

DELGENERALPLAN CENTRUM

Stadsarkitektkansliet, oktober 2018

- Inkomna utlåtanden och synpunkter under samråd den 1-31.3.2017 samt stadsarkitektkansliets bemötande

J - SUN 60 §



Ålands handikappförbund

Förbundet hoppas att universell design och god tillgänglighet ska vara naturliga ledstjärnor både i arbetet med delgeneralplanen och i annan verksamhet i staden. Förbundet understöder tanken bakom delgeneralplanen, dvs. att förtäta staden för att öka antalet bostäder och för att göra stadskärnan trevligare och öka känslan av trygghet. Huvudsaken är att man kommer ihåg att personer med funktionsnedsättning ska kunna röra sig och ta del av det som staden har att erbjuda. Förbundet har tidigare uttryckt önskemål om att staden antar en övergripande plan för utemiljön, för att på detta sätt få enhetliga lösningar i staden och tydliga och konsekventa riktlinjer för god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Gällande trafik- och parkeringslösningar i staden i framtiden anser förbundet att det är bra att arbeta för att leda bort (tyngre) trafik från stadskärnan samtidigt som situationen för personer med funktionsnedsättning behöver beaktas särskilt; taxi/färdtjänst, specialanpassade bilar, tillräckligt handikapopparkeringsplatser.

Bemötande:

Delgeneralplanen utgår ifrån att planområdet bildar ett storkvarter som avgränsas av gator med hög framkomlighet för samtliga trafikslag. Gatorna inom storkvarteret ska vara lugna antingen gånggator eller långsamgator med en prioritering av de oskyddade trafikanterna. En övergripande plan för utemiljön som Ålands handikappförbund efterhör som baserar sig och är en fortsättning på delgeneralplanen bör tas fram av infrastrukturnämnden. **Inom storkvarteret ska antalet parkeringsplatser minska för att ge utrymme för de oskyddade trafikanterna dock så att tillräckligt med handikaparkerings- och avlastningsplatser reserveras vid gatorna.**

Ålands Natur och miljö r.f.

Ålands natur och miljö har länge intresserat sig för utvecklingen av Mariehamns stad. Trots att man nu gör upp en delgeneralplan för centrumområdet bör man arbeta efter en övergripande helhetsvision för hela staden och hela Åland. Därför vill vi att även utvecklingen av Västra hamnen och Pommernområdet ska ses som en del av detta arbete, vilket också underlättar möjligheterna till det naturliga flödet av människors rörelse genom staden.

1. Mer tonvikt bör sättas på att få medborgare att känna ägarskap över stadsmiljön; fler naturliga mötesplatser och öppna för en ägandekänsla över gatumiljön.
2. En smart förtätning är väldigt välkommen; täppa till luckor i stadsbilden välkomnas, blandningen av service, arbete och bostäder som samsas på en liten yta är ett effektivt sätt att minska transporter, förbehåll för höga punkthus som skapar stora skuggområden som gör uteserveringar och vistelse i centrum oattraktiva samt för att förtätning ska inte ske på bekostnad av kulturhistoriskt värdefulla artefakter och konstruktioner.
3. Miljö; Utgående från klimatförändringens effekter är havsnära områden känsliga och åtanke ska läggas på väderskyddade passager, regn- och snöoväder ställer krav på väl designade avrinningsområden. Andra städer har börjat införa gröna markbeläggningar, slopat platta tak och stött utbyggnad av gröna tak för att fördröja och samla dagvatten. Mariehamn ska vara en utsläppsneutral stad där innovativ teknologi supporterar hållbara livsmönster, balansera produktion och konsumtion dvs. inte bara hållbar shopping utan också urban odling och småskalig lokal elproduktion.
4. Storsatsning på grönområden och naturinslag; Viktigt att innerstaden bebyggs med mer grönska och att införa mer grönt i gatumiljön, försköning av gatumiljön kan göras med stöd av gröna byggnadselement, ta hand om det befintliga trädbeståndet och plantera in nytt material där det saknas eller finns utrymmen.
5. Mariehamns centrum bör vara bilfritt på sikt; Stadskärnan ska planeras med människan i fokus. Att bo och leva i staden ska skänka en frihet från att vara tvungen till att köpa, underhålla och använda en bil vilket skulle öka säkerheten, minska avgaserna och ge mer plats för uteserveringar, gatukultur, grönområden och cykelstråk. Kollektiv-, cykel- och gångtrafik ska vara i fokus i trafikplaneringen. Inspirerande med förslag om moderniserat och attraktivt busscentrum som grönskande knutpunkt med aktuell trafikinformation för inte bara lokalbusstrafiken utan också stadsbussen och färjeanslutningar. Planera staden utifrån cyklisternas behov med laddstolpar för elcyklar och luftpumpsstationer. Successiv nedtrappning av gatuparkering bör vara en målsättning till att nästan endast omfatta parkering för medborgare med funktionsnedsättning, taxi och nödvändiga servicefordon. En bilpool utanför centrum är en alternativ lösning. parkeringsnormen i centrum hoppas vi att därefter ska kunna trappas ned på sikt.

Bemötande:

Stadsfullmäktige beslöt den 27.01.2015 om att upprätta och under inkommande mandatperiod anta en generalplan för det aktuella planområdet i stadens centrum.

1.-2. Generalplanen sätter fokus på mötesplatser i stadskärnan som är till sin skala och stadsmiljö attraktiva för människor att träffas och umgås såsom Lilla Torget i dag. Att förtäta och täppa till luckor i stadsbilden och hålla en skala på 3-4 våningar mot gata är ägnade i att gynna detta ändamål.

