



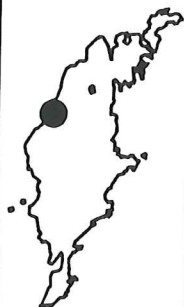
UTSTÄLLNINGSHANDLING

1991-03-13

**BN beslut utställning
1991-03-13, § 115**

**Uppdaterad efter utställningen
1991-10-01**

**KF:s antagande
1991-12-16, § 49**



**FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN
VISBY FLYGPLATS m m**

STADSARKITEKTKONTORET

**90
5**

STADSARKITEKTKONTORETS RAPPORTER

- 1.89 Program för planöversyn för äldre bostadsområden i södra Visby
- 2.89 Visby innerstad, råd och riktlinjer för bevarande
- 3.89 Visby lasarett, lokaliseringsutredning
- 4.89 Planprogram för A7-området
- 1.90 Fängelset Visby, lokaliseringsutredning
- 2.90 Parkeringstal för Visby och övriga tätorter på Gotland
- 3.90 Visbys parkeringsstrategi
- 4.90 Kommunens ansvar hur parkering ska ordnas
- 5.90 Fördjupad översiktsplan Visby flygplats
- 6.90 Lokaliseringsutredning, lokal för huvudbibliotek och konserthall
- 7.90 Fördjupad översiktsplan Fårösund
- 8.90 Fördjupad översiktsplan Lärbro
- 9.90 Fördjupad översiktsplan Kappelshamn
- 1.90 Flygtrafikbulerutredning Visby flygplats (bilaga till 5.90 Fördjupad översiktsplan för Visby flygplats)

1. INLEDNING

1.1 Flygplatsen

Visby flygplats har sedan starten 1942 genomgått en successiv utbyggnad. Flyget har både nationellt och internationellt haft en mycket snabb utveckling. Detta har naturligtvis också avspeglat sig i expansionen av Visby flygplats. Ingenting talar för närvarande för att flygets gynnsamma utveckling på lång sikt kommer att stagnera, trots den tillfälliga nedgång som skett under 1990–91.

Från att först ha varit en högst ordinär flygstation har Visby flygplats idag blivit en relativt stor, modern flygplats med ändamålsenliga stationslokaler, flygledartorn och driftlokaler. Den positiva utvecklingen har samtidigt lett till att konflikter med den närmaste omgivningen blivit allt vanligare. Bl a har på senare tid en diskussion förts om lokalisering av nya parkeringsplatser i anslutning till stationsbyggnaden och därvid har såväl enskilda som allmänna intressen kommit i konflikt med flygverksamheten. Redan under 1970-talet diskuterades i samband med framtagandet av markdispositionsplan för Gotland en flyttning av flygplatsen med hänsyn till bl a närheten till Visby. Man kom då fram till att en sådan flyttning var orealistisk. De argument som framfördes mot en flyttning kvarstår också idag. Därtill kommer att stora investeringar under en lång tid gjorts i och omkring stationsbyggnaden, vilket gör att en omlokalisering av densamma för närvarande ter sig helt orealistisk.

Behovet av en översiktsplan för flygplatsen har blivit allt större under hand som flygplatsverksamheten expanderat. Från kommunens sida har man under de senaste åren vid flera tillfällen framfört önskemål till luftfartsverket om att underlag för en översiktlig plan skulle tas fram. Det nu framtagna planförslaget är ett resultat av dessa kommunala strävanden i kombination med att luftfartsverket ansett att man nu bör slå fast vissa riktlinjer för flygplatsens fortsatta expansion.

1.2 Möjligheter

En flygplats är idag inte bara en plats där flygplan startar och landar. Den är också en plats som attraherar annan verksamhet som gagnas av närheten till flyget. På många håll i landet lokaliseras industrier, konferensanläggningar, hotell och andra serviceinrättningar till flygplatser (exempelvis Jönköping, Kiruna, Arlanda). Det vore fel att inte ta dessa nya aspekter i beaktande vid arbetet med en översiktsplan för Visby flygplats. Sådana tankegångar avspeglar sig också i föreliggande planförslag.

1.3 Problem

I anslutning till flygplatsen finns vissa akuta problem, som kräver snabba lösningar. Den långsiktiga utvecklingen av flygplatsen innehåller dock fortfarande betydande osäkerhetsmoment.

Bland annat har en tvärbana diskuterats i den norra delen av flygfältet som ett led i att minska bullerstörningarna från framförallt militärflyget över Visby. Dessa diskussioner har dock inte trots att denna översiktsplan diskuterats i fem år blivit så konkreta att de bör tas in i förslaget. Förslaget förhindrar dock inte en sådan utveckling.

Programmet avses behandlas samtidigt som den fördjupade översiktsplanen och bli föremål för beslut i kommunfullmäktige. De båda handlingarna tillsammans uttrycker kommunens strategi för flygplatsen och dess närområdes utveckling.

1.4 Fördjupad översiktsplan enligt PBL

En fördjupad översiktsplan är en plan som anger huvuddragen i markanvändningen och hur ett område lämpligen bör byggas ut. Avsikten med planen är att slå fast en kommunal strategi för området. Planen skapar inga juridiska rättigheter eller skyldigheter för enskilda, staten eller kommunen.

Den fördjupade översiktsplanen anger således huvudsakligen strategiska mål, dvs pågående markanvändning får fortsätta men om en förändring sker bör planens intentioner genomföras. Planen kommer därigenom att kunna ligga till grund för kommande detaljplanering, prövning av bygglovärenden, kommunala markförvävsfrågor och andra projektförberedelser.

Den fördjupade översiktsplanen avses förankras politiskt genom ett antagande i kommunfullmäktige. Då den saknar rättsverkan kan den inte överklagas på annan grund än brister i den formella handläggningen.

Planförslaget är baserat på ett förslag framtaget av VBB, arkitekt Jan Olofsson. Plantekniker Yvonne Mårtensson har utarbetat slutligt förslag till översiktsplan i samråd med förste antikvarie Waldemar Falck, Gotlands fornsal (avsnitt 3.2), kommunekolog Sten Svensson, kommunkansliet, byråinspektör Margret Johnson, miljö- och hälsoskyddskontoret, fritidschef Gunnar Tinge, fritidskontoret, projekteringschef Göran Lindström, gatukontoret, räddningschef Jan Bejrums, räddningstjänsten. Samråd har under hand skett med länsstyrelsen, luftfartsverket, televerket, Gotlands energiverk AB, fortifikationsförvaltningen, militärkommando Gotland (MKG), flygvapnet och vägförvaltningen.

Visby i mars 1991



Ulf Johansson
stadsarkitekt

2. INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | | |
|-----|---|----|
| 1. | INLEDNING | 2 |
| 1.1 | Flygplatsen | 2 |
| 1.2 | Möjligheter | 2 |
| 1.3 | Problem | 2 |
| 1.4 | Fördjupad översiktsplan enl PBL | 2 |
| 2. | INNEHÅLLSFÖRTECKNING..... | 4 |
| 3. | PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR..... | 6 |
| 3.1 | PLANOMRÅDET | 6 |
| 3.2 | HISTORIK..... | 6 |
| 3.3 | TIDIGARE PLANERING..... | 8 |
| | Översiktliga planer | 8 |
| | Detaljplaner..... | 8 |
| | Områdesbestämmelser..... | 8 |
| | Övriga kommunala beslut | 8 |
| 3.4 | BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN | 9 |
| | Mark och vegetation..... | 9 |
| | Luft och vatten | 10 |
| | Störningar, buller | 10 |
| | Fornlämningar | 11 |
| | Geotekniska förhållanden | 12 |
| | Vatten och avlopp | 12 |
| | Värme | 12 |
| | Ägoförhållanden | 12 |
| 4. | PLANFÖRSLAG..... | 13 |
| 4.1 | PLANFÖRSLAGETS SYFTE OCH INNEHÅLL..... | 13 |
| | Syfte | 13 |
| | Innehåll | 13 |
| 4.2 | FÖRESLAGEN MARKANVÄNDNING..... | 13 |
| | Sammanfattning | 13 |
| | Verksamhetsområden..... | 14 |
| | Flygplats | |
| | - allmänt | 14 |
| | - utveckling, markdisposition i huvuddrag..... | 15 |
| | - bansystem..... | 15 |
| | - stationsområde | 15 |
| | Räddningstjänst och transportteknisk service..... | 16 |
| | Extern flyganknuten verksamhet..... | 16 |
| | Militär verksamhet..... | 17 |
| | Bostäder | 17 |
| | Kulturhistoriskt värdefulla områden | 17 |
| | Golfbana..... | 18 |
| | Skyddsrum..... | 18 |

| | |
|---|----|
| 4.3 TRAFIK..... | 19 |
| Angöring..... | 19 |
| Gator och vägar..... | 19 |
| Parkering..... | 19 |
| Kollektivtrafik..... | 19 |
| 4.4 TEKNISK FÖRSÖRJNING..... | 20 |
| Vatten, avlopp och dagvatten..... | 20 |
| Värme..... | 20 |
| EI..... | 20 |
| Tele..... | 20 |
| 4.5 STÖRNINGAR | |
| Buller..... | 20 |
| Vattenvård..... | 20 |
| Luftföroreningar..... | 20 |
| Bränsleedfall..... | 21 |
| 5. KOMMUNENS STRATEGI | |
| Allmänt..... | 22 |
| Område som nu och i framtiden är bullerstört..... | 22 |
| 6. ÅTGÄRDSPROGRAM | |
| Allmänt..... | 22 |
| Åtgärder inom bestämmelseområdena..... | 22 |

3. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

3.1 PLANOMRÅDET

Omfattning

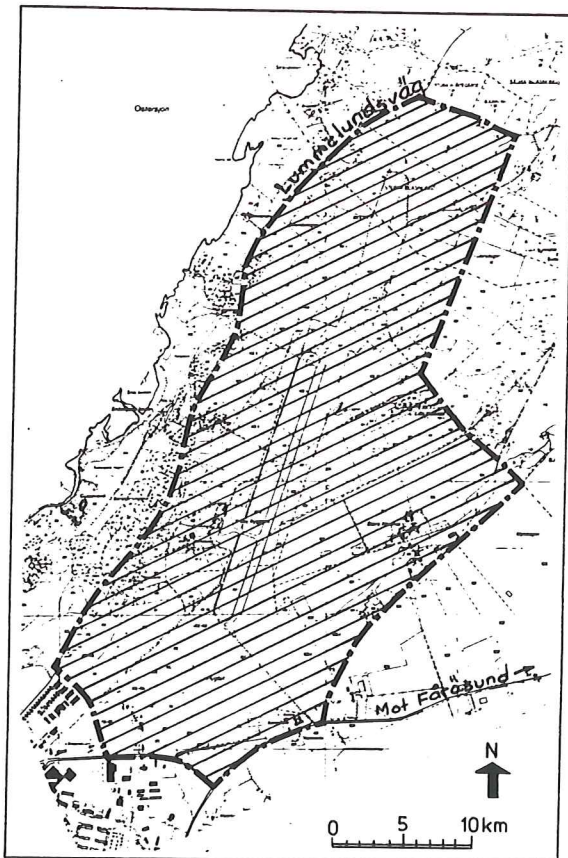
Planområdet ligger cirka 3,5 km norr om Visby centrum och är beläget inom Visby och Väs-kinde församlingar. Totalt omfattar planom-rådet ungefär 900 ha.

I området ingår Visby flygplats, permanent- och fritidsbebyggelse på östra sidan av Lum-melundsväg samt jordbruksområden vid Stora och Lilla Hästnäs.

Avgränsning

Avgränsningen av planområdet har anpassats till befintlig bebyggelse samt riktlinjerna i kommunens markdispositionsplan från 1976.

Planområdet avgränsas av Lummelundsväg, Hästnäs vägen, Broväg, del av Visbyleden och den planerade tvärförbindelsen mellan Lum-melundsväg och Broväg (beräknad byggstart 1992/1993).



Planområdet

3.2 HISTORIK

De tidiga bosättningsförhållandena i området norr om Visby flygplats är oklara. Längs kust-sträckan från Höglint till Kohlens kvarn har påträffats en rad spridda boplatser från sten-åldern med koncentration till nuvarande Visby innerstad (bl a området kring Stora Torget). Boplatserna kan dateras till tiden 2500 till 2000 f Kr. Sannolikt levde den då kustnära befolkningen i huvudsak på fiske för att efter hand skapa sig förutsättningar för ett kompletterande jordbruk och boskapsskötsel. Inom planområdet bör utvecklingen också ha gått till på detta sätt.

Från den efterföljande kulturepoken, bronsåldern, har mycket få iakttagelser gjorts inom planområdet. Spåren efter fasta bosättningar återkommer först från tiden kring vår tidräknings början för att därefter bli mer permanenta fram till våra dagar. Det stora grav-fältet vid Annelund samt kämpgravarna och husgrunderna norr om Stora Hästnäs gård antyder detta.

Den medeltida etableringen i området är till sin helhet föga känd med undantag av Lilla och Stora Hästnäs, där den senare gården och bebyggelsen antyder en stark etablering. Av 1600-talets lantmäterihandlingar framgår att Stora Hästnäs ägor redan då omfattade mycket stora åkerarealer, som möjligen var upptagna redan på medeltiden. För försörjningen av det medeltida Visby bör Hästnäs-området ha varit av utomordentlig vikt.

Som hamn för både fiske och handel har nu-varande Snäckgårdsviken utgjort en väl vald plats, etablerad redan under förhistorisk tid. Av 1600-talets kartor framgår att en särskild väg (på kartorna benämnd Hästnäs strandgata) gick från Stora Hästnäs till kusten.

Någon bebyggelse från medeltid eller sen-medeltid (1500 -) är inte belagd inom plan-området med undantag av Hästnäs. Först under 1700-talet finns uppgifter om nyetab-lering främst på de bättre jordbruksområdena där två bör nämnas särskilt. Dessa är gården Lugnet, som på 1800-talet kallades Sten-ströms tomt och Katrinelund (stavades tidi

gare Chatrinelund). Den senare var närmast herrgårdslik med två pampiga flyglar, varav den ena alltjämt finns bevarad, samt en anlagd park med näckrosdamm. Räddningstjänsten har nu tagit detta område i anspråk.

En annan fin gårdsanläggning, som med sin jordbruksmark sträckte sig över dagens flygplatsområde var Annelunds gård, där delar av 1800-tals bebyggelse möjligen fortfarande finns bevarad.

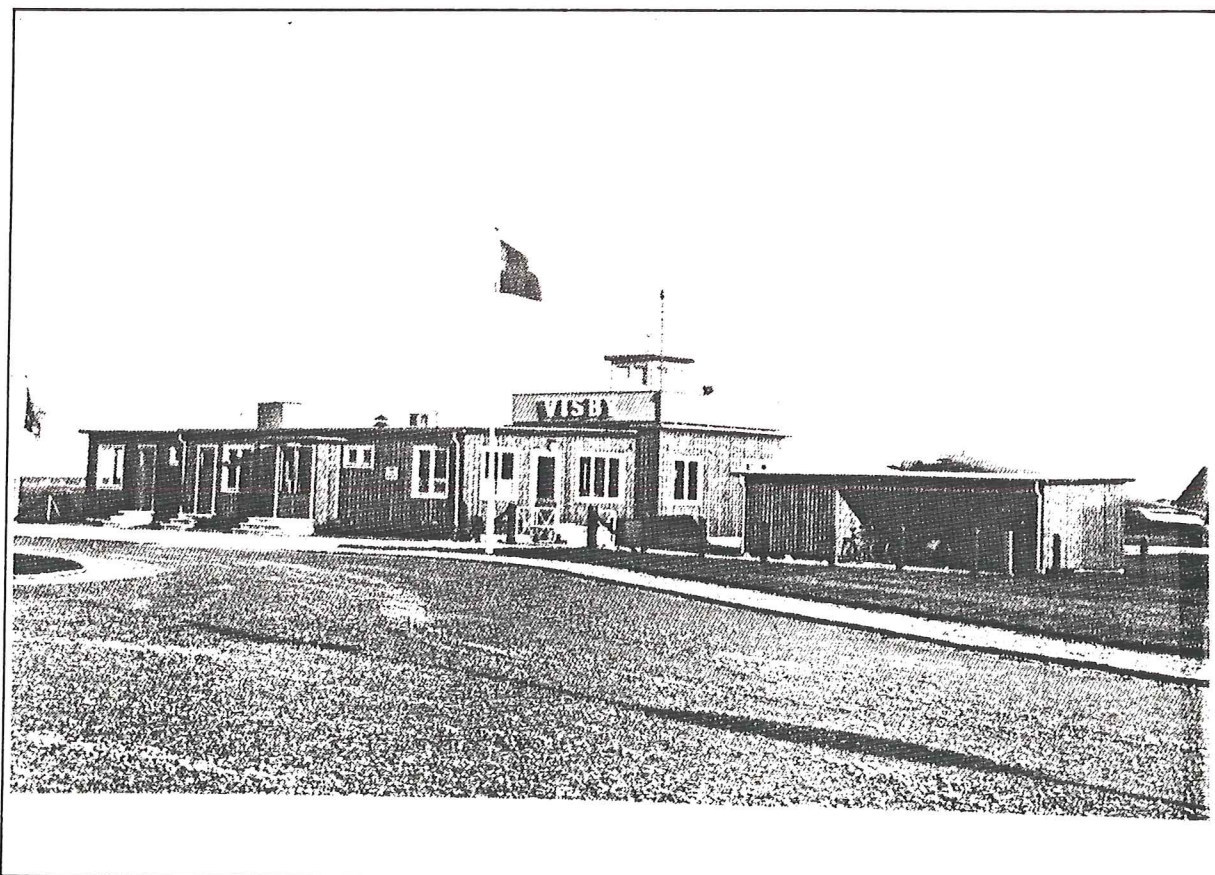
Inom planområdet finns rester efter ett antal kalkugnar. De till Lilla och Stora Hästnäs knutna ugnarna torde ha anlagts omkring 1645 av dåvarande ägaren till Stora Hästnäs, rådmannen Jens Olufsen från Lund. Den i det nordvästra området "Strandskogen" anlagda

kalkugnen är av sent datum och byggd först 1939.

Övrig bebyggelse i anslutning till Lummelunds väg är etablerad från 1900-talets början och framåt i tiden. Successivt har här en fritidsbebyggelse med inslag av permanentboende vuxit fram.

Längst i norr mot Stora Bläsnungs tycks ingen bebyggelse ha uppförts med undantag av en mindre kalkugn använd för husbehov av gårdarna vid Själsö.

Visby flygplats invigdes 1942. Den bestod då av ett gräsfält och en enkel stationsbyggnad. År 1957 togs den nuvarande landningsbanan i drift och året efteråt den stationsbyggnad som ersattes 1987.



