyta.



Kvartersområde för kommunaltekniska byggnader och inrättningar, för hamnverkets behov.



Kvartersområde för allmän byggnad omfattande tomt för Ålands Sjöfartsmuseum, där högst 45 % av den totala våningsytan får utnyttjas för hotell- och restaurangändamål. Kvartersområdet bör vara tillgängligt för allmänheten.



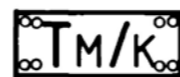
Allmänt kvartersområde omfattande tomt avsedd som förtöjningsplats för museifartyget Pommern samt för en till detta anpassad småbåtshamn.



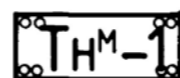
Kulturhistoriskt värdefullt parkområde som bör skyddas.



Vattenområde.



Område för småbåtshamn, där miljön bör bevaras. Vid förnyelse eller reparation av kajen skall de synliga delarnas material och utseende bevaras eller restaureras.



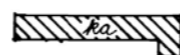
Hamnområde för Mariehamns stads behov. Inom området bör befintliga träd och vegetation i mån av möjlighet bevaras. Index efter beteckningen anger närmare bestämmelse för områdets användning.

-5

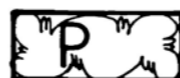
ASS-hamnen: Inom området får bedrivas småbåts- och gästhamnsverksamhet. Index anger att för verksamheten behövliga kaj- och pontonanläggningar samt service- och sanitetsbyggnader, jämte bilplatser får i enlighet med stadsstyrelsens direktiv utbyggas. Byggnadernas fasader skall utformas så att de harmonierar med K-märkt byggnad och den kulturhistoriskt värdefulla gatu-, park- och hamnmiljö som bör skyddas. Inom området får anläggas bunkringsplats för båtbränslen.



Arkitektoniskt eller kulturhistoriskt värdefull samt för stadsbilden betydelsefull byggnad. Byggnaden får ej rivas. Reparations- och ändringsarbeten som utförs på byggnaden samt ändring av användnings-sättet bör vara sådana att byggnadens historiskt värdefulla eller för stadsbilden betydelsefulla karaktär bibehålls.



För stadsbildens bevarande betydelsefull kaj vars yttre utseende inte utan tvingande skäl får förändras.



Parkområde.

Den allmänna belysningen inom gatu-, park- eller hamnområde bör anpassas till miljöns stilmässiga sammanhang och det oblekt som skall skyddas.

Bilaga Stadsplan

Särskilda bestämmelser för kvartersmark betecknad med AM:

Tillbyggnad bör såväl till arkitektonisk utformning, takoch fasadmaterial samt färgsättning harmoniera med bef. byggnad. Tillbyggnads högsta höjd räknad som plushöjd bör överensstämma med plushöjden på del av befintlig byggrad i III II våningar. Källarutrymmen får utbyggas under hela tomtens marknivå. För tomten bör iordningställas bilplatser enligt det följande:

Bostäder	1 bilplats per bostadslägenhet.
Hotell	5 bilplatser per 10 gästrum.
Restauranger, barer	1 bilplats per 10 gästplatser.
Samlingslokaler, biografsalongen, teatrar	1 bilplats per 10 sittplatser.
Kvartersområde märkt AK och områden märkt THM	Antalet bilplatser bestäms på basen av en av sökande företedd utredning.

Utbygges på samma tomt restaurang, matbar, cafe eller konferensutrymmen i anslutning till hotell, får vid beräkningen av bilplatsbehovet för vart och ett av dessa utrymmen från antalet gäst- och sittplatser avdragas ett antal som motsvarar 2 ggr hotellanläggningens rumstal.

Särskilt avtal mellan staden och tomtägaren bör upprättas för iordningställande av bilplatserna utanför tomten på härför särskilt avsatt trafikområde för allmän parkering. Staden äger härvid rätt att erhålla skälig ersättning för ianspråktagen mark samt för beräknade kostnader för iståndsättandet och fortlöpande årsunderhåll likväl med beaktande av museets samhällsfunktion.