3. Klimatförändringen har beaktats genom att planerna Österhamns strandområde till en sammanhängande park och genom att möjliggöra väderskyddade passager genom affärskvarteren.

4. Förslaget till delgeneralplanen förutsätter att fickparkerna i kvarterens mitt på samma sätt som Tusenskönan tas i bruk som gröna ytor som betjänar de boende i kvarteren och som genom promenadstråken kopplas ihop med andra allmänna uterum. Förslag till ombyggnaden av centrumgatorna utgår ifrån att de befintliga träden bevaras och plats för planteringar bereds på de breddade trottoarerna.

5. Delgeneralplanen utgår ifrån att planområdet bildar ett storkvarter som avgränsas av gator med hög framkomlighet för samtliga trafikslag. Gatorna inom storkvarteret ska vara lugna antingen gågator eller långsamgator med en prioritering av de oskyddade trafikanterna. Inom storkvarteret ska antalet parkeringsplatser minska för att ge utrymme för de oskyddade trafikanterna dock så att tillräckligt med handikapparkerings- och avlastningsplatser reserveras vid gatorna. Möjlighet till bilpool och en översyn av parkeringsnormen ingår i planförslaget.

City Mariehamn

Två kommentarer har inkommit;

1. Parkeringskraven påverkar centrumets livskraft negativt och förbudet mot fler våningar än 3-4 begränsar stadens utvecklingsförmåga. Modernisering av staden med högre hus borde gå utan att småstadscharmen förloras. För kommersiella centrumet borde finnas en lättnad på p-normen och ett nytt tänk kring 2 h regeln på dagen.

2. Snedparkering ska vara kvar på Norragatan för att affärerna behöver parkering nära sina butiker. En liten stad behöver vara lättillgänglig för alla.

Bemötande:

1. En översyn av parkeringsnormen ingår i planförslaget. Avsikten är att stadens parkeringspolicy antas parallellt med delgeneralplanen för centrum. Fullmäktiges mål är att våningstalet hölls vid tre till fyra mot gata och på några anpassade platser inne i kvarteren kan enstaka byggnader vara högre.

Förslaget till delgeneralplanen anger de platser där det finns en stadsbildsmässig möjlighet att bygga fem till sex våningar höga byggnader. Förutsättning är att de inte förorsakar skuggiga vistelsegårdar och uterum som i sin tur försämrar kvaliteterna för stadsmiljön eller försämrar kulturmiljön i centrum.

2. I bilaga C – SUN 23 § 2017 Trafiksystemlösning för Mariehamn finns **två olika förslag för ombyggnaden av Norragatan till en mera promenadvänlig gata.** Båda förslagen bibehåller möjligheten till motortrafik med fortsatt bilparkering, dock så att mängden parkeringsplatser minskar och i stället ger plats åt den lätta trafiken. Utgångspunkten är fullmäktiges målsättning att prioritera den lätta trafiken och tillgängligheten i centrum.

Ålands landskapsregering

Landskapsregeringen ser positivt på stadens arbete med framtagande av en delgeneralplan för Mariehamns centrum. Mariehamn och dess utveckling är viktig för hela Åland, både för besökare och bofasta. Det föreslagna utkastet är genomarbetat och lyfter många av de sakfrågor som landskapsregeringens olika byråer har framfört som viktiga. Grönnytor och kulturmiljöer är viktiga förutsättningar för en hållbar stadsutveckling, varför det är positivt att staden har försökt bevara dessa värden. Ett samhälle som är tillgängligt för alla är en del av hållbart samhälle. Staden kunde med fördel överväga att inkludera en allmän formulering om hållbara energilösningar, såsom t.ex. att på vissa platser utnyttja takytor för solenergianläggningar.

1. Förslaget till delgeneralplanen innefattar inga nya anslutningar till landskapets väg Österleden. En utbyggnad av centrumområdet medför dock en ökad trafikbelastning på Österleden som helhet.

2. Kulturbyrån; Kulturbyrån konstaterar att byråns utlåtande har beaktats i utkastet med ett undantag vid gårdshuset vid Torggatan 15. Gårdshuset bör med hänvisning till byggnadens betydande kulturhistoriska värden bevaras i delgeneralplanen. Kulturbyrån önskar föra fram synpunkter beträffande Storängen-3 (innegården är en plats med liknande värden som Lilla torget, behåll den befintliga skalan gm. att bevara den norra/östra byggnadsdelen) samt den särskilt värdefulla kulturmiljön vid Kaptensgatan (inplanerade tre- och fyrvåningsbyggnader längs gatans södra del i direkt anslutning till kulturmiljön kommer med all sannolikhet att ha en negativ inverkan på upplevelsen av kulturmiljön som en helhet) och föreslår att Mariehamns stad överväger att låta komplettera delgeneralplanförslaget med ökat skydd för ovannämnda miljöer.

3. Näringsavdelningen; Stöder planerna på att skapa ett mer attraktivt och levande centrum i Mariehamn. De förslag som framkommer i utkastet är viktiga för framtiden såsom bygga på höjden, en planerad förtätning som gör att stadsmiljön städas upp och blir enhetlig samtidigt som attraktiva affärsytor möjliggörs, bilarna fås bort från gatubilden och parkeras under jord. Fler kontorsytor bör inte skapas, öka tillgänglighet, ta hänsyn till landskapets Hållbarhetsagenda och utveckla kollektivtrafiken med nya smarta och energieffektiva lösningar.

4. Socialvårdsbyrån; Tillgänglighet - Ett perspektiv på utmaningen med att säkra en hållbar utveckling är tillgängligheten. Utgångspunkten i samhällsplaneringen skall basera sig på gällande lagar och bestämmelser och FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning vilken trädde i kraft 10.9.2016.

