

# 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 grönsåk ökat i betydelse. Säkerställandet av och omsorgen om grönsåkruturernas ekologiska, sociala och estetiska värden utgör en viktig del av den hållbara utvecklingen. För att i planeringen synliggöra grönsåkruturernas 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, dvs 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 eftersträvarde 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 Rävhamnen 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

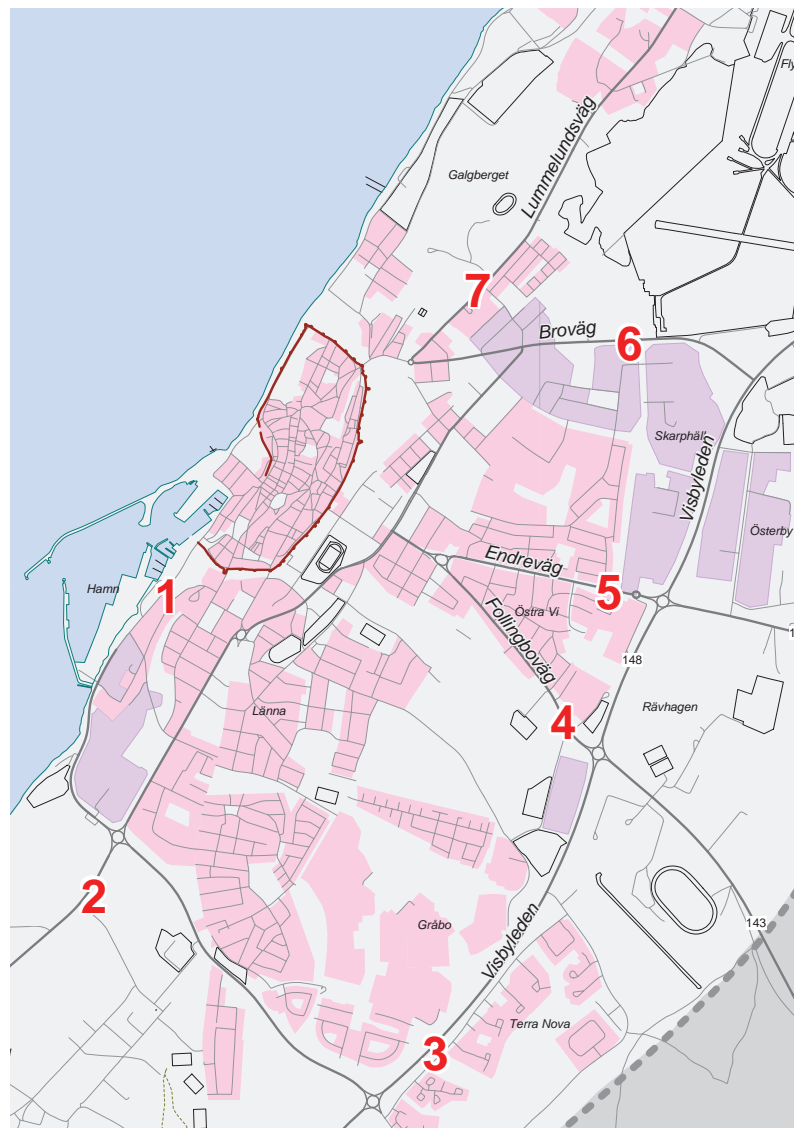
! Kvaliteten på Visbys entréer till staden ska förbättras.

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.**

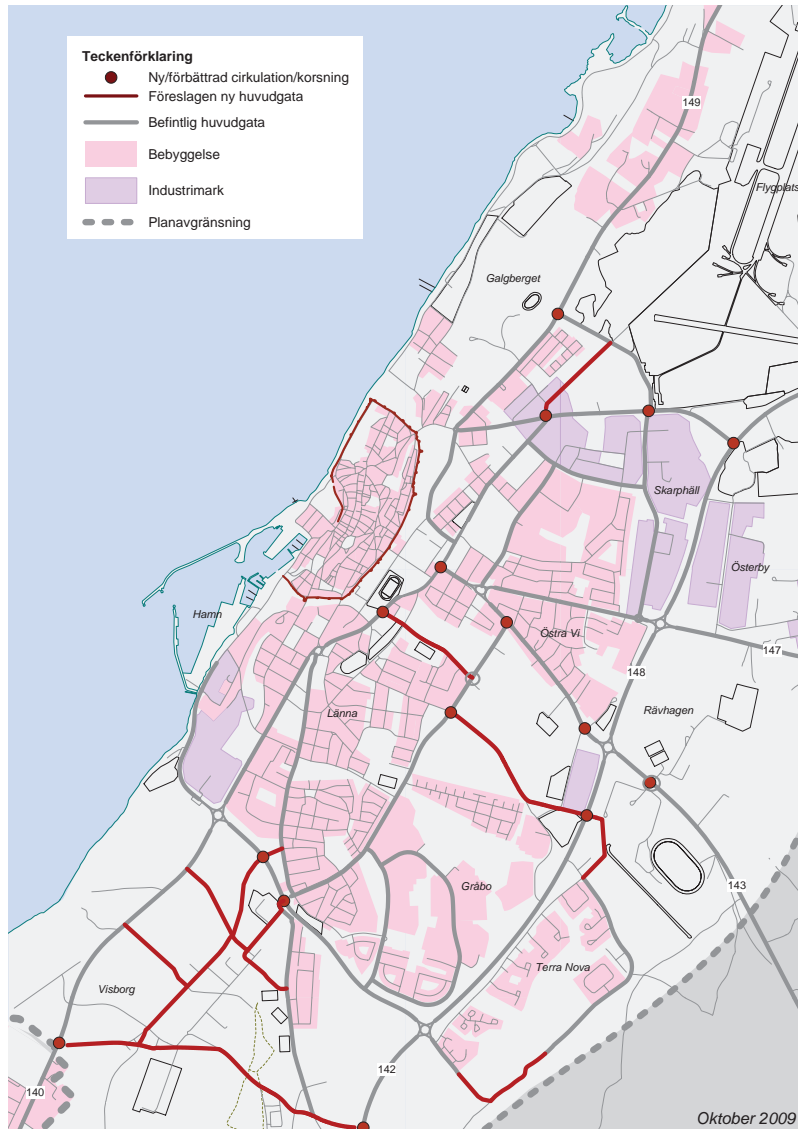
**! Vid planering av nya bostäder inom staden ska målet vara att avstånd till hållplats inom staden inte bör överskrida 200 meter.**

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 cyklisterna i gatu- och vägtrafiken kan kommunen bidra till minskad andel biltrafik.