Särskilda bestämmelser för kvartersmark betecknad med AM/K:

Inom området får i enlighet med stadsstyrelsens direktiv utbyggas för museifartyget Pommern och en småbåtshamn behövliga kajanläggningar, varvid särskilt bör beaktas det kulturhistoriskt värdefulla fartyget och den kulturhistoriskt värdefulla gatu-, park- och hamnmiljö vilka bör skyddas.

Särskilda bestämmelser för K-märkt byggnad samt anslutande tomtmark och nybebyggelse

1 §

Vid reparation av historiskt värdefull eller för stadsbilden betydelsefull byggnad bör byggnaden med dess olika utbyggnader, fasader, fönster- och dörröppningar, fönsterindelning, tak, skorstenar, vattenrännor och andra för byggnaden karktäriska detaljer och material bibehållas eller nybyggas i enlighet med tidigare eller ursprungligt utförande.

2 §

Speciell uppmärksamhet bör härutöver fästas vid anpassningen till gatu-, kvarters- och gårdshelheten samt till områdets tidshistoriska karaktär vid byggnadsnämndens bedömning av ansökan som berör:

- byggnadstillstånd
- reparation eller ändring av byggnad, ändring av fasad, ändring av byggnads användningssätt eller annan i byggnadsförordningens 48 § avsedd åtgärd
- i byggnadslagens 42 § 2 mom. avsett tillstånd att ändra den naturliga markytan eller att fälla träd samt

byggnadsinspektörens bedömning av anhållan, som berör:

- i byggnadsordningens 10 § avsett tillstånd att uppföra lätt konstruktion eller utplacering av fördelningsskåp eller byggnads utseende eller på stadsbilden inverkan åtgärd samt ändring av byggnads väggmaterial, yttre färgsättning, taktäckningsmaterial och/eller färg, samt
- uppsättande av i byggnadsordningens 32 § avsedd reklam anordning.

3 §

Innan i 1 § och 2 § avsedd ansökan avgöres bör museibyrån beredas tillfälle att avge utlåtande. Utlåtande bör avges inom två (2) månader.

4 §

Skyddstak för bilar får efter stadsstyrelsens hörande även uppföras utanför byggnadsområde enligt byggnadsnämndens direktiv såvida detta ej strider mot annan bestämmelse. För allt byggande bör användas sådana byggmaterial, färger och taktäckningsmaterial, som lämpar sig med tanke på stadsbilden och K-märkt byggnads särprägelse.

5 §

Tomt bör inhägnas mot allmänt område och granntomt på ett för K-märkt byggnad och omgivningen passande sätt.

