



FÖRSLAG TILL DELGENERALPLAN FÖR MARIEHAMNS CENTRUM 2040



PLANBESKRIVNING 20.01.2021

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING.....	4
KAPITEL I - FÖRSLAG TILL DELGENERALPLAN FÖR MARIEHAMNS CENTRUM. 5	
1. GRUNDPRINCIPERNA.....	7
1.1. PLANOMRÅDE.....	7
1.2. PLANENS SYFTE OCH RÄTTSVERKAN.....	7
1.3. PLANPROCESSEN.....	7
1.4. FÖRTECKNING ÖVER UNDERLAGSMATERIALET FÖR PLANEN.....	8
2. SAMMANFATTNING.....	9
2.1. PLANENS MÅSÄTTNING.....	9
2.2. INNEHÅLLET AV PLANFÖRSLAGET.....	10
3. BESKRIVNING AV FÖRSLAG TILL DELGENERALPLANEN.....	11
3.1. DE GENERELLA UTGÅNGSPUNKTERNA.....	11
3.2. PLANENS EXPLOATERINGSGRAD/TOTAL DIMENSIONERING.....	13
3.3. PRINCIPERNA FÖR FÖRTÄTNING.....	22
3.4. SKYDDSVÄRD STADSMILJÖ.....	30
4. PARKER OCH REKREATIONSOMRÅDEN.....	33
5. KVARTERET XVI OCH TORGET.....	38
6. BIBLIOTEKSPLATSEN.....	42
7. BUSSPLAN.....	42
8. ÖSTERHAMN.....	44
9. TRAFIKLÖSNINGEN FÖR MARIEHAMNS CENTRUM.....	47
10. PARKERING.....	49
11. PLANENS KONSEKVENSER.....	56
11.1. MILJÖMÄSSIG HÅLLBARHET.....	56
11.2. SOCIAL HÅLLBARHET OCH BARNKONSEKVENSPANALYS.....	56
11.3. EKONOMISK HÅLLBARHET.....	57
11.4. KULTURELL HÅLLBARHET.....	58
11.5. STADSBILDEN.....	58
11.6. TILLGÄNGLIGHET.....	59
11.7. TRAFIK.....	59
11.8. SAMMANFATTNING.....	59
12. PLANENS GENOMFÖRANDE.....	61
13. FÖRSLAG TILL DELGENERALPLAN FÖR MARIEHAMNS CENTRUM MED MARKANVÄNDNINGSKARTA SAMT TECKENFÖRKLARINGAR OCH BESTÄMMELSER.....	62
KAPITEL II - PLANUNDERLAG OCH SAMVERKAN.....	68
1. PLANUNDERLAG.....	69
1.1. BEFOLKNING OCH ARBETSPLATSER.....	69
1.2. OMRÅDETS HISTORIA OCH STADSSTRUKTUR.....	69
1.3. MARIEHAMNS GENERALPLAN.....	70
1.4. UTREDNINGAR.....	70
1.4.1. MUSEIBYRÅNS UTREDNING (enheten för kulturarv vid kulturbyrån).....	70
1.4.2. HANDELSSTRATEGI FÖR MARIEHAMN.....	71
1.4.3. TRAFIKUTREDNINGAR.....	71
1.4.4. UTVECKLINGSPLAN FÖR ABSOLUTA CENTRUM.....	72
1.4.5. GATUPROGRAM FÖR MARIEHAMNS CENTRUM.....	73
1.4.6. UTVECKLINGSPLANEN FÖR ÖSTERHAMN.....	73
2. SAMVERKAN.....	74
2.1. BARNKONSEKVENSPANALYS.....	74
2.2. WEBBENKÄTEN.....	74
2.3. FASTIGHETSÄGAR- OCH MEDBORGARMÖTEN.....	74
2.4. SAMRÅD - INLÄMNANDE SYNPUNKTER OCH BEMÖTANDE.....	75

INLEDNING

Arbetet med Mariehamns centrum är och har varit en lång och lärorik resa. Staden var med redan 2009 när det treåriga ERUF projektet *Ett livskraftigt centrum* tog vid. Styrgruppen bekantade sig med Svenska Stadskärnors verksamhet och har sedan dess besökt årets svenska stadskärna; Visby 2012, Västerås 2013, Kristianstad 2014, Örebro 2015, Varberg 2016 och Västervik 2017. Priset årets stadskärna delas ut till den stad som under de närmast föregående åren gjort störst framsteg i sin förnyelse av centrum genom samarbetet mellan privata och offentliga aktörer. Alla de vinnande städerna hade en liknande bakgrund i extern handel som höll på att sluka centrumhandeln samt en sviktande tro på stadskärnan. Det intressanta är hur dessa städer hade lyckats vända den nedåtgående trenden till ökad omsättning och tillväxt. Receptet var inte alls att skapa mera parkeringsplatser i centrum, eller riva gammalt och bygga nytt och storskaligt. Framgången handlar helt enkelt om att lyckas locka människorna tillbaka till stadscentrum. Det är inte endast fråga om större och modernare butiksytor utan det gäller att göra centrum intressant, attraktivt och levande. Alla framgångsrika städer hade satsat konsekvent på ombyggnader av gator och torg till platser där människor känner närhet till varandra. Stadens roll är att tillåta att gator och torg kan användas för olika gatuaktiviteter och evenemang. Ett samspel av alla aktörer är vad som behövs.

Förslaget till delgeneralplanen för Mariehamns centrum bygger på dessa positiva erfarenheter och genom stadsplanering strävar till att förstärka stadens position som den främsta samlings- och mötesplatsen för hela Åland. Vi tar avstamp i de stadsmiljöer som fungerar redan i dag, såsom Lilla Torget och söker förbättringar där det inte fungerar. Vi behöver skapa en boendevänlig centrummiljö för att allt fler kan och vill bo i stadens centrum.

Mariehamn den 13.11.2018

Sirkka Wegelius
Stadsarkitekt

KAPITEL I
FÖRSLAG TILL DELGENERALPLAN
FÖR MARIEHAMNS CENTRUM



1 : 2 500



Planområdet för Delgeneralplanen för Centrum

1. GRUNDPRINCIPERNA

1.1. PLANOMRÅDE

Planområdet är området Ålandsvägen – Styrmansgatan – strandområdet utanför Österleden – Stora gatan. Området omfattar tretton av de sjutton kvarteren i stadsdelen Storängen i centrala Mariehamn. Av planområdet som omfattar 276 879 m² (27,7 ha) är 33 % i privat ägo, 56 % i stadens ägo och 11 % i landskapets ägo. Därtill äger Mariehamns församling en tomt. Inom planområdet finns idag 63 tomter och 13 byggnader som är skyddade i detaljplan genom K-märkning.

1.2. PLANENS SYFTE OCH RÄTTVERKAN

Delgeneralplanens syfte är att uppnå en hållbar centrumutveckling som möjliggör förtätning och tillväxt. Den gällande generalplanen för Mariehamn är riktgivande utan rättsverkan och lämnar därmed för centrumområdet en bred tolkningsbredd hur centrum ska byggas. En fastställd delgeneralplan med rättsverkan som tydligt anger spelreglerna för centrum skulle förkorta detaljplaneprocessen och skapa förutsättningar till investeringsvilja hos fastighetsägarna. Generalplanen angav för stadens absoluta centrum inga tydliga regler gällande exploaterings- eller våningstalet, vilket har resulterat i att endast få fastighetsägare har vågat satsa på centrum.

Generalplan gäller inte på ett område med antagen stadsplan/detaljplan men ska följas vid ändring av stadsplan. Generalplanen är bindande när stadsplaner utarbetas och ändras. Generalplanen ändras inte utan ses över med 10-20 års mellanrum. Om ändringar blir nödvändiga måste generalplanen ändras i sin helhet.

1.3. PLANPROCESSEN

Stadsfullmäktige beslöt den 27.01.2015 att Mariehamns stad ska upprätta och under inkommande mandatperiod anta en delgeneralplan för stadens centrum. Stadsstyrelsen tillsatte den 12.03.2015 en kommitté vars slutrapport omfattades av stadsfullmäktige den 01.03.2016. Sammanfattningen och de delar av rapportens kapitel 1 som är skrivna med fet stil utgör utgångspunkt för upprättandet av delgeneralplan för centrum. Rapporten i sin helhet finns som underlag till planutkastet.

Planprocessen för en delgeneralplan för Mariehamns centrum påbörjades med stadsfullmäktiges beslut av den 01.03.2016. Ett planutkast togs fram daterad 11.11.2016 utgående från de framtagna generella målsättningarna, kompletterande underlagsmaterial, utredningar och medborgarenkäten. Efter att stadsutvecklingsnämnden och stadsstyrelsen behandlat utkastet arrangerade stadsstyrelsen under den 1-31.3.2017 ett samråd i enlighet med plan- och bygglagen för landskapet Åland och utkastet presenterades för allmänheten i en planschutställning samt skickades på remiss. I det fortsatta planarbetet har inkomna remissvar och synpunkter bemötts. Planutkastet har fördjupats och vidareutvecklats till ett planförslag omfattande plankarta med teckenförklaring och bestämmelser och en planbeskrivning som redovisar planen. Juridisk expertis har anlåtats för att klargöra plan- och bygglagens krav på skydd av byggnader och miljöer i generalplan. Planförslaget behandlas av stadsutvecklingsnämnden och stadsstyrelsen. Stadsstyrelsen ställer ut planförslaget i 30 dagar då även en utställning om planförslaget arrangeras. Anmärkningar som inkommer under utställningstiden bemöts. Om större ändringar görs i planförslaget ställs det ut i 30 dagar. Därefter behandlas det av stadsfullmäktige. Efter att fullmäktige antagit planen är besvärstiden 30 dagar. Om inte besvär inkommer till Ålands Förvaltningsdomstol vinner delgeneralplanen laga kraft och fullmäktiges beslut sätts på kommunens anslagstavla för offentliga kungörelser och planen är därmed gällande.

Planförslaget av den 13.11.2018 ändrades och förtydligades gällande bl.a. byggnadsskyddet och daterades slutligen till den 14.02.2019 och ställdes ut. Under utställningstiden inkom 19 anmärkningar som bemöttes. Stadsarkitektkansliets bedömning var att anmärkningarna inte föranledde ändringar av planförslaget, dock gjordes tekniska justeringar av planförslaget som daterades den 01.11.2019 och 14.02.2020.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Stadsarkitektkansliet, oktober 2020

TECKENBESKRIVNING:

- Stadens mark
- Privat mark, olika markägare, övriga färger
- Landskapets mark
- Mariehamns församlings mark



1.4. FÖRTECKNING ÖVER UNDERLAGSMATERIALET FÖR PLANEN

Underlagsmaterial för delgeneralplanen för Mariefhamns centrum är följande: Kommittén för utarbetande av riktlinjer för en delgeneralplan för Mariefhamns centrum, museibyråns utredning, handelsstrategi för Mariefhamn, trafiksystemutredningen, utvecklingsplanen för absoluta centrum, gatuprogram för Mariefhamns centrum, utvecklingsplanen för Österhamn, barnkonsekvensanalys, webbenkät till invånarna, samrådsförfarandet inkl. inlämnade synpunkter, fastighetsägar- och medborgarmöten och revidering av parkeringsnorm för bil i Mariefhamns stad.

2. SAMMANFATTNING

2.1. PLANENS MÅLSÄTTNING

Förslaget till delgeneralplanen för centrum bygger på de av fullmäktige godkända riktlinjerna framtagna under 2016 av den för uppdraget valda politiska kommittén.

Syftet för delgeneralplanen är att uppnå en hållbar centrumutveckling där den lokala identiteten och det kulturhistoriska arvet tillvaratas och värnas.

Delgeneralplanen ska skapa en utveckling i Mariefhamn som markerar att staden är Ålands administrativa, kommersiella och servicecentrum samt den främsta samlings- och mötesplatsen för stadsbor, ålänningar och besökare. Planen ska möjliggöra ett betydligt utökat boende, flera arbetsplatser och servicepunkter samt skapa en grön, trivsamt och tillgänglig miljö med tydlig stadscentrumprägel. All bebyggelse ska vara tillgänglig, energieffektiv och klimatanpassad.

Centrum behöver utbreddas från Torggatan till Ålandsvägen i väster och Österhamn i öster.

Gatuområden inom centrum ses över. Norragatan och Nygatan fungerar i dag som parkeringsgator, men kunde integreras med centrumstråken och smalnas av så att verksamheterna kan ta över en del av gaturummet. Gågatan behöver förlängas både norr- och söderut och ihopkopplas med andra gångstråk för att skapa en finmaskig stråkstruktur. Det kräver att en mindre bilberoende livsstil växer fram som möjliggör en bilfri och tillgänglig innerstadsmiljö.

En stad med hög trivselfaktor ska också ha mycket grönska. Detta är redan möjligt i våra villastadsdelar, men det kunde vara möjligt även i centrum om vi skulle ta i bruk de nuvarande outnyttjade brandgatorna och takterrasserna i stadskärnan.

Kulturutbud i form av attraktioner och evenemang ska finnas i stadskärnan och skapa intensitet. För att skapa förutsättningar för fler evenemang och flanörkultur även vintertid krävs klimatanpassade offentliga uterum. Det är viktigt att eftersträva utemiljöer i skydd för väder och vind och att inte försämra värdefulla sollägen i staden. Österhamn bör utvecklas till ett aktivitetscentrum och ett gemensamt vardagsrum.

Den kulturellt hållbara stadsplaneringen utgår från att den lokala identiteten och det kulturhistoriska arvet tillvaratas och värnas.

Vid en förtätning hålls våningstalet vid tre till fyra våningar mot gata och på några anpassade platser inne i kvarteren kan enstaka byggnader vara högre. Utbyggnadsbara våningsytor beräknas öka från cirka 140 000 m² (varav 26 000 outnyttjad) i gällande stadsplaner till cirka 170 000 m².

En fördubbling av bostäder är på sikt önskvärd. Förutsättningen för en förtätning är att parkeringen samordnas och planeras samtidigt, men kan byggas i etapper med en helhetstanke bakom. Parkeringsnormen kan minskas med upp till 30 % för boende och verksamheter under förutsättning att parkeringsplatserna samutnyttjas.

I tät bebyggelse ska en viss andel grönyta reserveras tomt- eller kvartersvis för att garantera tillräcklig grönska. Vistelseytorna ska vara klimatanpassade, ge skydd för vindar och erbjuda solljus under alla årstider.

2.2. INNEHÅLLET AV PLANFÖRSLAGET

I jämförelse med stadens riktgivande generalplan har centrum utvidgats från den i generalplanen definierade absoluta centrum till Ålandsvägen i väster och Österhamn i öster. Detta har medfört ny potential för förtätning, i synnerhet för ökat boende. De stora kvarteren II och V har en stor potential för nya bostäder i direkt anslutning till de ursprungliga brandgatorna i kvarterens mitt. Genom att rama in brandgatorna och bygga om dem till gemensamma parker och vistelsegårdar skapas bilfria miljöer inne i centrum som lämpar sig för de äldre och för barn och unga. En ökning av boende på planområdet bedöms kunna uppgå från dagens 471 invånare upp till 1220, vilket ställer krav på bostadsgårdar och gatmiljöer. Förutsättningen för en förtätning enligt delgeneralplanen är att parkeringen flyttas bort från markplanet, och gatorna samt andra gemensamma uterum byggs om till mer promenad- och vistelsevänliga. För att möjliggöra detta kan parkeringen ordnas utanför tomten även för de boende om det inte på ett ändamålsenligt sätt kan lösas under egen tomt. En revidering av parkeringsnormen gynnar bostadsbyggandet och särskilt minde bostäder.

Bestämmelser har tagits in i planförslaget som syftar till att gatuplanet reserveras för affärs- och serviceverksamhet. Detta ger möjlighet till större sammanhängande affärsutrymmen med gemensam parkering under, samtidigt som mångfalden av småbutiker längs centrumgator stöds. En flexibel markanvändning som föreslås för de centrala kvarteren skapar förutsättningar för en förändring av kontorsutrymmen till boende eller vice versa. Kontor ska inte vara belägna på gatuplan.

Torget och Biblioteksplatsen föreslås struktureras om till småskaliga och inbjudande utemiljöer. Torget utgör ett utredningsområde för att i framtiden kunna närmare studera dess funktion och inramning. Torget kan minskas genom att en del som redan är grön utvecklas som stadspark med lätta paviljonger, och Biblioteksplatsen utvidgas mot Biblioteket och förses med nya paviljonger för affärs- eller kulturändamål, förutsatt att bilarna flyttar under mark. Ett nytt parkområde för en strandpromenad med fritidsaktiviteter byggs vid Österhamn som kan kopplas med centrumstråket genom en fotgängarbro över Österleden.

Förslaget till delgeneralplanen syftar till en mera sluten kvartersstruktur med gatubebyggelse i 3-4 våningar och skyddade innegårdar med grönska i. Utvalda platser där byggnaderna får vara högre än omgivningen, sex våningar, anges på delgeneralplanekartan där förutsättningar finns med tanke på tomtens storlek, ljusförhållanden och stadsbilden. Vädskyddade passager som erbjuder ökade fasadytor på markplan för exponering, föreslås ingå i de centrala kvarteren på båda sidor av Torggatan.

Av de 88 befintliga byggnaderna på planområdet är 13 K-märkta och 11 föreslås skyddas genom en stadsplaneändring. Under planprocessen har två av dessa rivits. Tre värdefulla bebyggelsehelheter anges i planförslaget som bör skyddas och kan varsamt förtätas.

För att styra centrums utbyggnad har planförslaget försetts med generella bestämmelser över struktureringen och gestaltningen av tilläggsbyggnader. I planförslaget anges de högsta exploateringsstalen på de olika kvarteren, som i stadsplaneskedet definieras tomtvis beaktande de stadsbildsmässiga förutsättningarna och kraven på friyta och parkering. I synnerhet ska kvarteren med kulturhistoriskt värdefull bebyggelse bebyggas med nya inslag i stadsbilden som bildar en till skalan anpassad helhet och stärker den lokala identiteten.

Den sammanlagda tilläggsbyggnadsrätten för planområdet beräknas öka från dagens 141 000 m² till ca. 176 000 m².

Planförslagets trafiklösning har som utgångspunkt ett storkvarter bestående av gator med god framkomlighet, som omger planområdet och gator med mjukare utformning på de oskyddade trafikanternas villkor innanför storkvarteret. De bilplatser som föreslås minskas inom storkvarteret ryms i befintliga allmänna garage i centrum. Det finns även möjlighet till flexibla säsongsbetonade lösningar för gestaltning av centrumgatorna, där parkeringsplatsernas antal är större under vintertiden och mindre under sommarsäsongen då utbudet av uteserveringar är störst.

Gågatan föreslås förlängas söderut till Norra Esplanadgatan, vilket kräver en förändrad utformning på Norragatan. På norra delen av Torggatan föreslås motorfordonstrafiken vara kvar och likt i dag vara enkelriktad söderut.

Möjlighet till ett gemensamt garage för bilar finns i anslutning till Sittkoffs och Miramargaraget eller som ett parkeringshus ovanför servicestationen vid Styrmansgatan strax utanför planområdet. Ett samutnyttjande i de gemensamma garagen minskar kravet på bilplatser för fastighetsägarna.

3. BESKRIVNING AV FÖRSLAG TILL DELGENERALPLAN

3.1. DE GENERELLA UTGÅNGSPUNKTERNA

Enligt PBL 19 § ska planläggningen värna om natur- och kulturvärden, den bebyggda miljön och landskapet samt främja en ändamålsenlig samhällsstruktur, en hållbar utveckling och en estetisk utformning av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar. Generalplanen får inte förorsaka markägare eller andra rättsinnehavare oskäliga olägenheter utan kompensation.

Om ett område, en byggnad eller en byggnadsgrupp ska skyddas på grund av miljövärden eller kulturhistoriska värden ska det anges i generalplanen (PBL 20§).

Förslaget till delgeneralplanen för centrum bygger på de av fullmäktige godkända riktlinjerna framtagna 2016 av den för uppdraget valda politiska kommittén. Planlösningarna baserar sig på de utredningar som utgör planunderlaget och det samrådsmaterial som inlämnats under planprocessen.

De olika hållbarhetsaspekterna, miljömässiga, sociala, ekonomiska och kulturella är styrande för planförslaget. I enlighet med fullmäktiges riktlinjer utgår planförslaget från att centrum utvidgas från den i generalplanen definierade absoluta centrum till Ålandsvägen i väster och Österhamn i öster. För att skapa förutsättningar för attraktivt boende i centrum och locka besökare har stor vikt lagts på att främja trivsamma, levande och mångsidiga stadsmiljöer med lokal prägel och skala.

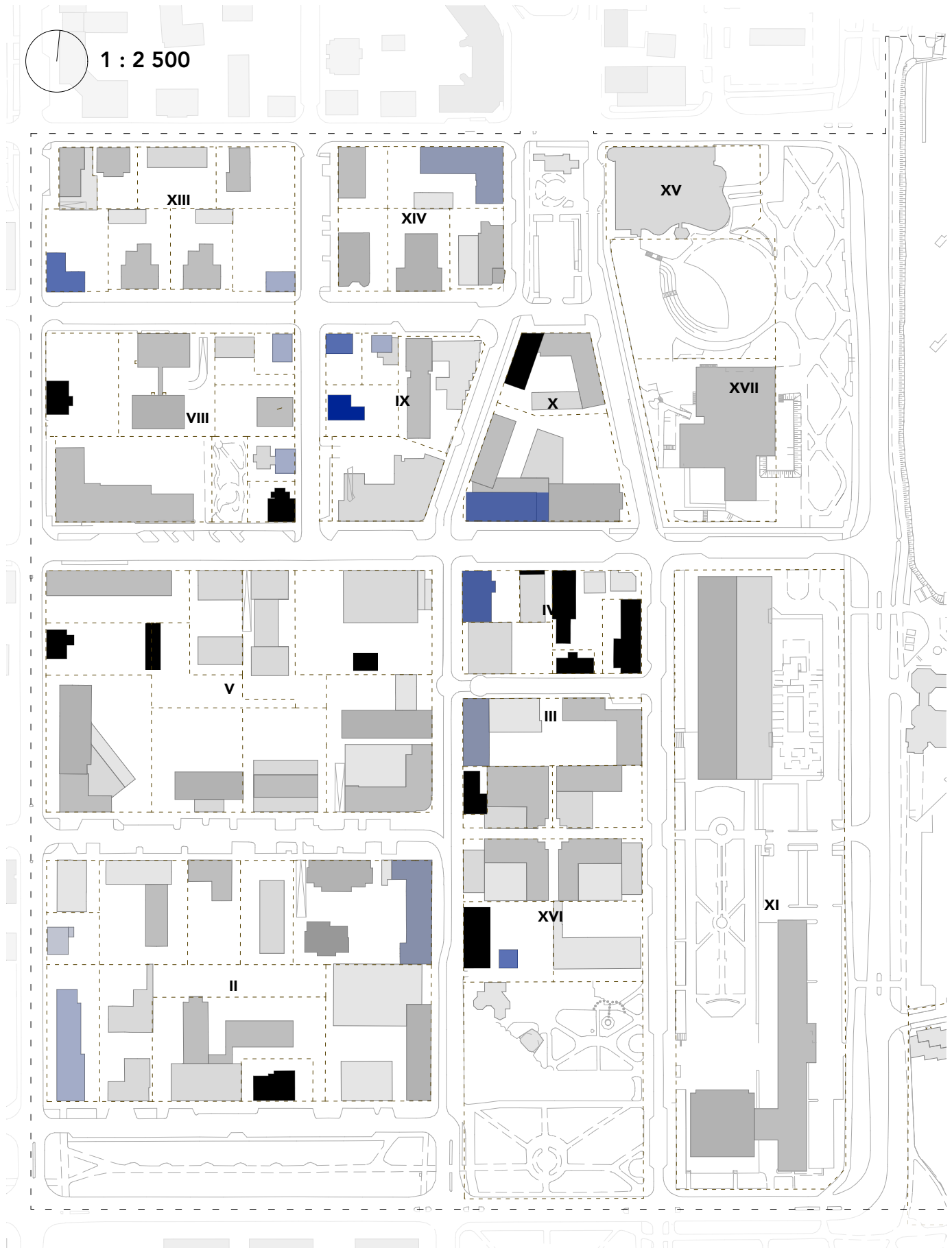
Mariehamns stadsbild har en tydlig centrumkaraktär som härstammar från den ursprungliga rutnätplanen från 1800-talet. Efter 1960- och 70-talens rivningar lider en del av centrum av en splittrad stadsbild som förbättras med en förtätning genom att bygga på eller täppa till luckorna vid gata. Genom att hålla en skala på tre till fyra våningar mot gata kan stadsbilden rehabiliteras och harmoniseras utan att skada småstadsprägel. En ytterligare rivning av kulturhistoriska byggnader eller miljöer behöver uteslutas för att kunna behålla stadens identitet och attraktionskraft. De befintliga värdefulla miljöhelheterna som anges i planen kan varsamt kompletteras, men behöver sparas från en alltför hög exploatering i närmiljön för att inte slå sönder och skada den bebyggda miljöns värden.

Av de 88 befintliga byggnaderna på planområdet är 13 K-märkta och 11 föreslås skyddas genom en stadsplaneändring. Under planprocessen har två av dessa rivits. Tre värdefulla bebyggelsehelheter anges i planförslaget som bör skyddas och varsamt förtätas.

Planförslaget strävar till en betydande förtätning på området, vilket även förutsätter långsiktigt hållbara lösningar för trafiken och parkeringar i centrum. För dessa frågor har en separat konsultutredning tagits fram och stadsledningen har parallellt arbetat med stadens parkeringspolicy och en reviderad bilparkeringsnorm.



