

KOMMITTEN FÖR UTARBETANDE AV RIKTLINJER FÖR EN DELGENERALPLAN FÖR MARIEHAMNS CENTRUM

2016-01-14



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Överlåtande av kommittén	4
Ortobild	5
Sammanfattning	6
Kommittens uppdrag, samman- sättning och arbete	8
Kapitel 1	
De generella målsättningarna och översiktligt innehåll för en delgeneralplan för Mariehamns centrum	9
1. Planens syfte	10
2. Målbild	10
3. Förutsättningarna för en förtätning	12
4. Alternativa modeller för boende i kv II	21
5. Parker och Torg	29
6. Kulturmiljö	58
7. Trafik	58
8. Parkeringslösningar	59
9. Planens konsekvenser	63
10. Delgeneralplanens rättsverkan och detaljeringsgrad	63
11. Planens genomförande	64
Kapitel 2	
Underlag för delgeneralplan i centrum	65
1. Bakgrund till behovet av delgeneralplan och planområdet	66
2. Befintliga dokument	66

Kommittén för upprättande av delgeneralplan för Mariehamns centrum överlämnar härmed sin slutrapport utgående från stadsstyrelsens uppdrag 12.03.2015.

Mariehamn

14.01.2016



Roger Jansson
ordförande



Barbro Sundback
vice ordförande



Christian Nordas
ledamot



Erica Sjöström
ledamot



Emma Nyqvist
sekreterare



ORTOBILD PÅ PLANOMRÅDET FÖR DEN NYA DELGENERALPLANEN

1 : 2 500



2016 - 01 - 14

SAMMANFATTNING

Arbetet med att ta fram generella målsättningar för Mariehamns stads centrumutveckling syftar till att skapa en gemensam målbild för arbetet med en ny bindande delgeneralplan för Mariehamns centrum. Kommittén har enats kring några viktiga och nödvändiga målsättningar för bland annat trafik- och parkeringssituationen, bosättningsgraden och strukturen på boendeformer, e-tal i de olika kvarteren samt en hållbar och effektiv markanvändning. Det visar sig att täthet, effektiv markanvändning och antalet personer som kan bo i Mariehamn inte beror endast på våningstal vilket debatten i Mariehamn handlat om. Tvärtom så har en fullt utbyggd första stadsplan från 1860 kunnat inrymma hela 20 000 mariehamnare i endast trevåningshus i området mellan Södragatan och Norragatan.

Avsikten med målsättningarna är således att skapa en plan som blir mera tillåtande för fastighetsägarnas kreativitet och skapa flexibla lösningar. De begränsningar man upplever idag som hindrat förverkligande av gällande generalplan ersätts med en attraktiv, ändamålsenlig och varaktig utveckling av ett smart, hållbart, tillgängligt och inbjudande Mariehamn. Målen ska dessutom vara rättvisa och ge förutsättningar till ökat boende, fler arbetsplatser, attraktiva besök och kulturrikedom i en tillgänglig stadsmiljö.

Aktuell forskning visar att en attraktiv stad ska vara tät, ha många blandade funktioner som butiker, kontor, restauranger och andra naturliga mötesplatser. Detta genererar ett flöde av människor under en stor del av dygnet och skapar liv i centrum. Kvarteren ska vara korta och erbjuda många vägar att gå exempelvis genom gränder eller öppna innergårdar. Det är viktigt att byggnaderna är av olika ålder, karaktär och skick. Med andra ord är det en fördel om staden växer fram dynamiskt och successivt under en lång tid.

Det visar sig att nya attraktiva bostäder i det genuina Mariehamn möjliggörs när parkeringen och vistelsegårdarna ordnas gemensamt enligt ett helhetskoncept. I förslaget finns således en studie över kvarter II mellan Torggatan, Norra Esplanadgatan, Ålandsvägen och Norragatan som illustrerar de nya möjligheterna som en samordnad planering skapar för de enskilda fastigheterna. Kommittén visar på tre olika karaktärer som den nya bebyggelsen kan anta. Kommittén förordar en kombination av bebyggelseformer som utgör det tredje alternativet. Vid förtätning hålls våningstalet vid tre till fyra våningar mot gata och på några anpassade platser inne i kvarteren kan enstaka byggnader vara högre.

Helhetsstudien baserar sig på att parkeringsplatser samordnas på ett sådant sätt att användningen kan effektiviseras över dygnet och frigör 30 procent mer kapacitet än idag. Resultatet blir ett rationellt och centralt parkeringsarrangemang mitt i kvarteret med en bilfri gårdsmiljö ovanpå. Genom kvartersparken löper promenadstråk som kopplar det nya bostadskomplexet med de angränsande gatorna och skapar nya flöden i centrum som förutom ökad bosättning även gynnar verksamheterna och människors skönhetsupplevelser och välbefinnande. En stad med hög trivelfaktor bör ha mycket grönska vilket åstadkoms genom att omstrukturera, ta i bruk de nuvarande outnyttjade fickparkerna och takterrasserna i stadskärnan och använda grönområden på annat sätt men inte minska dess omfattning.

Kommittén har särskilt studerat några specifika platser i centrum i behov av aktivering och med utgångspunkten att bevara och förstärka det som redan fungerar och göra ändringar där det inte fungerar. Vi för fram följande förslag:

- Centrum behöver breddas ut från Torggatan till Ålandsvägen i väster och Österhamn i öster.
- I kvarteren vid Norragatan och Nygatan kan man smalna av gatorna och delvis integrera dem med verksamheterna, skapa en ny eller förnygrad bebyggelse och på så vis erhålla attraktiva affärs- respektive nöjesstråk med direkt koppling till Torggatans promenadmiljö. Nygatan fungerar som ett nav för olika former av kvällsverksamheter.
- Gågatan behöver förlängas både norr- och söderut och kopplas med andra gångstråk för

skapa en finmaskig bilfriare och tillgänglig innerstadsmiljö. Möjlighet till väderskyddade passager över gatan bör ges. Förverkligande av förlängda gågator förutsätter tillgång till underjordiska parkeringar i tillräcklig omfattning.

- En förutsättning för ökad utbyggnad i centrumområdet är att parkeringsfrågan ges en rimlig lösning. Kommittén föreslår att huvuddelen av centumparkeringen läggs i sammanhängande parkeringsgarage som på sikt avgiftsfinansieras och administreras i ett gemensamt bolag. För att skapa en parkeringsnorm som är anpassad till ett verkligt parkeringsbehov ska staden uppgöra samutnyttjandeavtal mellan staden och exploatörerna, beakta att centrumboende är mindre bilberoende och att servicekonsumenter normalt besöker flera servicepunkter vid centrumbesök.
- Kontor ska inte vara belägna på gatuplan utan en våning ovanför. Kontorsverksamhet behöver bra tillgång till större gemensamma parkeringsplatser som kan vara upp till 500 meter från arbetsplatsen.
- De öppna platserna mellan Wirénska parken och Stadshuset samt Miramarparken och Biblioteksplatsen behöver struktureras om. Ursprungsplanens helhetsstruktur med de monumentala parkalléerna och landmärken ska inte luckras upp.
- Platser som "Lilla Torget", Sittkoffs, Erikssonska, City- och Boreniuska huset , Posthuset och Apoteksgården ger liv och identitet åt centrum och karaktären på dessa miljöer bör förstärkas och den ska spilla över till de angränsande tomterna.

KOMMITTÉNS UPPDRAG, SAMMANSÄTTNING OCH ARBETE

Stadsfullmäktige beslöt 27.1.2015 att staden ska gå in för att upprätta och under inkommande mandatperiod anta en delgeneralplan för stadens centrum avgränsat av Slemmernes strandområde i öster, Storgatan i söder, Ålandsvägen i väster samt Styrmansgatan i norr inkluderande bussplan och att stadsstyrelsen inom 2015 återkommer till stadsfullmäktige med ett förslag till generella målsättningar för samt översiktligt innehåll och detaljeringsgrad i en delgeneralplan.

Med anledning av detta beslöt stadsstyrelsen den 12 mars 2015 att tillsätta en kommitté med uppdrag att ta fram (1) ett förslag till generella målsättningar för, (2) översiktligt innehåll och (3) detaljeringsgrad i en delgeneralplan för centrum (inom det av stadsfullmäktige avgränsade området enligt ovan).

Kommittén gavs följande sammansättning:

Roger Jansson (M), ordförande

Barbro Sundback (S), viceordförande

Erica Sjöström (C), medlem

Christian Nordas (Lib), medlem

Sirkka Wegelius, sekreterare

Kommittén har givits utökad utredningstid till 31.12.2015.

Kommittén har under tiden april 2015 till januari 2016 hållit 15 möten. Kommittén har gjort en studieresa till Tyskland, Vauban (Freiburg) och Berlin. Därtill har medlemmar i kommittén deltagit i två seminarier i Sverige om modern stadscentrumutveckling.

Kommittén har dels arrangerat ett välbesökt möte för alla tomtägare i området och ett antal intresseorganisationer och dels ett öppet möte för allmänheten. I bägge fall har målsättningen varit att få in idéer och synpunkter från de intresserade. Vi har också inbegärt skriftliga synpunkter från intressenterna i området. Kommittén har kunnat beakta betydande delar av erhållen reaktioner.

Kommittén har särskilt hört Rädda Barnen och stadskansliet avseende en utförd undersökning om barns och ungas förslag till utveckling av Mariehamn. Kommittén har även fått ta del av City Mariehamns maknadsundersökning.

Kommittén har förutom stadsarkitektkansliets resurser använt sig av arkitekterna Anna Hjerling (STUDIOÖ) och Johanna Wickström för att ta fram förslag och underlagsmaterial för denna slutrapport.

Slutrapporten inklusive bilagor finns även att läsa på Mariehamns stads hemsida.

KAPITEL 1

DE GENERELLA MÅLSÄTTNINGARNA OCH ÖVERSIKTLIGT INNEHÅLL FÖR EN DELGENERALPLAN FÖR MARIEHAMNS CENTRUM

1. PLANENS SYFTE

Delgeneralplanens syfte är att uppnå en hållbar centrumutveckling. Begreppet hållbar definieras som en samhällsutveckling som uppfyller våra behov och önskemål i dag utan att äventyra våra och kommande generationers behov inför morgondagen.

Delgeneralplanen ska möjliggöra en utveckling i Mariefhamn som markerar att staden är Ålands administrativa, kommersiella och servicecentrum och 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. Centrumtrafiken ska minimeras och vara långsam genom att bilarna samlas till parkeringar under markplanet.

2. MÅLBILD

2.1 HÅLLBAR STADSPLANERING

Begreppet hållbar definieras som en samhällsutveckling som uppfyller våra behov och önskemål i dag utan att äventyra våra och kommande generationers behov inför morgondagen. Inom stadsplaneringen delas begreppet i fyra dimensioner; den miljömässiga, den sociala, den ekonomiska och den kulturella hållbarheten, där den arkitektoniska hållbarheten spelar en stor roll. För att uppnå en hållbar centrumutveckling krävs vid sidan av en hållbar stadsplanering även uppföljning av åtgärderna inom stadens samtliga förvaltningar.

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

En social hållbarhet utvecklas i fungerande sociala sammanhang som skapar trivsel och trygghet och där människor känner tillit till varandra och delaktighet i samhällsutvecklingen. Stadsmiljön utvecklas enligt principerna för universiell design och utformas som en väl planerad integrerad stadsmiljö tillgänglig för alla. Mötesplatser för spontant socialt umgänge oberoende av årstid och tid på dygnet eftersträvas.

Ekonomisk hållbarhet ger förutsättningar för en långsiktig god ekonomi med bebyggda miljöer med lång livslängd och av god kvalitet.

Hållbarhet skapas genom flexibla system som kan förändras över tid, långsiktiga investeringar, mångfald vad gäller verksamheter och bostadstyper och samverkan mellan staden, fastighetsägare, centrumorganisationer, affärsidkare och invånare. Hållbarhet innebär att staden och fastighetsägare ser sig som samhällsbyggare, är delaktiga och skapar varaktiga fysiska miljöer. I centrum skapas nya flöden för ökad företagsamhet, utbud och turism.

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 tillvaratas och förstärks.

Arkitektoniska kvalitetser skapas genom detaljrikedom, materialval, väl valda proportioner och helhetskomposition. En utökad användning av trä som byggnadsmaterial i centrum är hållbart och önskvärt.

”Det råder en övertro på högt, stort, monotont och modernt bland ingenjörer, arkitekter, politiker och fastighetsekonomer. Men det är snarare vackert, varierat, klassiskt, välkomnande och detaljerat som visar sig skapa de mest värdebeständiga miljöerna. Fulast förlorar i nästa strukturom vandringsrunda”

(Ola Thufvesson, fil .dr Lunds univesitet)

Enligt aktuell forskning ska en attraktiv stad vara tät, ha många blandade funktioner som butiker, kontor, restauranger och många naturliga mötesplatser. Detta genererar ett flöde av människor under en stor del av dygnet och skapar liv i centrum. Kvarteren skall vara korta och erbjuda många vägar att gå exempelvis genom gränder eller öppna innergårdar. Det är viktigt att byggnaderna är av olika ålder, karaktär och skick. Med andra ord är det en fördel om staden växer fram dynamiskt och successivt under en lång tid. Detta framhävs av Svenska Stads kärnor, som jobbar för ”städer med ambitioner”.

Mariehamns centrum utgör en del av den ursprungliga rutnätsstaden, vilket i sig är en bra förutsättning för en attraktiv stad. På grund av den täta tomtstrukturen är den lagom småskalig och finmaskig för att skapa intressanta och besöksintensiva stråk. Däremot upplevs de öppna platserna mellan Wirén-ska parken och Stadshuset samt Miramarparken och Biblioteksplatsen som för stora och ödsliga och behöver struktureras om.

KOMMITTENS FÖRSLAG:

Centrum behöver breddas ut från Torggatan till Ålandsvägen i väster och Österhamn i öster. Gatuområden inom centrum behöver ses över. Norragatan och Nygatan som fungerar i dag som parkeringsgator 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 kopplas med andra gångstråk för att skapa en finmaskig stråkstruktur. Det kräver att en minde bilberoende livsstil växer fram som möjliggör en bilfri och tillgänglig innerstadsmiljö. En stad med hög trivselfaktor skall också ha mycket grönska. Stadsnära odling är ett nytt fenomen; att bo i en stad och odla sina egna matväxter. Detta är möjligt i våra villastadsdelar redan men det kunde vara möjligt även i centrum om vi skulle ta i bruk de nuvarande outnyttjade fickparkerna och takterrasserna i stads kärnan.

Ett rikt och spännande kulturliv är en konkurrensfördel som staden har gentemot externa köpcentrum. Kulturutbud i form av attraktioner och evenemang skall finnas i stads kärnan och skapa intensitet. Mariehamn är en turiststad som har bättre förutsättningar än många andra småstäder eftersom tusentals besökare fyller de många evenemangen inte bara sommartid. För att skapa förutsättningar för fler evenemang och flanörkultur även vintertid krävs klimatanpassade offentliga uterum. Det är viktigt att eftersträva utemiljöer i skydd av väder och vind och att inte försämra värdefulla sollägen i staden. Österhamn bör utvecklas till ett aktivitetscentrum och ett gemensamt vardagsrum.

Olika befolkningsprognoser har tagits fram av Ålands statistik- och utredningsbyrå (ÅSUB) baserade på ökningsstorleken och av Finlands statistikcentral. Beroende på befolkningsprognos låg, mellan eller hög är befolkningsökningen fram till år 2040 för hela Mariehamn +1 500 personer / +1 875 personer / +2 250 personer. Utgående från dagens fördelning av invånarna i innerstan och det aktuella planområdet skulle befolkningsökningen i innerstaden med dessa tre olika befolkningsprognoser år 2040 vara 567 personer / 709 personer / 850 personer och till delgeneralplanens planområde 55 personer / 69 personer / 83 personer. Innerstaden i detta sammanhang betyder det ursprungliga stadsområdet före inkorporeringar.

Finlands statistikcentral har gjort en bedömning av hur befolkningsutvecklingen i Mariehamn fördelas till år 2040, på åldersgrupper 0-15 år, 16-64 år och 65 år och äldre utgående från en mellan hög prognos. Bedömningen visar att andelen i arbetsför ålder minskar med 6 % och att andelen äldre ökar med drygt 7 % till över 28 %. I individantal innebär det att barnen ökar med 102, de i arbetsför ålder med

360 och antalet äldre än 65 år med 1 339 individer. En stor del av befolkningsökningen sker i åldersgruppen äldre än 65 år.

Mariehamn är den enda centralorten på Åland och behöver utrymme för tillväxt. Den förväntade befolkningstillväxten är stadig men ändå hanterbar. Staden har tid att göra strategiska val för tillväxtens optimala lokalisering. Faktum är att hela befolkningsökningen på 25 år kan placeras på redan planlagda tomter eller på stadens mark som kommer att planeras och ges ut före år 2040.

KOMMITTENS FÖRSLAG:

Centrum ska vara attraktivt för boende och arbete och ska ha dragningskraft också i framtiden. Det kräver en långsiktig strategi för centrums utveckling över tid och vilka spelregler som ska gälla. Mycket beror på de privata fastighetsägarna och viljan att samarbeta med varandra och staden för att uppnå långsiktigt lönsamma mål.

Ett levande centrum dygnet runt och året om kräver också att det förutom boende i stadskärnan finns en mångfald av verksamheter och aktiviteter som ger underlag för restauranger, mötesplatser och evenemang. Att skapa förutsättningar för mångfald gynnar alla och är synnerligen viktigt.

3. FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR EN FÖRTÄTNING

3.1 UTGÅNGSPUNKT I DE BEFINTLIGA STADSKVALITÉERNA

Mariehamns första stadsplan från 1860 av länsarkitekt Chiewitz var utformad som en liten storstad. Gatorna i rutnätsplanen skulle kantas av sammanbyggda två- eller trevåningshus i sten på 1000-1500 kvadratmeter per hus. 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 aldrig, men den övergripande grundidén med de tvärgående allégatorerna, Esplanaderna och landmärken i anslutning till dem, kyrkan, Societetshuset och Rådhuset blev kvar och genomfördes, dock så att stadshuset placerades vid den östra ändan av Esplanaden i stället för den västra. I samma stadsplan fanns redan Torget på sin nuvarande plats kallat för Handelstorg och den västra ändan av Esplanaden fanns ett torg kallat för Hamntorget som aldrig förverkligades.

Det fenomenala med Chiewitz plan är att den i mycket motsvarar de strävanden som en hållbar stadsplanering handlar om. Markanvändningen är trots det låga våningstalet mycket effektivt samtidigt som rejäla arealer för parker har redovisats för stadsbornas trivsel. Gränserna mellan det offentliga och det privata uterummet är tydliga. Det unika läget på det smala näset mellan Svibyviken och Slemmern har utnyttjats maximalt. Ursprungsplanens helhetsstruktur med de monumental parkalléerna och landmärken får inte luckras upp.

När vi år 2016 planerar för en förtätning av stadens centrum är utgångspunkten att bevara och förstärka det som redan fungerar och göra ändringar där det inte fungerar. Sådana platser som "Lilla Torget", Sittkoffs, Erikssonska, City- och Boreniuska huset, Postens hus och Apoteksgården, är attraktiva för kunder och besökare och ger liv och identitet åt centrum. De skapar runt sig en trivsam omgivning att handla och vistas i. De behöver inte ändras utan karaktären på dessa miljöer bör förstärkas och den ska spilla över till de angränsande tomterna.

KOMMITTENS FÖRSLAG:

Kvarteren vid Norragatan och Nygatan på västra sidan av gågatan är i behov av att aktiveras med en injektion av nya verksamheter och mer boende. Här finns en möjlighet att skapa en gemensam parkeringsanläggning under jord som möjliggör nytt boende i en bilfri miljö mitt i staden. De flesta tomterna har tillräckligt med utrymme för att förtätas även inne på gården. Dessa kvarter kunde skapa en förnygring av byggnadsbeståndet i en förtätad stadsdel. Här finns en möjlighet att bredda stadskärnan och arbeta för att Norragatan och Nygatan skulle bli attraktiva affärs- och nöjesstråk med direkt koppling till Torggatans promenadmiljö.

Vid förtätning hålls våningstalet vid tre till fyra våningar mot gata och på några anpassade platser inne i kvarteren kan enstaka byggnader vara högre. Utbyggnadsbara våningytor beräknas öka från cirka 140 000 m² (varav 26 000 outnyttjad) i gällande stadsplaner till cirka 170 000 m². Byggnadsrätterna fördelas skilt på de olika kvarteren i området, i enlighet med kartbilagorna nedan.