Gamla flygterminalen

3.3 TIDIGARE PLANERING

Översiktliga planer

I markdispositionsplanen, antagen av kommunfullmäktige 1976-10-11, anges området delvis som generalplaneområde, delvis som område för flygplatsändamål.

Detaljplaner

Området är inte detaljplanelagt.

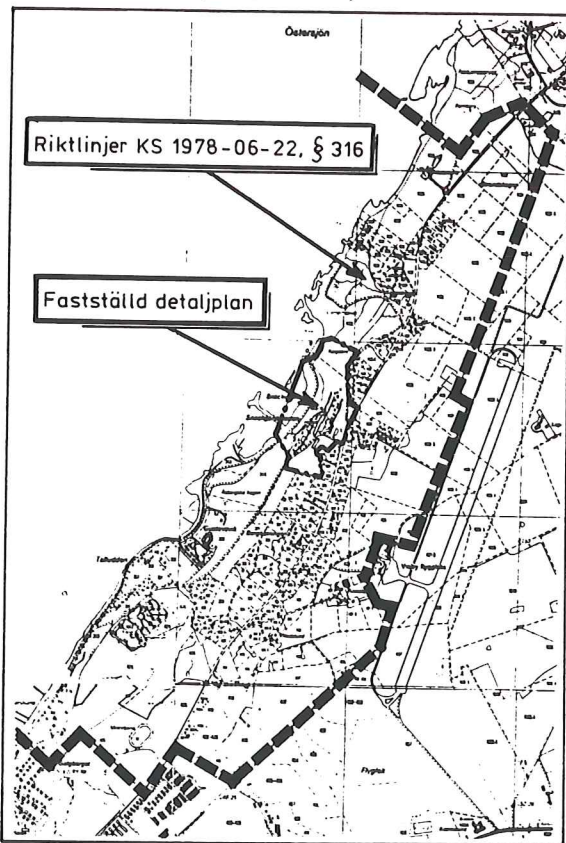
I sydväst gränsar planområdet till detaljplan för kvarteret Sirius och delar av kvarteret Lejonet m fl, fastställd 1962-05-17. För en del av området väster om Lummelundsväg gäller detaljplan för Snäckgårdsbaden, fastställd 1971-11-05.

Områdesbestämmelser

Området gränsar till områdesbestämmelser antagna 1988-10-24.

Övriga kommunala beslut

Kommunstyrelsen beslöt 1978-06-22 om riktlinjer för byggande inom Bergbetningen, Annelund m m (KS § 316.78).



Riktlinjeområde enligt kommunfullmäktiges beslut 1978-06-22

Riktlinjerna innebär att endast om särskilda skäl föreligger får:

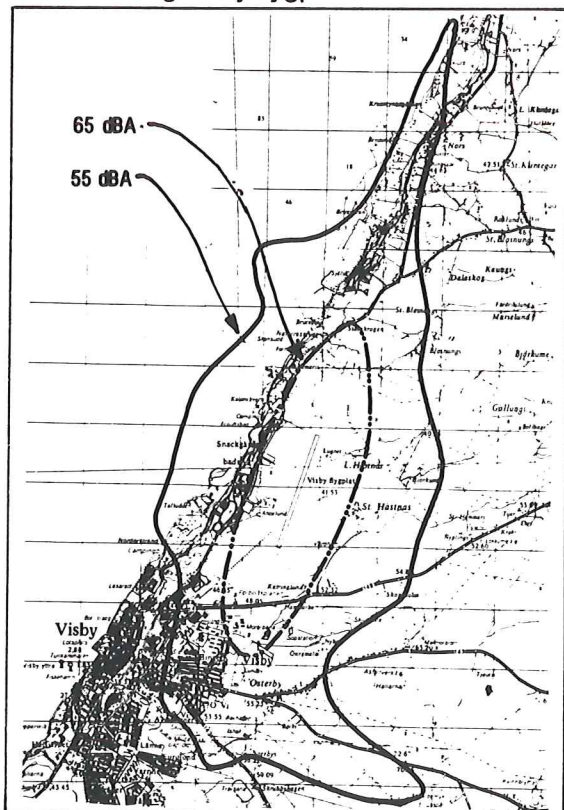
1. *Nuvarande fastighetsbildning ändras.*
2. *Nybyggnad medges.*
3. *Större till- och påbyggnader eller ombyggnader medges.*

Inom planområdet berörs delen mellan flygplatsen och Lummelundsväg av riktlinjerna.

En översyn av riktlinjerna med syfte att anpassa dessa till plan- och bygglagens regler (ev områdesbestämmelser eller detaljplan) pågår.

Kommunstyrelsen har tidigare beslutat tillämpa luftfartsverkets flygbullerutredning daterad september 1986 vid översyn av riktlinjerna, 1988-10-04 § 704.

Plan- och bostadskommittén beslöt 1991-02-26, § 6, att den av LEANE AB 1991 framtagna bullerutredningen där markdämpning medräknas fortsättningsvis ska tillämpas för området kring Visby flygplats.



Flygbullerutredning 1986

3.4 BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Mark och vegetation

Höjdskillnaden inom området uppgår till max 5 meter.

Område 1.

I norra/nordvästra delen av området utgörs underlaget i huvudsak av lagrad kalksten. Vegetationen består av gles hållmarkstallskog.

Område 2.

Söder om område 1 övergår vegetationstypen till ängstallskog (sandunderlag). Karakteristiska växter bl a bergsslok, lundskafting, blå- och vitsippa m fl. Inslaget av gran är ställvis stort i södra delen av detta område och stora delar av område 2, främst södra/sydöstra delen, är produktiv hedbarrskog. Gallring har nyss genomförts inom vissa delar. Karakteristiska arter är t ex örnbräken, ekorrbär, stenbär m fl.

Område 3.

Utmed vägen öster om St Hästnäs finns öppen betesmark, vegetationstypen är torräng på sandunderlag.

Område 4.

Sydväst om detta område går den lagrade kalkstenen i dagen och vegetationstyperna blir hållmarksartade. Området är rikt på en och tall och fårbetas.

Område 5.

Område 5 är ett mindre område med lagrad kalksten och hållmarksvegetation.

Område 6.

Område 6 är ett öppet ängs-/åkermarkområde, delvis ohävdad.

Område 7.

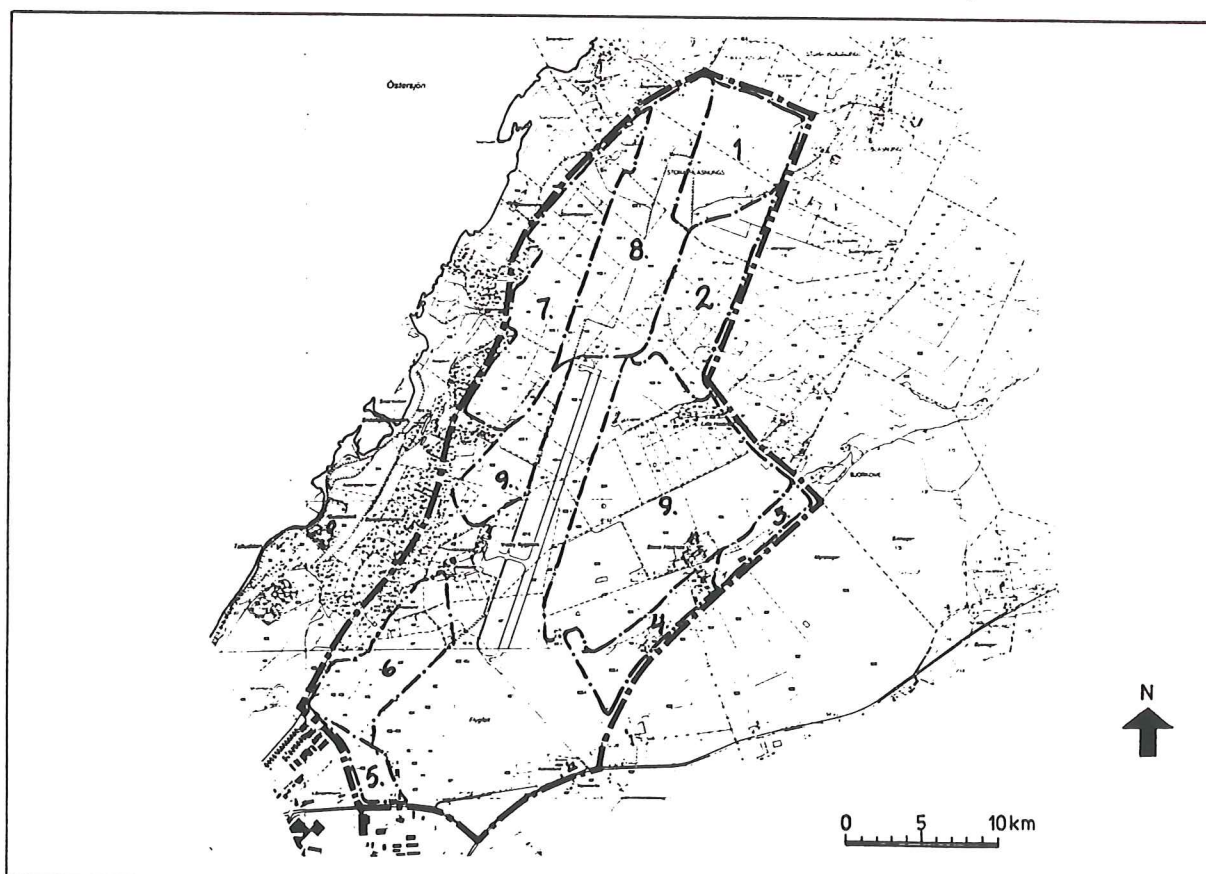
Strandskogen utmed väg 149 är till största delen hållmarkstallskog.