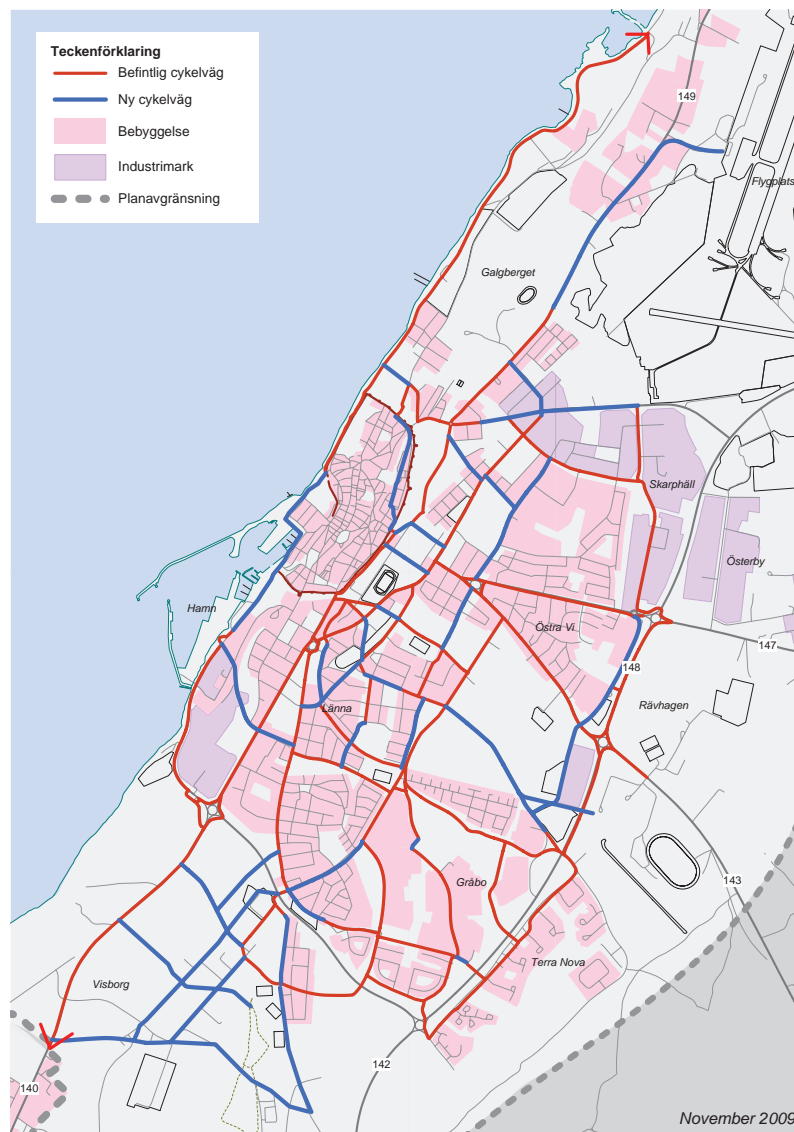
Fram till år 2025 är målsättningen att skapa ett sammanhängande nät av cykelhuvudleder med hög standard för dels arbetspendling, dels skolcykling (se karta). När befintliga stadsdelar förbättras och nya planeras ska detta även bidra till att underlätta för en ökad cykelanvändning. Förslaget omfattar 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 cyklisterna kommer i konflikt med andra trafikanterna.



- 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 parkeringstal 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 cykelvägvisning. 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 Rävhängenområdet 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.

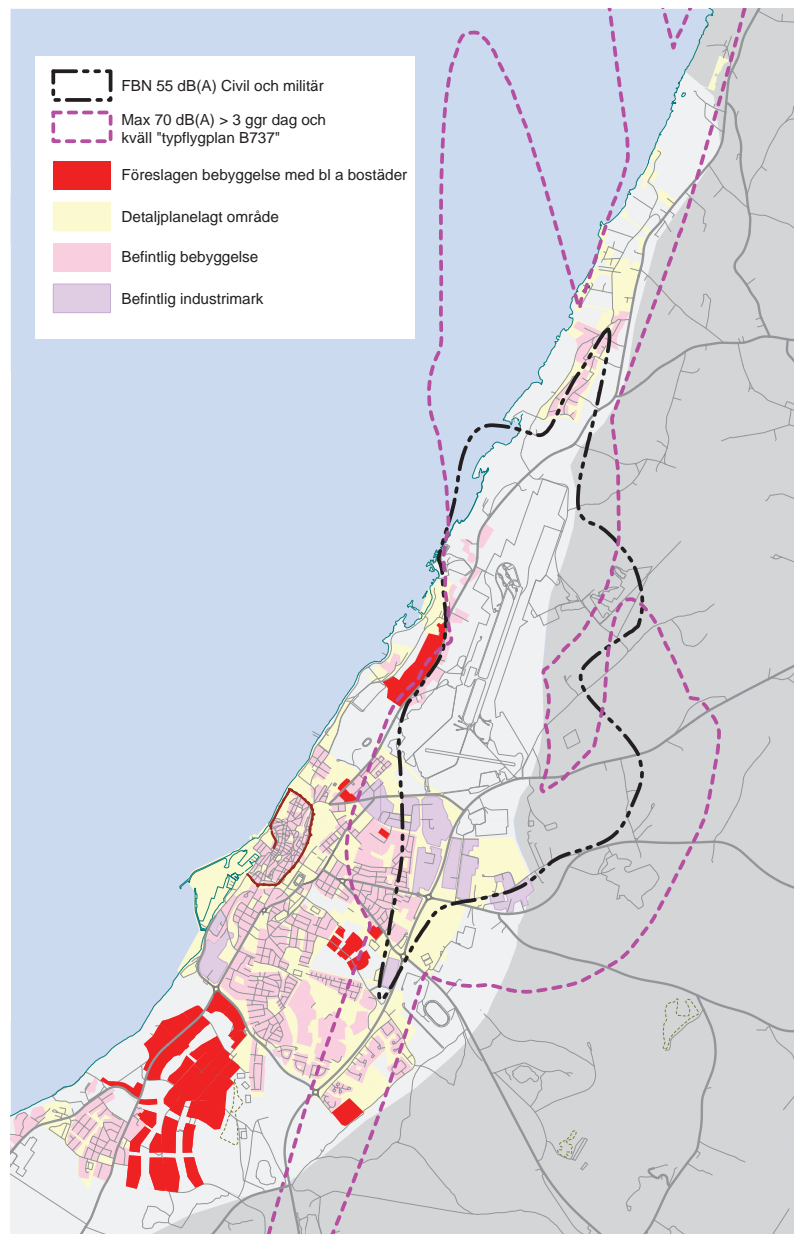
- Ny önskvärd bostadsbebyggelse berör områden där planarbete har påbörjats. Att slutföra denna utbyggnad är viktig för att hela staden och att utnyttja redan utbyggd infrastruktur. Påbörjade detaljplaner föreslår totalt ca 100-140 bostäder i Melonen (i zonen mellan 75-80 dBA), Fänriken (i zonen mellan 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 bostadsenkaver. 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.