1 : 2 500



Kulturhistoriskt värdefulla byggnader

Kulturhistorisk värdering av byggnader inom planområdet ÅLR 2015/1717, Museibyårn



K-märkt



Högt kulturhistoriskt och arkitektoniskt värde, bör K-märkas



Kategori A, kulturhistoriskt och arkitektoniskt värde, bör K-märkas



Kategori B, stadsmässigt värdefull byggnad, bör K-märkas



Kategori C, kan K-märkas efter rehabilitering

3.2.PLANENS EXPLOATERINGSGRAD/TOTAL DIMENSIONERING

Planförslaget utgår från att ett förtätat stadscentrum breddas ut från generalplanens absoluta centrum västerut till Ålandsvägen, för att omfatta kvarteren II och V i sin helhet. De flesta tomterna på planområdet har en möjlighet till förtätning jämfört med dagens situation. Undantaget är tomter som nyligen har fått en stadsplan med betydande tilläggsbyggnadsrätt eller tomter med höga kulturhistoriska värden. Planområdet har i dagsläget outnyttjad byggrätt totalt 26 000 m². Fullmäktiges målsättning är att öka dagens ca. 141 000 m² våningsyta i gällande stadsplaner till 170 000 m². Enligt det aktuella planförslaget kan den totala byggnadsrätten på planområdet öka från dagens 141 000 m² till 160 000 - 185 000 m². Det framtagna skissmaterialet som utgör underlagsmaterialet för planförslaget bedöms omfatta totalt 176 000 m² våningsyta. Den utbyggda våningsytan på planområdet är idag sammanlagt 115 000 m². Värdet av den ökade byggrätten uppskattas handla om cirka 14 miljoner euro, tillsammans med värdet av den outnyttjade byggrätten cirka 24 miljoner euro.

Enligt den gällande prognosen från ÅSUB skulle befolkningsökningen för planområdet vara totalt 125 nya invånare till år 2040. Fullmäktiges målsättning för delgeneralplanen för centrum är att fördubbla antalet befintliga invånare på planområdet. Detta innebär att antalet invånare fränden 01.01.2015 utökas från 424 invånare till 850 invånare år 2040. ÅSUB:s prognos visar även att andelen äldre ökar och andelen yrkesverksamma minskar. De flesta befintliga och nya bostadshus inom planområdet kommer att vara flerbostadshus, vilket ökar utbudet av bostäder lämpliga för de äldre och för studeranden. De befintliga och nya flerbostadshusen ska tillgänglighetsanpassas och utrustas med hissar. För att stöda denna utveckling ges flera av de befintliga bostadshusen på området möjlighet att bygga en tak- eller vindsvåning ovanpå.

BEFINTLIG UTBYGGD BOSTADSVÅNINGSYTA	30 350 m ² / 50 m ² = 600 boende
ENLIGT PLANFÖRSLAGET TOTALT	61 000 m ² * / 50 m ² = 1220 boende

I stadsdelen Storängen som omfattar planområdet fanns det år 2012 sammanlagt 2070 arbetsplatser. 73 % av stadens alla kontorsarbetsplatser, sammanlagt 1505 arbetsplatser fanns på planområdet eller dess omedelbara närhet. Arbetsplatserna i hotell-och restaurangföretagen var 275 och inom handeln 231.

Mariehamns karaktär med en mångfald av små butiker ska förstärkas. Framtidens handel kommer i en stor utsträckning att ske på nätet, men det finns efterfrågan på specialbutiker, ekologiska matvaru- och återvinningsbutiker. Dagligvaruhandeln kommer fortfarande att behöva centrala lägen eftersom allt fler invånare inom centrumområdet är personer utan bil. Den totala butiksytan i centrum behöver delvis omfördelas, men knappast utökas i någon större omfattning. Däremot kan gatuplanen användas mera till annan service för stadsborna och besökarna. Planförslaget syftar till att större sammanhängande affärsytor kan skapas som ett komplement till de mindre specialbutikerna, som är typiska för staden. Kontoriseringen har under de senaste decennierna varit stark och de har trängt undan boende i centrum. Trenden har visat tecken på att vända, vilket skapar möjlighet till att kontorsytor ändras till bostäder. Förslaget till delgeneralplanen inför en flexibel markanvändning för de centrala kvarteren, för att kunna motsvara efterfrågan för de olika verksamheterna. Kontor behöver bra tillgång till större gemensamma parkeringsplatser, som bedöms kunna vara upp till 500 meter från arbetsplatsen.

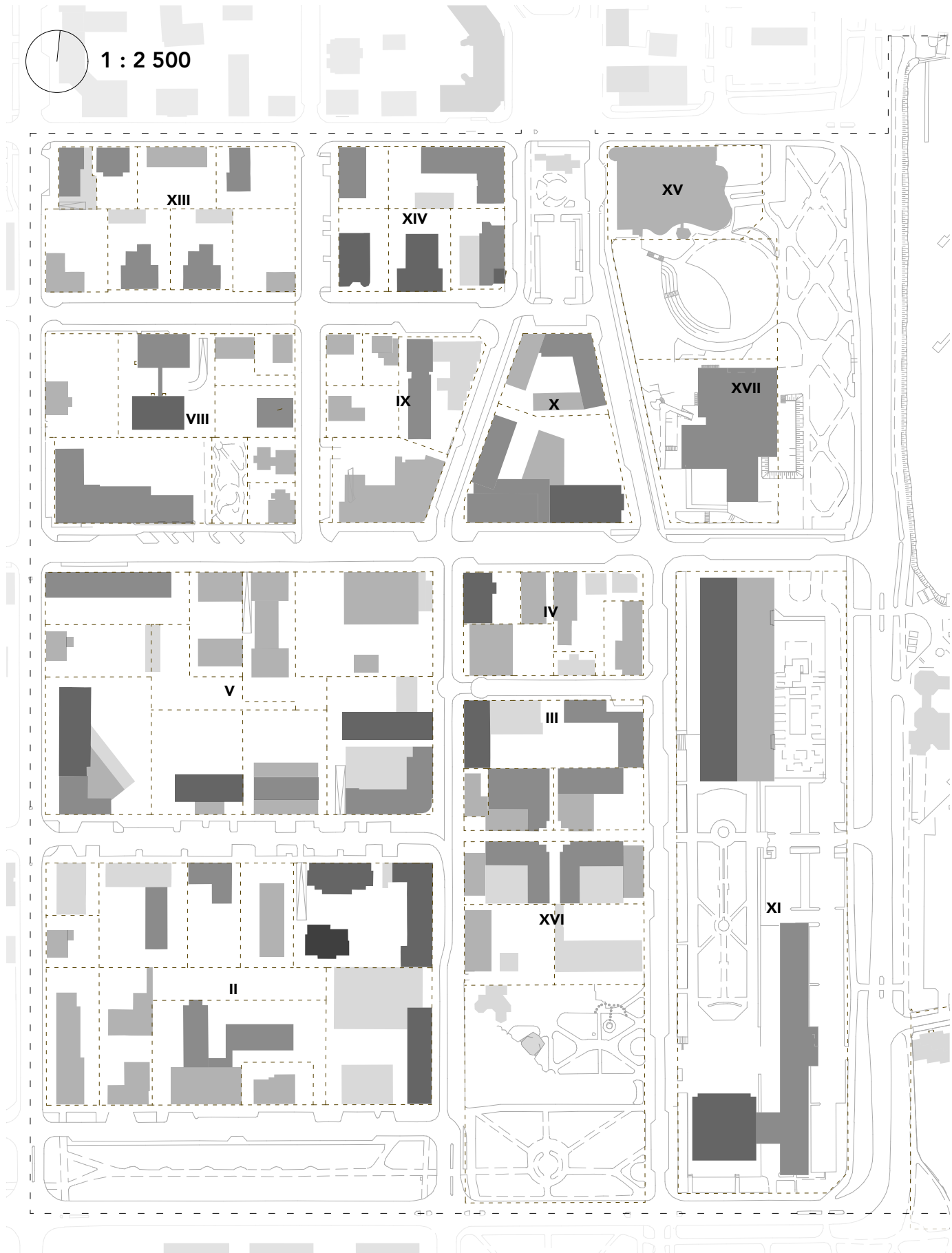
BEFINTLIG UTBYGGD AFFÄRSVÅNINGSYTA	16 600 m ²
ENLIGT PLANFÖRSLAGET TOTALT	32 100 m ² *

BEFINTLIG UTBYGGD KONTORSVÅNINGSYTA	50 800 m ²
ENLIGT PLANFÖRSLAGET TOTALT	56 200 m ² *

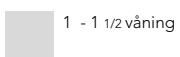
* En uppskattad möjlig utbyggnad



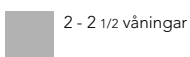
1 : 2 500



Befintligt utbyggd situation



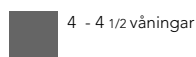
1 - 1 1/2 våningar



2 - 2 1/2 våningar



3 - 3 1/2 våningar



4 - 4 1/2 våningar



5-6 våningar



1 : 2 500



Planförslag



1 - 1 1/2 våning



2 - 2 1/2 våningar



3 - 3 1/2 våningar



4 - 4 1/2 våningar




5-6 våningar



1 : 2 500



Boende i centrum - Befintligt utbyggd situation

 Bostäder



1 : 2 500

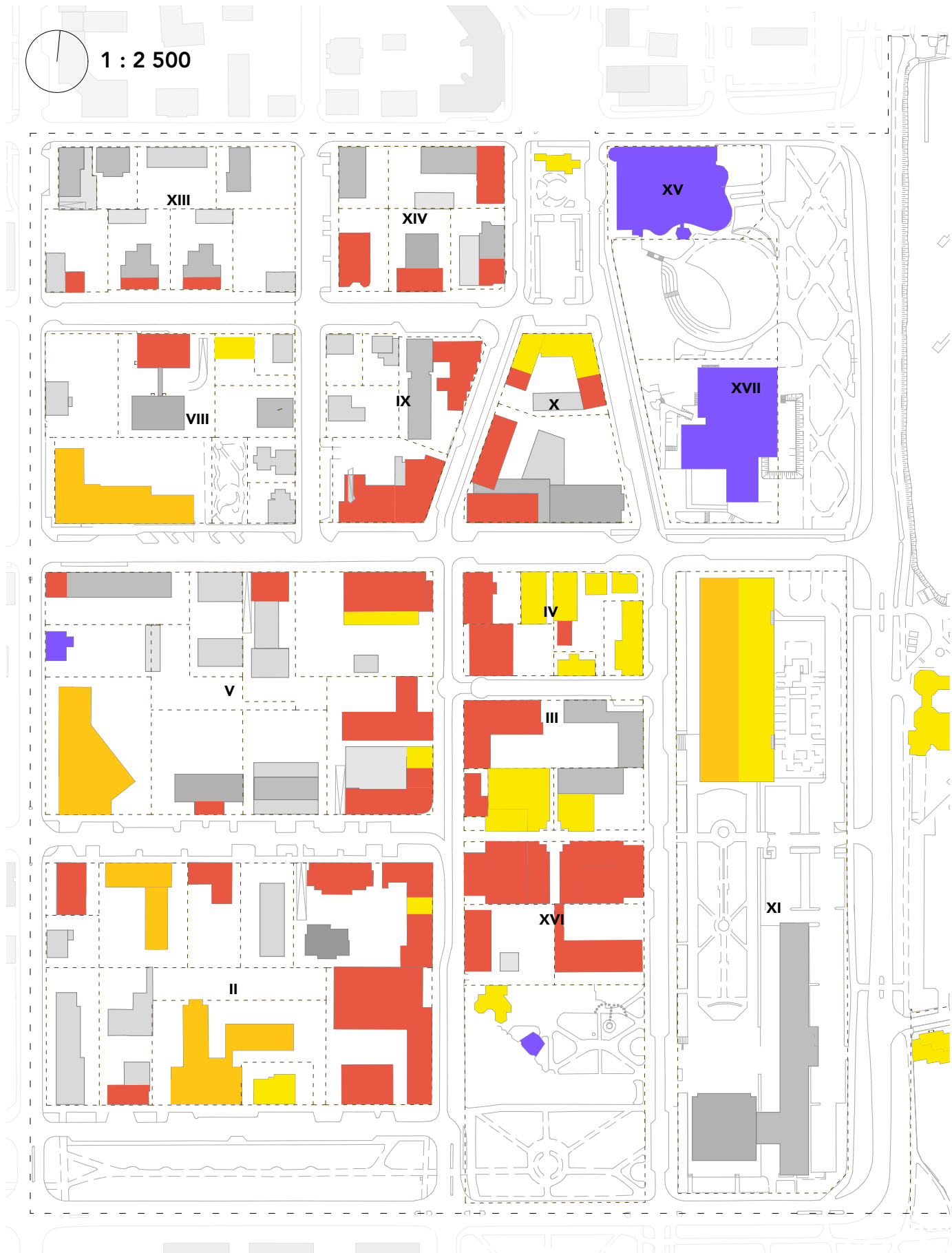


Boende i centrum - Planförslag

 Bostäder



1 : 2 500



Publik verksamhet på gatuplan - Befintligt utbyggd situation



Matsvering



Hotell



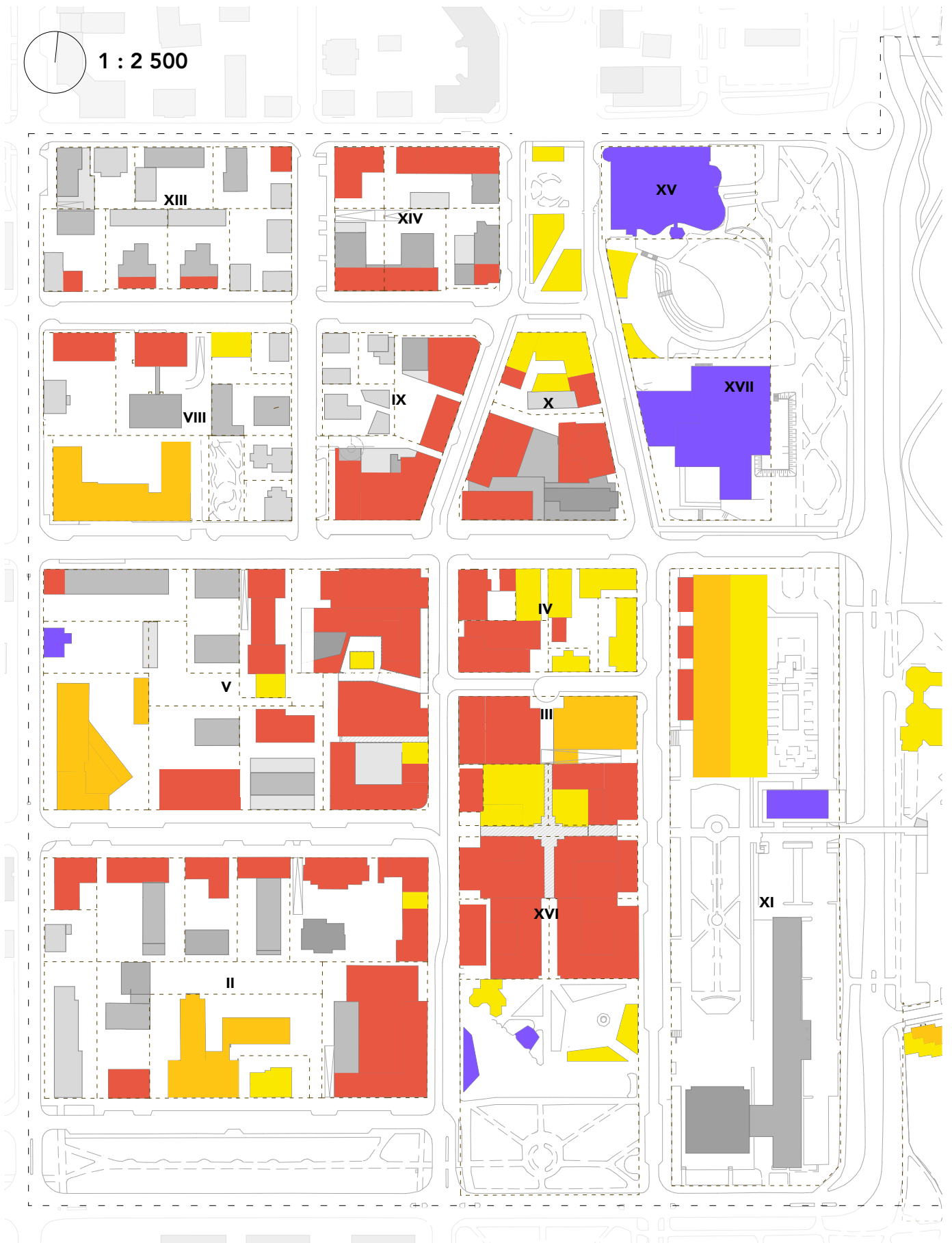
Butik / Service



Kultur



1 : 2 500



Publik verksamhet på gatuplan - Planförslag



Matsverring



Hotell



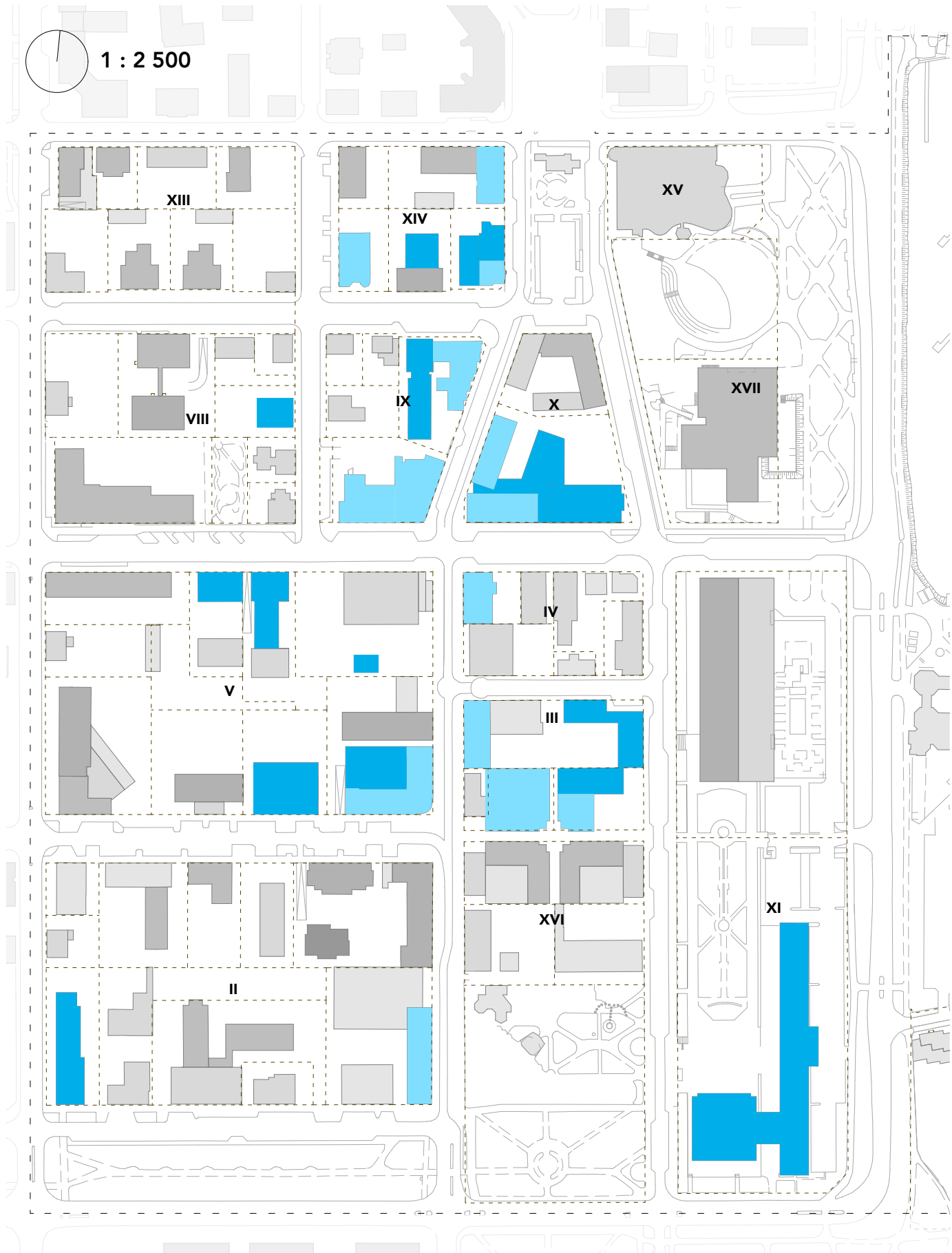
Butik / Service



Kultur



1 : 2 500



Kontor och Förvaltning - Befintligt utbyggd situation



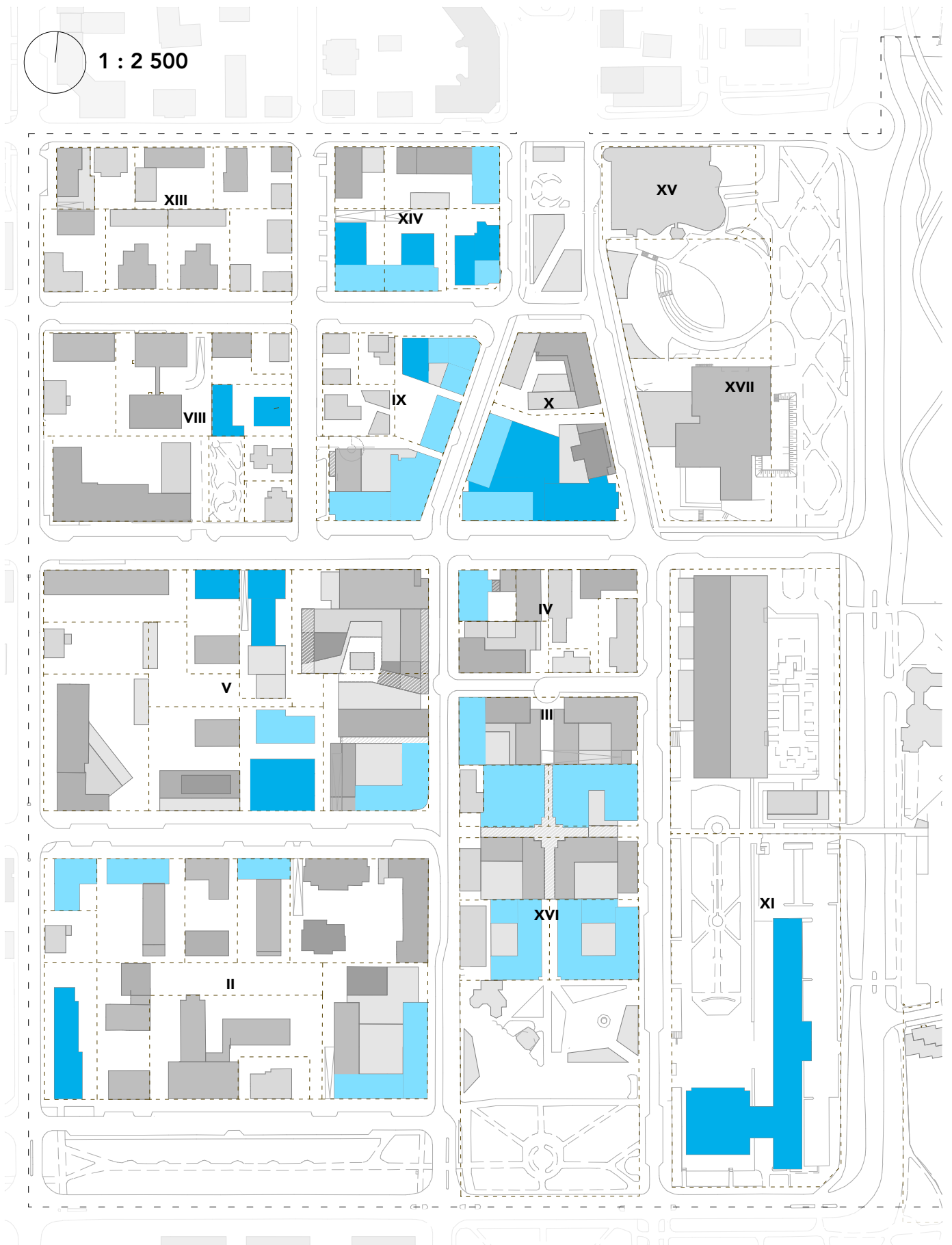
Kontor och förvaltning på gatuplan



Kontor och förvaltning på övriga våningar



1 : 2 500



Kontor och Förvaltning - Planförslag



Kontor och förvaltning
på gatuplan



Kontor och förvaltning
på övriga våningar

3.3. PRINCIPERNA FÖR FÖRTÄTNING

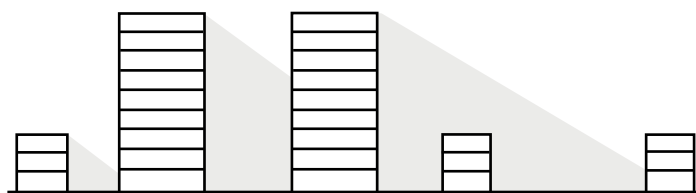
Huvudprincipen för en förtätning av befintlig bebyggelse är att förbättra den befintliga situationen. Den omgivande bebyggelsens skala och karaktär utgör ramen för tilläggsbyggnader, för att inte försämra de stadsbildsmässiga eller kulturhistoriska värden i centrum. Utvalda platser där byggnaderna får vara högre än omgivningen, sex våningar, anges på delgeneralplanekartan där förutsättningar finns med tanke på tomtens storlek, ljusförhållanden och stadsbilden. Möjlighet till att ta befintliga oanvända vindsvåningar i bruk, som bostäder, eller vid nybyggnation placera en vindsvåning ovanför högsta våning, kan ges i samband med stadsplaneändring om det är stadsbildsmässigt motiverat.

Mariehamns relativt stormaskiga rutnätsplan möjliggör tre olika sätt för förtätningen av centrum. Nämligen att fylla i luckorna i gatubilden, bygga på befintliga byggnader eller bygga nytt inne i kvarteren, såsom beskrivs i utkastet till delgeneralplanen. I vissa kvarter kan alla tre verktyg tillämpas. Vid förtätning bör beaktas lagens krav på ljus-, solvärme och mikroklimatförhållanden för bostäder och vistelsegårdar. Även centrumgator och torg behöver solljus och lä för att kunna bli vistelsevänliga uterum för stadsbor och besökare.