Mariehamns första stadsplan från 1860 av länsarkitekt Chiewitz

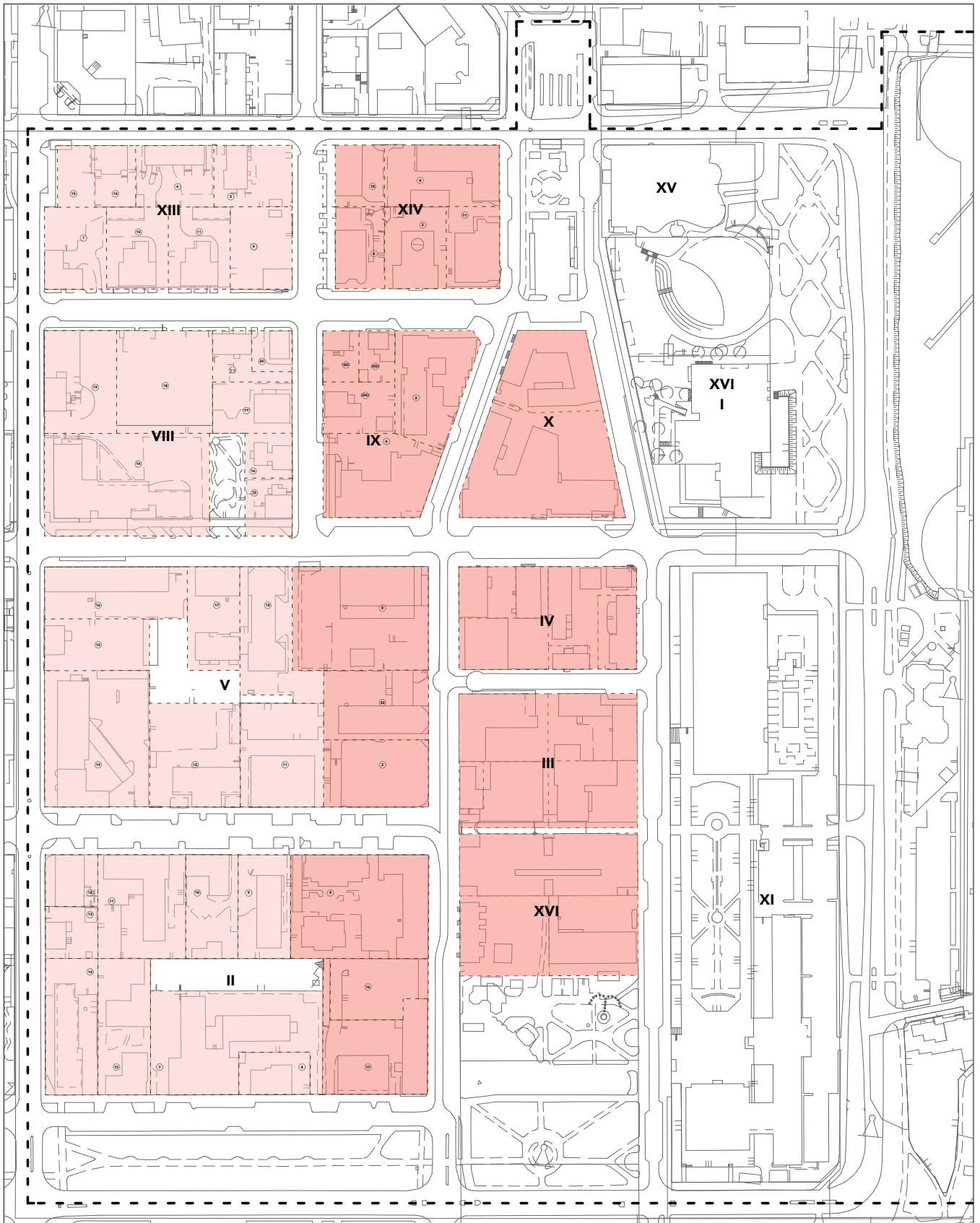


MÅLBILDER INFÖR UPPRÄTTANDE AV NY DELGENERALPLAN
 2016-01-14 FÖRTÄTNINGSGRAD PÅ PLANOMRÅDET



Teckenförklaring:

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> K-märkt byggnad bör/kan K-märkas som befintlig stadsplan varsam ändring större ändring | <ul style="list-style-type: none"> centralstråk (affärs- och nöjesstråk) torgutveckling, specialstudie bilfria gemensamma gårdar och stråk infart till garage |
|--|---|



FÖRTÄTNING AV CENTRUM: **E-TAL FRÅN TIDIGARE GENERALPLAN**

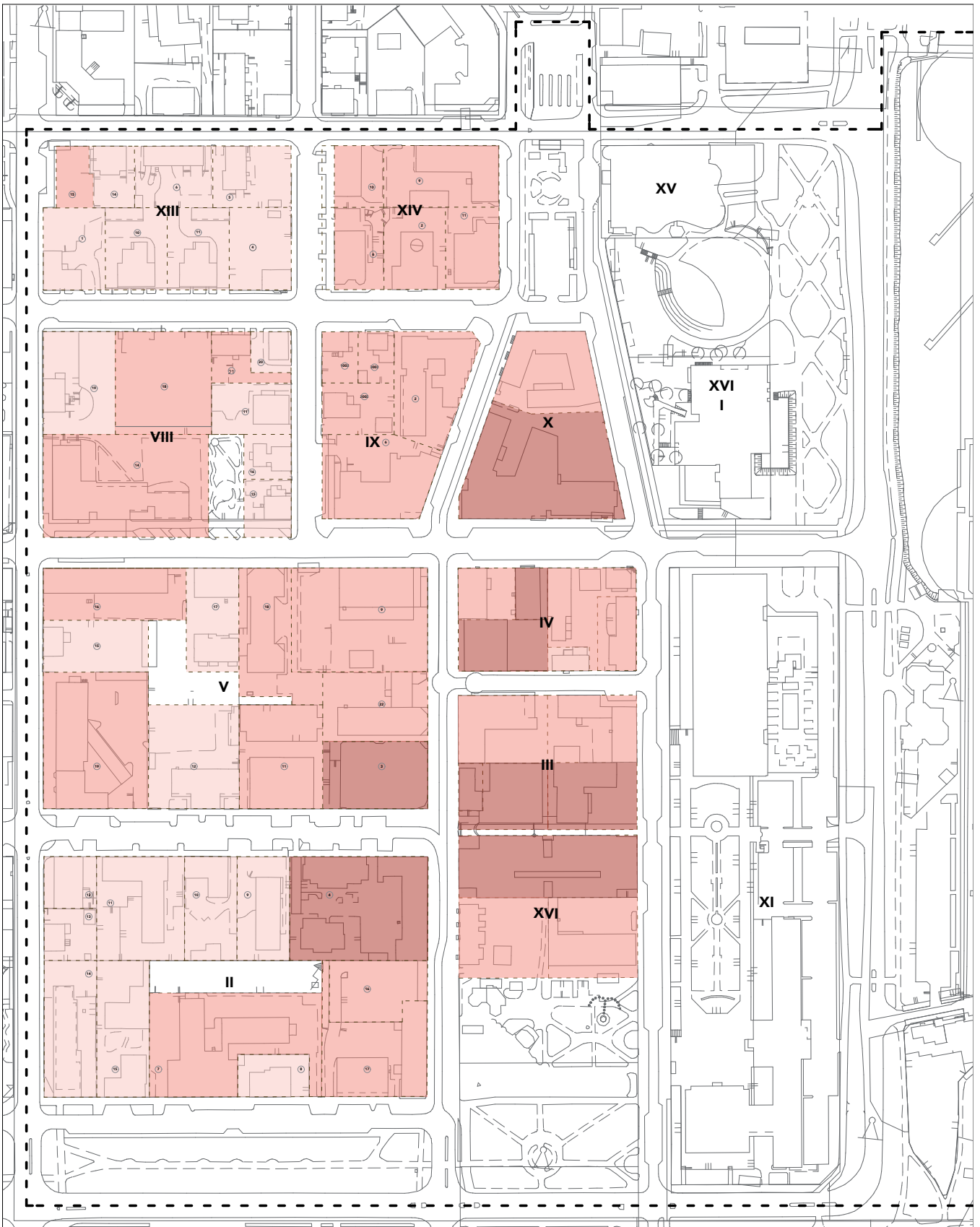
1 : 2 500



 E-tal 0,8 - 1,1

 E-tal bestäms vid detaljplanläggning

2016 - 01 - 14





FÖRTÄTNING AV CENTRUM: **E-TAL FÖR GÄLLANDE STADSPLAN**

1 : 2 500

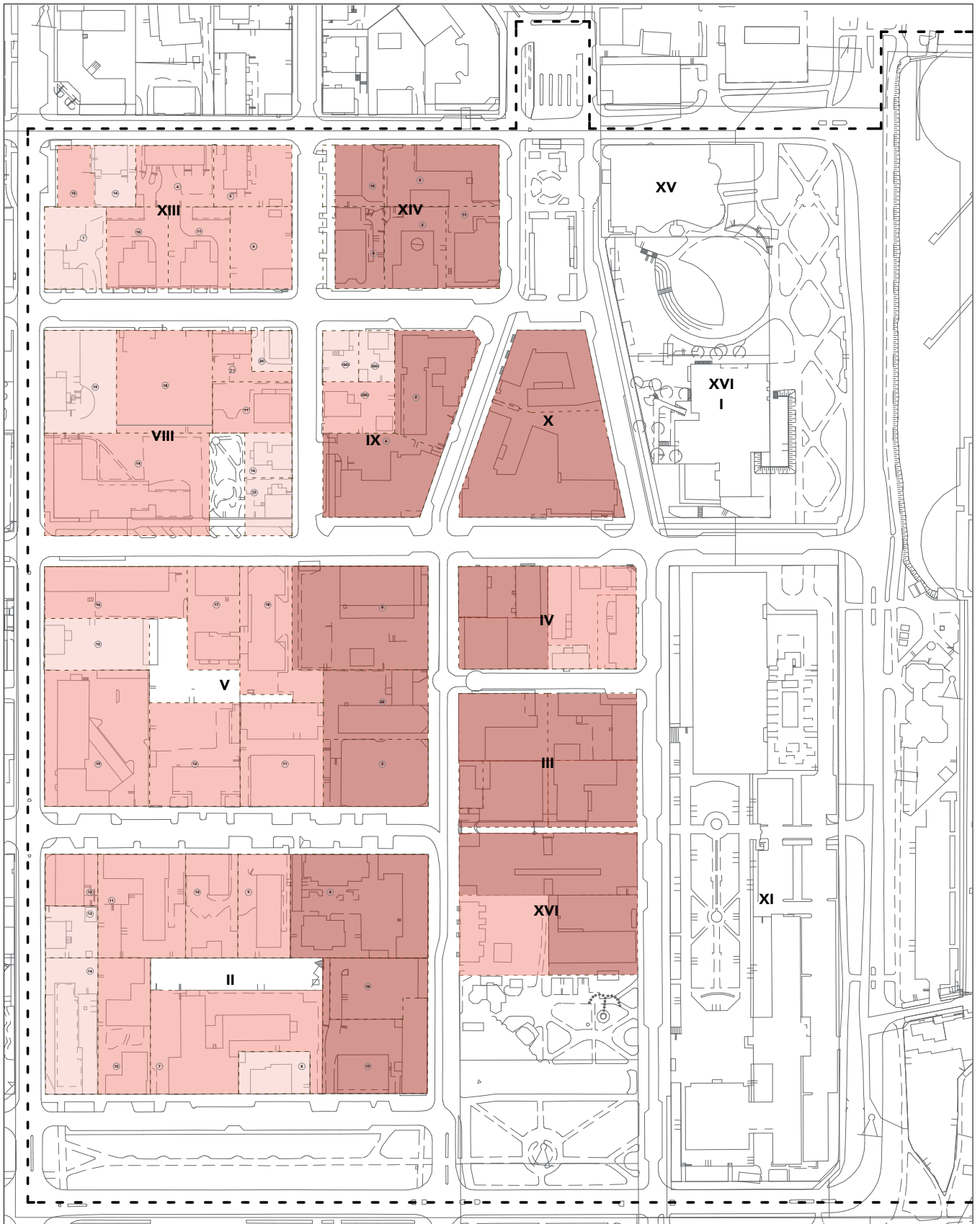


 E-tal < 1,0

 E-tal 1,0 < 2,0


 E-tal 2,0 <


2016 - 01 - 14



FÖRTÄTNING AV CENTRUM: **MÅLBILD: E-TAL I EN NY DELGENERALPLAN**
1 : 2 500



 E-tal < 1,0

 E-tal 1,0 < 2,0

 E-tal 2,0 <

2016 - 01 - 14

Utvidga "City"

Målet är att utvidga stadskärnan "city" från absoluta centrum till att omfatta kvarteren på västra sidan Torggatan ända till Bussplan utgående från de olika tomternas förutsättningar. Detta breddade centrum har de bästa möjligheterna för samutnyttjandet av resurser som transporter, kollektivtrafik och annan infrastruktur och bildar en kärna där allt är inom promenadavstånd.

Öster om Torggatan har bebyggelsen en mera sammanhållen karaktär och där finns de stadskvarter som redan nu bidrar till en attraktiv stadskärna. Kvarteren mellan Torggatan och Strandgatan har viktiga K-märkta byggnader och miljöer att värna om. En anpassad och välgenomtänkt förtätning som är inriktad på de luckor som förfular stadsbilden i enlighet med utvecklingsplanen från 2009 förutsätter att höga krav på nybyggnaders arkitektur ställs.

Skapa flera öppna och bilfria miljöer

Fickparkerna mitt inne i centrumkvarteren kan bli gröna oaser som utgör ett nätverk innanför centrumkvarteren och fungerar som en lugn motpol till affärgatorna. Promenadstråken från Torggatans shoppingområde till Ålandsvägen skulle löpa igenom fickparkerna och skapa nya flöden inne i kvarteren. Bakgårdar skulle förvandlas till bilfria människonära och gröna gårdsmiljöer. För att illustrera detta har vi studerat tre olika målbilder för kvarteret II mellan Torggatan, Norra Esplanadgatan, Ålandsvägen och Norragatan.

Gågatans utvidgning från Biblioteksplatsen till Torget stärker centrumstråket, Strandgatan öster om och Köpmansgatan söder om Biblioteksplatsen bör studeras som bilfria miljöer för att ge utrymme för Biblioteksplatsens förnyelse. Ekonomiegatan och Norragatans östra del kunde inkluderas i den bilfria promenadstaden. Kaptensgatan utgör en välbevarad och lugn boendemiljö mellan hårt trafikerade gator, som ska tas tillvara som en resurs i en förändrad stadsmiljö.

Aktivera outnyttjade möjligheter

Många av de byggnader som uppförts i centrum på 60-och 70-talet har ett formspråk som inte har förmått bidra till att göra centrums gatumiljöer mera attraktiva. Eftersom många av dessa byggnader närmar sig slutet på sin livslängd är det rätt läge nu att utveckla och bygga nytt med ett mera stadsmässigt grepp. Många av dessa byggnader befinner sig på västra sidan av Torggatan i kvarter II och V, där det dessutom erbjuds intressanta möjligheter till gemensam parkering. En nyckel till utveckling i dessa kvarter är stadens mark i kvarterens mitt, som utgör en gemensam outnyttjad resurs.

På östra sidan Torggatan är luckorna i stadsbilden många och ger möjligheter till punktvisa tillbyggnadsåtgärder. En förtätning av kvarteren norr om Nygatan förutsätter gemensamma parkeringslösningar under Biblioteksplatsen. Kommersiellt bedöms Biblioteksplatsen och Bussplanen ha en större potential än vad de har i dag på grund av närhet till kollektivtrafiken och gemensamma underjordiska parkeringsanläggningar, vilket talar även för mera bostäder och arbetsutrymmen i dessa kvarter. En ny bebyggelse skall inte överrösta stadens främsta kulturbyggnader, Biblioteket och Alandica kultur- och kongresshuset utan dra nytta av de aktiviteter och det kvällsliv som de skapar.

3.3 ÖKAT BOENDE

3.3.1 MÅL

Ett ökat boende i centrum skapar liv under dygnets alla timmar året om. Ett diversifierat utbud av bostäder, en bilfri och trivsamt miljö med god service gör boende i centrum attraktivt för många människor med olika behov. Mångfald, förtätning och hög tillgänglighet gör boendet i centrum socialt hållbart och tryggt.

KOMMITTENS FÖRSLAG:

Vi behöver betydligt mera boende i centrum med ett varierad utbud av olika typer av bostäder. En fördubbling av boende är på sikt önskvärd. Förutsättningen för en förtätning är att parkeringen samordnas (se kapitel 9) och planeras samtidigt men kan byggas i etapper med en helhetstanke bakom. 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. All bebyggelse ska vara tillgänglig, energieffektiv och klimatanpassad.

3.3.3 BOENDE FÖR OLIKA INVÅNARGRUPPER

Enligt befolkningsprognoserna ökar antalet äldre mest under de kommande årtionden. I de stora städerna har tyngdpunkten för bostadsbyggandet under de senaste åren flyttat från kranskommuner till centralorter. Detta beror delvis på att de stora åldersklasserna från 1940-50 talen vill flytta från sina egna hem till lägenheter närmare centrum, delvis på att barnfamiljer mer än tidigare har börjat uppskatta det serviceutbud som bara finns i stadskärnan.

Å ena sidan måste staden förbereda sig på att erbjuda tillgängliga lägenheter i våningshus för den äldre befolkningen och å andra sidan se till att det finns lockande bostadsalternativ för barnfamiljer i stadskärnan. Om stadskärnan ska kunna konkurrera med omkringliggande områden är det viktigt att det finns olika alternativa lösningar med olika stadskänsla och stämning och som erbjuder olika typer av boende för invånargrupperna såsom personer över 50, barnfamiljer, singelhushåll och särskilt boende för äldre. Att skapa bilfria och tillgängliga innerstadsmiljöer gynnar alla inte minst barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar.

3.3.3 LÄGEN

De bästa lägena för nytt boende inom planområdet finns väster om Torggatan i kvarteren som ansluter sig till underjordiska parkeringar och en gemensam kvarterspark. På dessa områden är det färre kvällsaktivitet och evenemang som kan upplevas som störande av de boende. Detsamma gäller även stadskvarteren söder, väster och norrom planområdet.

3.3.4 BOSTADSÖN

Utredningen om bostadsön ska fortsätta och beaktas i centrumplanering som en framtida resurs.

FLERA ARBETSPLATSER

3.4

MÅL

3.4.1

Arbetsplatserna i centrum ska utökas så att allt fler väljer att bo och arbeta i stadskärnan och bli mindre bilberoende.

OLIKA TYPER AV VERKSAMHET

3.4.2

I stadsdelen Storängen som omfattar planområdet fanns det år 2012 sammanlagt 2070 arbetsplatser. 73 % av stadens alla kontorsarbetsplatser, sammanlagt 1505 personer fanns på planområdet eller dess omedelbar närhet. Arbetsplatserna i hotell-och restaurangföretagen var 275 och inom handeln 231. Verksamheterna bidrar till det stora utbud av restauranger i stadskärnan. Hotellverksamheten har återtagit centrumlägen, vilket gynnar restauranger och affärer. Det finns flera turiststäder som utvecklat konceptet med små mysiga övernattnings- eller familjehotell i centrumkärnan där det finns tillräckligt med restauranger och caféer i närheten.

3.4.3 LÄGEN

Den generella principen är att kontor inte skall vara belägna på gatuplan utan en våning ovanför. Kontorsverksamhet ska ha bra tillgång till större gemensamma parkeringsplatser där de kan samutnyttjas. Arbetsplatsparkeringen kan vara upp till 500 meter från arbetsplatsen. Det helt utbyggda parkeringsgaraget under Biblioteksplatsen och Bussplanen skulle täcka behovet av arbetsplatsparkeringen på den största delen av planområdet.

”Lilla Torget” och kvarteren intill är det befintliga nöjescentret i Mariehamn. Där är även stadens kulturbyggnader belägna. Nygatan fungerar som ett nav för olika former av kvällsverksamheter. Torget och Miramarparken är de naturliga mötesplatserna för större evenemangen. Delar av Biblioteksplatsen kan göras till ett mindre torg för försäljning av grönsaker, fisk, bröd m.m (handelstorg). Kvarteren öster om Torggatan lämpar sig för olika verksamheter, medan boende kan störas av kvällsverksamheterna och evenemangen.

3.5 AFFÄRER OCH ANNAN SERVICE

3.5.1 MÅL

Den totala butiksytan i centrum behöver delvis omfördelas och även utökas i viss omfattning. Däremot bör gatuplanen användas mera för annan service för stadsborna och besökarna. Regn- och vindskydd i anslutning till serviceytorna bör möjliggöras. Träffpunkter för ungdomar behöver ordnas i centrum. Olika typer av mötesplatser både inne och ute för spontana träffar behöver skapas med sittplatser i soliga lägen.

3.5.2 OLIKA TYPER AV SERVICE OCH AKTIVITETER

Mariehamns karaktär med en mångfald av små butiker skall förstärkas. Framtidens handel kommer i en stor utsträckning ske på nätet, men det finns efterfrågan på specialbutiker, ekologiska matvaru- och återvinningsbutiker. Dagligvaruhandeln kommer att fortfarande behöva centrala lägen eftersom allt fler invånare inom centrumområdet är personer utan bil.

Service såsom hårfrisörer, tandläkare, gym osv. kan inte föras över på nätet och behöver finnas kvar och ha utrymmen för att expandera i staden.

All forskning pekar på betydelsen av mötesplatser i stadskärnorna. Restauranger, cafeér, bibliotek blir allt viktigare i en värld där arbetet alltmer utförs utanför kontoret; hemma, på flygplatser eller hotell. Det måste också finnas platser där möten mellan människor spontant kan ske för att motverka ensamhet och social isolering samt bidra till social hållbarhet.

3.5.3 LÄGEN

Utvidgningen av affärsytorna sker huvudsakligen genom etableringar i gatuplan. Ny bebyggelse skall utformas så att gatuplanen passar för butiker och är flexibla för stora och små företag. Det är viktigt att skapa nya affärs- och servicelokaler tätt vid Torggatan och Norragatan, medan Nygatan kunde utvecklas som en nöjesgata där restauranger får plats att breda ut sig. Större affärslokaler och dagligvaruhandeln koncentreras på områden med god tillgång till allmänna parkeringar och kollektivtrafiken och planeras med höga krav på tillgänglighet.

För att skapa levande gatumiljö skall stadsmiljön vara upplevelsemässigt varierad och entréerna på bottenvåningarna vara tätt placerade. Stadsplanerna bör ange en maximal längd på fasaderna och regler om avstånd mellan entréerna vid gata. Nya byggnader utformas så att gatuplanens golv ligger i nivå med gatan.

En levande stad behöver även verksamheter utanför de bästa lägena som kan berika sina omgivningar och ha mera varierande karaktär än de som upptar centrumlägen.

4. ALTERNATIVA MODELLER FÖR BOENDE I KV II

En stadsplanemässig studie över kvarter II mellan Torggatan, Norra Esplanadgatan, Ålandsvägen och Norragatan har tagits fram för att illustrera möjligheterna som en samordnad planering skapar för de enskilda fastigheterna och för att initiera en diskussion om vilken karaktär som den nya bebyggelsen skall tillföra centrum. Utgångspunkten är att granska den maximala förtätningen som möjliggörs när parkeringen och vistelsegårdarna ordnas gemensamt enligt ett helhetskoncept.

Helhetsstudien baserar sig på en gemensam underjordisk parkeringsanläggning under fickparken och de angränsande tomterna som möjliggör ett rationellt och centralt parkeringsarrangemang mitt i kvarteret med en bilfri gårdsmiljö ovanpå. Genom kvartersparken löper promenadsstråk som kopplar det nya bostadskomplexet med de angränsande gatorna och skapar nya flöden i centrum som gynnar verksamheterna.

Tre målbilder för kvarteret har tagits fram utgående från olika boendetyper och karaktär. De angivna våningsytorna och planlösningarna skall läsas som preliminära studier utgående från att första våningen mot gata används som affärs- och våningen ovanför som kontorslokaler och resten som bostäder. För Apoteksgården och de skyddsvärda husen i kvarteret föreslås inga ändringar och de finns inte medtagna i beräkningen. Totalt bor nu i kvarteret 125 personer av vilka 70 beräknas för de berörda tomternas del.

4.1 ALTERNATIV 1 PUNKTHUS

Alternativ 1 utgår ifrån samma grundstruktur som tillämpats på Apoteksgårdens tomt. Högre solitära hus på 5-6 våningar byggs vid kvartersparken inne på tomten och lägre bebyggelse med 3-4 våningar mot gaturummet som kompletterar eller ersätter de befintliga gatubyggnaderna. Luckorna vid gata byggs ut. De högre husen placeras glest för att inte skymma varandra eller vistelsegårdarna men ändå ramar in kvartersparken. Befintlig våningsyta på 10 758 m² dubblas till drygt 24 000 m². Det nuvarande invånarantalet på 70 personer ökar till ca. 320.

4.2 ALTERNATIV 2 TOWNHOUSE

I alternativ 2 placeras de högre byggnaderna vid gata och de lägre vid kvartersparken. En ny byggnadstyp införs, nämligen sk. Townhouse, som är en återanvändning av den traditionella byggnadstypen i europeiska städer. Den består av enfamiljshus som byggs vägg i vägg och skapar sammanhållna gaturum. Byggnadstypen har blivit populär under de senaste åren i storstäderna i Europa som ett alternativ till flerbostadshus. Antal våningar kan variera från två till fem medan bredden på tomterna/husen är densamma. Bostäderna har en egen vistelsegård på ena sidan huset och en liten förgård som ramar in den gemensamma kvartersparken. Emedan byggnadstypen inte kräver gemensamma trapphus och hissar är den ekonomiskt konkurrenskraftig med flerbostadshus och är konstruktionsmässigt lättare att bygga. Townhouse-boendet lämpar sig bäst för familjeboende och lockar barnfamiljer. Våningsytan med gatuhuset som är konventionella flerbostadshus på fyra våningar och townhouses på tre våningar beräknas vara 22 600 m² och invånarantalet ca. 300.