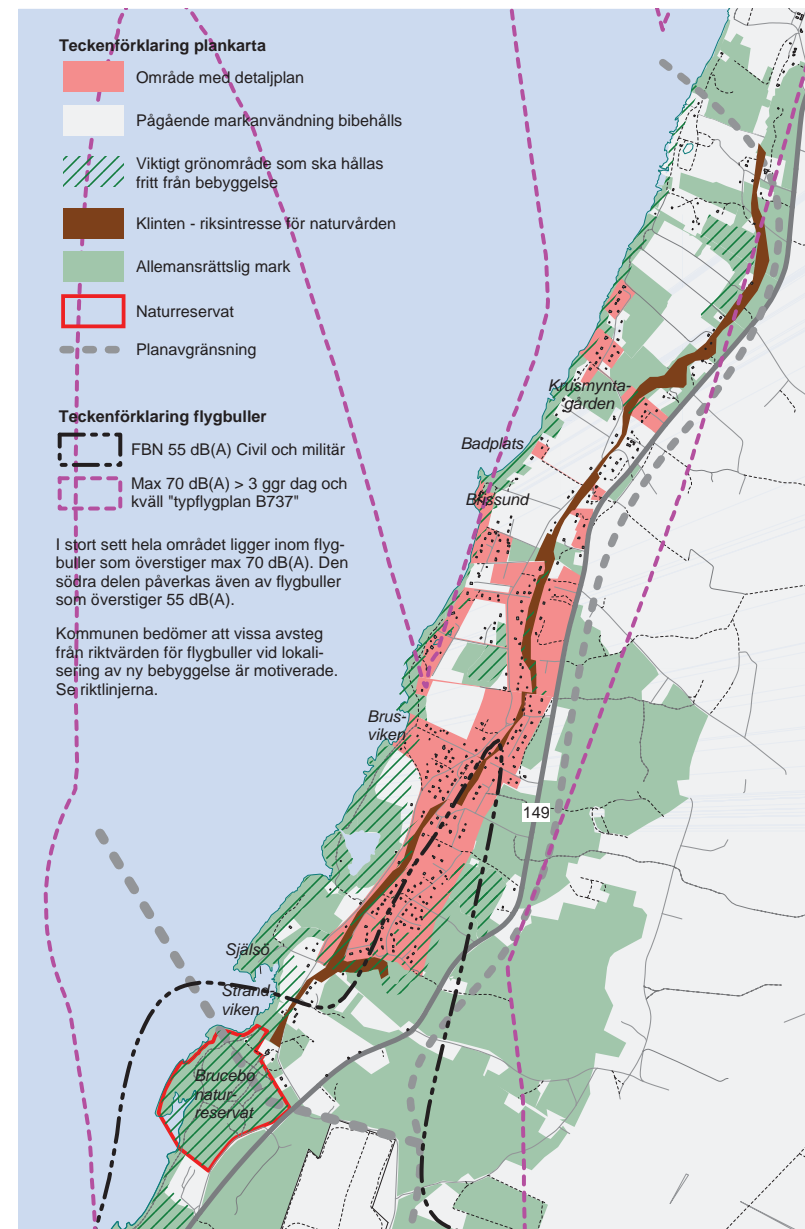
I Själso/Brissund finns enligt gällande detaljplaner (f d byggnadsplaner och avstyckningsplaner) utnyttjade byggrätter för drygt 100 fastigheter (om tomtstorleken är 1500-2000 kvm). Detaljplanerna reglerar vanligtvis inte antal lägenheter per fastighet

### 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

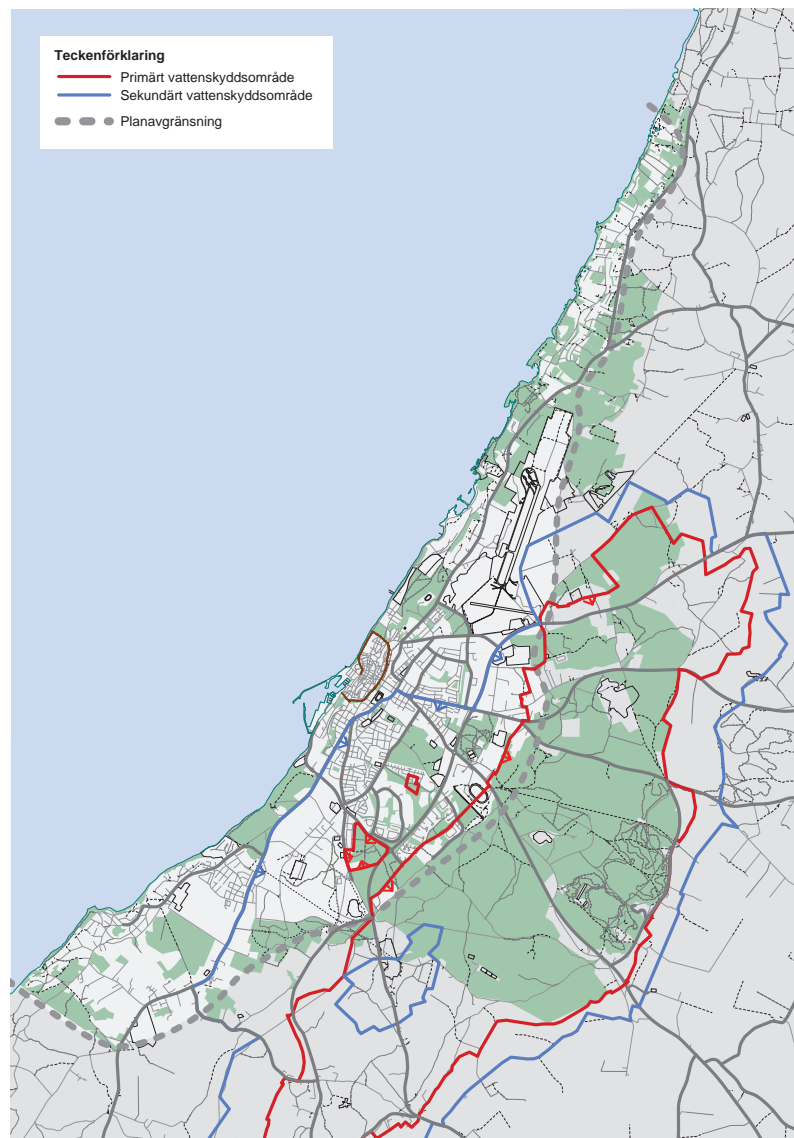
! Inom primärt vattenskyddsområde får inga verksamheter etableras som kan äventyra vattenskyddet.

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

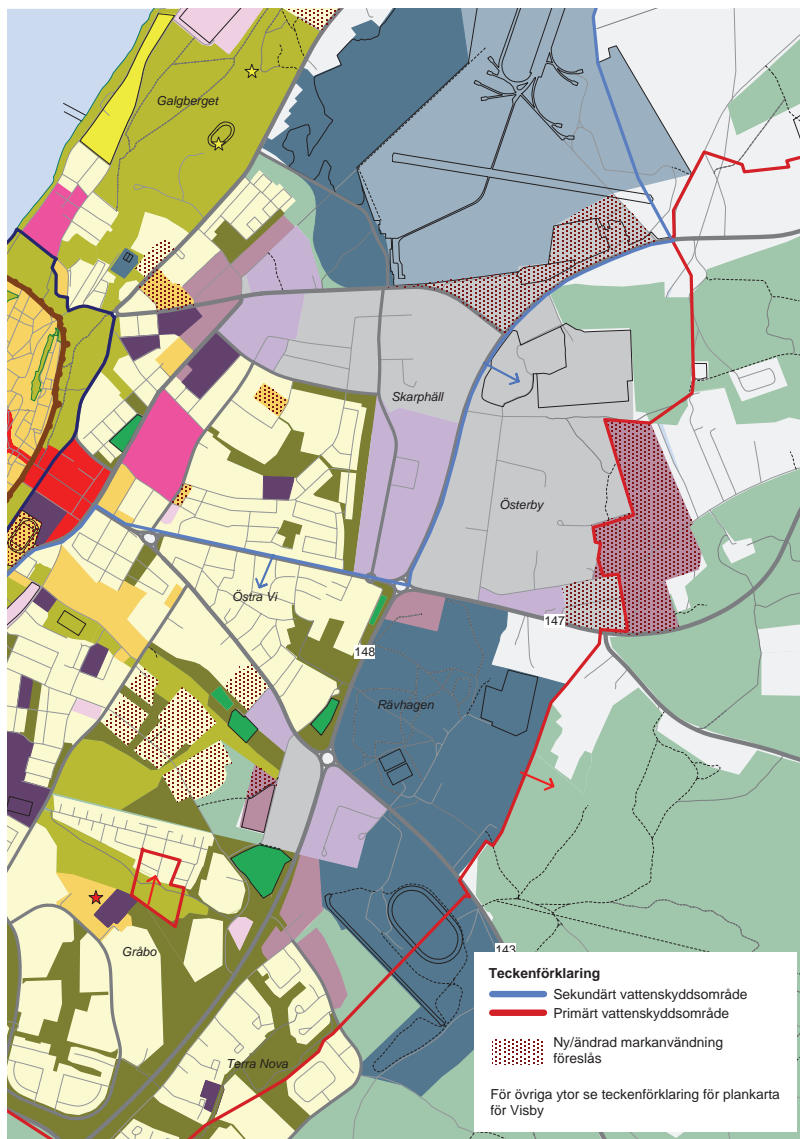
! En restriktiv hållning ska tillämpas vid önskemål om ändrad markanvändning inom industriområden utanför vattenskyddsområden.