Kollektivtrafiklösning - För stora grupper i samhället underlättas deras transporter av fungerande kollektivtrafiklösningar. Bussplan i Mariehamn bör vara så stor att både landsbygdstrafik och stadstrafik kan mötas vid bestämda tider och att bytesflödet mellan stad och land fungerar smidigt. Boendeförsörjning - Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv är det viktigt att detaljplaneringen utgör en koppling till bostadsförsörjningen och tillgodoser ett blandat bostadsbyggande och med olika upplåtelseformer. Parkeringsplanering - Vid planering av parkeringar inom detaljområdet är det viktigt att "handikapparkeringar" för både ålänningar och besökare med funktionsnedsättning samt äldre prioriteras gällande närhet till boende, arbetsplats, service, kultur- och fritidsevenemang m.m. Barnperspektiv och barnens perspektiv - med stöd av Barnkonventionen och FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning ska alla nödvändiga åtgärder beaktas i detaljplan för att säkerställa att även barn och unga med funktionsnedsättning fullt ut kan åtnjuta alla mänskliga rättigheter och grundläggande friheter på samma villkor som andra barn och unga.

Bemötande:

2.Gårdshuset vid Torggatan 15 ingår i Museibyråns inventering av kulturhistoriskt värdefulla byggnader i centrum. Fastigheten föreslås inte K-märkas eftersom den sedan länge har ett giltigt rivningslov. Gårdshuset begränsar betydligt fastighetens utvecklingsmöjligheter på en mycket central tomt som skulle kunna ansluta sig direkt till den befintliga Sittkoffska gallerian. Att K-märka fastigheten mot ägarens vilja kan mot denna motivering och med byggnadens ringa omfattning betraktas som orimligt. **Däremot kunde vid en detaljplaneändring rivning villkoras med att byggnaden skall flyttas till en annan lämplig plats i staden.**

Storängen 10-3 rekommenderas en K-märkning så att innegården på fastigheten kunde överglasas och användas för affärs- eller restaurangverksamhet. I samband med K-märkning kunde bilplatserna enligt normen placeras utanför tomten. **Föreslås att tomten bebyggs med högst tre våningar som inte är K-märkta rekommenderas en K-märkning och ny våningsyta placeras enbart på innegården.**

Kaptensgatans småskaliga miljö föreslås bevaras och förtätas med byggnadskroppar som till sin skala smälter in i miljön. Våningstalet i nybyggnaderna begränsas vid gatan till III. En skild studie

om förtätning av tomterna på Kaptensgatan 15 och 13 har tagits fram för att belysa möjligheterna på bevarande och förnyelse som stärker gatans identitet.

3. Näringsavdelningens synpunkter stöder planens målsättningar. Ökning av kontorsytorna föreslås inte, medan en bredare markanvändning möjliggör att kontorsytor kunde ändras till bostäder. Den största delen av ökat boende kommer att ske i form av höghus, vilket skapar möjlighet även till flera bostäder för unga.

4. Bussplanen förses med väderskydd över perrongerna och en byggnadsyta reserveras för ett resecenter på den södra delen av Bussplanen. Bussplanen ska inte fungera som uppställningsplats för bussar utan enbart som en huvudhållplats i centrum. Det skapar utrymme för både landsbygdsbussarna och stadstrafiken att mötas vid bestämda tider. Orienteringen av perrongerna ändras för att trafiken till och från Bussplanen skulle löpa smidigare.

Förslag till delgeneralplanen i centrum möjliggör en ökning av boende i centrum från 471 invånare januari 2018 till 1220.

invånare 2040. Inom området kan olika typer av boende placeras från flervåningshus till stadsradshus för att en blandning av olika typer av hushåll kunde ske. Mest kommer andelen bostäder i flervåningshus att kunna öka, vilket förbättrar situationen med tillgängliga bostäder för äldre och personer med funktionsnedsättning. Inom centrumområdet ska antalet parkeringsplatser minska för att ge utrymme för de oskyddade trafikanterna dock så att tillräckligt med handikapparkerings- och avlastningsplatser reserveras vid gatorna. Som underlag för delgeneralplanarbetet 2016 gjordes en barnkonsekvensanalys tillsammans med stadens skolor och Ålands lyceum. Resultatet av barns och ungdomars åsikter och grupparbeten har i planförslaget varit vägledande i synnerhet gällande gatornas och de gemensamma platsernas kvalitéer och utformning.

Högskolan på Åland

Högskolan på Åland motiverar behovet av studieboende med att Åland och Mariehamn behöver inflyttning, utbildning är ett inflyttningpolitiskt instrument, konkurrensen om studeranden mellan olika orter är hård, bostäder är en viktig faktor vid val av studieort, studieboendets centrala läge viktigt då många studeranden har inte eller inte vill ha bil, på Åland finns konkurrenskraftiga utbildningar på gymnasialbehov som kan utnyttjas bättre i inflyttningshänseende, att bygga tätt och centralt är ekologiskt hållbart med mindre behov av bilar och transporter, urbanisering och tät bebyggelse är bra för ekonomins intäktsida.

Bemötande:

Den största delen av ökat boende på området kommer att ske i form av höghus, vilket skapar möjlighet till flera bostäder för unga. Stadens mark strax norr om planområdet, Rönnerbergs torg har planerats om till bostäder som skulle passa för studerande och där staden har möjlighet att genom tomtutgivning prioritera den typen av boende som önskas förverkligas intill centrum.

