



HELA VISBY

Fördjupad översiktsplan för Visbyområdet 2025

Antagen av kommunfullmäktige 2009-12-14, § 172
Laga kraft 2010-01-08

Följande fördjupade översiktsplaner är
aktualitetsförklarade, se sidan 21:

- Visby flygplats
- Visby hamn
- Norra Visby
- A7-området
- Skrubbsområdet

www.gotland.se



GOTLANDS
KOMMUN



HELA VISBY

1. INLEDNING	2		
Innehållsförteckning	2		
Förord	5		
Inledning	6		
Vad är en översiktsplan?	6		
Varför en fördjupad översiktsplan för Visbyområdet	6		
Planprocessen	8		
Planområdets avgränsning	9		
2. VAD GÄLLER IDAG - övergripande mål och riktlinjer	11		
Hållbar utveckling	11		
Hållbar stadsutveckling	11		
Ekologisk hållbarhet	12		
Ekonomisk hållbarhet	12		
Social hållbarhet	12		
Riksintressen	14		
Kulturmiljövårdens riksintressen	14		
Naturmiljövårdens riksintressen	14		
Friluftslivets riksintressen	15		
Flygtrafikens riksintressen	16		
Sjöfartens riksintressen	16		
Försvarsmaktens riksintressen	16		
Hälsa och säkerhet	17		
Buller	17		
Förorenad mark	17		
Strålning	17		
Risk och sårbarhet	18		
Riskidentifiering	18		
Räddningstjänsten på Gotland	18		
Skyddsobjektoch skyddszoner	18		
Transport av farligt gods och transportvägar	18		
Vattentäkter och andra sårbara områden	18		
Miljö känslighetskarta	19		
Klimatscenarier	19		
3. PLANFÖRSLAG HELA VISBY - en utvecklingsidé för Visbyområdet	25		
Riktlinjer för Visby	25		
Hur ska Visby växa?	27		
Stadens form, skala och uttryck	27		
Utbyggnadsordning	28		
Visby stadskärna	29		
Det gröna Visby	30		
Stadens mellanrum	32		
Stadens entréer	33		
Tekniska system	34		
Att röra sig i Visby	35		
Biltrafiken	35		
Gatans utformning	36		
Parkering	36		
Kollektivtrafiken	37		
Cykelstaden	38		
Gå-stråk	40		
Att leva och verka i Visby	40		
Attraktivt boende för alla	40		
Meningsfull fritid	41		
Offentlig service	42		
Näringslivet	42		
Kommunikationer till fastlandet	44		

Hantering av vissa intressekonflikter	44
Flygbuller - riktlinjer för bebyggelseplanering	44
Vattenskydd - riktlinjer för bebyggelseplanering	47
Gröna värden mot exploateringsintressen	48
Planeringsinriktning för större och principiella omvandlings- och utvecklingsområden	50
A7-fältet / Artilleriet	50
Bergbetningen	53
Holmen	54
Kopparsvik	56
Ytterstaden möter innerstaden	57
Visborg och södra Hällarna	60
Kilen Söderväg - Stenkumlaväg	65
Riktlinjer för närområden utanför staden	66
Del av Västerhejde	66
Själso - Brissund	69
4. KONSEKVENSBESKRIVNING	71
Planens möjligheter	71
attraktivt boende	71
plats för arbete	71
bra service	72
fritid med hög kvalitet	72
uppskattat besöksmål	72
Planens genomförande	73
Hänsyn till riksintressen	73
LÄNSSTYRELSENS GRANSKNINGSYTTRANDE	74

Planens handlingar

- Planbeskrivning
- Länsstyrelsens granskningsyttrande
- Plankarta
- Bebyggelsens och utemiljöns karaktärsdrag i Visby ytterstad 1900-2000



Förord

Visby är Gotlands naturliga centrum och den framtida utvecklingen av staden har därför stor betydelse för hela Gotlands utveckling. I det nu framtagna förslaget till fördjupad översiktsplan har en sammanvägning gjorts av olika anspråk, vilket resulterat i en plan med ambitionen att bidra till att uppfylla de mål och den önskade utveckling som beskrivs i det regionala utvecklingsprogrammet, Vision Gotland 2025, antagen av kommunfullmäktige i juni 2008. Utgångspunkten i den fördjupade översiktsplanen är det överordnade målet om en hållbar utveckling ur ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv.

Tillväxt ger förutsättning för välbefinnande. Planens syfte är att skapa förutsättningar för denna tillväxt, genom att redovisa områden för bostäder, handel, industrier och andra verksamheter som leder till en positiv utveckling.

Visbys förutsättningar, som en plats där man kan leva gott och skapa sig en trygg framtid, är unika. I skapandet av den goda livsmiljön är det viktigt att finna former för att förena det gamla med det nya. Bevarandet av den medeltida stadskärnan – världsarvet Visby - är en självklarhet liksom ambitionen att skapa en miljö där bostäder och verksamheter kan samsas och därmed skapa förutsättningar för en fortsatt levande och blomstrande stad. En ambition är också att innerstaden ska harmonisera med staden utanför murarna. Östercentrum ska förstärkas som Visbys handelscentrum och tillsammans med innerstaden utvecklas till en attraktiv stadskärna med mötesplatser och ett brett utbud.

Visborgsområdet utgör den stora potentialen för Visbys framtida utveckling. Genom nedläggningen av P 18 har området frilagts för ny markanvändning. Ett gott exempel på vikten av hur något negativt i slutändan kan vändas till något positivt. Inom området är, förutom bostäder, även stora markytor avsatta för verksamheter och handel. Målet är att forma en attraktiv stadsdel med bostäder, goda kommunikationer och närhet till arbete, kommunal service och rekreation – ett unikt område som kan erbjuda så höga kvaliteter att det kan

locka till sig den inflyttning och befolkningsökning som är så viktig för vårt framtida välbefinnande. Vid sidan av Visborgsområdet planeras förtätningar med bostäder inom bland annat gamla A7-området och Torslunden.

Folkhälsoaspekterna utgör tillsammans med miljöfrågorna centrala utgångspunkter i planarbetet. Tillgång och närhet till rekreation, fysisk aktivitet och natur- och kulturupplevelser är alla viktiga faktorer i friskvårdsarbetet. Ett huvudnät för cykelvägar har arbetats in i översiktsplanen för att möjliggöra en minskning av bilberoendet när det gäller kortare transporter mellan hem, arbetsplatser, kommunal service och dagligvaruhandel. Ett grundläggande mål är att skapa trygga miljöer och mötesplatser där alla kan vistas utan att behöva känna oro.

Ett av målen i Vision Gotland 2025 är att Gotland ska utvecklas som ett centrum i Östersjöregionen. För att uppnå detta krävs en samhällsplanering där alla aktörer måste kunna samsas om en gemensam vision. Ett aktuellt exempel på denna planeringskomplexitet är det förslag till utvecklingsplan för Holmenområdet som arbetats fram. Här möts anspråken från kryssningstrafiken, evenemangsaktörer, gästhamnen, högskolan och turismen med Visbybornas behov av en attraktiv miljö för promenader och rekreation.

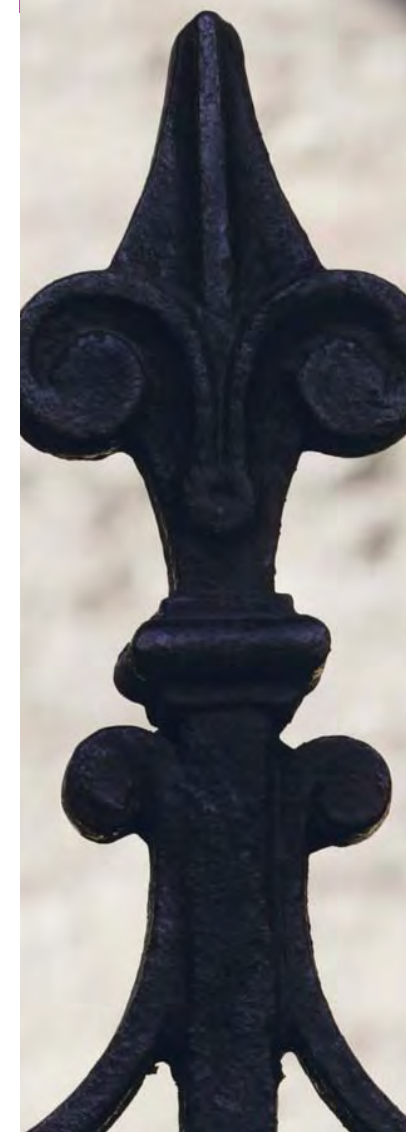
Den fördjupade översiktsplanen för Visbyområdet är ett planeringsunderlag i det gemensamma arbetet för Visbys framtida utveckling där utbyggnad och expansion ska ske i samklang med bevarandet av stadens unika natur- och kulturkvaliteter.

Visby november 2009

Eva Nypelius
Kommunstyrelsens ordförande

Bo Dahllöf
Regiondirektör

1



Inledning

Vad är en fördjupad översiktsplan?

Varje kommun ska enligt plan- och bygglagen (PBL) ha en aktuell kommuntäckande översiktsplan. Arbetet pågår med att ta fram en ny översiktsplan för Gotland – Bygg Gotland 2010-2025, med samråd under februari till april 2009. Den tidigare översiktsplanen, Vision Gotland 2010, antogs 1995. Översiktsplanen ska ge vägledning för beslut om användningen av mark- och vattenområden samt om hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras.

Nästa planeringsnivå är fördjupade översiktsplaner. En sådan plan är en fördjupning av eller detaljering av den kommuntäckande översiktsplanen för ett mindre geografiskt avgränsat område av kommunen, en kommunedel, tätort eller delar av en tätort. Framtagandet av en fördjupad översiktsplan följer samma regler som den kommunomfattande översiktsplanen.

Översiktsplanen och dess fördjupningar utgör således några av kommunens viktigaste strategiska inriktningsdokument för kommunens planering i vid bemärkelse, till exempel beträffande lokalisering av bostäder, arbetsplatser och

service inom kommunen och andra strukturbildande anläggningar som transportinfrastruktur och tekniska försörjningssystem. Planeringsprocessen ger också medborgarna möjlighet till dialog kring kommunens framtida utveckling. Planerna antas av kommunfullmäktige. Dessförinnan ska de ha varit föremål för såväl samråd som utställning där bl a myndigheter, allmänheten och intresseorganisationer ska ha möjlighet att lämna synpunkter på dem.



I översiktsplanerna redovisas de allmänna intressen som ska beaktas vid planläggning och vid lokalisering av bebyggelse och verksamheter enligt plan- och bygglagen och de miljö- och riskfaktorer som ska beaktas vid beslut om användningen av mark- och vattenområden. Vid redovisningen ska riksintressen enligt miljöbalken anges särskilt.

Översiktsplanerna är inte juridiskt bindande för myndigheter och enskilda. Om kommunens eller andra myndigheters beslut avviker från översiktsplanen ska motiven för denna avvikelse framgå av beslutet. För att säkerställa intentionerna i översiktsplanen och dess fördjupningar måste mer ingående och juridiskt bindande planer arbetas fram i form av områdesbestämmelser eller detaljplaner. Sådana planer kan också ligga till grund för beslut om etableringar av verksamheter, bygglovansökningar, kommunala markförvärv m m.

Varför en fördjupad översiktsplan för Visbyområdet?

För Visbyområdet saknas för närvarande en heltäckande plan som stakar ut riktningen för utbyggnaden de närmaste 15-20 åren. Därremot finns fördjupade översiktsplaner för vissa delområden. Dessa är fortfarande gällande och ska beaktas parallellt med denna mer övergripande fördjupade.

Översiktsplanen och dess fördjupningar har som utgångspunkt människors välbefinnande. Staden är inte bara en fysisk struktur utan konstitueras även av dess användare: dess invånare och besökare. Det framtida arbetet ska därför forma en social, ekonomisk och ekologisk hållbar stad. Med sitt långsiktiga tidsperspektiv är planförslaget sålunda ett underlag för diskussioner om Visbyområdets framtid.

Ett brett utbud är en förutsättning för att människor ska kunna och vilja bo och verka på Gotland. En stark regional konkurrenskraft är inte enbart beroende av att det finns konkurrenskraftiga företag i regionen. Förutsättningarna för såväl företag som invånare spelar också stor roll, till exempel den fysiska och sociala infrastrukturen, kultur- och naturmiljön, serviceutbudet och dess kvalitet.

Det är viktigt att landsbygden och Gotlands övriga tätorters särart och potential tillsammans med Visby tas till vara som en gynnande faktor för hela Gotland. Landsbygden och tätorterna verkar i många avseenden i symbios med centralorten Visby.

Visby är;

- den största tätorten med centrum för både den regionala och lokala administrationen.
- knutpunkt för kommunikationerna med fastlandet både i luften och på havet.
- en drivkraft för utveckling av näringsliv och offentlig service på Gotland.
- centrum för utbildning och arbetsmarknad på Gotland.
- ett kulturellt centrum för Gotland med världsarvet - Visby innerstad - som juvelen i kronan.
- den enda ort på Gotland som kan erbjuda en fullständig kommersiell och offentlig service.

Visby är som helhet inte en färdigbyggd, färdigutvecklad stad. Ambitionen är att det i Visbyområdet också i framtiden ska utvecklas goda miljöer att växa upp, bilda familj och åldras i och att Visbyområdet ska vara en dynamisk miljö för företagande. Stadsutvecklingen i hela Visby ska stärka sin roll som motor för näringsliv, välfärd, kultur, resurshushållning och nationell och internationell konkurrenskraft. Det handlar om bra skolor, låg brottslighet, fungerande infrastruktur, god livsmiljö, livgivande kulturpolitik, ett rikt friluftsliv, tillgång till ett varierat utbud av grönområden liksom om vackra, attraktiva stadsdelar och boendemiljöer.

För närvarande råder en viss bostadsbrist i Visbyområdet samtidigt som det finns en omfattande vilja att bygga och omstrukturera verksamheter. Den militära omorganisationen har medfört att stora markområden har frigjorts för stadens utveckling på såväl A7- och P18-området.

Den fördjupade översiktsplanen för Visbyområdet behandlar bland annat följande framtidsfrågor:

- Hur utvecklas Visby på lämpligast sätt?
- Hur bygger man ut, hur länkar man samman, hur "helar" man Visby på bästa sätt?
- Var i Visby bygger vi framtidens bostäder och för vilka?
- Vilka utvecklingsmöjligheter har Visborg - den nya stadsdelen i södra Visby?
- Hur hanterar vi externa handelsetableringar, vill vi omvandla industrimark till köpcentrum? Verksamheter söker både lokaler och bostäder till sina anställda. Alla vill ha attraktiva lägen - vad är det?
- Hur tar vi vara på den värdefulla grönstrukturen för att ytterligare stärka Visbys attraktion som boendemiljö?
- När den kommunala förvaltningen flyttar ut ur innerstaden - vad flyttar in?
- I vilken ordning bygger vi ut staden?
- Hur gör vi staden tryggare, mer jämställd och bättre och tillgängligare för barn, äldre, funktionshindrade och andra i den fysiska planeringen eftersatta grupper av människor?

Planprocessen

Kommunstyrelsen gav 2002-05-23 ledningskontoret i uppdrag att utarbeta en fördjupad översiktsplan för Visbyområdet. Samtidigt fick byggnadsnämnden i uppdrag att genomföra erforderligt planarbete enligt plan- och bygglagen. Plan- och bostadskommittén (PBK), har utgjort styrgrupp för planeringen.

Under våren 2006 genomfördes ett två månader långt samråd. Under samrådtiden gjordes materialet tillgängligt på olika sätt, dels genom en utställning på Almedalsbiblioteket, dels genom föredrag, tema-kvällar och stadsvandringar. Alla hushåll på Gotland fick en inbjudan att medverka. Information fanns även att tillgå på kommunens hemsida och i dagspressen.

Under samrådet inkom närmare 700 yttranden från allmänheten, myndigheter och föreningslivet. Yttrandena sammanfattades i en samrådsredogörelse, vilken utgjorde en av bilagorna till utställningsförslaget. Utifrån inkomna synpunkter och fördjupade studier omarbetades, fördjupades och utvecklades förslaget inför utställningen.

Under utställningen sommaren 2009 gavs ytterligare möjligheter att lämna synpunkter. Förslaget var utställt på stadsarkitektkontoret, Gråbobiblioteket och Almedalsbiblioteket. Sammanlagt inkom cirka 40 yttranden. Dessa har sammanställts och bemötts i ett utlåtande. Dessutom redovisas länsstyrelsens synpunkter i sin helhet i ett så kallat granskningsyttrande.





Planområdets avgränsning

Planområdet har fått en schematisk avgränsning och omfattar i första hand större delen av Visby församling. Denna del ges också en högre detaljeringsgrad i såväl text som på plankartan. Planförslaget omfattar hamnområdet i Visby hamn. Däremot ingår inte övriga vattenområden. Därutöver ingår delar av Västerhejde församling med bl a Vibble samt kustområdet Själsö-Brissund i Väskinde församling, då dessa områdens roll som bostadsområden för Visby kan förväntas stärkas ytterligare genom bl a en utbyggd infrastruktur.

Hela planområdet benämns som Visbyområdet. I de fall det är någon av planens tre huvuddelar som avses benämns dessa Visby alternativt staden respektive närområdena eller var för sig del av Västerhejde och Själsö-Brissund. I planområdet bor knappt 25 000 personer.



VAD GÄLLER I DAG? - Övergripande mål och riktlinjer

Hållbar utveckling

Hållbar utveckling definierades ursprungligen i Brundtlandrapporten från 1987 som "en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att kompromissa med kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov". Det är en utveckling som baseras på konsumtion och produktion som inte bryter ned naturens resurser, skyddar miljön, stödjer allas lika möjligheter till en god hälsa och undanröjer fattigdom.

Arbetet för hållbar utveckling är en process som omfattar sociala, ekonomiska och ekologiska aspekter. Helhetssyn, dialog och kritiskt tänkande liksom en vilja till positiv förändring ligger till grund för processen. Att utveckla ett hållbart samhälle förutsätter ett aktivt, medvetet och långsiktigt arbete med att, i alla delar av samhället, verka för att nå målen för hållbarhet.

Den fysiska planeringen pekas ofta ut som en viktig arena för utvecklandet av ett hållbart samhälle. Det beror på att de system och strukturer som den fysiska planeringen utgör är långsiktiga och ligger till grund för bland annat transportsystem, boende och kommunikationer, och därmed också beteendemönster. Den fysiska infrastrukturen är många gånger avgörande när det gäller möjligheter till att välja livsstil och beteende både för människor och för företag.

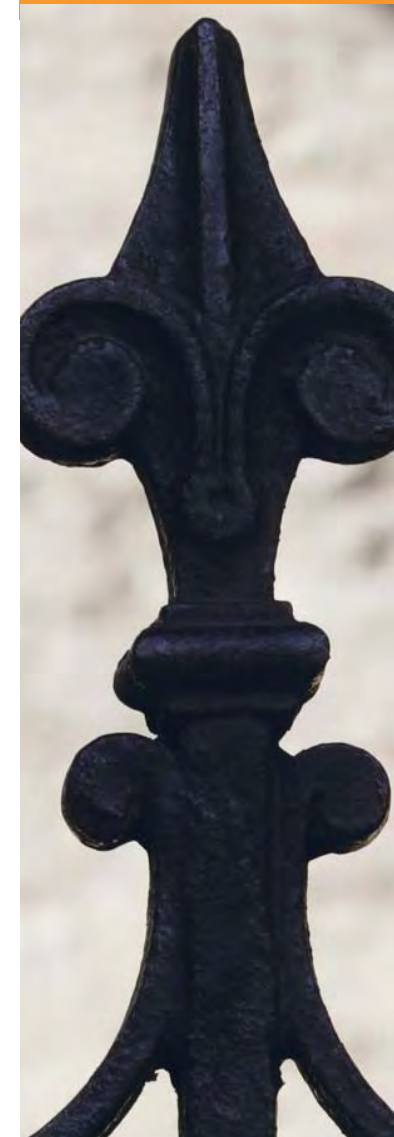
En översiktsplan och dess fördjupningar ska enligt plan- och bygglagen främja goda miljöförhållanden, en långsiktigt god hushållning av mark- och vattenområden, energi och råvaror samt en från social synpunkt god livsmiljö.

Arbetet för ett hållbart samhälle ska genomsyra Gotlands kommuns planering. Vid bygglovprövning och detaljplanläggning ska föreslagna exploatering stämmas av mot målen för hållbar utveckling.

Hållbar stadsutveckling

Visby är Gotlands naturliga regioncentrum och den enda ort som kan erbjuda fullständig kommersiell och offentlig service på ön. Ett brett utbud är en förutsättning för att människor ska kunna och vilja bo och verka på Gotland. Ambitionen är att det i Visbyområdet också i framtiden ska utvecklas goda möjligheter för att växa upp, bilda familj och åldras i och att Visbyområdet ska vara en dynamisk miljö för företagande.

En långsiktigt hållbar utveckling av Visbyområdet innehåller *ekologiska, ekonomiska* och *sociala* dimensioner.



Ekologisk hållbarhet

Ett ekologiskt hållbart samhälle handlar om att hushålla med begränsade naturresurser, att mark, vatten och luft inte belastas med föroreningar, att ha en miljöanpassad infrastruktur och energianvändning, att minimera bullerstörningar samt att den biologiska mångfalden i naturen och naturens produktionskapacitet ska upprätthållas.

På Gotland har kommunfullmäktige beslutat att Gotlands kommun ska vara en ekokommun. Det innebär att utvecklingen av det gotländska samhället inriktas mot att bli ett samhälle där miljötänkande, kretslopp och god resurshushållning är i fokus. Kommunfullmäktige har antagit målet att Gotland ska vara ett ekologiskt hållbart samhälle år 2025.

På lokal nivå handlar den ekologiska dimensionen av byggande och exploatering bland annat om att bevara grönområden inom tätorten, att bygga miljöanpassat och att skydda och bevara värdefulla naturområden samt grundvattentillgången.

Kommunens fysiska planering har stor betydelse för att nå ett ekologiskt hållbart samhälle. Förutom att styra markanvändningen ska den också skapa möjligheter för befolkningen att agera hållbart, särskilt när det gäller transporter och möjligheten att återvinna utjänta produkter.

Ekonomisk hållbarhet

För den framtida ekonomiska tillväxten bedöms produktivitetens utvecklingen i näringslivet och förmågan att utveckla nya varor och tjänster bli avgörande. Det innebär att möjligheten till att utveckla ett framtida välfärdssamhälle intimt hänger samman med näringslivets utveckling.

Ett gott företagsklimat ger förutsättningar för ett växande näringsliv där befintliga företag, nya företag och entreprenörer vågar satsa. För att nå en hållbar utveckling måste den ekonomiska tillväxten ske med sociala och miljömässiga hänsyn. Produktion och konsumtion

av varor och tjänster ska leda till så liten negativ påverkan på människor och miljö som möjligt.

Gotlands kommun har ett ansvar att stimulera förutsättningar för en ekonomiskt trygg utveckling för kommunen. En del av denna stimulans påverkas av hur kommunen väljer att disponera kommunens mark- och vattenområden.

En fråga för Visbys utveckling är hur Östercentrum kan utvecklas som centrumkärna för handel, hur detta kan kombineras med den viktiga närservicen och hur stadens industriområden kan bli vackrare med grönska och tryggare med en god infrastrukturplanering, även för dem utan bil.

Att värna om människors hälsa och naturresurser är en förutsättning för utveckling och välbefinnande. Det är viktigt att kommunal fysisk planering tar tillvara de resurser och möjligheter till god livskvalitet och livsmiljö som Visbyområdet erbjuder genom att kombinera attraktiva boende-, arbets-, utbildnings- och fritidsmiljöer.

Social hållbarhet

En social hållbarhet koncentreras i den fördjupade översiktsplanen för Visbyområdet till fyra perspektiv:

- Trygghet
- Jämställdhet
- Tillgänglighet
- Delaktighet

I ett bostadsområde kan offentliga miljöer såsom parker, parkeringar, gator och gårdar upplevas som otrygga. Trygghetsförstärkande åtgärder ökar livskvaliteten. Anpassad belysning och fler människor i rörelse utomhus är exempel på sådant som förstärker känslan av trygghet. Att anställa gårdsvårdare eller utveckla olika former av självförvaltning är andra exempel.

Området mellan Öster- och Södercentrum kan utvecklas och bli ett mer attraktivt område i Visby, utnyttjas bättre och bli en tryggare miljö. Att anlägga en fontän, tydliga cykelstråk och torghandel är exempel på hur området kan förbättras.

Även kollektivtrafikens hållplatser kan upplevas otrygga, liksom gångtunnlar i tätorter. I arbetet med att öka kollektivtrafikens attraktivitet hör att förutom förbättra linjetrafiken även att fysiskt utforma hållplatser och busstationen till trygga, säkra och tillgängliga platser.

I en hållbar stadsutveckling måste trygghet och god tillgänglighet för kvinnor och män, flickor och pojkar, utvecklas så att alla har lika goda förutsättningar att ta del av samhällets resurser trots att de lever under olika förutsättningar. Målet är att alla ska känna trygghet och säkerhet. Det finns samband mellan det sociala livet och den byggda miljön som måste samspela för att uppnå detta mål.

Detta ställer också krav på ett jämställdhetsperspektiv i planeringen, där man låter både kvinnors och mäns erfarenheter av vardagsliv och arbete påverka planeringen och utformningen av olika miljöer, inte minst de offentliga. Det manliga perspektivet har länge varit normgivande i den fysiska planeringen.

Målet är ett samhälle tillgängligt för alla. En attraktiv boendemiljö måste vara tillgänglig och säker för alla invånare. Det innebär en skyldighet att särskilt utforma den fysiska miljön så att bland andra barnfamiljer, äldre och personer med funktionshinder inte utestängs från att ta del i samhällslivet. Det kan till exempel gälla mötesplatser, trottoarer, offentliga lokaler och bussar som ska vara tillgängliga för alla grupper. I planeringen av Visby innerstad utgör detta en särskild utmaning.

För barnfamiljer, äldre och funktionshindrade är närmiljön särskilt viktig. Utsikten från fönstret, utevistelsen på balkongen och lekmiljö/parkmiljö är en viktig kontakt med utomhusmiljön. Om närmiljön är bra utformad kan den användas mycket och locka till utomhusvistelse, medan en dålig närmiljö kan för vissa utgöra ett hinder för att

komma ut.

En hållbar utveckling förutsätter att alla som lever och verkar på Gotland blir delaktiga. Att kunna påverka sin vardag, s k "vardagsmakt" är viktigt. Delaktigheten för olika grupper i samhället ställer krav på olika mötesformer och olika informationsvägar. Vuxna utgår ofta från sina egna referensramar när de planerar för barn. Det är därför viktigt att i den fortsatta planeringsprocessen finna former för delaktighet som även når barn och unga.

En omsorgsfull planering kan skapa förutsättningar för goda sociala miljöer och en bebyggelsemiljö som bidrar till jämlika, jämställda och värdiga levnadsförhållanden för alla. En bra fysisk planering kännetecknas av trygghet och stimulerar till fysisk och social samvaro oavsett ålder och fysiska förutsättningar.

Utifrån ett hållbarhetsperspektiv framstår den grundläggande tanken om att hela Visby som god. En hel och färdig stad är hälsosammare, vackrare, tryggare och effektivare. Om staden utvecklas tätt och diversifierat minskar behovet av långa dagliga persontransporter och tillsammans med ett utbyggt cykelvägnät främjar detta både stadsmiljön och människors hälsa.

Vid byggandet av en helt ny stadsdel som Visborg finns också goda möjligheter för kretsloppsanpassade och tekniska lösningar som kan föra oss närmare i visionen för Gotland som världsledande ö-region i energi- och miljöfrågor.

Riksintressen

Hela Gotland är enligt 4 kapitlet miljöbalken, av riksintresse med hänsyn till de samlade natur- och kulturvärdena. Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får komma till stånd endast om de kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. Turismens och friluftslivets intressen ska beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.