Förslaget till delgeneralplanen syftar till en mera sluten kvartersstruktur med gatubebyggelse i 3-4 våningar och skyddade innegårdar med grönska i. Denna kvarterstyp skapar den högsta tätheten, är flexibel och ger mest aktiva fasader mot gata, dvs. verksamhetsyta i första våningen, vilket är helt avgörande för ett levande centrum med större enhetliga affärsytor på gatuplanet. Vädskyddade passager föreslås ingå i kvarteren på båda sidor av Torggatan, som ytterligare erbjuder mera fasadyta på markplan för exponering.

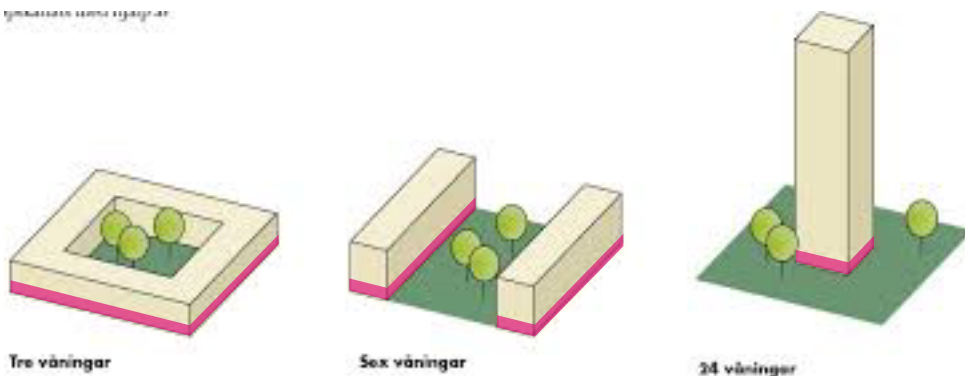
För att styra centrumets utbyggnad har planförslaget försetts med generella bestämmelser över struktureringen och gestaltningen av tilläggsbyggnader. I planförslaget anges de högsta exploateringstalen på de olika kvarteren, som i stadsplaneskedet definieras tomtvis beaktande de stadsbildsmässiga förutsättningarna och kraven på friyta och parkering. I synnerhet ska kvarteren med kulturhistoriskt värdefull bebyggelse byggas med nya inslag i stadsbilden, som bildar en till skalan anpassad helhet och stärker den lokala identiteten. Det högsta exploateringsstalet inom planområdet varierar från 0.8-2.4.

Det finns ingen nytta av att överdimensionera planen. Överstora byggrätter tenderar kvarstå outnyttjade, med konsekvens av halvfärdiga kvarter med osammanhängande byggnation under en lång tid framöver. I jämförelsen med de färskaste delgeneralplanerna för centrum i medelstora städer varierar de högsta exploateringstalen för centrumkvarteren mellan 0.6-2.2 i Salo, 0.8-2.8 i Vasa och 2.0-2.2 i Rovaniemi.



Våningshusens skugga på vintern.

Illustration gjord av Göteborgs stad i den så kallade "stadslivsanalysen"



Tre våningar

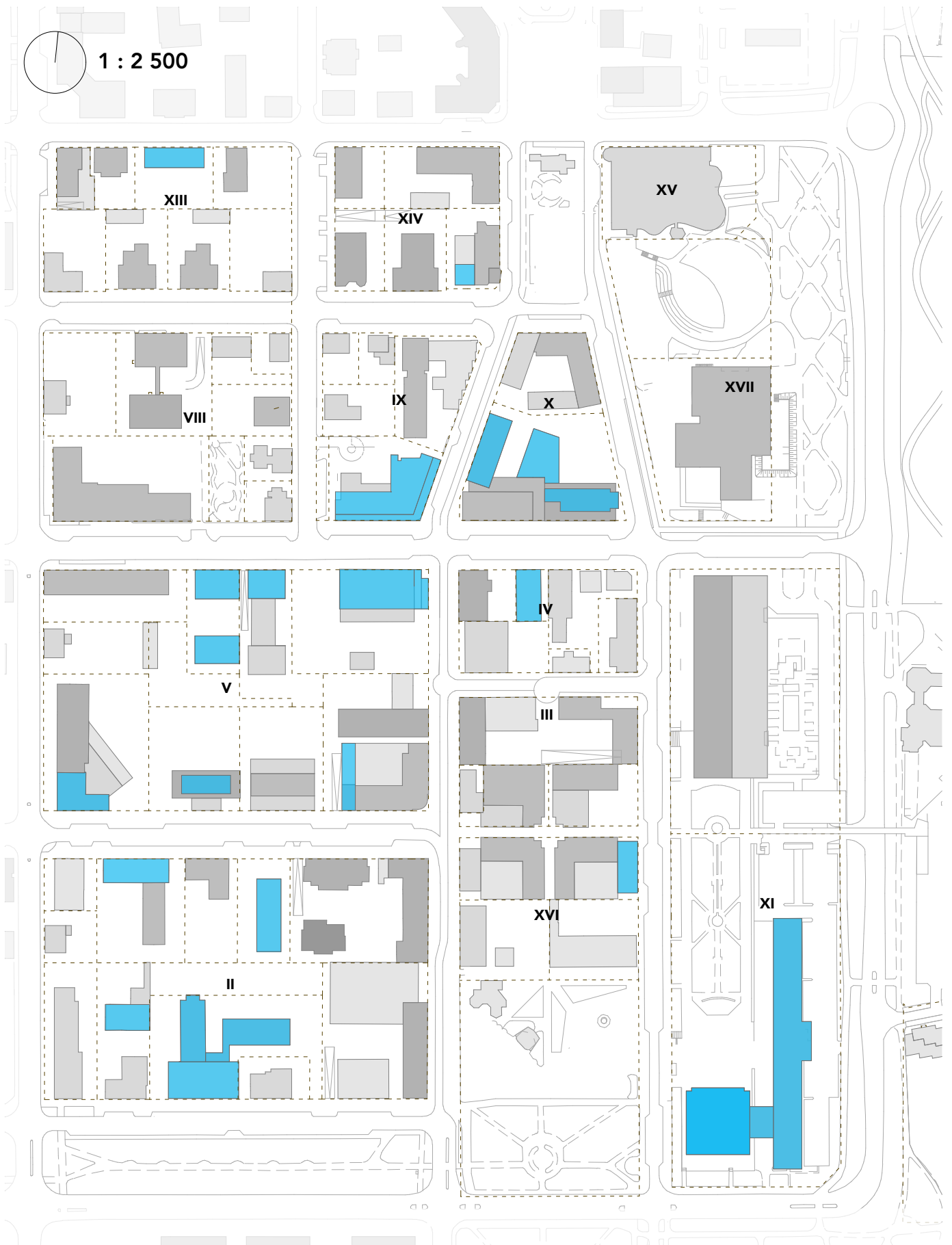
Sex våningar

24 våningar

Illustration gjord av Göteborgs stad i den så kallade "stadslivsanalysen" som visar olika kvartersstrukturer med samma totala våningsyta. Utrymmen i markplan (röd färg) avviker mycket från varandra i de olika kvarterstyperna, vilket påverkar aktiviteten i gaturummet.



1 : 2 500



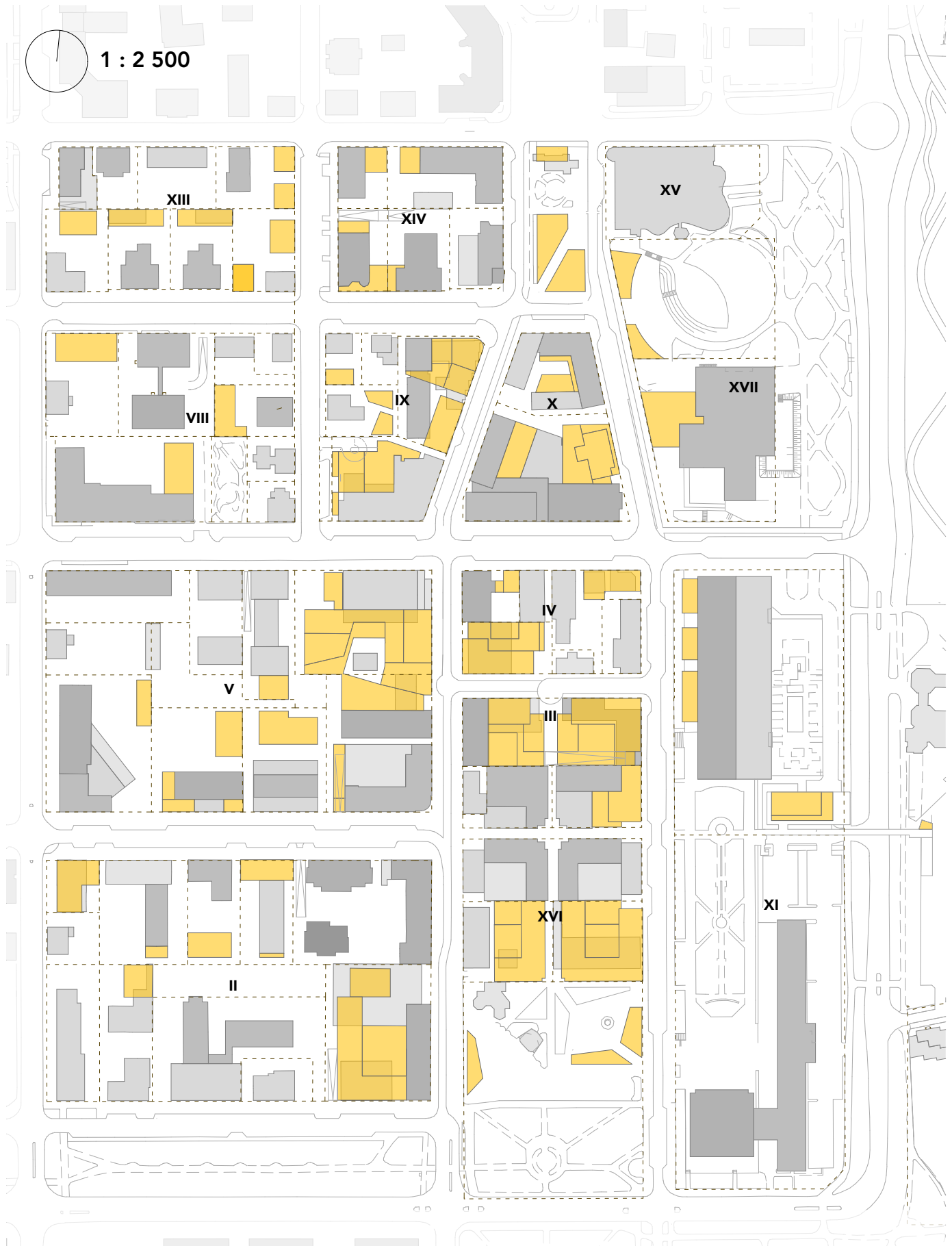
Förtättningsprinciper - Påbyggnader




Påbyggnad eller ökat våningstal på befintligt



1 : 2 500

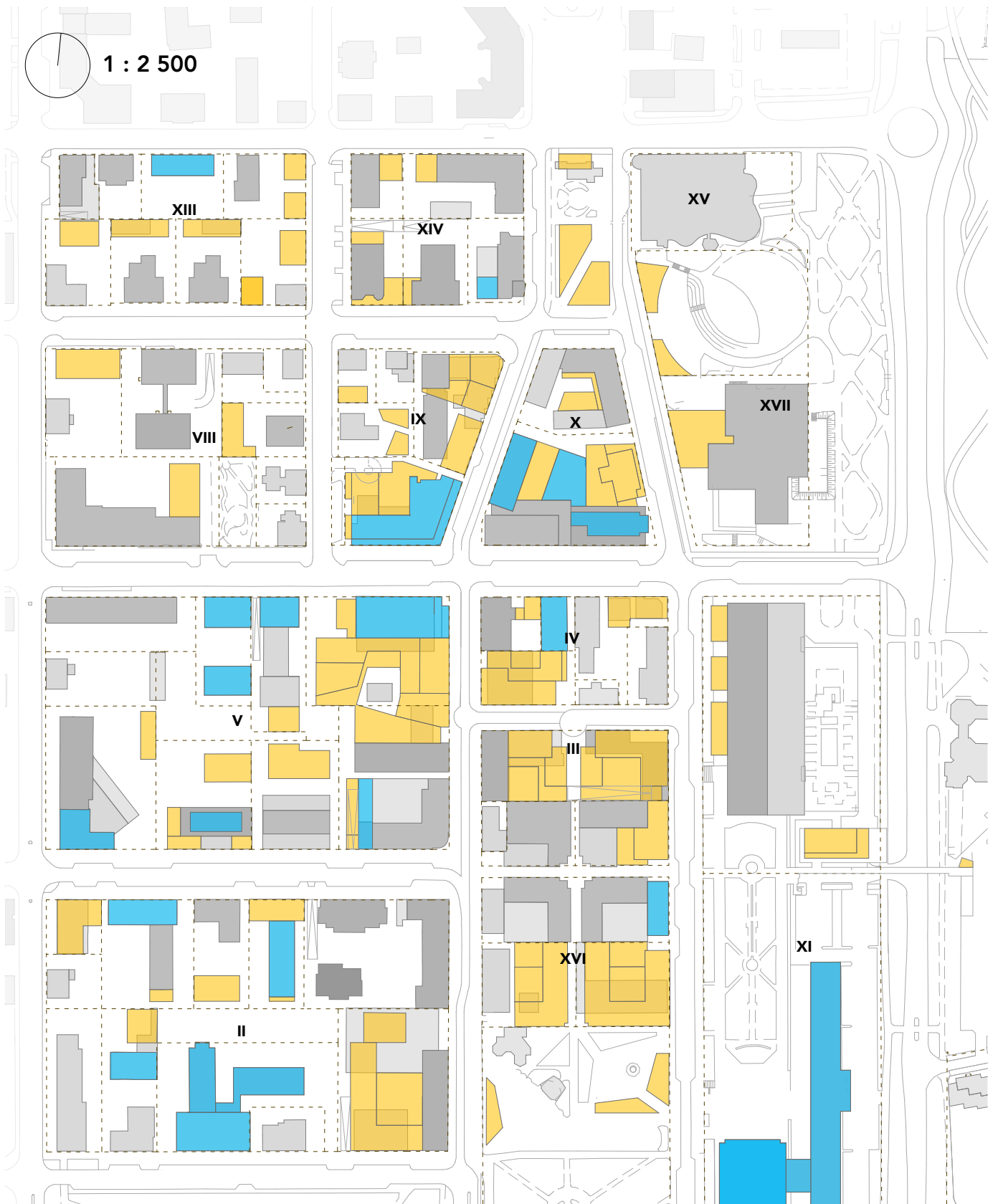


Förtättningsprinciper - Nybyggnader

 Ny byggnadsvolym



1 : 2 500



Principer för förtätning



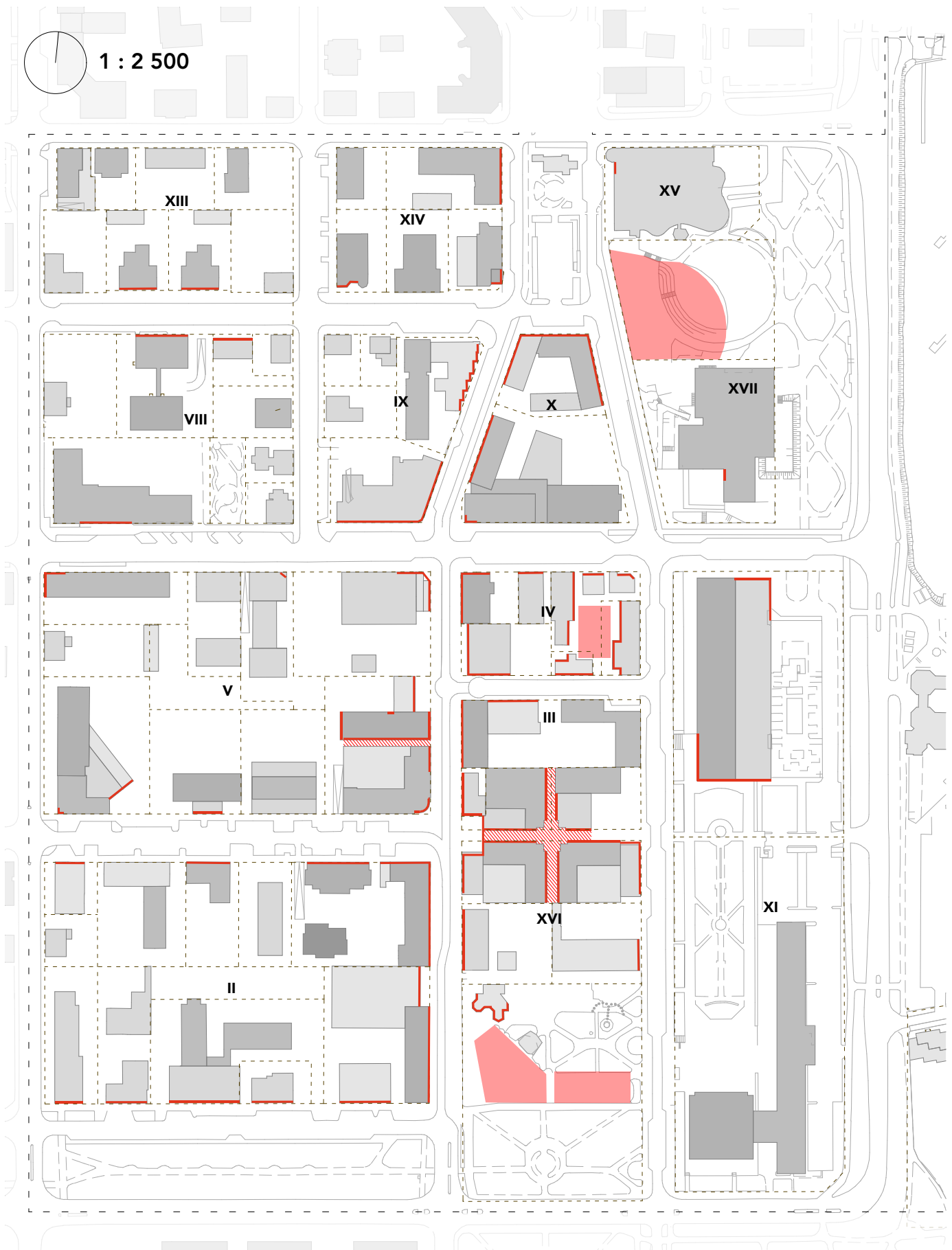
Ny byggnadsvolym






Påbyggnad eller ökat våningstal på befintligt



1 : 2 500

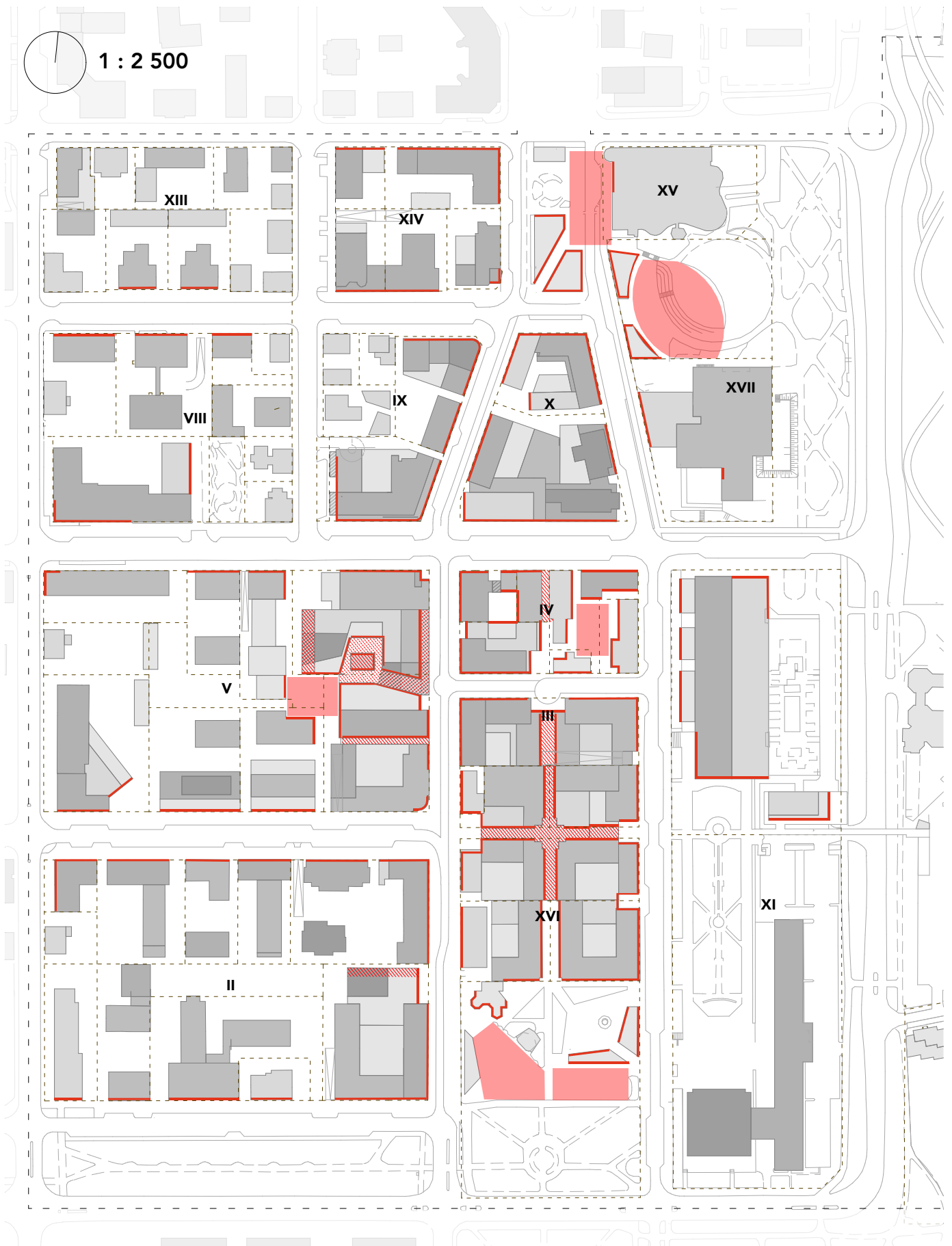


Torg, aktiva fasader och väderskyddade passager - Befintligt utbyggda situation

-  Aktiv fasad
-  Väderskyddad passage
-  Torg och mötesplatser



1 : 2 500



Aktiva fasader, väderskyddade passager och torg - Planförslag



Aktiv fasad



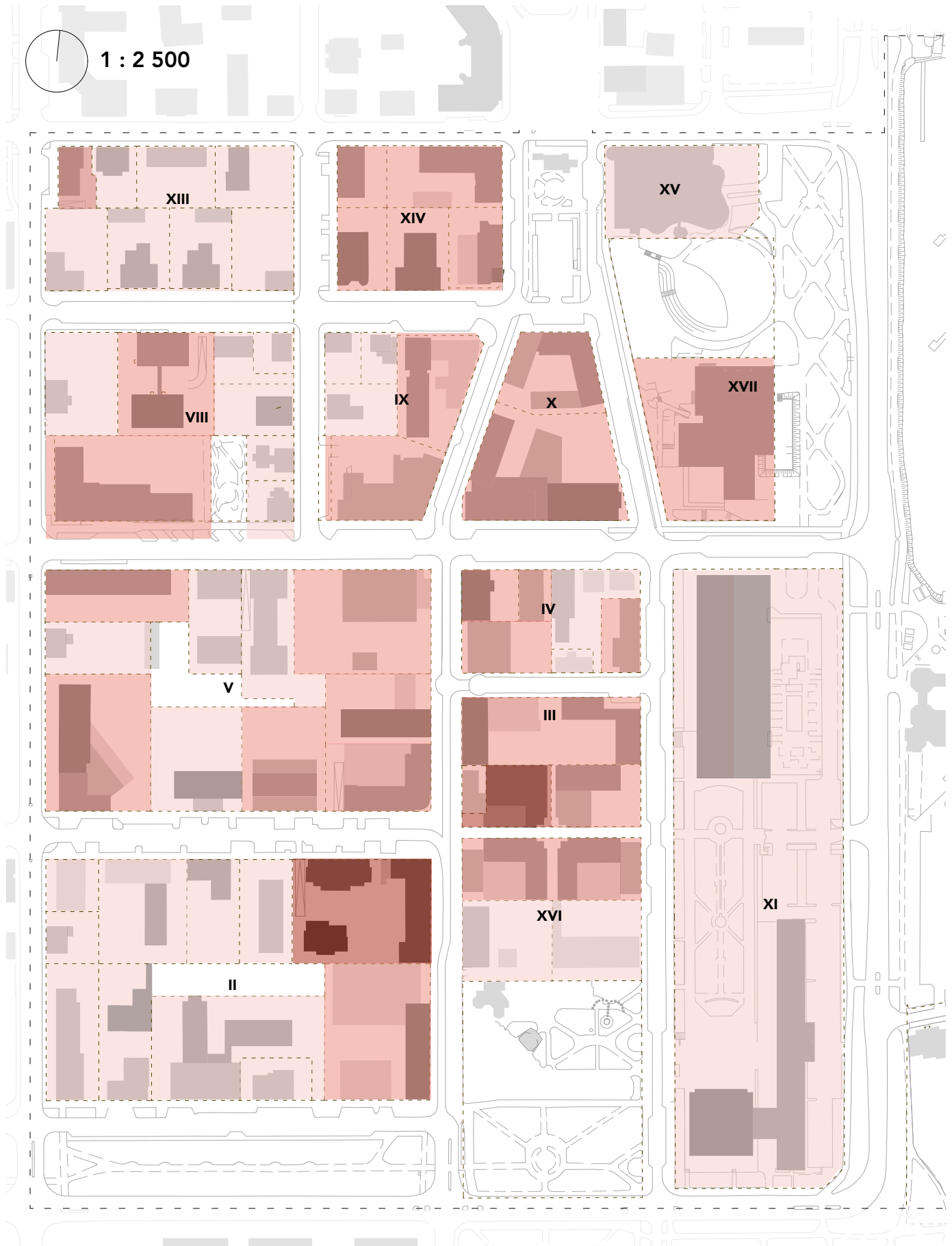
Väderskyddad passage



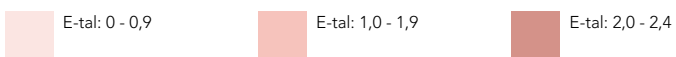
Torg och mötesplatser



1 : 2 500



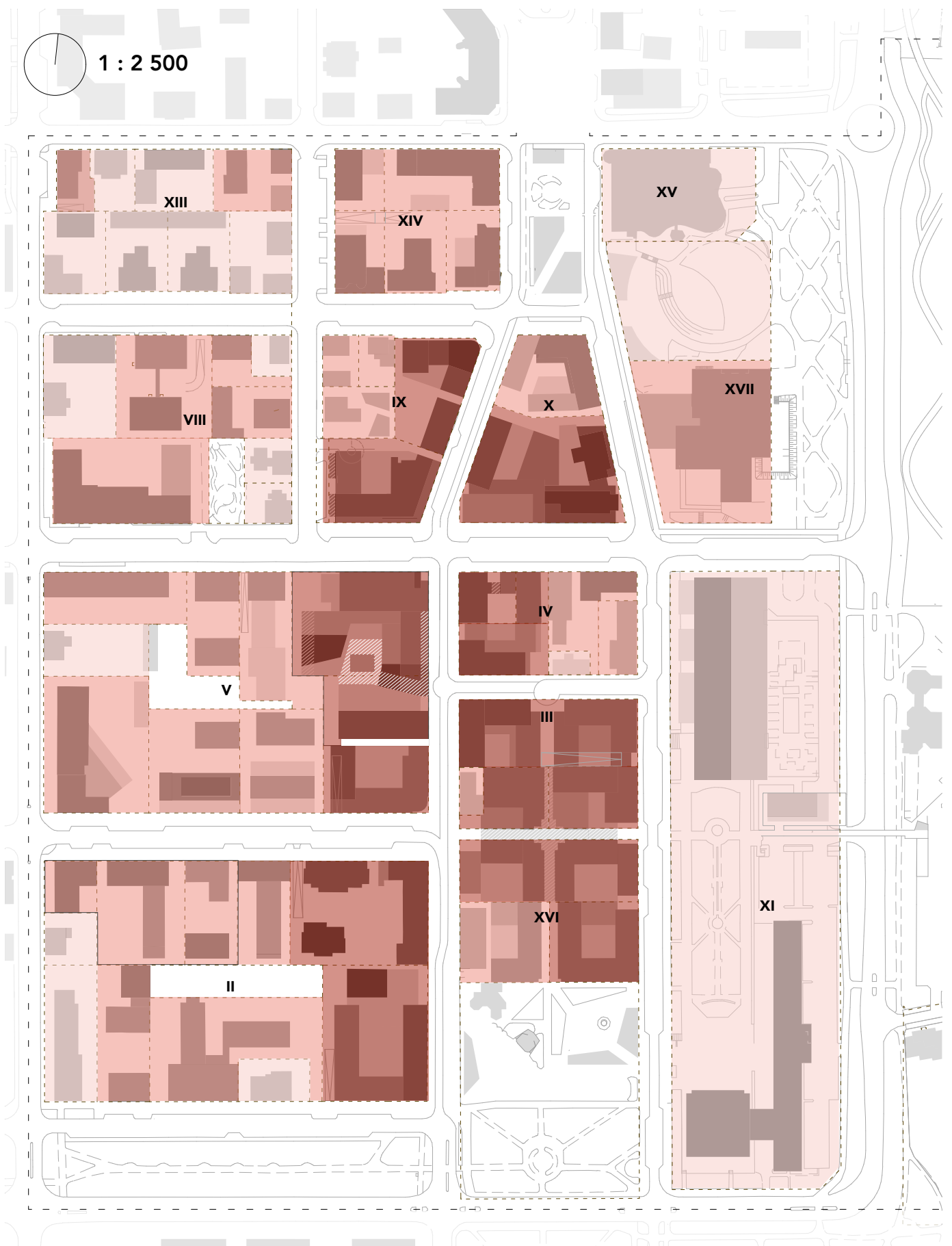
Exploateringstal* - Befintligt utbyggd situation




*Exploateringstal (E-tal) är utbyggd byggrätt / tomtareal.