Mise

Ett väl fungerande omhändertagande av avfall är en av de nödvändiga infrastrukturerna i samhället. Avfallshanteringens infrastruktur ska ses som en del av övrig samhällsplanering. Därför är frågan om hur man planerar för avfallshantering i den fysiska planeringsprocessen viktig för att vi ska kunna bygga det hållbara samhället. Det är viktigt att i ett tidigt skede planera in avfallshanteringen för att säkerställa att krav gällande tillgänglighet, arbetsmiljö och hämtningsmöjligheter uppfylls. I utkastet till delgeneralplan hittas inga skrivningar kring avfallshanteringen, inte heller hur servicefordon eller räddningsfordon ska hanteras. Stadsmiljöer förtätas och i och med förtätning skapas problem för framkomligheten för tyngre fordon. Redan idag finns stora problem vid tömning av avfallskärl, t.ex. vid infarter på Norragatan där det är trångt och fordon måste backa. Vid backning kan farliga situationer uppstå. En separat utredning eller riktlinjer för hur

avfallshanteringen ska utformas måste finnas med i delgeneralplanen. För varje stadsplan bör det sedan ytterligare specificeras för varje enskilt fall.

Bemötande:

Avfallshanteringen, utrymmet för service- och räddningsvägar är frågor som inte hör till delgeneralplanenivån i planhierarkin utan måste lösas på detaljplanenivå. De punkter som framförs bör vara en förutsättning för beviljandet av bygglov på området, varför en separat utredning eller riktlinjer kunde vara ett bra verktyg för byggnadsinspektionen att ta fram i samarbete med Miso och andra förvaltningar.

1

Eriksson Capital

Vad är stadens syfte med delgeneralplanen? Vi anser att det planunderlag och utkast som lagts fram kan närmast liknas vid en detaljplan som när har rättsverkan bakbinder fastighetsägarna för en lång tid framöver. Om delgeneralplanen följer den modell som idag finns i utkastet med angivna detaljstyrande riktlinjer och placerade byggnadsvolymer helt utan hänsyn till befintliga byggnader och hur ägarna vill utveckla sin tomt hindras en vidare utveckling av staden. Fastighetsutveckling innebär att de vinstmarginaler man pratar om är en förutsättning för att överhuvudtaget kunna genomföra ett projekt och erhålla finansiering från en bank. Grundpelaren i hållbar utveckling är att verksamheten måste ha en ekonomisk lösning. Höga byggnader är inte svaret på allt men att begränsa alla tomter till lägre volymer kommer att begränsa ökat boende i centrum. Viktigt att inse att alla tomter i staden är unika och särskiljer i storlek, befintlig bebyggelse och hur de närliggande tomterna är byggda. Varför specificera våningstal i delgeneralplan? Fastighetsägarnas befintliga investeringar innebär att man måste titta på andra lösningar för att förtäta centrumkärnan i och med att det är kostsamt att riva samt att det inte heller kan ses som en hållbar lösning att byggnader rivs mer än absolut nödvändigt.

Vill staden att våra tomter vid Torggatan genomgår en större utveckling är det viktigaste inte maximerad byggnadsrätt utan möjliggöra högre punkthus för bostäder inne på gården, se över parkeringsnormen, gör det fritt till fastighetsägaren hur och var promenadstråk ska skapas, ge möjlighet att optimera affärsyta längs Torggatan, ta nuvarande byggnader och renoveringar i beaktande.

Bemötande:

En delgeneralplan för Mariefhamns centrum består av en plankarta och bestämmelser med rättsverkan. Resten av materialet består av underlagsmaterial och illustrationer som inte har rättsverkan. Generalplanen ska följas när detaljplaner utarbetas och ändras samt när andra åtgärder vidtas för att reglera markanvändningen (PBL 21§).

Olika tomter på området har olika förutsättningar för antal våningar. Högre byggnader påverkar närmiljön med skuggning, ändrade vindförhållanden och ofta med förlorad utsikt från de befintliga byggnaderna.

Fullmäktiges mål är att våningstalet hölls vid tre till fyra mot gata och på några anpassade platser inne i kvarteren kan enstaka byggnader vara högre. **Förslaget till delgeneralplanen anger de platser där det finns en stadsbildsmässig möjlighet att bygga fem till sex våningar höga byggnader.**

Förutsättning är att de inte förorsakar skuggiga vistelsegårdar och uterum som i sin tur försämrar kvaliteterna för närmiljön eller försämrar kulturmiljön i centrum. I planområdet finns flera låga byggnader från 60-70-talet som inte fyller dagens krav varken tekniskt eller stadsbildsmässigt. Dessa byggnader kunde ersättas med moderna högre byggnader med ändamålsenliga affärs- och bostadsytor. Det är fastighetsägarnas eget val mellan riva eller grundreparera och bygga på dessa byggnader.

En översyn av parkeringsnormen ingår i planförslaget. Avsikten är att stadens parkeringspolicy antas parallellt med delgeneralplanen för centrum.

Förslaget till delgeneralplanen strävar till större enhetliga nya affärsytor i centrum där det är möjligt. Promenadsstråken inom kvarteren skapar en finmaskig stadsstruktur som i sin tur ger mera fasadyta som exponeras mot kundflöde. De möjliggör bilfria väderskyddade passager inne i kvarteren som lätt kan användas för uteserveringar, utställningar osv. **Den exakta placeringen av stråket inom tomten bestäms i detaljplanen.**

Synpunkterna angående fastigheten har beaktats i detaljplanen för tomten som trätt i kraft 2018.

2

Dennis & Macke Ab

I enlighet med gällande detaljplan för tomterna 7 och 8 i kvarter Springpojken, Storängen är inte byggnaderna K-märkta och vi har ingen plan att bevara dem. Vi avser att bygga hotellägenheter i 4-5 våningar längs Kaptensgatan och bostadslägenheter i 6 plan inne på gården med ett parkeringshus under tomterna i sin helhet. Samarbete med bilramp och möjlighet för gående till våra tomter från Torggatan diskuteras med granntomt. Våra planer baserar sig på riktlinjerna i generalplanen från 2006.