Hela planområdet är en del av utvecklingen av Visby som tätort. Detta innebär att MB 4 kap 4§ inte är tillämplig. För att åstadkomma önskvärd utveckling av Visbyområdet bör tillkommande bostadsbebyggelse planeras för permanent boende. Inom planområdet pågår en omvandling av befintlig fritidsbebyggelse till permanentbostäder. Kommunalt vatten och avlopp är till stora delar utbyggt eller planerat.

Inom planområdet förekommer även områden som är förordnade/utpekade som riksintressen enligt 3 kap 6, 8 och 9 §§ miljöbalken för kultur- och naturmiljövården, det rörliga friluftslivet, flygtrafiken, sjöfarten och försvaret.

Kulturmiljövårdens riksintressen

Visby innerstad

Unik tidig medeltida muromgärdad stad, Östersjöhandelns ledande metropol t o m 1200-talets slut. Hansans födelsestad som i planmönster och bebyggelse ännu väl speglar handel, hantverk och sjöfart samt stadens förvaltningsfunktioner och sociala förhållanden från medeltid fram till modern tid. (Stadsmiljö, Fornlämningsmiljö)

Uttryck för riksintresset: Medeltida gatunät och tomtstruktur i det centrala stadsområdet och ett nät av infartsvägar utanför detta. Mariakyrkan, kyrkoruiner och medeltida stenhus. Försvarstornet Kruttornet vid platsen för den medeltida hamnen samt ringmuren med vallgravar och en obebyggd zon där utanför. Lämningar av Visborgs slott. Stadsbebyggelse i sten och trä från 1600-1800-talen. Småhusbebyggelse och bevarad planstruktur som under 1700- och 1800-talen växte fram på Klinten och utmed de gamla vägsträckning-

arna runt det medeltida bebyggelseområdet. Parker och grönstråk. Institutionsbyggnader och annan bebyggelse som hör samman med funktionen som residens- och domkyrkostad. Medeltida kulturlager. I området ingår även boplatslämningar under staden från stenåldern samt kalkugnar.

Muramaris-Brucebo

Två tidstypiska konstnärsmiljöer från 1900-talets början i anslutning till kustområdet norr om Visby, med byggnader och trädgårdsanläggningar speglande tidens ideal och konstnärsdrömmar. (Kognitiv miljö)

Uttryck för riksintresset: Konstprofessorn Johnny Roosvals "Muramaris" med villa och trädgård i italiensk stil, och konstnären William Blair Bruces "Brucebo" med bl a trädgårdsmästarbostad i engelskinspirerad korsvirkestil. I området ingår även ett fiskeläge.

Naturmiljövårdens riksintressen

Norra Visby och Själso-Brissund

Norr om ringmuren börjar riksintresseområdet Nordergravar – Ire-vik (N22). Området avgränsas, inom planområdet, i stora drag av Lummelundsväg/väg 149 och inbegriper även Östergravar. Inom planområdet är de s k riksvärdena i huvudsak knutna till klinten och strandvallar.

Centrala Visby

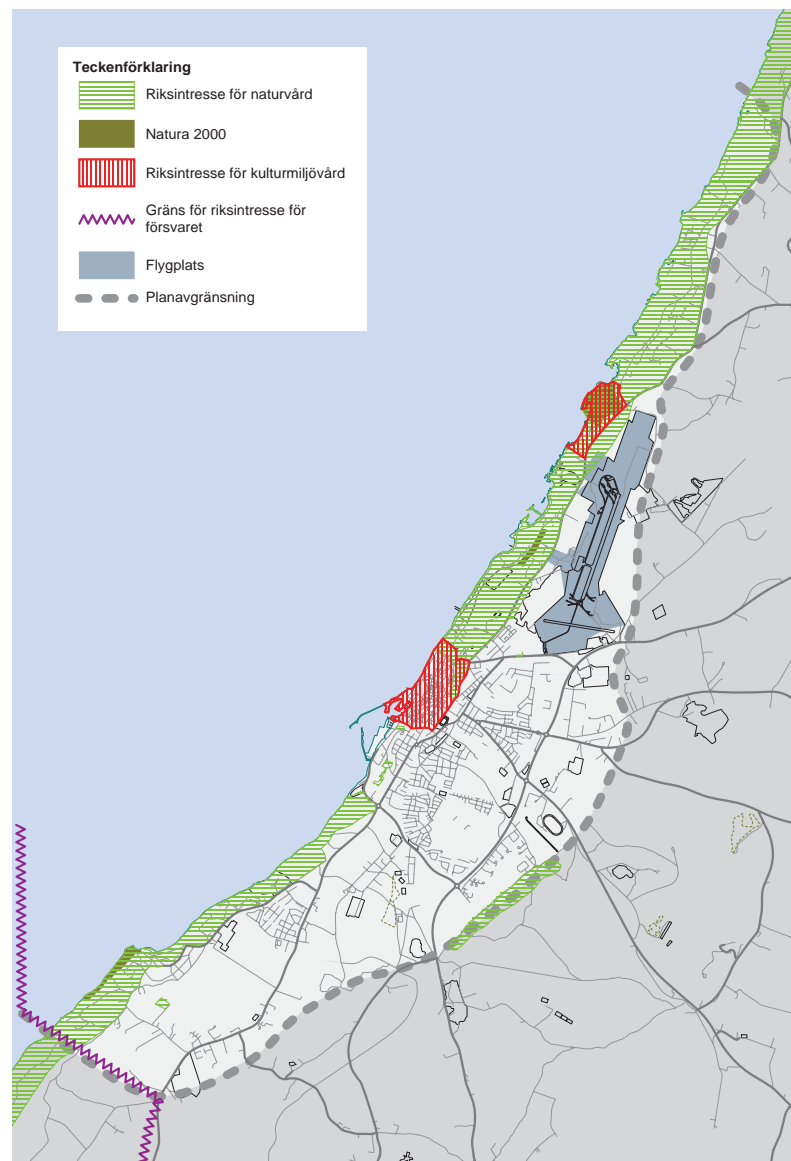
Inne i Visby finns tre berggrundsblottningar utpekade som riksintressen p g a sina stora geologiska/paleontologiska värden. Berggrundsblottningarna vid Lantmännens anläggning ovanför hamnen (N101A), ravinen i Palissaderna (N101B) samt berggrundsblottning invid Broväg vid Bingers kvarn (N101C).

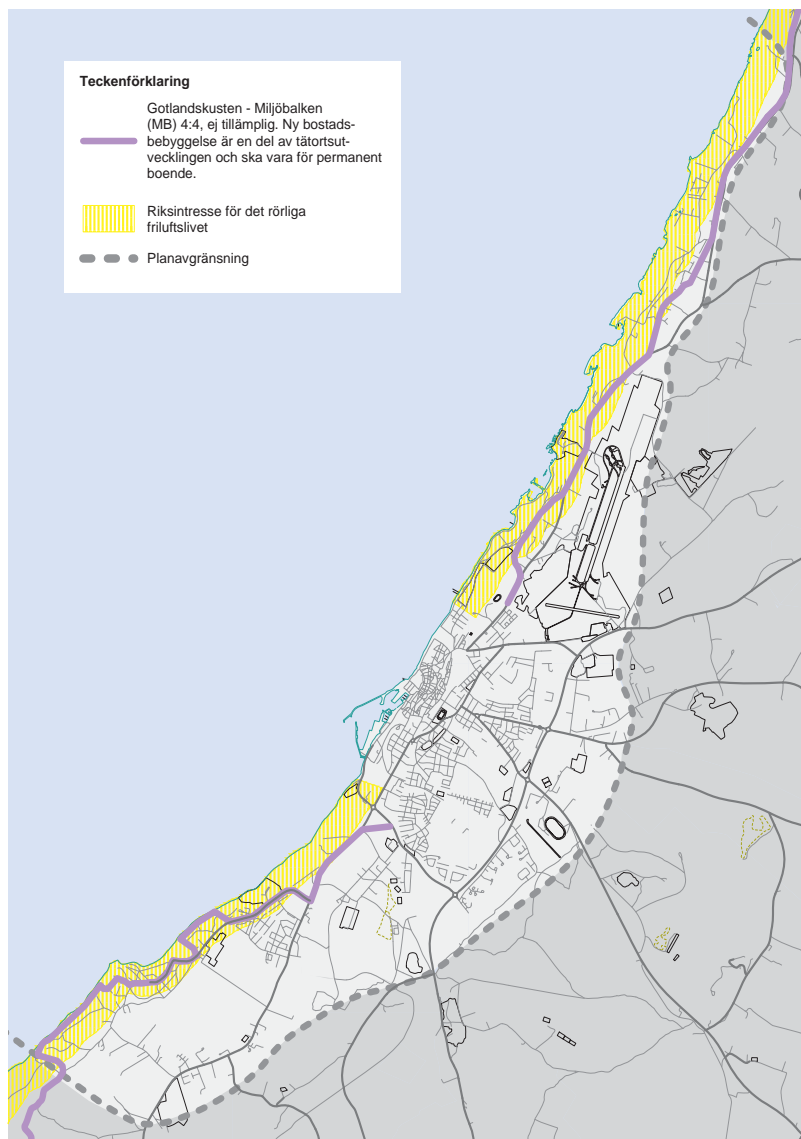
Södra Visby och delar av Västerhejde

Kustområdet söder om Visby ligger inom riksintresseområdet "Hällarna – Nyrevsudde" (N31). Bl a innefattar området en större del av Södra hällarna. Inom planområdet är riksvärdena knutna till klintkusten ur geologiska aspekter. Från Kneippbyn och söderut till Toftafältet är området till stor del bebyggt.

Kuse änge (N79) i Västerhejde är ett fint änge med rik flora, som något avviker från den normala på Gotland.

Intill planområdet, vid Terra Nova, ligger området Slättflis – Langes hage (N25), där riksintresset är knutet till det berggrundsstratigrafiska värdet. Området är ett mycket säregnet karstområde.





Kommunen har preciserat avgränsningen för riksinresset för friluftsliv. Se avgränsning och motivering på sidan 63.

Friluftslivets riksintrassen

Området NR I 4 Gotlandskusten utgör riksintrasseområde för friluftsliv. Område 4 utgörs av stora delar av den gotländska kusten i ett bälte som löper med en bredd av 500 meter från strandlinjen. Riksintrasset berör det aktuella planområdet norr om stadsdelen St Görän och söder om Färjeleden.

Av värdeomdömet som är förenat med riksintrasseområdet framgår att den Gotländska kusten till stora delar utgörs av orörd och omväxlande natur med mycket goda möjligheter till rekreation och aktiviteter av olika slag.

Riksintrassets intresseaspekter är i beskrivningen rangordnade enligt följande:

1. Bad
2. Naturstudier
3. Cykling
4. Kulturstudier
5. Vandring
6. Fritidsfiske

Av beskrivningen framgår att attraktiva badstränder finns bland annat i Visby och att andra för friluftslivet attraktiva platser utmed kusten är bland annat Höglint.

Vidare framgår att Gotlandsleden, som är 345 km, är landets fjärde cykelled och går till övervägande delen längs kusten. Fritidsfisket är främst attraktivt utmed kuststräckan Tofta-Hallshuk.

För att förutsättningarna för att områdets värden skall bestå krävs bland annat att hävden av strandängarna fortsätter och att bebyggelse och turistanläggningar lokaliseras till lämpliga platser.

Flygtrafikens riksintressen

Visby flygplats

Visby flygplats är utpekad som område av riksintresse. Riksintresset syftar till att skydda flygplatsens verksamhet. I oktober 2004 påbörjades arbetet med en riksintressbeskrivning gällande riksintressets omfattning och influensområde, där särskilt flygbullret och hinderfriheten kan påverka den fysiska planeringen. Beskrivningen är inte färdigställd. För närvarande utgör flygbullerkartor daterade 31 oktober 2005 planeringsunderlag för kommunen.

Sjöfartens och yrkesfiskets riksintressen

Visby hamn

Sjöfartsverket har genom beslut 2001-10-22 pekat ut de hamnar och farleder, samt områden i övrigt, som har sådana speciella funktioner för sjötransportsystemet att de bedöms att de berörs av riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Visby hamn är ett sådant område, där det pågår ett arbete med en precisering av riksintresset.

Visby hamn är av riksintresse för yrkesfisket.

Försvarsmaktens riksintressen

I närheten av och inom planområdet finns följande militära riksintressen:

- Tofta skjutfält, ca 3000 ha mark samt intilliggande havsområde samt
- Visby flygplats

Utöver de angivna områdena skall hänsyn tas till den omgivningspåverkan, som verksamheten på "fälten" åstadkommer (s k bullerzoner).

Hälsa & Säkerhet

Buller

Ljud påverkar oss på olika sätt och har betydelse för vår hälsa och för möjligheten till en god livskvalitet. Bullret, som i tätortsmiljö främst härrör från vägtrafik, industriella verksamheter, fläktar, arbetsmaskiner, musik från restauranger och liknande, är ett växande problem.

Följande riktvärden gäller för trafikbuller:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maxnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maxnivå vid uteplats i anslutning till bostad

För flygbuller är motsvarande riktvärden 55 dBA ekvivalentnivå utomhus och 70 dBA som maxnivå utomhus. I vissa fall, i första hand i Visby innerstad, måste dock särskild hänsyn tas till de specifika förhållandena vid tillämpning av riktvärdena.

Trafikbullerstörningarna i Visby härrör från såväl biltrafik som flyget.

Flygbullerproblematiken påverkar i hög grad utvecklingen av Visbys norra och centrala delar. För områden där maxvärdet underskrider 80 dBA bör bebyggelse kunna tillåtas där det är välmotiverat för komplettering av den befintliga bebyggelsestrukturen. Dock bör riktvärdena för inomhusmiljön alltid följas.

Huvudgatorna i Visby uppvisar vid dataprogrambaserade bullerberäkningar relativt höga bullernivåer. Att utveckla Visby till ett hållbart samhälle innebär att biltrafiken och trafikplaneringen ska ta sitt ansvar. Åtgärder som kan dämpa trafikbuller är bland annat lägre hastighet, val av asfalttyp och bullerskärmar. Vid utveckling av bostadsområden och ny exploatering är det av stor vikt att hänsyn tas till hur bebyggelsen planeras och detaljutformas för att minimera störning från trafik.

Förorenad mark

Som en följd av hantering av kemiska produkter och avfall i tidigare och nuvarande industriella verksamheter finns det många markområden på Gotland som är förorenade av t ex olja, tungmetaller och bekämpningsmedel. Länsstyrelsen har lokaliserat ungefär 1200 områden som potentiellt förorenade varav ca 135 områden har riskklassats inom Visbyområdet.

Riskerna för exponering kan öka när man gräver eller schaktar för ny bebyggelse. Vid planläggning tas hänsyn till om marken kan vara förorenad. Krav ställs i dessa fall på markundersökning som grund för riskbedömning och eventuellt behov av sanering. Flera områden i Visby har i samband med exploatering undersökts och sanerats.

Strålning

Radonhalten i berggrunden är generellt låg på Gotland. Senare års mätningar har dock visat att det finns områden med sprickig berggrund s k karstområden, där radonhalten kan vara förhöjd, bl a i Visbyområdet. I dessa områden ställs speciella krav på byggnaderna i samband med nybyggnation vilket kan innebära att byggnadsdelar som står i kontakt med marken utformas så att luft från marken förhindras att tränga in i byggnaden.

Magnetiska fält som kan påverka människan förekommer i anslutning till kraftledningar, transformatorstationer, i olika installationer i byggnader etc. Normala försiktighetsåtgärder bör gälla i planeringen, bl a undvika att placera nya bostäder, skolor och daghem mycket nära sådana elanläggningar som ger förhöjda magnetfält. Vid nybyggnad bör av försiktighetsskäl nivån 0,2 mikrottesla (μT) inte överskridas.

Människans påverkan av strålning från mobiltelefonimaster är dåligt känd. Man vet att strålningen avtar snabbt med avståndet från källan och att den är högst i sändarriktning. I närheten av bostäder bör lokalisering av master undvikas. Samlokalisering av master bör ske i områden där det inte finns närliggande bebyggelse.

Risk och sårbarhet

Genom att tidigt i den fysiska planeringen identifiera olika risker blir det lättare att minska negativa konsekvenser för människor, egendom och miljö. Riskidentifiering görs lämpligen genom riskanalyser och konsekvensbeskrivningar. Risker går inte helt att eliminera. Det är dock viktigt att lyfta fram dem och i samhällsplaneringen ta ställning till om den specifika risken kan anses som acceptabel. Om så inte är fallet bör händelsen modifieras så att risken kan minskas till en acceptabel nivå. Därutöver behöver man kontinuerligt följa upp accepterade risker eftersom samhällsutvecklingen är en ständigt pågående process.

Riskidentifiering

Förutsättningarna vid varje individuellt fall är unika och det är därför svårt att ge generell vägledning för att identifiera risker. En god vägledning är skriften "Riskhänsyn i översiktsplaner" utgiven av Statens Räddningsverk.

En lokal/regional risk- och sårbarhetsanalys för Gotland är en ständigt pågående process. Räddningstjänstens verksamhet är en central del i detta arbete. Målet med den lokala/regionala risk- och sårbarhetsanalysen är att arbetet skall leda fram till en åtgärdsplan som syftar till att utveckla säkerhet och trygghet på Gotland. Arbetet i sig syftar till en ökad riskmedvetenhet, breddade kunskaper och ett ökat engagemang i risk- och säkerhetsfrågor inom en bred krets av aktörer.

Räddningstjänsten på Gotland

De problemställningar Räddningstjänsten primärt har att hantera är bostadsstrukturen och bemanningen. När det gäller det förstnämnda är antalet våningar på husen av stor betydelse. Om ett bostadshus planeras bli högre än 23 meter måste brandsäkerheten byggas in i huset, exempelvis brandsäkert trapphus.

Räddningstjänstens verksamhet är i allra högsta grad baserad på verkliga riskfaktorer vilka på många sätt är "färskvaror". Det finns inga egentliga nationella krav på hur insatstiderna eller placeringen ska se ut, utan det fastställs utifrån en kommunal ambitionsnivå. Gotlands kommuns ambitionsnivå är att hela Gotland ska kunna få

räddningstjänst inom 30 min.

Ur ett räddningstjänstperspektiv är en samlad bebyggelse att föredra. Detta är av avgörande vikt då anspänningstiden, dvs den tid det tar från att man får larmet till att man kan rycka ut, är beroende av var man befinner sig. Med hänsyn till den planerade bebyggelseutvecklingen i Visbyområdet och Räddningstjänstens nuvarande lokalisering kan det finnas motiv för att hitta en ny plats för brandstationen längre söderut i Visby.

Skyddsobjekt och skyddszoner

I första hand nämns Flygplatsen och oljedepån i hamnen i detta sammanhang. Oljedepån anses av Räddningstjänsten som olämpligt placerad. Även om den uppfyller alla krav idag kan nya bestämmelser och riskfaktorer uppstå i framtiden.

Transporter av farligt gods och transportvägar till och från riskfyllda anläggningarna

Ökande oljetransporter på Östersjön finns med i riskbilden runt Gotland. Gotlands kommun har för närvarande ingen planering för att hantera ett stort oljeutsläpp där stora volymer olja kan behöva tas om hand på stränderna. Det saknas också en mellanlagringsstation där upp till 10 000 ton olja kan lagras.

Vattentäcker och andra sårbara områden som kan drabbas av en olycka med farligt gods

På Gotland finns ingen vägvalsstyrning då Gotland är slutdestinationen för det farliga godset. Det som transporteras på ön körs med lastbil. En viktig utgångspunkt är att det måste vara möjligt för de som använder olja i innerstaden att få den levererad till sin fastighet.

Volymer av farligt gods anses inte vara så stora på Gotland att de skulle utgöra någon större riskfaktor. Vissa insatser har gjorts för att skydda grundvattnet. Där en transportolycka skulle få konsekvenser för dricksvattnet t ex längs Färjeleden har skyddsvallar byggts. Nya bestämmelser och avgränsningar av nuvarande vattenskyddsområde för Visby är på väg att tas fram vilket kan komma att innebära förändringar bl a när det gäller transporter av farligt gods.

Miljö känslighetskarta

En miljö känslighetskarta över Gotland saknas idag. Kartan skulle bl a vara ett värdefullt underlag för Räddningstjänsten. För att minimera verkningarna på naturen i samband med brandbekämpning används ett miljövänligt släckskum.

Klimatscenarier

Effekter av framtida bedömda klimatförändringar behandlas ingående i det pågående arbetet med en översiktsplan. De förändringar i klimatet som vi står inför kommer att kräva en ny syn på var vi bygger och hur bostäder och infrastruktur skall utformas.

Gotlands kommun har antagit ett antal policydokument som ska beaktas i denna fördjupning av översiktsplanen och vid dess genomförande. Det regionala utvecklingsprogrammet, *Vision Gotland 2025 - Regionalt utvecklingsprogram (RUP) för Gotland*, är huvudinstrumentet för att samla och leda Gotland i riktning mot en önskvärd utveckling och gemensamma mål. Programmet anger inriktning och prioriteringar för Gotlands utveckling och baseras på en analys av de särskilda utvecklingsförutsättningar och den utvecklingspotential som finns på Gotland. RUP används också som underlag för andra "konkretiseringsprogram" som t ex översiktsplanen, regionalt tillväxtprogram och strukturfondsprogram.

För att uppnå de mål som redovisas i Vision Gotland 2025 krävs ett antal strategier där många har bäring på den fysiska planeringen. Det idag viktigaste målet är att öka befolkningen på ön. För att möta detta krävs tillgång till attraktiva bostäder och boendemiljöer för alla kategorier samt tillgång till arbete och god service. Visionen talar också om Gotland som den naturliga mötesplatsen i Östersjön. Kongresshallen i Visby har med sitt attraktiva läge och utformning bidragit att nya besökskategorier lockats till ön. För att möta det ökande intresset att förlägga möten och kongresser till Visby krävs mötesplatser och övernattningsmöjligheter av olika kategorier liksom en fortsatt utveckling av flyg- och färjetrafiken.

Fjärrvärmeutbyggnaden och ett långsiktigt säkerställande av vattenförsörjningen är exempel på viktiga infrastrukturfrågor som lyfts fram i Vision Gotland 2025.

Miljökvalitetsnormer

Partiklar

Miljökvalitetsnormer för partiklar (PM_{10}) är en norm som eventuellt tillfälligt kan överskridas under våren. Halterna i luften ökar efter vinterns halkbekämpning. Miljökvalitetsnormens dygnsvärde överskrids då sannolikt några gånger. Vid mätningar under vinter – vår 2003 överskreds detta dygnsvärde 8 gånger. Det maximala överskridandet som tillåts är 35 gånger per år.

Förslag i översiktsplanen bedöms inte innebära att miljökvalitetsnormerna överskrids, d v s att de överskrids mer än 35 gånger per år. Åtgärder för att hålla nere halterna under våren är bl a snabbare omhändertagande av resterna av halkbekämpningsgruset.

Kustvatten

Kustvattnen utanför planområdet har i förslaget till åtgärdsprogram för Södra Östersjöns vattendistrikt "Åtgärdsförslag för Gotlands kustvatten" angetts till "God status", vilket innebär att god status även ska uppnås 2015.

Vattendelegationens beslut om vilken status man vill uppnå till 2015 är att likställa med en miljökvalitetsnorm. Kommunen gör bedömningen att översiktsplanen och förslag i denna inte påverkar kustvattens kvalitet så att god status inte kan uppnås 2015.

Strandskydd

Inom planområdets kuststräcka gäller, med de undantag som beskrivs nedan, det generella strandskyddet om 100 meter landområde och 100 meter vattenområde.

Inom vissa delar är strandskyddet upphävt. Det gäller mark avsedd för bebyggelse och anläggningar inom (äldre) detaljplaneområden, men också senare upphävanden inom nyare detaljplaneområden. Det generella strandskyddet infördes vid utgången av juni 1975 och undantog strandskydd inom fastställda planer (generalplan, stadsplan, avstyckningsplan eller byggnadsplan).

Miljöbalkens bestämmelser om strandskydd har ändrats den första juli 2009 så att länsstyrelsen även ska pröva frågan om strandskydd inom strandskyddsområde som också har annat skydd enligt kap 7 i miljöbalken. På Gotland gäller detta områden som varit av riksintresse för naturvård eller kulturmiljövård.

Inom planområdet är det endast området från avloppsreningsverkets södra del till södra piren, väster om länsvägen, där strandskyddet förändras. Här övertar länsstyrelsen beslutanderätten över strandskyddet. För inlandsvatten övertar, enligt de nya reglerna, kommunen dispensrätten.

Strandskyddets behandling i ÖP och tänkbar påverkan

Strandskyddet kan beröras om det till "Stråket strandpromenaden" fogas anläggningar av något slag. Tanken med stråket är att göra strandområdet från Snäck till Kneippbyn mer tillgängligt för alla. Syftet med strandskyddet bedöms inte motverkas genom detta stråk, särskilt om lokala naturförhållanden så långt möjligt beaktas vid ett genomförande.

Hur strandskyddet ska tillämpas för inlandsvatten har kommunen ännu inte tagit ställning till. Detta kommer att redovisas i översiktsplanen för Gotland. Tidigare har strandskydd enligt beslut inte gällt för mindre vattendrag utan preciserat för namngivna vatten.

Gällande planer - detaljplaner och fördjupade översiktsplaner

Stadsutveckling i Visby under 1900-talet

1934 års stadsplan kom att bilda grunden för dagens Visby. Planen reglerade utbyggnaden av staden utanför murarna, men innanför den dåvarande gränsen mellan Visby stadsförsamling och landsförsamling. Utanför låg stadsdelar som t ex Östra Vi, Smittenslund, Furulund, Södervärn, Värnhem och Pilhagen. Dessa delar inkorporerades 1936 och den nya planen kom därigenom att visa hur staden skulle knytas samman med de äldre villaförstäderna. Grunden för Visby stads fortsatta växt lades och denna plan visade sig stark nog att motsvara behovet av byggbar mark fram till början av 1950-talet. Flerfamiljshusområden som Länna och Norrgatt kom till på 1940-talet med stöd i 1934 års plan. För den fortsatta expansionen behövde man gå utanför plangränsen. Planer för den nämnda mellanzonen lades fast utan stöd av översiktlig planering. På 1950-talet bebyggdes de nya stadsdelarna Visborgsstad och området runt Stjärngatan. Under tidigt 1960-tal påbörjades Bingebyområdet, även det utan stöd av översiktsplan men under stark tidspress då bostadsfrågan var akut.

1965 års generalplan har haft en avgörande betydelse för stadens utveckling och struktur nästan ända fram till idag. Tillkomsten av LM Ericssons Visbyfabrik 1961 och en ökande urbanisering ställde nya krav på en lämplig utveckling av Visby. Frågorna gällde lokalisering av nya bostads- och arbetsområden, skolor och institutionsområden, ny vägstruktur, kommunal infrastruktur med vatten och avlopp mm. 1934 års plan visade sig otillräcklig som ram för den expanderande staden.

Generalplanen kom i stort att lägga fast strukturen i dagens Visby och den visade sig hållbar i nästan 40 år. Både Gråbo- och Terra Nova-områdena har till sina huvuddelar följt 1965 års generalplan liksom sträckningen av Färje- och Visbyleden. Även den nya gymnasieskolans lokalisering följde generalplanen. Vatten- och avloppsreningsverken har omlokalisats och byggts ut helt i enlighet med general-

planen. Med nedläggningen av de militära verksamheterna kom nya strukturfrågor att behöva få sin lösning. Utvecklingen av f d A7-området har därför följt en fördjupad översiktsplan från 1996. Även för en del andra områden har fördjupade översiktsplaner tagits fram för att belysa olika intressen och möta aktuella förändringar.

Fördjupade översiktsplaner och aktualisering av dessa

I Visbyområdet finns ett antal fördjupade översiktsplaner för olika delområden. Dessa är gällande och ska beaktas parallellt med denna mer övergripande fördjupade översiktsplan för Visbyområdet. Nedan redovisas de avsteg och förändringar som har gjorts i dessa planer och samtidigt aktualitetsförklaras de.