1 : 2 500



Exploateringstal* - Planförslag

 E-tal: 0 - 0,9

 E-tal: 1,0 - 1,9

 E-tal: 2,0 - 2,4

*Exploateringstal (E-tal) är byggnadsrätt / tomtareal

3.4. SKYDDSVÄRD STADSMILJÖ

Museibråns värdering av byggnaderna inom planområdet utgör utgångspunkten för planförslaget om hur det kulturhistoriska arvet ska förvaltas och bli en del av centrumets identitet. I planförslaget anges byggnaderna i olika kategorier, vilket möjliggör att graden av byggnadsskyddet kan variera för de olika byggnaderna. Planförslaget anger de byggnader och miljöer som bedömts vara kulturhistoriskt viktiga att skyddas för att kunna upprätthålla stadens särprägel och variation. Ny bebyggelse i närheten av dessa behöver anpassas till deras skala. En stor exploateringsgrad på angränsande tomter skulle dessutom äventyra en jämlik och rättvis behandling av fastighetsägarna. De befintliga värdefulla miljöhelheterna som angetts i planen kan varsamt kompletteras. Det som gör städerna attraktiva är att kombinera gammalt och intressant nytt.

Mariehamns stadsbild har en tydlig centrumkaraktär som härstammar ur den ursprungliga rutnätplanen från 1800-talet. Efter 1960- och 70-talens rivningar lider en del av centrum av en splittrat stadsbild, som förbättras med en förtätning genom att bygga på eller täppa till luckorna vid gata. Genom att hålla en skala på tre till fyra våningar mot gata kan stadsbilden rehabiliteras och harmoniseras utan att skada småstadsprägeln. En ytterligare rivning av kulturhistoriska byggnader eller miljöer behöver uteslutas för att kunna upprätthålla stadens särprägel.

Av de 88 befintliga byggnaderna på planområdet är 13 K-märkta och 11 föreslås skyddas genom en stadsplaneändring. Under planprocessen har två av dessa rivits. Tre värdefulla bebyggelsehelheter anges i planförslaget som föreslås skyddas och kan förtätas varsamt. Dessa är Lilla torget, Kaptensgatan och byggnaderna vid Storängen 10-3 samt Torggatan 1. Kaptensgatans äldre bebyggelse med de för Mariehamn typiska kaptensvillorna är särskilt viktig för stadens identitet. Den intima känslan i dessa stadsmiljöer drar till sig människor och de är som skapta till mötesplatser och uteserveringar på de skyddade innergårdarna. Förutsättningen är att all parkering på gårdarna avlägsnas och placeras i de gemensamma garagen utanför tomten. Parkeringsnormen för de K-märkta byggnaderna är sänkt till 1 bilplats per 200 km² våningsyta oberoende av byggnaders användningssätt och fungerar som en ekonomisk kompensation. Dessutom ges ytterligare ekonomiska fördelar genom samutnyttjande och de sänkta friköpspriserna.

Esplanaden mer än någonting annat, bär stadens identitet och föreslås skyddas som kulturhistoriskt värdefull parkmiljö.

FÖRTECKNING AV BYGGNADER

Objektnr	tomt	adress	status				
1	Storängen-14-9	Styrmansgatan 1	kategori B	16	Storängen-4-3	Toprggatan 5	kategori A
2	Storängern-13-1	Köpmansgatan 14	kategori A	17	Storängen-4-9	Nygatan 3a	K-märkt (1980) 2008
3	Storängen-13-4	Köpmansgatan 8	kategori B	18	Storängen -4-6	Nygatan 1b	K-märkt 1980
4	Storängen-8-19	Ålandsvägen 39	K-märkt 1990	19	Storängen -4-6	Nygatan 1b	K-märkt 1980
5	Storängen-8-20	Köpmansgatan 9a	kategori B	20	Storängen -4-7	Strandgatan 12	K-märkt 1996
6	Storängen-8-16	Kaptensgatan 16	kategori B	21	Storängen -4-4	Ekonomieg 2b	K-märkt 1980
7	Storängen-8-15	Kaptensgatan 18	K-märkt 1989	22	Storängen-3-13	Torggatan 9	kategori B
8**	Storängen-9-8	Köpmansgatan 7	kategori A	23	Storängen-3-15	Torggatan 11	K-märkt 1990
9	Storängen-9-3003	Köpmansgatan 5	kategori B	24	Storängen-16-3	Torggatan 15	K-märkt 1990
10**	Storängen-9-7	Kaptensgatan 15	kategori A	25	Storängen-2-4	Torggatan 12	kategori B
11	Storängen-10-3	Torggatan 1	K-märkt 1992	26	Storängen-2-8	Norra Esplanadg 2	K-märkt 1978
12	Storängen-10-2	Nygatan 4	kategori A	27	Storängen-2-14	Ålandsvägen 55	kategori B
13	Storängen-5-15	Ålandsvägen 45	K-märkt 2004	28	Storängen 3L1	Ångbåtsbryggan	K-märkt 2012
14	Storängen-5-15	Ålandsvägen 45	K-märkt 2004				
15	Storängen-5-27	Torggatan 6	K-märkt 1986	*	Storängen-16-3	Torggatan 15	kategori A

* Byggnaden har rivningslov. Vid en detaljplandeändring kunde rivning villkoras med att byggnaden ska flyttas till en annan lämplig plats i staden.

** Byggnaden har fått rivningslov under delgeneralplanprocessen och rivits i augusti 2020.

K-MÄRKTA BYGGNADER OCH BYGGNADER SOM FÖRESLÅS SKYDDAS



TECKENFÖRKLARING:

- Stadsplan, K-märkt byggnad.
- Kategori A, arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefull byggnad som ska skyddas. Byggnaden får inte rivas eller dess exteriör ändras så att dess värdefulla karaktärsdrag försvänkas. Skyddets nivå regleras i stadsplan.
- Kategori B, stadsbildsmässigt värdefull byggnad som ska skyddas. Byggnads exteriör mot gata får inte rivas eller ändras så att dess värdefulla karaktärsdrag försvänkas. Skyddets nivå regleras i stadsplan.
- 11** Objekt nummer.



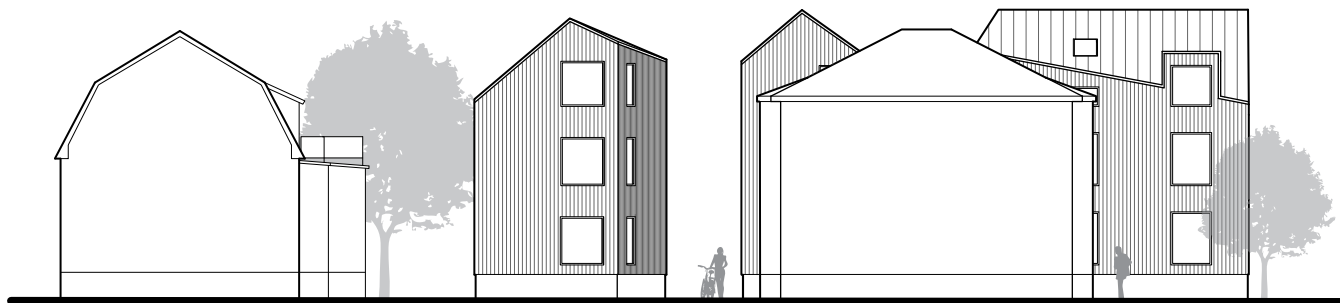
Kaptensgatan 2018. Byggnaderna revs i augusti 2020.



Kaptensgatan med gammalt och nytt.



KAPTENSGATAN PLAN



SEKTION A-A

Kaptensgatans bebyggelsehelhet kompletterat med nya bostadsbyggnader i modern stil. Numera är de två gatubyggnaderna rivna.

Illustrationer Anna Hjerling och 3Dhouse.

4. PARKER OCH REKREATIONSOMRÅDEN

En stad med hög trivselfaktor ska också ha mycket grönska. Esplanadparken härrör sig från Chiewitz grandiosa stadsplanestruktur. Den skulle utmytna i ett stort handelstorg med Societetshuset som fond. Strandparken i Tullarns äng var ritad som en engelsk park, alltså med fria naturliknande former.

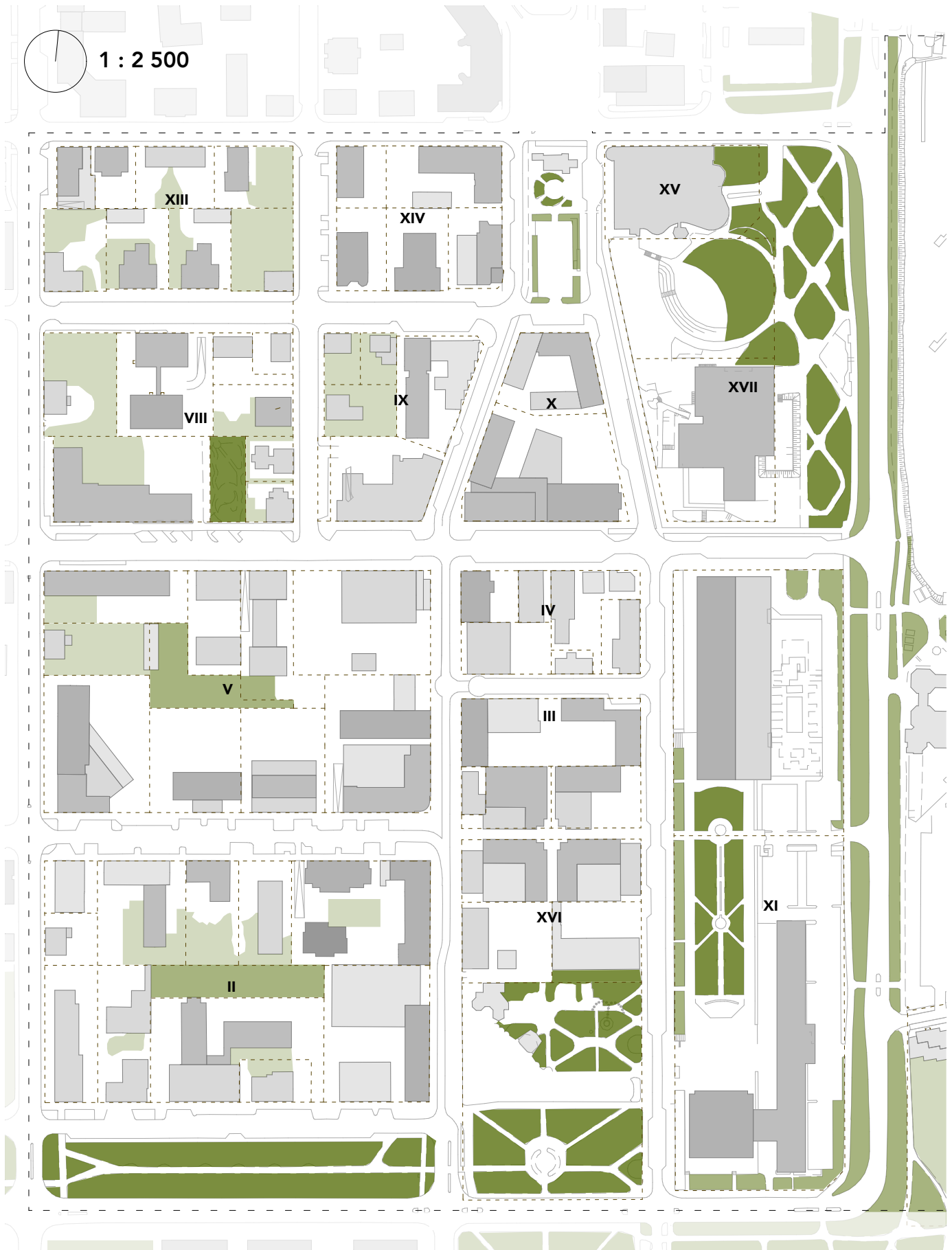
I förslaget till delgeneralplan föreslås att Esplanadparken skyddas och att strandområdet i Österhamn behåller den ursprungliga idén med slingrande strandpromenader och friluftaktiviteter. Miramarparken skyddas från vind och trafik och ramas in från Strandgatan. Parkens roll som evenemangspark stärks.

De stora kvarteren II och V har kvar brandgatorna eller delar av dem från den allra första stadsplanen. Dessa ska tas i bruk som gröna vistelseytor inramade av nya bostadsbyggnader på de omgivande tomterna. Brandgatorna kan bli tydligt avgränsade, lugna, bilfria uterum som kopplas med gatunätet genom promenadstråk och portar, som i kvartersparken Tusenskönan. På detta sätt kompletterar de friytorna på de enskilda tomterna och genom samutnyttjande bidrar de till att göra centrumboendet attraktivt för alla åldersgrupper.




I tät bebyggelse ska en viss andel grönyta reserveras tomt- eller kvartersvis för att garantera tillräcklig grönska. Vistelseytorna ska vara klimatanpassade, ge skydd för vindar och erbjuda solljus under alla årstider. I planförslaget stipuleras för bostadstomt minst 20 m² vistelseyta/friyta per bostad varav minst 10 m² lektyta per 100 m² bostadsyta.



1 : 2 500

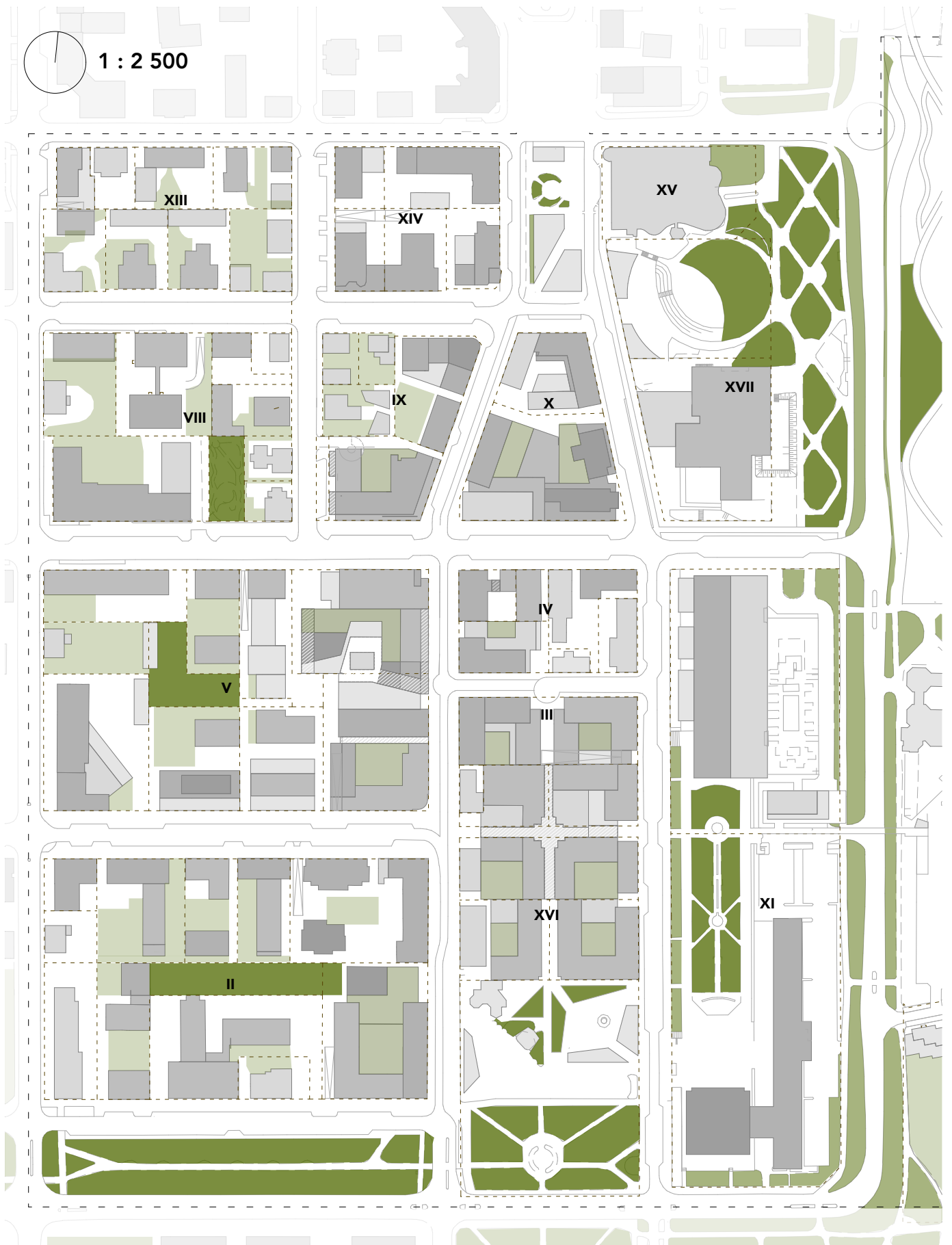


Grönområden - Befintligt utbyggd situation

-  Högkvalitativa grönområden på allmän mark
-  Övriga grönområden på allmän mark
-  Grönområde på privat mark



1 : 2 500



Grönområden - Planförslag



Högkvalitativa grönområden
på allmän mark



Övriga grönområden på
allmän mark



Grönområde på privat
mark



Brandgatan i kvarter II sett från öster idag.



Brandgatan i kvarter II sett från öster 2040.



Brandgatan i kvarter V sett från väster idag.



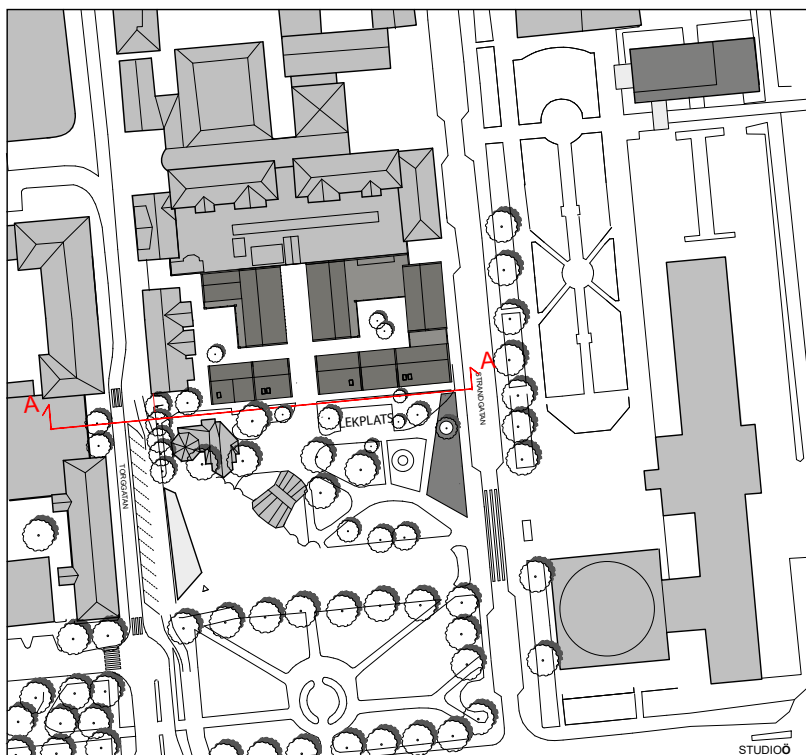
Brandgatan i kvarter V sett från väster 2040.

5. KVARTERET XVI OCH TORGET ¹⁾

Kvarteret XVI vid torget hör till Mariehamns absoluta stadskärna och har i dagsläget mycket outnyttjad byggrätt. Markplanet kunde planeras som en utvidgning av Sittkoffska gallerian med en större enhetlig affärsyta i direkt anslutning till den befintliga gallerian eller på markplan erbjuda en trevlig innegårdsmiljö och en unik miljö blandad med nytt och gammalt.

Stora skylfönster ger ett inbjudande ljus till Torget under kvälls- och nattetid. På så vis höjs känslan av trygghet och man kan flanera och kika i skyltfönster även efter affärernas stängning. Istället för att Torget känns som en bakgård får det en ny status genom öppna framsidor vända mot Torgets nu mörkaste del.

Ovanför affärsvåningen byggs kontor och bostäder. Byggnaderna i förslaget är byggda i trä och anpassar sig efter kvarterets skala genom att tomterna är indelade i flera mindre byggnader som byggs ihop. De olika träfasaderna ger byggnaderna ett individuellt formspråk. Trots sitt nutida formspråk har byggnaderna småstadskänsla och knyter an till arkitektoniska kvaliteter som vi känner igen i Mariehamn.



TORGKVARTERN PLAN



SEKTION A-A



Torgkvarteret idag.

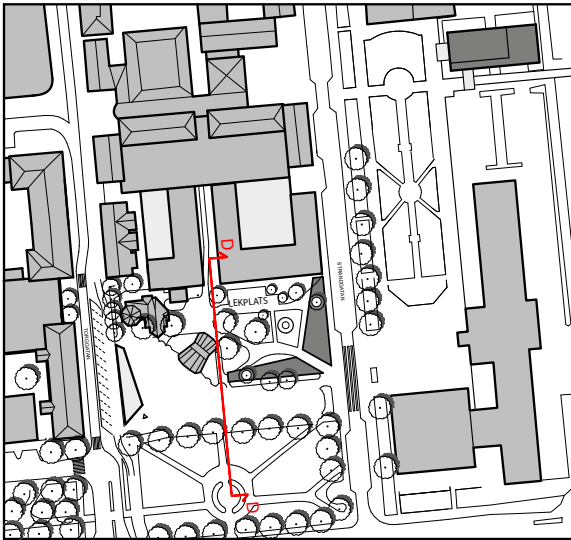


Torgkvarteret 2040.