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.

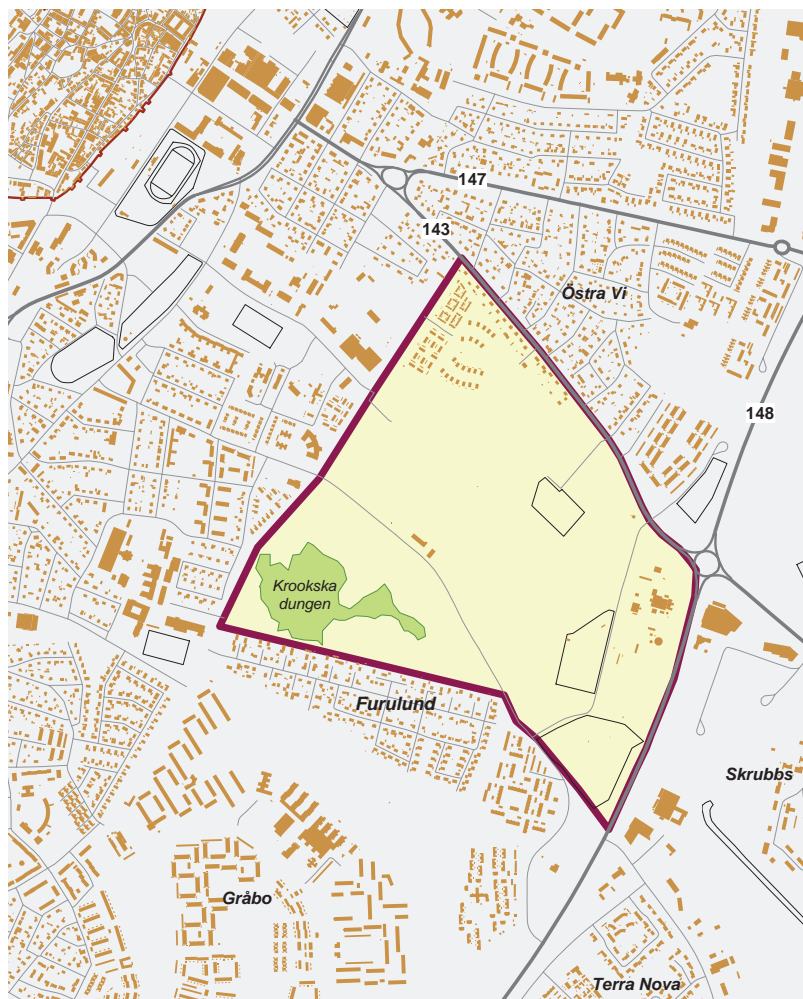
Stora ytor finns planlagda för handel, kontor och småindustri. Nya ytor kan också tillskapas kring bl a Visborgs slätt och i flera av de framlyfta omvandlingsområdena. Detsamma gäller möjligheten till att bygga bostäder.

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)