Fördjupad översiktsplan för Visby flygplats

Den fördjupade översiktsplanen för Visby flygplats antogs av kommunfullmäktige 1991-12-16. Luftfartsverket fick 1995 sitt nuvarande tillstånd för Visby flygplats. Ett tillstånd som i förhållande till areella behov grundar sig på den fördjupade översiktsplanen. Transportstyrelsen har påbörjat ett arbete med en riksintressebeskrivning för Visby flygplats.

Aktualitetsförklaring:

Flygplatsens aktuella markbehov stämmer så pass väl med den fördjupade översiktsplanen att en revidering inte bedöms som nödvändig.

Fördjupad översiktsplan för Visby hamn

Den fördjupade översiktsplanen för Visby hamn antogs av kommunfullmäktige 1995-06-12.

Planen omfattar området från Kruttornet till och med oljecisternområdet. I den anges som mål för förnyelse av hamnområdet:

- All godshantering bör ske i den södra delen av hamnen.
- Gästbåtar och kryssningsfartyg så nära innerstaden som möjligt.
- Ett sammanhängande gångstråk längs vattnet genom området byggs ut.
- Ordna upp och avgränsa tydligt körbanor och parkeringsytor i hela

planområdet.

- Försöka finna användning för de kulturhistoriskt intressanta byggnaderna i området.
- Delar som ej behövs för hamnverksamhet utnyttjas för att avlasta innerstaden.
- Knyta ankomstpunkten till staden.

Några av punkterna har genomförts. Till exempel har Björkanderska magasinet och fängelset rustats upp och ianspråktagits för olika verksamheter. Nöjeslivet har delvis flyttats från innerstaden till hamnområdet och parkeringsytor har iordningställts på hamnplan.

I maj 2002 fick ledningskontoret i uppdrag att genomföra en översiktlig planering av Visby hamn. I november 2004 beslutade plan- och bostadskommittén att den översiktliga planeringen för hamnen skulle ingå i arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Visbyområdet. Från arbetet med den översiktliga planeringen av Visby hamn har bl a följande framkommit:

- Söder om den södra vågbrytaren skall ett expansionsområde läggas ut för hamnändamål för att säkerställa den framtida utvecklingen av hamnen.
- Riksintresset Visby hamn får inte hotas av att andra verksamheter etableras på sådant sätt att de kan påverka riksintresset negativt.
- Det är realistiskt att tro att oljecisternområdet blir kvar under överskådlig tid.
- Turistnäringens utvecklingsmöjligheter och högskolans och kongresshallens expansionsmöjligheter ska bevakas på Holmen.
- Hamnverksamhetens behov ska säkerställas och konflikter mellan olika intressen ska förebyggas.

Aktualitetsförklaring:

Intentionerna i den fördjupade översiktsplanen ska ligga till grund för hamnområdets fortsatta utveckling. En renodling av de olika hamnverksamheterna med turist- och gästhamn i inre delen, kompletterat med viss bebyggelse på Holmen och nyttotrafik i de yttre delarna av hamnen, är önskvärt.

Fördjupad översiktsplan för Norra Visby

Den fördjupade översiktsplanen för Norra Visby antogs av kommunfullmäktige 1995-09-18. Området har i huvudsak utvecklats enligt intentionerna i denna. Bl a har ett kommunalt naturreservat för stora delar av Galgerberget bildats 1998. En bostadsutbyggnad har genomförts vid Talludden och Snäck. Gustavsvik har detaljplanelagts för turism och detaljplaneläggning av Snäckes camping pågår med inriktning mot turism. Förutsättningarna för en bostadsförtätning i Bergbetningen har utretts i ett sk planprogram, där vatten och avlopp samt vägutbyggnad är två stora huvudfrågor. Norderstrand är utbyggt för turiständamål och Norderbacka har detaljplanelagts för bostäder i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Norra Visby.

Aktualitetsförklaring:

Planen bedöms ha full aktualitet och föreslås gälla i sin nuvarande form.

Fördjupad översiktsplan för A7-området

Den fördjupade översiktsplanen för A7-området antogs av kommunfullmäktige 1996-02-12. Planen redovisar olika bebyggelseområden för bostäder och olika typer av verksamheter. Den anger också vilka planeringsprinciper som ska råda med riktlinjer för t ex bebyggelseutformning ("trädgårdsstad") och trafikföring.

Området väster om Allégatan (fd Kasernområdet) är delvis utbyggt och för resterande del pågår detaljplaneläggning. I de utbyggda delarna har den fördjupade översiktsplanen frångåtts till viss del. Ett område som var avsatt för "Publika verksamheter, utbildning, rekreation" har bebyggts med bostäder. Inom området finns också skola och daghem. Ett område finns avsatt för "Allmänt ändamål/verksamheter, exempelvis kriminalvård". Det är inte längre aktuellt med kriminalvårdsanstalt och planläggs nu för bostäder.

En översyn av den östra delen, det tidigare övningsfältet öster om Allégatan, visar att intentionerna i stort sett följs. De avsteg som är

gjorda är att skyddsavståndet till bl a värmekraften har utökats till 300 m och att områden för bostäder har planlagts längs Allégatan (där ursprungstanken var verksamheter).

Aktualitetsförklaring:

Planen bedöms ha aktualitet i de delar som ännu inte är utbyggda.

Fördjupad översiktsplan för Skrubbsområdet (del av Terra Nova)

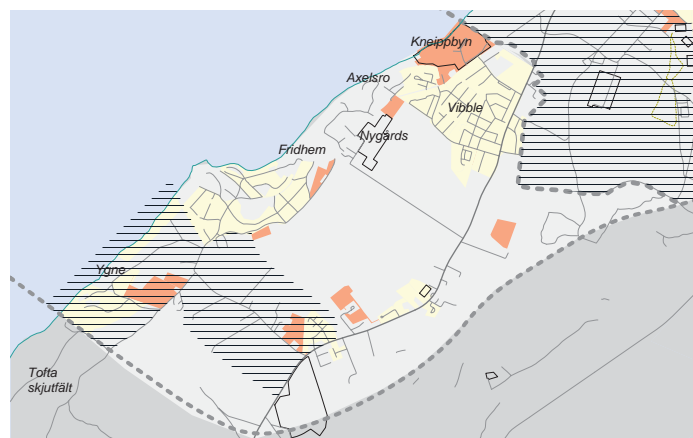
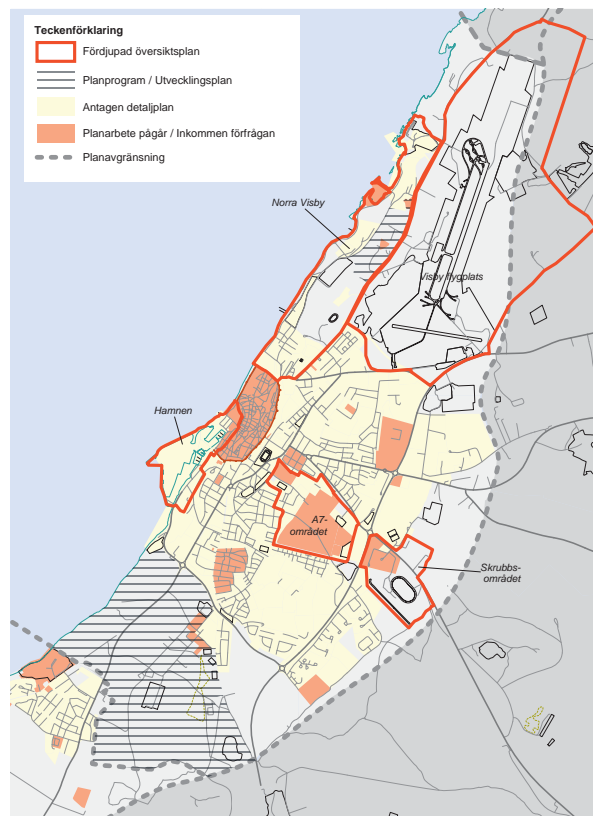
Den fördjupade översiktsplanen antogs av kommunfullmäktige 1989-08-14. Planen syftar till att tillskapa mark för småindustri, kontor och handel, dock ej dagligvaror. Den nära anslutningen till Visbyleden underlättar transporter till och från området. Området för hästsport är bl a tänkt att trygga en fortsatt utveckling av Visbytravet, skapa en ändamålsenlig ridsportanläggning och att ta tillvara möjligheterna att utveckla ett attraktivt område för verksamheter och fritidsaktiviteter. Intentionerna i planen har i stort sett följts och för kvarteret Stenhuggaren pågår detaljplanläggning för att möjliggöra en utveckling av volymhandel i området.

Aktualitetsförklaring:

Planen bedöms ha aktualitet.

Gällande detaljplaner

Större delen av Visby är detaljplanlagt och till största del utbyggt enligt gällande planer. På kartorna till höger redovisas detaljplanlagda områden. För att se gällande detaljplaner för Själsö-Brissundsområdet se kartan sidan 69.



Gällande planer i del av Västerhejdeområdet, oktober 2009



PLANFÖRSLAG HELA VISBY – en utvecklingsidé för Visbyområdet

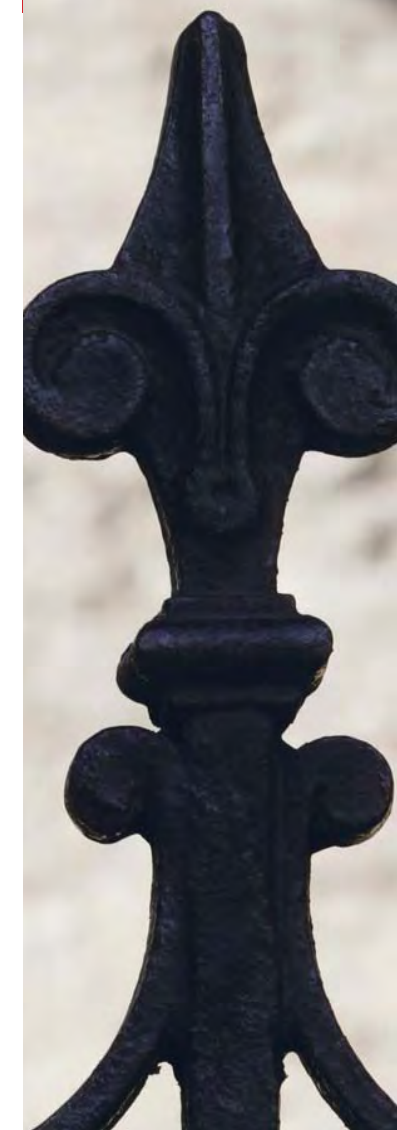
I detta kapitel redovisas det sammanvägda planförslaget och den övergripande utvecklingsidén för Visbyområdet, i form av plankartor och planbeskrivning. Planbeskrivningen redovisar även förslag till planeringsinriktning för vissa omvandlings-/utvecklingsområden i Visby. Plankartorna för staden och dess närområden finns bilagda sist i dokumentet.

Riktlinjer för Visby

- ! Utvecklingen ska ske med riktning mot det "hållbara samhället".
- ! I Visby finns goda möjligheter att vitalisera, utveckla, bygga ut, bygga samman, länka ihop och "hela" staden om den tillåts "växa inifrån" med beaktande av de ekonomiska, sociala och ekologiska dimensionerna av hållbar utveckling.
- ! Med "hela staden" menas i detta sammanhang både "hela" i betydelsen att "laga" och "hela" till skillnad från halva.
- ! Staden ska i vid mening upplevas som "färdig" hela tiden. Med den "färdiga staden" menas att ny bebyggelse ska ansluta till den befintliga staden så att öar av bebyggelse utan fysisk och social koppling till den övriga staden så långt som möjligt undviks.
- ! Med utgångspunkt från det befintliga ska tilläggen ge en god helhetsverkan. Gammalt och nytt ska mötas i skön förening.



Exempel på bebyggelse från olika tidsepoker där struktur och utformning ger en god helhetsverkan.



3

Visby är en trivsamt och levande stad med en egen identitet. Många delar av staden erbjuder en attraktiv boendemiljö med närhet till naturområden, service och arbetsplatser. Låt oss ta vara på det! Inget är dock så bra att det inte kan bli bättre.

Ett hållbart samhälle värnar om hög tillgänglighet, attraktiva omgivningar, jämställdhet och dialog med medborgare. Det är viktigt att Visbys möjligheter tas tillvara genom att kombinera attraktiva boende-, arbets- och skolmiljöer för en fortsatt utvecklad välfärd. Planeringen för det framtida Visby ska ha som utgångspunkt att de tre dimensionerna i hållbar utveckling - ekologiskt, ekonomiskt och socialt - ska genomsyra alla förslag. Olika syn på vad som krävs när vi tillsammans bygger och planerar för framtiden kommer ibland att medföra oenighet. Målsättningen är då att hitta det som är mest lämpligt utifrån de inriktningar som har ansetts för samhällsutvecklingen i Vision Gotland 2025.

För att kunna förverkliga de övergripande intentionerna om ett hållbart samhälle i allt plan- och planeringsarbete i Gotlands kommun krävs mer kunskap och praktiskt användbara metoder för analys, identifiering, mätning, avvägning och säkerställande av dimensionerna för "hållbar utveckling". Detta kan till exempel innebära utveckling av checklistor för trygghetsaspekter och jämställdhet, ekologisk mångfald och ekonomiska indikatorer. Det kan även innebära att metoder att använda geografiskt informationssystem (GIS) utvecklas till exempel inom den sociala dimensionen och att metoder utvecklas för en förbättrad medborgerlig delaktighet. Den fortsatta utvecklingen av Visby ytterstad bör ta fasta på de grundläggande och övergripande karaktärsdragen som ytterstaden ganska tidigt kom att utveckla och har utvecklats ifrån.

Vägarna och gatorna utgör de kanske viktigaste offentliga rummen i ytterstaden. Utvecklingen sedan 1960-talet har dock inneburit att det förgrenade vägnätet har blivit mindre tydligt. De nya stadsdelarna försörjs istället med kringleder och skaftgator. Den ökade bilismen och prioritering av bilens framkomlighet har i en del fall även gjort huvudgatorna till bullrande trafikapparater med karaktär av leder,

som skiljer av och splittrar snarare än helar och binder samman staden. I våra dagar har behovet av strukturer av grönytor och grönskråk ökat i betydelse. Säkerställandet av och omsorgen om grönsstrukturernas ekologiska, sociala och estetiska värden utgör en viktig del av den hållbara utvecklingen. För att i planeringen synliggöra grönsstrukturens och allmänna platsers sociala och kulturella värden kan exempelvis sociotopkartor användas. En sociotop är ett avgränsat områdes sociala värdeegenskaper utifrån människans behov och användningsområde.

En utveckling av Visbyområdet med utgångspunkt från de nämnda hållbarhetsaspekterna är att föredra. En "hel" och "färdig" stad är lättare att förstå, lättare att orientera sig i, känns säkrare och "närmare". Kort sagt - En "hel" och "färdig" stad är hälsosammare, vackrare, säkrare, tryggare och effektivare.

Hur ska Visby växa?

! Den byggda miljön i Visby ska utvecklas i samspel mellan bevarande och nyskapande med utgångspunkt i stadens form, skala och uttryck.

! Fördjupade studier av påverkan på stadsbilden och stadens siluett ska i första hand genomföras vid planering av

- **ny bebyggelse med påverkan på innerstaden både från havs- och landsidan**
- **annan ny bebyggelse med planerad havsutsikt**
- **bebyggelse med påverkan på stadens entréer**
- **ny bebyggelse när den på platsen rådande formen och skalan planeras att frångås**

! Framtagna råd och riktlinjer som redovisar bebyggelsens och utemiljöns karaktärsdrag under perioden 1900–2000 i Visby ytterstad utgör underlag vid bygglovprövning och planläggning.

Stadens form, skala och uttryck

Ska ytterstaden byggas ut i harmoni med den befintliga bebyggelsen eller ska staden lyftas i spännande kontrastverkan mellan gammalt och nytt? Vad är lämpligt för Visby? Att bygga i anpassad harmoni med det gamla är inte lätt, men i sammanhanget ändå den relativt sett lätta vägen. Den allra lättaste vägen är att ställa det nya bredvid eller framför det gamla utan att närmare tänka sig för och därmed riskera att skymma och/eller upplevelsemässigt kväva det gamla. Det svåra är i stället att utforma det nya på ett sådant sätt att det visar fram det nya och samtidigt lyfter det gamla i en fungerande helhetsverkan.

Visby ytterstad kan uppfattas som en stad som domineras av en låg, gles och relativt småskalig bebyggelse, där stadsdelarna å ena sidan är avläsbara helheter avskilda från varandra men å andra sidan även sammanbundna av det förgrenade vägnätet.

En viktig del av upplevelsen av stadens skala, form och uttryck är stadens rum: gaturum, vägtrum, torgrum, parkrum m m. Bebyggelsemönstret i ytterstadens äldre stadsdelar präglas bl a av att husen vänder sig mot gatan och bildar väggar i gaturummet. I ytterstaden bör man i första hand ta fasta på dessa grundläggande och övergripande karaktärsdrag.

En annan viktig del av upplevelsen av staden är dess siluetter, d v s hur staden möter himlen. I traditionell mening är detta något man upplever på håll när man närmar sig en stad. Många städers "traditionella" siluett har med tiden kommit att förändras på grund av att ny och högre bebyggelse har förändrat hela stadens utseende. I vissa fall har upplevelsen av den "traditionella" siluetten helt enkelt gått förlorad på grund av att gamla infartsvägar har ersatts med nya. I Visby kan man nalkas staden både från land- och havssidan. Visby har i stort sett kvar samma infartsvägar som alltid har funnits. Staden har dock under årens lopp byggts ut och förändrats och därmed har även bilden av Visby förändrats.

Att hantera frågan om stadens siluetter kan i detta översiktliga sammanhang med bestämdhet bara göras i undantagsfall. Man kan däremot ställa upp kriterier, som här har gjorts, för när en fördjupad studie av stadsbilden och stadens siluett kan anses påkallad.

Ny bebyggelse ska planeras med stor respekt för stadens form, skala och uttryck, från den övergripande nivån till stadsdelen, kvarteret, gatan och ner till den närmaste grannbebyggelsen, vare sig det handlar om byggande i närheten av världsarvet eller i ytterstadens yngre och modernare stadsdelar.

Ny bebyggelse ska även planeras och byggas med omsorg om stadslandskapets helhetsverkan i samspel med eller i medveten kontrast till omgivande bebyggelse. Ny bebyggelse ska utformas med logiska och fattbara arkitektoniska grepp.

3

För Visby ytterstad har kommunen och Gotlands Museum tagit fram ett material som behandlar och redovisar bebyggelsens och utemiljöns karaktärsdrag under perioden 1900–2000. De kortfattade stadsdelsbeskrivningarna lyfter fram befintliga karaktärsdrag, kvaliteter, särarter och eventuella brister inom respektive stadsdel. Detta har gjorts för att kunna komplettera och förändra sådant som ”lyfter” stadsdelarna och tydligare länkar dem samman. Karaktärsskapande bebyggelse och omgivande miljö ska bevaras och förnyas varsamt. Kunskapen om Visbys lokala karaktärsdrag, kvaliteter och särarter är viktiga utgångspunkter även när mer översiktliga förändringar i staden diskuteras. Skriften ska bidra till en gemensam syn på hur dessa värden kan tillvaratas och tjäna som vägledning när staden förändras, förnyas och utvecklas. Den hör till planförslaget och kommer att utgöra underlag vid bygglovprövning och planläggning.

För innerstaden finns en särskild byggnadsordning framtagen i samband med detaljplaneläggningen av innerstaden.

Utbyggnadsordning

! Utbyggnaden av Visbyområdet ska följa den utbyggnadsordning som bäst uppfyller målsättningen om den i vid mening ”hela” och ”färdiga” staden.

För Visbyområdet finns flera möjliga utvecklings- och utbyggnads-möjligheter. Den fortsatta bebyggelseutvecklingen ska uppnå de eftersträvade helande effekterna för staden, stadsbilden och stads-landskapet. Den föreslagna utbyggnadsordningen följer dock ingen strikt, på förhand uppgjord, ordningsföljd. Den ordning som föreslås följas är istället, enkelt uttryckt, den ordning som i det aktuella utvecklingskedet bäst uppfyller målsättningen om den ”färdiga staden”. Bedömningen är att en sådan begränsande men ändå flexibel utbyggnadsordning medger tillräckliga och bättre avvägda möjlighe-ter för en långsiktig och hållbar bebyggelseutveckling.

Med en sådan utvecklingsstrategi behöver inte värdefull parkmark tas i anspråk för bebyggelse eller förtätningar göras i befintliga bebyggelseområden, som kan äventyra stadens karaktär. I stället kan hålen i staden fyllas igen och de nya stadsdelarna länkas samman med stadsstrukturen i övrigt. De delar av staden som upplevs som trasiga och söndrade helas genom kompletteringar med utgångspunkt från stadens karaktärsdrag, grönområden och gröna stråk.

Detta innebär att den pågående exploateringen av A7-området fullföljs. Inom en 20-årsperiod är målsättningen att Visby är ”helat” innanför Visbyleden. Både A7-området och förnyelsen i omvandlingsområdena har då genomförts. Vidare utgör Visborgsområdet, där utbyggnaden påbörjas som en utveckling av staden söderut och som en förtätning av redan bebyggda delar, en naturlig del av Visby. Vibble har förstärkt sin ställning som en villastadsdel i Visbyområdet.

Visbys stadskärna

! Visbys stadskärna ska utvecklas socialt, kulturellt, kommersiellt och gestaltningsmässigt till en naturlig, levande och livskraftig stadskärna för hela Visbyområdet.

! En attraktiv stadskärna utvecklas genom kommunala satsningar och i samverkan med näringslivet.

! Bevarande av innerstadens kvaliteter är en grund för Hela Visby.

! Utvecklingen av miljön i innerstaden ska kännetecknas av hög kvalitet i enlighet med vad som föreskrivs i handlingsplanen för Världsarvet Visby.

Under de första 800 åren av stadens historia rymdes hela staden innanför ringmuren. Idag utgör innerstaden befolkningsmässigt endast en dryg tiondel av tätorten Visby. Innerstaden innehåller tillsammans med Östercentrum stadens och kommunens kommersiella centrum. Innerstaden är också säte för Högskolan med stads- och länsbibliotek och kongresshallen Wisby Strand, ett rikt kulturliv liksom ett stort antal restauranger. Det gör att innerstaden idag är en del av Visby som är levande året om. Under sommarens turistanstormning ökar utbudet väsentligt.

Visbys stadskärna kan idag anses omfatta Östercentrum inklusive delar av innerstaden. Inom detta område finns en blandning av handel, kultur, privat och offentlig service, arbetsplatser och boende som alla utgör ingredienser i en fungerande stadskärna och ett levande stadsliv. En stadskärna ska upplevas som en naturlig och levande mötesplats för hela staden. Visbys nuvarande stadskärna måste i sina olika delar och på olika sätt utvecklas för att vara en levande och livskraftig helhet, både gestaltnings- och innehållsmässigt. Att åstadkomma och värna en fungerande stadskärna är ett sätt att både "hela" och att låta staden "växa inifrån".

Stadskärnan utgör en viktig del av stadens identitet. Olika delar av innerstaden har under historiens gång utgjort Visbys stadskärna. Innerstaden fungerar i många avseenden fortfarande som själva kärnan i Visby. Dock har Visbys utveckling har inneburit att staden vuxit utanför sina ursprungliga gränser. Många av stadens funktioner har i den processen även flyttats ut från innerstaden som därför ur flera aspekter inte längre ensamt kan göra anspråk på att vara Visbys stadskärna. Stora delar av ytterstaden är uppbyggd utmed de ursprungliga infartsvägarna som naturligt leder in mot den numera förskjutna och/eller utvidgade stadskärnan.

På grund av sina enastående universella värden har innerstaden som Hansestaden Visby förts upp på Unescos världsarvslista. Dock är inte avgränsningen fastställd. En föreslagen avgränsning finns redovisad på plankartan. Visby innerstad är också utpekad som riksintresse för sina kulturmiljövärden.

Trots riksintresse och världsarv har innerstadens kulturvärden ännu inte ett formellt rättsligt bindande skydd genom skyddsbestämmelser i en detaljplan. Ett sådant arbete pågår och ett planförslag var ute på samråd under sommaren 2008. Avsikten är att detaljplanen ska underlätta för såväl utveckling som bevarande genom att ange tydliga spelregler för både plan- och byggmyndigheten och fastighetsägarna. Detaljplanen med tillhörande Byggnadsordning planeras att antas i början av 2010.

Under 2008 påbörjades omfattande utflyttningar av innerstadens administrativa verksamheter genom länsstyrelsens, landsarkivets och kommunarkivets flyttningar till Visborgsslätt respektive norra Visby. Under 2010 kommer hela kommunförvaltningen att ha flyttat till f d regementsområdet vid Visborg. Sammantaget berörs cirka 600 arbetsplatser.

Utflyttning av trångbodda verksamheter är ingenting nytt i Visbys historia. Det första steget kan sägas vara folkskolans flytt till Solberga 1893 och det andra lasarettets flytt till Strandgärdet 1903. Det unika med den nu pågående utflyttningen är omfattningen och att mycket

tyder på att de tidigare kontorslokalerna till övervägande del kommer att omvandlas till bostäder. I gatuplan förordas publik användning och verksamheter.

Kommunens inriktning är att genom olika åtgärder stödja utvecklingen i Visby stadskärna. Stadskärneorganisationen ska aktiveras genom ett kommunalt engagemang och olika insatser för att stärka stadskärnans attraktivitet kommer att ske. Det gäller t ex fullföljande av den upprustning av handelsstråket som gjordes på Adelsgatan, på sträckan Österport – Donnersplats. Stora Torget kommer att bli föremål för förbättringsåtgärder. Gatubelysningen ska ses över för ökad säkerhet och trivsel. I sammanhanget kan en ansökan om att bli årets stadskärna aktualiseras.

Det gröna Visby

! Det gröna Visby ska värnas och utvecklas.

Visby är till stora delar en grön stad med relativt många parker och god tillgång på nära strövområden. Dessa områden utgör en viktig del av stadens identitet och ska därför värnas och utvecklas.

Olika samhällsgruppers olika behov av grönområden måste uppmärksammas. Särskilt bör barnens/förskolornas behov av "vilda grönområden" beaktas i planering och skötsel. Behovet av närpark eller kanske minipark med anpassat innehåll kring äldreboenden eller där många äldre bor, ska även lyftas fram. Parker ska ges ett innehåll som attraherar. I omedelbar närhet till bostadsbebyggelse, förskolor och äldreboende ska det således finnas parker med funktioner för närboende och verksamheter. Närheten till gröna miljöer är oftast avgörande för om människor använder dem ofta.

Det finns också ett stort behov av större parker och grönområden inne i staden, grönområden med en attraktionskraft som sträcker sig ut över staden. Avståndet från bostaden bör inte överskrida 300 meter. Dessa grönområden måste för sin funktion vara ganska stora

och det är viktigt att de får vara kvar i sin helhet.

Även de större sammanhängande natur- och strövområdena i de stadsnära områdena är en kvalitet som inte får byggas bort i Visby. Det är oerhört viktigt att dessa områden har en god anknytning till bebyggelsen och att de kan nås genom trevliga promenadvägar, vilka gärna får vara delar av parker.

Med utgångspunkt från ovanstående har några större områden, i Visby ytterstad, med lite olika karaktärer och lägen pekats ut i planförslaget. Två av dessa är sedan tidigare säkrade som rekreationsområden nämligen Gravarna, genom dess status som tillhörande Världsarvet, och det kommunala naturreservatet på Galgberget. Räv- hagen är planlagd för rekreation genom att en detaljplan anger denna markanvändning.

Det finns flera andra större grönområden/naturmarker med stora sociala värden. Det mest centrala av dessa större områden är Krookska dungen med omgivning samt Furulundsskogen. De andra är delar av Södra Hällarna och delar av "P18-skogen" i anslutning till föreslaget idrottscentrum. Ingen av dessa tre områden har detaljplan eller är på annat sätt "skyddad". Området Krookska dungen har i tidigare översiktsplanering angetts som grönområde. Delar av Södra Hällarna, inom riksintresseområdet, bör säkerställas som allmänt natur- och rekreationsområde.

