

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 uttjänta produkter.

Ekonomisk hållbarhet

För den framtida ekonomiska tillväxten bedöms produktivitetsutvecklingen 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 samspeja 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. Försvartornet 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 sk riksvärdena i huvudsak knutna till klinten och strandvallar.

Centrala Visby

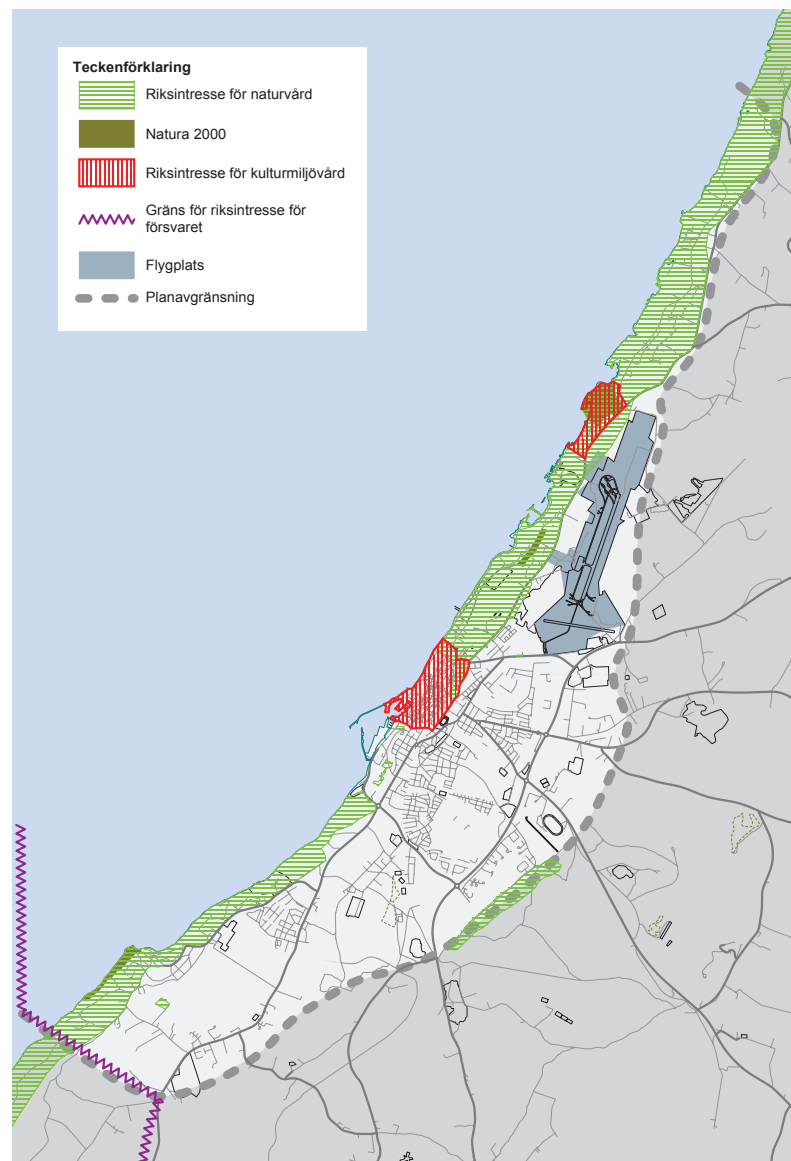
Inne i Visby finns tre berggrundsblottningar utpekade som riksintressen på sina stora geologiska/paleontologiska värden. Berggrundsblottningarna vid Lantmännens anläggning ovanför hamnen (N101A), ravinen i Palissaderna (N101B) samt berggrundsblottning invid Broväg vid Bingers kvarn (N101C).