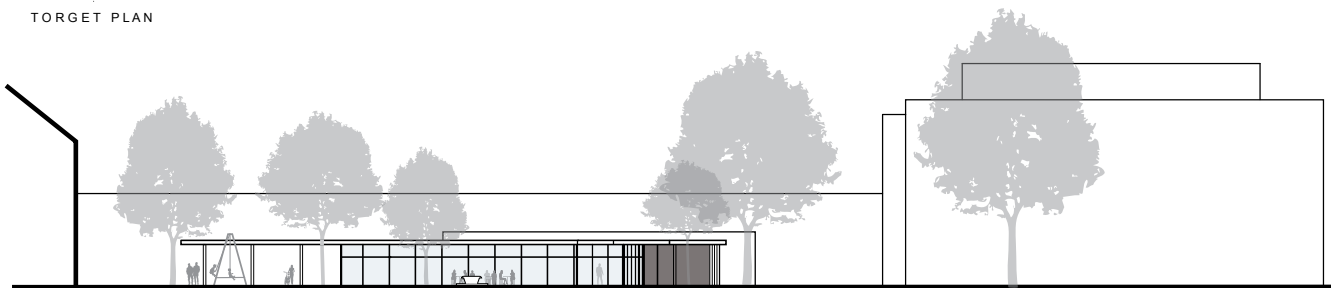
Torget

För att bryta ner skalan har torget strukturerats om till både torg och park, som skulle utrustas med lätta paviljonger för uteservering och varierande aktiviteter. Parkdelen skulle ha en känsla av en lummig innergård i en lugn och vindsyddad miljö. Viktigast är att tomterna som angränsar direkt till torget ska bebyggas med en enhetlig stadsmässig fasad som vänder sig mot torget.

Torget utgör ett utredningsområde för att i framtiden kunna närmare studera dess funktion och inramning.



TORGET PLAN



SEKTION D-D



Torget idag.



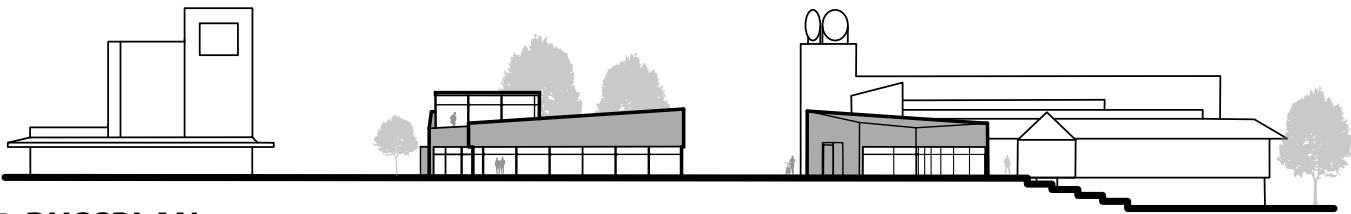
Torget 2040.

6. BIBLIOTEKSPLATSEN

Biblioteksplatsens potential är i dag helt outnyttjad. Genom att stänga av biltrafiken framför biblioteket skapas ett utvidgat torg som ger utrymme för bibliotekets inbjudande gatufasad. Genom att flytta parkeringsplatserna under mark kunde den södra delen av Biblioteksplatsen bebyggas med paviljonger för butiker, saluhall, servering eller utställningar så att vyn mot bibliotekets klocktorn bevaras och förstärks.

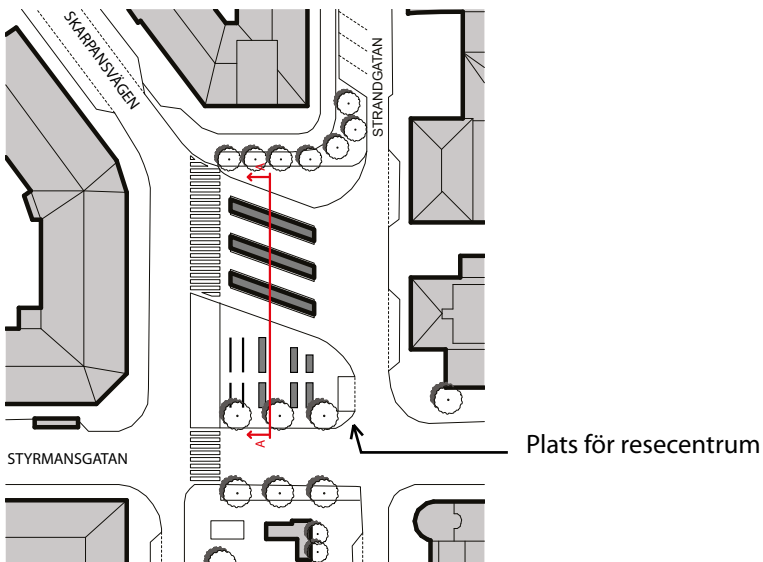


BIBLIOTEKSPLATSEN PLAN



7. BUSSPLAN

Det är viktigt med tanke på hållbarhet och handelsstrategi att kollektivtrafikens huvudhållplats ligger så centralt som möjligt och att det finns plats i närheten för bilparkering för arbetsplatspendlare. Både Miramargaraget och de framtida möjligheterna till allmän parkering under Biblioteksplatsen eller ovanför Select, som föreslås i planen, ligger i omedelbar närhet till Bussplanen. Bussplanen föreslås omplaneras med väderskydd över perrongerna och en byggnadsyta reserveras för ett resecenter med kontorsutrymmen ovanför. Bussplanen ska inte fungera som uppställningsplats för bussar utan enbart som en huvudhållplats i centrum. Det skapar utrymme för både landsbygdsbussar och stadstrafik att mötas vid bestämda tider. Orienteringen av perrongerna ändras för att trafiken till och från Bussplanen skulle löpa smidigare. **I planförslaget, daterat den 22.10.2020 lämnades bussplan utanför planområdet.**





Biblioteksplatsen idag.



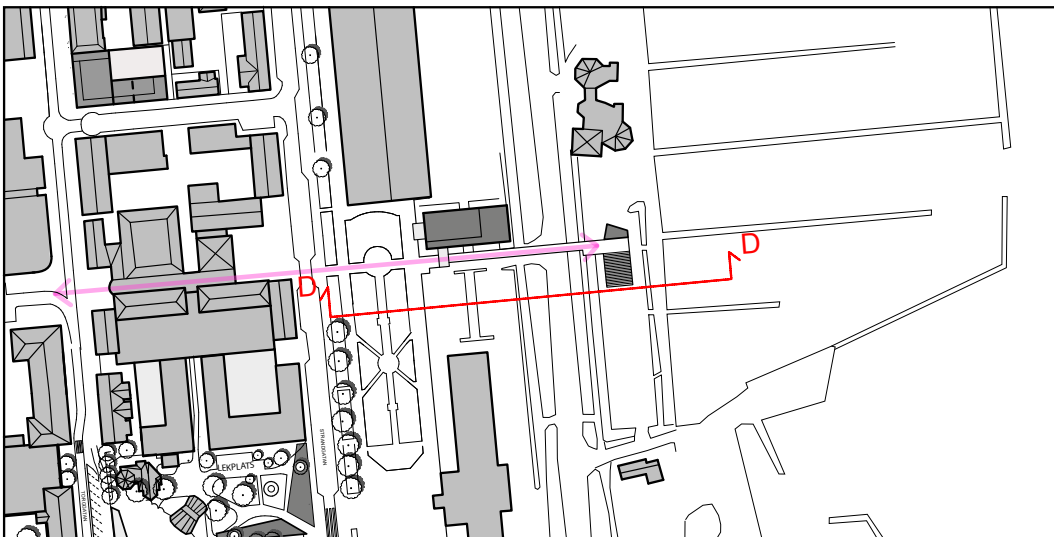
Biblioteksplatsen 2040.

8. ÖSTERHAMN

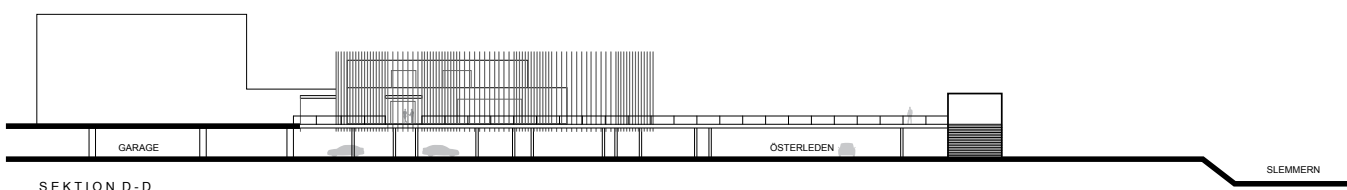
En utvecklingsplan över Österhamn, från MSF till Sjökvarteret, har tagits fram som underlag till delgeneralplanförslaget, med fokus på strandområdets potential för att lyfta centrum och skapa flöden mellan de nya och befintliga aktiviteterna på området och centrum. Det är viktigt att aktivera området för verksamheter året runt i stället för att fokusera enbart på turistsäsongen.

Området för utvecklingsplanen är strandområdet mellan MSF och Sjökvarteret och utgör en del av den längre promenaden längs med Slemmern. Området byggs ut mot Slemmern och utformas med en slingrande gång- och cykelväg genom området, som tillsammans med den adderande vegetationen upplevs som en naturlig fortsättning på den befintliga promenadvägen söder om MSF. Syftet med gestaltningen är att skapa en direkt vattenkontakt och samtidigt strukturera strandområdet i olika aktivitetsrum, med möjligheter för fysiska såväl som sociala uteaktiviteter för olika åldersgruppers behov.

Österledens barriäreffekt mellan strandområdet och centrum bör byggas bort genom omgestaltning av vägen och på sikt genom en fotgängarbro, som är en fortsättning på det viktigaste centrumstråket tvärs genom Sittkoffs.



ÖVERGANG ÖVER ÖSTERLEDEN PLAN





Övergång över Österleden idag.



Övergång över Österleden 2040.



9. TRAFIKLÖSNINGEN FÖR MARIEHAMNS CENTRUM

Trivector traffic har tagit fram en helhetsplan över centrumtrafiken. Utgångspunkten är ett storkvarter bestående av gator med god framkomlighet som omger planområdet, samt gator med mjukare utformning på de oskyddade trafikanternas villkor, innanför storkvarteret. I rapporten finns två alternativa lösningar för gestaltning av Norragatan och Nygatan samt ett förslag på Österleden som skulle minska barriäreffekterna mellan centrum och stranden och ändå ha oförändrad transportkapacitet. Renoveringen av dessa gator skulle vara en naturlig fortsättning på Storgatans och Ålandsvägens ombyggnader. Det finns även möjlighet till flexibla säsongsbetonade lösningar för gestaltning av centrumgatorna, där parkeringsplatsernas antal är större under vintertiden och mindre under sommarsäsongen, då utbudet av uteserveringar är störst.

Gågatan föreslås förlängas söderut till Norra Esplanadgatan, vilket kräver en förändrad utformning på Norragatan. På norra delen av Torggatan föreslås motorfordonstrafiken vara kvar och likt i dag vara enkelriktad söderut. De bilplatser som föreslås minskas inom storkvarteret och ryms i befintliga allmänna garage i centrum.

FÖRSLAG TILL CENTRUMGATORNAS FRAMTIDA FUNKTION

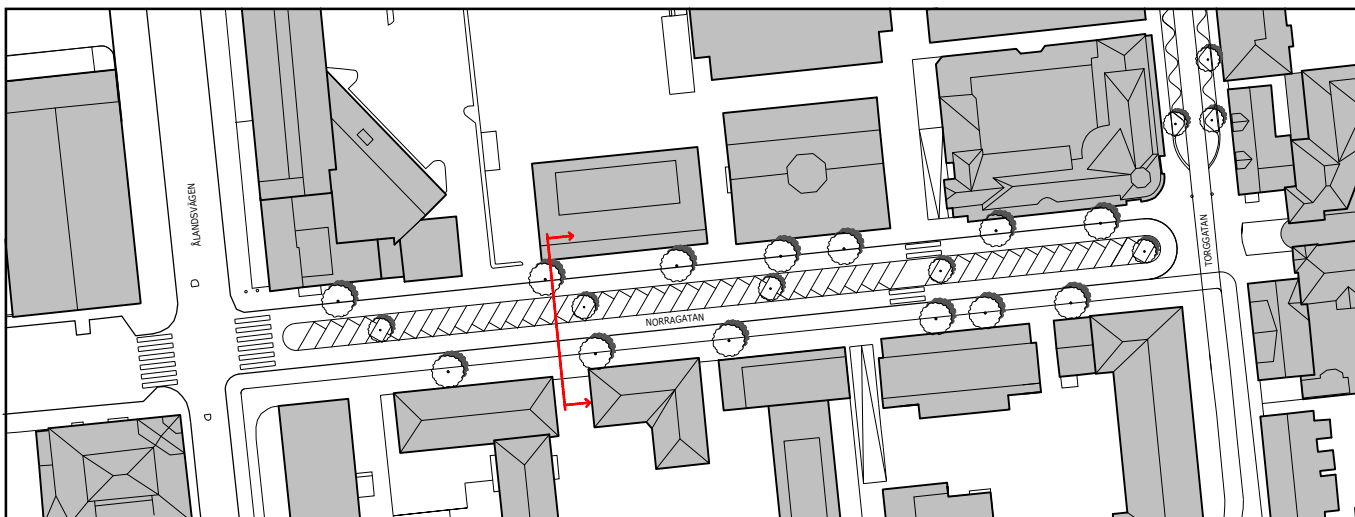




Norragatan idag.

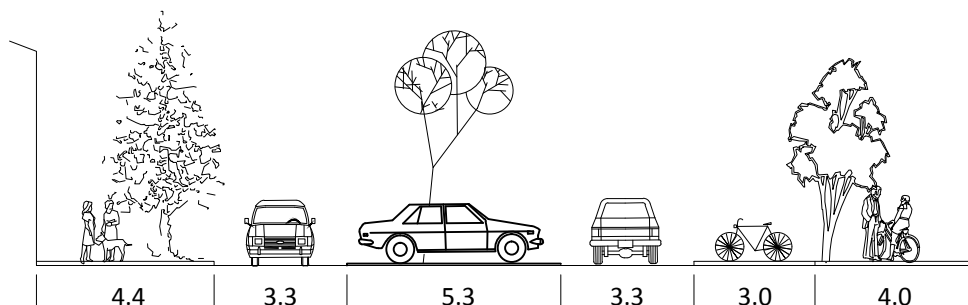


Norragatan 2040.



NORRAGATAN PLAN

Norragatan 1



10. PARKERING

Parkeringsfrågan utgör en viktig del för att nå delgeneralplanens intentioner, både för att frigöra mark för förtätning samt för att skapa attraktiva stadsmiljöer och trivsamma bostadsgårdar, samtidigt som den ur kostnadssynpunkt är den mest betydande enskilda faktorn som påverkar planens genomförande. Förtätningen av en befintlig stadsstruktur betyder att fylla i luckorna i gatubilden, bygga på befintliga byggnader eller bygga nytt inne i kvarteren. Detta förutsätter att parkering måste avlägsnas från gårdarna och innebär för de allra flesta tomterna i centrum att parkeringen kan ordnas utanför tomten i gemensamma garage.

I förslaget till trafiksystemlösning förordas att de större kvarteren löser sin bilparkering i underjordiska garage eftersom garagen då kan anläggas mer kostnadseffektivt och rationellt jämfört med de små kvarteren. In- och utfarter bör ske från det övergripande vägnätet som omger storkvarteret. I förslaget förordas att en del av den tillkommande parkeringen för boende och verksamma i centrum anläggs som parkeringsanläggning/-ar strax utanför centrum, på ett acceptabelt gångavstånd. På så vis kan de placeras utmed de kapacitetsstarka gatorna utanför centrumområdet och inte medföra ytterligare biltrafik i centrumkärnan. Dessa parkeringsanläggningar föreslås byggas som parkeringshus med aktiv bottenvåning (matvarubutik, kontor etc.) och parkeringsvåningar ovanför. I förslaget till delgeneralplan tas den befintliga servicestationstomten på planområdets gräns upp som ett bra alternativ till Biblioteksplatsens underjordiska garage med bibehållen verksamhet under parkeringsvåningarna.

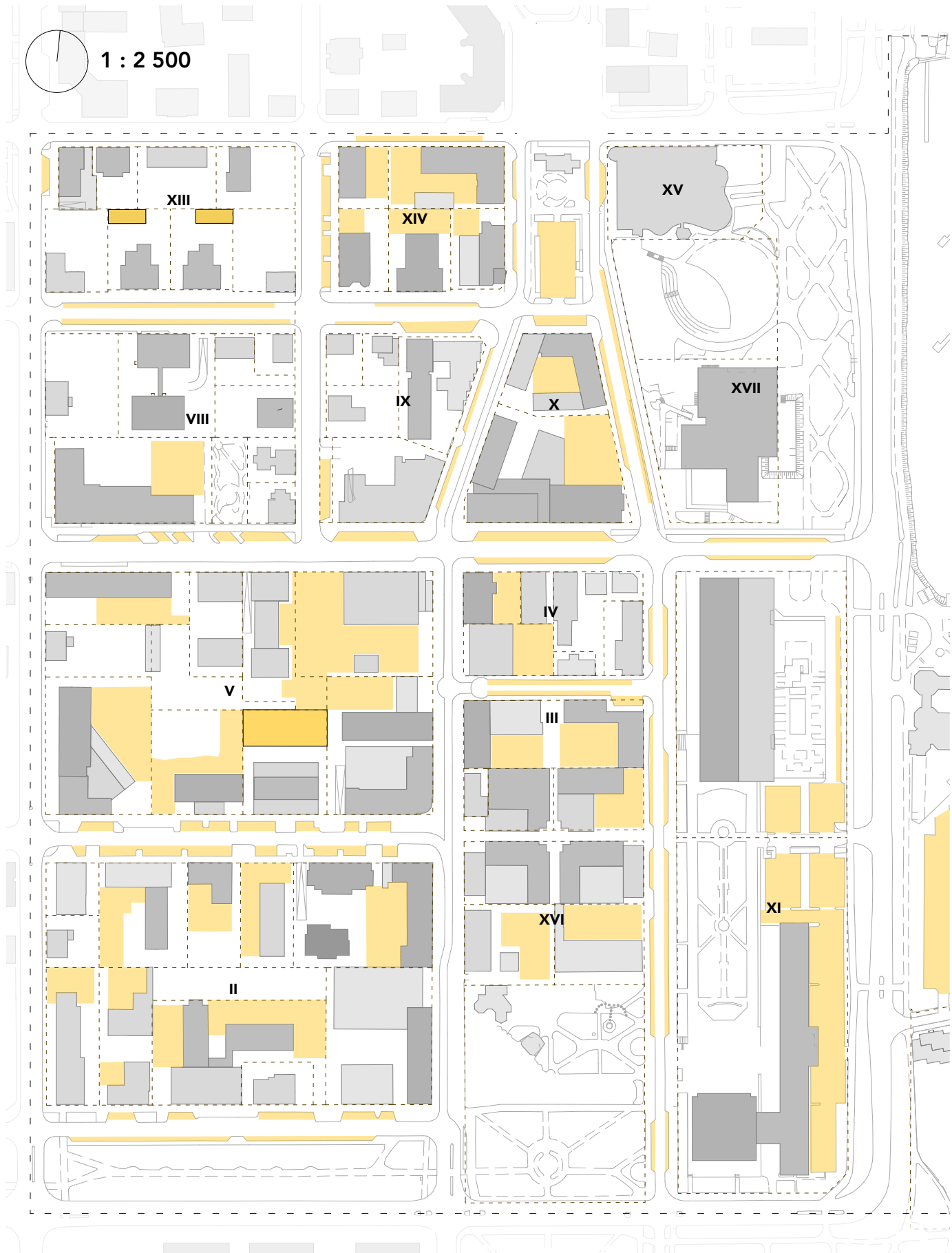
Bilnehavet i Mariefhamn är tämligen högt jämfört med andra orter, 550-580 bilar per tusen invånare.

Parallellt med framtagning av förslag till delgeneralplan för Mariefhamns centrum har staden arbetat med att se över parkeringsnormerna och de gällande friköpsreglerna och -villkoren. Målsättningen är en mer flexibel tillämpning av parkeringsnormen i centrum, där antal bilplatser som exploatören ska ta fram kan sänkas genom olika åtgärder som minskar bilnehavet, såsom bilpooler eller genom samutnyttjande av parkeringsgaragen.

Bilparkeringsnormen ändrades av stadsfullmäktige den 29.01.2019 för bostäder från 1 bilplats per 85



1 : 2 500



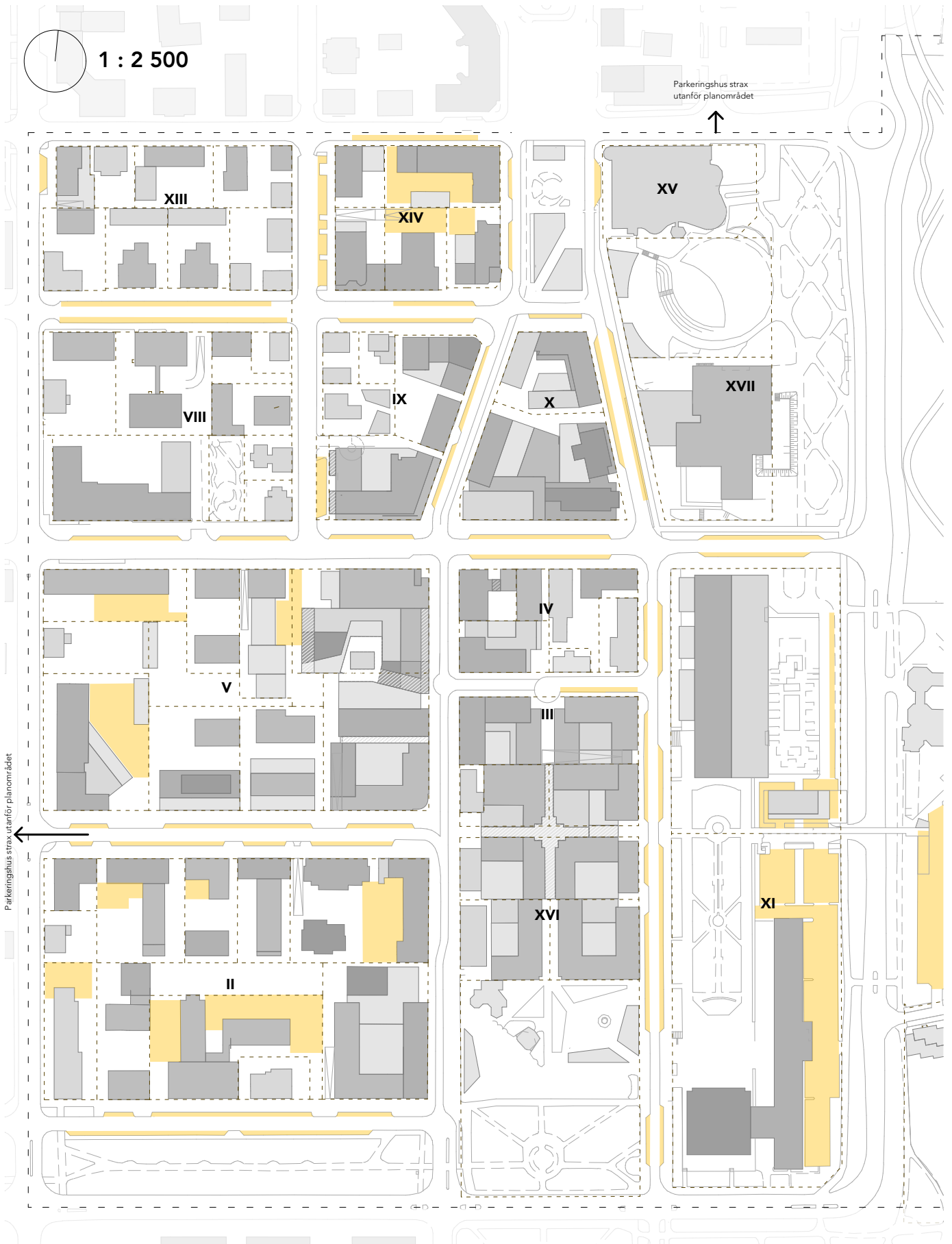
Parkering ovan mark - Befintligt utbyggd situation