Strandpromenaden med sina intilliggande parker och grönområden, t ex den av DBW-ägda Åsbergiska hagen måste lyftas fram. Strandpromenaden ger en av upplevelser rik blandning av natur och mänsklig aktivitet året om och ska utvecklas.

Det f d speedwayområdet bör införlivas i det kommunala naturreservatet Galgberget och ges en funktion som inte strider mot reservatets syften. Flera funktioner är tänkbara, t ex en plats för evenemang eller kanske en infartsparkering.

De större parkerna ska ge stimulans för alla åldersgrupper och många sorters rekreation. Man brukar tala om passiv, emotionell, aktiv och kreativ rekreation. Ju mer som byggs i Visby desto mer ökar också behovet och betydelsen av de stadsnära strövområdena.

I värderingen av vad som är attraktivt boende är närhet till strövområden ett viktigt kriterium.

Det är också viktigt med ett bra cykelvägnät som gör det lätt att ta sig till de yttre naturområdena.

För att underlätta utnyttjandet av grönområden är det bra om det finns en struktur med "gröna stråk". Sådana stråk är bl a den redan nämnda strandpromenaden, vilken kan knytas samman med Södra Hällarna på olika sätt. Ett inte helt sammanhängande stråk med mindre parker och delvis naturmark finns mellan gravarna via cirkusplatsen och Korsbetningen ut på A7-fältet. Idag tar det slut vid kraftvärmeverket och den önskvärda fortsättningen till Rävhagen är bruten.

Naturen

Visbys naturområden och även parker och andra delar av det gröna Visby har stora naturvärden. Vi bör värna en hög biologisk mångfald på hela ön och Visby är inget undantag. Ett rikt växt- och djurliv och en variationsrik närnatur har förutom egenvärden en hög trevnadsfaktor och gör staden mer spännande.

De verkliga rariteterna som finns i Visby måste självfallet hanteras med varsamhet. Det finns växt och djurarter som är sällsynta och hotade av försvinnande om inte särskild hänsyn och åtgärder vidtas och en del av dessa är föremål för särskilda åtgärdsprogram. Inom planområdet finns ett flertal lokaler för sådana så kallade åtgärdsarter, bl a inom området för idrott och rekreation inom Visborgsområdet. Förekomsten av den mycket sällsynta svampen flockskivling, invid cykelbanan söder om infarten vid Oscarsstenen, måste också särskilt framhållas.



Befintlig grönstruktur i Visby. Oktober 2009

Stadens "mellanrum"

! De vaga, delande och otrygga "mellanrummen" ska överbryggas.

Vissa stadsdelar upplevs ha vaga eller svaga kopplingar till angränsande stadsdelar. Dessa "mellanrum" kan upplevas som otrygga och gör att det ibland kan vara svårt att orientera sig i staden. Att överbrygga "mellanrummen" och sammankoppla behöver inte nödvändigtvis betyda att dessa områden i första hand ska bebyggas. Det kan istället handla om att utforma en gång- och cykelväg, en bilväg eller att skapa ett trivsamt grönstråk eller en park - det vill säga hur vi "helar" vår stad.



Utdrag ur ortofoto från 2007 - © Lantmäteriet
MS2007/05637

Torslunden är ett exempel på ett "mellanrum" som saknar en tydlig koppling till angränsande miljöer. Området ligger mellan Gotlands-Hems två bostadsområden (kv Strömmingen/Laken och kv Lyran/Delfinen m fl). Idag finns här ett relativt dåligt utnyttjat och skött grönområde, två hus med verksamheter; barn- och ungdomspsykiatri (BUP) och idrottens hus. På sikt kan eventuellt båda verksamheterna komma att flytta.

Området skulle kunna förtäas samtidigt som grönstruktur bevaras och utvecklas för lek och närekreation. Genom att placera hus både längs Lummelundsväg och Broväg kan stadsdelen knytas samman och en bostadspark kan skapas inne i området som binder samman de båda angränsande bostadsområdena. Ny bebyggelse längs de båda infartsvägarna Broväg och Lummelundsväg bidrar också till att förbättra upplevelsen av Visbys entréer. Alternativt kan det gröna stråket mellan Broväg och Lummelundsväg förstärkas och förbättras och bebyggelse istället placeras längs Neptungatan. I detta fall kan de båda infartsvägarnas gaturum stärkas genom en medveten utformning av det gröna stråket.

Ett annat exempel är de stora kala och outnyttjade grönytor som inte inbjuder till lek eller annan aktivitet längs Färjeleden/Visbyleden. Möjligheter att på lång sikt omvandla dessa till bostäder eller annan verksamhet bör utredas.

Stadens entréer

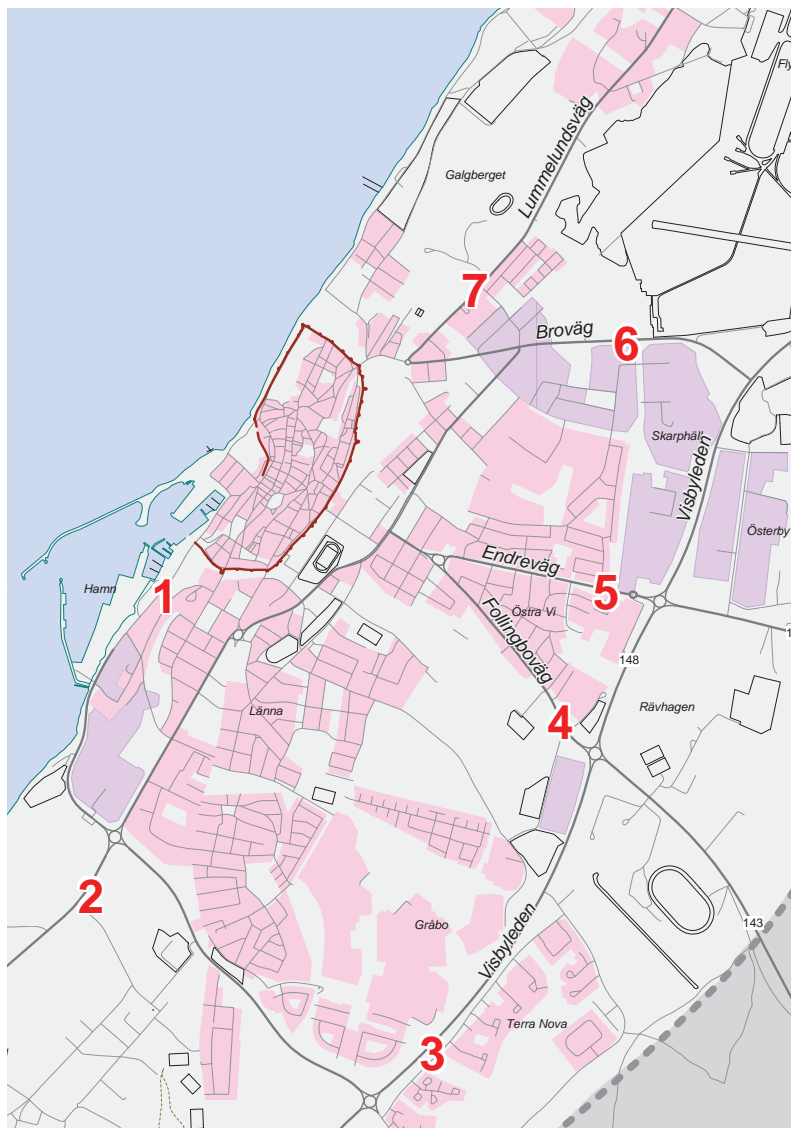
! Kvaliteten på Visbys entréer till staden ska förbättras.

Stadens entréer har betydelse för både bilden av staden, stadens identitet och för rörelsen och orienteringen i staden. På samma sätt som stadens form och skala är viktiga att förhålla sig till när staden utvecklas ska även förändringar som påverkar stadens entréer studeras och bedömas utifrån ett stadsentréperspektiv. Detta syftar till att förbättra och förstärka kvaliteten på Visbys entréer både från landsidan och från havet.

Viktiga entrésträckor i Visby är:

1. Vattenvägen via hamnen
2. Toftavägen - Söderväg
3. Färjeleden - Visbyleden
4. Follingboväg - Österväg
5. Slitevägen - Endreväg - Österväg
6. Broväg
7. Lummelundsväg - Kung Magnus väg

Till dessa entrésträckor eller entrérum ska även hela vägrummet utmed Visbyleden (inkl Färjeleden), från brandstationen till "Terra Nova-rondellen" vidare mot hamnen, räknas. En studie av Visbyledens vägrum ur ett stadsentréperspektiv bör genomföras. Syftet är att säkerställa, förstärka och förbättra vägrummets kvaliteter utmed Visbyleden. Så att den bättre knyter ihop avstånden och inte uppfattas som den barriär den är idag.



Stadens entrésträckor

Tekniska system

! Ny bebyggelse skall i största möjliga utsträckning utnyttja befintliga tekniska system – "Lagt rör ligger".

För att nå ett hållbart samhälle måste kretsloppsanpassade, gemensamma tekniska lösningar utnyttjas i större utsträckning än idag. Ny bebyggelse måste ha hög energieffektivitet och försörjas med förnybar energi.

! Infrastrukturen för etanol, gas och syntetiska dieselbränslen till transporter ska förbättras och utvecklas.

Centralt belägna bensinstationer ska långsiktigt flyttas ut och lokaliseras utmed Visbyleden. Detta underlättar hanteringen av framtidens förnyelsebara drivmedel och ger en bättre och säkrare placering i förhållande till bostäder och annan verksamhet.

! Nya dagvattenutsläpp ska föregås av en bedömning av miljöeffekterna.

Vid anläggandet av nya dagvattenledningar ska avrinningen beräknas och en bedömning göras av föroreningshalternas påverkan på miljön.

Att röra sig i Visby

Biltrafiken

! En öst/västlig förbindelse i södra delen av Visborg samt en utveckling av Hangarvägen/Broväg skapar en sammanhängande Visbyled, som bildar en del av det övergripande trafiknätet för Visby.

! För att kunna utveckla A7- och Visborgsområdet krävs goda anslutningar till såväl stadens gatunät som till Visbyleden.

! Vid planering av förtätningar av befintliga och utbyggnad av nya stadsdelar ska "silningsprincipen" tillämpas.

! En hastighetsplan för hela Visby bör tas fram.

Målet för den framtida utvecklingen är ett hållbart samhälle där också trafikplaneringen ska ta sitt ansvar. De trafikprognoser som finns om trafikutvecklingen i Visby visar på en ökad trafik främst på några huvudgator som t ex Solbergaleden, Söderväg och Allégatan, med framkomlighetsproblem, ökat buller och miljöstörningar. Inom Visby finns ett antal korsningar som behöver utredas, förbättras och eventuellt göras om till cirkulationsplatser. Cirkulationsplatser ökar ofta säkerheten och framkomligheten samt minskar buller och miljöpåverkan. För att Visby ska kunna växa på ett sätt som gynnar fördelarna med den "nära" staden, med bl a ökat cyklande som följd, måste Visbyledens barriäreffekt tonas ner. Karaktären bör vara mer av en stadsgata och en del av stadens huvudvägnät. Leden måste nyttjas mer och avlasta ytterstadstrafiken i flera punkter. Med fler anslutningspunkter minskar sannolikt barriäreffekten och en silning av trafiken underlättas.

- För att förstärka förbifart Visby och göra det lättare att ta sig från väg 149, kustvägen, till Visbyleden och stadskärnan bör utformningen av korsningar med Hangarvägen och en förlängning av Mercuriusgatan utredas.

- Vid en utbyggnad av Visborgsområdet behövs en öst/västlig förbindelse söder om Visborg som både kan försörja Visborgsområdet och fungera som förbifart till Visby. Den ersätter tidigare föreslagen förbifart längre söderut i Vibble. Korsningen Allégatan – Färjeleden – Visborgsområdet måste sannolikt ges en annan utformning för att åstadkomma en god koppling till Visby och smidiga trafikförhållanden. Även en förlängning av Stenkumlaväg söderut kan bli aktuell. Trafikfrågorna inom och till Visborgsområdet har utretts av Ramböll AB i "Trafikutredning Visborg – oktober 2009". Utredningen visar att en ny korsning (cirkulation) behövs på Färjeleden, med anslutning mot Vådursgatan och Stenkumlaväg. Detta för att Visborg ska kunna utvecklas som en naturlig del av Visby. Samtidigt bibehålls bra trafikflöden och god tillgänglighet i nuvarande korsningar och på anslutande gator.
- Den framtida huvudgatan genom utvecklingsområdet A7 måste kopplas samman med Visbyleden i en cirkulationsplats för att införliva A7 i övrig infrastruktur. Utan koppling till Visbyleden riskerar Allégatan och Follingboväg få stora trafiksvårigheter. En cirkulation ger också trafikanter ökad valmöjlighet och tillgång till handelskvarteret öster om Visbyleden som resultat.
- Vidare bör möjligheter till fler vägval utredas i öst/västlig riktning för att minska belastningen på befintliga gator både i öst/västlig och nord/sydlig riktning, förslagsvis kan Artillerigatan koppla ihop Visbyleden och Solbergaleden.
- Genom ett förespråkande av silningsprincipen, det vill säga att återvändsgator undviks, ökar den enskildes valmöjligheter till att nå målet med fler möjligheter att från lokalnät ta sig till huvudgata/led.
- Visby har ett differentierat vägnät med Färjeleden/Visbyleden som viktiga transportleder. Det är önskvärt att öka framkomligheten med en bra vägvisning som styr trafiken till målpunkter, parkeringar med mera och att få fler att då välja lederna.
- Genom en genomarbetad hastighetsplan enligt handboken "Rätt fart i staden", kan trafiksystemet anpassas till stadens förutsättningar och ge ett gatunät som stödjer stadens utveckling.

Gatans utformning

! Nya gator utformas så att de ger upplevelse av rätt hastighet.

! Återvändsgator undviks.

Målsättningen med utformningen av gator i Visby är att trafikanter ska känna igen gatutypen och sammankoppla den med lämplig hastighet. Kriterier för gatuutformning finns i handboken "Rätt fart i staden", utgiven av Vägverket och Sveriges kommuner och landsting (SKL). Visbys gator indelas i huvudgator och lokalgator. Huvudgator har trafik i form av genomfart/infart medan lokalgator är gator inom ett område. I bland annat innerstaden har gångfartsområden införts för att minska hastigheten och göra staden mer tillgänglig för gående.

Silningsprincipen tillämpas och återvändsgator ska undvikas. Det innebär att vägnätet i möjligaste mån vävs samman. Detta ger en god tillgänglighet för flera trafikslag (gående, cykel och bil). Det ökar också förutsättningen för att hela staden när områden länkas vilket i sin tur bidrar till en ökad trygghet och kortare avstånd.

Parkering

! Ingen mer mark tas i anspråk för permanent markparkering i Visbys centrala delar.

! Om parkeringssituationen inte anses möjlig att lösa inom befintliga parkeringsytor bör planering och byggande av parkering i garage genomföras.

Nuvarande ytor för permanent markparkering i Visbys centrala delar klarar idag efterfrågan. Det är endast under sommaren som ett utökat behov finns. Vid en framtida utveckling av stadskärnan som leder till ökning av trafiken kan parkeringssituationen lösas bland annat med trafikreglerande parkeringsavgifter och/eller att parkeringsgarage byggs.

Säsongsberoende parkering, så kallad sommarparkering, behövs för att säkra framkomlighet och tillgänglighet under sommartid. Målet med dessa ytor är att de ska vara reversibla, det vill säga att ytorna kan nyttjas till annat under resten av året. Om öppna reversibla gräsytor runt Visby försvinner föreslås att mark reserveras vid infarterna för att garantera möjlighet till parkering varifrån kollektivtrafik tar besökare till stadens centrala delar.

Gällande parkeringsriktlinjer vid byggande i Visby föreslås uppdateras.

Kollektivtrafiken

! Kollektivtrafiken ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

! En väl utbyggd kollektivtrafik mellan Visbyområdet och landsbygden är viktig för hela Gotland.

! Vid planering av nya bostäder inom staden ska målet vara att avstånd till hållplats inom staden inte bör överskrida 200 meter.

Fungerande kollektivtrafik är en viktig del i begreppet att "hela" staden. Bussen ska vara det naturliga komplementet till att cykla och gå. Kollektivtrafiken kan bidra till en långsiktigt hållbar stadsutveckling genom att vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Det måste finnas förbindelser mellan stadens nyckelfunktioner och bussturer bör också ha en acceptabel turtäthet på kvällar och nätter. Genom införandet av det sk bussiga kortet har barns frihet att röra sig till och från aktiviteter ökat.

Många som arbetar i Visby har sitt boende på landsbygden och vice versa. För att behålla det positiva ömsesidiga beroendet mellan stad och land behövs bra kollektivtrafik, både när det gäller turtäthet och linjesträckning och även när det gäller miljön (trygghet, säkerhet, tillgänglighet, estetik etc) kring bussterminal och busskurer.

Kollektivtrafiken ska:

- Erbjuder fler grupper en ökad tillgänglighet till stadens olika delar och så långt möjligt vara ett förstahandsalternativ för personer med olika funktionshinder. En större del av de samhällsbetalda resorna ska kunna ske inom ramen för de allmänna kommunikationsmedlen.



Huvudvägnät i Visby

- Främja en positiv regional utveckling genom att erbjuda arbetspendlare hög turtäthet och pålitlig framkomlighet till busstationen och större koncentrationer av arbetsplatser.
- Koordinera stads- och landsbygdslinjerna för att erbjuda goda omstigningsmöjligheter.
- Utveckla hållplatser för en bättre anpassning till alla resenärer.
- Eftersträva samordning med andra transportmedel.
- Ge trygghet och säkerhet.

Cykelstaden

! Målsättningen är att skapa ett sammanhängande huvudnät av cykelvägar för att öka andelen cyklande av den totala fordonstrafiken fram till år 2025.

! Cykelvägnätet ska utvecklas till en fungerande attraktiv, säker och trygg helhet.

En gynnsam topografi (med undantag av innerstaden) och korta avstånd gör att Visby har mycket goda förutsättningar för cykling. Undersökningar har visat att riksgenomsnittet, ungefär två tredjedelar av cykelresor under 5 km är arbets- eller skolresor. Cykeltrafikens andel av det totala antalet resor som är kortare än 5 km är emellertid bara 19 procent. Här finns det således en stor potential att öka andelen som använder cykel, vilket är särskilt viktigt med tanke på den stora andelen bilresor som utförs inom detta avstånd.

I energiplan för ekokommun Gotland, med långsiktig planeringshorisont till år 2025, framhålls att energieffektiva transportlösningar bör eftersträvas och biltrafikens andel av det totala trafikarbetet ska minska. Kommunen har genom ansvaret för fysisk planering och

trafikplanering en betydelsefull roll. Genom att skapa bättre förutsättningar för cyklister i gatu- och vägtrafiken kan kommunen bidra till minskad andel biltrafik.

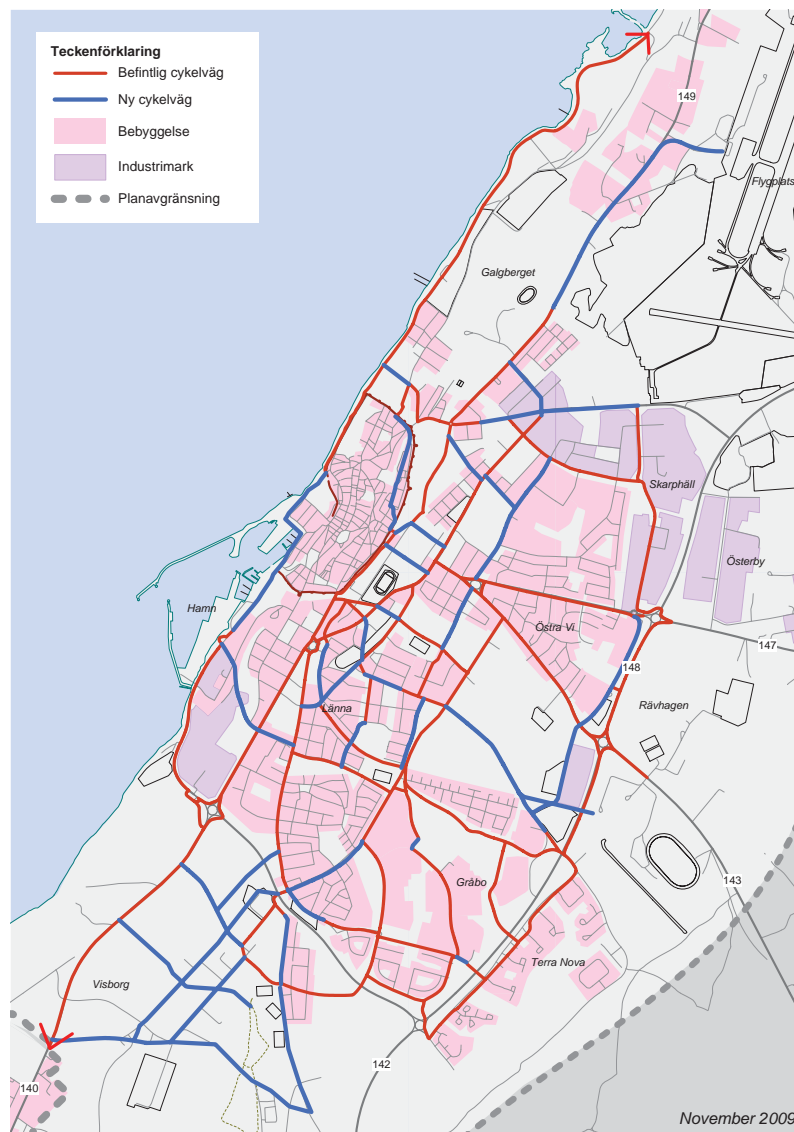
Fram till år 2025 är målsättningen att skapa ett sammanhängande nät av cykelhuvudleder med hög standard för dels arbetspendling, dels skolcykling (se karta). När befintliga stadsdelar förbättras och nya planeras ska detta även bidra till att underlätta för en ökad cykelanvändning. Förslaget omfattar en utbyggnad av drygt 20 km nya cykelvägar. Ungefär hälften av dessa ligger inom nya bostads- och arbetsområden.

- Visbys cykelvägnät ska byggas ut och kompletteras så att cykeln kan bli ett attraktivt och konkurrenskraftigt transportmedel gentemot bilen. En utbyggnad ska framförallt gynna arbetspendling och skolcykling, men även andra viktiga målpunkter med samhällservice ska prioriteras.
- Cykelvägnätet ska utformas på ett trafiksäkert sätt så att det bidrar till ökad arbetspendling med cykel. Särskild uppmärksamhet ska ägnas de punkter där cyklister kommer i konflikt med andra trafikanter.



- Cyklister ska erbjudas bra och säkra cykelparkeringar nära viktiga målpunkter, med möjlighet att låsa fast cykeln i ramen. Det finns idag inga riktlinjer för behovet av cykelparkering vid olika målpunkter, så som det finns för bilparkering. Krav på parkerings-tal för cykelparkering bör därför ställas i samband med framtida bygglovgivning. Cykelvägarna ska marknadsföras genom att man lägger in dessa på stadskartan och genom ordnandet av bra cykel-vägvisning. Cykelvägvisningen är också viktig för att binda ihop cykelleder och leda cykelstråk genom exempelvis lågtrafikerade gator.

Regelbundna räkningar av cykeltrafiken ska göras dels för att för att få ett mått på cyklingens omfattning och utveckling, dels för att mäta effekterna av olika typer av åtgärder som görs genom satsningar på cykeltrafiken. En cykelplan för Visby ska tas fram i syfte att få ett aktuellt planeringsunderlag för cykeltrafiken. Planen kan omfatta dels förslag till platser där cyklisternas förhållanden behöver förbättras, dels planeringsprinciper för t ex detaljutformning, cykelparkering, vägvisning och underhåll. Cykelplanen kan också vara ett hjälpmedel vid prioriteringar och ekonomiska bedömningar.



Huvudnät för cykelvägar i Visby

Gå-stråk

! Attraktiva stråk ska sammanbinda grönområden och bebyggelse.

Stadens gröna stråk har framför allt en visuell och rekreativ kvalitet, men de är också viktiga för den biologiska mångfalden. De ska utgöra de trygga och säkra sambanden och vara den sammanhängande länken mellan olika grönområden och bebyggelsen. Exempel på en sådan viktig koppling är stråket från Öster-/Nordergravar ut mot Botairlunden och det kommunala naturreservatet, med Kärleksstigen, vid Galgberget. Allén längs Endreväg är ett annat exempel på ett stråk som utgör en värdefull promenadväg mellan olika bebyggelseområden.

De gröna stråken fungerar som viktiga promenadstråk i stadsmiljön. De ska kopplas samman med eller innehålla goda gång- och cykelleder. De ska också utnyttjas som sammanbindande övergångar mellan olika stadsdelar – att tänka på vid planeringen av nya stora bostadsområden på t ex A7-fältet och P18-området.

! Stråket Strandpromenaden - ska skapas mellan Kneippbyn och Snäck.

Tanken med - Stråket Strandpromenaden – är att knyta samman och utveckla pärlbandet av miljöer och målpunkter med skiftande karaktärer som finns mellan Kneippbyn och Snäck samt att ansluta till och knyta samman systemet av gröna stråk.

Tekniska förvaltningen har tagit fram ett underlag för utformningen och utvecklingen av strandstråket mellan Kruttornet och Snäck.

Att leva och verka i Visby

Attraktivt boende för alla

! Bostadsplaneringen för Visbyområdet ska erbjuda möjligheter till attraktiva boendemiljöer för människor med olika behov.

! Bra lokaliserade och lämpligt utrustade särskilda boendeformer är en del av det attraktiva boendet.

Begreppet attraktivt boende har i debatten ibland fått en slagsida till att endast omfattas av ett boende med balkong så nära havet som möjligt. I ett 15-20-årigt perspektiv är det dock viktigt att fånga upp vad ett attraktivt boende är för människor i olika faser av livet. Attraktivt boende innehåller många aspekter. Utgångspunkten i planeringen ska vara inriktningen för ett hållbart samhälle.

Vad är ett attraktivt boende för exempelvis den som letar efter sin första lägenhet, för den ensamstående med tre små barn eller för en person med funktionsnedsättning och i behov av rullstol eller rollator eller för personer som önskar byta villan mot ett enklare lägenhetsboende? I många fall är närheten, tryggheten och tillgängligheten till service, mötesplatser, sjukvård, handel, fiket, biblioteket, kollektivtrafiken, skateboardrampen, parken, förskola och skola samt blandning av olika boendeformer och åldersgrupper viktigare och mer avgörande än utsikten.

Bra lokaliserade och lämpligt utrustade särskilda boendeformer är en del av det attraktiva boendet. Även om behovet av särskilda boendeformer kommer att förändras under de närmaste tjugo åren är det ändå angeläget att

- planarbetet medverkar till att skapa handlingsmöjligheter för de särskilda boendeformerna i framtiden,
- tillse att det är möjligt att integrera särskilda boendeformer i det ordinära bostadsbeståndet.



Förslaget att under vintertid anlägga en isbana i ruinen är en av många idéer som kan förverkligas i projektet "omdaning av stora torget" och som beräknas vara klart i december 2010. Fotomontage: Fredrik Broström

Meningsfull fritid

! Nya anläggningar för idrott lokaliseras till ett nytt idrottscentrum inom Visborg, fd P18

! Det ska finnas utrymme för en evenemangshall på en plats som ger förutsättningar för utveckling, med exempelvis ett badhus.

! I Visby ska också finnas plats för ett kulturhus. Det gäller framförallt för scenkonst, teater, musik och dans, för både amatör och professionell verksamhet.

! Platser för lek- och spontanidrott ska integreras och vara naturliga mötesplatser i Visbys bostads- och grönområden.