Område 8.

Vid den averkade skogsmarken i huvudbanans förlängning är underlaget lagrad kalksten och den potentiella vegetationstypen är hållmarkstallskog.

Område 9.

Område 9 är i huvudsak jordbruksmark (åker och mindre del betesmark).



Luft och vatten

Gotland har goda förhållanden när det gäller miljön i stort. Läget mitt i Östersjön, den måttliga industrialiseringen och tätorternas rimliga storlek har medverkat till att bibehålla ren luft.

Utanför Visby, och i viss mån andra tätorter, är det i huvudsak intransporterade luftföroreningar från utlandet som bestämmer luftkvaliteten.

Skyddet av grundvattnet utgör ett problem. Grundvattnet har därför på många håll en otillfredsställande kvalitet. Det finns även naturliga orsaker som hög salthalt, lukt och smak från fossilt organiskt material.

Eftersom kalkgrunden har gott om sprickor och håligheter är det svårt att klargöra hur grundvattnet strömmar. Lokalt i området finns vissa potentiella föroreningskällor. Den urea och glykol som används för avisning på flygplatsen kan förorsaka förorening av grundvattnet. Bland andra tänkbara större föroreningskällor finns den närbelägna deponeringsplatsen. Länsstyrelsen, kommunen och luftfartsverket arbetar för närvarande gemensamt med ett miljöårsprogram som syftar till att kontrollera flygplatsens utsläpp.

Berggrunden ligger ytligt i större delen av området, vilket medför stor risk för påverkan av grundvattnet.

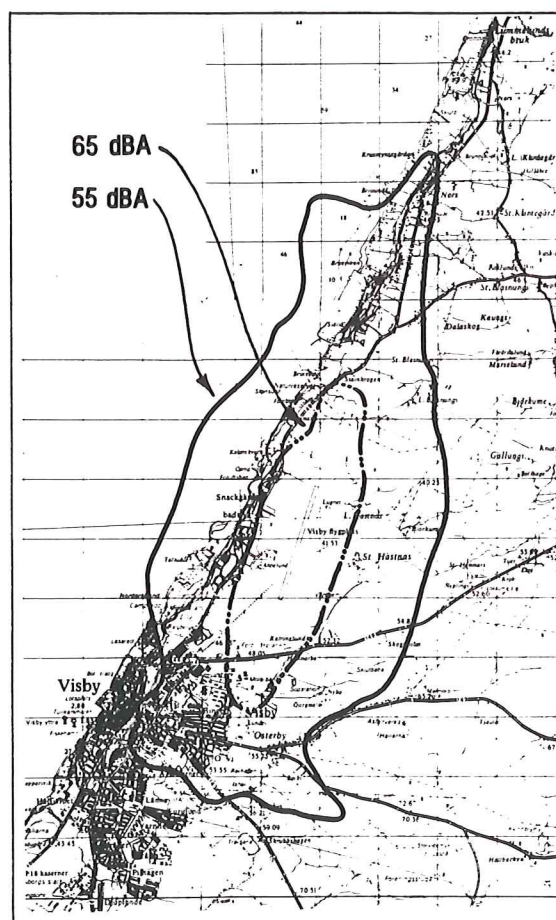
Störningar, buller

En utredning om bullernivåerna vid flygplatsen togs fram 1986. Denna utredning har som angetts ovan också sanktionerats av kommunfullmäktige. Hela planområdet har flygbullernivåer (FBN) som ligger högre än 55 dB(A). Detta gäller både dagens värden (1989) och de som beräknats för 1995. Denna utredning har under 1991 kompletterats med en ny utredning där effekterna av markdämpningen redovisas. PBK har som tidigare nämnts beslutat att den av LEANE AB 1991 framtagna bullerutredning med markdämpning ska tillämpas för området kring Visby flygplats.

Trafikbullerutredningen föreslog i sitt betänkande (SOU 1975:56) att FBN inte skulle få överstiga 55 dB(A) för bostäder i anslutning till

nya flygplatser. Flygplatsens närhet till Visby innebär att stora delar av stadens bebyggelse enligt detta förslag till riktlinje ligger inom bullerstört område.

Från miljö- och hälsoskyddskontoret anges att antalet klagomål på flygverksamheten under de senaste åren har ökat. Förklaringar till detta kan förutom den ökade trafiken också vara ändrade turlistor för civilflyget och att andelen starter och landningar över Visby har ökat. Det är också möjligt att en viss uppluckring skett från piloternas sida beträffande de stråk för inflygning och start som ska följas. Detta är dock inte belagt enligt Luftfartsverket.



Flygbullernivåer 1995 enligt "Visby flygplats dispositionsplan 1989" Luftfartsverket

Fornlämningar



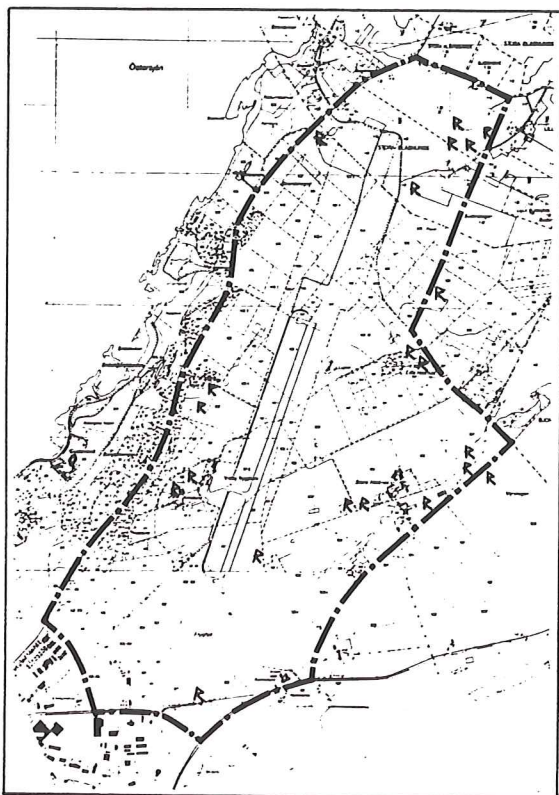
I samband med anläggandet av Visby flygplats undersöktes och bortogs ett flertal fornlämningar. Ett antal återstår inom planområdet. Den största av dessa är Annelunds gravfält som anses ha stort historiskt och pedagogiskt värde. Riksantikvarieämbetet har gjort omfattande antikvariska undersökningar och rekonstruktioner. Totalt har staten här satsat 10 miljoner kronor.

De utförda undersökningarna har visat att här ligger ett storgravfält med cirka 400 gravar från en tidsperiod på ungefär 2.000 år. Den äldsta graven är från stenålder med hällkista i ett röse. Gravfältet rymmer också rösen från bronsålder och låga stensättningar från järnålder. Här har vid sidan om de fynd som gjorts också kunnat inhämtas värdefull kunskap om

hur befolkningssammansättningen såg ut på platsen under förhistorisk tid.

Gravfältet är nu återställt och inhägnat med bandtun och stättor. Genom betning hålls området öppet och förhindras att växa igen. Platsen är skyltad och en mindre utställning av utgrävningsresultaten finns också i flygplatsterminalen. Fornlämningsområdet har på detta sätt gjorts mer tillgängligt för flygplatsbesökarna och upplevs som en intressant kontrast till den moderna flygverksamheten. Området utgör ett värdefullt inslag i flygplatsmiljön.

De fornminnen som redovisas på kartan baserar sig på landsantikvariens förarbeten till fysiska riksplaneringen i mitten på 1970-talet. Hänsyn måste tas till dem vid kommande detaljplanering.



Geotekniska förhållanden

Inom området varierar djupet till fast berg från några meter till berg i dagen. Det lösa jordlagret utgörs av morän med inslag av silt. Dess mäktighet understiger en meter inom större delen av flygplatsområdet.

Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom område som utgör skyddsområde för Visbys grundvattentäkt varav den närmaste är belägen vid Skogsholm. De östra och norra delarna av området ligger inom inre skyddsområde för vattentäkt. Utredning angående grundvatten pågår. Resultatet av denna kan innebära att skyddsgränserna kommer att ändras.

Hela flygplatsområdet är dränerat. Dagvattnet avleds i enskild ledning till Östersjön. Kommunal spill- och vattenledning finns i Lummelundsväg till en punkt cirka 150 meter norr om nedfarten till hotellanläggningen vid Snäck. Dagvattenledningar saknas.

I området närmast Lummelundsväg är cirka 75% av fastigheterna anslutna till kommunens VA-nät. Miljö- och hälsoskyddskontoret gjorde under mitten av 1980-talet en översyn av de enskilda VA-anläggningarna i området. Under slutet av 1988 var de uppdagade bristerna i stort sett tillrättade och miljö- och hälsoskyddskontoret anser att VA-situationen öster om Lummelundsväg nu är godtagbar. Markförhållandena är i huvudsak så dåliga att det är svårt att åstadkomma tillfredställande avloppslösningar. Kostnaderna för anläggande av VA-ledningar inom föreslagna områden kommer troligen att bli relativt höga eftersom avloppspumpstationer erfordras och nivån på berget är hög.