-  Parkering på gatunivå
-  Parkerings hus



1 : 2 500

Parkeringshus strax
utanför planområdet



Parkering ovan mark - Planförslag

Parkeringshus strax utanför planområdet



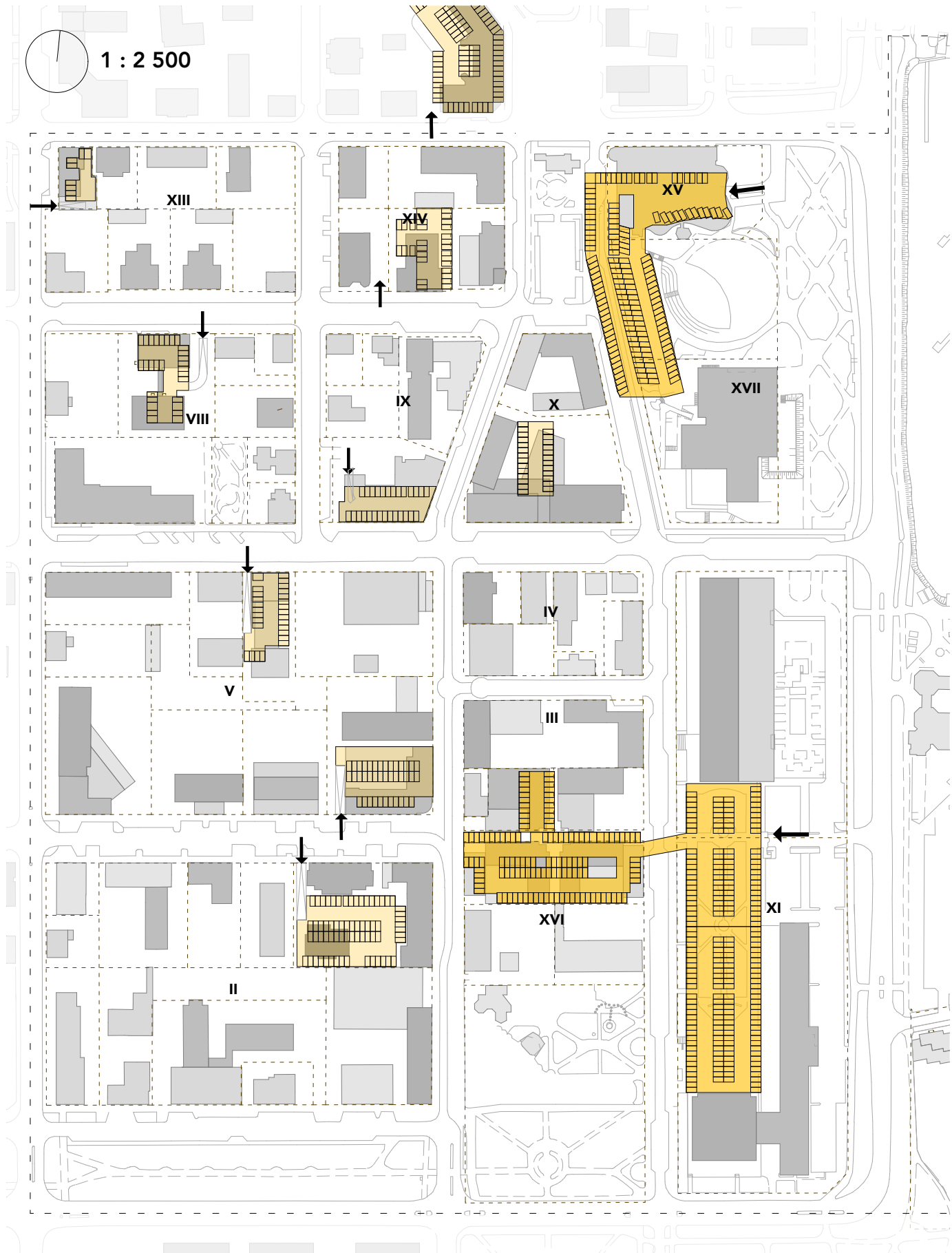
Parkering på gatunivå



Parkerings hus



1 : 2 500



Parkering under mark - Befintligt utbyggd situation



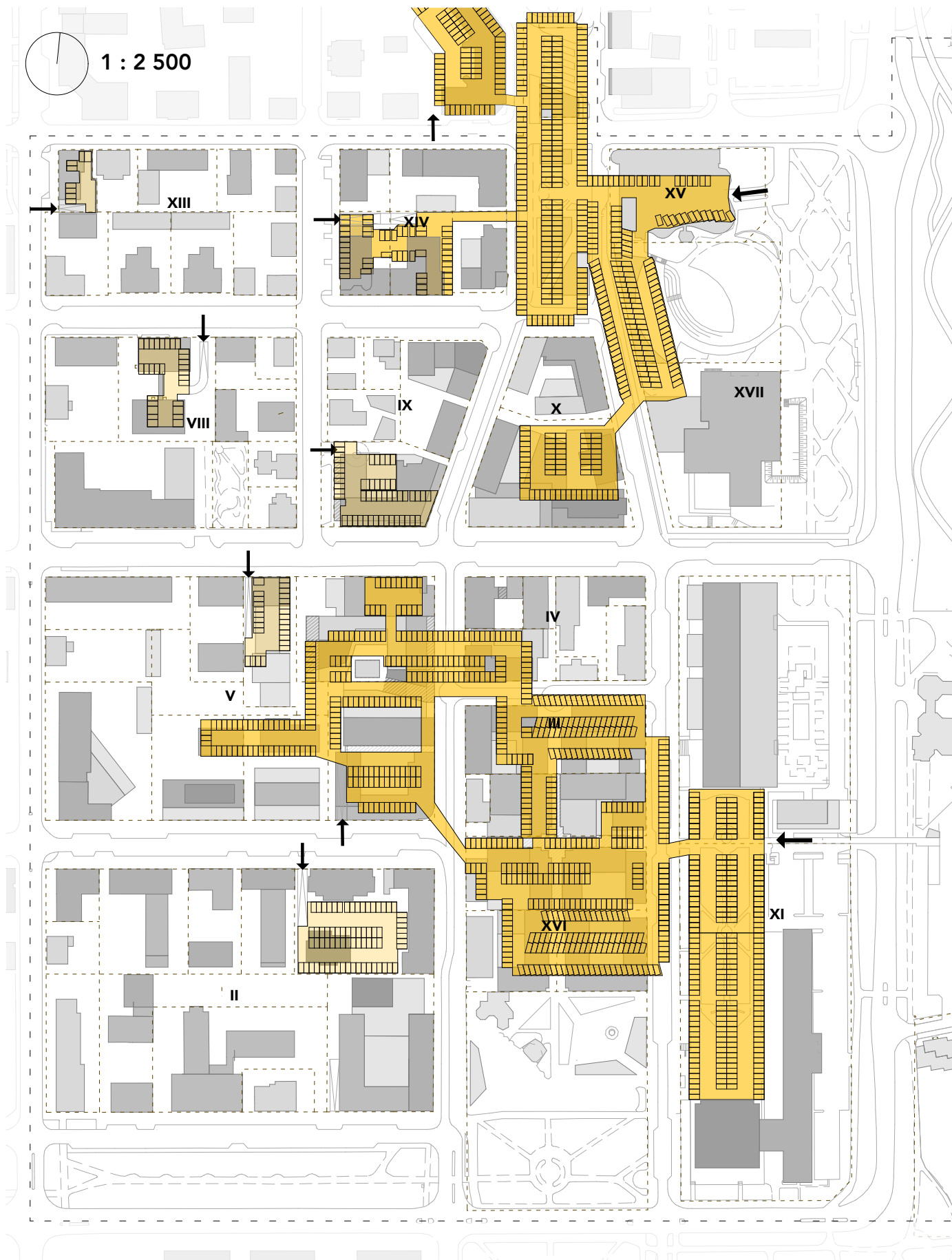
Underjordisk gemensam parkering



Underjordisk privat parkering som kunde utvidgas



1 : 2 500

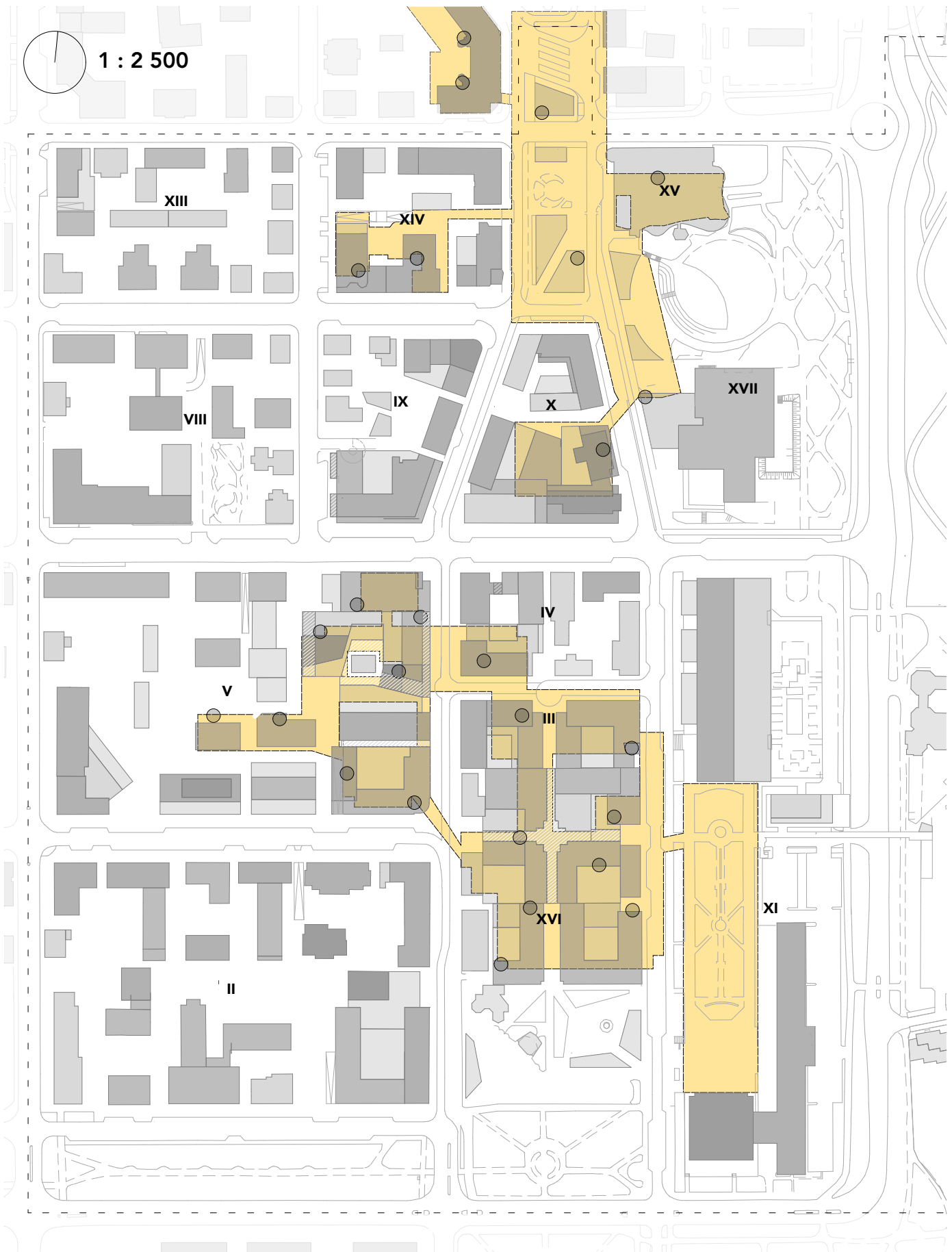


Parkering under mark - Planförslag


-  Underjordisk gemensam parkering
-  Underjordisk privat parkering som kunde utvidgas



1 : 2 500



Parkering under mark - Planförslag

 Parkering under mark

 Uppgång / trapphus



Korsningen Styrmansgatan-Österleden idag.



Korsningen Styrmansgatan-Österleden 2040 med ett parkeringshus ovanför servicestationen.

m² våningsyta till 1 bilplats per 120 m² våningsyta, för handel från 1 bilplats per 50 m² våningsyta till 1 bilplats per 60 m² våningsyta, för kontor på gatunivå från 1 bilplats per 30 m² våningsyta och övrigt kontor från 1 bilplats per 40 m² våningsyta till 1 bilplats per 60 m² våningsyta och för restaurang och caféer från 1 bilplats per 10 sittplatser till 1 bilplats per 20 sittplatser.

Konsekvens av ändringen är att fastighetsägaren behöver bygga ca 75 % av bilplatserna jämfört med den tidigare normen.

En risk med alltför låg parkeringsnorm är att arbetsplats- och boendeparkering kommer att ske på gatu- mark i allt större utsträckning och minskar antalet parkeringsplatser för besökare.

11. PLANENS KONSEKVENSER

När en plan utarbetas ska, om inte en miljökonsekvensbedömning ska upprättas enligt LL om miljökonsekvensbedömning, planens påverkan på miljön och landskapsbilden, inklusive dess samhällsekonomiska, sociala och kulturella aspekter, redovisas som en del av planen (PBL 5 §).

11.1. MILJÖMÄSSIG HÅLLBARHET

Miljömässig hållbarhet i stadens centrum bygger på att skapa gröna ytor och oaser för biologisk mångfald och naturupplevelser, minskade koldioxidutsläpp samt energieffektiva och klimatanpassade lösningar. En förtätning av boendemiljön skapar en god tillgänglighet till handel, service, rekreation, sociala aktiviteter och skönhetsupplevelser.

Planen utgår ifrån att de gemensamma grönytor som finns i stadskärnan bevaras och utökas genom att utvidga parkområdet vid Österhamn. En tätare bebyggelse skapar mera hårdgjorda ytor, men förutsätter att parkeringen flyttar från gårdarna till underjordiska anläggningar eller parkeringshus och lämnar utrymme för gröna vistelsegårdar. Brandgatorna tas i bruk och skapar bilfria grönytor inne i kvarteren, till nytta för de angränsande bostäderna. De mjuka grönytorna dämpar klimatförändringens konsekvenser genom infiltration och rening av luft.

Konsekvensen med att merparten av parkeringen flyttar från gatorna till gemensamma anläggningar är att gatorna inom centrumringen inte belastas med söktrafik. Gatorna innanför området omvandlas till stadsgator med lägre hastighet. Därigenom bedöms partikelhalterna och bullernivån i centrum minska och ge upphov till positiva miljöeffekter. Stadsgatorna är tryggare och trevligare att gå och vistas i och det gynnar klimatet och minskar buller samt föroreningar i stadsmiljön.

En förtätning av den befintliga bebyggelsen ändrar ljusförhållanden för gårdar och gator. En låg och tät stadsbebyggelse skapar vindskyddade utemiljöer.

11.2. SOCIAL HÅLLBARHET OCH BARNKONSEKVENSANALYS

Social hållbarhet utvecklas i fungerande sociala miljöer, som är planerade för att skapa trivsel och trygghet och där människor känner delaktighet och tillit till varandra. Stadsmiljön utformas enligt principerna för universiell design, det vill säga som en väl planerad integrerad stadsmiljö tillgänglig för alla. Mötesplatser för spontant, socialt umgänge, oberoende av årstid, skapas genom ombyggnad av Biblioteksplatsen och strandområdet intill centrum vid Österhamn. Trafiksäkerheten förbättras genom ombyggnaden av centrumgatorna, vilket gynnar barnen och unga samt personer med funktionsnedsättning.

Förtätningen ska utgå från kvartersstadens principer, där gator, torg och parker ramas in med byggnader med aktivitet dygnet runt. Det ger en trygg känsla när man rör sig på allmänna platser. För barnen känns platser där "de vuxna övervakar" trygga. Planförslaget bygger på att gatorna flankeras med aktiva fasader; butiksfönstren och entréer som är belysta och skapar människoflöde. Skalan i kvarteren bryts till mindre, med konsekvens att allmänna platser blir mera övervakningsbara och känns inte ödsliga även när de är tomma. Förebyggande för trygghet är också att luckorna vid gator byggs bort, eftersom de oftast upplevs som bakgårdar. Planbestämmelser som främjar byggandet av trygga miljöer har tagits in, med syfte att styra detaljplaneringen. Brandgatorna i de stora kvarteren byggs om till kvarters-

parker, som ramas in av bostadshus med fönster som vetter mot parken.

Våningstalet spelar en stor roll i den sociala hållbarheten. Bostäderna i byggnader under sex våningar har en visuell kontakt med gatan och gården, vilket fungerar som en trygghetsfrämjande faktor, medan högre byggnader tappar kontakten med markplan och dessutom ökar social isolering. En genuin småskalig stad är den stadsstruktur som bäst erbjuder möjligheter till spontant umgänge.

Ett levande stadscentrum bör erbjuda boende för alla befolkningsgrupper. Delgeneralplanen ger möjlighet till en variation av bostadstyper och speciell betoning har givits både för de äldre och för barnfamiljer, eftersom nya kvartersvisa parker och lugna gator erbjuder boendemiljöer för dessa grupper, som hittills har saknats i stadens centrum. Planen ger även möjligheter för de flesta befintliga hus att bygga på eller till, så att de befintliga husen kan göras mera tillgängliga eller uppgraderas. Planen möjliggör en betydande ökning av boende på området, speciellt i flervåningshus. Den föreslagna ändrade parkeringsnormen för bostäder i centrum gynnar byggandet av små lägenheter där efterfrågan är störst.

11.3. EKONOMISK HÅLLBARHET

Samhällsekonomiska konsekvenser

Ekonomisk hållbarhet ger förutsättningar för en långsiktig god ekonomi med byggda miljöer med lång livslängd och av god kvalitet. Förtätning av den befintliga stadsstrukturen är samhällsekonomiskt gynnsam för ekonomisk och befolkningsmässig tillväxt. Förtätning utnyttjar befintlig samhällsservice och kommunalteknik. Närheten till allt skapar ekonomiska fördelar, både för samhället och för de enskilda som bor eller arbetar i staden.

För stadens del förutsätter planförslaget investeringar i infrastrukturen. Gatorna inom den yttre ringen behöver byggas om, Nygatan och Norragatan och Strandgatan. För Landskapets del krävs en ombyggnad av Österleden till en mera stadsmässig gata med god framkomlighet. Torget och Biblioteksplatsen ska byggas om och Österhamn utrustas med en strandpromenad. Gemensamma parkeringsgarage och/eller parkeringshus kan samfinansieras med fastighetsägarna. Enligt infrastrukturen skulle ombyggnaden av en centrumgata handla om en investering på 500 000 euro, ombyggnaden av Torget 500 000 euro, Biblioteksplatsen 800 000 euro. Dock betyder nya byggnader på dessa ytor hyresinkomster, som på sikt täcker investeringarna. Ombyggnaden av Österhamn har bedömts kosta 1 700 000 euro, därav 700 000 euro torde vara kostnaden för den första etappen med utfyllnad och strandskoning med strandpromenaden ovanpå. Ett gemensamt garage under Biblioteksplatsen och Bussplanen rör sig om en investering på fyra miljoner euro, medan ett parkeringshus ovanför servicestationen skulle kosta två miljoner.

Privatekonomiska konsekvenser

Stadsplaneringens viktigaste kostnadseffekter för fastigheternas byggkostnader anses vara kraven för parkeringen, tillgänglighet, gemensamma utrymmen, våningstal, byggnadens utformning och kravet på affärsytorna. Av dessa bedöms parkeringen påverka byggkostnaderna mest, eftersom kostnadsskillnaden mellan olika alternativa parkeringslösningar är överlägset störst. Dock är det byggnadsprojektets helhetskoncept, som är viktigast från kostnadssynvinkeln, inte de enskilda faktorerna. Det bör även påpekas att byggkostnaderna ska ses som en del av den långsiktiga fastighetsekonomin och att mera vikt bör läggas på byggnadernas livstidskostnader, där kvaliteten av planering och byggmaterial samt flexibiliteten i det långa loppet är avgörande faktorer. Det sammanfaller med de miljömässiga hållbarhetskriterierna.

När det gäller parkeringen är markparkering billigast att bygga, men är på centrumområden i slutändan dyrast, med tanke på den plats den upptar av tomten och på så sätt hindrar förtätningen. Parkeringshus är i allmänhet betydligt billigare alternativ än underjordiska garage, beroende på hur effektivt den är planerad. Om man väljer att bygga ett parkeringshus i centrum behöver det ha verksamheter i gatuplan, för att inte upplevas som en otrygg plats och uppta värdefull mark för en sekundär användning. Kostnaderna för underjordiska garage är kopplade till markanvändningen ovanpå. När man bygger nytt är parkeringsgarage under byggnader att rekommendera trots kostnaden, eftersom det är omöjligt att bygga senare. Om den underjordiska parkeringen ligger under gårdsplan, påverkas kostnaderna främst av om däckat är trafikerat eller inte.

Parkeringsnormen reglerar antalet bilplatser som fastighetsägaren måste bygga för det behov som verksamheterna på tomten alstrar. Parkeringsnormen ändrades den 29.01.2019 för bostäder från 1

bilplats per 85 m² våningsyta till 1 bilplats per 120 m² våningsyta, för handel från 1 bilplats per 50 m² våningsyta till 1 bilplats per 60 m² våningsyta, för kontor på gatunivå från 1 bilplats per 30 m² våningsyta och övrigt kontor från 1 bilplats per 40 m² våningsyta till 1 bilplats per 60 m² våningsyta och för restaurang, caféer från 1 bilplats per 10 sittplatser till 1 bilplats per 20 sittplatser.

Konsekvens av parkeringsnormändringen är att fastighetsägaren behöver bygga ca 75 % av bilplatserna jämfört med den tidigare normen. Tillsammans med lättnader vid samutnyttjande är en beräknad kostnadsbesparing upp till ca 40 % för fastighetsägarna jämfört med dagens situation. Förslaget till delgeneralplan för centrum innehåller olika alternativa lösningar för fastighetsägare att lösa parkeringen, antingen under sin tomt eller utanför i gemensamma garage. För att gynna handeln i centrum är de större gemensamma garagen under centrum det optimala alternativet.

Även den valda byggnadstypen och våningstalet påverkar byggkostnaderna. När det gäller flervånings lamellhus, som de flesta gatubyggnaderna är i Mariehamn, är kostnadseffekten störst mellan tre och fem våningar och i punkthusen mellan fyra och åtta våningar. Det bör dock påpekas att kostnadsnyttan är helt beroende av relationen mellan bostadsytan per trapphus och hiss. Ett punkthus med nio bostäder per trapphus är inte att jämföra med ett punkthus med fyra bostäder och tar förstås mycket mera plats i anspråk runtomkring, som inte kan bebyggas. Därför anses inte åtta vånings punkthus som en lämplig hustyp för förtätningen av kvarterstaden. Townhouse, ett urbant radhus, är en "nygammal" bostadsform som kunde tillämpas inne i de största kvarteren, eller som en infill-lösning för att fylla i luckorna mot gata. Byggkostnaden påverkas av den valda parkeringslösningen, men är konkurrenskraftig med de andra boendeformerna, eftersom det inte ingår gemensamma utrymmen, trapphus eller hiss i konceptet. Bostadspriserna avgörs ändå sist och slutligen av marknaden. Den efterfråga som den förväntade befolkningsökningen i Mariehamn skapar är snabbt mättad och bygger vi mera än det så kommer bostadspriserna att sjunka. Samma gäller verksamhetsytor, som är ännu mera konjunktursbundna.

Värdet av den tillökade byggrätten på privata tomter, som planförslaget möjliggör, bedöms röra sig om cirka 14 miljoner euro.

11.4. KULTURELL HÅLLBARHET

Kulturell hållbarhet utgår ifrån att den byggda miljön, parker och offentliga utrymmen ger staden en stark egen profil och förhöjer upplevelsen av staden för stadsborna och besökare. Den lokala identiteten och det kulturhistoriska arvet ska tillvaratas och förstärkas. På så sätt skriver städerna sin egen historia och ger människorna sin identitet.

Museibråns värdering av byggnaderna inom planområdet utgör utgångspunkten för planförslaget, om hur det kulturhistoriska arvet ska förvaltas och bli en del av centrumets identitet. I planförslaget anges byggnaderna i olika kategorier, vilket möjliggör att graden av byggnadsskyddet kan variera för de olika byggnaderna. Planförslaget anger de byggnader och miljöer som bedömts vara kulturhistoriskt viktiga att skyddas, för att kunna upprätthålla stadens särprägel och variation. Ny bebyggelse i närheten av dessa förutsätts anpassas till deras skala.

Förtätningsgraden i planutkastet är så omfattande, att den befintliga småskaliga miljön på flera ställen kommer att förändras till mera stadsmässig och kompakt och skalan vid gatorna kommer att domineras av byggnader i Cityhusets storlek. De befintliga värdefulla miljöhelheterna som angetts i planen, föreslås varsamt kompletteras och sparas, från en alltför hög exploatering i närmiljön.

11.5. STADSBILDEN

Mariehamns stadsbild har en tydlig centrumkaraktär som härstammar från den ursprungliga rutnätplanen från 1800-talet. Efter 1960- och 70-talens rivningar lider en del av centrum av en splittrad stadsbild som förbättras med en förtätning, genom att bygga på eller täppa till luckorna vid gata. Genom att hålla en skala på tre till fyra våningar mot gata kan stadsbilden rehabiliteras och harmoniseras, utan att skada småstadsprägel. En ytterligare rivning av kulturhistoriska byggnader eller miljöer behöver uteslutas för att kunna behålla stadens identitet och attraktionskraft.

Förslaget till delgeneralplanen anger lämpliga platser för fem eller sexvåningsbyggnader inne i kvarteren, eller i viktiga gatuhörn som inte bedöms inverka på stadsbilden eller stadens siluett på ett negativt sätt. Planbestämmelserna strävar till en kvalitetsnivå på allt byggande, som krävs för ett stadsmässigt och attraktivt centrum. Där ingår kravet på aktiva fasader och maximilängden på gatufasader för att

anpassa skalan till den befintliga miljön. Planbestämmelsernas uppgift är att styra detaljplanering och försäkra att planens målsättningar förverkligas.

11.6. TILLGÄNGLIGHET

Att skapa förutsättningar för mera boende och verksamheter i centrum möjliggör minskat bilberoende. Centrum erbjuder den bästa tillgången till kollektivtrafiken och avstånden inne på området är korta. Den föreslagna ombyggnaden av centrumgatorna prioriterar de oskyddade trafikanterna. Bilplatser för korta besök och för rörelseförhindrade kommer fortsättningsvis att vara kvar och utökas om arbetsplatsparkeringen flyttas till de gemensamma garagen.

Merparten av den ökning av boende som planförslaget möjliggör kommer att förverkligas i flervåningshus med dagens krav på tillgänglighet. Tillsammans med möjlighet till byggandet av vindsvåningar i de befintliga byggnaderna, bidrar de till att bostadsbeståndet bättre motsvarar den ökade efterfrågan, i ett samhälle där ett ökat antal äldre bor hemma.

Bestämmelsen som reglerar att nya byggnaders gatuplan ska ligga i nivå med gatan föreslås tas med i planen.

11.7. TRAFIK

När centrum förtätas och antal bostäder fördubblas, kommer efterfrågan på parkering att öka, samtidigt som det finns risk att biltrafiken i centrum också ökar. Vilka gator som kommer att få en ökning av biltrafik beror till stor del på val av parkeringslösning för den framtida exploateringen. En viktig faktor är att in- och utfarter till nya anläggningar placeras intill det övergripande gatunätet som omgärdar centrumkvarteren. Längs dessa gator finns en högre kapacitet och bättre möjlighet att ta hand om den ökade trafikflöden. Detta möjliggör den föreslagna omvandlingen av gatorna inne i centrum, för ett lugnare trafiktempo och en förlängd gågata. Planförslagets konsekvenser på de befintliga korsningarna mellan centrumgatorna och det övergripande gatunätet bedöms vara inom den kapacitet som deras utformning klarar av.

Om förslaget till delgeneralplanen byggs ut i sin helhet, innebär det att cirka 850 nya bilplatser tillkommer, både för att skapa parkeringsplatser för den tillkommande bebyggelsens behov och för att ersätta parkeringsplatser, som tas i anspråk vid förtätning. För att förtätning kan ske på de små tomterna ges möjlighet till att ordna parkering utanför tomten i de gemensamma anläggningarna.

11.8. SAMMANFATTNING

Planens konsekvenser	
Miljömässig hållbarhet	<ul style="list-style-type: none">+ De gemensamma grönytor som finns i stadskärnan bevaras och utökas genom att utvidga parkområdet vid Österhamn.- En tätare bebyggelse skapar mera hårdtytor.+ Parkering flyttar från gårdar till underjordiska anläggningar eller parkeringshus och lämnar utrymme för gröna vistelsegårdar som dämpar klimatförändringens konsekvenser genom infiltration och rening av luft.- En tätare bebyggelse inverkar negativt på ljusförhållanden.+ Gatorna innanför området omvandlas till stadsgator med lägre hastighet vilket minskar partikelhalterna och bullernivån.