En meningsfull fritid, som främjar fysisk aktivitet, social gemenskap och nätverksbyggande, är en viktig beståndsdel i en positiv livsstil, som tillsammans med kultur- och naturupplevelser skapar förutsättningar för utveckling och välbefinnande och därmed också bidrar till en bättre folkhälsa. För att möta dessa grundläggande behov är det viktigt att möjligheterna till idrott/motion, friluftsliv och rekreation är goda, där har kvalitativa grönområden stor betydelse. I Visby ska det också finnas möjligheter att delta i en mångfald av meningsfulla kulturaktiviteter året runt.

Befintliga idrottsanläggningar inom Rävhängområdet bibehålls samtidigt som nya anläggningar för idrott planeras att lokaliseras till ett nytt idrottscentrum inom fd P-18. Hästsporten ska i samklang med Rävhängens utpekande som ett "större sammanhängande stadsnära strövmråde" få möjlighet att utvecklas med tyngdpunkt i Skrubbsområdet.

Offentlig service

! Den offentliga servicen ska utformas och lokaliseras så att den blir lätt tillgänglig för alla.

Vissa offentliga verksamheter behöver ha möjlighet att utvecklas i sitt närområde. En sådan verksamhet är Högskolan. Det innebär bl a att vid en utveckling av "Holmen" i Visby hamn för turiständamål ska högskolans behov av utveckling i närområdet beaktas.

Grundskolorna i Visby har för närvarande en lämplig spridning i förhållande till elevunderlaget och klarar sannolikt även en ökning av antal elever inom planperioden. Däremot behöver troligen Västerhejde skola byggas ut eller, vid en expansion av Vibble-Västerhejdeområdet, flyttas till Vibble. Mark för en ny skoltomt i Vibbleområdet bör därför säkerställas. En flyttning av Västerhejde skola till Vibble skulle även förbättra tillgängligheten i upptagningsområdet.

Den fysiska strukturen, befolkningsunderlag och folkströmningar beroende på arbetstillfällena m m påverkar hälso- och sjukvårdens samt tandvårdens geografiska läge framöver. Utbyggnaden av bostadsområden, skolornas läge och äldreomsorgens boendeformer är omvärldsfaktorer som är avgörande för behovet av tillgänglighet till vårdcentraler, folktandvårdskliniker samt länssjukvård. Med hänsyn till den planerade bebyggelseutvecklingen i Visbyområdet och Räddningstjänstens nuvarande lokalisering kan det finnas motiv för att på sikt hitta en ny plats för brandstationen längre söderut i Visby.

För sjuk- och hälsovården gäller bedömningen att framtidens krav på hög kvalitet och specialisering i primärvården troligtvis kommer att innebära förändringar i form av en viss centralisering av verksamheten. Den fysiska placeringen av sjukvården och tandvården i Visby tenderar att samordnas allt mer och en koncentration kommer att ske inom områdena Abborren och Korpen.

Behovet av parkeringar runt vårdanläggningarna samt en väl utbyggd och tillgänglig kollektivtrafik är och kommer att vara angeläget att lösa både i nutid och i ett längre och hållbart perspektiv.

Näringslivet

- ! Stads kärnan ska göras mer livskraftig.**
- ! Volymhandeln koncentreras till i huvudsak fyra områden.**
- ! I ett 20-årigt perspektiv redovisar planförslaget en oförändrad tillgång på industrimark.**
- ! I Visby finns gott om ytor i olika lägen för kontor eller liknande.**
- ! Turismen ska ges möjlighet att utvecklas i Visbyområdet.**

Handel

Visby är den centrala serviceorten på Gotland med den största bredden av utbud. Den huvudsakliga handeln finns för närvarande samlad i stads kärnan (Östercentrum inklusive delar av innerstaden) och volymhandeln främst i Skarphäll och Kv Stenhuggaren.

Kommunens inriktning är att genom olika åtgärder stödja utvecklingen i Visby stads kärna. Målet är att skapa en mer livskraftig stads kärna med ett blandat utbud av handel, kultur, restauranger etc. Den mer småskaliga handeln i stads kärnan är också en god attraktion för besöksnäringen.

I planförslaget pekas fyra områden ut för externhandeln – kv Telefonen, södra delen av Skarphäll, kv Stenhuggaren och ett område i den södra delen av Visborg. De olika lägena ger en god geografisk

spridning vilket innebär att de relativt enkelt kan nås från bostadsområden även utan bil. Kopplingar till kommunikationer är viktiga för handeln. Det är därför en fördel om den perifera handeln kan koncentreras till ett antal områden, vilket underlättar för kollektivtrafik även till dessa områden. En viss spridning av externhandeln minskar sannolikt också det hot den kan utgöra mot handeln i stadskärnan.

Industri

I Visby finns en del industri. Bland annat är en del av den för Gotland så viktiga livsmedelsindustrin lokaliserad till Visby. Nya och småskaliga anläggningar inom livsmedelsindustrin kan förväntas växa fram. Troligtvis kommer många av dessa att vara lokaliserade i närheten av primärproduktionen men viss efterfrågan kan förväntas i Visby också. En omställning av energianvändningen kan innebära att mark för energiproduktion kommer att efterfrågas.

Tillgången på ny mark som är lämplig för industrier med miljöstörande verksamheter är starkt begränsad i Visby p g a vattenskyddet. De mest lämpade områdena ur vattenskyddshänseende är kustområdena men i dessa attraktiva lägen måste bostäder och mer publik användning få ges företräde. Delar av Österby industriområde bör, med hänsyn till vattenskyddet, övergå till kontor/verksamheter. Ett mindre område med ytor för industri längs Broväg ut mot brandstationen kan eventuellt tillskapas. Planförslaget redovisar därför en begränsad tillgång på industrimark för miljöstörande verksamheter. I den kommande översiktsplanen för hela Gotland – ”Bygg Gotland” kommer behovet av lämplig mark för miljöstörande verksamheter att belysas ytterligare.

Kontor

I Visby finns gott om ytor för kontor eller liknande. Möjligheterna är goda för att etablera kontor/lättare verksamheter i olika lägen beroende på behov och önskemål – i anslutning till flygplatsen, intill industriområden och externhandelsområden eller integrerat i bostadsområden som pekats ut för blandad användning (t ex innerstaden, ytterstadens centrala delar och Visborg).

Turismen

För besöksnäringen är Visby en viktig del av Gotland. Flera områden längs kusten pekas ut särskilt för turistnäringen. Innerstaden/världsarvet är en turistmagnet som ska vara en levande innerstad där många verksamheter/boende ska samsas och utvecklas och däribland turismen. Ett viktigt utvecklingsområde för turismen är Holmen i hamnområdet.

Viktigt i sammanhanget är också att hitta goda lösningar på de ”problem” som de befolkningstoppar turismen ger. Exempelvis ett ökat parkeringsbehov – som t ex kan lösas med infartsparkeringar och tillfälliga centrala parkeringar. Lösningar som dock inte får innebära att staden upplevs som övergiven under lågsäsong.

Kommunikationer till fastlandet

! Flygets utveckling ska tryggas.

! Visby hamn ska utvecklas med tonvikt på persontransporter och turism.

Hamnens och flygplatsens verksamheter ska värnas långsiktigt. Flygets betydelse för Gotland gör att Visby flygplats har en strategisk roll. Närheten till Stockholm och Mälardalsregionen är en styrka för näringslivet och sysselsättningen på ön. Visby hamn står inför en stor utveckling. Idag sker både gods- och persontransporter till och från Visby hamn. Hamnen behöver anpassas för att ta emot fler besökare, fritidsbåtar och kryssningstrafik.

Hamnens och flygplatsens centrala lägen utnyttjas genom att exempelvis förbättra och tydliggöra gång- och cykelstråk. Samtidigt ska tillgängligheten för bil-, busstrafik och godshantering hållas god. Trots de begränsningar det innebär är det av stor betydelse för Visby att kommunikationerna till fastlandet – båtarna och flyget – har en central placering i staden. Många i Visby har både hamnen och flygplatsen på promenad- eller cykelavstånd. Detta kan göra Visby till ett bra alternativ ur t ex pendlingssynpunkt. Området söder om den södra vågbrytaren skall utgöra ett expansionsområde för hamnändamål syftande till att säkerställa en framtida utveckling av hamnen.

Hantering av vissa intressekonflikter

Flygbuller - Riktlinjer för bebyggelseplanering

Naturvårdsverkets riktvärden avseende flygbuller skall ligga till grund för lokaliseringssynpunkt av nya bostäder eller annan störningskänslig bebyggelse. Utifrån rådande planeringsunderlag, förslag till riksintressebeskrivning (31 okt 2005) bedöms ca 9 000 personer bo inom områden som kan beröras av flygbuller över max 70 dBA och/eller FBN 55 dBA. Se flygbullerutbredningen på karta.

Gotlands kommun bedömer att avsteg från Naturvårdsverkets riktvärden avseende flygbuller i utemiljön inom planområdet i vissa fall kan vara motiverade. Det gäller endast inom vissa områden där flygbuller mellan max 70 och max 80 dBA kan förekomma. FBN 55 dBA bör ej överskridas. Gällande riktvärden för inomhusmiljön ska alltid uppfyllas. Föreslagna kompletteringar och utbyggnad enligt gällande detaljplaner bedöms öka antalet boende som kan beröras av flygbuller över max 70 dBA och/eller FBN 55 dBA med högst cirka 10-15 %. Avstegen bedöms inte beröra människors hälsa och säkerhet eller hota riksintresset Visby flygplats. Gällande detaljplaner lämnas utan åtgärd.

Förutsättningar och förhållningssätt i Visby

! För Visby är bedömningen att avsteg från gällande riktvärden avseende flygbuller i utemiljön, där flygbuller mellan max 70 och max 80 dBA kan förekomma, är motiverade i de fall den tillkommande bebyggelsen kan anses utgöra en komplettering av befintliga bostadsområden/stadsdelar:

- där den har stor betydelse för bebyggelsemönstret i den befintliga miljön
- där kompletteringen bidrar till att "hela" och "färdigställa" staden i enlighet med intentionerna i denna fördjupade översiktsplan.

Med komplettering avses i detta fall såväl enstaka hus som hela bostadskvarter. Visbys stora utbyggnadsområde för bl a bostäder är Visborgsområdet som inte berörs av flygbuller överstigande Max 70 dBA och/eller FBN 55 dBA.

I zonen mellan Max 70 och 80 dBA

- Gällande detaljplaner bedöms vara fullt utbyggda varför de lämnas utan åtgärd. I Terra Nova finns tre områden där exploatering till viss del har påbörjats. Dessa lämnas också utan åtgärd.

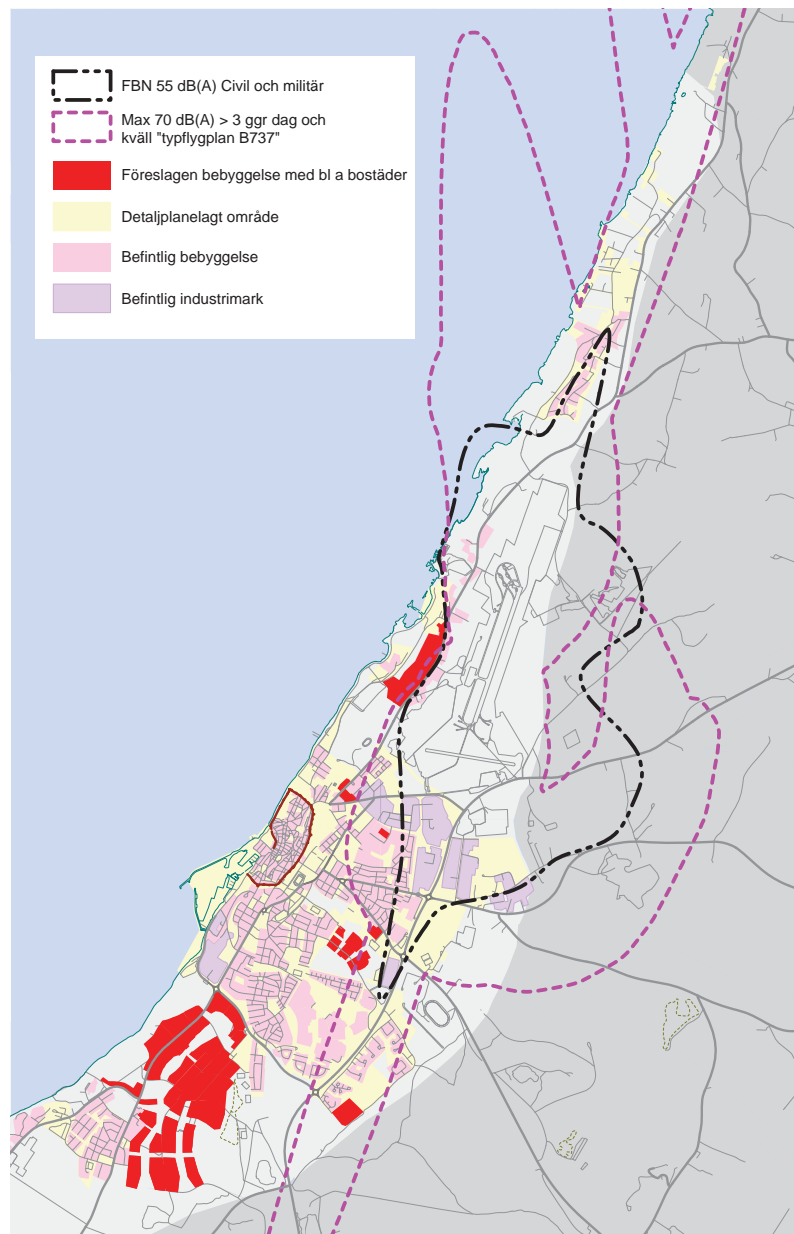
- Ny önskvärd bostadsbebyggelse berör områden där planarbete har påbörjats. Att slutföra denna utbyggnad är viktig för att hela staden och att utnyttja redan utbyggd infrastruktur. Påbörjade detaljplaner föreslår totalt ca 100-140 bostäder i Melonen (i zonen mellan 75-80 dBA), Fänriken (i zonen mellan 70-75 dBA) och Brodösen (i zonen mellan 75-80 dBA).
- På den yttre delen av A7-fältet (i zonen mellan 70-75 dBA) planeras enligt den översiktliga planen för A7 ca 120 bostäder. För övrigt finns inga nya utbyggnadsområden för sk störningskänslig bebyggelse.

I områden där Max 80 dBA och FBN 55 dBA överskrids

- I Visby bedöms gällande detaljplaner i princip vara utbyggda och lämnas utan åtgärd.
- Utanför detaljplanelagt område bör ingen ny störningskänslig bebyggelse tillkomma.

De i översiktsplanen föreslagna kompletteringarna i områdena Melonen, Fänriken, Brodösen och delar av yttre A7 utgör den sista "pusselbiten" i en stadsdel eller är viktiga länkar mellan befintliga bostadsenkla. De är också en förutsättning för utbyggnad av samhällsviktiga funktioner, såsom infrastruktur. Detta utgör skäl för att frångå riktvärdet max 70 dBA och bedöms inte påverka riksintresset Visby flygplats.

Ovanstående innebär att avvikande åsikter föreligger mellan staten och kommunen i denna fråga. Boverket har för avsikt att ta fram allmänna råd och handbok för att få en likvärdig bedömning i landet. Detta kan innebära att föreslagna riktlinjer kan komma att ändras framöver.



Flygbullerunderlag 31 oktober 2005

Förutsättningar och förhållningssätt i Själso-Brissund

! För Själso-Brissund är bedömningen att avsteg från gällande riktvärden för flygbuller i utomhusmiljön, där flygbuller mellan max 70 och max 80 dBA kan förekomma, är motiverade för enstaka bostadshus och mindre bebyggelsegrupper som utgör komplettering till en befintlig bebyggelsegrupp och som direkt kan införlivas i befintlig infrastruktur.

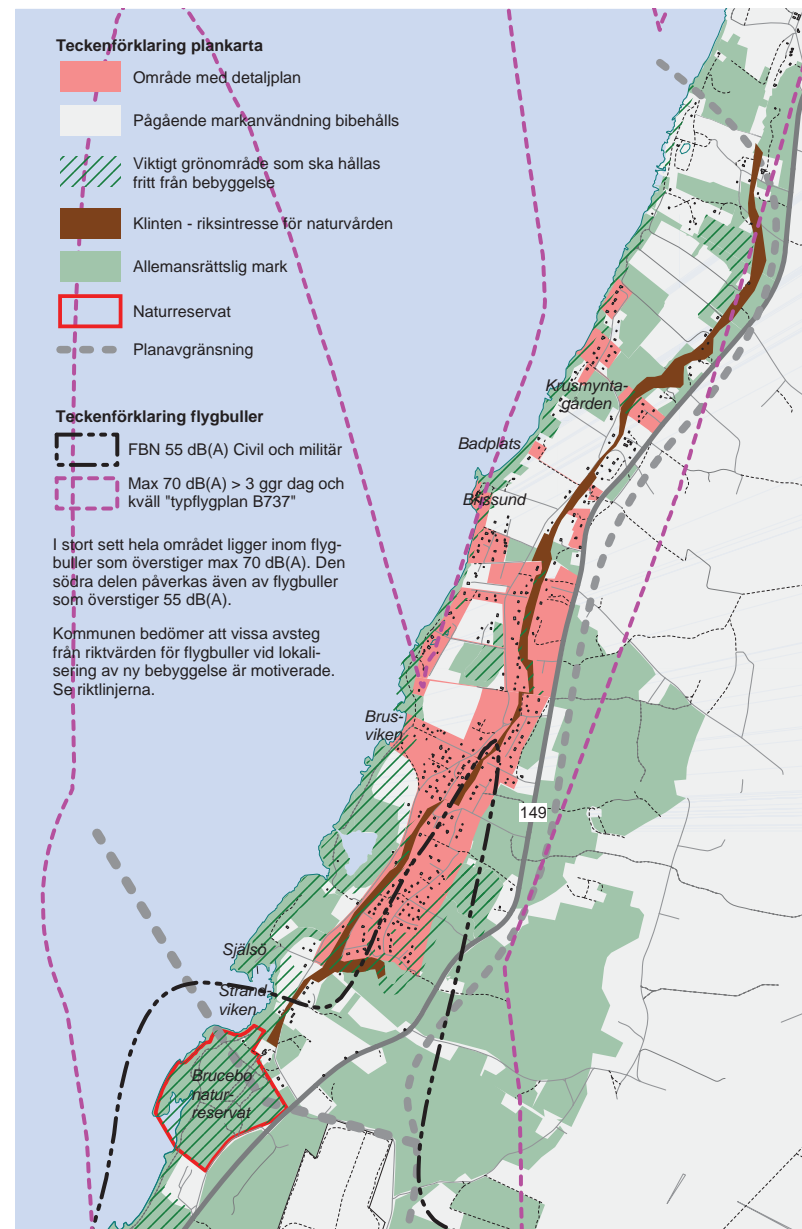
I Själso/Brissund finns enligt gällande detaljplaner (f d byggnadsplaner och avstyckningsplaner) utnyttjade byggrätter för drygt 100 fastigheter (om tomtstorleken är 1500-2000 kvm). Detaljplanerna reglerar vanligtvis inte antal lägenheter per fastighet

I zonen mellan Max 70 och 80 dBA

- Avsteg från gällande riktvärden får göras för enstaka bostadshus och mindre bebyggelsegrupper som utgör en komplettering till en befintlig bebyggelsegrupp – i en sammanhållen bebyggelsestruktur - och som direkt kan införlivas i befintlig infrastruktur, d v s om väganslutning finns och vatten- och avlopp kan kopplas till det kommunala va-nätet.
- I Själso/Brissund berörs 12 hela och delar av 4 gällande detaljplaner. Planerna är till stor del utbyggda och lämnas utan åtgärd.

I områden där Max 80 dBA och FBN 55 dBA överskrids

- I Själso/Brissund berörs delar av 4 gällande detaljplaner. Planerna är till stor del utbyggda och lämnas utan åtgärd.
- Utanför detaljplanelagt område bör ingen ny störningskänslig bebyggelse tillkomma.



Flygbullerunderlag 31 oktober 2005 på plankarta för Själso-Brissund.

Vattenskydd – Riktlinjer för bebyggelseplanering

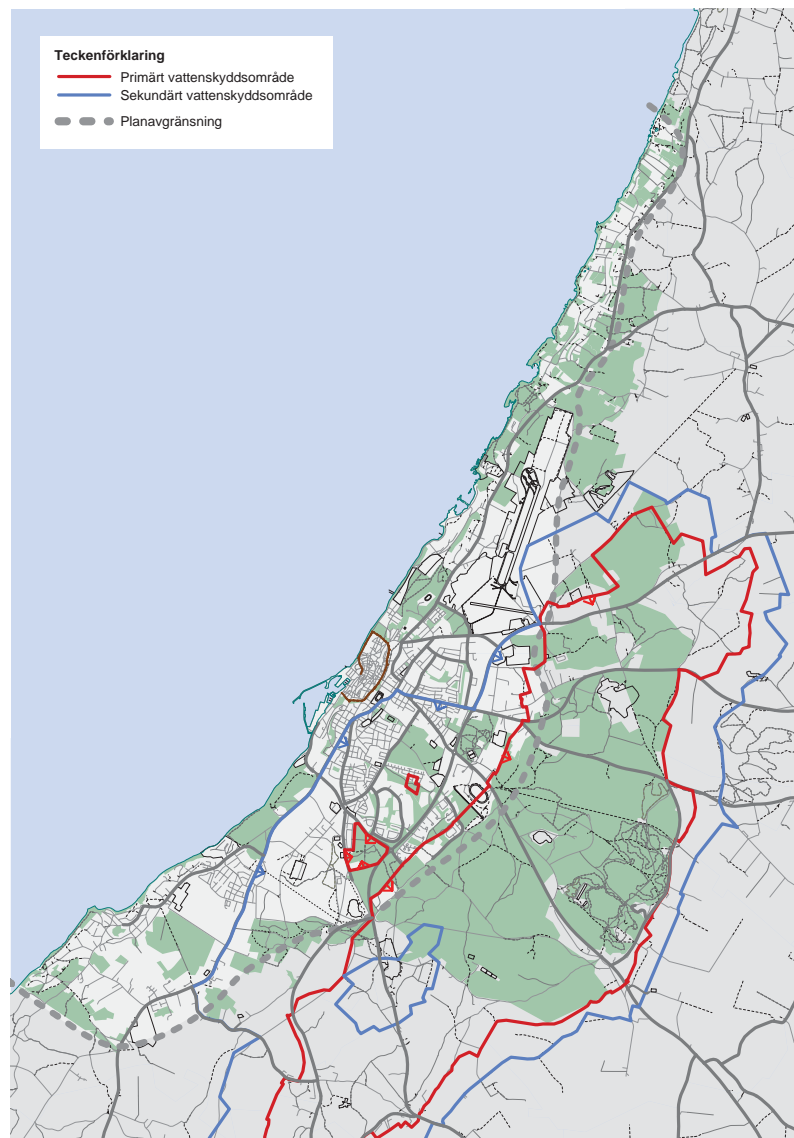
! Inom primärt vattenskyddsområde får inga verksamheter etableras som kan äventyra vattenskyddet.

! Inom sekundärt vattenskyddsområde kan verksamheter tillåtas som inte utgör risk för vattenskyddet eller verksamheter där vattenskyddet kan säkras genom lämpliga åtgärder.

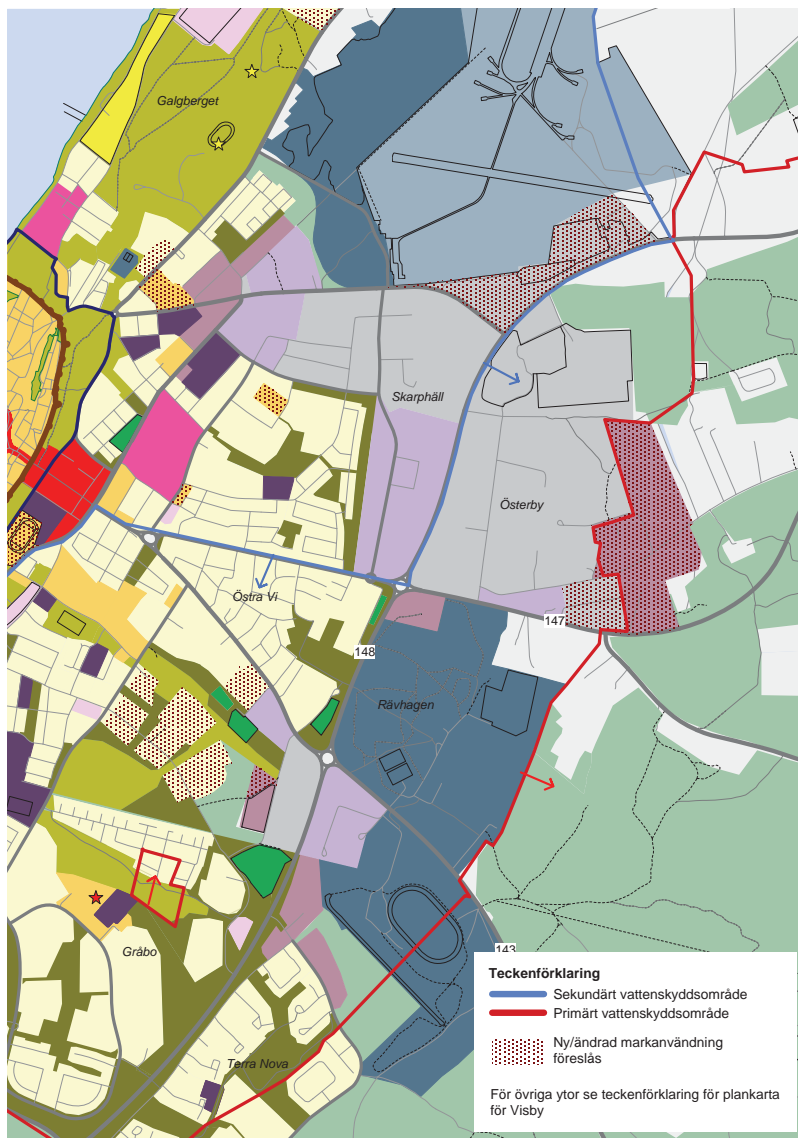
! En restriktiv hållning ska tillämpas vid önskemål om ändrad markanvändning inom industriområden utanför vattenskyddsområden.

För att i framtiden kunna säkerställa tillgången på rent dricksvatten skyddas tillrinningsområdena med ett sekundärt och ett primärt vattenskyddsområde. Eftersom i princip hela Visbyområdet omfattas av antingen inre eller yttre vattenskyddsområde kan detta innebära en merkostnad eller att en etablering inte är möjlig av vattenskyddsskäl. Nya ytor för miljöstörande industri kan inte tillskapas i Visby. Istället får sådan industri lokaliseras utanför planområdet, i andra visbynära lägen eller i serviceorterna.

Därför ska stor restriktivitet gälla till omvandling av industriområden utanför vattenskyddsområden. Förslag till nya vattenskyddsföreskrifter är under framtagande. Dessa kommer bland annat att redovisa vad det innebär för befintliga verksamheter inom primärt respektive sekundärt vattenskyddsområde. Gällande detaljplaner inom primärt vattenskyddsområde som tillåter industri bör ses över för att ges en markanvändning som är förenligt med vattenskyddet.



Förslag till vattenskyddsområden, daterat hösten 2007. Påverkan på planområdet.



Förslag till vattenskyddsområden, daterat hösten 2007. Påverkan på bl a Österbyområdet.

Gröna värden mot exploateringsintressen

! En restriktiv hållning ska tillämpas vid önskemål om ändrad markanvändning inom planförslagets redovisade grönområden, parker och naturmark.

Visby har i ett 20-årigt perspektiv mycket goda möjligheter att tillgodose olika exploateringsintressen utan att behöva inkräkta på stadens värdefulla grönområden, parker och naturmiljöer.