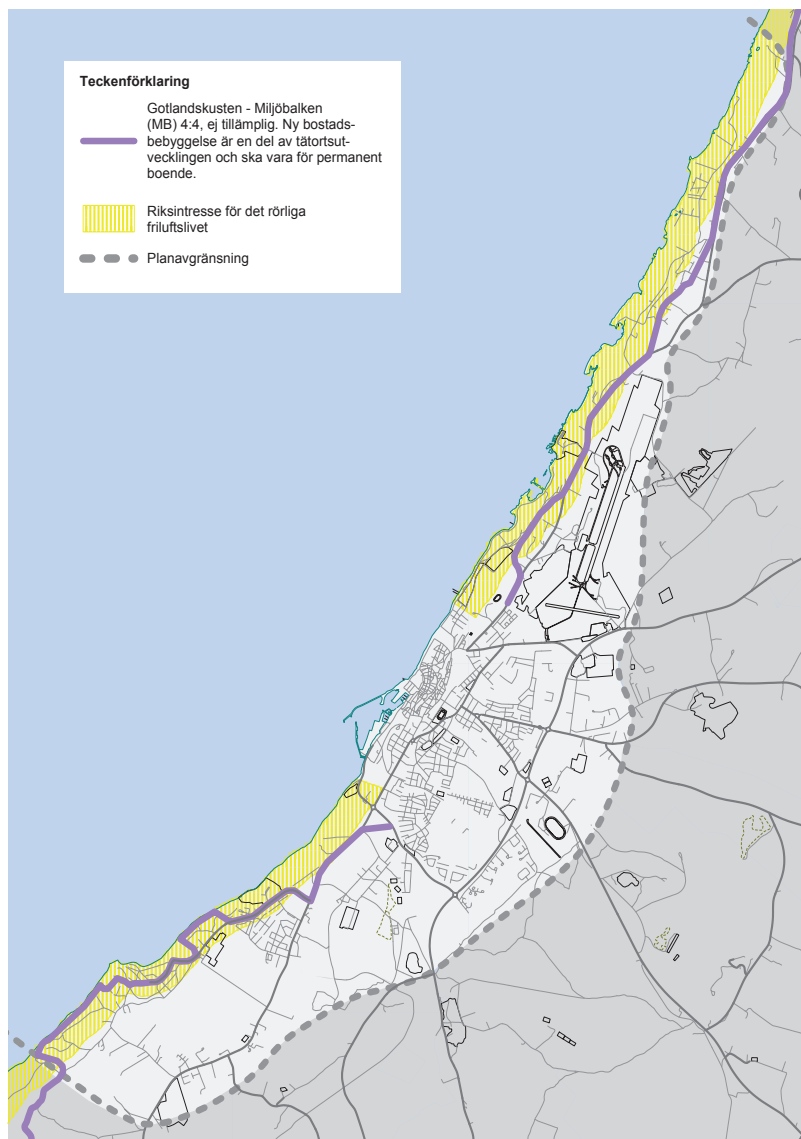
Södra Visby och delar av Västerhejde

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.

Riksintrasset 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. Fritidsfiske är främst attraktivt utmed kuststräckan Tofta-Hallshuk.

För att förutsättningarna för att områdets värden skall bestå krävs bland annat att hävdnaden 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 mikrot Tesla (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.

Miljökänslighetskarta

En miljökänslighetskarta 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 omlokaliserats 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 (f d 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 bebyggt 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)

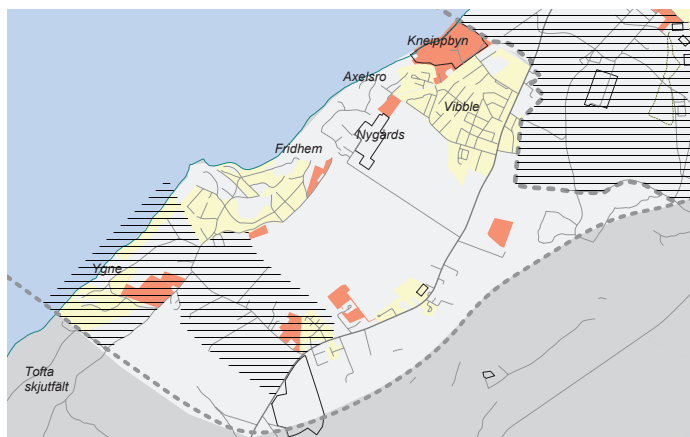
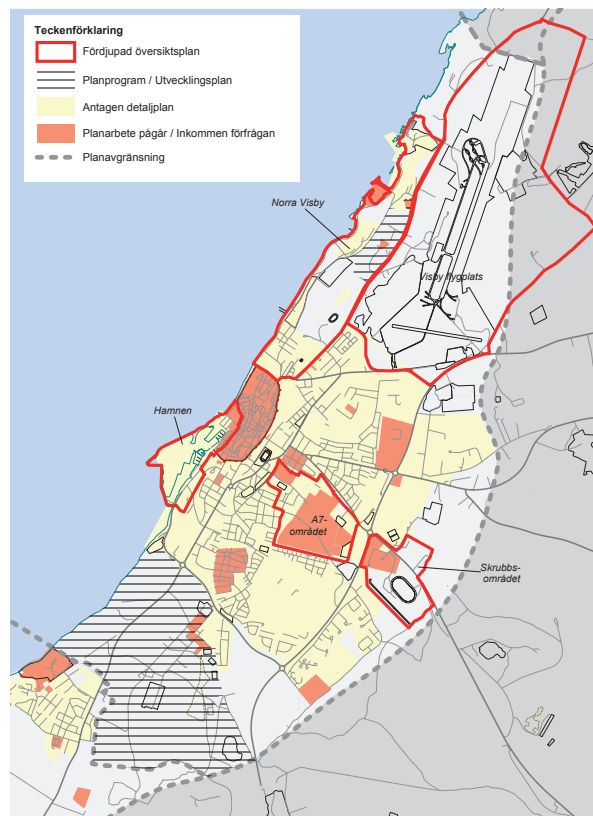
Den fördjupade översiktsplanen antogs av kommunfullmäktige 1989-08-14. Planen syftar till att tillskapa mark för småindustri, kontor och handel, dock ej dagligvaror. Den nära anslutningen till Visbyleden underlättar transporter till och från området. Området för hästsport är bl a tänkt att trygga en 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 detaljplaneläggning för att möjliggöra en utveckling av volymhandel i området.

Aktualitetsförklaring:

Planen bedöms ha aktualitet.

Gällande detaljplaner

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



Gällande planer i del av Västerhejdeområdet, oktober 2009