I enlighet med gällande stadsplan för tomt 20 i kvarter Borgmästaren, Storängen är inte byggnaden K-märkt och vi önskar inte K-märka byggnaden. Byggnaden är renoverad och vi önskar bygga på med en våning till 3.

Bemötande:

Gatubyggnaderna i alla tre fastigheter är medtagna i museibyråns lista om kulturhistoriskt värdefulla byggnader på planområdet. Kaptensgatan 15 i kategori A och de andra två i kategori B.

Landskapsregeringen genom Kulturbyrån har i sitt utlåtande om planutkastet ytterligare lyft upp kulturmiljön längs Kaptensgatan och föreslår en ökad skydd för denna miljö. Enligt Kulturbyrån är det viktigt att nya byggnader i denna i dag så harmoniska, enhetliga och välbevarade miljö anpassas till de befintliga byggnaderna och anser att de i utkastet föreslagna tre- och fyra vånings byggnaderna har en sannolikt negativ inverkan på upplevelsen av denna kulturmiljö som helhet. **Detta har resulterat i en översyn av det i planutkastet skisserade byggnadssättet på området till en mera anpassat och småskaligt byggande som tar vara på platsens egenart.** Om enligt PBL 20 § ett område, en byggnad eller en byggnadsgrupp ska skyddas på grund av miljövärden eller kulturhistoriska värden ska det anges i generalplanen. Planläggningen ska värna om natur- och kulturvärden, den bebyggda miljön och landskapet samt främja en ändamålsenlig samhällsstruktur, en hållbar utveckling och en estetisk utformning av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar. Alla tre byggnaderna som tas upp föreslås K-märkas. **Kaptensgatans småskaliga miljö föreslås bevaras och förtätas med byggnadskroppar som till sin skala smälter in i miljön. Våningstalet i nybyggnaderna begränsas vid gatan till högst III. En skild studie om förtätning av tomterna på Kaptensgatan 15 och 13 har tagits fram för att belysa möjligheterna på bevarande och förnyelse som stärker gatans identitet.**

De av fastighetsägarna föreslagna nybyggnaderna skulle slå sönder den helgjutna miljön och utgöra ett prejudikat som skulle innebära en förstörelse av hela den välbevarade och estetiskt tilltalande stadsmiljön.

3

Sören Karlsson

Underjordiska parkeringen är mindre än huskroppen, 12-16 platser saknas. Den outbyggda byggrätten minskas pga K-märkning. Det motsäger skrivningen om rättvis behandling. Vi oroas av att den framtida tillgängligheten med bil försämras av planen och den ombyggda Ålandsvägen.

Bemötande:

K-märkningen innebär en sänkt bilplatsnorm, vilket gör tomtens utbyggnad enligt planförslaget ekonomiskt jämlik med grannfastigheten utan k-märkta byggnader.

Den framtida tillgängligheten med bil kommer inte att betydligt förändras med dagens situation om inte gågatan förlängs ända till Torget. Tomten ligger i direkt anslutning till Sittkoffs gemensamma parkeringsgarage och är således lätt att nå med bil.

4

FAB Engården

AB Engården står i besittning av fastigheterna på Norragatan 5, 7 och 9.

- Gatuhuset Norrag. 7 (Passaat Apartment) och Norrag. 9; Bolaget har samma uppfattning som staden att dessa ska bättre anpassas till stadsbilden och tomterna sammanslås för att skapa en bättre helhetslösning.

- Gårdshuset vid Norrag. 7 förutsätts av utkastet att ska rivas vilket uppfattas orealistiskt. Bolaget ifrågasätter att tänkta "Townhouses" är genomförbara. Bolaget förutsätter att gårdshuset införs i planen.

- Borttagandet av gårdsparkeringarna inte korrekt, först utreda tillsammans med fastighetsägarna hur de framtida parkeringslösningarna kan se ut. Bolagets bedömning är att problematiken kan lösas på den egna fastigheten vilket är bättre än föreslagen gemensam parkering under mark i kvarterets parkområde.

- Staden bör bättre redovisa allmänhetens tillträde över privatmark till parkområdet i kvarteret. Inte rimligt att tillträde över bara en fastighetsägares mark utan bör fördelas över flera fastigheter eller över alla som gränsar till parken.

Bemötande:

Det befintliga gårdshuset har införts i planförslaget och markanvändning som begränsar till

stadsradshus tagits bort. Det befintliga gårdshuset förorsakar begränsningar i tomtens

utbyggnadsmöjligheter. Förtätningen innebär en ökning av parkeringsplatser och krav på friytor för bostäder. Vid förtätning måste parkeringsplatserna på markplan omplaceras antingen under

tomtmark eller i gemensamma parkeringsanläggningar. Stadens fickpark kan räknas som friyta för de angränsande tomternas behov genom avtal mellan staden och fastighetsägarna. Parken inne i

kvarteret är således en förutsättning till att förtätning av fastigheterna i den grad som förslaget

innebär är möjlig. Att genom tomten ordnas tillträde till parkområdet anses rimligt med tanke på den nytta parken utgör för de boende på tomten. Dessutom är det inte den enda förbindelsen till parken från gata utan tillträdet fördelas på tre tomter i kvarteret.