Gröna strövområden och övrig "grön mark", d v s mark som inte är bebyggd kommer alltid att vara efterfrågad av olika exploateringsintressen. Det är därför viktigt att avvägningar görs i ett större övergripande sammanhang och i ett förebyggande syfte. Stora kvaliteter kan gå förlorade om man börjar ta lite mark här och där. De stora sociala grönområdena – större parker och grönområden - får t ex inte bli för små eftersom de då tappar sitt värde. Viktigt är också att de gränisar till lämpliga verksamheter och att tillgängligheten är god.

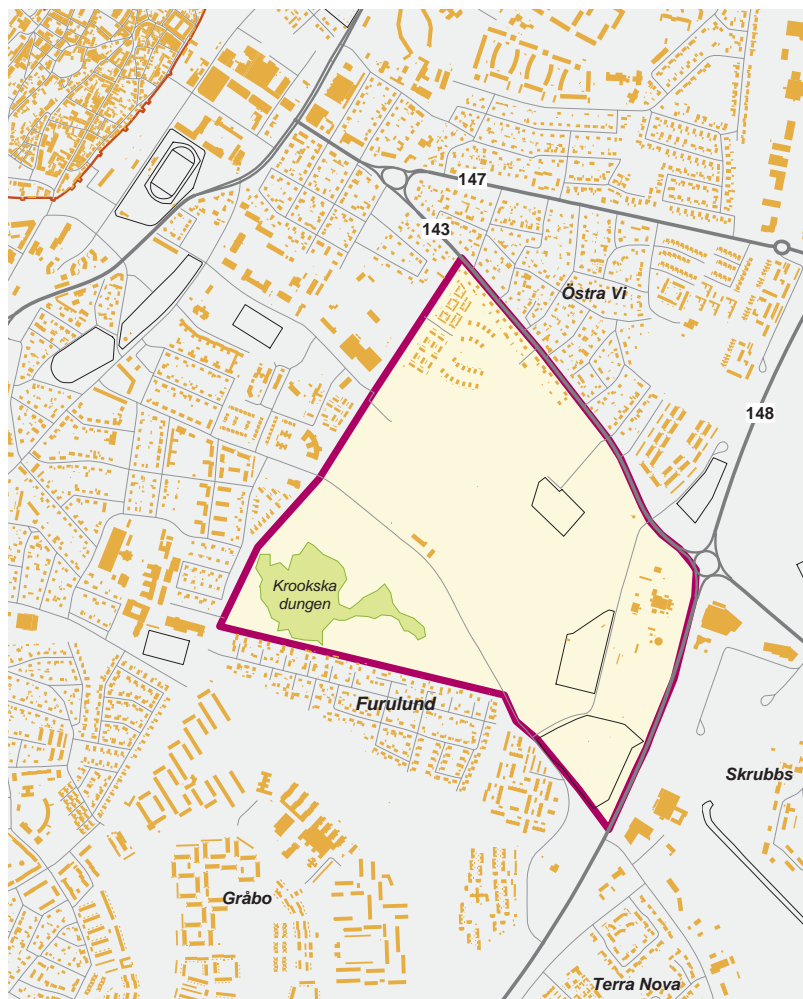
Stora ytor finns planlagda för handel, kontor och småindustri. Nya ytor kan också tillskapas kring bl a Visborgs slätt och i flera av de framlyfta omvandlingsområdena. Detsamma gäller möjligheten till att bygga bostäder.

Kommunen har möjlighet att besluta om formellt skydd av områden enligt miljöbalken, d v s naturreservat eller, för mindre områden, naturminnen. Det kommunala naturreservatet Galgberget ska bibehållas som reservat. Ett mindre område intill Toftavägen, vid skogskanten söder om utfarten vid Oscarsstenen, som hyser den mycket skyddsvärda svampen flockskivling bör ges ett formellt skydd enligt miljöbalken.



Planeringsinriktning för större och principiella omvandlings- och utvecklingsområden

A7-fältet / Artilleriet (öster om Allégatan)

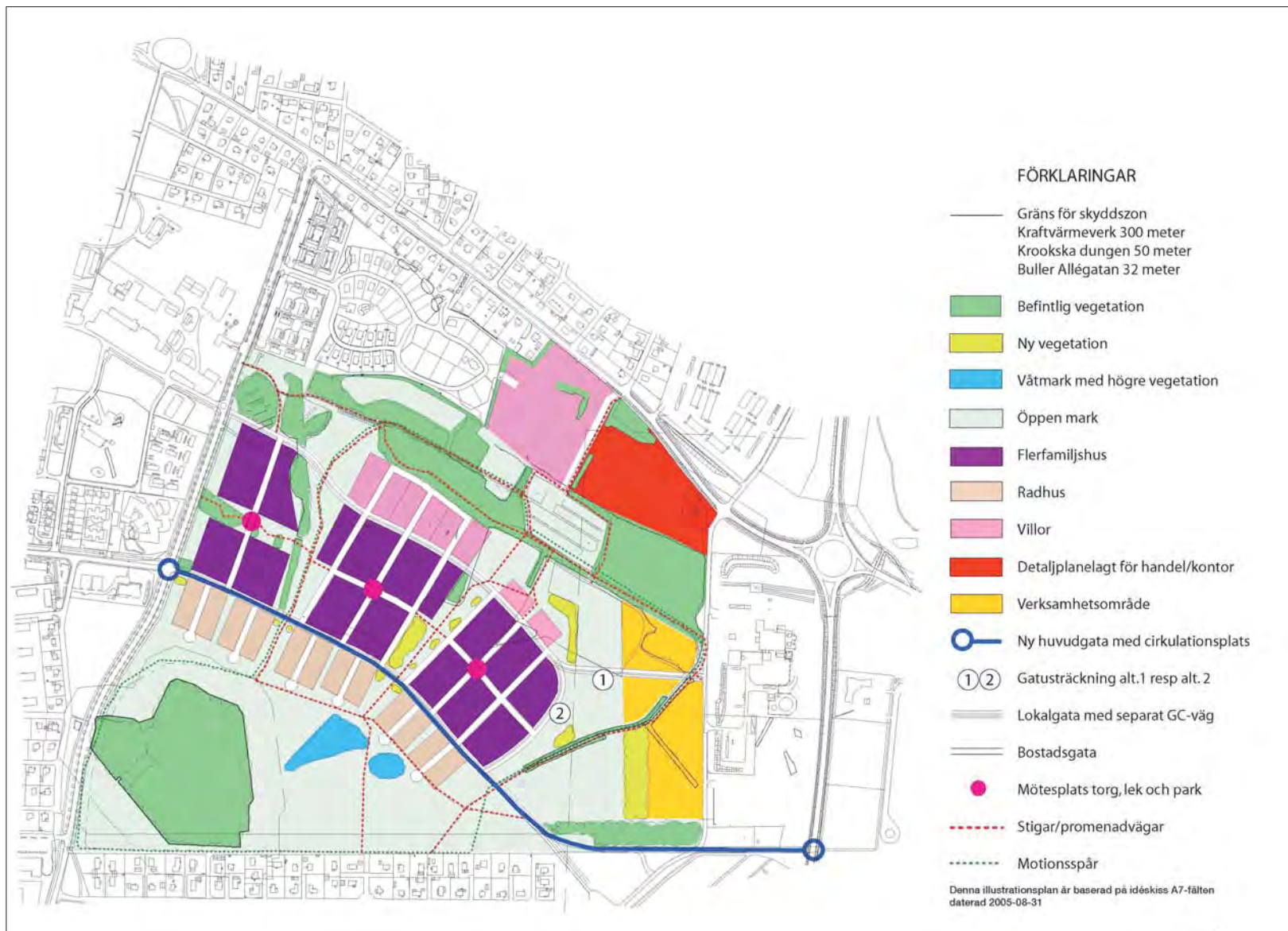


! Utvecklingen på A7-fältet ska hela staden genom att länka samman stadens norra och södra delar.

Det s k A7-fältet öster om Allégatan är ett av Visbys största utbyggnadsområden för främst bostäder. Området omfattas av en fördjupad översiktsplan, antagen 1996. Norra delen är detaljplanlagt och bebyggt med studentbostäder, hyreslägenheter och villor. I enlighet med den fördjupade översiktsplanen och ovanstående planer finns en idéskiss, daterad 2005-08-31, reviderad 2009-02-16, framtagen med möjlighet till ytterligare ca 500 lägenheter. Idéskissen utgör underlag för kommande detaljplanläggningar.

I den fortsatta planeringen är det viktigt att området utformas så att goda kopplingar till omkringliggande stadsdelar uppkommer. A7-fältet har stora kvaliteter att ta tillvara. Det finns vackra landskapsrum med tydliga brynavgränsningar, nivåskillnader som ger utblickar och överblickbarhet, många stigar, öppna platser samt andra stora naturvärden med bl a Krookska dungen.

Bebyggelseområdena ska trafikmatas genom "silning" i ett traditionellt gatunät med anslutningar till Follingboväg, Allégatan och Visbyleden. Intentionen är en blandad bebyggelse med olika hustyper och en måttlig täthet och höjd. Upplåtelseformerna bör variera och vissa inslag av mindre verksamheter som kiosk, pizzeria bör kunna etableras. Det finns en 300 m bred skyddszon för Värmekraften där bostäder inte får byggas. Inom denna föreslås grönytor och verksamheter. Eventuella skyddsavstånd för dessa verksamheter ska rymmas inom 300-meterszonen. En återvinningscentral har anlagts längs Västra Törnekviar.



A7-fältet. Illustration framtagen av Tema 2009-02-16.



Den yttre delen av A7-fältet ligger inom ett område som kan komma att påverkas av flygbuller som överskrider max 70 dBA (men lägre än max 80 dBA). Där ingår bl a ett område längs Follingboväg som utgör en komplettering till angränsande befintliga bostadsområden. Området är en del av tre områden där den fördjupade översiktsplanen gör avsteg från gällande riktvärden avseende flygbuller. Motivet är att skapa goda boendemiljöer med utgångspunkt från befintlig bebyggelse.

Det skulle ha stor betydelse för stadsbilden och för den struktur som knyter samman stadens olika delar - att bygga färdigt och "hela" staden, i detta fall längs Follingboväg. Se flygfoto ovan.

Bergbetningen

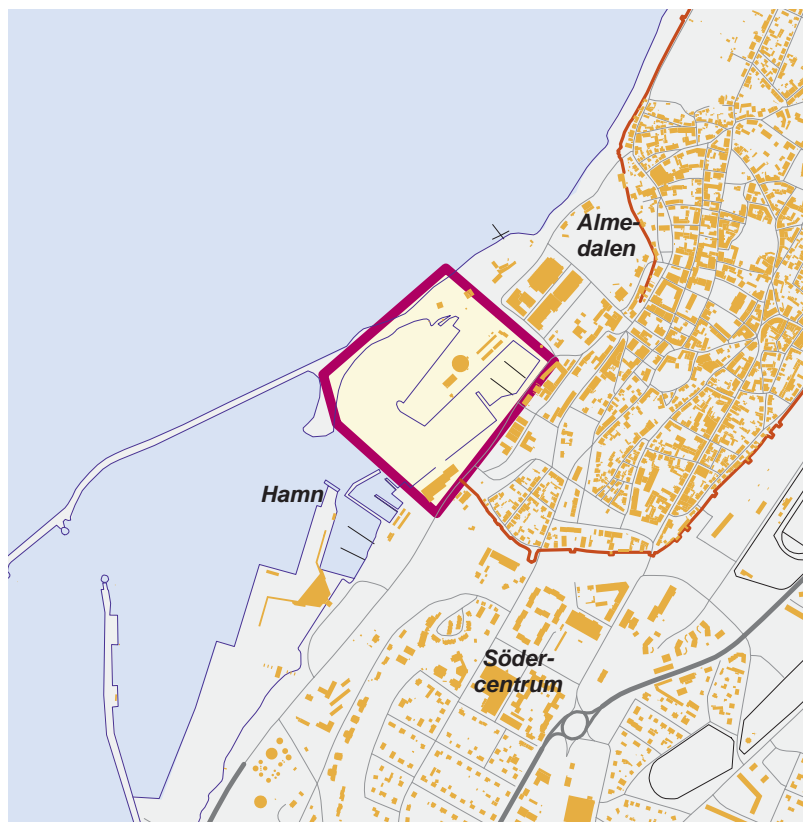


! Området föreslås förtätas med blandad bebyggelse med i huvudsak villor.

Bergbetningen är ett område där det under lång tid funnits önskemål om förtätningar och omvandling till permanentboende. Enligt den fördjupade översiktsplanen för Norra Visby, antagen 1995, är kommunen positiv till förtätning och omvandling för permanentboende. För att lösa vatten- och avloppsfrågor samt vägutbyggnad inför en exploatering erfordras att området detaljplanläggs. Ett förslag till planprogram har tagits fram som ska ligga till grund för den fortsatta planhanteringen. Förslaget innebär att området skulle kunna förtätas med främst villor och rad-/kedjehus samtidigt som viktiga utblickar och stråk mm bevaras. Vatten och avlopp kan byggas ut etappvis inom området och kostnadstäckning uppnås genom anslutningsavgifter. Innan vidare planarbete påbörjas ska en gatukostnadsutredning tas fram för att klargöra hur vägutbyggnaden kostnadsmissigt kan lösas inom området.

Området ligger inom riksintresse för naturvård och rörligt friluftsliv. Andra planeringsfrågor att ta hänsyn till är närheten till flygplatsen och vägtrafikbuller från Lummelundsväg samt ett angränsande Natura 2000-område väster om Bergbetningen.

Holmen



! Området ska ges en publik karaktär.

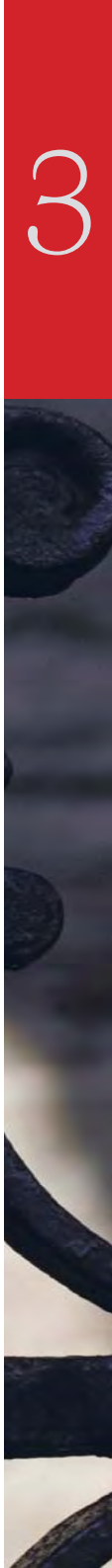
När godshanteringen i inre hamnen flyttas frigörs Holmen för annan verksamhet. Området omfattar ca 20 000 kvm och är bebyggt med en magasinsbyggnad och en silo. Det relativt stora området föreslås få en publik karaktär och därmed skapa utrymme för:

- Turismens behov
- Högskolans framtida utveckling
- Kryssningstrafikens och gästhamnens framtida behov
- Parkeringar för bilar och bussar sommartid
- Utveckling mot en attraktiv sjönära miljö för promenader och rekreation
- Möjligheter till ny bebyggelse, kontor och andra verksamheter

Intresset för en framtida turistutveckling på Holmen är stort och ledningskontoret och stadsarkitektkontoret har uppvaktats av entreprenörer som presenterat förslag till olika utvecklingsmöjligheter för området. Ledningskontoret fick därför i uppdrag av kommunstyrelsen att ta fram en fördjupad studie för Holmenområdet där de olika anspråken beskrivs och analyseras med den övergripande inriktningen att utveckla området för turism. Ett förslag till utvecklingsplan, daterad 2008-11-11, har tagits fram av Malmström Edström Arkitekter Ingenjörer, se bilaga, och godkänts av kommunstyrelsen, 2008-11-19 §284, att ligga till grund som underlag inför den framtida utvecklingen av området.

Genom det ökade intresset för att skapa turistsatsningar i Holmenområdet är det nödvändigt att i detalj analysera de olika behov som redovisas i utvecklingsplanen och som på bästa sätt måste tillgodoses i ett såväl kort- som långsiktigt perspektiv. Området för hamnen och Holmen redovisas i planförslaget som ett utredningsområde.

I det fortsatta planeringsarbetet ska hänsyn tas till riksintresset Visby hamn samt till världsarvet och riksintresset för kulturmiljövård (Visby innerstad).





! Områdets strategiska läge i hamnens närområde kan med fördel kunna nyttjas för exempelvis hotell, kontor och/eller andra mer människointensiva verksamheter.

Området har ett strategiskt läge i hamnens närområde och är det första man ser vid ankomsten till Visby med färjan. Det centrala och attraktiva läget innebär sannolikt att det kommer att komma önskemål om förändringar inom området. Det är viktigt att området får en lämplig markanvändning och att ny bebyggelse anpassas och ges ett enhetligt uttryck.

Inom området finns idag industriverksamhet, bensindepå, kontor och handel. Med hänsyn till befintliga verksamheter inom och i närheten av Kopparsvik, exempelvis reningsverket, finns idag risk för lukt- och luftföroreningar vilket gör området olämpligt för bostadsbebyggelse. En flytt av oljecisternområdet är önskvärd. Det är dock förenat med mycket höga kostnader. Under överskådlig tid bedöms inte en flyttning vara realistisk. Marken är också mycket förorenad. En långtidsparkering för ca 100 bilar skulle kunna anläggas mellan de båda depåerna.

Den norra delen har planlagts för hotell och korsningen Gutevägen – Visborgsgatan byggs om för bättre siktförhållanden. Skogsområdet bevaras till större del då det utgör en förlängning av grönstråket från Palissaderna. Området sträcker sig fram till kvarnen Plågan. Kvarnen är kulturhistoriskt värdefull och bildar ett sammanhang med de två kvarnarna på andra sidan Gutebacken. Kvarnen skulle kunna användas som t ex kafé.

Området redovisas i planförslaget som ett utredningsområde, med undantag av området i korsningen Gute-/Söderväg där en detaljplan nyligen har antagits och vunnit laga kraft för hotelländamål.

Ytterstaden möter innerstaden



! Östercentrum med omnejd skall gestaltnings- och innehållsmässigt utvecklas till en del av en naturlig, levande och livskraftig stadskärna för hela Visbyområdet.

Östercentrum är en del av Visbys stadskärna. Utvecklingen av Östercentrum bör ske med utgångspunkt från detta förhållande.

Östercentrums koppling med innerstaden och Österport ska stärkas. Handeln koncentreras till stråken: Österväg/Östertorg, Hästgatan, Adelsgatan mellan Södertorg och Stora Torget, St Hansgatan mellan St Hansplan och Stora Torget. Parkeringen och bebyggelsen söder om Jägargatan bör utformas så att det upplevs som en framsida och inte en baksida i centumbildningen. Förslagsvis skulle en affärsgata kunna utvecklas mot parkeringsplatsen. Eventuellt kan ett parkeringsdäck integreras.

Bebyggelsen, med företrädesvis bostäder och kontor, kan etappvis växa söderut med inriktningen att bilda en stadsfront längs den östra sidan av Kung Magnus väg. Bebyggelsen ska ha en öppenhet gentemot innerstaden och muren. Skulle verksamheten vid Gutavallen upphöra är det viktigt att området byggs ut efter vissa principer. Området ska knyta an till bebyggelsen öster om Solbergaleden och kontakten med muren/innerstaden ska vara tydlig med nya öst-västra stråk. Det är också angeläget att ytor sparas för park/spontanidrottspark/skolidrott, för såväl allmänhet, boende och Solbergaskolan. Ny bebyggelses parkeringsbehov ska företrädesvis lösas genom parkeringsgarage.

Öppenheten mot innerstaden och upplevelsen av muren ska gestaltningsmässigt tydliggöras genom flera medvetna stråk, främst i form av gaturum (Söderväg, Peder Hardings väg, förlängningen av Artillerigatan, Skolportsgatan, Österväg, Jägargatan, Brömsebroväg, Broväg mm). Även ett par gång- och cykelstråk (mellan Solbergaskolan och Gutavallen samt norr om kvarteret Tärnan) ska utformas utifrån

3

samma grundtanke. Grönstråken vid "cirkusplatsen" och Brömsebroleden bibehålls. Eventuellt kan en smal bebyggelse förläggas längs Peder Hardings väg och Artillerigatans förlängning.

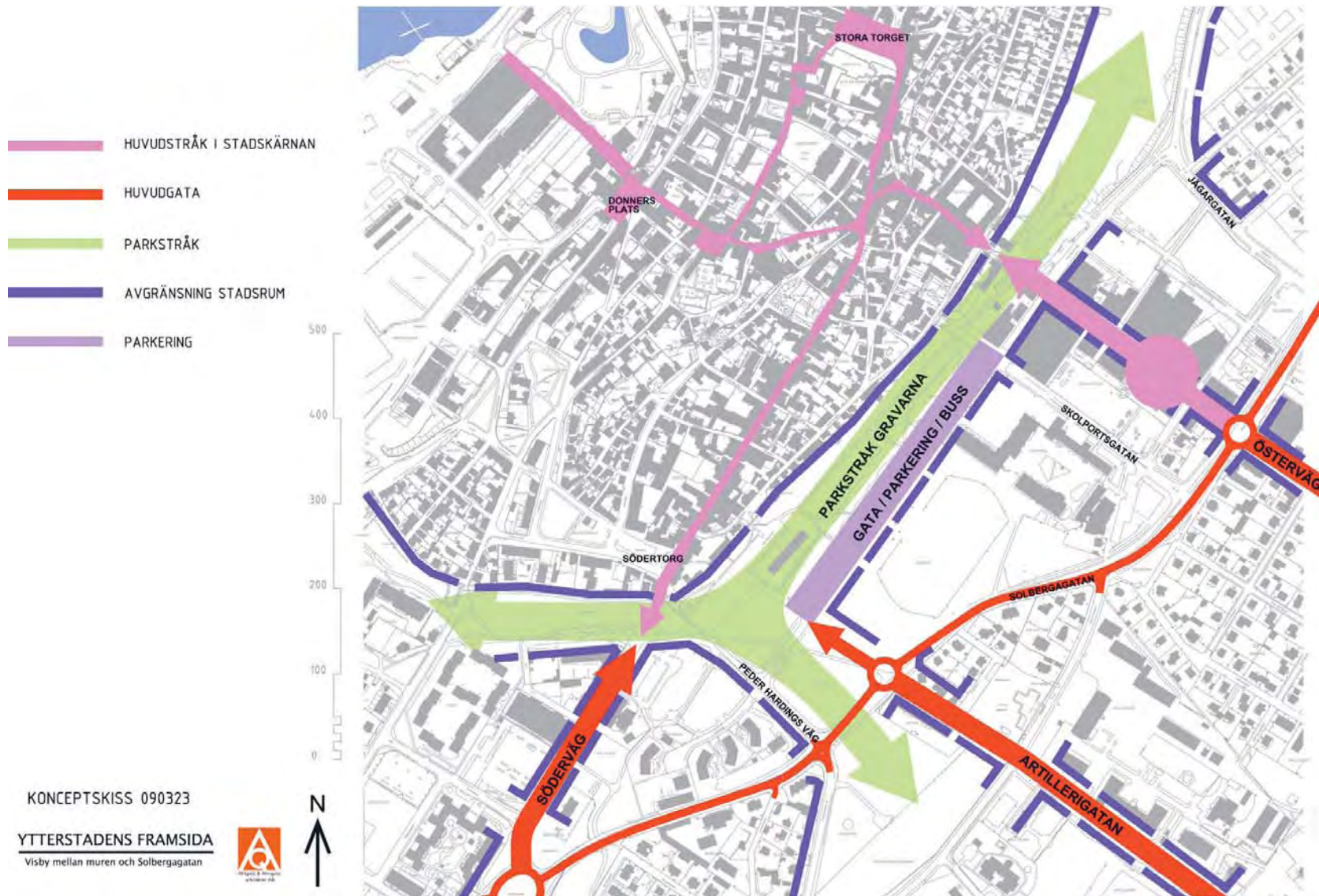
Trafikmässigt ska upplevelsen av Solbergaleden som led minska och få mer karaktär av gata. Eventuellt kan en trädplantering göras vid Gutavallens östra sida.

Hur grönytor och parkeringsytor längs muren och Kung Magnus väg skulle kunna utvecklas bör utredas. Målsättningen ska vara att växla parkeringsytor mot grönytor närmast muren så att denna friläggs och att grönstråket görs tydligare.

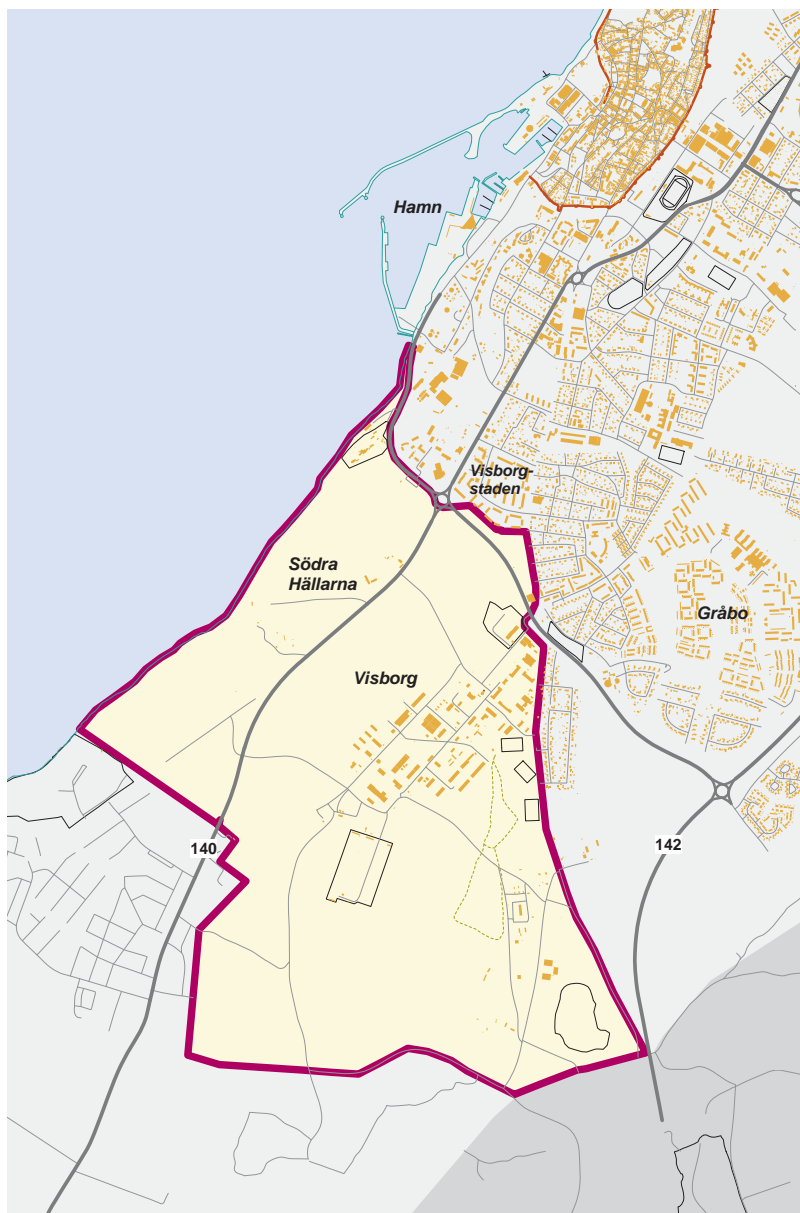
I detta sammanhang ska också busstationens funktion och placering utredas. Utifrån ett trygghetsperspektiv bör ett alternativt läge för en samordning av busstation och taxi ingå i utredningen. Alternativa lösningar i form av exempelvis hållplatser längs Kung Magnus väg kan övervägas.

Inför den nya konkurrensen om kunderna av den så kallade externhandeln står Östercentrum och innerstaden i dagsläget enade. Bland annat sker nu en samverkan mellan kommunen, fastighets- och butiksägare för en mer livskraftig stadskärna. Där ett mål är att få utmärkelsen "Årets stadskärna". I det fortsatta planeringsarbetet ska hänsyn tas till världsarvet och riksintresset för kulturmiljövård, Visby innerstad.





Ytterstaden möter innerstaden - strukturskiss- mars 2009



Visborg & Södra Hällarna

! Visborg och södra Hällarna ska utvecklas till en stadsdel i Visby som tydligt knyter an till staden.

Tema planavdelning har på uppdrag av Gotlands kommun och Vasallen AB tagit fram en utvecklingsplan för Visborgsområdet. Kommunstyrelsen beslutade 2008-06-16, §162, att godkänna planen och att den skulle inarbetas i den fördjupade översiktsplanen för Visbyområdet. Föreslagen markanvändning grundar sig sålunda på utvecklingsplanen.