Social hållbarhet och barnkonsekvensanalys	<ul style="list-style-type: none"> + Mötesplatser för spontant umgänge oberoende av årstid ökas genom ombyggnad av Biblioteksplatsen och strandområdet intill centrum vid Österhamn. + Trafiksäkerheten förbättras genom ombyggnaden av centrumgatorna vilket gynnar barnen och unga samt personer med funktionsnedsättning. + Förtätningen utgår från kvartersstadens principer där gator, torg och parker ramas in med byggnader med aktivitet dygnet runt. Det ger en trygg känsla när man rör sig på allmänna platser som blir mer övervakningsbara. + Våningstalet påverkar den sociala hållbarheten. Bostäder i byggnader under sex våningar har en visuell kontakt med gatan och gården, vilket fungerar som trygghetsfrämjande faktor. - Byggnader i sex våningar eller högre tappar kontakten med markplanet och ökar social isolering. + En betydande ökning av boende möjliggörs. + En variation av bostadstyper erbjuder boende för alla befolkningsgrupper. + Nya kvartersvisa parker och lugna gator erbjuder boendemiljöer speciellt för äldre och barnfamiljer. + Befintliga byggnader kan på- eller tillbyggas och förses med hiss. + Planbestämmelser tas in som främjar byggandet av trygga miljöer. + Ändrad parkeringsnorm för bostäder gynnar byggandet av små lägenheter.
Ekonomisk hållbarhet	<ul style="list-style-type: none"> + Förtätning av den befintliga stadsstrukturen är samhällsekonomiskt gynnsam för ekonomisk och befolkningsmässig tillväxt. + Förtätning utnyttjar befintlig samhällsservice och kommunalteknik. - Planförslaget förutsätter att staden investerar i infrastrukturen såsom ombyggnad av Nygatan, Norragatan och Strandgatan samt ombyggnad av Torget, Biblioteksplatsen och Österhamns strandpromenad. - Planförslaget förutsätter att landskapet bygger om Österleden till en mer stadsmässig gata med god framkomlighet. + Gemensamma parkeringsgarage och parkeringshus kan samfinansieras med fastighetsägarna och Bussplanens ombyggnad med intäkter från nya byggnadsrätter och finansiering av landskapet. + Parkeringshus är i allmänhet billigare alternativ än underjordiskt garage. Möjlighet till parkeringshus ges med förutsättning att verksamheter placeras i byggnadens gatuplan för att inte upplevas som en otrygg plats och uppta värdefull mark för en sekundär användning. + De större kvarteren kan lösa sin parkering under egen tomt medan de mindre kvarteren kan ordna parkeringen i gemensamma anläggningar. + Parkeringsnormen sänks vilket innebär att fastighetsägaren behöver bygga ca 75 % av bilplatserna. + Lättnader vid samutnyttjande är en beräknad kostnadsbesparing upp till 40 % för fastighetsägarna.
Kulturell hållbarhet	<ul style="list-style-type: none"> + Planförslaget anger utgående från museibyråns värdering byggnader och miljöer inom planområdet som bedöms vara kulturhistoriskt viktiga att skyddas för att upprätthålla stadens särprägel och variation. + Ny bebyggelse intill skyddad miljö förutsätts anpassas till deras skala. - En stor exploateringsgrad på angränsade tomter vid skyddad bebyggelse äventyrar en jämlik och rättvis behandling av fastighetsägarna.
Stadsbilden	<ul style="list-style-type: none"> + Genom att hålla en skala på tre till fyra våningar mot gata kan stadsbilden rehabiliteras och harmoniseras utan att skada småstadsprägeln. - En ytterligare rivning av kulturhistoriska byggnader eller miljöer behöver uteslutas för att behålla stadens identitet och attraktionskraft. + Lämpliga platser för höga byggnader om fem eller sex våningar anges inne i kvarteren eller i viktiga gatuhörn som inte bedöms inverka på stadsbilden eller stadens siluett på ett negativt sätt. + Planbestämmelserna strävar till en kvalitetsnivå på byggande som krävs för ett stadsmässigt och attraktivt centrum såsom krav på aktiva fasader och gatufasaders maximilängd.

Tillgänglighet	<ul style="list-style-type: none"> + Den föreslagna ombyggnaden av centrumgatorna prioriterar de oskyddade trafikanterna. + Bilplatser för korta besök och för rörelsehindrade kvarstår och ökar. + Nybyggnation och byggandet av vindsvåningar i befintliga byggnader med dagens krav på tillgänglighet bidrar till att bostadsbeståndet bättre motsvarar den ökade efterfrågan där ett ökat antal äldre bor hemma. + Planbestämmelser stöder ökad tillgänglighet.
Trafik	<ul style="list-style-type: none"> - Förtätning av centrum och fördubbling av antalet bostäder ökar efterfrågan på parkering och att biltrafiken ökar. + Förtätning av små tomter stöds genom möjlighet att ordna parkering utanför tomt i gemensam anläggning. + Placering av in- och utfarter till nya parkeringsanläggningar intill det övergripande gatunätet som omgärdar centrumkvarteren möjliggör att gatorna i centrum förvandlas för att skapa ett lugnare trafiktempo och förlängd gågata. + Planförslagets konsekvenser på de befintliga korsningarna mellan centrumgatorna och det övergripande gatunätet bedöms vara inom den kapacitet som deras utformning klarar av.

12. PLANENS GENOMFÖRANDE

Delgeneralplanen är bindande när stadsplaner utarbetas och ändras i centrum. Tidsspannet för planen är 20 år. Genomförandet kommer att ske i etapper och hela den föreslagna utökningen kommer sannolikt inte att realiseras. Därför har en viss planreserv beaktats när det gäller den utökade våningsytan. Orsaken är att fastigheterna på området är privatägda och staden saknar verktyg att påskynda utbyggnaden på de privata tomterna. Fastighetsägarna har sinsemellan olika tidsplaner, vilket gör det svårt att skapa gemensamma lösningar för parkeringen. Avtal om detta mellan staden och fastighetsägarna krävs i samband med stadsplaneändringarna och/eller bygglov.

Ett utökat boende och aktivitet i centrum kräver satsningar från samhällets sida för gatornas ombyggnad och en uppgradering och omstrukturering av de allmänna platserna. Staden äger totalt 56 % av marken på planområdet. För stadens del förutsätter planförslaget investeringar i infrastrukturen. Gatorna inom den yttre ringen behöver byggas om, Nygatan och Norragatan samt Strandgatan. För Landskapets del krävs en ombyggnad av Österleden. Torget och Biblioteksplatsen ska byggas om samt Österhamn utrustas med en strandpromenad. Gemensamma parkeringsgarage och/eller parkeringshus kan samfinansieras med fastighetsägarna och Bussplanens ombyggnad med Landskapet.

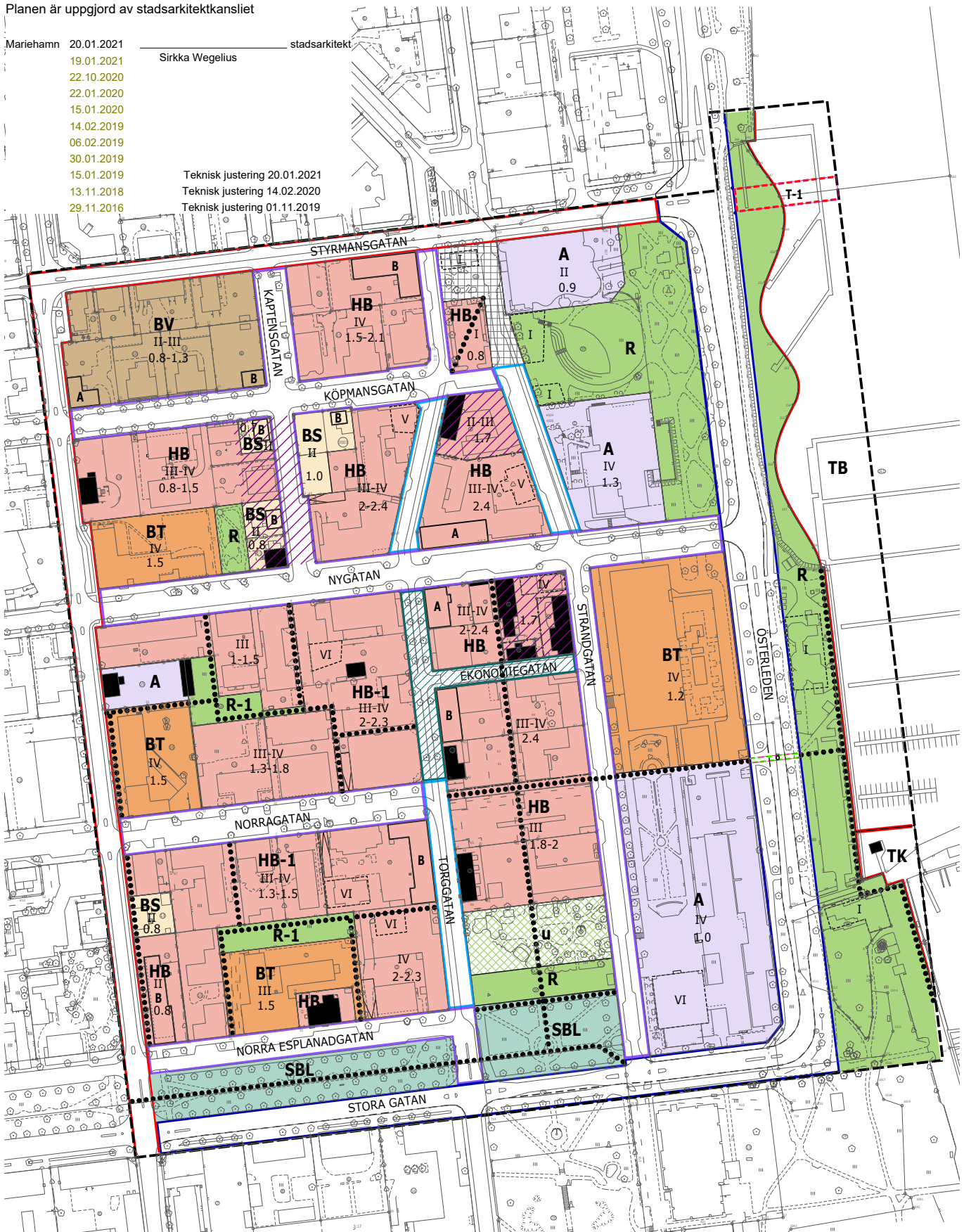
För att försäkra sig om att planen förverkligas och utvecklingen av centrum sker, skulle liknande instrument som finns i rikets markanvändnings- och bygglag behövas. Dels handlar det om bedömning av detaljplanens aktualitet, dels om ersättning för den värdestegring som stadsplanen ger i form av byggrätt, utökad byggrätt eller ändrade användningsmöjligheter. I utvecklingskostnadsersättningen kan staden enligt den finländska lagen erhålla högst 60 % av den värdestegring som detaljplanen medför. I Sverige är stadsplanerna och exploateringsavtalen tidsbundna.

13. FÖRSLAG TILL DELGENERALPLAN FÖR MARIEHAMNS CENTRUM MED MARKANVÄNDNINGSKARTA SAMT TECKENFÖRKLARING OCH BESTÄMMELSER



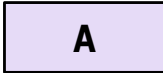
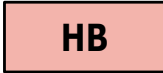
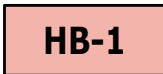

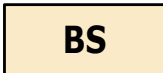

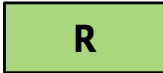
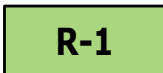
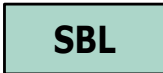
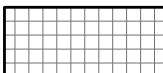



Förslag till DELGENERALPLAN FÖR MARIEHAMNS CENTRUM

Planen är uppgjord av stadsarkitektkansliet

Mariehamn	20.01.2021	_____	stadsarkitekt
	19.01.2021	_____	Sirkka Wegelius
	22.10.2020		
	22.01.2020		
	15.01.2020		
	14.02.2019		
	06.02.2019		
	30.01.2019		
	15.01.2019		
	13.11.2018		
	29.11.2016		
		Teknisk justering 20.01.2021	
		Teknisk justering 14.02.2020	
		Teknisk justering 01.11.2019	



TECKENFÖRKLARING OCH BESTÄMMELSER

	Gräns för planområde.
	Gräns för område och del av område.
	Område för offentlig service och förvaltning.
	Område för handel, förvaltning, service och bostäder. Kontor får i regel inte placeras mot gata i bottenvåning.
	Område för handel, förvaltning, service och bostäder. Tomtdel närmast rekreationsområde, R-1, skall bebyggas med bostadsvåningshus och /eller stadsradhus som öppnar sig mot rekreationsområdet och ramar in det.
	Våningshusdominerat bostadsområde. Av den totalt utbyggda våningsytan får max. 1/3 användas för affärs- och kontorsändamål.
	Småhusdominerat bostadsområde.
	Område för hotellverksamhet.
	Rekreativområde. Högkvalitativa stadsmässiga vistelse- och grönområden på allmän mark.
	Rekreativområde. Högkvalitativa grönområden, kvarterspark på brandgata. Området får utnyttjas och inräknas som bostadsnära friyta för område betecknat HB-1 om därom avtalas mellan staden och angränsande fastighet.
	Kulturhistoriskt värdefull miljö som skall skyddas. Området är kulturframkallad park eller esplanad.
	Torg.
	Utredningsområde för torg. Område där till platsen anpassad kompletterande bebyggelse utreds. Om området inte används för bebyggelse bibehålls det som torg.
	Hamnområde. Kulturhistoriskt värdefull miljö.
	Hamnområde.



Huvudgata.

Ett integrerat transportrum med god framkomlighet för samtliga trafikslag där barriäreffekter minskas genom gestaltning, trottoar på ömse sidor samt tillgänglighetsanpassning och hastighetssäkring av övergångsställen för den lätta trafiken.



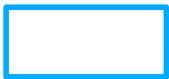
Bulevardgata.

Ett integrerat transportrum med god framkomlighet för samtliga trafikslag där barriäreffekter minskas genom gestaltning, trädallé på ömse sidor samt tillgänglighetsanpassning och hastighetssäkring av övergångsställen för den lätta trafiken. Befintliga alléträd skyddas.



Långsamgata. Allégata.

Ett mjuktrafikrum med framkomlighet för samtliga trafikslag där den lätta trafiken prioriteras och genom gestaltning ges säsongvis utrymme för parkering och uteservering.



Lätt trafik prioriterat gaturum eller gågata.

Ett integrerat frirum med begränsad framkomlighet för motortrafik där den lätta trafiken prioriteras och genom gestaltning ges utrymme för uteserveringar.



Gågata.

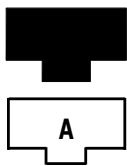
Ett frirum med framkomlighet för den lätta trafiken och tidsbunden servicetrafik. Genom gestaltning ges utrymme för uteserveringar.



Bestämmelsegräns.

TORGG

Gatunamn.



I stadsplan skyddad byggnad (K-märkt).

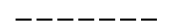


Arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefull byggnad (kategori A) som ska skyddas. Byggnad får inte rivas eller dess exteriör ändras så att dess värdefulla karaktärsdrag försvåras. Skyddets nivå regleras i stadsplan.



Stadsbildsmässigt värdefull byggnad (kategori B) som ska skyddas.

Byggnads exteriör mot gata får inte rivas eller ändras så att dess värdefulla karaktärsdrag försvåras. Skyddets nivå regleras i stadsplan.



Byggnadsområde för del av kvarter eller område.



Befintlig värdefull bebyggelsehelhet vars historiskt och stadsbildsmässigt värdefulla karaktärsdrag skall bevaras. Inom området kan placeras ny byggnation under förutsättning att områdets kulturhistoriska värde inte minskas. Byggnader i anslutning till bebyggelsehelheten skall anpassas gällande skala och gestaltning. Bilplatsbehovet får placeras utanför tomt, undantaget parkering för personer med rörelsesnedsättning.

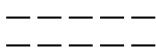
IV

Högst antal våningar.

Vindsvåning kan efter prövning tillåtas.

1-1.5

Exploateringstal (byggnadsrätt/tomtareal).
De K-märkta byggnadernas och de skyddsvärda byggnadernas behov av byggnadsrätt ingår i det angivna exploateringstalet.
Byggnadsrätt regleras i stadsplan för varje enskild tomt eller byggnadsyta.



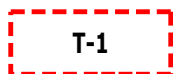
Instruktiv gräns för del av gatuområde.
Inom detta område får körbana byggas.



Reservation för nedfart till gemensam parkeringsanläggning.



Promenadstråk eller väderskyddad fotgängarpassage.



Instruktiv vägförbindelse till bostadsö.



Instruktiv fotgängarbro.

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

BYGGNADSRÄTT, VÅNINGSTAL OCH BYGGSÄTT

Som grund för bestämmande av byggnadsrätt, våningstal och byggsätt vid stadsplanering är gatu- och stadsbildens särart och hänsyn till Mariehamns kulturhistoriska värden samt att uppnå en balanserad stadsbild.

Förtätning av tomt sker genom att bygga på en eller flera våningar, inreda vindsvåning, bebygga luckorna i gatubilden eller att bygga inne på gården.

Vid förtätning bör hänsyn tas till att bostadshus och vistelseområden placeras där ljus, solvärme och mikroklimatförhållandena är goda.

Vindsvåning får efter prövning placeras ovan högsta våning.

Mot gata placeras i bottenvåning utåttriktade verksamheter som genererar aktiva fasader.

I stadsplan skall anges att byggnad placeras mot gatuliv, byggnadsentré på byggnad vid gata placeras mot gata och ett minimiavstånd mellan entréer vid gata, att nya byggnader utformas så att gatuplanets golv ligger i nivå med gatan och att fasader längre än 20 m skall brytas ned i mindre visuella enheter.

Ny byggnad i anslutning till en lägre byggnad skall trappas ner i höjd eller genom att högsta våning dras in som indragen takvåning.

Byggnad vid brandgata, område betecknat med R-1, skall gestaltas så att den ramar in gatan och öppnar sig mot den.

BYGGANDETS KVALITÉER

Lastningsyta och infart till underjordisk parkering ska placeras innanför kvartersområdet så att infartsbredden inte överstiger 6,5 m. Infartsramp får inte placeras parallell med gatufasad.

Vid planering av gatuområde skall särskilt uppmärksammas året runt tillgänglighet för den lätta trafiken och god kvalitet på gatukonstruktioner, belysning, möblering och planteringar.

VISTELSE/FRIYTA

För bostadstomt skall reserveras per bostad minst 20 m² vistelseyta/friyta varav minst 10 m² lekyta per 100 m² bostadsvåningsyta.

lordningställd takterrass kan räknas som vistelseyta.

lordningställd brandgata, R-1, i anslutning till bostadstomt kan inräknas som lek- och vistelseyta om därom avtalas mellan staden och berörd fastighet.

DAGVATTEN OCH GÅRDSOMRÅDEN

På hela centrumområdet bör genomsläppliga ytmaterial främjas.

Friytor på tomt och parkmark skall vara vattengenomsläppliga och huvudsakligen mjuka grönytor.

Behovet av dagvattenhanteringsutredningar och principer för dagvattenhantering skall utredas i stadsplan.

ORDNANDE AV PARKERING

Huvudprincipen är att parkering ordnas på eller under egen tomt.

Om exploateringsstalet överstiger 1.0 bör parkeringen i regel ordnas under tomten eller i gemensamma parkeringsanläggningar. Möjlighet till friköp anges i stadsplan. I stadsplan anges parkeringsbehovet utgående från stadens parkeringsnormer.

En angöringsplats för bilar skall finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade skall kunna ordnas efter behov inom 25 m gångavstånd till publika lokaler, arbetsplatser och bostadshus.

BILPARKERINGSNORM OCH DIMENSIONERINGSÄVDRAG

GRUNDDIMENSIONERING

I enlighet med stadsfullmäktiges beslut, 29.01.2019

Bostäder

1 bilplats/120 m² våningsyta

egnahem

1 bilplats/bostad

Handel, kontor

1 bilplats/60 m² våningsyta

Restaurang, caféer

1 bilplats/20 sittplatser

Gruppboenden, effektiviserat serviceboende

1 bilplats/150 m² våningsyta

Samlingslokaler

1 bilplats/10 sittplatser

K-hus

1 bilplats/200 m² påbörjad våningsyta

DIMENSIONERINGSAVDRAG

Dimensioneringsavdrag kan fås utgående från stadens beslut och villkor för genomförande för samutnyttjande av parkeringsplatser samt för bostäder anslutna till bilpool.

Samutnyttjande

Utformas och förläggs fastighetsägares parkeringsplatser inom 300 m gångavstånd från fastigheten så att de utgör del av en sammanhållen, allmänt tillgänglig parkeringsanläggning och upplåtes dessa parkeringsplatser genom avtal med staden för allmän rotationsparkering beviljas dimensioneringsavdrag enligt stadens beslut.

Bilpool

Bostäder anslutna till bilpool beviljas dimensioneringsavdrag enligt stadens beslut. Bilpoolsbilarna skall ha egna parkeringsplatser inom 300 m gångavstånd.

CYKELPARKERINGSNORM

Bostäder

1 cykelplats/bostad

Handel, kontor

1 cykelplats/150 m² våningsyta

Restaurang, caféer

1 cykelplats/15 sittplatser

Hotell

1 cykelplats/200 m² våningsyta

Samlingslokaler

1 cykelplats/20 personer

REGLER FÖR FRIKÖP AV PARKERINGSPLATSER

Möjlighet till friköp regleras på stadsplanenivå då det inte är möjligt att på ett ändamålsenligt sätt förverkliga parkeringsplatser på egen tomt eller motiverat av strävan att skapa större gemensamma anläggningar i centrum.

Friköpta parkeringsplatser förblir platser för stadens allmänna rotationsplatser. Fastighetsägaren får ingen dispositionsrätt eller rätt att märka upp platserna.

Avgifter och återlämnande av friköpsplatser regleras i stadens beslut.

Till denna generalplanekarta hör en planbeskrivning som innehåller utgångspunkterna och målen för planen, motiveringarna till planlösningarna samt redogörelse för delgeneralplanens konsekvenser.

KAPITEL II
PLANUNDERLAG
OCH
SAMVERKAN

1. PLANUNDERLAG

1.1. BEFOLKNING OCH ARBETSPLATSER

Befolkning

Planområdet för delgeneralplanen omfattar 13 av stadsdelen Storängens 17 kvarter, vilket motsvarar ca 62 % av befolkningen i hela stadsdelen. Befolkningssiffrorna för stadsdelen Storängen mellan åren 1974-2018 visar att befolkningen sedan år 1974 minskat med 24 % till 758 invånare och att minskningen till år 1990 var 45 %. På 1990- och 2000-talet har antalet invånare ökat. Under 2010-talet har ökningen varit rätt kraftig, ca 160 invånare. En orsak till befolkningsökningen är att vid stadsplaneändringar har sedan slutet av 1980-talet bostäder medvetet inplanerats. En jämförelse med hela Mariehamns befolkningsutveckling för samma period visar att befolkningen sedan år 1974 ökat med 26 % till 11704 invånare och att ökningen i huvudsak skett kontinuerligt.

Stadsdelen Storängen hade den 01.01.2018 758 invånare, vilket motsvarar 6,4 % av stadens invånare. Planområdets 471 invånare motsvarar 4 % av stadens befolkning.

Enligt statistikcentralens befolkningsprognos åren 2020-2040 med 5 års intervaller, växer stadens befolkning i sjunkande trend från uppskattat 11 901 invånare till 13 098 invånare, en ökning på totalt 1197 invånare. Ökningstakten under den första tidsintervallen åren 2020-2025 är 73 invånare per år, den följande tidsintervallen 2025-2030 65 invånare per år, åren 2030-2035 55 invånare per år och 2035-2040 47 invånare per år.

Stadens invånare var den 01.10.2018 11 780 antal personer.

Inom planområdet bodde det den 01.01.2018 471 personer fördelat på 265 hushåll (en ökning sedan 1.1.2015 med 47 personer och 22 hushåll). Av dessa är 71 personer (15 %) under 18 år, 266 personer (57 %) 18-64 år och 134 personer (28 %) över 64 år. För hela Mariehamn är motsvarande fördelning 17 %, 60 % och 23 %.

Statistikcentralens befolkningsprognos för hela Mariehamn uppdelad i en annan åldersgruppfördelning visar att barn 0-15 år under tidsperioden 2020-2040 i absoluta tal är ca 1 740 stycken men att fördelningen ändras från 14 % till 13 %, att s.k. yrkesverksamma 16-64 år ökar med ca 360 personer men andelen sjunker från 62 % till 59 % och att andelen 65 år och äldre ökar från 24 % till 28 % d.v.s. med 826 personer.

Arbetsplatser

I stadsdelen Storängen fanns det år 2012 sammanlagt 2 070 arbetsplatser. 73 % av stadens alla kontorsarbetsplatser, sammanlagt 1 505 arbetsplatser fanns på planområdet eller dess omedelbara närhet. Arbetsplatserna i hotell- och restaurangföretagen var 275 och inom handeln 231.

1.2. OMRÅDETS HISTORIA OCH STADSSTRUKTUR

Mariehamns första stadsplan från 1860 av länsarkitekt G.T. Chiewitz, var utformad så att stadsområdet korsades av två esplanader och bestod av två till tre kvartersrader på vardera sidan om huvudesplanen, som binder ihop hamnarna på östra och västra sidan av stadsnäset. Gatorna i rutnätsplanen skulle kantas av sammanbyggda två- eller trevåningshus i sten på 1000-1500 kvadratmeter per hus. Kvarteren klyvs till två symmetriska delar av en kombinerad ekonomi- och brandgata. Området mellan Södragatan och Norragatan skulle således ha inrymt 13 000 invånare i tvåvåningshus och 20 000 i trevåningshus (Folke Wickström: Boken om Mariehamn). Stadsplanen förverkligades inte, utan kvarteren planerades om till en trädgårdsstad av C.J. Von Heideken 1871 med betydligt glesare karaktär, då två tomter sammanslogs till en. De nya stora tomterna åtskildes av breda, lövträdsplanterade brandgator med konsekvens att det fanns plats för knappt hälften så många hus per kvarter, jämfört med stenstaden och antalet invånare minskade betydligt till 2 000 invånare. Den övergripande grundidén från stenstaden blev kvar, med de tvärgående allégatorerna och landmärken i anslutning till dem, samt gatustrukturen i övrigt med de överdimensionerade kvarteren i förhållande till det glesa byggnadssättet. På 1960- och 70-talet drog en rivningsvåg över innerstaden. Äldre tvåvånings trähus ersattes med låga envånings affärslador och ett fåtal flervåningshus. Dessa miljöer bedöms vara i behov av rehabilitering både stadsbildsmässigt och byggnadstekniskt och utgör en resurs för tillbyggnader som förbättrar stadsmiljön.