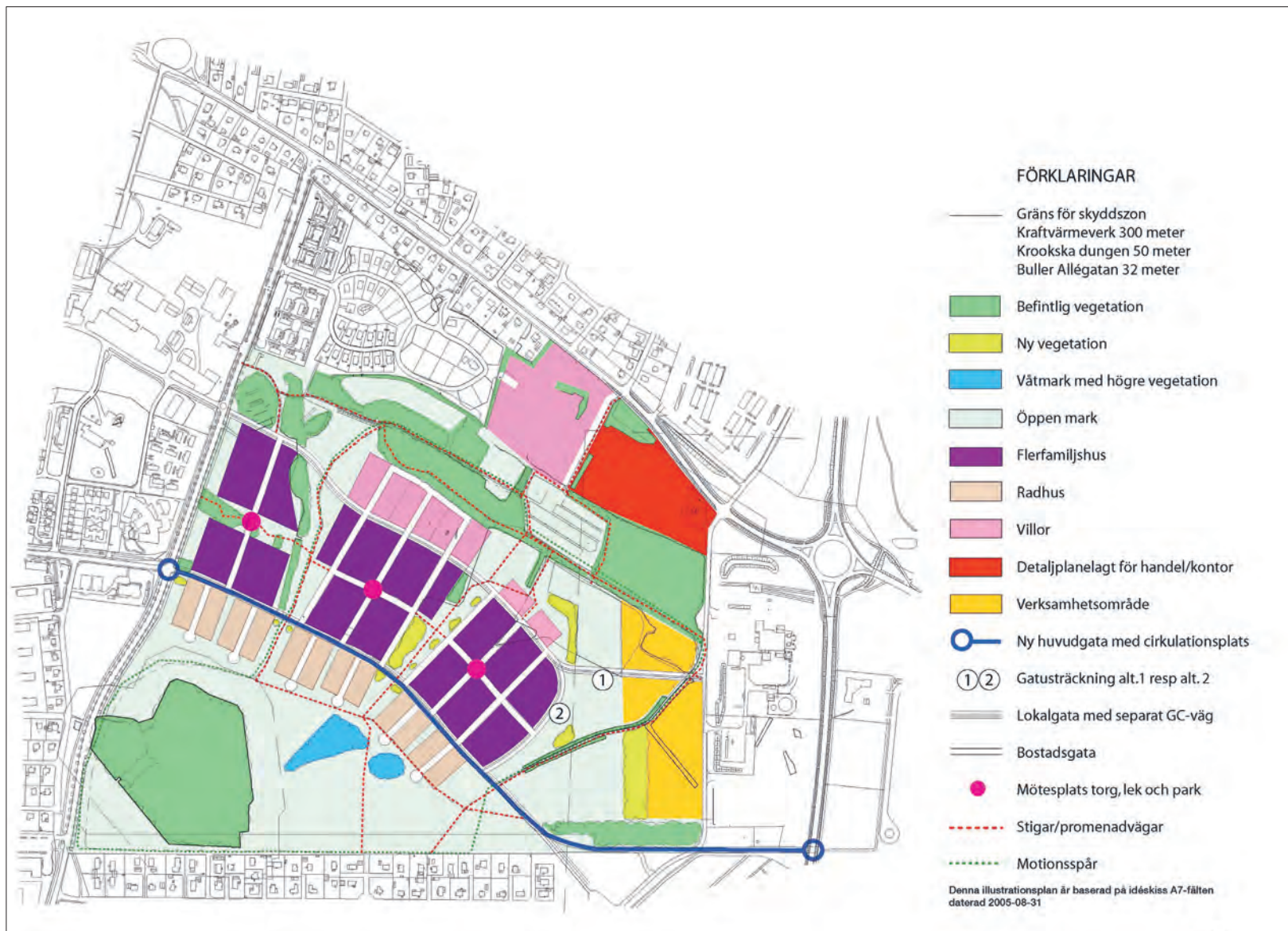


**! Utvecklingen på A7-fältet ska hela staden genom att länka samman stadens norra och södra delar.**

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

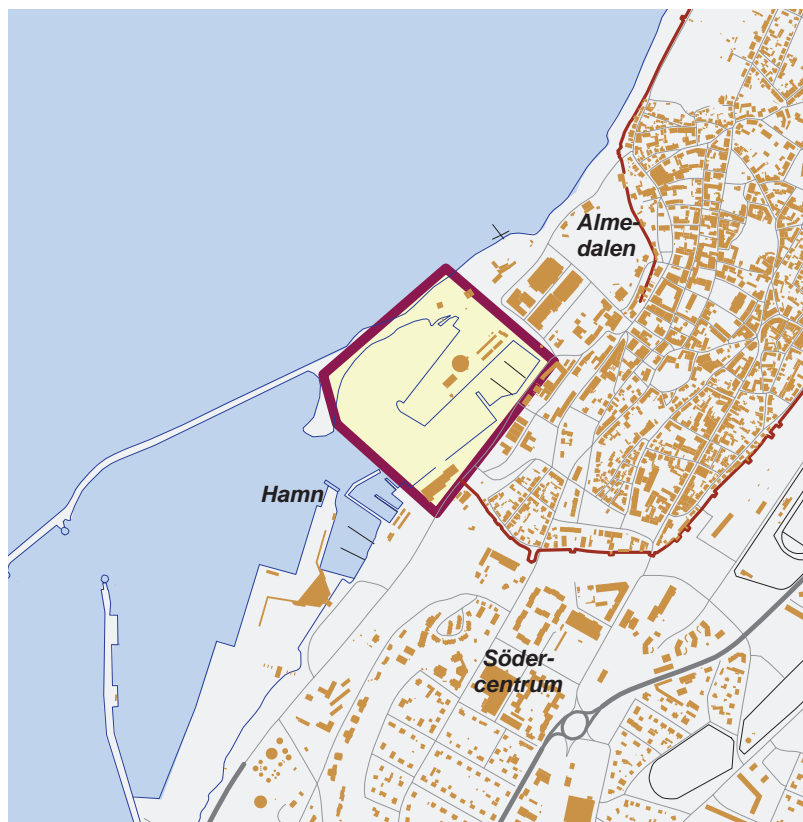


**! Området föreslås förtätas med blandad bebyggelse med i huvudsak villor.**

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.

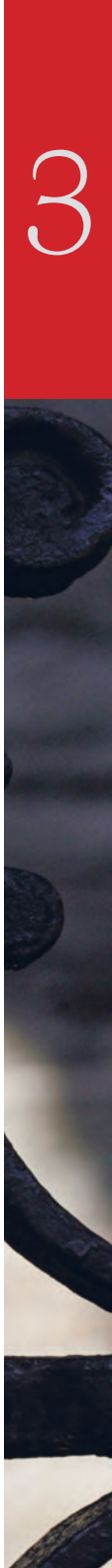
När godshanteringen i inre hamnen flyttas frigörs Holmen för annan verksamhet. Området omfattar ca 20 000 kvm och är bebyggt med en magasinsbyggnad och en silo. Det relativt stora området föreslås få en publik karaktär och därmed skapa utrymme för:

- 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.

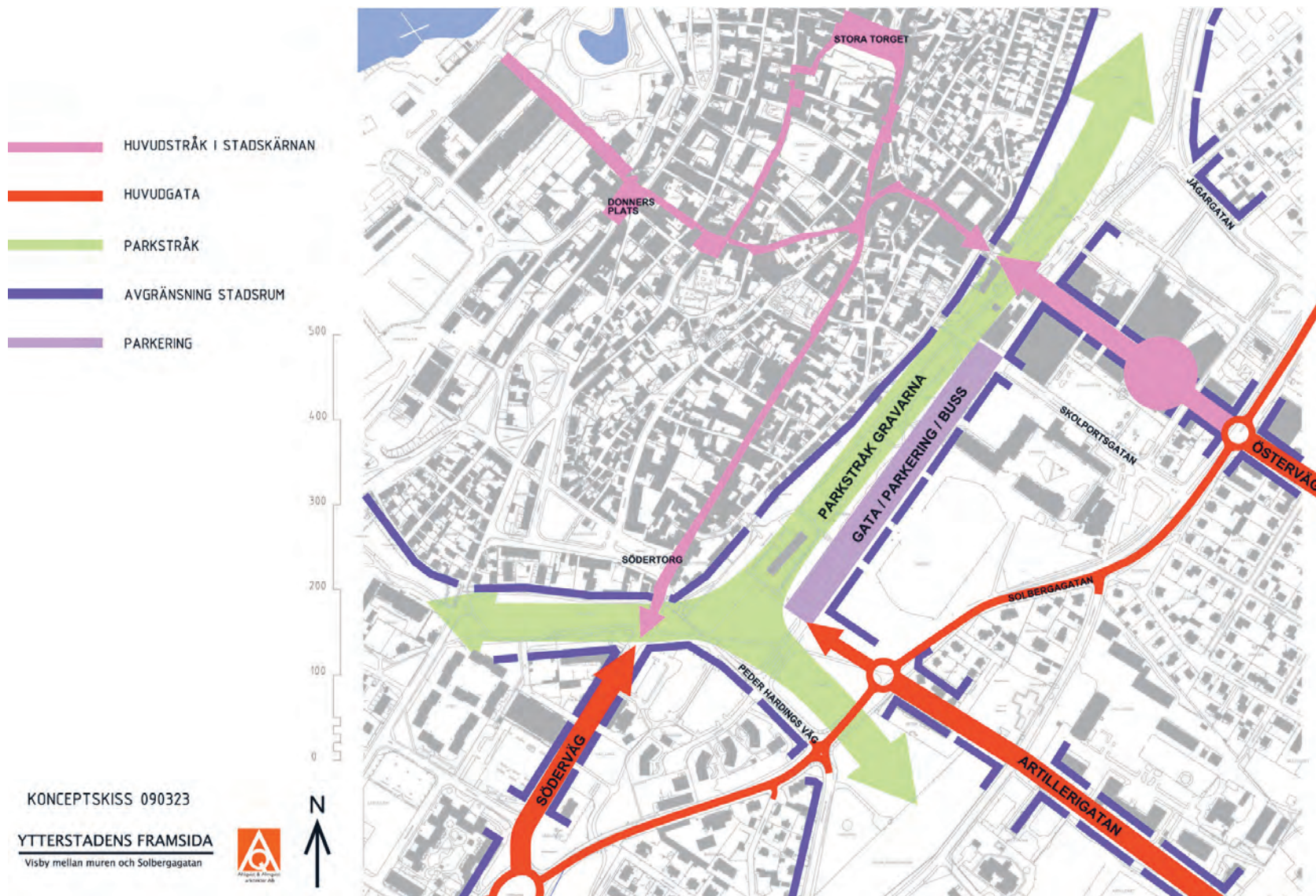
Trafikmässigt ska upplevelsen av Solbergaleden som led minska och få mer karaktär av gata. Eventuellt kan en trädplantering göras vid Gutavallens östra sida.