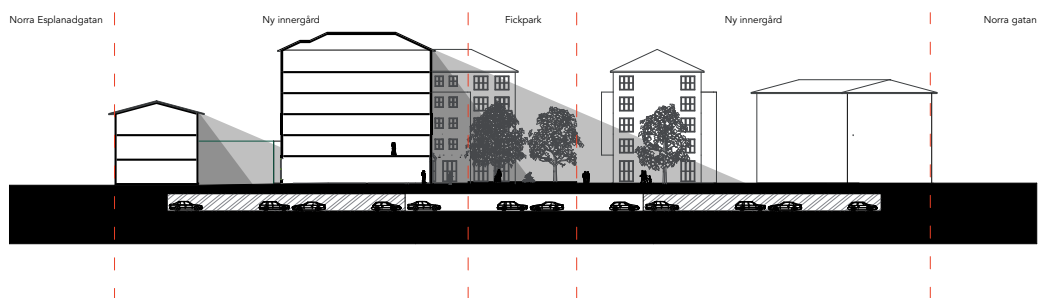
4.3 ALTERNATIV 3 KOMBINATION AV ALT 1 OCH 2

För gatubyggnaders del är alternativ 3 identisk med alternativ 2 medan kvartersparken omgärdas med en kombination av townhouses (enfamiljshus i flera våningar) med högre flerbostadshus som markerar hörnpunkterna på det nya bostadskomplexet. Våningstalet inne i kvarteret varierar från två våningar till sex. Våningsytan beräknas vara drygt 24 700 m² och invånarantalet ca. 340.

4.4 DEN FORTSATTA PLANERINGEN

KOMMITTENS FÖRSLAG:

Kommittén förordar alternativ 3 för det fortsatta arbetet för kvarter II och rekommenderar en liknande lösning för kvarter V. Townhouse-modellen kunde användas även för flera av luckorna i stadsbilden för att avgränsa och berika det offentliga rummet.



TYOLOGI-STUDIE AV KVARTER 2: **ALTERNATIV 1 - PUNKTHUS**

1 : 1 000



Ny volym mot gata



Ny volym mot fickpark

3 Våningshöjd

--- Tomtgräns

— Befintliga byggnader

8 Tomtnummer

2016 - 01 - 14



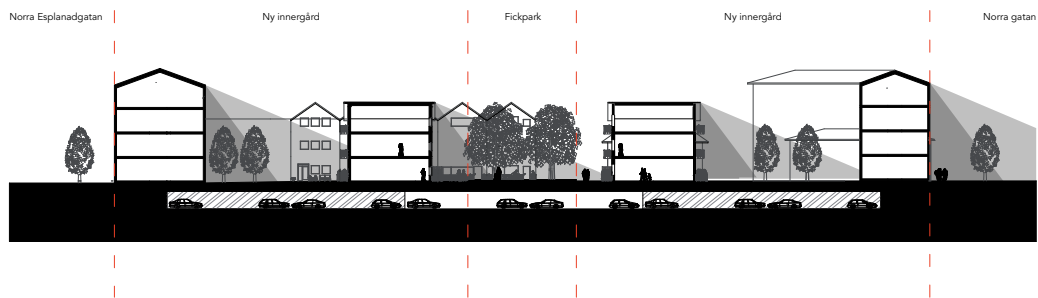
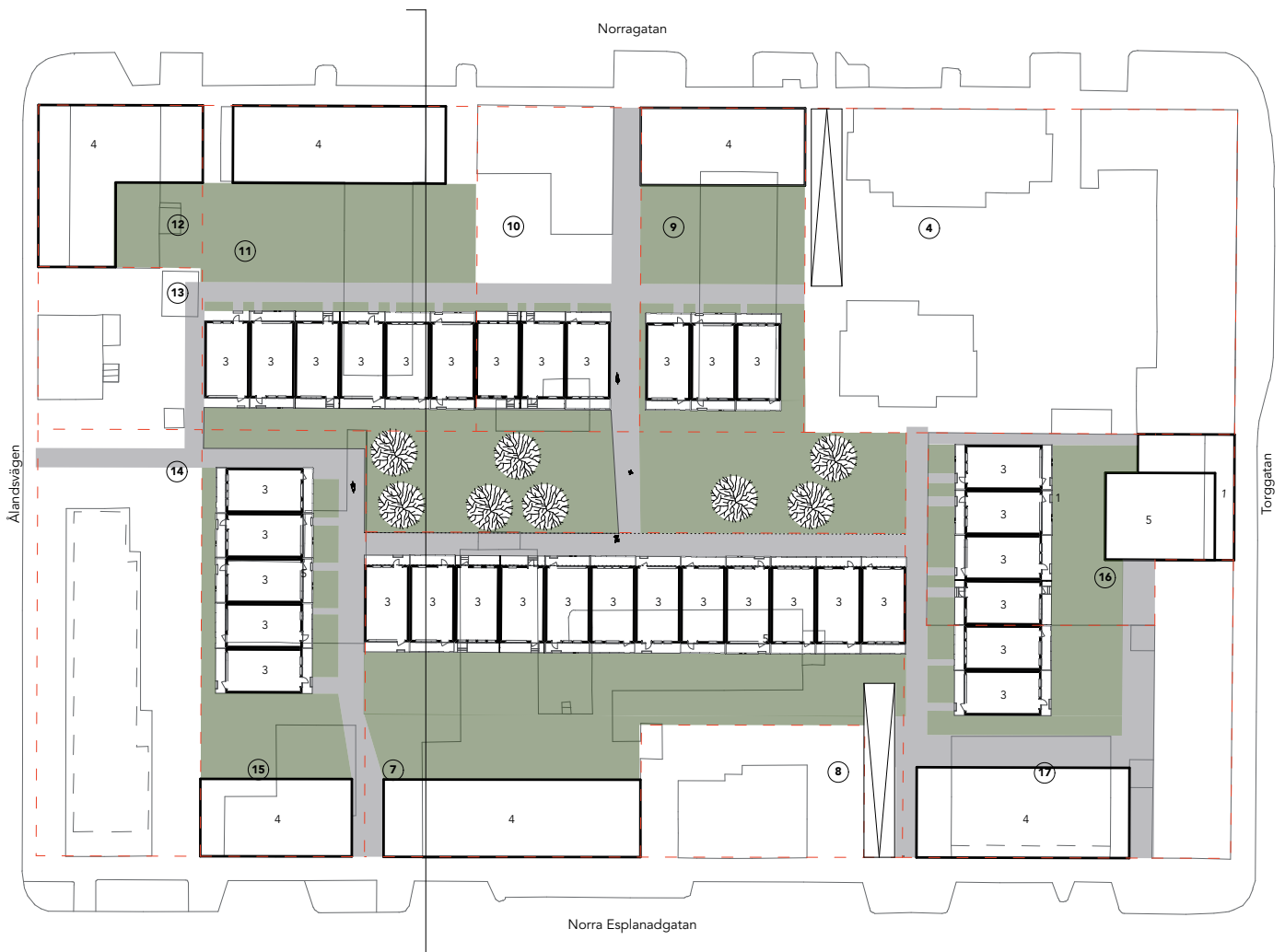
Framtagen av Johanna Wickström



Framtagen av Johanna Wickström

TYPOLOGI-STUDIE AV KVARTER 2: **ALTERNATIV 1 - PUNKTHUS**
Renderingar från 3D-modell

2016 - 01 - 14



TYOLOGI-STUDIE AV KVARTER 2: ALTERNATIV 2 - TOWNHOUSES

1 : 1 000



Ny volym mot gata



Ny volym mot fickpark

3 Våningshöjd

Tomtgräns

Befintliga byggnader

8 Tomtnummer

2016 - 01 - 14



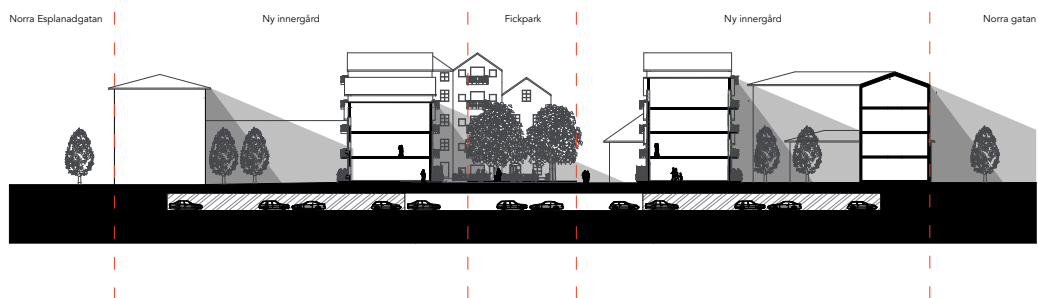
Framtagen av Johanna Wickström



Framtagen av Johanna Wickström

TYPOLOGI-STUDIE AV KVARTER 2: **ALTERNATIV 2 - TOWNHOUSES**
Renderingar från 3D-modell

2016 - 01 - 14



TYOLOGI-STUDIE AV KVARTER 2: **ALTERNATIV 3 - KOMBINATION AV ALT. 1 och 2**

1 : 1 000



Ny volym mot gata



Ny volym mot fickpark

3 Våningshöjd

--- Tomtgräns

— Befintliga byggnader

8 Tomtnummer

2016 - 01 - 14



Framtagen av Johanna Wickström



Framtagen av Johanna Wickström

TYPOLOGI-STUDIE AV KVARTER 2: **ALTERNATIV 3 - KOMBINATION AV ALT. 1 och 2**
Renderingar från 3D-modell

2016 - 01 - 14



Townhouses, Berlin.



Townhouse, Vauban, Tyskland.

5. PARKER OCH TORG

5.1 MÅL

I huvudsak bör de gröna ytorna i centrum bibehållas men på vissa platser kan en utökad bebyggelse tillåtas samtidigt som nya grönytor skapas på terrasser och tak.

Stadens huvudtorg bör avgränsas och mer tydligt uttrycka av ett sammanhängande torgrum som huvudsakligen ska användas för större evenemang och aktiviteter. Vid Biblioteksplatsen bör ett kompakt handelstorg skapas tillsammans med affärs- och serviceutrymmen i angränsande byggnader.

Torggatan som gågata bör utvidgas norrut och söderut. Möjlighet till väderskyddade passager över gatan bör ges. Nygatans östra del bör utvecklas till en året runt fungerande restaurang- och aktivitetsgata och gatuutrymmet bör smalnas av.

5.2 TORGET

Målet är att göra Torget till en naturlig och självklar mötesplats i staden för alla dess invånare och besökare. Det ska även fungera som ett slags stadens "vardagsrum", där man kan stanna upp och slå sig ned, ta emot gäster och ställa till med kalas.

Torget bör också vara en integrerad del av staden och kännas självklart och väldefinierat. Det bör ha en karaktär och en tydlighet som gör att folk kan orientera sig och känna sig trygga.

Det är viktigt att Torget bjuder in och erbjuder möjligheter. Att det kan hysa evenemang och aktiviteter som bidrar till stadens utbud och attraktionskraft. Torget bör vara någonting unikt, något som definierar staden

5.2.1 ALTERNATIVA FÖRSLAG

5.2.3 FÖRSLAG 1

Tomterna norr om Torget erbjuds möjlighet att bygga ut mot Torget, för att aktivera den delen av Torget. Genom att bygga paviljongliknande byggnader för service, kan parkdelen av Torget användas för uteserveringar och dylikt.

Genom att bygga ut scenen med en mindre scen på baksidan av den befintliga, kan man aktivera parkdelen. Dessa åtgärder gör att den norra delen av Torget inte längre upplevs som en bakgård, utan en levande, lummig del av Torget, dit man gärna går och sätter sig i skuggan av träden.

Mot Torggatan och mot Sundblomska skvären uppförs två skärmtak som ramar in Torget. Dessa skärmtak lämnar fortfarande fri sikt över Torget, men får det att kännas mer avgränsat och väldefinierat. Taken skall inbjuda till aktiviteter som torghandel och kan även användas som öltält under festivaler.

Allt som allt skall förslag 1 framhäva och förtydliga Torgets befintliga disposition och förstärka det som redan finns. Som referens eller inspiration kan Kungsträdgården i Stockholm nämnas. Kungsträdgården har genomgått en positiv utveckling och man har tagit tillvara på dess möjligheter som evenemangstorg. Mot Kungsträdgårdsgatan har man byggt transparenta paviljonger som hyser caféer och restauranger. Man har planterat träd för att göra torget mer intimt. Kungsträdgården används idag till alla sorters evenemang, men drar även folk till sina uteserveringar och andra sittmöjligheter. Torget i Mariehamn har liknande förutsättningar och skulle kunna ha samma betydelse i staden. Det skulle kunna vara ett evenemangstorg.

5.2.4 FÖRSLAG 2

Det som är Torg idag har tidigare varit delvis bebyggt. I förslag 2 skulle denna struktur återställas. Bebyggelsen vänder sig mot Torget och avslutar kvarterets byggnation enhetligt. Genom att följa den nuvarande kvartersuppbyggnaden förtydligar man riktningen och stråket som går från Stadshuset mot Sittkoffsgallerians entré.

Genom att låta bebyggelsen ta upp ca 2/3 av det nuvarande Torget får den återstående delen av Torget samt Sundblomska skvären bilda det "nya Torget". För att åstadkomma detta bör de norra lindarna på Sundblomska skvären tas ned. Torget kan sedan användas som evenemangstorg i likhet med förslag 1. Det kan "möbleras" på bästa sätt för att bilda det självklara Torget och mötesplatsen i staden. På detta vis skulle Torget bilda avslutet på Esplanaden mot öst, vilket sammanfaller med Chiewitz ursprungliga plan för Mariehamn.

5.2.5 FÖRSLAG 3

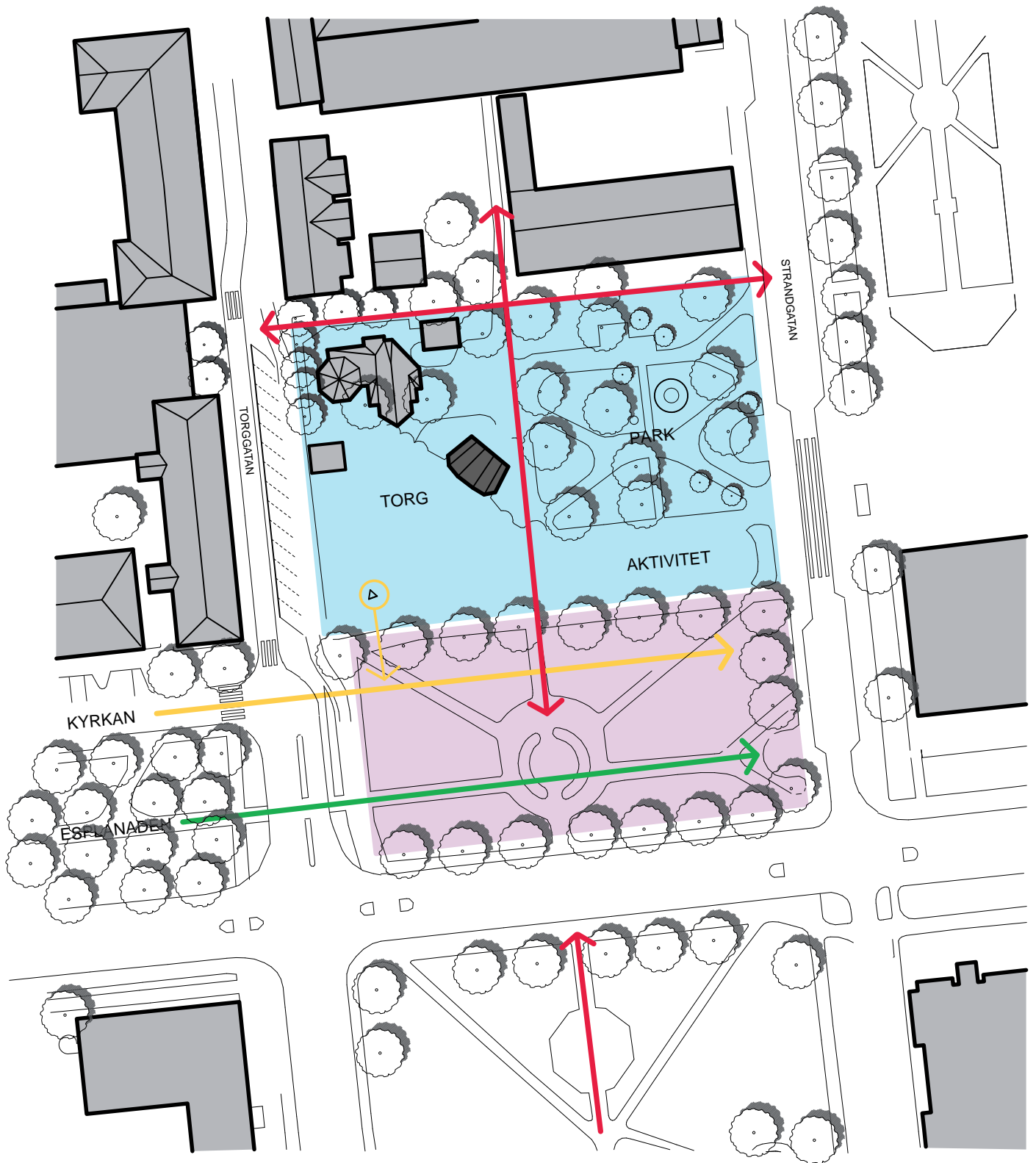
I Chiewitz plan för Mariehamn skulle det ligga en byggnad med dignitet i ändorna av Esplanaderna. Idag ligger Landskapsregeringen i den östra ändan av Esplanaden. Dock är byggnaden förskjuten mot norr och vänder sig in mot Självstyrelseparken. Landskapsregeringen vänder dessutom en blind fasad mot Torget och Esplanaden.

Genom att bebygga Sundblomska skvären med en adekvat byggnation ramar man dels in Torget norr om skvären, samtidigt som man har möjlighet att lyfta fram denna. Här möts Stadshuset och stadshusbacken, Torget och centrum och hit mynnar den storslagna Esplanaden.

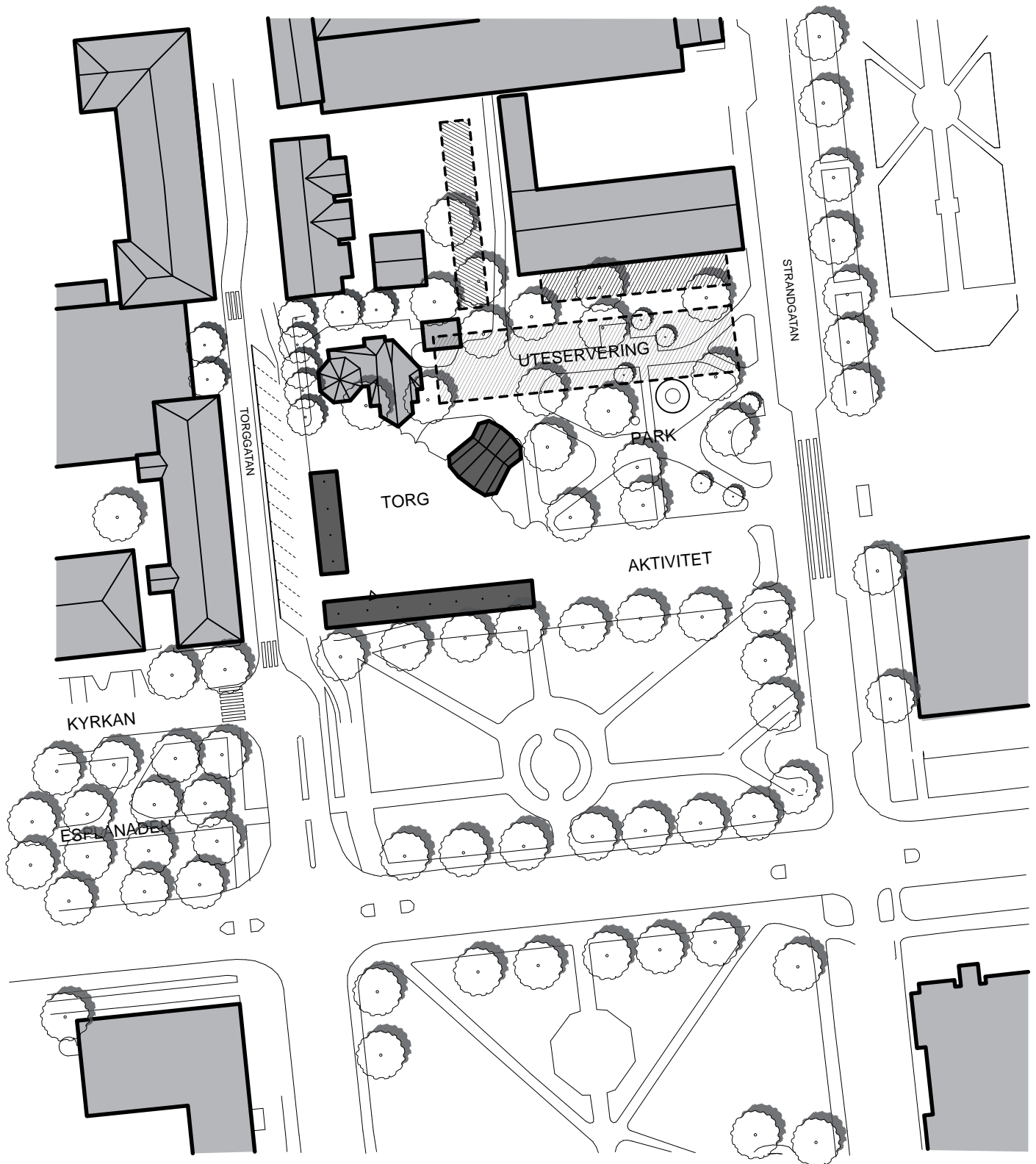
I detta förslag är det i synnerhet viktigt med rätt byggnation på rätt plats. En byggnation på platsen skulle inte förhäva sig och ta över utan mera fungera som ett "smycke". Byggnaden skulle integreras med en park, som skulle ersätta parkdelen på torget. Man skulle även kunna flytta fontänen från torget. Sundblomsstatyn skulle få en framträdande position på skvären och synliggöras mer än idag. Torget skulle även i detta förslag fungera som evenemangstorg.

Södra sidan av Nygatan lämnas så som den ser ut idag inklusive parkeringarna. I en vidare utveckling av förslaget kan man ta ställning till den norra sidan och om Ålandsbankens fasad borde aktiveras. I förslaget planteras träd längs trottoarerna för att öka intimiteten. Belysningen ändras till lägre belysning som riktar sig mot trottoarerna.