Stadsstrukturen bestående av stora rektangulära kvarter med tomter som separeras från varandra med breda brandgator, har under årtionden skapat möjligheter till förtätning och de genom kvarteren placerade brandgatorna har utvecklats till parker och i flera fall därefter använts som bostadsgränder.

1.3. MARIEHAMNS GENERALPLAN

Generalplanen för Mariefhamn är en revidering av delgeneralplanerna för södra staden, innerstaden och norra staden. Generalplanen för Mariefhamns stad är godkänd av stadsfullmäktige och i kraft sedan 08.11.2006 och skulle styra stadens planering i ca 30 år till år 2035. Generalplanen är inte fastställd och därför inte juridiskt bindande, men riktgivande för stadens förvaltningar och nämnder. Planen omfattar hela Mariefhamn och anger markanvändning, antal våningar, exploateringsstal och olika utredningsområden, samt till plankartan kopplade bestämmelser och rekommendationer. Generalplanen möjliggör en förtätning av staden med en möjlig befolkningskapacitet om 17 500 invånare år 2035 exklusive Svinö holme.

I generalplanen fastställs stadens mål som bl.a. innebär att slå vakt om stadsområdets historiska dimensioner, att Mariefhamns karaktär av trädgårdsstad ska bevaras jämsides med en utveckling av ekostaden som Ålands huvudstad och som en sjöfarts- och turiststad, att boendet i innerstaden bör öka och boendemiljön bör utvecklas för alla åldersgrupper, så att innerstaden blir en fullgod och konkurrenskraftig boendemiljö, att innerstadens mångfasetterade och blandade verksamhets- och serviceutbud bör utvecklas samt att stadscentrum ska utvecklas mångfunktionellt och inrymma handel, service och boende.

I generalplanen konstateras att Mariefhamn präglas av en måttfull byggnadsskala, som i höjd inte överskrider esplanadernas lindar och att stadens främsta monumentala offentliga byggnader som kyrkan, stadshuset, navigationsskolan och lyceet höjdmässigt kan urskiljas ur den övriga bebyggelsemassan. Gällande planområdet för delgeneralplanen konstateras i generalplanen att våningstalet i absoluta centrum kan uppgå till IV-VI våningar, så att längs Torggatans östra och västra sida kan våningstalet vara VI och sedan sjunka till IV våningar, för att övergå till de omkringliggande områdena med III-IV våningar. Trevåningsfasader eftersträvas längs gatorna, för att hålla gaturummet öppet och bevara småstadskaraktären. Arkitektoniska detaljer som stöder en god stadsbild medtas i en utformningsplan vid stadsplanläggning. Gällande exploateringsstalet (förhållandet mellan byggnadsrätt och tomtareal) stipuleras i generalplanen att i området i stadens absoluta centrum, där våningstalet kan uppgå till IV-VI, definieras exploateringsstalet i stadsplan, samtidigt som man uppgör ett s.k. utformningsprogram. Byggnadsrätten förutsätter att byggherren kan redovisa tillräckliga friytor samt tillräckligt antal parkeringsplatser på eller under tomt eller köp enligt avtal i stadens allmänna underjordiska parkeringar. I utformningsprogrammet kan arkitektoniska detaljer som färg, fasadmateriäl, fönster och liknande styrning medtas.

Målsättningen för centrum är att målmedvetet öka boendet i innerstaden genom anpassad förtätning, miljövänlig trafikplanering, tillräcklig parkeringskapacitet, nya gång- och cykelvägar, ökat serviceutbud samt natur- och kulturmiljöskydd. Mariefhamns centrum är stadens viktigaste arbetsplatsområde. Affärscentrum förutsätter både god tillgång till parkeringsplatser och attraktiv stadsmiljö, vilket innebär att allt fler parkerade bilar placeras under jorden. Den tunga och lätta trafiken bör löpa smidigt. Den fysiska inramningen ska vara estetiskt tilltalande, men också trygg och präglad av ordning och reda, dock inte på bekostnad av mångfald. Området kan förtätas både med affärs- och kontorsverksamhet, om byggandet håller hög arkitektonisk kvalitet. I en god centrummiljö bör inslaget av affärer och skyltfönster i gatunivå vara möjligast stor. I centrumringen bör gatunivån i bebyggelsen invid trottoar reserveras för butiker/affärsverksamheter och annan allmän service.

1.4. UTREDNINGAR

1.4.1. MUSEIBYRÅNS UTREDNING (enheten för kulturarv vid kulturbyrån)

Planområdet har inventerats på stadens begäran av museibyrån under 2015, gällande vilka byggnader som är värdefulla ur ett arkitektoniskt- och/eller kulturhistoriskt perspektiv, samt en bedömning om i vilken grad dessa byggnader bör skyddas eller värnas. Inventeringen och analysen visar att museibyråns bedömning är; förutom de 14 byggnader som K-märkts i stadsplan bör 1 byggnad med högt kulturhistoriskt- och arkitektoniskt värde bevaras och skyddas genom K-märkning, 5 byggnader bör vara i kategori A (arkitektur- och kulturhistoriskt värdefulla) och skyddas samt 8 byggnader bör vara i kategori B (stadsbildsmässigt värdefulla) och skyddas. Därtill kan 1 byggnad K-märkas efter rehabilitering (kate-

gori C). Museibyråns metod för inventering grundar sig på en vedertagen praxis vid byggnadsantikvariska förundersökningar och tillämpar de värdekriterier och värdesystem som gäller för dessa. De enskilda byggnadernas kulturhistoriska värdering har gjorts mot översiktlig bakgrund av stadsbebyggelsens arkitektoniska utveckling och med beaktande av respektive byggnads aktuella skick.

Enligt inventeringen behöver samtliga, ovan utpekade hus och anläggningar med kulturhistoriskt värde bevaras såsom stadsutvecklingens arkitektoniska vittnen. En del behöver K-märkas för att garantera skyddet. Vidare bör alla, både de K-märkta och de klassificerade husen upprätthållas långsiktigt genom lämplig användning, samt antikvariskt korrekt information och rådgivning ges till husens ägare, som leder till varsamma underhållsåtgärder, så att byggnadernas kulturhistoriska värde inte minskar.

1.4.2. HANDELSSTRATEGI FÖR MARIEHAMN

Arbeten som varit underlag för utkastet till delgeneralplan för Mariehamns centrum är Centrumplanen framtagen 2009 av Ålands Handelskammare, Vision & underlag till handlingsprogram 2012 för ett livskraftigt Mariehamns centrum som var en del av ett Europeiska regionala utvecklingsfonds projekt ETT LIVSKRAFTIGT CENTRUM 2009, ett samprojekt även med Ålands Näringsliv och Mariehamn stad samt en analys av marknadsförutsättningar och stråkstruktur i Mariehamns centrum som var en del av handlingsplanen 2012.

Efter detta har en handelsplan för centrumutvecklingen i Mariehamn framtagits för mandatperioden 2016-19 av City Mariehamn på uppdrag av Mariehamns stad. Handelsstrategin "Handelsstrategi för Mariehamn – hela Ålands mötesplats 2017-2019" sammanfattas på följande sätt: Mariehamn ska vara hela Ålands mötesplats – ett ställe att bo, äta och handla på. Det ska finnas ett kvalificerat utbud av handel, service och tjänster. Miljöerna ska vara trivsamma och tillgängliga och uppmuntra till social samvaro. Vi ska aktivt arbeta för utvecklingen av cityhandel och Mariehamns stad ska uppmuntra till etablering av centrumhandel. City ska vara den självklara handelsplatsen på Åland. Ett attraktivt och levande centrum handlar i första hand om att få flera personer att leva, verka och besöka city. För att vi i Mariehamn ska uppnå detta måste mera bo- och affärsytor skapas. För att möjliggöra detta bör byggnation på höjden tillåtas. Parkeringsnormen bör lättas för att skapa förutsättningar för nybyggnation. Sittkoffs gallerian kunde utvidgas och delar av centrum kunde med fördel glasas in för att skapa en ny sorts "galleria" som kombinerar stadskänsla med väderskydd. Vidare bör butiker och serviceverksamheter vara lokaliserade tätt intill varandra och verksamheter med liknande utbud ska placeras nära varandra. I framtiden bör lokaler hyras ut som en större helhet och med hela stadens utbud i åtanke. Vi måste skapa trivsamma uterum som är vistelsevänliga och sätter människan och mötet i fokus. Prioriteringen bör vara att göra Nygatan till Mariehamns "restaurang gata" och knyta samman östra hamnen med centrum, samt att göra torget mera trivsamt och ändamålsenligt. Vi behöver komma ihåg att Mariehamn har två starka identiteter – en sommar och en vinteridentitet, vilket förutsätter att vi ständigt arbetar med flexibla lösningar som är anpassningsbara. Vi bör skapa mera människovänliga trafikmiljöer genom flexibla trafiklösningar. Södra delen av Torggatan kan vara en långsamgata där bilar får finnas – men på fotgängarnas och verksamhetsidkarnas villkor. "Parklets" skapar tillfälliga uteserveringar, medan årstids- och högtidsanpassade planteringar och utsmyckningar ger en vacker och inspirerande inramning till stadens absoluta centrum och vår paradgata. Centrum ska vara rent, snygg och tryggt. Centrum ska vara tillgängligt och verksamhetsidkarna ansvarar för att vi har konkurrenskraftiga och tilltalande öppettider, medan staden bör prioritera funktionsanpassning. Goda parkeringsmöjligheter är väsentligt för centrumhandeln. I Mariehamn finns idag p-garage med en mycket låg utnyttjandegrad. Garagen måste marknadsföras och skyltas bättre. Gatuparkeringarna måste ses över så att p-tiderna är enhetliga. I övrigt har Mariehamn ett gott läge gällande p-platserna. A och O för centrumutvecklingen och centrumhandeln är fortsatt samarbete mellan verksamhetsidkare, fastighetsägare och Mariehamns stad. Även landskapsregeringen spelar en väsentlig roll och det etablerade trepartssamarbetet kan med fördel bli ett mer utvecklat fyrtipartssamarbete så att Åland får en mera uttalad "stadspolitik". Samarbetet och dialogen mellan dessa parter bör fördjupas med City Mariehamn som koordinator.

1.4.3. TRAFIKUTREDNINGAR

I Mariehamn har trafikutredningar gjorts inför delgeneralplanen för innerstaden (Trafikplan 2000) och inför generalplanen för Mariehamn (Trafiknätsanalys 2003). Därtill har landskapet gjort en utredning för Österleden 2002 med trafiksäkerhetsåtgärder.

Inför framtagning av utkastet och förslaget till delgeneralplan anlätades trafikkonsult Trivector traffic att studera stadens framtida parkerings- och trafiklösningar utgående från de riktlinjer som fullmäktige fastslagit för en delgeneralplan för Mariehamns centrum. Fullmäktiges målsättning är att en fördubbling av boende i centrum möjliggörs och en utökning av både affärs- och kontorsyta.

Trivector traffic har tagit fram en helhetsplan över centrumtrafiken. Förslaget till trafiksystemlösning utgår från att gatorna som omgärdar centrum har en högre kapacitet och framkomlighet och ska bära den genomgående motortrafiken, kompletterat med åtgärder som minskar barriäreffekter för att det ska bli enklare för oskyddade trafikanter att korsa dem. Längs gatorna i centrum ska trafiktempot vara lugnt så att trafikanterna kan samspela och de oskyddade trafikanterna prioriteras. Att prioritera de oskyddade trafikanterna innebär i praktiken att skapa attraktiva gatumiljöer som upplevs som trygga och trevliga att gå i. I centrum föreslås Torggatan, delar av Strandgatan, Norragatan och Nygatan få en utformning som främjar stadslivet, samt rörelse till fots eller med cykel. Det innebär bl.a. bredare gångbanor, nya cykelbanor, en grönare stadsbild, färre ytparkeringar för bil och goda möjligheter för permanent eller säsongsb beroende gatumöblering.

Parkeringsfrågan är en viktig del för att nå delgeneralplanens intentioner, både för att frigöra mark för förtätning samt för att skapa attraktiva stadsmiljöer och trivsamma bostadsgårdar. Bilparkering för besökare föreslås fortsättningsvis lösas i befintliga anläggningar och på gatumark. Vid ny exploatering av bostäder och verksamheter (utbyggd delgeneralplan innebär ett behov av 1000 nya bilplatser) kommer ny efterfrågan på parkering att uppstå. I förslaget förordas att de större kvarteren löser sin bilparkering i underjordiska garage, eftersom garagen då kan anläggas mer kostnadseffektivt och rationellt jämfört med de små kvarteren. In-/utfarter bör ske mot de gator som omgärdar centrum för att inte föra med sig mer motortrafik in i centrumkärnan. En del av den tillkommande parkeringen för boende och verksamheter anläggs som parkeringsanläggning/-ar strax utanför centrum, på ett acceptabelt gångavstånd. På så vis kan de placeras utmed de kapacitetsstarka gatorna utanför centrumområdet och inte medföra ytterligare biltrafik i centrumkärnan. Dessa parkeringsanläggningar föreslås byggas som parkeringshus, med aktiv bottenvåning (mataffär, kontor etc.) och parkeringsvåningar ovanför. Konsulten föreslår ingen ändring på parkeringsnormen. En alltför låg parkeringsnorm riskerar att parkeringen sker på gatumark i allt större utsträckning. Däremot föreslås en mer flexibel tillämpning av parkeringsnormen i centrum, där antal bilplatser som exploatören ska ta fram, kan sänkas med olika åtgärder som minskar bilinnehavet, eller genom samutnyttjande av parkeringsgaragen.

Utkast till rapporten Trafiksystemlösningen i Mariehamns centrum färdigställdes den 29.11.2016 och presenterades för stadsutvecklings- och infrastrukturnämnderna. Nämndernas synpunkter beaktades i arbetet med den slutliga rapporten daterad 12.04.2017. Utlåtanden av slutrapporten begärdes av infrastrukturnämnden, Ålands landskapsregering (angående Österledens framtida gestaltning), Ålands Näringsliv, Ålands handikappförbund och City Mariehamn.

1.4.4. UTVECKLINGSPLAN FÖR ABSOLUTA MARIEHAMN

Som en uppföljning och förtydligande av generalplanen har för södra delen av absoluta centrum en utvecklingsplan tagits fram. Vid behandlingen av utvecklingsplanen beslöt stadsstyrelsen, § 164, 02.04.2009, att de gällande stadsplanerna inom området ses över utgående från utvecklingsplanen. Utvecklingsplanens målsättning är att vara en riktgivande och samordnande grund för framtagande av stadsplaner för de enskilda tomterna, så att tomterna kan exploateras samstämmigt vad gäller parkeringslösningar, stadsrummet, verksamheter och flöden av människor och fordon. I utvecklingsplanen analyseras de utvecklingsmöjligheter som generalplanen medger, utgående från områdets olika karaktärer. Genom volymstudier och studier av underjordiska parkeringsanläggningar visas en maximal utbyggd vision. Syftet är att ge absoluta centrum en enhetlig planering och en tydligare stadsmässighet – i kvarteren bildar de olika byggnaderna sammanhållna volymer och om möjligt fylls kvarteren ut i hörnen. Den bärande tanken är att utöka affärsytor, arbetsplatser och bostäder längs Torggatan samt stärka centrum som en aktiv och trivsam vistelseplats. Målsättningen är en blandning av funktioner, utvecklandet av det publika stadsrummet samt anpassning till omgivande tomter i samma kvarter i form av antal våningar, volymer, material och fasadstrukturering.

Utvecklingsplanen innehåller en tomtvis genomgång av de nio tomterna. En maximal utbyggnad skulle summerat innebära uppskattningsvis 30 300 m² ny våningsyta (kan ej översättas direkt till byggnadsrätt) varav 20 % är affärsyta, 23 % kontorsyta och 57 % bostadsyta som skulle kunna ge utrymme till 350 nya invånare.

1.4.5. GATUPROGRAM FÖR MARIEHAMNS CENTRUM

Gatuprogrammet för Mariehamn, som antogs år 2014, är ett dokument som lägger fram konkreta, genomförbara och kostnadseffektiva förslag med syfte att göra gaturummen trivsammare och skapa tydlig kvalitetshöjning av de mest centrala utrymmena i staden. Gatuprogrammet togs fram av den s.k.

gatugruppen som bestod av representanter från Mariehamns stad, fastighetsägare och verksamhetsidkare. Tillsammans med arkitektbyrå Studio Ö identifierade gatugruppen fyra fokusområden för utvecklingen i stadens centrum (Torggatan, Torget, Nygatan och Bussplan) och tog fram olika åtgärdsförslag för fokusområdena samt allmänna åtgärdsförslag gällande skyltning, kiosker, uteserveringar, belysning och tillgänglighet. I handelsstrategin för Mariehamn – hela Ålands mötesplats 2017-2019 utvärderades resultatet av åtgärdsförslagen för Torggatan och det konstaterades att samtliga åtgärdsförslag var genomförda och att slutresultaten både är lyckat och uppskattat. För fokusområdet Torget föreslogs att torgscenens baksida skulle öppnas upp, så att det bildas en mindre scen som vänder sig mot parkdelen av torget, att uteserveringen flyttas till parkdelen intill den nya scenen och att avgränsa torget mot Torggatan med ett skärmtak. För fokusområdet Nygatan föreslogs användning av gatuyta för utökad vistelseyta och trottoar på sommaren och parkering på vintern, trädplantering och belysning och att Ålandsbankens fasad på sikt ska aktiveras. För fokusområdet Bussplan föreslogs en tvåstegsåtgärd så att för steg 1 föreslogs att bussflödet till och från bussplan förenklas genom att anlägga en mindre park och skärmtak intill och för steg 2 föreslogs att ett resecenter planeras istället för parken omfattande information om tidtabeller och färdrutten, förköp av biljetter, väntsal o. dyl. I handelsstrategin utvärderades resultatet av åtgärdsförslagen för fokusområdena Torget, Nygatan och Bussplan och konstaterades att inget ännu förverkligats.

1.4.6. UTVECKLINGSPLANEN FÖR ÖSTERHAMN

Planeringen av Österhamns område utgående från fullmäktiges riktlinjer för delgeneralplanen för centrum inleddes i samråd med Mariehamns hamn, infrastrukturförvaltningen, MSF och Sjökvarteret. Stadsutvecklingsnämnden omfattade den 20.08.2018 utvecklingsplanen för området mellan MSF och Sjökvarteret som underlag för en stadsplaneändring. Utvecklingsplanen för Österhamn har målsättningen att utveckla ett aktivitetscentrum och ett gemensamt vardagsrum samtidigt som funktionen som hamnområde med viss parkering kvarstår. Strandområdet utgör en del av den längre promenaden längs Slemmern. I området skapas en slingrande gång- och cykelväg genom området som både strukturerar området till olika aktivitetsrum och bildar strandlinjens vågform. Tillkommande och befintlig vegetation, sittmöjligheter och aktivitetsrummen skapar en naturlig fortsättning på den befintliga promenaden och bildar en visuell barriär mellan besökaren och biltrafiken på Österleden.

2. SAMVERKAN

2.1. BARNKONSEKVENSPANALYS

Som en första barnkonsekvensanalys inför framtagningen av underlag till delgeneralplanen har staden genomfört workshop i samarbete med Rädda Barnen tillsammans med elevråden i stadens grundskolor under hösten 2015 samt tillsammans med en konstkurs vid Ålands Lyceum under våren 2016. Syftet var att lyfta fram barns och ungas tankar och berättelser om innerstaden, det som är det aktuella planområdet. Barnens och ungdomarnas perspektiv har tagits fram både genom en stadsvandring och genom workshop. Barnen och ungdomarna har indelats i grupper och de har både verbalt och med skisser redovisat sina åsikter. Målsättningen har varit att med fokus på innerstadsområdet höra vad eleverna tycker om staden idag och vilka önskemål de har.

Eleverna i elevråden tycker i det stora hela om Mariehamn och ser staden som en plats där de kan handla och umgås med vänner, men önskar mera liv och rörelse och att det ska vara snyggt och trivsamt och att man ska kunna handla bekvämt. Centralt placerade kostnadsfria mötesplatser och aktiviteter för barn och ungdomar både utom- och inomhus efterlystes.

Eleverna vid Ålands Lyceums konstkurs delade uppfattningen med elevrådet. De tycker i det stora hela om Mariehamn. Däremot upplevdes flera platser som öde, slitna och outnyttjade. De ser staden som en plats där de kan umgås och vistas, gärna gå på restauranger och caféer. Det man önskar är mera av liv och rörelse, att det ska vara snyggt, grönskande och trivsamt.

I de av eleverna själva framtagna förslagen är bilar helt eller delvis bortprioriterade till förmån för gång- och cykeltrafik samt umgänge, Torggatan är planerad som gågata från Torget till Biblioteksplatsen, Norragatan till Ålandsvägen är bilfri, Nygatan är enkelriktad, träd är planerade för att avskärma trafik och för att skapa intimitet och avgränsande platser. Det är viktigt att belysning används för att skapa stämning, trygghet och för effektgivande upplevelser. Småskaliga byggnader planeras in som komplement till de nuvarande byggnaderna. Eleverna föredrar butiker eller verksamheter i markplan.

2.2. WEBBENKÄTEN

Stadsarkitektkansliet arrangerade en medborgardialog under tiden 13.4 – 11.5.2016 för att få in allmänhetens uppfattning om planområdet, vilket användes som en del av underlagsmaterialet. Utgående från en snedprojicerad flygbild över planområdet och med påståendena "en bra plats" och "en plats som kan förbättras" fick allmänheten berätta vad som fungerar bra och var man vill se förändring. Dialogen var huvudsakligen digital men på stadsbiblioteket fanns även möjlighet att lämna skriftliga svar.

Antalet enkätbesvarare var 458 stycken. 72 markeringar har gjorts för en angiven bra plats (grön) varav 43 hade kommenterats och 244 markeringar har gjorts för en plats som kan förbättras (röd) varav 201 har kommenterats. Problematik som lyfts är; barn och personer med funktionsnedsättning är underprioriterade, allmänna områden som torg och parker fungerar inte utan är outnyttjade samt upplevs blåsiga och odefinierade. Många platser i innerstaden upplevs i dag som ofärdiga och som bakgator. Missnöje med Österleden och Österhamn kommer fram i många svar. Mera aktiviteter, mer grönska och uppträschning efterlyses samt att strandpromenaden borde utvecklas.

2.3. FASTIGHETSÄGAR- OCH MEDBORGARMÖTEN

Under kommitténs arbete hölls den 25.09.2015 ett allmänt informationsmöte för fastighetsägarna, olika föreningar och andra aktörer inom planområdet där 32 representanter var närvarande.

Under försommaren 2016 höll stadsarkitekten med stadsdirektören som ordförande ett möte för samtliga fastighetsägare (31 personer var närvarande) och fem möten för de olika kvarteren i planområdet (totalt 33 personer var närvarande). Därtill har stadsarkitekten efter samrådstitiden haft diskussionsmöten med olika fastighetsägare på området.

2.4. SAMRÅD – INLÄMNADE SYNPUNKTER OCH BEMÖTANDE

Stadsstyrelsen arrangerade ett samråd enligt 30 § Plan- och bygglag för landskapet Åland. Samrådsmötet hölls på stadsbiblioteket den 01.03.2017 då 35 personer förutom tjänstemän var närvarande där stadsarkitekten informerade om det framtagna utkastet till delgeneralplan för Mariehamns centrum. Under samråds- och remisstiden 1 – 31.3.2017 arrangerades en planschutställning på stadsbiblioteket om utkastet. Utlåtande över utkastet till delgeneralplan för Mariehamns centrum begärdes av Ålands landskapsregering, City Mariehamn, Ålands Natur och Miljö, Rädda Barnen, Ålands handikappförbund, Visit Åland, Mariehamns Hamn, infrastrukturnämnden och kultur- och fritidsnämnden. Under samråds- och remisstiden inkom 6 utlåtanden (Ålands landskapsregering, Ålands handikappförbund, Ålands Natur och Miljö, City Mariehamn, kultur- och fritidsnämnden och infrastrukturnämnden) och 14 synpunkter från organisationer, fastighetsägare inom planområdet och enskilda. De inkomna utlåtanden och synpunkterna handlade om tillgänglighet när gatorna byggs om, tillgång till parkeringsplatser, väderskyddade passager och gröna ytor. En del kritik riktades åt urbana radhus som föreslogs i kvarter II och V. I stället önskades fristående våningshus och att befintliga byggnader inte skulle behöva rivas. Fastighetsägare ansåg att kostnaderna för parkeringen är för höga och att en högre byggnadstyp som minimerar antalet trapphus och hiss är ekonomiskt att föredra. Angående Bussplan påpekade landskapsregeringen att platsen behöver vara tillräckligt stor för både landsbygdstrafik och stadsbussar att mötas medan stadens infrastrukturnämnd ansåg att bussplanen kan flyttas till Västerhamn och bebyggas. Det föreslagna skyddet av befintliga hus vid Kaptensgatan 13 och 15 kritiserades, i stället skulle fyra- till sexvåningshus byggas på tomterna. Kulturbyrån önskade ett ökat skydd för Kaptensgatans miljö och för de befintliga byggnaderna på tomten vid Storängen 10-3 samt att gårdshuset vid Torggatan 15 ska bevaras. Kritik riktades mot en del föreslagna promenadstråk genom tomterna.

Utlåtandena och synpunkterna är sammanställda och bemötta i ärendebilaga J – SUN 60 §.