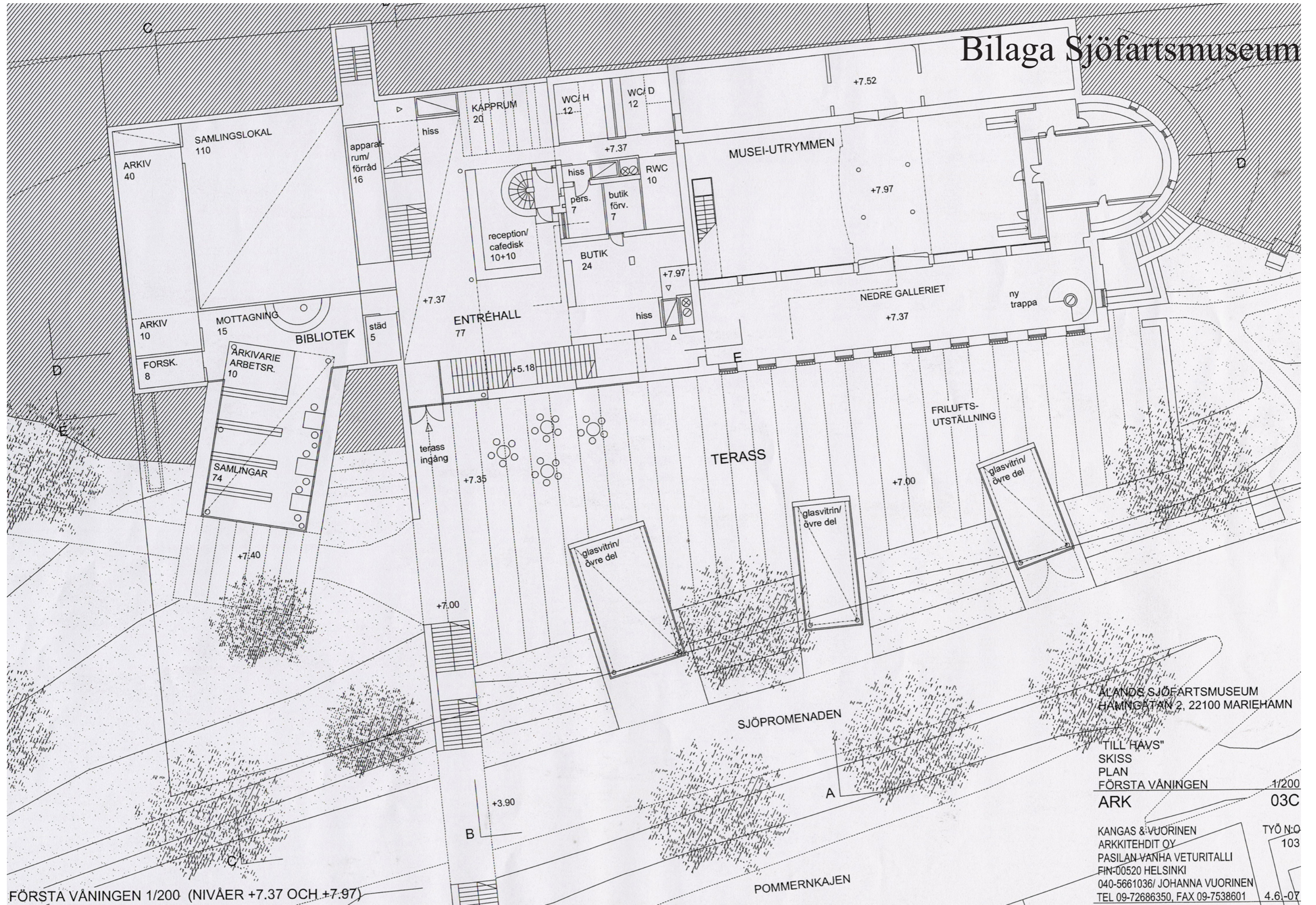
Mariehamn 17.06.1987
06 01 1988



Folke Wickström

stadsarkitekt

Bilaga Sjöfartsmuseum



FÖRSTA VÅNINGEN 1/200 (NIVÅER +7.37 OCH +7.97)