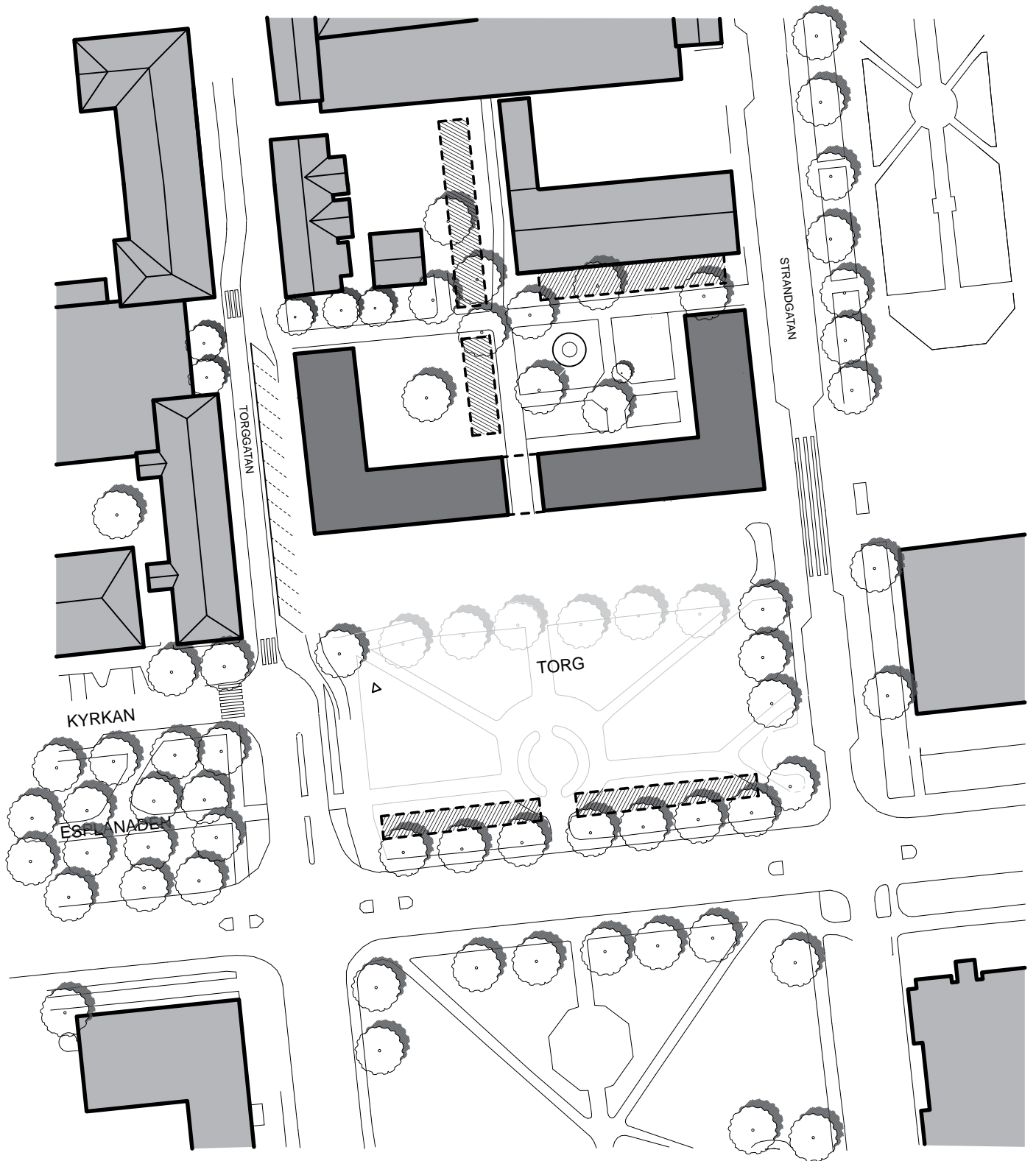
MARIEHAMNS TORG OCH SUNDBLOMSKA SKVÄREN



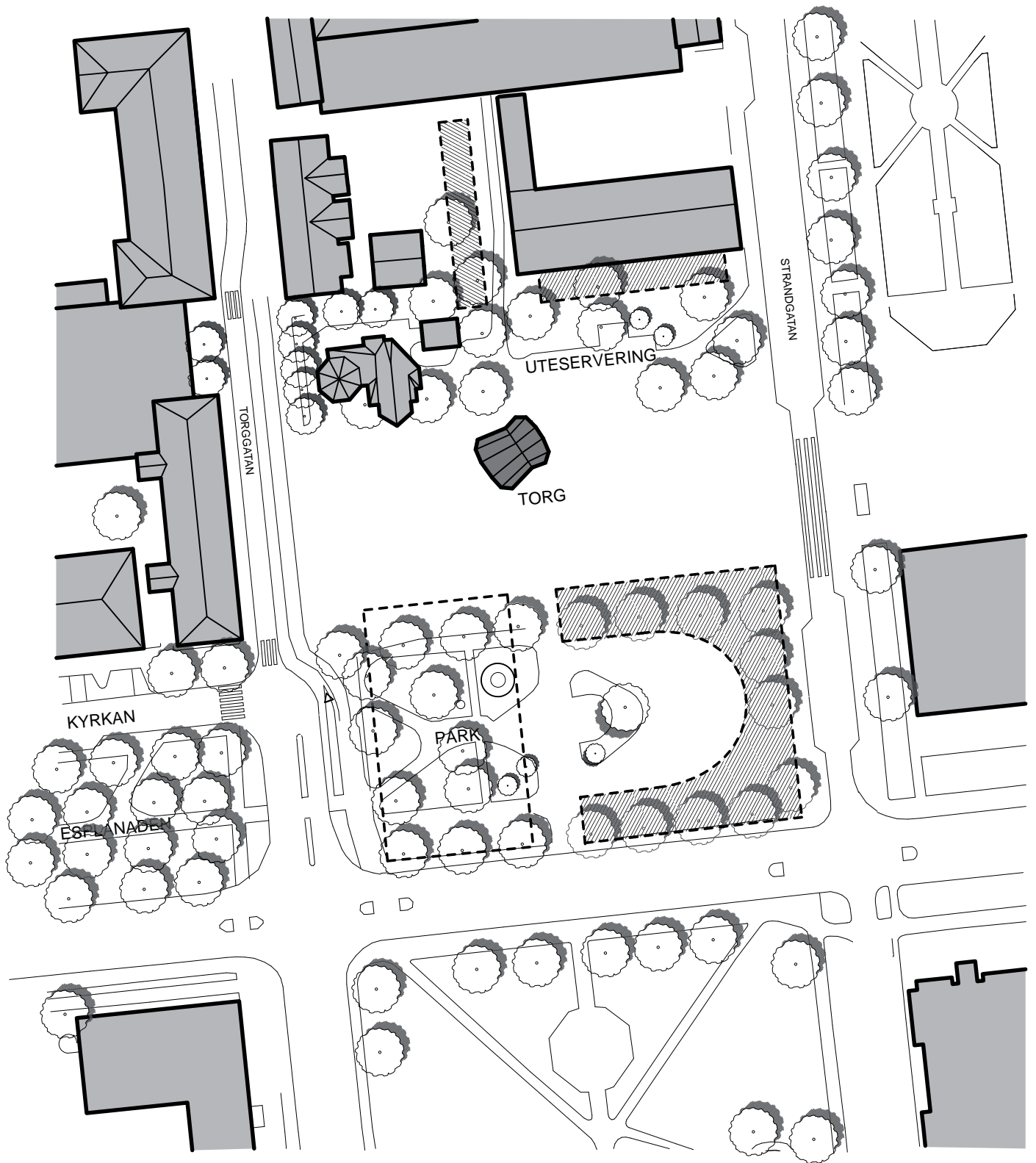
TORGET FÖRSLAG 1



TORGET FÖRSLAG 2



TORGET FÖRSLAG 3



EVENEMANGSTORG



MARIEHAMN



STOCKHOLM

PAVILJONGER OCH UTESERVERINGAR



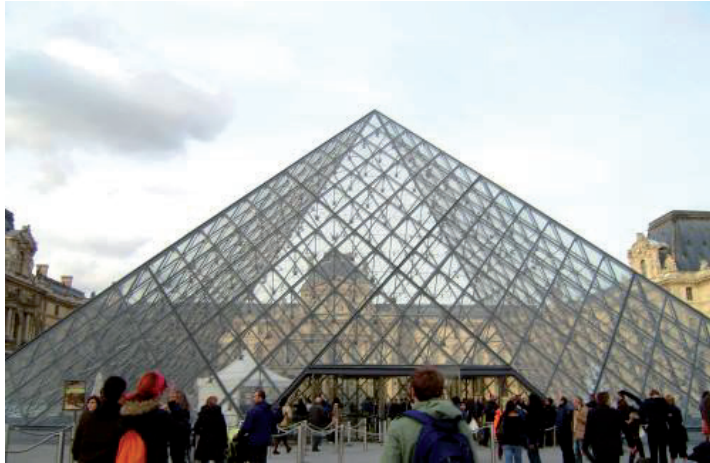
AKTIVITETER / EVENEMANG



SKÄRMTAK



SUNDBLOMSKA SKVÄREN REFERENSER



5.3 KOPPLINGAR TILL ÖSTERHAMNEN

Det finns tre utsiktspunkter mot Slemmern och Östra stranden från centrum. Slemmern syns från Självstyrelseparken (mellan Landskapsregering- och Arken-byggnaden), från Nygatan och från Köpmansgatan och Biblioteksplatsen.

5.4 ÖVERGÅNG ÖSTERLEDEN

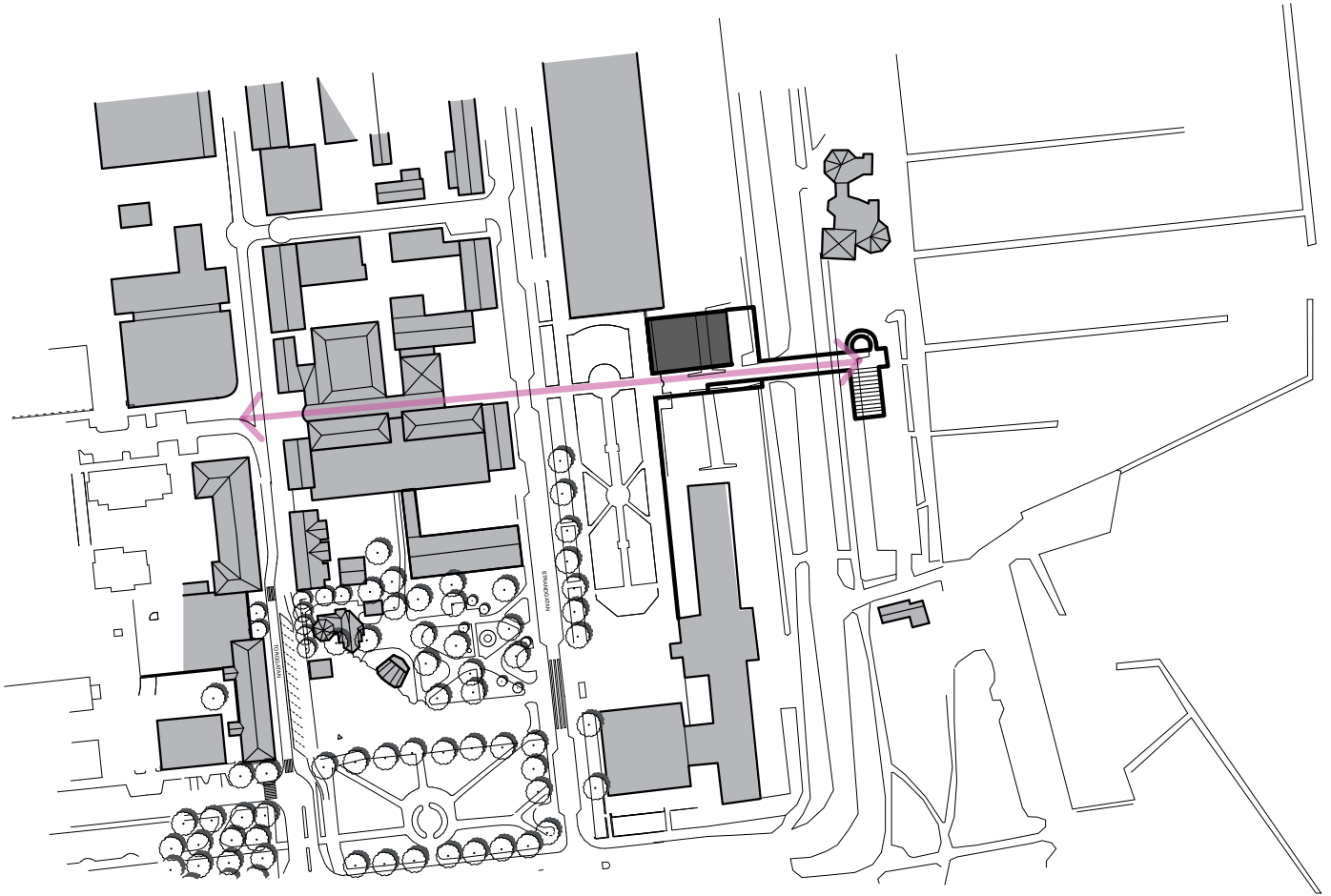
Idag finns det en trappa från Landskapsparken ned till parkeringen under parken. Denna förbinder de två höjderna. Genom att förlänga denna till en bro över Österleden skulle kopplingen till stranden och hamnen bli lättare. Bron skulle bygga ut axeln som går från Norragatan, genom Sittkoffsgallerian och fortsätta denna hela vägen till hamnen på andra sidan vägen. I ändan vid Mariaparken skulle det finnas en bred trappa och en cykelvänlig ramp.

För att utnyttja bron maximalt skulle denna kopplas till en byggnad som också skulle ta upp höjdskillnaden mellan centrum och den östra hamnen. Bron skulle vid byggnaden kunna bli till en terrass med eventuell uteservering. I byggnaden skulle det finnas en hiss som möjliggör tillgängligheten för rörelsehindrade. Ytterligare en viktig funktion för byggnaden skulle vara att närma sig Österleden för att få en känsla av att det inte endast är parkeringar och buffertområden som kantar utfarten. Byggnaden gör att man får känslan av att fortfarande befinna sig i staden.

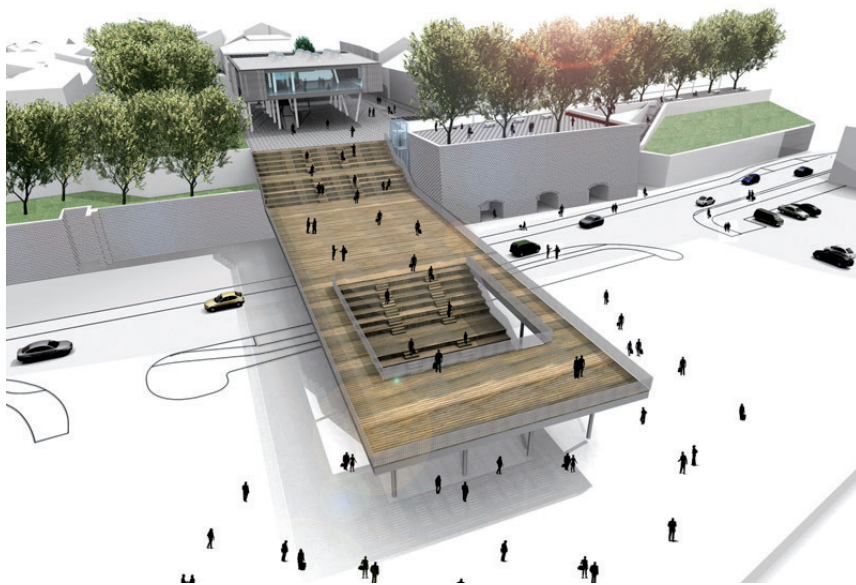
KOPPLINGAR TILL ÖSTRA HAMNEN



ÖVERGÅNG ÖSTERLEDEN



KOPPLING ÖSTERLEDEN REFERENSER



5.5 NYGATAN

5.5.1 MÅL

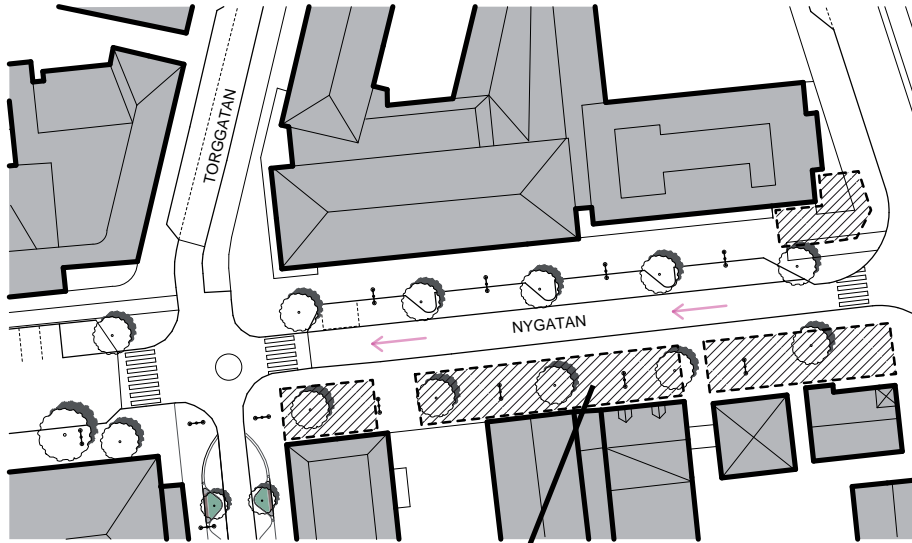
Målet är att göra Nygatan till en stadsgata, en "nöjesgata". Att minska utrymmet för bilar och biltrafik och att öka utrymmet för uteserveringar och gatuliv. Det är också önskvärt att öka intimiteten på gatan och att förbättra belysningen.

5.5.2 FÖRSLAG

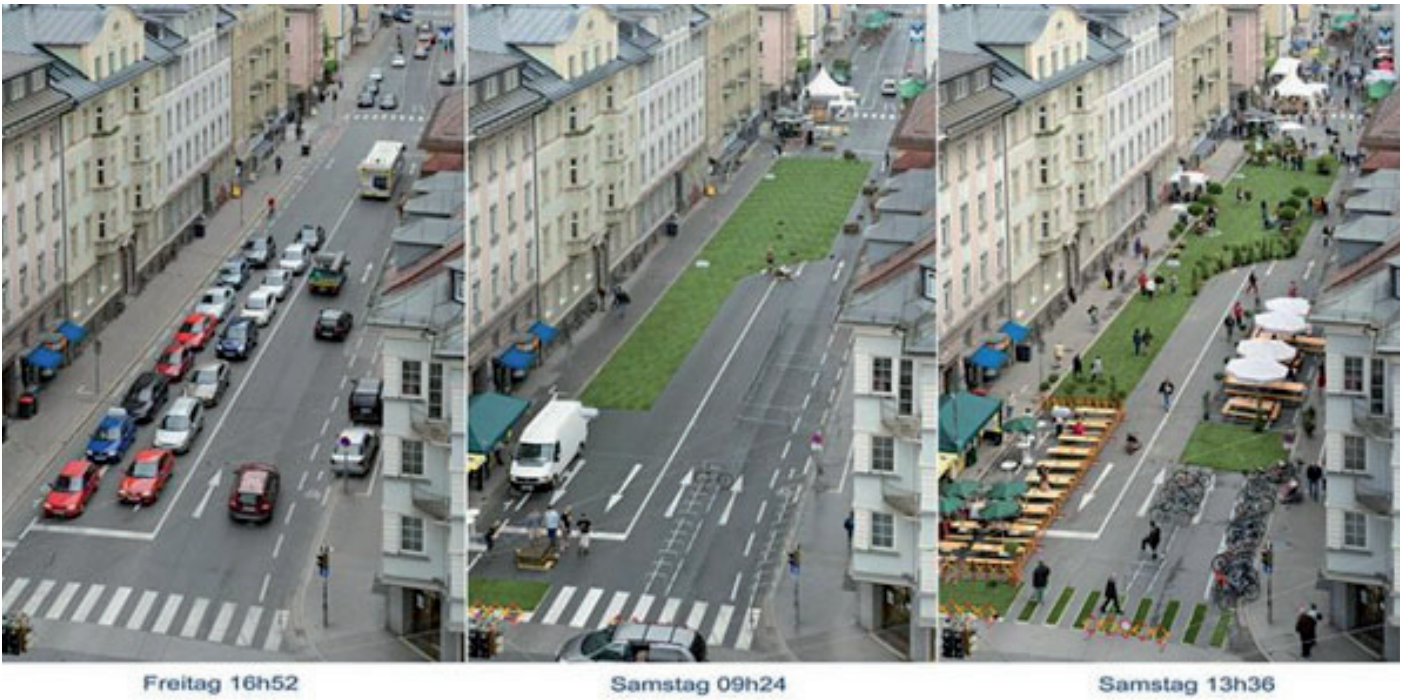
Förslaget innebär att Nygatan skulle enkelriktas i öst-västlig riktning. Genom att bilisterna erbjuds parkering under mark i centrum frigörs parkeringsytor. Dessa ytor innebär att trottoaren på södra sidan kan bräddas betydligt och erbjuda plats för uteserveringar och förbipasserande. I förslag 1 skulle znorra sidan av Nygatan lämnas så som den ser ut idag inklusive parkeringarna. I en vidare utveckling av förslaget kan man ta ställning till den norra sidan och om Ålandsbankens fasad borde aktiveras.

I förslaget planteras träd längs trottoarerna för att öka intimiteten. Belysningen ändras till lägre belysning som riktar sig mot trottoarerna.

NYGATAN FÖRSLAG



NYGATAN EXEMPEL SATZBURG



PHOTOGRAPHY © ANDREAS HAUCH • FAIRKEHRtes Fest - blühende Straße

NYGATAN FÖRSLAG



5.6 NORRAGATAN

5.6.1 MÅL

Målet är att få Norragatan att kännas homogen och mer inbjudande samt att få gaturummet att upplevas mer intimt.

5.6.2 FÖRSLAG

Åtgärden på Norragatan är en förtätning av byggnationen. Vartefter gatan förtätas byts de byggnader ut som idag är en våning höga och ersätts av byggnader som håller en våningshöjd på mellan 3 och 4 våningar, för att smälta in bland de andra byggnaderna längs gatan. Eventuella luckor i gaturummet så som parkeringar byggs igen.

Genom att byta ut belysningen till en mer intim och stadsmässig belysning kommer gaturummet att upplevas som mer intim.

Den sista delen av gatan befrias från biltrafik (efter de tänkta infarterna till den underjordiska parkeringen). På så vis bildar denna delen av Norragatan en plats framför Sittkoffsgallerian, som kan förhöja stadskänslan och trivseln i området.

5.7 BIBLIOTEKSPLATSEN & MIRAMARPARKEN

5.7.1 MÅL

Målet för platsen är att frigöra parkeringsplatsen och kunna ge platsen en funktion och identitet i staden. Platsen utgör en motpol till Torget i söder. Dessa två torg/platser skulle på så sätt påbörja och avsluta centrumstråket i nord-sydlig riktning.

5.7.2 ALTERNATIVA FÖRSLAG

5.7.3 FÖRSLAG 1

I första förslaget bebyggs södra delen av Biblioteksplatsen med en byggnad i 2-3 våningar (samma höjd som byggnaden söder om platsen). I Miramarparken fortsätter denna byggnad. Där får den ytterligare en våning nedåt, under jorden, i anslutning till den underjordiska parkeringen (se bild.....). Byggnaden bildar på så sätt en terrassering ner mot östra utfarten och Slemmern, med takterrasser för att utnyttja utsikten maximalt. Byggnaden kan innehålla allt från service, saluhall, konstgalleri eller annex till biblioteket etc.

Den södra delen av Biblioteksplatsen blir handelstorg dit biblioteket och den nya byggnaden vänder sig.