Värme

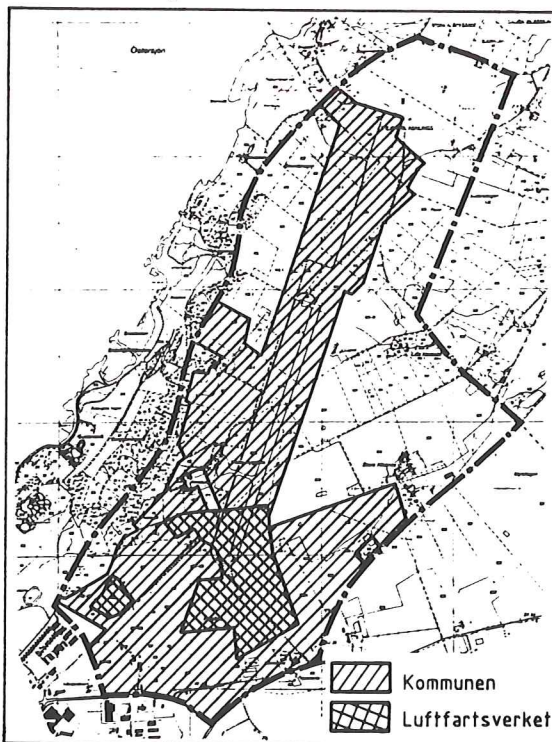
Värmeförsörjningen sker från el/oljepannor.

Ägoförhållanden

Visby flygplats ligger på mark som huvudsakligen ägs av Gotlands kommun. Vissa mindre områden ägs av luftfartsverket respektive försvaret.

Gotlands kommun upplåter marken till luftfartsverket med nyttjanderätt.

Omgivande mark är privatägd till stor del men kommunen äger vissa delar.



Markägoförhållanden

4. PLANFÖRSLAG

4.1 PLANFÖRSLAGETS SYFTE OCH INNEHÅLL

Syfte

Planförslaget syftar till att göra en avvägning mellan de olika allmänna intressen som finns i omedelbar anslutning till Visby flygplats. Dessa är främst:

- flygplatsens behov av expansionsutrymme (för bl a parkering och angöring, samt för passagerar- och driftlokaler)
- bevarandebeståndet (avseende bl a Annelunds forngravsområde)
- behovet av markområden för verksamheter (lokaler för kontor, industri och handel) med knytning till terminalbyggnaderna
- områden för fritidsaktiviteter (ny 18-håls golfbana, fotbollsplaner etc)
- flygtrafikens påverkan på omgivningen

Planen avses ge riktlinjer för kommunens agerande i markförvävsfrågor och utgör en

viljeyttring beträffande mål och strategier för områdets utveckling. Planen är också ett underlag för kommande detaljplanering i anslutning till flygplatsen. Planen avses dessutom utgöra underlag för avgränsning av det markområde som kommunen skall upplåta med nyttjanderätt till luftfartsverket.

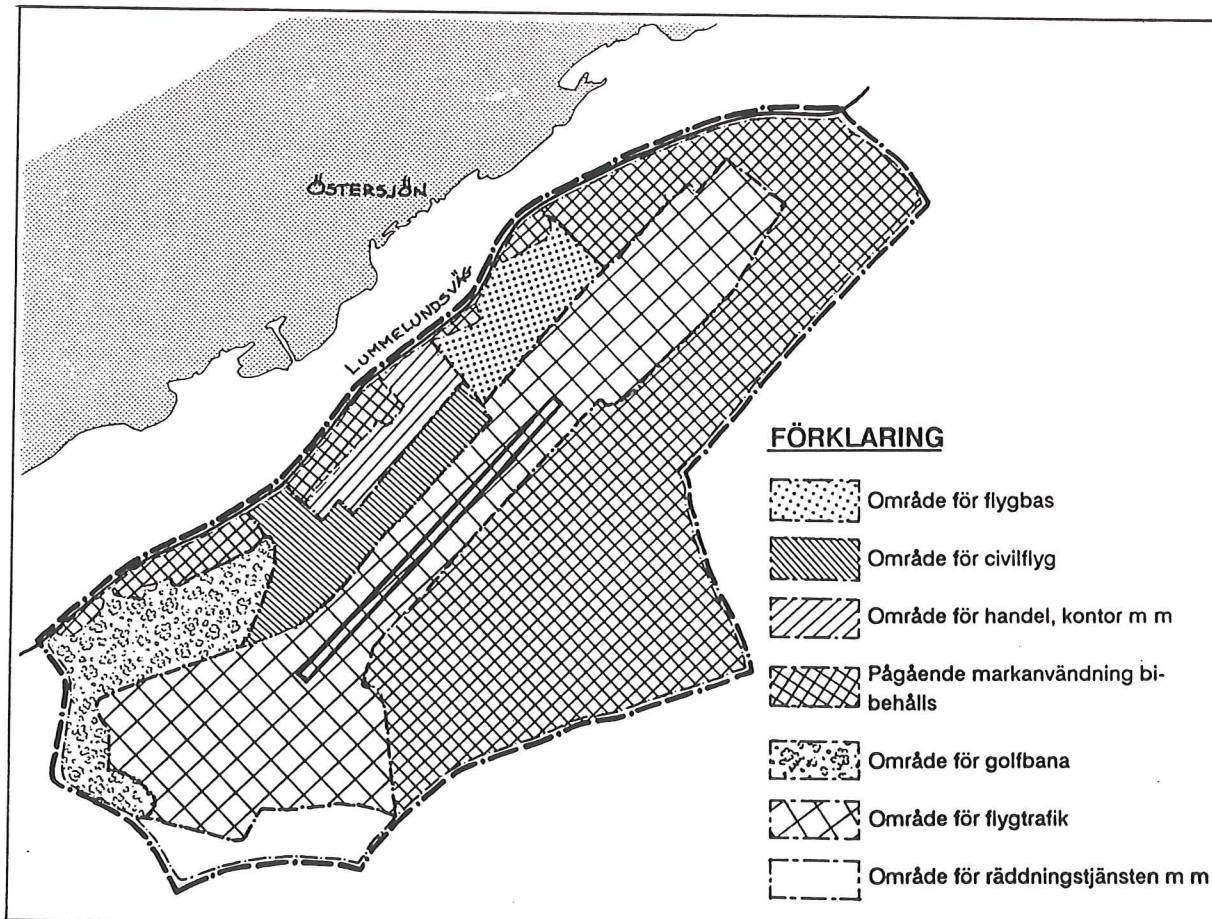
Innehåll

Planen innehåller följande huvudsakliga förslag till markanvändning:

- befintliga verksamheter
- verksamhetsområden
- flygplatsändamål med tillhörande angöringsområde
- golfbana
- räddningstjänst och annan transportteknisk service
- Pågående markanvändning bibehålls

4.2 FÖRESLAGEN MARKANVÄNDNING

Sammanfattning



Verksamhetsområden

Läget vid Visby flygplats är attraktivt för vissa typer av verksamheter. Det är därför angeläget att kommunen medverkar till att etableringsmöjligheter skapas i anslutning till flygplatsen. Planförslaget inrymmer verksamhetsområden i direkt anslutning till flygplatsens terminal- och fraktområden. En ökad flygverksamhet kommer att ytterligare öka attraktiviteten för detta område. För att skapa en beredskap har i förslaget norr om flygplatsinfarten avsatts ett område som verksamhetsområde för kontor, innovationsindustri, småindustri och liknande. Totalt omfattar området cirka 23 hektar.

Flygplats

- allmänt

Flygplatsen utgör en begränsning av möjligheterna att bygga ut attraktiva områden norr om Visby och i de norra delarna av tätorten. I samband med framtagandet av markdispositionsplanen 1976 ägnades därför frågan om

omlokalisering stor uppmärksamhet. Man fann då flera skäl som talade för ett bibehållande av flygplatsen i nuvarande läge:

- * den är utomordentligt välbelägen från trafikantsynpunkt
- * läget har många flygtekniska fördelar jämfört med övriga Gotland
- * en omlokalisering medför höga kostnader

Flygplatsens betydelse för Gotland har sedan dess stadigt ökat och därmed dess markbehov för att klara utvecklingen. Däri inbegrips också nyttjandet av den potential för andra etableringar som finns vid en knutpunkt av detta slag. Flygplatsen som förr bara användes för personbefordran och flygfrakt börjar bli intressant som aktivitetscentrum och kan tjänstgöra som "magnet" på verksamheter som ställer krav på egen identitet.



Parkeringen vid flygplatsen är nu mycket hårt belastad. En utbyggnad av väl lokaliserade platser är därför nödvändig.

- utveckling, marknadsposition i huvuddrag

Det är svårt att göra långsiktiga prognoser för flygplatsens utveckling. Tillgänglig statistik redovisar passagerarantal, antal flygrörelser och dylikt men även om hänsyn tas till förväntad konjunkturutveckling m m skulle en framskrivning inte ge någon säker bild av framtiden. Det finns dock en del förväntningar på utveckling inom olika områden som man kan ta fasta på.

Passagerartrafiken och fraktflyget väntas öka, man kan börja flyga på andra resmål (charter, reguljärflyg till Riga m m) off-shore-verksamhet kan komma att påbörjas, ökat skolflyg m m. Dessa verksamheter kan inte kvantifieras till specifika årtal utan utvecklingen kommer troligen att ske språngvis. Efter diskussion med berörda myndigheter har ett bedömt maximalt markbehov tagits fram och inarbetats i planförslaget. Detta avses täcka det markbehov för byggnader mm som flygplatsen har för att klara tänkbara utbyggnadsalternativ. I planförslaget förutsätts stationsbyggnaden få expansionsriktning söderut och mot sydväst. Driftbyggnaderna, fraktflyg och hangaretableringarna har sin mest ändamålsenliga expansionsriktning norrut på grund av närheten till det planerade verksamhetsområdet. Det gamla hangarområdet söder om nuvarande gräsbanan kan möjligen avvecklas på sikt.