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.

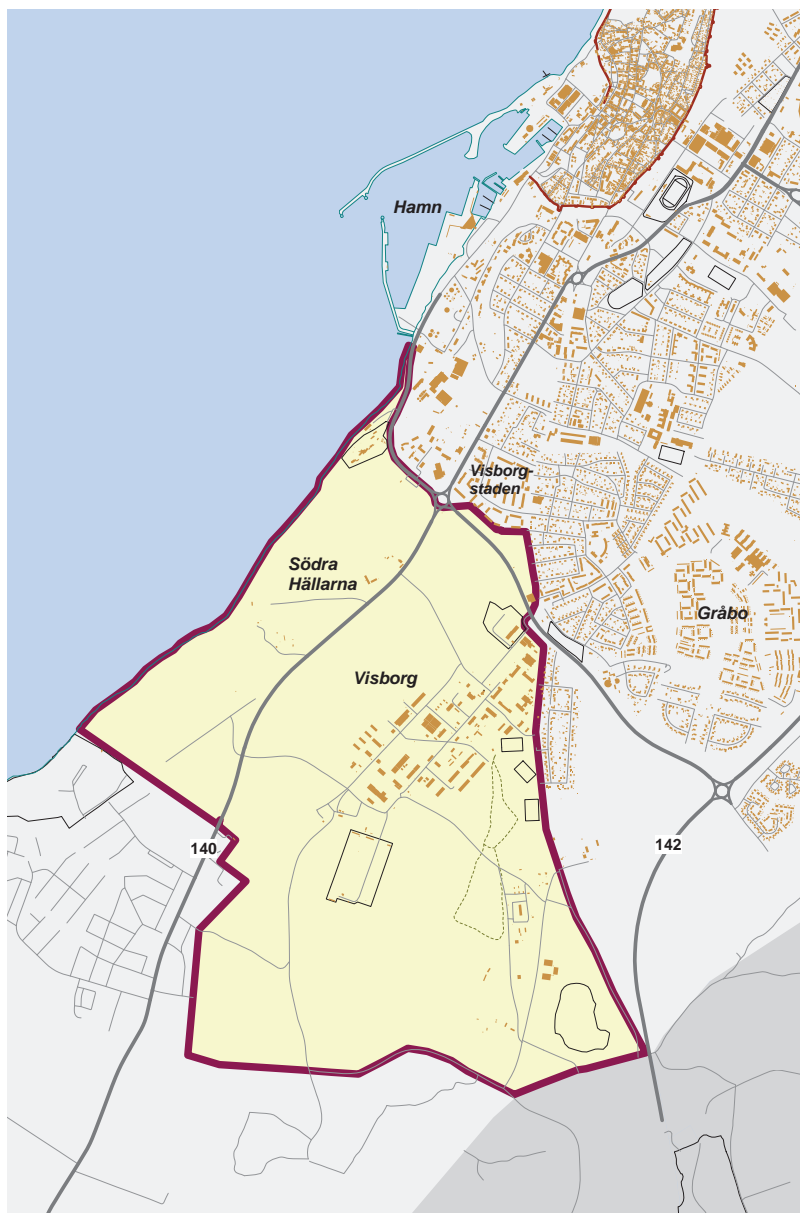
I detta sammanhang ska också busstationens funktion och placering utredas. Utifrån ett trygghetsperspektiv bör ett alternativt läge för en samordning av busstation och taxi ingå i utredningen. Alternativa lösningar i form av exempelvis hållplatser längs Kung Magnus väg kan övervägas.

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.*

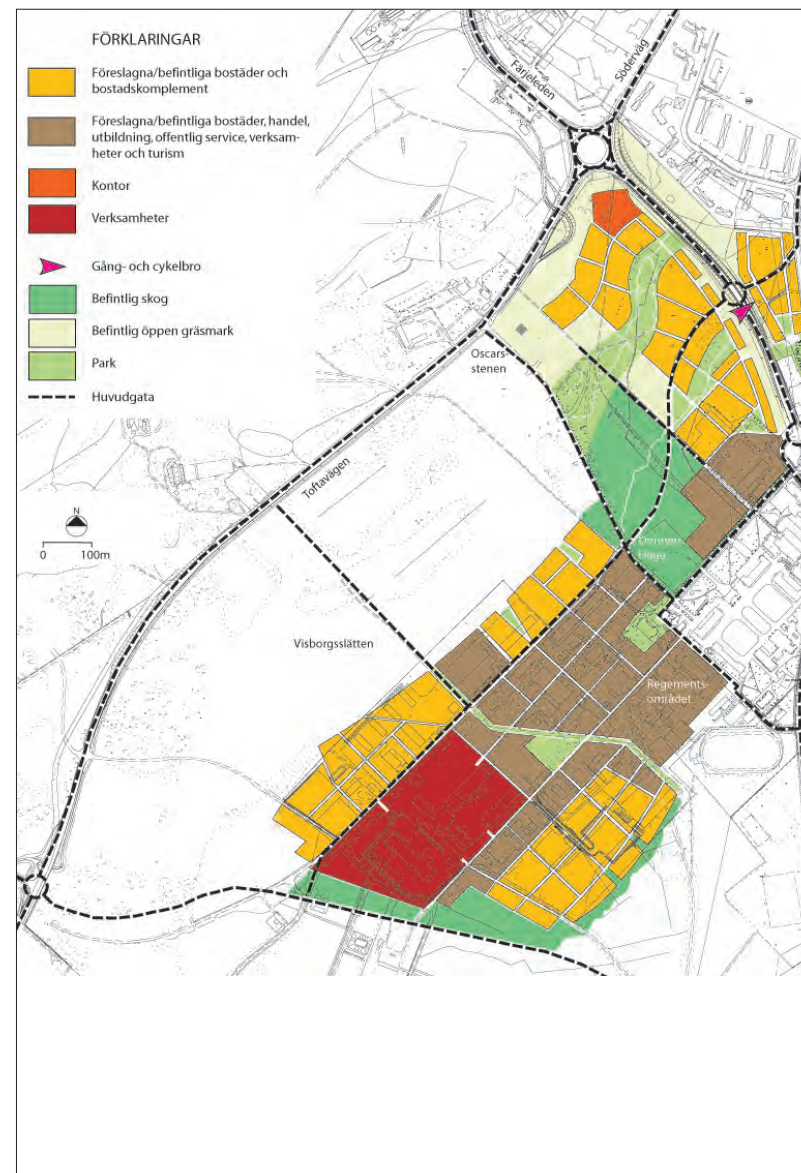


*Vy från nordost mot Visborg och södra Hällarna.*

**! 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 naturvärden.

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.