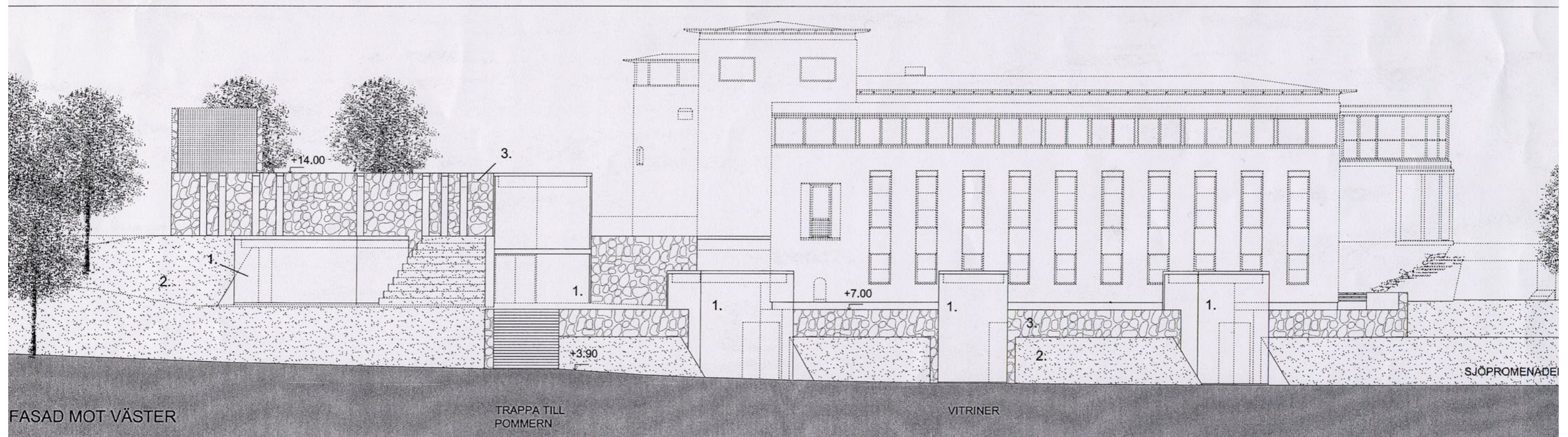
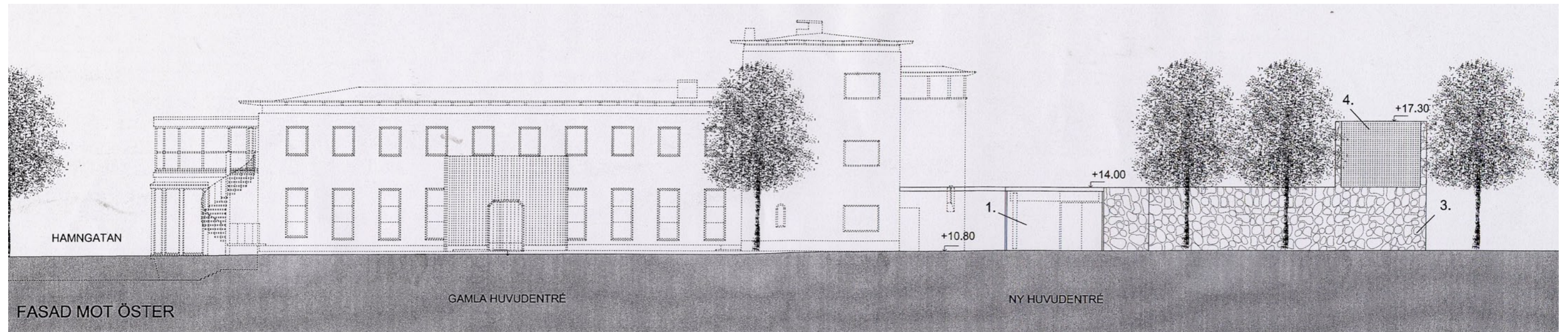
ÅLÄNDS SJÖFARTSMUSEUM
 HAMNGATAN 2, 22100 MARIEHAMN