5

FAB Torggatan 4

Vårt utlåtande berör i första hand detaljer kring vår fastighet. Enligt planutkastet är för tomten föreslaget 1-4 våningar vilket är lägre än i generalplanen från 2006 som anger 4-6 våningar för hela kvarteret dvs utkastet till delgeneralplan är en försämring. I utkastet är tre st byggnadskroppar inritade som ställer krav på fler separata trapphus och hissar (fördyrande) än om två byggnadskroppar. Garageinfart försvårar genomförande av utkastet. Vårt förslag till våningstal håller sig inom generalplanens intentioner. De facto skulle det vara möjligt att höja antalet våningar i vårt förslag med ytterligare 1 våning, vilket skulle skapa bättre förutsättningar för att utveckla fastigheten.

Nu gällande parkeringsnorm begränsar utvecklingen och bör ändras så att den motsvarar dagens efterfråga. Utkastet till delgeneralplan i dess nuvarande form, motsvarar inte våra ambitioner att utveckla fastigheten

Bemötande:

Generalplanen från 2006 är riktgivande och saknar rättsverkan. Våningstalet för absoluta centrum där den aktuella tomten ligger är mellan fyra och sex dock så att trevåningsfasader ska eftersträvas längs gatorna för att hålla gaturummet öppet och bevara småstadskaraktären. Fullmäktiges

målsättning för delgeneralplanen är att vid förtätning hålls våningstalet vid tre till fyra våningar mot gata och på några anpassade platser inne i kvarteren kan enstaka byggnader vara högre. Detta är en grundläggande princip i förslaget till delgeneralplanen för centrum. Höga byggnader kräver mera fritt utrymme och inne i kvarteren skuggar de omgivande tomternas vistelsegårdar. I planillustrationen har byggnadsvolymer brutits till mer småskaliga byggnadskroppar för att anpassas till Kaptensgatans bebyggda miljö. Detta bör regleras mera detaljerat i samband med en stadsplaneändring för tomten. Det finns olika lösningar att minimera antalet trapphus och hissar per våningsplan. Den befintliga byggnaden har en alltför djup byggnadskropp för bostäder och behöver smalnast genom indragning från gata vid bostadsvåningarna. Detta bidrar även till en bättre anpassning till de lägre byggnaderna i anslutning till tomten. **Placeringen av bilrampen för garaget under egen tomt är riktig och bestäms vid stadsplaneringskedet.**

En översyn av parkeringsnormen ingår i planförslaget. Avsikten är att stadens parkeringspolicy antas parallellt med delgeneralplanen för centrum.

6

Bab Almgården

Styrelsen för BAB Almgården lämnar följande synpunkter;

- Bolaget omfattar förslaget att tillföra tomten byggrätt för en ytterligare våning samt för utbyggnad av affärslokaler i markplan.
- Ett samordnande av en underjordisk parkering anses tvivelaktigt både ur ekonomisk synpunkt och med hänsyn till varierande utbyggnadstidsplaner av berörda fastigheter.
- Utbyggnad av s.k. townhouse bedöms vara problematisk ur flera synpunkter, varför vi önskar en utredning av möjligheterna att bygga ett sexvåningars punkthus i tomtens nordöstra hörn. Parkeringen bedöms i detta fall kunna lösas inom den egna tomten.
- Parkeringsproblematiken i centrum konstateras inte vara kopplad till boende utan till affärsverksamheten i centrum.
- Det befintliga antalet parkeringsplatser längs Norragatan bör kvarstå och uteserveringar/caféer bör i första hand placeras längs Torggatans gågata.
- Eventuella planer på att fakturera fastighetens ägare för en utökad byggrätt anses omotiverad och oskälig. Enligt praxis tillhör rätten till en eventuell ökad exploatering av en tomt fastighetsägaren.

Bemötande:

Förslaget till en gemensam parkeringsanläggning delvis under fickparken finns inte med i planförslaget och markanvändning som begränsar till stadsradshus tagits bort. För att fickparken kunde utgöra en tillgång till en gemensam grönyta för de boende inne i kvarteret och på så sätt kompensera friytorna på egen tomt är det viktigt att behålla tillräckligt med ytor med soliga lägen för vistelse, lek och stadsnära odling eller vegetation. Tilläggsbyggnader inne i tomten måste planeras utgående detta. Gatubyggnaden på tomten föreslås kunna få en våning till, vilket kommer att ha konsekvenser för gårdens ljusförhållanden såsom planillustrationer som tagits fram visar. Fullmäktiges målsättning är att Norragatan och Nygatan som fungerar i dag som parkeringsgator kunde integreras med centrumstråken och smalnast så att verksamheterna kan ta över del av gaturummet. Målet är att skapa förutsättningar för lugna gator med minimerad biltrafik och prioritera den lätta trafiken och tillgängligheten. **Planförslaget innehåller förslag på en ombyggnad av Norragatan som följer fullmäktiges målsättning men möjliggör biltrafik på de oskyddade trafikanternas villkor och som tillgodoser behovet av besöksparkering och parkering för de rörelseförhindrade.**

Både i Finland och Sverige uppbärs en exploateringsavgift från fastighetsägare som får betydligt mer byggrätt i samband med en stadsplaneändring. Syftet är att täcka samhällets kostnader vid en

ombyggnad av gator och parkeringsanläggningar som den ökade byggnationen genererar. Denna ändring är inte ännu medtagen i den åländska plan- och bygglagen.

7

Ålandsbanken

Ålandsbankens frågeställningar gällande vår tomt Storängen-10-2;

- Påverkar framtida K-märkning gällande stadsplan och framtida påbyggnad på huset.
- Bättre med större flexibilitet mellan boende-kontor-förvaltning-affär ger större möjligheter att anpassa till framtida behov och verksamhetsförändringar.
- Vad innebär aktiv fasad och vad för krav medför det för byggnaden.
- Fördel om vårt garage kan anslutas till Miramargaraget.
- Antalet våningar på innergården är omotiverat lågt.
- Staden bör se över parkeringskraven vid nybyggnad.