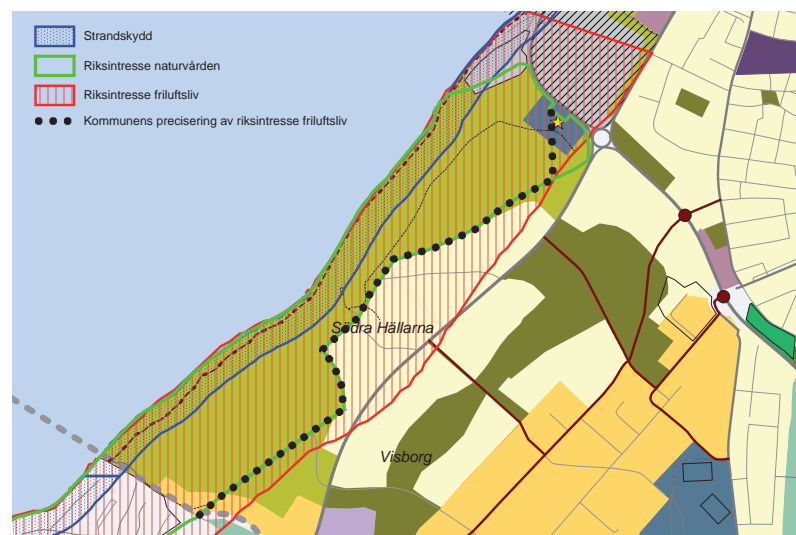
Delar av området ingår i det föreslagna - Stråket Strandpromenaden - som sträcker sig från Kneippbyn till Snäck och knyter ihop Vibble och staden utmed vattnet. Stråket och området är även attraktivt i turisthänseende. När den nya stadsdelen Visborg byggs ut ansluter det gröna stråket från Visborg via 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 naturvärdens riksintresse också kan anses avgränsa friluftslivets riksintresse. Motiveringen till preciseringen är den bullerstörning som finns utmed länsvägen. Riktvärdet för friluftsområden avsett 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 naturvärdens 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.

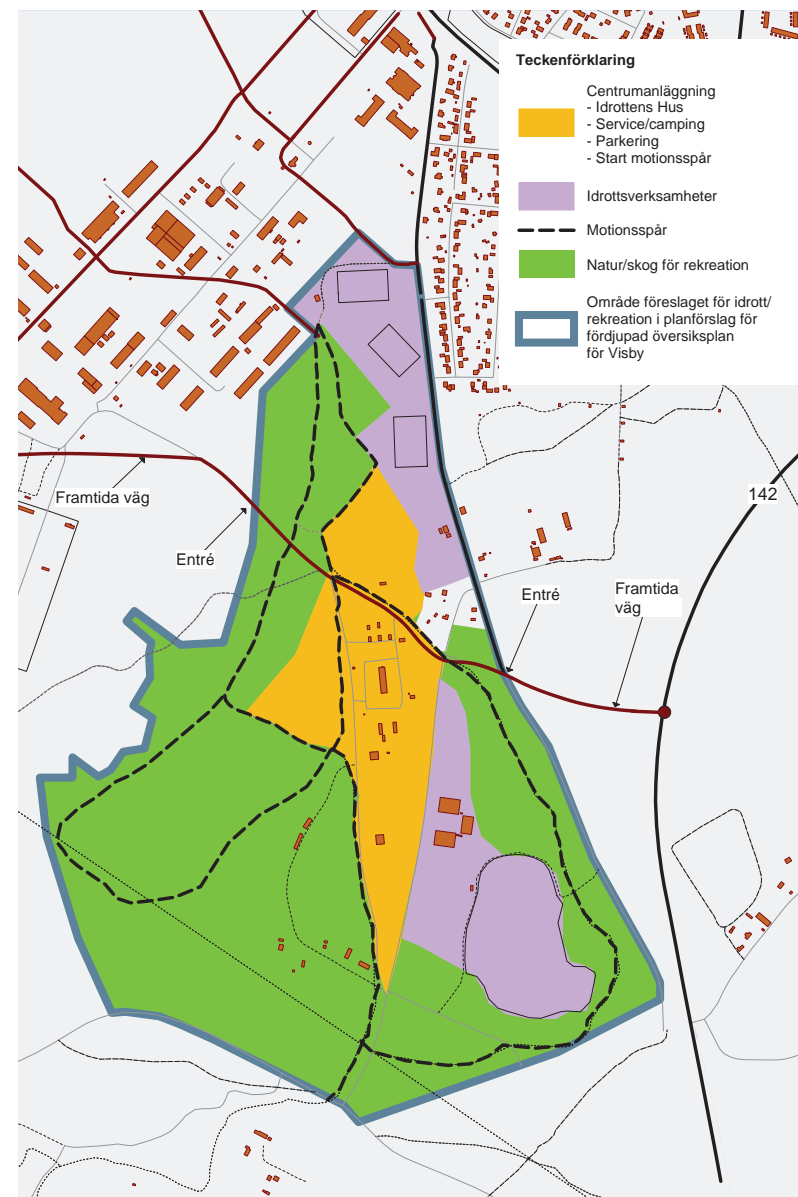
Bedömningen är att det finns goda förutsättningar att med en väl anpassad bebyggelse närmast Toftavägen kunna säkerställa ett större ströv- och friluftsområde med höga kvaliteter och att friluftslivets riksintressen i området ändå tillgodoses.



*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.