- bansystemet

Expansionsbehovet är svårt att förutsäga och beror bl a på framtida flyglinjestruktur. I första hand kan ett behov av kapacitetsökning klaras genom att taxibanan byggs ut, vilket bedöms ske före år 2000.

Anläggande av en tvärbana i norra delen av flygplatsen har diskuterats. Syftet med en sådan bana skulle främst vara att reducera de bullerstörningar som alstras av militärflyget över Visby. Frågan har utretts under en längre tid men är ännu inte utredd tillräckligt för att tas med i förslaget. För att inte motverka anläggandet av en tvärbana har dock bl a det område som markerats som "område där pågående markanvändning ska bibehållas" givits en större utsträckning än vad som annars skulle vara motiverad öster om flygplatsen.

- stationsområdet

Stationsområdets expansionsriktning har valts söderut eftersom expansion norrut hindras av det befintliga driftområdet. Området väster om stationsbyggnaden reserveras för verksamheter med stora krav på närhet till entréer eller som av andra skäl lämpligen läggs i anslutning till flygplatsens infartsgata, såsom parkering, taxi, bussar, biluthyrning, bilservice etc. Särskild hänsyn bör dock tas till fornlämningsområdet som ska bevaras.

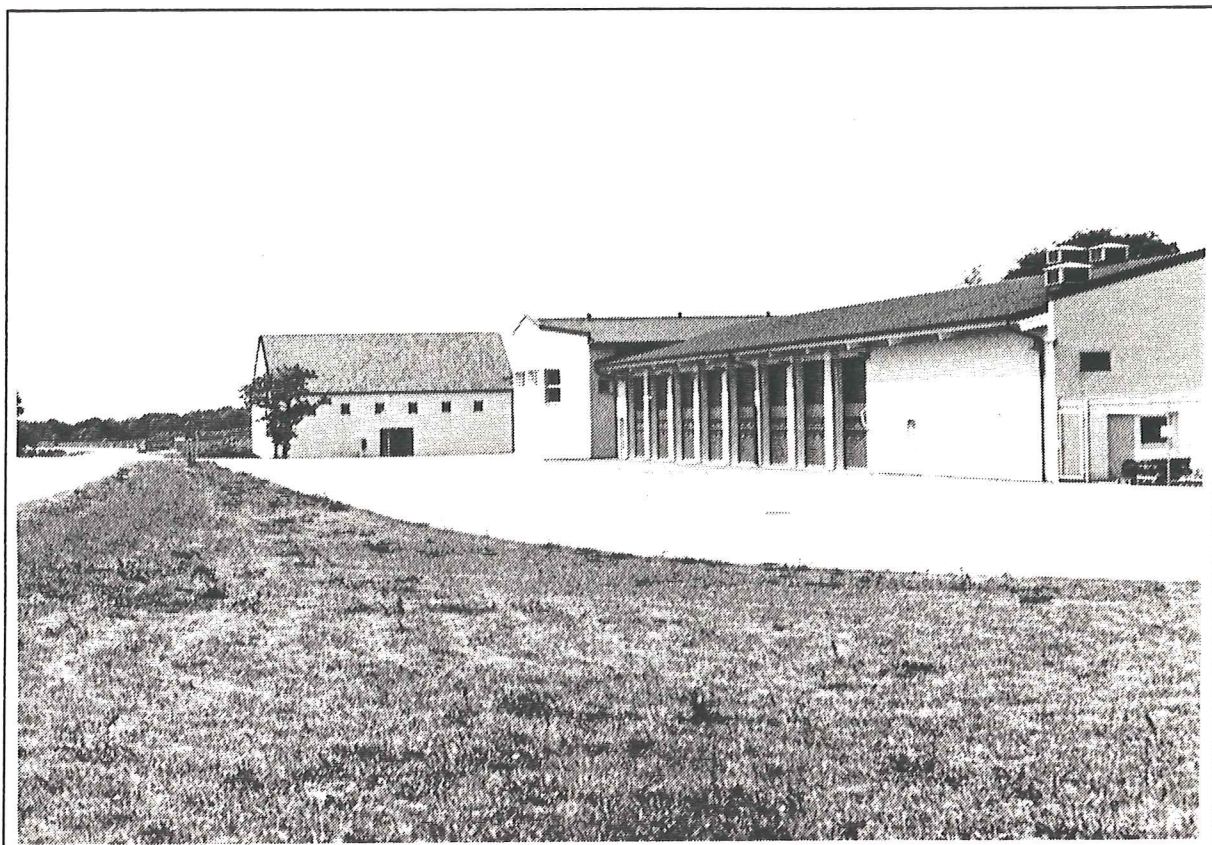
Inom driftområdet finns byggnader med lokaler för driftpersonal samt verkstads-, garage- och förrådsutrymmen för flygplatsens fordons- och maskinpark. De framtida markbehoven för dessa verksamheter föreslås tillgodoses norrut.

Under planarbetet har det visat sig att driftområdet och dess utveckling hör samman med och kan påverka delar av etableringen av det planerade verksamhetsområdet. Passagerartrafikens utveckling påverkar primärt behovet av parkeringsplatser. Detta har lett till att de olika markreservationer inom flygplatsområdet specificerats mer än vad som annars skulle behövts. Dessutom har länsstyrelsen detaljstuderat p-platsalternativen. Dessa studier redovisas dock inte i förslaget utan bör beaktas i samband med kommande detaljplanering.

Den valda principen för områdets expansion kan sålunda sammanfattas:

- stationsbyggnaden expanderar söderut och mot sydväst,
- driftområdet med hangarer och fraktflyg expanderar mot norr,
- angöringsområdet expanderar västerut,

Räddningstjänst och transportteknisk service



Våren 1988 flyttade flygplatsens räddningsstyrka till Visbys nya brandstation i flygplatsområdets södra del. Det är från såväl kommunens som flygplatsens synpunkt en fördel att brandstationen lokaliserats här. Flera samnyttjandefördelar uppnås på detta sätt. Som exempel kan nämnas att en mycket större räddningsstyrka än minikravets snabbt kan vara på plats vid ett haveri. Dessutom kan den kommunala räddningstjänsten täcka delar av utgifterna genom de samordningsvinster som uppnås. I planförslaget redovisas ett intresseområde för räddningstjänsten som inrymmer förväntad utveckling som t ex stationering av räddningshelikopter, off-shore-verksamhet, civilförsvarsanläggningar och ev behov av personalökningar när flygplatsen expanderar. Området kan eventuellt även inrymma mark för annan transportanknuten service där t ex en samordning av resurser med luftfartsverket eller brandkåren är önskvärd. I området inryms också den halkträningsbana som använts för utbildning av bilförare. Delar av området har ett stort anonsvärde och kan tänkas attrahera etablering av någon verksamhet med önskemål om att synas.

Med hänsyn till flygverksamhetens expansion bedöms det så småningom bli nödvändigt att inrätta en s k B-brandstation mera strategiskt i den norra delen av flygplatsområdet.

Extern flyganknuten verksamhet

Ett bruksflygföretag och tre flygklubbar har sina hangarbyggnader inom gamla flygplatsområdet söder om gräsfältet. Under planarbetet har ändamålsenligheten av fraktverksamhet söder om stationsbyggnaden ifrågasatts. Närheten till verksamhetsområdet nordväst om stationsbyggnaden bedöms vara av sådant värde att en lokalisering här är att föredra. Fraktverksamheten kan eventuellt i ett initialskede etableras som ett provisorium medan verksamhetsområdets utveckling detaljstuderas av inblandade intressenter. Målet är att tillskapa ekonomiska möjligheter att så snabbt som möjligt få igång etableringarna norr om driftområdet där expansionsmöjligheterna är mycket gynnsammare.

Militär verksamhet

Flygvapnet har en permanent basorganisation vid flygplatsen F13 Gotland. Verksamheten är lokaliserad till flygplatsens norra del. Flygräddningshelikoptern är permanent baserad vid flygplatsen. Förutom övningsverksamhet baseras dessutom Östersjöområdets incidentberedskap vid flygplatsen under stora delar av året. Denna del av verksamheten har under senare år ökat i omfattning.

Från militärt håll utesluts inte en ytterligare ökning av verksamheten vid basen. Detta är från kommunal synpunkt mindre önskvärt med hänsyn till de störningar detta bedöms medföra i Visby. Det är därför angeläget att en eventuellt utökad verksamhet dels styrs av beredskapsskäl, dels ges en sådan utformning (exempelvis huvudsakligen start norrut då det från vindsynpunkt är möjligt eller anläggande av tvärbana) att bullerstörningarna i Visby inte ökar och om möjligt reduceras till en lägre nivå än dagens värden. Det är från kommunal synpunkt inte acceptabelt att ytterligare delar av Visby hamnar inom 55 dB(A)-kurvan. En utökning av övningsverksamheten ska dessutom enligt kommunens bedömning koncessionsprövas.

Bostäder

I området närmast Lummelundsväg finns ett antal bostadsfastigheter, varav flertalet är permanentbostäder. En tredjedel är fritidsbostäder.

Kommunstyrelsen har, som tidigare nämnts, beslutat att kommunen ska inta en restriktiv hållning mot att området används för bostadsändamål.

Hela planområdet ligger inom bullerstört område. Därför bör tillkommande bostäder fortsättningsvis inte medges. Pågående markanvändning bedöms dock kunna bibehållas i nuvarande utsträckning under planperioden. Kommunstyrelsens beslut 1978 beträffande begränsningar kvarstår.