Planen redovisar en sammanlagd utbyggnad med ca 4 000 bostäder och ca 40 000 kvadratmeter för verksamheter av olika slag så som handel, utbildning, kontor, turism m m. Bebyggelsen är lokaliserad i fyra större delområden.

Det norra området med högre bebyggelse, skapar en viktig länk till nuvarande staden Visby. I regementsområdet, med undantag för kaserngården och omkringliggande bebyggelse, föreslås en tät kvarterstruktur för en blandad bebyggelse med bl a bostäder, ca 3-4 våningar.

Söder om regementsområdet föreslås en ny trädgårdsstad – Visborgs trädgårdsstad – med radhus och friliggande villor på stora tomter. Lokaliseringen säkerställer en tydlig grönstruktur med stora gröna korridorer för fritid och rekreation. Visborgs trädgårdsstad förbinder på så sätt Vibble och Djuplunda villastad till ett större band av enfamiljsboende i en grön miljö med stora värden.

Det fjärde området är södra Hällarna med en bebyggelsestruktur anpassad till Toftavägen för att utveckla ett attraktivt bostadsområde. Bebyggelsen är också tydligt anpassad till Hällarnas naturvärden, rekreativa värden och utsikten mot havet. Hällarna lämnas i princip orört med tanke på riksintresset naturvård och föreslagen exploatering bedöms vara förenlig med riksintresset friluftsliv. Därigenom bevaras områdets stora värden för framtida generationer.

Bebyggelsens lokalisering utefter Toftavägen innebär att porten till Visby söderifrån förskjuts söderut. Kanske redan ännu längre söderut där Vibble tar vid. Ett stort skogsområde och ett markreservat i planområdets sydöstra del reserveras för att säkerställa rekreativsmöjligheter för allmänheten och utvecklingsmöjligheter för idrottsrörelsen och den spontana motionsidrotten.

I områdets nordvästra del intill Färjeleden föreslås ett läge för en eventuell framtida evenemangsarena. Platsen har många fördelar med sitt exponerade läge och närheten till staden.

En utbyggnad enligt utvecklingsplanen kommer att medföra en ökad trafikbelastning på Toftavägen. Det kan avhjälpas med minst två nya huvudgator inom stadsdelen. En huvudgata i nord-sydlig riktning med en ny anslutning till Färjeleden samt en väst-östlig huvudgata mellan en ny cirkulationsplats vid Toftavägen/väg 627 och en anslutning till Visbyleden. Denna lösning innebär att trafikmängderna är hanterbara såväl tekniskt som miljömässigt. För att ytterligare stärka sambandet med övriga Visby norrut föreslås en gång- och cykelbro över Färjeleden till det norra området.

Utgångspunkten för utvecklingen av Visborgsområdet ska vara att hålla en hög miljöprofil, med en infrastruktur som gynnar hållbar utveckling bland annat genom god tillgänglighet till miljöanpassade transportsystem, tillgång till attraktiva grönområden och bevarandet av värdefulla naturområden. Vid byggandet av en helt ny stadsdel som Visborg finns goda möjligheter för kretsloppsanpassade och tekniska lösningar som kan föra oss närmare i visionen för Gotland som världsledande ö-region i energi- och miljöfrågor.



Vy från söder mot Visborg och södra Hällarna.

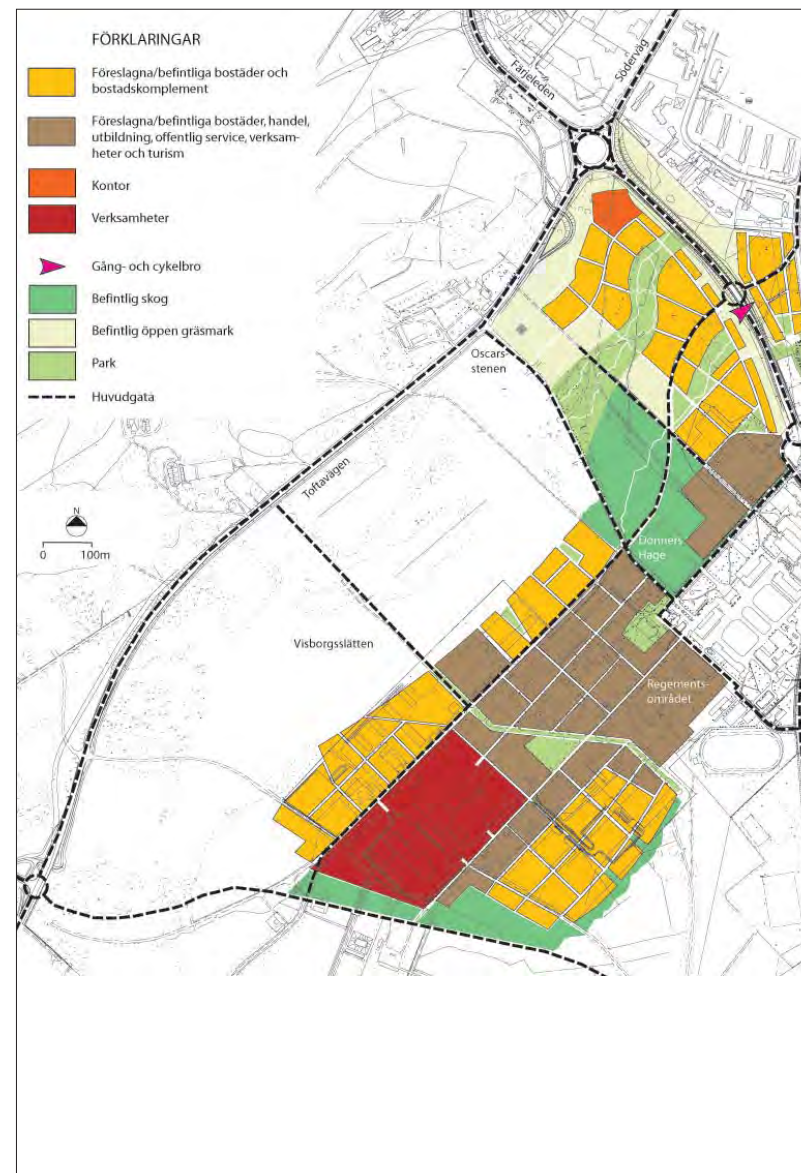


Vy från nordost mot Visborg och södra Hällarna.

! Visborgsområdets och Södra Hällarnas utbyggnad påbörjas som en utveckling av staden söderut och som en förtätning av redan bebyggda delar.

För att uppnå målet med en hel och färdig stad förordas att utvecklingen av Visborg ska följa de allmänna planeringsprinciperna, vilket bland annat innebär att bygga vidare på det befintliga och anpassa till omkringliggande miljöer. Det innebär att staden får växa vidare söderut och att barriäreffekten av Färjeleden överbryggas. Det innebär också att Visborg bör växa inifrån, att den bebyggelse som finns i de centrala delarna kring kasernerna tas tillvara som en viktig tyngdpunkt. Exakta våningsantal och exploateringsgrad regleras i detaljplaner efter mer noggranna studier och bedömningar.

För att ha en god handlingsberedskap och för att kunna lägga grunden för en god stadsbyggnad har dessa delar av Visborg studerats närmare. Illustrationen visar på en kvarters- och gatustruktur som möjliggör att det går att bygga allt från ett fåtal lägenheter till att flera kvarter med hundratals lägenheter byggs samtidigt. Strukturen i den norra delen är anpassad till Visborgsstadens norr om Färjeleden och till landskapet söder om Färjeleden. Där gator och kvarter kan följa naturen och topografin. För att fördela trafiken och knyta samman staden föreslås en ny cirkulationsplats på Färjeleden. Kasernområdets struktur följer i stort befintliga gator och byggnaders placering vilket ger ett rutnätssystem.



Illustrationsplan för del av Visborg, Tema november 2009

! Södra Hällarna är ett stadsnära sammanhängande strövområde med höga naturvärden och rekreativa kvaliteter som ska värnas.

Området väster om Toftavägen är ett f d militärt övningsområde som ytmässigt sträcker sig mellan Vibble och Visby. Det är till stora delar ett öppet hållmarksområde, men i nordost mot länsvägen finns skog. I den norra halvan finns en markant klint som i den södra delen mjukas upp till en brant sluttning. Hela den öppna delen är av riksintresse för naturvården.

Området bär inte bara högt skattade naturvärden utan även mycket höga värden som rekreationsområde. Även utblicken från länsvägen ut över det nästan kala hållmarksområdet mot havet, är synnerligen slående och ger i vissa passager ett närmast exotiskt intryck.

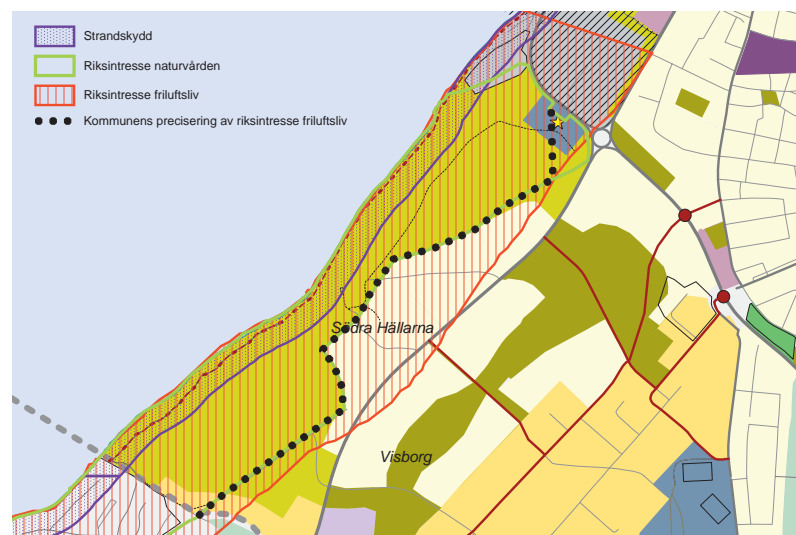
Delar av området ingår i det föreslagna - Stråket Strandpromenaden - som sträcker sig från Kneippbyn till Snäck och knyter ihop Vibble och staden utmed vattnet. Stråket och området är även attraktivt i turisthänseende. När den nya stadsdelen Visborg byggs ut ansluter det gröna stråket från Visborg via Oscarsstenen till Hällarna och vidare till Visby och Vibble.

Ovanstående innebär att krav måste ställas på att ny bebyggelse anpassas till områdets höga natur- och friluftskvaliteter och att hänsyn ska tas till förekommande riksintressen. Vid detaljplanering kommer ingående studier och miljökonsekvensbeskrivningar att tas fram för att kunna anpassa, lokalisera och utforma bebyggelsen på bästa sätt. Här ingår även studier av en eventuell påverkan på Visbys siluett och stadsbild och att förekomsten av fridlysta arter beaktas enligt de lagar som råder. Värdefulla stråk och passager ska integreras i de nya bebyggelseområdena och på så sätt kan tillgängligheten till området främjas.

Kommunen gör en mer preciserad avgränsning av friluftslivets riksintresse på Södra Hällarna och bedömer att området som avgränsats för naturvårdens riksintresse också kan anses avgränsa friluftslivets riksintresse. Motiveringen till preciseringen är den bullerstörning som finns utmed länsvägen. Riktvärdet för friluftsområden avsatta i kommunala översiktsplaner uppnås först cirka 200 meter från vägen (vid 50 km/tim). Där naturvärdena är störst, på de öppna hållmarkerna kan upplevelsevärden antas överväga störningarna. Därför bör enligt kommunens mening friluftslivets riksintresse kunna avgränsas till naturvårdens riksintresse.

När det gäller förslaget till lokalisering av den planerade arenahallen, i den norra delen, förstärks kravet på en noggrann detaljplanering ytterligare, eftersom det föreslagna läget ligger inom riksintresseområde för såväl naturvård som friluftsliv.

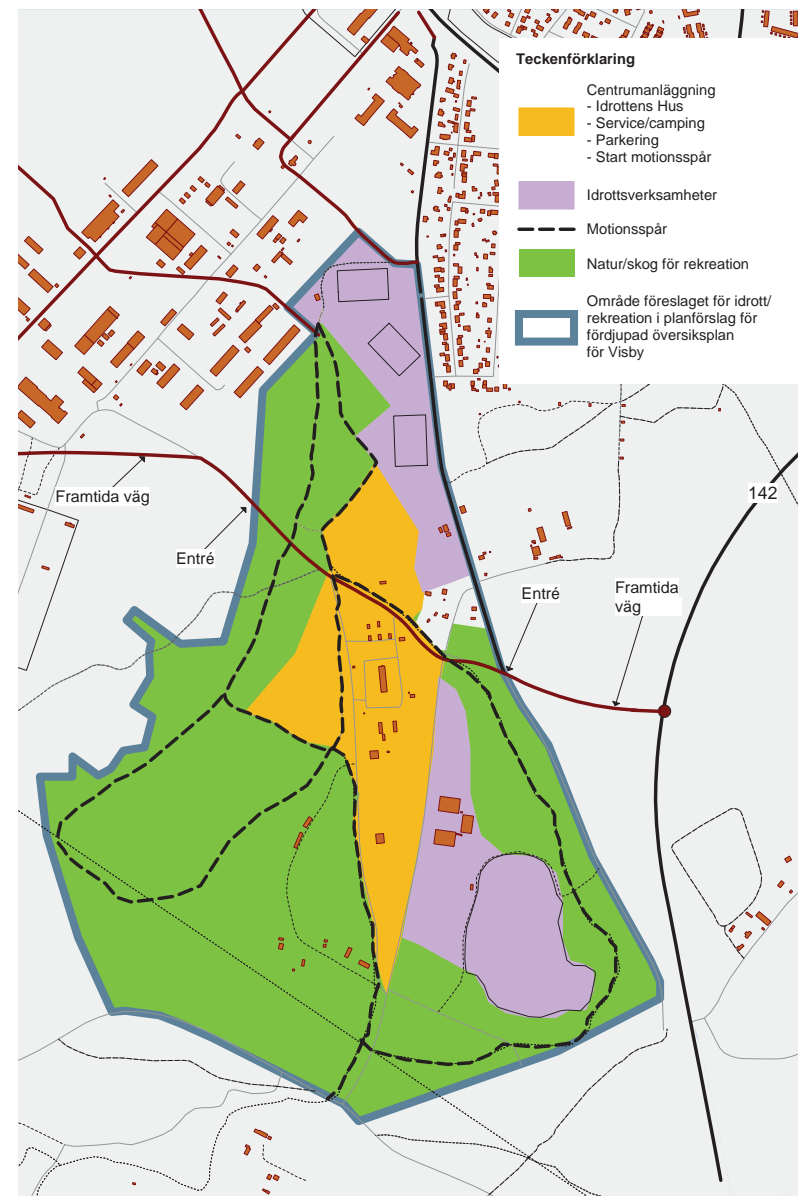
Bedömningen är att det finns goda förutsättningar att med en väl anpassad bebyggelse närmast Toftavägen kunna säkerställa ett större ströv- och friluftsområde med höga kvaliteter och att friluftslivets riksintressen i området ändå tillgodoses.



Gällande riksintressen och strandskydd visade på utdrag ur plankarta.

! Idrotten ska ges möjlighet att utvecklas och samordna sig inom det utpekade idrottsområdet.

Ett stort område i Visborgs sydöstra del reserveras för idrott och rekreation. Ytan rymmer en del befintliga anläggningar, t ex fotbollsplaner och det sk Ex-huset som numera hyser Visby innebandyklubb, men även mycket naturmark med ett antal motionsspår. Ambitionen är att området på sikt kan utgöra ett centrum för diverse idrotter, där man kan uppnå en hel del samordningsvinster.



Idéskiss för idrottsområdet Visborg

Kilen Söderväg – Stenkumlaväg



! Närheten till Visby innerstad och Tallunden gör att området i framtiden kan vara attraktivt för t ex bostäder och bli en länk till Visborg.

Området kilen Söderväg-Stenkumlaväg sträcker sig kilformat från parken Tallunden till rondellen (vid ÖB) mellan Söderväg och Stenkumlaväg. I området råder en rörig struktur med en mix av kontor, verksamheter, handel, restaurang och bensinstationer. Marken innehåller sannolikt en del föroreningar från tidigare verksamheter.

Det centrala läget och med närheten till Visby innerstad och parken Tallunden gör att området borde ges ett bättre utnyttjande med ett innehåll mer anpassat för de centrala delarna av en stad och en mer stadsmässig struktur. Området skulle kunna vara attraktivt för kontor och bostäder.



Riktlinjer för närområden utanför staden

del av Västerhejde



Plankarta för del av Västerhejde

! Redan exploaterade områden kan förtätas.

! Det öppna och obrutna jordbrukslandskapet hålls fritt från bebyggelse.

! Vid enstaka förtätning och detaljplanläggning ska behovet av passager längs med och ut till klint- och strandkant beaktas.

Bebyggelsestrukturen inriktas på att förtäta redan exploaterade områden. I övrigt ska nya exploateringsområden förläggas utmed de centrala vägarna och lämna det öppna och obrutna jordbrukslandskapet i planområdets mitt fritt från bebyggelse. Vibbles samhälle avrundas mot det öppna landskapet. Bebyggelsen bör kunna förtätas i lämpliga delar i kustzonen för att möta krav på ett kustnära boende som är ett övergripande mål i översiktsplanen för Gotlands kommun.

Ett planprogram som omfattar området runt Ygnevägen och sydväst ut har godkänts av byggnadsnämnden. Programmet avgränsning sammanfaller i stort med den planerade etapputbyggnaden för vatten och avlopp som finns. Syftet med programmet är att kunna utveckla dessa delar av Västerhejde mot ett modernt permanent boende med komplettering av nya vägar och vatten och avlopp utan att den skogliga karaktären går förlorad. Planförslaget har i huvudsak anpassats till detta planprogram.

Olika former av bebyggelse föreslås lokaliseras i Västerhejde för att skapa en attraktiv boendemiljö för olika generationer. För att främja generationsboende bör nybyggnadsområden för småhus beakta möjligheten till en generationslägenhet i bostaden.

Ett serviceboende för äldre bör kunna lokaliseras till Västerhejde. En dagcentral kan med fördel förläggas i Vibbleområdet med god närhet till samhällsservice.

Av skrivelse från Försvarsmakten, 2006-01-26, framgår att Försvars-

makten hävdar riksintresse enligt 3 kap 9 § miljöbalken för Tofta skjutfält inklusive den sk bullerzonen. Det innebär att delar av det föreslagna "Område för bebyggelse" inom planområdet för delar av Västerhejde i dagsläget inte kan förverkligas. Kommunen anser dock att det aktuella områdets funktion som sk bullerzon bör upphöra. En ansökan, daterad 2008-06-26, om tillstånd att på nytt bedriva miljöfarlig verksamhet har lämnats in.

Det är kommunens absoluta uppfattning att de planerade skjutbanorna bör kunna placeras så att eventuella störningar rymms inom egen fastighet. Ur kommunens synvinkel måste en etablering i Tofta skjutfälts utkant ställas mot de enskilda fastighetsägarnas rätt att nyttja sina fastigheter. Detta ställningstagande borde kunna rymmas inom riksintresset för totalförsvaret. Den initierade planläggningen för Västerhejdeområdet kommer att anpassas till det faktiska resultatet av den pågående miljötillståndsprocessen.

! Stor hänsyn ska tas till förekommande naturvärden.

Förändring i markanvändningen får inte ske så att våtmarker förstörs eller minskas i areal, enligt bl a Vattenplanen, antagen av kommunfullmäktige 2005-02-14. Nygårds våt bör därför bevaras som oexploaterad naturmark. Förutsättningar för bevarande enligt riksintresse för naturvärden är att:

Inom kuststräckan Hällarna–Nyrevsudd ska all ytterligare exploatering ske restriktivt och på ett sådant sätt att inte företeelser med uppenbart naturvårdsintresse påverkas. Ytterligare bebyggelse bör ske restriktivt och i första hand där naturen redan är påverkad. Kuse änge ska hävdas. Området påverkas negativt av all form av exploatering. Närmiljön till ett skyddsvärt område kan även vara viktig att beakta. I anslutning till naturmiljön utefter klintkanten bör byggnadsvolymer begränsas.

! Vid exploatering längs Högklints- och Ygnevägen ska utrymmebehov för utbyggnad av cykelbana beaktas.

Toftavägen har under de senaste åren genomgått upprustningar t ex vid utbyggnad av cykelbana. En ny förbifart/vägdragning enligt Vision 2010 i statlig regi är inte längre aktuell. Istället reserveras mark för en framtida väg i öst-västlig riktning mellan korsningen Toftavägen-Högklintsvägen och väg 142 över den södra delen av Visborgsområdet.

Vid exploatering längs Högklints- och Ygnevägen bör utrymmebehov för utbyggnad av cykelbana beaktas.



Flygfoto över Vibble från söder och norrut

! Området inom "Gotlands kust" bör lämnas oexploaterat om det inte rör sig om kompletteringar till befintlig bebyggelse

Ett övergripande mål i översiktplanen för Gotlands kommun är att kustområden så långt som möjligt ska säkras för det rörliga friluftslivet. Koncentrerad expansion av bebyggelse ska i huvudsak ske i anslutning till redan exploaterade områden i syfte att spara de

oexploaterade kuststräckorna.

I områden med detaljplan som innehåller byggrätter föreslås pågående markanvändning.



KONSEKVENSBESKRIVNING

Planens möjligheter

Planförslaget ger Visby en möjlighet att utvecklas från en trivsamt småstad med cirka 22 000 invånare till en attraktiv medelstor svensk stad med 35 000 invånare. Den stora potentialen när det gäller den framtida bostadsutbyggnaden och mark för verksamheter är Visborgsområdet där planförslaget redovisar en utbyggnadspotential med cirka 4000 bostäder och cirka 40 000 m² ytor för handel, kontor och turism m m. Detta tillsammans med andra planerade bostadsområden, som A7-området, medför en planberedskap för nya attraktiva bostäder som vida överstiger den bostadsförsörjning som krävs för att möta den önskade befolkningsutvecklingen som redovisas i Vision Gotland 2025. Förslaget medger totalt cirka 7 000 bostäder i Visbyområdet (inkluderat befintliga outnyttjade byggrätter). Planen medger att staden kompletteras med alltifrån enstaka byggnader till nya stadsdelar.

Det finns goda möjligheter för Visby att utvecklas till en långsiktigt hållbar stad. De bevarandevärda resurserna så som befintliga grönområden och en levande kulturmiljöhistoria får genom planförslaget ytterligare skydd och kan i samspel med de utvecklingsplaner som finns bidra till Visbyområdets attraktionskraft.

attraktivt boende

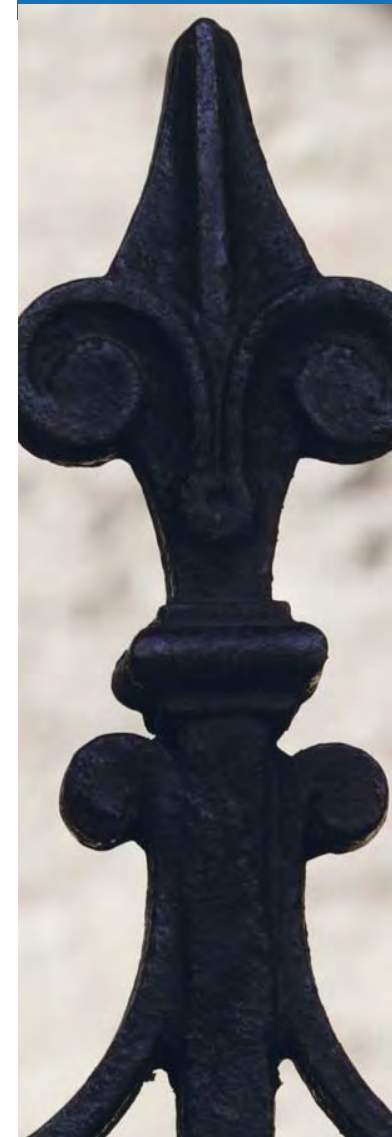
Beroende på var i boendekarriären man befinner sig finns många typer av boendemiljöer representerade. Det vill säga boende i villa eller lägenhet, i stadsmiljö, i trädgårdsstad eller "mer på landet-känsla" i närområdena, med havsutsikt eller närhet till service, skola, grönområden etc.

I förslaget ingår en uttalad ambition att utforma nya bostadsområden som trygga miljöer med närhet till rekreation, grönområden, kultur, service, kollektivtrafik och handel. Planen redovisar även utbyggnad av cykelvägnätet som ett led i intentionen att minska bilåkandet och underlätta barn och ungdomars rörelsefrihet.

plats för arbete

Många möjliga lägen och stora ytor finns för kontor eller annan icke störande verksamhet – i centrala lägen, nära flygplatsen, i anslutning till externhandeln eller nära industriområden.

Nya ytor för miljöstörande industri kan inte tillskapas i Visby utan dessa måste lokaliseras i våra serviceorter eller i Visbynära områden utanför den fördjupade översiktsplanen. Nya avgränsningar och bestämmelser för Visbys vattenskyddsområden bidrar till att trygga tillgången på dricksvatten av god kvalitet men det innebär också att möjligheterna för planering av nya industriområden med verksamheter som utgör ett tänkbart hot för vattenskydd är starkt begränsad. Ett nytt område föreslås dock längs Broväg nära brandstationen. Det blir dock ett nollsummespel eftersom delar av Österby industriområde inte är lämpligt för industri med hänsyn till vattenskyddet.



bra service

Den centrumförskjutning som troligtvis kommer att ske när den nya stadsdelen Visborg utvecklas och med konkurrensen från externhandeln innebär att stadskärnans roll måste stärkas och innehållet utvecklas med, förutom handeln, mötesplatser, boende och verksamheter. Externhandeln ges utbyggnadsmöjligheter och koncentreras till i huvudsak fyra områden för en god koppling till Visbyleden och en spridning i förhållande till bostadsområdena. De utpekade stadsdelcentrumen; stadskärnan, Gråbo och Visborg visar på en önskvärd koncentration av service m m i dessa lägen.

I planförslaget resoneras också kring hur den offentliga servicen så som tandläkare och vårdcentralers geografiska läge kan komma att förändras beroende på var tyngdpunkten av boendet i framtiden kommer att finnas, samt att en mer centraliserad offentlig vård och omsorg är att vänta. Detta kan komma få konsekvenser för tillgängligheten till dessa lokaler varför en framtida lokalisering måste kunna hantera kollektivtrafikanslutningar liksom cykel- och bilparkeringar.

fritid med hög kvalitet

Vid en maximal utbyggnad enligt planen behöver inga viktiga grönområden eller grönstråk tas i anspråk. Stora unika grönområden, exempelvis på Södra Hällarna, säkerställs som allmänt natur- och rekreationsområde. I ett 20-årigt planeringsperspektiv finns det tillräckligt med mark för att en exploatering inte ska behöva inkräkta på både miljömässiga och socialt viktiga grönområden.

Inom Visborgsområdet skapas ett nytt idrottscentrum med plats för många olika aktiviteter. Hästsporten får utökade möjligheter i Skrubbs-/Rävhagenområdet.

uppskattat besöksmål

Redan idag finns enligt gällande detaljplaner stora utbyggnadsmöjligheter för turismen, främst i norra Visby. Planen redovisar flera platser för publika ändamål. Bland annat ett förslag till utvecklingsplan för det attraktiva Holmenområdet som med sin närhet till Kongresshallen, hamnen och Visbys stadskärna bedöms ha en stor potential att utvecklas som ett turistområde med många mötesplatser. Visby har också en stor attraktionskraft med sina fina grön- och friluftsområden, exempelvis Galgberget och Södra Hällarna. Ett läge för en arenahall, för att möjliggöra genomförandet av olika typer av evenemang, på Södra Hällarna redovisas i utvecklingsplanen för Visborg.