5.7.4 FÖRSLAG 2

I förslag 2 bebyggs den norra delen av Biblioteksplatsen. Byggnaden skjuts in en bit från Styrmansgatan och Bussplatsen i Norr för att låta klocktornet på Biblioteket få en framträdande roll. Byggnaden är lika hög som Biblioteket mitt emot (ca 2 våningar). Det är viktigt att byggnaden inte "förhåver" sig på platsen och tar över bibliotekets dominans.

Den södra delen av torget blir handelstorg. Från torget har man utsikt mot Slemmen. Miramartorget bebyggs delvis, men strategiska utsiktlinjer lämnas öppna. Även i detta förslag byggs garaget ut mot parken och bildar en terrassering mot Slemmern.

I detta förslag fortsätter byggnationen med en eventuell byggnad delvis framför Alandica byggnaden söder om Miramarparken. Denna tillåter fortsättningsvis leveranserna till lastbryggan på byggnaden, men kyler de delar av fasaden som idag upplevs som baksidor. På så sätt sluter man gaturummet.

I båda förslag kan man tänka sig att biltrafiken från Strandvägen, som löper öster om Biblioteksplatsen

leds om och att platsen löper ända fram till Biblioteket och Miramarparken. Man kan även tänka sig att trafiken tas bort från sista delen av Kaptensgatan som löper längs Biblioteksplatsens södra kortända. Dessa alternativ bör i likhet med ovannämnda förslag studeras mer ingående.

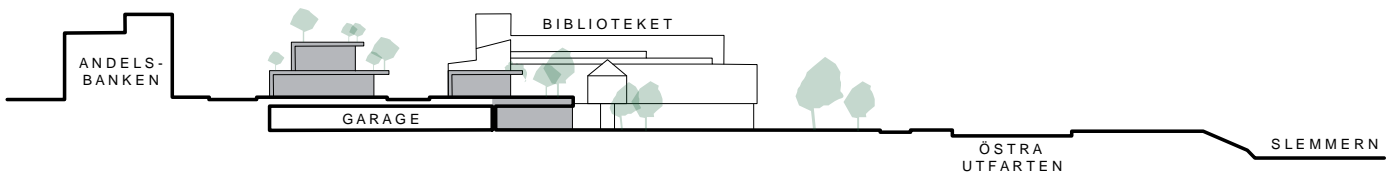
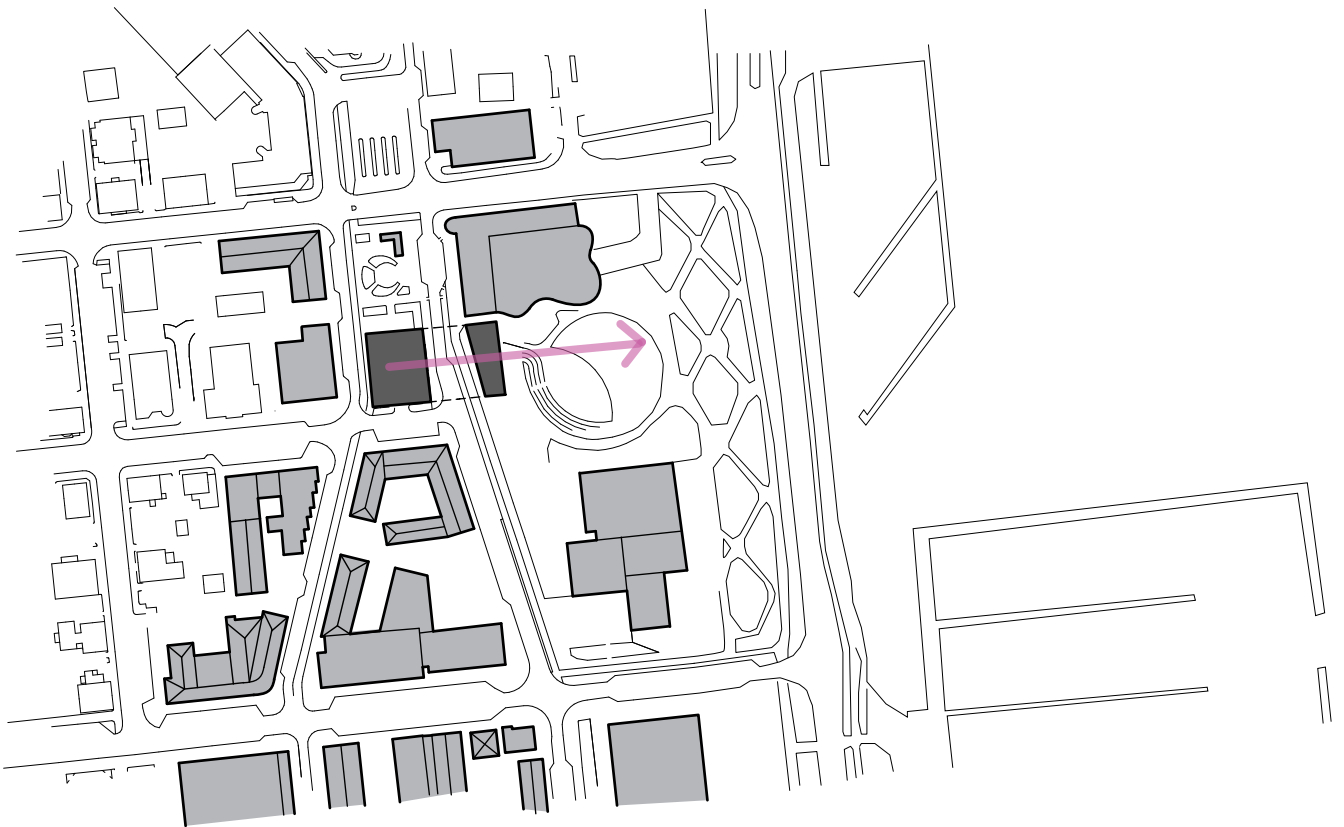
5.7.5 AKTIVITETSPARK

Nedanför Miramarparken finns ett "buffertområde" mot Österleden. Idag är den arrangerad med grusgångar och en del träd. På platsen finns även en lekplats. Denna del tillsammans med den nedre, östra delen av Miramarparken kan bli ett attraktivt område för aktiviteter, så som skatepark och annan rekreation för alla åldrar. Detaljerna bör studeras ytterligare, men det hela kan göras till en aktivitetspark där man bryter ner området i segment med grönska, bra belysning, sittmöjligheter och även åskådarplatser. Man bör här tänka på vindskydd och skydd mot Österleden för att göra parken attraktiv.

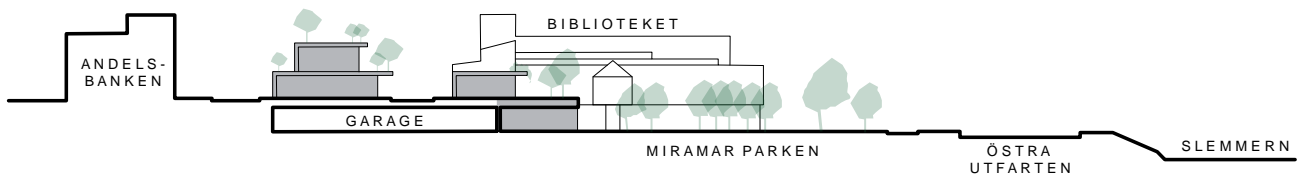
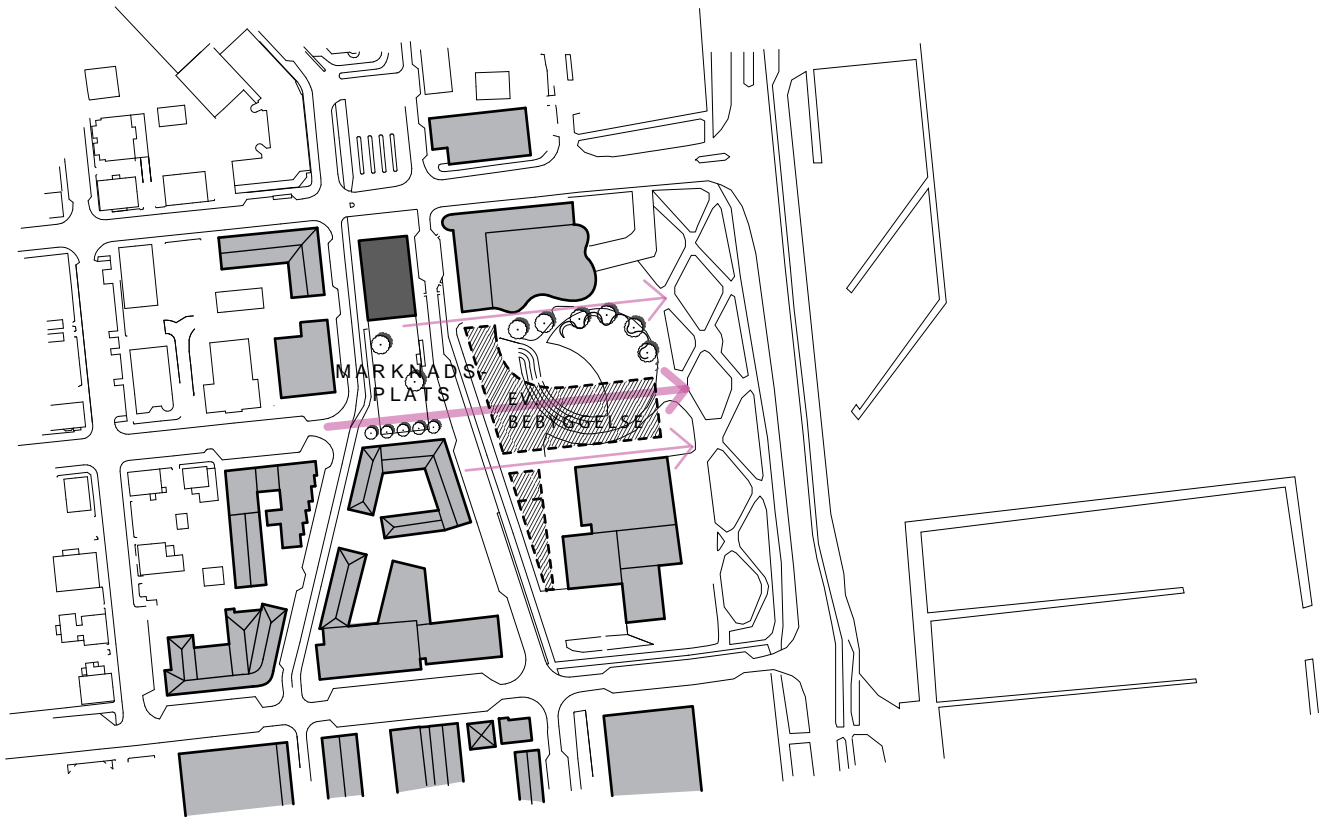
BIBLIOTEKSPLATSEN OCH MIRAMARPARKEN



BIBLIOTEKSPLATSEN & MIRAMARPARKEN FÖRSLAG 1



BIBLIOTEKSPLATSEN & MIRAMARPARKEN FÖRSLAG 2



MARKNAD & SALUHALL REFERENSER



GÖTEBORG



AVIGNON

FÖRSLAG TERRASSERING REFERENSER



AKTIVITETSPARKEN



5.8 NORRAGATAN

5.8.1 MÅL

Målet är att få Norragatan att kännas enhetlig, samt göra den intim och inbjudande.

5.8.2 FÖRSLAG

Åtgärden på Norragatan är en förtätning av byggnationen. Vartefter gatan förtätas byts de låga, föråldrade byggnaderna ut och ersätts med nya, mer ändamålsenliga byggnader som smälta och bildar ett förtätat och mer slutet gaturum. Eventuella luckor i gaturummet, så som parkeringar byggs igen.

Genom att byta ut belysningen till en mer intim och stadsmässig belysning kommer gaturummet att upplevas som mer intim.

Den sista delen av gatan befrias från biltrafik (efter de tänkta infarterna till den underjordiska parkeringen). På så vis bildas det en plats framför Sittkoffsgallerian, som kan förhöja stadskänslan och trivseln i området.

5.9 BUSSPLAN

5.9.1 MÅL

Målet är att få Bussplan att kännas välkomnande, ombonat och ändamålsenligt. Det är viktigt att resenärer lätt ska kunna orientera sig på platsen och hitta skydd medan de står och väntar.

5.9.2 FÖRSLAG

I förslaget leds busstrafiken om och bussarna parkerar i öst-västlig riktning på platsen (enligt ett tidigare förslag från stadsarkitektkansliet). Tre skärmtak uppförs som skydd för resenärer. Den södra ändan av bussplan görs i ett första skede till "väntepark" med sittmöjligheter och samlad information om bussarnas rutter och tidtabeller. I ett vidare skede byggs det ett litet resecenter i den ändan. Genom planerna på att eventuellt bebygga Biblioteksplatsen söder om bussplan, skulle resecentret även kunna införlivas i den byggnaden.



5.10 ÖSTRA STRANDEN

Stadsarkitektkansliet har tidigare utarbetat ett förslag på hur östra strandkanten kan göras attraktiv och tillgänglig. Detta förslag är fortfarande aktuellt.

5.11 CENTRUMS PORTAR

På vissa ställen i Mariehamn hade det varit önskvärt att ha "portar" till centrum. Hur var och en av dessa utformas bör studeras mer ingående. Viktigt är att de underlättar för besökare att orientera sig i staden och lätt kunna hitta till dess centrum, samt att det görs på ett attraktivt och representabelt sätt.

PORTAR TILL STADENS CENTRUM



BILFRIA ZONER OCH STRÅK



BILTRAFIK OCH PARKERINGSINFARTER



- dubbelriktad gata
- enkelriktad gata
- ev. befrias gata från trafik
- ▲ infart parkering

6. KULTURMILJÖ

6.1 MÅL

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

Inom planområdet finns fyra särskilt värdefulla kulturmiljöer: Esplanaden med sin ståtliga dubbelallé, den äldre bebyggelsen vid den östra delen av Torggatan och längs Kaptensgatan och byggnaderna runt Lilla Torget. Esplanaden utgör ett identitetsbärande element i stadskärnan medan den äldre bebyggelsen ger stadskärnan en kulturell och historisk dimension och är betydelsefull för upplevelsen av gatubilden.

Inom planområdet är tretton byggnader skyddade och därtill finns fjorton byggnader som Ålands landskapsregerings museibyrå bedömt skyddsvärda. En utgångspunkt bör vara att styra nybyggandet som formar miljön kring dem så att stadsbilden kompletteras på ett balanserat och harmoniskt sätt och med en rättvis behandling av markägarna som målsättning.

7.

TRAFIK

7.1

MÅL

Skapa förutsättningar för lugna gator med minimerad biltrafik, förlängd gågata, enkelriktade gator, långsamgator och fungerande servicetrafik. Utöka gågatuområden. Investera i välfungerande cykelvägar och –parkeringar. Prioritera den lätta trafiken och tillgängligheten.

7.2

BIL

Den befintliga trafikstrukturen på området består av en centrumring med huvudleder för genomfartstrafiken; Ålandsvägen / Österleden i nordsydlig riktning och Storagatan/Styrmansgatan i östvästlig riktning. Dessa gator definierar centrumområdet eftersom de utgör en barriär för centrum. Österledens framtida status och roll bör omdefinieras så att det blir möjligt att integrera Österhamnsområdet i centrumplaneringen för att göra strandområdet tillgängligt för den lätta trafiken och området i sin helhet mera miljömässigt hållbart.

Nygatan, Norragatan och Norra Esplanadgatan fungerar i dag som parkeringsgator som matar Torggatans gågata och dess eventuella förlängning till Torget. Dessa tvärgator har alltmer fått en funktion som affärs- och nöjesstråk i centrum. Både den yngre och den äldre generationen i dag talar för en alltmer promenadvänlig stad där man kan gå till fots och uppleva stadens intryck och konsumera både shopping, kultur och nöjen. Det förutsätter åtgärder för att minska bilismen i centrum samtidigt som den kommersiella servicen kräver tillgång till parkeringsplatser på nära håll. Lösningen är att placera bostads- och arbetsplatsparkeringar under marknivån och bibehålla ett mindre antal gatuparkeringar för besöksparkeringen.

7.3

CYKEL

Mariehamn är som skapt för cykel med sina korta avstånd och möjlighet till en finmaskig cykelnät. Ett mera strukturerat cykelnät med snabba rutter för arbetsplatspendlande och så kallade shared spaces där bilister och cyklister delar samma körbana bör studeras. En samordning med cykelförvaring måste planeras i samband med centrumplanen.

7.4

FOTGÄNGARE

En stad som är bra att promenera i är bra med alla mått mätt. Både bostäder och verksamheter gynnas av ökad trivsel och trygghet som de promenadvänliga städerna erbjuder. En promenad och cykelstad är hälsofrämjande och bidrar till ett koldioxidneutralt samhälle. En promenadsstad förutsätter en god gatudesign som utgår ifrån tillgänglighetskraven för de funktionshindrade.

7.5 KOLLEKTIVTRAFIK

I centrumkärnan finns naven för kollektivtrafiken på Åland, Bussplanen som ligger inom 500 meters avstånd från kvarteren i planområdet. Hela planområdet rymms inom 200 meters radie för stadsbussens rutt. I framtiden kan nya typer av kollektivtrafik ge ännu bättre service med individuella ruttor och tidtabeller som ett alternativ till personbilar. Utrymme som bilplatserna nu upptar kan då användas till något annat och utgör en resurs för framtidens centrumplanering.

8. PARKERINGSLÖSNINGAR

8.1 UTVECKLING AV BILPARKERING I CENTRUM

För att skapa ett attraktivt centrum med hög tillgänglighet för alla former av verksamheter, människor och aktiviteter i centrum behöver både den fysiska parkeringen och parkeringsnormerna förändras. Centrum ska vara Ålands centrala plats för möten mellan människor i både gaturummet och byggnaderna. I centrum ska boende, arbete, service och aktiviteter i alla dess former vara samlade. Målsättningen för en hållbar stadsutveckling på sikt är en successiv minskad biltrafik och bilanvändning i absoluta centrum till förmån för en social-, attraktiv och förtätad stad.

Stadens förtätningsambitioner gör att det är en fördel om flera fastighetsägare tillsammans löser sina parkeringsbehov i gemensamma anläggningar. Då kan bilplatserna samutnyttjas av boende, anställda och besökare. Stadens roll är att verka för att möjliggöra samlösningar och dra utvecklingen i en gemensam riktning.

Kommittén har identifierat 4 olika sammanhängande områden i centrum där bilparkering under mark är möjlig, så kallad uj-parkering:

- 1 Kvarteren med Sittkoffgaraget som bas
- 2 Kvarteren med Miramar/Biblioteksplatsens parkering som bas
- 3 Kvarteret med Apoteksgårdens och fickparkens parkering som bas
- 4 Kvarteret med Magazins/fickparkens/Nordeas parkering som bas

Framöver bör två eller flera av dessa sammankopplas. Områdena 1 och 2 har in- och utfarter från Österleden. Område 3 bör ha infart på Norragatan och utfart mot Norra Esplanadgatan. Område 4 bör ha infart från både Nygatan/Kaptensgatan och Norragatan samt utfart mot Nygatan/Kaptensgatan.

8.2 SAMUTNYTTJANDE AV BILPLATSER

Vid parkeringar i gemensamma anläggningar kan samutnyttjande ske mellan bostäder, arbetsplatser och besökare till olika servicepunkter. I Malmö stad har denna samutnyttjanderesurs beräknats motsvara ett mindre behov av parkeringsplatser i storleksordningen 30 %. En sådan inbesparing kräver att administration och upplägg för bilparkeringarna är synnerligen rationellt och välorganiserat.

Staden uppgör en modell för samutnyttjande utgående från stadsplanernas parkeringskrav inom de 4 sammanhängande områdena. Denna modell implementeras i de nedan angivna modellerna för utbyggnad och samutnyttjande.

Orienterings- och tillgänglighetsinformation ska vara tydlig och välutformad vid infarterna till och i parkeringarna.

8.3 TRE MODELLER FÖR UTBYGGNAD OCH SAMNYTTJANDE AV BILPLATSER

I Mariehamn var det avtal som uppgjordes 1989 mellan staden och Sittkoffprojektet en föregångare inom planeringen av gemensamma parkeringslösningar under jord i stadsmiljö. Denna modell kallar vi Sittkoffmodellen. Staden har senare även infört Mirarmodellen då parkeringen vid Alandica utfor-

mades. Vidare föreslås en ny modell kallad P-bolagsmodellen. Beskrivning av modellerna:

1 Sittkoffmodellen (område 1)

Tomtägaren förbinder sig att utbygga 80 % av ytan under tomt (exklusive under K-märkta byggnader eller byggnader som ska bevaras) för bilparkering och överlåter vederlagsfritt utnyttjanderätten till 75 % av platserna för stadens allmänna parkering mot att därmed undslippa kravet i stadsplanen på att anlägga parkering på tomtmark. 25% av uj-parkeringarna reserveras för fastighetens eget behov.

Staden övertar skötselansvaret för alla öppna parkeringsytor. Staden anlägger infart och utfart till parkeringsområdet. Staden äger rätt att sälja de allmänna bilplatserna som friköpsplatser. Avtalet kompletteras med ett samutnyttjandeavtal.

Staden övertar vederlagsfritt de ytor på tomtmark som enligt stadsplan ska fungera som allmän gränd. Utvidgning av Sittkoffgaraget sker enligt samma modell på ovan angivna villkor.

Staden disponerar över och administrerar enligt dessa riktlinjer och enligt antagen modell för samutnyttjande uj-parkeringen som fortsatt ägs av tomtägarna.

2 Miramarmodellen (område 3)

Staden bygger och administrerar uj-parkeringen i sin helhet. Investeringen delfinansieras av friköp och samutnyttjandeavtal.

3 P-bolagsmodellen (områdena 2 och 4)

Tomtägaren anlägger uj-parkeringen i enlighet med Sittkoffmodellen och överlåter anläggningen mot överenskommen ersättning till ett aktiebolag med tomtägaren, staden och eventuella angränsande tomtägare som ägare. Tomtägaren ersätter bolaget med en månadsavgift för de parkeringar som tomtägaren utgående från stadsplanen nyttjar. Ett samutnyttjandeavtal upprättas.

Bolaget bygger och finansierar uj-parkering i kvarterets fickpark som ägs och exploateras av staden såsom gränd och delvis bebyggd.

Bolaget äger och administrerar hela parkeringsområdet och anlägger också infarter och utfarter. En angiven del av platserna kan reserveras för fastighetsägarens behov.

8.2.2 Samgående över tid

Stadens målsättning bör vara att all sammanhängande parkering i staden successivt ska samordnas till ett gemensamt bolag, Mariehamns Parkerings Ab, som också ska stå för parkeringslösningar och – investeringar på andra platser i staden där större behov föreligger eller uppkommer. I bolaget bör då inkluderas befintliga sammanhängande parkeringsområden.

8.2.3 Avgiftsbeläggning av uj-parkeringarna

De allmänna P-platserna i de fyra uj-områdena är inledningsvis avgiftsfria. Efterhand som stadens kvarvarande gatuparkeringar avgiftsbeläggs bör en gemensam avgiftsnivå införas för alla uj-parkeringar. Beslut om avgiftsnivån tas av stadsfullmäktige.