Bemötande:

Om enligt PBL 20 § ett område, en byggnad eller en byggnadsgrupp ska skyddas på grund av miljövärden eller kulturhistoriska värden ska det anges i generalplanen. Enligt utlåtandet från landskapets museibyrå bör bankbyggnadens kulturhistoriska klassificering uppgaderas till kategori A och dess exteriör skyddas genom en K-märkning i stadsplanen. Den aktuella tomten har en färsk stadsplan som tillåter en påbyggnad som ska utformas med fasader i en till den övriga byggnaden anpassad arkitektur. **Förslaget till delgeneralplanen utgår ifrån att byggnaden vid en stadsplaneändring bör K-märks exteriört och byggrätten för den uteblivna påbyggnaden omplaceras i möjligaste mån i samråd med fastighetsägaren.**

Förslaget till delgeneralplanen **anger för tomten en markanvändning HB, handel, service och bostäder.** Enligt fullmäktiges mål ska kontor inte vara belägna i gatuplan utan en våning ovanför äffärs- och serviceytor. En fördelning av andel handel, service och bostäder för de enskilda tomterna kan anges i samband med en stadsplaneändring om det anses vara ändamålsenligt.

Begreppet aktiv fasad som har införts i planförslaget betyder skyltfönster vid gata och att entréerna ligger på kort avstånd. Det genererar mera människor på gatan som övervakar, vilket bidrar till en tryggare gatumiljö.

Möjlighet till att binda fastighetens underjordiska garage till Miramargaraget bör finnas.

Antal våningar på tomten föreslås variera mellan tre till fem vid gata och lägre inne på gården. En hög byggnad inne på gården skulle ta bort solljuset från innergården vid Storängen 10-3 och slå sönder dess befintliga intima skala, som kulturbyrån särskilt lyfter fram i sitt utlåtande. **I planförslaget har våningstalet inne på gården höjts från II till III.**

En översyn av parkeringsnormen ingår i planförslaget. Avsikten är att stadens parkeringspolicy antas parallellt med delgeneralplanen för centrum.

8

**Ålandsbanken, Eriksson Capital,
Wiklöf Holding, Ömsen,
FAB Torggatan 4,
Alandia Försäkring, Holmbergs FAB**

Visionen för Mariehamns centrum i utkastet till delgeneralplan kräver att man skapar rätt förutsättningar för byggande. Utkastet har enligt vår bedömning mycket små möjligheter att förverkligas då man i planeringsarbetet bortser från de ekonomiska aspekterna för dem som ska exploatera tomterna.

Ekonomiska aspekter för byggande är

- Intäkter från fastigheter; totala byggkostnaderna måste vara lägre än försäljningspriset för bostäder eller motsvande hyra.

- Kostnader för underjordiska parkeringsplatser; Innebär en merkostnad på ca 500 - 1400 €/m².

Parkeringskravet innebär en kostnadsnackdel på mellan 10- 40 % jämfört med byggande utanför centrum.

- Parkeringsnormen; Kunde halveras i centrum (skulle göra många byggprojekt genomförbara), kan minska p-normen då det finns ett överutbud av platser idag, fastighetsägarna är måna att det byggs parkering åt sina kunder därför skulle det byggas p-platser även utan norm.

- Våningstalet; Högre hus ger fler attraktiva lokaler och är effektiva rent byggt tekniskt och billigare att bygga och lättare att sälja lägenheter i. Våningstalet är direkt avgörande för det sammanlagda försäljningspriset. Större, bredare och lägre byggnader höjer byggkostnaden då fler trapphus, hissar och taktytor behövs.

- Allmänna kommentarer; Fastighetsägarna är måna om de arkitektoniska värdena då en attraktiv byggnad lockar till sig potentiella kunder. Delgeneralplaneutkastet framstår som ytterst detaljstyrt där man placerat ut byggnadsvolymer helt utan hänsyn till befintliga byggnader och fastighetsägarnas egna planer.

Fastighetsägarna deltar gärna i en diskussion om delgeneralplanen som behöver baseras på långsiktighet och frihet att inom förutbestämda ramar kunna möta den dynamiska och ekonomiska verklighet som både fastighetsägare och potentiella hyresgäster/fastighetsköpare önskar. Vi fastighetsägare erbjuder oss även att hjälpa till att ta fram planer och sammanställningar för en stadsplan runt våra berörda fastigheter och kvarter. Vår avsikt är att med hjälp av en gemensam plan skapa goda förutsättningar för byggande. Det ger en god utveckling i centrum och gynnar alla intressenter i Mariehamn.

Bemötande:

En översyn av parkeringsnormen ingår i planförslaget. Avsikten är att stadens parkeringspolicy antas parallellt med delgeneralplanen för centrum.

Syftet är att minska kostnaden för fastighetsägaren att ordna de parkeringsplatser som verksamheten alstrar. Detta kan uppnås med samutnyttjande i gemensamma garagen eller att möjlighet till att köpa platser utanför tomten i ett parkeringshus skapas även för bostäder.

Det bör påpekas att byggkostnaderna utgör en liten del av den totala långsiktiga ekonomin för fastigheter och i synnerhet för hyresfastigheter som det finns ett behov av i staden. Värdet av den utökade byggrätten i förslaget till delgeneralplanen handlar totalt om ca 14 miljoner euro.