Planens genomförande

För att möjliggöra en utveckling av Visbyområdet enligt ovanstående krävs att den fördjupade översiktsplanen följs upp med juridiskt bindande detaljplaner. Lämplig visbynära industrimark bör exempelvis säkras/skyddas genom detaljplaneläggning. Ett genomförande av planen ställer också stora krav på en utbyggnad av infrastrukturen med gator, cirkulationsplatser, cykelvägar m m. För att hushålla med de ekonomiska resurserna och uppnå kvaliteterna med den hela staden bör de redovisade utbyggnadsprinciperna följas. Befintlig infrastruktur ska i möjligaste mån utnyttjas och ny bebyggelse ska ansluta till befintlig bebyggelsestruktur.

Hänsyn till riksintressen

Gotlands kommun bedömer att förekommande riksintressen inom planområdet till stor del är beaktade genom att många av de föreslagna exploateringsområdena inte berör områden av riksintresse. I vissa fall innebär planens skrivningar ett uttryckligt skydd av eller att hänsyn ska tas till förekommande riksintressen.

I de fall en eventuell konflikt mellan ett exploateringsintresse och ett riksintresse har bedömts kunna uppstå har i planen lämnats en särskild motivering till kommunens bedömning. Kommunen gör en mer preciserad avgränsning av friluftslivets riksintresse på Södra Hällarna och bedömer att området som avgränsats för naturvårdens riksintresse också kan anses avgränsa friluftslivets riksintresse.

Planens handlingar

- Planbeskrivning
- Länsstyrelsens granskningsyttrande
- Plankarta
- Bebyggelsens och utemiljöns karaktärsdrag i Visby ytterstad 1900-2000

(original inklusive bilagor finns i ärendepärmen)

LÄNSSTYRELSENS GRANSKNINGSYTTRANDE

Fördjupad översiktsplan för Visby, Gotlands kommun. Utställning.

Handlingar

- Fördjupad översiktsplan för Visby, utställnings-handling
- Miljökonsekvensbeskrivning
- HELA Visby. Bebyggelsens och utemiljöns karaktärsdrag i Visby ytterstad 1900-2000
- Utvecklingsplan, Holmen-Visby, daterad 2008-11-11
- Trafikanalys Visby- hur påverkas trafiken av ett växande Visby
- Visborg, utvecklingsplan 2008-06-03
- Samrådsredogörelse

Länsstyrelsens roll och förslagets handläggning

Detta granskningsyttrande lämnas med stöd av 4 kap 9 § plan- och bygglagen

(PBL). Enligt granskningsyttrandet ska bl.a. framgå om:

1. förslaget inte tillgodoser riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken,
2. förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken överträds
3. frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt
4. bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller risken för olyckor, övervämmning eller erosion.

Att verka för att mellankommunala frågor samordnas är inte aktuellt i Gotlands län. Länsstyrelsens yttrande är en del av översiktsplanen och ska fogas till planen då den antagits. I de avseenden Länsstyrelsens syn skiljer sig från kommunens i nämnda delar, ska detta enligt 4 kap 2 § PBL anmärkas av kommunen i planen, lämpligen både på kartan samt i anslutning till aktuell text.

Planförslaget har sänts till berörda regionala myndigheter. Yttranden har inkommit från Vägverket, Försvarmakten HKV, Transportstyrelsen Luftfartsavdelningen, LFV Visby flygplats och Sjöfartsverket. Inkomna synpunkter har sammanvägts i Länsstyrelsens yttrande. Dessa bifogas också i sin helhet.

Länsstyrelsens sammanfattande syn på översiktsplanen

Översiktsplanen som helhet kommer vara ett värdefullt bedömnings- och beslutsunderlag för Visbys utveckling. Materialet är tydligt och har ett bra format med lättlästa kartor som visar på kommunens mål med markanvändningen inom planområdet.

En tydligare utbyggnadsordning hade dock gett materialet än större tyngd som beslutsdokument. Att bygga inom den redan utbyggda staden minskar riskerna att stå med halvfärdiga områden vid en eventuellt minskad efterfrågan. Intentionerna med att "hela" staden är ungefär desamma, men en tydligare utbyggnadsordning hade gett kommunen större möjlighet att styra utbyggnaden till områden som uppfyller planens riktlinjer. Utbyggnadsordningens olika alternativ ska åtminstone tydligt vägas mot varandra i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för att belysa dess konsekvenser.

Planen innehåller, med Visborgsområdet inräknat, upp till 7000 nya bostäder, vilket gör att de delar där det finns motstående statliga intressen och som har särskilt höga värden bör kunna undantas helt eller bebyggas i sista hand. Detta är särskilt viktigt

då det i flera föreslagna utbyggnadsområden finns risk för flygbullerstörning och andra områden har höga rekreations- eller naturvärden.

Visbyområdet kommer till stor del att kunna byggas ut enligt planen utan att berörda riksintressens värden skadas, undantagen redovisas nedan. Ingen föreslagen bebyggelse bedöms bli olämplig på grund av risken för olyckor, översvämning eller erosion. Däremot måste hälsofrågor vidare utredas när det gäller bebyggelse som kan påverkas av flygbullerstörning och buller från militär verksamhet. Inga miljö kvalitetsnormer bedöms överskridas.

Länsstyrelsen kan dock inte ge definitiva besked om att prövning utifrån 12 kap PBL helt kan undvikas när det gäller områdena:

- Brodösen, Fänriken (inom A7), yttre A7 och Melonen. Detta är områden som kan beröras av flygbuller och bostadsbebyggelse här kan ha påverkan på riksintresset Visby flygplats.
- Bebyggelsen på södra Hällarna. Bostadsbebyggelsen direkt väster om Toftavägen på södra Hällarna p.g.a. eventuell påverkan på riksintresse friluftslivet. Men även områdena för "publik användning" samt området "blandad användning", p.g.a. eventuell påverkan på riksintresse för friluftsliv och naturvård
- Delar av Västerhejdeområdet, p.g.a. buller från skjutbana och eventuell påverkan på det militära riksintresset Tofta Skjutfält.

Ovanstående frågor kräver därmed noggrannare studier i eventuella kommande planeringsskeden. Länsstyrelsen anser att bebyggelse väster om Toftavägen (länsväg 140) endast bör övervägas vid en stor befolkningstillväxt. När det gäller Visby hamn bör avgränsningen av Sjöfartens riksintressen samt eventuell påverkan på riksintresse för kulturmiljö kunna tillgodoses i det föreslagna

utredningsarbetet. Detsamma gäller påverkan på riksintresse kulturmiljö i den omvandling av östercentrum som nämns.

Riksintressen

Planhandlingarna har kompletterats efter samrådet och blivit tydligare när det gäller vilka riksintressen som finns inom området och dess värden. Översiktsplanen berör riksintresse för naturvärden, det rörliga friluftslivet samt kulturmiljövård enligt 3 kap 6 § MB samt riksintresse för turismen och det rörliga friluftslivet enligt 4 kap 1, 2 samt 4 § § MB. Vidare berör översiktsplanen riksintresse för kommunikationer, Visby flygplats och Visby Hamn, samt riksintresse för totalförsvaret, Tofta Skjutfält samt Visby flygplats.

Kommunens bedömning är att förekommande riksintressen inom planen är beaktade. Länsstyrelsen anser till skillnad från kommunen att det i några områden kan finnas konflikter som ska uppmärksammas i fortsatt planeringsarbete.

Riksintressen enl. 4 kap MB

På kartan över de riksintressen som finns i området finns avgränsningen enligt 4 kap 4 § MB med. Däremot saknas en kort beskrivning i texten av vad det innebär, vilket bör kompletteras. Bedömningen är att utveckling enligt planen inte möter hinder enligt 4 kap MB.

Inom Västerhejde redovisas att området inom "Gotlands kust" bör lämnas oexploaterat om det inte rör sig om kompletteringar till befintlig bebyggelse. Inom Själsö/Brissund står också att endast komplettering av bebyggelse tillåts, eftersom området är flygbullerstört, vilket också bör bidra till att riksintresset inte motverkas. Inom Visby tätort bör bestämmelserna inte vara tillämpliga och kommunen har gjort en gränsdragning på kartan där det framgår att området sträcker sig ungefär till Visbys norra och södra infarter, vilket är en rimlig avgränsning.

Riksintressen enl. 3 kap

Riksintresse kulturmiljö

Planförslaget bedöms vara förenligt med berörda riksintressen för kulturmiljö, hänsyn måste dock tas till riksintresse Visby innerstad i det fortsatta utredningsarbetet för "Holmen" och östercentrum.

Bedömningen enligt den utvecklingsplan som tagits fram för "Holmen" är att förslaget kan komma i konflikt med världsarvet och riksintresset för kulturmiljövård. Stadens siluett från havet påtalas i riksintressets värdetext och får inte förvanskas, vilket bör finnas med i fortsatt utredningsarbete. När det gäller omvandlingen av östercentrum så anges i MKB att stora förändringar i stadsbilden kan ske. Även här ska hänsyn tas till riksintresset Visby innerstad.

Riksintresse friluftsliv

På det stora hela är bedömningen att planen är förenlig med berört riksintresse för friluftslivet, Gotlandskusten. Det är positivt att kommunen eftersträvar ett sammanhängande stråk, en strandpromenad, genom hela Visby.

I samrådsskedet angav Länsstyrelsen att det var olämpligt att föreslå byggnation som en förlängning på Kneippbyn i söder och bebyggelse på södra Hällarna på grund av höga naturvärden och ett högt rekreativvärde. Sedan samrådet har avgränsningen av bebyggelsen blivit tydligare. Dock behövs även med denna avgränsning en tydligare konsekvensbeskrivning för att fastställa hur eventuell bebyggelse påverkar riksintressena för såväl naturvård som friluftsliv.

Kommunen redogör i MKB för vilka förutsättningar som bör gälla för ett område av riksintresse för friluftslivet. Därefter görs bedömningen att området av riksintresse för friluftslivet vid södra Hällarna kan minskas till att ha samma avgränsning som riksintresset för naturvård och ändå vara tillgodosett. Här sak-

nas en beskrivning och påverkansbedömning av de värden för friluftslivets intressen som finns i den del som avses exploateras med bostäder.

Om området väster om Toftavägen ska tas i anspråk för bebyggelse är det nödvändigt att beskriva på vilket sätt det kvarvarande riksintresseområdet väster om bebyggelsen kommer att påverkas. Det ska särskilt framgå hur detta område ska vara fortsatt tillgängligt för friluftslivet, viktigt är då bland annat hur området kan nås. Detta gäller också för de övriga exploateringar som föreslås inom riksintresseavgränsningen, dvs. områdena för "publik användning" och "blandad användning".

Riksintresse naturvård

En utveckling enligt planen är till stor del möjlig utan att det uppstår en konflikt med utpekade riksintressen för naturvärden. Svårbedömt är dock de områden som pekas ut för exploatering på södra Hällarna. Som kommunen skriver i MKB är det sannolikt att en exploatering skadar en del av de naturvärden som finns. Områdena för bostäder har enligt plankartan förlagts utanför riksintresse för naturvärden, vilket Länsstyrelsen anser är nödvändigt för att inte påtagligt skada riksintresset.

Den plats som pekats ut för "publik användning" och delar av området för "blandad användning" ligger dock inom riksintressets avgränsning. Detta innebär att en utbyggnad här kan komma i konflikt med riksintressets värden. Detta beror dock på vilken den exakta avgränsningen av området får och vilken hänsyn som tas i fortsatt planarbete.

Även om den samlade bedömningen skulle bli att riksintresset för naturvärden är tillgodosett finns det arter i området som är förbjudna att skada enligt artskyddsförordningen. Detta ställer i sin tur höga krav vid eventuell fortsatt planering. Mer om detta står under rubriken *Naturvärden*.

Riksintresse Visby flygplats

I planförslaget redovisas ett antal avsteg från rådande tillämpning av riktvärdena för flygbuller. Länsstyrelsen ställer sig bakom de synpunkter Transportstyrelsen lämnar avseende nya detaljplaner för bostäder i områden som innebär avsteg från riktvärdena. Det vill säga att bostadsbebyggelse inte med nuvarande förutsättningar är acceptabelt inom områdena Melonen, Fänriken, Yttre A7 samt Brodösen. Även övriga synpunkter avseende buller och riksintresse som beskrivs under rubriken *Flygbuller* bör beaktas.

När det gäller hinderfrihet/höjdbegränsningar så bör även dessa redovisas i översiktsplanen. Om detta görs så bedömer Länsstyrelsen att tillräcklig hänsyn bör kunna tas till hinderfriheten i den fortsatta planeringen.

Visby flygplats är en av de tio flygplatser som av regeringen pekats ut att ingå i det nationella basutbudet. Flygplatsen är också av riksintresse. Luftfartsverket (sedermera Transportstyrelsen) har efter utpekandet av flygplatsen som riksintresse arbetat med att ta fram en riksintressebeskrivning. Preciseringsarbete pågår med att definiera det flygplatsområde som ska skyddas och de omgivande influensområdena för buller, flyghinder och elektromagnetisk strålning. Ett färdigt riksintressematerial har inte presenterats av Transportstyrelsen. En samrådshandling med bullerberäkning togs fram i oktober 2005 och har som sådan godtagits av Länsstyrelsen, kommunen och LFV. Det är därför rimligt att kommunen utgår från denna samrådshandling i aktuellt planarbete.

Transportstyrelsen hävdar att utnyttjandet av flygplatsen kan påtagligt skadas om bostäder och annan känslig verksamhet byggs i områden där flygbullret överstiger rådande tillämpning av riktvärdena, vilket i sådant fall vid en kommande miljö- eller tillståndsprövning kan försvåra utnyttjandet av flygplatsen.

När det gäller det militära riksintresset Visby flygplats så har försvarsmakten lämnat följande synpunkter:

"Flygplatsen är av stor vikt för Försvarsmaktens verksamhet och ett riksintresse för både totalförsvaret och civil luftfart. Försvarsmaktens verksamhet kan förändras både uppåt och nedåt inom gällande tillstånd och det är av stor vikt att kommunens planering sker efter den omfattning av flygverksamheten som avges i miljötillståndet, inte dagens antal flygrörelser."

Det är riktigt att Försvarsmaktens verksamhet kan ändras både uppåt och nedåt inom gällande tillstånd. I planen redovisade bullerkurvor utgår också från tillståndsgiven verksamhet. I beräkningen av FBN för Visby flygplats ingår således både det civila och det militära flyget. Det militära flyget kan dock orsaka ett högre maximalt buller än vad de framtagna bullerberäkningarna påvisar. Eftersom den militära verksamheten omfattas av kurvan FBN 55 dBA anser Länsstyrelsen att den militära verksamheten har tillgodosetts vad gäller frågan om flygbuller.

Riksintresse Visby hamn

Riksintresset bör kunna beaktas i det fortsatta utredningsarbete som föreskrivs för området i planen. Sjöfartsverket har beslutat att Visby hamn är av riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Någon närmare avgränsning av vilka delar av Visby hamns markområde som ingår i riksintresset eller av hamnens influensområde har Sjöfartsverket inte gjort. Länsstyrelsen avser att bjuda in berörda parter till en samlad diskussion om precisering av riksintresset Visby hamn så att en beskrivning av riksintresset kan tas fram. En sådan beskrivning kan sedan tjäna som underlag för kommunens planering och tillståndsprövning samt för andra myndigheters tillståndsprövning och tillsyn.

Riksintresse totalförsvaret

Visborgsslätt med Hällarna behöver inte redovisas som ett riksintresse för militären då det, som kommunen också skriver, är ett riksintresse som återkallats av Försvarmakten.

Tofta Skjutfält

Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för konflikt med riksintresse för totalförsvaret inom delar av föreslagna utbyggnadsområden i Västerhejde.

Precis som kommunen skriver kan delar av det föreslagna området av bebyggelse i Västerhejde idag inte förverkligas. Dock anger kommunen att Försvarmakten saknar tillstånd för att bedriva verksamheten och att området aktuella funktion som bullerzon bör upphöra. Som Försvarmakten påpekar i sitt yttrande pågår en miljötillståndsprocess för skjutfältet, där en första tillståndsansökan lämnades in före 2007-12-31. I och med detta kan Försvarmakten fortsätta att bedriva verksamheten som tidigare enligt övergångsbestämmelserna till förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

I denna tillståndsansökan redovisas de nya bullerberäkningar som har genomförts för skjutfältet, med och utan bullervall. En omgivningspåverkan i form av buller utanför skjutfältet som har betydelse för kommunens plan- och bygglovhantering, sker med utbredning norr om fältet, se bilaga 2 för riksintresseredovisningen. Inom markerade områden (enligt bilaga 2), blå streckad linje, bör ingen störningskänslig bebyggelse tillkomma. Områdena bör redovisas på detaljkartan "Del av Västerhejde". Med bullervall minskas utbredningen till lila heldragen linje, detta förutsätter att det i kommande tillståndsbeslut ställs krav på att bullervall måste anläggas för att rälsmålsbanan ska kunna nyttjas och bullervall byggs. Tillståndsprocessen kommer att klargöra bullerutbredningen från skjutfältet. Genom att Försvarmakten kommer att komplettera sin ansökan med påverkan från stridsvagnar, finns i dagsläget inga slutgiltiga anspråk från försvaret på

bullerutbredningen.

Miljö kvalitetsnormer

För närvarande finns miljö kvalitetsnormer (MKN), som är juridiskt bindande, för olika föroreningar i utomhusluften (SFS 2001:527), olika kemiska föreningar i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554) samt för omgivningsbuller (SFS 2004:675). MKN för vatten kommer också komma att beslutas.

Kommunen kommenterar MKN avseende luft och i MKB anges att planförslaget inte innebär betydande miljöpåverkan avseende luftkvalitet. Länsstyrelsen godtar kommunens bedömning. Övriga MKN beskrivs inte i underlaget och det bör framgå om kommunen anser att dessa inte är relevanta.

Länsstyrelsen gör bedömningen att varken MKN för omgivningsbuller eller fisk- och musselvatten är relevanta i sammanhanget. MKN för vatten kommer att beslutas senast den 22 december 2009. Det får därför anses rimligt att MKN för ekologisk och kemisk status, för kustvattenförekomsten utanför Visby, berörs av planförslaget. Det finns av detta skäl anledning att åtminstone föra ett allmänt resonemang kring MKN för vatten.

Hälsa och säkerhet

Efter samrådet har handlingarna kompletterats avseende hälsa och säkerhet och Länsstyrelsens synpunkter är därmed tillgodosedda när det gäller innehållet i stort.

Buller kring Tofta skjutfält

Länsstyrelsen ser att det med den utveckling som planen medger inom Västerhejdeområdet finns risk för konflikter. Bullerfrågorna kring Tofta skjutfält har lämnats utanför beskrivningen. Tillståndsprövning av Tofta skjutfält pågår fortfarande. Ansökan gäller bl.a. att tillåta buller över gällande riktvärden norr om skjutfältet. Byggnation bör inte tillåtas inom av regeringen fastställt riktvärde för finkalibriga eller grovkalibriga vapen.

Ljudutbredningsområdet, eller åtminstone allmänna resonemang och principer för hur kommunen avser att förhålla sig till buller från den militära verksamheten, bör redovisas.

Trafikbuller

Ökad störning från trafik för boende i de utsatta områdena i Visby bör inte accepteras. Nuvarande vägnät bedöms inte klara den ökade trafik som den planerade utbyggnaden av Visby skulle kunna leda till. En rad olika åtgärder för att förbättra trafiksituationen behöver göras. Detta kräver sannolikt fler detaljerade utredningar.

Inom detaljplanlagt område hävdar Vägverket av bl.a. trafiksäkerhets- och miljöskäl en frizon och byggnadsfritt avstånd. Trafikanalysen som bifogats planhandlingarna finns en tabell med bullerredovisning av 20 punkter i Visby. Punkt 1-4 gäller planerade nya bostadsområden och inget av dessa områden uppfyller bullerkraven varken med dagens trafik eller om 15 år. Trafikanalysen föreslår åtgärder som kan vidtas och det är viktigt att den nya bebyggelsen utformas så att regeringens riktvärden (1996/97:53) kan klaras.

Flygbuller

Med hänvisning till gällande riktvärden för buller, miljömålet God bebyggd miljö och allmänna hälsoaspekter, bör föreslagna utbyggnadsområden för bostäder inom max 70 dBA undvikas. Det finns andra områden inom Visby som i första hand bör prioriteras för bostadsändamål med avseende på flygbullersituationen. Någon sådan prioritering eller avvägning har inte gjorts. I framtiden kan ny kunskap och nya riktvärden bli aktuella. Sådana förändringar bör bevakas i den fortsatta planprocessen på detaljnivå. Utifrån ovanstående resonemang bör områdena Melonen, Fänriken, Yttre A7 och Brodösen tills vidare undantas från bebyggelse.

Under planens utställningstid har Boverket remitterat allmänna

råd och en handbok avseende flygbuller i planeringen för nyttillkommande bebyggelse (remissutgåva 2009-06-17). Enligt det förslag Boverket lämnar skulle sannolikt vissa av de begränsningar som förekomsten av flygbuller innebär för Visby minska. Synpunkterna i granskningsyttrandet lämnas dock utifrån nu gällande riktvärden (infrastrukturproppen 1996/97:53 samt sektorsmyndigheternas nu gällande allmänna råd).

Vare sig riktvärdena i infrastrukturpropositionen eller de som framgår av förslag till allmänna råd är i sig rättsligt bindande utan ska betraktas som just riktvärden och råd. Lokala faktorer påverkar bedömningen i varje enskilt fall. Länsstyrelsens mening är att gällande riktvärden bör hållas vid nybyggnation av bostäder. Eftersom planen sträcker sig över tiden, ända fram till 2025, kan naturligtvis ny kunskap och nya riktlinjer tillkomma under planperioden. Principen bör då vara att man följer de riktvärden som gäller då nybyggnationen är aktuell.

Hur flygvägar konstrueras och fördelas i flygplatsens omgivning har betydelse för bullerkurvas utseende och därmed för störningarnas omfattning och effekter. Inom bullerkurvan som sådan uppfattas ljud från start och landning olika liksom om flygvägen ligger rakt över eller vid sidan om bostäderna. För enskilda fall kan undantag motiveras utifrån var inom bullerkurvan bostäder planeras.

Det är oklart vad som avses med "mindre bebyggelsegrupper" enligt kommunens riktlinjer i zonen mellan max 70 dBA och max 80 dBA i Själso/Brissund. Enstaka bebyggelse bör enligt Länsstyrelsens mening kunna tillkomma som naturlig komplettering i form av lucktomter och liknande. Dock bör det inte vara möjligt att tillskapa mindre bebyggelsegrupper med tanke på detaljplanekraven i 5 kap 1 § PBL. Formuleringen enstaka bostadshus bör täcka in vad som är möjligt i området. Ny bebyggelse i Själso/Brissundområdet, som inte är komplettering, bör uteslutas helt.

Placering av bostäder nära max 80 dBA är direkt olämplig liksom bostäder i delar av kurvan där frekvensen flygrörelser är omfattande. Nya bostäder inom befintliga detaljplaner bör normalt kunna accepteras. Dock rekommenderar Länsstyrelsen att planerna regleras så att så få nya hus som möjligt tillkommer. I de 4 detaljplaner i Själsö/Brissund där max 80 dBA samt FBN 55 överskrids anser Länsstyrelsen att det finns än starkare skäl till detta. Med anledning av detta är det också bra att kommunen sätter nedre gränser för tomtstorlekar där detta saknas i gällande planer.

I miljömålet God bebyggd miljö finns ett delmål som anger att antalet bullerstörda ska minska till år 2010 jämfört med år 1995. Målet är inte formulerat så att det gör skillnad på inom- respektive utomhusbuller. Genom god planering bör man åtminstone inte skapa nya bostäder som riskerar att utsättas för bullerstörning. Så länge det finns alternativa platser för bostäder bör dessa prioriteras framför bullerutsatta miljöer.

Klimatscenarier

Inget av de områden som föreslås förändrad markanvändning inom planområdet bör påverkas av förväntade havsnivåhöjningar, utom möjligtvis utredningsområdet Visby hamn. Här bör dock frågorna kunna hanteras i fortsatt planering.

Övriga synpunkter

Här lämnas rådgivande synpunkter utifrån annan gällande lagstiftning. Övrig rådgivande synpunkter för fortsatt planering lämnas i bilaga 1.

Naturvärden

På södra Hällarna har över 30 rödlistade arter noterats, varav flera ingår i nationella åtgärdsprogram som syftar till bevarande av arterna. För Gotlands del gäller det stortapetserarbi, thomsonkägelbi och svartfläckig blåvinge. De båda biarterna har en större förekomst på södra Hällarna och då främst inom de områden

som är föreslagna för bebyggelse (arenahallen och skjutbanan). Svartfläckig blåvinge, liksom apollofjäril som också finns i området, är upptagna i art- och habitatdirektivets fjärde bilaga, vilket bl.a. innebär att det enligt artskyddsförordningen är förbjudet att skada eller förstöra deras fortplantningsområden eller viloplatsen.

Vägsträckningen av den väg som ritats ut inom Visborgsområdet mellan väg 140 och väg 142 måste närmare analyseras i sin östra del, där det finns skyddade arter (bland annat slät taggsvamp) och det även kan finnas fornlämningar.

Det kan finnas skyddsvärda arter även i andra delar av Visby som föreslås exploateras. Naturvärdesinventeringar bör genomföras innan exploatering sker i de områden som kan misstänkas ha höga biologiska värden.

Strandskydd

Miljökonsekvensbeskrivningen bör omformuleras i stycket om strandskyddets behandling. Av planen bör framgå vad som menas med att strandskyddet ska hanteras "normalt". Det kan tydliggöras vilka förutsättningar som gäller efter det att strandskyddslagstiftningen har ändrats den 1 juli 2009, vilket bl.a. innebär att Länsstyrelsen prövar frågor om strandskyddsdispens inom strandskyddat område som också har ett skydd enligt 7 kap miljöbalken.

Miljökonsekvensbeskrivning

MKB är bristfällig med avseende på vissa punkter i 6 kap 12 § MB. Se vidare kommentar i bilaga 1.

Handläggning

Beslut i detta ärende har fattats av tf landshövding Anders Granat. Ärendet har föredragits för länsstyrelsens ledningsgrupp av planhandläggare Elin Sander. Handläggningen har skett tvärsektorielt med representanter från team kulturmiljö, naturvård, miljöskydd samt vatten och fiske

Bilagor

- Redaktionella synpunkter och rådgivande synpunkter för fortsatt planarbete
- Riksintresse för totalförsvaret, Tofta skjutfält – omgivningspåverkan.
- Inkomna yttranden från Vägverket, Försvarmakten HKV, Transportstyrelsen Luftfartsavdelningen, LfV Visby flygplats samt Sjöfartsverket.

FÖRSLAGET HAR TAGITS FRAM AV:

Styrgrupp

Utvecklingsdirektör Per Lindskog - ledningskontoret
Stadsarkitekt Carin Johanson - stadsarkitektkontoret

Projektledare och arbetsgrupp

Planeringsstrateg Jan von Wachenfeldt - ledningskontoret
Planarkitekt Eva Werkelin - stadsarkitektkontoret

Övriga medverkande tjänstemän:

Helena Andersson, Cora Juniwik - ledningskontoret
David Taylor - social- och omsorgsförvaltningen
Claudia Castillo - miljö- och hälsoskyddskontoret
Kermith Larsson - hälso- och sjukvårdsförvaltningen
Freddy Sirland - barn- och utbildningsförvaltningen
Hans Stenmark - kultur- och fritidsförvaltningen
Kjell Lydänge, Mats Ljung - räddningstjänsten
Ann-Sofi Lindskog, Lars-Gunnar Wedin - tekniska förvaltningen
Sten Svensson, Anders Rahnberg, Gunnar Gustafsson, Frida Brunner, Niclas Fredriksson - stadsarkitektkontoret

Flygbilder: Gunnar Britse, **Tryck:** Snabba Tryck **AD:** Info-team, konsult- och servicekontoret,

Illustrationer: Lilian Öman, stadsarkitektkontoret, **Kartor och grafisk form:** Lena Jonsson, stadsarkitektkontoret