8.2.4 Successiv nertrappning av gatuparkeringen i centrum

För att det nya systemet med uj-parkering i staden ska fungera måste användningen av gatuparkering successivt minska. Detta görs genom tidsbegränsningar och avgiftsbeläggningar samt ett successivt minskat antal parkeringsplatser.

Gatuparkeringar och transporter i centrum avses främst tjäna korta besök (30 min.) för personer med rörelsenedsättning, varuleveranser, taxi och kollektivtrafik.

8.3 NY PARKERINGSNORM BASERAD PÅ SAMUTNYTTJANDEAVTAL

För boende i centrum och för besökare till boende utarbetas en normnivå som beaktar ett lägre bilberoende motiverat av den höga närvaron av all service i centrum – bilbehovet är mindre. P-platser vid nya eller utökade behov finns normalt tillgängliga i systemet om samutnyttjande.

För arbetsplatser utarbetas en realistisk normnivå där möjligheten till samutnyttjande och acceptabelt promenadavstånd (under 500 meter) beaktas. För besökare till service utarbetas en normnivå baserad på att servicetagare besöker flera servicepunkter vid sina besök i centrum.

Det bör utredas huruvida en enhetligare P-platsnorm kan utarbetas för boende och olika verksamheter. En sådan modell bör innebära att användningen av ytorna i byggnaderna mera kunde anpassas till marknadens behov och stimulera till bostadsbyggande.

8.3.1 KOMMITTENS FÖRSLAG

Parkeringsnormen kan minskas med upp till 30% för boende och verksamheter under förutsättning att parkeringsplatserna samutnyttjas.

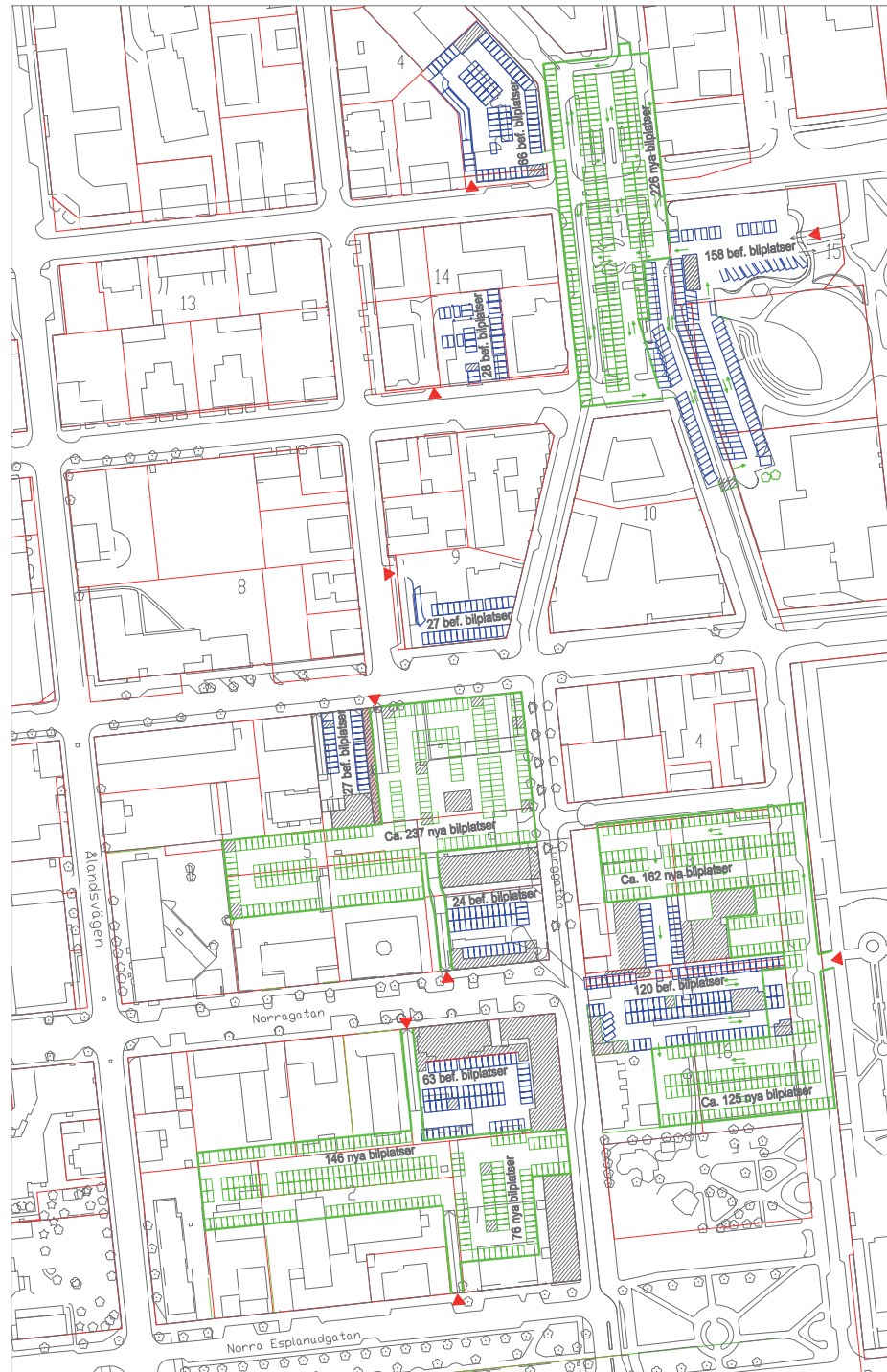
8.4 EKONOMI OCH FINANSIERING

Den dyraste underjordiska parkeringslösningen är konstruktion under gata och utan ovanliggande byggnad. I Mariehamn har vi exempel på detta. Investeringen i dagsvärde för Miramargaraget är cirka 35.000 euro medan motsvarande pris för två privata P-garage är 25-28.000 euro. Därför bör uj-parkeringarna som här skisseras anläggas i anslutning till att byggnader byggs på eller invid dem. Kommittén utgår därför från ett kalkylpris på 30.000 euro per uj-P-plats.

Finansieringen kan med erfarenhet från andra städer vara sådan att parkeringsavgifterna på sikt täcker hela investeringen. I inledningsskedet måste det egna kapitalet kombinerat med lånemedel täcka investeringen med beaktande av att befintliga parkeringar ingår som apportegendom i anläggningarna.

FÖRKLARINGAR

- Nya bilplatser
- Befintliga bilplatser
- Infart



Befintliga- och nya underjordiska bilplatser

Stadsarkitektkansliet

9. PLANENS KONSEKVENSER

Planförslaget skall under planprocessen bedömas utgående från följande kriterier;

HÅLLBARHET –EKOLOGISK, EKONOMISK, SOCIAL OCH KULTURELL

KLIMATANPASSNING

TILLGÄNGLIGHET

KULTURMILJÖ

TRAFIK

BARNKONSEKVENSANALYS

10. DELGENERALPLANENS RÄTTVERKAN OCH DETALJERINGSGRAD

10.1 PLANENS ÄNDAMÅL OCH RÄTTVERKAN

Plan- och bygglag för Landskapet Åland stipulerar att generalplanen anger principerna för den eftersträvade utvecklingen i det område som planen omfattar. Av generalplanen ska den planerade samhällsstrukturen och markanvändningen framgå.

Generalplanens ändamål är att planera för framtiden, styra miljöförändringar och bevara värdefulla särdrag i stadsmiljön. Planläggningen utgår från stadens behov att utveckla samhället och lösa uppdagade problem. Målet är att förbereda sig inför framtida förändringar och skapa förutsättningar för den utveckling som eftersträvas.

Generalplanen antas av stadsfullmäktige. Generalplanen gäller inte på ett område med antagen stadsplan/detaljplan men ska följas vid ändring av stadsplanen. Generalplanen är bindande när stadsplaner utarbetas och ändras samt annan planering som reglerar markanvändningen. Generalplanen ändras inte utan ses över med 10-20 års mellanrum. Om ändringar blir nödvändiga måste planen ändras i sin helhet.

10.2 PLANENS UTFORMNING OCH DETALJERINGSGRAD

Generalplanen presenteras på en karta. Till planen hör också planbeteckningar och planbestämmelser. Till generalplanen bifogas en beskrivning där den information som behövs för att bedöma planens mål, olika alternativ och deras verkningar samt motiven till lösningar presenteras (ÅPBL § 20).

I delgeneralplanen definieras markanvändningen på planeringsområdet, volymen på byggandet i kvarteren och tomterna, våningstal, förslag till tomtindelning, principer för byggandet/byggsättet (t.ex. stadsbildsmålen för området) och byggnadsskydd, principiella lösningar för parkområden och torg samt reglering av trafiken t.ex. parkeringsprinciper och parkeringsnormen. Planområdet är begränsat varför den ändamålsenliga skalan för kartan är 1:2000.

Av generalplanens utformning ska av generalplanekartan jämte beskrivningar framgå bl.a. hurdana rättsverkningar de planerade lösningarna har, dvs. vilka lösningar som är bindande för detaljplaneringen och på vilka punkter det finns tillämpningsmöjligheter beträffande aspekter som kan avgöras senare. Plandokumentets utformning är av speciell betydelse för att växelverkan ska lyckas när planen utarbetas och för att intressenterna och genomförarna ska förstå resultatet av planläggningsarbetet.

11. PLANENS GENOMFÖRANDE

Planen ska innehålla tydliga rekommendationer för dess genomförande. Planområdet består till största delen av privatägda bebyggda tomter som behöver strategier för att samarbeta kring trafiklösningarna, parkeringen och de gemensamma grönytorna. Även om investeringarna som behövs är till största delen privata är stadens roll avgörande för att den planerade förtätningen förverkligas.

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.

För att uppnå en önskad utveckling av de centrala delarna av staden borde staden i samband med stadsplanläggningen sluta exploateringsavtal med fastighetsägarna, annars riskerar centrum att bli ett föremål för fastighetsspekulation. Stadsstyrelsen bör påpeka för Landskapsregeringen att en komplettering av gällande Plan- och Bygglag med markanvändningsavtal, såsom i rikets markanvändnings- och bygglag, är nödvändig.

KAPITEL 2

UNDERLAG FÖR DELGENERALPLANEN I CENTRUM

BAKGRUNDEN TILL BEHOVET AV DELGENERALPLAN OCH PLANOMRÅDET

1.

Generalplanen för Mariefhamn är antagen av stadsfullmäktige 2006 såsom riktgivande för stadens förvaltningar och nämnder. Generalplanen är inte fastställd och har därför ingen rättsverkan.

I samband med att den gällande plan- och bygglagen trädde i kraft diskuterades 2008 (Sfmge 152 §) huruvida generalplanen skulle föras åter till fullmäktige för ett beslut, vilket skulle ge generalplanen de rättsverkningar som avses i lagen. Staden valde att hålla sig till en mer flexibel generalplan och avvakta den juridiska prövningen av enskilda stadsplaneärenden som berör denna fråga.

Ålands förvaltningsdomstol har i motiveringen av ett avgjort fall 2014 konstaterat att utan rättsverkningar ställer generalplanen ingen rättslig garanti för stadsplaneområdets övriga markägare att tillgodogöra sig motsvarande ändring av stadsplanen för egen del samt i ett annat fall 2013 konstaterat att staden har en utredningsskyldighet i samband med stadspaneläggning.

Till staden har inkommit två planändringsansökan som betydligt överskrider det som generalplanen stipulerar med följd att Ålands förvaltningsdomstols tolkning innebär att större utredningar såsom vid generalplanering krävs.

Stadsfullmäktige tog ett principbeslut 27.01.2015, 5 §, att Mariehamns stad skall gå in för att upprätta och under inkommande mandatperiod anta en delgeneralplan för stadens centrum avgränsat enligt Stora gatan i söder, Ålandsvägen i väster, Styrmansgatan i norr och Slemmernes strandområde i öster.

Planområdet och absoluta centrum redovisas på karta A.

2. BEFINTLIGA DOKUMENT

2.1 PLANER

2.1.1 GENERALPLANEN

Generalplanen för Mariefhamn är en revidering av delgeneralplanerna för södra staden (1982), delgeneralplanen för innerstaden (1988, 1991, 1993) och delgeneralplanen för norra staden (1999).

Generalplanen finns samlat i fyra delar; historik & inventering, plan, bilagor och processen.

Generalplanen är godkänd av stadsfullmäktige 2006 och är inte förd till fastställelse och är därmed inte juridiskt bindande vid ändring av detaljplan och vid planläggning av oplanerade områden. Generalplanen är riktgivande för stadens förvaltningar och nämnder och styr planeringen framåt till år 2035. Generalplanen redovisar markanvändning, våningstal, exploateringsstal, trafik, arbetsplatser, boende, skydd av bebyggelse och grönstruktur.

För planområdet, delgeneralplan för centrum, gäller följande;

MARKANVÄNDNING

Planområdet kan indelas i tre delar utgående från absoluta centrum.

I absoluta centrum är markanvändningen BH, område för bostadsvåningshus, handel och service.

Öster om absoluta centrum är markanvändningen A (offentlig service och förvaltning), R (rekreation), biltrafikens huvudnät och TB, TK (hamn).

Väster om absoluta centrum är markanvändningen splittrad och varierar från tomt till tomt. De markanvändningar som förekommer är A (offentlig service och förvaltning), BV (bostadsvåningshus), BT (hotell), BH (bostadsvåningshus, handel och service), HB (handel och bostäder), HF (handel, förvaltning och service), R (rekreationsområde), SBL (stadsbildsmässigt värdefull miljö).

Karta B.

VÅNINGSTAL

Planområdet kan indelas i tre delar utgående från absoluta centrum.

I absoluta centrum kan antalet våningar uppgå till IV – VI (fyra till sex) våningar.

Öster om absoluta centrum varierar antalet våningar tomtvis och varierar mellan III - V ½ (tre till fem och en halv) våningar.

Väster om absoluta centrum kan antalet våningar uppgå till III – IV (tre till fyra) våningar. **Karta C.**

EXPLOATERINGSTAL

Med exploateringstal (e-tal) förstår förhållandet mellan byggnadsrätt och tomtareal.

I alla stadssamhällen tenderar e-talet i regel vara högst i centrum och faller mot periferin.

I området i stadens absoluta centrum, där våningstalet kan uppgå till IV-VI, definieras e-talet 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, fasadmaterial, fönster och liknande styrning medtas.

Öster om absoluta centrum och Strandgatan med allmänna byggnader får ett e-tal som kan variera mellan 0.9 och 1.25.

Väster om absoluta centrum mot Ålandsvägen som gräns avsätts en zon där e-talet kan variera mellan 0.8 och 1.1.

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

Då e-talet anges med ett intervall gäller följande riktlinjer för stadsplaneringen: Ett högre e-tal kan användas på tomter som gränsar till zon med högre e-tal, på hörntomter och på tomter där särskilda främst stadsbildsmässiga skäl talar för det. Ett lägre e-tal används på tomter som gränsar till zon med lägre e-tal, på mellanliggande tomter och på tomter där särskilda skäl såsom hänsyn till stadsbilden eller skyddsobjekt talar för det.

Karta D.

GENERALPLANENS STATUS

Generalplanen för Mariehamn är godkänd av fullmäktige 26.09.2006 § 92 som riktlinje för den fortsatta planeringen. Planen har upprättats såsom byggnadslagen för landskapet Åland stipulerar för generalplan. Planen har inte underställts landskapsstyrelsen för fastställelse och generalplanen har därmed inte den rättsverkan som i § 21 i plan- och bygglagen för landskapet Åland definieras.

2.1.2

DETALJPLANERNA

Hela planområdet är detaljplanerat d.v.s. har stadsplan. Den äldsta stadsplanen är från 1969 och den yngsta från 2014. På flera tomter har genomförts flera planändringar.

På infogad **karta E** redovisas stadsplanernas fastställelseår.

På **karta F** redovisas markanvändning, byggnadsrätt, byggnadsytor, antal våningar och skyddade byggnader (K-märkta) för gällande stadsplaner.

Inom planområdet är tolv byggnader och en del av byggnad skyddade i detaljplan. Skyddet eller K-märkningen regleras i detaljplan. **Karta G.**

Sedan generalplanen godkändes och trädde i kraft år 2006 har 16 stadsplaneändringar genomförts inom planområdet. Av dessa planändringar har 14 inneburit ökning av byggnadsrätten. Förutom 2 av planändringarna som avviker från det som stipulerats i generalplanen har de övriga följt generalplanen. Avvikelsen gällde för den ena tomten exploateringstalet och för den andra tomten antal våningar. Därtill har fullmäktige godkänt planändringen för Magazintomten som avviker från generalplanen vad gäller antalet våningar – planen är under besvär.

Den totala byggnadsrättsökning som dessa 14 planändringar exkl. Magazin omfattar är ca 14.500 m² våningsyta. Av dessa m² har ca 5.700 icke utnyttjats.

2.1.3

UTVECKLINGSPLAN FÖR ABSOLUTA CENTRUM

Som en uppföljning och förtydligande av generalplanen har för södra delen av absoluta centrum en utvecklingsplan tagits fram. Vid behandling av utvecklingsplanen för absoluta centrum beslöt stadsstyrelsen, § 164 02.04.2009, att de gällande detaljplanerna inom området ses över utgående från utvecklingsplanen av den 12.02.2009. **Karta H.**

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 maximalt utbyggd vision. Syftet är att ge absoluta centrum en enhetlig planering och en tydli

gare 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 trivsamt 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.

Efter godkännande av utvecklingsplanen har en stadsplaneändring för tre tomter på området fastställts och en är under besvärprocess.

2.1.4 UTBYGGT NULÄGE

En jämförelse mellan gällande stadsplaner och givna bygglov inom planområdet i augusti 2015 visar att ca 26.000 m² våningsyta inte utnyttjats eller aktiverats. Andelen outbyggd byggnadsrätt varierar mellan kvarteren.

Karta I.

2.2 VISIONSDOKUMENT

2.2.1 **MARIEHAMNS STADS VISION** godkändes av fullmäktige 2006.

Övergripande mål är bl.a. att staden ska producera en god samhällsservice enligt stadsbornas behov och önskemål, att staden ska in sin verksamhet iaktta principen om en hållbar utveckling ur såväl ett miljömässigt som ett socialt, kulturellt, ekonomiskt och demokratiskt perspektiv, att stadsborna ska garanteras inflytande över gemensamma angelägenheter och staden ska befärma växelverkan mellan invånare och förvaltning. En generalplan har antagits som ger möjlighet att bygga ut och förstärka centrum med affärslokaler, kontor och bostäder.

Parkeringsfrågor löses i samråd med fastighetsägarna.

Målet för samhällsbyggande och boende är att

- Mariehamn erbjuder attraktivt boende nära havet och nära till service i en trädgårdsmässig småstadsmiljö,
- i centrum finns arbetsplatser och kvalitetsboende och ett mångsidigt och livligt kultur- och affärsliv,
- staden har två hamnar i en vacker omgivning med goda förbindelser med omvärlden,
- kulturmiljön är särpräglad med en välbevarad stadskärna i empirestil.
- cykelnätet är väl utbyggt och lockande, gatorna är välfungerande med god trafik-säkerhet och tillgänglighet,
- Mariehamn erbjuder välbefinnande och livskvalitet för den äldre befolkningen och främjar tillgängligheten för funktionshindrade samt att
- centrum präglas av välskötta parker.

Mariehamn ska uppfylla den Europeiska kommissionens grundläggande kriterier för en attraktiv stad.

2.2.2 **ÅLANDS HANDELSKAMMARE** tog fram en **CENTRUMPLAN** år 2009.

Centrumplanen är en utvecklingsplan för Mariehamns centrum.

Visionen är att Mariehamn ska utgöra det naturliga centralt; Mariehamns centrum har goda förutsättningar för företagande och boende, planering av centrum ska möjliggöra att en affärsmiljö skapas i samexistens med kontors- och boendemiljöer, antalet invånare ökar i Mariehamn vilket ger förutsättningar för ett väl fungerande centrum som tillsammans med det övriga Åland erbjuder en helhet och ett intresse att bo och verka på Åland.

Mål är bl.a. att antalet invånare på området som motsvarar delgeneralplanens ökar med 1000 personer inom en 10 års period. Boendemiljöer och besökarmiljöer förbättras i enlighet med maritima Mariehamn. Centrums samtliga fasader ska alltid vara välskötta och delvis upplysta under årets mörkare månader. Utvecklingsidéer som berör den fysiska planeringen är bl.a. bussplan byggs om till en bussterminal innehållande även kiosk, att Torggatan utgör centrum huvudstråk, attraktiv parkering erbjuds i centrum, brandgatorna utnyttjas som resurs för boende och besökare av centrum och trygga och attraktiva parkmiljöer skapas.

2.2.3 **VISION & UNDERLAG TILL HANDLINGSPROGRAM 2012 FÖR ETT LIVSKRAFTIGT MARIEHAMNS CENTRUM**

Ålands Näringsliv och Mariehamn stad startade tillsammans med Europeiska regionala utvecklingsfonden projektet ETT LIVSKRAFTIGT CENTRUM 2009 med syftet att skapa ett mer livskraftigt och attraktivt centrum, som är en tydlig och drivande del av centralorten Mariehamn. För att göra detta krävs samverkan mellan staden, näringsliv, boende och organisationer.

Vision, övergripande mål för Mariehamns centrum enligt handlingsprogrammet;

- Mariehamns centrum ska stärkas och utvecklas som Ålands huvudcentrum för kvalificerad handel, kultur och turism samt som den naturliga mötesplatsen för ålänningar likaväl som för besökare
- Mariehamns centrum ska kombinera traditionella värden, inte minst maritima, med moderna miljöer i en sammanhållen helhet
- Mariehamns centrum ska vara attraktivt för besökare av alla åldrar
- Mariehamns centrum ska vara så attraktivt att det står emot eventuellt kommande extern konkurrens
- Mariehamns centrum ska vara en plats för långsiktigt lönsamma fastigheter och verksamheter i en hållbar fysisk och ekologisk miljö
- Mariehamns centrum ska vara en plats för attraktivt boende.

2.3 ÖVERGRIPANDE MÅLSÄTTNINGAR

2.3.1 **BARNPERSPEKTIV GENOM BARNKONSEKVENSPANALYS**

Barn och unga under 18 år saknar rösträtt. Det är därför viktigt att deras rättigheter tas tillvara i stadens fysiska och funktionella planering i samband med processer och beslut som kan röra eller påverka dem. Barnkonsekvensanalys används som metod då barn och unga involveras och deras synpunkter beaktas. En barnkonsekvensanalys är en djupgående undersökning av ett förslags olika beståndsdelar och vilka konsekvenser det kan medföra för det enskilda barnet eller barn som grupp. Undersökningen innefattar att specifikt se på de oundvikliga följderna ett förslag kan medföra. Tanken är att på förhand studera och fundera kring vad som är bäst för barn och att göra barn delaktiga i processen. Resultatet är en bedömning av de konsekvenser som ett förslag kan medföra för barn och unga, möjlighet att förebygga uppkomsten av problem och att på förhand kompensera de barn som drabbas negativt av beslut. Grunden är att beakta barn som rättssubjekt i beredningen av ärendet och att avgöra vad barnet/barnens bästa är.

2.3.2 **HÅLLBARHETSSTRATEGIN**

Ålands lagting tog till kännedom år 2014 Strategi för hållbar utveckling (Omställning Åland, Strategisk planering för en hållbar framtid 2013-2051). Arbetet/projektet fortsätter i projektform där en del är Utvecklings- o tillväxtplan för hållbart Åland.