"TILL HAVS"
 SKISS
 PLAN
 FÖRSTA VÅNINGEN 1/200
 ARK 03C

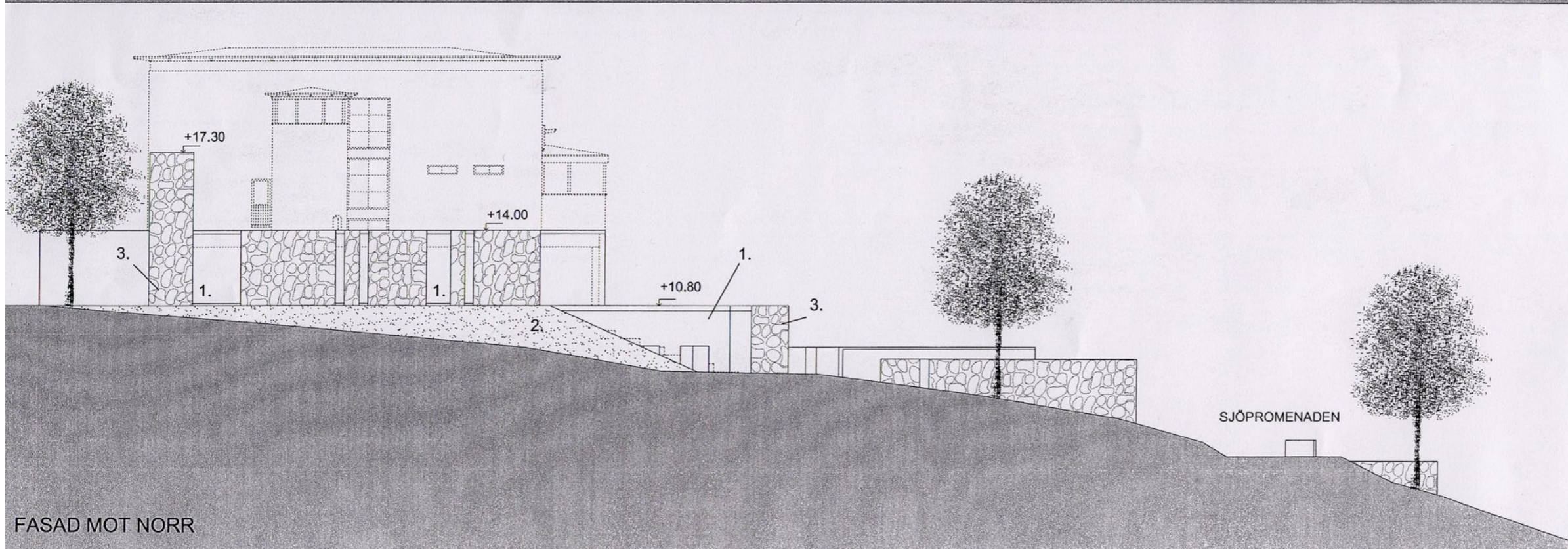
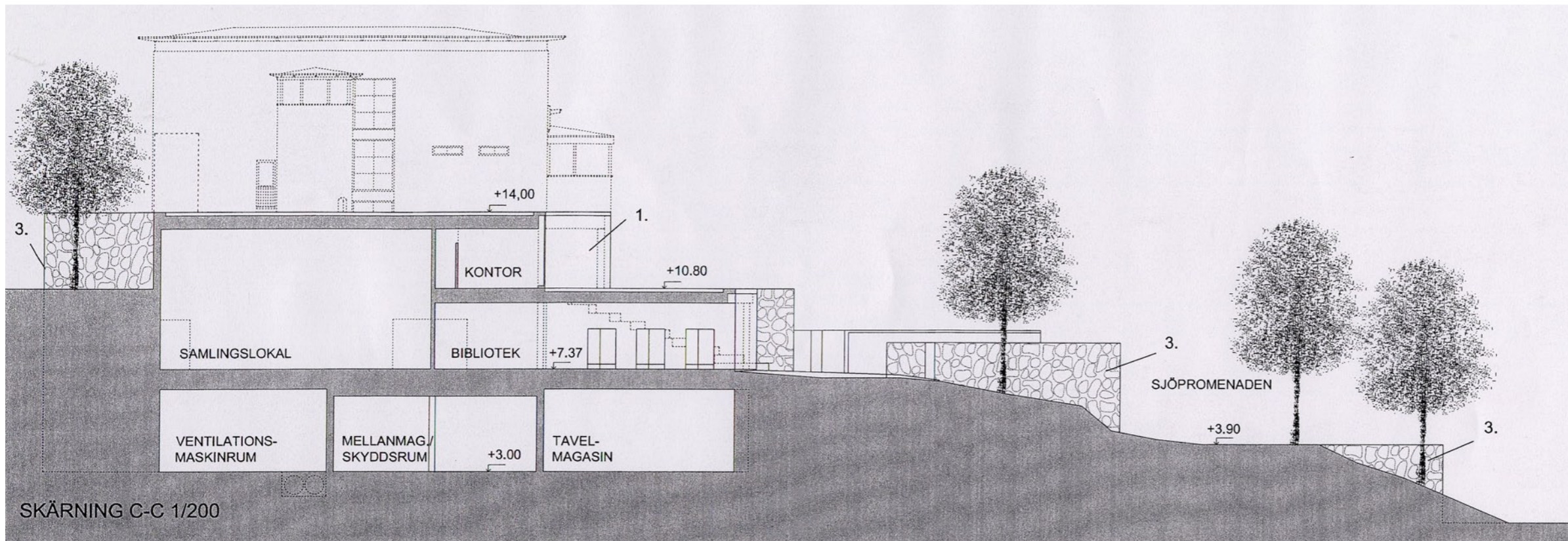
KANGAS & VUORINEN
 ARKKITEHDIT OY
 PASILAN VANHA VETURITALLI
 FIN-00520 HELSINKI
 040-5661036/ JOHANNA VUORINEN
 TEL 09-72686350, FAX 09-7538601 4.6.-07