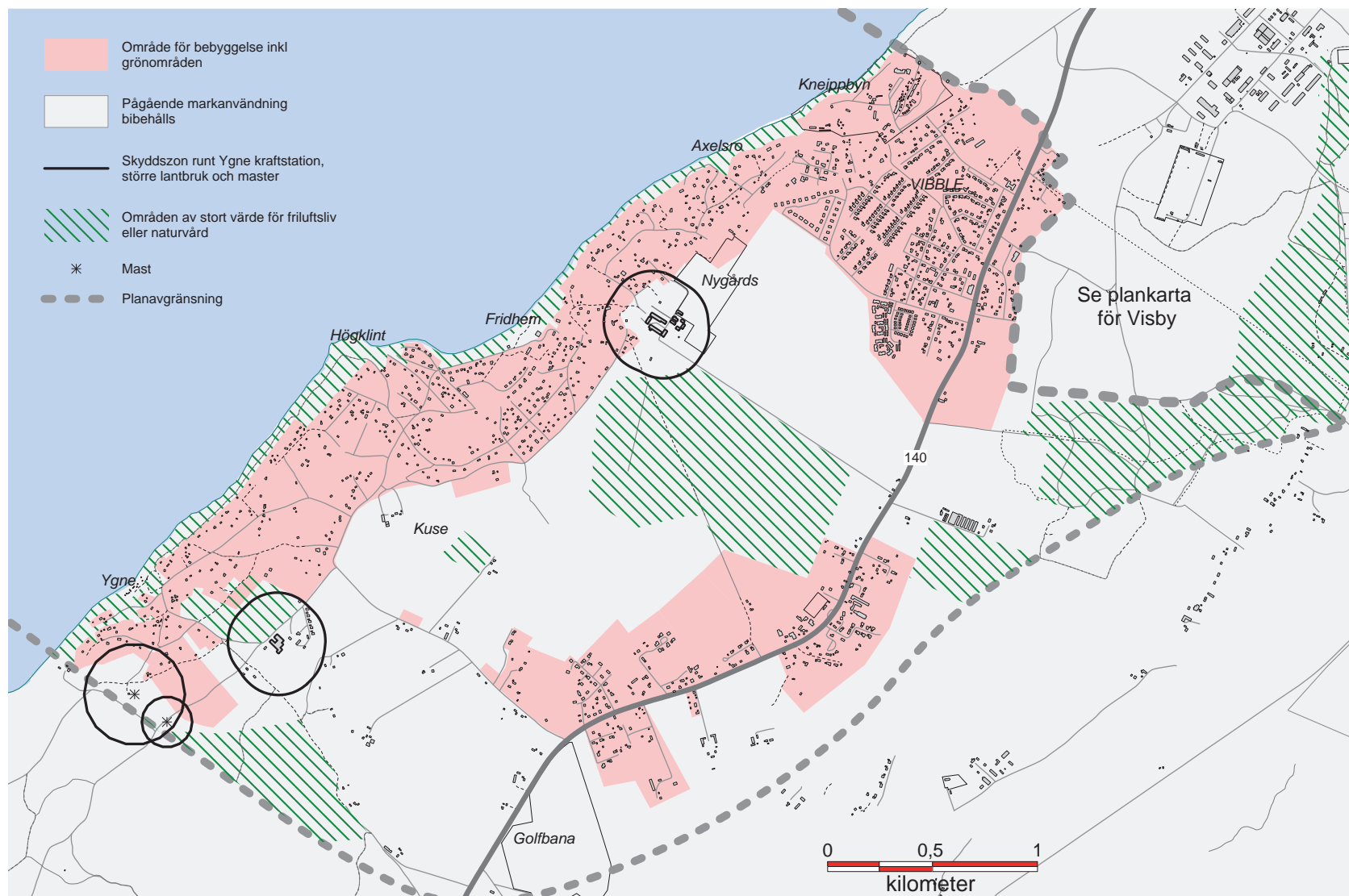
Området kilen Söderväg-Stenkumlaväg sträcker sig kilformat från parken Tallunden till rondellen (vid ÖB) mellan Söderväg och Stenkumlaväg. I området råder en rörig struktur med en mix av kontor, verksamheter, handel, restaurang och bensinstationer. Marken innehåller sannolikt en del föroreningar från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

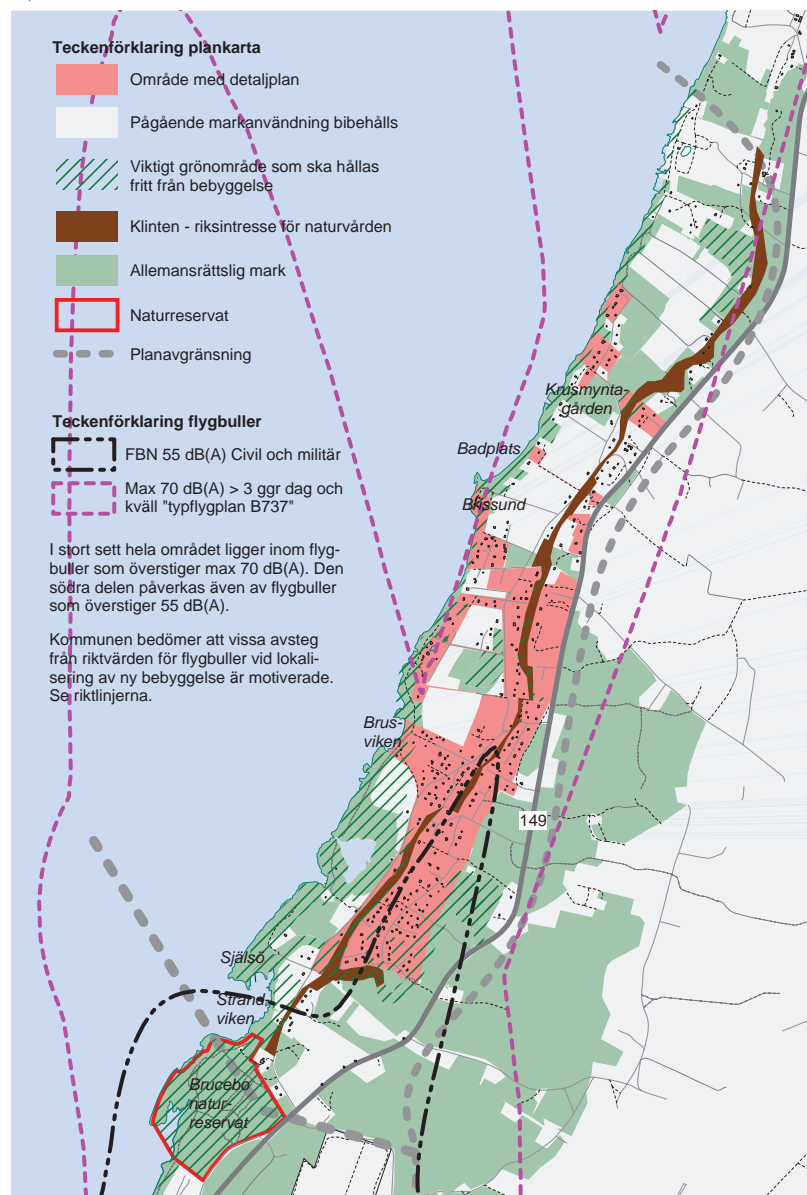
**! Området inom "Gotlands kust" bör lämnas oexploaterat om det inte rör sig om kompletteringar till befintlig bebyggelse**

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.

## Sjalsö – Brissund



Plankarta för Sjalsö-Brissund med flygbuller

! Det finns ett flertal områden inom Sjalsö-Brissund med stora natur- och rekreationsvärden. Dessa områden ska lämnas oexploaterade.

! Utbyggnaden av avloppsnätet inom området medför förbättrade förutsättningar att bygga bostäder.

! För Sjalsö-Brissund kan avsteg från gällande riktvärden för flygbuller i utomhusmiljön motiveras inom vissa bullerutsatta områden.

Hela området ingår i ett område som är av riksintresse för naturvård, främst motiverat av den mycket markanta klinten. Omvandlingen av Sjalsö-Brissundområdet från ett till stora delar renodlat fritids- och bostadsområde till ett område med en blandning av permanent- och fritidsboende kommer med all sannolikhet att fortsätta. Utbyggnaden av avloppsnätet inom området medför förbättrade förutsättningar att bygga bostäder. Förutsättningarna för ny bebyggelse begränsas dock av att området till stor del ligger inom ett område som är påverkat av flygbuller från Visby flygplats. Vid exploatering ska hänsyn tas till flygbullerstörning som kan medföra risk för hälsa och säkerhet. Avsteg från gällande riktvärden för flygbuller kan ske enligt principer som redovisas under avsnittet "Flygbuller – Riktlinjer för bebyggelseplanering".

Vid komplettering och nyetablering av bebyggelse ska områdets befintliga bebyggelsemönster vara utgångspunkt för placering och utformning av ny bebyggelse. För att i största mån bibehålla nuvarande karaktär vad gäller naturtyp och vegetation bör riktlinjer införas för minsta tomstorlek. Där inget annat finns angivet i gällande planbestämmelser eller planbeskrivningar föreslås minsta tomstorlek vara 2000 m<sup>2</sup>.