Mariehamns stad har inte antagit en strategi för hållbar utveckling utan har valt att genomföra sitt miljö- och klimatarbete genom att staden sedan 2011 är en miljöcertifierad kommun enligt ISO 14001 och genom att utforma miljömål (fmge fastställt för 2013-17) och miljöpolicy samt miljöhandlingsplan för varje budgetår.

I Mariehamns stads vision som togs fram 2006 är ett av de övergripande målen att staden ska i sin verksamhet iaktta principen om en hållbar utveckling ur såväl ett miljömässigt som ett socialt, kulturellt, ekonomiskt och demokratiskt perspektiv.

2.3.2 **TILLGÄNGLIGHET**

Förenta nationernas Konvention (FN) om rättigheter för personer med funktionsnedsättning har ratificerats av Europeiska Unionen 2009. Finland och därmed också Åland är ett av de få länder som ännu inte ratificerat den. Finland har gått in för att först ändra all berörd lagstiftning. FN förväntas godkänna Finlands ratificering i maj 2016.

Konventionens syfte är att främja, skydda och säkerställa det fulla och lika åtnjutandet av alla mänskliga rättigheter och grundläggande friheter för alla personer med funktionsnedsättning och att främja respekten för deras inneboende värde.

Genom råd i Gatuprogram för Mariehamn 2014 som togs fram av projektet ett livskraftigt centrum förbättras tillgängligheten i centrum.

2.4 TRAFIK OCH PLANERING

2.4.1 TRAFIKUTREDNINGAR

Som underlag för översiktlig planering har staden tagit fram Trafikplan 2000 och Trafiknätsanalys 2003. Ålands landskapsregerings trafikavdelning har tagit fram en utredningsplan för Österleden 2002.

TRAFIKPLAN 2000

Trafikplan 2000 för Mariehamns stad utarbetades 1989 som underlag till delgeneralplanen för innerstaden, förslag till riktlinjer för trafikplaneringen 1991.

Konklusion av trafikplan 2000:

Biltrafiken: Västra utfarten-Ålandsvägen-Västra Ytternäsvägen är innerstadens viktigaste nord-sydliga huvudled, Östra Utfarten tillsammans med Styrmansgatan och Storagatan är huvudleder med stor avlastande betydelse för Ålandsvägen med vilken de bildar "centrumringen", centrumringen är en förutsättning för trafikplaneringen inom centrum och skall säkra bra tillgänglighet till centrum och är samtidigt förutsättning för avlastning av biltrafiken inom centrum.

Gång- och cykeltrafiken: Genom centrum kommer fyra huvud-GC-leder passera (Torggatan-Skarpansvägen, Öhbergsvägen-Strandgatan, Norra Esplanadgatan och Nygatan) som rekommenderas att byggas ut och befintliga delar kopplas ihop. Särskilt måste alla korsningar beaktas mellan GC-leder och biltrafikleder, då det finns behov att tydliggöra den korsande dubbelriktade cykeltrafiken.

TRAFIKNÄTSANALYS 2003

Trafiknätsanalysens huvudsyfte är att utöka trafiksäkerheten och arbetet baserar sig på den metodik som utarbetats i handboken "Lugna gatan" från 1998.

Trafiknätets funktion indelas i tung trafik (bilar, bussar, utryckningsfordon) och i GC-trafiken (gående och cyklister). Analysen visar att den tunga trafikens framkomlighet är god medan GC-trafikens säkerhet på många ställen är låg. I utredningen föreslås förändringar i nätstrukturen utgående från en prioritering av den lätta trafiken med ombyggnader för att hastighetssäkra passager mellan tung och lätt trafik.

UTREDNINGEN FÖR ÖSTERLEDEN 2002

Trafikavdelningen på landskapsregeringen har tagit fram en utredningsplan, trafiksäkerhetsåtgärder för väg 20, Österleden som har daterats september 2002.

Rapporten redovisar förslag till fysiska åtgärder längs Österleden som har tagits fram med utgångspunkt för behov att

- förbättra trafiksäkerheten och komforten för den lätta trafiken,
- förbättra trafiksäkerheten och bibehålla framkomlighet för fordonstrafiken
- övergripande studera trafiksituationen längs Österleden och anslutande gatusystem p.g.a. tillkommande verksamheter i närheten av Österleden.

Alternativet har tagits fram med hänsyn till beslutade och planerade exploateringar samt en 35 % trafikökning på 20 år och utgår från att Österleden även i framtiden har 1+1 körfält och att hastigheten är begränsad till 50 km/timme.

Alternativet innebär att två cirkulationsplatser skulle byggas (Styrmansgatan-Österleden och vid badhuset Mariebads infart), befintliga gator och GC-vägar ansluts ev. genom ombyggnad och refuger, befintliga och nya passager för lätta trafiken förbättras och byggs. Alléplanteringar och kompletterande trädplanteringar föreslås vid GC-vägar och i cirkulationsplatser, refuger och mittremsor föreslås planteringar av buskar, perenner och träd.

Sommaren 2015 genomfördes trafiksäkerhetsåtgärder på Österleden på övergångsställen vid Ångbryggan, Nygatan, Schell och Sjö kvarteret.

2.4.2 PARKERINGSSITUATIONEN I CENTRUM

Bilparkeringsplatser finns som gatuparkering, parkering på privata tomter och i stadens allmänna parkeringsanläggningar och i privata underjordiska anläggningar. Hur dessa bilparkeringsplatser utnyttjas tidsmässigt påverkar tillgängligheten. För att skapa en större rotation och att flera bilparkeringsplatser frigörs på gatuparkering och stadens underjordiska parkering har staden infört parkeringsskiva juni 2007 och tidsbunden parkering så att den tidsmässiga bredden i dag är långtidsparkering-4t-3t-2t-1t-30 min-10 min. Syftet är att rikta arbetsplatsparkeringen till mindre centrala områden och möjliggöra besöksparkering på centrumnära områden.

Bakgrunden till bilplatsbehovet och parkeringssituationen är bl.a. vårt stora bilnehav med 0.8 bilar

per stadsbo år 2010 (jmf. med i Finland 0.63 bilar per inv.).

PARKERINGSPLATSER

Inom planområdet finns på gata idag 540 bilparkeringar varav 12 är reserverade för rörelsehindrade, 46 är långtidsparkering, 421 har 1 timmes parkeringstid, 80 har 30 minuters parkeringstid och 27 har 10 minuters parkeringstid. Därtill finns reserverade gatuavsnitt för taxi och bussparkering. I stadens underjordiska parkeringsanläggningar (Nyfahlers, Miramar och Sittkoffs) finns 276 bilplatser varav 6 är reserverade för rörelsehindrade och övriga platser har 3 timmars parkeringstid. Därtill finns både bilparkering ovan och under mark på privata tomter som är för tomternas egna verksamheter.

PARKERINGSRÄKNINGAR

För att få en uppfattning om hur gatuparkeringen och de allmänna underjordiska parkeringarna utnyttjas har i samband med projektet Ett livskraftigt centrum, handlingsprogram 2012 bilparkeringsbeläggningen studerats 7-9 och 28-30 juli samt 3-4 november 2011.

Studien visar att maxbeläggningen på sommaren i parkeringsanläggningarna Miramar var 32 %, i Fahlers 5 % och i Sittkoffs 60 % och på hösten 37 %, 13 % och 55 %. Motsvarande maxbeläggning på Strandgatan på sommaren var 60 % och på hösten 57 %, på Nygatan 90 % och 94 % och som en snittbeläggning på Torggatan 40 % - 50 % och 80 % - 90 %.

Konsultens slutsats utgående från studien och intervjuer med kunder, parkeringsbiträdet och fältgruppen är att antalet parkeringsplatser är tillräckligt och fler behövs inte men bilparkeringar får inte heller byggas bort samt att företag eller privatpersoner skulle också ev. kunna förhyra platser, som en del redan gör idag både i Miramargaraget och i Nyfahlers.

2.4.3

PARKERINGSNORMEN I MARIEHAMN

Den nu gällande parkeringsnormen för bil och cykel i Mariehamn godkände stadsfullmäktige 25 mars 2015. **(Bilaga J och K)**

Bilparkerings- och cykelparkeringsnormerna är ett instrument vid bygglovsgivning, att kräva en redovisning över hur behovet löses. Den bärande tanken är att ett tillräckligt antal platser för verksamheternas behov ska finnas.

Den nu gällande bilplatsnormen är beräknad som en miniminorm och har satts på en nivå som utgående från ett brett jämförelsematerial anses tillräcklig. Huvudregeln är att bilplatserna ska placeras på egen tomt. Viss besöksparkering får placeras på gata. Individuellt bilparkeringsbehov som överstiger miniminormen ska lösas privat dock icke som gatuparkering eller på friköpta bilparkeringsplatser. Om gällande stadsplan så medger får i plan definierat bilparkeringsbehov friköpas.

Inom planområdet finns möjligheter att friköpa bilparkeringsplatser dels på vissa angivna platser på gata och i stadens underjordiska allmänna parkeringsanläggningar. På gata och Alexanderparken har friköpts 80 platser och i stadens underjordiska anläggningar 198 platser.

För att bemöta de privatas behov av flera bilplatser än de som redovisas i bygglov på tomt eller som friköpta har staden gett privata möjlighet att förhyra platser. Sådana förhyrda platser finns 19.11.2015 12 st på Fahlers och 7 st på Miramar.

2.4

KOMMERSIELLA UTREDNINGAR

I handlingsplanen för EU-projektet Ett Livskraftigt Centrum från 2012 ingick en analys om marknadsförutsättningar och stråkstruktur i Mariehamns centrum. Konsulterna som anlätades var Backemar & Sandahl Consulting. Utredningen gjordes förrän det externa köpcentret Maxinge byggdes och till vissa delar är inte lika aktuell mera. Konsulterna prognosticerade en sänkning av detaljhandelns lönsamhet med 25 % i centrum i fall externhandeln öppnas men som tillväxten med tiden kommer att kompensera. Dagligvaruhandeln i centrum kommer att påverkas marginellt medan sällanköpsvaruhandeln kommer att minska och butiker stängas. I utredningen ingick även en besökarintervju under sommaren och hösten 2011 där det framgår att det som uppskattades högst i Mariehamn var evenemang, parkmiljön, torg och gator, restauranger och att det var städad. Sämst uppfyllt var öppettider och butiksutbudet.

Stråkutvärdering i centrum gjordes med så kallad Kolla läget- modellen, vars syfte är att utvärdera olika butikslagens relativa försäljningsmöjligheter. Lägeskvalitet bedöms å ena sidan utgående från omgivningens parametrar, som är "goda grannar", konkurrens och god miljö och å andra sidan från tillgäng

lighetsparametrar som består av strålkintensitet, parkering och kollektivtrafik. De lägesbeskrivande parametrarna poängsätts och viktas för de lägen man vill jämföra. Resultatet av läget 2011 var att det för dagligvaror fanns många och etableringsbara lägen för dagligvaror, vilket berodde framförallt på den goda biltillgängligheten. Den bästa placeringen för dagligvaruhandeln var vid Bussplanen och Biblioteksplatsen. På sällanköpsidan, ”shoppingen” är bilden inte lika positiv. Antalet etableringsbara lägen bedömdes vara betydligt färre och inga riktiga A-lägen kunde pekas ut. Detta berodde på att centrums mest shoppingbetonade verksamheter är spridda över en relativt lång sträcka, vilket gav inte några utpräglade toppar. Bäst var Bussplanen, Biblioteksplatsen, Torggatan från Nygatan till Torget och kvarteret runt Sittkoffs. I fall gågatan förlängs såväl norrut som söderut blir resultatet för dagligvaror fallande medan för shoppings del skulle det betyda en svagt positiv utveckling. Rekommendationen från konsulterna var att tillskapa 5000 kvm attraktiva handelsytor i stadskärnan år 2012. Huruvida öppnandet av Maxinge har påverkat behovet av kommersiella ytor i stadskärnan är inte utrett vid detta läge.

2.5 MUSEIBYRÅNS UTREDNING

På stadsarkitektkansliets begäran har museibyrån inventerat planområdet och gett ett utlåtande gällande vilka byggnader som är värdefulla ur ett arkitektoniskt- och/eller kulturhistoriskt perspektiv och varför samt en bedömning om i vilken grad dessa byggnader bör skyddas eller värnas om. Inventeringen och analysen visar att museibyråns bedömning är att 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 värdefull) och skyddas samt 8 byggnader bör vara i kategori B (stadsbildsmässigt värdefull) och skyddas. Museibyråns metod för inventeringen 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.

Karta L.

Analysen avslutas med följande slutord:

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, information och rådgivning till husens ägare samt antikvariskt korrekta, varsamma underhållsåtgärder, så att byggnadernas kulturhistoriska värde inte minskar.

Nybyggnation eller eventuella arkitektoniska förändringar i dess omedelbara närhet bör också kvalitetssäkras med hänsyn till helhetsmiljön och anpassas till den känsliga gatubilden.

Begrepp som kontinuitet och stadens identitet bör vara ledande vid all planering.”

2.6 BEFOLKNING

2.6.1 HISTORIK O NULÄGE I CENTRUM

Statistik över befolkningen har samlats och sparats av stadsarkitektkansliets sedan 1974 i syfte att följa befolkningsutvecklingen. Statistiken är fördelad enligt stadsdelar, åldersgrupper och antalet hushåll. Planområdet för delgeneralplanen omfattar 10 av stadsdelen Storängens 14 kvarter, vilket motsvarar ca 60 % av befolkningen i hela stadsdelen.

Befolkningssiffrorna för stadsdelen Storängen mellan 1974-2015 visar att befolkningen sedan 1974 minskat med 27 % till 723 invånare och att minskningen till år 1990 var 45 %. På 1990- och 2000-talet har antalet ökat och minskat om vartannat. Under 2010-talet har ökningen varit rätt kraftig, ca 150 invånare, förutom det senaste året då befolkningen minskade. En orsak till befolkningsökningen är att vid stadsplaneändringar har sedan slutet av 1980-talet bostäder medveten inplanerats.

En jämförelse med befolkningsutvecklingen för innerstaden visar samma period att befolkningen sedan 1974 minskat med 22 % till 4341 invånare och att minskningen även här skett före 1990 varefter befolkningen ökning i huvudsak skett kontinuerligt. En jämförelse med hela Mariehamns befolkningsutveckling för samma period visar att befolkningen sedan 1974 ökat med 19 % till 11481 invånare och att ökningen i huvudsak skett kontinuerligt.

Stadsdelen Storängen hade 1.1.2015 723 invånare vilket motsvarar 6,3 % av stadens invånare. Planområdets 424 invånare motsvarar 3,7 % av stadens befolkning.

2.6.2

BEFOLKNINGSPROGNOSE

Ålands statistik- och utredningsbyrå (ÅSUB) har utgående från statistikcentralens befolkningsprognoser tagit fram både prognoser för stadens befolkningsutveckling med 5 års intervall till 2030 som definierats som basscenario, tillväxtscenario, avmattningsscenario och statistikcentralens scenario (rev. 30.10.2015).

För denna 15-års period (2015-2030) är befolkningsökningen uppskattad för basscenario till 71 invånare per år, för tillväxtscenario till 89 invånare per år, för avmattningsscenario till 60 invånare per år och för statistikcentralens scenario till 70 invånare per år.

Mätbara mål för mandatperioden fram till utgången av 2015 är att stadens befolkning 31.12 2015 skall uppgå till minst 11.800 invånare vilket innebär en förväntad befolkningsökning på 180 invånare åren 2013, 2014 och 2015.

En tillbakablick på stadens reella befolkningsutveckling visar att befolkningen ökat 19 % sedan 1974, att befolkningen ökat med 53 invånare per år de senaste tjugo åren, med 65 invånare de senaste femton åren, med 69 invånare de senaste tio åren och med 57 invånare de sista fem åren.

2.6.3

ÅLDERSSTRUKTUR

Inom planområdet bor 1.1.2015 424 personer fördelade på 243 hushåll. Av dessa är 57 personer (13 %) under 18 år, 262 personer (62 %) 18-64 år och 105 personer (25 %) över 64 år. Fördelningen över kvarteren syns på **karta M**.

För stadsdelen Storängen är motsvarande fördelning 12 %, 59 % och 29 %.

Jämförelse mellan planområdet och hela Mariehamn visar att andelen barn under 18 år är 4 % lägre i planområdet än i hela Mariehamn, att andelen 18-64 år är samma i och att andelen över 64 år är 4 % högre i planområdet än i hela Mariehamn.

Inom planområdet finns färre barn och fler äldre än i övriga staden.

I stadens budget för år 2015 finns medtaget ÅSUB:s befolkningsprognos 2000- 2040 i vilken befolkningsutvecklingen för hela Mariehamn anges i åldersgrupper (en annan uppdelning än den staden använder). En jämförelse mellan år 2015 och 2030 visar att andelen barn under 16 år sjunker från 14,4 % till 13,8 %, andelen mellan 16-64 år sjunker från 64,4 % till 59,7 % och andelen äldre än 64 år ökar från 21,2 % till 26, 6 %. Om jämförelsen görs mellan åren 2015 och 2040 är motsvarande siffror 13,2 %, 58,4 % och 28,4 %. På 25 år minskar barnen med 1,2 %, minskar den arbetsföra befolkningen med 6 % och de äldre ökar med 7,2 %.

DELGENERALPLANENS INNEHÅLL OCH RÄTTVERKAN

PLAN- OCH BYGGLAG FÖR LANDSKAPET ÅLAND 2008/102 (ÅPBL)

I plan- och bygglagen slås fast i första paragrafen att lagens syfte är att reglera markanvändningen och byggandet så att förutsättningarna för en bra livsmiljö skapas och bevaras, en ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar utveckling främjas och så att kulturhistoriska värden bevaras.

I 4 kap. slås fast bl.a. generalplanens ändamål, antagandet av generalplan, generalplanens innehåll, utformning av generalplan och generalplanens rättsverkningar.

GENERALPLANENS ÄNDAMÅL, ANTAGANDE OCH RÄTTVERKAN (utdrag)

Generalplanen anger principerna för den eftersträlvade utvecklingen i det område som planen omfattar. Av generalplanen ska den planerade samhällsstrukturen och markanvändningen i kommunen eller en del av den framgå. Generalplanen eller ändring av den antas av kommunfullmäktige. När planen vunnit laga kraft ska kommunfullmäktiges beslut sättas upp på kommunens anslagstavla för offentliga kungörelser. I och med kungörelsen börjar planen gälla. Generalplanen gäller inte på ett område med antagen detaljplan med ska följas vid ändringar av detaljplanen.

Generalplanen ska följas när detaljplaner utarbetas och ändras samt när andra åtgärder vidtas för att reglera markanvändningen = bindande. **(Detta avviker från rikets markanvändnings- och bygglagstiftning där generalplanen kan vara antingen bindande eller riktgivande.)**

GENERALPLANENS INNEHÅLL OCH UTFORMNING (utdrag)

Planläggningen ska värna om natur- och kulturvärden, den bebyggda miljön och landskapet samt främja en ändamålsenlig samhällsstruktur, en hållbar utveckling och estetisk utformning av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar. Goda miljöförhållanden i övrigt och en långsiktig god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror ska främjas.

Generalplanen presenteras på en karta. Till planen hör också planbeteckningar och planbestämmelser. Till generalplanen fogas en beskrivning där den information som behövs för att bedöma planens mål, olika alternativ och deras verkningar samt motiven till lösningarna presenteras (det centrala innehållet samt hur resultaten av konsekvensutredningarna och olika framförda utlåtande och anmärkningar beaktats). Generalplanen kan innehålla bestämmelser som behövs när planområdet planeras, bebyggs eller annars används. Planbestämmelserna kan gälla särskild styrning av markanvändningen och byggandet, byggnadsrätt områdesvis. Om ett område, en byggnad eller en byggnadsgrupp ska skyddas på grund av miljövärden eller kulturhistoriska värden ska det anges i generalplanen.

Under allmänna bestämmelser § 5 stipuleras att när en plan utarbetas ska planens påverkan på miljön och landskapsbilden, inkl. dess samhällsekonomiska, sociala och kulturella aspekter redovisas som en del av planen (om inte en miljökonsekvens bedömning ska upprättas).

2.8.2 MILJÖMINISTERIETS REKOMMENDATIONER FÖR EN DELGENERALPLAN AV CENTRUM

HANDLEDNING

Miljöministeriet har tagit fram handledning gällande generalplanens innehåll och utformning, som syftar till att främja verkställigheten och tillämpningen av markanvändnings- och bygglagstiftningen (FIN MBL 2000). Handledningen innehåller tolkningar av de krav som lagen ställer på generalplanens innehåll och utformning. Plandokumentets utformning är av speciell betydelse för att växelverkan skall lyckas när planer utarbetas och för att intressenterna och genomförarna skall förstå resultatet av planläggningsarbetet.

GENERALPLANERING

Med hjälp av planläggning planeras framtiden, styrs miljöförändringar och bevaras värdefulla särdrag i miljö. Planläggningen utgår från kommunens behov av att utveckla samhället och lösa uppdagade problem. Målet är att förbereda sig inför framtida förändringar och skapa förutsättningar för den utveckling som eftersträvas.

Generalplanläggning baserar sig på tankesättet om hållbar utveckling. Den understryker det allmänna bästa och solidariskt ansvar. Hållbar utveckling innebär att man kombinerar de sociala, ekonomiska, kulturella och ekologiska perspektiven. Hållbar utveckling som ledande princip för generalplanläggning påverkar både innehållet i planeringen och planeringsförfarandena.

De krav på innehållet som anges i markanvändnings- och bygglagen styr generalplanläggningen, men behovet av planering från fall till fall och de mål som ställs på planens styrande verkan bestämmer vad som betonas inom planläggningsarbetet. När planläggning inleds tvingar mångfalden hos generalplanläggningsuppgifterna därför till noggrann bedömning av planeringsbehoven och planeringsmålen samt hurdan styrande verkan önskas för planen.

Olika generalplaner avviker från varandra beroende på hurudana områden de gäller, vilka planeringsbehov det finns och vilka styreffekter som önskas. Utgående från generalplanernas styrmål indelas generalplaner i strategisk generalplan, översiktlig generalplan med områdesreserveringar, detaljerad generalplan med områdesreserveringar och detaljerad generalplan med områdesreserveringar som direkt styr byggande och annan markanvändning.

Den för Mariehamns centrum lämpliga generalplanetypen är **detaljerad generalplan med områdesreserveringar** i vilken kan definieras volymen på byggandet i kvartersområden, förslag till tomtindelning, principer för byggsättet (t.ex. stadsbildsmålen för området), principiella lösningar för reglering av trafiken (t.ex. parkerings principer) o.s.v.

Det finns två typer av utredningar i anslutning till generalplanläggningsarbetet: **basutredningar** som behövs för att fastställa utgångspunkterna och målen för planeringen som görs i början av arbetet och **konsekvensutredningar** som behövs för att bedöma konsekvenserna av genomförandet av planen för att förbättra förutsättningarna för planeringen, främja växelverkan och stödja beslutsfattandet. Till basutredningar ingår även att ta fram den information som behövs för planeringen, att kartlägga områdets historia, analysera nuläget och det förändringsbehov som gäller. Under planarbetet preciseras behoven

av ytterligare information då nya frågor aktualiseras. Intressegruppernas och intressenternas synpunkter på utvecklingen av markanvändningen kan aktualisera nya utredningsbehov.