TYÖ N:O
 103

Bilaga Sjöfartsmuseum



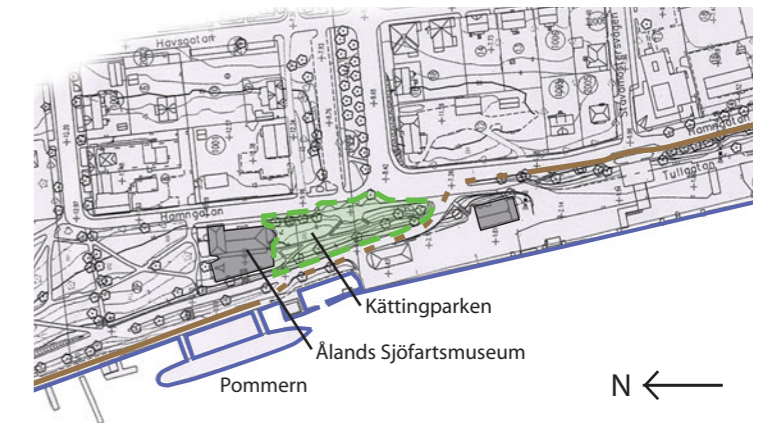
Bilaga Sjöfartsmuseum



Bilaga Kättingparken

Kättingparken

Gestaltningförslag av Kättingparken vid Sjöfartsmuseum utförd av Zandra Nordberg, 2006.



Kättingparken är belägen vid Ålands Sjöfartsmuseum. Parkens läge är viktigt då utgör slutet på den öst-västliga axel som bildas av esplanaden, ett viktigt rörelsestråk in mot stadens centrum.

Förklaringar

Material och Utrustning Se separat lista

- A1-A3 Mur
- B1-B4 Trappa
- C1-C2 Sittplats
- D1-D2 Kantsten
- E1-E2 Granithäll
- F Sockel till Havets Folk
- G Planteringslåda
- H Kil till minnesstenarna
- I1-I4 Markbeläggning
- J1-J2 Räcke

○ Sopkorg

⊕ Belysning
Se separat lista

⊕ a - e

⊕ Växtmaterial
Se separat lista

1 - 33

⊕ Flaggstång
med fundament

⊕ Lökplantering

⊕ Parksoffa

Utrustningsplan 1:200



Gestaltning av Kättingparken
Utförd av Zandra Nordberg
Landskapsarkitektstuderande
Samarbete mellan Marichamns Stadsarkitektkontor
och Tekniska Verken, Markavdelningen
Maj 2006

Utrustningsplan
skala 1:400