Fullmäktiges mål är att våningstalet hölls vid tre till fyra mot gata och på några anpassade platser inne i kvarteren kan enstaka byggnader vara högre. **Förslaget till delgeneralplanen anger de platser där det finns en stadsbildsmässig möjlighet att bygga fem till sex våningar höga byggnader.**

Förutsättning är att de inte förorsakar skuggiga vistelsegårdar och uterum som i sin tur försämrar kvaliteterna för stadsmiljön eller försämrar kulturmiljön i centrum.

Fastighetsägarna föredrar friliggande punkthus i stället för bredare gatuhus som ramar in gator och torg. Punkthus kräver mera utrymme runt sig eftersom bostäderna öppnar sig åt alla fyra håll och är därför inget effektivt sätt att förtäta bebyggda områden. Dessutom tillför de minimalt med verksamhetsytor på gatuplan, vilket i sin tur utarmar gatan. I planutkastet redovisas på sida 17 problematiken med skuggbildningen och inverkan på gaturummet. Forskningen av bebyggelsestrukturer i framgångsrika stadscentrum stöder den slutna kvartersmodellen med 3-4 våningar som ger maximalt med verksamhetsytor på gatuplan och ger den största tätheten men samtidigt skapar skyddade soliga vistelsegårdar inne i kvarteren. Den kvarterstypen har visat sig vara mest attraktiv som ett kvalitativt boende i innerstaden. Hur många trapphus som fastigheten kräver beror på själva planlösningen, inte på byggnadstypen. Således är det inte självklart att högre hus är billigare att bygga, inte heller att de är lättare att sälja lägenheter i förutom i de allra högsta våningarna medan de andra lägenheterna kan vara svårsålda på grund av skuggiga balkonger och innergårdar.

Om vi strävar efter att skapa en trivsamt fungerande verksamhets- och bostadsmiljö i centrum gynnar det alla som vill investera och som redan bor och verkar i centrum vilket också fastighetsägarna själva konstaterar.

Delgeneralplanen består av en plankarta och bestämmelser som har rättsverkan. Resten av underlagsmaterial är beskrivande och riktgivande.

Flera av fastighetsägarna har efter samrådstiden varit i kontakt med stadsarkitektkansliet och diskuterat förtätningmöjligheterna på sina tomter och på tre av fastigheterna på området har en stadsplaneändring antagits förenlig med målsättningarna och planutkastet till delgeneralplanen.

9

FAB GE

Huset på Norra Esplanadgatan 4B ritades av Arkitekt Sigvard Eklund på 1960-talet, som med sitt bidrag "Flottbas" vann rederiaktiebolaget Gustaf Eriksons utlysta tävling. Huset, som förhoppningsvis skall K-märkas är på många sätt unikt i sitt slag och inrymmer en ansevärd sjöfartshistoria. Vi anser att huset är värt att respekteras genom att hålla husen på "Haags" tomt i samma nockhöjd som idag.

Bemötande:

Byggnaden på Norra Esplanadgatan 4B är medtagen i planförslaget som en kulturhistoriskt värdefull byggnad som bör skyddas, kategori B i enlighet med PBL 20 § som slår fast att "om ett område, en byggnad eller en byggnadsgrupp ska skyddas på grund av miljövärden eller kulturhistoriska värden ska det anges i generalplanen. Planläggningen ska värna om natur- och kulturvärden, den bebyggda miljön och landskapet samt främja en ändamålsenlig samhällsstruktur, en hållbar utveckling och en estetisk utformning av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar". En grundläggande princip är att byggnader som uppförs intill K-märkta byggnader skall anpassas till miljön. Detta sker genom att begränsa våningstalet och strukturera fasaderna och byggnadsvolymer för att minska skalan. Byggnaden inne på granntomten i fråga har två våningar, medan FAB GE har två våningar och en teknikvåning ovanpå. **Förslag till delgeneralplanen anger III-IV våningar för granntomten där den fyravåningsdelen som ligger inne på tomten och längst borta från GE fastigheten, bedöms inte störa stadsbilden från Ålandsvägen eller Norra Esplanadgatan.**

10

Margaretha Procopé

Urbana radhus och kvadrathus med innergård/patio växlande och alternerande med varandra och gärna punktvis smyckade med Hilda Hongell-gavlar mot gatorna (par- eller ensamgavlar). Bibehåll särarten i stadscentrum! Sirkka Wegelius' föreslagna verkstadshus vid Pommern är ett bra exempel på detta. Enstaka utmärkta parkeringsplatser (vitmålad parkeringsrutor på asfalten/gatstenarna) utanför privathus underlättar trycket. Tack för att man får vara med och planera.

11

FAB Laurenska gården

Vid framtagning av den nya delgeneralplanen önskar vi och våra hyresgäster ha rätten att vid behov få köra med bil till infarten till Torggatan 11 och att inga hinder byggs eller placeras så att detta skulle bli omöjligt.

Bemötande:

Delgeneralplaneförslaget innebär ingen ändring på den nuvarande situationen.

12

Ulf Weman

Bosatt i Lemland. En bussterminal med biljettförsäljning, trafikinformation och väntrum är ytterst väsentligt. En naturlig placering för en gammal mariehamnare som mig är förstås biblioteksplatsen.

Bemötande:

Dessa är föreslagna på Bussplan. Biblioteksplatsen fredas från trafiken och föreslås fungera som ett salutorg.

13

Roger Johansson

Handelsbodar (saluhall) mellan MSF och Fahlers brygga med båthamn och strandaktiviteter. Alternativt Fahlers brygga - sjökvarteret.

Bemötande:

Möjlighet till handelsbodar för sommarsäsongen kan ges på området mellan MSF och Fahlers brygga vid en stadsplaneändring för området som är under arbetet. En permanent saluhall kan byggas till exempel på Biblioteksplatsen eller Sjökvarteret.