Vad gäller generalplanens utformning skall av generalplanekartan jämte beskrivningar framgå bl.a. hurudana rättsverkningar de planerade lösningarna har. Det bör också gå att tydligt tolka hurdan styrande verkan generalplanen har för bl.a. detaljplanläggningen; vilka lösningar som är bindande för den mera detaljerade planeringen och på vilka punkter det finns tillämpningsmöjligheter beträffande ärenden som skall avgöras senare.

DETALJERAD GENERALPLAN MED OMRÅDESRESERVERING

Grundläggande egenskaper för detaljerad generalplan med områdesreserveringar enligt miljöministeriets riktlinjer är;

Planeringsområde	En del av kommunen, ofta en tätort, ett centrumområde eller ett delområde av ett centrum.
Behov av styrning	Markanvändningslösningar på planeringsområdet, frågor som skall avgöras detaljplanläggningens innehåll, principer för byggandet, betydande principiella lösningar för området.
Utformning	Detaljerad, alla användningsändamål
Typisk skala	1:2000 – 1:5000

Generalplanen kan vara ganska detaljerad så att planeringsbehovet gäller trafiklösningar, parkering, gatuarrangemang, mål som härför sig till stadsbilden och byggsättet, byggnader/miljöer som skall skyddas, anpassning av nybyggande till byggnadsbeståndet och miljön i området, dimensionering av området, byggrätt i kvarteren/för tomterna, parkeringsnormer, fördelning av byggrätt för olika användningsändamål, rekreatiomsområden och förbindelser för gång-, cykel- och mopedtrafik, behov av kvartersparker, förbindelser för gång-, cykel- och mopedtrafik genom området. Beteckningar och bestämmelserna i generalplanen utformas så att de uppställer konkreta specialvillkor för detaljplanläggningen. Vid behov kan även detaljplanebeteckningar användas, men bestämmelserna måste formuleras på en nivå som motsvarar generalplanens rättsverkningar.

KÄLLOR:

- Förslag till utvecklingsplan för absoluta centrum, stadsarkitektkontoret 12.2.2009
- Vision & underlag till Handlingsprogram för ett livskraftigt Mariehamns centrum + Bilagor
- Centrumplan 2009; Ålands handelskammare
- Stadens miljö- och klimatarbete
- Utlåtande gällande innerstadens kulturhistoriskt värdefulla byggnader och områden, ÅLR 2015/1717, landskapsantikvarie Viveka Lönndahl och överantikvarie Elisabeth Palamarz
- Plan- och bygglagen för landskapet Åland, 102/2008
- Generalplanens innehåll och utformning 2006; Miljöministeriet, Markanvändnings- och bygglagen 2000,Handledning 13

Absoluta centrum enligt generalplanen

Stadsarkitektkansliet 28.08.2015

A



Generalplan Markanvändning

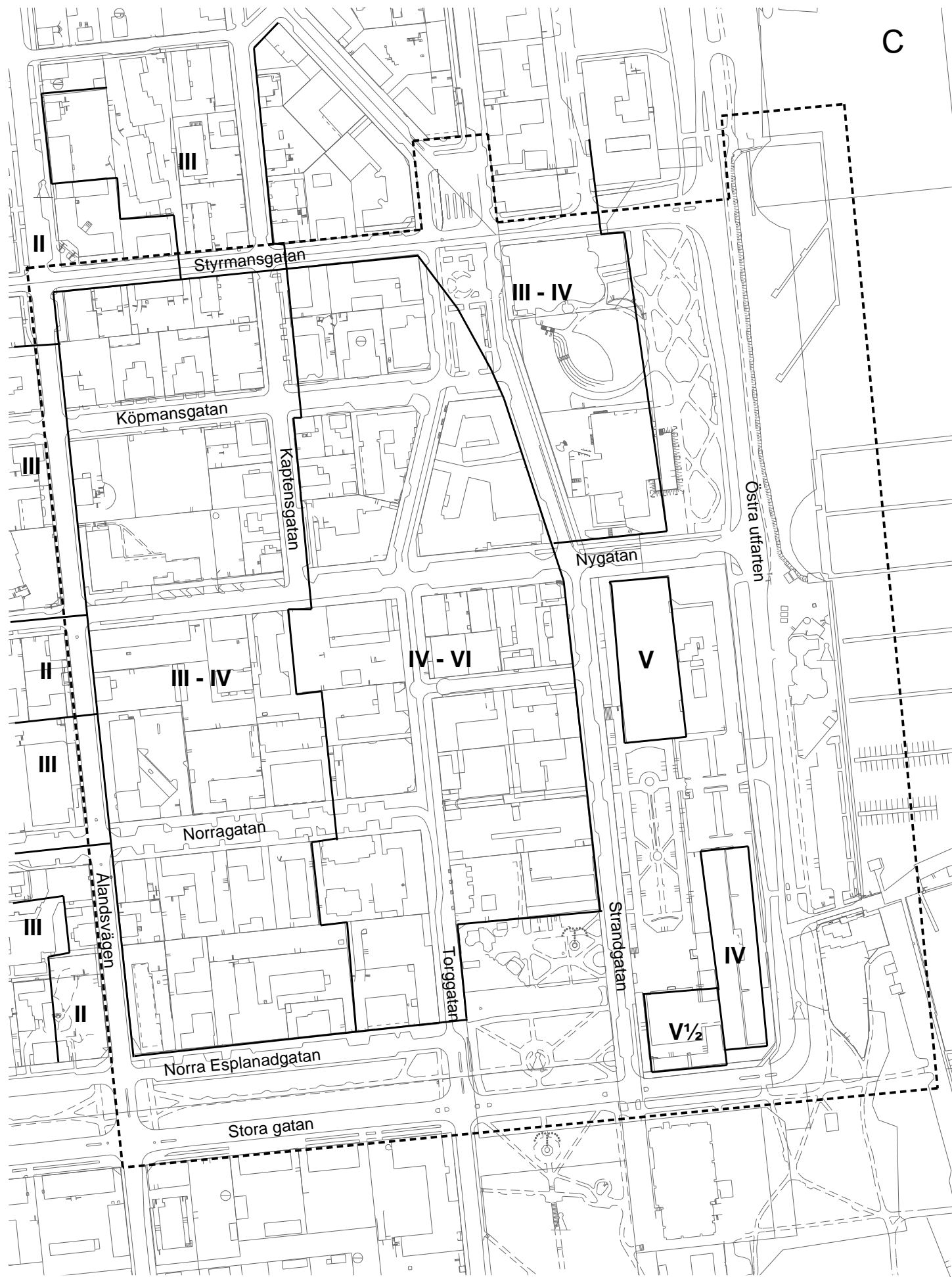
B



Teckenförklaring

A	Offentlig service och förvaltning
BS	Småhusdominerad bostadsbebyggelse
BV	Våningshusdominerad bostadsbebyggelse
BH	Bostadsvåningshus, handel och service
HB	Handel och bostäder, högst 1/3 bostäder
HB-1	Handel och bostäder, högst 1/2 bostäder
BT	Hotellverksamhet
HF	Handel, förvaltning och service

TB	Småbåtshamn
TK	Hamnråde, kulturhistoriskt värdefull miljö
R	Rekreatjonsområde
R-6	Rekreatjonsområde (Österhamn)
SBL-3	Kulturhistoriskt värdefull miljö
SBL-4	Stadsbildsmässigt värdefull miljö
T-1	Instruktiv vägförbindelse (bostadsö)
	Biltrafikens huvudnät
	Torg



Generalplan för Mariefhamn 2006

Våningstal

Stadsarkitektkansliet 01.10.2015

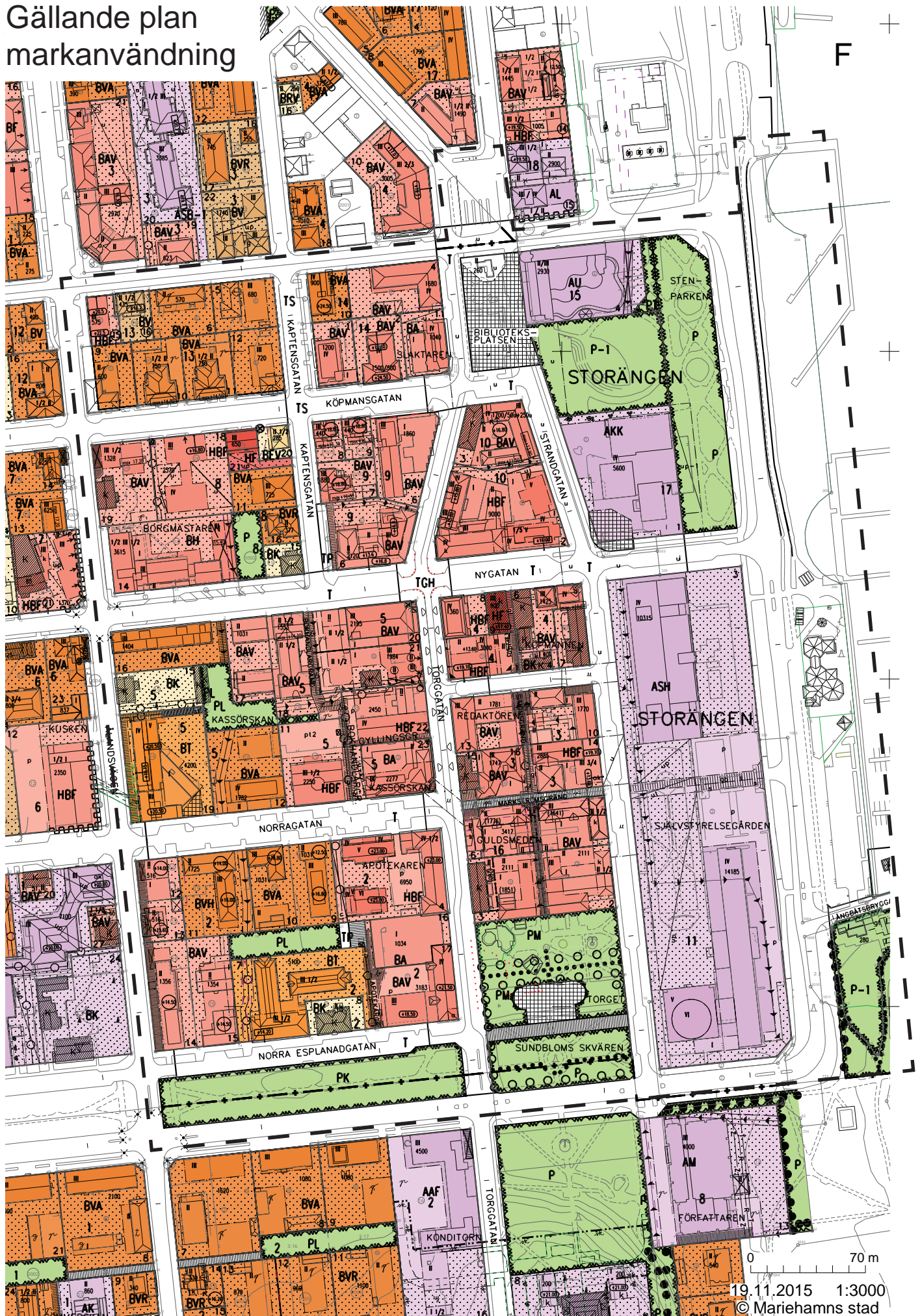


Generalplan för Mariahamn 2006

Exploateringstal

Stadsarkitektkansliet 01.10.2015

Gällande plan markanvändning



K-märkta byggnader inom området för centrums delgeneralplan

Stadsarkitektkansliet 25.02.2015

G



Områdesgränser

Absoluta centrum - Utvecklingsplan

Stadsarkitektkontoret 28.08.2015

H



Byggnadsrätt enligt gällande stadsplan och outbyggd byggnadsrätt i m² v.y.

Stadsarkitektkansliet 01.10.2015



Total byggnadsrätt ~ 143.000 m² våningsyta

Totalt outbyggt ~ 26.000 m² våningsyta (18 %)

PARKERINGSNORM FÖR BIL I MARIEHAMN

Sfmge 53 § 25 mars 2008

J

BIL

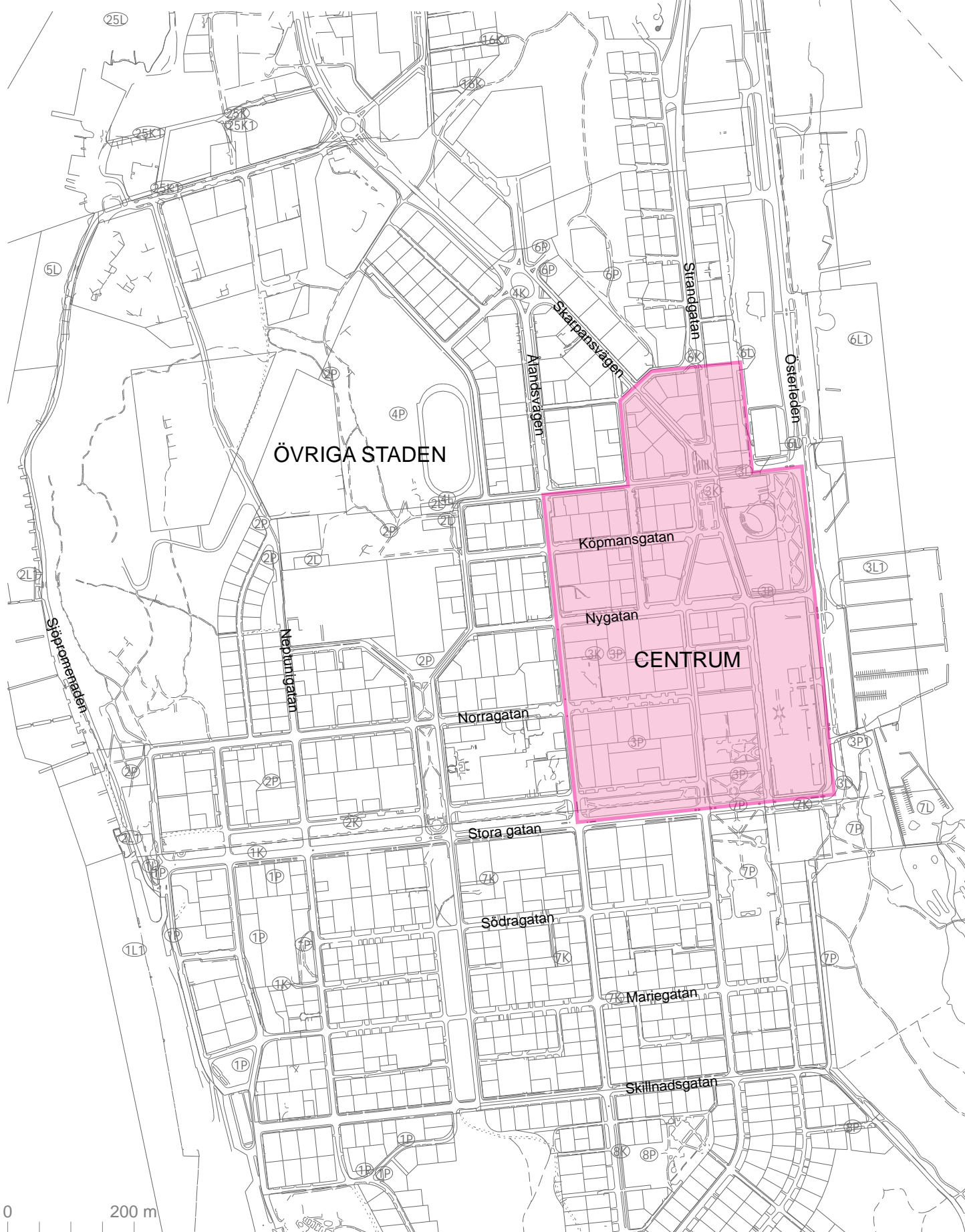
verksamhet	zoner centrum	övriga staden
Bostäder egna hem	1 bpl / 85 m ² v.y. 1 bpl / bostad	1,2 bpl / lgh 2 bpl / tomt
Handel	1 bpl / 50 m ² v.y.	3 bpl / 100 m ² v.y.
Kontor	1 bpl / 40 m ² v.y. i gatunivå mot gata 1 bpl / 30 m ² v.y.	3 bpl / 100 m ² v.y.
Restaurang, caféer	1 bpl / 10 sittplatser	1 bpl / 10 sittplatser
Hotell	3 bpl / 10 gästrum	3 bpl / 10 gästrum
Skolor, undervisning	7 bpl / 10 anställda, 3 bpl / 10 elever över 18 år	7 bpl / 10 anställda, 3 bpl / 10 elever över 18 år
Samlingslokaler, biograf, teater	1 bpl / 10 sittplatser	1 bpl / 10 sittplatser
Industri, hantverk	6 bpl / 10 anställda	6 bpl / 10 anställda
Idrottsanl.	2,5 bpl / 10 åskådare	2,5 bpl / 10 åskådare
K-hus	1 bpl / 200 m ² påbörjad våningsyta	1 bpl / 200 m ² påbörjad våningsyta
Kvartersmark betecknad med A	Antalet bilplatser bestäms utgående från en av sökanden företedd utredning baserad på stadens p-normer	

Utbyggs på samma tomt restaurang, caféer eller konferensutrymmen i anslutning till hotell får vid beräkningen av bilplatsbehovet för dessa utrymmen avdras ett antal sittplatser som motsvarar 2 gånger hotellanläggningens gästrumantal.

PARKERINGSNORM FÖR MARIEHAMN

ZONINDELNING

Sfmge 53 § 25.03.2008



CYKELPARKERINGSNORMER FÖR MARIEHAMN

Sfmge 52 § 25 mars 2008

K

verksamhet	hela staden
Bostäder	2 cpl / lgh
Handel	1 cpl / 150 m ² v.y.
Kontor	1 cpl / 150 m ² v.y.
Restaurang, caféer	1 cpl / 15 sittplatser
Hotell	-
Skolor, undervisning	1 cpl / 3 elever
Samlingslokaler, biograf, teater	1 cpl / 20 personer
Industri, hantverk	0,80 cpl / 100 m ² v.y.
Idrottsanläggning	1 cpl / 20 personer
Kvartersmark betecknad med A	Antalet cykelplatser bestäms utgående från en av sökanden företedd utredning baserad på stadens p-normer

På egen tomt skall reserveras tillräckligt utrymme för parkering och förvaring av cyklar.
Besöksparkering bör placeras i närheten av entréer.
Arbetsplatsparkering bör placeras i väderskyddade cykelställ ev. låsbara.

På gata kan en viss besöksparkering placeras enligt stadsstyrelsens direktiv.





Bostadsparkering bör kunna placeras dels i närheten av entré och dels i förvaring.

Kulturhistorisk värdering av byggnader inom området för centrums delgeneralplan

ÅLR 2015/1717, Museibrån



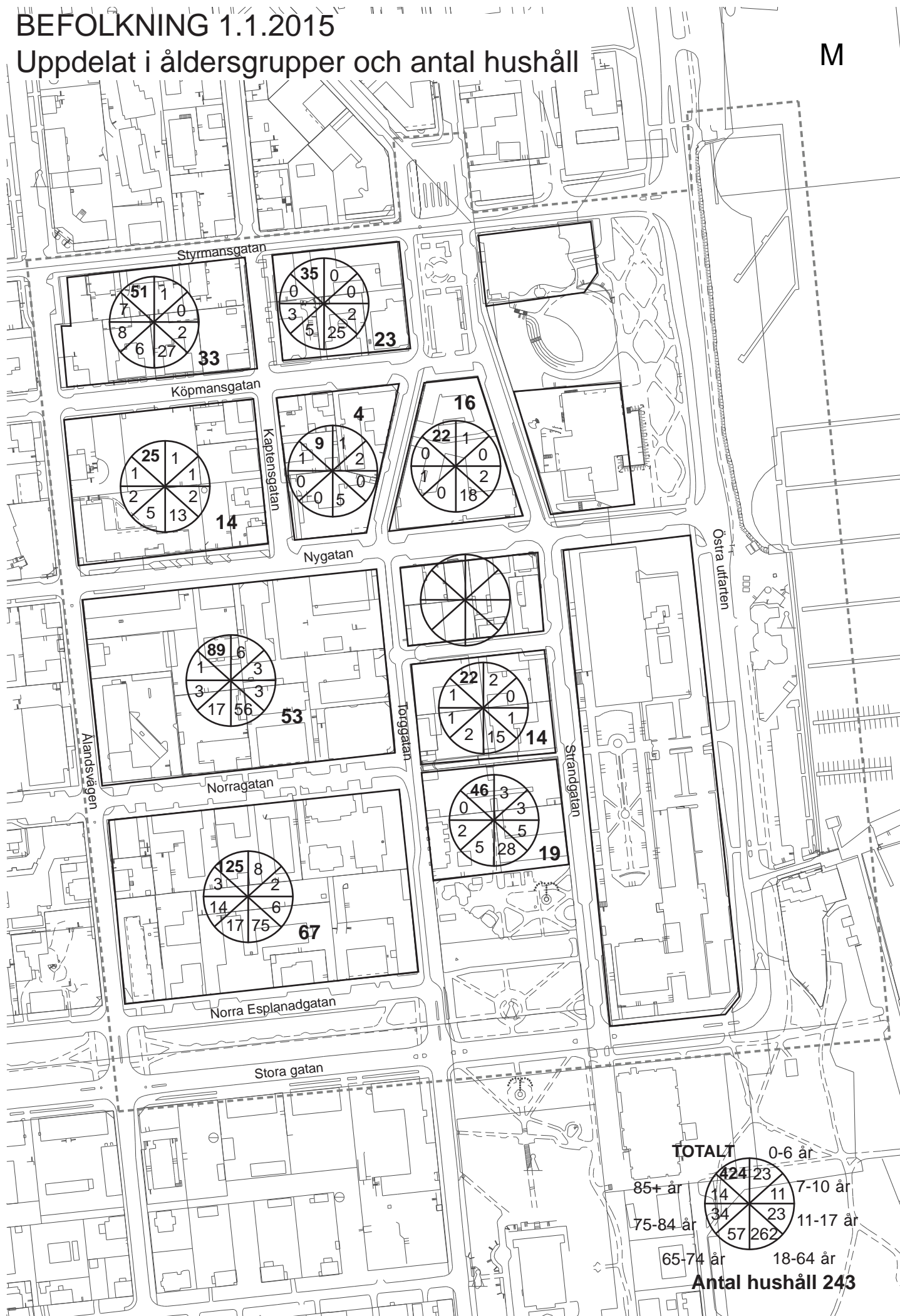
Teckenförklaring:

-  Stadsplan, K-märkt byggnad
-  Högt kulturhistoriskt och arkitektoniskt värde, bör bevaras och skyddas genom K-märkning
-  Kategori A, arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefull byggnad, bör K-märkas
-  Kategori B, stadsbildsmässigt värdefull byggnad, bör K-märkas
- 55 Gatuadress

BEFOLKNING 1.1.2015

Uppdelat i åldersgrupper och antal hushåll

M



SAMMANSTÄLLD AV:

STADSARKITEKTKANSLIET OCH KONSULTER ANNA HJERLING (STUDIOÖ) OCH JOHANNA WIKSTRÖM



Kommittén i Vauban, Tyskland, 2015