Kulturhistoriskt värdefulla områden

Planarbetet har delvis initierats av konflikten mellan markbehoven för stationsbyggnaden och dess parkering å ena sidan och Annelunds fornminnesområde å andra sidan. Re-



sultatet av det översiktliga planarbetet har blivit föreliggande förslag där de akuta frågorna om parkering har inordnats i de långsiktiga lösningarna.

Annelunds fornminnesområde ligger inom område för flygplatsens angöring. Det anses ha historiskt och pedagogiskt värde och ge en viss identitet åt flygplatsen i och med att det utgör en bit av Gotlands kulturarv. Flygplatsens ytterligare utveckling med de kringaktiviteter som kan aktualiseras i anslutning till densamma kan leda till att angöringsområdet måste göras större än vad som idag motiveras av flygtrafikens behov. I området befintliga fornlämningar bör kunna bevaras utan hinder av angöringsområdets utveckling. Under plansamrådet har dessa frågor klarlagts och möjligheten att såväl bevara fornlämningarna som utvidga parkeringar m m förtydligats.

Golfbana

På delar av flygplatsens närområde i sydväst föreslås mark reserveras för en 18-håls golfbana. Det bedöms värdefullt att Visby får en golfbana på grund av det korta avståndet till

stora bostadsområden (positivt för bl a ungdomsverksamheten) och närheten till befintliga turistanläggningar. Föreslagen markanvändning bedöms dessutom lämplig med hänsyn till bullerstörningarna i området. Beträffande avgaser från flygplanen kan ibland lukt uppstå i de delar av golfbaneområdet som ligger närmast startbanan. Erfarenheter från andra håll pekar dock samfällt på att denna kombination (golfbana och flygplats) är mycket lyckad. Golfbanan har särskilt diskuterats som ett angeläget projekt inom ramen för "Avstamp Gotland".

Golfbanan bedöms dessutom bli en av de komponenter som samverkar till att ytterligare höja attraktiviteten av området runt flygplatsen.

Skyddsrum

Större delen av området ligger inom skyddsrumsort. I varje enskilt fall söks formellt skyddsrumsbeked hos byggnadsnämnden.



Golfbaneområdet sett från Hangarvägen

4.3 TRAFIK

Angöring

Persontrafik och fraktrafik har idag en enda anslutning till Lummelundsväg. Denna lösning är inte ändamålsenlig eftersom stockningar ibland uppstår vid utfarten. Dessutom blir den interna trafiken komplicerad i och med blandningen av trafikslag. I planen föreslås därför att all persontrafik skall ske via den nuvarande infarten, som på sikt bör byggas om till en högre standard än nu. Leveranser och fraktlaster ges en egen infart ca 400 meter norrut på Lummelundsväg. Denna infart avses också betjäna det tillkommande verksamhetsområdet. Den befintliga tillfarten för militären avses bibehållas. Övriga infarter söder om flygplatsens huvudtillfart kommer att användas under en övergångstid för att försörja provisoriska etableringar, men avses stängas i och med att verksamhetsområdets infart slutligen etableras.

Den nu föreslagna separationen av trafikslagen bedöms inte medföra några försämringar från störningssynpunkt för huvuddelen av de boende i området.

Golfbanan kan få tillfart från söder vid Bingers kvarn (Hangarvägen) eller från Lummelundsväg.

Räddningstjänstens område nås från Visbyleden. Om en större expansion av verksamheten i detta område skulle inträffa kan vissa delar med fördel matas från Hästnäs vägen för att inte belasta Visbyleden med fler anslutningar.

Gator och vägar

Inom verksamhetsområdet kommer gator att byggas ut i takt med kommande detaljplanering och exploatering.

Visbyleden planeras få en tvärförbindelse med Lummelundsväg för att avlasta de centrala delarna av Visby från genomfartstrafik. Den nya sträckningen av Hangarvägen är inlagd på plankartan och utgör avgränsning av planområdet i sydväst. Förbindelsen beräknas byggas under 1992/1993 enligt vägverkets planering.

I planen redovisas behovet av en cykelbana i anslutning till Lummelundsväg, delen Visby-

Sjålsö. Härigenom kommer man att kunna nå verksamhetsområdena och flygterminalen på ett trafiksäkert sätt med cykel. Cykelbanans slutliga lokalisering bör dock avvakta arbetet med fördjupad översiktsplan väster om Lummelundsväg.

Parkering

Flygplatsen lider akut brist på parkering. För närvarande finns ca 250 platser och ca 300 ytterligare platser erfordras. Orsaken är de senaste årens oväntat stora passagerarökningar, som också förväntas fortsätta. En annan orsak är insatsen av stora flygplan som t ex Boing 737 med många passagerare som samtidigt ska marktransporteras vidare. Gångavståndet till stationsbyggnaden kan i vissa fall vara upp till 300 meter.

Planförslaget innebär att det akuta behovet klaras nordväst om driftbyggnaden med den parkering som nyligen anlagts och som rymmer ca 400 platser varav hälften ligger inom 150 meters gångavstånd. Därutöver föreslås 200 platser som utgör en resurs för driftområdet och det planerade industriområdet. Denna lösning kan dock inte klara parkeringsbehovet när stationsbyggnaden byggs ut söderut enligt förslaget eftersom gångavståndet blir för stort. Då föreslås parkeringen expandera till delar av nuvarande Annelunds trädgårdsmästeri.

Beträffande behoven inom de tillkommande verksamhetsområdena och vid golfbanan hänvisas till de parkeringstal för Gotland som under våren 1990 antagits av kommunfullmäktige.

Kollektivtrafik

Mark kommer även i framtiden att reserveras för busshållplats och taxi vid flygplatsen.

Försörjning av industriområdet med kollektivtrafik kan t ex ske genom att turtätheten för flygbussen ökas.

4.4 TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten, avlopp och dagvatten

Vattenförsörjning sker från kommunens vattenverk. Spillvatten avleds till kommunens reningsverk. Dagvatten avleds till Östersjön. En reningsanläggning har byggts norr om driftområdet (se Vattenvård). Befintliga dagvatten- och spillvattenledningar korsar området för industri, kontor och handel.

Värme

Värmeförsörjningen sker från el/oljepannor. Fjärrvärmeanslutning är inte aktuell i någon del av området.

Ei

Elförsörjningen kommer att byggas ut i takt med att området exploateras.

Tele

Befintligt ledningsnät behöver kompletteras i samband med att en utbyggnad av verksamhetsområdena påbörjas. En mindre telestation behöver också byggas.

4.5 STÖRNINGAR

Buller

En särskild bullerutredning har gjorts i samband med översiktsplanarbetet. Denna bifogas planförslaget som bilaga, BILAGA 2. Kommunen avser i enlighet med utredningens resultat fortsättningsvis tillämpa de internationella reglerna för beräkning av flygbuller med hänsyn till markdämpning.

På grund av att en stor del av flygbullernivåerna vid Visby flygplats alstras av militärflyget är det ur kommunens synvinkel angeläget att övningsverksamheten inte ökas utöver nuvarande omfattning om inte synnerliga skäl föreligger. När vindförhållandena så medger bör dessutom start- och landning regelmässigt ske norrifrån. Se även tidigare avsnitt 4.2.

Vattenvård

På flygplatsen används urea för att avisa barnorna. Glykol används dessutom för avisning av flygplanen. Såväl urea som glykol kan medföra risk för grundvattenföroreningar. Luftfartsverket arbetar med dessa miljöfrågor och hösten 1990 invigdes en reningsanläggning för förorenat dagvatten.

Luftföroreningar

Någon luftundersökning har inte gjorts vid Visby flygplats. Detta avsnitt baseras därför på erfarenhetsmässig kunskap från andra håll. Risken för höga kväveoxidhalter och andra föroreningar är störst i området bakom ett startande flygplan. Högre värden än rekommenderade gränsvärden kan i första hand uppkomma i samband med svaga vindar och atmosfärisk inversion. Under övriga förhållanden är avgasspridningen god på grund av flygplanets höga hastighet, den höga avgashastigheten och hög utsläppshöjd.

I den miljöutredning för Barkarby, mars 1988, som har framtagits av VBB Trafik och Arkitekter i Stockholm i samarbete med CONEC och Järfälla kommun har angivits att avståndet till bostäder avgörs av buller och inte av avgaser från flyget. Flygfältet i Visby avses användas för allmänflyget och i begränsad utsträckning som militärflygfält. Även andra verksamheter (t ex odling av säd och grönsaker) kan påverkas av utsläpp från flyget. I samband med miljöskyddsprövning kan lämpligen dessa effekter och eventuella skyddszoner studeras närmare.

Bränslenedfall

Det kan förekomma att oförbränt flygbränsle släpps ut i samband med att motorvarvet dras ned omedelbart efter den första stigningen. Denna omgivningspåverkan åtgärdas direkt vid källan genom att moderna flygplanstyper är försedda med utrustning för att samla in och återföra bränslet till motorn. Inga speciella skyddsområden har därför bedömts nödvändiga av denna orsak.

En koncessionsprövning av hela flygverksamheten kommer att ske (troligen avslutad hösten 1992). Denna prövning kan komma att medföra restriktioner eller andra anvisningar för flygverksamheten. Mot bakgrund därav görs inga särskilda anvisningar i detta sammanhang.

5. KOMMUNENS STRATEGI

Allmänt

Kommunens övergripande prioritering är att tätortens intressen väger tyngre än flygets i de bullerstörda områdena söder om flygfältet medan flygets intressen prioriteras framför konkurrerande verksamheter norr och öster om flygplatsen.

Område som nu och i framtiden är bullerstört

Annan lagstiftning reglerar ersättnings- och inlösenfrågorna i den mån bullret anses vara hälsovådligt. Kommunen är beredd att i samarbete med markanvändarna upprätta detaljplaner och områdesbestämmelser för att underlätta önskvärda förändringar.

Inom "Trf"-området avser kommunen att upprätta detaljplaner för utbyggnad och omvandling av tätorten i den takt som efterhand bedöms lämpligt.

6. ÅTGÄRDSPROGRAM

Allmänt

1. "Nya Hangarvägen" bör snarast byggas ut.
2. Kommunen bör göra läglighetsköp inom hela planområdet.
3. Beskrivning av flygplatsens miljökonsekvenser bör tas fram omgående eller senast i samband med miljöskyddsprövning av verksamheten.

Åtgärder inom bestämmelseområdena

* F1-ang, JKH

Detaljplan upprättas för "F1-ang"-området och södra delen av "JKH"-området så att hela angöringsproblematiken klaras ut. Detta innebär att också den föreslagna kompletterande tillfarten till JKH-området tas in i planen.

Resterande del av JKH-området detaljplanear läggs i den takt efterfrågan kräver.

* F1-pass, F1-dh

Detaljplan upprättas i samverkan med luftfartsverket när utbyggnad aktualiseras.

* Yg, YG(-b)

Nya Hangarvägens sträckning kräver att gällande detaljplan i anslutning till kvarteren Ödolan m fl upphävs. Arbetsplan ska upprättas av vägverket.

Utbyggnad av golfbanan prövas genom bygglov när utbyggnad aktualiseras.

* Trf

Detaljplan upprättas när utbyggnad aktualiseras.

Inom de områden där "Pågående markanvändning ska bibehållas" gäller de riktlinjer som har fastlagts genom kommunstyrelsens beslut 1978-06-22, § 316 (se även plankarta).

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR
VISBY FLYGPLATS MM











STADSARKITEKTKONTORET VISBY 1991-03-13


 ULF JOHANSSON
 Stadsarkitekt

GRÄNSBETECKNINGAR

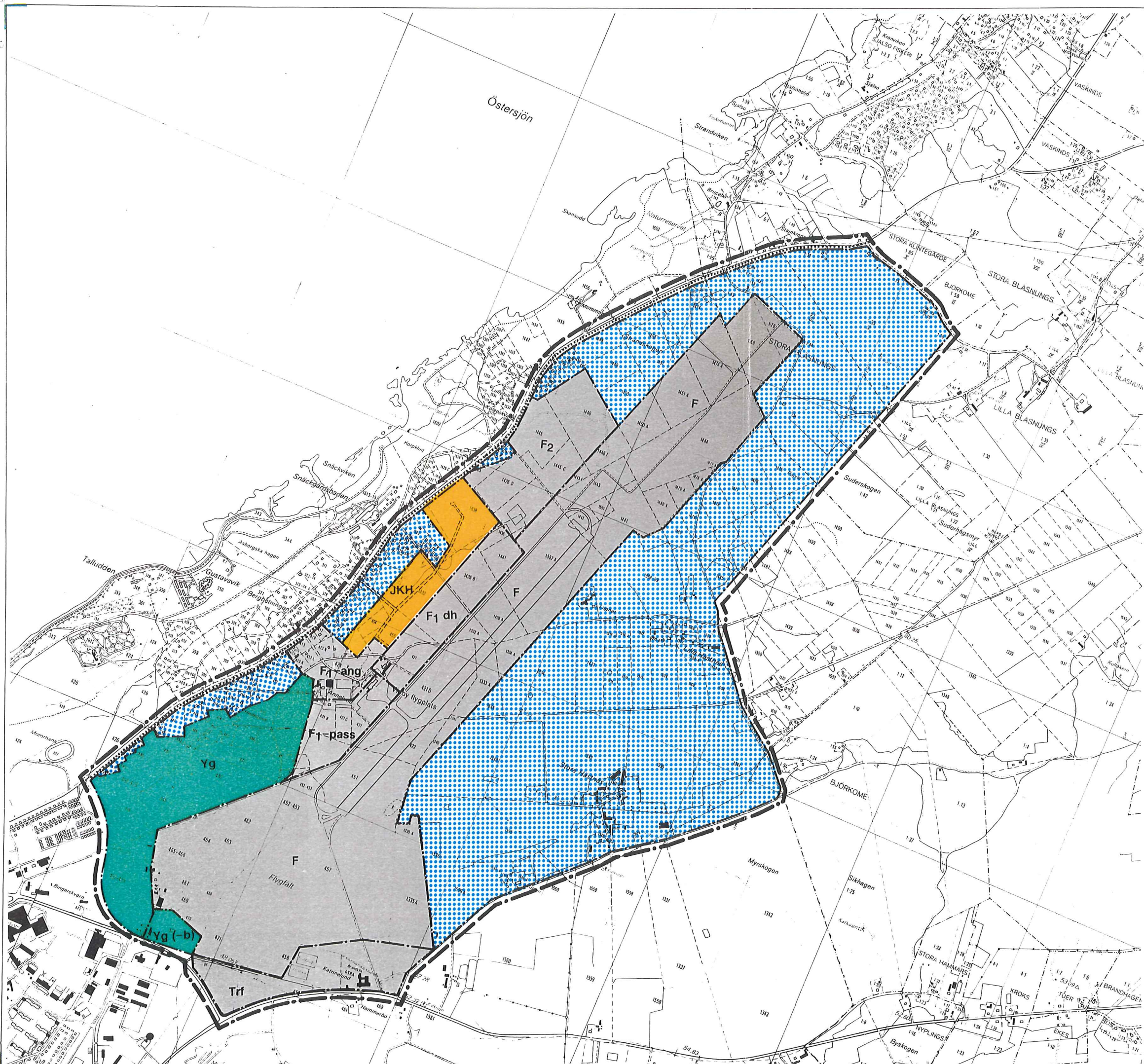
-  Linje som på kartan ligger 3 mm utanför planområdet
-  Användningsgräns
-  Illustrerad gatumark
-  Gång- och cykelväg

FÖRESLAGEN MARKANVÄNDNING

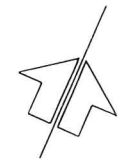
-  Flygtrafikändamål
-  Område för civilt passagerarflyg
-  Flygplatsens angöringsområde
-  Drift, hangar och verksamhetsområde för civilflyg
-  Område för flygbas
-  Område för småindustri, kontor och handel
-  Område för räddningstjänst och annan transportteknisk service
-  Område för golfbana
-  Område för golfbana (ej byggnader)
-  Pågående markanvändning bibehålls

Enligt kommunstyrelsens beslut 1978-06-22, § 316 gäller följande riktlinjer inom områdena där pågående markanvändning ska bibehållas:

1. Nuvarande fastighetsbildning bibehålls
2. Nybyggnader medges ej
3. Provisoriskt uppställd byggnad tillåts, exempelvis för upplagsändamål på upplagsområde.
4. Större till- och påbyggnader eller ombyggnader medges ej
5. I övrigt tillåts att området ej faller i vanvård
6. Om särskilda skäl föreligger kan undantag från punkterna 1, 2 och 4 medges efter hörande av kommunstyrelsen, tekniska nämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden. Därvid skall tillåts att en framtida planläggning av området ej motverkas.



SKALA 1:10 000
 0 50 100 200 300 400 500 1000 m



Bilaga 1.

Bedömning av trafikutveckling vid Visby flygplats

Enligt luftfartsverkets riksprognos (maj 89) kommer en dämpning av nuvarande tillväxttakt att ske inom inrikestrafiken. Detta förhållande torde också gälla för Visby flygplats förutsatt att nuvarande destinationer, tidtabeller, kategorier av flygverksamhet samt övriga etablerade verksamheter består och/eller stagnerar.

I nedan angivna prognoser redovisas därför trafikutvecklingen enbart som en förväntad allmän efterfrågan av flygkapacitet där inget annat anges.

PROGNOS FÖR PASSAGERARE OCH FLYGPLANSRÖRELSER TILL ÅR 2000.

| Antal passagerare Ankommande och avgående | År 1988 (faktisk) | Årlig utveckl % | År 2000 |
|---|----------------------|-----------------------|---------|
| Inrikes tung trafik | 390300 | +4.0 | 625000 |
| Inrikes lätt trafik | 51700 | +3.5 | 78000 |
| Utrikes charter | 400 | 0.0 | 400 3) |
| TOTALT: | 442400 1) | +4.0 | 703000 |
| Flygplansrörelser | | | |
| Inrikes tung trafik | 6570 | +2.0 | 8400 |
| Inrikes lätt trafik | 4950 | +2.0 | 6300 2) |
| Utrikes charter | 30 | 0.0 | 30 3) |
| SUMMA: | 11500 | +2.0 | 14700 |
| Allmänflyg | 8440 | +1.0 | 9500 |
| Militär luftfart | 4120 | 0.0 | 4200 |
| TOTALT: | 24120 | +26.0 | 30400 |

- 1) Enligt Luftfartsverkets statistikrapport för 1990 är antalet passagerare 486500
- 2) Exkl utvecklingspotential föranledd av företagsetableringar, ev off-shore-verksamhet m m som har behov av framför allt fraktflyg.
- 3) Exkl kommande charterflyg från Västtyskland, Baltikum och Finland.